

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In die Stadtbezirksräte 01 - 13
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 1732/2009
Anzahl der Anlagen 1
Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) für die Landeshauptstadt Hannover

Antrag,

- 1) dem Entwurf des Lärmaktionsplanes (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

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:

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. 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.

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 Vorgehensweise im Zuge von Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB empfiehlt die Verwaltung, den Entwurf des Lärmaktionsplanes nach Beschluss durch den Verwaltungsausschuss für die Zeit 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 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 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 Rahmen des vorliegenden Entwurfs des Lärmaktionsplanes 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 **Schienerverkehr (DB AG)**, die durch das Eisenbahnbundesamt erstellt werden, sind für die Landeshauptstadt Hannover noch unvollständig. Die zur detaillierten Auswertung erforderlichen Ergebnisdaten wurden bislang nicht geliefert.

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, 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 (Geschwindigkeitsreduzierung, 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 (Koordinierung) 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 Einsatz von ausgewählten Lärminderungsmaßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung geprüft. Diese Schwerpunktmaßnahmen (4-Punkte-Programm) beziehen sich auf die am stärksten betroffenen Bereiche der ausgewiesenen Belastungsstufen. (vgl. Anlage, Seite 27 ff.)

● **Geschwindigkeitskonzept Hauptverkehrsstraßennetz**

Eine der wenigen Maßnahmen mit relativ großer Wirkung bei gleichzeitig geringem Umsetzungsaufwand sind Geschwindigkeitsreduzierungen. Geringere Fahrgeschwindigkeiten bedeuten weniger Lärm und weniger Abgase. Nicht umsonst ist die Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen auch als Maßnahme im Luftreinhalte/Aktionsplan enthalten. Das vorliegende

Geschwindigkeitskonzept hat das Ziel, insbesondere nachts eine Verminderung der Geschwindigkeiten zum Schutze der Nachtruhe zu erzielen.

Zur Verbesserung der Lärmsituation sollen zunächst die Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Straßenabschnitten der 1. und 2. Belastungsstufe überprüft werden.

Die Umsetzungsphase des Geschwindigkeitskonzeptes soll durch eine begleitende Öffentlichkeitsinformation, den Einsatz der bei der Stadt vorhandenen Geschwindigkeitsanzeiger sowie eine turnusmäßige Radarüberwachung unterstützt werden.

● **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 soll der innerstädtische Einsatz (Geschwindigkeitsbereich bis 50 km/h) von lärmindernden Fahrbahnbelägen in der Landeshauptstadt Hannover mit einem Versuchsprogramm auf der Hermann-Bahlsen-Allee im Jahr 2009 begleitet werden. Dabei werden unterschiedliche Fahrbahnbeläge (vgl. Anlage, S. 28 f.) in Bezug auf Lärmemissionen, Haltbarkeit und Unterhaltskosten miteinander verglichen. Im Rahmen des begleitenden Messprogramms sollen Erkenntnisse darüber gewonnen werden, welche Asphaltmischung für den Einsatz in lärmempfindlichen Bereichen besonders geeignet sind.

Sollte sich die positive Wirkung auf die Lärmentwicklung der getesteten Fahrbahnoberflächen nachweisen lassen, sollen in Zukunft Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes im Zuge von Erneuerungsmaßnahmen mit lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen ausgestattet werden.

● **Lärmindernde Straßenraumgestaltung**

Die Wirkungsweise von baulichen Maßnahmen im Straßenraum zur Reduzierung der Lärmemissionen ist hinreichend nachgewiesen. Bei zahlreichen Straßengestaltungen in der Landeshauptstadt Hannover wurden diese Erkenntnisse genutzt. Eine lärmvermeidende Planung kann zu einer Lärmreduzierung von bis zu ca. 3 dB(A) im Mittelungspegel führen. Die Auswirkungen auf den besonders nachts störenden Spitzenpegel liegen sogar noch deutlich darüber.

In den nächsten Jahren sollen in Hannover gemäß Haushaltsplanung einige Straßenräume umgebaut werden. Um die Wirkungsweise eines aktiv lärmvermeidenden Straßenumbaus darzulegen, soll die Planung für ausgewählte Straßenabschnitte so durchgeführt werden, dass alle Elemente des Straßenraumentwurfs einer besonderen Überprüfung hinsichtlich der Lärmvermeidung unterzogen werden. Im Wesentlichen geht es dabei um die Vermeidung hoher Fahrgeschwindigkeiten, die Verstärkung der Verkehre, die Optimierung der nicht-motorisierten Verkehrsmittel und des Umweltverbundes.

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 Schnellwegerings (B 3, B 6 und B 65) in Hannover (Ausnahmen: Friedrich-Ebert-Straße, Göttinger Straße, B 441).

Im Rahmen der Abstimmungen mit der NLStBV sollte der abschnittsweise Bau von Lärmschutzwänden entlang des Westschnellwegs und des Südschnellwegs geprüft werden. Im lärmbelasteten Abschnitt der A 2 zwischen „Schwarze Heide“ und „Isernhagen-Süd“ empfiehlt sich eine Reduzierung der nächtlichen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h bzw. maximal 120 km/h. Aus Gründen der Verkehrssicherheit auf diesem BAB-Abschnitt wird dies von der Polizei ohnehin gefordert.

Darüber hinaus sollte in weiteren Bereichen mit Lärmpegeln von mehr als 60 dB(A) nachts die Anwendung lärmindernder Fahrbahnbeläge im Zuge von anstehenden Fahrbahnsanierungen 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.

Der Ausbau des Stadtbahnstreckennetzes der ÜSTRA wurde in den letzten Jahren mit verschiedenen Techniken realisiert. Im Zuge von Sanierungs-, Neu- und Umbaumaßnahmen sollte im Sinne der Lärmaktionsplanung der jeweils lärmoptimale Gleisbau vorgenommen werden. Dazu ist mindestens die „Feste Fahrbahn mit tiefliegendem Rasen“ einzubauen. Es wird jedoch ergänzend vorgeschlagen, den Einbau einer festen Fahrbahn mit hoch liegendem Rasen in lärmbelasteten Bereichen wie z.B. Podbielskistraße, Ritter-Brüning-Straße zu wählen. Eine Prüfung für das übergangsweise Einbringen von Dämmmatten in die Gleismitte für bestimmte Bereiche mit offenem Gleiskörper kann kurzfristig zur Lärminderung beitragen. Die zukünftige Fahrzeugbeschaffung bei den Stadtbahnen sollte hinsichtlich der Lärm Aspekte optimal sein.

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 der derzeit bei der ÜSTRA testweise verkehrende Bus, 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

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist Hauptträger des Schienenverkehrs in Deutschland und damit auch für den Lärmschutz an Schienenwegen zuständig.

Die DB AG setzt das Lärmsanierungsprogramm des Bundes (zurzeit 100 Millionen Euro pro Jahr) um und saniert lärmbelastete Streckenabschnitte mit Schallschutzwänden und Schallschutzfenstern. Entlang der Hauptstrecken und in weiten Bereichen des hannoverschen Güterumgehungsbahnringes wurden in den vergangenen Jahren Lärmsanierungsmaßnahmen vorgenommen.

Zurzeit läuft die Bearbeitung des Lärmsanierungsabschnittes zwischen Braunschweiger Platz und Schiffgraben sowie zwischen Hauptgüterbahnhof und Rangierbahnhof Hainholz an. Darüber hinaus sollte die DB AG in den weiteren bisher nicht geschützten Bereichen mit einer Belastung von > 60 dB(A) nachts vorhandene Lärmschutzmaßnahmen überprüfen und verstärkten Lärmschutz vornehmen. Welche Abschnitte betroffen sind, kann detailliert erst nach Übergabe aller notwendigen Daten vom Eisenbahnbundesamt ermittelt werden.

Es besteht also noch erheblicher Nachholbedarf, vor allem mit Blick auf die Prognosen zur Verkehrsentwicklung, die trotz der Wirtschaftskrise einen starken Anstieg im nächtlichen Güterverkehr in den nächsten 10 bis 15 Jahren erwarten lassen.

Ebenso sind Lösungsmöglichkeiten zu prüfen, die eine städtebauliche Einbindung von Lärmschutzmaßnahmen in die Überplanung der Eisenbahnbrücken vorsieht wie auch Optimierungen an den Fahrwegen, soweit in diesem Rahmen Modernisierungsmaßnahmen vorgenommen werden.

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 nicht alle Lärmkarten vollständig vorliegen (z.B. Schienenverkehr) und eine klare Vorgabe für die Definition noch nicht 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 4.200) auf unter 60 dB(A) in der Nacht verringert werden.

61.15
Hannover / 19.08.2009