

Herrn Oberbürgermeister Dr. Ecker
Herrn Frey
Herrn Speth
Herrn Herrling
Schriftführer

Dem Bau- und Umweltausschuss vorgelegt

Betr.: Lärmaktionsplanung Lindau

SACHVERHALT

1. **AUSGANGSSITUATION**

1.1 **Rechtlicher Hintergrund**

Gemäß der EG-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) muss die Belastung der Bevölkerung durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehrslärm sowie in Ballungsräumen durch Industrielärm durch Lärmkarten erfasst und dokumentiert werden, und die Öffentlichkeit ist über diese zu informieren. Bei problematischen Lärmsituationen sind unter der Mitwirkung der Öffentlichkeit Lärmaktionspläne zur Bekämpfung von Umgebungslärm aufzustellen.

Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgte durch die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§§ 47a - 47f BImSchG) am 30.06.2005. Die Anforderungen an die Lärmkarten hat die Bundesregierung durch die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 16.03.2006 festgelegt. Zuständig für die Umsetzung sind gemäß Bundesrecht die Kommunen (außer für Schienenverkehr). Zur Umsetzung in Bayern wurde Art. 8a des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes geändert (Inkrafttreten 01.07.2008). Art. 8a BayImSchG definiert vom Bundesrecht abweichende Zuständigkeiten bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie. Die Erstellung der Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Staatsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr = mehr als 8.219 Kfz / 24 h) erfolgt in Bayern durch das Landesamt für Umwelt (LfU) und für die Haupt-eisenbahnstrecken durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Lärmaktionspläne sind bei Lärmproblemen an Bundesautobahnen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen von der Regierung aufzustellen. Für die Lärmaktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen sind die Gemeinden zuständig.

Lärmkarten werden für jede Lärmart (Straße, Schiene, Flugverkehr) getrennt erfasst und stellen die Lärmbelastung in einem Gebiet in Form farbiger Isophonenbänder dar. Die Lärmindizes L_{DEN} (gemittelt über 24 Stunden) und L_{Night} (gemittelt über den Zeitraum von 22:00 bis

6:00 Uhr) werden als Maß für die allgemeine Belästigung bzw. als Maß für die Störung des Schlafes verwendet.

1.2 Verfahren zur Aufstellung sowie Inhalt von Lärmaktionsplänen

Ein einheitliches Verfahren zur Durchführung der Lärmaktionsplanung ist nicht gesetzlich geregelt und ist abhängig von der Komplexität der Lärmsituation.

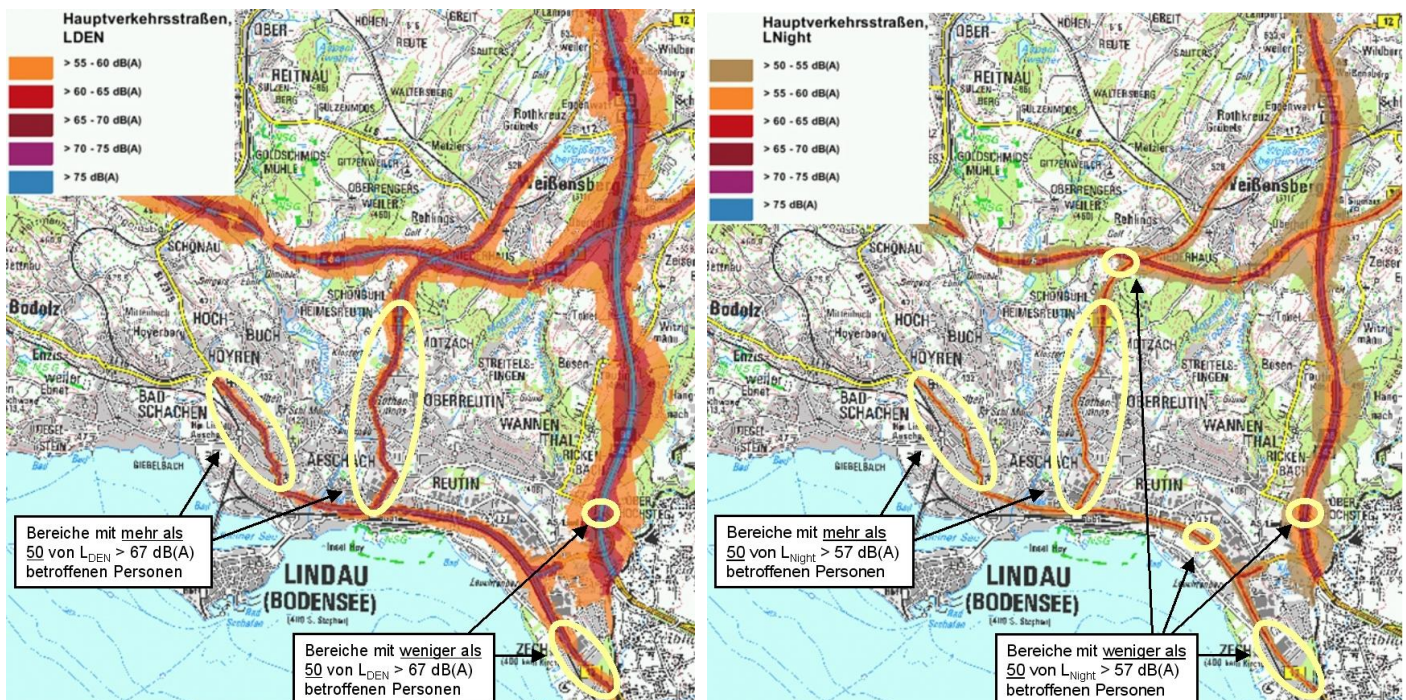
Lärmaktionspläne müssen den Mindestanforderungen des Anhangs V der EG-Umgebungslärmrichtlinie entsprechen (§ 47d (2) BImSchG): Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen; Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten; Informationen zu zuständigen Behörden, rechtlichen Rahmenbedingungen sowie geltenden Grenzwerten; Analyse der Lärm- und Konfliktsituationen sowie der betroffenen Personen; existierende Maßnahmen und Pläne; Lösungsmöglichkeiten und geplante Maßnahmen einschließlich Kosten-Nutzen-Analysen und zeitliche Abläufe; Überlegungen zur Implementierung und Erfolgskontrolle; Abschätzungen der Lärmreduzierung und der betroffenen Personen.

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt (§ 47d (1) Nr. 2 Satz 3 BImSchG). Nach § 47d (2) soll es auch Ziel von Lärmaktionsplänen sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung (§ 47d (3) BImSchG).

1.3 Lärmkartierung in Lindau

In Lindau wurden folgende Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8.219 Kfz / 24 h durch das LfU kartiert: Die Autobahn A 96, die Bundesstraßen B 12 und B 31 sowie die Staats-Straße 2375 (teilweise).

Die Kartierungsergebnisse lassen Rückschlüsse auf in Lindau vorliegende „Lärmbrennpunkte“ zu. Ein Lärmbrennpunkt liegt vor, wenn die Lärmkartierung ergibt, dass mehr als 50 Anwohner einer Lärmbelastung von Schallpegeln $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind. Dies ist entlang Teilen der Friedrichshafener und der Kemptener Straße der Fall (vgl. nachfolgende Grafiken).



Grundlage der Grafiken: Lärmkartierung 2012 (LfU); Bearbeitung: JG/6011; maßstabslos

2. LÄRMAKTIONSPLANUNG IN LINDAU

Aufgrund der Ergebnisse o.g. der Lärmkartierung des LfU hatte die Stadtverwaltung dem Bau- und Umweltausschuss im November 2013 vorgeschlagen, eine Lärmaktionsplanung durchzuführen. Da auch geplant ist, ein Mobilitätskonzept für die Stadt Lindau zu erstellen und da sich zwischen Lärmaktionsplanung und Mobilitätskonzept nicht nur viele Überschneidungen ergeben können sondern sich beide Themen auch wechselseitig beeinflussen, hatte die Verwaltung auch vorgeschlagen, beide Prozesse parallel und miteinander verzahnt laufen zu lassen, insbesondere im Hinblick auf die Beteiligung der Öffentlichkeit. Diesem Vorschlag stimmte der Bau- und Umweltausschuss zu. (Hinweis: Für das Mobilitätskonzept war ein Förderantrag beim Projektträger Jülich gestellt worden, der erst im Herbst 2014 bewilligt wurde, deshalb ergaben sich im Hinblick auf den Start des Mobilitätskonzeptes Verzögerungen.)

Im Juli 2014 hatte der Bau- und Umweltausschuss die Planungsleistungen für die Lärmaktionsplanung an das Büro Accon GmbH aus Greifenberg vergeben, diese Entscheidung wurde dem Stadtrat am 25.09.2014 bekannt gegeben.

Für die Begleitung der Lärmaktionsplanung wurde eine verwaltungsinterne Lenkungsgruppe zusammengestellt, bestehend aus Vertretern des Stadtbauamtes, des Ordnungsamtes, der Garten- und Tiefbaubetriebe sowie dem Mobilitätsbeauftragten Herrn Stadtrat Matthias Kaiser. Die verwaltungsinterne Lenkungsgruppe hat sich am 24.09.2014 und am 19.01.2015 getroffen. Es wurde eine Verkehrszählung beauftragt und ein Vorschlag erarbeitet, welche Straßen zusätzlich zu denen, die bereits vom LfU kartiert wurden (s.o.) im Stadtgebiet kartiert werden sollen, s. nächster Punkt.

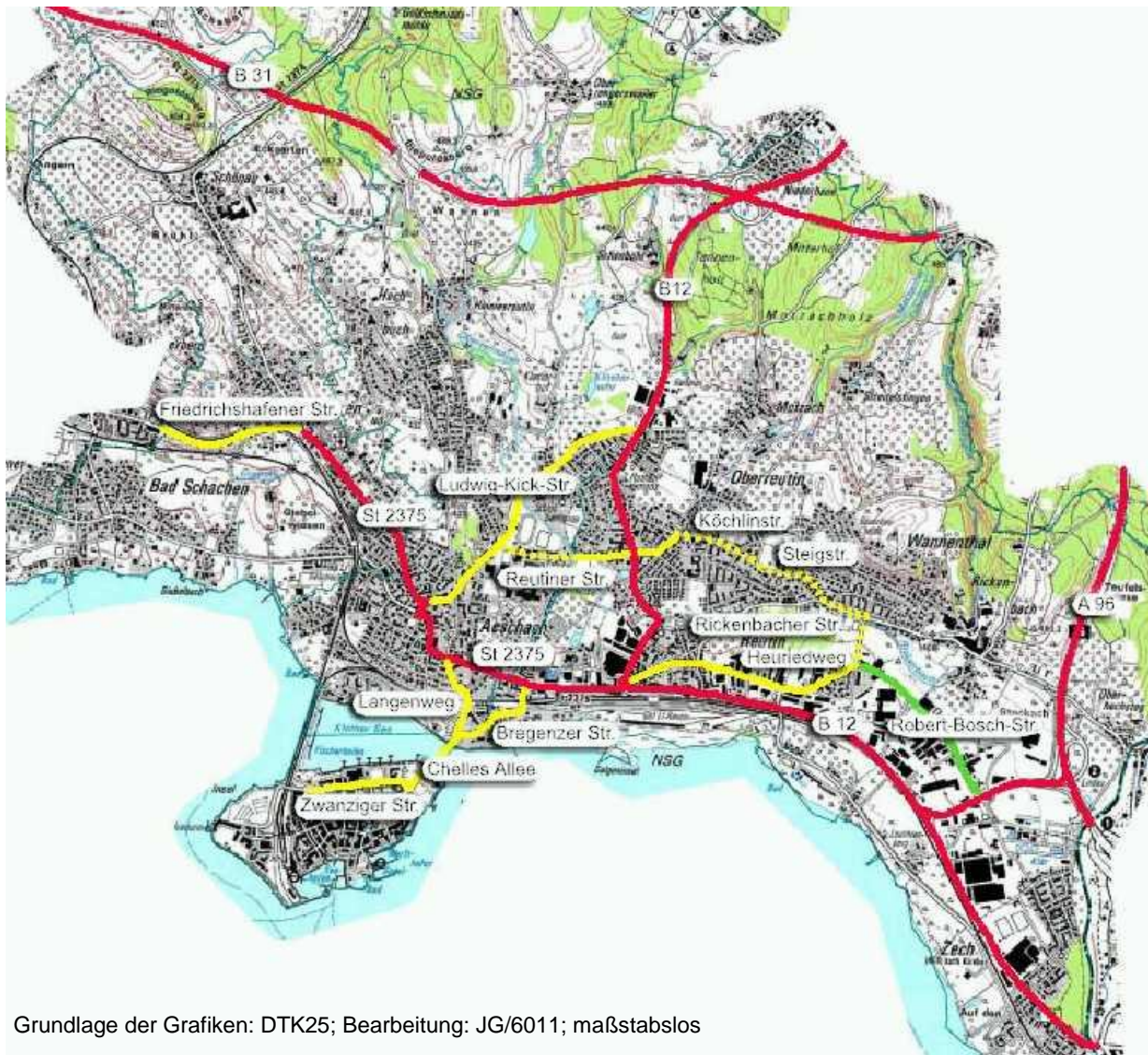
2.1 Vorschlag zusätzlich zu kartierende Straßen

Um alle Bürger gleich zu behandeln, schlägt die verwaltungsinterne Lenkungsgruppe vor, dass zusätzlich zu den bereits vom LfU kartierten Straßen weitere Straßen bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden sollen und zwar diejenigen, die ebenso wie die vom LfU kartierten eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von mehr als 8.219 Kfz / 24 h aufweisen.

Da nicht zu allen Straßen / Straßenzügen verwendbare Verkehrszahlen vorlagen, wurde im Oktober 2014 durch das Büro IGV GmbH (Herr Stahl) eine Verkehrszählung durchgeführt (Reutiner Straße, Wackerstraße / Schachener Straße und Rickenbacher Straße / Heuriedweg).

Aufgrund der Ergebnisse dieser Verkehrszählung sowie bereits vorliegender Verkehrszahlen, schlägt die verwaltungsinterne Lenkungsgruppe vor, folgende Straßen in der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen (vgl. Grafik unten):

- Vom LfU kartierte Straßen (rote Linie in Grafik): Autobahn A 96; Bundesstraßen B 12 und B 31; Staatsstraße 2375 (Berliner Platz bis Kreuzung Friedrichshafener Straße / Schönauer Straße)
- Zusätzlich dazu (gelbe Linie in Grafik): Li 16 Friedrichshafener Str. (zwischen Schönauer Str. und Stadtgrenze); Chelles Allee; Zwanziger Str. (bis Abzweig Zeppelinstr.); Bregenzer Str. (zwischen Europaplatz und Kolpingstr.); Langenweg (zwischen Europaplatz und Kolpingstr.); Ludwig-Kick-Straße; Reutiner Str. (zwischen Ludwig-Kick-Str. und Köchlinstr.); Köchlinstr. / Steigstr. (zwischen Reutiner Str. und Einmündung Rickenbacher Str.); Rickenbacher Str. (zwischen Berliner Platz und Abzweig Heuriedweg sowie zwischen Steigstr. und Einmündung Heuriedweg); Heuriedweg



Einige Teilstücke der o.g. Straßen weisen eine DTV < 8.219 Kfz/24h auf. Der verwaltungsinternen Lenkungsgruppe scheint es aber sinnvoll, geschlossene Straßenzüge in der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Deshalb schlägt die verwaltungsinterne Lenkungsgruppe vor, diese Teilstücke mit aufzunehmen (in der Grafik als gelb gestrichelte Linie dargestellt).

Die verwaltungsinterne Lenkungsgruppe schlägt auch vor, die Robert-Bosch-Straße nicht mit in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen (grüne Linie in der Grafik), obwohl diese eine DTV > 8.200 Kfz/24h aufweist, da die Robert-Bosch-Straße durch ein Gewerbegebiet führt, wo nur vereinzelt Wohnungen sind (hauptsächlich Betriebsleiterwohnen), d.h. dort wird es nicht die Betroffenenzahlen geben, die eine Lärmaktionsplanung auslösen.

2.2 Weitere Vorgehensweise

Das Büro Accon wird die zusätzlichen Straßen gem. heutigem Beschluss kartieren.

Anschließend wird eine Analyse der Lärm- und Konfliktsituation durchgeführt (Auswertung der Lärmkartierungen, Betroffenen- und Konfliktsanalyse, Identifikation von Lärmschwerpunkten und ruhigen Gebieten, Schnittstellen zu anderen Planungen etc. inkl. Information / frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit).

Es wird vorgeschlagen, eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung und Politik zusammenstellen, die bei einem Workshop Vorschläge für Ziele und ruhige Gebiete erarbeiten.

Daran anschließend folgt die Erarbeitung von Strategien und Rahmenkonzepten zur Lärmminde- rung und zum Schutz ruhiger Gebiete sowie eines Maßnahmenkataloges (Festlegung von Zie- len, Prioritätensetzung, Vorschlag Maßnahmenkatalog mit kurz-, mittel- und langfristige Maß- nahmen, Wirkungsanalyse, Kostenschätzungen) unter Einbindung von Politik und Öffentlichkeit.

Das Ergebnis dieses Schrittes ist der Entwurf des Lärmaktionsplanes, zu dem sich wiederum die Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit äußern können.

3. BESCHLUSSVORSCHLAG

1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, folgende Straßen- bzw. Straßenzüge zu- sätzlich zu den durch das LfU kartierten Straßen vom beauftragten Planungsbüro Ac- con kartieren zu lassen: Li 16 Friedrichshafener Str. (zwischen Schönauer Str. und Stadtgrenze); Chelles Allee; Zwanziger Str. (bis Abzweig Zeppelinstr.); Bregenzer Str. (zwischen Europaplatz und Kolpingstr.); Langenweg (zwischen Europaplatz und Kol- pingstr.); Ludwig-Kick-Straße; Reutiner Str. (zwischen Ludwig-Kick-Str. und Köchlinstr.); Köchlinstr. / Steigstr. (zwischen Reutiner Str. und Einmündung Rickenba- cher Str.); Rickenbacher Str. (zwischen Berliner Platz und Abzweig Heuriedweg sowie zwischen Steigstr. und Einmündung Heuriedweg); Heuriedweg.
3. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der vorgeschlagenen weiteren Vorgehens- weise zu.

Lindau, den 28.01.2015

Genth

Stadtplanung, Denkmalschutz und Umwelt