**UMWELT und PLANUNG – LÄRMAKTIONSPLÄNE 1-3 bis 2019 der STADT KOBLENZ**

**===================================**

**LÄRMSCHUTZGRUNDLAGEN**

**WAS ist LÄRM?**

**„UMGEBUNGSGERÄUSCHE, die uns stören, bezeichnen wir als LÄRM.**

**Feste Werte hierfür gibt es NICHT.**

**Dennoch kann man LÄRM als SCHALL beschreiben, der den MENSCHEN belästigt oder sogar gesundheitlich schädigt.**

**UNSERE BEVÖLKERUNG ist dem LÄRM – einer VIELZAHL von Geräuschen – ausgesetzt.**

**STRASSEN/VERKEHR führen NICHT SELTEN zu LÄRMPROBLEMEN bei den BETROFFENEN“.**

**Soweit die STADT zum LÄRM – zu berücksichtigen aber unbedingt auch durch VERKEHR verursachte „NO2-KONZENTRATIONEN“.**

**AUSZÜGE der LÄRMAKTIONSPLÄNE 1-3 der STADT KOBLENZ 2011-2018**

**Die lokale URSACHE der LUFT- und LÄRMBELASTUNG ist in der Regel der STRASSENVERKEHR.**

**Für die kombinierte Umsetzung von LÄRMAKTIONS- und LUFTREINHALTEPLÄNEN haben Maßnahmen, die sich auf BEIDE Bereiche auswirken, „BESONDERE BEDEUTUNG“.**

**So bewirken „zahlreiche“ Maßnahmen zur Senkung von LUFTSCHADSTOFFIMMISSIONEN auch eine „reduzierte GERÄUSCHBELASTUNG“.**

**Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bekämpfung von UMGEBUNGSLÄRM (Umgebungslärmrichtlinie) trat am 18.Juli 2002 in Kraft.**

**ZIEL dieser Richtlinie ist es ein gemeinsames europaweites Konzept, um „vorzugsweise schädliche UMWELTEINWIRKUNGEN, einschließlich BELÄSTIGUNG, durch UMGEBUNGSLÄRM zu VERHINDERN, ihnen VORZUBEUGEN oder sie zu MINDERN“.**

**Verlagerung von ORTSDURCHFAHRTEN**

**Die Verlagerung des DURCHGANGSVERKEHRS weg von bestehenden ORTSDURCHFAHRTEN verringert die BELASTUNG im ORTSKERN.**

**Allerdings sind damit in der Regel hohe Kosten verbunden …**

**FAHRVERBOTE**

**Durch Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge und/oder bestimmte Tageszeiten können GERÄUSCHEMISSIONEN durch „den VERKEHR verringert werden“.**

**GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN**

**Da Fahrzeuge bei „niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten“ geringere GERÄUSCHEMISSIONEN verursachen, tragen GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNG zur Verringerung der VERKEHRSLÄRMBELASTUNG bei (erfordert Überwachungsmaßnahmen).**

**ABSTÄNDE zwischen VERKEHRSWEG und IMMISSIONSORT**

**Wegen deer Gesetzmäßigkeiten bei der SCHALLAUSBREITUNG sind insbesondere im NAHBEREICH von Schallquellen durch zusätzliche Abstandsflächen „deutliche LÄRMMINDERUNGSEFFEKTE zu erzielen (in der AACHENER STRASSE „nicht“ gegeben“).**

**„Nach Angaben des LBM wurde die LÄRMSITUATION im „STADTTEIL RÜBENACH“ auf Grundlage aktueller VERKEHRSZAHLEN schalltechnisch überprüft.**

**Demnach wurden KEINE GRENZWERTÜBERSCHREITUNGEN festgestellt, so dass seitens des LBM KEINE weiteren Maßnahmen im Hinblick auf LÄRMSANIERUNG vorgesehen sind“.**

**VERKEHRSBESCHRÄNKUNG für LKW**

**LKW-Verbote können allerdings nur in Betracht gezogen werden, wenn die besondere Verkehrsfunktion der Straßen und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für die LKW eine „geeignete UMLEITUNGSSTRECKE vorhanden ist“ und eine Verlagerung des STRASSENVERKEHRSLÄRMS in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist.**

**STELLUNGNAHME des TIEFBAUAMTES zu GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNGEN und FAHRVERBOTEN**

**Nach momentan geltendem STRASSENVERKEHRSRECHT in RHEINLAND-PFALZ sind die Verfügbarkeit und der Abfluss des KFZ-VERKEHRS stärker zu berücksichtigen „als der SCHUTZ der ANLIEGER solcher STRASSEN vor VEERKEHRSLÄRM“.**

**Tempo 30 hat im Vergleich zu Tempo 50 die gleiche LÄRMMINDERUNGSWIRKUNG wie die Halbierung der KFZ-Verkehrsmenge … Die Vorbehalte bezüglich einer etwaigen LEISTUNGSFÄHIGKEITSMINDERUNG sind „generell unbegründet“.**

**Zum Teil ist TEMPO 30 gar leistungsfähiger.**

**TEMPO 30 besitzt gegenüber TEMPO 50 weitere VORTEILE.**

**Außerdem ist die Maßnahme „extrem kostengünstig“.**

**GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNGEN**

**Durch die VERRINGERUNG der zulässigen FAHRGESCHWINDIGKEIT von 50 km/h auf „30 km/h“ reduziert sich bei üblicher Verkehrszusammensetzung der EMMISSIONSPEGEL einer Straße um rund „2,4 dB(A) … (die STADT hat hier aufgerundet auf „3 dB(A)).**

**Die „untersuchte“ Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Gesamtverkehr von 50 km/h auf „30 km/h in den UNTERSUCHUNGSGEBIETEN „METTERNICH“ etc. führt zu „deutlichen“ Pegelminderungen von gerundet bis zu „3 dB(A).**

**Unter „KOSTEN-NUTZEN-GESICHTSPUNKTEN“ wird „empfohlen“ diese Maßnahme in den untersuchten Straßenabschnitten umzusetzen.**

 **„RÜBENACH?“**

**Die HAUPTLÄRMEMITTENTEN in KOBLENZ sind der … STRASSENVERKEHR.**

**Allerdings kann die STADTVERWALTUNG auf den STRASSENLÄRM Einfluss nehmen.**

**Die FINANZLAGE der STADT ist bekannt und daher möchte die VERWALTUNG verhindern, unnötig GELD auszugeben**

**… was doch gerade bei einer TEMPO-30-REGELUNG für die AACHENER STRASSE in RÜBENACH – nach eigenem Bekunden – KOSTENGÜNSTIG wäre !!!**

 **=============================**

**BEISPIEL „TRIERER STRASSE in METTERNICH“**

**Hier hat sich die STADT zum Ziel gesetzt, die Straße verkehrlich zu „beruhigen“ – eine Untersuchungs-PROBEPHASE läuft seit 23.07.2018 und wird auf „unbestimmte Zeit fortgesetzt.**

 **„POSITIVE Effekte sind u.a. bisher eine**

 **GESCHWINDIGKEITSREDUKTION = 30 km/h“.**

**Gez. Jürgen Müller**

**Donnerstag, den 29.August 2019**