

## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/0854/2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	17.06.2020	Vorberatung
Rat der Stadt	23.06.2020	Entscheidung

### Lärmaktionsplan, 3. Runde

**hier: Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange; Abwägung und Beschluss über die während der Behördenbeteiligung am 18.02.2020 eingegangene Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände OBK; Beschluss des Lärmaktionsplanes 3. Runde**

#### Beschlussentwurf:

Es wird beschlossen, den Anregungen der Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände OBK nicht zu folgen und den Lärmaktionsplan, 3. Runde, Stand März 2020, zu beschließen.

#### Finanzielle Auswirkungen des Beschlusses:

<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Kosten €	Produkt	Haushaltsjahr
Vorgesehen im	<input type="checkbox"/> Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Finanzplan
Haushaltsmittel	<input type="checkbox"/> stehen zur Verfügung	<input type="checkbox"/> stehen nicht zur Verfügung

#### Erläuterung:

Die öffentliche Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes, 3. Runde, fand in der Zeit vom 24.01.2020 bis einschließlich 25.02.2020 statt. Die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 17.01.2020 um ihre Stellungnahme bis zum 25.02.2020 gebeten. Seitens der Öffentlichkeit wurden keine Stellungnahmen abgegeben. Inhaltliche Stellungnahmen brachten der Landesbetrieb Straßenbau NRW sowie die Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände OBK vor (vgl. Anlagen).

In seiner Stellungnahme übermittelt der Landesbetrieb Straßenbau NRW inhaltliche Klarstellungen zu einigen Punkten des Entwurfes, die alle in den Lärmaktionsplan, Stand März 2020, eingegangen sind. Abwägungsrelevante Aspekte werden in der Stellungnahme nicht formuliert. Es wird seitens des Landesbetriebes darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen zur Lärminderung im Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis genommen wurden, jedoch für diese kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vorausgesetzt werden kann. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Landes und des Bundes befinden.

Die Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände OBK äußert Bedenken zu den im Entwurf des Lärmaktionsplanes angegebenen Schallpegel-Werten  $L_{den}$  von 70 dB(A) und  $L_{night}$  von 60 dB(A), bei deren Überschreitung an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden auf jeden Fall Lärmprobleme vorliegen, und fordert, Auslösewerte bereits bei niedrigeren Schallpegeln festzusetzen. In der Stellungnahme wird zudem Rahmen von Beispielen gefordert, den westlichen Teil der Bundesstraße bis zur Umgehung auf Zone 30 km/h herunterzusetzen, die Geschwindigkeit nachts auf 30 km/h auf der gesamten Ortsdurchfahrt zu begrenzen sowie für bestimmte Arten von Schwerlastverkehr die Durchfahrt zu verbieten. Ferner wird angeregt, bei jedweder Baumaßnahme den neusten „Flüsterasphalt“ einzusetzen, das Radwegenetz auszubauen sowie die Strecken wesentlich intensiver zu begrünen.

Für Lärmaktionspläne nach deutschem Recht gibt es noch keine Grenz- oder Auslösewerte, bei deren Überschreitung Aktionen zwingend vorgeschrieben werden. Damit sich die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung zunächst auf die hoch belasteten Lärmbrennpunkte konzentrieren können, hat das Umweltministerium NRW einheitliche Auslösewerte in Höhe von  $L_{den} = 70$  dB(A) und  $L_{night} = 60$  dB(A) im Runderlass „Lärmaktionsplanung“ festgelegt, die dementsprechend als Grundlage der vorliegenden Lärmaktionsplanung dienen.

Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige und innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Einer Geschwindigkeitsbegrenzung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen. Zu der Anregung der Einrichtung von Tempo-30-Zonen weist der Landesbetrieb Straßenbau NRW in einer angeforderten Stellungnahme zum Sachverhalt zudem auf Folgendes hin:

„Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, ist an strenge Voraussetzungen geknüpft. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung darf nach Maßgaben des § 45 Absatz 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter (u.a. „Sicherheit und Ordnung des Verkehrs“) erheblich übersteigt.“

Bezüglich des Vorschlags der Anordnung eines Fahrverbots für bestimmten Lkw-Durchgangsverkehr äußert sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW wie folgt:

„Hierzu kann ich Ihnen mitteilen, dass insbesondere straßenverkehrsrechtliche Gründe einer solchen Anordnung entgegenstehen. Denn bei Bundesstraßen handelt es sich um für den öffentlichen Verkehr gewidmete Bundesfernstraßen, die gemäß § 1 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes dem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Bundesstraßen sollen, wie alle klassifizierten Straßen, gemäß Ihrer Widmung allen Verkehrsteilnehmenden rund um die Uhr zur Verfügung stehen. Ein Ausschluss bzw. ein Verbot einzelner Verkehrsarten würde der Bundesstraße die Eignung entziehen, zumindest für einen Teil des Verkehrs (Teilentziehung). Dies wäre mit der Einstufung als öffentliche Bundesstraße nicht zu vereinbaren. Daher kann die Anordnung eines Fahrverbots für den Lkw-Durchgangsverkehr im Zuge der B229 nicht erfolgen.“

Hinsichtlich der Forderung, bei jedweder Baumaßnahme den neusten „Flüsterasphalt“ einzusetzen, teilt der Landesbetrieb Straßenbau NRW mit:

„Offenporige Asphalte bzw. „Flüsterasphalt“, wie auch andere lärmindernde Beläge, wie z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h bzw. mindestens 70 km/h beträgt. Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt. Der Einsatz von offenporigem Asphalt kann im Abschnitt der B229 jedoch ausgeschlossen werden, da es sich hier um eine Ortsdurchfahrt in einer Bundesstraße handelt. Insbesondere aufgrund der Belastungen

auf die Deckschicht bei Anfahr-, Brems- und Abbiegevorgängen und der dort vorhandenen Geschwindigkeiten in dem Abschnitt.“

Mit den in der Stellungnahme geforderten Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetz sowie zur weiteren Begrünung der Strecke hat sich bereits der Entwurf des Lärmaktionsplanes in den Punkten 6.2.4 Punkt 6.2.1 auseinandergesetzt. Bezüglich einer intensiveren Begrünung der Strecke merkt der Landesbetrieb Straßenbau NRW zudem an:

„Die Begrünung hat einen hohen Stellenwert im Straßenbau und gewinnt weiter an Bedeutung. Die ökologische Funktion und ihre gute Anpassung ins Landschaftsbild sind dem Landesbetrieb bewusst. Auch hier muss der Platz für die Grüngestaltung vorhanden sein, aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht ebenfalls ein Mindestsicherheitsabstand zwischen Gehölz und Fahrbahn bestehen sowie die Gehölzpflege danach muss gewährleistet werden. Aufgrund der nahen Bebauung und daraus resultierend fehlenden Platzes würde sich u. a. im westlichen Bereich der B229 eine intensivere Grüngestaltung nahezu ausschließen.“

Nach § 47d Abs. 5 BImSchG ist der Lärmaktionsplan bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt seiner Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

#### Anlagen:

1. Stellungnahme Landesbetrieb Straßenbau NRW
2. Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände OBK
3. Lärmaktionsplan, 3. Runde, Stand März 2020