

# Lärmkarten und Lärmaktionsplan zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

## 1. Anlass

Als einer von 12 nordrhein-westfälischen Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern hat Bielefeld mit der Fertigstellung der erforderlichen Lärmkarten 2007 einen wichtigen Umsetzungsschritt abgeschlossen. Erste Kartierungsergebnisse sowie weitere Arbeitsschritte zum Lärmaktionsplan stellt diese Vorlage zusammenfassend dar.

## 2. Zielsetzung und Grundlagen von Lärmkartierung und Lärmaktionsplan

Die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) verpflichtet die Ballungsräume europaweit einheitlich Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne aufzustellen und diese regelmäßig fortzuschreiben. Die Umsetzung dieser Planwerke verfolgt das Ziel, den durch unterschiedliche Lärmquellen verursachten erheblichen Umgebungslärm festzustellen, zu analysieren und durch koordinierte Maßnahmen zu mindern sowie ruhige Gebiete zu bewahren.

Die rechtlichen Grundlagen für eine Richtlinienumsetzung wurden im geänderten Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der neu erlassenen Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) national festgelegt.

Als Datengrundlage wurden u.a. umfangreiche Emissionsdaten, Bebauungs-, Hindernis- und Geländedaten aufbereitet, um mit national einheitlichen Berechnungsverfahren die Lärmbelastungen für jede einzelne Quellgruppe zu ermitteln. Die Berechnungsverfahren und Lärmindizes zur Erfassung des Umgebungslärms stimmen nicht mit den maßgeblichen Rechen- und Beurteilungsvorschriften für Planungs- und Genehmigungsverfahren überein. Daher bleibt die Anwendung bisheriger Schallimmissionspläne sowie des technischen Regelwerks zum Lärmschutz beispielsweise für die Bearbeitung von Bauleitplänen oder Planfeststellungen hiervon unberührt.

## 3. Inhalt und erste Ergebnisse der Lärmkartierung

### Kartierungsinhalt

Die Lärmkarten für Straßenverkehr, sonstigen Schienenverkehr (Stadtbahn), Gewerbe und Flugplatz liegen als erster Arbeitsschritt vor (vgl. Anlagen 1-4). Sie wurden aufgrund von Verzögerungen, die nicht von den Städten zu vertreten waren, gegenüber der EU-Frist am 30.06.07 verspätet am Jahresende 2007 an das Land übergeben.

Die Lärmkarte für Schienenwege des Bundes wird durch das Eisenbahnbundesamt insgesamt bis Mitte 2008 fertig gestellt.

Die Bielefelder Lärmkarten werden für alle Interessierte im Internet unter [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) zur Verfügung gestellt. Dort besteht die Möglichkeit sich auch innerhalb von Stadtteilen mit Hilfe einer vergrößerten Darstellung genauer über die Lärmbelastung zu informieren. Auf der Internetseite der Stadt Bielefeld werden ab April die jeweils aktuellen Informationen zum weiteren Vorgehen veröffentlicht.

Die Lärmkarten zeigen getrennt für jede zuvor genannte Lärmquelle in verschiedenfarbig dargestellten Pegelklassen den erheblichen Umgebungslärm mit Pegeln über 55 dB(A) Lden und über 50 dB(A) Lnight in einer repräsentativen Immissionshöhe von 4m. Der Lärmindex Lden ist ein über 24 h „day, evening, night“ gemittelter Pegel mit Höhergewichtung von Abend und Nacht und der Lärmindex Lnight ein über 8h zwischen 22 und 6 Uhr gemittelter Pegel.

Eine Überlagerung bzw. energetische Addition der Lärmpegel für unterschiedliche Lärmquellen erfolgt nicht.

### Kartierungsergebnisse

Im Ergebnis stellen die bisher vorliegenden Kartierungen die Lärmeinwirkungen auf Flächen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Menschen durch folgende unterschiedliche Lärmquellen dar:

- Straßenverkehrslärm von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Mio Kfz/Jahr sowie sonstigen Straßenverkehr,
- Schienenverkehrslärm von Schienenwegen, die nicht zu den Schienenwegen des Bundes zählen (Stadtbahn),
- Fluglärm durch sonstige Flugplätze,
- Gewerbelärm durch sog. IVU-Anlagen (10 industrielle Anlagen lt. Anhang 1 der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24.09.96 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung).

Hiernach ist der Verkehr, insbesondere der Straßenverkehr, die dominierende Lärmquelle. Die vorläufige Auswertung der verkehrslärmbelasteten Gesamtfläche ohne Berücksichtigung der noch ausstehenden Ergebnisse für die Schienenwege des Bundes verdeutlicht dies.

#### **Lärmbelastete Gesamtfläche:**

|                   |                                    |                                   |                                   |                |
|-------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------|
|                   | rd. 134 km <sup>2</sup> > 55 dB(A) | rd. 41 km <sup>2</sup> > 65 dB(A) | rd. 10 km <sup>2</sup> > 75 dB(A) |                |
| <b>Straße:</b>    | <b>rd. 131 km<sup>2</sup></b>      | <b>rd. 40 km<sup>2</sup></b>      | <b>rd. 8 km<sup>2</sup></b>       | <b>(96,7%)</b> |
| <b>Stadtbahn:</b> | <b>rd. 3 km<sup>2</sup></b>        | <b>rd. 1 km<sup>2</sup></b>       | <b>0 km<sup>2</sup></b>           | <b>(2,1%)</b>  |
| IVU:              | 0,3 km <sup>2</sup>                | 0 km <sup>2</sup>                 | 2 km <sup>2</sup>                 | (1,0%)         |
| Flugplatz:        | 0,4 km <sup>2</sup>                | 0 km <sup>2</sup>                 | 0 km <sup>2</sup>                 | (0,2%)         |

Flächen mit einer Lärmbelastung über 70 dB(A) Lden oder 60 dB(A) Lnight sind Belastungsschwerpunkte, für die Lärmschutzmaßnahmen zu planen sind. Die zielgerichtete Entscheidung darüber, wo innerhalb dieser Belastungsschwerpunkte Lärminderungsmaßnahmen tatsächlich effizient und verhältnismäßig durchgeführt werden können, erfordert eine Prioritätensetzung. Hierfür sind u.a. die Betroffenheitsanalyse der Lärmbelasteten, die Schutzbedürftigkeit nach baurechtlicher Gebietstypisierung, das Vorhandensein von Mehrfachbelastungen durch unterschiedliche Lärmquellen, das gleichzeitige Einwirken von z.B. Luftschadstoffen sowie die erfolgreiche Umsetzbarkeit der Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen einer Gesamtabwägung zu berücksichtigen.

Ein erster Vergleich der Verkehrslärmbelasteten gibt folgenden Eindruck:

#### **Lärmbelastete:**

Von erheblichem Umgebungslärm > 55 dB(A) sind durch die **Straße** 123.295 Menschen (**rd. 37%**) und durch die **sonst. Schiene (Stadtbahn)** 6.468 Menschen (**rd. 2%**) betroffen.

In Gebäuden mit Lärmpegeln an der Fassade > 70 dB(A) wohnen durch die **Straße** belastet 13.310 Menschen (**rd. 4%**) und durch die **sonst. Schiene (Stadtbahn)** belastet 63 Menschen (**rd. 0,02%**).

Da die Umgebungslärmrichtlinie auch den Schutz ruhiger Gebiete vorsieht, besteht mit der Auswertung ruhiger Gebiete unterhalb von 55 dB(A) Lden und 50 dB(A) Lnight die Möglichkeit weitere Handlungsräume abzugrenzen.

Überprüfungen der ermittelten Lärmbelastungsniveaus als Plausibilitätskontrolle für Zweifelsfälle werden im Zuge der Maßnahmenplanung vorgenommen.

#### **4. Planinhalt und Verfahrensablauf zum Lärmaktionsplan**

Mit den ersten Kartenauswertungen ist bereits der Einstieg in die Vorbereitungsarbeiten zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vollzogen. Das Umweltamt koordiniert das Verfahren in enger Abstimmung mit dem Amt für Verkehr und dem Bauamt.

##### Inhalt des Aktionsplans

Der Aktionsplan ist ein strategischer Maßnahmenplan, der Ziele, Strategien und konkrete Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete enthält. Er wird mindestens alle 5 Jahre fortgeschrieben.

Nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie, § 47d (2) BImSchG sowie den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz sind folgende Planinhalte in den Aktionsplan aufzunehmen:

- Eine Bewertung der Lärmsituation
- Eine Darstellung der vorhandenen und der geplanten kurz-, mittel- und langfristigen Lärminderungsmaßnahmen
- Ein Maßnahmenkatalog
- Eine Kosten-Nutzen-Analyse
- Eine Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung

##### Verfahrensablauf zum Lärmaktionsplan

Die Fristsetzung der EU sieht eine Aufstellung des Lärmaktionsplans bis zum 18.07.08 vor. Aufgrund der vorausgegangenen Verzögerungen bei den Kartierungen wird für Bielefeld eine Fertigstellung bis Ende 2008 als realistische Zielplanung angesehen und angestrebt. Die Beschlussfassungen sind für Anfang 2009 vorgesehen.

Die Umgebungslärmrichtlinie, § 47d (3) BImSchG sowie die Hinweise zur Lärmaktionsplanung der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz geben folgenden allgemeinen Rahmen für das Aufstellungsverfahren eines Lärmaktionsplans vor:

- Öffentliche Bekanntmachung der Planaufstellung
- Mitwirkungsmöglichkeit der Öffentlichkeit bereits bei der Aufstellung des Planentwurfs
- Auslegung des Planentwurfs bei der zuständigen Behörde
- Möglichkeit der Stellungnahme innerhalb einer angemessenen Frist
- Beschlussfassung, Bekanntmachung und Veröffentlichung des Plans

Die Beteiligung der Öffentlichkeit bzw. Bürger, der Verbände, Organisationen und Gruppen, ist ein zentrales Element der Lärmaktionsplanung. Dazu können Erörterungstermine, Workshops, Runde Tische, Informationsveranstaltungen oder Internetforen dienen.

Ein Verwaltungsvorschlag zur Verfahrensabwicklung einschließlich Öffentlichkeitsbeteiligung ist in Anlage 5 beigefügt. Darüber soll in der Aprilsitzung beschlossen werden. Im Vorfeld sollen in einer Informationsveranstaltung am 7. April des Jahres die vorliegenden Lärmkarten und die Anforderungen an den in diesem Jahr aufzustellenden Aktionsplan vorgestellt werden. Als Teilnehmer in dieser Beteiligungsphase sind der UStA, die Bezirksvertretungen und die genannte Öffentlichkeit vorgesehen. In der ersten Analysephase bis einschließlich Mai sind neben der Abgrenzung potenzieller Handlungsräume auch konkretere Auswertungen zur Betroffenheit der Bewohner in Belastungsschwerpunkten innerhalb der Stadtbezirke vorzunehmen.

Mitte April beginnt die inhaltliche Arbeitsphase nach zuvor abgestimmtem Vorgehen. Bei Fertigstellung eines Aktionsplans zwischen Oktober-Dezember 2008 kann die abschließende Beschlussfassung im 1. Quartal 2009 erfolgen.

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes ist die Kommune zuständig. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt jedoch häufig auch durch andere Behörden, wie die Landesstraßenbauverwaltung oder die Deutsche Bahn. Dies erfordert konsensuale Abstimmungen im Aufstellungsprozess, um die Akzeptanz und Verbindlichkeit für die Maßnahmenumsetzung zu erhöhen.

Der nordrhein-westfälische Runderlass zum „Lärmaktionsplan“ enthält landesweit konkretisierte Forderungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplans. Hierzu gehören:

- Die Anwendung der Auslösepegel von 70 dB(A) Lden und 60 dB(A) Lnight,
- die Voraussetzung eines Ratsbeschlusses für den Lärmaktionsplan,
- das erforderliche Einvernehmen mit zuständigen Planungsträgern und Umsetzungsstellen über die Aufnahme einer Maßnahme in den Lärmaktionsplan,
- die querschnittsorientierte Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit anderen Fachplanungen (z.B. Luftreinhalteplanung, Bauleitplanung, Verkehrsentwicklungsplanung).

### Maßnahmen des Lärmaktionsplans

Grundsätzlich können beispielsweise Maßnahmen zum Untersuchungsgegenstand eines Lärmaktionsplans gehören, wie lärm mindernde Straßenbeläge, Geschwindigkeitsbeschränkungen, LKW-Lenkung, optimierte Lärmschutzanlagen, Förderungen zum Einbau von Schallschutzfenstern, städtebauliche Lärmschutzmaßnahmen, Ausweisungen ruhiger Gebiete mit Nutzungsvorrang oder -vorbehalt.

## **5. Bedeutung von Lärmkartierung und Lärmaktionsplan**

### Nutzen der Lärmkarten

Die Kartierungen nach Umgebungslärmrichtlinie stellen strategische Lärmkarten dar. Sie ersetzen nicht die Schallimmissionspläne für städtebauliche oder verkehrliche Einzelplanungen.

Als Bestandsaufnahme der Lärmbelastungssituation liefern die Lärmkarten die Basis für eine Prüfung und Festlegung von Lärm minderungsmaßnahmen. In den Lärmkarten können sowohl Belastungsgebiete als auch ruhige Gebiete räumlich innerhalb der Stadt identifiziert werden. Durch die mit den Kartierungen erhaltenen Auswertungen von lärm belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern und Menschen liegt eine wichtige

Entscheidungsgrundlage für die Definition von Lärmbrennpunkten, die Festlegung von Handlungsbereichen und Maßnahmenprioritäten vor. Die Ausweisung ruhiger Gebiete liefert eine informelle Planungsgrundlage für die Steuerung von Nutzungszielen insbesondere innerhalb der vorbereitenden Bauleitplanung (z.B. FNP).

Die auf der Grundlage der Lärmkarten festzulegenden lärm mindernden Maßnahmen können gleichzeitig zur Senkung von Luftschadstoffimmissionen beitragen.

#### Bindungswirkung des Lärmaktionsplans

Ein individueller Rechtsanspruch auf die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan besteht nicht.

Maßnahmen, die im Aktionsplan festgelegt werden, sind durch zuständige Träger öffentlicher Verwaltung (z.B. Straßenverkehrsbehörde) durchzusetzen. Vorgesehene planerische Festlegungen sind durch die zuständigen Planungsträger bei ihren Planungen zu berücksichtigen und mit angemessenem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Für die Umsetzung planerischer Maßnahmen (z.B. B-Plan) gelten die bauplanungsrechtlichen Regeln.

Insgesamt sind verhältnismäßige Lärm minderungsmaßnahmen in den Aktionsplan aufzunehmen, die als Konsens der am Aufstellungsprozess Beteiligten erarbeitet werden.