Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtbezirksrat Vahrenwald-List
In den Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide
In den Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld
In den Stadtbezirksrat Misburg-Anderten
In den Stadtbezirksrat Kirchrode-Bemerode-Wülferode
In den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult
In den Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel
In den Stadtbezirksrat Ricklingen
In den Stadtbezirksrat Linden-Limmer
In den Stadtbezirksrat Ahlem-Badenstedt-Davenstedt
In den Stadtbezirksrat Herrenhausen Stöcken
In den Stadtbezirksrat Nord
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 2688/2018
Anzahl der Anlagen 1
Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Entwurf des Lärmaktionsplanes 2018 (LAP) für die Landeshauptstadt Hannover

Antrag,
1) dem Entwurf des Lärmaktionsplanes 2018 (Anlage) zuzustimmen und

2.) die öffentliche Auslegung für die Dauer eines Monats zu beschließen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Der Entwurf des Lärmaktionsplanes und die damit verbundenen Maßnahmen wirken sich in gleichwertiger Weise auf die Belange von Männern und Frauen bzw. auf alle gesellschaftlichen Gruppen aus.

Kostentabelle
Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

Teilfinanzhaushalt 61 - Investitionstätigkeit

Investitionsmaßnahme I.51101.901 **Städtebauliche Planung**

Einzahlungen	**Auszahlungen**	
	Zuwendungen für Investitionstätigkeit	1.500.000,00
	Saldo Investitionstätigkeit	-1.500.000,00

Teilergebnishaushalt 61

Produkt 51101 **Städtebauliche Planung**

Ordentliche Erträge	**Ordentliche Aufwendungen**	
	sonstige ordentliche Aufwendungen	100.000,00
	Saldo ordentliches Ergebnis	-100.000,00

Die im Rahmen des Lärmaktionsplanes vorgeschlagene Maßnahme des Schallschutzfensterprogramms ist für die Haushalte der nächsten Jahre wie folgt vorgesehen.
In den Jahren 2019/2020 je 50.000,00€ für vorbereitende Maßnahmen und im Jahr 2020 500.000,00€ für die Umsetzung. Über die Finanzierung der Fortsetzung des Schallschutzfensterprogramms ab dem Jahr 2021 wird im Rahmen der Haushaltsberatungen entschieden.
Im Zuge des Modellprojektes zu "Tempo 30" können ggfs. geringe Kosten für Beschilderung anfallen, die aus dem laufenden Haushalt finanziert werden. Die sonstigen Lärmminderungsmaßnahmen werden den Haushalt nur geringfügig zusätzlich belasten, weil vor allem bereits in den Haushalt eingestellte Maßnahmen hinsichtlich ihres lärmmindernden Potenzials untersucht und ggfs. optimiert werden.

Begründung des Antrages

Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) für die Landeshauptstadt Hannover

Rechtliche Rahmenbedingungen EU-Umgebungslärmrichtlinie
Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 wurden Vorschriften zur systematischen Erfassung von Lärmbelastungen (Lärmkartierung) und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen erlassen. Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die Umgebungslärmrichtlinie mit der Änderung des § 47 BImSchG in nationales Recht überführt.

Die Landeshauptstadt Hannover hat als zuständige Behörde mit der Informationsdrucksache Nr. 3144 / 2017 über die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 berichtet. Die Meldung der Daten an die EU erfolgte über das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz. Der erste Schritt in der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie ist somit für die Landeshauptstadt Hannover abgeschlossen. Die Ergebnisse sind unter www.hannover.de veröffentlicht.

Im zweiten Schritt ist die Landeshauptstadt Hannover zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet. Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Einwohnerinnen und Einwohner vor hohen Lärmimmissionen zu schützen und eine Zunahme des Lärms zu vermeiden. Die jeweiligen Maßnahmen zur Lärmminderung sind nach § 47d BImSchG

grundsätzlich in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt und erfordern in jedem Einzelfall eine genaue Analyse der jeweiligen Situation. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in § 47d Abs. 5 BImSchG ist der Lärmaktionsplan bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten aber alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt seiner Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Grundsätzlich muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach dem BImSchG ausschließlich bei Neubau oder wesentlicher Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen besteht (nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Ein Anspruch auf Lärmsanierung im Bestand besteht weder nach bisherigem noch nach neuem EU - Recht, zumal von Seiten der EU keine Grenzwerte definiert wurden. Anlieger an bestehenden lauten Verkehrswegen haben somit auch künftig keinen Anspruch auf passiven Schallschutz.

Verfahren
Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde unter Mitarbeit einer fachbereichsübergreifenden Arbeitsgruppe der Landeshauptstadt Hannover erarbeitet.

Mit der vorliegenden Drucksache legt die Verwaltung einen Vorschlag für einen Lärmaktionsplan vor. Nach § 47d Abs. 4 BImSchG ist die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Aufstellung des Lärmaktionsplanes vorgeschrieben. In Anlehnung an die nach § 3 Abs. 2 BauGB im Zuge von Bauleitplanverfahren vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit empfiehlt die Verwaltung, den Entwurf des Lärmaktionsplanes nach Beschluss durch den Verwaltungsausschuss für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

Die Bürgerinnen und Bürger haben in dieser Zeit die Möglichkeit, ihre Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Lärmaktionsplanes abzugeben. Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wird die Verwaltung erneut den Lärmaktionsplan mit einem Abwägungsvorschlag zum Beschluss vorlegen. Daran anschließend erfolgt die Umsetzungsphase des Lärmaktionsplanes.

Vorgehensweise

Auswertung der Lärmkartierung
Im Zuge der Lärmkartierung wurde für das gesamte Stadtgebiet Hannovers die durch den **Straßenverkehr** verursachte Lärmbelastung detailliert berechnet. Die Bereiche mit den höchsten Lärmbelastungen konzentrieren sich überwiegend entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen mit geschlossener Randbebauung und hohem Verkehrsaufkommen.

Da verbindliche Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung auf Bundesebene fehlen, wurden im Lärmaktionsplan für die Landeshauptstadt Hannover Bereiche mit Werten von über 70 / 60 dB(A) (L_{DEN} / L_{Night}) näher untersucht. Dabei wurde als Bewertungsschwerpunkt der Zeitraum während der Nacht (22 – 06 Uhr) ausgewählt, der als besonders sensibel einzustufen ist. Damit hat die Landeshauptstadt Hannover Werte ausgewählt, die auch in der bundesweiten Anwendung im Zuge der Lärmaktionsplanung als Bereiche mit prioritärem Handlungsbedarf angesehen werden.

Anhand der Höhe der ermittelten Lärmbelastung und der Anzahl der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner einzelner Straßenabschnitte wurden Belastungsstufen festgelegt.

Die ausgewählten Belastungsbereiche sind in der Anlage zu dieser Drucksache in Abbildung 2.2 (Seite 10) und Tabelle 2.3 (Seite 11) dargestellt. Die erste Belastungsstufe ist durch Pegel von teilweise mehr als 65 dB(A) in der Nacht an den Fassaden bei gleichzeitig hoher Wohndichte charakterisiert. In der zweiten Belastungsstufe wurden Bereiche mit Pegeln von mehr als 60 dB(A) in der Nacht an den Fassaden bei gleichzeitig hoher Wohndichte ermittelt. Die dritte Belastungsstufe weist Pegel von mehr als 60 dB(A) in der Nacht an den Fassaden bei mittlerer bis geringer Wohndichte auf.

Im Rahmen des vorliegenden Entwurfs des Lärmaktionsplanes werden vorrangig die Belastungsstufen 1 und 2 hinsichtlich der Prüfung von lärmmindernden Maßnahmen im Straßenverkehr behandelt.

Neben der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr wurden im Rahmen der Lärmkartierung auch die Lärmpegel entlang der **Stadtbahnstrecken** und im Umfeld einzelner **Gewerbeanlagen** (IED-Anlagen, Häfen) berücksichtigt.

An den Gewerbeanlagen ergibt sich kein Handlungsbedarf für die Lärmaktionsplanung. Der Stadtbahnverkehr führt lediglich zu geringfügigen punktuellen Überschreitungen der Auslösewerte.

Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung für den **Schienenverkehr (DB AG)** liegt mittlerweile beim Eisenbahnbundesamt.

Vorhandene Maßnahmen in der LHH

In der Landeshauptstadt Hannover werden seit vielen Jahren zahlreiche Maßnahmen zur Lärmminderung kontinuierlich umgesetzt. Diese lassen sich in städtebauliche und verkehrliche Maßnahmenansätze unterscheiden. (vgl. Anlage, S. 17 ff.)

Städtebauliche Maßnahmenansätze

Unter den städtebaulichen Ansätzen zur Lärmminderung bzw. Lärmvermeidung ist in erster Linie die vorausschauende Konfliktvermeidung im Rahmen der Bauleitplanung zu nennen. Mit der Berücksichtigung des Lärmschutzes in der Bauleitplanung (z.B. abschirmende Bauten, angepasste Wohnungsgrundrisse) können potenzielle Lärmkonflikte erst gar nicht entstehen.

Die „Stadt der kurzen Wege“ fasst die Bestrebungen zusammen, die Entstehung von unnötigem Kfz-Verkehr zu vermeiden. Dazu trägt u. a. auch das Einzelhandels- und Zentrenkonzept (Nahversorgung) bei.

Die großflächige Ausweisung von Wohngebieten als Tempo-30-Zonen sorgt dafür, dass relativ ruhige Wohngebiete entstehen können. Im Rahmen des Stadtplatzprogramms und der Stadtsanierung wird die Aufenthaltsqualität verbessert und damit indirekt auch der Fußgänger- und Radverkehr gefördert.

Verkehrliche Maßnahmenansätze

Die erfolgreiche Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) soll auch in Zukunft weitergeführt werden. Die Anreizsysteme zum Verzicht auf das Auto wie z.B. Car-Sharing, Job-Ticket und Angebotsverbesserungen im ÖPNV verringern den motorisierten Individualverkehr. Attraktive Fußwege und Querungshilfen fördern den Fußgängerverkehr. Die Maßnahmen im Zuge des Leitbildes Radverkehr (Masterplan Mobilität 2025) zielen auf eine stärkere Nutzung des Fahrrades ab.

Mit der Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen aus der Luftreinhalteplanung können auch lärmmindernde Wirkungen erzielt werden.

Die bestehenden Konzepte zur Lkw-Lenkung (Lenkungskonzept, Wegweisungskonzept) sorgen für eine gezielte Führung des Schwerlastverkehrs über das Hauptverkehrsstraßennetz.

Die verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Hinblick auf die Lärmminderung zielt mit verkehrlichen Maßnahmen z. B. auf die Verstetigung (Koordinierung) und die Verlangsamung des Kfz-Verkehrs ab.

Innerhalb des Straßenraums werden gestalterische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und der Lärmsituation vielfach angewandt (z. B. Mittelinseln, Reduzierung Fahrstreifenanzahl, Schutzstreifen für Radfahrer).

Bewertung des 4-Punkte-Programms aus LAP 2010/2013

Im Zuge der Umsetzung des **Prüfauftrages zu Geschwindigkeiten** zeigte sich, dass die Überwachung von Streckenabschnitten mit der mobilen Überwachungsanlage eine räumlich und zeitlich engmaschige Überwachung nicht gewährleisteten kann. Somit konnte mit dieser Vorgehensweise an den betrachteten Standorten keine nachhaltige Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten festgestellt werden und dementsprechend auch keine Lärmreduktion erreicht werden.

Aufgrund dessen wurde der Untersuchungsumfang unter Berücksichtigung einer stationären Überwachungsanlage erweitert. Die durchgeführten Untersuchungen in der Friedrich-Ebert-Straße zeigen insgesamt eine gewisse Lärmminderung durch die stationären Geschwindigkeitskontrollen. Gleichzeitig wird aber deutlich, dass diese Vorgehensweise nicht für eine Lärmminderung in den Hauptbelastungsbereichen geeignet ist. Neben der lokal sehr begrenzten Wirkung fehlt es in Niedersachsen zudem an einer rechtlichen Grundlage zur Installation von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen ausschließlich aus Gründen des Lärmschutzes.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass Geschwindigkeitskontrollen keine geeignete Maßnahme zur Lärmminderung sind. Diese können zwar punktuell unterstützend wirken, eignen sich aber nicht für einen linienhaften oder flächendeckenden Einsatz im Stadtgebiet und werden deshalb als Lärmminderungsmaßnahme im LAP nicht weiterverfolgt.

Der Einbau von **lämminderndem Fahrbahnbelag** ist seit 2012 an 23 Streckenabschnitten im Stadtgebiet umgesetzt worden. Der Einbau erfolgt im Rahmen der Deckensanierung, die sich vor allem an den straßenbaulichen Erfordernissen orientiert. Damit gehört dieser Baustein des Lärmaktionsplans zu den Maßnahmen der Landeshauptstadt Hannover, die im Rahmen der Baulastträgerschaft regelmäßig durchgeführt werden und somit weniger besondere Schwerpunkte an lärmbelasteten Strecken aufweisen. Der Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag wird somit nicht mehr als Schwerpunktmaßnahme im LAP 2018 festgelegt, sondern wird Teil der von der LHH standardmäßig betriebenen Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung.

Die **lärmmindernde Straßenraumgestaltung** (z. B. Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, Geschwindigkeitsniveau, Homogenität des Verkehrsflusses) hat Auswirkungen auf den Lärmpegel und vor allem auf das subjektive Lärmempfinden (Aufenthaltsqualität, „Wohlfühlfaktor“). Bei Straßengestaltungen in der Landeshauptstadt Hannover werden diese Erkenntnisse genutzt und wurden in den letzten Jahren bei zahlreichen

Umgestaltungen angewendet.

Die **Gestaltung von Straßenräumen** wird nicht mehr als Schwerpunktmaßnahme im LAP 2018 festgelegt, bleibt aber grundsätzlich als wirksame Maßnahme im LAP.

Die **Anforderungen der LHH an andere Baulastträger** hinsichtlich Lärmminderung beziehen sich größtenteils auf Planverfahren, bei denen eine frühzeitige Beteiligung der LHH stattfindet oder die LHH im normalen Planverfahren beteiligt wird.

Die Landeshauptstadt nimmt die Aufgabe bei Planverfahren der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, bei der Deutschen Bahn AG und bei der Region Hannover inklusive der Infra und üstra wahr. Diese Beteiligung ist im laufenden Geschäft der Verwaltung angesiedelt und wird deshalb nicht mehr als Schwerpunkt im LAP 2018 geführt.

Maßnahmen ab 2018
Neben den vorhandenen Maßnahmenansätzen werden für den Lärmaktionsplan 2018 zwei neue Schwerpunktmaßnahmen definiert: ein Tempo-30-Versuch auf Hauptverkehrsstraßen und ein Schallschutzfensterprogramm.

Tempo-30-Versuch auf Hauptverkehrsstraßen
Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat ein Interessenbekundungsverfahren für ein Modellprojekt Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen durchgeführt. Die Landeshauptstadt Hannover hat am Interessenbekundungsverfahren teilgenommen und zwei potenzielle Modellstrecken eingereicht. Die Streckenzüge Göttinger Straße/Friedrich-Ebert-Straße und Marienstraße sind die hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe am höchsten belasteten Straßen in Hannover. Die Entscheidung des Landes für die Modellstrecken soll bis Ende 2018 fallen und könnte folglich noch in den LAP 2018 aufgenommen werden.

Schallschutzfensterprogramm
Die Strategie der Lärmaktionsplanung setzt auf Vorbeugung und Sanierung an der Quelle. Doch nicht an allen Straßen kann eine ausreichende Lärmminderung durch Verkehrsplanung und -steuerung oder durch Fahrbahnsanierungen oder andere Maßnahmen des Lärmschutzes erreicht werden. Überall dort, wo auch künftig zu erwarten ist, dass die Schwellenwerte des aktuellen Lärmaktionsplans überschritten werden (70 / 60 dB(A)), kommen sogenannte passive Maßnahmen wie die Verbesserung der Schalldämmung der Fenster in Betracht. Für Wohngebäude an sehr lauten Straßen wird der Einbau von Schallschutzfenstern, -außentüren und Zusatzeinrichtungen wie schallgedämmten Lüftungsanlagen gefördert.

Nach der Konzepterarbeitung in 2019/2020 soll die Umsetzung des Programms in den Jahren 2020 bis 2022 erfolgen.

Ruhige Gebiete
Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sollen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sog. "Ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden. Die Landeshauptstadt Hannover definiert 60 dB(A) als Grenzwert und weist die Eilenriede und den Georgengarten als ruhige Gebiete aus. Dies geschieht vor allem vor dem Hintergrund ihrer Bedeutung für die Erholung der städtischen Bevölkerung.
Beide sind zwar hinsichtlich der Lärmsituation von den umgebenden und den teilweise durchquerenden Straßen geprägt. Am Rand treten noch 60 dB(A) auf, wobei ab einem Abstand von ca. 80 bis 100 m von den umgebenden Straßen eine Abnahme auf kleiner 55 dB(A) eintritt.

Unter den o.g. Randbedingungen werden in einer ersten Ausweisung der Stadtwald Eilenriede mit einer Gesamtgröße von ca. 650 ha und der Georgengarten mit 56 ha als „Ruhige Gebiete“ für Hannover definiert.

Wirkungen

Viele der in Hannover bereits durchgeführten und weiter zu intensivierenden Maßnahmen haben Wirkungen, die sich räumlich nicht konkret verorten lassen. Einige der Wirkungen von Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan aufgeführt sind, lassen sich hingegen grob in ihrer lokalen Wirkung abschätzen (vgl. Tabelle 3.2, S. 15). Es bleibt der konkreten Maßnahmenumsetzung vorbehalten, die tatsächlichen Wirkungen zu bestimmen.

61.15
Hannover / 19.11.2018