

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 36/0021/WP15
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Umwelt		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	20.04.2005
		Verfasser:	FB 36/41
Lärmminderungsplanung/Strategische Lärmkartierung hier: Untersuchungen in Aachen, Sachstandsbericht Ratsantrag Nr. 31/15 vom 12.01.05 Maßnahmen zur Lärmminderung			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
14.06.2005	UmA	Kenntnisnahme	

Finanzielle Auswirkungen:

Bisher keine.

Beschlussvorschlag:

Der Umweltausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Der o.g. Antrag gilt damit als behandelt.

Erläuterungen:

1. Einleitung /Allgemeines zur Lärminderungsplanung

Aufgrund des Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes von Mai 1990 wurde 1995 der § 47 a (Lärminderungspläne) eingefügt, der unter bestimmten Voraussetzungen die Aufstellung von Lärminderungsplänen fordert.

Nach § 47 a Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind Lärminderungspläne aufzustellen, wenn in Wohngebieten und anderen schutzwürdigen Gebieten: a) nicht nur vorübergehende schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind und b) die Beseitigung oder Verminderung ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmquellen erfordert.

Erläuterungen und Hinweise zur Aufstellung von Lärminderungsplänen geben die Musterverwaltungsvorschrift zur Durchführung des § 47 a BImSchG vom Länderausschuss für Immissionsschutz 1992 und die Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des § 47 a des BImSchG (Erlass des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Umwelt vom März 1995)

1.1. Immissionsplan

Im Einzelnen sind über die Vorprüfung, inwieweit lärmbelastete Gebiete vorhanden oder zu erwarten sind, die spezifizierten Lärmquellen zu erfassen und die Verteilung der Beurteilungspegel über das gesamte Gebiet in sog. Immissionspläne zu übertragen. Bei Einwirkung verschiedener, sich überlagernder Geräuschquellen werden in der Regel Schallimmissionspläne getrennt nach Geräuscharten Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Wasserverkehr, Sport/Freizeit und gewerbliche Anlagen erstellt.

1.2. Immissionsempfindlichkeitsplan

In dem Immissionsempfindlichkeitsplan sind für die verschiedenen Geräuschquellen festgelegte Immissionsricht- und Grenzwerte für die jeweiligen Nutzungsarten einzutragen.

1.3 Konfliktplan

Im nächsten Schritt werden durch die Überlagerung der Immissionsempfindlichkeit und der Immissionen für die verschiedenen Lärmquellenarten und getrennt nach Tages- und Nachtzeit die Konfliktgebiete ermittelt. Durch die Überlagerung aller Konfliktpläne wird der Konfliktbereich der Gemeinde ermittelt.

1. 4. Maßnahmenplan

Für die festgestellten Konfliktbereiche sind Maßnahmenpläne zur Lärminderung aufzustellen. Der Maßnahmenplan soll das Ergebnis der Untersuchungen hinsichtlich baulicher und technischer Möglichkeiten, Durchsetzbarkeit, Kosten und Wirksamkeit der Lärminderungsmaßnahmen darstellen.

2. Vorgehensweise der Stadt Aachen zur Lärminderungsplanung

Wegen des erheblichen Arbeitsaufwandes für eine gesamtstädtische Lösung hatte der FB Umwelt 1997 zunächst damit begonnen, ein Pilotprojekt am Beispiel eines abgegrenzten innerstädtischen Bereiches entsprechend den Verwaltungsvorschriften zur Durchführung des § 47 a BImSchG zu bearbeiten.

Ziel des Pilotprojektes „Hauptbahnhof“ war, festzustellen, welcher Material-, Zeit- und Personalaufwand für die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben notwendig ist. Neben Erkenntnissen über die tatsächliche Lärmbelastung im Bereich des Aachener Hauptbahnhofes konnten auch Aussagen hinsichtlich lärmindernder Maßnahmen und der Entwicklung allgemeiner Qualitätsziele abgeleitet werden.

2.1. Ergebnisse aus dem Pilotprojekt „Hauptbahnhof“ im Hinblick auf mögliche Lärminderungsstrategien für die gesamte Stadt

- Aus Sicht der Lärmprävention erscheint es sinnvoll zu prüfen, ob die Geschwindigkeiten in allen Straßen des Untersuchungsgebietes auf das niedrigste Niveau gesenkt werden können.
- Eine Verkehrsbündelung wird auf den Strecken empfohlen, die heute schon erheblich belastet sind (z.B. Boxgraben, Lagerhausstraße, Römerstr., Kurbrunnenstr.).
- Ein weiterer Verkehrszuwachs sollte allenfalls auf den vorgenannten Strecken oder auf Straßen stattfinden, die eine geringe Anwohneranzahl aufweisen (z.B: Zollamtstr., Hackländerstr.).
- Das Förderprogramm „ Passive Lärmschutzmaßnahmen an Kommunalen Straßen“, seit 1986 mit den Fördermitteln des Landes innerhalb des Stadtgebietes für die extrem belasteten Straßenzüge durchgeführt, wurde vorläufig 1995 eingestellt. Beabsichtigt war die Neuaufstellung eines städtischen Förderprogramms.
- Der Lärmdämmung an Fahrzeugen des ÖPNV ist ein höherer Stellenwert einzuräumen, als die EG-Richtlinie vorschreibt. Auch sollte darauf hingewirkt werden, dass beim Betrieb der bestehenden Fahrzeugflotte alle Lärminderungspotentiale (Fahrweise, technische Veränderungen, Wartung) ausgeschöpft werden.

- Die Schaffung und Förderung von quartiersbezogenen Ruheinseln ist bevorzugt einzuleiten, damit den Bewohnern im Stadtgebiet fußläufig erreichbare, ruhige Freiluftplätze zur Verfügung gestellt werden können. Außer dem Kurgarten an der Dammstraße, dem Hangeweiher und dem Westpark existierten seinerzeit keine öffentlich zugänglichen Freiräume, die als Ruheinsel gelten können. Eine Möglichkeit bietet z. B. die aufgegebene Nutzung der Post östlich des Leonardplatzes. Dieses Gelände ist nur geringfügig lärmbelastet und befindet sich in direkter Nähe zahlreicher Wohngebäude.
- Bei der Bahn AG ist darauf hinzuwirken, dass die Geschwindigkeiten der Züge in diesem Plangebiet nicht angehoben und möglichst viele Fahrzeuge mit moderner Technik eingesetzt werden sollten.

2.2. Organisatorische Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt „Hauptbahnhof“

- Die Untersuchungen für den Bahnhofbereich (ca. 1 Quadratkilometer) dauerte rd. ein halbes Jahr. Die schützenswerten Flächen (Wohngebiete) im Stadtgebiet betragen ca. 30 qkm. Angesichts verbesserter EDV-Systeme und der Entwicklung der geografischen Informationssysteme wurde ein Zeitrahmen von 10 Jahre für die weitere Bearbeitung als realistisch betrachtet (bis ca. 2008).
- Der in der Erarbeitung von Lärminderungsplänen gegebene Handlungsspielraum der Kommunen (Selbstverwaltung örtlicher Angelegenheiten nach den GG, BauGB und Aufstellung von Generalverkehrsplänen) kann dazu genutzt werden, die Untersuchungen von den "Brennpunkten" Zug um Zug auf die Fläche auszuweiten. In Aachen bestehen einige Brennpunkte, an denen Lärminderung dringend zu empfehlen ist. Durch die immer wiederkehrende Behandlung des Themas in den parlamentarischen Gremien ist hier die Priorität erkennbar (z.B an der A4/ Richterich, Haaren, Driescher Hof und Auf Krummerück).
- Weil der § 47a des BImSchG keine direkte rechtliche Handhabe für die Durchführung von Maßnahmen auslöst, ist die Lärminderungsplanung als integrativer Baustein der Stadtentwicklung von besonderer Wichtigkeit. Wird die Lärminderungsplanung in Bebauungs-, Vorhaben-, Erschließungs- und Verkehrsentwicklungspläne sowie in Einzelvorhaben eingebunden, steigen deutlich die Chancen, auch von privater Seite, finanzielle Mittel für den Lärmschutz bereitzustellen.
- Bedarfsorientierte Lärminderungsplanung, die die Veränderungen in der Verkehrs- und Baustruktur zu visualisieren vermag, stellt ein hervorragendes Instrument im Bereich der Umweltvorsorgeplanung dar. Mit den jetzt bestehenden technischen Möglichkeiten, die Lärmproblematik bildhaft hervorzuheben und die Auswirkungen von Maßnahmen zu dokumentieren, kann das Problem Lärm der Verwaltung, der Politik und der Öffentlichkeit deutlich vor Augen geführt werden.
- Mit der z. Zt. in der Umweltverwaltung verfügbaren technischen Ausstattung und dem Fachpersonal kann Lärminderungsplanung in angemessener Weise und in überschaubaren Zeiträumen durchgeführt werden.

Alle Untersuchungsergebnisse des Pilotprojektes „Hauptbahnhof“ und die Vorschläge der Verwaltung, wie weiter mit der Lärminderungsplanung umgegangen werden soll, wurden dem Umweltausschuss im Dezember 1998 vorgestellt. Dieser hatte den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.

2.3. Durchsetzungsfähigkeit von Maßnahmen (Qualitätsziele)

- Bei den Punkten Verkehrslenkung und Geschwindigkeit handelt es sich um Maßnahmen, die innerhalb der Verkehrsplanung und Stadtplanung langfristig zu berücksichtigen sind. Z. B sind das Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung, Verstetigung des Verkehrsflusses, Reduzierung des LKW-Anteiles und Verkehrsverlagerung. Sie stehen aber immer in Abwägung zu den Belangen wie Erschließung von Stadtteilen, Bewältigung des Verkehrsaufkommens und der Entwicklung der Infrastruktur. Gravierende und vor allem sofortige Lärminderungen im Straßenraum sind nicht zu erwarten.

- Das 1995 eingestellte Förderprogramm "Passive Lärmschutzmaßnahmen an Kommunalen Straßen" (Lärmsanierungsprogramm) wurde wiederbelebt. Im März 1999 hatte der Wohnungs- und Liegenschaftsausschuss die Wiederaufnahme der Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen nach einer vom FB Umwelt aktualisierten Prioritätenliste beschlossen.

- In dem Zeitraum ab 1999 bis heute wurden die Hauseigentümer der Straßen Kapuzinergraben, Hirschgraben, Seilgraben, Franzstraße, Junkerstraße und Alt-Haarener-Straße mit der Bitte um Rückmeldung, inwieweit Interesse an einer Lärmsanierung besteht, angeschrieben. Die Rückläufe waren extrem gering. Für die Maßnahme Alt-Haarener-Straße (680 betroffenen Einwohner) wurden z. B. lediglich 3 Anfragen registriert.

- Der Verwaltungsaufwand (Lärmuntersuchungen beim FB Umwelt, Anschreiben der Hauseigentümer, Nachfragen, Schriftverkehr, Abstimmung mit dem Landschaftsverband als Zuschussträger, Haushaltsmittelbereitstellung und diverse Verwaltungsarbeit beim FB Wohnen) ist erheblich.

- Den Hauseigentümer können mehrere Gründe dazu bewegen, diese Förderung nicht in Anspruch zu nehmen. Zum einen ist der geforderte Verwaltungsaufwand auch für ihn hoch, die Zuschüsse sind eventuell zu gering (200,- € vom Land + 50,- € pro qm von der Stadt Aachen) oder es besteht kein Interesse daran, die Wohnraumsituation zu verbessern. Die Zuschussregularien der Landesrichtlinien sind streng und viele Antragsteller fallen nicht in den vorgefassten Rahmen (siehe Anlage 1 „Lärmsanierung“).

- Die Lärminderungspotentiale bei den öffentlichen Fahrzeugen sind heute größtenteils ausgereizt. Unter dem allgemeinen Kostendruck im öffentlichen Nahverkehr ist eine Einzelmaßnahme an einem älterem Fahrzeug sehr aufwendig, teuer und wenig effizient. Hier ist allenfalls auf längere Sicht durch die Anschaffung neuer Fahrzeuge, die nach den europäischen Regelwerken leiser sind, mit einer Lärmentlastung zu rechnen.

- Das Thema Ruheinseln wurde u.a. bei den Planungen von weiteren Grünflächen aufgegriffen. Insbesondere die neu geplanten Grünflächen an der Südstraße und im Bereich Justizzentrum tragen dem Ziel der Bildung von Ruheinseln in hohem Maße Rechnung. Dennoch besteht für weitere Wohnquartiere Handlungsbedarf.

- Mit der Bahn AG, speziell mit dem Bahn-Umweltzentrum, wurden intensive Gespräche geführt. Bauliche Maßnahmen oder deutliche Betriebsbeschränkungen, die sofort eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation für die Betroffenen mit sich bringen würden, sind nicht zu erwarten, weil wegen der fehlenden gesetzlichen Grundlagen für die Bahn kein Handlungszwang besteht. Insgesamt gibt es aber im Bahnmagement eine Sensibilisierung hinsichtlich der Lärmproblematik. In den vergangenen Jahren konnten zumindest in Teilbereichen kleine Erfolge erzielt werden, indem einzelne Lärmquellen auf dem Bahngelände im Bahnhofbereich abgestellt (laufende E-Loks) oder Rangierverkehre verlegt wurden. An bestehenden Bahnanlagen ist ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nicht gegeben (siehe auch unter Pkt. 3).

3. Städtische Untersuchungen der Jahre 1998 – 2005 im Fachbereich Umwelt

Seit 1998 werden in lärmbelasteten Bereichen des Stadtgebietes punktuell Lärmbestandsaufnahmen durchgeführt. Für die durchgeführten Untersuchungen wurde nicht in allen Fällen die nach den Verwaltungsvorschriften zur Durchführung des § 47 a aufgestellten Regeln angewandt. Das heißt, auf die Darstellung von Empfindlichkeitsplänen, Konfliktplänen und Maßnahmenplänen wurde z.T. verzichtet, um den Untersuchungsaufwand in Grenzen zu halten. Für die Lärmvorsorge reichen in der Regel die Schallimmissionspläne aus, um die erforderlichen Planungsmaßnahmen zum Schutz vor Lärm zu bestimmen und festsetzen zu können.

In den übrigen Fällen, überwiegend in der Lärmsanierung, sind in der Regel Konfliktpläne sinnvoll. Erst wenn zweifelsfrei feststeht, welche Flächen das höchste Konfliktpotential aufweisen, kann eine Maßnahmenplanung abgeleitet werden.

3.1. Zusammenfassung der Problempunkte

Straßenverkehr Autobahn

Die Untersuchungsergebnisse weisen auf erhöhte Lärmbelastungen in den Wohnbereichen an der BAB A4 (Laurensberg u. Haaren) und an der BAB A44 (Auf Krummerück u. Driescher Hof) hin. Aus genau diesen Bereichen liegen der Verwaltung seit Jahren zahlreiche Beschwerden vor. Mit dem Straßenbaulastträger, Landesbetrieb Straßenbau NRW, der für den Lärmschutz an Autobahnen zu sorgen hat, wurden Abstimmungen vorgenommen.

- An der Nordseite der A4 (Richterich) wurde durch den Baulastträger (Landesbetrieb Straßenbau) auf Veranlassung von Politik und Verwaltung ein wirksamer Lärmschutz eingerichtet. An der Südseite

(Laurensberg) lehnt der Baulastträger weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen ab, weil die Immissionsrichtwerte an der Wohnbebauung nicht überschritten sind.

- Im Bereich Ravelsberg (A4) werden die Wohngärten mit Lärmpegeln bis 70 dB(A) belastet. Der Straßenbaulastträger hatte hier bereits in den 80 Jahren eine Lärmschutzwand in Höhe von 2 m gebaut, die jedoch nicht mehr den heutigen Wohnansprüchen genügt. Der Straßenbaulastträger hat eine Verbesserung durch aktive Maßnahmen ausgeschlossen, aber sich bereit erklärt, passive Schallschutzmaßnahmen an einigen Wohngebäuden vorzunehmen. Zur Zeit kann hier allenfalls durch die Stadt Aachen der bestehende Lärmschutz auf eigene Kosten erneuert werden.

- Im Bereich Auf Krummerück (A44) ist das Wohngebiet mit über 60 dB(A) lärmbelastet. Die Thematik wurde im Bürger- und Beschwerdeausschuss sowie im Umweltausschuss behandelt. Die exakten Untersuchungen des FB Umwelt und FB Tiefbau haben ergeben, dass die Durchführung wirksamer aktiver Lärmschutzmaßnahmen im Einmündungsbereich der Auffahrt Triererstraße - BAB A44 sehr schwierig ist. Die Flächen, die sich für den Lärmschutz eignen, stehen wegen Rechtsstreitigkeiten nicht zur Verfügung. Weiterhin liegen hier Gasleitungen, die nicht überbaut werden dürfen.

- Im Bereich Driescher Hof (A44) beklagen sich Anwohner über die viel zu niedrige Lärmschutzwand, die der Straßenbaulastträger bereits Mitte der achtziger Jahre errichtet hatte. Die Anwohner haben sich direkt an den Landesbetrieb Straßenbau NRW (früher Landschaftsverband Rheinland) mit der Bitte gewandt, den Lärmschutz zu prüfen. Die Situation ähnelt der Problematik in Haaren Ravelsberg.

Straßenverkehr Hauptverkehrsstraßennetz

An vielen Hauptverkehrsstraßen in Aachen werden Bürger durch das Verkehrsaufkommen erheblich mit Lärm belastet. Grundsätzlich hat der Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenbau oder Stadt Aachen) dafür zu sorgen, dass unzumutbare Wohnverhältnisse nicht entstehen. Durch die in der Vergangenheit gebauten Lärmschutzanlagen an den Straßenabschnitten Madrider Ring, Berliner Ring, Adenauer Allee, Toledoring, und Kohlscheider Straße konnte die Lärmbelastung zumindest in Teilbereichen gesenkt werden. Der Bau aktiver Lärmschutzanlagen innerhalb bebauter Ortslage ist jedoch äußerst problematisch, sehr teuer und städtebaulich unbefriedigend.

Das Schallschutzfensterprogramm (passive Schallschutzmaßnahmen) ist bislang nicht geeignet, die Lärmproblematik an den Hauptverkehrsstraßen befriedigend zu lösen.

Schienerverkehr

Durch das Stadtgebiet verlaufen Bahnstrecken Richtung Ostende, Gemmenich, Mönchengladbach und Köln. Insgesamt sind das ca. 23 Bahnkilometer mit durchschnittlich 380 Fahrbewegungen am Tag und 188 Fahrbewegungen in der Nacht. Die in der Vergangenheit vorgebrachten Beschwerden über Bahnlärm wurden an das Bahn-Umweltzentrum der Bahn AG weitergereicht mit der Bitte um Abhilfe.

- Das Umweltzentrum der Bahn AG hat dem FB Umwelt mitgeteilt, dass Abschnitte der Bahnstrecke Aachen – Montzen (Gemmenich) in den Priorisierungsprozess des Lärm-minderungsprogrammes des Bundes aufgenommen sind. Die Förderrichtlinie für die Lärmsanierung an Bahnstrecken soll in Härtefällen dafür sorgen, dass die Wohnraumsituation an Bahnstrecken verbessert wird. Für die Lärmsanierung an Bundesbahnstrecken will der Bund zukünftig 100 Mio. DM pro Jahr zur Verfügung stellen.

- Weiterhin wurde die Bahn AG auch auf Lärmbeschwerden an der Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach im Bereich Laurensberg und an der Bahnstrecke Aachen-Köln an der Straße Reichsweg hingewiesen. Seit Februar 2002 liegt die Zusage der Bahn AG vor, dass der Streckenabschnitt Aachen-West (Laurensberg) ebenfalls in die Prioritätenreihung aufgenommen werden soll. Hinweis: In der Liste vom 12. Aug. 2002 ist sie noch nicht enthalten.

- Im Rahmen der Vorstellung der Baumaßnahme Buschtunnel (Strecke Aachen-Brüssel) im Dezember 2004 wurde mündlich zugesagt, dass der Streckenabschnitt Aachen-Brüssel-Köln ebenfalls in die Lärmsanierungsliste aufgenommen werden soll. Mit den Planungsarbeiten zur Lärmsanierung an Teilstrecken der Bahnstrecken AC - Brüssel, AC - Mönchengladbach, AC -Montzen und AC -Köln wurde inzwischen begonnen.

- Vereinzelt Beschwerden über Rangierverkehre im Bahnhofsbereich (Lärm- und Geruchsbelästigungen durch Fahrzeuge) konnten teilweise durch Prüfung und Änderung von Betriebsabläufen abgestellt werden. Zugführer wurden u. a. angewiesen, die Motoren in Pausenzeiten abzustellen.

Prävention in der Planung

Innerhalb einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder eines Umweltverträglichkeitsnachweises in Verbindung mit der Bauleitplanung oder auch bei einem bauordnungsrechtlich zu beurteilenden größeren Einzelvorhaben hat sich die Lärm-minderungsplanung als hochwirksames Instrument bewährt. Sind die Absichten der Planung und die vorhandenen Lärmbelastungen bekannt, so lassen sich die zukünftigen Immissionen simulieren und unzumutbare Belastungen frühzeitig erkennen und reduzieren. Präventive Maßnahmen sind integrativer Bestandteil des Bauvorhabens; somit ist gleichzeitig die Finanzierung gesichert.

- So wurden für die Projekte „Stadtteilerneuerung Rothe Erde“, „Erzberger Allee“, „Teichstraße“, „ehemaliges Stadtreinigungsamt“, „Ortsteil Haaren“, „Grauenhofer Weg“, „Camp-Pirotte“, „Friedenstraße“, „Lehmkülchen“, „Freunder Landstraße“ und für „Brander Feld“ Immissionskarten erstellt und die Wirksamkeit verschiedener Schutzmaßnahmen geprüft.

- Auch zeigen besonders kritische Planbereiche, z.B. „Auf dem Siep“ an der A44 und „Scharbüchelweg“ an der A 544, dass die weitere Wohnentwicklung offensichtlich an der erkennbaren Lärmbelastung scheitert.

- Die Planung von Sport- und Freizeitanlagen erfordert grundsätzlich eine Abschätzung der Lärmsituation. Die Vergabe von Landesmitteln für den Bau von Sportanlagen ist an die Lärmbegutachtung geknüpft. Auch hier geben Immissionsberechnungen und Karten Auskunft darüber, inwieweit der Standort für Sportanlagen geeignet ist. In der Vergangenheit wurden hier zahlreiche Projekte und Planungen untersucht.

4. Sachstand Lärminderung NRW/BRD/Europa

4.1 Lärminderungsplanung des Landes

Ein Grob screening (einfaches Rechenmodell) der Lärminderungsplanung für alle Städte in NRW wurde in 2002 durch das Landesumweltamt erstellt und ist im Internet unter lua.nrw.de zu finden (siehe Anlage 2 „Auszüge aus dem Grob screening“). Diese Pläne sollen den Gemeinden helfen, auf ihrem Gemeindegebiet diejenigen Gebiete zu identifizieren, in denen wahrscheinlich schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind. Sie dienen insoweit als Anhaltswert für die Aufnahme konkreter Lärmuntersuchungen. Obwohl diese Lärmuntersuchungen fehlerbehaftet bzw. vereinfacht sind, ergibt sich dennoch bei verschiedenen Konfliktpunkten mit den Detailkarten des FB Umwelt eine deutliche Übereinstimmung.

In NRW haben sich von 394 Gemeinden bislang 50 mit der Lärminderungsplanung befasst; ca.30 Kommunen sind dabei Lärminderungsmaßnahmen umzusetzen.

Die Problematik der Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen zeigt sich u. a. auch darin, dass die vom Land zur Verfügung gestellten Zuschüsse für investive Maßnahmen nicht in Anspruch genommen wurden. Lärmschutzanlagen, wie Wände und Wälle sind von dieser Zuschussregelung ausgenommen. Nach hiesiger Einschätzung hat ein Teil der Städte zwischenzeitlich die Datenerhebungen abgeschlossen und verbleibt nunmehr dabei, den „Lärm zu verwalten“. Für den Bürger direkt spürbare Maßnahmen wurden nur von wenigen Gemeinden genannt.

4.2 Lärminderungsplanung BRD

Als Ergebnis einer im Jahr 2001 zusammengefassten Umfrage zur Lärminderungsplanung bei 475 bundesweit angeschriebenen Stadt- und Gemeindeverwaltungen ist festzuhalten, dass die Lärminderungsplanung wegen der stark segmentierten Rechtsgrundlagen:

- nur schwer handhabbar,
- wegen der unterschiedlichen Berechnungsverfahren und der unterschiedlichen Belästigungswirkungen weiterhin diskussionswürdig ist,
- häufig der starken Dominanz des Verkehrslärms entspricht und
- von wenigen Städten überhaupt angewendet wird.

Bis heute hat sich diese Situation nur geringfügig geändert. Wenngleich „Lärm“ als eines der wichtigsten politischen Handlungsfelder identifiziert ist, zeigt die Praxis in den Städten noch enorme Handlungsdefizite.

4.3 Lärminderungsplanung Europa

Von der EU wurden erstmals mit der „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ (EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002) rechtliche Regelungen im Bereich der Geräuschmissionen vorgenommen.

Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Hierzu sollen schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt werden:

1. Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden,
2. Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen,
3. Erstellung von Aktionsplänen auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten. Annahme durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

Die Richtlinie, die für die Kommunen einen erhöhten Handlungsdruck erzeugt, setzt weiterhin Fristen für die Erstellung von Lärmkarten und darauf aufbauend für die Erstellung von Aktionsplänen zur Bekämpfung der wesentlichen Lärmquellen.

Fristen zur Aufstellung von Lärmkarten und Aktionsplänen:

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

Inzwischen liegt ein Entwurf der Verordnung über die Strategische Lärmkartierung für die Umsetzung der Richtlinie in das deutsche Recht vor. Mit dieser Verordnung werden neue Zuständigkeiten, Begriffbestimmungen, Informationspflichten, Berechnungsverfahren und Lärmindizes eingeführt, die die Regelung durch weitergehende Rechtsverordnungen bedürfen. Lärmkarten und Aktionspläne sollen alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden.

Fazit: Gemäß den neuen EU-Richtlinien ist eine Überarbeitung der bislang im Rahmen der Lärminderungsplanung nach § 47 a der BLSchV durchgeführten Untersuchungen erforderlich.

5. Zukünftige Lärmbekämpfungsstrategie in Aachen

5.1 Vorsorge

Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren mit der Einführung von Verordnungen und Richtlinien (z.B. Verkehrslärmschutzverordnung, Maschinenlärmschutzverordnung, Sportanlagenlärmschutzverordnung, Verkehrswege-Schallschutzverordnung und überarbeitete TA-Lärm) das Vorsorgeprinzip gestärkt. Die Durchführung eines Planverfahrens ohne die Berücksichtigung und Abwägung der Lärmbelange ist fehlerhaft und insoweit unzulässig. Prävention ist daher das entscheidende Mittel um Lärmsanierungsfälle erst gar nicht entstehen zu lassen.

5.2 Lärmsanierung

Das Programm Lärmsanierung an Hauptverkehrsstraßen nach den Förderbestimmungen des Landes ist praktisch eingestellt (Schallschutzfensterprogramm). Diese Möglichkeit des Lärmschutzes hat sich als nicht effizient erwiesen. Mit erheblichem Personal- und Verwaltungsaufwand in der Verwaltung wurde ein Minimum an Lärmschutz erbracht. Dort, wo in der Vergangenheit von den Bürgern Lärmschutz passiver Art nachgefragt wurde, mußte die Verwaltung mitteilen, dass die Förderbedingungen nicht passen oder bis auf weiteres aus organisatorischen Gründen nicht mit einer Förderung zu rechnen ist.

Der FB Umwelt wird, wie bereits praktiziert, dem Bürger vor Ort beratend zur Seite stehen, wie er sich gegen den Lärm in der Regel jedoch auf eigene Kosten schützen kann.

5.3 Lärminderungsplanung, Lärmkarten, Umgebungslärm

Der FB Umwelt hat seit 1998 fortlaufend die städtischen Problembereiche erfasst und zusammengestellt. Die Erstellung der Lärmkarten beschränkte sich auf die Schwerpunkte KFZ-Verkehr und Bahnfahrzeuge, so wie es die Verordnung über die Lärmkartierung (Umgebungsrichtlinie) empfiehlt. Bis zum Jahr 2007 will der FB Umwelt die strategische Lärmkartierung für das gesamte Stadtgebiet fertig gestellt haben (siehe Anlage 3 „Übersicht strategische Lärmkarte“ und „Ausschnitt Lärmkarte Innenstadt“).

Die weiteren Bearbeitungsschritte und die zu erstellenden Aktionspläne (Maßnahmen zum Lärmschutz) sind gemeinsam mit den zuständigen Dienststellen innerhalb der Verwaltung zu entwickeln und abzustimmen.

5.4 Öffentlichkeitsarbeit

Bund und Länder haben in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Prospekten und Broschüren erstellt. Aktionstage zeigten, dass ein großes Interesse an Informationen über Lärm besteht.

- Die Stadt Aachen hat z. B. mit dem Wegweiser "Energie, Klima, Luft und Lärm" auf die Lärmproblematik aufmerksam gemacht.

- Die bürgernahe Beratungsfunktion und projektbezogene Arbeit soll beibehalten und wenn möglich intensiviert werden. Daher werden der Inhalt dieser Vorlage in entsprechend aufbereiteter Form und Auszüge aus der Lärmkarte in die Webseite Aachens eingestellt, damit der Bürger jederzeit in der Lage ist, sich aktuell zu informieren.

Von dieser zeitgemäßen Form der Öffentlichkeitsarbeit erhofft sich die Verwaltung eine Sensibilisierung der Betroffenen, denn Lärm ist nicht nur belästigend sondern je nach Stärke auch gesundheitsschädlich.

Das Bundesverwaltungsgericht und verschiedene Oberverwaltungsgerichte haben mit ihrer Rechtsprechung eine absolute Obergrenze der noch zumutbaren Verkehrslärmbelastung eingeführt. Die Gerichte sehen bei Verkehrslärmeinwirkungen ab 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht.

Lärm vernichtet auch Immobilienwerte. Nach einer Veröffentlichung des Verkehrsclubs Österreichs (VCÖ) sinkt der Immobilienwert mit steigender Lärmbelastung. Der wahrgenommene Verlust an Lebensqualität wird in Form fallender Wohnungspreise und Mieten über den Immobilienmarkt weitergegeben. Nach Angabe der Studie aus Österreich nimmt der Immobilienwert ab 55 Dezibel pro Dezibel zusätzlicher Lärmbelastung zwischen 0,5 und 1,7 Prozent ab. Karten mit der Darstellung der hiervon betroffenen Zonen könnten mit der vorhandenen EDV des FB Umwelt erstellt werden.

Anlagen:

1. Lärmsanierung
2. Auszüge aus dem Grobscreening
3. Übersicht strategische Lärmkarte und Ausschnitt Lärmkarte Innenstadt
4. Ratsantrag Nr. 31/15 der SPD-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen