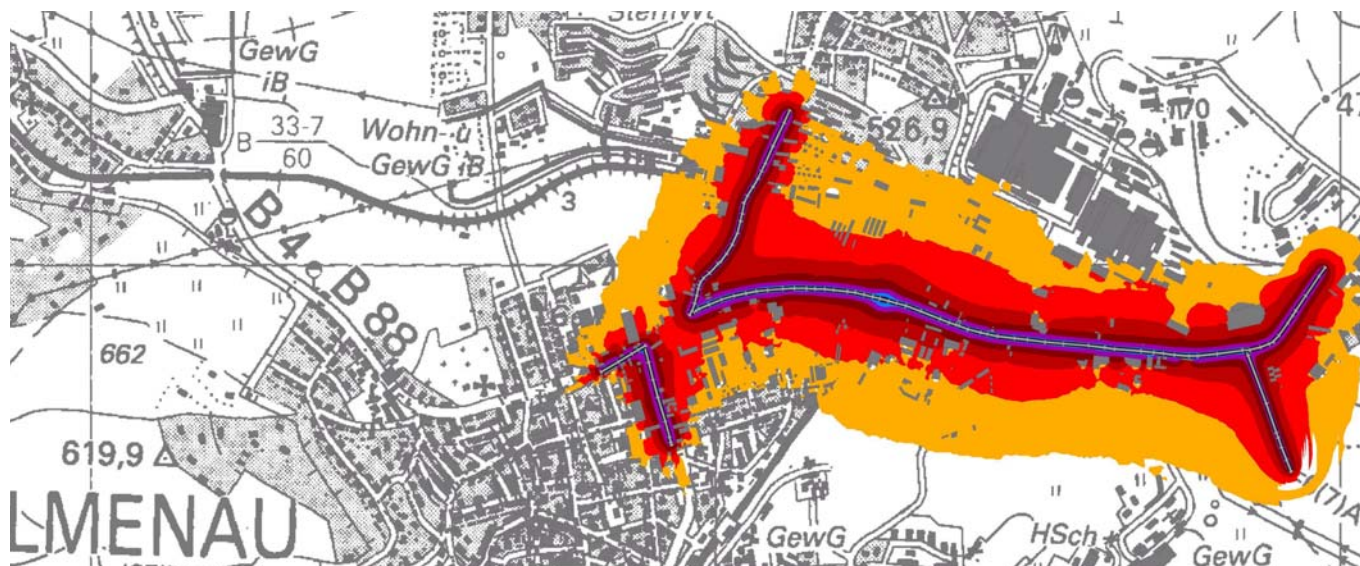


Stadt Ilmenau

LÄRMAKTIONSPLANUNG GEMÄSS EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE

KURZFASSUNG ZUR STUFE 1



1	ALLGEMEINE ANGABEN, RAHMENBEDINGUNGEN	1
1.1	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	1
1.2	Die für die Lärmaktionsplanung zuständige Stelle	2
1.3	Die geltenden und anzuwendenden Grenzwerte.....	2
2	ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG	2
2.1	Zusammenfassung der Daten der zugrundeliegenden Lärmkarten	2
2.2	Bewertung der geschätzten Zahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind	3
2.3	Benennung von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	4
3	LÄRMAKTIONSPLANUNG	5
3.1	Die bereits vorhandenen und geplanten Maßnahmen zur Lärminderung	5
3.2	Maßnahmenkonzept zur Lärmaktionsplanung	5
3.3	Die für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen	8
3.4	Die langfristige Strategie.....	9
3.5	Festlegung ruhiger Gebiete	9
3.6	Protokoll der öffentlichen Anhörung zum Vorschlag für den Lärmaktionsplan	10
4	ABSCHLIESSENDE BETRACHTUNGEN.....	10
4.1	Finanzielle Informationen	10
4.2	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.....	10

1 ALLGEMEINE ANGABEN, RAHMENBEDINGUNGEN

1.1 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

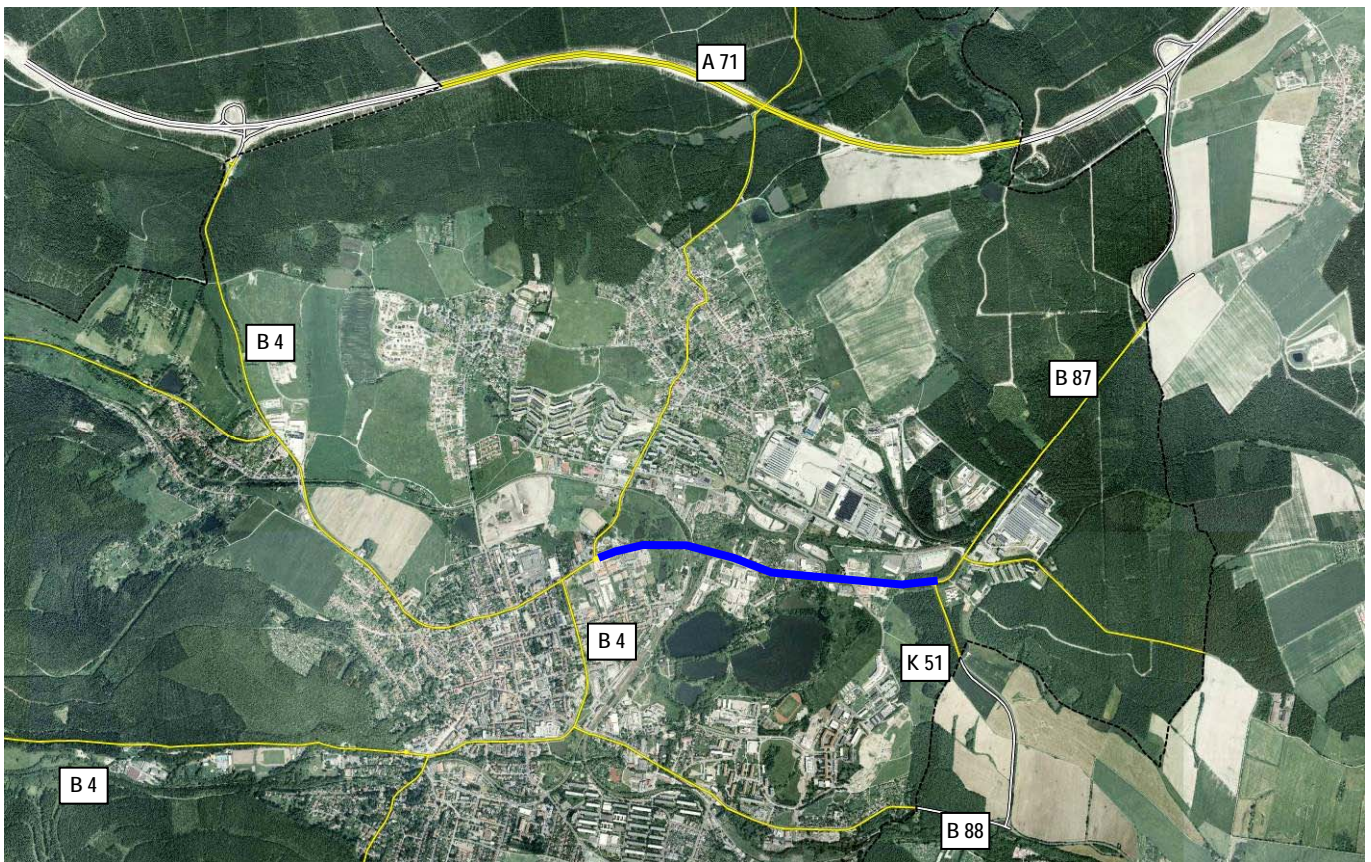


Abbildung 1 Kernstadt und nördliche Stadtteile mit Kennzeichnung der klassifizierten Straßen (Bundesautobahn, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) mit Kennzeichnung des Straßenabschnitts mit mehr als 16.000 Kfz/24 h

Die Lärmkartierung wurde für Thüringen landeseinheitlich von der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) durchgeführt. Sie bezieht sich im Bereich der Gemarkung Ilmenau auf folgende Hauptverkehrsstraßen:

- A 71 abschnittsweise im Bereich der Autobahnauffahrt Ilmenau-West
- B 4 abschnittsweise, nördlich Roda und im Zuge der Erfurter Straße, der Unterpörlitzer Straße, der Friesenstraße und der Friedrich-Ebert-Straße,
- B 87 abschnittsweise, im Zuge der Büchelohrer Straße
- L 2272 abschnittsweise, im Zuge der Unterpörlitzer und der Ilmenauer Straße¹
- K 51 auf Ilmenauer Gemarkung

Nach den Verkehrszahlen für die landesweite Kartierung der TLUG erfüllt streng genommen von den innerstädtischen Straßen nur die B 87 zwischen K 51 und der Unterpörlitzer Straße (vgl. die obige blaue Markierung) die Belastungsgrenze für die 1. Stufe der Lärmkartierung (von > 16.000 Kfz/24 h). Dieser am stärksten belastete Straßenabschnitt verläuft im Bereich der Bebauung durch Gewerbe-/ Industriegebiete bzw. Sondergebiete mit lärmunempfindlicher Nutzung.²

¹ Nach 2006 erfolgte die Herabstufung zur Stadtstraße.

² Hinzu kommt ein Teilstück der A 71, dass jedoch durch die Umgebungskategorie "Feld, Wald, Wiese" verläuft, so dass die Geräuscheinwirkungen an den nächsten Ortslagen unter den Schwellenwerten für die zu kartierenden Bereiche liegen

1.2 Die für die Lärmaktionsplanung zuständige Stelle

Für die Lärmaktionsplanung zum Umgebungslärm von den Hauptverkehrsstraßen sind in Thüringen gemäß Festlegung durch den Freistaat die Kommunen zuständig. Hier ist dies die

Stadt Ilmenau • Am Markt 7 • 98693 Ilmenau

1.3 Die geltenden und anzuwendenden Grenzwerte

Die gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften zum Umgebungslärm beinhalten keine eigenständigen bindenden Grenzwerte.

In vergleichender Betrachtung und Würdigung von Grenzwerten zur Lärmsanierung und zur Lärmvorsorge sowie von sonstigen Schwellenwerten wurde in der Stadt Ilmenau Bezug genommen auf gebietsartunabhängige Grenzen, die unterschiedlichen Schutzzielen Rechnung tragen. Danach wurden die nachstehend gekennzeichneten Schwellen als Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung festgelegt.

Schutzziel, Grundlage	Grenzwert	Grenzwert L_{Night}
Festlegungen einzelner Bundesländer (bspw. Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen)		
Auslöseschwellen für die Lärmaktionsplanung	> 70 dB(A) L_{DEN}	> 60 dB(A)
Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) bzw. Umweltbundesamt (UBA) ³		
Kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung gemäß SRU	65 dB(A) tags ⁴	55 dB(A) nachts
Kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung gemäß UBA	65 dB(A) L_{DEN}	55 dB(A) L_{Night}

2 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG

2.1 Zusammenfassung der Daten der zugrundeliegenden Lärmkarten

Die Lärmkartierung der TLUG besteht aus den Lärmkarten mit Darstellung der für die Lärmkartierung festgelegten Isophonenbänder. (L_{DEN} , L_{Night}).

Darüber hinaus liegt eine Karte vor, in der die betroffenen Wohngebäude markiert sind, an denen folgende gebietsartabhängige Schwellenwerte überschritten werden:

in Wohngebieten:	Wohngebäude mit Lärmpegeln > 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. > 60 dB(A) (L_{Night})
in Mischgebieten:	Wohngebäude mit Lärmpegeln > 73 dB(A) (L_{DEN}) bzw. > 62 dB(A) (L_{Night})
in Sondergebieten:	Wohngebäude mit Lärmpegeln > 71 dB(A) (L_{DEN}) bzw. > 60 dB(A) (L_{Night})
in Gewerbegebieten:	Wohngebäude mit Lärmpegeln > 76 dB(A) (L_{DEN}) bzw. > 65 dB(A) (L_{Night})

Daneben sind alle Wohngebäude dargestellt, an denen durch die betrachteten Hauptverkehrsstraßenabschnitte Lärmpegel von 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. 55 dB(A) (L_{Night}) überschritten werden (siehe nachstehende Abbildung). Krankenhäuser liegen nicht in den ermittelten Isophonenbändern. Eine Grundschule ist an der Ziolkowskistraße betroffen.

³ SRU = Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, UBA = Umweltbundesamt

⁴ Zeitraum Tag: 6.00 – 22.00 Uhr, Nacht: 22.00 – 6.00 Uhr



Betroffene Wohngebäude:

■ im Stadtgebiet mit Lärmpegeln
> 65 dB(A) (LDEN) bzw. > 55 dB(A) (L_{Night})

Abbildung 2
Auszug aus der Karte 'Betroffene Wohngebäude' der Lärmkartierung; gekennzeichnet ist zusätzlich der Abschnitt der B 87, zu dem gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie in der Stufe 1 allein die die Verpflichtung zur Lärmkartierung und zur Lärmaktionsplanung besteht.

2.2 Bewertung der geschätzten Zahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Weiterhin wurden von der TLUG Tabellen die Anzahl der betroffenen Personen (L_{DEN} und L_{Night}) ermittelt, die in den in den gemäß Umgebungslärmrichtlinie darzustellenden Isophonenbändern liegen. Dabei wurde nach Gebietsarten unterschieden. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle, hier stellvertretend für Wohngebiete, wiedergegeben. Darin sind die Anzahl der Personen, die die "sonstigen" Schwellenwerte überschreiten (s.o.) wie folgt farbig markiert:

70/60 dB(A)	länderspezifische Auslösewerte für Lärmaktionsplanung in Baden Württemberg und NRW
65/55 dB(A)	Handlungsziele zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren (SRU, UBA)
60/50 dB(A)	Handlungsziel zur Prävention (UBA)
71/60 dB(A)	gebietsartabhängige Schwellenwerte für die Lärmsanierung, hier für Wohngebiete

L _{DEN}		L _{Night}		Summe	Summe
Pegel dB(A)	Einwohner	Pegel dB(A)	Einwohner	Einwohner ⁵ L _{DEN}	Einwohner ⁵ L _{Night}
		> 50 bis 55	310		487 (500)
> 55 bis 60	518	> 55 bis 60	125	988 (1.000)	177 (200)
> 60 bis 65	260	> 60 bis 65	52	470 (500)	52 (100)
> 65 bis 70	140	> 65 bis 70	0	210 (200)	0 (0)
> 70 bis 75	57	> 70	0	70 (100)	0 (0)
> 75	13			13 (0)	
Überschreitung Schwellenwert für die Lärmsanierung					
>71		> 60		59 (100)	52 (100)

Tabelle 1 In Wohngebieten betroffene Einwohner (gemäß TLUG)LUG)

2.3 Benennung von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die in den Karten dargestellten betroffenen Wohngebäude und die tabellierten Betroffenenanzahlen ergeben bezogen auf die Gebietsnutzungen entsprechend dem Flächennutzungsplan folgendes Bild:

- Die von den Verkehrszahlen her am stärksten belasteten Straßenabschnitte (B 87 Büchelohrer Straße östlich der Unterpörlitzer Straße), die als einzige Verkehrszahlen über 6 Millionen Kfz pro Jahr aufweisen und damit über der Grenze (mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr) für die Stufe 1 der Lärmkartierung und Aktionsplanung liegen, führen ausschließlich durch Gewerbegebiete und unempfindliche Sondergebiete.
- Das mit Lärmpegeln > 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. > 55 dB(A) (L_{Night}) verzeichnete Wohngebäude an der Straße „Am Eichicht“ nahe der Büchelohrer Straße ist bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Ilmenau als Gewerbegebiet überplant, so dass sich die Anzahl der Betroffenen künftig entsprechend vermindern wird.
- Die ansonsten entlang dieses Straßenzuges vorhandenen Wohngebäude sind Einzelhäuser mit jeweils wenigen Einwohnern.
- Dieser Straßenzug der B 87 dient u.a. als Zubringer zur A 71. Durch den Bau der K 51 zwischen der B 88 (Grenzhammer) und der B 87 wurde in der Vergangenheit bereits eine Querspange geschaffen, die den westlichen Teil der Büchelohrer Straße zwischen Friesenstraße und K 51 vom Durchgangsverkehr zur A 71 entlastet. Des Weiteren ist in den zugrunde liegenden Verkehrszahlen die parallel laufende Autobahn noch nicht in vollem Umfang enthalten. Tendenziell ist von einer reduzierten Verkehrsmenge auszugehen.

⁵ Wert in Klammern: gerundeter Wert gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV (34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

3 LÄRMAKTIONSPLANUNG

3.1 Die bereits vorhandenen und geplanten Maßnahmen zur Lärminderung

Seit ca. 15 Jahren laufen in der Stadt Ilmenau systematische Bestrebungen, den Verkehr auf wenige Hauptachsen zu bündeln, u.a. zugunsten einer verkehrs- und geräuscharmen Innenstadt. Rückgrat dieses Verkehrskonzeptes sind die Bundesstraßen als Haupteinfall- und –ausfallstraßen. Über die B 4 (Erfurter Straße) und die B 87 (Büchelohr Straße) ist das Straßennetz direkt an die A 71 angebunden.

Die Bündelung des Verkehrs auf den Bundesstraßen wurde und wird langfristig unterstützt durch eine angepasste städtebauliche Planung. Diese besteht darin, die gewachsene Stadtstruktur zu nutzen und bei der Überplanung von Gebieten entlang der Bundesstraßen soweit möglich lärmunempfindliche Nutzungen (Gewerbe, Industrie, geeignete Sondergebiete) fortzuführen bzw. auszuweisen. Dem sind historisch bedingt durch vorhandene Wohnnutzungen Grenzen gesetzt. Wo eine Wohnbebauung auch nach übergreifenden städtebaulichen Überlegungen längerfristig bleiben soll, wurden in jüngeren Jahren bei Aufstellung von Bebauungsplänen geeignete Schallschutzmaßnahmen planungsrechtlich verankert. Dies beinhaltet vor allem Vorschriften zur Grundrissgestaltung mit Orientierung von Aufenthaltsräumen und Schlafräumen zur ruhigen, von der Straße abgewandten Gebäudefassade sowie passive Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der DIN 4109.

Seitens der Straßenbauamtes Mittelthüringen wurden in den 90er Jahren nach Mittelverfügbarkeit Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden in der Oberpörlitzer Straße, Unterpörlitzer Straße, Karl-Liebknecht-Straße, Gabelsbergstraße, Schleusinger Straße und am Homburger Platz durchgeführt. Im Rahmen der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) besteht für bestimmte Abschnitte in der Friesenstraße, Öhrenstöcker Straße und Büchelohr Straße Anrecht auf Maßnahmen der Lärmvorsorge. Für ein Objekt wurden bisher Gelder abgerufen.

3.2 Maßnahmenkonzept zur Lärmaktionsplanung

3.2.1 Diskussion möglicher Minderungsmaßnahmen

Die Ausgangssituation zur räumlichen Verkehrsverteilung ist grundsätzlich günstig, da sich hohe Verkehrsbelastungen auf wenige Straßenzüge (insbesondere die Bundesstraßen) konzentrieren, und entlang dieser Straßenabschnitte in direkter Zuordnung lärmunempfindliche Nutzungen ohne bzw. mit geringem Anteil Wohnungen vorhanden sind. Dies betrifft insbesondere den Straßenzug Büchelohr Straße der B 87 (einziger Abschnitt mit Verkehrszahlen über 16.000 Kfz/24 h), den Straßenzug Friesenstraße – Friedrich-Ebert-Straße der B 4 sowie die B 88 (Langewiesener Straße – Am Grenzhammer).

An dem Straßenzug, der der Pflicht zu Aktionsplanung bis zum 18.07.2008 unterliegt, sind lediglich vereinzelte Wohngebäude vorhanden und von Lärmbelastungen > 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. > 60 dB(A) betroffen. Maßnahmen an der Straße im Rahmen der Aktionsplanung erscheinen hier in Bezug auf die Anzahl der betroffenen Wohngebäude unverhältnismäßig und nicht dem Sinn der Aktionsplanung entsprechend.

Vorausschauend auf die Lärmaktionsplanung der Stufe 2 wurden die dann zu betrachtenden Straßen bereits vereinfacht mit erfasst. Die vorgesehenen Maßnahmen sind auch auf diese Straßenzüge ausgerichtet.

■ Verkehrskonzept (Straßennetz)

→ Bündelung des Verkehrs:

Dies wird bereits praktiziert und weiter verfolgt. Diese Maßnahme ist mit zusätzlichen Belastungen entlang der Bundesstraßen verbunden und erfordert ggf. dort wo Wohnbebauung entlang der Straßen vorhanden ist, begleitende Maßnahmen zur Kompensation (s.u.).

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

- Prüfung des Netzes auf mögliche Entlastungen bspw. durch verstärkte Nutzung der Autobahn, Umorganisation im bestehenden Netz

Die bisherigen Analysen und Konzeptansätze im Zuge der laufenden Verkehrsplanung lassen nur geringe Handlungsspielräume erkennen. Die Steuerungsmöglichkeiten sollte dennoch vorsorglich immer wieder reflektiert werden. Die Umsetzung konkreter Maßnahmen wäre realistisch auf einer eher mittelfristigen Zeitschiene einzuordnen.

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

- Netzergänzungen, insbesondere Neubau von Straßen als Umgehung

Möglichkeiten der Netzergänzung mit Entlastungswirkung wurden bereits in der Vergangenheit verschiedentlich geprüft und haben zu den Neubauten K 51 (Ostumfahrung) und Lückenschluss B 4 (Karl-Liebknecht-Straße – Weimarer-Straße) geführt.

Weitere Neubautrassen, die zu spürbarer Verkehrs- und damit Lärminderung auf derzeit hochbelasteten Straßen führen könnten, wurden diskutiert, sind aber aufgrund der gewachsenen Stadtstruktur und der gegebenen topografischen Verhältnisse nicht realistisch.

Aus schalltechnischer Sicht ist zu betonen, dass Umfahrungen nur bei sehr ausgeprägten Verlagerungseffekten eine spürbare Geräuschkinderung bewirken können.

Die Fragestellung von Netzergänzungen sollte dennoch grundsätzlich in der weiteren Verkehrsplanung für die Stadt Ilmenau mittel- bis langfristig verfolgt werden.

Zeithorizont: mittel- bis langfristig

■ Vermeidung von motorisierten Individualverkehr

- Verbesserung des Angebotes der öffentlichen Verkehrsmittel

Die Ilmenauer Verkehrsbetriebe IOV betreiben das örtliche Busnetz. Die Suche nach Angebotsverbesserungen sollte als permanente Aufgabe gesehen und entsprechend fortgeführt werden. Dies sollte Netz- und Tarifverbünde mit regionalen Anbietern einschließen.

- Verbesserung des Angebotes für Radfahrer- und Fußgängerverkehr

Der Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes ist seit Jahren Gegenstand des städtischen Handelns. Dieses sollte gemäß der einschlägigen fachlichen Kriterien auch unter dem Gesichtspunkt der mittelbaren Lärminderung fortgeführt werden.

Die derzeit in Planung befindliche Bahnüberquerung zur Schaffung einer direkten und attraktiven Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Universität einerseits und Bahnhof / Busbahnhof / Innenstadt andererseits ist in diesem Zusammenhang ausdrücklich zu begrüßen.

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

■ Minderung der Lärmemissionen durch den motorisierten Verkehr

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Im Bereich der Bebauung ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit fast überall auf 50 km/h beschränkt. Dies gilt insbesondere auf Abschnitten in Zuordnung zu Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen. Eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h auf Bundesstraßen ist unrealistisch.

Im Bereich der Wohnbebauung entlang der Unterpörlitzer Straße (ehemalige L 2272) sollte geprüft werden, ob die vorhandene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für die Bergabfahrt (nach Süden) auf 30 km/h auch für die Bergauffahrt (nach Norden) sinnvoll ist. Eine reine Beschilderung reicht dazu regelmäßig nicht aus, flankierende bauliche und/oder gestalterische Veränderungen sind erforderlich. Dasselbe gilt für die Waldstraße vom südlichen Ortseingang bis zur Herderstraße.

Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig

- Überwachung der Höchstgeschwindigkeit

Erhöhten Geräuscheinwirkungen durch zu schnelles Fahren kann durch automatische Überwachungsgeräte begegnet werden. Die erreichbare Pegelminderung bezogen auf den Mittelungspe-

gel ist in der Regel gering, jedoch können Pegelspitzen durch nächtliche Raser aufgefangen werden. Es ist zu prüfen, ob und wo diese Maßnahmen angewendet werden kann.

Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig

→ Verstetigung des Verkehrsflusses

Bei gleichförmigem Verkehrsfluss lassen sich Pegelminderungen im Vergleich zu unstetiger Fahrweise mit Brems- und Anfahrvorgängen erreichen. Hilfsmittel zur Verstetigung des Verkehrs können koordinierte Ampelschaltungen ("grüne Welle") sein. Auf der B 4 wird bereits eine optimierte Ampelschaltung voran getrieben. Einschlägige Untersuchungen werden auch für die Schleusinger, Karl-Liebknecht-, die Weimarer und auch die Langewiesener Straße empfohlen für die Bereiche, in denen Wohnbebauung im Einwirkungsbereich von ampelgesteuerten Kreuzungen liegt.

Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig

→ Geräuscharme Straßenbeläge

Straßenoberflächen mit im Vergleich zu Gussasphalt verringerten Emissionen sind als bewährte Minderungsmaßnahmen nur für Geschwindigkeitsbereiche über 60 km/h eingeführt. Offenporiger Asphalt zur Minderung der Emissionen im niedrigeren Geschwindigkeitsbereich ist noch in der Erprobung. Daher stehen derartige Maßnahmen kurzfristig nicht zur Verfügung.

Zeithorizont: mittel- bis langfristig

■ **Verringerung / Vermeidung einer Betroffenheit durch planerische gebietsbezogene Maßnahmen**

→ Nutzungszonierung im Rahmen der städtebaulichen Planung

Hierzu dient die Abstufung der Nutzungen mit weniger lärmempfindlichen Gebietsarten entlang der Hauptverkehrsstraßen i. S. der Umgebungslärmrichtlinie und Wohngebäuden nur in weiter zurückgesetzten Zonen. Sofern möglich sollten Wohnungen in der Straßenrandbebauung entlang der Bundesstraßen ausgeschlossen sein. Dieser planerische Ansatz ist als Leitlinie für die Bauleitplanung entlang der Hauptverkehrsstraßen i.S. der Umgebungslärmrichtlinie zu verfolgen und betrifft sowohl langfristige Strukturänderungen im Bestand als auch Neuplanungen

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

→ Riegelbebauung / Schließen von Baulücken

Mit diesen Maßnahmen können Nutzungen im rückwärtigen Bereich effektiv geschützt werden. Dies betrifft die Bebauung ab der 2. Zeile von der Lärmquelle aus gesehen, aber auch die von der Lärmquelle abgewandte Rückseite der Straßenrandbebauung.

Dies kann sowohl im Bestand -z. B. Erhaltung der geschlossenen gründerzeitlichen Bebauung an der Schleusinger Straße- wie auch bei Neuplanungen berücksichtigt werden.

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

→ aktiver Schallschutz: Lärmschutzwälle und -wände

Straßenabschnitte, an denen aktive Maßnahmen sowohl städtebaulich vertretbar wären und auch eine spürbare Wirkung für die Bevölkerung erwarten ließen, sind nicht erkennbar. Denkbar ist eher der objektbezogene Schutz beispielsweise durch Lückenschließungen mittels Mauern in ansonsten durchgehender Bebauung oder beispielsweise die Verbindung von Garage und Wohnhaus, um eine lärmgeschützte rückwärtige Fassade oder einen solchen Freisitz zu schaffen.

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

■ **objektbezogener Schallschutz**

→ baulicher Schallschutz

Der Einsatzbereich ist gegeben bei verbleibenden Überschreitungen von vorsorgeorientierten Grenzwerten im Rahmen der Bauleitplanung und bei Sanierung / Umbau von vorhandener Bebauung bzw. Neubauten entlang der Bundesstraßen.

Im Rahmen der Baugenehmigung für Bauvorhaben mit Wohnungen entlang der Hauptverkehrsstraßen ist auf die erhöhten Lärmbelastungen und das Erfordernis baulicher Vorkehrungen hinzuweisen.

Für Wohnungen mit L_{DEN} in der Größenordnung des Sanierungswertes (71 dB(A)) sind überschlüssig Fenster der Schallschutzklasse 4 gemäß VDI 2719 für Aufenthaltsräume in Wohnungen erforderlich. Derartige und weitergehende passive Maßnahmen sind auch bei der Sanierung vorhandener Gebäude zu empfehlen.

Die Umsetzung solcher Maßnahme kann durch Beratung von Bauherren im Rahmen des Bauantragsverfahrens oder auch innerhalb einer Sanierungsberatung gefördert werden. Diese Art der Informationsvermittlung an potenziell Betroffene wird empfohlen.

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

➔ Anordnung Gebäude / Außenwohnbereiche (Terrassen, Loggien, Balkone)

Der Einsatzbereich zielt auf verbleibende Überschreitungen von vorsorgeorientierten Grenzwerten im Rahmen der Bauleitplanung und bei Sanierung / Umbau von vorhandener Bebauung bzw. Neubauten entlang der Hauptverkehrsstraßen.

Angestrebt wird die Orientierung von Aufenthaltsräumen in Wohnungen und schutzwürdigen Einrichtungen mit den Fenstern zur lärmabgewandten Gebäudeseite und die Anordnung von Außenwohnbereichen auf der Gebäuderückseite (bezüglich der Lärmquelle).

Die Kommune kann im Falle von Bebauungsplänen entsprechende Festsetzungen erlassen. Darüber hinaus ist eine Beratung von Bauherren sinnvoll.

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

➔ Schallschutzprogramm des Bundes für die Lärmsanierung entlang der Bundesfernstraßen

Grundsätzlich ist es sinnvoll, Bezuschussungen aus diesem Programm anzustreben. Wegen der Vielzahl der Betroffenen und des generellen Finanzierungsvorbehaltes bleibt die faktische Wirkung voraussichtlich begrenzt.

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

3.3 Die für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen

Die Stadt Ilmenau beabsichtigt, ihr Verwaltungshandeln im Bereich Bauen und Planen in Ergänzung bisher angewandter Prinzipien um die voranstehend empfohlenen Ansätze zu erweitern. Sie will im Rahmen ihrer rechtlichen, finanziellen und personellen Möglichkeiten auf eine Umsetzung hinwirken.

Der Einsatz eigener Finanzmittel allein zu Zwecken des Lärmschutzes ist nicht vorgesehen. Komplementäreffekte wie bei dem geplanten Bau der Fußgängerbrücke über die Bahn zur Anbindung der Universität werden angestrebt. Die laufenden Bau- und Sanierungsberatungen werden um den Aspekt ‚Schutz vor Verkehrslärm‘ ergänzt.

Für den Zeitraum der nächsten fünf Jahre werden insbesondere folgende Maßnahmen angestrebt:

- Weiterführung der Stadtplanung nach dem Prinzip der Ansiedlung/Erhaltung wenig empfindlicher Nutzungen an stark befahrenen Straßen
- Weiterführung der Verkehrsplanung und der Verkehrsbeeinflussung unter Berücksichtigung der Lärminderung
- Hinwirken auf eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (in Abstimmung mit dem IOV)
- weiterer Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes
- Information an Bauherren zum baulichen Schallschutz
- Geschwindigkeitsverminderung auf der Unterpörlitzer Straße und der Waldstraße
- laufende Instandhaltung der Straßen zur Vermeidung baulich bedingter Lärmemissionen

Die Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete sind bei deren Festlegung angegeben (siehe unten). Ziel des städtischen Handelns ist es, diese Gebiete auch künftig von Lärmimmissionen frei zu halten. Zum

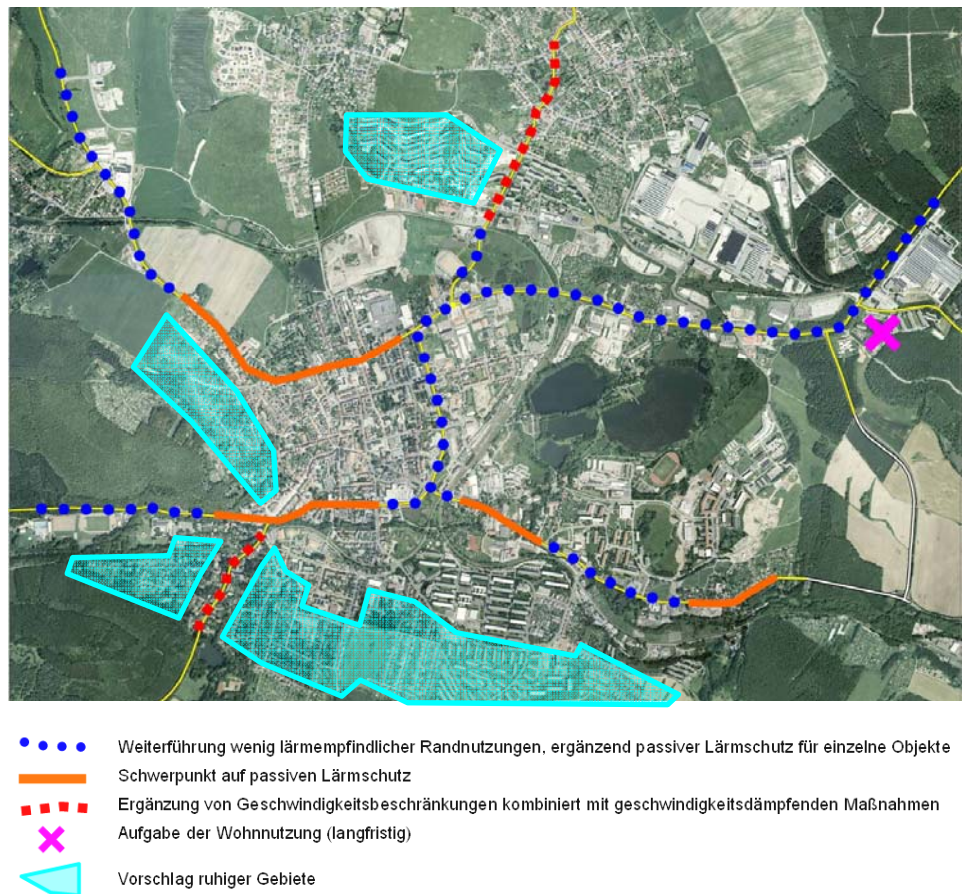


Straßenverkehr sind über den Ziel- und Quellverkehr hinausgehende Belastungen zu vermeiden. Hierzu sollen die Instrumente der Stadt- und der Verkehrsplanung eingesetzt werden.

3.4 Die langfristige Strategie

Die Lärmaktionsplanung für die Stadt Ilmenau ist, geprägt durch die Siedlungsstruktur und die dadurch vorgegebenen Handlungsoptionen, vorwiegend strategisch orientiert. Die Mehrzahl der erarbeiteten Ansätze sind Maßnahmenbündel, deren Realisierung über längere Zeiträume betrieben werden muss. Abgesehen von zeitnah umsetzbaren Beeinflussungen des Geschwindigkeitsniveaus reichen alle vorgesehenen Aktivitäten vom kurz- bis in den langfristigen Zeithorizont.

Die nebenstehende Übersicht zeigt die räumliche Dimension von Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung. Hinzu kommen übergreifende Ansätze wie die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl.



3.5 Festlegung ruhiger Gebiete

Eine Festlegung ruhiger und vor Lärm zu schützender Gebiete ist auf der Basis der Ergebnisse der bisherigen Lärmkartierung fachlich mit Einschränkungen zu sehen, da keine abschließenden Kenntnisse der tatsächlichen Belastungen vorliegen und Fehleinschätzungen nicht auszuschließen sind. Idealtypisch wäre, diese Widmung in der 2. Stufe der Aktionsplanung zu treffen.

Da die Bestimmung ruhiger Gebiete auch strategische Wertungen und Zielsetzungen beinhaltet, können Abgrenzungen vorgeschlagen werden (siehe obige Karte). Kriterien für die Einstufung sind die günstige Lage in der gewachsenen Stadtstruktur, bestehende Wohnfunktion mit hoher Umgebungsqualität und die Abwesenheit von direkt oder indirekt lärmverursachenden Nutzungen.

Die ermittelten Stadtteile wurden ab Mitte des 19. bzw. über das 20. Jahrhundert in verschiedenen Jahrzehnten als Wohngebiete entwickelt. Durch die gegebene Entfernung zu emittierenden Nutzungen, seien es Verkehr, Gewerbe oder publikumsintensive Einrichtungen, ist eine weitgehende Wohnruhe gegeben. Erklärtes Ziel sollte es sein, diese Gebiete auch künftig von Lärmimmissionen frei zu halten. Zum Straßenverkehr heißt das, über den Ziel- und Quellverkehr hinausgehende Belastungen zu vermeiden. Ohne separaten Planeintrag gilt das generelle Gebot, gebietsfremde Verkehre fernzuhalten, auch für die Ortslagen von Heyda, Manebach, Oberpörlitz, Roda und Unterpörlitz.

3.6 Protokoll der öffentlichen Anhörung zum Vorschlag für den Lärmaktionsplan

Seitens der Träger öffentlicher Belange wurden Hinweise zu bereits durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen (Straßenbauamt Thüringen) sowie zur weiteren Ausarbeitung der Lärmaktionsplanung (Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie) gegeben.

Von der Öffentlichkeit wurden zum Thema folgende Anregungen abgegeben:

Fragen und Vorschläge zum Umfang der Lärmkartierung: Dies bezog sich im Wesentlichen auf die Herleitung und den Umfang der Lärmkartierung. Hier war in der Beantwortung auf den Schwellenwert der Stufe 1 als Bearbeitungsgrenze und die zugehörigen Rechenmethoden zu verweisen.

Hinweis auf eine Konfliktsituation außerhalb des Kartierungsbereichs: Durch Lärmbetroffene wurde auf eine ungünstige Immissionssituation hingewiesen und um Abhilfe gebeten. Die Stadt prüft, ob durch organisatorische Maßnahmen wie eine Einbahnstraßenregelung eine Entschärfung möglich ist.

4 ABSCHLIESSENDE BETRACHTUNGEN

4.1 Finanzielle Informationen

Eigene Haushaltsmittel der Stadt Ilmenau für die Durchführung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung stehen auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Eingebettet in bestehende Aufgabenbereiche wie Stadtentwicklung/Sanierung (Beispiel Fußgänger-/ Radfahrerbrücke über die Bahn zur Anbindung der Technischen Universität) oder Ausbau der verkehrlichen und touristischen Infrastruktur (Beispiel Bau/Beschilderung von Radwegen) sind Beiträge zur Zielstellung der Lärmaktionsplanung vorgesehen.

Daneben beabsichtigt die Stadt im Rahmen ihrer Verwaltungstätigkeit nach Möglichkeit Mittel aus dritten Quellen nutzbar zu machen. Dies sollen neben privaten lärm mindernden Investitionen, die u.a. aufgrund von Beratungstätigkeiten der Stadt getätigt werden, insbesondere Zuschüsse aus sonstigen öffentlichen Quellen wie den einschlägigen Lärmschutzprogrammen des Bundes sein.

4.2 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Gegenstand der Lärmaktionsplanung der Stufe 1 gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist im Stadtgebiet von Ilmenau allein der Straßenabschnitt der B 87 östlich der Unterpörlitzer Straße. Maßgeblich betroffen vom Straßenlärm sind hier insgesamt 10 Gebäude mit Wohnungen – dies sind vor allem isolierte Häuser in ansonsten überwiegend gewerblich geprägten Zonen.

Zum einzigen Haus in einem originären Wohngebiet (Bereich ‚Am Eichicht‘) hat die Stadt die Umnutzung des gesamten Gebietes zu Gewerbe als langfristiges Ziel formuliert und bereits im Flächennutzungsplan dargestellt. Durch den vorgesehenen Umzug der Bewohner kann eine Reduzierung der Zahl von Lärm betroffener Personen um 130 erreicht werden.⁶

Ilmenau, im August 2008

⁶ Unter der Annahme des Wegzugs der Bewohner in Gebiete, in denen der jeweilige Schwellenwert eingehalten wird, ergibt sich eine Reduzierung der Lärmkennziffer LKZ um 32,5 bezogen auf den LDEN bzw. um 57,5 bezogen auf den LNight (auf Basis der Berechnungen der TLUG).