

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 36/0343/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Umwelt		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	23.01.2019
		Verfasser:	36/401
Lärmschutz Driescher Hof - Beratung im Bürgerforum			
Beratungsfolge:			TOP: 4
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
12.02.2019	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Erläuterungen:

Hintergrund

Erhebliche Teile des Ortsteils Driescher Hof müssen auch nach der EU-Umgebungslärmkartierung der Stadt Aachen, Fachbereich Umwelt, als mittel oder stark lärmbelastet eingestuft werden; der beigefügte Ausschnitt aus der Lärmkartierung (Stand 2018) zeigt die Situation eindrucksvoll. Als besonders betroffen gelten die autobahnnahe Stichstraßen mit Einfamilienhausbebauung, die 1. Reihe mit Geschosswohnbauten entlang der Stettiner Straße sowie die Straße Krummerück.

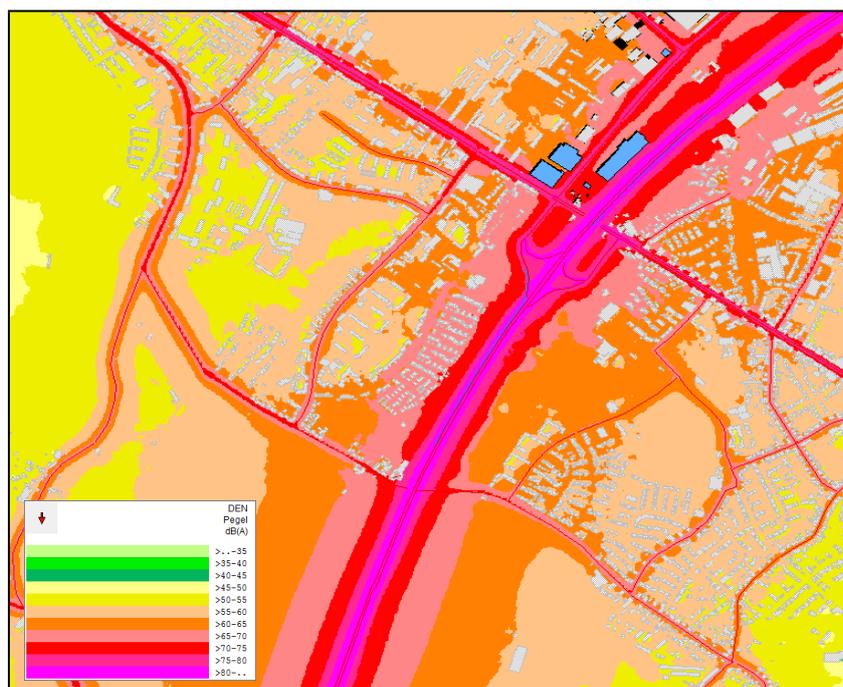


Abb. Lärmkarte aus der Lärmkartierung 2018 (Lden: Tag-Abend-Nacht-Lärminde...)



Abb. Lärmkarte aus der Lärmkartierung 2018 (Lnight: Nacht - Lärminde...)

Angesichts dieser Situation fordern die Bürger des Ortsteils schon seit dem Jahr 2000 eine Verbesserung ihrer Wohnsituation. Hauptursache der Lärmimmissionsbelastung ist die unmittelbar an dem Gebiet bzw. ihren Grundstücken verlaufende Bundesautobahn A44. Insbesondere der Freiraum (Gärten, Grünflächen) wird von den Bürgern als stark verlärmert wahrgenommen; darüber hinaus werden an einigen Wohnblocks erhebliche Belastungen durch Schallreflektion beklagt.

Die Lärmsanierung an einer Straße wird vom jeweils zuständigen Baulastträger – hier Straßen.NRW - als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt, soweit diese vor dem 1.4.1974 (Inkrafttreten des BImSchG) für den Verkehr freigegeben wurde. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung bestimmter Auslösewerte. Die betroffene Wohnbevölkerung hatte dementsprechend beim zuständigen Baulastträger Straßen.NRW eine Überprüfung auf Lärmsanierung beantragt. Hierzu nahmen die Anwohner direkten Kontakt mit dem Landesbetrieb Straßenbau auf, unterstützt durch ein Schreiben der Verwaltung, mit der Forderung die vorhandene Lärmschutzwand zu erhöhen.

Stellungnahme von Straßen.NRW

Im vorliegenden Fall stellte Straßen.NRW seinerzeit fest, dass die sogenannten Auslösewerte nach der Berechnung von Straßen.NRW nicht überschritten waren; dementsprechend konnte Straßen.NRW keine lärmindernden Maßnahmen ergreifen.

Nach Absenkung der Lärmsanierungsgrenzwerte im Jahr 2010 ergab eine Nachberechnung dann jedoch möglichen Handlungsbedarf. Diese neue Bewertung wurde der Verwaltung vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung durch Straßen.NRW mitgeteilt.

Entwurf zur Lärmsanierung des Straßen.NRW

Der auf Basis der Neueinschätzung entwickelte Entwurf zur Lärmsanierung, sah an der A44 Driescher Hof vor, dass die vorhandene Lärmschutzwand abgerissen und in diesem Bereich der A44 eine etwas von der Fahrbahn abgerückte Wand von 4m Höhe errichtet werden soll. Gemäß dem allgemein üblichen Verfahren musste der Entwurf zur Prüfung und Genehmigung dann jedoch final zum Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); zu einer abschließend Genehmigung durch das BMVI kam es seinerzeit jedoch nicht.

Laut Angaben von Straßen.NRW wurde auf Grund neuer Entwicklungen und Anforderungen dann im Jahr 2018 ein sogenannter Erhaltungsentwurf für denselben Streckenabschnitt der A44 erarbeitet. Auch dieser Erhaltungsentwurf ist vor Umsetzung durch das zuständige Bundesministerium zu genehmigen. Somit „überlagerten“ sich beide Genehmigungsprozesse für den betroffenen Streckenabschnitt.

Die Prüfung des Bundesministeriums ergab nunmehr, dass die Erneuerung der zunächst favorisierten Lärmschutzanlage nicht mehr notwendig wird, wenn man bei der Lärmsanierungsberechnung den lärmindernden Asphalt berücksichtigt, der im Zuge der Instandhaltung ohnehin eingebaut wird. Auf

diese Weise wurde die Lärmschutzwand als aktive Lärmschutzmaßnahme zur Lärmsanierung durch eine andere aktive Lärmschutzmaßnahme, „herausgeprüft“. Durch den Einbau des lärmindernden Asphalts wird gemäß Lärmsanierungsberechnung eine Lärminderung von 2 dB(A) erreicht; dies reicht aus, um die Auslösewerte für Lärmsanierung zu unterschreiten. Ein Anspruch auf weitere Lärmsanierungsmaßnahmen entfällt.

Beratungen im Bürgerforum

Hauptthema des Bürgerforums am 2. Oktober 2018 war die o.g. Entscheidung, nach der die zunächst geplante Lärmschutzwand durch einen lärmindernden Asphalt (aktive Lärmschutzmaßnahme) ersetzt wird. Das Forum war von Anwohnern gut besucht; Vertreter von Straßen.NRW haben die aktuellen Planungen vorgestellt und erläutert. Die Anwohner des Driescher Hofes hatten Gelegenheit, ihre Betroffenheit zu schildern, Fragen zu stellen und Anregungen zu geben. Straßen.NRW erklärte insbesondere die Entscheidungsabläufe des BMVI. Die vorgelegte Neubewertung und die darauf basierende Entscheidung konnte die Bürgerschaft erwartungsgemäß nicht überzeugen.

Angesichts der unbefriedigenden Gesamtsituation hat das Bürgerforum beschlossen, die Thematik erneut im zuständigen Fachausschuss (Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz) aufzurufen und über kommunale Handlungsoptionen zu beraten.

Prüfaufträge aus dem Bürgerforum

Das Bürgerforum hatte die Verwaltung insbesondere darum gebeten, zu folgenden, von den Bürgern aufgerufenen Punkten Stellung zu beziehen:

1. Zur Vorgehensweise des Straßen.NRW

- Berücksichtigung der Prognoseverkehrszahlen für das Jahr 2030 auf der BAB 44

Stellungnahme der Verwaltung: Zur Einschätzung der Lärmsituation werden Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990) vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Auslösewerten gegenübergestellt. Die Bemessung des Umfangs der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt dann jedoch auf der Grundlage der zukünftigen Verkehrsmenge (Prognose). Das angewandte Prognoseverfahren ist verwaltungsseitig nicht zu beanstanden und entspricht den Regeln der Technik.

- Vorrang von Lärmberechnungen als Bemessungsgrundlage für Maßnahmen vor Lärmmessungen

Stellungnahme der Verwaltung: Die Ermittlung der Auslösewerte sind nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren vorzunehmen. Messungen sind dabei nicht zulässig.

- Wirkungsverlust von lärmindernder Asphalt über die Jahre

Stellungnahme der Verwaltung: Lärmindernder Asphalt wurde in einer Vielzahl von Straßenbauprojekten erprobt und hält in der Regel viele Jahre. Erst nach ca. 10 Jahren wird die oberste Schicht von 4 cm ersetzt.

2. Zu lärmrelevanten, kommunalen Fragestellungen

- Zusätzliche Lärmbelastungen im Driescher Hof durch Verkehre ins Gewerbegebiet Debyestr. / Neuenhofstr. (incl. Polizeipräsidium)

Stellungnahme der Verwaltung: Durch die sukzessive Ausweitung des Gewerbegebietes und die aktuelle Ansiedlung des Polizeipräsidiums werden neue Verkehre induziert. Die Auswirkungen werden von städtischer Seite im Lärmaktionsplan abgebildet und bewertet. Signifikante Veränderungen des Belastungsbildes im Driescher Hof sind insbesondere wegen der hohen Vorbelastungen bzw. der Lärmüberlagerung durch die A 44 nicht zu erwarten.

- Bewertung verschiedener Handlungsoptionen (lärmoptimierter Asphalt, Wand) hinsichtlich ihrer Wirkung für den Driescher Hof

Stellungnahme der Verwaltung: Gemäß überschlägiger Kalkulation der Verwaltung wäre eine neu gebaute 4m hohe Lärmschutzwand signifikant effektvoller als die vorgelegte Lösung.

Nach den Planungen von Straßen.NRW bleibt die vorhandene 2m hohe Lärmschutzwand erhalten; ergänzend wird ein lärmindernder Asphalt mit einem Lärminderungspotential von 2 dB(A) eingebaut. Eine 4m hohe Lärmschutzwand bringt dagegen in einem Abstand von 200m je nach Beschaffenheit der Wand eine Lärmreduktion von ca. 11 dB(A); die Kombination von 2 m Wand und lärminderndem Asphalt bringt für diesen Abstand dagegen nur ca. 8 dB(A). Die Differenz von 3 dB(A) ist eine wahrnehmbare Größe; als „Daumenwert“ entsprechen 3dB(A) einer Halbierung der Verkehre.

Wegen der Vielzahl von Betroffenen in diesem verdichteten Stadtteil wäre es daher aus fachlicher Sicht zielführend, eine hocheffiziente Lärminderungsmaßnahme durchzuführen, die einen aktiven Beitrag zur kommunalen Lärmaktionsplanung und damit zur langfristigen Stärkung der Wohnqualität dieses Quartiers liefert.

- Erhöhte Lärmbelastung durch Schallreflektion des Brander Walles in Richtung Driescher Hof

Stellungnahme der Verwaltung: Dämme oder Erdwälle verursachen keine Reflektionen; diese Auffassung ist insoweit unzutreffend.

- Schreiben des Oberbürgermeisters Philipp an das BMVI

Stellungnahme der Verwaltung: Ein Schreiben wurde gefertigt und an das BMVI versandt; in dem Schreiben wird BMWI mit Nachdruck gebeten, gemeinsam mit Straßen.NRW nach Lösungen zu suchen, um den Bau einer Lärmschutzwand doch noch zu ermöglichen.

Ergebnisse und Schlussfolgerungen:

1. Straßen.NRW hat als Baulastträger der A 44 die Situation im Driescher Hof nach den üblichen Regelwerken (Richtlinien der Lärmsanierung) überprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass aus formalen Gründen kein Anspruch auf Errichtung einer effektiven Lärmschutzwand besteht. Anders ausgedrückt: zwar ist die Lärmbelastung im Driescher Hof hoch, sie übersteigt aber nicht den vom Gesetzgeber festgelegten Schwellenwert.
2. Die betroffenen Bürger sind „irritiert“ über den Entscheidungsprozess und mit der weniger effektvollen Lärminderungslösung im Zuge der Fahrbahnsanierung (lärmmindernder Asphalt auf der A44) nicht einverstanden; die Bürger fordern eine effektive und sichtbare Schallschutzmaßnahme (Wand).
3. Im Vergleich zu passiven Schallschutzmaßnahmen stellen Lärmschutzwände entlang von Autobahnabschnitten und weiteren anbaufreien Verkehrsachsen i.d.R. – so auch am Driescher Hof – das weniger bürokratische, aber auch wirksamere und effizientere Instrument zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar.
4. Sinnvolle Sanierungsstrategien unterscheiden sich hier erkennbar von der Bekämpfung innerörtlicher Lärmbelastungs-Schwerpunkte, die eher auf Verkehrsminderung, lärmmindernde Asphalte und passiven Schallschutz an den Gebäuden fokussiert sind. Im Ergebnis fehlen den Städten in Wohnquartieren von Autobahnen alternative Instrumente bzw. Lösungsstrategien zur lärmtechnischen Verbesserung. Die von einigen Städten (u.a. Düsseldorf, Bochum) angebotenen Schallschutzfensterprogramme für besonders lärmbelastete Straßenabschnitte sind - wegen der oben beschriebenen Ausgangssituation (Belastung der Außenflächen) - kaum geeignet, hier einen Interessenausgleich zu erzielen.
5. Eine Kostenübernahme durch die Stadt für die Errichtung der Schallschutzwand scheidet angesichts der Zuständigkeiten für die Lärmsituation an der A 44 aus.
6. Die Stadt wird die Gespräche mit BMWI bzw. Straßen.NRW fortsetzen, um ggf. doch noch eine Lösung im Sinne der Bürgerschaft zu finden.

