



Beschluss über die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung für die Stadt Trier

Beratungsfolge: **Stadtvorstand**
 Dezernatsausschuss IV
 Stadtrat

Vorlage-Nr.: **266-1/2015**

Zuständig: **Stadtplanungsamt**

Berichterstatter: **Beigeordneter Ludwig**

Datum: **15.10.2015**

Antrag:

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Der Stadtrat beschließt die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung für die Stadt Trier gemäß der Anlage 1 zu dieser Beschlussvorlage. Damit wird der Lärmaktionsplan in seiner ersten Stufe (Beschluss des Stadtrates vom 05.10.2010, Vorlage 205/2010) ersetzt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, bezüglich der Eisenbahn-Weststrecke bei den zuständigen Behörden weiterhin auf die Durchführung von Maßnahmen der Lärmvorsorge im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bzw. die Aufnahme in das Programm der Lärmsanierung im bestehenden Schienennetz zu drängen.

Begründung:

1. Bisheriges Verfahren – erste Stufe der Lärmaktionsplanung

Mit Beschluss vom 05.10.2010 (Vorlage 205/2010) hat der Stadtrat die erste Stufe der Lärmaktionsplanung für die Stadt Trier gebilligt.

Rechtsgrundlage der Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz in Verbindung mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Hiernach haben Lärmaktionspläne die Funktion, die Lärmbelastung zu analysieren, zu bewerten und Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung von Betroffenheiten durch Lärm zu erarbeiten.

Der Lärmaktionsplan ist ein strategisches Planungsinstrument, das grundsätzlich regelmäßig fortgeschrieben wird und damit in seiner gesamtstädtischen Wirkung langfristig angelegt ist. Von ihm geht keine unmittelbare rechtliche Wirkung für oder gegen die Bürgerinnen und Bürger aus. Innerhalb der öffentlichen Verwaltung ist der Lärmaktionsplan im Rahmen von Planungsverfahren sowie bei Behördenentscheidungen im Rahmen der Abwägung unterschiedlicher Belange zu berücksichtigen und somit abwägungserheblich. Die in der Lärmaktionsplanung festgelegten Maßnahmen sind gem. § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung durchzusetzen.

Die erste Stufe der Lärmaktionsplanung beinhaltete gemäß der Vorlage 205/2010 folgende Maßnahmen:

- Austausch des Fahrbahnbelags im Bereich der *Luxemburger Straße zwischen Römerbrücke und Konrad Adenauer Brücke*;
- Errichtung von Schallschutzwänden in den Bereichen *Zurmaiener Straße, Wilhelm-Leuschner-Straße* und *Auf der Steinrausch*;
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Bereichen *Saar- und Matthiasstraße* sowie *Paulinstraße* auf ganztags 30 km/h;
- Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Nachtzeit auf weiteren Straßenabschnitten unter dem Vorbehalt der Prüfung der Eignung im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätskonzepts (Kölner Straße, Bonner Straße, Aachener Straße/ Martinerfeld, Kaiserstraße/Südallee, Christophstraße/ Theodor-Heuss-Allee, Lindenstraße, Zewener/ Wasserbilliger Straße, Balduinstraße, Roonstraße/ Bismarckstraße/ Theodor-Heuss-Allee, In der Reichsabtei/ Schöndorfer Straße, Luxemburger Straße).
- Durchführung eines Schallschutzfensterprogramms in den Bereichen mit Überschreitung der Beurteilungspegel von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts;

Überdies wurde in der Lärmaktionsplanung auf verschiedene Maßnahmen im Verkehrsnetz zur Reduzierung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm hingewiesen.

Hinsichtlich der bislang hohen rechtlichen Hürden zur Einführung von Tempo 30 auf übergeordneten Straßen, wird an dieser Stelle auf den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.04.2015 hingewiesen. Hiernach soll die Anordnung von Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes erleichtert werden.

In ihrer Konferenz vom 08./09.10.2015 fordern die Verkehrsminister die Umkehrung des Ausnahme-Regel-Verhältnisses vor sensiblen Einrichtungen mit besonderer Gefahrenlage,

so dass beispielsweise vor Schulen und Kindergärten Tempo 30 die Regel sein soll, die zuständigen Verkehrsbehörden ausnahmsweise jedoch auch Tempo 50 anordnen können. Um Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Lärmschutz einfacher umsetzen zu können, fordert die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung auf, Grenzwerte zum Lärmschutz in verschiedenen Richtlinien anzugleichen. Länder und Bund vereinbarten, die notwendigen gesetzlichen Neuerungen in gemeinsamen Gremien zeitnah zu erarbeiten.

Sofern die gesetzlichen Rahmenbedingungen aufgrund der kommenden Verkehrsministerkonferenz 2016 geändert werden und somit zu einer Erleichterung der Anordnung von Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen führen, kann die Anordnung von Tempo 30 für bestimmte Straßenzüge erneut geprüft werden.

2. Zweite Stufe der Lärmaktionsplanung - Beteiligungsverfahren

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 02.07.2014 (Vorlage - 146/2014) die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz für die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung beschlossen. Dem war eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Vorentwurf der Planung vorangegangen.

Grundlage der Planung ist die Lärmkartierung in der zweiten Stufe mit einem gegenüber der ersten Stufe deutlich erweiterten Untersuchungsprogramm (vgl. Abbildung 1).

Nach den Ergebnissen der zweiten Stufe der Lärmkartierung sind in der Stadt Trier ca. 1.900 Menschen durch Straßenverkehrslärm an der Außenfassade der Wohngebäude von über 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht belastet. Bei Beurteilungspegeln in dieser Größenordnung ist nach der herrschenden Meinung die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Im Lärmaktionsplan wurden dementsprechend diese Straßenabschnitte mit einer Belastung von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) nachts als Bereiche mit vordringlichem Handlungsbedarf definiert.

Die größte Problemdichte besteht demnach im Bereich der Straßenzüge *Saarstraße/Matthiasstraße, Paulinstraße, Pacelliufer (B 49 d: Auf der Steinrausch 16-42)*, im Bereich *Hindenburg-/Stresemann-/Metzelstraße/Zuckerberg* und einem Abschnitt der *Luxemburger Str. 81 bis zur Römerbrücke (B51 d)*. Die ebenfalls stark betroffenen *Abschnitte der Avelsbacher Straße (L144 a)* und *der Eurener Straße (K 1 a)* weisen bereits passiven Lärmschutz auf.

Der auf der Grundlage der Lärmkartierung für die Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitete Entwurf der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung beinhaltet die bereits in der ersten Stufe der Planung festgelegten Inhalte, wobei als zusätzliche Maßnahme die Einführung von Tempo 30 im Bereich *Metzelstraße, Zuckerberg, An der alten Synagoge* (ganztags) festgelegt wurde. Der Bereich der *Bonner Straße* stellt einen Sonderfall dar, da hier auf engstem Raum den Häuserfronten der Wohnsiedlung die Hauptverkehrsstraße und die Bahngleise vorgelagert sind. Die Felswand im rückwärtigen Bereich führt außerdem zu Reflexionen des Schalls. Für den Bereich der *Bonner Straße* soll daher die Beibehaltung von Tempo 30 im Nachtzeitraum nach Sanierung des Fahrbahnbelags geprüft werden. Sofern die gesetzlichen Rahmenbedingungen geändert werden (vgl. den oben angeführten Beschluss der Verkehrsministerkonferenz) soll diese Prüfung auf die Anordnung von Tempo 30 ganztags erweitert werden. Auf die in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung mit

Prüfvorbehalt festgelegten Maßnahmen zur Einführung von Tempo 30 in der Nachtzeit auf weiteren Hauptverkehrsstraßen wurde verzichtet, da hiermit Verdrängungseffekte in andere Bereiche des Stadtgebietes verbunden wären. Dies betrifft insbesondere die Einführung von Tempo 30 im Bereich der Bundesstraßen B 53 / B51 von der Kölner Straße bis zur Luxemburger Straße.

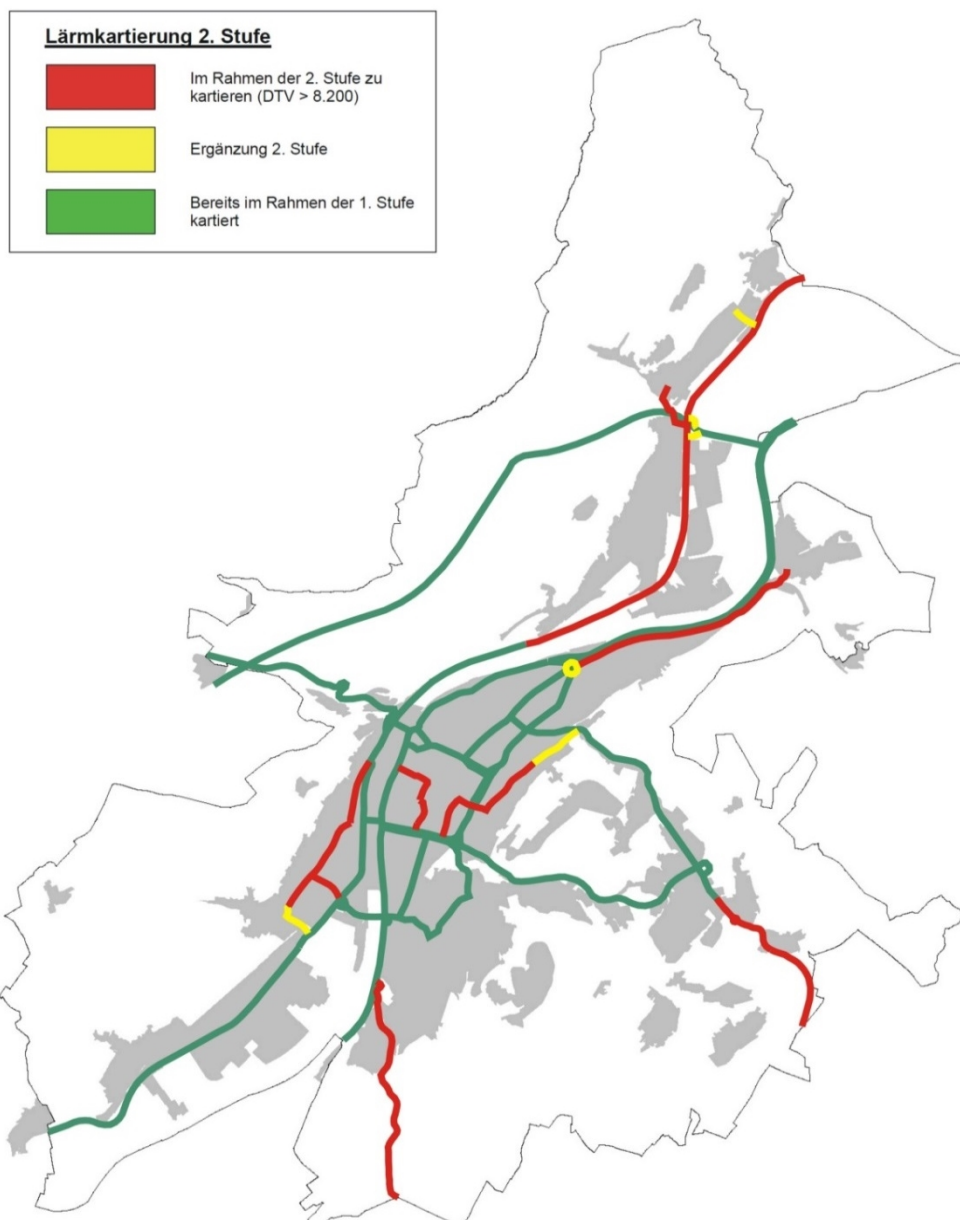


Abbildung 1: Umfang der Lärmkartierung für die Stadt Trier in der 2. Stufe

Die öffentliche Auslegung des Planentwurfs fand im Zeitraum vom 30.07.2014 bis zum 26.09.2014 statt. Während dieser Zeit konnten die Planunterlagen eingesehen und von jedermann Anregungen zur Planung abgegeben werden. Darüber hinaus konnten Anregungen auch über das auf den Internetseiten der Stadt Trier bereitgestellte Beteiligungsformular online abgegeben werden. Zusätzlich wurde am 17.09.2014 eine Informationsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung durchgeführt. Das Protokoll ist dieser Vorlage beigelegt (Anlage 2).

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind keine Stellungnahmen zu der Planung eingegangen.

3. Inhalt des vorliegenden Lärmaktionsplans / Maßnahmenprogramm

Die vorliegende Fassung des Lärmaktionsplans entspricht weitgehend der Fassung der öffentlichen Auslegung.

Als zusätzliche Maßnahme ist die Errichtung einer Lärmschutzwand an der BAB 602 zum Schutz der Ortslage des Stadtteils Pfalzel aufgenommen. Diese Maßnahme erfüllt derzeit allerdings nicht die Anforderungen für die Durchführung im Rahmen des Programms zur Lärmsanierung an stark lärmbelasteten Straßen in der Baulast des Bundes, weil die in der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen definierten Auslösewerte von 67 dB (A) tags und 57 dB (A) nachts geringfügig unterschritten werden. Hierauf hat der Landesbetrieb Mobilität auch in seiner Stellungnahme im frühzeitigen Beteiligungsverfahren hingewiesen.

Eine Aufnahme der Lärmschutzwand an der BAB 602 ist dennoch gerechtfertigt, weil Pfalzel im Vergleich zu anderen Stadtteilen einer überproportionalen, diffusen überlagerten Lärmbelastung durch benachbarte industrielle Nutzungen sowie Bahn- und Straßenverkehrslärm ausgesetzt ist. Der Bereich des Moselufers stellt eines der wenigen Naherholungspotenziale im Stadtteil auch mit touristischer Bedeutung dar und kann diese Funktion angesichts der hohen Lärmbelastung von mehr als 65 dB (A) tags nur sehr bedingt erfüllen. Mit einer Lärmschutzwand an der BAB 602 könnte im Bereich des südlichen Moselufers von Pfalzel eine Aufenthaltsqualität wie in Wohn- bzw. Mischgebieten erreicht werden. Überdies würde die Belastung der Wohngebäude am Moselufer deutlich reduziert.

Mit dieser Ergänzung wird in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung für die Stadt Trier folgendes Maßnahmenpaket festgelegt (s. a. Abbildung 2):

- **Austausch des Fahrbahnbelags** im Bereich der *Luxemburger Straße* zwischen Römerbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke

Durch den Austausch von Pflaster gegen Asphalt ist eine Lärmreduzierung von bis zu 9 dB(A) möglich. Dies entspricht annähernd einer Halbierung der Lärmbelastung.

- **Errichtung von Schallschutzwänden** in den Bereichen *BAB 602* in Höhe der Ortslage Pfalzel (BAB 602 c), *Zurmaiener Straße* (B 49 i), *Wilhelm-Leuschner-Straße* (B 49 h) und „*Auf der Steinrausch*“ (B 49 d)

Die Durchführung dieser Maßnahmen steht wegen der Auswirkungen von innerstädtischen Schallschutzwänden auf das Ortsbild unter dem Vorbehalt der weiteren Prüfung der städtebaulichen Verträglichkeit.

- **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** in den Bereichen *Saar- und Matthiasstraße*, *Paulinstraße* und *Metzelstraße / Zuckerberg / An der alten Synagoge* auf ganztags 30 km/h sowie Überprüfung der Beibehaltung von Tempo 30 im Nachtzeitraum im Bereich der *Bonner Straße* nach Sanierung des Fahrbahnbelags

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist grundsätzlich ein wirksames und vergleichsweise kostengünstiges Mittel zur Lärminderung. Der Mittelungspegel sinkt bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h um rund 2,4 dB (A). Eine Reduzierung um 3 dB (A) kommt einer Halbierung der Verkehrsmenge oder einer Verdopplung des Abstandes zur Straße gleich.

- **Durchführung eines Schallschutzfensterprogramms** in den Bereichen mit Überschreitung der Beurteilungspegel von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts

Schallschutzfenster ermöglichen Lärmreduzierungen in Innenräumen von bis zu 42 dB (A) bei geschlossenem und 10-15 dB (A) bei gekipptem Fenster und sollten bei Aufenthaltsräumen mit schallgedämmten Dauerlüftern durchgeführt werden. Entsprechende Schallschutzfensterprogramme sind bereits im Zuge der Realisierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen „Tarforster Höhe – Erweiterung“ und „Petrisberg“ im Aveler Tal, Alt-Kürenz und Olewig durchgeführt worden

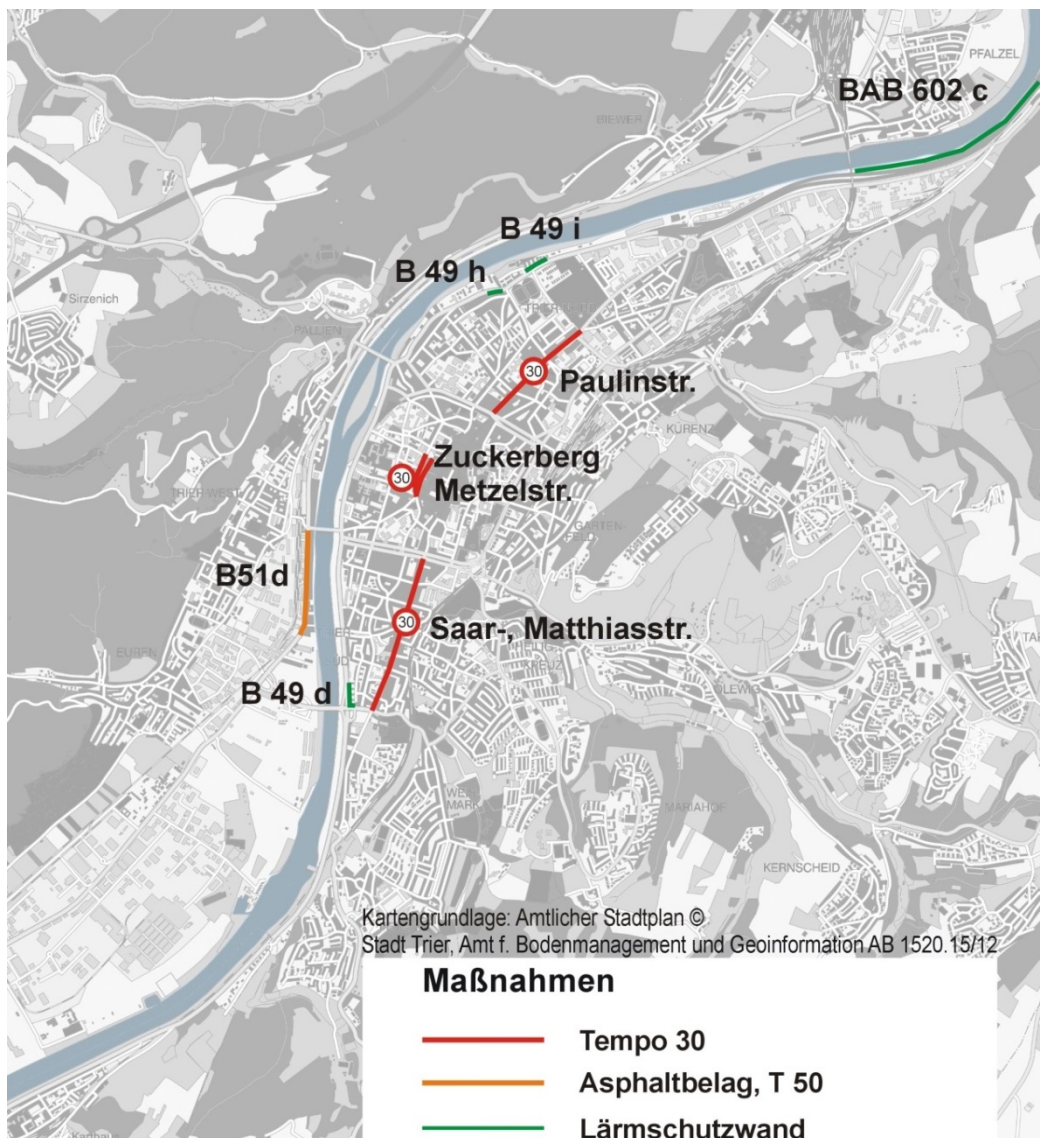


Abbildung 2: Lärmaktionsplan Stufe 2: Geplante Maßnahmen (nicht dargestellt ist das Schallschutzfensterprogramm)

Darüber hinaus wird in der Lärmaktionsplanung auf verschiedene im Mobilitätskonzept festgelegte Maßnahmen im Verkehrsnetz zur Reduzierung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm hingewiesen. Im Bereich der kurz- und mittelfristigen Umsetzung betrifft dies insbesondere den Bau der Ortsumfahrung Ehrang, die Entlastungsstraße Trier-West sowie die Neuordnung des Verkehrsnetzes in Trier-Nord. Überdies sind auch die Projekte im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs

(insbesondere Reaktivierung der Westtrasse, ÖPNV-Optimierung Talstadt – Höhenstadtteile) auf eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen und damit die Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen ausgelegt.

4. Umsetzung des Maßnahmenprogramms

Jene Maßnahmen, die die größte Reduzierung von Betroffenen oberhalb der Auslösewerte L_{den} 70 dB(A) und L_{night} 60 dB(A) bewirken, sollen bevorzugt umgesetzt werden. In der folgenden Tabelle sind die empfohlenen Maßnahmen danach hierarchisiert aufgelistet.

Tabelle 1: Maßnahmen-Prioritäten nach Entlastung

Maßnahme	Untersuchungsgebiet	Reduzierung der Betroffenen (gerundet)			
		$L_{DEN} > 70$	$L_{night} > 60$	$L_{DEN} > 65$	$L_{night} > 55$
V30	Saarstraße	-160	-110	-60	-60
V30	Paulinstraße	-105	-100	-25	-25
Austausch Belag	B 51d Luxemburger Str.	-45	-50	-30	-35
LSW	B 49i Zurmaiener Straße	-35	-40	-80	-75
V30	Metzelstr./ An der alten Synagoge / Zuckerbergstr.	-35	-35	-15	-15
LSW	B 49d Auf der Steinrausch	-20	-20	-45	-50
LSW	B 49h Wilhelm-Leuschner-Str.	-5	-5	-10	-10
LSW	BAB 602c Höhe Pfalzel	0	0	0	-10
Summe Reduktion aller Maßnahmen		-405	-360	-265	-280

Bezüglich der Einführung von Tempo 30 auf stark belasteten Straßenabschnitten wurde 2014 das Pilotprojekt im Bereich *Saar-/Matthiasstraße* in Kooperation zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der Stadt Trier begonnen. Seit Ende Juli 2014 gilt testweise nachts (22 – 6 Uhr) Tempo 30.

Hinsichtlich der Umsetzung der vorgeschlagenen Tempo-30-Maßnahmen ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Verkehrsministerkonferenz (VMK) in ihrer Sitzung im April dieses Jahres für eine Erleichterung der Anordnung von Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen ausgesprochen hat (s.a. Kapitel 1). Auf der Verkehrsministerkonferenz im Oktober dieses Jahres vereinbarten die Länder und der Bund, die notwendigen gesetzlichen Neuerungen in gemeinsamen Gremien zeitnah zu erarbeiten.

Das Projekt „Austausch des Fahrbahnbelags im Bereich der Luxemburger Straße“ wurde von der Stadt Trier als Maßnahme des Kommunalen Investitionsprogramms 3.0 - Rheinland-Pfalz (KI 3.0) beim Land angemeldet.

Die geplanten Schallschutzwände *Zurmaiener Straße* (B 49 i), *Auf der Steinrausch* (B 49 d) und *Wilhelm-Leuschner-Straße* (B49 h) können zumindest teilweise als private Maßnahmen durch die Grundstückseigentümer durchgeführt werden. Für die Maßnahme *Wilhelm-Leuschner-Straße* (B49 h) ist zudem eine Förderung im Zuge des Ausbaus der Zurmaiener Straße zu prüfen. Die neu aufgenommene Maßnahme *Schallschutzwand an der BAB 602* könnte unter veränderten förderrechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit

dem Programm „Lärmsanierung an Bundesfernstraßen“ bzw. unter Umständen auch im Zuge eines Ausbaus der Bundesautobahn umgesetzt werden.

In Bezug auf die dargestellten Maßnahmen im Verkehrsnetz ist festzustellen, dass einige Projekte in der Vorbereitung sind. Für die *Maßnahme Moselbahndurchbruch* wurde der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans BN 76 gefasst. Die hierfür als Grundlage erforderliche Verkehrsuntersuchung Trier-Nord ist in der Erarbeitung.

Für die Umsetzung der Lärmsanierungskonzepte an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen durch Einbau von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, schallgedämmte Dauerlüfter) können angesichts der angespannten Haushaltslage der Stadt Trier keine Haushaltsmittel bereit gestellt werden. Die Umsetzung steht vor diesem Hintergrund unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel seitens der EU, des Bundes oder des Landes. Eine Umsetzung durch Mittel der Stadt Trier ist in Teilbereichen möglich im Zusammenhang mit der Durchführung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen.

5. Lärm an Bahnlinien

Wie bereits in der Beschlussvorlage 146/2014 vom 02.07.2014 zur Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgeführt, ist nach der Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013 vom Jahr 2015 an das Eisenbahnbundesamt für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung im Bereich der Haupteisenbahnstrecken zuständig.

Die Lärmprobleme im Bereich der Hauptstrecke auf der östlichen Moselseite einschließlich der Verbindung Ehrang–Quint–Pfalzel (Moselstrecke Koblenz–Trier–Perl) waren bereits Gegenstand einer eigenständigen Beratung im zuständigen Dezernatsausschuss am 07.08.2008 (Vorlage 173/2008). Das von der DB ProjektBau GmbH vorgelegte Programm der Lärmsanierung wurde vom Ausschuss gebilligt und zwischenzeitlich auch umgesetzt.

Die Weststrecke ist demgegenüber gemäß der Definition in § 47b Bundesimmissionsschutzgesetz keine Haupteisenbahnstrecke (eine "Haupteisenbahnstrecke" ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ein Schienenweg von Eisenbahnen mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr). Ein entsprechendes Verkehrsaufkommen wird frühestens mit der Reaktivierung der Weststrecke für den Personennahverkehr erreicht werden.

Unabhängig hiervon bestehen bereits aktuell im Bereich der Weststrecke gravierende Lärmprobleme durch die in Teilbereichen vorhandene unmittelbare Nachbarschaft von Bahngleisen und Wohnsiedlungen. Diese Probleme werden durch parallel geführte Hauptverkehrsstraßen noch verschärft.

Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung des zunehmenden Güterverkehrs hat sich die Verwaltung mit Schreiben vom 26.05.2014 an die Deutsche Bahn AG sowie in Kopie auch an das Eisenbahnbundesamt gewandt und um Aufnahme in das Programm der Lärmkartierung gebeten. Bisher (Stand September 2015) wurde die Weststrecke jedoch noch nicht in das Programm der Lärmkartierung aufgenommen.

Unter Berücksichtigung dieser Zusammenhänge wird die Verwaltung weiterhin alle Anstrengungen unternehmen, um auf der Grundlage einer Lärmkartierung qualifizierte Erkenntnisse über die tatsächliche Lärmbelastung auf der Weststrecke zu erlangen und beim Eisenbahnbundesamt weiter auf eine Aufnahme in die (freiwillige) Lärmkartierung drängen.

Überdies ist beabsichtigt, bei der für die Umsetzung des Programms der Lärmsanierung zuständigen DB ProjektBau GmbH auf eine Aufnahme in die Lärmsanierung im bestehenden Schienennetz hinzuwirken. Dies gilt unabhängig von den in Aussicht genommenen Planfeststellungsverfahren für die Einrichtung von Haltepunkten an der Weststrecke.

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Reaktivierung der Weststrecke haben im Mai 2015 darüber hinaus Gespräche zwischen dem Oberbürgermeister und der DB Netz AG stattgefunden, in der die Durchführung der Reaktivierungsmaßnahme im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zugesichert wurde. Ein derartiges Verfahren würde einen erweiterten Anspruch der Betroffenen auf Maßnahmen der Lärmvorsorge begründen.

Sollte die in Aussicht genommene Planfeststellung nicht alle Lärmprobleme im Bereich der Weststrecke umfassen, wird die Verwaltung weiterhin auf die Durchführung einer Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie auf eine Aufnahme in das Programm der Lärmsanierung im bestehenden Schienennetz drängen.

6. Beteiligung der Ortsbeiräte

An der abschließenden Beratung der Lärmaktionsplanung im Stadtrat wurde allen von der Lärmkartierung und -aktionsplanung berührten Ortsbeiräten Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Dies betrifft mit Ausnahme von Kernscheid und Irsch alle Ortsbezirke. Die Ortsbeiräte haben vom 25.06. – 24.09.2015 getagt. Von 17 Ortsbeiräten haben 16 Ortsbeiräte dem Lärmaktionsplan 2. Stufe einstimmig zugestimmt, einer hat bei einer Nein-Stimme mehrheitlich zugestimmt. Die eingegangenen Anregungen und Hinweise sind in Anlage 4 aufgeführt. Anregungen, die eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans bedingen, wurden nicht abgegeben. Die formale Niederschrift des Ortsbeirates Feyen/Weismark liegt zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage (15.10.2015) noch nicht vor. Der Lärmaktionsplan wurde laut mündlicher Mitteilung des Ortsvorstehers jedoch ohne weitere Hinweise oder Anregungen einstimmig beschlossen.

7. Ausblick auf die kommenden Jahre

Gemäß § 47d Abs. 5 Bundesimmissionsschutzgesetz werden die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten des Maßnahmenprogramms sind im Bericht (Anlage 1) dargestellt.

Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen aktiven Schallschutzmaßnahmen und des Schallschutzfensterprogramms ist nur auf der Grundlage einer Finanzierung durch das Land und/oder den Bund durchführbar. Die Festlegung der Zuschusshöhe durch die Stadt Trier richtet sich nach der finanziellen Unterstützung durch das Land und/oder den Bund.

Anlagen:

- 1) Lärmaktionsplan 2015 der Stadt Trier
- 2) Protokoll der Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit am 17.09.2014
- 3) Lärmaktionsplan 2015 Anhang Datenblätter (nur ALLRIS net)
- 4) Abwägung der Anregungen und Hinweise aus den Ortsbeiräten

Berichterstatter: Beigeordneter Ludwig					
Federführendes Amt	ZD/20	ZC/HHSteuerung	Dezernatsbüro	Fachdezernent/in	Oberbürgermeister