

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/4726-01	Termin 06.06.2019	Umweltausschuss		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
06.06.2019	Umweltausschuss	K			

Berichtsgegenstand

Ergebnisse der Lärmkartierung 3. Runde nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Sachdarstellung

Die Stadt Oberhausen ist verpflichtet, die Lärmbelastung im Stadtgebiet zu kartieren und im Anschluss daran für die Bereiche, in denen Lärmprobleme bestehen, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Die Rechtsgrundlage dafür ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) sowie das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Die ersten beiden Lärmaktionspläne Oberhausen wurden im Mai 2010 und im März 2017 vom Rat der Stadt beschlossen. Die Lärmkartierung und der Lärmaktionsplan sind alle fünf Jahre zu aktualisieren.

Im Folgenden wird über die Grundlagen und die Ergebnisse der Lärmkartierung berichtet.

1. Rechtliche Verpflichtung zur Erstellung von Lärmkarten

Im Jahr 2002 trat die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ in Kraft. Die Umgebungslärmrichtlinie wurde durch eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in nationales Recht umgesetzt. Ziel ist der Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm. Unter Umgebungslärm werden belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien verstanden, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Dazu zählt der Lärm durch Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, sonstigen Schienenverkehr (z. B. Straßenbahnen), Flugverkehr und von bestimmten Industrieanlagen, die als

Bereichsleiter Bereich 2-2 Umweltschutz	Dezernat 5 Umwelt, Gesundheit ökologische Stadtentwicklung und -planung	Kämmerer	Oberbürgermeister
Werntgen-Orman 08.05.2019	Lauxen 08.05.2019	Datum	Datum
* Vorlage zur: Kenntnisnahme (K)		* Ergebnis : Kenntnisnahme (K)	
		Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []	

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/4726-01	Termin 06.06.2019	Umweltausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	------------------------

sog. IED-Anlagen unter die Regelungen der „Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung)“ fallen.

Der Umgebungslärm wird anhand von Lärmkarten nach einheitlichen Bewertungsmethoden erfasst. Sie bilden die Grundlage für die Lärmaktionspläne, in denen die Gemeinden geeignete Regelungen für Lärmprobleme und Lärmauswirkungen treffen müssen.

Die Lärmkartierung musste erstmalig zum 30. Juni 2007 ausgearbeitet werden und ist danach alle fünf Jahre fortzuschreiben oder zu aktualisieren.

Die Gemeinden sind zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten für die Straßenverkehrswege, die sonstigen Schienenstrecken, für den Flugverkehr und für die IED-Anlagen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes.

2. Ergebnisse zur 3. Runde der Lärmkartierung in Oberhausen

Der Termin zur Ausarbeitung der Lärmkarten zur 3. Runde war der 30. Juni 2017. Der Termin konnte nicht eingehalten werden, da die beiden Aufgabenbereiche der Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung bei der Stadtverwaltung bis zum 1. April 2019 durch eine Person bearbeitet wurden. Seit dem „Dieselskandal“ und den darauf folgenden „Dieselgipfeln“ im Jahr 2017 musste die gesamte Arbeitskapazität im Bereich der Luftreinhalteplanung für die Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen, die Beantragung von Fördermitteln und den Masterplan „Saubere Luft für Oberhausen“ eingesetzt werden, um eventuelle Dieselfahrverbote auf dem Stadtgebiet von Oberhausen zu verhindern.

Nach der Fertigstellung des Masterplans „Saubere Luft für Oberhausen“ und dem Beschluss durch den Rat der Stadt im Dezember 2018 konnte die Lärmkartierung zum Ende März 2019 abgeschlossen werden. Neben der grafischen Darstellung der Isophonenflächen (Flächen gleicher Schallpegel) in den Karten, wurde die gesetzlich vorgeschriebene Auswertung vorgenommen. Aus dieser wird deutlich, wie viele Menschen in Oberhausen bestimmten Lärmpegeln ausgesetzt sind. Unterschieden wird nach den Lärmquellen Straßenverkehr, sonstiger Schienenverkehr (Straßenbahn) und Industrie sowie jeweils nach dem 24-Stunden-Wert (L_{DEN}) und dem Nacht-Wert (L_{Night}). In der Anlage sind die Ergebnisse zusammengefasst.

Insgesamt wurden ca. 250 Kilometer Straßenverkehrswege, ca. 10 Kilometer sonstige Schienenwege (Straßenbahnlinie 112) und 25 IED-Anlagen durch die Stadt Oberhausen kartiert. Der Lärm durch Flugverkehr ist nach den Vorgaben der EU-Richtlinie für die Lärmkartierung in Oberhausen nicht relevant. Durch das Eisenbahn-Bundesamt wurden zusätzlich insgesamt ca. 40 Kilometer Schienenwege des Bundes kartiert.

Im Vergleich zur letzten Lärmkartierung aus dem Jahr 2014 hat sich die Situation für den Bereich des Straßenverkehrslärms deutlich verbessert. In allen Pegelbereichen konnte die Anzahl an betroffenen Einwohnern reduziert werden. Gründe dafür sind u. a. die durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesautobahnen (Deckschichten, Lärmschutzwände) und an den kommunalen Straßen (Deckschichten, Geschwindigkeitsreduzierungen). Für den Bereich der Straßenbahnlinie 112 (sonstige Schienenstrecken) kam es durch eine Steigerung der Fahrleistung zu einer leichten Erhöhung der Lärmbelastung. Es handelt sich für den Bereich der sonstigen Schienenstrecken weiterhin um eine sehr geringe Betroffenheit. Auch für den Bereich der IED-Anlagen ist im Vergleich zu 2014 eine Erhöhung der Lärmbelastung zu erkennen. Das liegt daran, dass aufgrund einer Änderung der „Richtlinie über Industrieemissionen“ in dieser Runde der Lärmkartierung in Oberhausen insgesamt 25 Industrieanlagen kartiert werden mussten. Bei der letzten Kartierung

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/4726-01	Termin 06.06.2019	Umweltausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	------------------------

waren es nur zwei Anlagen. Die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung werden in dem Bereich der Industrieanlagen weiterhin nicht überschritten.

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht für die Lärmkartierung eine Berichtsverpflichtung vor. Die Ergebnisse wurden über das LANUV an das Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW (MULNV), und von dort weiter an den Bund und die EU gemeldet. Wie auch schon zu den ersten beiden Stufen der Lärmkartierung wurden die Daten über das Umgebungslärmportal des MULNV veröffentlicht und der Bevölkerung zugänglich gemacht. Eine Bürgerbeteiligung ist laut der Richtlinie nur für die Erstellung der Lärmaktionspläne vorgesehen. Die Karten wurden am 21. März 2019 an das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV) gemeldet und sind seit dem 2. April 2019 im Internet für alle Bürgerinnen und Bürger einsehbar (<https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>).

3. Nächste Schritte und Ausblick

Auf der Grundlage der ausgearbeiteten Lärmkarten kann die Verwaltung nun mit der Überarbeitung des aktuellen Lärmaktionsplans der 2. Stufe, der vom Rat der Stadt im März 2017 beschlossen wurde, beginnen. Gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind in einem Lärmaktionsplan u. a. Maßnahmen zur Minderung des Lärms zur Umsetzung für die nächsten fünf Jahre durch die zuständige Behörde zu benennen. Der aktuelle Lärmaktionsplan ist jetzt ca. zwei Jahre in Kraft, sodass noch nicht alle Maßnahmen für den Zeitraum von fünf Jahren umgesetzt sind. Auch die Maßnahmen der langfristigen Strategie und die Grundlagen zur Festlegung von „Ruhigen Gebieten“ ändern sich durch die neue Lärmkartierung nicht.

Im Rahmen der Überarbeitung des Lärmaktionsplans erfolgt eine Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange.

Die nächste Runde der Lärmkartierung ist für das Jahr 2022 vorgesehen. Zu dieser Runde der Kartierung ändern sich die vorgeschriebenen Berechnungsmethoden. Bis zur Lärmkartierung 2017 mussten die bis dahin gültigen Methoden

- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS),
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch),
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF),
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI),
- Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)

angewendet werden.

Ab der Lärmkartierung 2022 ist ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU) vorgeschrieben, das damit erstmals bei der vierten Lärmkartierung zur Anwendung kommt. Ab diesem Zeitpunkt kommen die Methoden

- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB),
- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF)
- Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)

zur Anwendung.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/4726-01	Termin 06.06.2019	Umweltausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	------------------------

Somit wird für Oberhausen zum Jahr 2023 auf der Grundlage der neuen Berechnungsmethoden ein neuer Lärmaktionsplan erstellt. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen alle Maßnahmen des aktuellen Lärmaktionsplans umgesetzt worden sein, sodass dann eine Fortschreibung des Aktionsplans sinnvoll scheint.

Kurzfassung

Die Lärmkartierung 3. Runde nach EU-Umgebungslärmrichtlinie, die bis zum 30. Juni 2017 hätte fertig gestellt werden müssen, wurde für Oberhausen im März 2019 abgeschlossen. Der Bericht erläutert die Gründe für den Zeitverzug, erklärt die Inhalte der Kartierung und enthält in der Anlage Angaben zur Anzahl der von Lärm Betroffenen. Die Ergebnisse sind auf der Internetseite des Ministeriums (<https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>) veröffentlicht. Im Anschluss an die Lärmkartierung erfolgt in einem nächsten Schritt eine Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplans aus dem Jahr 2017.

Anlage

Betroffenenzahlen 3. Runde Lärmkartierung Oberhausen

Betroffenenzahlen 3. Runde Lärmkartierung Oberhausen

1. Straßenverkehrslärm:

Geschätzte Gesamtzahl der Einwohner,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	30.200	20.800	11.000	1.000	0

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	26.800	11.500	1.000	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	29,2	11,0	2,1

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	24.300	5.700	0
N Schulgebäude	111	3	0
N Krankenhausgebäude	16	4	0

2. Sonstiger Schienenverkehrslärm (Straßenbahn):

Geschätzte Gesamtzahl der Einwohner,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	300	700	0	0	0

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	400	400	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	0,6	0,2	0

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	500	0	0
N Schulgebäude	3	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

3. Anlagen nach Industrieemissions-Richtlinie (IED-Anlagen):

Geschätzte Gesamtzahl der Einwohner,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	300	0	0	0	0

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	100	0	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	1,6	0,3	0,4

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	100	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

L_{den} ist der über 24-Stunden gemittelte Schalldruckpegel mit einer speziellen Gewichtung von +5dB(A) für die vierstündige Abendzeit (18 bis 22 Uhr) und von +10 dB(A) für die achtstündige Nachtzeit (22 bis 6 Uhr).

L_{night} ist der über den Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) gemittelte Schalldruckpegel mit einer speziellen Gewichtung von +10 dB(A).