

SITZUNGSVORLAGE

Gremium **Gemeinderat**
öffentlich am 28.04.2014

Drucksache Nr. **2014/031**
Federführung Stadtbauamt
Sachbearbeiter Ludwig Petzoldt
Stand 11.04.2014
Aktenzeichen 650.01
Mitwirkung

Aufstellungsbeschluss für einen Lärmaktionsplan der zweiten Stufe

Beschlussvorschlag

1. Der Gemeinderat beschließt die Aufstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit dem Ziel, Maßnahmen zur Verringerung des Umgebungslärms, insbesondere des Straßenverkehrslärms, festzulegen und umzusetzen.
2. In Ergänzung der amtlichen Lärmkartierung durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) werden folgende Straßenabschnitte im Gemeindegebiet kartiert: Zeppelinstraße, Südring, Isnyer Straße, Klosterbergstraße und Bundesstraße B 32 südlich des Südrings.
3. Als Auslösewerte für die Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen werden L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A) festgelegt.
4. Der Gemeinderat beschließt, bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans mit weiteren Städten und Gemeinden des Landkreises Ravensburg interkommunal zusammenzuarbeiten. Der Gemeinderat stimmt dem Entwurf über die interkommunale Kooperationsvereinbarung (Stand: 19.12.2013) zu und beauftragt die Verwaltung, diese mit den anderen Städten und Gemeinden abzuschließen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, die Rapp Trans AG Basel und die Rechtsanwaltskanzlei W2K Wurster Wirsing Kupfer aus Freiburg mit den Grundlagenarbeiten für den Lärmaktionsplan zu beauftragen.

Sachdarstellung

1 Anlass der Lärmaktionsplanung

Lärm zählt zu den größten Umweltproblemen unserer Gesellschaft. Er ist die Folge der steigenden Mobilität der Bevölkerung und des Warentransportes auf der Schiene und auf der Straße. Die bedeutendste Belastungsquelle ist der Straßenverkehrslärm. Nach aktuellen

Umfragen fühlen sich hierdurch 59 % der Bevölkerung belästigt, darunter 12 % äußerst und 4 % stark belästigt.¹ Neben den hohen Gesundheitsrisiken für die betroffenen Menschen entsteht hierdurch auch ein immenser volkswirtschaftlicher Schaden. Es wird geschätzt, dass durch den Straßenverkehrslärm jährlich Kosten in Höhe von etwa 8,8 Mrd. Euro durch Belästigungen (z.B. verminderte Immobilienpreise) und 3,5 Mrd. Euro gesundheitsrelevante Kosten entstehen.²

Auf diese Entwicklungen hat die Europäische Union reagiert. Mit der Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG), die am 25. Juni 2002 in Kraft getreten ist, hat sie ein rechtliches Instrument zur Bekämpfung des Umgebungslärms geschaffen. Ziel der Richtlinie ist es, „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“ (Art. 1 Abs. 1). Hierfür werden strategische Lärmkarten für die verschiedenen Lärmquellen, darunter auch den Straßenverkehrslärm, erstellt und veröffentlicht.

2 Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie wurde in den § 47 a ff BImSchG, der 34. BImSchV und weiteren untergesetzlichen Rechtsvorschriften in nationales Recht umgesetzt. In Baden-Württemberg hat die LUBW im Jahr 2008 für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen ab 16.400 KfZ/24 h die strategischen Lärmkarten erstellt (1. Stufe); die Straßen ab 8.200 KfZ/24 h mussten bis Mitte 30.06.2012 kartiert werden (2. Stufe). Die amtlichen Kartierungsergebnisse lagen jedoch erst im Januar 2013 vor.

In Baden-Württemberg sind die Gemeinden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zuständig, § 47e Abs. 1 BImSchG. In der aktuell anstehenden 2. Stufe müssen sie für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufstellen. Nach dem Rundschreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 11.10.2013 sind Lärmaktionspläne für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffene von Lärmbelastungen über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{night} ausgewiesen sind.

Für die Stadt Wangen wurde in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung bereits der gesamte Verlauf der Stadtdurchfahrt der Bundesstraße B32 aufgenommen, die Planung wurde allerdings nicht abgeschlossen. Dies ist insbesondere auch auf notwendige weitere Erhebungen von verlässlichen Verkehrszahlen zurückzuführen. Die erste und die zweite Bearbeitungsstufe sollen nun zusammengefasst werden. Der Vorteile liegt darin, dass die Behandlung des Verkehrslärms nicht allein auf die Bundesstraße B 32 beschränkt ist, sondern die Wirkung von Maßnahmen für die Gesamtstadt untersucht wird. Ebenso kann auf Erkenntnisse anderer Kommunen aus der ersten Stufe zurückgegriffen werden. Die Erhebungen und Erkenntnisse aus der ersten Stufe können verwendet werden. Die bisherigen Kosten der ersten Stufe belaufen sich auf ca. 13.000 Euro brutto.

3 Umsetzungsfristen

Die durch die Umgebungslärmrichtlinie vorgegebene und gesetzlich fixierte Frist bis zum 18.07.2013 (§ 47d Abs. 1 S. 2 BImSchG) konnte auf Grund der verspätet veröffentlichten Kartierungsergebnisse nicht eingehalten werden. Dies lässt die Pflicht zur Planaufstellung unberührt. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat in seinem Rundschreiben an die Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg vom 12.04.2013 dazu ausgeführt: „Nach § 47d BImSchG sind Lärmaktionspläne der zweiten Stufe bis zum 18. Juli 2013 aufzustellen. Das verbleibende Zeitfenster ist für eine zielgerichtete und fachlich fundierte

¹ So eine Umfrage aus 2008; siehe dazu BT-Drs. 17/2638, S. 3 Antwort der Bundesregierung auf Frage 4.

² Stand: 2005. Jüngere Untersuchungen kommen zu ähnlichen Ergebnissen; siehe dazu BT-Drs. 17/2638, S. 2 Antwort der Bundesregierung auf die Fragen 2 und 3.

Lärmaktionsplanung mit einer angemessenen Bürgerbeteiligung nicht ausreichend. Bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne wird der Qualität – neben der zügigen Erarbeitung – ein hoher Stellenwert beigemessen. Eine qualifizierte Lärmaktionsplanung sollte in der Regel nach 1 ½ Jahren abgeschlossen sein.“

4 Interkommunale Zusammenarbeit im Landkreis Ravensburg

Im Landkreis Ravensburg sind zahlreiche Städte und Gemeinden gesetzlich verpflichtet, Lärmaktionspläne aufzustellen. Durch eine interkommunale Zusammenarbeit können Synergieeffekte genutzt, Ressourcen gebündelt und Kosten verringert werden. Insbesondere können die Vor- und Nachteile von verkehrslenkenden und verkehrsbeschränkenden Lärminderungsmaßnahmen aus den einzelnen kommunalen Lärmaktionsplänen gemeinsam analysiert und abgewogen werden, um ein regionales Optimum an Lärminderung zu erreichen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wirbt für einen interkommunalen Ansatz, um den Umgebungslärm zu mindern:

„Die Hauptlärmquelle Straßenverkehr ist gekennzeichnet durch ein Netz von Straßen, mit dem innerörtliche und örtliche Ziele miteinander verbunden werden. Dies legt nahe, bei der Lärmaktionsplanung einen regionalen Ansatz zu verfolgen. Durch eine regionale Zusammenarbeit von Kommunen wird es möglich, die Vor- und Nachteile von Maßnahmen wie Verkehrslenkungen oder -beschränkungen und damit verbundene Verkehrsverlagerungen einvernehmlich abzuwägen und gemeinsame Lösungen zu suchen. [...] Ein regionaler Ansatz ist in besonderer Weise geeignet, die überörtliche Dimension der Lärmaktionsplanung sachgerecht zu erfassen, die Ressourcen zu bündeln und die Kosten der Lärmaktionsplanung gegenüber unabhängigen Einzelplanungen zu reduzieren. Vorteile ergeben sich auch für die Diskussionen in Gremien und Öffentlichkeit und in Bezug auf ein zielgerichtetes und kommunalpolitisch abgestimmtes Vorgehen bei der Lärmaktionsplanung. Es lohnt sich daher, Lärmaktionspläne interkommunal anzugehen.“

Am 01.08.2013 und am 03.12.2013 fanden zwei Veranstaltungen statt, in deren Rahmen die Möglichkeiten und Strukturen einer interkommunalen Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden aus dem Landkreis Ravensburg und fachlichen Beratern erörtert wurden. Die Zusammenarbeit soll auf der Grundlage der beigefügten interkommunalen Kooperationsvereinbarung erfolgen. Die einzelne Kommune bleibt Herrin ihrer Planungs- und Gestaltungshoheit. Die Arbeitsgemeinschaft bezieht sich auf Leistungen, die – unabhängig von den konkreten örtlichen Verhältnissen – bei jeder Lärmaktionsplanung anfallen und daher gebündelt werden können. Die Kosten, die in der Arbeitsgemeinschaft entstehen, werden auf die Kooperationskommunen anteilig nach dem Verhältnis ihrer Einwohnerzahl verteilt.

Der Kostenanteil für die Stadt Wangen an den Gemeinschaftsaufgaben für die IKAG Lärmaktionsplanung beträgt nach dem Verteilerschlüssel 20,19 %; dies sind bei Gesamtkosten von ca. 58.000 Euro brutto ca. 12.000 Euro brutto.

In der Informationsveranstaltung für die Gemeinderäte am 02.04.2014 in Grünkraut wurde betont, dass der Lärmaktionsplan ein Akt kommunaler Planungshoheit ist. Die Stadt könne so Einfluss auf Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich anderer Behörden nehmen, da die Maßnahmen des Lärmaktionsplans von allen Behörden umzusetzen sind. Der Vertreter des Ministeriums sagte, die Fachbehörde prüfe nur noch die Tatbestandsvoraussetzungen, etwa, ob eine Gefahrenlage vorliege, die Vertreter der Rechtsanwaltskanzlei gingen sogar davon aus, dass die Fachbehörde die Maßnahmen umsetzen müsse, wenn diese nicht rechtswidrig seien.

5 Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans

Die Lärmaktionsplanung ist Teil der kommunalen Planungshoheit. Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch § 47d BImSchG machen abschließende Verfahrensvorgaben. Verbindlich vorgesehen ist allerdings die Beteiligung der Öffentlichkeit, § 47d Abs. 3 BImSchG.

Das gesetzlich ausgestaltete Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen entspricht den europäischen Anforderungen an eine hinreichende Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 47d Abs. 3 BImSchG. Es empfiehlt sich daher, den Verfahrensablauf der Lärmaktionsplanung an der Bauleitplanung zu orientieren und den Gemeinderat aktiv in den Planungsprozess einzubinden.

- 5.1 Als erster Verfahrensschritt ist ein Beschluss des Gemeinderates zur Aufstellung der Lärmaktionsplanung (Aufstellungsbeschluss) erforderlich.
- 5.2 Der nächste Schritt der Lärmaktionsplanung ist die strategische Ausrichtung. Die Gemeinde beauftragt Berater, die die Aufstellung des Lärmaktionsplans in den verkehrlichen, schalltechnischen und rechtlichen Fragen begleiten.
- 5.3 Anhand der Lärmkarten der LUBW wird die Lärmsituation im Gemeindegebiet bewertet. Hierfür sind sowohl die Pegelhöhen an den Gebäuden als auch die Anzahl der betroffenen Menschen relevant. Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das Bundesimmissionsschutzgesetz legen verbindlich fest, ab welcher Lärmbelastung von regelungsbedürftigen Lärmproblemen und Lärmauswirkungen auszugehen ist. Die Gemeinde bestimmt daher selbst, ab welcher Lärmbelastung sie von einem regelungsbedürftigen Lärmproblem und Lärmauswirkungen ausgeht (§ 47d Abs. 1 S. 3 BImSchG). Die Grenzwerte der freiwilligen Lärmsanierung an Bundesfernstraßen nach dem „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II“ sind für die Gemeinde nicht verbindlich. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur regt in seinen Hinweisen zum Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen vom 23.03.2012 an, als Auslösewerte für lärmindernde Maßnahmen auf L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A) abzustellen. Nach der Bewertung der gegenwärtigen Lärmsituation legt die Gemeinde ihre (kurz-, mittel- und langfristigen) Ziele für die Lärmaktionsplanung fest.
- 5.4 Auf dieser Grundlage wird der Entwurf des Lärmaktionsplans erarbeitet. Der Plan muss bestimmte Mindestinhalte haben. Die Darstellung der geplanten Maßnahmen zählt ebenso hierzu wie deren schalltechnische Bewertung. Daneben sind die weiteren unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen der Maßnahmen im Sinne einer fachplanerischen Abwägung abzuarbeiten (z.B. Investitionskosten, Auswirkungen auf den fließenden Verkehr).
- 5.5 Um die Öffentlichkeit angemessen zu beteiligen wird in Anlehnung an das Bebauungsplanverfahren ein zweistufiges Verfahren vorgeschlagen. Der Vorentwurf wird den Bürgern in einer Informationsveranstaltung vorgestellt und den Trägern öffentlicher Belange zur Kenntnis und Stellungnahme übersandt. Nach Überarbeitung wird der Entwurf förmlich offengelegt und die Behörden werden nochmals angehört.
- 5.6 Der Lärmaktionsplan wird vom Gemeinderat beschlossen und öffentlich bekanntgemacht. Die wesentlichen Inhalte des Lärmaktionsplans teilt die Gemeinde der LUBW mit (§ 47d Abs. 7 BImSchG).

6 Situation in der Stadt Wangen

6.1 Lärmbelastung durch kartierte Hauptverkehrsstraßen

Hauptlärmquelle in Wangen ist der Straßenlärm. Folgende von der LUBW kartierte Hauptverkehrsstraßen sind zu betrachten:
Bundesautobahn A 96, Bundesstraße B 32, Landesstraße L 320 und Landesstraße L 321

6.2 Ergänzende Kartierung

Von der gesetzlichen Kartierung nach § 47c BImSchG wurden Bundes- und Landesstraßen mit weniger als 8.200 Kfz/24 h sowie Kreis- und Gemeindestraßen, gleichgültig wie hoch die Verkehrsbelastung ist, nicht erfasst. Insoweit kann die Kartierung der LUBW durch die Gemeinde freiwillig um die Straßen ergänzt werden, von denen voraussichtlich ebenfalls regelungsbedürftige Lärmprobleme ausgehen können.

In Wangen sind dies die folgenden Straßen:
Zeppelinstraße, Südring, Isnyer Straße, Klosterbergstraße und Bundesstraße B 32 südlich des Südrings.

6.3 Kosten der Lärmaktionsplanung

Die Kostenschätzung für die Untersuchungen zur Erstellung des Lärmaktionsplanes beträgt ca. 20.000 Euro brutto; für die ergänzende Kartierung wird mit ca. 6.000 Euro gerechnet.

Finanzielle Auswirkungen

Es ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen.

Anlagen

- Entwurf der Kooperationsvereinbarung vom 19.12.2013
- Karte zum ergänzenden Kartierungsumfang