- § 47 BImSchG - Luftreinhaltepläne, Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen, Landesverordnungen
- § 47a BImSchG - Anwendungsbereich des Sechsten Teils
- § 47b BImSchG - Begriffsbestimmungen
- § 47c BImSchG - Lärmkarten
- § 47d BImSchG - Lärmaktionspläne
- § 47e BImSchG - Zuständige Behörden
- § 47f BImSchG - Rechtsverordnungen
- § 48 BImSchG - Verwaltungsvorschriften
- § 48a BImSchG - Rechtsverordnungen über Emissionswerte und Immissionswerte
- § 48b BImSchG - Beteiligung des Bundestages beim Erlass von Rechtsverordnungen
- § 49 BImSchG - Schutz bestimmter Gebiete

§ 47d BImSchG - Lärmaktionspläne

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge

Sechster Teil (Lärmminderungsplanung)

(1) Die zuständigen Behörden stellen **bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf**, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für

1. Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen,
2. Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern.

Gleiches gilt **bis zum 18. Juli 2013** für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

(2) Die Lärmaktionspläne haben den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

(3) **Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu**

berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.

(4) § 47c Abs. 3 gilt entsprechend.

(5) Die Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

(6) § 47 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 6 gilt entsprechend.

(7) Die zuständigen Behörden teilen Informationen aus den Lärmaktionsplänen, die in der Rechtsverordnung nach § 47f bezeichnet werden, dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit oder einer von ihm benannten Stelle mit.

---

1. Allgemein

Rechtsverordnungen werden nicht von einem Gesetzgebungsorgan, sondern **auf Grund einer gesetzlichen Ermächtigung** von einem Organ der Exekutive (Regierungs- oder Verwaltungsbehörde) erlassen. Die Rechtsgrundlage ist in der Verordnung anzugeben (**Zitiergebot**).

Da sie nicht in einem förmlichen Gesetzgebungsverfahren erlassen wird, aber dennoch verbindliches Recht ist, ist die Rechtsverordnung - wie z. B. auch die Satzung - Gesetz im materiellen Sinne. Sie kann als solches rechtliche Grundlage für den Erlass von Verwaltungsakten (Verwaltungsakt - Ermächtigungsgrundlage) sein.

2. Zuständigkeit:

Zuständig zum Erlass von Rechtsverordnungen sind die Bundesregierung, ein Bundesminister oder die Landesregierung, die auf Grund einer gesetzlichen Ermächtigung i. S. v. Art. 80 GG Rechtsverordnungen erlassen dürfen. Erforderlich ist, dass der Inhalt, der Zweck und das Ausmaß durch das ermächtigende Gesetz bestimmt werden. Dieser **Bestimmtheitsgrundsatz** soll gewährleisten, dass das Handeln der Verwaltung messbar und in gewissem Ausmaß für den Staatsbürger voraussehbar und berechenbar ist (BVerfGE 56, 1 [12]).

Die Ermächtigung kann auch weiter übertragen werden. Diese Weiterübertragung kann aber nur in der Form einer Rechtsverordnung erfolgen.

Rechtsverordnungen bestimmter, in Art. 80 Abs. 2 GG aufgezählter Fachbereiche bedürfen zu ihrer Wirksamkeit zusätzlich der Zustimmung des Bundesrates.

Durch ein **formelles** Gesetz (Gesetz - formelles) kann eine Rechtsverordnung jederzeit wieder aufgehoben werden.

3. Rechtliche Überprüfung:

Das Verwaltungsgericht hat in jedem Prozess die Rechtmäßigkeit einer anzuwendenden Rechtsverordnung zu überprüfen (Inzidentkontrolle von Rechtsnormen). Rechtswidrig ist die Rechtsverordnung insbesondere dann, wenn sie sich nicht im Rahmen der Ermächtigungsnorm hält oder mit sonstigem höherrangigem Recht nicht vereinbar ist. Da es sich bei der Rechtsverordnung nicht um ein förmliches Gesetz handelt, kommt eine Vorlage an das Bundesverfassungsgericht nach Art. 100 Abs. 1 GG (sog. konkrete Normenkontrolle) **nicht** in Betracht, sondern die Gerichte können bzw. müssen über die Rechtswidrigkeit bzw. Verfassungswidrigkeit in eigener Zuständigkeit entscheiden. Auswirkungen hat die Entscheidung dabei jedoch nur auf den jeweiligen Prozess, durch sie wird die Rechtsverordnung nicht nichtig.

Nach Maßgabe des § 47 Abs. 1 Nr. 2 VwGO ist gegen Rechtsverordnungen ein Antrag auf Durchführung des Normenkontrollverfahrens gegeben.

1. Begriff

Das Normenkontrollverfahren (gebräuchlich ist auch die Bezeichnung Normenkontrolle oder Normenkontrollklage) ist eine verwaltungsrechtliche Prozessart, bei der die Gültigkeit von Rechtsnormen gerichtlich überprüft wird.

Unterschieden werden das abstrakte und das konkrete Normenkontrollverfahren bzw. die Normenkontrollverfahren der Verfassungsgerichte und der Oberverwaltungsgerichte.

Das (allgemeine) Normenkontrollverfahren wird vom Bundesverfassungsgericht bzw. den Landesverfassungsgerichten durchgeführt. Geprüft wird die Vereinbarkeit von Bundes- oder Landesgesetzen mit dem Grundgesetz bzw. der jeweiligen Landesverfassung.

Das Normenkontrollverfahren wird dabei **konkret** genannt, wenn die Vereinbarkeit im Rahmen eines konkret laufenden Gerichtsverfahrens, und **abstrakt**, wenn die Vereinbarkeit unabhängig von einem laufenden Gerichtsverfahren überprüft werden soll. Im Einzelnen erfordern beide Verfahren unterschiedliche Voraussetzungen.

Eine weitere Form des abstrakten Normenkontrollverfahrens ist in § 47 VwGO geregelt und wird von den Oberverwaltungsgerichten der einzelnen Bundesländer durchgeführt.

Im Folgenden wird ausschließlich das von den Oberverwaltungsgerichten durchgeführte abstrakte Normenkontrollverfahren gemäß § 47 VwGO erörtert.

2. Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist die Überprüfung der Gültigkeit von

- Satzungen nach dem BauGB, insbesondere Bebauungspläne
- Rechtsverordnungen gemäß § 246 Abs. 2 BauGB
- anderen im Rang unter dem Landesgesetz stehenden Vorschriften, sofern das Landesrecht dies bestimmt.

3. Antragsbefugnis

Den Antrag kann gemäß § 47 Abs. 2 S. 1 VwGO jede natürliche oder juristische Person, die geltend macht, durch die Rechtsvorschrift oder deren Anwendung in ihren Rechten verletzt zu

sein oder in absehbarer Zeit verletzt zu werden, sowie jede Behörde stellen. Für die Antragsbefugnis reicht es demnach nicht aus, wenn die antragstellende Person einen auf Grund der angegriffenen Norm erlittenen oder drohenden **Nachteil** geltend macht.

4. Rechtsschutzbedürfnis

Der Normenkontrollantrag ist nur zulässig, wenn der Antragsteller ein (allgemeines) Rechtsschutzbedürfnis geltend machen kann. Das ist gegeben, wenn durch die Entscheidung des Gerichts die Rechtsverletzung des Antragstellers noch beseitigt bzw. verhindert werden kann.

5. Antragsgegner

Der Normenkontrollantrag ist gegen die Körperschaft, Anstalt oder Stiftung zu richten, die die anzugreifende Rechtsvorschrift erlassen hat.

6. Frist

Der Normenkontrolle kann nur innerhalb von zwei Jahren nach Bekanntgabe der Vorschrift gestellt werden.

7. Gerichtliche Entscheidung

Ist die Normenkontrolle **begründet**, wird die angegriffene Rechtsnorm durch das Gericht für **nichtig oder zeitweise für nicht wirksam erklärt**.

8. Zuständiges Gericht

Sowohl sachlich als auch örtlich und instanziell zuständig ist das Oberverwaltungsgericht des jeweiligen Bundeslandes.

Umgebungslärmrichtlinie
- Lärmkartierung und Aktionsplanung
nach der EG Umgebungslärmrichtlinie
- Resolution gegen gesundheitsgefährdenden Lärm;
Anregung gem. §24 GO von Pro Herten vom 26.09.2008;
- Umsetzung Lärmaktionsplanung / Öffentlichkeitsbeteiligung;
Antrag nach § 14 GeschO der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Stadt Herten

Beratungsfolge	Sitzung am
Ausschuss für Planung, Bauen und Umwelt	06.11.2008
Haupt- und Finanzausschuss	19.11.2008

Vorlagen-Nr.	08/248	Zustelldatum		Federführung	Fachbereich 2

Beschlussvorlage **öffentlich**

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadt Herten fordert das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) NRW auf, die Datengrundlage zur Erstellung von Lärmkarten im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zu aktualisieren.

2. Diese Aufforderung an das LANUV wird formal als Lärmaktionsplanung der Stadt Herten im Sinne der 1. Stufe der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie beschlossen und zur Information der Öffentlichkeit auf der Homepage des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) veröffentlicht.

3. Für die Umsetzung der Stufe 2 der Umgebungslärmrichtlinie sind geeignete Beteiligungsformen für die Bürgerschaft einzurichten.

4. Die Anregung von Pro Herten, eine entsprechende Resolution zu verabschieden, ist damit aufgegriffen, ebenso der Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zur Einrichtung einer Arbeitsgruppe.

   Damit sind die Verfahren gem. § 24 GO und § 14 GeschO abgeschlossen.

Herten,

Bürgermeister / Beigeordneter / FBL

Begründung:

1. Gesetzliche Vorgaben

Die „EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" (Umgebungslärmrichtlinie - ULR) hat das Ziel, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Entsprechend dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" vom 24.06.2005 sind nach §47e die Gemeinden die „zuständigen Behörden".

Entsprechend der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 06.03.2006 können die zuständigen Behörden anordnen, dass ihnen vorhandene, für die Erarbeitung von Lärmkarten erforderliche Daten sowie vorhandene Ergebnisdaten für Lärmkarten unentgeltlich von Eisenbahninfrastruktur-unternehmen, Verkehrsunternehmen und Trägern der Straßenbaulast zur Verfügung gestellt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Die Lärmaktionsplanung liegt allerdings – auch für den Schienenlärm – in der Zuständigkeit der Gemeinden.

In NRW hat das MUNLV das LANUV beauftragt, die Informationen aus den Lärmkarten und den Lärmaktionsplänen zu sammeln und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mitzuteilen.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass Lärmaktionspläne keine Grenzwerte enthalten, die verpflichtend einzuhalten sind oder aus denen unmittelbare Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen abgeleitet werden könnten. Die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der jeweiligen Rechtsvorschriften sowie im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Für die Umsetzung der Aktionspläne sind die jeweiligen Verkehrsträger bzw. Baulastträger verantwortlich. Maßnahmen können daher nur im Einvernehmen mit diesen in die jeweiligen Aktionspläne aufgenommen werden.

Die Handlungs- und Umsetzungsmöglichkeiten entsprechen insofern weitestgehend denen, wie sie im Rahmen der bisherigen Lärmminderungsplanung bestanden haben. Den Lärmminderungsplan für die Stadt Herten hatte der Rat in seiner Sitzung im Mai 2007 verabschiedet.

Besondere Bedeutung erhält die Lärmaktionsplanung vor allem für die Bauleitplanung. Die Lärmaktionspläne gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial im Bauleitplanverfahren.

Hauptursache des Umgebungslärms ist allgemein der Straßenverkehr. Eisenbahn- und Flugverkehr, gewerbliche Nutzung und Freizeitnutzung sind weitere unterschiedlich bedeutsame Lärmquellen

2. Umsetzungsschritte

Zur Umsetzung der o.g. gesetzlichen Vorgaben sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten (Darstellung von Lärmimmissionen in Bezug auf die Betroffenheit von Anliegern);
- Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
- Aufstellung von Aktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu mindern und eine zufrieden stellende Umweltqualität zu erhalten.

Für die Umsetzung der ULR gibt es einen festen Zeitplan, bis zu welchem Termin die Lärmkarten und Lärmaktionspläne ausgearbeitet sein müssen. Die Umsetzung erfolgt in einem zweistufigen Verfahren:

1.Stufe	Ballungsräume über 250.000 Einw.	Lärmkartierung bis zum 30.06.2007 Aktionsplanung bis zum 18.07.2008
	Hauptverkehrsstraßen über 6 Mio Fahrzeuge / Jahr	
	Haupteisenbahnstrecken über 60.000 Züge / Jahr	
	Großflughäfen	
2. Stufe	Ballungsräume über 100.000 Einw.	Lärmkartierung bis zum 30.06.2012 Aktionsplanung bis zum 18.07.2013
	Hauptverkehrsstraßen über 3 Mio Fahrzeuge / Jahr	
	Haupteisenbahnstrecken über 30.000 Züge / Jahr	

Die Lärmkartierung im Ruhrgebiet erfolgt im Jahr 2008 in NRW durch das LANUV. Es verwendet dazu Daten einer eigenen Lärmdatenbank, welche für die Verkehrslärmberechnung die Kfz-Mengen, die topografischen Randbedingungen sowie die Anzahl der betroffenen Anlieger aufweist.

Das LANUV berechnet hieraus entlang der zu kartierenden Straßen die Lärmpegel, erstellt die Karten und mitzuteilenden Kenngrößen und stellt diese Ergebnisse den zuständigen Gemeinden zur Verfügung. Die für die Berechnung verwendeten Modelle werden den Gemeinden für die Aktionsplanung ebenfalls in der Lärmdatenbank zur Verfügung gestellt.

Ab 2009 sind die Kommunen als zuständige Behörden allein für die Einhaltung der EG-Vorgaben zuständig, also auch für die Lärmkartierung.

Das LANUV hat mit der Ruhrpilot GmbH vereinbart, die Ergebnisse sämtlicher Zählstellen nach Möglichkeit ab 2009 für die Lärmkartierung zu nutzen.

3. Stand der Umsetzung der URL in Herten

Herten gehört definitorisch nicht zu den großen Ballungsräumen über 250.000 Einw. im Sinne der URL; dies sind die zwölf Ballungsräume Aachen, Bielefeld, Bochum, Bonn, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Köln, Mönchengladbach und Wuppertal. Insofern fällt Herten in der flächenhaften Lärmaktionsplanung in die Stufe 2. Auch im Hinblick auf die Eisenbahnstrecken ist Herten in die Stufe 2 eingeordnet.

Allerdings verlaufen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet, bei denen eine Belastung von über 6 Mio Fahrzeuge / Jahr anzunehmen ist, wenn man die Zahlen aus dem Lärmminderungsplan zugrunde legen würde.

Die durch das LANUV verpflichtend vorgenommene Berechnung für die erste Stufe zeigt folgendes Ergebnis:

Haupt-Straßenverkehr

Name	*Kfz/a*	*Lage*
BAB A2	*34,0 Mio.*	*West-Ost am Südrand der Gemeinde*
BAB A43	*35,1 Mio.*	*östlich an der Gemeinde vorbei*
L622	*6,2 Mio.*	*West-Ost durch die Gemeinde*
L638	*5,9 Mio.*	*Nord-Süd durch die Gemeinde*
L511	*5,4 Mio.*	*West-Ost durch die Gemeinde*

Schienenverkehr

Name	*Züge/a*	*Lage*
Hamm – Osterfeld	*32.760*	*West-Ost durch die Gemeinde*

Als Ergebnis der ersten Stufe hat das LANUV NRW für das Stadtgebiet Herten folgende Karte auf seiner Homepage veröffentlicht:

http://www.umgebungslaerm.nrw.de

Hiernach ist das Stadtgebiet Herten ausschließlich durch Verkehrslärm im Bereich der BAB A2 sowie in einem Teilbereich längs der Westerholter Straße betroffen.

Auf der Homepage des MUNLV werden zudem zur allgemeinen Beschreibung der Hauptlärmquellen in Herten folgende, von der Stadt Herten bestätigte, Angaben gemacht:

Es wurde der „Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Herten" mit Stand vom 11.02.2008 veröffentlicht. Hier wird u.a. darauf hingewiesen, dass *„spezielle Aktionspläne in der Gemeinde bisher nicht durchgeführt wurden. Jedoch wurde dem Aspekt des Lärmschutzes bei allen Planungen von Verkehrswegen sowie in der Bauleitplanung innerhalb der geltenden Anforderung Rechnung getragen. Hierzu hatte die Stadt Herten 2001 einen mehrstufigen Lärmminderungsplan beauftragt, welcher im Mai 2007 den politischen Gremien vorgestellt worden ist."*

Mehr als deutlich werden in dieser Karte die fehlerhaften Datengrundlagen des LANUV NRW dargestellt. An das Stadtgebiet angrenzende Hauptverkehrsstraßen aus Recklinghausen und Gelsenkirchen werden mit einem deutlichen Lärmband aufgeführt, welches aber jeweils an der Stadtgrenze zu Herten aufhört.

Zahlreiche innerstädtische Hauptverkehrsstraßen werden nicht aufgeführt, wozu die Kaiserstraße nach Datengrundlage des Lärmminderungsplans aus dem Jahr 2001 gehören würde.

Auch wenn in der Umsetzungsstufe 1 der Umgebungslärmrichtlinie nur Straßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr aufgeführt werden, so sind doch zahlreiche Unstimmigkeiten festzustellen.

Das LANUV und das MUNLV sind mehrfach von der Stadtverwaltung auf diese offensichtlichen Fehler aufmerksam gemacht worden. Unter Hinweis auf den schon überzogenen Zeitrahmen wurde der Stadt Herten vom MUNLV empfohlen, als formale Lärmaktionsplanung einen Beschluss zu fassen, welcher das LANUV beauftragt, die Datengrundlage zu aktualisieren. Hiermit würde formal der EU-Gesetzgebung Folge geleistet und die inhaltliche Arbeit an der Umgebungslärmrichtlinie für das Jahr 2009 forciert.

Da die Lärmkarten vom LANUV nicht fristgerecht geliefert werden konnten, konnten sämtliche Kommunen ihre Lärmaktionspläne nicht bis zum vorgeschriebenen Zeitpunkt der Stufe 1 – dem 18.07.2008 - aufstellen und veröffentlichen. In Abstimmung mit dem MUNLV wird die Stadt Herten - wie andere Städte auch - das LANUV mit dem Beschluss zu dieser Vorlage dazu auffordern, als Lärmaktionsplan die Datengrundlage zu überprüfen und zu aktualisieren.

Ab dem 31.12.2008 sind die Kommunen formal alle 5 Jahre für die Mitteilung der Verkehrsbelastungsdaten zu Straßen mit mehr als 3 Mio. Fahrzeuge / Jahr an das LANUV zuständig. Um dieser Aufgabe nachkommen zu können, sind stadtweit Verkehrserhebungen durchzuführen. Der hiermit verbundene Arbeitsaufwand ist aus eigenen Ressourcen nicht leistbar, entsprechend sind Aufträge an externe Büros zu vergeben.

Die Daten des Ruhrpiloten werden dann zwar zur Verfügung stehen; für die Umsetzung der Stufe 2 und damit einer flächenhaften Erhebung der Lärmsituation im Straßennetz der Stadt bilden die Ruhrpilotdaten aber nicht die erforderliche Datenlage ab.

In der Umsetzungsstufe 2 sind dann bis zum 30.06.2012 Lärmkarten zu erarbeiten, welche als Grundlage für die Lärmaktionsplanung bis zum 18.07.2013 dienen.

4. Information und Beteiligung

Die ULR sieht nicht nur vor, dass die Öffentlichkeit über die Lärmkartierung informiert wird. Darüber hinaus fordert sie ausdrücklich eine Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erstellung der Aktionspläne.

Die Stadt Herten hat mit der Erstellung eines Lärmminderungsplans gezeigt, dass sie sich den Problemen der Umweltbelastung durch Verkehrslärm stellt und dieses Thema öffentlich anstößt. Dazu gehören auch der intensive Austausch und die Auseinandersetzung mit den zuständigen Verkehrsträgern und Baulastträgern. Aktuell sei auf das Thema Bahnlärm verwiesen.

Vor diesem Hintergrund sind Beteiligungen der Öffentlichkeit und interessierter Bürgerinnen und Bürger nicht nur wegen der rechtlichen Erfordernisse, sondern aus fachlicher Sicht und praktischer Erfahrung unerlässlich.

Angesichts der beschriebenen Datengrundlage, die weder im Fall der Stadt Herten noch der anderen Städte diesen anzulasten ist, erscheint eine Beteiligung der Öffentlichkeit oder die Einrichtung einer für die Bürgerschaft offenen Arbeitsgruppe allerdings auf dieser Basis wenig sinnvoll und würde im Augenblick eher zu Verwirrungen führen und auf Unverständnis stoßen.

Neben der öffentlichen Beratung dieser Vorlage wird daher in der Übergangszeit bis zum Vorliegen einer belastbaren Datenbasis auf der Homepage der Stadt über die Inhalte der ULR hingewiesen und der Stand der Umsetzung dargestellt sowie entsprechende Verknüpfungen zu den Seiten des LANUV und des MUNLV eingerichtet.

Aus der Aufstellung des Lärmminderungsplans ist die Erkenntnis zu ziehen, dass im Hinblick auf die Hauptverkehrsstraßen die Möglichkeiten lärmmindernder Maßnahmen und die Umsetzung von Aktionen durch den rechtlichen Rahmen und die Verantwortlichkeiten der jeweiligen Baulastträger begrenzt sein werden. Dies ist in den Beteiligungen der Bürgerschaft zu vermitteln.

Der denkbare Maßnahmenkatalog und die Wirkungen verschiedener Maßnahmen im Bereich Vermeidung, Bündelung/Verlagerung, verträglichere Abwicklung des Verkehrs und Schallschutz wurden bereits im Lärmminderungsplan ausführlich dargelegt. Insofern wird zur Information der Öffentlichkeit auch dieses Planwerk über die städtische Homepage verbessert zugänglich gemacht.

Die Phase intensiverer Beteiligung ist die Phase der Umsetzung der Stufe 2. Hierzu werden dem dann neu konstituierten Rat und seinem Fachausschuss Vorschläge zu geeigneten Beteiligungsformen von der Verwaltung vorgeschlagen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Bei der Bearbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne werden zusätzliche personelle bzw. finanzielle Ressourcen gebunden, für die das Land die Kommunen bei dieser neuen Pflichtaufgabe im Sinne des Konnexitätsprinzip finanziell nicht ausgestattet hat. So entstehen Kosten für eine stadtweite Erhebung der Verkehrsbelastungsdaten sowie die erforderliche Aufbereitung für die Lärmkarten in Höhe von ca. 30.000€.

Mittel stehen nicht zur Verfügung. Die Stadt sieht sich somit gezwungen, diese Mittel im Rahmen der Haushaltsplanung für 2009 bereit zu stellen.

Anlagen:

Anlage 1: Resolution gegen gesundheitsgefährdenden Lärm, Anregung nach § 24 GO von Pro Herten vom 26.09.2008;
Anlage 2: Umsetzung Lärmaktionsplanung / Öffentlichkeitsbeteiligung, Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 10.10.2008

Joachim Jürgens
Fraktionsvorsitzender des
Hertener Fraktionsbündnis H.F.B.

Schützenstraße 84
45699 Herten **15. Juli 2010**
jj@pro-herten.de

Kommission der Europäischen Gemeinschaften
zu Hd. der Generalsekretär

via Email sg-plaintes@ec.europa.eu

Abteilung Beschwerden / SG.R.2
B-1049 Brüssel
BELGIEN

Hiermit beschwere ich mich

Joachim Jürgens, deutscher Staatsbürger , wohnhaft in D-45699 Herten Schützenstraße 84 **als Beschwerdeführer** und bitte um Einleitung des

EU-Vertragsverletzungsverfahren

gegen

das Land Nordrheinwestfalen

Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen
Stadttor 1,
4190 Düsseldorf
sowie

die Stadt Herten, Deutschland, Nordrheinwestfalen

Kurt Schumacher Straße 2
D-45699 Herten

wegen Nichteinhaltung der Rechtsvorschriften
bezogen auf die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. EG Nr. L 189 S. 12).

Das Gesetz wurde mit Bekanntgabe im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil 1 Nr. 38 (ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005 am 24 Juni 2005 in deutsches Recht umgesetzt. Das Gesetz trat am Tage der Verkündigung in Kraft.[1]

---

[1] Bundes-Immissionsschutzgesetz , sechster Teil Lärmminderungsplanung, § 47a Anwendungsbereich des Sechsten Teils, § 47b Begriffsbestimmungen , § 47c Lärmkarten, § 47d Lärmaktionspläne, § 47e Zuständige Behörden, § 47f Rechtsverordnungen".

Tel.:+49 (02366) – 37653 /
Cell:+49 (0172)) – 2835169
Email: jj@pro-herten.de

Begründung:

Lärmaktionspläne nach der EG Umgebungslärmrichtlinie bzw. dem Bundesimmissionsschutzgesetz dienen der Minderung und der Vorsorge vor Lärm, der durch den Straßen-, Eisenbahn- und Flugverkehr erzeugt wird.

Nach § 47d BImSchG i.V. mit der EG Umgebungslärmrichtlinie sind u.a. Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen KFZ pro Jahr zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen verpflichtet.

Sowohl die durch Herten verlaufenden Landesstraßen L611, L638, L 622 wie auch die BAB A2; A43 erfüllen zweifelsfrei diese Voraussetzungen.

Da ausweislich der vom Land NRW vorgenommenen Lärmkartierung (siehe www.umgebungslaerm.nrw.de) bislang fehlerhaft dargestellt ist, sollte unter Hochrechnung auf die vor acht Jahren stattgefundene Verkehrsbelastung und unter Berücksichtigung des Umbaus Ewaldstraße sowie der Datenlage des Ruhrpiloten, der die tatsächliche Verkehrsbelastung aktuell erfasst, ausgegangen werden.

Zitat aus dem Schreiben des Bürgermeisters der Stadt Herten an das Landesamt für Umweltschutz (Auszug)

> *>> .....Im August 2007 wurde uns mitgeteilt, dass alle hierfür notwendigen Verkehrsdaten erhoben worden sind. Unsere eigenen Straßenverkehrsdaten sind mit Hinweis auf das Erhebungsjahr 2001 als veraltet zurückgewiesen worden. Aktuelles Datenmaterial der Ruhrpilot-Messstellen wurde ohne weitere Begründung abgelehnt, ebenso die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung des Landesbetriebes Straßenbau NRW aus dem Jahr 2005.*
>
> *Mehrfach wurde im Dialog zwischen der Verkehrsplanung der Stadt Herten und Ihrem Hause darauf hingewiesen, dass die im laufenden Bearbeitungsverfahren dargestellten Zwischenergebnisse aufgrund falscher Daten anzuzweifeln seien.*
>
> *Nach der jetzigen Veröffentlichung der vorläufigen Ergebnisse auf der Homepage des MUNLV wird deutlich, dass diese Vermutung richtig war und die derzeitige Datengrundlage nicht das reelle Verkehrsgeschehen wiedergibt. .... <<*
>
> **Beweis:** Schreiben des Bürgermeister an das LANU v. 31.07.08 „Verkehrsemissionsdaten zur Lärmkartierung"
>
> **Beweis:** sh. Anlage -1-
>
> **Beweis:** sh Anlage -2-

Im Weiteren nehme ich Bezug auf meine Veröffentlichung (Anlage-3): „Umsetzung des Lärmminderungsplanung am Beispiel der Stadt Herten"

Unzweifelhaft werden an den genannten Straßen zumindest in einigen Wohnbereichen Lärmwerte von > 70 dB(A) am Tage (L-DEN) bzw.> 60 dB(A) in der Nacht (L-Night) erreicht und überschritten.

Dieses stellte auch das Lärmgutachten in Auftrag gegebene Lärmgutachten der AVISO Aachener–Verkehrs–Ingenieur–Sozietät fest.

Beweis: Schallimmissionen Straßenverkehr AVISO-Aachen, Dezember 2001 Im Auftrag der Stadt Herten, vorzulegen durch die Stadt Herten

Dieser Plan wurde in wesentlichen Passagen durch die Stadt Herten verändert, dem Rat wurde eine modifizierte Version, die nun eine Lärmminderung nicht mehr als relevant ansah, vorgelegt!

Beweis Anlage 4

Unabhängig von der rechtlichen Verpflichtung sind die Kommunen i.Ü. auch dann zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans berechtigt, wenn die o.g. Lärmwerte nicht erreicht werden Sie können ihrer kommunalen Planung auch eigene, weitergehende Kriterien als die genannten Lärmwerte von 60/70 dB(A) zu Grunde legen (vergl. Erlass Nr.2).

Im Lärmaktionsplan legen die Gemeinden in Abstimmung mit den anderen betroffenen Behörden (z.B. dem Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde etc.) Maßnahmen zur Minderung des Lärms und zur Vorsorge vor Lärm fest. Denkbar und im genannten Erlass des MUNLV NRW beispielhaft genannt sind etwa Maßnahmen zur Verkehrslenkung, zur Verbesserung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs, die Verwendung lärmmindernder Straßenbelege, Geschwindigkeitsbeschränkungen u.v.m.

Durch die Verankerung dieser Maßnahmen in einem kommunalen Aktionsplans sind die jeweils zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung (Straßen NRW, Straßenverkehrsbehörde etc.) **verpflichtet**, diese umzusetzen (Erlass Nr.11), d.h. sie erlangen ein höheres Maß an Verbindlichkeit.

Eine besondere Bedeutung kommt der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG i.V. mit dem Runderlass (vergl. Nr. 7)) im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes zu. Diese soll möglichst frühzeitig beginnen und ein umfassendes Beteiligungs- und Mitspracherecht der betroffenen und interessierten Bürgerinnen und Bürger gewährleisten.

Die Bürgerinnen und Bürger sollen dazu beitragen, dass aus ihrer Kenntnis vor Ort die Gegebenheiten im Wohnumfeld so gut wie möglich gestaltet werden. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen. Vorhandene durch die Verwaltung in Auftrag gegebene Lärmminderungspläne können, soweit diese den aktuellen Stand wiedergeben, hilfsweise zugezogen werden.

Um Klärung in der Sache zu bekommen gebe ich folgenden Schriftwechsel zwischen unserer Fraktion und dem Bürgermeister wieder:

Hertener Fraktions Bündnis; Kurt-Schumacher-Str. 2 ; 45699 Herten

Herrn Bürgermeister Dr. U. Paetzel *vorab Via Email*
Kurt-Schumacher-Straße 2
45699 Herten

Anfrage gem. § 15 GeschO der Stadt Herten

Einstellung des Sachstandes Umsetzung EU-Richtlinie Lärm im EIONET-Portal[2] der Europäischen Umweltagentur.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister.

Aufgrund des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 wird die Stadt Herten verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, das Ergebnis ist der EU über das LANUV zur Verfügung zu stellen.

Die Einstellung durch die Stadt Herten im EIONET-Portal der EU ist offensichtlich.

Jedoch bleibt festzustellen:

Die Verwaltung bestätigt (Seite 4, Abs. 1 der Veröffentlichung), dass die Zuständigkeit einzig und allein bei der Stadt Herten liegt. (*Zitat: ....Ab 2009 sind die Kommunen als zuständige Behörden allein für die Einhaltung der EG-Vorgaben zuständig, also auch für die Lärmkartierung. Zitatende...)*

Das LANUV bestätigte auf Anfrage, dass sie bei der kommunalen Umsetzung nicht eingreifen wird, auch liegt Seitens der Stadt keinerlei Anfrage vor.

Ihre Aussage (*Seite 4, 4. Abs.) Zitat: In Abstimmung mit dem MUNLV wird die Stadt Herten - wie andere Städte auch - das LANUV mit dem Beschluss zu dieser Vorlage dazu auffordern, als Lärmaktionsplan die Datengrundlage zu überprüfen und zu aktualisieren. Zitatende)*

Hier ist zwischen der Stadtverwaltung einerseits und der Aussage des LANUV ein offensichtlicher Abstimmungsmangel erkennbar. Hier bitte ich um Erklärung.

Auf der Seite 6 unter **Information und Beteiligung:**

führen Sie aus:

Die URL sieht nicht nur vor, dass die Öffentlichkeit über die Lärmkartierung informiert wird. Darüber hinaus fordert sie ausdrücklich eine Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erstellung der Aktionspläne.

Die Stadt Herten hat mit der Erstellung eines Lärmminderungsplans gezeigt, dass sie sich den Problemen der Umweltbelastung durch Verkehrslärm stellt und dieses Thema öffentlich anstößt. Dazu gehören auch der intensive Austausch und die Auseinandersetzung mit den zuständigen Verkehrsträgern und Baulastträgern. Aktuell sei auf das Thema Bahnlärm verwiesen.

Vor diesem Hintergrund sind Beteiligungen der Öffentlichkeit und interessierter Bürgerinnen und Bürger nicht nur wegen der rechtlichen Erfordernisse, sondern aus fachlicher Sicht und praktischer Erfahrung unerlässlich.

Angesichts der beschriebenen Datengrundlage, die weder im Fall der Stadt Herten noch der anderen

---

[2] http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df7/envsw8ewg/DE_NW_DF7_MRoad_05562020v1.pdf

Städte diesen anzulasten ist, erscheint eine Beteiligung der Öffentlichkeit oder die Einrichtung einer für die Bürgerschaft offenen Arbeitsgruppe allerdings auf dieser Basis wenig sinnvoll und würde im Augenblick eher zu Verwirrungen führen und auf Unverständnis stoßen.

Neben der öffentlichen Beratung dieser Vorlage wird daher in der Übergangszeit bis zum Vorliegen einer belastbaren Datenbasis auf der Homepage der Stadt über die Inhalte der URL hingewiesen und der Stand der Umsetzung dargestellt sowie entsprechende Verknüpfungen zu den Seiten des LANUV und des MUNLV eingerichtet..... Zitatende

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, Sie werden verstehen, dass nicht die Umsetzung der EU-Richtline bei mir zu Verwirrung führt, sondern vielmehr die schriftlichen Ausführungen der Verwaltung.

Gerade die Behauptung, dass die Stadt Herten sich der Verantwortung stellt, ist hier in keinerlei Hinsicht nachvollziehbar und der gesamte Abschnitt grenzt schon an Zynismus. .

Trotz intensiver Bemühungen, Ihre im Schreiben avisierte Veröffentlich, bzw. Verlinkung, ist es mir nicht gelungen, auf der Homepage der Stadt irgendeinen Bezug zu finden.

<u>Auch hier bitte ich um Erklärung, warum hier Divergenzen bestehen.</u>

Ich teile Ihnen mit, dass ich das Angebot zum Tag des Lärms genutzt habe, ausführlich mit den übergeordneten Stellen das Thema Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Aktionen durchzuführen. Zweifellos hinkt hier die Stadt Herten nicht als Sonderfall nach. Für uns bedeutet das jedoch nicht, dass sich die Verwaltung aus diesem Grunde ihren gesetzlichen Verpflichtungen entzieht. Als Ultima Ratio wurde seitens deren übergeordneten Stellen eine Beschwerde bei der EU empfohlen. Wir dürfen Ihnen versichern, dass wir diesen Vorschlag folgen werden, so sich die Stadt hier nicht kurzfristig bewegt.

Mit freundlichen Grüßen,

Joachim Jürgens

<u>In Beantwortung dieser Anfrage führt die Stadt u.a. wie folgt aus:</u>

..>> .. Die Stadt Herten ist der gesetzlichen Anforderung der Umgebungslärmrichtlinie, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, mit Beschluss vom 19.11.2008 (DS-Nr. 08/248) ***formal nachgekommen****. Dem Beschluss entsprechend wurde die Vorlage via LANUV an das MUNLV übermittelt und von diesem in das EIONET-Portal eingestellt. ..... Um eine* ***unnötige Verunsicherung der Hertener Bürgerinnen*** *und Bürger über die aktuelle Belastung durch Umgebungslärm zu vermeiden, hat die Verwaltung von* ***einer Veröffentlichung der Daten auf der Hertener Homepage zunächst Abstand genommen****. ... <<*

Beweis: Antwort des Bürgermeisters in Anlage – 5 –

Hier sollte die Stadt Herten erklären,
wie man einem Gesetz einerseits formell Rechnung trägt und die der inhaltlichen Befolgung damit außer Kraft setzt!

Warum teilt die Stadt Herten der EU mit, dass *bis zum Vorliegen einer belastbaren Datenbasis auf der Homepage der Stadt über die Inhalte der URL hingewiesen und der Stand der Umsetzung dargestellt* wird – auf Anfrage aber uns mitteilt, dass dieses nicht erfolgt ist, um eine **unnötige Verunsicherung der Hertener Bürgerinnen** und Bürger über die aktuelle Belastung durch Umgebungslärm zu vermeiden?

Hier spiegelt sich die Tatsache wieder, dass die Verwaltung – sowie das Land derzeitig nicht an einer Umsetzung der EU-Richtlinie, respektive Umsetzung des entsprechenden Paragraphen (§47 ff) des BISchG interessiert ist.
Ich gehe in der Sache von einem Verstoß gegen geltende EU- und nationale Richtlinien und Gesetze aus.
Insofern bitte ich die EU-Kommission, ein Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten, um die derzeitige Sachlage zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen,

gez. Joachim Jürgens
Joachim Jürgens

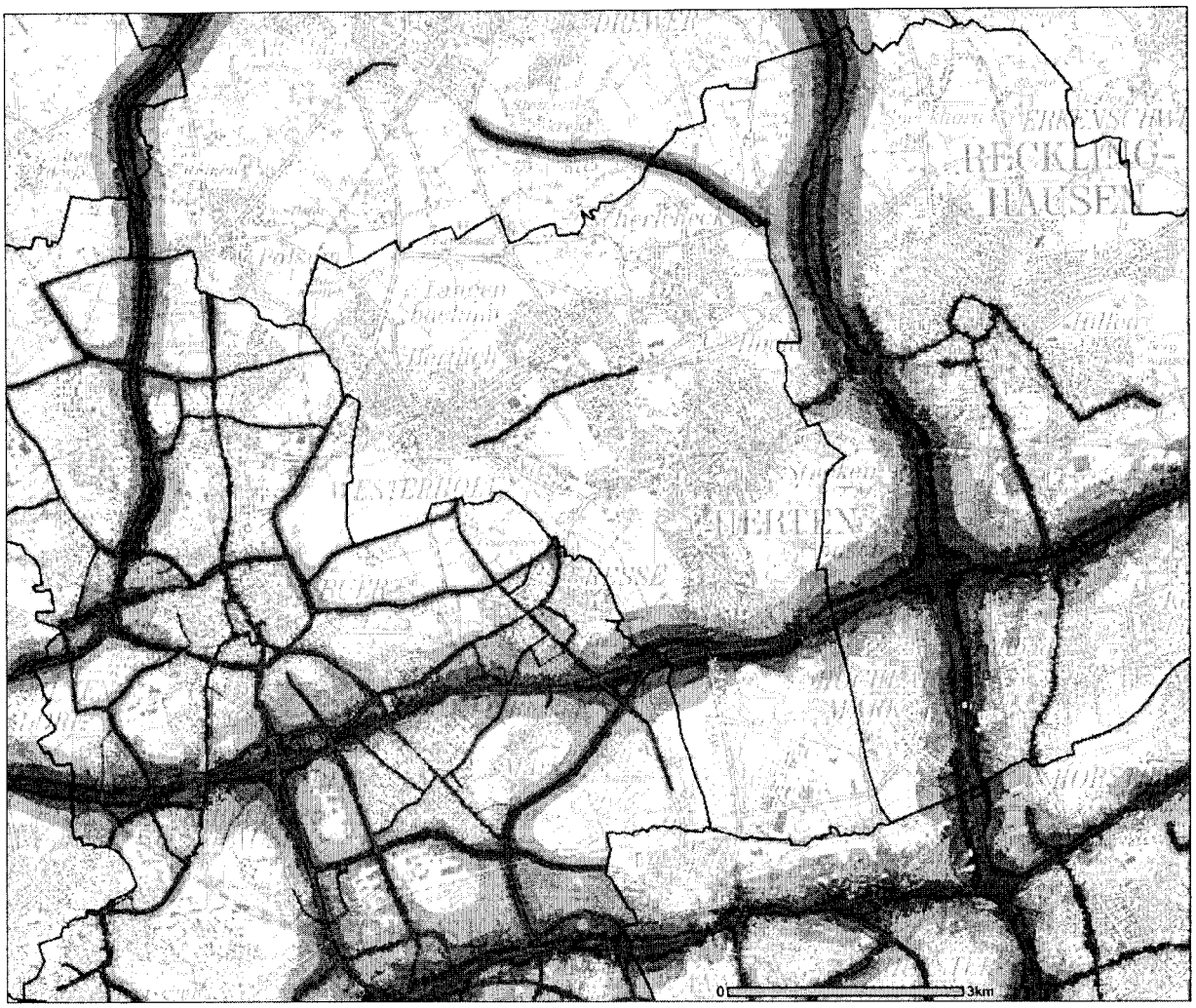
Anlagen:

1. Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt
2. Antwort des Bürgermeisters bezüglich der Lärmkartierung
3. Umsetzung des Lärmminderungsplanung am Beispiel der Stadt Herten
4. Politiker wollen das Gutachten sehen
5. Anfrage nach S 15 GeschO „Einstellung des Sachstandes Umsetzung EU-Richtlinie Lärm im EIONET Portal der Europäischen Umweltagentur' vom 11.05.2010

Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

UMGEBUNGSLÄRM IN NRW

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.06.2002
Erläuterungen siehe www.umgebungslaerm.nrw.de
Copyright Geobasisdaten: Landesvermessungsamt NRW



Eckpunktkoordinaten:

Links Unten:	RW:	2569889
	HW:	5713480
Rechts Oben:	RW:	2585911
	HW:	5722810

Zentrum der Karte:
Stadt Herten

Kartierer:
Stadt Herten
LANUV NRW

Berichtsjahr: 2007

Straßenverkehr 24h

L_{den} / dB(A)

- > 55 ... <= 60
- > 60 ... <= 65
- > 65 ... <= 70
- > 70 ... <= 75
- > 75
- = 70

- Gebäude
- ohne Gebäudedaten
- Gemeindegrenzen

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt

Herten

Anlass, Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsmethode:

In der Stadt Herten, welche außerhalb der Ballungsräume der ersten Stufe in NRW liegt, wurde im Jahr 2007 die Geräuschbelastung entsprechend den zu beachtenden rechtlichen Grundlagen[1] durch folgende Quellenarten untersucht:

- Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen[2] > 6 Mio Kfz /a
- Schienenverkehr auf Haupteisenbahnstrecken[3] > 60 000 Züge/a
- Großflughäfen > 50 000 Bewegungen / a

Ausgehend vom Betrieb dieser Quellen im Jahr 2006 wurden unter Berücksichtigung des Geländes und der Bebauung die Geräusch-Einwirkung (Immission) berechnet[4] und kartiert[5], soweit sie einen L_{den} von 55dB(A) oder L_{night} von 50dB(A)[6] überschritten haben.

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

---

[1] Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm,
Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm v. 24. Juni 2005,
Vierunddreissigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immisssionsschutzgesetzes - Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV v. 6. März 2006.

[2] Hauptverkehrsstraßen: Bundesfernstraßen (Autobahnen Bundesstraßen), Landesstraßen

[3] Haupteisenbahntrecken: Schienenwege von Eisenbahnen nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz

[4] Vorläufige Berechnungsmethoden VBUS, VBUF, VBUI und VBUSCH v. 4. April 2006 sowie VBEB v. 9. Februar 2007

[5] Der Schienenverkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz auf Schienenwegen des Bundes wird durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) kartiert und berichtet (www.eisenbahn-bundesamt.de).

[6] Zur Kennzeichnung verwendet werden der L_{DEN} und der L_{NIGHT}, beide in dB(A) angegeben. Der L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das ganze Jahr, wobei der Lärm in den vier Abendstunden mit 5dB Zuschlag und in den acht Nachtstunden mit 10dB Zuschlag gewichtet ist. Der L_{NIGHT} wird als mittlerer Pegel über alle Nachtstunden (22.00h - 06.00h) des Jahres gebildet.

Zuständige Behörde

Zuständig für die Kartierung des Lärms, der durch die o.g. Quellenarten verursacht wird ist:

Stadt Herten , D - 45699 Herten, Kurt-Schumacher-Str. 2

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahnbundesamt, D - 53110 Bonn, Vorgebirgsstr. 49

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Straßen und die Großflughäfen, soweit sie erheblich einwirken, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahnbundesamt.

Beschreibung der Umgebung:

Die Stadt Herten mit ca. 64.000 Einwohnern liegt in der Emscher-Lippe Zone am Nordrand des Ruhrgebietes und gehört zum Kreis Recklinghausen im Westen von Deutschland. Am Rand des Stadtgebietes existieren weite Grün- und Waldflächen. Nächstes Oberzentrum ist Recklinghausen.

Durchgeführte und laufende Aktionspläne und Lärmschutzprogramme:

Spezielle Aktionspläne in der Gemeinde wurden bisher nicht durchgeführt. Jedoch wurde dem Aspekt des Lärmschutzes bei allen Planungen von Verkehrswegen sowie in der Bauleitplanung innerhalb der geltenden Anforderung Rechnung getragen. Hierzu hatte die Stadt Herten 2001 einen mehrstufigen Lärmminderungsplan beauftragt, welcher im Mai 2007 den politischen Gremien vorgestellt worden ist.

Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen und Isophonenlinien:

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Herten sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse
www.umgebungslaerm.nrw.de zur Verfügung.

Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung.
Soweit Ergebnisse des Lärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes dargestellt werden, wurden sie vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nachrichtlich zur Verfügung gestellt.

Jede Karte stellt mit Isophonenflächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4m Höhe über dem Erdboden in einem 10m-Raster berechnet wurden.
Die Isophonenflächen sind entsprechend der Legende farbig gekennzeichnet.

Als Auslösepegellinien sind in den Karten die Pegel L_{DEN} = 70 dB(A) bzw. L_{NIGHT} = 60 dB(A) eingezeichnet. Sie kennzeichnen die Grenze, oberhalb derer Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.

Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
BAB A2	34,0 Mio.	West-Ost am Südrand der Gemeinde
BAB A43	35,1 Mio.	östlich an der Gemeinde vorbei
L622	6,2 Mio.	West-Ost durch die Gemeinde
L638	5,9 Mio.	Nord-Süd durch die Gemeinde
L511	5,4 Mio.	West-Ost durch die Gemeinde

Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage
Hamm – Osterfeld	32.760	West-Ost durch die Gemeinde

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km2	3.08	0.81	0.18

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	528	35	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

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

L_{den}/dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	836	284	67	8	0

L_{night}/dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	443	122	10	1	0

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Fluglärm**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50000 Bewegungen / Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km2	-	-	-

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

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

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

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

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

DER BÜRGERMEISTER

Herten

Briefadresse: Stadtverwaltung - 45697 Herten

Herr Joachim Jürgens
Schützenstraße 84
45699 Herten

Ansprechpartner	Zimmer	372	Telefon	Datum
Dipl.-Ing. Tobias Tewes	Zeichen	Te.	(0 23 66) 303 - 405	15.09.2008
Email T.Tewes@herten.de			Telefax (0 23 66) 303 - 229	

Ihre Mail „Lärmkartierung" vom 25.08.2008

Sehr geehrter Herr Jürgens,

zu Ihren Fragen nehme ich wie folgt Stellung:

Die Datensammlung und Kartierung des Umgebungslärms wurde, wie Sie wissen, eigenständig durch das LANUV NRW durchgeführt.

Die Stadt Herten hatte dem LANUV das vorhandene Datenmaterial des Lärmminderungsplans von AVISO angeboten und auf Zählungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW und die vorhandenen Ruhrpilotzählstellen hingewiesen. Von diesem Angebot hat das LANUV NRW keinen Gebrauch gemacht. Grundlage der jetzt veröffentlichten Berechnungen des LANUV sind großräumige Daten des Bundesverkehrsministeriums, aus welchen die Verkehrsdaten zur Lärmkartierung per Rechenmodell prognostiziert wurden.

Die jetzt vom LANUV NRW veröffentlichte Lärmkartierung weist im Stadtgebiet Herten erhebliche Defizite auf, welche in der unzureichenden Datengrundlage begründet sind. Hierauf hat die Stadt Herten das LANUV hingewiesen. Das LANUV hat diese Hinweise aufgenommen und eine Überarbeitung der Umgebungslärmkartierung zugesagt. Es sei beabsichtigt, ab 2009 die Daten der Ruhrpilotzählstellen für die Bereiche der Umweltzonen zur kontinuierlichen Überprüfung zu nutzen.

Grundsätzlich gilt weiterhin, dass die Ruhrpilotzählstellen in der Stadt Herten funktionieren und Daten an die Ruhrpilotzentrale senden. Der städtische Verkehrsrechner ist zurzeit aber noch nicht in der Lage, diese Daten zu empfangen, so dass die Stadt Herten weiterhin keinen direkten Zugriff auf diese Daten hat. Ein indirekter, kostenpflichtiger Zugriff auf diese Daten wäre für die Stadt Herten nur auf Antrag bei der Ruhrpilot GmbH möglich.

Bzgl. des Schienenverkehrs ist die Stadt Herten im ersten Umsetzungsschritt der Umgebungslärmrichtlinie nicht betroffen, da nach Aussage der DB AG die Jahressumme an Zugfahrten kleiner als 60.000 ist.

Mit freundlichen Grüßen
i.V.

Volker Lindner
Stadtbaurat

Umsetzung des Lärmminderungsplanung am Beispiel der Stadt Herten

Joachim Jürgens

2008

Lärm, ein Gesundheitsrisiko Lärm ist heutzutage eine allgegenwärtige Erscheinung, die oft zu gesundheitlichen Problemen führt. Fast jeder vierte Arbeitnehmer in der EU ist bei der Arbeit großem und beständigem Lärm ausgesetzt der ein Gesundheitsrisiko darstellt. Nicht nur am Arbeitsplatz, auch zu Hause sind wir ständig einem hohen Lärmpegel ausgesetzt, vor allem durch den Verkehr.

Lärm, insbesondere chronischer Lärm ist nicht nur subjektiv ein Belastung, es erhöht auch im allgemeinen das Risiko für verschiedene Erkrankungen, etwa des Herz-Kreislauf-Systems.

Lärm stellt heute ein gravierendes Umwelt- und Gesundheitsproblem dar. In der EU sind mehr als ein Viertel der Bevölkerung einem gesundheitsgefährdenden Geräuschpegel über 65 Dezibel ausgesetzt. Ein Großteil der Bevölkerung fühlt sich durch Lärm (Verkehrs-, Freizeit- und Gewerbelärm) gestört. Die Auswirkungen auf die Gesundheit beginnen bei direkten Schädigungen (Gehörgang) und einer Erhöhung des Herzinfarktrisikos. Lärmbelastungen führen jedoch bald zur Beeinträchtigung der Lebensqualität. Lärm ist somit eine Gefahr für die Gesundheit.

Lärm beeinflusst über komplexe Aktivierungsmechanismen das autonome Nervensystem und das Hormonsystem. Dies führt zu Funktionsänderungen des Organismus und zum Anstieg von Blutfetten und Stresshormonen. Quelle: http://oh-forum.themenplattform.com/193900.0/

Kontaktadresse des Autors:
Joachim Jürgens
Schützenstraße 84
45699 Herten
☎ +49 (2366)-37653
☎+ 49 (172)-2835160
Email : jj(at) pro-herten.de

Inhalt

Einleitung 2
Kritik 3
Forderung 4
Veröffentlichungen des MUNLV / LANUV 4
Quelle u.a. Dokumentation 4
Zielsetzung 4
Inhalt 4
Der nachfolgende Terminplan ist verbindlich vorgegeben: 5
Aufstellung der Lärmaktionspläne 5
Öffentlichkeitsbeteiligung 6
Deutsche Gesetzgebung 6
Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in NRW 6
Ballungsräume und Hauptlärmquellen der 1. Stufe 6
Erstellung der Lärmkarten 7
Konzept zur Lärmkartierung in NRW 8
Lärmaktionsplanung in NRW 9
Lärmaktionspläne NRW 9
Geräuschbelastungskarten auf Herten bezogen 9
Lärmkartierung Stand 1999 10
Lärmkartierung Stand 2002 11
Straßenverkehr tags 2007 11
Straßenverkehr nachts 2007 11
Veröffentlichung Straße LMP 2001 -Stadt Herten tags nachts 12
Aussage LANUV Schienenverkehr – Thema für Stadt Herten nicht verfügbar 12
Veröffentlichung Schiene Stadt Herten 12
Schreiben des BM der Stadt Herten an LANUV, Lärmkartierung, v. 31.07.2008 13

Einleitung

Mit der EU-Umgebungsrichtlinie wurden die Mitgliedsländer der Europäischen Union verpflichtet, die Lärmbelastungen in den Ballungsgebieten, an Hauptverkehrsstraßen, an Haupteisenbahnstrecken, sowie in der Umgebung von Großflughäfen zu ermitteln, zu kartieren und in Form von strategischen Lärmkarten darzu-

stellen. Diese schalltechnische Zustandsbeschreibung ist dann die Grundlage für die ebenfalls aufzustellenden Aktionspläne, deren Umsetzung schließlich die letztlich angestrebte Lärmminderung ergeben soll.[1]

Durch die Stadt Herten wurde im Jahr 2000 beschlossen: *„Aufstellung eines Lärmminderungsplans für die Stadt Herten gemäß $ 47a BImSchG Drucksachennummer 00/126 vom 10.Mai 2000"* Die Stadt Herten hat einen Lärmminderungsplanauftrag an die AVISO-GmbH erteilt. Dieses Gutachten wurde mit 185.000 DM berechnet. Der Eigenanteil der Stadt Herten wird mit 37.000 DM beziffert. Auffällig ist, dass die durch AVISO ermittelten Daten offensichtlich keinen Einfluss bei der NRW Kartierung genommen hat.

Aufgrund der EU-Forderung stellte das Land NRW der Öffentlichkeit mit Datum vom 11.02.2008 Akt.Z.:GKZ: 05562020 Ergebnisse der Lärmkartierung NUTS3_EU: DEA36 Herten (http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/laerm/viewer.htm) zur Verfügung.

Die mit Datum vom 11.02.2008 entsprechend der EU-Richtlinie veröffentlichen Daten ersetzen damit die für NRW flächendeckenden umfangreichen Geräuschbelastungskarten. Verantwortlich für die Kartierung im Stadtgebiet Herten für den Straßenverkehr ist die Stadt Herten, D-45699 Herten, Kurt-Schumacherstraße 2, für den Schienenverkehr das Eisenbahnbundesamt, D-53110 Bonn, Vorgebirgsstr. 49

Entsprechend der verbindlichen Terminvorgabe ist die Aufstellung der Lärmaktionspläne am 18. Juli 2008 abgeschlossen worden.

Kritik

In den Bekanntgaben des LANUV findet sich die Veröffentlichung der 1999 Daten „Geräuschquellen, Wohn- und Gewerbegebiete (Bsp. Auszug Herten)". Ein flächendeckender Handlungsbedarf für den Straßen- und Schienenverkehr ist hier zweifelsfrei erkennbar. In der neuen, von der EU geforderten Lärmkartierung ist unverständlicherweise die Lärmkartierung für Herten nicht nur unvollständig, sondern in weiten Bereichen unzulänglich dargestellt. So wird in der Kartierung im Gegensatz zum Plan 1999 der Schienenverkehr überhaupt nicht gewertet (sh. Seite 27), noch krasser wird die Darstellung am Beispiel der Landesstraße L622 von Recklinghausen kommend. Besonders ist der Umstand zu nennen, dass die L622 Akkoallee aus Richtung Recklinghausen kommend in den Lärmminderungskarten des LANUV als belastet dargestellt wird, exakt ab Stadtgrenze Herten ist die Straße nicht mehr belastet! Da sich hier am Grenzpunkt Herten / Recklinghausen weder ein Kreuzungspunkt befindet, noch irgendwelche Abbiegemöglichkeiten vorhanden sind, hätte dieser Umstand in jedem Fall auffallen müssen. Ebenso ist auffällig, dass sämtliche überörtlichen Straßenzüge, die außerhalb der Stadtgrenzen als belastet gelten, ab der Stadtgrenze keine belastungsmäßige Relevanz mehr besitzen.

Explizit wird im Bericht (S.27) die Anzahl (N) der belasteten Einwohner genannt. Offensichtlich ist, dass für das Untersuchungsgebiet der Stadt Herten falsche Zahlen veröffentlicht wurden. Das geht auch aus einem Schreiben des Bürgermeisters vom 31.07.08 an den Präsidenten des LANUV eindeutig hervor. Hier wäre es interessant zu wissen, ob im Vorfeld intensive Abstimmungen zwischen Stadt und LANUV stattfanden? Unverständlich ist auch, dass es gerade im Ballungsraum des Ruhrgebietes zuverlässliche Zahlen, differenziert zwischen LKWs und PKWs geben muss. Seit Beginn des Jahres sollen alle Zählstellen des Ruhrpiloten Daten liefern. Der Ruhrpilot wurde mit erheblichen Fördergeldern bezuschusst, so dass dieses vorhandene Instrument für eine fachgerechte Beurteilung eingesetzt werden kann.

[1] RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES vom 25.Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.7.2002

Forderung

Die Lärmkartierung ist Bestandteil einer vorausschauenden Planung zum Schutz der Bevölkerung. Die Nutzung der fehlerhaften Kartierung ist für lärmbelastete Anwohner bei einer gerichtlichen Auseinandersetzung kaum brauchbar und das, obwohl es sich hierbei um ein amtliches Dokument handelt. Die aktuelle Lärmkartierung ist im Gegensatz zu älteren Veröffentlichungen (1999) unbrauchbar. Als betroffene Bürger einer Kommune, deren Lärmprävention infolge der expandierenden Logistikvorhaben in der Kommune von besonderen Bedeutung ist, ist es unverzichtbar, auch aus Gesundheitsgründen, auf verbindliches und verlässliches Zahlenmaterial zurückgreifen zu können.

Wir können und müssen somit davon ausgehen, dass die Kartierung entsprechend der EU-Vorgabe kurzfristig nachgebessert wird, um dem Land ggf. auch im Hinblick auf die EU-Gesetzgebung zukünftig Probleme zu ersparen.

Joachim Jürgens, 15. Juli 2010

Joachim Jürgens

Quelle: Deutsches Ärzteblatt Jg. 105 Heft 31-32 4. Aug. 2008 Seite 555

Veröffentlichungen des MUNLV / LANUV

Quelle u.a. Dokumentation

Zielsetzung

Die EU-Kommission bestätigt in ihrem „Grünbuch über die künftige Lärmschutzpolitik", dass der Umgebungslärm eines der größten Umweltprobleme in Europa ist. Ziel der europäischen Umgebungslärmrichtlinie ist ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms. Schädliche Auswirkungen und Belästigungen sollen verhindert und vermindert, ihnen soll vorgebeugt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, verfolgt die Richtlinie zwei Ansätze:

Der erste Ansatz der EU-Richtlinie hat eine immissionsbezogene Ausrichtung. Es sollen anhand von harmonisierten Bewertungsmethoden Lärmkarten erstellt werden, die die Lärmbelastung beschreiben und die Basis für Aktionspläne gegen die Lärmbelastung bilden.

Zusätzlich soll sichergestellt werden, dass die Öffentlichkeit ausreichend über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert wird. Erstmals stehen hier die Immissionen im Mittelpunkt der Maßnahmen, während die EU bisher eher produktbezogene Regelungen zur Begrenzung der Geräuschemissionen erlassen hat.

Die EU-Richtlinie enthält gleichzeitig einen emissionsbezogenen Ansatz: hier wird die Lärmbelastung nach vergleichbaren Kriterien erfasst, zusammengestellt und gemeldet, so dass die EU die Lärmbelastung in den Mitgliedstaaten danach gut beurteilen und vergleichen kann. Auf dieser Grundlage will die Kommission entscheiden, ob europaweit eine weitere Rechtsetzung zur Lärmminderung an der Quelle erforderlich ist; insbesondere für Straßen- und Schienenfahrzeuge, Flugzeuge sowie Geräte und Maschinen.

Inhalt

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten der EU, die genannten Lärmkarten und Lärmaktionspläne für Hauptstrecken des Straßen- und Schienenverkehrs, für Großflughäfen und Ballungsräume zu erstellen.

Der nachfolgende Terminplan ist verbindlich vorgegeben:

25. Juni 2002	Inkrafttreten der EU-Umgebungslärmrichtlinie	
18. Juli 2004	Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht	
30. Juni 2005	Mitteilung der zu kartierenden Bereiche an die EU	**1. Stufe:** Ballungsräume > 250.000 EW Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr
30. Juni 2007	Ausarbeitung der Lärmkarten	
18. Juli 2008	Aufstellung der Lärmaktionspläne	
31. Dez. 2008	Mitteilung der zu kartierenden Bereiche an die EU	**2. Stufe:** Ballungsräume > 100.000 EW Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr
30. Juni 2012	Ausarbeitung der Lärmkarten	
18. Juli 2013	Aufstellung der Lärmaktionspläne	

Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten. Die Öffentlichkeit muss über die Ergebnisse der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung unterrichtet und an der Lärmaktionsplanung beteiligt werden. Außerdem ist der EU-Kommission mitzuteilen, wie viele Menschen und welche Flächen durch Verkehrslärm sowie durch Industrie- und Gewerbelärm belastet sind. Grenzwerte, die verbindlich einzuhalten sind, legt die EU-Richtlinie nicht fest.

In Deutschland werden zur Berechnung der Lärmimmissionen die bestehenden nationalen Berechnungsverfahren angewendet, die an die Anforderungen der EU-Richtlinie angepasst wurden. Zu einem späteren Zeitpunkt wird die Europäische Kommission europäisch harmonisierte Berechnungsverfahren veröffentlichen, deren Anwendung obligatorisch sein wird.

Aufstellung der Lärmaktionspläne

Auf der Grundlage der Lärmkarten sind Aktionspläne auszuarbeiten, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Aktionspläne sind aufzustellen, wenn relevante, national festgelegte Grenzwerte oder Kriterien überschritten werden. Darüber, welcher Art die Kriterien sind, macht die EU-Richtlinie keine Aussagen.

Damit sich die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung zunächst auf die hoch belasteten Lärmbrennpunkte konzentrieren können, hat das Umweltministerium NRW einheitliche Auslösewerte in Höhe von 70/60 dB(A) tags/nachts per Erlass zur Lärmaktionsplanung (Rd.Erl. des MUNLV - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008) festgelegt. Überschreitungen dieser Werte werden bei der Lärmkartierung deutlich gemacht.

Die Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Die erforderlichen Maßnahmen müssen vor Ort entwickelt und durchgeführt werden. Die Richtlinie gibt deshalb nur Hinweise, welche Maßnahmen in Betracht gezogen werden können: Verkehrsplanung, Raumordnung, technische Maßnahmen, Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg, verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.

Eine ausführliche Liste möglicher Lärmminderungsmaßnahmen sowie Beispiele aus der Praxis enthalten die "Hinweise zur Aktionsplanung" der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz vom 30. August 2007.

Die Endtermine für die Aufstellung der Lärmaktionspläne sind um etwas mehr als ein Jahr gegenüber denen für die Lärmkarten verschoben.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten zu größtmöglicher Transparenz. Die zuständigen Behörden müssen die Lärmkarten – auch unter Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien – zugänglich machen. Der Öffentlichkeit muss es außerdem ermöglicht werden, an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeit soll hierüber ihre Interessen in die Lärmaktionspläne einbringen und damit die Gegebenheiten vor Ort optimal mitgestalten.

Deutsche Gesetzgebung

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde in Deutschland per Gesetz und Verordnung umgesetzt: Zunächst trat am 30. Juni 2005 ein neuer Sechster Teil im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 47 a - f BImSchG) in Kraft. Darin werden die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie zur Aufstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Zuständigkeiten geregelt. Die ergänzende Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV), die am 16. März 2006 in Kraft getreten ist, regelt Näheres zur Lärmkartierung.

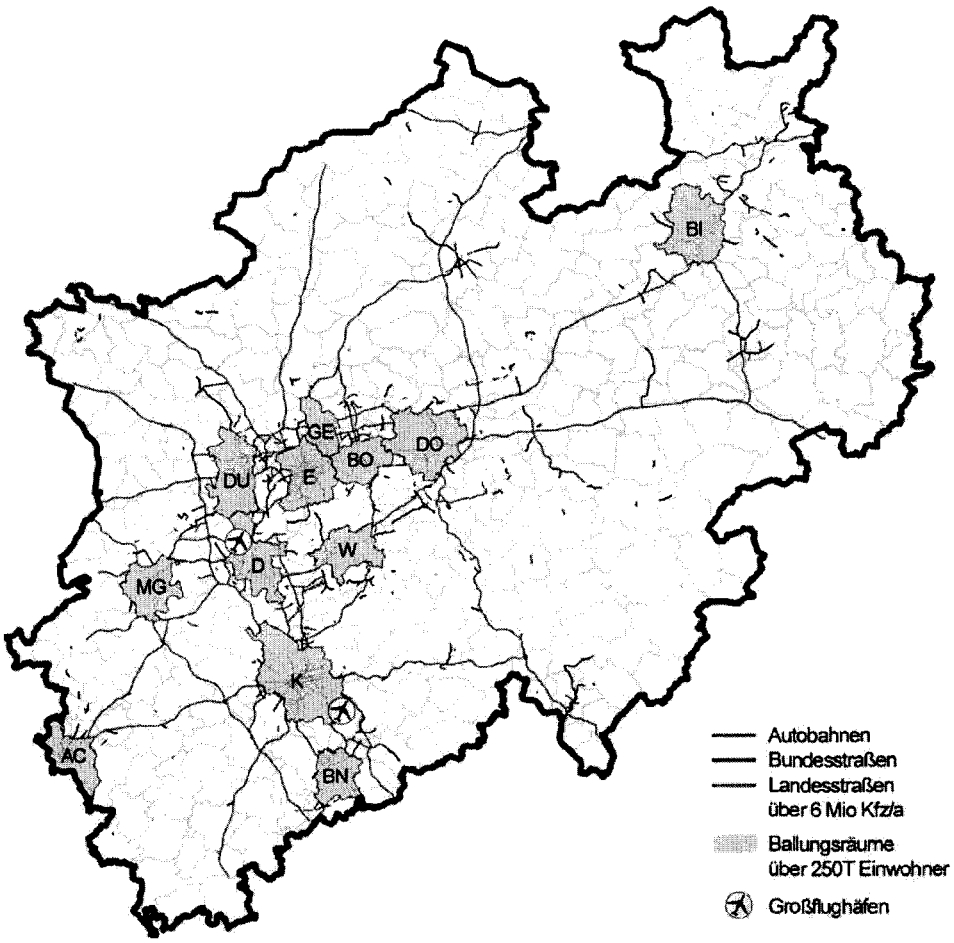
Nach dem Umsetzungsgesetz sind in Deutschland die Kommunen für die Aufgaben der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zuständig, solange ein Bundesland keine abweichende Regelung trifft. Für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes erhalten die Kommunen die Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes, das hier für die Lärmkartierung zuständig ist.

Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in NRW

Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in NRW erfolgt federführend durch das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) - in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV).

Ballungsräume und Hauptlärmquellen der 1. Stufe

Das MUNLV hat für die Lärmkartierung der 1. Stufe zwölf Ballungsräume (Aachen, Bielefeld, Bochum, Bonn, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Köln, Mönchengladbach, Wuppertal), mehr als 3800 km Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie die beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gemeldet. Damit besitzt NRW bei weitem die meisten Ballungsräume in Deutschland.



Zu kartierende Bereiche der 1. Stufe

Erstellung der Lärmkarten

Aufgrund der verspäteten Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht steht die Lärmkartierung der 1. Stufe unter enormen Zeitdruck. Der enge Zeitrahmen sowie die komplexen Verkehrs- und Siedlungsstrukturen in Nordrhein-Westfalen und der damit verbundene Kartierungsaufwand stellen das Land vor besondere Umsetzungsprobleme. Nordrhein-Westfalen hat deshalb ein Konzept entwickelt, wie die landesweite Lärmkartierung fristgemäß, sachgerecht, zukunftsfähig und kostengünstig abgewickelt werden kann.

Das Umweltministerium NRW hat hierzu eine „Werkstatt" zur Lärmkartierung durchgeführt: in Kooperation mit dem Städtetag NRW, mit Vertretern aus nordrhein-westfälischen Kommunen, Landesbehörden und weiteren Institutionen. Im Konsens mit allen Beteiligten wurde eine fachliche Hilfestellung zur Durchführung der Lärmkartierung erarbeitet. Möglichkeiten zur Wahrnehmung der Aufgaben werden darin aufgezeigt. Eine Abschlusswerkstatt fand am 18. Januar 2006 statt; alle betroffenen Kommunen und weitere Interessenten waren eingeladen.

Als Informationsgrundlage für die Werkstattgespräche hat das Ministerium darüber hinaus eine Machbarkeitsstudie zur Datenmodellierung für die Lärmkartierung vergeben. Diese Machbarkeitsstudie zeigt auf, welche Daten bei den verschiedenen Stellen vorliegen und wie diese für die Lärmkartierung optimal zusammengebracht und nutzbar gemacht werden können. Ziel war die Entwicklung eines Konzeptes zur Vermeidung unnötiger Erhebungen und Doppelarbeiten sowie die Gewährleistung von Qualität und Vergleichbarkeit der Lärmkarten.

Nach Auswertung der Werkstattgespräche und der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie hat die Landesregierung in der Kabinettsitzung am 4. Juli 2006 ein Konzept zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in NRW beschlossen.

Konzept zur Lärmkartierung in NRW

Das Land NRW hält an den in § 47 e Abs. 1 BImSchG verankerten Zuständigkeiten der Kommunen für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung fest und wird keine davon abweichende landesrechtliche Regelung treffen.

Das Land NRW unterstützt die Kommunen bei der Wahrnehmung der Aufgaben und bietet den Kommunen folgende zentrale Hilfestellungen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) an:

1. Bereitstellung von landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten über die bestehende Geodateninfrastruktur (per Internet) als Dienstleistung für alle Kommunen unter Nutzung des Geobasisdatenportals
2. Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume für Kommunen mit weniger als 250.000 Einwohner
3. Lärmkartierung für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn
4. Erhebung und Bereitstellung der Emissionsdaten für die gewerblichen und industriellen Anlagen in den Ballungsräumen
5. Sammlung und Übermittlung der Lärmkarten an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Durch dieses Vorgehen werden insbesondere die kleinen Kommunen an den Hauptverkehrsstraßen und im Umfeld der Flughäfen entlastet, sodass sie sich im Weiteren auf die Lärmaktionsplanung konzentrieren können. Die Kommunen in den Ballungsräumen müssen zwar selbst kartieren, wobei die zentrale Bereitstellung von Geometrie- und Verkehrsdaten sowie die Bereitstellung der Emissionsdaten für Gewerbe/Industrie durch das Land eine wertvolle Hilfe darstellen.

Das Institut für Geodäsie und Geoinformation der Universität Bonn wurde u. a. mit der datentechnischen Realisierung des Umsetzungskonzeptes beauftragt. Hierzu wurde im Rahmen einer Vorstudie folgende Systemarchitektur entwickelt:

Mit dieser Systeminfrastruktur werden die verschiedenen in den Datenbanken des Landes vorhandenen Geometrie- und Verkehrsdaten eingelesen, in eine vergleichbare Form gebracht, inhaltlich veredelt und in einer Lärmdatenbank gespeichert. Über das Internet kann von den mit der Lärmkartierung betrauten Stellen für die Lärmberechnungen auf das gesamte akustische Modell in der Lärmdatenbank zugegriffen werden. Die Berechnungsergebnisse werden über die Internetseite www.umgebungslaerm.nrw.de der Öffentlichkeit präsentiert.

Für die Lärmkartierung landesweit genutzt werden folgende Daten:

- NWSIB-Straßendaten des Landesbetriebs Straßenbau NRW (Straßen.NRW),
- ATKIS-Straßen- und Schienendaten des Landesvermessungsamtes NRW (LVermA),
- DGM-5 Geländedaten des LVermA,
- 3D-Gebäudemodell des LVermA,
- Straßenmodell aus dem Emissionskataster des LANUV.

Dabei wurden die NWSIB-Daten über die 3D-Lagen der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a sowie die Lage und Höhe der Lärmschutzwände zuvor durch Befahrung ermittelt. Das 3D-

Gebäudemodell wurde aus den vorhandenen ALK-Daten sowie vorzugsweise Lasercan-Daten durch das LVermA erzeugt.

Der in NRW gewählte Weg der Lärmkartierung über den Einsatz von Geodateninfrastrukturen ist in zweifacher Weise nachhaltig: Er beinhaltet nicht nur eine flexible und in Zukunft erweiterbare Struktur sondern auch die kostengünstigste Lösung.

Lärmaktionsplanung in NRW

Am 21. und 22. November 2007 fand im MUNLV das Fachsymposium "Lärmminderungs- und Aktionsplanung" statt. Diese Veranstaltung diente dazu, insbesondere die nordrhein-westfälischen Erfahrungen bei der bisherigen Lärmminderungsplanung auszuwerten, sowie Empfehlungen für die zukünftige Lärmaktionsplanung in den Städten und Gemeinden zu formulieren. Die Veranstaltung wurde in Kooperation mit dem MUNLV von der Europäischen Akademie für städtische Umwelt Berlin im Rahmen des UBA-Projektes SILENT CITY durchgeführt. Das Programm und die Vorträge sind auf der Homepage der Europäischen Akademie für städtische Umwelt www.eaue.de unter Silent City - 2. Workshop hinterlegt.

Zur Unterstützung der Gemeinden hat das Umweltministerium NRW den Runderlass „Lärmaktionsplanung" veröffentlicht. Er gibt den Gemeinden Hinweise, wie die zuständigen Behörden diese Aufgabe in angemessener Art und Weise bewältigen können, und klärt Fragestellungen im Zusammenhang mit der Planumsetzung. Unter anderem enthält der Erlass weitergehende Ausführungen zur Verzahnung der Lärmaktionsplanung mit anderen kommunalen Planungen (z.B. Bauleitplanung, Stadtentwicklungsplanung, Verkehrsentwicklungsplanung, Luftreinhalteplanung).

Ergänzend zu dem Runderlass hat das Umweltministerium in Abstimmung mit dem Ministerium für Bauen und Verkehr einen Musteraktionsplan entwickelt, an dem sich insbesondere die kleinen Kommunen bei der Lärmaktionsplanung orientieren können. Das Muster berücksichtigt die Mindestanforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie und dient auch als Grundlage für die Berichterstattung an die EU. In den Erläuterungen zum Muster werden zudem Hinweise zum Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) gegeben.

Lärmaktionspläne NRW

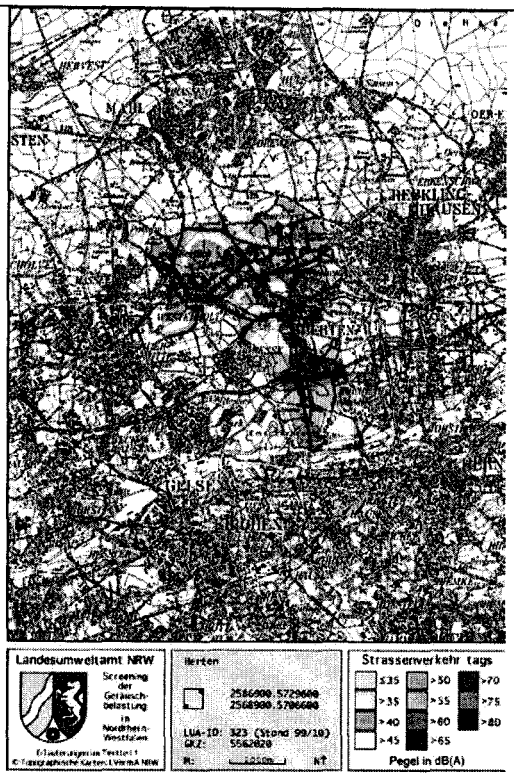
In NRW müssen die Gemeinden die Lärmaktionspläne der 1. Stufe bis zum 18. Juli 2008 erarbeiten. Die Lärmaktionspläne werden nach Fertigstellung über dieses Umgebungslärm-Portal präsentiert.

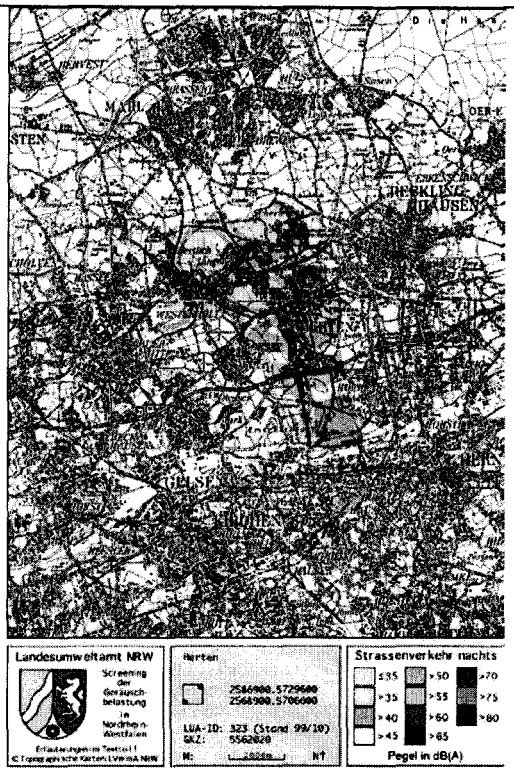
Geräuschbelastungskarten auf Herten bezogen

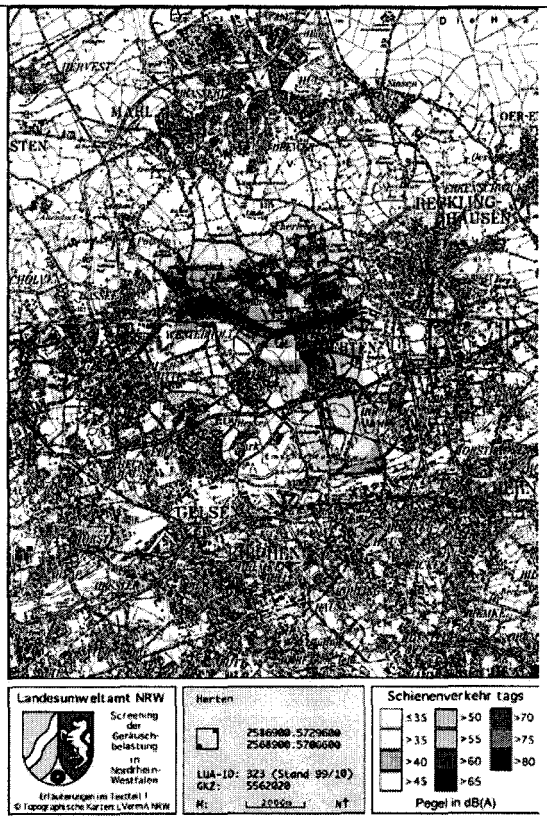
Zur Unterstützung der Gemeinden bei der Aufstellung von Lärmbelastungskarten hat das LUA - heute LANUV NRW - eine landesweite grobe Übersicht (Screening) der Geräuschbelastung erarbeitet. Ausgehend von vorhandenen Daten wurden in einem 50m-Raster die Schallpegel berechnet, die durch verschiedene Geräuschquellen in der Fläche hervorgerufen werden können. Die rechnerischen Ermittlungen erfolgten entsprechend den üblichen Beurteilungsverfahren so, dass eher zu hohe als zu niedrige Werte abgeschätzt wurden.

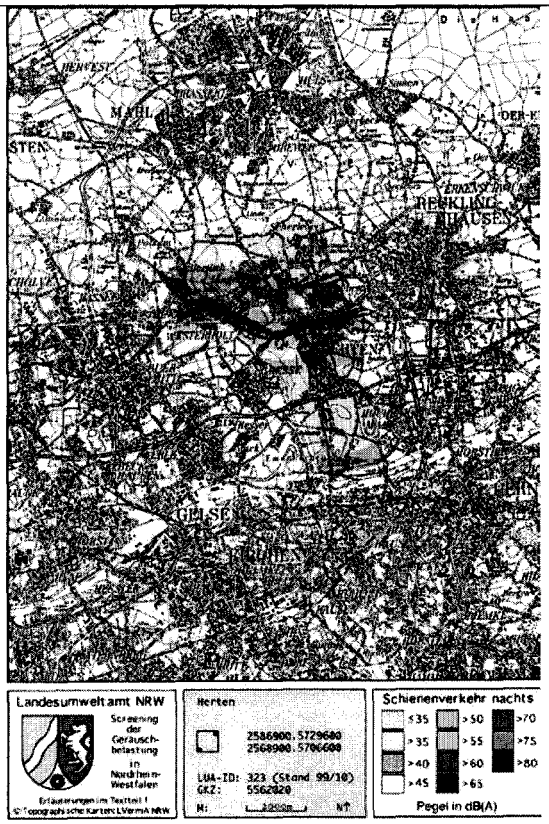
Die Ergebnisse wurden getrennt für den Tag und die Nacht sowie nach unterschiedlichen Quellen (Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserverkehr, sowie Industrie und Gewerbe) ermittelt. Entstanden ist ein gemeindebezogenes Kartenwerk im Maßstab **1:100000**.

Lärmkartierung Stand 1999



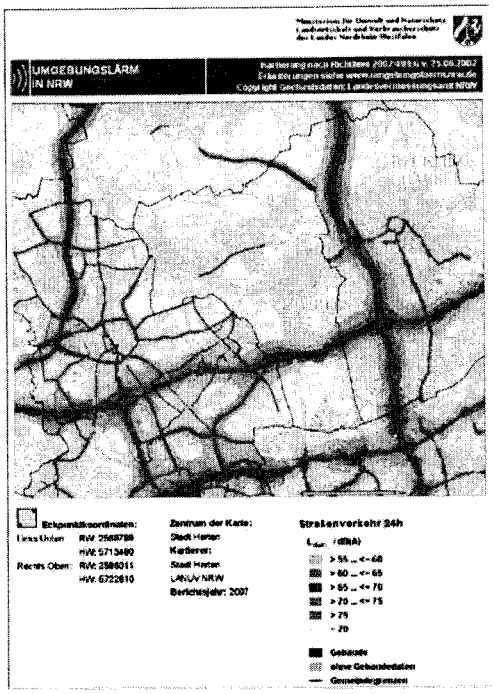




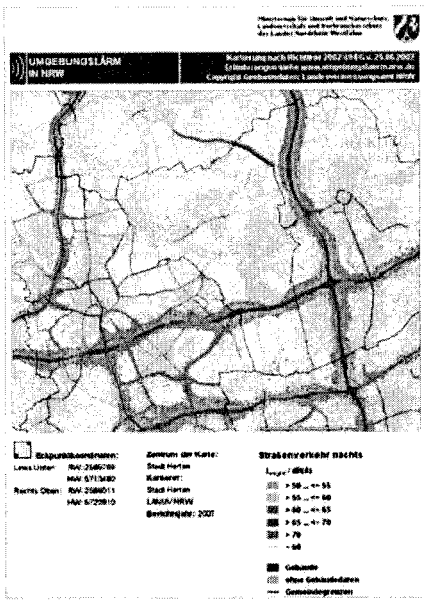


Lärmkartierung Stand 2002

Straßenverkehr tags 2007

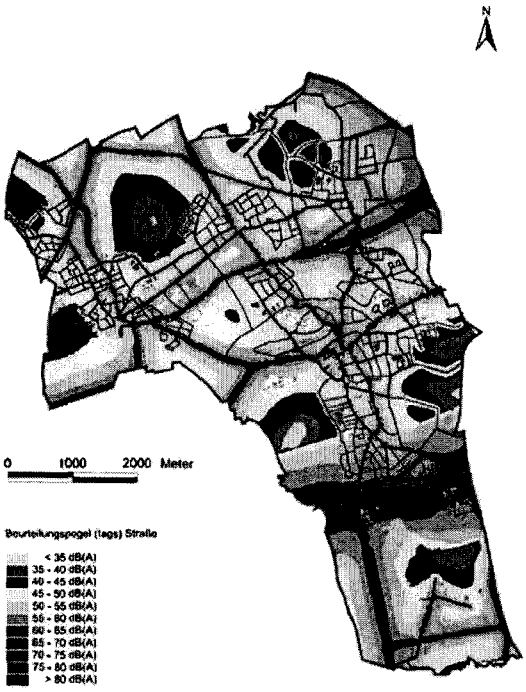


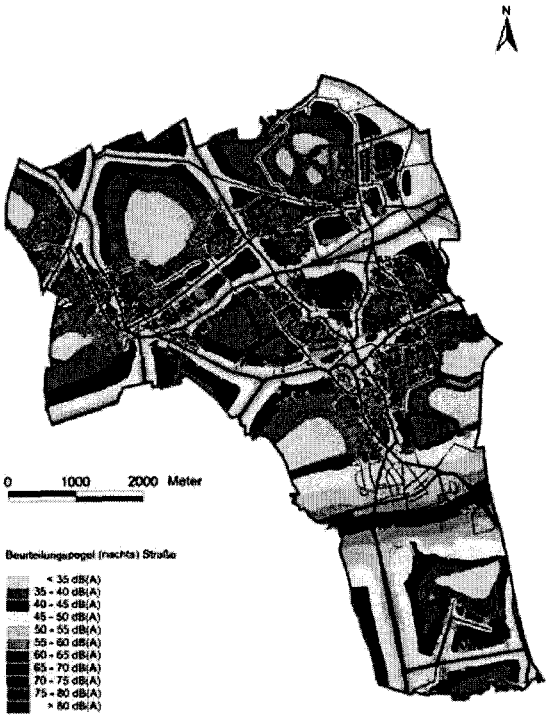
Straßenverkehr nachts 2007



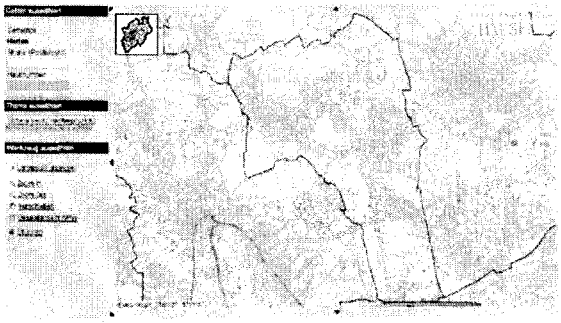
Veröffentlichung Straße LMP 2001 -Stadt Herten

tags **nachts**

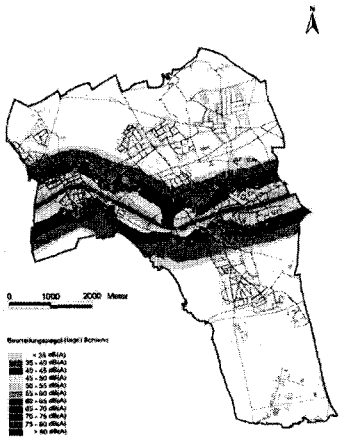


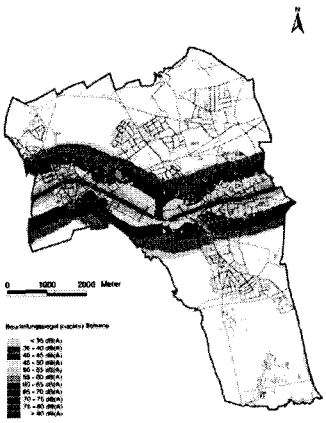


Aussage LANUV Schienenverkehr – Thema für Stadt Herten nicht verfügbar



Veröffentlichung Schiene Stadt Herten





DER BÜRGERMEISTER

Stadt Herten

■ Briefadresse: Stadtverwaltung - 45697 Herten ■

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
Hauptsitz Recklinghausen
Präsident Dr. Heinrich Bottermann
Postfach 101052
45610 Recklinghausen

Ansprechpartner	Zimmer	372	Telefon	Datum
Dipl.-Ing. Tobias Tewes	Zeichen		(0 23 66) 303 - 405	31.07.2008
Email T.Tewes@herten.de			Telefax (0 23 66) 303 - 229	

Verkehrsemissionsdaten zur Lärmkartierung

Sehr geehrter Herr Dr. Bottermann,

im Rahmen der Arbeiten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie hatte das LANUV im Jahr 2007 für die Kommunen des Ruhrgebietes die Federführung übernommen – so auch für die Stadt Herten.

Im August 2007 wurde uns mitgeteilt, dass alle hierfür notwendigen Verkehrsdaten erhoben worden sind. Unsere eigenen Straßenverkehrsdaten sind mit Hinweis auf das Erhebungsjahr 2001 als veraltet zurückgewiesen worden. Aktuelles Datenmaterial der Ruhrpilot-Messstellen wurde ohne weitere Begründung abgelehnt, ebenso die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung des Landesbetriebes Straßenbau NRW aus dem Jahr 2005.

Mehrfach wurde im Dialog zwischen der Verkehrsplanung der Stadt Herten und Ihrem Hause darauf hingewiesen, dass die im laufenden Bearbeitungsverfahren dargestellten Zwischenergebnisse aufgrund falscher Daten anzuzweifeln seien.

Nach der jetzigen Veröffentlichung der vorläufigen Ergebnisse auf der Homepage des MUNLV wird deutlich, dass diese Vermutung richtig war und die derzeitige Datengrundlage nicht das reelle Verkehrsgeschehen wiedergibt.

Als einzige innerstädtische Straße, die von den Grenzwerten der Umgebungslärmrichtlinie betroffen sei, wird die westliche Westerholter Straße aufgeführt. Andere, wesentlich stärker frequentierte, mit Wohnbebauung angebaute Hauptverkehrsstraßen sind nicht dargestellt.

Ebenso werden die Lärmemissionen der DB Strecke 2250, welche in Ost-West Richtung das Stadtgebiet quert, nicht beachtet. Diese, mit zwei Gleisen ausgestattete Trasse, wird ganztägig stark befahren. In den letzten Monaten wurde nach Auskunft der DB AG das Güterverkehrsaufkommen um über 60 % gesteigert. Eine weitere Zunahme der Zugfrequenz sei beabsichtigt.

Mit Erstaunen haben wir festgestellt, dass selbige Gleistrasse ebenso wie stark belastete Hauptverkehrsstraßen in der Lärmkartierung nicht aufgeführt werden.

Eine grundlegende, gemeinsame Kontrolle der Datenbasis scheint mir sinnvoll zu sein.

Da sich in Herten gerade eine Bürgerinitiative gründet, die sich gegen den gesteigerten Bahnlärm wendet, und dies von mir als Bürgermeister inhaltlich unterstützt wird, bitte ich Sie,

mir Hinweise zum Kartierungsverfahren, zu den Belastungsdaten und zum Umgang mit den Ergebnissen bzw. zum weiteren Verfahren zu geben.

Die Stadt Herten beabsichtigt in naher Zukunft eine Bürgerversammlung zum Thema Bahnlärm zu veranstalten, zu der die zuständigen Vertretern der Bahn AG und ggf. auch die Medien eingeladen werden.

Für Ihre Unterstützung danke ich im Voraus und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Dr. Uli Paetzel

Bürgermeister

Hertener Allgemeine
Ein Angebot aus dem Medienhaus Bauer

Dienstag, 22. Mai 2007

zurück

Politiker wollen das Gutachten sehen

Herten - Der neue Generalverkehrs- und Lärmminderungsplan ist 69 Seiten stark. Berge von Zahlen, Tabellen und Grafiken. Doch am Ende fehlte den Politikern das Wichtigste: das Original-Gutachten.

Vor allem auf der Schützenstraße beklagen sich die Anwohner über Lärm. Doch Lösungen sind nicht in Sicht.Foto-Montage: Frank Bergmannshoff

Wie die Hertener Allgemeine ausführlich berichtet hat, liegt der Lärm-Minderungsplan nach sieben Jahren Wartezeit endlich vor. Trotzdem gab es am Dienstagabend im Planungs- und Umweltausschuss des Rates keinen Jubel. Vielmehr wurde Misstrauen deutlich: gegenüber dem Gutachter, vor allem aber der Stadtverwaltung. Die Politiker lehnten es letztendlich ab, irgendetwas zu beschließen. Sie wollen das im August nachholen, vorher aber harte Fakten sehen.
Zum Hintergrund: Seit dem Jahr 2000 hat ein Fachmann der Aachener Aviso GmbH an dem Gutachten gefeilt. Doch das enthält die Stadtverwaltung der Öffentlichkeit und der Politik bisher vor. Stattdessen haben die Verkehrsplaner im Rathaus Daten aus dem Gutachten entnommen, diese mit eigenen Sichtweisen und Vorschlägen vermischt und das Ergebnis jetzt als Generalverkehrs- und Lärmminderungsplan vorgelegt.
Kernaussage: Bedingt durch A 2, Eisenbahn und Hauptverkehrsstraßen ist Herten starkem Lärm ausgesetzt – aber nirgendwo so stark, dass der Gesetzgeber zum Handeln zwingt. Auf Hertener Straßen liegen die Spitzenwerte bei etwa 23 000 Kraftfahrzeugen pro Tag, so Fachbereichsleiter Wolfgang Seidel. Kritisch werde es aber erst bei 30 000 bis 40 000 Fahrzeugen. Alle vom Gutachter vorgeschlagenen Lösungen wie Nachtfahrverbote für Bahn und Lkw oder Flüster-Asphalt seien zwar sinnvoll, aber zu teuer. Oder sie würden von den verantwortlichen Behörden (Kreis, Land) abgelehnt. Seidel berichtet, die Stadt habe beim Landesbetrieb Straßen.NRW angefragt, ob in Herten ein Modellversuch möglich sei. Die Idee: nachts „Tempo 30" auf Hauptverkehrsstraßen. Prompt gab es eine Abfuhr.
Mit diesen ernüchternden Resultaten wollen sich die Politiker nicht zufrieden geben. Susanne Fiedler (Grüne) behauptete im Ausschuss, die Verkehrszählungen seien in den Sommerferien erfolgt und nicht aussagekräftig. Borsu Alinaghi (UBP) warf Stadtplaner Seidel vor, mit falschen Richtlinien zu arbeiten. Auf der Schützenstraße lasse sich sehr wohl „Tempo 30" durchsetzen. Um eigene Schlüsse ziehen zu können, forderten letztendlich alle Parteien Einsicht in das 120.812 Euro teure Original-Gutachten und in die Stellungnahme von Straßen.NRW. Beides sicherte Wolfgang Seidel zu.

H.F.B.
Hertener-Fraktions-Bündnis

Joachim Jürgens
Hans-Heinrich Holland

Unsere Zeichen: JJ/HHH Ihr Zeichen Herten, den 11.Mai 2010

Eingang 12.Mai 2010 TOP 21.13

Hertener Fraktions Bündnis; Kurt-Schumacher-Str. 2 ; 45699 Herten
Herrn Bürgermeister Dr. U.Paetzel
Kurt-Schumacher-Straße 2
45699 Herten

vorab Via Email

Anfrage gem. § 15 GeschO der Stadt Herten –

Anfrage zur Einstellung des Sachstandes Umsetzung EU-Richtlinie Lärm im EIONET-Portal der Europäischen Umweltagentur. [1]

Sehr geehrter Herr Bürgermeister.

Aufgrund des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 wird die Stadt Herten verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, das Ergebnis ist der EU über das LANUV zur Verfügung zu stellen.

Die Einstellung der Daten durch die Stadt Herten im EIONET-Portal der EU ist offensichtlich.[2]

Es bleibt jedoch festzustellen:
Die Verwaltung beurkundet richtigerweise (Seite 4, Abs. 1 der Veröffentlichung), dass die Zuständigkeit einzig und allein bei der Stadt Herten liegt.[3]

Das LANUV bestätigte auf telefonischer Anfrage, dass sie bei der kommunalen Umsetzung nicht eingreifen wird, auch liegt seitens der Stadt keinerlei Hilfsgesuche / Anfragen vor.

---

[1] http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df7/envsw8ewg
[2] http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df7/envsw8ewg/DE_NW_DF7_MRoad_05562020v1.pdf
[3] >>Ab 2009 sind die Kommunen als zuständige Behörden allein für die Einhaltung der EG-Vorgaben zuständig, also auch für die Lärmkartierung.<<

Joachim Jürgens	Hans-Heinrich Holland	Fraktionsbüro	Bankverbindung :
Fraktionsvorsitzender	stellv. Fraktionsvorsitzender	Rathaus Zimmer 169	Spk Recklinghausen
Schützenstraße 84	Feldstraße 160	Kurt-Schumacher-Str. 2, 45699 Herten	BLZ: 42650 150
45699 Herten	45699 Herten	☎ 02366 303 238 Fax 02366 303 279	Kto: 105 003 284 52
☎ 02366-37653	☎ 02366-609703	Email hfb@herten.de	
Email jj@pro-herten.de	Email hh-626731@versanet.de	Sprechstunden: Dienstag und Freitag10:00-12:00 Uhr	Email Fraktion: hfb@herten.de

Ihre Aussage (Seite 4, 4. Abs.) *>> In Abstimmung mit dem MUNLV wird die Stadt Herten -wie andere Städte auch - das LANUV mit dem Beschluss zu dieser Vorlage dazu auffordern, als Lärmaktionsplan die Datengrundlage zu überprüfen und zu aktualisieren. <<*

Hier ist zwischen der Stadtverwaltung einerseits und der Aussage des LANUV ein offensichtlicher Abstimmungsmangel erkennbar. Hier bitte ich um Erklärung.

Auf der Seite 6 unter Information und Beteiligung führen Sie aus:

>>Die URL sieht nicht nur vor, dass die Öffentlichkeit über die Lärmkartierung informiert wird. Darüber hinaus fordert sie ausdrücklich eine Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erstellung der Aktionspläne.

Die Stadt Herten hat mit der Erstellung eines Lärmminderungsplans gezeigt, dass sie sich den Problemen der Umweltbelastung durch Verkehrslärm stellt und dieses Thema öffentlich anstößt. Dazu gehören auch der intensive Austausch und die Auseinandersetzung mit den zuständigen Verkehrsträgern und Baulastträgern. Aktuell sei auf das Thema Bahnlärm verwiesen.

Vor diesem Hintergrund sind Beteiligungen der Öffentlichkeit und interessierter Bürgerinnen und Bürger nicht nur wegen der rechtlichen Erfordernisse, sondern aus fachlicher Sicht und praktischer Erfahrung unerlässlich.

Angesichts der beschriebenen Datengrundlage, die weder im Fall der Stadt Herten noch der anderen Städte diesen anzulasten ist, erscheint eine Beteiligung der Öffentlichkeit oder die Einrichtung einer für die Bürgerschaft offenen Arbeitsgruppe allerdings auf dieser Basis wenig sinnvoll und würde im Augenblick eher zu Verwirrungen führen und auf Unverständnis stoßen.

Neben der öffentlichen Beratung dieser Vorlage wird daher in der Übergangszeit bis zum Vorliegen einer belastbaren Datenbasis auf der Homepage der Stadt über die Inhalte der URL hingewiesen und der Stand der Umsetzung dargestellt sowie entsprechende Verknüpfungen zu den Seiten des LANUV und des MUNLV eingerichtet..... <<

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, Sie werden verstehen, dass nicht die Umsetzung der EU-Richtline bei mir zu Verwirrung führt, sondern vielmehr die diametrale schriftlichen Ausführungen Ihrer Verwaltung hierzu.

Wohl wissend, dass die Belastungszahlen zum Schienenverkehr derzeit keinerlei Handlungsspielraum offen lässt (Maßnahmen erst ab 60.000 Zügen/Jahr (umgerechnet 164 Zügen/Tag)), wird hierauf Bezug genommen

Gerade die Behauptung, dass die Stadt Herten sich der Verantwortung stellt, ist hier in keinerlei Hinsicht nachvollziehbar und der gesamte Abschnitt grenzt schon, mit Verlaub, in meinen Augen an grobe Irreführung.

Es ist mir trotz intensiver Bemühungen nicht gelungen, im Schreiben der Verwaltung avisierte Veröffentlichung bzw. Verlinkung auf der Homepage der Stadt zu finden.

Auch hier bitte ich um Erklärung.

Die Beantwortung meiner vorab gestellten Fragen zum Sachstand und die mündliche Berichterstattung durch den Baurat brachten keinerlei konkrete Fakten. Ungeachtet dessen teile ich Ihnen mit, dass ich das Angebot zum Tag des Lärms genutzt habe um mich ausführlich mit den Übergeordneten Stellen über das Thema Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Aktionen auszutauschen. Zweifellos hinkt hier die Stadt Herten zwar nicht allein als Sonderfall nach. Für uns bedeutet das jedoch nicht, dass sich die Verwaltung aus diesem Grunde ihrer gesetzlichen Verpflichtungen entzieht. Als Ultima Ratio wurde uns übrigens seitens deren übergeordneten Stellen eine Beschwerde bei der EU empfohlen. Wir dürfen Ihnen versichern, dass wir diesem Vorschlag folgen werden, so sich die Verwaltung hier nicht kurzfristig inhaltlich bewegt.

Mit freundlichen Grüßen,

gez. Joachim Jürgens

gez. Hans-Heinrich Holland

Stadt Herten
Der Bürgermeister

Herten, 28.06.2010

Herrn
Joachim Jürgens
Schützenstr. 84
45699 Herten

Anfrage nach § 15 GeschO
„Einstellung des Sachstandes Umsetzung EU-Richtlinie Lärm im EIONET-Portal der Europäischen Umweltagentur" vom 11.05.2010

Sehr geehrter Herr Jürgens,

zu der o. g. Anfrage kann wie folgt Stellung genommen werden:

Die Stadt Herten ist der gesetzlichen Anforderung der Umgebungslärmrichtlinie, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, mit Beschluss vom 19.11.2008 (DS-Nr. 08/248) formal nachgekommen. Dem Beschluss entsprechend wurde die Vorlage via LANUV an das MUNLV übermittelt und von diesem in das EIONET-Portal eingestellt.

Parallel dazu hat sich die Stadt Herten mit dem Ziel, möglichst zeitnah eine Aktualisierung der den Berechnungen zur Lärmkartierung zugrunde liegenden Datenbasis zu erreichen, erneut mit dem LANUV in Verbindung gesetzt. Allerdings konnte hinsichtlich der Daten der Stufe 1 keine Einigkeit erreicht werden. Das LANUV verwies hingegen auf die mittlerweile bereits begonnene Datenerhebung der Stufe 2. Im Zuge dieses Verfahrens wird es der Stadt Herten möglich sein, die Daten des LANUV mit dem eigenen Datenbestand für die zu untersuchenden Straßen abzugleichen. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass die Lärmkartierung der Stufe 2 eine verlässliche Grundlage zur Beurteilung der Umgebungslärmsituation in der Stadt Herten sein wird.

Die nach der Beschlussfassung durchgeführte Abstimmung mit dem LANUV zeigte, dass eine zeitnahe Bereinigung der Daten nicht möglich war. Wie bereits in der Vorlage dargelegt, ist der Lärmaktionsplan Stufe 1 somit in der jetzigen Fassung für den gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsprozess nicht geeignet. Um eine unnötige Verunsicherung der Hertener Bürgerinnen und Bürger über die aktuelle Belastung durch Umgebungslärm zu vermeiden, hat die Verwaltung von einer Veröffentlichung der Daten auf der Hertener Homepage zunächst Abstand genommen.

Eine Kopie dieses Schreibens habe ich auch den übrigen Fraktionsvorsitzenden und den Einzelratsmitgliedern zugesandt.

Mit freundlichen Grüßen