

Vorlage, DS-Nr. 2023/0630

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	15.08.2023			

Betreff: Lärmaktionsplan – erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung (Runde 4)
Hier: Beschluss zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 47d (3)
BlmSchG sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen beschließt die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung des Lärmaktionsplanes 2023, Fortschreibung Runde 4, gemäß § 47 d Abs. 3 BlmSchG für die Dauer eines Monats durchzuführen. Die Beteiligung erfolgt im Internet über das Beteiligungsportal NRW. Zugleich ist parallel die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange durchzuführen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: entfällt

Sachdarstellung:

Anlass

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, in einem Turnus von 5 Jahren Lärmkarten und darauf aufbauend Lärmaktionspläne zu erstellen bzw. bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Die Pflicht besteht für Ballungsräume sowie Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen.

Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein städtisches Gesamtkonzept, das Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung und zum Schutz ruhiger Gebiete umfasst. In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für diese Aufgaben zuständig, mit Ausnahme der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Dort ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.

Bei der Neuaufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen.

Die Beteiligung erfolgt in zwei Phasen. Grundlage für die erste Phase ist die vom LANUV NRW erstellte aktuelle Lärmkartierung.

Gesetzliche Vorgaben und Termine

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet vom Grundsatz die Gemeinden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen und zu deren regelmäßiger Fortschreibung in fünfjährigem Turnus nach der Vorgabe der Umgebungslärmrichtlinie der EU. Dies ist insofern erstaunlich, als dass zumindest die kleineren und mittelgroßen Gemeinden nicht selbst überörtliche Straßen, Eisenbahnstrecken, Flughäfen oder Industrieanlagen planen bzw. für die Schaffung des dafür erforderlichen Fachplanungsrechts zuständig sind. Diese Gemeinden werden damit für eine Planung in die Pflicht genommen, die sie selbst gar nicht beeinflussen können.

Die Lärmaktionspläne sind auf der Grundlage regelmäßig fortzuschreibender Lärmkarten aufzustellen und fortzuschreiben. Die Lärmkartierung stellt die schalltechnische Bestandsaufnahme dar und hat rd. 1 Jahr Vorlauf vor der Lärmaktionsplanung. Für die kleinen und mittleren Gemeinden hat das Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) die kostenintensive Berechnung der Lärmkarten zentral übernommen. Die Lärmaktionsplanung hat die Aufgabe, die Lärmkartierung zu bewerten und den Bedarf und die Umsetzbarkeit von Maßnahmen zur Lärminderung zu prüfen. Die Lärmaktionspläne werden seit 15 Jahren aufgestellt. Nach den Zieljahren 2008, 2013 und 2018 wird der Lärmaktionsplan zum vierten Mal aufgestellt bzw. fortgeschrieben (Runde 4).

Die Lärmaktionspläne sind nach EU-Umgebungslärmrichtlinie bis zum 18. Juli 2024 fertigzustellen.

Die Lärmkartierung als Planungsgrundlage der Runde 4 der Lärmaktionsplanung wurde seitens des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) am 04.07.2023 den Gemeinden zur Verfügung gestellt.

Systematik der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierung folgt streng der Umgebungslärmrichtlinie und dem Ausführungserlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV). Danach wird Verkehrs- und Industrielärm kartiert. Außerhalb der definierten sogenannten Ballungsräume (Gemeinden mit weniger als 100.000 Einwohnern) sind das nach Erlass der Landesregierung im Bereich Straßenverkehr nur Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen im Jahr. Andere Straßen (z. B. Kreisstraßen) mit einem gleich hohen Verkehrsaufkommen bleiben jedoch unberücksichtigt. Sofern die tatsächliche Straßenführung nicht dem Straßenverzeichnis entspricht, bleibt die Straße in der Lärmkartierung des LANUV auch unberücksichtigt. In Anbetracht dieser Einschränkungen setzt die formale Lärmaktionsplanung auf einem selektiven Kartenmaterial auf, das systematische Unzulänglichkeiten hinnimmt zugunsten einer europaweit vereinheitlichten, grobmaschigen Durchführung, die vor allem europäische Lärmstatistiken zum Ziel hat.

Schienerlärm wird vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert und der Lärmaktionsplan wird seit 2015 vom EBA in eigener Zuständigkeit für die Strecken der Deutschen Bahn deutschlandweit aufgestellt, nachdem die Zuständigkeit der Gemeinden dort völlig ins Leere gelaufen war.

Hinweise zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes:

Das Aufstellungsverfahren erfolgt zweiphasig. Vom 13. März bis 24. April 2023 bestand die Möglichkeit, an einer Onlinebefragung zur Betroffenheit von Schienenlärm teilzunehmen. Nach Auswertung der ersten Phase wird der Entwurf zum Lärmaktionsplan veröffentlicht. Im Anschluss erfolgt die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Dann können Teilnehmende eine Rückmeldung zum Prozess der Lärmaktionsplanung sowie zur Öffentlichkeitsbeteiligung geben. Informationen zur zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erhalten Sie rechtzeitig vom Eisenbahn-Bundesamt.

Für den Bereich Flugverkehr sind Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen im Jahr zu kartieren. Für Troisdorf ist das der Flughafen Köln-Bonn. Ähnlich wie beim Schienenlärm geht die Zuständigkeit der Gemeinden für Fluglärm völlig ins Leere, da eine abschließende Regelung im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm mit den nach § 4 im Verordnungswege festzusetzenden Lärmschutzbereichen getroffen ist, für die die Bezirksregierungen zuständig sind. Trotzdem hält der Gesetzgeber beim Fluglärm weiter an den gemeindlichen Lärmaktionsplänen fest. Die Möglichkeiten zum Lärmschutz beschränken sich auf die Mitwirkung in der Fluglärmschutzkommission. Die Flughafen-Köln-Bonn GmbH führt darüber hinaus seit vielen Jahren ein freiwilliges erweitertes Schallschutzprogramm durch. Dieses wird auch seit 2011 nach Inkrafttreten der neuen Lärmschutzbereichs-Verordnung nach dem Fluglärmschutzgesetz 2007, die verbesserte gesetzliche Schutzansprüche schafft, weiter durchgeführt. Zur Einhaltung erweiterter Nachschutzwerte über den gesetzlichen Schutzansprüchen wird der Einbau von Schalldämmlüftern gefördert.

Industrielärm außerhalb der Ballungsraumkommunen wird nicht kartiert. Entsprechend wird für Industrielärm in Troisdorf keine Lärmaktionsplanung durchgeführt. Sie beschränkt sich demnach in Troisdorf auf Straßenverkehrslärm der kartierten Straßen und den Fluglärm des kartierten Flughafens Köln-Bonn.

Entwurf zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes

Der Lärmaktionsplan der Runde 4 für das Jahr 2023 stellt eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stufe bzw. Runde 3 dar aus dem Zieljahr 2018. Das planerische Vorgehen ist in der Umgebungslärmrichtlinie festgeschrieben und umfasst folgende Arbeitsschritte, die in Berichtsform zu dokumentieren sind:

- Analyse der Lärm- und Konfliktsituation
- Analyse umgesetzter und bestehender Planungen zur Lärminderung
- Prüfung und Vorschläge von Lärminderungsmaßnahmen in Konfliktsituationen (unter Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden)
- Entscheidung über mögliche Lärminderungsmaßnahmen
- Darlegung einer Gesamtstrategie zur Lärminderung
- Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Welche Änderung haben sich ergeben:

Der EU-Umgebungslärmrichtlinie folgend werden alle fünf Jahre Lärmkarten erstellt. Im Jahr 2022 wurden diese erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedsstaaten vergleichbar sind. Diese Lärmkarten unterscheiden sich deutlich von den bisher verwendeten. Daher weichen die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2017 ab. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen - obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich änderte oder gar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden. Wesentliche Gründe dieser Abweichung sind:

- Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich detaillierter modelliert. So werden z. B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet.
- Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer modelliert. Sie berücksichtigt nun z. B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden.
- Die Belastetenzahlen werden jetzt anders ermittelt. Früher wurden die Einwohner*innen von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt - auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen werden alle Einwohner*innen eines Gebäudes der lauterer Vorderseite zugewiesen; die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.
- Die Rundungsregel für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde geändert. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Menschen ausgewiesen.

Neben diesen systematischen Änderungen durch die neuen Berechnungsmethoden wirken sich auch veränderte Verhältnisse vor Ort auf die Ergebnisse der Kartierung aus. Beispiele sind:

- Die aktuellen Verkehrsmengen auf Straßen, Schienenwegen und Flughäfen können die Relevanzschwellen, ab denen sie bei der Kartierung zu berücksichtigen sind, unter- oder überschreiten. So können z. B. Verkehrsverlagerungen dazu führen, dass eine Straße erstmals zu kartieren ist, eine andere, zuvor erfasste entfällt vielleicht.
- Die für die Lärmberechnung relevanten Größen können sich geändert haben. So beeinflussen z. B. zwischenzeitlich umgesetzte Maßnahmen wie Tempo 30 oder ein Austausch des Fahrbahnbelags die Lärmsituation vor Ort.
- Die Zahl der Einwohner*innen kann sich durch Wohnungsneubau erhöhen und damit auch die Zahl der lärmbelasteten Menschen.

Alle genannten Faktoren beeinflussen in ihrer Summe die Höhe der Lärmbelastung der Bevölkerung und die ausgewiesene Anzahl der lärmbelasteten Menschen. Insbesondere der Wechsel auf die EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren führt dazu, dass die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung nicht oder nur sehr eingeschränkt mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2017 verglichen werden können. Dies führt selbst bei unveränderter Vor-Ort Situation dazu, dass tendenziell mehr

lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen werden.

Entscheidung über mögliche Lärminderungsmaßnahmen

Das durchzuführende Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange bietet die Möglichkeit, Anregungen für weitere Maßnahmen vorzuschlagen, die im Verfahren geprüft und ggf. weiter abgestimmt werden.

Weiteres Vorgehen

Am 07.09.2023 soll der Ausschuss für Stadtentwicklung und Denkmalschutz, vorbehaltlich der Beschlussfassung dieses Ausschusses, über die erste Phase informiert werden.

Die erste Phase der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (Runde 4) soll dann unmittelbar nach der Beschlussfassung und der Mitteilung durchgeführt werden. Diese erfolgt digital über das zentrale Portal Beteiligung NRW. Die interaktive Karte des Meldeverfahrens enthält bereits die aktuellsten Berechnungen für die 24h-Pegel Straße und Flugverkehr. In der Karte haben die Bürger*innen, auch anonym, die Möglichkeit eine Meldung zur Lärmsituation abzugeben. Nach der Beteiligung wird ein erster Entwurf des Lärmaktionsplanes erstellt und für die Offenlage vorbereitet.

Die Beratung des abschließenden Lärmaktionsplans ist für das III. Quartal 2024 vorgesehen.

In Vertretung

Walter Schaaf
Technischer Beigeordneter