

**Zu Punkt :**

**Ergebnisse der landesweiten Lärmkartierung (2. Bearbeitungsstufe)**

Vorlagen Nr. 861 UG/2012

---

Nach dem *Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm* (§§ 47a - 47f BImSchG vom 24.06.2005) sowie durch die *Verordnung über die Lärmkartierung* (34. BImSchV vom 06.03.2006) müssen ab bestimmter Auslösewerte auch außerhalb der Ballungsräume Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne für Hauptlärmquellen aufgestellt werden. Hierbei gelten unterschiedliche Fristen:

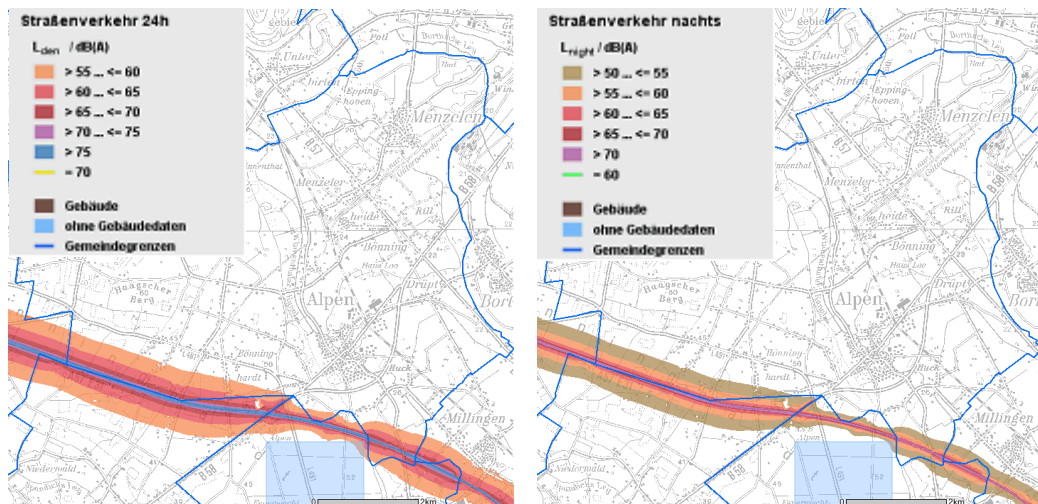
<b>Kategorie</b>	<b>Lärmkarten</b>	<b>Lärmaktionspläne</b>
<b>Ballungsräume</b> > 250.000 Einwohner	30. Juni 2007	18. Juli 2008
<b>Hauptverkehrsstraßen</b> > 6 Mio. Kfz/Jahr		
<b>Haupteisenbahnstrecken</b> > 60.000 Züge/Jahr		
<b>Großflughäfen</b> > 50.000 Starts o. Landungen/Jahr		
<b>Ballungsräume</b> > 100.000 Einwohner	30. Juni 2012	18. Juli 2013
<b>Hauptverkehrsstraßen</b> > 3 Mio. Kfz/Jahr		
<b>Haupteisenbahnstrecken</b> > 30.000 Züge/Jahr		

Formal sind für die Kartierung des Lärms sowie die Lärmaktionsplanung die Gemeinden zuständig. Allerdings erfolgte die Kartierung und Berechnung der relevanten Lärmbelastung in der Gemeinde Alpen durch das *Landesamt für Natur-, Umwelt-, und Verbraucherschutz NRW*, im Wege der Amtshilfe.

Entsprechend wurde in Alpen im Jahr 2007 zunächst die Geräuschbelastung durch folgende Quellenarten untersucht.

- Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen (> 6 Mio. Kfz /a),
- Schienenverkehr auf Haupteisenbahnstrecken (> 60 000 Züge/a) und
- Großflughäfen (> 50 000 Bewegungen / a).

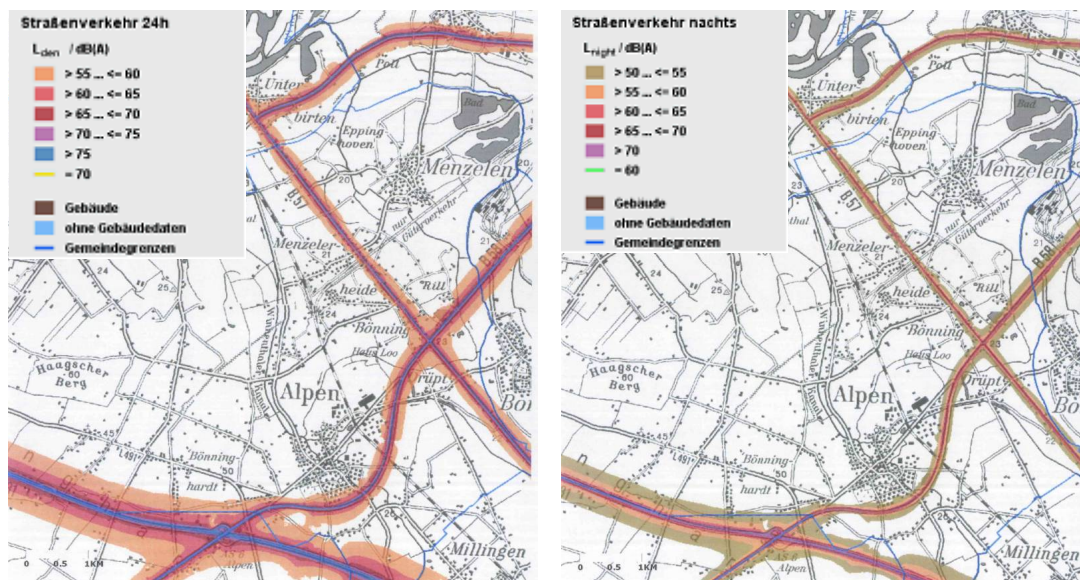
Dabei sind die Geräuscheinwirkung (Immission) berechnet und kartiert worden, die einen  $L_{den}$  von 55dB(A) oder  $L_{night}$  von 50dB(A) überschritten hatten. Die vorliegende Lärmkartierung der 1. Bearbeitungsstufe erfasste mithin ausschließlich die von der A 57 ausgehenden Belastungen.



In diesem Jahr erfolgte nun im zweiten Schritt die Ausdehnung der Kartierung für die

- Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr) und
- Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Züge/Jahr).

In der 2. Bearbeitungsstufe wurden also zusätzlich die Lärmbelastungen erfasst, die von den örtlichen Bundesstraßen B57 und B58 ausgehen. Der örtliche Schienenverkehr (14.500 Züge / a auf der Strecke Duisburg - Xanten) und der Flugverkehr (3.600 Flugbewegungen / a Airport Niederrhein) fielen aufgrund der vorgegebenen Unterschreitung der Kategoriewerte aus der weiteren Betrachtung heraus.



Alle anderen überörtlichen Straßenverbindungen waren für die Kartierung aufgrund der Verkehrsbelastung ohne Bedeutung.

Name	Kfz/a	Lage
<b>K22</b>	1,01-1,53 Mio.	Menzelen-West/Ost
<b>K23</b>	1,20-2,03 Mio.	Westl. Gemeindeteil(Veen, B'hardt, Alpen)
<b>L460</b>	1,18 Mio.	Nordwestliches Gemeindegebiet (Veen)
<b>L491</b>	1,04-2,60 Mio.	Südwestl. Gemeindegebiet (Bönninghardt)
<b>B57</b>	3,36-3,95 Mio.	Östlich durch die Gemeinde
<b>B58</b>	4,78-6,49 Mio.	Östliches Gemeindegebiet v. Nordost n. Süd
<b>A57</b>	10,85 Mio.	südlich an der Gemeinde vorbei

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt neben der Erstellung der Lärmkarten vor, dass eine Betroffenheitsstatistik zu erstellen ist. Hier muss die Anzahl der Wohnbevölkerung erfasst werden, die einem Mittelungspegel von über 55 dB(A) für den Tag-Abend-Nacht-Pegel ( $L_{den}$ ) und über 50 dB(A) in der Nacht ( $L_{night}$ ) ausgesetzt ist. In gleicher Weise ist die Zahl der lärmbelasteten Wohngebäude, Schulen und Krankenhäuser anzugeben. Dies ist prinzipiell getrennt für die einzelnen Lärmquellenarten durchzuführen. Entsprechend den Ergebnissen für die 1. und 2. Bearbeitungsstufe ergibt sich folgendes Bild:

### Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde -

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	7,27	1,68	0,37

### Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser -

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
N Wohnungen	294	90	2
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhäuser	0	0	0

### Geschätzte Gesamtzahl N der betroffenen Alpener Bürgerinnen und Bürger, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von –

$L_{den}/dB(A)$ :	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70 - ≤75	>75
N	483	162	123	75	4

$L_{night}/dB(A)$ :	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70
N	237	125	95	16	0

Die vorliegenden Ergebnisse werden dabei noch einmal nach dem Straßentyp klassifiziert. Insoweit ergeben sich für die **Autobahn A57** die nachfolgenden Übersichten:

### Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser -

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
N Wohnungen	36	0	0
N Schulgebäude	0	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	75	7	0	0	0

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70
N	23	1	0	0	0

Schließlich das entsprechende **Datenprofil für beide Bundesstraßen (B57 / B58)**:

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser -

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	239	90	2
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhäuser	0	0	0

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

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70 - ≤75	>75
N	372	149	121	75	4

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70
N	209	120	95	16	0

Betrachtet man nun die vorliegende Betroffenheitsanalyse etwas detaillierter, so ist festzustellen, dass von der A57 offenbar nur wenige Wohnhäuser betroffen sind. Formal werden dabei die landesweit geltenden Auslösewerte für eine konkret erforderliche Lärminderungsplanung örtlich nicht erreicht. In einigen wenigen Fällen existieren in den Nachtstunden theoretisch gleichwohl handlungsrelevante kritische Lärmexpositionen. Konsultationen mit dem örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast (Landesbetrieb Straßen NRW) haben jedoch ergeben, dass diese Einzelfälle bereits im Zuge des seinerzeitigen Planfeststellungsbeschlusses vom 31.07.1981 (Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NRW – VI/A 3-32-02/414-972/82) berücksichtigt wurden. Insofern kann davon ausgegangen werden dass die Lärmschutzbelange bereits in ausreichender Weise gewürdigt worden sind. Aufgrund der derzeitigen Ermittlungen sind deshalb zurzeit keine akuten Maßnahmen erforderlich. In diesem Zusammenhang wird auf die Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses der Gemeinde Alpen vom 08.04.2008 verwiesen.

Anders sieht dies nun für die Bundesstraßen aus. Obwohl aus den Ergebnissen der Lärmkartierung nicht unmittelbar ableitbar, dürfte sich dabei die Lärmproblematik im Bereich der B57 insgesamt als komplexer darstellen. Während entlang der B58 mehrheitlich Flächen betroffen sind, für die bereits im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung gutachterliche Aussagen zur Lärminderung getroffen wurden, fehlen entsprechende Vorgaben für die teilweise unmittelbar an die B57 angrenzenden Wohngebäude. Herkömmliche kommunale Lärmschutzmaßnahmen (z. B. die Errichtung von Schallschutzwänden/-wällen) scheitern hier in der Regel aufgrund fehlender Abstände. Insofern muss die Gemeinde nach alternativen Lösungen suchen.

Mit der Umgebungslärmrichtlinie wollte die Europäische Union in allen Mitgliedsstaaten eine einheitliche Grundlage schaffen, um den Problemen, die Lärm verursachen, Herr zu werden. Der europäische Ansatz gelingt indes nicht ganz. Die Richtlinie erfasst prinzipiell nur die aus dem Straßen-, Eisenbahn- und

Luftverkehr entstehenden Geräusche und die dann auch nur oberhalb gewisser *Auslösewerte*. Alle übrigen Lärmquellen (z. B. der Gewerbe-, Bau- oder Freizeitlärm) bleiben ohne Berücksichtigung.

Ein zweiter Haken besteht in der Frage der Zuständigkeiten. So wird die allgemeine Regelungskompetenz durch das europäische Recht zwar an die Städte und Gemeinden übertragen; der in diesem Zusammenhang umzusetzende Lärmschutz betrifft jedoch schwerpunktmäßig Verkehrswege, die nicht in kommunaler Baulast sind. Die Gemeinden können also Maßnahmen nur empfehlen oder anregen; ihnen fehlen aber im Zweifelsfalle die Durchsetzungsinstrumente.

Die Gemeinde Alpen möchte insoweit einen etwas anderen Weg gehen. Sie muss einerseits die formalrechtlichen Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, aber darüber hinaus ein weitergehendes Anspruchsprofil mit entsprechender Selbstbindung im Rahmen der haushälterischen Möglichkeiten entwerfen. Hierbei muss deutlich werden, dass man Lärmschutz nicht nur als technisches oder juristisches Problem, sondern als eine Querschnittsaufgabe begreifen sollte. Wichtige Erkenntnisse kann dabei eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung liefern.

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss nimmt die Ergebnisse der Lärmkartierung zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Lärminderungsplan im Sinne der Erörterungen aufzustellen.

Im Auftrag

(Geilmann)

Zur Sitzung der folgenden Gremien:  
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

Der Bürgermeister

Ahls

Alpen, 14. August 2012