

Gemeinde Holzwickede
Fachbereich IV / Planung
Herr R. Bessinger
Allee 10
59439 Holzwickede

Kreisgruppe Unna
Frank Weissenberg
frank.weissenberg@bund.net
www.bund-unna.de

18.11.2016

Beteiligung als Träger öffentlicher Belange und sonstiger Behörden zur Lärmaktionsplanung – Stufe 2

Ihr Az.: 61 9 / Unser Az.: UN 31-10.16 DMS

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des BUND möchte ich zum o.g. Antrag wie folgt Stellung nehmen.

Positiv zu bewerten ist zunächst einmal, dass für Holzwickede angestrebt wird, zumindest die vom Umweltbundesamt (UBA) empfohlenen kurzfristigen Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. 55 dB(A) L_{Night} festzusetzen. Damit macht Holzwickede von dem Recht gemäß dem NRW-Erlass des MUNLV (2008) Gebrauch, weitergehende Kriterien zugrunde zu legen.

Auslösewerte / Grenze der Belastung

Allerdings handelt es sich hierbei um Übergangswerte des UBA, die kurzfristig zur "Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen" erreicht werden sollen. Die Werte zur Vermeidung "erheblicher Belästigung" liegen nach dem Maßstab des UBA im jeweils 10 dB(A) niedriger.

Auch der Verweis auf den Nachtwert L_{Night} WHO bezieht sich auch lediglich auf den Interim target (IT), also übergangsweise. Der empfohlene Night noise guideline (NNG) für $L_{night, outside}$ nach WHO liegt bei 45 dB(A). Dieser gegenüber dem Entwurf um 10 dB(A) niedrigere Wert entspricht in etwa einer Halbierung der Lautstärke.

Das entspräche in etwa auch dem Nacht-Niveau der Orientierungswerten nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für Wohngebiete mit 35 bis 40 dB(A).

Und zur Einordnung des WHO-Wertes NNG sei noch einmal darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um eine Bewertung gesundheitlicher Auswirkungen handelt. Werte oberhalb dieses Niveaus sind keinesfalls anzustreben. Folglich wäre der Auslösewert Nacht hierauf zu setzen und das Tag-Niveau entsprechend zu reduzieren.

Zur Vermeidung von Belästigungen empfiehlt der BUND langfristig Werte von 50/40 dB(A) anzustreben.

Karte zum Gesamtlärm fehlt

Leider sind lediglich Karten getrennt nach Lärmart im Entwurf enthalten. Eine Bewertung bzw. Karte zum Gesamtlärm, d.h. eine Überlagerung der Lärmarten, fehlt.

Die o.g. Werte als Grenze der Belastung sind jedoch auf den Gesamtlärm zu beziehen. Insofern liegt hier systematischer Fehler vor, da in weiten Teilen von Holzwickede Überlappungen der verschiedenen Lärmquellen vorliegen.

Die Richtlinie 2002/49/EG, auch EU-Umgebungslärmrichtlinie genannt, führt in Artikel 3 Punkt r) als Begriffsbestimmung zur „strategische Lärmkarte“ aus:

„eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;“

Insofern ist der Begriff der „strategische Lärmkarte“ nach EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Karte des Gesamtlärms und nicht eine Karte einer einzelnen Lärmart.

Zwar gibt es um die Form zur Erstellung der Gesamtbewertung seit Jahren eine Diskussion. Doch hat sich der Ansatz energetischen Schallpegel-Addition als praktikable Näherungslösung durchgesetzt, wie er mittlerweile in zahlreichen Städten zu finden ist. Beispielhaft sei hier auf die Stadt Leipzig verwiesen, die mir die Anwendung dieses Ansatzes bestätigt hat.

Etwas irritierend wirkt da die Auskunft des LANUV NRW, die Gesamtbewertung sei mangels Rechenverfahren anhand einer Gesamtbetrachtung der nach Lärmart getrennten Karten zu ermitteln. Gebiete, die in zwei oder mehr Lärmbändern liegen, wären demnach prioritärer zu behandeln. Ersten fehlt es hierbei am technische Ansatz zur Quantifizierung (Daumenprinzip). Zweitens würden ganze Personengruppen bzw. Wohnbereiche erst gar nicht einbezogen werden, da sie sich in den Einzelkarten nicht in den Bändern der Auslösewerte befinden.

Der energetische Ansatz stellt zumindest einen Kompromiss dar, wengleich der Gesamtlärm hierdurch in einigen Fällen noch unterschätzt wird. Hierzu sei u.a. auf die Studie zur kumulativen Wirkung verschiedener Lärmarten von Julia Quehl und Mathias Basner¹ verwiesen. Eine Kombination verschiedener Lärmarten führt demnach z.T. zu einer signifikant höheren Belästigung. Auch hat sich die Bedeutsamkeit der Anzahl der Lärmereignisse gezeigt.

Vor dem Hintergrund der Studie muss man davon ausgehen, dass eine relevante Zusatzbelastung durch den Fluglärm bzw. Start- und Landebetrieb, zumindest im Umfeld des Dortmunder Flughafens (nördliche Teile Holzwickedes), vorhanden ist. Diese fehlt im Entwurf.

Befindet man sich im nördliche Teil der Gemeinde (z.B. im neuen Baugebiet Krummer Weg, treten aus der Straßenverkehrs-Lärmkulisse der B1 die o.g. Fluglärmereignisse deutlich hervor.

Dennoch wäre der Verzicht auf eine „strategische Lärmkarte“, also einer Karte des Gesamtlärm wie in Leipzig, der größere Fehler.

Demzufolge ist die Zahl der betroffenen Holzwickeder Bürger sowie der Gebäude größer als es der Entwurf ermittelt hat. Setzt man dazu die o.g. niedrigeren Auslösewerte an, steigt die Zahl der Betroffenen nochmals. Folglich ist der Umfang der Betroffenen nicht korrekt ermittelt.

Maßnahmen

Im Entwurf finden sich ausschließlich kosmetische Maßnahmen, die den Pegel um nur wenige Dezibel reduzieren. Maßnahmen der Lärmvermeidung, durch Reduktion der Verkehre, oder des aktiven Lärmschutz finden sich gar nicht bzw. nur vereinzelt. Stattdessen werden die Betroffenen in ihrer Lebensqualität eingeschränkt (kein Schlafen bei offenem Fenster, eingeschränkte Nutzung der Außenbereiche).

1 Julia Quehl, Mathias Basner: „Nächtlicher Flug-, Straßen und Schienenverkehrslärm: Belästigungsunterschiede und kumulative Wirkung“, Köln 2008

Dabei gilt der Grundsatz: **Aktiver Lärmschutz vor passiven Lärmschutzmaßnahmen.**

Die erforderliche Lärmreduktion für gesunde Wohnverhältnisse lassen damit in den betroffenen Bereichen nicht erreichen.

Große Hoffnungen wird auch hier wieder in den Bau der Ostumgehung gesetzt. Neben viele negativen Konsequenzen für Natur und Umwelt, würde der Bau der L677n jedoch zu einer Erhöhung der Lärmbelastung im östlichen Gemeindeteil führen, ohne Nord- und Hauptstraße hinsichtlich der Lärmbelastung auf ein verträgliches und gesundes Maß zu bringen. Die Probleme entlang der Nordstraße und erst recht entlang der Hauptstraße lassen sich damit nicht lösen, sondern allenfalls mindern. Betrachtet man die physikalischen Grundlagen der Lärmausbreitung, müssen für eine spürbare Lärminderung die Verkehrsströme massiv reduziert werden, mehr als es die Prognosen zur L677n prognostizieren.

Das Problem bleibt, solange nicht der Modal Split verändert wird, da es sich überwiegend um Ziel- und Quellverkehre handelt.

Hier bedarf es eines vernünftigen Verteilungskonzeptes bei Kfz-Verkehr, dass auch ohne den Bau einer Umgehungsstraße möglich ist, wie Vorschläge aus der Diskussion um die Ostumgehung zeigen.

Ein Fokus sollte auch auf die Lenkung des LKW-Verkehres (7,5 t) gelegt werden, runter von der Nordstraße und verstärkte Nutzung der Ostanbindung auf bestehender Trasse über den Oelpfad, und ggf. Teileinbindung der Stehfenstraße für die entsprechenden Teilbereiche. Generelles Durchfahrverbot für LKW in Teilbereichen statt nur Nachfahrverbot, ggf. auch für unter 7,5 t.

Generell für den Straßenverkehr: Vermeidung von Durchfahrten, stärkere Einbindung von Pfortnerampeln, Änderung des Modal Split.

Besserer Lärmschutz entlang der B1, A1 und ggf. der Schienenwege. Hierzu ist eine stärkere Beteiligung der entsprechenden überörtlichen Zuständigkeiten einzufordern. Die Umgebungslärmrichtlinie verteilt die Verantwortung hierzu nicht einseitig zu Lasten der Gemeinde.

Bauleitplanung

Auch die Bauleitplanung ist ein vorbeugendes Instrument zur Vermeidung von Lärmschädigungen. Hier wurden in der Vergangenheit in Holzwickede Fehler gemacht.

Beispielhaft seien zwei Baugebiete genannt, die erst in den letzten Jahren neu aufgestellt wurden: Landweg und Krummer Weg.

Beide Gebiete sind in derart stark lärmbelasteten Bereichen entwickelt worden, dass von vornherein passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind und die Außenbereiche, im Sinne einer gesunden Lärmsituation, nur eingeschränkt nutzbar sind. Hierauf wurde innerhalb der Verfahrensbeteiligung durch den BUND hingewiesen. Heute stellen diese Gebiete auf Basis der Lärmaktionsplanung eine Lärmschutzaufgabe für die Gemeinde dar.

Die ersten Gebäude stehen bereits, eine Installation von passiven Lärmschutz, wie z.B. entsprechenden Lüftungssystemen, konnte ich bei einer Begehung nicht entdecken. Die Abschirmqualität der Fenster konnte nicht beurteilt werden. Am Krumpfen Weg sind die Terrassen zwar auf der zur B1 abgewandten Seite angeordnet, eine Belastung ist aber dennoch gegeben. Am Landweg ist die Garten- bzw. Terrassenseiten sogar zur A1 hin ausgerichtet.

Die Lärmaktionsplanung zeigt, man hätte in diesem Bereichen auf eine Wohnbebauung verzichten sollen.

Sonstiges

Für die A1 ist eine Geschwindigkeit von 130 km/h ausgewiesen. Hier stellt sich die Frage, ist das so auf Dauer beschildert? Und wenn nein, sind die Belastungswerte dann nicht unterschätzt?

Mit freundlichen Grüßen

Frank Weissenberg