

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 2095/2010

Anzahl der Anlagen 2

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Lärmaktionsplan (LAP) für die Landeshauptstadt Hannover; Beschluss über die Endfassung

Antrag,

- 1) über die im Rahmen der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Stellungnahmen gemäß Anlage 1 zu dieser Drucksache zu entscheiden und
- 2.) den Lärmaktionsplan für die Landeshauptstadt Hannover gemäß Anlage 2 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

Die im Rahmen des Lärmaktionsplanes vorgeschlagenen Maßnahmen werden den Haushalt nur geringfügig zusätzlich belasten. So sollen bereits in den Haushalt eingestellte Maßnahmen hinsichtlich ihres lärmindernden Potenzials untersucht und ggf. optimiert werden. Im Zuge des Geschwindigkeitskonzeptes können geringe Kosten für Beschilderung anfallen, die aus dem laufenden Haushalt finanziert werden.

Begründung des Antrages:

Lärmaktionsplan (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. 1338 / 2008 über die Ergebnisse der Lärmkartierung berichtet. Die Meldung der Daten an die EU erfolgte über das Niedersächsische Ministerium für Umwelt und Klimaschutz. Der erste Schritt in der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie ist somit für die Landeshauptstadt Hannover abgeschlossen. Die Ergebnisse sind unter www.hannover.de und zusätzlich auf dem Kartenserver des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz veröffentlicht.

Im zweiten Schritt ist die Landeshauptstadt Hannover zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet. Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Einwohner vor hohen Lärmimmissionen zu schützen und eine Zunahme des Lärms zu vermeiden. Die jeweiligen Maßnahmen zur Lärminderung 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 und mit Unterstützung eines externen Fachgutachters erarbeitet.

Der vom Verwaltungsausschuss in der Sitzung am 22.04.2010 beschlossene Entwurf (Drucksache Nr. 1732/2009 mit E1) hat in der Zeit vom 14. Mai bis 14. Juni öffentlich ausgelegen. Parallel dazu wurde den an dem Verfahren zu beteiligenden Behörden und Institutionen ebenfalls Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Bürgerinnen und Bürger sowie die beteiligten Behörden hatten in dieser Zeit die Möglichkeit, ihre Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Lärmaktionsplanes abzugeben. Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen legt die Verwaltung nunmehr die Endfassung des Lärmaktionsplanes (Anlage 2) zur abschließenden Beschlussfassung nach Entscheidung über die eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 1) vor. Daran anschließend erfolgt die Umsetzungsphase des Lärmaktionsplanes.

Vorgehensweise

Auswertung der Lärmkartierung und Erarbeitung von Belastungsstufen

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) (Tag / Nacht) näher untersucht. Dabei wurde als Bewertungsschwerpunkt der Zeitraum während der Nacht 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 und die den bisherigen Grenzen für die freiwillige Lärmsanierung des Bundes entsprechen.

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

Die ausgewählten Belastungsbereiche sind in der Anlage 2 zu dieser Drucksache in Abbildung 2.3 (Seite 10) und Tabelle 2.3 (Seite 11) dargestellt. Die erste Belastungsstufe ist durch Pegel von 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 hoher Wohndichte auf.

Im Lärmaktionsplan werden vorrangig die Belastungsstufen 1 und 2 hinsichtlich der Prüfung von lärmindernden 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** (IVU-Anlagen, Häfen) berücksichtigt.

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

Die Lärmkarten für den **Schieneverkehr (DB AG)**, die durch das Eisenbahnbundesamt erstellt wurden, liegen mittlerweile für die Landeshauptstadt Hannover vor. Analog zum Straßenverkehr wurde in Abhängigkeit von der Höhe des Lärmpegels und der Anzahl der Betroffenen eine Differenzierung in drei Belastungsstufen vorgenommen. Die Auswertung der berechneten Lärmpegel zeigt, dass sich die hoch belasteten Abschnitte zum Teil in Bereichen befinden, die zurzeit im Zuge von Lärmsanierungen oder Brückensanierungen von der Bahn bearbeitet werden. Insofern wird sich die Situation dort tendenziell in Zukunft verbessern. Einige belastete Abschnitte liegen aber auch an bereits sanierten Streckenabschnitten. Hier ist detailliert zu prüfen, ob und welche Maßnahmen über die bereits erfolgte Sanierung hinaus noch notwendig sind.

Vorhandene Maßnahmen in der LHH

In der Landeshauptstadt Hannover werden seit vielen Jahren zahlreiche Maßnahmen zur Lärminderung kontinuierlich umgesetzt. Diese lassen sich in städtebauliche und verkehrliche Maßnahmenansätze unterscheiden. (vgl. Anlage 2, S. 17 ff.)

Städtebauliche Maßnahmenansätze

Unter den städtebaulichen Ansätzen zur Lärminderung 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 Einzelhandelskonzept (Nahversorgung) und das Büroflächenkonzept 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 in Aufstellung) zielen auf eine stärkere Nutzung des Fahrrades ab.

Mit der Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan (z. B. Verstetigung) können auch lärmindernde 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 Lärminderung zielt mit verkehrlichen Maßnahmen z. B. auf die Verstetigung (Koordination) und die Verlangsamung des Kfz-Verkehrs.

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

Maßnahmen des Lärmaktionsplans (4 - Punkte - Programm)

Die bereits vorhandenen Maßnahmenansätze zur Minderung der Lärmbelastung in der Landeshauptstadt Hannover sollen auch in Zukunft weitergeführt und intensiviert werden. Darüber hinaus wird in den Hauptbelastungsbereichen der Belastungsstufen 1 und 2 gemäß der Auswertung in Abbildung 2.3 und Tabelle 2.3 der Anlage 2 der Einsatz von ausgewählten lokalen Lärminderungsmaßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung geprüft. Diese Schwerpunktmaßnahmen (4-Punkte-Programm) beziehen sich zunächst nur auf die am stärksten betroffenen Bereiche der ausgewiesenen Belastungsstufen. (vgl.

- **Prüfauftrag Geschwindigkeiten in Hauptbelastungsbereichen**

Eine der wenigen Maßnahmen mit relativ großer Wirkung bei gleichzeitig geringem Umsetzungsaufwand sind Geschwindigkeitsreduzierungen. Geringere Fahrgeschwindigkeiten bedeuten weniger Lärm und weniger Abgase.

Der Prüfauftrag hat das Ziel, eine Verminderung der Geschwindigkeiten zum Schutze der Nachtruhe (von 22:00 bis 06:00 Uhr) zu erreichen. Dabei sollen die Straßenabschnitte der 1. und 2. Belastungsstufe (vgl. Abb. 2.3, S. 10) betrachtet werden.

Im ersten Prüfschritt sollen die Streckenabschnitte hinsichtlich der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten während der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) vor Ort untersucht werden. Dazu werden die städtischen Geschwindigkeitsmessgeräte zur Erfassung der Verkehrsmengen und der gefahrenen Geschwindigkeiten eingesetzt.

Nach Analyse und Bewertung der Daten wird dann festgelegt, an welchen Streckenabschnitten ggf. die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (und Ahndung von Verstößen) unter Einsatz der mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage zu einer Reduzierung der Lärmbelastung beitragen kann.

Sollten auch wiederholte Überwachungsmaßnahmen nicht zu einer dauerhaften Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten führen, wird auf den entsprechenden Streckenabschnitten die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die Nachtstunden (durch Beschilderung) geprüft.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten kann nur auf Basis einer detaillierten Untersuchung der einzelnen Streckenabschnitte resultieren, die unter Beachtung der vorhandenen Lichtsignalanlagensteuerung und unter Berücksichtigung der schon bestehenden oder noch zu untersuchenden Verkehrsverstetigung erfolgt. Mögliche Auswirkungen der Einzelmaßnahmen auf den ÖPNV und das umliegende Straßennetz werden im Zuge der Prüfung mit betrachtet und bewertet. Die Untersuchung sollte zunächst für einen exemplarischen Streckenabschnitt erfolgen, für den eine intensive Evaluierung der Wirkungen hinsichtlich Geschwindigkeit und Lärmbelastung begleitend durchgeführt wird.

- **Lärmindernde Fahrbahnbeläge**

Die Verfügbarkeit von Fahrbahnbelägen mit stark verminderten Schallemissionen für den Einsatz im innerstädtischen Bereich hätte vor dem Hintergrund der Lärmbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz einen enormen Einsatzbereich, da zahlreiche Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes in den höchsten Lärmbelastungsstufen liegen. Voraussetzungen sind jedoch eine angemessene Haltbarkeit sowie ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Zur Klärung dieser Randbedingungen wurde der innerstädtische Einsatz (Geschwindigkeitsbereich bis 50 km/h) von lärmindernden Fahrbahnbelägen in der Landeshauptstadt Hannover in einem Versuchsprogramm im Jahr 2009 untersucht. Dabei wurden unterschiedliche Fahrbahnbeläge (vgl. Anlage 2, S. 29) in Bezug auf die Lärmemissionen miteinander verglichen. Im Rahmen des begleitenden Messprogramms wurden Erkenntnisse darüber gewonnen, welche Asphaltmischung für den Einsatz in lärmempfindlichen Bereichen besonders geeignet ist.

Die begleitenden Lärmmessungen haben gezeigt, dass gegenüber dem vorherigen Straßenbelag eine Pegelminderung von bis zu 3,3 dB(A) beim DSH - V - Belag und bis zu 3,1 dB(A) beim modifizierten Splittmastixasphalt möglich ist.

Die positiven Ergebnisse aus dieser Versuchsphase sollen zukünftig bei anstehenden Fahrbahnsanierungen der Landeshauptstadt Hannover berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollen für andere Baulastträger im städtischen Raum (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr) die Vor- und Nachteile besonders lärmarmer Beläge dargestellt werden, um deren Einsatz zukünftig verbindlich vorzusehen.

Bei allen Maßnahmen zur Erhöhung der Befahrungsqualität ist jedoch auch zu bedenken, dass diese zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten führen können. Daher können parallel zur Fahrbahnsanierung, gestalterische (angemessener Fahrbahnquerschnitt) oder organisatorische (Geschwindigkeitsüberwachung) Maßnahmen sinnvoll sein, damit die fahrbahnseitigen Lärminderungseffekte nicht durch höhere Fahrgeschwindigkeiten aufgehoben werden.

● **Lärmindernde Straßenraumgestaltung**

Die Gestaltung von Straßenräumen (z. B. Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, Geschwindigkeitsniveau, Homogenität des Verkehrsflusses) hat Auswirkungen auf den Lärmpegel und auf das subjektive Lärmempfinden (Aufenthaltsqualität, „Wohlfühlfaktor“). Bei zahlreichen Straßengestaltungen in der Landeshauptstadt Hannover wurden diese Erkenntnisse bereits genutzt.

In den nächsten Jahren sollen in Hannover einige Straßenräume umgebaut werden. Um die Wirkungsweise eines lärmvermeidenden Straßenumbaus darzulegen, wird die Durchführung einer Planung empfohlen, die alle Elemente des Straßenraumentwurfs einer besonderen Überprüfung hinsichtlich der Lärmvermeidung unterzieht und in einer Abwägung darstellt.

Die unterschiedlichen Straßenräume müssen zunächst mit ihren heutigen Gestaltungsmerkmalen und Nutzungsanforderungen (Verkehrsablauf, Aufenthalt, Fuß- und Radverkehr, ruhender Verkehr usw.) erfasst werden und typische Handlungsmöglichkeiten mit ihren jeweiligen Lärminderungspotenzialen, notwendigen Rahmenbedingungen, Synergieeffekten usw. dargestellt werden.

Im Ergebnis liegt schließlich ein Maßnahmenkatalog für die Straßenraumgestaltung vor, der im Wesentlichen die folgenden Aspekte beinhaltet: Vermeidung hoher Fahrgeschwindigkeiten, Verstetigung der Verkehre, Optimierung der nicht motorisierten Verkehrsmittel und des Umweltverbundes und Wechselbeziehungen zwischen Maßnahmen auf privatem Grund und im Straßenraum.

Wesentlicher Vorteil einer derartigen Vorgehensweise ist, dass das Wissen von Lärminderungsmaßnahmen als aktiver Beitrag zur Straßenraumgestaltung transportiert wird, um Berücksichtigung in weiteren Planungsprozessen zu finden.

● **Lärmschutzanforderungen an Baulastträger**

Die Landeshauptstadt Hannover als zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung kann Maßnahmen zur Lärminderung nur auf städtischen Straßen anordnen und umsetzen. Eine Reihe von Lärmkonflikten entsteht jedoch durch Verkehrswege (Straße und Schiene) anderer Baulastträger. Der Landeshauptstadt Hannover bleibt für diese Verkehrswege einzig die Möglichkeit, auf die anderen Baulastträger einzuwirken, um diese für die Lärmproblematik zu sensibilisieren, die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung anzustoßen oder ggf. vorhandene Prioritäten im Sinne der Landeshauptstadt zu beeinflussen.

Bundesstraßen und Bundesautobahnen

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Hannover, ist als Baulastträger zuständig sowohl für den Betrieb der Bundesautobahnen (A 2 und A 7) als auch des Schnellweges (B 3, B 6 und B 65) in

Hannover (Ausnahmen: Friedrich-Ebert-Straße, Göttinger Straße, B 441).

Im lärmbelasteten Abschnitt der A 2 zwischen „Schwarze Heide“ und „Isernhagen-Süd“ sollte jedoch eine Reduzierung der nächtlichen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h bzw. maximal 120 km/h geprüft werden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung nachts mindert den Lärm durch das Herbeiführen einer konstanteren Fahrweise, die gleichzeitig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Für Abschnitte des Südschnellwegs in Döhren und Teile des Westschnellwegs in Linden wurden von der NLStBV Planungsaufträge zur Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen erteilt, die in den kommenden Jahren schrittweise abgearbeitet werden. Über die Art und Weise der zu treffenden Lärmschutzmaßnahmen kann zu diesem Zeitpunkt jedoch noch keine Aussage getroffen werden.

Darüber hinaus sollte in den genannten Abschnitten und in weiteren anwohnernahen Bereichen mit hohen nächtlichen Lärmpegeln die Anwendung lärmindernder Fahrbahnbeläge im Zuge der Sanierung auf dem Schnellwegenetz durchgesetzt werden.

Stadtbahnen und Busse (ÖPNV)

Aufgabenträger des ÖPNV in der Stadt Hannover ist die Region Hannover. Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und die RegioBus Hannover GmbH sind im Auftrag der Region die Betreiber des ÖPNV.

Baulastträger für das Stadtbahnstreckennetz ist die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (Infra). Der Aus- und Umbau des Streckennetzes wird in Abhängigkeit von den Randbedingungen prinzipiell mit verschiedenen Techniken realisiert. Im Zuge von Sanierungs-, Neu- und Umbaumaßnahmen sollte im Sinne der Lärmreduzierungsplanung der jeweils lärmoptimale Gleisbau vorgenommen werden. Dazu ist mindestens die „Feste Fahrbahn mit tief liegendem Rasen“ (vgl. Nahverkehrsplan 2008, S. 228) einzubauen. Es wird jedoch ergänzend vorgeschlagen, den Einbau einer festen Fahrbahn mit hoch liegendem Rasen in lärmbelasteten Bereichen zu wählen. Eine Prüfung für das übergangsweise Einbringen von Dämmmatten in die Gleismitte für bestimmte Bereiche mit offenem Gleiskörper kann kurzfristig zur Lärmreduzierung beitragen. Eine Dokumentation der örtlich unterschiedlichen Lärmemissionen von Gleistrassen sollte durchgeführt werden, um im Zuge von Sanierung, Neu- und Umbaumaßnahmen den jeweils lärmoptimalen Gleisbau vornehmen zu können.

Zudem sollte die zukünftige Fahrzeugbeschaffung bei den Stadtbahnen hinsichtlich der Lärm Aspekte optimal sein. Diesem Aspekt wird durch ein Lärmmanagement bei der Neuanschaffung von Stadtbahnen bereits teilweise Rechnung getragen.

Die Betreiber des Busverkehrs ÜSTRA und Regio-Bus sollten im Rahmen des Fahrzeugbeschaffungsprogramms der Lärmvermeidung der Busse einen höheren Stellenwert beimessen und dieses als Ziel bei der Fortschreibung in den Nahverkehrsplan aufnehmen. Hybridbusse, wie derzeit teilweise bei der ÜSTRA eingesetzt, oder Busse mit gekapselten Motoren sind beispielsweise erheblich leiser als die neuen Modelle mit EEV Standard. Zusätzlich sollten aber auch die regelmäßigen Wartungen im Hinblick auf Geräuschminimierung genutzt werden.

Schienenwege des Bundes

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurden in Hannover Sanierungsabschnitte an der Güterumgehungsbahn, Mainzer Straße, Salzburger Straße, Brehmstraße durch den Bau von Lärmschutzwänden und die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) lärmsaniert. In Abschnitten in Döhren und Misburg wurden nur passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Zurzeit läuft die Bearbeitung des Lärmsanierungsabschnittes Hannover-Zentrum Ost zwischen

Braunschweiger Platz und Schiffgraben sowie Hannover-Hainholz zwischen Hauptgüterbahnhof und Rangierbahnhof Hainholz an. Für die Sanierung der Beekebrücke im Stadtteil Ricklingen läuft zurzeit ein Planfeststellungsverfahren, so dass auch diese Lärmquelle perspektivisch optimiert wird. Weitere Brücken im Hannoverschen Schienennetz stehen zur Sanierung an.

Darüber hinaus sollte die DB AG in den weiteren bisher nicht geschützten Bereichen mit einer Belastung von > 60 dB(A) nachts vorhandene Lärmschutzmaßnahmen einer kritischen Prüfung unterziehen und verstärkten Lärmschutz vornehmen. Die Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamt basiert auf den Verkehrszahlen des Bestandes. Die Prognosen zur Verkehrsentwicklung im Schienenverkehr, die trotz Wirtschaftskrise einen starken Anstieg im nächtlichen Güterverkehr in den nächsten 10 bis 15 Jahren erwarten lassen, sind noch nicht einbezogen. Daraus folgt, dass die vorliegende Kartierung des Eisenbahnbundesamtes in naher Zukunft an die Verkehrsprognosen angepasst werden muss und darauf aufbauend entsprechende Maßnahmen festzulegen wären. Auch an bereits lärmsanierten Abschnitten könnten sich durch die Verkehrszuwächse weitere Ansprüche an eine Lärmsanierung ergeben.

Die Landeshauptstadt Hannover wird auf Basis der Kartierungsergebnisse zu dem o. g. Themenkomplex auf die DB AG zugehen und eine intensive Auseinandersetzung mit der Problematik einfordern.

Ruhige Gebiete

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sollen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sog. "Ruhige Gebiete" ausgewiesen werden. Bezüglich deren Definition wird lediglich darauf hingewiesen, dass ein ruhiges Gebiet einen festgesetzten Grenzwert, der von der Behörde (in diesem Fall der Landeshauptstadt Hannover) definiert wird, nicht überschreitet.

Im Mustererlass Niedersachsen wird zu „Ruhigen Gebieten“ folgende Aussage getroffen: „Schutz ruhiger Gebiete – Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre ... In weiteren Planungen, insbesondere der Bauleitplanung, werden diese Festlegungen einbezogen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Bei einer Nichtberücksichtigung ist dieses entsprechend zu begründen. ... Einheitliche Kriterien zur Festlegung von ruhigen Gebieten gibt es bislang nicht.“

Da zurzeit noch keine klare Vorgabe für die Definition von ruhigen Gebieten besteht, behält sich die Landeshauptstadt Hannover vor, erst in einer weiteren Stufe des Lärmaktionsplans geeignete ruhige Gebiete auszuweisen.

Wirkungen

Die Abschätzung zur Reduzierung der Betroffenenzahlen an Straßen der Belastungsstufen 1 und 2 erfolgt unter der Annahme, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes umgesetzt werden. Demzufolge könnte die Lärmbelastung für etwa ein Drittel der hier Betroffenen (1.400 von etwa 4.000) auf unter 60 dB(A) in der Nacht verringert werden.

61.15
Hannover / 11.10.2010