

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 8 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/a	Lage
A 44	17,2 Mio.	West-Ost durch das Stadtgebiet
A 52	32,9 Mio.	West-Ost entlang der südlichen Stadtgrenze
A 57	24,5 Mio.	Süd-Nord durch das Stadtgebiet
L 137 (früher B 9)	6,2 Mio.	Süd-Nord durch das Stadtgebiet bis Dorfstraße

Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage
Köln-Kleve	Ca. 60.000	Süd-Nord durch das Stadtgebiet mit Bahnhof Meerbusch-Osterath

Flughafen

Name	Bewegung/a	Lage
Düsseldorf International	bis zu 262.000	Östlich der Stadt, Entfernung des Startbahnkopfes zur Stadtgrenze ca. 3,5 km

GKZ: 05162022
NUTS3_EU: DEA1D

Zuständige Behörde

Zuständig für die Lärmaktionsplanung ist:

Stadt Meerbusch, Gemeindegennzahl 05162022,
D-40667 Meerbusch, Dorfstraße 20,
Telefon: +49 2132 916-0
Telefax: +49 2132 916-321
E-Mail: service@meerbusch.de
www.meerbusch.de

Ort der Veröffentlichung

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

Rechtlicher Hintergrund

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

Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/dezip/_EN_1.0_&a=d

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/reporting2005_d2002-49/_DE_1.0_&a=d

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden vom LANUV ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgt die Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt. Die Karten sind veröffentlicht unter: http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm. Eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten erfolgt in Anlage 1.

Die Lärmkarten sind für das Stadtgebiet Meerbusch teilweise nicht plausibel. Dies betrifft folgende Bereiche:

Autobahn A 44, Stadtgrenze Düsseldorf

Die Lärmflächen und Isophonenbänder der Lärmberechnungen des LANUV und der Stadt Düsseldorf stimmen nicht überein. Dies liegt offenbar 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. Der Bereich ist in der Lärmaktionsplanung dennoch berücksichtigt.

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

Ortslagen Büderich und Ossum-Bösinghoven

Anzahl Personen mit $L_{DEN} > 70$ dB(A): 100

Anzahl Personen mit $L_{Night} > 60$ dB(A): 183

Die Anzahl der betroffenen Personen verringert sich in unbekannter Höhe durch die Tatsache, dass bei der Kartierung der Ortslage Ossum-Bösinghoven die vorhandene Lärmschutzwand nicht berücksichtigt wurde.

Eisenbahnverkehr

Die durch Meerbusch verlaufende Eisenbahnstrecke wurde bislang nicht kartiert, weil die Frequenz von 60.000 Zügen pro Jahr nicht erreicht wurde. Die Kartierung und Bewertung kann daher erst mit der zweiten Tranche erfolgen.

Flugverkehr

Ortslage Büderich

Die Auslösewerte $L_{DEN} > 65$ dB(A) und $L_{Night} > 55$ dB(A) werden nicht erreicht.

Hiermit ist jedoch keine sachgerechte Bewertung gegeben: Die tatsächliche Belastung wird unterschätzt. Für den Flugverkehr sind gemäß Fluglärmgesetz die äquivalenten Dauerschallpegel über die sechs verkehrsreichsten Monate relevant. 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 und landesweit üblich – über die Webseite www.umgebungslaerm.nrw.de, die den gesetzlichen Erfordernissen genügt.

Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung durch umfangreiche Berichterstattung in der Lokalpresse und im Rahmen einer städtischen Veranstaltung am 8. Juni 2008 öffentlich präsentiert und erläutert.

Die besondere Problematik in Bösinghoven, wo es durch unvollständige Datengrundlagen zu fehlerhaften Kartierungsergebnissen kam, wurde vor Ort im Rahmen einer Bürgerversammlung am 25. April 2008 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 Lärminderung

Die gesetzlichen Normen und Anforderungen gegen Verkehrslärm wurden in den zurückliegenden Bauleitplanverfahren an der Düsseldorfer Straße mehrheitlich - und in neuen Verfahren grundsätzlich – gutachterlich ermittelt und entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplänen getroffen. Im bauordnungsrechtlichen Verfahren sind die geforderten passiven Schallschutzmaßnahmen nachzuweisen.

Die städtebauliche Struktur der Straßenrandbebauung beiderseits der Düsseldorfer Straße zwischen Dorfstraße und Römerstraße wird durch vorhandene Bauleitpläne bestimmt. In allen Bauleitplänen ab 1975 wird auf die höheren Schallschutzanforderung gemäß dem Fluglärmgesetz bzw. auf die ergänzende Schallschutzverordnung vom 5. April 1974 nachrichtlich hingewiesen.

Für die westliche Straßenrandbebauung an der Düsseldorfer Straße zwischen der Straße In der Meer und der Anton-Holz-Straße sowie für die westliche Bebauung zwischen Niederstift und Laacher Weg liegen keine Bauleitpläne vor. Genehmigungsgrundlage ist hier der § 34 Baugesetzbuch. Auch hier ist im bauordnungsrechtlichen Verfahren für Neubauten oder genehmigungspflichtige Modernisierungen ein ausreichender passiver Schallschutz gegen Verkehrslärm nachzuweisen.

Dabei ist zu beachten, dass zur Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes vor Fluglärm schon die höheren Anforderungen nach der Schallschutzverordnung der Schutzzone 2 ein erforderliches passives Schalldämmmaß für alle Außenbauteile von $R'_{w} = 45$ dB fordern. Dieses hohe Schallschutzmaß ist auch in den hier betroffenen § 34-Bereichen sowie im Altbestand allgemein verpflichtend. Die Schutzzone 2 erstreckt sich bis zur Marienburger Straße. Weiter nach Süden erstreckt sich die Lärmschutzzone C des Landesentwicklungsplanes. In dieser Zone sind etwas geringere Schalldämmwerte zu wählen.

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 Straßenbereichen der Düsseldorfer Straße liegt, in denen der Flughafen Düsseldorf eine Verbesserung des Schallschutzes nach Maßgabe der Betriebsgenehmigung fördert.

Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren zur Lärminderung

Straßenverkehr

Ossum-Bösinghoven:

Im Planfeststellungsverfahren zum sechsstreifigen Ausbau der A 57 werden vorhandene Lärmschutzanlagen überprüft und der zukünftig notwendige Lärmschutz im Bereich der Ortslage Ossum-Bösinghoven auf Grundlage der gesetzlichen Immissionsschutzregelungen neu berechnet und realisiert. Die sachgerechte Umsetzung dieser Maßnahmen obliegt dem zuständigen Straßenbauastträger. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden gesichert.

Büderich:

Die gesetzlichen Normen und Anforderungen gegen Verkehrslärm werden in den Bauleitplanverfahren grundsätzlich gutachterlich ermittelt und entsprechende Festsetzungen 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. Einen Überblick über die Grundsätze der Lärmsanierung an bestehenden Straßen gibt Anhang 2.

Flugverkehr

Die Schutzziele für eine Aktionsplanung für den Fluglärm sind in rechtsverbindlicher Weise im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) geregelt. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Verpflichtung zum passiven Schallschutz innerhalb der Lärmschutzzonen. Innerhalb der Zone 2 sind Bauwerke in ihrer Ausführung gemäß der Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen zu erstellen.

Dies ist nach gefestigter Auffassung und ständiger Forderung der Stadt Meerbusch allerdings nicht ausreichend und muss durch aktive, übergeordnete Maßnahmen des Landes (Nachtflugbeschränkungen, Verspätungsregelungen) ergänzt werden. Die Stadt Meerbusch fordert solche Maßnahmen ein.

Darüber hinaus werden seit Inkrafttreten der aktuellen Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf in allen neuen Bebauungsplänen für Vorhaben, die innerhalb des Lärmschutzbereichs gemäß FluglärmG liegen, ergänzende (über die Anforderungen nach der Schallschutzverordnung vom 5. April 1974 für Außenbauteile hinausgehende) 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)

2012 werden die Lärmkarten überprüft und überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2007 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Darüber hinaus soll bis zu diesem Zeitpunkt die zweite Stufe der Lärmkartierung abgeschlossen sein, die zusätzlich die Eisenbahnstrecke sowie Hauptverkehrsstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr erfassen wird.

Anlage 1: Daten zu den Lärmkarten

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	12.88	3.2	0.95

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	2079	263	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	3104	1094	432	100	0

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1903	667	182	1	0

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Fluglärm**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50000 Bewegungen / Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	11.39	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	7736	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	9200	6418	0	0	0

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	2506	0	0	0	0