

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

70.07 Umweltschutz

Datum:

03.09.2024

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

12.09.2024

Entscheidung

## Lärmaktionsplanung der Stadt Coesfeld - Stufe 4: Aufstellung des Aktionsplanes

### Beschlussvorschlag 1:

Die Abwägung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken wird gemäß der Anlage 1 beschlossen.

### Beschlussvorschlag 2.1:

Mit dem Lärmaktionsplan wird für die in der Lärmkartierung berücksichtigten Bundesstraßen B 474 und B 525 die Überprüfung festgesetzt, an welchen Streckenabschnitten eine Geschwindigkeitsreduktion für eine verträgliche Lärmsituation erforderlich und umsetzbar ist. Das Kapitel 3.2 „Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)“ wird wie im Sachverhalt beschrieben geändert.

### Beschlussvorschlag 2.2:

Über den gesetzlichen Rahmen hinaus soll sich die mit dem Beschlussvorschlag festgesetzte Untersuchung auch auf verkehrswichtige innerörtliche Straßen erstrecken.

### Beschlussvorschlag 3:

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Coesfeld wird in der vorliegenden Form (Anlage 2) beschlossen und unter Berücksichtigung der Beschlüsse 2.1 und 2.2 endgültig aufgestellt (Stufe 4 der Lärmaktionsplanung).

## Sachverhalt:

### 1. Vorbemerkung

Diese Ergänzungsvorlage ersetzt die Ursprungsvorlage 175/2024 in Bezug auf die Beschlussvorschläge. In Bezug auf den Sachverhalt und die Anlagen ergänzt sie die Ursprungsvorlage.

## 2. Stellungnahme der Bezirksregierung

Nach den Vorberatungen im Umweltausschuss am 28.08.2024 und im Ausschuss für Planen und Bauen am 29.08.2024 hat die Verwaltung die Bezirksregierung um eine Stellungnahme zur Frage, welche Folge eine Ablehnung des Lärmaktionsplans hätte, gebeten. Mit Mail vom 30.08.2024 nahm die Bezirksregierung wie folgt Stellung:

*„Bezugnehmend auf Ihre Anfrage und unser heutiges Telefongespräch, übersende ich Ihnen hiermit unsere Stellungnahme nochmal in schriftlicher Form:*

*Grundsätzlich ist bei der Fortschreibung der Lärmaktionspläne zu prüfen, ob weitergehende Maßnahmen zur Einhaltung der Lärmwerte erforderlich sind. Sollte dies nicht erforderlich sein, können auch Detailprüfungen in Bezug auf die Lärmsituation als Maßnahmen im Lärmaktionsplan festgelegt werden (z.B. Verkehrszählungen, die im Nachgang durchgeführt werden). Aber auch Maßnahmen, die im Zuge der vorherigen Stufen festgelegt wurden, können hier fortgeschrieben werden.*

*Im Falle einer Ablehnung des Lärmaktionsplans durch den Rat der Stadt Coesfeld und einer daraus resultierenden nicht fristgerechten Fertigstellung des Lärmaktionsplans, würde dies einen negativen Beitrag zu einem möglichen Klageverfahren durch die EU gegenüber der Bundesrepublik leisten. In einem Klageverfahren würde Deutschland voraussichtlich unterliegen. Im Anschluss kann die EU-KOM ein Sanktionsverfahren einleiten. Hier droht dann die Verurteilung Deutschlands zu Strafzahlungen. Das BMUV beziffert die Höhe des drohenden Zwangsgeldes auf bis zu 817.800 Euro pro Tag, d.h. die Strafzahlungen für Nordrhein-Westfalen lägen bei ca. 185.000 Euro pro Tag. Sollten Strafzahlung verhängt werden, müssen alle Kommunen im Land die negativen finanziellen Folgen tragen. Auf Grund dessen sollte alles dafür getan werden, dass ein solches Vertragsverletzungsverfahren abgewendet wird. Es ist daher unbedingt erforderlich, dass die Lärmaktionspläne für die 4. Runde vollständig und pünktlich bis zum 18. Oktober 2024 erstellt werden.“*

## 3. Ergänzung des Lärmaktionsplanes

Auf Grundlage der Beratungen im Umweltausschuss am 28.08.2024 und im Ausschuss für Planen und Bauen am 29.08.2024 und unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Bezirksregierung, Absatz 2, Satz schlägt die Verwaltung die Aufnahme einer weiteren Maßnahme in den Lärmaktionsplan vor. Diese Maßnahme fällt unter das Kapitel 3.2 „Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete“ und hier unter den Abschnitt B. „Verminderung von Schallemissionen“. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt in zwei Schritten.

Im ersten Schritt ist anhand von aktuellen Verkehrsdaten zu untersuchen, an welchen Streckenabschnitten eine Geschwindigkeitsreduktion für eine verträgliche Lärmsituation erforderlich und umsetzbar ist. Auffänger ist unter anderem die Tatsache, dass für die Lärmkartierung aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie nur hochgerechnete Verkehrszahlen zugrunde gelegt werden konnten. Den gesetzlichen Rahmenbedingungen folgend wäre diese Untersuchung zunächst nur an den beiden in der Lärmkartierung berücksichtigten Bundesstraßen durchzuführen. Die Diskussion in den beiden Ausschüssen aufgreifend ist auch eine Erweiterung über den gesetzlichen Rahmen hinaus auf verkehrswichtige innerörtliche Straßen denkbar. In Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen müssten dann die konkreten Maßnahmen definiert und der Lärmaktionsplan entsprechend ergänzt und fortgeschrieben werden.

Das beschriebene Vorgehen weist den deutlichen Vorteil auf, dass der Lärmaktionsplan fristgerecht zum jetzigen Zeitpunkt beschlossen, der Prüfauftrag aber dennoch verbindlich im Lärmaktionsplan festgeschrieben werden könnte. Gegenüber einem nachträglichen Prüfauftrag an die Verwaltung außerhalb der Lärmaktionsplanung ergibt sich der Vorteil, dass der Lärmaktionsplan die strikten Anordnungsvoraussetzungen der Straßenverkehrsordnung modifizieren und die notwendige Gefahrenschwelle absenken kann.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können also außerhalb der Anordnungsvoraussetzungen im Lärmaktionsplan festgesetzt und müssen dann von der Straßenverkehrsbehörde umgesetzt werden. Nähere Informationen können der als Anlage beigefügten Zusammenfassung eines Rechtsgutachtens zu Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 der Deutschen Umwelthilfe (ggf. auch übertragbar auf andere Geschwindigkeitsbeschränkungen) entnommen werden.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmenvorschläge werden dem Rat zur Beratung vorgelegt, die gegebenenfalls notwendige Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erfolgt unter erneuter Beteiligung der Öffentlichkeit, die Aufstellung des fortgeschriebenen Lärmaktionsplanes durch einen Ratsbeschluss.

Die Verwaltung schlägt die folgende Überarbeitung des Kapitels 3.2 „Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)“ vor:

#### Entwurf (Vorlage 175/2024), zu streichen

##### B. Verminderung von Schallemissionen

In seiner Stellungnahme im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wies der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Baulastträger der betrachteten Straßen ausdrücklich darauf hin, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfern- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt werden kann. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft. Somit hätte eine Absenkung der Geschwindigkeit nicht nur negative Auswirkungen auf die Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer, sondern gegebenenfalls auch auf die Anlieger der Straßen, die durch die Verkehrsverdrängung eine Mehrbelastung erfahren.

Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung können keine flächenhaften, sondern nur punktuelle Überschreitungen der Auslösewerte für eine Lärmsanierung abgeleitet werden. Bei solchen punktuellen Überschreitungen stellen gebäudebezogenen Maßnahmen zur Lärmsanierung den geeigneteren Ansatz zur Reduzierung der Lärmimmissionen dar. Daher wird unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Landesbetriebes im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung und aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auf Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Absenkung des Lärmniveaus verzichtet.

#### Entwurf, geändert, Grundlage des Beschlussvorschlages für die Ratssitzung (Vorlage 175/2024/1), zu ergänzen

##### B. Verminderung von Schallemissionen

In seiner Stellungnahme im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wies der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Baulastträger der betrachteten Straßen ausdrücklich darauf hin, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfern- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt werden kann. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft. Somit hätte eine Absenkung der Geschwindigkeit nicht nur negative Auswirkungen auf die Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer, sondern gegebenenfalls auch auf die Anlieger der Straßen, die durch die Verkehrsverdrängung eine Mehrbelastung erfahren.

Allerdings wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erneut insbesondere die Lärmsituation an der B 525 im Ortsteil Goxel und an der B 474 zwischen Loburger und Holtwicker Straße angesprochen. Die Überprüfung der Lärmsituation entlang der B 525

im Bereich Goxel zwischen Berningweg und Rekener Postweg wurde aufgrund dessen bereits als Festsetzung in den Lärmaktionsplan aufgenommen (Kapitel 3.2, Absatz D.2. Der Anregung, die Geschwindigkeit wegen völlig unzureichender Lärmschutzwände auf der B 474 zwischen Loburger und Holtwicker Strasse auf 50 km/h zu begrenzen, wird zunächst nicht gefolgt.

Vielmehr wird mit dem Lärmaktionsplan für die in der Lärmkartierung berücksichtigten Bundesstraßen B 474 und B 525 die Überprüfung anhand von aktuell ermittelten Verkehrsdaten festgesetzt, an welchen Streckenabschnitten eine Geschwindigkeitsreduktion für eine verträgliche Lärmsituation erforderlich und umsetzbar ist.

Optionale Ergänzung, in Abhängigkeit von Beschlussvorschlag 2.2:

Über den gesetzlichen Rahmen hinaus soll sich die Untersuchung auch auf verkehrswichtige innerörtliche Straßen erstrecken.

In Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen ist über konkrete Maßnahmen zu entscheiden und der Lärmaktionsplan gegebenenfalls entsprechend zu ergänzen und fortzuschreiben.

#### **4. Kosten**

Die Kosten der Überprüfungen einschließlich der Überprüfungen von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen betragen voraussichtlich ca. 10.000 €.

#### **Anlagen:**

Zusammenfassung eines Rechtsgutachtens zu Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 der Deutschen Umwelthilfe