

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

**V/0005/2009**

Auskunft erteilt:

Herr Muddemann

Ruf:

492 67 79

E-Mail:

Muddemann@stadt-muenster.de

Datum:

05.01.2009

Betrifft

Durchführung der Lärmaktionsplanung in Münster

Beratungsfolge

03.03.2009 Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen

Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss nimmt die Ergebnisse und die Bewertung der Lärmkartierung zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt
  - 2.1 die Lärmaktionsplanung der ersten Stufe nach § 47 d BImSchG wie vorgeschlagen durchzuführen.
  - 2.2 die stufenweise Umsetzung des Konzeptes zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung durchzuführen.

II. Kosten/Folgekosten

Es entstehen Folgekosten, die derzeit noch nicht quantifiziert werden können.

**Begründung:**

**1. Veranlassung**

Mit der Vorlage 375/2007 hat der Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen im Mai 2007 die Leitlinien zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung § 47 BImSchG (Bundesimmissionsschutzgesetz) beschlossen. Die Verwaltung wurde beauftragt, über die Ergebnisse der Lärmkartierung zu berichten, ein Konzept zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung zu erarbeiten sowie für die Durchführung der zweiten Kartierungsstufe einen Umsetzungsvorschlag vorzulegen.

Münster ist kein Ballungsraum der ersten Stufe, so dass in der ersten Umsetzungsstufe der Lärmaktionsplanung die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsbelastung > 6 Mio Kfz pro Jahr sowie die Hauptschienenwege > 60.000 Züge pro Jahr vom Land NRW bzw. dem Eisenbahnbundesamt untersucht wurden. Im April 2008 wurde dem Ausschuss mitgeteilt,

dass die Ergebnisse der Lärmkartierung zum Straßenverkehr der ersten Stufe vorliegen. Seit Anfang Oktober 2008 stehen die Ergebnisse der Lärmkartierung des Schienenverkehrs im Internet zur Einsicht bereit.

Nach Mitteilung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz gilt Münster aber nun als Ballungsraum der zweiten Stufe. In der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung im Jahre 2012 wird somit von der Verwaltung das relevante Hauptverkehrsstraßennetz (inklusive Gemeindestraßen) untersucht. Die Inhalte des Lärmaktionsplans sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit bilden die Schwerpunkte dieser Vorlage.

## **2. Rechtlicher Rahmen**

Die Regelungen der §§ 47 a – 47 f BImSchG sind im Jahre 2005 völlig neu in das BImSchG eingefügt worden, um die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) in deutsches Recht umzusetzen. Zentraler Inhalt dieser rechtlichen Regelungen ist die Ausarbeitung von Lärmkarten (§ 47 c Abs. 1 BImSchG) und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen (§ 47 d Abs. 1 BImSchG). Die Schwerpunkte der Richtlinie 2002/49/EG wie ihrer Umsetzung in den §§ 47 a – 47 f BImSchG liegen dabei auf Verfahrensregelungen.

Im Mittelpunkt der Umgebungslärmbekämpfung steht nicht das Ziel der Erreichung oder Einhaltung bestimmter quantifizierbarer Umweltstandards, sondern allein die Art und Weise des Umgangs mit Umgebungslärmproblemen. Anders als in der Luftreinhalteplanung, in der „harte“ für den Bürger einklagbare Grenzwerte gelten, legt das Regelungskonzept der Umgebungslärmrichtlinie überhaupt keine materiellen Standards in Form europaweit gültigen Grenzwerten fest, sondern überlässt es den Mitgliedsstaaten der EG, solche festzulegen. Auch die §§ 47a – 47 f BImSchG legen solche Zielwerte nicht fest, sondern überlassen diese Entscheidung den Ländern bzw. den Kommunen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat mit einem Runderlass zur Lärmaktionsplanung im Februar 2008 Schwellenwerte zur Bewertung festgestellter Lärmwerte formuliert. Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen. Die Umgebungslärmrichtlinie will im Blick auf die Lärmprobleme insgesamt eine Bestandserfassung, planerische Bewertung und politische Festlegung von Zielen organisieren, um einen Prozess der Lärminderung anzustoßen und innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zum Erfolg führen.

## **3. Ergebnisse und Bewertung der Lärmkartierung der ersten Stufe**

### **3.1 Straßenverkehr**

Die Ergebnisse hat das Land NRW über ein Internetportal (<http://www.umgebungslaerm.nrw.de>) veröffentlicht. In Münster sind ausschließlich die Autobahnen sowie die Bundes- und die Landesstraßen mit > 6 Mio Kfz pro Jahr kartiert worden. Damit wird ein unvollständiges Bild der Hauptlärmquelle Straßenverkehr in Münster gezeichnet.

Das Umweltbundesamt (UBA) empfiehlt in seinem Positionspapier vom März 2006 für den Schutz der Bevölkerung anspruchsvolle Umweltqualitätsziele. Danach können Belastungswerte unter 65 dB(A) als 24 Stunden-Wert und 55 dB(A) im Nachtzeitraum nur ein erster Schritt sein, um gravierende Gesundheitsrisiken und Schlafstörungen zu verhindern. Das UBA rät dazu, mittelfristig die Lärmbelastung auf 60 dB(A) (24 Stunden-Wert) und 50 dB(A) nachts zu senken.

Mit dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom Februar 2008 zur Lärmaktionsplanung, sind die Leitlinien und Schwellenwerte [ $L_{DEN}$  von 70 dB(A) bzw. ein  $L_{Night}$  von 60 dB(A)] zur Bewertung der festgestellten Lärmwerte in NRW benannt worden. Für so gekennzeichnete Bereiche / Gebiete sind Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung zuziehen oder sollen eingeführt werden.

Anhand der prozentualen Anteile an Einwohnern, die in Häusern leben, an deren Fassaden die vorgenannten Lärmwerte erreicht oder überschritten werden (s. **Anlage 1**) zeigt sich folgendes Ergebnis:

- Im innerstädtischen Bereich des Stadtgebietes sind im Rahmen der vorliegenden Lärmkartierung nur 1/3 des relevanten Hauptverkehrsstraßennetzes betrachtet worden.
- An den Fassaden der angrenzenden Bebauung der untersuchten Hauptverkehrsstraßen wurden Lärmpegel ermittelt, die z.T. Lärmwerte > 70 dB (A) für den 24h-Wert (ganzer Tag) und > 60 dB(A) für den Nachtwert (12 h) aufweisen.
- Die Schwerpunkte der Lärmbelastung sind die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. An den Autobahnen sind die geringsten Belastetenzahlen zu verzeichnen.
- Darüber hinaus fallen noch die Ausfallstraßen auf, die nachts eine um 24 h Wert geringere Belastung verzeichnen. Diese Straßen werden stark von Berufspendlern genutzt, die hauptsächlich am Morgen bzw. am Abend fahren.

### 3.2 Schienenverkehr

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat die Lärmkartierungen durchgeführt und stellt die Ergebnisse ebenfalls über ein Internetportal (<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de/>) zur Verfügung. In den Karten für Münster ist neben der Innenstadtstrecke auch die Umgebungsbahn (östliche Umfahrung der Innenstadt) dargestellt. Dadurch entsteht der Eindruck, als ob eine ähnlich hohe Belastung wie auf der Hauptstrecke vorliegt. Die Zugbewegungen auf der Umgebungsbahn sind nach Mitteilung des EBA wesentlich geringer. Nach Auskunft des Eisenbahnbundesamtes ist hier die Vorgehensweise zur Erfassung von parallelen Strecken fehlgeschlagen. Eine Korrektur ist nicht vorgesehen. Im Ergebnis zeigt sich, dass an zahlreichen Häuserfassaden entlang der Hauptstrecke Lärmpegel ermittelt wurden, die z.T. Lärmwerte > 70 dB (A) für den 24h-Wert (ganzer Tag) und > 60 dB(A) für den Nachtwert (12 h) aufweisen.

## 4. Lärmaktionsplanung der ersten Stufe 2008 / 2009

Im Anschluss an die Lärmkartierung schließt sich gemäß § 47 d BImSchG in NRW die Lärmaktionsplanung an soweit Lärmwerte an Fassaden von Wohnhäusern ein  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) bzw. ein  $L_{Night}$  von 60 dB(A) (Schwellenwerte) erreichen oder überschritten wird. Dies ist in Münster wie oben dargestellt der Fall. Die **Anlage 2** beinhaltet den Aktionsplan Münster, erstellt nach dem Musteraktionsplan des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz. Die Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird erfüllt, jedoch wird auf die konkrete Erarbeitung von Lärmaktionsplänen für ausgewählte Orte / Bereiche verzichtet. Im Folgenden werden vorhandene oder geplante Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung und Planungen, die lärmmindernde Maßnahmen zum Inhalt haben, beschrieben, die dieses Vorgehen begründen.

### 4.1 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung

**Lärmschutzwände, -wälle und Schallschutzfenster:** An den Autobahnen und der Umgebungsstraße sind bereits umfängliche Lärmschutzeinrichtungen errichtet worden oder werden in Verbindung mit Planfeststellungsbeschlüssen zum Ausbau des jeweiligen Verkehrsweges in Kürze realisiert.

Die nach der Untersuchung lärmbelasteten Fassaden befinden sich an Straßen, die bereits in den Jahren 1995 bis 2002 im Schallschutzfensterprogramm der Stadt enthalten waren. In Häusern an diesen Straßen bestand über das Programm die Möglichkeit, den Einbau von Fenstern gefördert zu bekommen. Zahlreiche Fenster sind über das Programm eingebaut worden bzw. der Einbau gefördert worden. Das Förderprogramm Altbausanierung der Stadt Münster besteht seit 1995. Ge-

fördert werden u.a. Energiesparmaßnahmen wie Fassadensanierung, Dämmmaßnahmen und Fenstererneuerung im Mietwohnungsbau. Auch die Wohnungsbauunternehmen in der Stadt Münster haben Objekte über das Programm saniert. Zentraler Inhalt der Maßnahmen ist auch der Einbau neuer Fenster, die auch die Lärmbelastung in den Gebäuden deutlich reduzieren.

**Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit:** Der Rat der Stadt Münster hat im Herbst 2008 die Verbesserung der Lichtsignalsteuerungstechnik auf wesentlichen Verkehrsachsen für die nächsten Jahre beschlossen. Durch die verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen wird der Verkehrsfluss verbessert, wodurch auch eine Verringerung der Lärmbelastung erwartet wird. Die Verkehrsachse Steinfurter Straße - Weseler Straße wird 2009 den Schwerpunkt der Umstellung bilden.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Hauptverkehrsstraßennetz wird der Rat der Stadt Münster voraussichtlich im März 2009 eine Geschwindigkeitsreduzierung im Straßennetz beschließen. Durch die Geschwindigkeitsreduzierung wird eine Verringerung der Lärmbelastung eintreten.

**Straßenbelag:** Das städtische Tiefbauamt prüft zurzeit den Einsatz von lärmarmen Straßenbelägen im Zusammenhang mit der Straßenunterhaltung. Eine erste Erprobung ist für 2009 auf einem Teilstück des zweiten Tangentenrings vorgesehen.

#### **4.2 Planungen die lärmmindernde Maßnahmen zum Inhalt haben**

**Verkehrsentwicklungsplanung:** Von der Verkehrsplanung wird zurzeit der Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP) für das Stadtgebiet Münster auf der Basis des Hauptverkehrsstraßennetzes unter besonderer Berücksichtigung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung umfassend Neubewertet bzw. fortgeschrieben. Der VEP wird Ende 2010 vorliegen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Prüfung und Änderung des großräumigen und des überregionalen Straßennetzes im Stadtgebiet. Großräumige Verkehre werden aufgrund ihrer Funktionszuweisung (im Gebietsentwicklungsplan) heute teilweise noch innenstadtnah geführt (Moltkestraße, Am Stadtgraben). Es wird geprüft, ob zukünftig die Straßen des 2. Tangentenringes diese Funktion zumindest teilweise übernehmen können. Dies gilt ebenfalls für die offiziell ausgewiesenen Umleitungsstrecken des Autobahnverkehrs.

**Luftreinhalteplanung:** Zurzeit wird der Luftreinhalteplan Münster auf der Basis des Hauptverkehrsstraßennetzes durch die Bezirksregierung Münster aufgestellt (s. Vorlage 01072/2008). Voraussichtlich wird er im April 2009 in Kraft treten. Die vorgesehenen verkehrlichen Maßnahmen werden nicht nur die Luftschadstoffsituation maßgeblich verbessern, sondern auch zur Verringerung der Lärmbelastungen im Straßenraum beitragen. Dieses Ziel ist ausdrücklich Gegenstand der Aufstellung gewesen. Der Luftreinhalteplan hat einen umfangreichen Maßnahmenanteil mit einer konkreten Zeitplanung zur Umsetzung bzw. Überprüfung der einzelnen Maßnahmen. Die Aufstellung des Luftreinhalteplans sieht eine ausführliche Beteiligung der Öffentlichkeit vor.

**Planungen im Bereich der Schienenwege:** Ein Großteil der Schienenwege im Innenstadtbereich war Untersuchungsgegenstand im Sanierungsprogramm für Schienenwege des Bundes. Aktiver und passiver Lärmschutz ist für diese Bereiche aufgrund hoher Lärmbelastung bereits vorgesehen bzw. schon realisiert. Für die Innenstadstrecke Essen – Bremen wird zurzeit die Plangenehmigung zur Errichtung von Lärmschutzwänden vorbereitet. Die Realisierung der Lärmschutzwände ist für Ende 2009 geplant.

### **5. Beteiligung der Öffentlichkeit**

Im o.g. ministeriellen Runderlass zur Lärmaktionsplanung wird die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit in dem Prozess der Lärmaktionsplanung für die Kommunen in Nordrhein-Westfalen erläutert. Die Art und Weise wie die Öffentlichkeit einbezogen werden soll ist nicht festgelegt bzw. verbindlich vorgeschrieben. Den Bürgern soll Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden.

Bisher ist die Öffentlichkeit in Münster über Presseartikel zum Vorliegen der Lärmkarten und der Lärmsituation sowie der Veranstaltung zum „Tag gegen Lärm“ im April 2008 informiert worden. Ergänzend haben 2008 drei Expertensprechstunden stattgefunden, die eine geringe Zahl interessierter Bürger für Fragen zu Lärmsituationen genutzt haben. Die überwiegende Zahl der Fragen betraf jedoch allgemeine Lärmthemen bzw. Straßenverkehrslärm aus nicht untersuchten Bereichen.

Die Verwaltung schlägt vor:

1. die Öffentlichkeit im März 2009 über die gewählte Vorgehensweise zum Lärmaktionsplan zu informieren und zur Stellungnahme aufzufordern. Der Lärmaktionsplan, ergänzt um den Luftreinhalteplan, wird im Stadthaus 3 zur Einsichtnahme sowie auf der Homepage des Amtes für Grünflächen und Umweltschutz zur Einsicht bereitgestellt. Mithilfe von Presseartikeln wird über die Vorgehensweise und Inhalte informiert und die Bürger zur Mitarbeit / Stellungnahme aufgefordert. Nach Ablauf einer vierwöchigen Auslegung und der Berücksichtigung der Stellungnahmen wird der Aktionsplan fertig gestellt und über die Bezirksregierung Münster an das zuständige Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen übermittelt.
2. Eine breit angelegte Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit der gesamtstädtischen Lärmkartierung bzw. der sich anschließenden Lärmaktionsplanung ist im Jahre 2012 bzw. 2013 durchzuführen.

## **6. Fazit und weiteres Vorgehen**

Die Themen Luftreinhalteplanung und Lärminderungsplanung werden in der Verwaltung in enger Abstimmung mit der Verkehrsentwicklungsplanung erarbeitet, so dass Maßnahmen jeweils auf ihre Wirkung für die Lärminderung und Luftschadstoffreduzierung im Straßenraum bewertet werden können. Synergien, im Sinne einer Verringerung von Lärm und Luftschadstoffen, sind hier bewusst gewollt. Es konnte aufgezeigt werden (s. Ziffer 4), dass die Stadt Münster in jüngster Zeit umfangreiche Maßnahmen und Planungen ergriffen hat, die unmittelbar und mittelbar lärmindernde Wirkungen beim Straßen- und Schienenverkehrslärm haben bzw. haben werden.

Im innerstädtischen Bereich sind bislang nur ca. 1/3 des relevanten Hauptverkehrsstraßennetzes betrachtet worden. Würde auf Basis der vorliegenden Lärmkartierung eine Aktionsplanung veranlasst sind zwar Bundes- und Landesstraßen im Blickfeld, jedoch Gemeindestraßen mit ähnlichen oder höheren Verkehrsbelastungen blieben unberücksichtigt.

Nach Auffassung der Verwaltung sind eine flächendeckende Erarbeitung einer Lärmkarte und die Bewertung der Ergebnisse vorzunehmen. Dies ist in der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung gemäß § 47 BImSchG, in der Münster als Ballungsraum eingestuft wird, möglich. Als Ballungsraumkommune ist eine flächendeckende Lärmkartierung für alle relevanten Lärmquellen gemäß Richtlinie zu erarbeiten und 2013 eine umfassende Lärmaktionsplanung durchzuführen. Auch die Bewertung der Lärmkartierungsergebnisse ist hierbei besonders zu bedenken. Die genauere Konkretisierung der Arbeiten inklusive der Kosten und des Zeitaufwandes wird von der Verwaltung zurzeit erarbeitet und im Herbst 2009 vorgelegt.

I.V.

Gez.  
Thomas Paal

Stadtrat

Anlage