

Federf. Stadtamt: Bürgermeisterbüro

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Umweltausschuss		19.01.2009	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Lärmaktions- und Lärmminderungsplanung in Gladbeck

Begründung:

(ggf. zusätzlich)

Hintergrund

In den letzten Jahrzehnten ist Lärm in Deutschland zu einer ernsten Belastung der Bevölkerung geworden. Seit Jahren ergeben Meinungsumfragen, dass sich viele Personen durch Lärm belästigt fühlen. Differenziert man Befragungsergebnisse nach der Art des Lärms, d. h. nach den hauptsächlichen Lärmquellengruppen, so kommt man zu dem Ergebnis, dass Wohnungen durch

- Straßenverkehrslärm zu 70%
- Fluglärm zu 75 %
- Eisenbahnlärm zu 20%
- Gewerbelärm zu 20%

als gestört angesehen werden.

Lärm lediglich als Quelle von Belästigungen und Ärger anzusehen, ist nach neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht richtig. Die bisher bekannten Beeinträchtigungen durch Lärm bilden eine breite Palette negativer Wirkungen. Darunter fallen u. a. Kommunikationsstörungen, Konzentrations- und Lernbeeinträchtigungen, Einschlafstörungen und dadurch ausgelöste Ärgerreaktionen. Darüber hinaus treten auch eine Reihe von gesundheitlichen Risiken auf.

Unabhängig von den konkreten Wirkungen des Lärms auf Personen ist Lärm eine wichtige negative Komponente, die bei der Stadtplanung und Stadtentwicklung zu berücksichtigen ist. Die persönlich von den Bewohnern erlebten negativen Einwirkungen führen vielfach dazu, dass besonders lärmbelastete Wohnbereiche als unattraktiv gelten. Lärm mindert den Wohnwert eines Wohngebäudes oder ganzer Gebiete. Dadurch können negative Entwicklungen angestoßen oder beschleunigt werden (Stadtflucht, ungünstige soziale Umschichtung, Verringerung der Instandhaltungsbemühungen bei Gebäuden, Verminderung der Wirtschaftlichkeit eines Gebietes). Diese Folgen hat auch eine Kommune zu berücksichtigen.

Mitzeichnungen					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Im Februar 2002 trat die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ in Kraft. Mit der Richtlinie sollte ein gemeinsames europaweites Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ermittlung von Umgebungslärm durch Lärmkarten nach europaweit einheitlichen Bewertungsmethoden,
- Verabschiedung von Aktionsplänen durch die Mitgliedsstaaten mit dem Ziel, Umgebungslärm zu verhindern oder zu mindern,
- Umfangreiche Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm.

Die Umgebungslärmrichtlinie ging mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht über (6. Teil des BImSchG - „Lärminderungsplanung“ - Paragraphen 47a bis 47f).

Danach sind die Kommunen grundsätzlich für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen selber zuständig.

Ziel von Lärmaktions- und Lärminderungsplänen

Bei der Aufstellung von Lärmaktions- und Lärminderungsplänen müssen die besonders stark durch Lärm belasteten Wohnbereiche ermittelt und abgegrenzt, die Dringlichkeit von Abhilfemaßnahmen bewertet und danach gezielt Lärminderungsmaßnahmen getroffen werden. Zusätzlich ist es bei der Lärminderungsplanung ausdrückliches Ziel, ruhige Gebiete zu erhalten und zu schützen.

Fristen

Die Richtlinie setzt entsprechende Fristen für die Erstellung von Lärmkarten und darauf aufbauend für Aktionspläne zur Bekämpfung der wesentlichen Lärmquellen. Diese Maßnahmen beziehen sich jedoch nur auf Ballungsräume und Hauptverkehrswege (siehe Tabelle). Lärmkarten und Aktionspläne sollen alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden.

Fristen zur Aufstellung von Lärmkarten und Aktionsplänen

Untersuchungsbereich	Lärmkarten bis	Aktionspläne bis
1. Stufe		
<i>Ballungsräume > 250.000 Einwohner</i>	30. Juni 2007	18.7.2008
<i>Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Fahrzeuge/Jahr</i>		
<i>Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr</i>		
<i>Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr</i>		
2. Stufe		
<i>Ballungsräume > 100.000 Einwohner</i>	30. Juni 2012	18. Juli 2013
<i>Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr</i>		
<i>Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr</i>		

Derzeitiger Bearbeitungsstand

Für die Beschreibung der Lärmbelastung werden als kennzeichnende Größen der L_{den} („den“ = Day-Evening-Night/Gesamtwert über 24 h) als Maß für die allg. Belästigung am Tag u. der L_{night} (Nachtzeit zwischen 22 und 6 Uhr) als Maß für die Störungen des Schlafes eingeführt.

Damit sich die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung zunächst auf die hoch belasteten Lärmbrennpunkte konzentrieren können, hat das Umweltministerium NRW einheitliche Auslösewerte in Höhe von 70/60 dB(A) tags/nachts per Erlass zur Lärmaktionsplanung (Rd.Erl. des MUNLV - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008) festgelegt. Überschreitungen dieser Werte werden bei der Lärmkartierung deutlich gemacht. Es handelt sich bei diesen Werten allerdings um relativ hoch angesetzte Werte.

Die Kommunen in NRW werden bei der Kartierung und Berechnung des **Straßenlärms** durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) unterstützt. Das LANUV hat dabei die Lärmkartierung für die kleineren Kommunen unterhalb von 100.000 Einwohnern übernommen. Zudem stellt es Daten zur Verfügung bzw. sammelt diese und stellt die Lärmkarten über ein Internetportal (www.umgebungslaerm.nrw.de) der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Die Berechnung und Lärmkartierung des **Schieneverkehrs** wird separat vom Eisenbahnbundesamt (<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>) vorgenommen.

Im Rahmen der ersten Stufe der Lärmkartierung hat die Stadt Gladbeck dem LANUV die betroffenen Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. KFZ/Jahr mitgeteilt. Laut Richtlinie sind allerdings nur Autobahnen und Bundes- und Landesstraßen relevant. Anhand der jeweiligen Verkehrsbelastung wurden dann vom LANUV die Immissionswerte berechnet (s.u.).

Die Bearbeitung im Hause und bei den anderen Behörden gestaltete sich schwierig. Folgende Probleme sind u.a. aufgetreten:

- Allgemein wurde die Kartierung durch die späte Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie in deutsches Recht verzögert.
- Es traten massive datentechnische Probleme beim Land bei der Verarbeitung der zur Verfügung gestellten Daten auf (Ermittlung, Datenformat, Übermittlung) auf, die dann nur zeitaufwendig zu lösen waren.
- Nach hausinterner Prüfung der Straßenabschnitte wurden durch das LANUV (dies gilt für eine Reihe von Straßen in NRW - auch in Gladbeck) nicht alle Straßenabschnitte mit dem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. KFZ/Jahr berücksichtigt. Es fehlte z.B. in Gladbeck an der Sandstraße (L 615) der südliche Abschnitt zwischen Europabrücke und Kreisverkehr oder die Konrad-Adenauer-Allee (L 511) zwischen Sandstraße und Feldhauser Straße.
- Die Lärmkarten für die Bahnstrecken (zuständig: Eisenbahnbundesamt) stehen immer noch nicht zur Verfügung; für die Bahnlinien in Gladbeck sind noch Neuberechnungen durch das Eisenbahnbundesamt erforderlich.

Laut MUNLV wäre für die genauere Berechnung des Straßenlärms eine Anpassung der Landesdaten an die konkrete Situation vor Ort mit einem erheblichen Aufwand verbunden gewesen und war – so die Aussage des Landes - kurzfristig für die 1. Stufe der Lärmkartierung nicht zu leisten. Vor der Berechnung der Lärmkarten für die 2. Stufe ist eine intensivere Rückkopplung mit den Gemeinden geplant, um größere Abweichungen zu verhindern.

Derzeitige Ergebnisse

Die in die Lärmkartierung eingegangenen Straßen innerhalb von Gladbeck sind (Stand: Dezember 2008) die A 2, A 31, B 224 und ein Teilbereich der Sandstraße (Europabrücke).

Vom LANUV wurde anhand statistischer Daten eine Auswertung vorgenommen, wie viele Personen von den o.g. Auslösewerten von tagsüber >70 dB(A) bzw. nachts > 60 dB(A) betroffen sind. Im Fall von Gladbeck handelt es sich hierbei derzeit (noch) – unter Berücksichtigung der o.g. Unzulänglichkeiten - um Einzelfälle. Es sind laut den Berechnungen des LANUV nur zwei Wohnungen und drei Personen ($L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$ = eine Person; $L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$ = zwei Personen) betroffen.

Folgerungen

Bezogen auf die (derzeitige) berechnete Lärmsituation, die sich aus dem **Straßenverkehr** ergibt (>6 Mio. KFZ/Jahr), ist im Moment kein Lärmaktionsplan zu erstellen, da Einzelfälle in der o.g. Größenordnung nicht berücksichtigt werden.

Das bedeutet jedoch nicht, dass es an Gladbecker Straßen keine Lärmprobleme gibt. Es handelt sich bei den Auslösewerten von 70 und 60 dB(A) um relativ hohe dB(A)-Werte!

Die Stadt Gladbeck hat im Dezember 2008 dem Land NRW in einem Sachstandbericht den derzeitigen Kenntnisstand mitgeteilt.

Dies betrifft aber nur die Situation an den o.g. Straßen. Offen bleibt noch die Frage, ob sich die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für das Schienennetz ergibt. Hier müssen die Ergebnisse des Eisenbahnbundesamtes noch abgewartet werden.

Die Öffentlichkeit soll zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört werden, um aktiv an der Ausarbeitung und Überprüfung der Pläne mitwirken zu können.

Weitere Vorgehensweise/Perspektiven

Nach dem derzeitigem Stand der Diskussion und unter Zugrundelegen der o.g. Immissionswerte sowie der Unzulänglichkeiten der Berechnungen des LANUV besteht aktuell kein Handlungsbedarf zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Zu berücksichtigen bleibt allerdings, dass es sich dabei nur um die Nähe zu einzelnen Straßen im Stadtgebiet handelt und nicht um die flächendeckende Erfassung der Lärmsituation im Stadtgebiet (von Straßenlärm bis hin zu Gewerbe-/Industrielärm).

Die jetzt vorliegenden Ergebnisse sind allerdings derzeit schon bei den Planungen der Stadt Gladbeck (z.B. Bebauungsplanungen, aktuelle Bebauungen, usw.) zu berücksichtigen.

Offen ist – wie o.g. – auch noch, inwieweit die Berechnungen des Eisenbahnbundesamtes ergeben, dass der Schienenverkehr durch Überschreitungen der Auslösewerte eine größere Anzahl betroffener Personen ergibt und über diese Belastung die Aufstellung eines Lärmaktionsplans nötig wäre.

Perspektivisch ist aber jetzt schon folgendes festzuhalten:

Die zweite Stufe der Umgebungslärmrichtlinie (Straßen mit mehr als 3 Mio. KFZ/Jahr - siehe Tabelle) wird voraussichtlich die Bundes- und Landesstraßen innerhalb von Gladbeck in kompletter Länge betreffen und damit eine höhere Zahl an betroffenen Personen ergeben.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:

zur Verfügung nicht zur Verfügung

Beschlussentwurf:

Der Umweltausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Bürgermeister
i.V.

Dr. Wolfgang Andriske
Erster Beigeordneter

In der Sitzung des

- _____-Ausschusses
- Rates
- Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: