



MITTEILUNGSVORLAGE

Fachamt/Verursacher

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Büro des Baudezernats	28.07.2010	1700/10.1 - I/639
-----------------------	------------	-------------------

Beratungsfolge

Gremium	Sitzungsdatum	TOP	Abst. Ergebnis
Magistrat	19.04.2010	5.1	
Magistrat	02.08.2010	5.1	
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	24.08.2010	4	
Bauausschuss	30.08.2010	4	
Stadtverordnetenversammlung	06.09.2010	13.1	

Betreff:

**Lärmaktionsplan Mittelhessen, Teilplan Straße
Entwurf vom 28.12.2009**

Anlage/n:

Auszug Maßnahmenplanung für den Bereich der Stadt Wetzlar (Punkt 8.8, Seite 186 - 210 des Lärmaktionsplanes)

Inhalt der Mitteilung:

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes Mittelhessen, Teilplan Straße, Bereich Stadt Wetzlar, wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Wetzlar wird in einer nach Abschluss der Offenlegungsphase zu verfassenden Stellungnahme an das RP Gießen auf inhaltliche Unstimmigkeiten und Unkorrektheiten hinweisen.

Wetzlar, den 07.12.2010

gez. Beck

Begründung:

(Auszug aus dem Lärmaktionsplan Mittelhessen, Teilplan Straße; Entwurf vom 28.12.2009 zu Aufgabenstellung und rechtlichem Hintergrund)

Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik der Europäischen Union, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht. In diesem Zusammenhang hat die EU-Kommission den Umgebungslärm als eines der größten Umweltprobleme in Europa bezeichnet.

Grundlage für die Lärminderungsplanung bildet die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie). Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist die Schaffung eines gemeinsamen Konzeptes, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, Lärminderungsplanungen vorzunehmen und dazu entsprechende gesetzliche Regelungen zu erlassen. Die Lärminderungsplanungen sollen dabei eine strategische Lärmkartierung sowie die Aufstellung von Aktionsplänen umfassen, die genau vorgegebenen Anforderungen genügen sowie in bestimmten zeitlichen Fristen erstellt und überarbeitet werden müssen. Ein rechtlicher Anspruch auf Umsetzung der in den Lärmaktionsplänen festzulegenden Lärminderungsmaßnahmen über den Rahmen des bestehenden nationalen Rechts hinaus besteht jedoch nicht.

Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht erfolgte durch die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§§ 47 a-f BImSchG) vom 24.06.2005 und dem Erlass der 34. Verordnung zum BImSchG vom 06.03.2006. Die §§ 47 a – f des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm legen dabei genau den Anwendungsbereich, die Begriffsbestimmungen, die Art und Weise der Erstellung der Lärmkarten, die Art und Weise der Erstellung von Lärmaktionsplänen, die Festlegung der zuständigen Behörden sowie weitere Rechtsverordnungen wieder.

Nach der Begriffsbestimmung der Umgebungslärmrichtlinie (bzw. §47a BImSchG) sind unter Umgebungslärm gesundheitsschädliche oder belästigende Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Fluglärm sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht, zu verstehen. Umgebungslärm im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie umfasst aber nicht den Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist (Artikel 3 Buchstabe a in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 der Umgebungslärmrichtlinie).

Zur Durchführung der Lärminderungsplanung sind zwei Stufen festgelegt:

- Ermittlung der Lärmbelastung durch strategische Lärmkarten und darauf aufbauend
- Aufstellung von Lärmaktionsplänen mit einem Maßnahmenkatalog zur Vermeidung bzw. Verringerung von Lärmbelästigungen

In der ersten Stufe der Lärminderungsplanung waren Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/a zu erstellen. In Hessen ist gemäß § 7 Abs. 1 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem BImSchG vom 11.10.2007 (GVBL. I S. 678) bzw. seit dem 14.10.2009 gemäß § 3 Nr. 1 e) der Verordnung über immissionsschutzrechtliche Zuständigkeiten das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) für die Ausarbeitung von Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen zuständig. Das Berechnungsverfahren zur Lärmbelastung wird durch die Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben. Die Vorgabe von Grenzwerten erfolgt jedoch vorerst nicht.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung für den Bereich der Stadt Wetzlar wurde mit Angabe der Betroffenen im UVE- bzw. Bauausschuss (23. Sitzung vom 13.05.2008 bzw. 22. Sitzung vom 15.05.2008) mitgeteilt.

Wesentliche Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist die Bewertung der Lärmsituation und die Formulierung von Maßnahmen, Konzepten und Strategien, die zur Lärmreduzierung beitragen und Lärmbelastungen entgegen wirken. In der Anlage ist ein Auszug des Lärmaktionsplanes Mittelhessen, Teilplan Straße (Entwurf vom 28.12.2009 des RP Gießen) für den Bereich der Stadt Wetzlar wiedergegeben.

Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan, Teilplan Straße, soll der Einstieg in eine kontinuierliche Lärmaktionsplanung erfolgen und ganzheitliche Minderungsstrategien und –konzepte gegen Verkehrslärm ausgehend von den Hauptverkehrsstraßen entwickelt werden.

Die Lärmaktionsplanung ist als Querschnittsaufgabe zu verstehen, die dazu beiträgt, verschiedene (Fach-) Planungen der Verwaltung und Träger öffentlicher Belange unter dem Gesichtspunkt Lärmschutz aufeinander abzustimmen. Die Lärmaktionspläne werden in Hessen gemäß § 47 d BImSchG und § 7 Hess. Verordnung über die immissionsschutzrechtlichen Zuständigkeiten nach dem BImSchG von den Regierungspräsidien erstellt.

Die Lärmaktionsplanung wird als fortdauernde Aufgabe jeweils in einem Rhythmus von 5 Jahren fortgeführt. Die Lärmkartierung wird dabei auf weitere Straßen ausgedehnt (ab 2013 z.B. auch auf Straßen mit einem Verkehrsaufkommen ab 3 Mio. Kfz/a). Hierfür sind dann von den Regierungspräsidien erneut Lärmaktionspläne aufzustellen.

Innerhalb der Lärmaktionsplanung werden Maßnahmen zur Lärmsanierung (an bestehenden Straßen) bzw. Lärmvorsorge (an Straßenneu- oder ausbauten) aufgeführt, die vorhandenen bzw. dem Entstehen neuer gesundheitlicher Gefährdungen und erheblicher Belästigungen durch Straßenverkehrslärm entgegenwirken sollen. Ein rechtlicher Anspruch auf Umsetzung der in den Lärmaktionsplänen aufgeführten Maßnahmen zu einem bestimmten Zeitpunkt besteht jedoch nicht.

In der Anlage ist der Auszug der Lärmaktionsplanung Mittelhessen, Teilplan Straße (Entwurf vom 28.12.2009) für die Stadt Wetzlar (Kapitel 8.8; Seiten 186 - 210) vollständig wiedergegeben. Zunächst werden die Belastungssituationen in den einzelnen Wetzlarer Stadtteilen sowie die Art der Konfliktpunkte und Betroffenen detailliert wiedergegeben. In Kapitel 8.8.4 wird auf bereits ausgeführte Lärmschutzmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Wetzlar eingegangen. Geplante Straßeninfrastrukturmaßnahmen (siehe GVP Stadt Wetzlar, Fortschreibung 2006), die bereits im Luftreinhalteplan (2007) ihren Niederschlag fanden, werden gleichfalls als Lärmvorsorgemaßnahmen in Kapitel 8.8.5 aufgeführt.

In Kapitel 8.8.6 wird das Modellprojekt Hermannsteiner Straße des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUELV) vorgestellt,

das sich speziell der Untersuchung möglicher Lärm- und Luftschadstoffminderungen durch bestimmte verkehrliche Maßnahmen zur Entlastung der Hermannsteiner Straße widmet. Entgegen der Darstellung im Entwurf des Lärmaktionsplanes konnte diese Untersuchung bisher noch nicht abgeschlossen werden.

Die Erstellung des Lärmaktionsplanes erfolgte unter Zuarbeit der Stadt Wetzlar.

Der vorliegende Entwurf wurde jedoch vor Offenlegung nicht der Stadt Wetzlar zur Kenntnis bzw. zur Prüfung gegeben, so dass seitens der Stadt Wetzlar keine Möglichkeit bestand, die zahlreichen im Entwurf vorhandenen Unkorrektheiten zu beseitigen.

Nach Abschluss der Offenlegungsphase (im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung bis 16.04.2010) wurde seitens der Stadt Wetzlar in einer vorläufigen Stellungnahme an das RP Gießen auf diese Unkorrektheiten (nachfolgend beispielhaft aufgeführt) hingewiesen.

Folgende Korrekturen wurden erbeten:

8.8.1 Beschreibung der Belastungssituation

Tabelle 56

Die Wiedergabe der Werte erfolgt sehr undifferenziert und ist teilweise nicht nachvollziehbar (z.B. Gloelstraße).

Nach unseren Erkenntnissen müsste auch die Moritz-Hensoldt-Straße als lärmkartierter Straßenzug im Zuge der L3020 (Gegenrichtung der Einbahnstraße Karl-Kellner-Ring zwischen Buderusplatz und Sophienstraße) mit in der Tabelle aufgeführt werden.

3. Absatz

Der Einschätzung der Verfasser zu der in Tabelle angegebenen Verkehrsbelastung von lediglich 7.412 Kfz/24h für die Gloelstraße wird zu gestimmt. Nach unseren Erkenntnissen liegt hier der DTV (Mo-So) bei ca. 36.000 Kfz/24h.

5. Absatz

"Entlang der Westumgehung Wetzlar, die an der provisorischen Anschlussstelle zur A480 beginnt und auf die B49 mündet,"

Als Westumgehung wird künftig der gesamte Straßenkomplex B277, Westanschluss, Westtangente sowie die Laufdorfer Spange bezeichnet werden. Da gegenwärtig nur der zwischen Anschlussstelle Aßlar der A480 sowie dem Knoten mit der B49 bei Dalheim befindliche vierstreifige Abschnitt der B277 besteht, wird der Begriff "Westumgehung" für diesen Abschnitt nicht verwendet, sondern lediglich als B277 bezeichnet. Diese Bezeichnung ist eindeutig und ausreichend.

Die Anschlussstelle Aßlar der A480 ist auf der wahrscheinlich hier dauerhaft endenden A480 voll ausgebaut und weist keinen provisorischen Charakter auf. Die derzeit eingerichtete Baustelle dient der vollständigen Wiederherstellung eines Brückenbauwerkes im Bereich der Anschlussstelle.

8.8.2 Charakteristik der Konfliktpunkte im Stadtgebiet von Wetzlar

1. Absatz

"Auf der B277 (Umgehungsstraße Wetzlar) ist eine Geschwindigkeit von 70 km/h eingetragen."

Die B277 stellt im gegenwärtigen Straßennetz der Stadt Wetzlar keine Umgehungsstraße im eigentlichen Sinne dar. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Kraffahrtstraße beträgt 100 km/h. Im Bereich der Knotenpunkte wird die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h vermindert. Die freie Strecke überwiegt dabei (75 %).

"Auf der B49 darf laut Kartierung im Ortsbereich eine Geschwindigkeit von 80 km/h gefahren werden mit Ausnahme einer Verringerung der Geschwindigkeit auf 70 km/h vor und nach der Einmündung der Umgehungsstraße."

Im Bereich des Knotens B49 / B277 liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 80 km/h. Eine Beschränkung auf 70 km/h besteht nach Fertigstellung des 13. BA der B49 von Dalheim bis Kloster Altenberg nicht mehr.

4. Absatz

"Kartiert ist die Hermansteiner Straße von ihrem Beginn bis zur Einmündung der Blasbacher Straße (L 3053)."

Blasbacher Straße.

Der unterstellte hohe Lkw-Verkehr in der Nacht tritt nach den Erhebungen vom September 2009 im Rahmen des Modellprojektes Hermansteiner Straße (HMUELTV) nur abschnittsweise auf. Entsprechende Erhebungen durch Seitenradare in vier verschiedenen Abschnitten der Hermannsteiner Straße wurden durch das HLUG für den Zeitraum 24.08. – 24.09.2009 vorgenommen. Die Daten dieser Erhebungen liegen aufbereitet der Stadt Wetzlar vor und können bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden.

5. Absatz

Gloelstraße – Karl-Kellner-Ring - Schützenstraße

Theoretisch müsste die Moritz-Hensoldt-Straße, über welche der Verkehr zwischen dem Buderusplatz und Sophienstraße in Gegenrichtung zum Einbahnverkehr des Karl-Kellner-Rings geführt wird, ebenfalls mit aufgeführt werden. Entsprechende Betroffenheiten sind bei dem hier herrschenden Verkehrsaufkommen zu vermuten.

8.8.3 Charakteristik der Konfliktpunkte in den Stadtteilen Wetzlar

Steindorf

„... Ein Teil der Wohnbebauung wird durch einen 1m bis 1,75m hohen Lärmschutzwall geschützt. „

Die L3451 befindet sich im Bereich Steindorf westlich des signalisierten Knotens L3451 / Bergstraße in einem Berganschnitt mit entsprechender Böschungsausbildung zu den angrenzenden Grundstücken. Die Bezeichnung Lärmschutzwall ist aus unserer Sicht nicht zutreffend.

8.8.4. Im Zuge des Ausbaus der B49 umgesetzte Maßnahmen – Tunnel Dalheim

6. Absatz

"... Die Höhenlage der Gradienten ergibt sich aus der Notwendigkeit, aus Gründen der Verkehrssicherheit im gesamten Streckenzug die Haltesichtweiten einhalten zu müssen."

Haltesichtweiten sind generell immer einzuhalten, auch bei provisorischen Übergangslösungen. Die hier gewählte Gradientenausbildung der B49 ist der der Planung zu Grunde liegenden Entwurfsgeschwindigkeit geschuldet.

8.8.5 Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan

1. Absatz

- „Westtangente (Verbindung B277, Knoten mit B49 – Neustadt)“

Diese Verbindung wird als Westanschluss bezeichnet.

„Abbildung 202 zeigt den Verlauf der Westtangente.“

Die Abbildung stellt den Verlauf der gesamten Westumgehung (Westanschluss, Westtangente und Laufdorfer Spange) dar.

Tabelle (unnummeriert)

Verkehrsentlastung Nauborner Straße bei Realisierung der Westumgehung Wetzlar. „Entlastung nicht bekannt.“ Nach Modellrechnungen könnte das Entlastungspotential der Westumgehung Wetzlar für die Nauborner Straße bei ca. 17 % liegen.

4. Absatz

„... Die Westumgehung wird hier zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufes Ablaufes und damit zu einer weiteren Entlastung dieses Bereiches führen. Im Nachgang kann dann

durch eine Optimierung der Ampelschaltung an der Einmündung Ernst-Leitz-Straße in den Karl-Kellner-Ring ebenfalls eine Verbesserung des Verkehrsabflusses aus der Braunfelser Straße / Ernst-Leitz-Straße erreicht werden, was wiederum zu einer Entlastung der Lärmsituation in der Braunfelser Straße / Ernst-Leitz-Straße führen wird.“

Eine Optimierung der Ampelschaltung hinsichtlich der Verbesserung des Verkehrsabflusses aus der E.-Leitz-Straße wird es aller Voraussicht nach nicht geben können. Zum einen würde durch die Verbesserung des Verkehrsflusses die Attraktivität dieser Verbindung gegenüber der Westumgehung steigen und somit wieder mehr Verkehr in die Innenstadt ziehen. Zum anderen sollen die an der Lichtsignalanlage Schützenstraße (Karl-Kellner-Ring) / Ernst-Leitz-Straße gewonnenen Zeitressourcen genutzt werden, um eine ebenerdige Fußgängerquerung zu ermöglichen und die bestehende, wenig attraktive Fußgängerunterführung schließen zu können.

5. Absatz

„Als weitere nachfolgende Maßnahmen sollten Möglichkeiten der Straßeraumgestaltung (z.B. Anlage von Busspuren, Fahrradwegen, Verkehrsberuhigung des Friedrich-Ebert-Platzes) für diesen Bereich geprüft werden.“

Die Maßnahme Verkehrsberuhigung Friedrich-Ebert-Platz wird auf Grund der Funktion und Bedeutung dieses Verkehrsknotens sowie der relativ geringen prognostizierten Verkehrsabnahme nach Realisierung der Westumgehung Wetzlar nicht möglich sein. Eine Verkehrsberuhigung wird stattdessen für den Karl-Kellner-Ring im Abschnitt zwischen Neustadt und Buderusplatz für möglich gehalten.

9. Absatz

„Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

- Umwidmung von Gehwegen in kombinierte Geh-/Radwege oder Freigabe von Gehwegen für Radfahrer.“

Die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer wird nur in äußerst seltenen Fällen möglich sein und entspricht auch nicht der Intention der novellierten StVO (46. Nov. September 2009). Wir würden deshalb für eine Streichung dieses Punktes plädieren.

8.8.6. Modellprojekt Hermannsteiner Straße

Das Projekt ist bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

8.8.7. Weitere Maßnahmenvorschläge

Tabelle 61

Garbenheim: die Lärmschutzwand (LSW) wird durch das Amt für Straßen- und Verkehrswesen Dillenburg geplant und gebaut werden. Bei dem Ausbau der B49 im Bereich Garbenheim wird es sich um eine Baumaßnahme zum beidseitigem Anbau von Standstreifen

mit Verbreiterung des Mittelstreifens handeln. Dieser jetzt herzustellende Querschnitt stellt einen regelgerechten Ausbau nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) dar, der seit letztem Jahr auch für Bundesfernstraßen eingeführt wurde. Damit erfüllt diese Maßnahme die Voraussetzungen eines erheblichen baulichen Eingriffs im Sinne der 17. Bundesimmissionsschutzverordnung (17.BImSchV).

Siehe auch Punkt 8.8.7.3 Garbenheim

8.8.7.5 Naunheim

„Die B49 wird hier in Dammlage geführt. ...“

Es handelt sich hierbei um die A45.

Die vollständige Fassung des Lärmaktionsplanes Mittelhessen, Teilplan Straße im Entwurf vom 28.12.2009 ist im Internet unter

http://www.rp-giessen.hessen.de/irj/RPGIE_Internet?cid=5ff555ac330aef42488b1b0cb1bd965a
einsehbar.