

Herr Gleß bemerkt, dass heute über den Lärmaktionsplan zum Abschluss der 3. Stufe entschieden werden sollte, um dann diese Ergebnisse in die 4. Stufe einfließen lassen zu können.

Zunächst sei die Stadtverwaltung für die in der 3. Stufe aufgeführten Dinge nicht primär zuständig.

Es solle trotzdem gelingen, sich mit Schreiben, Petitionen oder Appellen an die zuständigen Straßenbaulastträger und Lastträger des Schienenverkehrs zu wenden.

1. Schienenbezogener Güterverkehr in Buisdorf sei ein Problem, wenn es zu Verlagerungen der Rheintalstrecke auf die Siegtalstrecke käme. Selbst wenn dies nicht so sei, sei Buisdorf durch die beiden Autobahnen, die S-Bahnstrecke und den schienenbezogenen Güterverkehr in der Lärmbelastung geprägt. Als Stadt habe man sehr wenig Einfluss, nur in Form von Schreiben, Petitionen oder Appellen zu nehmen.

2. Tempolimit innerorts

Innerorts sei es den Kommunen möglich, bei Landstraßen, Bundesstraßen und den 2 Kreisstraßen Tempolimit 30 einzuführen.

Tempolimit A 560

Herr Gleß bemerkt, dass er es für unverständlich halte, dass auf dem größten Teil der A 560 kein Tempolimit festgelegt sei. Hier handele es sich nicht um eine übergeordnete Autobahn wie die A1 oder A3, sondern um eine kurze regionalbedeutsame Strecke.

In den Abendstunden führe dies dazu, dass hier auf der A560 deutlich „Gas“ gegeben werde. Hier würde ein Tempolimit auf dieser kurzen Strecke durch das Autobahnamt sicherlich zum Lärmschutz beitragen.

3. Herr Gleß möchte die Ergebnisse der 3. Stufe nun hier in die 4. Stufe überführen. Weiter möchte er mit Zustimmung der Politik Baulastträger und Verkehrsträger der Schiene offensiv anschreiben und sie im konkreten Fall auffordern, aktiv zu werden. Auf der Pleistalstraße wäre dies bereits gelungen.

Herr Richter (SPD) betont die 2 Aspekte, zum einen die Autobahnen oder Zugverbindungen, wo wir als Kommune keinen unmittelbaren Zugriff hätten und zum anderen die Probleme mit den Lärmgrenzwerten in den Ortslagen, wo man aktiv werden müsste.

Evtl. Schutzwälle an Autobahnen hätten Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Er fragt nach, was passieren würde, wenn wir nicht aktiv würden.

Innerorts ergäbe sich ein klares Bild aus Maßnahmen, das aus drei Komponenten bestünde, aus Passivmaßnahmen, Häuser sollten besser den Schall abwehren, Asphalt sollte lärmoptimiert werden und Tempo sollte reduziert werden.

Er fragt nach, ob die lärmoptimierte Asphaltdecke zukünftig standardmäßig umgesetzt würde.

Er schlägt vor, dort wo möglich, aktiv Tempo 30 einzuführen und die Möglichkeit von „Appellen“ aktiv zu nutzen.

Herr Metz (DIE GRÜNEN) wundert sich darüber, dass die 3. Stufe noch nicht beschlossen sei.

Er ginge davon aus, dass sie bereits vor Corona beschlossen worden sei.

Er begrüßt, dass die Gesamtlärmbetrachtung mit beinhaltet sei und nicht separat, Straßenlärm, Fluglärm, etc. betrachtet würden.

Grenzwertverletzungen lägen vor, die Menschen gesundheitlich gefährden.

Er gehe davon aus, dass bei Grenzwertverletzungen gehandelt werden müsse. Hier müssten bei der 4. Stufe nicht nur Maßnahmenvorschläge kommen, sondern es müsse bei einer Grenzwertverletzung eine konkrete Maßnahme zur Lärmreduzierung (z.B. Temporeduzierung) umgesetzt werden. Hier müsste dann z.B. mit dem Straßenbaulastträger, Straßen NRW, der Autobahn GmbH oder dem Fernstraßenbundesamt in Verhandlung getreten werden, falls diese konkreten erforderlichen Maßnahmen zur Lärmreduzierung nicht umgesetzt würden.

Er stellt die konkrete Frage an die Verwaltung, wie wir die Grenzwerte denn auch wirklich einhalten könnten. Dies solle am Ende der 4. Stufe stehen und nicht ein „wir überlegen mal, ob...“.

Herr Müller (CDU) beschreibt die Problematik der Grenzwerte des Schienenlärms in Buisdorf. Durch die Zunahme des Güterverkehrs sei die Lärmbelastung gestiegen. Der Schienenbonus sei nach Sanierung der Bahnstrecke auf den damals geltenden Grenzwert weiter reduziert worden und läge inzwischen bei 57 Dezibel.

Die Siegstrecke läge aber nun auf der Prioritätenliste erst an vorletzter Stelle.

Herr Beutel (CDU) bemerkt, dass die Lärmbelastung der S 66/67 in der nächsten Stufe zu untersuchen „sei“ und nicht wie formuliert „sollte“.

Weiter fragt er an, wie der Fluglärm der Bundespolizei und des Flugplatzes in der nächsten Stufe berücksichtigt werden würde.

Herr Gleß bestätigt Herrn Metz, dass in der 4. Stufe konkrete Maßnahmen auch technischer Art aufgeführt würden, den Lärm zu reduzieren.

In Bezug auf Herrn Richters Frage erklärt Herr Gleß, dass ohne Aktivität nichts geschehen würde.

In Bezug auf B 56 Ortslage Ort und Mülldorf und der Ortsdurchfahrt Niederpleis gäbe es im Zuge der Umbauarbeiten die Möglichkeit, aktiv zu unserer Planung einzugreifen und zu bestimmen wie der Verkehr laufe.

Herr Heitmann (SPD) möchte das Statement von Herrn Metz vertiefen, dass 8 Bereiche aufgezählt wurden, in denen Überschreitungen vorlägen.

Enttäuschend sei ein gewisser Zynismus übergeordneter Stellen, so dass z.B. die Autobahn GmbH schreibe, dass keine Gesetzesgrundlagen zur Maßnahmenenergreifung vorlägen.

Im Übergang zur 4. Stufe würde die Lärmkarte neu berechnet. Er deutet darauf hin, dass die geänderten neuen Berechnungsgrundlagen zu einer neuen Diskussion führen könnten.

Herr Richter (SPD) empfiehlt, in der 4. Stufe Handlungsanweisungen und keine Handlungsempfehlungen zu entwickeln.

Es sei eine maximal unbefriedigende Situation, obwohl Grenzwertüberschreitungen vorlägen, darauf angewiesen zu sein, dass die entsprechenden Baulastträger entsprechend handeln. Man sei hier ohnmächtig, da man auf Andere angewiesen sei.

Weiter fragt er an, ob Bürger klagen und auf Kostenübernahme der Passivmaßnahmen bestehen könnten?

Herr Kukula erklärt, dass nun europaweite Werte gelten und es sich daher die Berechnungsmethode geändert habe. Daher sei mit einer evtl. Änderung der Werte zu rechnen. Man gehe aber von einem ähnlichen Ergebnis aus.

Der Flugplatz würde in der 4. Stufe mit berücksichtigt.

Herr Gleß weist darauf hin, dass es grundsätzlich möglich sei, hier zu klagen.

Hier in Sankt Augustin handele es sich um überwiegend bestehende Infrastrukturverkehrsstrassen.

Herr Gleß bemängelt die Vorgehensweisen im Bundesgebiet.

Als Beispiel führt er an, dass das Projekte der maroden Stelzenautobahnbrücke der A1, die mitten durch Leverkusen liefe, die abgerissen und neu gebaut werden müsse, nach monetären Gesichtspunkten entschieden würde. Eine doppelt so teure Tieferlegung, die der Lärmreduzierung und somit der Gesundheit diene, würde nicht umgesetzt.

Herr Metz (DIE GRÜNEN) erklärt, dass die Rechtsprechung zum Lärmaktionsplan in der Entwicklung sei.

Der Lärmaktionsplan könne eine Straßenverkehrsbehörde nicht verpflichten, eine Maßnahme umzusetzen.

Bei Grenzwertüberschreitung sei sie aber verpflichtet eine Abwägung in ihrer behördlichen Entscheidung vorzunehmen. Diese Abwägungsentscheidung sei nachher gerichtlich überprüfbar.

Daher sei es sehr wichtig in der 4. Stufe festzuhalten, dass z.B. aufgrund der Lärmaktionsplanung eine Umsetzung des Tempolimits erforderlich sei.

Es müssten definitive Aussagen aufgeführt werden.

„Aus Sicht der Lärmaktionsplanung muss dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgen und die Behörde muss prüfen, dass sie dies anordnet.“

Es sei nicht sinnvoll, wie in den Tabellen zuvor, festzuhalten, „dass es vielleicht gut sei, zu prüfen, ob eine Tempolimit umzusetzen sei“, eine definitive Aussage sei zwingend erforderlich.

Das externe Planungsbüro solle dies berücksichtigen.

Sollten wieder Tabellen auftreten in den stünde, „es wäre mal zu prüfen, ob....“ so würde dies auf Änderungsanträge hinauslaufen, die zu mehr Arbeit führen würden.

Herr Liebers ((CDU) regt an, dort einzulenken, wo der Lärm zur Körperverletzung würde. Es sollten Hilfen wie z.B. die deutsche Umwelthilfe herangezogen werden.

Sicher gäbe es im Hause Juristen, die sich hier besser kundig machen könnten.