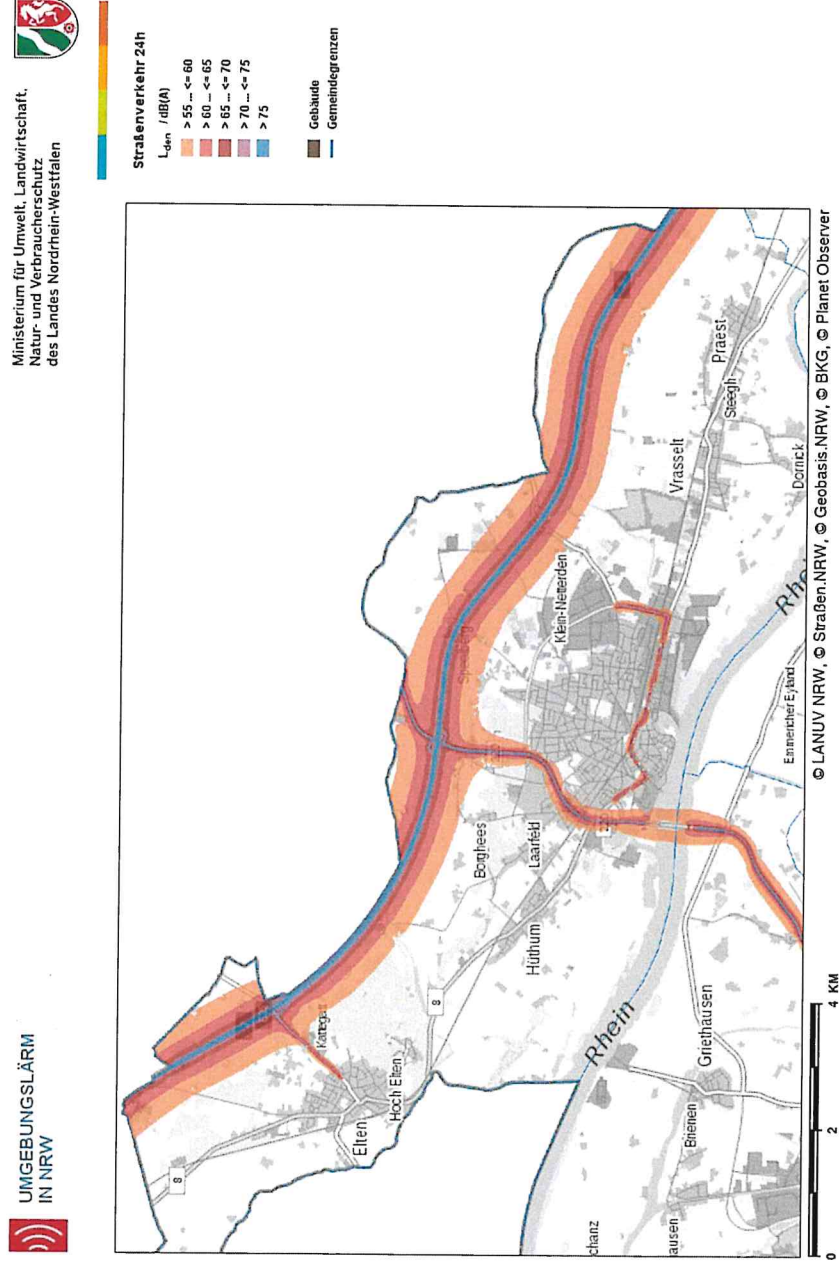


Lärmaktionsplanung Emmerich – Stufe 3

Erörterung der Vorgehensweise Vorstellung der Ergebnisse



Verpflichtung zur Lärmaktionsplanung besteht aufgrund

- EU-Umgebungsärmrichtlinie (ULR) – vom 25. Juni 2002
Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm
- Umsetzung in deutsches Recht mit den § 47 a-f BImSchG vom 24. Juni 2005
- Es ist eine mehrstufige Vorgehensweise vorgeschrieben

Lärmaktionsplanung

1. Stufe (2007)

- Hauptverkehrsstraßen
Verkehrsaufkommen über 6 Mio. Kfz/Jahr
- Haupteisenbahnstrecken
Verkehrsaufkommen über 60.000 Züge/Jahr

vom LANUV¹ durchgeführt

vom EBA² durchgeführt

abgeschlossen

¹ Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz

² Eisenbahnbundesamt

2. Stufe (Stichtag 18.07.2013)

- Hauptverkehrsstraßen
Verkehrsaufkommen über 3 Mio. Kfz/Jahr
- nicht bundeseigene Bahnstrecken
Verkehrsaufkommen über 30.000 Züge/Jahr

Haupteisenbahnstrecken

Schienenwege
nach AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz)
Verkehrsaufkommen über 30.000 Züge/Jahr

wurde vom LANUV durchgeführt

Lärmkarten allgemein
im Internet zugänglich

Modelldaten nur den Kommunen
zugänglich

wurde vom EBA durchgeführt,
strategische Lärmkarten sind
inzwischen im Internet
einsehbar:
<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Mit "**Stufe 3**" oder "**Runde 3**" sind die Regelungen des

§ 47 d Abs. 5 BImSchG gemeint:

Die Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch **alle fünf Jahre** nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet

(Eine dritte Stufe im Sinne einer weiteren Absenkung der Auslösewerte oder sonstiger strengerer Kriterien ist nicht vorgesehen)

Stichtag ist hier der 18.07.2018, der allerdings vielfach nicht eingehalten wurde.

Aufgrund des EU Vertragsverletzungsverfahrens (2016/2116) gegen Deutschland wegen ungenügender Umsetzung der Lärmaktionsplanung sind die Kommunen nun angehalten, die LAP für die Stufe III zeitnah fertigzustellen.

Zuständigkeiten in NRW

Die Umsetzung der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie erfolgt federführend durch das Umweltministerium NRW in enger Abstimmung mit dem Verkehrsministerium NRW.

Lärmkarten

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig.

Handelt es sich um Lärm des Schienenverkehrs auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, wird dieser vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert.

Die Gemeinden werden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) unterstützt. Das LANUV betreibt eine moderne Lärmdatenbank mit den notwendigen Daten für die Lärmkartierung und berechnet die Lärmkarten. Die Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch **alle fünf Jahre** nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet

Lärmaktionsplanung

Zuständigkeiten in NRW

Lärmaktionsplanung

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmaktionsplanung zuständig, außer für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes.

Meldung der Ergebnisse an die EU

Für Nordrhein-Westfalen sammelt das LANUV NRW die fertigen Lärmkarten und Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden und teilt diese Informationen dem Umweltbundesamt mit. Das Umweltbundesamt leitet diese Meldungen an die EU weiter.



Stadt Emmerich
am Rhein

Durchführung der Lärmaktionsplanung

Auslöseschwellen für die Prüfung von Maßnahmen:

(RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008)

$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$

$L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$

an schutzwürdigen Gebäuden mit Betroffenen

(soll zukünftig ggf. auf $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$ abgesenkt werden)

Rechtliche Grundlagen und Mindestanforderungen

- Umsetzung in deutsches Recht mit den § 47 a-f BImSchG vom 24. Juni 2005
- Definition der Hauptverkehrsstraßen gem. §47b BImSchG:
„Hauptverkehrsstraße“ eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr

(Anm.: entspricht einem DTV von 8.219 Kfz/d)

- Definition der Haupteisenbahnstrecke gem. §47b BImSchG:
„Haupteisenbahnstrecke“ ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr



Bisheriger Verlauf der Lärmaktionsplanung der Stadt Emmerich Stufe 1:

Die Kartierungen der Stufe 1 wurden vom LANUV im Sommer 2008 und vom Eisenbahn-bundesamt (EBA) Ende 2008 bereitgestellt. Jedoch unterlag die Eisenbahnstrecke 2270 nicht den Kriterien der ersten Stufe (mehr als 60.000 Zügen/a, entsprechend 164 Zügen/Tag) und wurde folglich im Stadtgebiet von Emmerich nicht kartiert.

Da zeitgleich das Problemfeld "Ausbau der Betuwelinie" intensiv diskutiert wurde, die LAP auch hierbei zu berücksichtigen war und weitere Maßnahmen aus der seinerzeit ausstehenden Kartierung der 2. Stufe zu erwarten waren, hatte die Stadt Emmerich davon abgesehen, einen Lärmaktionsplan allein auf Basis der Grundlagen für den Straßenverkehr der Stufe 1 aufzustellen.

Bisheriger Verlauf der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Alfter

Stufe 2:

Im Jahre 2008 hat das LANUV mit den Arbeiten zur Kartierung der 2. Stufe begonnen, die Rohergebnisse standen Anfang 2012 den Kommunen zur Verfügung. Aufgrund der jeweils halbierten Auslöseschwellen für das Verkehrsaufkommen (3 Mio. Kfz/a bzw. ca. 8.200 Kfz/d) hatte sich das zu kartierende Straßennetz entsprechend erweitert. Aus den im Internet publizierten Ergebnissen (LANUV) erfolgte die Notwendigkeit, einen Lärmaktionsplan mit dem Ziel aufzustellen, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern bzw. zu mindern. Die Bearbeitung erfolgte einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahre 2014 zwischen März und April. Die Veröffentlichung des LAP zum Straßenverkehr wurde am 02.09.2014 vom Rat der Stadt Emmerich beschlossen.

Bisheriger Verlauf der Lärmaktionsplanung der Stadt Emmerich

Stufe 3:

Mit der 3. Stufe sollen die Neuplanungen bzw. durchgeführten baulichen Maßnahmen und deren Auswirkungen im Straßennetz der Stadt Emmerich berücksichtigt werden. Allerdings ist durch die Inbetriebnahme der neue Anschlussstelle Emmerich-Ost von einer spürbaren Veränderung im nördlichen Straßennetz der Stadt Emmerich auszugehen, die in den Datengrundlagen des LANUV (basierend auf der bundesweiten Verkehrszählung 2015) nicht berücksichtigt sind. Aktuellere Daten liegen nicht vor. Mit der Bereitstellung der Ergebnisse der nächsten turnusmäßigen Zählung SVZ 2020 ist nicht vor 2021 zu rechnen. Insofern sind die in den Kartierungen dargestellten Lärmbelastungen im Bereich der A 3 nördlich der AS Emmerich-Ost, der nördlichen B 220, der L 90 und der K 16 mit hoher Wahrscheinlichkeit inzwischen nicht mehr zutreffend.



Bisheriger Verlauf der Lärmaktionsplanung der Stadt Emmerich

Insgesamt ist in den nördlichen bewohnten von einer Entlastung auszugehen, da die zukünftigen Verkehre auf der L 90 und der K 16 weitgehend durch unbewohnte, nur gering bewohnte Gebiete oder gewerblich genutzte Gebiete fließen werden.

Veränderungen im Netz der Hauptverkehrsstraßen

Siedlungsgebiet Zeisigweg

Von STRASSEN.NRW als der zuständigen Behörde wurde 2019 der Bau einer Lärmschutzwand in die Wege geleitet. Diese Maßnahme deckt sich mit dem Vorschlag im Bericht zur LAP Stufe II. In Verbindung mit dem zusätzlich durch die neue AS Emmerich-Ost zu erwartenden Rückgang des Verkehrsaufkommens ist daher mit einer spürbaren Entlastung der Anwohner zu rechnen. Die genaue Quantifizierung kann jedoch erst nach der Bereitstellung belastbarer Zahlen zum Verkehrsaufkommen erfolgen.

Veränderungen im Netz der Hauptverkehrsstraßen

L 472 - Beeker Str. / Schmidtstr.

Am 31.7.2013, mithin nach der den Berechnungen zur LAP Stufe II zugrundeliegenden Verkehrszählungen, wurde ein zunächst auf drei Jahre befristetes Durchfahrverbot für Lkw im Bereich der Ortsdurchfahrt Elten (Schmidtstr.) aufgrund der hohen Stickoxyd- und Feinstaubbelastung angeordnet. Da davon auszugehen war, dass dies auch Auswirkungen auf den Bereich der L 472 zwischen dem Ortsrand von Elten und der BAB Anschlussstelle Elten hatte, wurde im Rahmen der Stufe II eine genauere Prüfung zurückgestellt, da von nicht mehr zutreffenden Verkehrszahlen auf der L 472 auszugehen war. In den aktuellen Zahlen zum Verkehrsaufkommen zeigen sich die Auswirkungen des Lkw-Fahrverbots insbesondere auf der Schmidtstr. deutlich.

Veränderungen im Netz der Hauptverkehrsstraßen

L 472 - Beeker Str. / Schmidtstr.

Die Anteile des Lkw-Verkehrs werden für den Zeitraum "day" mit 0,5%, für den Zeitraum "evening" mit 0,2% und für den Zeitraum "night" mit 0,5% angegeben, insgesamt also sehr niedrige Werte. Auch auf der Beeker Str. liegen die Lkw-Anteile mit 1,1% in den Zeiträumen "day" und "evening" und 2,1% im Zeitraum "night" bei eher niedrigen Werten.

Zwischenzeitlich ist das befristete Lkw-Durchfahrverbot zwar ausgelaufen, die Stadt Emmerich möchte jedoch dennoch weiter daran festhalten. Eine Aufhebung der Beschilderung zum Durchfahrverbot wurde daher noch nicht durchgeführt. Die längerfristige Situation ist jedoch noch nicht sicher abzusehen.

Würde das Lkw-Durchfahrverbot aufgehoben, so ist ggf. mit einer weiteren

Zunahme des Schwerlastverkehrs zu rechnen.

Vergleich Lärmaktionsplan Stufe 2 und Stufe 3

	Brennpunkte und verursachende Straßen	Bemerkung
1	Ortsteil Emmerich: B 8 zw. Post und Altenzentrum	keine wesentlichen Veränderungen zur LAP Stufe II
2	Ortsteil Emmerich: B 220 - Bereich Zeisigweg	Lärminderungsmaßnahme Lärmschutzwand in der 2. Hälfte 2019 umgesetzt, deutliche Entlastung der Anwohner
3	Ortsteil Emmerich: 's Herrenberger Str. zwischen Grollischer Weg und Bahnübergang	keine aktuellen Verkehrsdaten vorhanden
4	Ortsteil Vrsseelt: B 8	keine wesentlichen Veränderungen zur LAP Stufe II
5	Ortsteil Praest: B 8	keine wesentlichen Veränderungen zur LAP Stufe II
6	Ortsteil Elten: B8 zwischen Bergstr. und Wilhelmstr. L 472 (Becker Str.) zw. B8 und Neustadt	wurde in der Stufe II aufgrund nicht aktueller Daten zurückgestellt
7	Ortsteil Elten: L 472 (Becker Str.) südlich Buschweg (Kattegatt)	wurde in der Stufe II aufgrund nicht aktueller Daten zurückgestellt



Stadt Emmerich
am Rhein

Ergebnis der Untersuchung zur Stufe 3 - Betroffenheitsanalyse

Die Untersuchungen zur 3. Stufe bestätigten im Wesentlichen die Ergebnisse der 2. Stufe für die identifizierten Brennpunkte. Im Ortsteil Elten ergeben sich aufgrund der aktuellen Datengrundlage hingegen neue Brennpunkte.

Mit Hilfe von Betroffenheitsanalysen nach der Noise-Score-Methode lassen sich die Konfliktgebiete grafisch anschaulich darstellen. Der Noise Score ist ein Lärmbewertungsmaß, das die Anzahl der Einwohner einbezieht und das der Höhe der Pegel ein besonderes Gewicht verleiht, indem hohe Lärmpegel überproportional bewertet werden. Somit kann nicht zuletzt auch das Gefährdungspotential durch hohe Lärmpegel besser berücksichtigt werden.



Ergebnis der Untersuchung zur Stufe 3 - Betroffenheitsanalyse

Die Untersuchung nach dem Noise-Score-Verfahren zeigt, dass im weiteren Verlauf der L 472 (Beeker Str.) zwei weitere Brennpunkte zu identifizieren sind:

Brennpunkt 7:

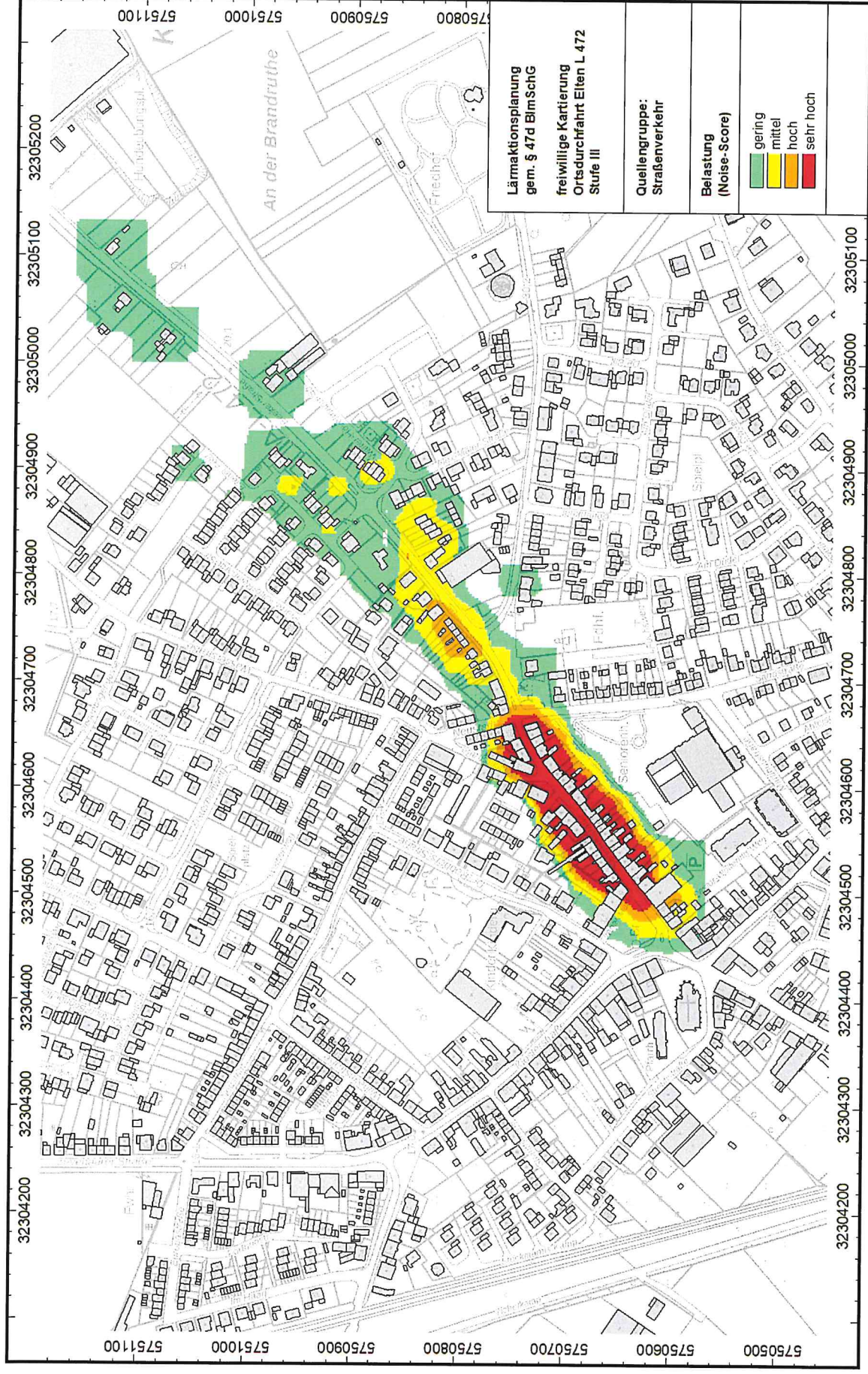
Bereich der Bebauung mit den Hausnummern Beeker Str. 108 bis 175

und

Brennpunkt 8:

Bereich der Bebauung gegenüber AS Elten mit den Hausnummern Beeker Str. 201 bis 219.

Ergebnis der Untersuchung zur Stufe 3 - Betroffenheitsanalyse



Stadt Emmerich
am Rhein

Ergebnis der Untersuchung zur Stufe 3 - Betroffenheitsanalyse

Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen in der 3. Stufe:

Brennpunkt 6 - L 472 (Schmidtstr.) zw. B 8 und Neustadt:

Aufgrund der engen Bebauung sind aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) nicht zu realisieren. Aus diesem Grund werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Beibehaltung des Lkw-Durchfahrverbots
- Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h



Ergebnis der Untersuchung zur Stufe 3 - Betroffenheitsanalyse

Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen in der 3. Stufe:

Brennpunkt 7 - L 472 (Beeker Str.) südlich Buschweg (Kattegatt):

Im Bereich des Brennpunkts 7 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h. Bei einer Herabsetzung auf 50 km/h vermindert sich der Lärmindex LDEN um ca. 2,5 dB(A), was einer Verminderung des Verkehrsaufkommens um ca. 44% entspricht.

Gleichzeitig sollte das Lkw-Durchfahrverbot auf der Schmidtstr. beibehalten werden, so dass keine weiteren Schwerlastverkehre die Situation verschlechtern.



Ergebnis der Untersuchung zur Stufe 3 - Betroffenheitsanalyse

Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen in der 3. Stufe:

Brennpunkt 8 - L 472 (Beeker Str.) südlich Buschweg (Kattegatt):

Die Splittersiedlung im Bereich der AS Elten wird sowohl durch die in Hochlage verlaufende Autobahn A3 als auch die Beeker Str. einschließlich der Anschlussstelle Elten mit Verkehrslärm belastet. Insofern wirken die Geräuschimmissionen von drei Seiten auf die Wohnhäuser ein. Eine Lärmschutzwand entlang der Beeker Str. würde zwar die Immissionsanteile dieser Str. und die der Anschlussstelle mindern, nicht jedoch die Anteile der in Hochlage verlaufenden Autobahn. Aus diesen Gründen bleibt letztlich nur der passive Schallschutz an den Gebäuden als sinnvolle Maßnahme zum Lärmschutz.

Ggf. könnten Anträge auf Förderung gemäß den Regelungen zur Lärmsanierung an bestehenden Straßen gestellt werden, falls die vorhandenen Fenster keinen ausreichenden Schallschutz bewirken



Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen der Stufe 3

- Bisher wurden die im Bericht zur Stufe II der LAP vorgeschlagenen Maßnahmen zur Geräuschminderung durch Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht umgesetzt, da seitens STRASSEN.NRW mit Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV abgelehnt. Auch bestehe keine Möglichkeit, den lärmgeminderten Straßenbelag LOA 5D könne nicht als aktive Lärmschutzmaßnahme im Rahmen der Lärmsanierung bzw. der Lärmvorsorge einzusetzen, da die Lärmschutzwirkung dieses Belages in den RLS 90 nicht festgelegt sei.
- Gegenüber der Stufe II wurden Teile der Ortdurchfahrt Elten (Schmidtstr., Beeker Str.) und die Bebauung im entlang der Beeker Str. als weitere Brennpunkte mit aufgenommen.
- Durch die Errichtung der Lärmschutzwand im Bereich des Zeisigweges wird sich die Situation dort deutlich verbessern.



Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen der Stufe 3

- Eine weitere Verbesserung ist durch die Entlastung aufgrund der neuen Anschlussstelle Emmerich-Ost auf der B 220 zu erwarten.
- In den nördlichen bewohnten Stadtteilen ist von einer Entlastung auszugehen, da die zukünftigen Verkehre auf der L 90 und der K 16 weitgehend durch unbewohnte, nur gering bewohnte Gebiete oder gewerblich genutzte Gebiete fließen werden. Allerdings konnten diese Entlastungen noch nicht quantifiziert werden, da aktuelle Verkehrszahlen, die diese Situation berücksichtigen, noch nicht vorliegen.
- Durch die Errichtung der Lärmschutzwand im Bereich des Zeisigweges wird sich die Situation dort deutlich verbessern.
- Mögliche Veränderungen durch den zukünftig nicht mehr vorhandenen Bahnübergang an der 's Heerenberger Str. sollten geprüft werden
- Es wird empfohlen, das Lkw-Durchfahrverbot auf der L 472 (Schmidtstr.) beizubehalten



vielen Dank

Gregor Schmitz-Herkenrath

ACCON Köln GmbH

Rolshover Straße 45

51105 Köln

Tel.: 0221 / 801 917 - 11

g.schmitz-herkenrath@accon.de

www.accon.de