

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Beschluss	
Nr.	vom
wird von Stabsst. 1.1 ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
21.02.2011

1. Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009
-

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	30.03.2011	öffentlich
1. Umweltausschuss	30.03.2011	öffentlich
1. Gemeinderat	11.04.2011	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrs- und Umweltausschuss sowie der Gemeinderat nehmen den
1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009 zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 21.02.2011
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen unmittelbar dem strategischen Ziel „Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs“.

1. Einleitung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 14.12.2009 (Drucksache-Nr. 136/09) den Lärmaktionsplan Offenburg 2009 beschlossen. Die formelle Veröffentlichung erfolgte am 19.12.2009 im Offenblatt. Sämtlichen Trägern öffentlicher Belange sowie Bürgerinnen und Bürger, die sich im Rahmen der Offenlage mit Anregungen und Bedenken zu Wort gemeldet hatten, wurden der Gemeinderatsbeschluss incl. Abwägungserläuterungen und der beschlossene Lärmaktionsplan Offenburg 2009 gesandt.

Ebenso wurde der Lärmaktionsplan an die LUBW (Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg) als zuständige Behörde mit der Bitte gegeben, den Lärmaktionsplan an die EU-Kommission weiterzuleiten.

In dieser Vorlage soll der aktuelle Sachstand der Umsetzung dargestellt werden. Um die Vorlage übersichtlicher zu gestalten, werden im Kapitel 2 einzelne Themenbereiche zusammenfassend dargestellt. Hier wird insbesondere auf Themen eingegangen, die mehrere Aktionsbereiche betreffen. Im Kapitel 3 wird das weitere Vorgehen erläutert.

Die Anlage 1 enthält den bekannten Übersichtsplan aller Lärmaktionsbereiche. In der Anlage 2 wurde das Tabellenblatt jedes Aktionsbereichs um den aktuellen Stand erweitert und grau hinterlegt.

2. Sachstand zu den einzelnen Themenbereichen

2.1 Schienenverkehrslärm (Kapitel 8.3.2 des Lärmaktionsplans)

2.1.1 Güterzugtunnel

Das Regierungspräsidium Freiburg hat am 18.01.2011 mitgeteilt, dass es die A3-Trassen-Planungen der Bahn im Bereich Offenburg als nicht rechtmäßig und daher nicht genehmigungsfähig ablehnt. Das Regierungspräsidium kritisierte unter anderem die großräumige Nichteinhaltung der Lärmgrenzwerte durch aktuellen Schallschutz (9.000 betroffenen Bürgerinnen und Bürger müssen durch passiven Lärmschutz geschützt werden), sowie die massive Beeinträchtigung des Ortsbilds durch die vorgesehenen Lärmschutzwände.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 21.02.2011
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

Die Stadt Offenburg begrüßt es außerordentlich, dass das Land Baden-Württemberg im Generalverkehrsplan (Dezember 2010) bekräftigt, sich für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn einzusetzen. Es sind wegweisende Zeichen, dass im Generalverkehrsplan auf die Abschaffung des „Schienenbonus“, die Umrüstung von Bremssystemen und die Einführung emissionsabhängiger Trassenpreise eingegangen wird. Nachdem der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Herr Dr. Rüdiger Grube, bei seinem Besuch in Bad Krozingen im Sommer 2010 vorgeschlagen hat, im Bereich der Rheintalbahn ein entsprechendes Pilotprojekt durchzuführen, hat die Stadt Offenburg beim Land angeregt, diesen Vorschlag in den Generalverkehrsplan aufzunehmen.

2.1.2 Offenburg-Nord (Planfeststellungsabschnitt 6.0)

Im Planfeststellungsabschnitt 6.0 (Offenburg-Nord) steht noch die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen aus. Auf Drängen der Stadt hat das EBA (Eisenbahnbundesamt) im August 2010 noch einmal zugesagt, ein Planfeststellungsänderungsverfahren durchzuführen. Die Verwaltung wird weiterhin die Einhaltung dieser Zusage mit Nachdruck verfolgen. Unabhängig davon wird die DB AG noch einmal aufgefordert, die betroffenen Bürgerinnen und Bürger über den im Planfeststellungsverfahren zugesagten Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen zu informieren.

2.2 Straßenverkehrslärm (Kapitel 8.3.3 des Lärmaktionsplans)

Da ein Großteil der Aktionsbereiche der Priorität 1 an Bundesstraßen liegen, wo die Lärmbelastung am größten ist, ist die Stadt Offenburg auf das Regierungspräsidium als Straßenbaulastträger der Bundesstraßen mit der Forderung zugegangen, entsprechend der Maßnahmenliste im Lärmaktionsplan Abhilfe zu schaffen. Das Regierungspräsidium hat darauf hin einen Auftrag erteilt, Lärmberechnungen (Grundlage RLS 90, Richtlinie für Lärmschutz an Straßen entsprechend dem nationalen Recht) entlang der B3 und B33 durchzuführen, um damit einen Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz abzuleiten. Die Ergebnisse werden bis Mitte 2011 vorliegen. Anschließend wird die Verwaltung mit dem Regierungspräsidium über die Umsetzung konkreter Maßnahmen verhandeln.

2.2.1 Aktiver Lärmschutz

Vorbehaltlich der Ergebnisse der Untersuchung des Regierungspräsidiums (vgl. Kapitel 2.2) werden an folgenden Stellen aktive Lärmschutzmaßnahmen diskutiert:

- Aktionsbereich 3: Windschlag entlang B3
- Aktionsbereich 28: B33a Höhe Schloßleubühnd und B3/33 Bereich vor Messe
- Aktionsbereich 29: B3/33 Bereich Uffhofen bis Auffahrt Gewerbegebiet Elgersweier

Wie im Kapitel 2.2 beschrieben wird die Verwaltung mit dem Regierungspräsidium über die Umsetzung konkreter Maßnahmen verhandeln.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 21.02.2011
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

Die Verwaltung bat das Regierungspräsidium Freiburg als Straßenbaulassträger erneut für den Aktionsbereich 13 (Zunsweier, B33 auf der Höhe des Anwesens Altwasser) zu prüfen, ob aufgrund der Grenzwertüberschreitungen zumindest teilweise aktiver Lärmschutz gewährt werden könnte. Das Regierungspräsidium lehnte erneut zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen ab. Der Planfeststellungsbeschluss sei abschließend. Da die Rechtslage eindeutig ist, sieht die Verwaltung keine Möglichkeit, aktiven Lärmschutz durchzusetzen. Deshalb werden hierzu keine weiteren Schritte von Seiten der Verwaltung unternommen.

2.2.2 Passiver Lärmschutz (Kapitel 8.3.1.1 des Lärmaktionsplans)

a) Lärmschutzfensterprogramm an Bundesstraßen

Die Zuständigkeit für Lärmschutzfensterprogramme an Bundesstraßen liegt beim Regierungspräsidium Freiburg. Der Anspruch auf Lärmschutz wird nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)“ berechnet. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit seinem Rundschreiben vom 25.06.2010 die Auslösewerte (Grenzwerte) für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in seiner Baulast um einheitlich 3 dB(A) abgesenkt und im Vorgriff auf eine grundlegende Überarbeitung der VLärmSchR Änderungen der Auslösewerte in dieser Richtlinie eingeführt. Für die Lärmsanierung an Landesstraßen hat der Landtag von Baden-Württemberg mit der Verabschiedung des Nachtrags zum Landeshaushalt 2010/2011 ebenfalls die Auslösewerte für Straßen in seiner Baulast um einheitlich 3 dB(A) abgesenkt.

Somit gelten künftig für Bundes- und Landesstraßen folgende Auslösewerte:

Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete	67/57 dB(A) Tag/Nacht
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	69/59 dB(A) Tag/Nacht
Gewerbegebiete	72/62 dB(A) Tag/Nacht

Wie im Kapitel 2.2 beschrieben, ist die Verwaltung auf das Regierungspräsidium mit der Forderung zugegangen, Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesstraßen zu realisieren. Das Regierungspräsidium Freiburg ist an einer zügigen Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung interessiert. Bis zum Sommer 2011 prüfen das Regierungspräsidium und die Stadt Offenburg die Voraussetzungen für passiven Lärmschutz aller Gebäude, die an Bundes- und Landesstraßen liegen. Voraussichtlich Sommer 2011 werden die mutmaßlichen Grundstückseigentümer angeschrieben und über die Modalitäten einer möglichen Lärmsanierung informiert. Falls von Seiten der Grundstückseigentümer Interesse an passivem Lärmschutz besteht, können ab Sommer 2011 weitere Untersuchungen und die Abwicklung der Lärmschutzmaßnahme erfolgen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 21.02.2011
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

An dieser Stelle sei erwähnt, dass das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg mit seinem Schreiben vom 28.09.2010 mitteilte, dass derzeit keine Absenkung oder Anpassung der Lärmsanierungswerte an Bundesschienenwegen, der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien für den Straßenverkehr (Grundlage u.a. bei Fragen um Absenkung der Höchstgeschwindigkeit) oder der Orientierungswerte für die Lärmaktionsplanung diskutiert wird.

b) Lärmschutzfensterprogramm an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen
Die Zuständigkeit für Lärmschutzfensterprogramme an Kreis- und Gemeindestraßen liegt bei der Stadt Offenburg. Bisher ist es den Kommunen nicht möglich, Fördergelder für passiven Lärmschutz an Straßen in kommunaler Baulast zu erhalten. Der Entwurf des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) sieht vor, dass die Kommunen eine Bezuschussung von Landesseite für passive Lärmschutzmaßnahmen erhalten können. Dies wird voraussichtlich ab 2014 der Fall sein. Aus diesem Grund wird die Stadt Offenburg das Thema „städtisches Lärmschutzfensterprogramm“ erst zu diesem Zeitpunkt in Angriff nehmen.

2.3 Anpassung der technischen Straßeneinbauten (Kapitel 8.3.1.2 des Lärmaktionsplans)

Der Abwasserzweckverband investiert jährlich ca. 10.000 € in Arbeiten zur Höhenanpassung von Schachtabdeckungen an das Straßenniveau. Zudem werden jährlich ca. 100 Anti-Klapperringe in Schächte eingelegt, die ebenso der Lärmreduktion dienen. Der Abwasserzweckverband sicherte zu, dass die oben genannten Aktivitäten zur Lärmreduktion auch künftig weitergeführt werden. Der Schwerpunkt soll künftig in den Lärmaktionsbereichen liegen.

Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen wird von der Stadt Offenburg gegenüber den Versorgungsträgern (Gas und Wasser) bereits seit 2008 der Einbau von einwalzbaren Schieberkappen und Schachtabdeckungen gefordert, so dass hier kein lärmverursachendes Höhenproblem auftreten kann. Mit Rücksicht auf die Baustellenzeit an der Unionbrücke wird die Verwaltung ab Ende 2011 sukzessiv Bestandsaufnahmen der Straßen in den Lärmaktionsbereichen durchführen. Wird in diesem Zusammenhang festgestellt, dass Schieberkappen oder Schachtabdeckungen in ihrer Höhe im Vergleich zur Straßenhöhe das zulässige Toleranzmaß überschreiten, wird der jeweilige Leitungsträger aufgefordert, kurzfristig (ab 2012) Abhilfe zu schaffen.

2.4 LKW-Routenempfehlung (Kapitel 8.3.1.3 des Lärmaktionsplans)

Die Stadt Offenburg konnte erreichen, dass die Firma NAVTEQ als einer der größten Anbieter in das aktuelle Update ihrer Navigationssoftware, insbesondere in die Sonderprogramme, die hauptsächlich von Lkw-Fahrern benutzt werden, die

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 21.02.2011
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

Routenempfehlung der Stadt Offenburg übernehmen wird. Dadurch kann erreicht werden, dass Lkws z.B. nicht mehr durch die Wohnbereiche der Nordweststadt (Rheinstraße, Straßburger Straße) oder Innenstadt (Grabenallee, Ortenberger Straße) fahren. Dies ist von besonderer Bedeutung, da immer mehr Lkw-Fahrer hauptsächlich nach der elektronischen Navigation und weniger nach der Wegweisung fahren.

2.5 Lärmschutzwall Weier (Kapitel 8.3.1.4 des Lärmaktionsplans)

Die Prüfung, in wie weit der derzeit im Bau befindliche Lärmschutzwall bei Waltersweier bis zur K 5324 (Straße zwischen Weier und Hesselhurst) verlängert werden kann, hat Folgendes ergeben:

Der im Bau befindliche Lärmschutzwall bei Waltersweier ist vom Abfallwirtschaftsamt des Ortenaukreises (LRA) fast fertig geschüttet. Mit dem Abfallwirtschaftsamt wurde vereinbart, dass in der Region anfallendes deponiefähiges Material – wie in den letzten Jahren – entweder in der Satten Klamm oder im Lärmschutzwall Waltersweier gelagert wird. Die Zufahrt beim Schütten des Lärmschutzwalls bei Waltersweier erfolgt weiterhin über die Dammkrone von Süden. Damit kann vermieden werden, dass die Lkws durch Wohngebiete fahren müssen und hier vermeidbaren Lärm verursachen. Dies bedeutet auch, dass der Wall nicht fertig geschüttet werden kann, bis der Nordabschnitt fertig gestellt ist.

Die Stadt Offenburg hat Gespräche mit drei Interessenten geführt, die anboten, den Lärmschutzwall bis zur K 5324 zu verlängern. Nur das Abfallwirtschaftsamt kann zusagen, unbelastetes Schüttmaterial (Klassifizierung Z0) zu verwenden. Die beiden anderen Interessenten würden belastetes Material verwenden, das nur mit definierten technischen Sicherheitsmaßnahmen (z.B. mind. 2 m Abstand zum Grundwasser, das in diesem Bereich ca. 40 cm unter Geländeoberkante ansteht, teilweise wasserundurchlässige Rekultivierungsschicht) eingebaut werden darf. Die Stadt Offenburg legt großen Wert auf den Einbau von unbelastetem Material, um u.a. das Grundwasser zu schützen. Dem Grundwasserschutz wird in diesem Bereich besonders hohen Stellenwert eingeräumt, da das Grundwasserschutzgebiet Kehl in unmittelbarer Nähe auf der anderen Seite der Autobahn anschließt. Da der Wall nach der Fertigstellung in das Eigentum der Stadt Offenburg übergeht, hat die Stadt Offenburg großes Interesse daran, dass bei diesen großen Mengen nur unbelastetes Material verwendet wird.

Der Grundsatz, dass nur unbelastetes Material verwendet werden darf, wurde einvernehmlich mit den betroffenen Ortsverwaltungen abgestimmt, wohl wissend, dass sich deshalb die Realisierung des Lärmschutzwalls zeitlich verzögern wird. Das Abfallwirtschaftsamt sicherte zu, dass es die Verlängerung des bestehenden Lärmschutzwalls nach Norden bis zur K 5324 unverzüglich angehen wird, sobald abzusehen ist, dass die Satte Klamm aufgefüllt und die Rekultivierungspflicht erfüllt ist. Nach Schätzungen des Abfallwirtschaftsamts ist ein Baubeginn der Verlängerung des Lärmschutzwalls allerdings erst in ca. 5-10 Jahren realistisch. Die Planungs- und Bauabwicklungen sollen analog zum bereits geschütteten Lärmschutzwall erfolgen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
21.02.2011

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

Insbesondere ist geplant, den Materialantransport ebenso von Süden über den bereits geschütteten Wall und über die Marlene Straße zum Schutz der Bevölkerung in Weier und Waltersweier abzuwickeln. Aus diesem Grund kann die Marlene Straße bis zur Fertigstellung der Verlängerung des Lärmschutzwalls bis zur K 5324 nicht zurück gebaut werden. Nach heutiger Schätzung könnte abhängig vom Materialanfall ca. 2020 mit dem Rückbau der Marlene Straße begonnen werden (2015 Baubeginn des Lärmschutzwalls, 5 Jahre Bauzeit für Lärmschutzwall). Für die Planung der Verlängerung des Lärmschutzwalls setzt das Abfallwirtschaftsamt maximal 2 Jahre an (incl. Grunderwerb). Sofern sich keine neuen Erkenntnisse ergeben (z.B. unerwarteter zusätzlicher Anfall von geeignetem Schüttmaterial), wird die Stadt Offenburg 2013 den Gemeinderat über die aktuellen Planungs- und Verhandlungsstand informieren, damit der Gemeinderat über das weitere Vorgehen entscheiden kann.

Geplanter Zeitablauf zur Verlängerung des Lärmschutzwalls:

Planungsbeginn	2013
Baubeginn	2015
Fertigstellung	2020
Rückbau Marlene Straße	ab 2020

2.6 Kombination von Lärmschutzwällen und –wänden mit Photovoltaikanlagen

Bei der Recherche nach innovativen Lärminderungsmaßnahmen stieß die Verwaltung auf ein Angebot, Lärmschutzwälle und –wände mit Photovoltaikanlagen zu bestücken. Das Angebot wurde geprüft und mit dem Hersteller Kontakt aufgenommen. Es stellte sich heraus, dass im Moment keine geeignete Fläche (Ausrichtung zur Hauptsonneneinstrahlung, Neigung der Anlage) zur Verfügung steht. Bei künftigen Projekten mit Lärmschutzwänden und –wällen wird die Verwaltung die Sinnhaftigkeit und die Rentabilität der Kombination Lärmschutzwall/-wand mit Photovoltaikanlage prüfen. Hierbei wird die Frage eines geeigneten Diebstahlschutzes und Schutzes vor Vandalismus beachtet. Die Verwaltung wird weiterhin innovative Lärminderungsmaßnahmen auf ihre Umsetzbarkeit prüfen.

2.7 Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit (Kapitel 8.3.3.1-8.3.3.25 des Lärmaktionsplans)

In der Vorlage „Lärmaktionsplan – Teil 4: Beschluss des Lärmaktionsplans Offenburg 2009“ (Drucksache-Nr. 136/09) wurde angekündigt, dass in den Aktionsbereichen, in denen „Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit“ genannt sind, zunächst das Geschwindigkeitsniveau mittels 24h-Messungen durch ein externes Büro ermittelt werden soll. Diese 19 Messungen (je 1 Messstelle in den Aktionsbereichen 3, 9, 16, 17 und 21; je 2 Messstellen in den Aktionsbereichen 2, 5, 6, 8 und 23; 3 Messstellen im Aktionsbereich 20; 1 Messstelle in der Römerstraße auf der Höhe von Weier) sind nun erfolgt und ausgewertet. Die 19 Messstellen lassen sich in 3 Kategorien in Bezug auf das Geschwindigkeitsniveau einteilen: durchschnittliche Akzeptanz der

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
21.02.2011

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

zulässigen Höchstgeschwindigkeit (durchschnittliche tatsächliche Geschwindigkeit (24h) bis 48 km/h), mäßige Akzeptanz (durchschnittliche tatsächliche Geschwindigkeit (24h) 49 km/h bis 53 km/h) und niedrige Akzeptanz (durchschnittliche tatsächliche Geschwindigkeit (24h) 54 km/h und schneller).

Messstellen mit durchschnittlicher Akzeptanz	durchschnittliche tatsächliche Geschwindigkeit in 24h
Griesheimer Straße Nord (Griesheim)	44 km/h
Griesheimer Straße Süd (Griesheim)	45 km/h
Okenstraße, nördl. Franz-Volk-Straße	35 km/h
Okenstraße, nördl. Philipp-Reis-Straße	43 km/h
Durbacher Straße West (Rammersweier)	48 km/h
Moltkestraße, südl. Am Rittweg	46 km/h
Weingartenstraße, westl. Hildastraße	41 km/h
Weingartenstraße, Höhe Kulturforum	44 km/h
Moltkestraße, nördl. Werdstraße	45 km/h

Messstellen mit mäßiger Akzeptanz	durchschnittliche tatsächliche Geschwindigkeit in 24h
B3 (Bohlsbach, nördl. Okenstraße)	50 km/h
Durbacher Straße Ost (Rammersweier)	50 km/h
Moltkestraße, Höhe Gewerbeschule	49 km/h
Ortenberger Straße, nördl. Philosophenweg	50 km/h
Weingartenstraße (Zell-Weierbach)	50 km/h

Messstellen mit niedriger Akzeptanz	durchschnittliche tatsächliche Geschwindigkeit in 24h
Römerstraße (Weier)	62 km/h (!)
Kehler Straße Nord (Bühl)	56 km/h
Kehler Straße Süd (Bühl)	55 km/h
B3 (Windschläg, südl. Windschläger Straße)	54 km/h (!)
B3 (Bohlsbach, südl. Wackerstraße)	58 km/h (!)

Bei den 5 Messstellen mit niedriger Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollen künftig vermehrt Kontrollen durch den Gemeindevollzugsdienst durchgeführt werden, um das Geschwindigkeitsniveau und somit auch die Lärmemission hörbar zu senken. Hierzu soll überwiegend der befristet eingestellte zusätzliche Mitarbeiter im Gemeindevollzugsdienst mit dem alten Messfahrzeug eingesetzt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 21.02.2011
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

An den Messstellen mit durchschnittlicher und mäßiger Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird das Absenken des Geschwindigkeitsniveaus durch die Kontrollen keinen hörbaren Effekt erzielen, da hier das durchschnittliche Geschwindigkeitsniveau bereits bei 50 km/h oder niedriger liegt. Aus diesem Grund müssen für diese Messstellen andere Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden, die separat diskutiert werden sollen.

Die 3 Messstellen Römerstraße in Weier, B3 südlich der Windschläger Straße in Windschlag und B3 südlich der Wackerstraße in Bohlsbach, die in der Kategorie „Messstelle mit niedriger Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ liegt, sollen hier gesondert besprochen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt jeweils 50 km/h. Die nur einseitig angebaute Römerstraße mit einer Breite von 6,30 m vermittelt aufgrund ihrer baulichen Ausprägung nicht den Eindruck, dass maximal 50 km/h gefahren werden darf. Auch bei den Messstellen entlang der B3 südlich der Windschläger Straße (Windschlag) und südlich der Wackerstraße (Bohlsbach) ist dem Kraftfahrzeugfahrer aufgrund der Straßenausbausituation nicht klar, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt. Die Messdaten bestätigen dies. Wenn am Messtag an der Römerstraße in Weier der Gemeindevollzugsdienst kontrolliert hätte, hätten 32 Personen ihren Führerschein (zeitweise) abgeben müssen (schneller als 90 km/h). Weil die Kraftfahrzeugfahrer aus der baulichen Situation nicht erkennen können, dass die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt, könnte der Vorwurf der „Abzocke“ aufkommen.

Die Verwaltung schlägt vor, mit geeigneten Maßnahmen (Information in der Presse, Zusatzschild Lärmschutz unter Höchstgeschwindigkeitsschild) auf mögliche Kontrollen des Gemeindevollzugsdienstes an den oben genannten drei Messstellen (Römerstraße in Weier, B3 südlich der Windschläger Straße in Windschlag und B3 südlich der Wackerstraße in Bohlsbach) einmalig hinzuweisen.

Zur Erinnerung sei noch einmal erwähnt, dass die Römerstraße in Weier kein Lärmaktionsbereich ist, da die vom Umweltministerium Baden-Württemberg empfohlenen Auslösewerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags nicht überschritten werden.

2.8 Verwendung von lärmarmen Asphaltdecken

Eine Minderung von Lärmbelastungen in den Aktionsbereichen kann im Einsatz spezieller Fahrbahndecken liegen. Bei der Berechnung von Straßenverkehrsgerauschen nach der RLS-90 können Abzugswerte in Abhängigkeit des Hohlraumgehalts des Asphaltbelags in Ansatz gebracht werden. Dies gilt jedoch nur für Höchstgeschwindigkeiten > 60 km/h. Für die üblichen Innerortsgeschwindigkeiten < 50km/h gibt es derzeit noch keine Straßenoberflächen, denen eine lärmindernde Wirkung in der RLS-90 zugewiesen wird. Gleichwohl wurden anhand von Lärmessversuchen für unterschiedliche Straßenbeläge Vergleichswerte ermittelt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	21.02.2011

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

So hat sich z.B. gezeigt, dass bei Geschwindigkeiten < 50 km/h eine Deckschicht aus Asphaltbeton einen um ca. 2 dB(A) geringeren Emissionspegel aufweist, als eine Deckschicht aus Splittmastixasphalt, welcher bei höheren Geschwindigkeiten deutliche Reduzierungen erreicht.

Der Einbau von offenporigen Asphaltsschichten (OPA), wie er sich auf Außerortsstraßen bewährt hat, ist bei dem langsamfahrenden kommunalen Verkehr nicht geeignet. Einerseits reduzieren die vorhandenen Einbauteile wie z.B. Schieber und Schächte die schallabsorbierende Wirkung beträchtlich und andererseits fehlt wegen der geringen Geschwindigkeit der Selbstreinigungseffekt durch die Sogwirkung des Verkehrs, so dass die lärmindernde Wirkung aufgrund der Verschmutzung sich schnell verringert. Auch ist erhöhter Aufwand bei der Entwässerung und im Winterdienst erforderlich. Des Weiteren nimmt die lärmindernde Wirkung mit jeder Aufgrabung ab.

Mittlerweile wurden in verschiedenen Großstädten Versuchsstrecken für Geschwindigkeiten von 50 km/h mit dünnen lärmoptimierten Asphaltbelägen (LOA) auf Basis von Splittmastixasphalt 0/5, ca. 2,5 cm dick entwickelt. Gegenüber herkömmlichen Deckschichten könnte der Pegel um ca. 3 -5 dB reduziert werden.

Um die lärmindernde Wirkung zu erreichen, sind hohe Anforderungen beim Einbau zu berücksichtigen, wie z.B. Erneuerung der Binderschicht mit hochstandfestem Binder und Vollsperrung der gesamten Fahrbahn über mindestens 3 Tage. Die Lebensdauer der dünnen Deckschicht wird mit ca. 8 Jahren erwartet. Dies bedeutet, dass neben den hohen Investitionskosten für die speziellen Deck- und Binderschichten nur eine begrenzte Lebensdauer erreicht werden kann, unabhängig der ohnehin häufig erforderlichen Aufgrabungen wegen Leitungsreparaturen.

Eine weitere Möglichkeit wäre das Aufbringen einer dünnen Deckschicht im Heißeinbau (DSH), ca. 2 cm dick auf bestehender Deckschicht. Hierzu muss die Deckschicht eben (d.h. wenige Aufgrabungen, möglichst wenige Einbauten) und insgesamt standfest sein. Die Lärminderung beträgt ebenfalls ca. 3-5 dB(A). Allerdings müssen in einem zweiten Arbeitsgang alle Einbauteile angehoben werden, da sich ansonsten der Lärmpegel erhöht. Die Lebensdauer liegt bei ca. 5 -8 Jahren.

Da in kommunalen innerstädtischen Straßen das Geschwindigkeitsniveau in der Regel bei 50 km/h oder darunter liegt und die Straßen zwangsläufig häufig aufgegeben werden müssen, ist der Einsatz von kostenintensiven (2- 2,5 fach gegenüber einer normalen Deckschicht) und kurzlebigen Spezialdeckschichten (statt 15 Jahre bei herkömmlicher Deckschicht nur ca. 8 Jahre) aus Sicht der Verwaltung nicht oder nur in begründeten Ausnahmefällen zu empfehlen. Bereits die Erneuerung der Deckschicht mit üblichem Asphalt bringt eine deutlich wahrnehmbare Reduzierung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 21.02.2011
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

des Lärmpegels um rund 3 dB(A) gegenüber der bestehenden Deckschicht. Es muss deshalb Ziel sein, die Deckschichten der betroffenen Straßen zeitnah zu sanieren.

Die Entwicklung der Fahrbahndecken zur Lärminderung innersorts wird weiter beobachtet. Sobald sich ein Produkt für den Einsatz in Offenburg abzeichnet, wird der Verkehrsausschuss informiert.

2.9 Lärminderungsmaßnahmen in den einzelnen Aktionsbereichen (Kapitel 8.3.2.2 - 8.3.3.25 des Lärmaktionsplans)

In der Anlage 2 sind die einzelnen Aktionsbereiche in gewohnter Form tabellarisch dargestellt. Die letzte Zeile in jedem Aktionsbereich enthält den aktuellen Stand und das geplante weitere Vorgehen zu den einzelnen Maßnahmen.

3. Weiteres Vorgehen

Entsprechend der „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (kurz: EU-Umgebungslärmrichtlinie) soll die 2. Stufe der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/a (8.00 Kfz/d) und der Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/a (82 Züge/d) am 30.06.2012 abgeschlossen sein. Ein Jahr später sollen die Aktionspläne hierfür fertig gestellt sein. Für die Stadt Offenburg sind diese Termine nicht von Bedeutung, da der am 14.12.2009 beschlossene „Lärmaktionsplan Offenburg 2009“ bereits alle Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken auf der Gemarkung Offenburg berücksichtigt.

Die Verwaltung wird weiterhin entsprechend der Prioritätenliste die Maßnahmenpakete der einzelnen Lärmaktionsbereiche abarbeiten. Hierbei wird den Forderungen gegenüber der DB AG ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt werden. Die Verwaltung wird nach wie vor darauf drängen, dass die DB AG im Planfeststellungsabschnitt 6.0 (Offenburg-Nord) die Bevölkerung über den Anspruch auf passiven Lärmschutz informiert, unabhängig von dem noch ausstehenden Planfeststellungsänderungsverfahren.

In Sachen Lärmschutzwall Weier soll, wie im Kapitel 2.5 erläutert, kein belastetes Material verwendet werden. Der Baubeginn könnte (in Abhängigkeit von dem anfallenden Material) 2015 erfolgen.

Der Gemeindevollzugsdienst wird, wie im Kapitel 2.7 erläutert, künftig an den fünf Messstellen mit niedriger Akzeptanz (Römerstraße in Weier, Kehler Straße Nord und Süd in Bühl, B3 südlich der Windschläger Straße in Windschlag und B3 südlich der Wackerstraße in Bohlsbach) vermehrt Kontrollen durchführen, um das Geschwindigkeitsniveau und somit auch die Lärmemission hörbar zu senken. An den drei Messstellen (Römerstraße in Weier, B3 südlich der Windschläger Straße in Windschlag und B3 südlich der Wackerstraße in Bohlsbach) wird die Verwaltung mit

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

156/10

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	21.02.2011

Betreff: 1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

geeigneten Maßnahmen (Information in der Presse, Zusatzschild Lärmschutz unter Höchstgeschwindigkeitsschild) auf mögliche Kontrollen des Gemeindevollzugsdienstes einmalig hinzuweisen.

Voraussichtlich liegen die Untersuchungsergebnisse des Regierungspräsidiums in Bezug auf den Anspruch auf Lärmschutz an Bundesstraßen Mitte 2011 vor. Anschließend wird die Verwaltung mit dem Regierungspräsidium über die Umsetzung konkreter Maßnahmen verhandeln.

Die Maßnahmenpakete, die noch nicht konkret ausformuliert sind, werden in den nächsten Jahren sukzessiv für jeden Aktionsbereich konkretisiert und dem Verkehrs- und Umweltausschuss sowie dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt. In dieser Konkretisierungsphase wird eine gesamtheitliche Abwägung vollzogen. Hierin werden zusätzliche Aspekte wie Verkehrssicherheit, CO₂/Schadstoff-Reduktion und Wohn- und Aufenthaltsqualität einbezogen.

Um die Nachhaltigkeit der Lärmaktionsplanung zu sichern, sieht die Umgebungs-lärmrichtlinie vor, dass die Lärmaktionsplanung alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden soll. Die Verwaltung plant, spätestens bis 2014 den Lärmaktionsplan Offenburg zu aktualisieren.