
BESCHLUSSVORLAGE

V/2014/2049

Beratungsfolge:

Planungs- und Verkehrsausschuss

Termin

26.08.2020

Entscheidung

Entscheidung

Offentl.

Ö

Tagesordnungspunkt:



Antrag gemäß § 1 Geschäftsordnung zur Umsetzung des
Lärmaktionsplanes Stufe 3 für das Gemeindegebiet Swisttal

Beschluss:

Die Straßenverkehrsbehörde wird basierend auf die Ergebnisse des Lärmaktionsplanes - Stufe 3- aufgefordert, die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf einer Länge von mindestens 510 m zwischen den Wohngebäuden entlang der B 56 in Miel, Bonner Straße 2 und 60, aus Lärmschutzgründen zu reduzieren.

Sofern der Landesbetrieb Straßenbau als Baulastträger, als auch die Straßenverkehrsbehörde, der vorgenannten Maßnahme aus rechtlichen Gründen nicht zustimmen können, ist der Baulastträger aufzufordern eine gutachterliche Untersuchung der Lärmeinwirkungen auf die betroffene Wohnbebauung entlang der gesamten Ortsdurchfahrt B 56 in Miel durchführen zu lassen. Das Gutachten ist dem Straßenverkehrsamt sodann zur unverzüglichen Einleitung der straßenrechtlichen Maßnahmen vorzulegen.

Sachverhalt:

Auf den anliegenden Antrag der SPD-Fraktion mit der Bitte um Sachverhaltsdarstellung wird verwiesen.

Die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum Lärmaktionsplan -Stufe 3- erfolgte in der Zeit vom 08.04.2019 bis einschließlich 07.05.2019. Um die Abwägung zu den eingegangenen Stellungnahmen durchführen zu können, bedarf es weitergehender Überprüfungen durch das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Angewiesen ist das von der Gemeinde beauftragte Planungsbüro dabei auf Überprüfungen der datenbasierenden Berechnungen durch das Ministerium bzw. des damit beauftragten Unternehmens. Es handelt sich dabei um komplexe Analysen der den Kommunen zur Verfügung gestellten Kartenmaterialien. Aufgrund des zeitaufwendigen

Prüfumfanges durch das Planungsbüro konnte das Verfahren noch nicht abgeschlossen werden. Wann die Arbeiten zur abschließenden Beratung voraussichtlich fertiggestellt sein werden, lässt sich gegenwärtig nicht abschätzen.

Im Hinblick auf die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplanes -Stufe 3- sowie deren Wirksamkeit der Maßnahmen, wozu auch die Geschwindigkeitsreduzierung (50 km/h auf 30 km/h) der Ortsdurchfahrt B56 in Miel zählt, wird nochmals auf die Rechtswirkung des Lärmaktionsplanes hingewiesen.

(Auszug aus dem Einführungserlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zum Lärmaktionsplan:

Umsetzung der Maßnahmen

Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47 d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind die Maßnahmen aufgrund eines Lärmaktionsplanes „durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“

§ 47 d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z.B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO), § 75 Abs. 2 Satz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

Auch die in Nummer 2 genannten Kriterien für die Lärmaktionsplanung haben nicht die Bedeutung von Grenzwerten, die verpflichtend einzuhalten sind. Sie dienen dazu, die Gebiete einzugrenzen für die prioritärer Handlungsbedarf besteht.

Es besteht insoweit eine Behördenverbindlichkeit, so dass der Lärmaktionsplan bei künftigen Planungen und Maßnahmen der Behörden (auch Baulastträger) zu beachten ist. Die Umsetzung von Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt positiver Prüfergebnisse, finanzieller Ressourcen, teilweise der Zustimmung übergeordneter Planungsträger sowie Verkehrsbehörden und gegebenenfalls der weiteren Beteiligungs- und Abstimmungsergebnisse. Der Lärmaktionsplan ist insoweit ein Strategieplan ohne direkte Außenwirkung. Ein Rechtsanspruch der Bevölkerung auf die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen besteht nicht. Weiterhin enthält die Umgebungslärmrichtlinie keine Grenzwerte, die verbindlich einzuhalten sind.

Unabhängig von der Beschlussfassung über den vorgenannten Lärmaktionsplan -Stufe 3- (als Strategieplan auf europäischer Ebene) ist die Gemeinde sowie jede/r Betroffene/r berechtigt auf Grundlage der Gesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland einen Antrag zur Geschwindigkeitsreduzierung für die Ortsdurchfahrt Bonner Straße in Miel zu stellen. Bereits aus den Daten der Lärmkartierung Stufe 3 ist ersichtlich, dass die hinlänglich bekannten Lärmbetroffenheiten entlang der B 56 offensichtlich gegeben sind und es hier (eigentlich) keiner weiteren gutachterlichen Untersuchung gemäß der 16. BImSchV bedarf.

Als nützliche Argumentationshilfe gegenüber der Straßenverkehrsbehörde sowie dem Baulastträger wird im Übrigen auf Folgendes hingewiesen: Würde die Geschwindigkeitsreduzierung in Höhe der jeweils ersten Wohngebäude (Bonner Straße 2 sowie Bonner Straße 60), somit auf einer Länge von ca. 510 m von 50 km/h (ca. 37 Sekunden) auf 30 km/h (ca. 61 Sekunden) reduziert werden, verlängert sich die Ortsdurchfahrt lediglich um 24 Sekunden. Im Hinblick auf die stets zu prüfende Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die Straßenverkehrsbehörde sind insbesondere die verbesserungswürdigen Schutzgüter (Lärm; Luft) höherrangiger zu beurteilen. Darüber hinaus ist die Ortsdurchfahrt zumeist wegen

parkender Fahrzeuge ohnehin kaum schneller als durchschnittlich 30 km/h möglich. Um die Akzeptanz für Auswärtige für eine etwaige Geschwindigkeitsreduzierung mit Zusatzbeschilderung Lärmschutz zu erhöhen, wäre es zweckmäßig durch geeignete sonstige Beschilderungen beispielsweise auf die vorgenannte Zeitverzögerung hinzuweisen.

Der Ausschuss sollte über die weitere Verfahrensweise hinsichtlich der empfohlenen Maßnahme des Lärmaktionsplanes „Swisttal-2018-1b Miel“ beraten.

Zur allgemeinen Information wird angemerkt, dass der Bundesrat erst am 03.07.2020 über die Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), Drucksache: 274/20 und zu 274/20, beraten hat.

Vgl. Erläuterungen zu TOP 61; Auszug zum Inhalt der Verordnung: „Die Verordnung dient der Einführung eines neuen Verfahrens zur Berechnung des Beurteilungspegels der von öffentlichen Straßen ausgehenden Geräuschemissionen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 (RLS-19). Das bisherige Berechnungsverfahren, dass sich nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90) richtet und seit Inkrafttreten am 12. Juni 1990 nicht überarbeitet worden ist, wurde im Rahmen umfangreicher Arbeiten überprüft und aktualisiert. Die RLS-19 lösen nunmehr die veralteten RLS-90 ab. Der Beurteilungspegel berechnet sich nach § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Das Berechnungsverfahren entspricht dem Verfahren „lange, gerade Fahrstreifen“ nach den RLS-90, welches seit Erlass der 16. BImSchV verbindlich anzuwenden ist. Seitdem haben sich die Geräuschemissionen von Fahrzeugen zum Teil deutlich geändert, so dass eine Anpassung an den aktuellen Stand erforderlich ist. Außerdem wird dieses vereinfachte Berechnungsverfahren für Straßen hauptsächlich nur noch als Abschätzverfahren genutzt. Die verbreiteten softwaregestützten Berechnungsmöglichkeiten erlauben es heute, das genauere „Teilstückverfahren“ anzuwenden. Die 16. BImSchV wird dahingehend geändert und verweist zur Berechnung des Beurteilungspegels nunmehr direkt auf das aktualisierte Verfahren nach den RLS-19.“ [...]

Wann die Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) in Kraft tritt, ist noch nicht bekannt.