

Beratungsfolge Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	Sitzungstermin
Planungs- und Umweltausschuss	29.11.2011

**Lärmaktionsplanung der Stadt Haan**  
**hier: Beschluss zur öffentlichen Auslegung und Trägerbeteiligung**

**Beschlussvorschlag:**

- „1. Der Bericht über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Bericht über die frühzeitige Beteiligung der Behörden an der Lärmaktionsplanung werden zur Kenntnis genommen.
2. Dem Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 03.11.2011 wird zugestimmt.
3. Der Entwurf des Lärmaktionsplans ist für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, sind einzuholen.“

**Sachverhalt:**

**1. Anlass**

Die Europäische Union hat im Jahr 2002 die „Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (sog. EU-Umgebungslärmrichtlinie) erlassen. Im Zuge der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht ist 2005 in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein neuer sechster Teil über die Lärminderungsplanung eingefügt worden (§§ 47a bis 47f). Gemäß § 47d BImSchG ist die Stadt Haan verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Durch Lärmaktionspläne sollen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen insbesondere in den Gebieten, die sich bei der Lärmkartierung gemäß § 47c BImSchG als besonders belastet herausgestellt haben, geregelt und ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Nach dem Runderlass „Lärmaktionsplanung“

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 07.02.2008 liegen Lärmprobleme auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden die Lärmindizes  $L_{den}^1$  von 70 dB(A) oder  $L_{night}$  von 60 dB(A) erreicht oder überschritten werden.<sup>2</sup>

In einer ersten Umsetzungsstufe ist der Lärmaktionsplan zunächst für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Jahr und der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr auszuarbeiten. Die Stadt Haan konnte die Frist hierfür (18.07.2008) wie viele andere Städte nicht einhalten.<sup>3</sup> Die Gründe hierfür wurden bereits dargestellt.<sup>4</sup> Am 16.12.2008 hat der Rat der Stadt Haan den Aufstellungsbeschluss für den Lärmaktionsplan gefasst. Die Anforderungen an das förmliche Verfahren sind in o. g. Erlass weitgehend vorgegeben. Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans ähnelt dem Verfahren zur Aufstellung von Bauleitplänen.

Mit der inhaltlichen Ausarbeitung des Lärmaktionsplans wurde das Büro StadtVerkehr (Verkehrsgutachter) aus Hilden in Arbeitsgemeinschaft mit dem Büro ACCON (Schallgutachter) aus Köln beauftragt. Hierzu gehört insbesondere, die vorhandene Lärmsituation in Haan zu analysieren, Lärmkonflikte auszuweisen und Maßnahmen zur Verminderung von Lärmproblemen vorzuschlagen. Die durch das Landesamt für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und das Eisenbahnbundesamt für das Gemeindegebiet erarbeiteten Lärmkarten wurden aus Plausibilitätsgründen und aufgrund von Fehlern durch die o. g. Büros neu berechnet. Hierbei wurden als Lärmquellen neben den Hauptschienenstrecken Nr. 2525, 2550, 2730 und 2731 sowie der Hauptverkehrsstraße A 46 auch die Hauptverkehrsstraße B 228 im Stadtgebiet von Haan mit berücksichtigt. Denn ihr Verkehrsaufkommen erreicht annähernd den gesetzlichen Auslösewert (umgerechnet 16.400 Kfz pro Tag) bzw. liegt in Teilabschnitten darüber.<sup>5</sup>

Die bei der Analyse der Lärmkarten zugrunde gelegten Werte richten sich nach den im Vergleich zu o. g. Erlass „strengerer“ Empfehlungen des Umweltbundesamtes und des Sachverständigenrates für Umweltfragen. Die Analyse hat ergeben, dass im Bereich des Straßenverkehrs 854 Personen tagsüber sehr hoch oder hoch ( $L_{den} > 65$  dB(A)) von Lärm belastet sind. Nachts liegt eine sehr hohe oder hohe Belastung ( $L_{night} > 55$  dB(A)) bei 1.026 Personen vor. Bedeutend höher fallen die Belastungszahlen für den Schienenverkehrslärm aus. Tagsüber sind 937 Personen sehr hoch oder hoch von Lärm betroffen, nachts 1.817. Ziel ist es, innerhalb des Planungshorizonts des Lärmaktionsplans primär bei diesem Personenkreis für eine spürbare Verminderung des Lärms zu sorgen.

---

<sup>1</sup> Die Abkürzung „ $L_{den}$ “ steht für „Level day, evening, night“ und ist ein 24-Stunden-Lärmindex, „ $L_{night}$ “ steht für „Level night“ und ist ein Lärmindex für die Nachtzeit (22-6 Uhr).

<sup>2</sup> Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart.

<sup>3</sup> Mit Schreiben vom 01.10.2010 teilte das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen mit, dass mehr als 100 der zur Aufstellung eines Lärmaktionsplan verpflichteten Städte und Gemeinden in NRW das Verfahren noch nicht abgeschlossen haben.

<sup>4</sup> siehe u. a. Informationsvorlage Nr. 61/004/2008 für den Planungs-, Umwelt- und Verkehrsausschuss am 26.08.2008.

<sup>5</sup> Für das Vorziehen der B 228 gab es zudem förderrechtliche Gründe im Zusammenhang mit dem Konjunkturpaket II, für den Fall, dass Lärminderungsmaßnahmen zur Förderung angemeldet werden sollten.

Am 02.02.2010 hat der Planungs- und Umweltausschuss (PIUA) beschlossen, auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung eine Diskussionsveranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

## **2. Bericht über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit**

Am 10.02.2010 wurde im Schulzentrum Walder Straße eine Diskussionsveranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung durchgeführt. In der Diskussionsveranstaltung wurden die Bürger über die EU-Umgebungsärmrichtlinie und die Lärmsituation vor Ort informiert. Zudem wurden grundsätzlich in Betracht kommende Maßnahmen / Vorschläge für den Lärmaktionsplan vorgestellt. Es wurde Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Ergänzend lagen die Planunterlagen in der Zeit vom 08.02.2010 bis zum 22.02.2010 im Planungsamt aus und konnten von interessierten Bürgern eingesehen werden.

Die Bürger nutzten die Möglichkeit, auf ihre konkrete Lärmbetroffenheit hinzuweisen. So sei auch die bei der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigte Nordstraße und Feldstraße sehr stark befahren. Es wurden insbesondere Nachfragen zu baulichen Maßnahmen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen (wie Geschwindigkeitsbeschränkung, LKW-Durchfahrtsverbot) gegen den Straßenverkehrs- und Schienenverkehrslärm gestellt. Es gab Anregungen zum Einsatz des mobilen Geschwindigkeitsmessgeräts und zur Umleitung des LKW-Verkehrs mit Quelle/Ziel „Gewerbe- und Industriegebiet Haan-Ost“. Ein besonderer Fokus lag auf der Frage der Zuständigkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen und auf der Frage, welche Einflussmöglichkeiten die Stadt Haan auf die Maßnahmenumsetzung habe.

Die Niederschrift über die Diskussionsveranstaltung liegt dieser Vorlage in der Anlage 1 bei.

Die von den Bürgern angesprochenen Themen entsprachen damit zu einem großen Teil den Themen, die bereits im PIUA am 02.02.2010 besprochen wurden. Hier war bereits erkannt worden, dass die lokalen Handlungsmöglichkeiten insbesondere in Bezug auf die in der ersten Umsetzungsstufe betrachteten Lärmquellen u. a. wegen der fehlenden Baulastträgerschaft begrenzt sind.<sup>6</sup> In Fällen, in denen die Stadt Haan nicht für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig ist, kann sie nur versuchen, ein Einvernehmen mit den zuständigen Behörden herzustellen. Die von den Bürgern geschilderten Lärmbetroffenheiten werden bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne berücksichtigt. Die Lärmaktionsplanung bezieht sich jedoch auf „Orte“ in der Umgebung von Hauptlärmquellen. Planungen für einzelne Gebäude sind nicht erforderlich<sup>7</sup> und aus Sicht der Stadtverwaltung auch nicht sinnvoll. Denn das Verfahren würde bei Einzelfällen, bei denen häufig nur eine einzige Maßnahme in Betracht kommt, die direkt realisiert werden kann, einen unverhältnismäßig hohen

---

<sup>6</sup> Auch wurden mit den neuen Vorschriften zur Lärminderungsplanung im BImSchG keine selbstständigen Rechtsgrundlagen zur Anordnung von Maßnahmen zur Verfügung gestellt, sondern es wird auf die bestehenden Gesetze verwiesen.

<sup>7</sup> siehe Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 07.02.2008

Aufwand bedeuten. In Bezug auf die Nicht-Berücksichtigung von Lärmquellen ist anzumerken, dass die K 16 in den Teilabschnitten „Nordstraße“ und „Feldstraße“ nicht die gesetzlichen Auslösewerte für die erste Umsetzungsstufe der Lärmaktionsplanung erreicht. Die Arbeiten zur Ausarbeitung der zweiten Umsetzungsstufe werden ohnehin in absehbarer Zeit erfolgen müssen, um die geltende Frist zur Fertigstellung (18.07.2013) einzuhalten. Ein Vorziehen weiterer Lärmquellen über die B 228 hinaus wird deswegen von der Stadtverwaltung nicht empfohlen.

### **3. Änderung des Vorentwurfs**

Nach der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurden die Maßnahmenvorschläge von der Stadtverwaltung mit den o. g. Büros zusätzlich zum Lärminderungspotential auch vertiefend im Hinblick ihre Machbarkeit und das Kosten-Nutzen-Verhältnis untersucht. Aufgrund der neuen Erkenntnisse war es erforderlich, den Vorentwurf zu ändern.

Die ursprünglich angedachte generelle Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 228 in Haan auf 30 km/h wurde verworfen. Denn es wird davon ausgegangen, dass die Anwendungsvoraussetzungen, u. a. die zu beachtenden "Richtlinien für straßenverkehrliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm" (Lärmschutz-Richtlinien StV), nicht erfüllt werden können.

Nach der Lärmschutz-Richtlinien StV

- soll der Beurteilungspegel durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden,
- sollen straßenverkehrliche Lärmschutzmaßnahmen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen wie z. B. aktive und / oder passive Lärmschutzmaßnahmen, Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Bau lärmarmen Fahrbahndecken sein.

Die Stadtverwaltung geht jedoch davon aus, dass mit der Herabsetzung von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h lediglich Pegelminderungen von 1,5 dB(A) bis 2,5 dB(A) erreicht werden können. Die Mindestpegelreduzierung wäre - wenn überhaupt - schon nur bei Anwendung der Rundungsregel der Lärmschutz-Richtlinien StV zu erreichen.<sup>8</sup> Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass zumindest in Teilbereichen Alternativmaßnahmen in Frage kommen, die noch nicht ausgeschöpft wurden. Schließlich steht laut Lärmschutz-Richtlinien StV einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Hauptverkehrsstraßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (Bündelung des weiträumigen und innerörtlichen Verkehrs mit gleichzeitiger Belastung der Wohngebiete) entgegen. Vor diesem Hintergrund ist nur noch die alternativ angedachte Absenkung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 228 als zeitlich begrenztes Tempolimit für Teilbereiche, in denen sich Hot Spots befinden, im Vorentwurf des Lärmaktionsplans enthalten.<sup>9</sup> Denn durch diese Maßnahmen werden zumindest keine

---

<sup>8</sup> Hiernach ist eine Minderung um 2,5 dB(A) als Minderung um 3 dB(A) zu werten.

<sup>9</sup> Diese würde von 22 Uhr - 6 Uhr für die Bereiche zwischen der Eisenbahnstraße und der Schillerstraße sowie der Walder Straße und der Nordstraße gelten.

Verkehrsverlagerungen erwartet. Zudem können die negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Wirtschaftsverkehr und den ÖPNV gering gehalten werden.

Auch die angedachte verstärkte Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung durch Geschwindigkeitsmessungen ist im geänderten Vorentwurf nicht mehr enthalten. Denn um eine anhaltende Wirkung zu erzielen, sind ständige Kontrollen notwendig. Es wird erwartet, dass damit ein unverhältnismäßiger Personalaufwand verbunden wäre.

Verkehrslenkende Maßnahmen (wie Durch- und Nachtfahrverbote für den Schwerlastverkehr) sollen erst in der zweiten Umsetzungsstufe behandelt werden, wenn deutlich mehr Straßen betrachtet werden und die Verlagerungseffekte besser abgeschätzt werden können.

Die Maßnahmenvorschläge im geänderten Vorentwurf (Stand: 07.02.2011) sind Anlage 2 zu entnehmen.

#### **4. Bericht über die frühzeitige Beteiligung der Behörden**

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch den Lärmaktionsplan berührt sein kann, wurden mit Schreiben vom 09.03.2011 unterrichtet und zur Äußerung aufgefordert. Für die Bezirksregierung Düsseldorf wurde die Frist zur Abgabe der Stellungnahme mehrmals verlängert. Die Stellungnahme ging am 25.08.2011 bei der Stadt Haan ein. Der Kreis Mettmann wurde mit Email vom 25.10.2011 um eine ergänzende Stellungnahme gebeten, da sich herausgestellt hatte, dass er eines seiner berührten Fachämter intern nicht beteiligt hatte.

Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen vorgebrachten Anregungen sind mit der Stellungnahme der Verwaltung der Anlage 3 zu entnehmen.

#### **5. Erarbeitung des Entwurfs**

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den frühzeitigen Beteiligungen wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans erarbeitet.

Hierbei führten die Äußerungen zur geplanten Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in Teilbereichen in den Nachtstunden zu einer Änderung der Planung. Zwar wäre die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit - wenn sie eingehalten wird - eine effektive und äußerst kostengünstige Maßnahme der Lärminderungsplanung. Denn Pegelminderungen von bis zu 3 dB(A) kommen in der Wirkung etwa einer Halbierung der Verkehrsmenge gleich. Darüber hinaus führt in den Nachtstunden eine Reduzierung des Lärms zu einer deutlichen Steigerung des Wohlbefindens der betroffenen Personen. Die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 228 wäre auch von der Stadt Haan selbst zu treffen. Jedoch müsste der Kreis Mettmann als Fachaufsicht prüfen, dass kein Verstoß gegen geltendes Recht vorliegt.<sup>10</sup> Und dieser äußerte im Beteiligungsverfahren Bedenken. Die B 228 gehöre in den fraglichen Abschnitten als Hauptverkehrsstraße zum Tempo 50 km/h

---

<sup>10</sup> siehe auch Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf vom 11.08.2011 (Anlage 3)

Vorfahrtsstraßennetz bzw. Grundnetz der Stadt Haan. Sie habe bei der Bündelung des weiträumigen und innerörtlichen Verkehrs mit gleichzeitiger Entlastung der Wohngebiete eine besondere Verkehrsfunktion. Unter Berücksichtigung der in seiner Stellungnahme benannten Kernaussagen der Lärmschutz-Richtlinien StV sehe er daher die im Lärmaktionsplan der Stadt Haan für die B 228 vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung kritisch. Auch von weiteren Beteiligten wie dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW.), der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf und der Rheinbahn AG wurden Bedenken gegen die Maßnahme vorgetragen. Zwar ist die Stadtverwaltung aufgrund der Kürze der von der Geschwindigkeitsbegrenzung betroffenen Streckenabschnitte weiterhin der Auffassung, dass es durch die Maßnahme zu keinen nennenswerten Verkehrsverlagerungen kommen würde. Auch wird aufgrund der Kürze die von der Rheinbahn angesprochene Fahrzeitenverlängerung im ÖPNV als zumutbar angesehen.<sup>11</sup> Die Stadtverwaltung sieht jedoch - wie bei der Geschwindigkeitsbegrenzung über den gesamten Verlauf der B 228 - weiterhin die Schwierigkeit, die erforderliche Pegelminderung nachzuweisen. Außerdem gab es mehrfach von Aufsichtsbehörden im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbegrenzungen weitergehende Forderungen derart, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht nur durch Beschilderung angeordnet, sondern auch durch Anpassung der Signalisierung („Grüne Welle“) und Verkehrsüberwachung tatsächlich sicher gestellt werden müsse. Ob diese Forderungen erfüllt werden könnten, ist ebenfalls fraglich. Letztendlich war die kritische Einschätzung der Aufsichtsbehörde vor dem Hintergrund der besonderen Verkehrsfunktion der B 228 maßgeblich für die Entscheidung, die Maßnahme im Entwurf des Lärmaktionsplans nicht weiter zu verfolgen.

Wegen mangelndem Einvernehmens mit Straßen.NRW über die Optimierung der Lärmschutzmaßnahmen beidseitig der A 46 ist auch diese Maßnahme im Entwurf des Lärmaktionsplans nicht mehr enthalten.

Der nun vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans ist Anlage 4 zu entnehmen.

## **6. Beschlussempfehlung und weitere Vorgehensweise**

Die Verwaltung empfiehlt, den Beschluss zur Auslegung des Lärmaktionsplanentwurfs und zur Trägerbeteiligung zu fassen. Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens sowie der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Anregungen werden geprüft und anschließend von der Verwaltung dem Stadtrat zur Beratung und Entscheidung über den Satzungsbeschluss vorgelegt.

### Hinweis:

Den Fraktionen im Haaner Stadtrat wurde jeweils eine Kopie der Schalltechnischen Untersuchung in der Fassung vom 07.02.2011, die Anlage zum Entwurf des Lärmaktionsplans ist, zur Verfügung gestellt.

---

<sup>11</sup> Ob durch die Herabsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung tatsächlich ein nennenswert erhöhter Fahrzeugeinsatz notwendig würde oder Anschlussprobleme entstünden, kann von der Verwaltung nicht beurteilt werden.

**Finanz. Auswirkung:**

keine

**Anlagen:**

- Anlage 1: Niederschrift über die Diskussionsveranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
- Anlage 2: Maßnahmenvorschläge im geänderten Vorentwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 07.02.2011
- Anlage 3: Äußerungen zur Lärmaktionsplanung im Rahmen der frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbarstädte und der Naturschutzverbände
- Anlage 4: Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 03.11.2011