

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 106 - Umweltschutz
	Bearbeiter/in	Ute Buecker
	Telefon (0202)	563 - 5342
	Fax (0202)	563 - 8049
	E-Mail	ute.buecker@stadt.wuppertal.de
	Datum:	18.07.2013
	Drucks.-Nr.:	VO/0668/13 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
10.09.2013	Ausschuss für Umwelt	Entgegennahme o. B.
11.09.2013	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Lärmaktionsplan Wuppertal		

Grund der Vorlage

Mit der Umgebungslärmrichtlinie (EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) hat die Europäische Union ein Konzept vorgegeben, Lärmauswirkungen zu erfassen und ihnen entgegen zu wirken. Die Umsetzung ins nationale Recht erfolgte durch die Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 47a-f BImSchG und die 34. BImSchV). Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan liegt bei der Stadt Wuppertal, es handelt sich dabei um eine Pflichtaufgabe.

Ziel der Richtlinie ist die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von strategischen Lärmkarten nach gemeinsamen Bewertungsmethoden sowie die Erstellung von Aktionsplänen aufgrund der Ergebnisse der Lärmkarten. Zusätzlich soll der Schutz ruhiger Gebiete sichergestellt und die Öffentlichkeit ausreichend über Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert werden.

Beschlussvorschlag

Der vorgelegte Bericht zum Lärmaktionsplan Wuppertal wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Im Rahmen der jetzigen Lärmaktionsplanung für die Stadt

Wuppertal gilt es in einem ersten Schritt, die vorhandenen Spitzenbelastungen abzubauen. In den später folgenden, gesetzlich vorgeschriebenen Fortschreibungen der Lärmaktionsplanung sollten jedoch nach und nach auch Bereiche unterhalb der Spitzenbelastung – orientierend an den Auslösewerten und im Hinblick auf den Gesundheitsschutz – betrachtet werden. Neben der Reduktion der Lärmbelastung ist ein weiteres Ziel, bestehende ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen.

Das BImSchG nennt im Rahmen der Lärmaktionsplanung keinen Grenzwert für die Lärmpegel L_{DEN} (Gesamttag mit 24 Stunden) und L_{Night} (Nacht von 22 bis 6 Uhr morgens), ab dem zwingend Lärminderungsmaßnahmen erforderlich sind. Das Ministerium für Klima, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (MKULNV) empfiehlt jedoch, ab einem Lärmpegel L_{DEN} von 70 Dezibel (A) und einem Lärmpegel L_{Night} von 60 Dezibel (A) aktiv zu werden. Diese Auslösewerte dienen dazu, die Gebiete einzugrenzen, für die prioritärer Handlungsbedarf besteht.

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen gemäß des o.g. Erlasses vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden die obengenannten Auslösewerte erreicht oder überschritten werden. Zurzeit plant das Ministerium, diese Auslösewerte noch um jeweils 5 dB(A) zu senken.

In der ersten Stufe sollten bis 2007 für sämtliche Ballungsräume über 250.000 Einwohner sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen (> 6 Mio. Kfz/Jahr), für Haupteisenbahnstrecken (> 60.000 Züge/Jahr) und für Großflughäfen strategische Lärmkarten ausgearbeitet und genehmigt sein. Bis 2008 sollten dann Aktionspläne zur Verringerung der Lärmbelastung vorliegen. Die Stadt Wuppertal hat nur die strategischen Lärmkarten fristgerecht 2007 an das Land NRW gemeldet. Der bis 2008 geforderte Lärmaktionsplan wurde bisher nicht fertiggestellt und an das Land NRW gemeldet. Damit ist die erste Stufe der Umgebungslärmrichtlinie bis heute nicht erfüllt.

Die Lärmaktionsplanung stellt eine Pflichtaufgabe dar und ist alle 5 Jahre fortzuschreiben (2. Stufe). Demnach müssten die 2008 fertiggestellten Lärmaktionspläne überarbeitet und bis zum 18. Juli 2013 dem MKULNV NRW gemeldet werden. Es besteht Meldepflicht gemäß § 6 Abs.1 der 34. BImSchV. Die Überarbeitung umfasst eine komplett neue, gesamtstädtische Lärmkartierung und einen hierauf aufbauenden neuen Lärmaktionsplan.

In NRW haben einige Kommunen – darunter auch Wuppertal -, noch nicht den Lärmaktionsplan der 1. Stufe abgeschlossen und die neue Lärmkartierung und den Lärmaktionsplan der 2. Stufe fertiggestellt. Die Gründe für die zeitliche Verzögerung sind in begrenzten Personal- und Finanzressourcen, in fehlenden Datengrundlagen, aber auch in der Umsetzung einer neuen Aufgabe in zu kurzen Fortschreibungsintervallen zu finden.

Bisher hat das Ministerium die verzögerte Umsetzung der Lärmaktionspläne nicht geahndet. Erst seit Mai 2013 hat das Ministerium erstmalig die Bezirksregierungen angewiesen, ihrer Fachaufsicht nachzukommen und die säumigen Kommunen - neben Wuppertal sind u.a. auch Solingen, Krefeld, und Oberhausen betroffen - aufzufordern, sowohl die Lärmkarten als auch die Lärmaktionspläne kurzfristig vorzulegen. In einem weiteren Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf von Juli 2013 bekräftigt sie Ihre Forderung zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und setzt der Stadt Wuppertal zur Fertigstellung der Lärmaktionsplanung eine Frist bis zum 30. September 2013. Sollte die Frist nicht eingehalten werden, ist aus Sicht der Bezirksregierung Düsseldorf gegebenenfalls mit der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens zu rechnen.

Der Lärmaktionsplan (1. Stufe) liegt jetzt in Form eines Abschlussberichtentwurfs einschließlich der geforderten Maßnahmenempfehlungen vor. Diese Maßnahmen stellen Empfehlungen aus Sicht des Lärmschutzes dar. Diese Empfehlungen müssen – insbesondere die Geschwindigkeitsreduzierung und deren Auswirkungen betreffend –

weiteren, detaillierteren Untersuchungen unterzogen werden. Hauptverkehrsstraßen haben die Aufgabe, große Verkehrsmengen aufzunehmen und so Wohngebiete vom Verkehr zu entlasten. Diese Funktion können sie aber nur erfüllen, wenn sie ausreichend attraktiv und leistungsfähig sind. Temporeduzierungen zur Lärminderung dürfen Maßnahmen wie die Lichtsignalanlagenkoordinierung und ÖPNV- Beschleunigung nicht unterlaufen. Daher werden mitunter Leistungsfähigkeitsberechnungen erforderlich sein. Außerdem müssen mögliche Verkehrsverlagerungen von den Hauptverkehrsstraßen in das Nebennetz (Wohngebiete in Tempo-30-Zonen) berechnet werden. Nur wenn der Nachweis gelingt, dass die positive Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo-30 im Bereich einer Hauptstraße mit den straßenverkehrstechnischen und -rechtlichen Belangen vereinbar ist, soll der Rat der Stadt Wuppertal unter Beteiligung der Bezirksvertretungen darüber befinden. Zudem müssen auch die erforderlichen finanziellen Mittel zur Umsetzung der Maßnahmen bereit stehen.

Dies unterstreicht noch einmal den lediglich empfehlenden Charakter des Lärmaktionsplanes. Ein individueller Rechtsanspruch auf bestimmte Lärminderungsmaßnahmen ergibt sich durch den Lärmaktionsplan nicht.

Hauptlärmverursacher in Wuppertal ist erwartungsgemäß der Straßenverkehr, auch die Eisenbahn stellt insbesondere in der Talachse ein erhebliches Lärmproblem dar. Hingegen sind die Schwebebahn sowie Gewerbe- und Industriebetriebe von eher geringerer Bedeutung. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, dass durch Straßenverkehrslärm im potenziell gesundheitsgefährdenden Bereich ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$) in Wuppertal am Gesamttag 20.080 Personen und nachts 19.440 Personen betroffen sind. Für den Eisenbahnlärm liegen die Zahl der Betroffenen bei 2.350 Personen am Gesamttag und 4.030 Personen in der Nacht. Die Bekämpfung des Schienenverkehrslärms gestaltet sich für die Stadt noch schwieriger, da Betrieb und Anlagen nicht in die kommunale Zuständigkeit fallen. Somit bleibt der Stadt vor allem, appellativ das Gespräch mit der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt zu suchen.

Zur Identifizierung der Lärmschwerpunkte wurden sog. Lärmkennziffern (LKZ) gebildet. Über die LKZ lässt sich die Schwere der Lärmbetroffenheit im Untersuchungsgebiet abbilden. Die LKZ berücksichtigt dabei zwei Aspekte: das Ausmaß der Auslösewertüberschreitung und die Anzahl der Betroffenen. Nachdem von Seiten des Gutachters Maßnahmenempfehlungen in Abhängigkeit des akustischen Handlungsbedarfs und der verkehrlichen Bedingungen erfolgten, wurde eine Wirkungsanalyse der Maßnahmen durchgeführt. Aufbauend auf diesen Ergebnissen fand auf einer breiten, verwaltungsinternen Fachebene sowie mit den WSW eine Abstimmung zu den Maßnahmen statt. Die verbliebenen Maßnahmen wurden in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen unterteilt.

Kurzfristig für eine Umsetzung zu empfehlende Maßnahmen zeichnen sich dadurch aus, dass sie nach Möglichkeit alle folgenden Faktoren ausgewogen bedienen:

- hohe akustische Wirksamkeit bei gleichzeitig vorhandenem hohem Handlungsbedarf für lärmindernde Maßnahmen,
- Synergien mit der Luftreinhaltung und der Stadtentwicklung,
- geringe konkurrierende verkehrliche Belange,
- geringe Kosten für die Umsetzung.

Dies trifft auf die in der Tabelle 25 zusammengefassten Maßnahmen in städtischer Baulast zu (siehe hierzu S. 77 f des Berichtes).

Mittelfristig für eine Umsetzung zu empfehlende Maßnahmen besitzen im Vergleich zu den für eine kurzfristige Umsetzung empfohlenen Maßnahmen geringere akustische Wirkungen und / oder einen geringeren Handlungsbedarf. Die entsprechenden Maßnahmen sind in Tabelle 26 auf Seite 78 f zusammengefasst.

Alle weiteren in der Wirkungsanalyse betrachteten und nicht das Straßenvorrangnetz betreffende Empfehlungen wurden als mittel- bis langfristig für eine Umsetzung zu empfehlende Maßnahmen bewertet (Tabelle 27 auf S.79 f).

Bei der Realisierung aller Maßnahmen kann die Anzahl der Personen, die einer Spitzenpegelbelastung von $L_{\text{Tag}} > 70 \text{ dB(A)}$, $L_{\text{Nacht}} > 60 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind, auf 6.290 Personen am Tag bzw. 13.980 Personen in der Nacht gesenkt werden. Das entspricht einem Rückgang im Vergleich zur Bestandsituation um 30 % am Tag und 20 % in der Nacht.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist nicht nur die Entwicklung von lärmindernden Maßnahmen in lauten Bereichen, sondern auch der vorsorgende Schutz von bislang ruhigen Gebieten (siehe hierzu Kapitel 4 des Berichtes ab Seite 59). Deshalb wird für verschiedene Bereiche eine Ausweisung als ruhige Gebiete empfohlen. Außerdem sollten mit Lärmpegeln von $L_{\text{DEN}} > 50 \text{ dB(A)}$ verlärmte, aber bedeutende Erholungsflächen der Wuppertaler Bevölkerung als schützenswerte innerstädtische Erholungsflächen ausgewiesen werden, um auch hier eine Zunahme der Lärmpegel zu verhindern. Hierzu zählen die Bereiche Hardt, Im Hölken, Nächstebreck, Nützenberg, Stübchensberg, Stadtwald Vohwinkel und Zoologischer Garten.

Demografie-Check

a) Ergebnis des Demografie-Checks

Ziel 1 – Stadtstrukturen anpassen	+
Ziel 2 – Wanderungsbilanz verbessern	+
Ziel 3 – gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen	0

b) Erläuterungen zum Demografie-Check

Kosten und Finanzierung

Abgesehen von den Gutachterkosten fallen durch den Lärmaktionsplan Wuppertal selber keine unmittelbaren Kosten an. Im Kapitel 5.3 des Berichtes zum Lärmaktionsplan Wuppertal erfolgen überschlägige Kostenschätzungen zu den Maßnahmen. Hierbei ist zu beachten, dass die Kosten – beispielsweise bei der Fahrbahnsanierung – nicht originär durch den Lärmschutz verursacht werden. Vielmehr sind diese Fahrbahnen bereits zum jetzigen Zeitpunkt sanierungsbedürftig, so dass eine Fahrbahnsanierung auch unter dem Aspekt einer Lärminderung durchgeführt wird. Eine Ausnahme stellt die Fahrbahnsanierung mit lärmoptimierten Asphalt dar, denn hierbei muss mit erhöhten Kosten und einer ggf. verkürzten Nutzungsdauer gegenüber der konventionellen Bauweise gerechnet werden. Des Weiteren können im Zuge von Geschwindigkeitsreduzierungen auch Kosten für die Anpassung der Signalsteuerung anfallen. Die Umsetzung aller im Bericht vorgeschlagenen Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung.

Grundsätzlich resultieren aus der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen weitere Synergieeffekte für andere Fachbereiche, welche sich positiv gegenseitig verstärken. Zum Beispiel reduziert eine intakte Fahrbahndecke nicht nur den Lärm, sondern auch die Feinstaubbelastung. Denn neben dem direkten Feinstaubausstoß tragen auch die Reifen-, Brems- und Straßenabriebpartikel zur Feinstaubbelastung bei. Studien belegen, dass bei einer intakten Fahrbahndecke der Reifen- und Straßenabrieb geringer ist und sich dies positiv auf die Feinstaubbelastung im Straßenraum auswirkt. Darüber hinaus bewirkt eine Geschwindigkeitsreduzierung neben einer Lärminderung auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und gleichzeitig eine Verbesserung der Lebensqualität im Wohnumfeld.

Zeitplan

Der folgende weitere formelle Zeitplan zum Lärmaktionsplan (1. Stufe) ist wie folgt beabsichtigt:

- **Ende September bzw. Anfang Oktober 2013**
Durchführung des 2. Bürgerforums
- **Oktober 2013**
Prüfung und ggfls. Einarbeitung der eingegangenen Ergänzungs- oder Änderungswünsche zum Lärmaktionsplan
- **Ende November 2013**
Einbringung der Schlussfassung des Lärmaktionsplans in den zuständigen Fachausschuss
- **16. Dezember 2013**
Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Wuppertal

Anlagen

Bericht Lärmaktionsplan Wuppertal

Anlage 1 Isophonenkarten für die Nacht und den Gesamttag

Anlage 2 Kartendarstellungen des Textteils

Anlage 3 Lärmkennzifferkarten für den Bestand

Anlage 4 Analyse der Lärmschwerpunkte des Straßenverkehrslärms an innerstädtischen Straßen (ohne Bundesautobahnen)

Anlage 5 Ergebnisse der Vorprüfung zur Leistungsfähigkeit der zur Prüfung empfohlenen Kreisverkehre

Anlage 6 Lärmkennzifferkarten für die Prognose

Anlage 7 Lärmkennzifferkarten Differenzdarstellung Bestand – Prognose

Anlage 8 Übersicht über die akustischen Wirkungen der Maßnahmen auf innerstädtischen Straßen

Anlage 9 Kostenschätzung der in der akustischen Wirkungsanalyse abgebildeten Maßnahmen auf innerstädtischen Straßen