Herr Metz von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sagte, er bedanke sich für die Vorlage. Jedoch habe seine Fraktion hierzu noch Beratungsbedarf. Dabei bezögen sich die Fragen insbesondere darauf, was in die Lärmbetrachtung mit einbezogen werde. Ferner sei die Frage der Gesamtlärmbetrachtung noch zu klären. Diesbezüglich verweise er auf das laufende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der BAB 59, auf das anstehende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Köln/Bonn sowie die perspektivische Betrachtung des Bundesverkehrswegeplans. Insofern bitte er darum, hierüber erst in der nächsten Sitzung zu beschließen.

Herr Schell sagte, dass die CDU-Fraktion sich damit einverstanden erkläre, wenn es dadurch zu keinen zeitlichen Problemen komme. Seine Fraktion könne sich nicht erklären, warum dies keine gesetzliche Vorgabe sei. Man hätte dem Plan jedoch heute zustimmen können.

Herr Seifen von der SPD-Fraktion sagte, dass man heute ebenfalls dem Beschlussvorschlag hätte zustimmen können. Man respektiere jedoch selbstverständlich den Beratungsbedarf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und wäre insofern mit einer Vertagung einverstanden.

Herr Willnecker von der FDP-Fraktion fragte, ob es in der Hand der Stadt liege, wann man in die Stufe 3 eintreten könnte.

Herr Hennig führte aus, dass die einzelnen Stufen der Lärmaktionsplanung nicht durch die Stadt festgelegt würden. Vielmehr sei man in die entsprechende Gesetzgebung eingebunden. Gesteuert würden die Stufen durch das Landesamt für Umwelt- und Naturschutz.

Er sehe ein Problem darin, den Beschluss zu vertagen, da bei allen Planfeststellungen die viel niedrigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten werden müssten. Hinsichtlich der großen stadtweiten Lärmkarte gebe es das Problem, dass die EU zwei Zeiträume betrachte, nämlich nachts zwischen 22.00 und 6.00 Uhr sowie einen gemittelten Wert aus Tag- und Nachtwerten. Die deutsche Gesetzgebung hingegen unterscheide zwischen 6.00 bis 22.00 Uhr als Tagwert sowie 22.00 bis 6.00 Uhr als Nachtwert. Dabei sollte die Stadt bei zusätzlichen Arbeiten nach deutschem Recht vorgehen, was jedoch dann in einem Planwerk nicht vergleichbar sei. Ein gemittelter Tagwert spiegele nicht die Wirklichkeit wider. Beispielsweise sei der Bahnlärm nachts durch die dann vermehrt fahrenden Güterzüge viel höher, was bei einer Mittelung den Tagwert auch nach oben ziehen würde.

Schließlich gebe es das Problem, dass die Stadt Sankt Augustin, ebenso wie viele andere Kommunen, mit dem Lärmaktionsplan spät dran sei. Es laufe mittlerweile ein Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen die Bundesrepublik Deutschland. Je nach dessen Ergebnis könnten auf die Stadt dadurch weitere Kosten zukommen.

Herr Metz sagte, dass man hinsichtlich des Vertragsverletzungsverfahrens über dessen Ausgang derzeit allenfalls mutmaßen könne. Sollte der Bund tatsächlich beabsichtigen, eine mögliche finanzielle Strafe an die Länder und Kommunen durchzureichen, würde dies sicherlich einen Aufschrei hervorrufen. Dies sehe er derzeit als nicht zeitkritisch an. Es sei richtig, dass der vorliegende Lärmaktionsplan den gesetzlichen Anforderungen genüge. Die Frage sei aber, ob dieser Plan die Stadt weiterbringe. Man könne in einem

Planfeststellungsverfahren jedoch nicht argumentieren, dass sich die Lärmemissionen von Bahn und Autobahn summierten, wenn hierzu im eigenen Lärmaktionsplan nichts stehe.

Herr Gleß sagte, dass man einem bestehenden Beratungsbedarf auch nachkommen sollte. Er könne sich gleichfalls nicht vorstellen, dass man ein finanzielles Risiko eingehe, wenn der Ausschuss den Lärmaktionsplan heute nicht beschließe.

Herr Schell sagte, er finde es richtig, dass Herr Hennig auf diese Problematik hinweise. Er teile jedoch auch die Einschätzung von Herrn Metz und Herrn Gleß. Im Falle des Falles könne man jedoch auch noch eine Dringlichkeitssitzung mit verkürzter Ladefrist einberufen.