

Herrn Vorsitzenden des
Bau- und Umweltausschusses

Informationsvorlage

zu TOP I, 8, des Bau- und Umweltausschusses am 9. April 2008

Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union wurde durch eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zum 30. Juni 2005 in deutsches Recht umgesetzt. Ergänzend wurde am 16. März 2006 die Verordnung über die Lärmkartierung als 34. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (34. BImSchV) erlassen, daneben gelten vorläufige Berechnungsverfahren für die Berechnung der Geräuschimmissionen und der Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) vom 7. Februar 2008 zur Lärmaktionsplanung.

1. Überblick

Der Begriff „Umgebungslärm“ wird in der Neufassung des BImSchG so definiert: „Belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“.

Mit der Umgebungslärmrichtlinie verfolgt die EU das Ziel, ein europaweit einheitliches Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms umzusetzen. Hierbei soll die Lärmbelastung in den Mitgliedsstaaten ermittelt und der Erhalt oder die Verbesserung der Lebensqualität angestrebt werden.

Neben der Einführung neuer, europaweit einheitlicher Lärmindizes und Bewertungsmethoden legt die Neufassung des Gesetzes insbesondere die schrittweise Durchführung folgender Maßnahmen fest:

- Mitteilung der betroffenen Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen,
- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten,
- Aufstellung von Lärmaktionsplänen unter Beteiligung der Öffentlichkeit.

Sowohl für die Kartierung als auch für die Aktionsplanung sind die Kommunen zuständig. Die Kartierung des Straßenverkehrslärms hat für die Kommunen außerhalb der Ballungsräume das Land NRW übernommen. Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Die Aktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre nach der Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Die Umsetzung erfolgt in mehreren Stufen. Die Tabelle zeigt, für welche Bereiche die Maßnahmen gelten und in welchem Zeitraum sie erstmals umgesetzt sein sollten:

Untersuchungsbereich	Meldung	Lärmkarten	Aktionspläne
Ballungsräume > 250.000 Einwohner	erstmals zum 30. Juni 2005, danach alle 5 Jahre	bis 30. Juni 2007	bis 18. Juli 2008
Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Fahrzeuge/Jahr			
Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr			
Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr			
Ballungsräume > 100.000 Einwohner	erstmals zum 31. Dezember 2008, danach alle 5 Jahre	bis 30. Juni 2012	bis 18. Juli 2013
Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr			
Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr			

Die für die erste Stufe nunmehr abgeschlossene Lärmkartierung und die weitere Vorgehensweise werden im Folgenden dargestellt. In der zweiten Stufe wird bis Mitte 2012 auch die Kartierung der Straßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr und der Eisenbahnstrecke erfolgen.

2. Systematik der Kartierung

Da die Stadt Meerbusch kein Ballungsraum ist, erfolgt die Lärmkartierung nicht flächendeckend, sondern lediglich für die folgenden, die gesetzlich geforderten Kriterien erfüllenden Lärmquellen:

- Bundesautobahnen A44, A52 und A57,
- Landesstraße 137 / ehemalige Bundesstraße B9 (Düsseldorfer Straße),
- Flughafen Düsseldorf.

Die Lärmbelastung in den genannten Bereichen wird getrennt für jede Lärmart über den Zeitraum eines Jahres dargestellt. Zur Kennzeichnung wird als Größe der L_{DEN} (Level Day, Evening, Night) verwendet. Es handelt sich um einen energetisch gemittelten Jahres-Dauerschallpegel, bei dem die Pegel in den Abendzeiten (18 bis 22 Uhr) um 5 dB und in den Nachtzeiten (22 bis 6 Uhr) um 10 dB erhöht in den Gesamtpegel eingehen. Zusätzlich wird ein reiner Nachtindex (L_{Night}) abgebildet. Die Lärmkarten weisen die Bereiche aus, die mit Pegeln über $L_{DEN} = 55$ dB(A) und $L_{Night} = 50$ dB(A) belastet sind.

Aufgrund des Ein-Jahres-Zeitraums und der Berechnungsgrundlagen sind die Ergebnisse der Lärmkartierung nicht unmittelbar mit Berechnungsergebnissen aus den nationalen Vorschriften vergleichbar. Ebenso wenig können die Lärmwerte aus den Lärmkarten unmittelbar mit Grenz- oder Richtwerten verglichen werden.

Sie dienen vielmehr ausschließlich als Grundlage der Beurteilung, in welchen Bereichen der untersuchten Lärmquellen relevante Belastungen durch Umgebungslärm vorhanden sind. Aufgrund des Runderlasses des MUNLV liegen Lärmprobleme dann vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein von den untersuchten Lärmquellen verursachter L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

3. Durchführung der Kartierung

Mit achtmonatiger Verspätung hat das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) nunmehr die Lärmkartierung abgeschlossen und für die weitere Planung zur Verfügung gestellt. Durch die Veröffentlichung im Internet ist zugleich die Information der Öffentlichkeit gewährleistet; Karten und Erläuterungen können unter www.umgebungs-laerm.nrw.de eingesehen werden.

Leider sind die Ergebnisse der Lärmberechnungen jedoch teilweise nicht plausibel. Folgende Fehlerquellen sind offensichtlich:

Autobahn A 44, Stadtgrenze Düsseldorf

Die Lärmflächen und Isophonenbänder stimmen nicht überein. Dies liegt nach Aussage des LANUV möglicherweise daran, dass die Stadt Düsseldorf für bestimmte Berechnungsgrundlagen zulässigerweise geringfügig abweichende Parameter gewählt hat. Die Stadt Düsseldorf zählt als Ballungsraum und hat die Kartierung eigenständig durchgeführt.

Autobahn A 44, Ilvericher Altrheinschlinge

Die Untertunnelung von zwei Streckenabschnitten ist nicht berücksichtigt. Dies führt in der Darstellung zu einer offensichtlich unzutreffenden Lärmverteilung dort, wo die Fahrbahn im Tunnel verläuft. Für die weitere Auswertung ist dieser Fehler allerdings unerheblich, weil keine Wohnbebauung angrenzt.

Autobahn A 57, Ortslage Bösinghoven

Die vorhandene Lärmschutzwand ist nicht berücksichtigt, was im westlichen Bereich der Autobahn zu offensichtlich unzutreffenden Ergebnissen führt. Dies ist hier problematisch, weil die Schwellenwerte in die Wohnbebauung hineinreichen, was bei korrekter Berücksichtigung der vorhandenen Schutzwand vermutlich nicht der Fall wäre.

Das LANUV wurde auf die Mängel hingewiesen, sieht sich jedoch außerstande, diese Fehler kurzfristig zu korrigieren. Es verweist vielmehr auf die originäre Zuständigkeit der Kommunen und das zugefertigte Datenmaterial. Es obliegt der Stadt Meerbusch, die Ergebnisse den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber zu vertreten und zu erläutern und eine Aktionsplanung zu entwickeln, in deren Rahmen die offensichtlichen Ungenauigkeiten sachgerecht zu berücksichtigen sind.

4. Ergebnis der Kartierung

Auf den Lärmkarten werden die von den untersuchten Emittenten verursachten Flächen dargestellt, die mit einem $L_{DEN} > 55$ dB(A) und einem $L_{Night} > 50$ dB(A) beaufschlagt sind. Zur Kartierung gehören außerdem Angaben über die vom Lärm betroffenen Menschen. Für jede Lärmart werden getrennt ermittelt:

- Zahl der in ihren Wohnungen belasteten Menschen,
- Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete,
- Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser.

Ergänzend sind in den Karten die Pegellinien $L_{DEN} = 70$ dB(A) und $L_{Night} = 60$ dB(A) eingezeichnet, die als Auslösewert für die Notwendigkeit einer Lärmaktionsplanung gelten.

Demnach wird durch den Straßenverkehr im Budericher Süden entlang der A 52 und der Düsseldorfer Straße sowie in Bösinghoven westlich der A 57 der Auslösewert überschritten. Der vom Flugverkehr verursachte Lärm erreicht die Auslösewerte auf Meerbuscher Gebiet nicht.

In der Sitzung werden die Ergebnisse der Kartierung detailliert vorgestellt.

5. Lärmaktionsplanung

In den kartierten Bereichen sind Lärmaktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Ziel ist eine Verminderung des Lärms und damit eine Senkung der Lärmbelastung. Das MUNLV hat im Runderlass vom 7. Februar 2008 Hinweise für die Lärmaktionsplanung gegeben. Insbesondere wurde konkretisiert, welche Pegel als Auslöseschwellen gelten (siehe oben

Nr. 4). Soweit die Kommunen im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können diese gleichwohl der Lärmaktionsplanung zugrunde gelegt werden. Für den Fluglärm legt der Erlass dagegen bereits fest, dass die Schutzziele für eine Aktionsplanung in rechtsverbindlicher Weise im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) geregelt sind.

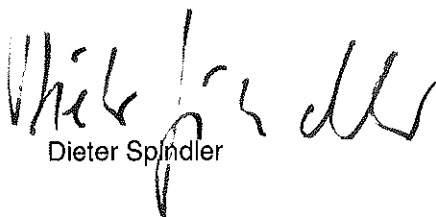
Die Lärmaktionsplanung steht in Beziehungen zu anderen Planungen, womit dem Lärmschutz auf der planerischen Ebene ein neues Gewicht beigemessen wird. Es sind sowohl positive Wechselwirkungen als auch Zielkonflikte zu erwarten, zumal die Stadt für Bundesautobahnen, Landesstraßen und Flughafen nicht selbst Planungsträger ist.

Die städtische Lärmaktionsplanung wird sich nach dem Ergebnis der Kartierung in der gegenwärtigen ersten Stufe auf den Straßenverkehrslärm in Büberich-Süd konzentrieren.

Für Ossum-Bösinghoven ist die beschriebene Fehlerhaftigkeit der Kartierung und die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der A 57 zu berücksichtigen. Im Planfeststellungsverfahren werden vorhandene Lärmschutzanlagen überprüft und der zukünftig notwendige Lärmschutz neu berechnet und realisiert.

Beim Fluglärm wird die Stadt über die Empfehlung im Runderlass hinausgehende Ziele insofern verfolgen, als der im FluglärmG vorgesehene passive Schallschutz nach gefestigter Auffassung und ständiger Forderung nicht ausreichend ist und durch aktive, übergeordnete Maßnahmen des Landes (z.B. bei Nachtflugbeschränkungen oder Verspätungsregelungen) ergänzt werden muss.

Über das weitere Vorgehen hinsichtlich der Lärmaktionsplanung im Übrigen wird in der Sitzung berichtet.


Dieter Spindler