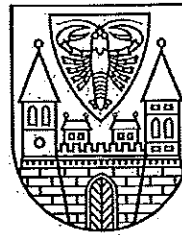


Stadt Cottbus / město Chósebuz
Der Oberbürgermeister



Vorlagen-Nr.

StVV II -007/13

HA

Geschäftsbereich: II

Fachbereich: 72

Termin der Tagung: 24.04.2013

Vorlage zur Entscheidung

☐ durch den Hauptausschuss	☒ öffentlich
☒ durch die Stadtverordnetenversammlung	☐ nichtöffentlich

Beratungsfolge:	Datum		Datum
☒ Dienstberatung Rathauspitze	19.03.2013	☒ Umwelt	09.04.2013
☒ Haushalt und Finanzen	16.04.2013	☒ Hauptausschuss	17.04.2013
☒ Recht, Sicherheit, Ordnung u. Petitionen	11.04.2013	☒ Stadtverordnetenversammlung	24.04.2013
☒ Soziales, Gleichstellung u. Rechte der Minderheiten	03.04.2013	☒ Beteiligung Ortsbeiräte nach KVerf	20.02.2013
☐ Bildung, Schule, Sport u. Kultur		☒ Information an AG Stadtteile	21.03.2013
☒ Wirtschaft, Bau und Verkehr	10.04.2013	☐ JHA	

Beratungsgegenstand:

Lärmaktionsplan Cottbus

2. Stufe für Straßen zwischen 8.000 und 16.400 Kfz/24h

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Der vorgelegte Lärmaktionsplan Cottbus 2. Stufe für Straßen zwischen 8.000 und 16.400 Kfz/24h (siehe Anlage 1) wird als Planungskonzept für die Verwaltung bestätigt.
2. Das bestätigte Planungskonzept bildet die Grundlage für die Umsetzung der im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen.

Frank Szymanski

Beratungsergebnis des HA/der StVV:

- ☐ einstimmig ☐ mit Stimmenmehrheit
- ☐ laut Beschlussvorschlag
- ☐ mit Veränderungen (siehe Niederschrift)

Beschluss-Nr.:

Tagung am: TOP:

Anzahl der Ja-Stimmen:

Anzahl der Nein-Stimmen:

Anzahl der Stimmenthaltungen:

Problembeschreibung/Begründung:

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in nationales Recht (Bundesimmissionsschutzgesetz) ist die Stadt Cottbus verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Dabei wird ausschließlich Verkehrslärm betrachtet.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht vor, die Lärmsituation an den Hauptverkehrsstraßen in zwei Stufen zu erfassen. In der 1. Stufe wurden alle Straßen erfasst, deren Verkehrsstärke 6 Mio. Kfz/Jahr bzw. 16.400 Kfz/d übersteigt. Die Erarbeitung der 1. Stufe erfolgte bereits im Jahr 2009 und wurde durch die Stadtverordnetenversammlung für verbindlich erklärt. In der 2. Stufe (Bearbeitungsbeginn im III. Quartal 2009) werden Straßen betrachtet, die ein Verkehrsaufkommen zwischen 3 und 6 Mio. Kfz/Jahr (entspricht ca. 8000 bis 16.400 Kfz/24h) erreichen. Die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans 2. Stufe muss per Selbstbindungsbeschluss durch die Stadtverordnetenversammlung nach den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetz §47d bis spätestens 18. Juni 2013 erfolgt sein. Bei erkennbarer Überschreitung des Abgabetermins ist eine Terminverlängerung beim Land Brandenburg zu beantragen.

Die vom Land Brandenburg im Rahmen des Strategiepapiers zur Lärmaktionsplanung definierten Prüfwerte zur Lärmaktionsplanung liegen nachts bei 55 dB(A) und tags bei 65 dB(A).

Die Anzahl der Betroffenen, die Lärmbelastungen oberhalb des Prüfwertes tags von 65 dB (A) ausgesetzt sind, liegt in der Stadt Cottbus an Straßen der Stufe 2 bei 3148. Die Anzahl betroffener Bewohner, die nachts zu hohen Lärmbelastungen > 55 dB(A) an den Straßen der Stufe 2 ausgesetzt sind, liegt bei 4659.

Zielstellung

Im Rahmen des Aktionsplanes Stufe 2 sind für das niedriger belegte Hauptstraßennetz Maßnahmen und Konzepte zu entwickeln, die mit vertretbarem Aufwand zu einer Verbesserung der Lärmsituation und damit zu einer Verringerung der Gesundheitsgefahren durch Lärm für die Anzahl der betroffenen Anwohner der Stadt Cottbus führen soll.

Grundsätzlich sind beide Planwerke (LAP 1 und LAP 2) im Zusammenhang und jeweils ergänzend zu betrachten.

Lösung

Analog zur 1. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde für die Erarbeitung der 2. Stufe des Lärmaktionsplanes für die Stadt Cottbus das Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger aus Dresden gebunden. Die fachliche Begleitung erfolgte in einem langen Prozess durch interne und externe Arbeitsgemeinschaften mit Vertretern aus Verwaltung, Behörden, Institutionen, Interessenvertretungen und Politik (u.a. Termine externe Arbeitsgruppe 04.03.2010 / 30.09.2010 / 09.12.2010 und 20.02.2013; AG Stadtteile 09.12.2010 / 21.03.2013).

Darüber hinaus wurden zwei Bürgerversammlungen am 16.12.2010 und am 26.02.2013 durchgeführt. Die mündlichen und schriftlichen Hinweise, Anregungen, Vorschläge und Zielvorstellungen wurden erfasst und einer Abwägung unterzogen (siehe Anlage 2). Dabei konnten nicht alle Beiträge Eingang in den Lärmaktionsplan Phase II finden. Vorrangige Auswahlkriterien waren hierbei zuordenbare Betroffenheitsschwerpunkte sowie Lärmsituationen, die auch dem Verkehrslärm zu zuordnen waren. Das bedeutet aber nicht, dass darüber hinausgehende Lärmsituationen durch die zuständigen Fachbereiche der Verwaltung nicht weiter verfolgt werden. Die entsprechenden Verabredungen dazu wurden in den Projektgruppen und den Bürgerbeteiligungen getroffen.

Zur Reduzierung der Lärmbelastungen werden im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen vorgeschlagen, die sich vollständig aus bestehenden Fachplanungen ergeben.

- Förderung des Umweltverbundes (Kfz-Verkehrsvermeidung)
- Verkehrsverlagerung
- Verstetigung des Verkehrs
- Fahrbahnoberflächen
- Aktive/ Passive Schallschutzmaßnahmen
- Reduktion der Verkehrsarbeit/ Lärmoptimierte Stadtentwicklung
- Öffentlichkeitsarbeit

Ein wesentliches Element des Maßnahmenbündels zur Lärminderung, insbesondere in Bereichen mit einer hohen Zahl an Betroffenen, stellt die Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h nachts und ganztags für einzelne noch in Prüfung befindliche Abschnitte dar (nähere Erläuterungen siehe Seite 33 Punkt 4.3.1. Lärmaktionsplan).

Für folgende Teilabschnitte ist die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h nachts (22.00-05.00 Uhr) vorgesehen bzw. wird eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung noch geprüft:

- Straße der Jugend zwischen Ostrower Straße und Bürgerstraße (nachts)
- Hubertstraße/Zimmerstraße zwischen Ewald-Haase-Straße und Karl-Marx-Straße (nachts)
- Dissenchener Straße zwischen Stadtring und Sandower Hauptstraße (nachts)
- Karlstraße zwischen Hubertstraße und Nordring (nachts ->nach Prüfung der Verträglichkeit mit Nachtbusverkehr)
- Gallinchener Hauptstraße (nachts in Prüfung)
- Sandower Hauptstraße (Willy-Brand-Straße und Am Doll -> ganztags in Prüfung)
- Bereich Kreuzung Bahnhofstraße / Karl-Liebknecht-Straße (ganztags in Prüfung)

Bei einer umfangreichen Realisierung des Maßnahmekonzeptes und durch die Effekte aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung kann eine erhebliche Reduzierung der Betroffenenzahlen erreicht werden. Die Zahl der Einwohner, welche Immissionsbelastungen oberhalb des Prüfwertes > 65 dB(A) ausgesetzt sind, sinkt von 3148 auf 2329. In den Nachtstunden ergibt sich durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf Teilabschnitten im Hauptnetz eine noch deutlichere Reduzierung der Betroffenheitszahlen von 4659 auf 2853.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen der Lärmaktionspläne Stufe 1 und 2 könnte eine Reduzierung der von einer besonders hohen nächtlichen Lärmbelastung > 65 dB(A) betroffenen AnwohnerInnen von 1.138 auf 156 erreicht werden. Dies entspricht einem Rückgang um ca. 86 %. Die Zahl der Einwohner, welche von Lärmbelastungen über den Schwellwerten betroffen sind, reduziert sich nachts von 9.025 auf 5.165 um ca. 43 % und tags von 6.696 auf 4.583 um ca. 32 %.

Neben dem Effekt des Gesundheitsschutzes durch die Reduzierung der Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner, tragen verschiedene Maßnahmen zusätzlich zur Verbesserung der Aufenthalts- und Umfeldqualität sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Bei der Prioritätensetzung der Realisierung der Maßnahmen sind die jeweiligen Fördermöglichkeiten zu berücksichtigen.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Ja

☐ Nein

1. Gesamtkosten:

Die im Maßnahmenplan dargestellten Vorhaben sind Planungs- und Investitionsmaßnahmen, die durch die zuständigen Fachbereiche eingeplant und umgesetzt werden sollen (siehe Anlage 3).

2. Sicherstellung der Finanzierung:

Die im Lärmaktionsplan dargestellten Maßnahmen stehen grundsätzlich unter dem Vorbehalt einer ausreichenden Haushaltsmittelverfügbarkeit.

3. Folgekosten:

Da es sich bei der Lärmaktionsplanung um eine übergeordnete Konzeptplanung handelt, sind die im Einzelnen entstehenden finanziellen Auswirkungen nicht explizit differenziert ermittelbar. Insofern werden sie gegebenenfalls Bestandteil von Investitionen oder Aufwendungen der Folgejahre.