

Kurzbericht zum VSVI – Seminar am 25.02.2010

- Straße und Umwelt -

(Dipl.-Ing. Uwe Dewes)

Die Fortbildungsveranstaltung am 25.02.2010 fand mit 52 Teilnehmern unter der Diskussionsleitung von **Dipl.-Ing. Uwe Dewes von Strassen.NRW** guten Anklang. Bedauerlicherweise musste Herr **Dipl.-Ing. Stefan Ehlert** wegen Krankheit seinen Vortrag zu den Aspekten geräuschmindernder Fahrbahnbeläge im Zusammenhang mit der Straßenentwässerung absagen.

Aktuelles aus der Sicht des Bundes zum Lärmschutz trug Herr **Dr. Holger Figge** vor. Nach den Aussagen des Koalitionsvertrages vom 26.10.2009 stehen die Verbesserung des Lärmschutzes, Harmonisierung der Berechnungsgrundlagen sowie ein einheitliches Lärmschutzkonzept im Vordergrund. Nach Einführung des 1. Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes (NVP) vom 02.02.2007 nennt das 2. NVP vom 27.08.2009 im Bereich des Straßenlärms im Wesentlichen folgende Verbesserungen:

- Minderung der Belästigung um 30 %
- Absenken der Sanierungsgrenzwerte bis 2011
- Lärmsummierung zwischen Schienenwegen des Bundes und Bundesfernstraßen
- Aktualisierung der RLS – 90
- Förderung der Elektromobilität
- Häufigere Verwendung lärmarmen Fahrbahnübergänge

Nachdem die bestehenden Auslösewerte bei der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen seit 1986 gelten, wird mit der für das Haushaltsjahr 2010 eingebrachten Werte ein erster Schritt in Richtung einer Annäherung an die strengeren Lärmvorsorgewerte geleistet. Wirtschaftliche aktive Schutzmaßnahmen kommen künftig häufiger in Betracht.

Auslöser für die Überarbeitung der Verkehrslärmschutzrichtlinien an Bundesfernstraßen von 1997 sind im Wesentlichen die sich entwickelnde Rechtsprechung, die Abgrenzung zur Umgebungsrichtlinie sowie der Vorrang aktiver Schutzmaßnahmen bei der Lärmsanierung.

Die praktische Umsetzung aus der Sicht des Landesbetriebes „Strassen.NRW“ stellte Frau **Dipl.-Geogr. Claudia Sigismund** dar. Ein allgemeines Gesetz zum Schutz vor Lärm gibt es nicht. Die Vielzahl von rechtlichen Regelungen und Vorschriften verschiedener Rechts- und Fachgebiete haben zwar alle eine Verbesserung der Lärmsituation zum Ziel, folgen dabei aber unterschiedlichen Handlungsoptionen. Der Lärmschutz an neu gebauten oder wesentlich geänderten Straßen richtet sich nach den Vorgaben des Bundes – Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung. Die Substanz der Straße, die vorhandene Verkehrsfunktion sowie die Erhaltung der Straße ist damit nicht abgedeckt. Durch die Erweiterung der Lärmsanierungsgrundlagen können die seit 1978 geltenden Regelungen zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen wesentlich zur Anwendung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen beitragen. Mit der Einführung des Vorrangprinzips (aktive vor passiven Lärmschutzmaßnahmen) für bestehende Bundesfernstraßen sind die Voraussetzungen geschaffen worden.

Neben den „klassischen“ nationalen Regelungen zum Verkehrslärmschutz hat sich auch die EU mit der Umgebungslärmrichtlinie dem Thema „Lärmschutz“ angenommen. Die Umgebungslärmrichtlinie bezieht sich nicht nur auf den Verkehrslärm, sondern bezieht alle unerwünschten Geräusche mit ein. Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Ergänzung zu Lärmschutzmaßnahmen wurde das Konjunkturpaket II verabschiedet, das Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen fördert.

Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an Straßen liegt im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Straßenbaulastträgers und richtet sich nach Maßgabe der für ihn geltenden Rechtsgrundlagen und Verwaltungsvorschriften.

In Ergänzung zu Lärmschutzregeln als Umweltbelang stellt auch die Entwässerung einen wesentlichen Aspekt zur Umweltbetrachtung dar. Herr **Dipl.-Ing. Arnold Schmidt (BezR Köln)** stellte Gewässerbenutzungen zur Straßenentwässerung im Kontext mit der EU Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) vor. Die Ziele der WRRL sind hoch gesteckt: Damit haben sich alle EG-Mitgliedsstaaten verpflichtet, dem natürlichen Zustand hinsichtlich des ökologischen und chemischen Zustandes der Oberflächengewässer und hinsichtlich des chemischen und mengenmäßigen Zustandes des Grundwassers möglichst nahe zu kommen. Dafür ist als Frist –mit Verlängerungsmöglichkeiten unter bestimmten Voraussetzungen- das Jahr 2015 vorgegeben.

Im Bereich der strukturellen Gewässerentwicklung sind nach den Vorgaben des MUNLV auf regionaler Ebene „Umsetzungsfahrpläne“ zu entwickeln. Im Anhörungsverfahren zu den Maßnahmenprogrammen ist sehr häufig beklagt worden, dass die außerörtliche Straßenentwässerung zu Unrecht außen vor geblieben ist. Dies hat dazu geführt, dass das MUNLV im jetzigen Entwurf die Pflichten der Straßenbaulastträger, ebenfalls Niederschlagsentwässerungskonzepte bis 2012 aufzustellen, explizit ausgewiesen hat. Für den Einzugsbereich der Regionalniederlassung Rhein- Berg des Landesbetriebes Straßen NRW soll als Pilotprojekt ein Maßnahmenprogramm mit Prioritätenliste, also ein Niederschlagsentwässerungskonzept, aufgestellt werden. Der erste Abschnitt des Projektes, das gemeinsam vom Rheinisch- Bergischen Kreis, dem Oberbergischen Kreis, dem Rhein-Sieg- Kreis und dem Landesbetrieb Gummersbach getragen wird, wurde vor kurzem mit 80% vom MUNLV, vertreten durch die BR Köln, bewilligt.

In diesem Zusammenhang ist auch auf das neue Wasserhaushaltsgesetz des Bundes zu verweisen, das am 01.03.2010 in Kraft tritt. Darin sind die Bewirtschaftungsziele der WRRL einschließlich der Fristen nun als Vollregelungen enthalten. Enthalten ist auch eine Ermächtigung für die Wasserbehörde, Maßnahmen anzuordnen, wenn diese in einem Maßnahmenprogramm enthalten sind oder zu seiner Durchführung erforderlich sind. Dies gilt ausdrücklich auch für bestehende Erlaubnisse.

Anhand vieler praktischer Beispiele stellte Herr **Dipl.-Ing. Karl Diefenthal (Strassen.NRW)** verbesserte Möglichkeiten zur Regenwasserbehandlung der Autobahntwässerung im Bereich Köln dar. Die Anzahl der Regenwasserbehandlungsanlagen im Kölner Raum ist sehr hoch und die Arten der Anlagen sehr vielfältig. Die „Artenvielfalt“ liegt an temporären Tendenzen, gestiegenen Anforderungen an die Reinigungsleistung insbesondere im Laufe der letzten 10 Jahre (WRRL 2000) und den daraus resultierenden neuen Richtlinien.

Zu Anfang der 80iger Jahre wurden aus den alten Rückhaltebecken ohne ständigen Wasserspiegel durch Tieferlegen der Beckensohle Feuchtgebiete sowie Biotope gebaut, die keine eckigen Formen noch befestigte Sohlen haben durften, alles so naturnah wie möglich.

Für den Unterhaltungsdienst war es kaum möglich, diese Anlagen zu warten (Schlamm-Leichtflüssigkeitsentsorgung). Einige Jahre später fanden die Bedürfnisse des Betriebsdienstes wieder mehr Beachtung, da man erkannt hatte, dass ohne regelmäßige Entsorgung der Beckenanlagen die erwünschte Reinigungs- und Rückhaltefunktion nicht gewährleistet ist.

Durch den Arbeitskreis „Straßenentwässerung“ des Landesbetriebes Straßenbau NRW wurde 2006 (Neufassung 2009) ein Planungsleitfaden „Gewässerschutz“ erstellt, der neben den grundlegenden Rechtsgrundlagen auch basierend auf den Straßenbauentwässerungsvorschriften RAS-Ew, RiStWag und Erfahrungen der Mitarbeiter (Planung, Betriebsdienst) Vorgaben von bewährten Behandlungsanlagen beinhaltet. Zur weiteren Thematik des Gewässerschutzes wurde für alle Einleitungsstellen von Straßenniederschlagswasser der Autobahnen, der Bundes- und Landesstraßen für NRW eine Entwässerungsdokumentation in Auftrag gegeben. Für die Behandlungsanlagen werden zur Erleichterung der Wartung Beckenbücher erstellt.

Jede der Niederlassungen vom Landesbetrieb Straßenbau NRW hat einen Gewässerschutzbeauftragten, der in seinem jeweiligen Jahresbericht Mängel oder erforderliche Entwässerungsanierungen benennt.