STADT MEERBUSCH

Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: DezIII/0739/2018 vom 22. Januar 2018
Gremium	Sitzungstermin
Bau- und Umweltausschuss	06.02.2018

Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die Ergebnisse der dritten Stufe der Lärmkartierung zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Lärmaktionsplan vom 15. Mai 2014 fortzuschreiben und hierbei insbesondere die Einführung von Tempo 30 an hochbelasteten Straßen zu prüfen.

Alternativen:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein externes Büro mit der Erstellung eines integrierten Lärmaktionsplans zu betrauen.

Sachverhalt:

1. Kartierung

Die Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union wurde im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt (§§ 47a bis f). Wesentliche Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind

- die Ermittlung der Belastung und deren Darstellung in strategischen Lärmkarten,
- die Zusammenstellung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Lärmbelastungen in Lärmaktionsplänen.

Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre überarbeitet. Die Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten ebenfalls alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Außerhalb der Ballungsräume werden folgende Lärmquellen untersucht und kartiert:

- Hauptverkehrsstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr:

  Unter Hauptverkehrsstraßen sind nur die Bundesautobahnen und überörtliche Bundes- und

Landesstraßen zu verstehen. Kreis- und Kommunalstraßen sowie Straßen mit weniger als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr werden nicht kartiert.

Gemäß BImSchG ist für die Kartierung die Kommune zuständig. Wie bereits für die beiden ersten Kartierungsrunden hat das Land NRW die Kartierung für die Nicht-Ballungsraum-Kommunen übernommen.

– Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr.

  Dies betrifft die durch das Stadtgebiet führende Strecke Köln-Kleve. Die Kartierung und die Aktionsplanung liegen in der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.

– Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr.
  Für die Kartierung des Flughafens Düsseldorf ist das Land NRW originär zuständig.

Die Aktualisierung der Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen und den Flughafen Düsseldorf durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ist jetzt erfolgt und wurde für die weitere Planung zur Verfügung gestellt. Durch die Veröffentlichung im Internet ist zugleich die Information der Öffentlichkeit gewährleistet.

Die Lärmberechnung für die Hauptverkehrsstraßen erfolgte mittels dreidimensionaler Gelände- und Gebäudemodelle unter Berücksichtigung aller lärmbeeinflussenden Parameter (z.B. Straßenbelag, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Brücken- und Schutzbauwerke) nach vorgeschriebenen Rechenverfahren.

- Grundlage für die Lärmberechnung waren die aktuellen Zahlen aus der Verkehrszählung 2015.
- Für die Ermittlung von Betroffenenzahlen wurden die Ergebnisse des letzten Zensus herangezogen und auf die nach eigener städtischer Fortschreibung ermittelten Einwohner hochgerechnet.

Auf den Lärmkarten werden die Flächen dargestellt, die mit einem 24-Stunden-Pegel $L_{DayEveningNight\ (DEN)}$ > 55 dB(A) und einem Nachtpegel (22 bis 6 Uhr) L_{Night} > 50 dB(A) beaufschlagt sind.

Bei beiden Lärmindizes handelt es sich um **über ein Jahr gemittelte Beurteilungspegel**, die nicht mit den Ergebnissen anderer Berechnungsverfahren (z.B. beim Fluglärm) vergleichbar sind. Sie haben daher z.B. keine Relevanz für etwaige Entschädigungs- oder Sanierungsansprüche.

Die Ergebnisse der Kartierung sind in den Übersichtskarten (siehe Anlagen 1 bis 6) und in einem schriftlichen Bericht für die EU (Anlage 7) zusammengefasst. Dieser Bericht ist standardisiert und beinhaltet insbesondere die zahlenmäßige Darstellung betroffener Flächen, Gebäude und Personen innerhalb vorgegebener Pegelklassen.

Im Vergleich zur letzten Kartierungsstufe sind folgende Änderungen in Meerbusch zu verzeichnen:

- Die Meerbuscher Straße zwischen Bovert und Bahnhof Osterath und der südliche Abschnitt der Umgehungsstraße sind aus der Kartierung herausgefallen, da die erforderliche Zahl von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen nicht mehr erreicht wurde.
- Dementsprechend haben sich die Angaben zu den vom Straßenverkehrslärm betroffenen Flächen und zur Zahl der in den Pegelklassen Belasteten verringert. Hiermit ist jedoch keine Verbesserung der Situation an den weiterhin kartierten Straßen verbunden.
- Beim Flugverkehr ist eine Vergrößerung der Flächen festzustellen. Die Zahl der Belasteten wurde durch eigene Feststellung neu ermittelt und nach oben angepasst.

2. Lärmaktionsplanung

In den kartierten Bereichen sind beim Vorliegen bestimmter Voraussetzungen Lärmaktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen bzw. fortzuschreiben:

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) hatte bereits im Runderlass vom 7. Februar 2008 Hinweise für die Lärmaktionsplanung gegeben. Insbesondere wurde konkretisiert, welche Pegel als Auslöseschwellen für eine Lärmaktionsplanung gelten. Nach dem Erlass des MUNLV vom 18. Oktober 2013 gelten diese Grundsätze weiter.

Demnach liegen Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Absatz 1 BImSchG nur dann vor, „wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden

- ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder
- ein L_{Night} von 60 dB(A)

erreicht oder überschritten wird".

Für den Fluglärm legt der Erlass ergänzend fest, dass die Schutzziele für eine Aktionsplanung in rechtsverbindlicher Weise bereits im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) geregelt sind.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass eine städtische **Lärmaktionsplanung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie** nur sehr begrenzt geeignet ist, für die Betroffenen eine spürbare Entlastung zu erzielen (Lärmaktionsplan 2014 siehe Anlage 8).

Beim **Straßenverkehr** ist festzustellen, dass die Möglichkeit der städtischen Einflussnahme auf die Lärmsituation an Bundes- und Landesstraßen gering ist:

- In der Bauleitplanung wird bereits passiver Lärmschutz vorgeschrieben.
- Früher im Ausschuss vorgeschlagene Instrumente, z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (die eine Reduzierung des Lärmpegels um 3 dB(A) erwarten lässt) sind denkbar und könnten auch begründet werden, fanden bisher aber keine politische Zustimmung.

Der Umfang der Kartierung hält sich strikt an die Vorgaben des BImSchG und ist daher begrenzt.

- Es fehlt eine Gesamtbetrachtung des gesamten Stadtgebietes, die aber im BImSchG durch die Beschränkung auf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen auch nicht vorgesehen ist.
- Die Zahl der Betroffenen, die an diesen Straßen über der im Erlass festgelegten Auslöseschwelle liegen, ist deshalb im Verhältnis zur Einwohnerzahl entsprechend gering (beim L_{DEN} handelt es sich um 107, beim L_{Night} um167 Personen).

Obwohl die Kartierungsergebnisse keine signifikanten Änderungen ausweisen und trotz der beschriebenen einschränkenden Voraussetzungen schlägt die Verwaltung vor, den Lärmaktionsplan für die gemäß BImSchG betrachteten Bereiche zu aktualisieren. Hierfür sollte insbesondere die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung für die hochbelasteten Straßen erwogen werden.

Die Frist für die Lärmaktionsplanung gemäß BImSchG endet am 18. Juli 2018.

Hinsichtlich des **Flugverkehrs** wird zum einen die im Erlass genannte Auslöseschwelle für eine Lärmaktionsplanung nicht erreicht, zum anderen wäre diese durch den abschließenden Verweis auf das FluLärmG ohnehin obsolet. Dass dennoch eine Notwendigkeit besteht, eine Lärmminderung anzustreben, ist unstrittig, weshalb der Flugverkehr im Lärmaktionsplan berücksichtigt wurde. Demgemäß wirkt die Stadt durch ihre Beteiligung in den Genehmigungsverfahren und in der Fluglärmkommission auf Verbesserungen hin, ist jedoch ebenfalls nicht Entscheidungsträger. Insofern können zwar Möglichkeiten und Forderungen aufgezeigt werden, wie aus städtischer Sicht eine Entlastung er-

reicht werden sollte, zur Umsetzung fehlen jedoch die Instrumente.

Für den Schienenverkehr liegt die ausschließliche Zuständigkeit sowohl für die Kartierung als auch für die Aktionsplanung mittlerweile beim Eisenbahnbundesamt. Dieses führt derzeit eine zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung durch, bei der noch bis zum 7. März 2018 die Gelegenheit besteht, Stellungnahmen abzugeben. Seitens der Stadt Meerbusch wurde bisher insbesondere darauf gedrängt, die Priorisierung im bundesweiten Lärmsanierungsprogramm zu verbessern. Inzwischen ist die erforderliche Stufe erreicht. Die Deutsche Bahn beginnt derzeit mit den Vorbereitungen für eine Planung zur Lärmsanierung in Osterath.

3. Alternative

Der städtische Lärmaktionsplan ist häufig kritisiert worden. Dies ist zum einen der Tatsache geschuldet, dass die Datenerhebung und die Aktionsplanung sich auf die im Gesetz vorgesehenen Bereiche beschränken. Zum anderen hindern die oben beschriebenen Einschränkungen die Umsetzung wirksamer Maßnahmen.

In einer interfraktionellen Arbeitsgruppe wurden deshalb weitere denkbare Instrumente diskutiert. Zuletzt wurde dort angeregt, ein externes Büro mit einem *integrierten* Konzept zu beauftragen, das neben der eigentlichen Lärmminderung auch Aspekte wie z.B. Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung usw. berücksichtigt und diese gesamtstädtisch, also auch für die nicht kartierten Bereiche, betrachtet.

Finanzielle Auswirkung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen keine Auswirkungen auf den Haushalt.

Alternative:
Für die Beauftragung eines externen Büros zur Erstellung eines Lärmaktionsplans stehen im Haushalt maximal 60.000 € zur Verfügung. Die tatsächlichen Kosten richten sich nach dem Ergebnis der Ausschreibung.

In Vertretung

gez.

Michael Assenmacher
Technischer Beigeordneter

Anlagenverzeichnis:

Übersichtskarten der Lärmkartierung
Standardisierter Bericht für die EU
Lärmaktionsplan vom 15. Mai 2014