

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Stadt/Gemeinde

Kronau

zur:

- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 16.10.2018

Für die Berichterstattung an die EU ist dieser maximal 10-seitige Bericht in elektronischer Form an die LUBW (laerm@lubw.bwl.de) zu übermitteln. Vollständig ausgefüllt umfasst der Bericht alle für die Berichterstattung erforderlichen Angaben. Das Berichtssystem sieht je Gemeinde nur eine Datei vor; mögliche Zusatzinformationen können unter Einhaltung der maximalen Seitenzahl in diese Datei eingebunden werden. Erläuterungen zum Ausfüllen des Berichts entsprechend der nachfolgend angeführten Fußnoten sind [hier zum Download](#)* eingestellt.

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde ¹⁾

Name der Stadt/Gemeinde:	Kronau
Gemeindegennziffer:	08 2 15 039
Ansprechpartner:	Herr Notheisen
Anschrift:	Kirrlacher Straße 2, 76709 Kronau
E-Mail / Telefon:	Roland.Notheisen@kronau.de
Internetadresse der Gemeinde:	www.kronau.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird ²⁾

Die Gemeinde Kronau liegt im nördlichen Landkreis Karlsruhe, an der Grenze zum Rhein-Neckar-Kreis. In Kronau leben ca. 5.600 Einwohner. Durch das Gemeindegebiet verläuft im Westen die A 5, die hier auch einen Autobahnanschluss hat. Ebenfalls durch das Gemeindegebiet verläuft die L 555 von Kirrlach nach Bad Schönborn, wo sie in die B 292 übergeht sowie die K 3575 von Bruchsal nach Kronau und die K 3522 von Kronau nach Bad Schönborn. Östlich der Gemarkung Kronau auf dem Gebiet der Gemeinde Bad Schönborn verläuft die Strecke der DB AG 4000.

1.3 Rechtlicher Hintergrund ³⁾

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a -f BImSchG.

Vorlage: Musterbericht zur Erfüllung der Berichtspflichten nach § 47d Abs. 2 BImSchG, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stand 05/2019

* Ausfüllhinweise: www.lubw.de/documents/10184/390695/musterbericht_erlaeuterungen_bw.pdf

1.4 Geltende Grenzwerte ⁴⁾

Übersicht Grenzwerte: www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/grenz-und-richtwerte
 Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte: http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten ⁵⁾

Tab.1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen (nach Lärmart, sofern zutreffend)

Pegelklasse in dB(A)	Straßenlärm		Schienenlärm	
	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)
über 50 bis 55	-----		-----	
über 55 bis 60	615	141	60	0
über 60 bis 65	234	6	0	0
über 65 bis 70	146	0	0	0
über 70 (bis 75)	14	0	0	0
über 75	0	-----	0	-----
Summe	1009	147	60	0

Tab.2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser
	Straßenlärm				Schienenlärm			
> 55 dB(A)	6,52				0,36			
> 65 dB(A)	3,00				0,00			
> 75 dB(A)	0,21				0,00			

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind ⁶⁾

Lärmschwerpunkte betroffener Bewohner bestehen entlang der Ortsdurchfahrt der K3522 und in geringerem Ausmaß entlang der L555. Der Großteil der Besiedelten Fläche von Kronau liegt im Bereich von Immissionen des Straßenverkehrslärms zwischen 45 bis 55 dB(A) L_{DEN}

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen ⁷⁾

Die Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt der K3522 und am südwestlichen Ortsrand entlang der L555 ist verbesserungswürdig. In der Ortsdurchfahrt der K3522 werden in größerem Umfang Überschreitungen von Immissionswerten über 65/55 dB(A) (Tag/Nacht) erreicht.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung ⁸⁾

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
1.	Verlagerung von Durchgangsverkehr auf L555 mit teilweise aktivem Lärmschutz	Straßenbaulasträger	<2013
2.			
3.			
...			
...			

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾

(Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

Maßnahme:	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h ganztags im Bereich der Ortsdurchfahrt der K3522 (Kirrlacher Straße/Hauptstraße/Bahnhofstraße) zwischen Einmündung Kapellenstraße/Schubertstraße und Lessingstraße/Friedenstraße
Länge Bereich:	960m
Betroffene Bewohner:	265 Bewohner in 92 Gebäuden (tags & nachts)
Abwägung:	<p>Der betroffene Straßenabschnitt ist aufgrund seiner Klassifizierung als Kreisstraße nicht kartierungspflichtig im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie, es werden jedoch gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen erreicht. Es wäre insbesondere gegenüber den betroffenen Bewohnern nur schwer vermittelbar, warum bei gleicher Immissionshöhe im Falle einer Kreisstraße keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen in Betracht zu ziehen sind, wie dies im Falle einer Bundes- oder Landesstraße nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg der Fall wäre.</p> <p>Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h verlängert sich die theoretische Fahrzeit um ca. 46 Sekunden. Diese Fahrzeitverlängerung liegt somit über dem im Kooperationserlass vom Oktober 2018 festgelegten Wert von 30 Sekunden, bei dem eine Verlängerung generell hinzunehmen ist. Jedoch betrifft die volle Länge der Fahrzeitverlängerung i.d.R. hauptsächlich den Durchgangsverkehr, für dessen Belange Ausweichrouten bestehen, die geringe Lärmempfindlichkeiten innehaben.</p> <p>Der ÖPNV ist mit zwei Buslinien auf dieser Strecke betroffen. Durch die Verlängerung der Fahrzeit von <1 Minute ist zwar nicht zwingend eine Taktanpassung verbunden, jedoch sind diese Buslinien in ihrem Gesamtverlauf von weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen in anderen, Lärmaktionspläne aufstellenden Kommunen betroffen, so dass mit großer Wahrscheinlichkeit eine Taktanpassung mit damit verbundenen Mehrkosten erforderlich sein wird.</p> <p>Gemäß einer Studie der WHO sind in Kronau über 1.000 Bewohner von hohen Lärmimmissionen betroffen, wodurch ca. 101.000€/Jahr Gesundheitsschadenskosten entstehen. Diesen Kosten stehen im Vergleich somit relativ geringe Kosten durch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gegenüber.</p> <p>Generell kann ein Straßenabschnitt, auf dem eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, von mehr Fahrzeugen befahren werden, als bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Auf der anderen Seite wird die Leistungsfähigkeit eines Straßennetzes von den Knotenpunkten bestimmt, an denen auf dem vorliegenden Streckenabschnitt keine Änderungen vorgenommen werden. (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38). Die geplanten verkehrsrechtlichen Maßnahmen können im vorliegenden Fall eher zu einer Verstärkung des Verkehrs führen. In Bezug auf Luftreinhalte-</p>

sind in erster Linie Stickoxide, Feinstaub und Kohlendioxid relevant. Die Wirkung von T30, T40 und T50 auf die Schadstoffproduktion sind nach der Fachliteratur unterschiedlich und hängen zu einem großen Ausmaß von der jeweiligen Fahrverlauf des Verkehrs ab. Generell gilt für 30 km/h ein ungünstigerer Schadstoffausstoß als bei 50 km/h, jedoch nehmen die Beschleunigung und Bremsvorgänge bei 30 und auch 40 km/h ab, sodass der Ausstoß von Luftschadstoffen bei einer Verringerung der zulässige Höchstgeschwindigkeit sich Schadstoffneutral, bzw. im vorliegenden Fall bei einer zu erwartenden Verstetigung des Verkehrs ggf. auch positiv sein kann (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38 und Steven, H. (2012): Schadstoff- und CO2-Emissionen bei Tempo 30. Fachtagung des Umweltbundesamtes im November 2012, Berlin).

Im vorliegenden Fall ist nicht davon auszugehen, dass Verkehrsverlagerungen in bisher lärmarme Straßenabschnitte erfolgen, die zu neuen Lärmbetroffenheiten führen. In Kronau besteht auf dem Nebenstraßennetz ein generelles Tempolimit von 30 km/h, sodass in den Verkehrsbeziehungen auf innerörtlichen Quell-/Ziel-Relationen keine neuen, schnelleren Beziehungen entstehen dürften.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm ¹⁰⁾

- Schaffung einer Gemeinde der kurzen Wege mit einer hohen Nutzungsmischung und Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs.
- Förderung neuer Mobilitätskonzepte wie z. B. Carsharing oder die Förderung des ÖPNV.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz ¹¹⁾ (Begründung, sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)

Im Norden des besiedelten Bereichs von Kronau wurde ein ruhiges Gebiet im vorangegangenen Lärmaktionsplan festgelegt, da hier Immissionen von unterhalb 55 dB(A) LDEN zu verzeichnen sind.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Anzahl lärm betroffener Personen ¹²⁾ (durch die vorgesehenen Maßnahmen)

>300

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans ¹³⁾

4.1 Bekanntmachung der Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans (bspw. Veröffentlichung im Amtsblatt)

am: durch:

4.2 Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation seiner Überprüfung zur Mitwirkung

vom: bis:

4.3 Art der öffentlichen Mitwirkung (mindestens eine Form der Mitwirkung notwendig)

- Öffentliche Veranstaltung am:
- Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am:
- Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit:
Art: am:

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Art der Würdigung und Konsequenzen der eingegangenen Vorschläge für die Aktionsplanung:

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

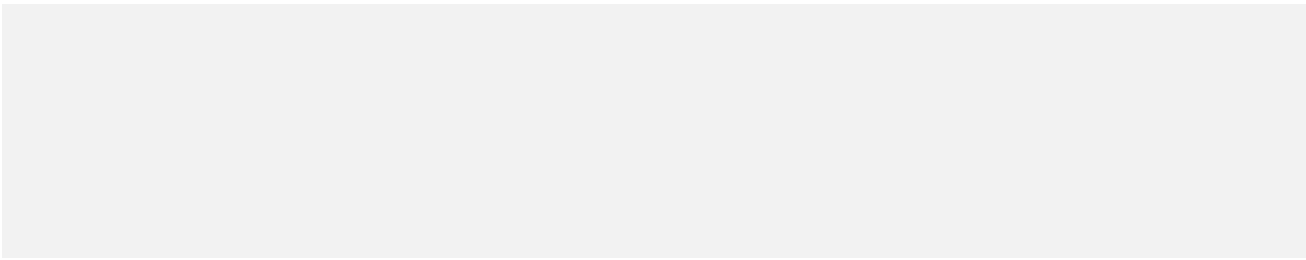
5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ¹⁴⁾:

5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen (geschätzte Gesamtsumme) ¹⁵⁾:

5.3 Kosten-/Nutzenanalyse (ggf. auch textliche Beschreibung) ¹⁶⁾

6. Evaluierung des Aktionsplans ¹⁷⁾

Festlegungen, wie dieser Aktionsplan und dessen Ergebnisse überprüft werden sollen bzw. überprüft wurden (bei fortgeschriebenen/überarbeiteten Aktionsplänen)



7. Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten ¹⁸⁾

(beispielsweise durch Beschluss der Gemeindevertretung oder Unterzeichnung, Datum)

durch:

am:

7.2. Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten ¹⁹⁾

erfolgte am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet: ²⁰⁾

Ort, Datum, Unterschrift

Name, ggf. Funktion, ggf. Stempel