

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/0952-01	Termin 18.06.2015	Umweltausschuss		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
18.06.2015	Umweltausschuss	K			

Berichtsgegenstand

Lärmaktionsplan Oberhausen Stufe 2 - Sachstandsbericht

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).

Nach dem Abschluss der Lärmkartierung (siehe Vorlage M/16/0119-01) wurde von der Stadtverwaltung Ende Januar 2015 ein Fachbüro mit der Erstellung des Lärmaktionsplans Oberhausen Stufe 2 beauftragt. Bei den Auslösewerten für eine Lärmaktionsplanung orientiert sich die Stadt Oberhausen, wie schon in der ersten Stufe, an den Erkenntnissen aus der Lärmwirkungsforschung. Nach diesen Erkenntnissen ist es statistisch nachweisbar, dass bei einer Dauerbelastung mit Mittelungspegeln ≥ 65 dB(A) tags und ≥ 55 dB(A) nachts das Risiko von Herz- und Kreislauferkrankungen zunimmt.

Die wesentlichen Inhalte des Lärmaktionsplans sind:

- eine Beschreibung und Bewertung der Lärmsituation (Auswertung der Lärmkartierungen, Gesamtlärmbetrachtung, Entwicklung „Ruhiger Gebiete“),
- die Maßnahmenplanung,
- ein integriertes Gesamtkonzept (zeitliche Umsetzung der Maßnahmen, Wirkungsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse) und
- die Öffentlichkeitsbeteiligung.

Bereichsleiter Bereich 2-2 Bereich Umweltschutz	Dezernat 4 Umwelt, Gesundheit, ökologische Stadtentwicklung und -planung	Kämmerer	Oberbürgermeister
Werntgen-Orman 02.06.2015	Lauxen 02.06.2015	Datum	Datum
* Vorlage zur: * Ergebnis : Beteiligung:			
Kenntnisnahme (K)		Personalrat []	
		Gleichstellungsstelle []	

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/0952-01	Termin 18.06.2015	Umweltausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	------------------------

26

27 Auswertung der Lärmkartierung

28

29 Da die Stadt Oberhausen in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung zu den
30 Ballungsraumgemeinden nach Definition der EU-Richtlinie zählt, wurde ein deutlich größeres
31 Straßen- und Schienennetz kartiert als zur ersten Stufe. Die Kartierung der Schienenwege des
32 Bundes wurde vom Eisenbahnbundesamt (EBA) durchgeführt. Alle weiteren Kartierungen erfolgten
33 durch den Bereich Umweltschutz der Stadt Oberhausen. Da das EBA zur Ermittlung der Betroffenen
34 die Einwohnerdaten aus der ersten Stufe der Lärmkartierung aus dem Jahr 2007 verwendet hat,
35 werden die Karten mit den aktuellen Einwohnerdaten zurzeit durch den Bereich Umweltschutz
36 nachberechnet. Ein Vergleich der Anteile der einzelnen Lärmquellen an der Lärmbelastung der
37 Bewohner in Oberhausen und die Darstellung einer Gesamtlärmsituation sind nur auf diesem Weg
38 möglich. Das Fachbüro hat in einem ersten Schritt die strategischen Lärmkarten (Straßenverkehr,
39 Schienenverkehr, Straßenbahn und IVU-Anlagen) ausgewertet. Unter Berücksichtigung der
40 vorläufigen Betroffenenzahlen zum Schienenverkehr kommt das Fachbüro zu dem Schluss, dass in
41 Oberhausen der Straßenverkehr der maßgebliche Emittent ist. Der Schienenverkehr stellt eine
42 weitere dominierende Lärmquelle dar, der insbesondere in den Nachtstunden hohe
43 Lärmbetroffenheiten auslöst.

44

45 Auf Grundlage der ermittelten Fassadenpegel an bewohnten Gebäuden (Lärmkartierung) wurden in
46 einem nächsten Schritt sogenannte Belastungsachsen für den Straßenverkehr und die Straßenbahn
47 gebildet (s. Anhang 1). Dies sind Bereiche mit einer hohen Konzentration von Belastungswerten über
48 den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung. Für den Straßenverkehr wurden als Belastungsachsen
49 die Autobahnen, das klassifizierte Straßennetz (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) und auch nicht
50 klassifizierte Straßen ermittelt. Bei der Straßenbahn handelt es sich um den Abschnitt Mülheimer
51 Straße über die Danziger Straße bis zum Hauptbahnhof. Für die Schienenwege des Bundes werden
52 die Belastungsachsen erst auf Grundlage der Nachkartierung ermittelt.

53

54 Über die Höhe einer sogenannten Lärmkennziffer erfolgt eine Priorisierung von Abschnitten innerhalb
55 der Belastungsachsen. Um unterschiedliche Längen der Belastungsachsen auszugleichen, werden
56 die Achsen in Abschnitte von 100 Metern unterteilt. Für diese Abschnitte wird jeweils die
57 Lärmkennziffer ermittelt. Die Lärmkennziffer ist vereinfacht ausgedrückt das Produkt aus der Anzahl
58 der Menschen, die Lärmbelastungen über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung ($L_{DEN} = 65$
59 dB(A) bzw. $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$) ausgesetzt sind und dem Maß der Überschreitung dieses Wertes.
60 Zusätzlich werden als weitere Faktoren der Anteil an Gebäuden mit einem maximalen Fassadenpegel
61 $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ und die Betroffenheit von lärmsensiblen Einrichtungen
62 (Schulen, Krankenhäuser) berücksichtigt. Nach derzeitigem Datenstand (2009) kann die zusätzliche
63 Belastung durch Luftschadstoffe nicht in die Prioritätenbildung mit einbezogen werden. Sollten bis
64 zum Abschluss der Nachkartierung des Schienenverkehrs aktuelle Daten zur Verfügung stehen,
65 können diese bei der Festlegung einer endgültigen Abschnittsliste berücksichtigt werden.

66

67

68 Weiteres Vorgehen

69

70 Zur Maßnahmenplanung zum Lärmaktionsplan Stufe 2 wurden durch das Fachbüro bereits
71 Auswertungen des Umsetzungsstands des ersten Lärmaktionsplans durchgeführt. Im Rahmen der
72 Maßnahmenaufstellung zum ersten Lärmaktionsplan wurde ein Anteil der Maßnahmen als
73 Prüfaufträge formuliert. Das Ergebnis der Prüfaufträge fließt nun in die Maßnahmengestaltung des
74 zweiten Lärmaktionsplans ein. Die positiv geprüften Maßnahmen werden in den Maßnahmenkatalog
75 aufgenommen.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/0952-01	Termin 18.06.2015	Umweltausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	------------------------

77 Dazu gehören u.a. die Anordnung von Lkw-Fahrverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen oder
78 die Deckschichterneuerung mit lärmoptimiertem Asphalt. Ebenso wurden bereits bestehende weitere
79 Planungen bei der Stadt Oberhausen (z.B. Nahverkehrsplan, Energie- und Klimaschutzkonzept,
80 Stadtentwicklung, straßenbauliche Planungen) im Hinblick auf die Maßnahmenplanung analysiert.

81
82 Eine detaillierte Maßnahmenplanung für die einzelnen Straßenabschnitte, wie auch schon beim
83 ersten Lärmaktionsplan, kann erst nach der endgültigen Festlegung der Maßnahmenbereiche
84 erfolgen. Dazu ist zunächst die Nachberechnung des Schienenlärms durchzuführen, um die Bildung
85 der endgültigen Maßnahmenbereiche und die Priorisierung abzuschließen.

86
87 Der vorläufige Zeitplan sieht die Vorlage eines ersten Entwurfs des Lärmaktionsplans durch das
88 Fachbüro für September 2015 vor. Nach einer verwaltungsinternen Abstimmung werden die im
89 Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen dem Umweltausschuss vorgestellt. Eine Beteiligung der
90 Träger öffentlicher Belange und die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der
91 Öffentlichkeitsbeteiligung sind im Anschluss für Herbst/Winter vorgesehen.

92
93 Die Fertigstellung des Lärmaktionsplans Oberhausen Stufe 2 ist für die Mitte des Jahres 2016
94 geplant. Wie beim ersten Lärmaktionsplan muss auch der zweite Lärmaktionsplan dann, nach
95 Vorberatung im Umwelt- und Planungsausschuss, durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossen
96 werden.

97
98
99

100 **Anlage**

101
102 Belastungsachsen