

Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister
Az: II/66.1-Me

Datum: 19.12.2019

Vorlage, DS-Nr. 2019/918

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Umwelt- und Verkehrsausschuss	16.01.2020			

Betreff: Lärmschutz an der A3 in Höhe Altenrath
hier: Antrag der SPD Fraktion vom 08. November 2019

Beschlussentwurf:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zum Lärmschutz an der A 3 in Höhe Altenrath zur Kenntnis.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Sachdarstellung:

Mit Schreiben vom 08.11.2019 beantragt die SPD FRAKTION den aktiven, zumindest aber den passiven Lärmschutz der betroffenen Altenrather Anwohner weiter voranzutreiben.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW teilt zur Lärmschutzsituation in Troisdorf Altenrath per E-Mail vom 09.12.2019 Folgendes mit:

Die Lärmbelastung der Anwohner ergibt sich hauptsächlich aus der vorhandenen A3 und nicht durch die geplante Rastanlage, die sich weiter nördlich auf der anderen Seite der A3 befindet (und auch noch nicht in Betrieb genommen ist). Durch den Bau der Rastanlage wird die Autobahn A 3 baulich nicht verändert und es ergeben sich durch die Rastanlage keine Änderungen in der Lärmeinwirkung auf die Anlieger westlich der A 3 auf der Troisdorfer Seite.

Bezogen auf die Lärmbelastung durch den fließenden Verkehr auf der A 3 kann Folgendes mitgeteilt werden:

Die Bundesautobahn A 3 soll im Bereich vom Autobahndreieck Heumar (Betr.- km 0+000) bis zur Anschlussstelle Bad Honnef (Betr.-km 41+049) grundhaft saniert werden. Die Maßnahme soll in mehreren Bauabschnitten abgewickelt werden. In diesem Zusammenhang ist auch eine Sanierung zwischen der AS Rösrath und der AS Lohmar (Bezeichnung: Abschnitt II) vorgesehen. Im Zuge der laufenden Planung wurde der gesamte Streckenzug der A 3 zwischen der AS Rösrath und der AS Lohmar basierend auf den Regelungen der Lärmsanierung lärmtechnisch untersucht. Hierbei wurde auch der auf der Westseite der A 3 gelegene Bereich Troisdorf Altenrath lärmtechnisch untersucht. Dabei handelt es sich um die genannten Bereiche Flughafen- und Sülzbachstr.

In diesem Zusammenhang geben ich Ihnen gerne einige Erläuterungen zur sogenannten Lärmsanierung:

Anders als bei Neu- und Ausbaumaßnahmen ist bei Erhaltungsmaßnahmen kein Lärmschutz nach Lärmvorsorge-Kriterien möglich. Die „Lärmsanierung“ ist nicht gesetzlich geregelt, sondern wird als freiwillige Leistung des Bundes im Rahmen haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Die Regelungen zu diesem Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90). Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt. Anschließend wird mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen der Lärmschutz dimensioniert im Rahmen eines Variantenvergleiches. Bei der Untersuchung sind unter anderem die Schutzbedürftigkeit des Gebiets und der Umfang der schutzwürdigen Wohnbebauung zu berücksichtigen. Es ist dabei auch zu beurteilen, ob die Kosten für eine Lärmschutzverbesserung in einem angemessenen Verhältnis zu der erreichbaren Lärmschutzverbesserung stehen.

Im Ergebnis der hier durchgeführten lärmtechnischen Untersuchung sind im betroffenen Bereich für alle ermittelten Schutzfälle keine Überschreitungen der Grenzwerte für die Lärmsanierung zur Tagzeit festzustellen. Zur Nachtzeit sind Betroffenheiten in den Erd- und Obergeschossen vornehmlich an den zur Autobahn ausgerichteten Fassaden (Ostseiten) abzuleiten. Hierbei wurden lediglich 12 Beurteilungspegel oberhalb des Schwellenwertes 60 dB(A) im Sinne "besonderer Schutzfälle" ermittelt.

Trotz der geringen Anzahl der Schutzfälle wurden die Verbesserungsmöglichkeiten der Immissionsverhältnisse für die Gebäude an der Sülzbachstraße durch längere und/oder höhere Abschirmeinrichtungen an der Westseite im Detail überprüft.

Es wurden, bezogen auf den anzusetzenden Prognosefall 2030, verschiedene Variantenbetrachtungen im Hinblick auf eine mögliche Verbesserung der Immissionsverhältnisse durchgeführt. Im Ergebnis für diesen Untersuchungsabschnitt musste jedoch festgestellt werden, dass eine Verbesserung nicht mit vertretbarem wirtschaftlichen Aufwand herzustellen ist. Dies ist einerseits durch die enormen konstruktiven Mehrkosten für die Errichtung höherer Lärmschutzbauwerke auf der Sülzbrücke, ferner auch in der geringen Anzahl an lösbaren Schutzfällen begründet. Die Kosten entsprechend groß zu dimensionierender Lärmschutzwände stünden in diesem Falle leider in keinem vertretbaren Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Die lärmtechnischen Untersuchungen mit der Abwägung wurden dem Bundesministerium für Verkehr im Zuge der Aufstellung des Erhaltungsentwurfes zur Genehmigung vorgelegt. Das Bundesverkehrsministerium, das über die „freiwilligen“ Lärmschutzmaßnahmen entscheidet, hat die lärmtechnischen Untersuchungen geprüft und ist der Abwägung für den Bereich Troisdorf gefolgt (Genehmigungsdatum: 11.7.2019).

Es ist mir in diesem Zusammenhang jedoch wichtig, darauf hinzuweisen, dass zum Schutz der Wohnhäuser an der Sülzbachstraße heute bereits Lärmschutzanlagen

vorhanden sind. Diese sind allerdings nicht auf Anhieb als solche erkennbar, da es sich überwiegend um dicht bewachsene Lärmschutzwälle von 2,5 – 3,5 m Höhe handelt, an die in nördlicher Richtung eine bis auf 9,5 m über Gradiente der A 3 ansteigende Einschnittsböschung anschließt. Im Bereich der Autobahnbrücke über die Sülz ist ergänzend dazu eine 2,2 m hohe Lärmschutzwand vorhanden. Als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme ist bereits im Jahr 2011 in dem betreffenden Streckenabschnitt der A 3 ein lärmarmes Fahrbahnbelag eingebaut worden, der den Verkehrslärm um 2 dB(A) gegenüber dem vorherigen Belag mindert. Von dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme profitieren seitdem auch die Anlieger auf Troisdorfer Seite.

Zu den im Antrag der SPD genannten Lärmkartierungen geben wir folgenden Hinweis:

Entsprechend des deutschen Umsetzungsgesetzes werden Lärmkartierungen für Straßen in Deutschland von Städten und Gemeinden aufgestellt. Bei der Lärmkartierung handelt es sich um eine strategische Lärmkarte, für die eine grobe Darstellung ausreicht. Für die Berechnung von Anspruchsvoraussetzungen/Auslösewerten in der Lärmsanierung bzw. Lärmvorsorge hingegen ist eine deutlich höhere Genauigkeit erforderlich, da es sich hierbei um die Betrachtung des tatsächlichen Zustandes handelt. Nur aus den Berechnungen sind wirksame Maßnahmen zu entwickeln. In den Rasterkarten steht eine Fläche von 100 m² in einer Höhe über dem Boden von 4 m für einen Immissionsort, so dass die Ergebnisse der Lärmkartierung nur einen groben Anhaltspunkt liefern. Im Rahmen der Lärmsanierung wird jedoch eine punktgenaue Betroffenheit ermittelt. Die Lärmkartierung kann somit keine detaillierte Überprüfung der Lärmsituation nach den Kriterien der Lärmsanierung ersetzen. Ebenso sind beispielsweise -2 dB(A) Deckenbauweisen in die Kartierung nicht aufgenommen worden.

Grundlegende Unterschiede gibt es auch bei den Berechnungsverfahren. Das Regelwerk für das Berechnungsverfahren der strategischen Lärmkartierung ist die VBUS. Die VBUS lehnt sich zwar an die RLS-90 an, jedoch wurde sie an die Erfordernisse der EU-Umgebungslärmrichtlinie angepasst. Sie wird als vorläufiges Berechnungsverfahren bei der strategischen Lärmkartierung angewendet. Die RLS-90 ist die nationale Rechenvorschrift und maßgeblich bei der Lärmsanierung bzw. Lärmvorsorge.

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind an Gebäuden möglich. Dies sind u. a. Lärmschutzfenster und -türen, der Einbau von schalldämmten Lüfter und Rolladenkästen oder eine Verbesserung der Lärmdämmung der Außenwände und Dächer. Passive Lärmschutzmaßnahmen fallen auch unter die Lärmsanierung, was bedeutet, sie sind auch eine freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen.

Die Kosten für die ermittelten notwendigen Maßnahmen werden zu 75 % von der Bundesstraßenverwaltung getragen. Eine finanzielle Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Liegewiesen etc.) durch Verkehrslärm ist gemäß VLärmSchR97 bei Lärmsanierungsmaßnahmen nicht möglich. Die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen werden nur für Räume erstattet, die ganz oder überwiegend zum dauernden Aufenthalt von Personen vorgesehen sind (z. B. Schlaf-/ Wohnzimmer). Nicht schutzbedürftige und somit auch nicht erstattungsfähige Räume sind Bäder, Toiletten, Dielen und Flure, Treppenhäuser, Keller, Speicher und Lagerräume. Gleichgestellt sind Wohnungseigentümer und Erbberechtigte. Mieter oder Pächter sind nicht

erstattungsberechtigt.

Voraussetzung für die Erstattung von Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen ist, dass das Haus des Antragstellers „dem Grunde nach“ Anspruch auf passiven Lärmschutz hat. Das wird bei Eingang des Antrages gemäß der VLärmSchR97 von uns überprüft.

Die betroffenen Anlieger haben die Möglichkeit, beim Landesbetrieb Straßenbau NRW einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Verkehrslärmsituation zu stellen (An: Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln, Deutz-Kalker-Straße 18-26, 50679 Köln). In dem Falle kann ergänzend untersucht werden, ob passive Lärmschutzmaßnahmen zur Reduzierung der Verkehrslärmbelastung festgelegt werden können. Auf diese Möglichkeit hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW sowohl Anwohner, als auch die Politik mehrfach hingewiesen. Bis heute liegt jedoch kein Antrag von Anwohnern der Straßenbauverwaltung vor.

Der Bau einer Lärmschutzwand auf der Sülzbrücke im Zuge der L84 kann tatsächlich durch seine abschirmende Funktion geringe Verminderung des Lärmpegels bewirken. In Zusammenhang mit der Ablehnung passiver Lärmschutzmaßnahmen steht dies jedoch nicht. Die Aussage im Antrag der SPD ist nicht richtig. Anträge zu passiven Lärmschutzmaßnahmen liegen wie zuvor erwähnt nicht vor!

In Vertretung

Horst Wende
Beigeordneter und Stadtkämmerer