

Vorlage, DS-Nr. 2021/0228

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz	10.03.2021			

**Betreff:** Fortschreibung des Lärmschutzplanes für Troisdorf  
hier: Antrag der CDU Fraktion Troisdorf vom 02. Februar 2021

**Beschlussentwurf:**

Der Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz nimmt die Ausführungen der Verwaltung über die gesetzliche Regelung der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis und erklärt den Antrag für erledigt.

**Auswirkungen auf den Haushalt:**

Finanzielle Auswirkungen: Nein

**Sachdarstellung:**

Die Gemeinden sind nach § 47e des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zuständig für die Lärminderungsplanung. Abweichend davon ist seit 2013 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für Eisenbahnlärm, der durch Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes hervorgerufen wird. Mit den §§ 47a-f des BImSchG hat der bundesdeutsche Gesetzgeber die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in nationales Recht umgesetzt. Ziel der Richtlinie ist die europaweit einheitliche Methodik zur Erfassung und Minderung von Umgebungslärm. Dazu zählt auch die in der EU einheitliche, fristgebundene Ermittlung der Lärmsituation in Lärmkarten sowie die fristgebundene Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Zusammen mit den nationalen Meldepflichten der Mitgliedsstaaten über die Ergebnisse der Lärmaktionsplanungen an die Europäische Kommission ermöglicht dies eine zusammenfassende Auswertung der Lärmsituation und Lärminderungsmaßnahmen für alle Mitgliedsstaaten. Ziel dieser zentralen Auswertung ist die ständige Verbesserung des Lärmschutzes, sowohl auf der Seite der Lärmemissionen als auch -immissionen durch neue gesetzliche Standards zur Lärminderung.

Eine wesentliche Quelle von Umgebungslärm ist Verkehrslärm. Dieser wird im 5-jährigen Rhythmus auf Grundlage der bundeseinheitlichen Straßenverkehrszählung (SVZ) erhoben, gekoppelt an den jeweils 5-jährigen Rhythmus zur Fortschreibung der Lärmkarten. Aufgrund des erheblichen finanziellen Aufwands übernimmt die Lärmkartierung für alle kreisangehörigen Städte- und Gemeinden in NRW das

Landesamt für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz (LANUV). Die Lärmkarten sind gem. § 47c BImSchG zum Stichtag 30.06. fortzuschreiben. Die letzte Fortschreibung erfolgte 2017. Die Lärmaktionspläne sind zum Stichtag 18.07. gem. § 47d BImSchG fortzuschreiben. Die letzte Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Troisdorf erfolgte fristgerecht zum 18.07.2018. Seit 15 Jahren werden Lärmkarten und Lärmaktionspläne alle 5 Jahre erarbeitet und durchnummeriert. Die nächste gesetzlich vorgesehene 4. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (sog. Runde 4) ist bis zum 18.07.2023 terminiert auf Grundlage der fortgeschriebenen Lärmkartierung, die bis zum 20.06.2022 vom LANUV vorzulegen ist. Die Lärmkarten werden auf der Grundlage statistisch fortgeschriebener Zählwerte aus 2015 neu erstellt, da die SVZ 2020 aufgrund der atypischen Verkehrsverhältnisse während der Corona-Pandemie nicht durchgeführt wurde.

Aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Rhythmen der Lärmaktionsplanung als Pflichtaufgabe der Gemeinden empfiehlt die Verwaltung, von einer gesonderten Beauftragung zur „Fortschreibung des Lärmschutzplanes“ abzusehen, da dieser Fortschreibung keine anderen Daten als die der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2018 zugrunde gelegt werden könnten. Eine Fortschreibung „außer der Reihe“ wäre insofern nicht zielführend und würde einen nicht vertretbaren Aufwand bedeuten.

Die im Antrag gewünschten aktiven und passiven Maßnahmen sind für den Straßenverkehrslärm im Lärmaktionsplan regelmäßig geprüft worden. Seit 2008 liegt eine Gebäudelärmkarte als Basis für passive Lärmschutzmaßnahmen vor. Auch wurde seinerzeit das Interesse an passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) mit der Bereitschaft zur Übernahme des Eigenanteils von 25 % der Kosten durch einen öffentlichen Aufruf ermittelt. Die wenigen eingegangenen Rückmeldungen zeigten, dass die Vermieter\*innen von Wohnungen fast gar kein Interesse zeigten und bei den Eigentümer\*innen das Interesse auch gering war. Aufgrund der damaligen Gespräche mit Eigentümer\*innen, aber auch Mieter\*innen, die eine Mieterhöhung befürchteten, ist der maßgebliche Grund darin zu vermuten, dass keine Bereitschaft besteht oder keine finanzielle Möglichkeit gesehen wird, den Eigenanteil der Kosten zu übernehmen. Dieser wird seitens der Fördergebung damit begründet, dass sich durch die Aufwendungen der Wert der Immobilie erhöht und dieser Wertzuwachs dem privaten Grundvermögen zufließt. Es besteht aber seitens der Betroffenen individuell die Möglichkeit, bei Überschreitung der sogenannten Lärmsanierungswerte passive Schallschutzmaßnahmen beim Landesbetrieb Straßenbau zu beantragen. Dabei handelt es sich um ein eingespieltes Verfahren mit einer schalltechnischen Vorprüfung und Prüfung vor Ort im Einzelfall. Kosten für die Betroffenen fallen erst an, wenn die Prüfungen abgeschlossen sind und ein Anspruch auf förderfähige Maßnahmen bewilligt wurde.

Im Gegensatz zu passiven Schallschutzmaßnahmen lösen aktive Schallschutzmaßnahmen wie die Errichtung von Schallschutzwänden oder Maßnahmen an der Fahrbahn, die erheblich größere Investitionssummen erfordern, keine finanzielle Beteiligung der Begünstigten aus und werden von der Allgemeinheit getragen. Abgesehen von der oft eingeschränkten technischen Machbarkeit sind diese Maßnahmen wegen der hohen Kosten i. d. R. seitens der Straßenbaulastträgerschaft aber soweit unterfinanziert, dass ganz wenige Maßnahmen dieser Art zur Umsetzung kommen.

Zur weiteren Information sind der Vorlage Erläuterungen zum bestehenden Lärmaktionsplan in der Fassung der 3. Fortschreibung aus dem Jahre 2018 beigelegt. Darin ist erläutert, dass die gesetzliche Lärmaktionsplanung an die Schwellenwerte für die Kartierung gebunden ist, die europaweit vorgegeben sind. Darüber hinaus sind Regelungen per Erlass auf Landesebene getroffen worden hinsichtlich dessen, was in sog. Ballungsräumen (> 100.000 EW) und außerhalb der Ballungsräume kartiert wird. Die Betrachtung und Einordnung erfolgt auf Gemeindeebene und nicht regional, sodass Troisdorf kein Ballungsraum im Sinne des Erlasses ist. Insofern werden auch Kreisstraßen nicht erfasst. Da sich die übrigbleibenden, zu kartierenden Landes- und Bundesfernstraßen, die mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen im Jahr belastet sind, bei kreisangehörigen Städten nicht in der eigenen Straßenbaulastträgerschaft der Kommunen befinden, können diese nicht selbst über Lärmschutzmaßnahmen entscheiden. Die Stadt Troisdorf ist wie alle Städte dieser Größenklasse auf das Einvernehmen der Straßenbaulastträgerschaft angewiesen, also der Autobahn GmbH des Bundes oder des Landesbetriebs Straßen.NRW. Insofern gestaltet sich die Lärmaktionsplanung in Kommunen mit  $\leq 100.000$  Einwohner\*innen deutlich schwieriger als in kreisfreien Städten. Das Kernproblem der Lärmaktionsplanung liegt nicht in der Ermittlung der Lärmhotspots und der Planung von Minderungsmaßnahmen, sondern in fehlenden Möglichkeiten zur Finanzierung und Umsetzung von Maßnahmen. Vor diesem Hintergrund ist der derzeit gültige Lärmaktionsplan entstanden, der auf der Internetseite der Stadt Troisdorf verfügbar ist unter [https://www.troisdorf.de/web/de/wirtschaft\\_bauen/Stadtplanung/Stadtentwicklung/laermaktionsplan/laermaktionsplan.htm](https://www.troisdorf.de/web/de/wirtschaft_bauen/Stadtplanung/Stadtentwicklung/laermaktionsplan/laermaktionsplan.htm).

Neben dem „Pflichtteil“ der Lärmaktionsplanung, der nach Brüssel gemeldet wird, kann bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes ein ergänzender Teil vorgesehen werden, der ähnlich dem Vorgehen bei der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes Hotspots von Lärmproblemen bei den Bürger\*innen auf einer interaktiven Internetplattform zur Lärmaktionsplanung abfragt mit dem Ziel, zu prüfen, ob es Lösungen seitens der Stadt für dort geschilderte Lärmprobleme gibt. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass auch die Deutsche Bahn in Troisdorf in ihrem Lärmaktionsplan keine neuen Maßnahmen vor Ort vorgesehen hat, sondern auf allgemeine Maßnahmen wie das Programm zur Umrüstung der Güterwagen auf die „Flüsterbremse“ verwiesen hat. Eine Abfrage von Lärmproblemen wird daher unweigerlich dazu führen, dass es nicht nur für Eisenbahnlärm, der nicht in die städtische Zuständigkeit fällt, sondern auch für Straßenlärm an klassifizierten Straßen keine Lösungen angeboten werden können. Der erweiterte Teil müsste sich daher größtenteils auf Lärmprobleme und Minderungsmaßnahmen an eigenen Gemeindestraßen konzentrieren. Darüber hinaus könnten auch noch möglich Hotspots anderer Lärmquellen, die nicht zum Umgebungslärm zählen, wie z. B. Freizeitlärm, betrachtet werden. Die Verwaltung wird rechtzeitig vor der nächsten Fortschreibung Anfang 2022 den Umfang der Bearbeitung für den Lärmaktionsplan der Runde 4 dem Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz zur Beratung vorlegen.

In Vertretung

---

---

Walter Schaaf  
Technischer Beigeordneter