

Bearbeitendes Amt

Amt für Stadtentwicklung und Städtebau
Bergerhoff, Frieder /
Müller, Gunnar-Steffen

**Aktenzeichen:**

III 61 - Lärm
04.10.2007

DRUCKSACHEN NR. 07/199

Vorlage an

Gemeinderat

10.10.2007 Beschlussfassung öffentlich

Betreff

Umgebungslärmkartierung und Zweite Startbahn am Stuttgarter Flughafen

Anlage/n

- 1.) Strategische Lärmkarten für Lärmauswirkungen von Hauptverkehrsstraßen;
 - Gewichteter Gesamttageswert L_{Den}
 - Nachtwert (22.00 – 6.00 h) L_{Night}erstellt durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

Beschlussvorschlag

- 1) Die aktuell vom Umweltministerium Baden-Württemberg vorgelegte Kartierung des Verkehrslärms der qualifizierten Straßen und des Fluglärms wird zur Kenntnis genommen.
- 2) Der Bau einer zweiten Start- und Landebahn am Großflughafen Stuttgart wird von der Stadt Böblingen abgelehnt, weil die bestehende hohe Lärmvorbelastung in Teilen des Stadtgebiets durch eine zweite Start- und Landebahn noch weiter verschärft wird.
- 3.) Das Aufweichen des bestehenden Nachtflugverbots (derzeit 23.30 – 6.00 h, Landungen bis 24.00 h möglich) wird abgelehnt.
- 4.) Die Verwaltung wird beauftragt, die Beschlüsse gemäß Ziffer 3.) und 4.) dem Ministerpräsidenten des Landes, den Mitgliedern des Landtags aus dem Kreis Böblingen und der Flughafen Stuttgart GmbH zur Kenntnis zu geben.

Sachdarstellung und Begründung

1.0 Ausgangslage: Gegenwärtige Lärmsituation in der Stadt

Unser Raum ist in Bezug auf Lärm durch eine hohe Vorbelastung gekennzeichnet. Dieser Lärm geht von einer Vielzahl von unterschiedlichen Quellen aus, die sich überlagern und in ihrer Summierung erhebliche Auswirkungen auf Wohnen und Freizeit in unserer Stadt haben. Teilweise sind die Belastungen so hoch, dass das subjektive Empfinden eine schädigende Wirkung des Lärms wahrnimmt. In einer empirischen Erhebung in 2004 hat das Umweltministerium Baden-Württemberg festgestellt, dass sich jeder Dritte im Land durch Lärm belästigt fühlt.

Aufgrund der topographischen Lage wird Böblingen

- in weiten Teilen des Stadtgebiets durch die Lärmquelle BAB 81,
 - in den nördlichen Teilgebieten durch die Schienentrasse der Gäubahn,
 - in der Innenstadt durch das hoch belastete Hauptverkehrsstraßennetz und
 - insbesondere in den südlichen und östlichen Teilgebieten durch Fluglärm von im Landeanflug / Startvorgang befindlichen Flugzeugen
- beeinträchtigt.

2.0 Strategische Lärmkartierung

2.1 Hintergrund

Die Politik, ausgehend von der Kommission der Europäischen Union, hat sich zum Ziel gesetzt, eine Reduzierung der Lärmbelastung, insbesondere auch unter Betrachtung des Zusammenwirkens zu erreichen.

Die nationale gesetzliche Umsetzung erfolgte im Rahmen einer Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes analog zur vorher ergangenen europarechtlichen Regelung (Stichwort EU-Umgebungslärm-Richtlinie).

Die neuen gesetzlichen Regelungen sehen eine Pflicht zur turnusmäßigen Erhebung der Lärmsituation für verschiedene Lärmquellen bzw. verlärmte Bereiche vor (alle 5 Jahre Überprüfung, beginnend in erster Stufe bis Juni 2007). Für die Stadt Böblingen war danach die Kartierung der Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 16.400 Fzg/24 h (im Gesetz bezeichnet als Hauptverkehrsstraßen) sowie der Haupteisenbahnstrecke Gäubahn vorgesehen. Zusätzlich bestand eine Erhebungspflicht für den Großflughafen Stuttgart, deren Ergebnisse auch aus Böblinger Sicht relevant sind.

In Baden-Württemberg übernahmen – abweichend von der bundesgesetzlichen Regelung – nachfolgende Behörden für die erstmalige Kartierung die folgenden Aufgaben:

Hauptverkehrsstraßen:	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz
Haupteisenbahnstrecken:	Eisenbahnbundesamt
Großflughafen:	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz

Eine Kartierung des zusammenwirkenden Lärms erfolgt nur in Ballungsräumen; in erster Stufe war dies beschränkt auf die Oberzentren Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe. Auch in der 2. Stufe (bis 2012) wird Böblingen, auch in der Gesamtbetrachtung mit Sindelfingen, nach heutigem Stand als Ballungsraum nicht kartierungspflichtig werden.

Anfang September 2007 hat das Umweltministerium des Landes die Ergebnisse der Kartierungen für Hauptverkehrsstraßen und den Großflughafen vorgelegt; die Ergebnisse des Eisenbahnbundesamtes stehen dagegen noch auf unbestimmte Zeit aus. Die Ergebnisse können von jedermann im Internet eingesehen werden (Link: <http://www.tubw.de/servlet/is/29746/>).

Die Kartierungen bilden zwei rechnerisch ermittelte Lärm-Indizes ab,

- 1.) den sogenannten L_{Den} , ein gewichtetes Maß für die ganztägige Belastung, welches gemittelte Werte der Zeitspannen Tag (6.00 – 18.00 h), Abend (18.00 – 22.00 h) und Nacht (22.00 – 6.00 h) zusammenführt und
- 2.) den sogenannten L_{Night} , ein Maß für die durchschnittliche Lautstärke in den Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr, die aus Sicht der Gesundheitsvorsorge (Vermeidung von Schlafstörungen) besonders bedeutsam sind.

Die ermittelten Werte sind dabei nur geeignet Vergleiche von unterschiedlichen räumlichen Bereichen zu ermöglichen, sie bilden keinesfalls messbare Werte bzw. auch keine Beurteilungspegel, wie wir Sie aus der Verkehrslärmschutz-Regelung kennen, ab.

2.2 Bewertung der Ergebnisse für Böblingen

a.) Hauptverkehrsstraßen

Sowohl für den betrachteten Ganztages- und Nachtzeitraum bestätigt sich die Auffassung der Stadt, dass insbesondere die Bundesautobahn 81 (BAB 81) einen dominierenden Einfluss auf die Lärmsituation in unserer Stadt hat. Die für die Autobahn ermittelte Lärmverbreitung reicht weit in das Stadtgebiet hinein (ca. 1.200 m Ausbreitung).

Obgleich die vom fachlich zuständigen Umweltministerium als Empfehlung an die Kommunen ausgesprochene Handlungsschwelle (Indizewerte Gesamttag ≥ 70 dB(A), Nacht ≥ 60 dB(A)) nur in den unmittelbar an die Autobahntrasse angrenzenden Bereichen überschritten wird, trägt die weite Ausbreitung zu einer flächenhaften Vorbelastung bei, die in Verbindung mit weiteren Lärmwirkungen unsere Stadt als Wohn- und Freizeitstandort belastet.

Eine Verbesserung für die Gesamt-Straßenverkehrslärm-Situation kann nur in Verbindung mit einer deutlichen Verbesserung der Situation an der Autobahn erreicht werden. Aus Sicht der Stadt stellt eine angemessen lange Einhausung die einzige Alternative zur Lösung dieser Problematik dar.

Derzeit prüft die Bundesstraßenverwaltung (RP Stuttgart) verschiedene Varianten zur Verbesserung des Lärmschutzes im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB 81. Weitere Gespräche zwischen Bund, Land und den Städten sind dabei bis zum Jahresende zugesagt.

Die Ergebnisse für den Bereich Flugfeld beruhen augenscheinlich auf veralteten Grundlagen: Der bereits 2005 errichtete Lärmschutzwall wurde in der Berechnung fälschlicherweise nicht berücksichtigt, so dass die Ergebnisse zu relativieren sind.

Die kartierten Belastungen im Umfeld der Schönaicher Straße (L 1185) bedürfen einer kleinräumigeren Überprüfung, die die topographischen Gegebenheiten genauer einfließen lässt. Der Verwaltung sind für diesen Bereich bisher keine Rückmeldungen der Anwohner bekannt.

b.) Fluglärm

Die Erhebungsergebnisse zum Fluglärm des Großflughafens Stuttgart decken sich nicht mit den subjektiven Wahrnehmungen in unserer Stadt: In den letzten Jahren häufen sich die Klagen von Anwohnern, speziell aus dem östlichen Stadtgebiet. Obwohl bereits im Jahre 2001 der Drehpunkt für nach Norden abfliegende Flugzeuge auf Initiative der Stadt Böblingen um ca. 900 Meter nach Osten verlegt wurde, stellen die Beschwerdeführer in diesem Bereich eine zunehmende Lärmbelastung fest. Mutmaßlich hat die gestiegene Zahl der Flugbewegungen dazu beigetragen, dass die Belastungen durch den Flugverkehr zunehmend stärker wahrgenommen werden.

Dagegen haben die Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung selbst bei einer fiktiven frei Ausbreitung (d.h. ohne Hindernisse) innerhalb des Markungsgebietes der Stadt weder den Indizewert-Nachtwert von 45 dB(A) noch den Indize-Tagesgesamtwert von 55 dB(A) erreicht; die Lärmauswirkungen beschränken sich vielmehr auf das östliche Markungsgebiet von Schönaich.

Unabhängig von den Berechnungsergebnissen muss die Situation aus Sicht der Verwaltung weiter kritisch begleitet werden, da der Fluglärm unstrittig in Verbindung mit anderen Lärmquellen das Gesamtlärmniveau zusätzlich belastet und in der Folge die Lebensqualität beeinträchtigt.

Bei einem weiteren Ausbau des Flughafens und dem damit zunehmenden Flugverkehr wird sich auch die aus der Berechnung ergebende Situation spürbar verschlechtern.

Zweifelloos ist unser hoch entwickelter Wirtschaftsraum auf Mobilität auch im Luftverkehr angewiesen. Für den Bau der zweiten Startbahn ist jedoch auch die Verlärmung und die Lebensqualität der Bewohner ein wichtiges Kriterium.

Im Interesse unserer bereits jetzt hohen Lärmbelastungen ausgesetzten Bürgern wenden wir uns deshalb bereits frühzeitig gegen den Ausbau des Großflughafen Stuttgart.

2.3 Die nächsten Schritte: Lärmaktionsplanung

Aufbauend auf die Ergebnisse der strategischen Kartierung besteht nunmehr auf Grundlage des novellierten Bundesimmissionsschutz-Gesetz (dort §§ 47 a – f) die Verpflichtung, bis Juli 2008 Aktionspläne aufzustellen.

Im Gegensatz zum vorlaufenden Kartierungsschritt wurde dabei von der Zuständigkeitsregelung des Bundes, der grundsätzlich die Kommunen verpflichtete, für die Aktionsplanung keine abweichende Regelung getroffen, so dass die Planungspflicht bei der Stadt verbleibt.

Aktionspläne sind dabei als eine geordnete Maßnahmenzusammenstellung mit dem Ziel der Minderung der Belastung zu verstehen (vergleichbar mit dem Instrument der Rahmenplanung). Dabei ist für die Aufgabenerfüllung nicht entscheidend, ob die lärmaktionsplanende Kommune direkten Einfluss auf die Realisierung der geplanten Maßnahmen nehmen kann. Vielmehr kann nur durch ein Zusammenwirken der Träger von unterschiedlichen lärm erzeugenden Anlagen eine Verbesserung der Gesamtsituation erreicht werden.

Diese Aufgabe erfordert eine zeitnahe Prüfung der Ergebnisse sämtlicher Kartierungsergebnisse und eine Ableitung von Handlungserfordernissen für Bereiche mit Lärmproblemen. Die fehlenden Ergebnisse der Kartierung von Haupteisenbahnstrecken machen es der Stadt gegenwärtig nicht möglich, die Problematik im Zusammenhang zu betrachten; soweit sich bei der Aufgabenerfüllung durch das zuständige Eisenbahnbundesamt noch weitere Verzögerungen ergeben, kann ein fristgerechte Erfüllung der Aktionsplanungs-Aufgabe durch die Stadt als zuständige Behörde nicht garantiert werden.

Das fachlich zuständige Umweltministerium hat im Zusammenhang mit der Aktionsplanung die verpflichteten Kommunen aufgefordert, sich zuerst auf die am deutlichsten belasteten Bereiche zu konzentrieren und hier eine wirksame Minderung der Belastung zu erreichen. Handlungsmaßstab aus Sicht des Ministeriums ist eine Überschreitung der Indizewerte L_{Den} von 70 dB(A) und L_{Night} , von 60 dB(A) in Bereichen mit schutzwürdigen Nutzungen, insbesondere Wohnen.

Diese Bereiche befinden sich in Böblingen fast ausnahmslos in nicht durch Wohnnutzung geprägten Bereichen.

Als 1. Schritt wird die Verwaltung eine kleinräumigere Überprüfung der kartierten Bereiche im Umfeld der Schönaicher Straße (L 1185) zur Klärung der Situation veranlassen. Weiterhin wird sich die Verwaltung mit Nachdruck um eine Verbesserung des Lärmschutzes im Zuge der Ausbauplanung BAB 81 kümmern, da nur so bezogen auf den Straßenverkehrslärm wahrnehmbare Verbesserungen in weiten Teilen des Stadtgebiets zu erreichen sind.

3.0 Zweite Start- und Landebahn am Großflughafen Stuttgart

In den letzten Wochen wurde eine verstärkte Diskussion um die weitere Entwicklung des Großflughafen Stuttgart geführt.

Die aktuelle Entwicklung zeigt, dass eine klare Positionierung der Städte und Gemeinden, die durch ihre räumliche Lage in der Einflugschneise besonders betroffen sind, frühzeitig notwendig ist.

3.1 Sachstand

a.) Grund für die Untersuchung

Der Flughafen Stuttgart hat – als einziger größerer deutscher Flughafen – nur eine Start- und Landebahn. Diese hat eine Kapazität von maximal 180.000 Starts und Landungen/Jahr. Im vergangenen Jahr gab es in Stuttgart bereits 160.000 Bewegungen. Somit ist ein Ende der Kapazität in Sicht; zu Spitzenstunden wird die Bahn bereits heute schon an der Kapazitätsgrenze genutzt.

Zudem sind Flughäfen mit nur einer Bahn anfälliger für Störungen. Bleibt ein Flugzeug auf der Bahn liegen oder muss im Winter dort Schnee geräumt werden, ist der Flughafen für andere Flugzeuge nicht mehr erreichbar. Dies bedeutet einen Wettbewerbsnachteil in der Konkurrenz mit anderen Flughäfen, insbesondere in Bezug auf den Geschäftsverkehr.

b.) Mögliche Lage einer Ergänzungsbahn

Die Untersuchung der möglichen Lage einer Ergänzungsbahn ist zentraler Bestandteil der derzeit durchgeführten Untersuchung. Dabei sollen mögliche Alternativen aufgezeigt werden. Aus der Untersuchung wurden bisher Alternativen südlich der existierenden Landebahn bzw. nördlich der

Bundesautobahn A 8 bekannt. Je nach Endergebnis der Untersuchung werden eventuell weitere Lösungsvorschläge verfolgt.

c.) Mögliche Kapazität/Länge einer solchen Ergänzungsbahn

Bisher bekannte Schätzungen gehen von einer Kapazitätssteigerung von 25 bis maximal 30 % mehr Flugbewegungen aus. Aufgrund der geographischen Situation dürfte dies die Obergrenze sein. Die aktuell laufende Untersuchung soll diese Frage ebenso wie die Frage nach der möglichen Länge objektiv klären. Sie wird wahrscheinlich zwischen 2.000 und 2.500 Metern liegen, nach Flughafenmaßstäben ist dies eine Kurzbahn.

d.) Zeitplan für die Untersuchung

Ursprünglich rechnete die Flughafengesellschaft damit, dass Mitte 2007 Ergebnisse präsentiert und öffentlich diskutiert werden können. Dieser Termin konnte offensichtlich nicht eingehalten werden. Die Landesregierung erwartet Ergebnisse der Untersuchung im Herbst.

e.) Aspekte der Untersuchung

Sowohl volks- als auch betriebswirtschaftliche Aspekte sowie Standortfaktoren sollen in dem Gutachten zum Tragen kommen. Dabei wird unter anderem geklärt, wie stark die Lärmbelastung ist, welche Flächen der Landwirtschaft zur Realisierung der Bahn entzogen werden und ob sich eine zweite Piste finanziell rechnet.

3.2 Weiteres Vorgehen

Die Landesregierung will die Entscheidung über den Bau einer zweiten Startbahn auf eine breite Grundlage stellen. Zusätzlich zu dem von der Flughafen Stuttgart GmbH in Auftrag gegebenen Gutachten, das im Herbst erwartet wird, hält der Ministerpräsident eine weitere Expertise für notwendig, um die Arbeit des ersten Gutachtens zu reflektieren.

Im Anschluss soll eine Sachverständigen-Runde einberufen werden, in der Vertreter der anliegenden Kommunen, betroffene Bürger, Wirtschaftsvertreter und Umweltverbände repräsentiert sind. Eine Entscheidung über den Bau einer Ergänzungsbahn soll voraussichtlich noch im Jahr 2008 fallen.

Aus Sicht der Verwaltung ist es insoweit für die Stadt Böblingen wichtig, bereits frühzeitig als betroffene Kommune seine Bedenken in den Entscheidungsprozess einzubringen (siehe Beschlussvorschläge Ziffer 2. – 4.).

Frieder Bergerhoff
Amtsleiter

Jutta Heim-Wenzler
Bürgermeisterin