



**Geschäftsführung
Ausschuss für Umwelt und Grün**

Frau Bültge-Oswald

Telefon: (0221) 221-23702

E-Mail: barbara.bueltge-oswald@stadt-koeln.de

Datum: 07.12.2015

**Auszug
aus dem Entwurf der Niederschrift der Sitzung des Ausschusses
Umwelt und Grün vom 24.11.2015**

öffentlich

**4.1 Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. § 47 d
BImSchG / Handlungs- und Maßnahmenkatalog der Firma LK Argus für
die weiteren Arbeiten zur Kölner Lärmaktionsplanung
Ergänzender Folienvortrag von Herrn Dipl.-Ing. Alexander Reimann, LK-
Argus GmbH
2422/2015**

Herr Peschen führt anhand eines Folienvortrags kurz in das Thema „Lärmaktionsplanung“ (LAP) ein und geht auf Hintergrund und Rahmenbedingungen ein.

Er informiert darüber, dass die Stadt Köln durch eine Vorgabe der EU-Kommission von 2002, der EU-Umgebungslärmrichtlinie, die dann in nationales Recht konkretisiert wurde, als Kommune verpflichtet sei, eine Lärminderungsplanung durchzuführen.

Herr Peschen verdeutlicht anhand von Belastungskarten im Straßen-, Schienen- und Flugverkehr im Tag-Nacht-Vergleich, die jeweilige Belastungslage in Köln und kündigt an, dass diese Karten den Fraktionen noch in einem anderen Format zur Verfügung gestellt werden.

Anschließend geht Herr Peschen kurz auf die Ziele und Inhalte der LAP ein. Er erläutert, wie in Köln vorgegangen werde und berichtet über den äußerst interessanten und erfolgreichen Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung, an dem viele Akteurinnen und Akteure aus der Öffentlichkeit teilgenommen haben. Die Offenlage des Entwurfs erwarte man nach Abschluss der politischen Beratungen im Laufe des Jahres 2016.

Im weiteren Verlauf informiert er über die einzelnen Handlungs- und Maßnahmenstränge, über bereits durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen im Schienennetz des Bundes und im Bereich des Flughafens Köln / Bonn. Er macht auf ein zentrales Problem der LAP, die Finanzierung, aufmerksam, da die Stadt Köln keine direkte dauerhafte finanzielle Unterstützung erhalte.

Abschließend macht Herr Peschen am Beispiel Köln-Nippes deutlich, dass es in Köln Belastungsschwerpunkte mit besonderem Handlungsbedarf gibt. Insbesondere in solchen Straßenabschnitten müsse gemeinsam mit anderen Akteuren darüber nachgedacht werden, welche Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden können.

Im Folgenden präsentiert Herr Reimann von der LK-Argus den konkreten Handlungs- und Maßnahmenkatalog zum Lärmaktionsplan der Stadt Köln.

Er betont zu Anfang, dass sich die meisten aus der Bevölkerung durch Straßenverkehr belästigt fühlten und verdeutlicht dies durch eine Grafik. Gefragt hatte das Umweltbundesamt, wodurch sich die bundesweite Bevölkerung am meisten gestört fühle. Eine zusätzliche Folie zeigte die Betroffenen in Köln mit Belastungen oberhalb der NRW Auslösewerte. Auch hier zeigt sich der Straßenverkehrslärm als Hauptlärmquelle.

Herr Reimann informiert darüber, wie konkret der „Kölner Weg“ hinsichtlich der LAP aussehe und geht auf die Öffentlichkeitsbeteiligung ein.

Aufgabe der LK Argus GmbH sei es auch, die zahlreichen Hinweise aus der Bevölkerung mit in ein Konzept einzubeziehen. Aufgrund der Vielzahl der Hinweise sei es nicht möglich gewesen, jeden einzelnen Hinweis zu begutachten und Rückmeldung über die jeweilige Machbarkeit zu geben. Stattdessen habe man ein Grundgerüst erarbeitet, die Bürgerhinweise in 28 Vorschlägen zusammengefasst und in einen Maßnahmenkatalog einbezogen.

Ziel des Handlungs- und Maßnahmenkataloges sei es, Bearbeitungsschritte, Zuständigkeiten und Prioritäten als Handlungsleitfaden für die Verwaltung in den nächsten Jahren zu benennen.

Eine weitere Aufgabe war, die bereits umgesetzten Maßnahmen im Bereich des Lärmschutzes zu sichten und in den Handlungskatalog aufzunehmen, z. B. Fahrbahnsanierung mit lärmoptimierten Asphalten oder Umbau von Knotenpunkten u. a.

Herr Reimann weist auf eine Karte hin (Folie 8), eine Darstellung von Straßen, die einen Handlungsbedarf haben und die die Grundlage der Arbeit präsentiere. Er erläutert eingehend, wie die von Herrn Peschen gezeigten zugrunde liegenden Lärmkarten, die eine Ausdehnung des Lärms in die Fläche zeigten, unter Einbeziehung von Einwohnerzahlen, in die Belastungsschwerpunkte „übersetzt“ worden seien.

Er betont, dass die Lärmaktionsplanung zwar beim Umweltamt angesiedelt sei, es jedoch wichtig sei, sich innerhalb der Verwaltung zu verknüpfen. Viele Maßnahmen griffen in den Straßenverkehr ein und erforderten Synergien.

Anhand der Handlungsebene **Fahrbahnsanierung** erläutert Herr Reimann eingehend, wie die Vorgaben des Straßen- und Verkehrsamtes (66) über den baulichen Aspekt um die Aufgaben des Umweltamtes (57) über den akustischen Aspekt (Lärm) erweitert und in der Handlungsebene verknüpft werden können, um die Handlungsbedarfe zu konkretisieren und zu priorisieren.

Diese Konkretisierung und Priorisierung sei in eine Karte „übersetzt“ worden. Es müsse aber noch mit Umwelt- sowie Straßen- und Verkehrsamt dezidiert abgestimmt werden, ob diesem Verfahren gefolgt werde.

Herr Reimann erklärt im weiteren Verlauf seines Vortrags das Verfahren im Bereich der Handlungsebenen **zulässige Höchstgeschwindigkeit**, **Straßenraumgestaltung** und **Festlegung ruhiger Gebiete**.

Im Bereich der Handlungsebene **zulässige Höchstgeschwindigkeit** seien rechtliche Grundlagen nach StVO, ihrer Verwaltungsvorschrift und der Lärmschutzrichtlinien-StV zu beachten. Man empfehle daher ein Vorprüfverfahren in zwei Schritten, um die

Straßen, die sich nach StVO eignen könnten, auszuweisen und mit der Karte zum akustischen Handlungsbedarf zu verknüpfen. Anschließend müsse noch mal im Rahmen einer Einzelfallprüfung mit erneuter Lärmberechnung und gesonderter Abwägung seitens der Straßenverkehrsbehörde geklärt werden, welche Straße ein Tempolimit erhalte.

Hier könne man den Bürgerinnen und Bürgern Rückmeldung darüber geben, ob ihr Vorschlag zum Tempolimit enthalten sei oder nicht.

Herr Reimann veranschaulicht, dass es vor allem in den Randlagen von Köln etwa 15 **ruhige Gebiete** gebe, die einen Lärmpegel von weniger als 55 Dezibel auswiesen. In den zentralen Bereichen von Köln sehe man jedoch kein einziges ruhiges Gebiet unterhalb des Schwellenwertes von 55 Dezibel. Viele Gebiete innerhalb der Stadt haben jedoch eine Erholungsfunktion, seien in den Innenbereichen ruhig und würden von den Kölnerinnen und Kölnern genutzt. Eine weitere Aufgabe werde sein, inwieweit in den Innenstadtbereichen ruhige Gebiete definiert und vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden können.

Abschließend stellt Herr Reimann eine Prioritätenliste der einzelnen Handlungsebenen vor, die auf der Grundlage der Erfahrungen von LK Argus mit der Lärmaktionsplanung getroffen worden sei.

Im weiteren Verlauf stellen verschiedene Ausschussmitglieder Fragen, die Herr Reimann bzw. Vertreter der Verwaltung beantworten.

Ein Kritikpunkt ist die Frage, ob die Berechnung der Lärmwerte auch auf der Grundlage einzelner Messungen erfolgen sollte oder, wie es beim Verfahren zur EU-Umgebungslärmrichtlinie praktiziert wird, ausschließlich in Form von Berechnungen.

Herr Liebmann informiert darüber, dass Lärmmessungen nicht rechtsbeständig seien und auch bei Messungen über einen längeren Zeitraum eher eine Momentaufnahme darstellten. Auch seien sie nicht so störungsunabhängig, dass sie im Zweifel in Rechtsverfahren keine Probleme mit sich brächten. Deswegen habe man sich in Deutschland bei allen Gesetzen, nicht nur zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, auf Lärmberechnungen und entsprechende Modellierungen verständigt.

Hinsichtlich des Themas NO₂ räumt Herr Liebmann ein, dass sicherlich Synergien vorhanden seien, z. B. bei der Fahrbahnumgestaltung in Kreisverkehren. Diese würde die Umweltverwaltung auch bei beiden Themen, Lärm und Luft, berücksichtigen. Andererseits bestünden jedoch gewisse Probleme, z. B. sei es bei Tempo 30 umstritten, ob diese Geschwindigkeitsbegrenzung unter bestehen Stickoxydaspekten einen positiven Effekt erziele.

Herr Peschen weist ergänzend auf die Mitteilung zum Luftreinhalteplan unter TOP 7.2 hin. Dort sei eine Vielzahl von verkehrsbezogenen Maßnahmen aufgeführt und erhaltenen Synergien. Diese seien jedoch nicht bezifferbar.

Herr Reimann nimmt zu den anderen Punkten Stellung und merkt an, dass sich die Gemeinden laut EU-Umgebungslärmrichtlinie im Rahmen der LAP nur mit dem Flug-, Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und dem Lärm bestimmter Gewerbeanlagen sowie großen Häfen zu befassen haben. Veranstaltungslärm gehöre nicht dazu.

Ebenfalls sei vorgegeben, sich mit der Thematik der ruhigen Gebiete zu befassen und diese nach Möglichkeit festzulegen. Die Festlegung schließe jedoch nicht die Entwicklung gewisser Dinge, z. B. den Ausbau einer Straße oder die Entwicklung eines Wohngebietes, von vornherein aus, sondern lege bestimmte Qualitäten in der Stadt fest und sei ein abwägungsrelevanter Bestandteil.

Da mit Lärmmittelwerten gearbeitet werde, seien Besonderheiten wie Nässe oder Schnee nicht in den Berechnungen enthalten. Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit in der gesamten Stadt wäre aus Lärmgesichtspunkten sicherlich zu begrüßen. In den entsprechenden Gesetzen sei jedoch auf Straßen die Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 km/h vorgesehen. Man könne nur über den § 45 StVO und die Lärmschutzrichtlinien StV versuchen, in bestimmten Straßen niedrigere Geschwindigkeiten umzusetzen.

Höhere Lärmpegel als 60 bzw. 70 Dezibel zur Differenzierung stärkerer Belastungen seien nicht vorgesehen. Sobald der Auslösewert überschritten werde, bestehe Handlungsbedarf.

Die neuen Flüsterasphalte seien derzeit noch in der Erprobung und nicht zertifiziert, so dass man zur Haltbarkeit noch nichts sagen könne. In einigen Kommunen wie z. B. Düsseldorf lägen bereits seit längeren Zeiträumen gut funktionierende lärmindernde Beläge. Wichtig sei, wie die Asphalte eingebaut werden. Inzwischen existiere eine Richtlinie, die die Einbauqualität regle.

Wo ein LKW-Nachfahrverbot in den vorgeprüften Bereichen tatsächlich möglich sei, müsse in jedem Einzelfall, auch vor dem Hintergrund möglicher LKW-Verlagerungen überprüft werden.

Ebenso sei dies hinsichtlich Temporeduzierung auf Autobahnen. Hier sei der LKW-Anteil maßgebend und müsse betrachtet werden.

Zum Thema Parkraummanagement und Mobilitätsstruktur erklärt Herr Reimann, dass neben der Förderung von ÖPNV auch Parkraummanagement und –bewirtschaftung in der LAP behandelt werden.

Hinsichtlich der Berechnung der Lärmwerte auf der Grundlage einzelner Messungen gibt Herr Reimann abschließend zu bedenken, dass man, um zu zuverlässigen Ergebnissen über die Lautstärke in einem großen Gebiet, wie der Stadt Köln, zu kommen, eine Vielzahl von Messpunkten innerhalb des Stadtgebietes aufstellen müsse. Dies sei weder finanziell noch zeitlich leistbar. Aus diesem Grund gebe es diese Kartierungs- und Berechnungsverfahren, weil nur so für ein großes Gebiet Aussagen zum Lärm getroffen und Prognosen abgegeben werden können.

SB Herr Becker schlägt vor, die Vorlage in die nachfolgenden Gremien zu verweisen mit der Maßgabe, sie anschließend wieder dem Ausschuss Umwelt und Grün vorzulegen.

Die stellvertretende Ausschussvorsitzende stellt den Verweis zur Abstimmung:

Beschluss:

Der Ausschuss Umwelt und Grün verweist die Vorlage zur Anhörung in die Bezirksvertretungen Nippes, Mülheim, Rodenkirchen, Kalk, Porz, Chorweiler, Innenstadt, Lindenthal und Ehrenfeld und in den Verkehrs- und Stadtentwicklungsausschuss und bittet um anschließende Rückgabe mit den Voten der Gremien.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig zugestimmt.