GKZ: 05162022
NUTS3_EU: DEA1D

Lärmaktionsplan für die Stadt

Meerbusch

Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen:

Meerbusch ist eine kreisangehörige Stadt des Rhein-Kreises Neuss. Sie liegt in der Ballungsrandzone mit den angrenzenden Großstädten Düsseldorf, Krefeld und Neuss. Weitere angrenzende Städte sind Willich und Kaarst. Die Stadt hat eine größte Ausdehnung von 12 Kilometern von Süd nach Nord und von acht Kilometern von West nach Ost bei einer Gesamtfläche von 64,39 Quadratkilometern. Einwohner: etwa 55.000.

Hauptlärmquellen, die in die Gemeinde einwirken, sind

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/Jahr	Lage
A 44	19,56 Mio.	West-Ost durch das Stadtgebiet
A 52	27,46 Mio.	West-Ost entlang der südlichen Stadtgrenze
A 57	23,88 Mio.	Süd-Nord durch das Stadtgebiet
L 026/154/476	3,54 Mio.	Westumgehung Osterath bis A 44
L 030	3,72 Mio.	Büderich Dorfstraße Ost (Kirche bis Stadtgrenze)
L 137 (früher B 9)	5,22 Mio.	Süd-Nord durch das Stadtgebiet bis A 44
L 476	3,03 Mio.	West-Ost durch das Stadtgebiet von A 57 bis Bahnhof Osterath

Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/Jahr	Lage
Köln-Kleve	67.500	Süd-Nord durch das Stadtgebiet mit Bahnhof Meerbusch-Osterath

Flughafen

Name	Bewegung/a	Lage
Düsseldorf International	225.089	Östlich der Stadt, Entfernung des Startbahnkopfes zur Stadtgrenze ca. 3,5 km

Zuständige Behörde

Zuständig für die Lärmaktionsplanung ist:

Stadt Meerbusch, Gemeindekennzahl 05162022,
D-40667 Meerbusch, Dorfstraße 20,
Telefon: +49 2132 916-0
Telefax: +49 2132 916-100
E-Mail: service@meerbusch.de
www.meerbusch.de

Ort der Veröffentlichung

Dieser Lärmaktionsplan wird im Internet auf der Website www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Er ist außerdem über die Homepage der Stadt Meerbusch www.meerbusch.de abrufbar.

Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-Richtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47a bis f des Bundesimmissionsschutzgesetzes.

Geltende Grenzwerte

Zur Sicherstellung einer einheitlichen Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung hat das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW (MUNLV) mit Runderlass vom 7.2.2008 festgelegt, dass Lärmaktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen dann aufzustellen sind, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkartierung der Autobahnen, der Bundes- und Landesstraßen und des Großflughafens sind im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht.

Für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes erfolgt die Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt. Die Karten werden nach Fertigstellung (voraussichtlich Ende 2014) veröffentlicht unter: http://www.eba.bund.de/DE/Home/_service_nodes/laerm/laermkartierung_node.html.

Eine Zusammenfassung der vorliegenden Daten der Lärmkarten erfolgt in Anlage 1.

Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Die mittels der Lärmkartierung gewonnen Ergebnisse sind im Hinblick auf die in Nordrhein-Westfalen festgelegten Auslösewerte zu bewerten. Im Stadtgebiet werden auf der Grundlage der Lärmkartierung folgende relevanten Lärmquellen bewertet:

Straßenverkehr

Anzahl Personen in Gebäuden mit Fassadenpegel L_{DEN} > 70 dB(A): 114
Anzahl Personen in Gebäuden mit Fassadenpegel L_{Night} > 60 dB(A): 184
Die Anzahl der Personen hat sich gegenüber der Kartierung der ersten Stufe nur geringfügig erhöht. Nachdem nunmehr die in der ersten Kartierung fehlende Lärmschutzwand in Ossum-Bösinghoven in die Berechnung eingeflossen ist, werden dort die Auslösewerte nicht mehr erreicht. Neu hinzugekommen sind Gebäude entlang der erstmals kartierten Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr.

Eisenbahnverkehr

Die durch Meerbusch verlaufende Eisenbahnstrecke wurde bislang nicht kartiert, belastbare Informationen über die aktuelle Lärmsituation stehen nicht zur Verfügung. Die Kenntnis vor Ort lässt jedoch Rückschlüsse auf die aktuellen Lärmprobleme zu. Diese betreffen insbesondere den Gebäude-Altbestand am Streckenabschnitt nördlich des Bahnhofs Osterath.

Flugverkehr

Die Auslösewerte L_{DEN} > 70 dB(A) und L_{Night} > 60 dB(A) werden nicht erreicht.
Hiermit ist gleichwohl keine sachgerechte Bewertung gegeben: Die tatsächliche Belastung wird unterschätzt. Die Belästigungswirkung entsteht durch die hohe Frequenz der Einzelschallereignisse und aufgrund der zahlreichen Verspätungen in den Nachtstunden.

Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Hinblick darauf, dass mit der Richtlinie kein neues Instrumentarium geschaffen wurde, sondern sich die Lärmaktionsplanung auch weiterhin an den nationalen Lärmwerten, Vorschriften und Zuständigkeiten orientieren muss, bleiben für die Öffentlichkeitsbeteiligung die bekannten Instrumentarien angemessen. Für Meerbusch erfolgt die allgemeine Information der Öffentlichkeit – wie zulässig, landesweit üblich und bereits für die erste Stufe gehandhabt – über die Webseite www.umgebungslaerm.nrw.de, die den gesetzlichen Erfordernissen genügt.

Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung durch Berichterstattung in der Lokalpresse, Vorstellung im zuständigen Ratsausschuss und im Rahmen einer städtischen Veranstaltung am 9. Juni 2012 öffentlich präsentiert und erläutert.

Im Übrigen wird die Beteiligung der Öffentlichkeit im gesetzlichen Rahmen der jeweiligen Planungs- und Genehmigungsverfahren sichergestellt.

Der Lärmaktionsplan wurde vor Beschlussfassung als Entwurf auf der Internetseite der Stadt Meerbusch veröffentlicht.

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

Die gesetzlichen Normen und Anforderungen gegen Verkehrslärm werden in Bauleitplanverfahren grundsätzlich gutachterlich ermittelt und entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplänen getroffen. Im bauordnungsrechtlichen Verfahren sind die geforderten passiven Schallschutzmaßnahmen nachzuweisen.

Soweit keine Bauleitpläne vorhanden sind, ist Genehmigungsgrundlage der § 34 Baugesetzbuch. Auch hier ist im bauordnungsrechtlichen Verfahren für Neubauten oder genehmigungspflichtige Modernisierungen ein ausreichender passiver Schallschutz gegen Verkehrslärm nachzuweisen.

Es ist davon auszugehen, dass bei zwischenzeitlich erfolgten Nachrüstungen und Sanierungen ein wirksamer, angemessener Schallschutz auch gegen Verkehrslärm mehrheitlich im Altbestand aufgezeigt werden kann. Dies umso mehr, wenn die Bebauung in den in Büderich kartierten Straßenbereichen liegt, in denen der Flughafen Düsseldorf eine Verbesserung des Schallschutzes nach Maßgabe der Betriebsgenehmigung fördert.

Maßnahmen zur Lärmminderung

Straßenverkehr

Die gesetzlichen Normen und Anforderungen zum Schutz vor Verkehrslärm werden in den städtischen Bauleitplanverfahren grundsätzlich gutachterlich ermittelt, entsprechende Festsetzungen werden in den Bebauungsplänen getroffen. Im bauordnungsrechtlichen Verfahren sind die geforderten passiven Schallschutzmaßnahmen nachzuweisen.

Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger werden weiterhin nach den nationalen Bestimmungen geplant und umgesetzt. Die Stadt Meerbusch hat hierauf keinen direkten Einfluss, wird jedoch verstärkt lärmmindernde Verfahren (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, lärmarme Fahrbahnbeläge, Verkehrsbeschränkungen) im Rahmen ihrer Möglichkeiten in die Fachplanung einbringen.

Eisenbahnverkehr

Für Bauleitplanverfahren gelten die beim Straßenverkehr erläuterten Grundsätze gleichermaßen.

Für den aktiven Lärmschutz an bestehenden Schienenwegen gibt es keine Grenzwerte. Alle Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der Lärmbelastung an der Quelle führen könnten, liegen außerhalb der städtischen Zuständigkeit (z.B. Schallschutzvorrichtungen, Betriebsbeschränkungen, Umrüstung der Bremsen bei Güterwagen). Ab 2015 wird auch die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung deshalb für diesen Bereich dem Eisenbahnbundesamt übertragen.

Osterath und Ossum-Bösinghoven sind im Lärmsanierungsprogramm des Bundes für bestehende hoch belastete Bahnstrecken enthalten. Auch nach Aktualisierung dieses Programms ist jedoch wegen der Position des Streckenabschnitts innerhalb der Prioritätenliste mit dem Beginn von Lärmsanierungsmaßnahmen frühestens in etwa zehn Jahren zu rechnen. Die Stadt Meerbusch hat eine Überprüfung und Verbesserung dieses Rankings bereits eingefordert und wird dies auch künftig tun.

Im Koalitionsvertrag der die Bundesregierung tragenden Parteien wird deutschlandweit eine Halbierung des Schienenlärms bis 2020 angestrebt. Die Stadt Meerbusch fordert den Bund insoweit auf, dieses Ziel konsequent und nach Möglichkeit noch zeitnäher umzusetzen.

Flugverkehr

Die Schutzziele für eine Aktionsplanung für den Fluglärm sind in rechtsverbindlicher Weise im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) geregelt. Nach der Neuberechnung der Schutzbereiche im Jahre 2010 liegen zentrale Bereiche des Stadtteils Büderich in der Tag-Schutzzone 2 und in der Nacht-Schutzzone. Dies führt zu Beschränkungen beim Bau von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen und zur Verpflichtung zum passiven Schallschutz. Innerhalb der Nacht-Schutzzone sind bauliche Anlagen und Wohnungen in ihrer Ausführung gemäß der Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen zu erstellen.

Dies ist nach gefestigter Auffassung und ständiger Forderung der Stadt Meerbusch nicht ausreichend und muss durch übergeordnete Maßnahmen des Landes (Nachtflugbeschränkungen, Verspätungsregelungen) ergänzt werden. Die Stadt Meerbusch fordert solche Maßnahmen ein, dies besonders vor dem Hintergrund des geplanten Antrags der Flughafengesellschaft, den Betrieb noch weiter auszuweiten. Sie lehnt jede Änderung der derzeitigen Betriebsgenehmigung ab, die zu zusätzlichem Flugverkehr und der damit verbundenen Lärmbelastung führt

Seit Inkrafttreten der aktuellen Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf werden in allen neuen Bebauungsplänen für Vorhaben, die innerhalb des Lärmschutzbereichs gemäß FluLärmG liegen, ergänzende Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen. Dabei handelt es sich um die Festsetzung des Einbaus schallgedämmter Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen, um eine gesunde Nacht- oder Mittagsruhe – vor allem im Sommer – und somit eine ausreichende Belüftung bei geschlossenen Fenstern zu gewährleisten.

Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

Die Lärmkarten werden alle fünf Jahre überprüft und überarbeitet. Die festzustellenden Veränderungen geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Die nächste Bestandsaufnahme erfolgt im Jahre 2017.

Anlage 1: Daten zu den Lärmkarten

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete:

L_{den} in dB(A):	>55	>65	>75
Größe in km2	15,158561	3,746747	0,962678

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den} in dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	2228	483	0
N Schulen	2	0	0
N Krankenhäuser	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L_{den}/dB(A):	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70 .. 75	>75
N	3478	1192	898	114	0

L_{night}/dB(A):	>50 .. 55	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70
N	1738	937	184	0	0

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Einwirkung von Fluglärm, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen/Jahr ausgeht:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
Größe in km2	12,299619	0,007119	0

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	8309	0	0
N Schulen	5	0	0
N Krankenhäuser	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L_{den}/dB(A):	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70 .. ≤75	>75
N	9924	7640	0	0	0

L_{night}/dB(A):	>50 .. 55	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70
N	3523	0	0	0	0