



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
60	StR Ludger Wilde	30.03.2020
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Frücht	22604	-

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Lütgendortmund	21.04.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Hombruch	28.04.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-West	29.04.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Brackel	30.04.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Aplerbeck	05.05.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Eving	05.05.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	05.05.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Scharnhorst	05.05.2020	Kenntnisnahme
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	06.05.2020	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	06.05.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Mengede	06.05.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Hörde	12.05.2020	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Huckarde	13.05.2020	Kenntnisnahme
Hauptausschuss und Ältestenrat	14.05.2020	Empfehlung
Rat der Stadt	14.05.2020	Beschluss

### **Tagesordnungspunkt**

Beibehaltung des Lärmaktionsplans 2014

### **Beschlussvorschlag**

Der Rat der Stadt beschließt den Lärmaktionsplan 2014 der Stadt Dortmund beizubehalten und die Lärmaktionsplanung auf dessen Grundlage fortzuführen.

### **Personelle Auswirkungen**

Die Umsetzung des Lärmaktionsplans 2014 erfolgt mit vorhandenem Personal.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die weitere Umsetzung bedarf keiner gesonderten finanziellen Mittel und wird somit mit dem vorhandenen Budget umgesetzt.

### **Klimarelevanz**

Lärmschutzmaßnahmen haben oftmals Synergieeffekte zum Klimaschutz, in keinem Fall stehen sie dem Klimaschutz entgegen.

## **Begründung**

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002, die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde. Nach dieser sind Ballungsräume verpflichtet, in einem 5-jährigen Turnus Lärmkartierungen durchzuführen. Auf der Lärmkartierung aufbauend sind Lärmaktionspläne zu erstellen, die ebenfalls im 5-jährigen Turnus zu überprüfen und je nach Erfordernis beizubehalten, zu überarbeiten oder neu aufzustellen sind. Der derzeit gültige Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund basiert auf den Ergebnissen der Lärmkartierung der 2. Stufe aus dem Jahr 2012 und wurde mithilfe einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit erstellt. Im Jahr 2017 hat eine turnusmäßige weitere Kartierung stattgefunden. Der Lärmaktionsplan wurde unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse auf seine Gültigkeit hin überprüft und ein Überprüfungsbericht erstellt, der gemäß Beschluss des Verwaltungsvorstands vom 28.01.2020 zwischen dem 06.02.2020 und 06.03.2020 öffentlich ausgelegt wurde. Die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange, sowie potenziell interessierten Vereinigungen und Verbänden fand ebenfalls zum genannten Zeitpunkt statt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde dokumentiert und ausgewertet (siehe Anlage 2).

## **Zusammenfassung der wesentlichen Aspekte der Überprüfung des Lärmaktionsplans**

### Zusammenfassung des Vergleichs der Ergebnisse der Lärmkartierungen 2017 und 2012

Im Vergleich zum Jahr 2012 ist die Zahl der hochbelasteten Einwohner im Fall des Straßenlärms um etwa 10% und im Fall des kommunalen Schienenlärms um etwa 15% gestiegen. An Schienenwegen des Bundes hat sich die Zahl der hochbelasteten Einwohner etwa halbiert. Wie schon in den vorherigen Lärmkartierungen werden beim Flug- und Gewerbelärm die maßgeblichen Schwellen nicht erreicht. Dies ist vor allem durch die strengeren nationalen Vorgaben (TA-Lärm und Fluglärmschutzgesetz) begründet, denen diese beiden Lärmarten unterliegen. Der Anstieg der hochbelasteten Einwohner durch Umgebungslärm aus Straßen und kommunalen Schienenwegen ist vor allem durch die gestiegene Einwohnerzahl in ohnehin schon hochbelasteten Gebieten aber auch durch die bessere wirtschaftliche Lage und damit verstärkte Kfz-Nutzung gegenüber 2012 begründet. Weiterhin ist zu beachten, dass auch die gestiegene Einwohnerzahl zu einem höheren Kfz-Aufkommen führt.

Der deutliche Rückgang der hochbelasteten Personen an Schienenwegen des Bundes ist auf das bundesfinanzierte Programm für den Schallschutz an bestehenden Bahnstrecken und auf dessen Umsetzung durch die Deutsche Bahn AG in Form der „Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“ zurückzuführen. Im Dortmunder Stadtgebiet wurden so mehr als 10 km Schallschutzwände entlang von Schienenwegen errichtet und passiver Schallschutz an etwa 170 Wohneinheiten umgesetzt. Hinzu kommt bundesweit die sukzessive Einführung von „Flüsterbremsen“ bei Güterwagen, die bis Ende 2020 vollständig umgerüstet werden.

### Stand der Maßnahmenumsetzung aus dem Lärmaktionsplan 2014

In Dortmund wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms umgesetzt. Es ist zu beachten, dass der direkte Handlungsspielraum der Stadt sich auf Straßen in kommunaler Baulast beschränkt. Im Fall des Autobahn-, Bundesstraßen- und Landesstraßenverkehrs außerhalb von Ortschaften, sowie an Schienenwegen des Bundes kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung höchstens indirekt Einfluss auf die zuständigen

Behörden genommen werden. Die Maßnahmen, welche die Stadt Dortmund im Bereich kommunaler Straßen durchgeführt hat, beruhen u.a. auf Aussagen der Fachliteratur und Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) sowie den zuständigen Landesbehörden. Dennoch können die Minderungen einiger Maßnahmen, wie z.B. lärmarmen Asphalt, Schallschutzfenster oder Geschwindigkeitskontrollen durch die vorgeschriebene Rechenmethodik nicht erfasst werden. Die im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrslärms werden nachfolgend klassifiziert und einige Beispiele genannt:

- Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr und damit dessen Emissionen durch
  - Maßnahmen in der Stadtentwicklung (wohnortnahe Versorgung z.B. durch Kita-Ausbau, Masterplan Einzelhandel, innenstadtnahe Wohnquartiere wie z.B. Güterbahnhof Ost)
  - Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z.B. durch Radstationen und Erneuerung von Haltestellen des ÖPNV z.B. Hörde Bf oder Markt Mengede)
- Vermeidung von Immissionen in sensiblen Bereichen durch Verlagerung von Verkehr
  - Neubau von Straßen wie z.B. NS IX (Dorstfelder Allee)
  - Lkw-Routenkonzept (DS 12816-14)
- Verringerung von Lärmemissionen/ -immissionen
  - Einbau von lärmarmen Asphaltmischungen
  - Anordnung von Tempo 30 auf Straßen im Vorhaltenetz (DS06821-17)
  - Stationäre Geschwindigkeitskontrollen durch Dialog-Displays und Blitzeranlagen
  - Kommunales Schallschutzfensterprogramm (DS 07931-12)
- Öffentlichkeitsarbeit
  - Einrichtung eines Lärmbeirates (DS 04074-16)
- Schutz Ruhiger Gebiete
  - Überprüfung in den Beteiligungsverfahren zu den Auswirkungen neuer Planungen auf „Ruhige Gebiete“

### Geplante Maßnahmen für die nächsten 5 Jahre

Trotz der Umsetzung vieler Maßnahmen gibt es weitere Handlungsmöglichkeiten, die sich aus dem Lärmaktionsplan 2014 ergeben. Bis zur nächsten Kartierung im Jahr 2022 werden diese kontinuierlich umgesetzt.

Neben den laufenden Projekten, wie z.B. dem Einbau von lärmarmen Asphalt, dem Aufstellen von Dialog-Displays und dem Schallschutzfensterprogramm sind derzeit viele Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs geplant. Im Einklang mit der Lärmaktionsplanung sind bei einer nennenswerten Verkehrsminderung flächendeckende Entlastungen im Innenstadtbereich zu erwarten, auch wenn der Fokus dieser Projekte auf der Luftreinhaltung und dem Klimaschutz liegt. Dementsprechend sollen diese Projekte in Übereinstimmung mit dem Lärmbeirat auch im Sinne des Lärmschutzes unterstützt werden. Entsprechend der Anregung aus der Lärmbeiratssitzung vom November 2019 soll auch nochmals verstärkt die Umsetzung von Tempo 30 auf den Straßen des Vorbehaltsnetzes geprüft werden, sofern diese zu den Lärm-HotSpots zählen.

Ein noch offener Punkt des Lärmaktionsplans 2014 ist der Schutz und die Weiterentwicklung Ruhiger Gebiete. Bisher wurden die Gebiete lediglich aufgrund ihrer Größe und einem  $L_{DEN} < 55$  dB(A) am Rand festgelegt. Hier gilt es weitere Kriterien, wie z.B. Naherholungswert, Zugänglichkeit, Naturschutz und das öffentliche Interesse miteinzubeziehen, um Ruhige Gebiete festlegen, entwickeln und schützen zu können.

Nachfolgend sind die maßgeblichen geplanten Maßnahmen aufgeführt:

- Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr und damit dessen Emissionen durch
  - Erhöhung des Radverkehrs (z.B. Weiterbau „RS1“, „Radwall“, Erweiterung Abstellmöglichkeiten und Ausbau Radwegenetz (vgl. DS 15619-19))
  - Förderung des ÖPNV (z.B. Umbau barrierefreie Haltestellen, laufende Verbesserung des Angebotes)
- Vermeidung von Immissionen in sensiblen Bereichen durch Verlagerung von Verkehr
  - Ausweitung Lkw-Durchfahrverbot auf der B1 auf den Tageszeitraum
  - Verkehrsminderung an der Brackeler Straße und Ruhrallee um etwa 20% (DS 16529-20)
- Verringerung von Lärmemissionen/ -immissionen
  - Fortführung Einbau von lärmarmen Asphaltmischungen
  - Förderung der E-Mobilität (z.B. Forschungsprojekt NOX-Block: Installation von 500 Ladesäulen im Stadtgebiet (DS 12294-18))
  - Umsetzung von Tempo 30 an der Brackeler Straße und Ruhrallee (DS 16529-20) und weitere Prüfung von Tempo 30 auf Straßen mit hoher Lärmbelastung im Vorhaltenetz
  - Fortführung stationäre Geschwindigkeitskontrollen durch Dialog-Displays, Blitzeranlagen und mobile Geschwindigkeitskontrollen
  - Fortführung Kommunales Schallschutzfensterprogramm (DS 07931-12)
- Öffentlichkeitsarbeit
  - Beibehaltung des Lärmbeirates (DS 04074-16)
  - Werbeaktion für das Schallschutzfensterprogramm
- Schutz Ruhiger Gebiete
  - Fortführung der Überprüfung von Auswirkungen neuer Planungen auf Ruhige Gebiete innerhalb von Beteiligungsverfahren
  - Überarbeitung der Kriterien zur Festlegung Ruhiger Gebiete, Erarbeitung von Entwicklungspotenzialen und weitergehenden Schutzmöglichkeiten

### Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Entsprechend dem Beschluss des Verwaltungsvorstands vom 28.01.2020 wurde der Bericht zur Überprüfung des Lärmaktionsplans zwischen dem 06.02.2020 und 06.03.2020 öffentlich ausgelegt (DS 16303-19V). In diesem Prozess wurden Träger öffentlicher Belange, sowie etwa 50 potenziell interessierte Verbände und Vereinigungen aktiv zur Beteiligung aufgerufen. Zusätzlich wurde die Offenlegung am 31.01.2020 im Amtsblatt bekannt gemacht und auf der Homepage des Umweltamtes auf die Offenlegung verwiesen. Der Bericht zur Überprüfung des Lärmaktionsplans, sowie dessen Anlagen konnten im Umweltamt eingesehen und über die Internetseite des Umweltamtes abgerufen werden.

Bis zum 06.03.2020 wurden 6 schriftliche Stellungnahmen fristgerecht abgegeben, davon 4 von Trägern öffentlicher Belange und 2 von Handelsverbänden. Außerhalb der Frist wurden

keine weiteren Stellungnahmen eingereicht (**Stand: 18.03.2020**). Die vollständigen Stellungnahmen sind in der Anlage zur Drucksache zu finden. Zusammengefasst bestehen keine Bedenken gegenüber der Beibehaltung des Lärmaktionsplans. Die Handelsverbände weisen darauf hin, dass insbesondere bei Verkehrsbeschränkungen die verschiedenen teils konkurrierenden Interessen angemessen abzuwägen sind. Hierzu ist anzumerken, dass insbesondere bei der Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen die Interessen der verschiedenen Akteure berücksichtigt werden (z.B. Anwohner; Gewerbe, Handel und Industrie; Berufspendler). Bei gleichzeitiger Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen wird dann in fachübergreifender Abstimmung ein geeigneter Kompromiss gewählt. Weiterhin heben die Handelsverbände die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und der Elektromobilität hervor. Auch aus Sicht der Stadt Dortmund sind dies wichtige Aspekte zur Reduzierung bzw. verträglicheren Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs. Die Attraktivität beider Angebote soll durch die zuvor genannten Maßnahmen weiter gesteigert werden. Seitens des Eisenbahn Bundesamtes (EBA), welches für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes zuständig ist, wird angemerkt, dass es sich in Abgrenzung zum Beteiligungsverfahren nach dem Baugesetzbuch im Fall der Lärmaktionsplanung nicht als Träger öffentlicher Belange sieht. Entsprechend dem Hinweis des EBA wurden die Werte für betroffene Wohnungen in Tabelle 3 des Berichtes zur Überprüfung des Lärmaktionsplans wie folgt korrigiert:

- Lärmpegel mit  $L_{DEN}$  zwischen 55 und 65 dB(A) → 18500 statt 16100
- Lärmpegel mit  $L_{DEN}$  zwischen 65 und 75 dB(A) → 2300 statt 2200

Diese Änderungen haben aber keine Auswirkungen auf das Ergebnis des Berichtes, da die (korrekt dargestellte) Zahl der Betroffenen Einwohner im Vordergrund der Betrachtungen steht.

### Fazit

Die Überprüfung der Kartierungsergebnisse hat ergeben, dass sich die Belastungssituation seit der letzten Kartierung nicht wesentlich geändert hat. Der Anstieg der hochbelasteten Einwohner im Bereich des Straßenlärms und des kommunalen Schienenverkehrslärms ist vor allem durch den Bevölkerungszuwachs im hochbelasteten Bereich begründet. Im Straßenverkehr wurde zwar ein leicht erhöhtes Verkehrsaufkommen durch den Bevölkerungsanstieg und die leicht verbesserte wirtschaftliche Lage verzeichnet, was aber die Gesamtsituation nicht maßgeblich ändert. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die auf kommunaler Ebene realisierbaren Schallschutzmaßnahmen beschränkt sind und teils nicht in der Rechenmethodik berücksichtigt werden. Demnach gibt es zwar faktisch durch lärmarmen Asphalt oder angemessenen baulichen Schallschutz eine Entlastung, die aber in der Lärmstatistik bisher nicht berücksichtigt wird.

Betrachtet man den aktuellen Stand des Lärmaktionsplans ist festzuhalten, dass ein Teil der Maßnahmen abschließend umgesetzt wurde, der maßgebliche Teil der Maßnahmen kontinuierlich weiterbetrieben werden kann und ein weiterer Teil noch umzusetzen ist. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, dass der Lärmaktionsplan 2014 weiter Bestand haben soll. Der Lärmbeirat hat dieser Vorgehensweise in der Sitzung vom 20.11.2019 zugestimmt.

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Bedenken gegen dieses Vorgehen geäußert worden. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Lärmaktionsplan nach der Kartierung im Jahr 2022 wegen der geänderten Berechnungsvorschriften verbindlich neu aufzustellen ist, kann die Zeit bis zur nächsten Kartierung im Jahr 2022 genutzt werden, um die weitere Maßnahmenumsetzung effektiv voranzutreiben.

**Fortsetzung der Vorlage:**

Drucksache-Nr.:

17159-20

Seite

6

---

---

## **Zuständigkeit und Beratungsfolge**

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus §47e des BImSchG und aus §41 der GO NRW. Von der üblichen Beratungsfolge wird abgewichen, da die Frist für die abgeschlossene Überprüfung der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe bereits im Juli 2018 verstrichen ist. Diese Frist (1 Jahr nach Übergabe der Kartierungsergebnisse) ist in Anbetracht des Umfangs einer Lärmaktionsplanung und dem zeitlichen Ablauf für den Beschluss politischer Gremien sehr knapp gewählt. Dies hat die EU-Kommission zwar erkannt, sodass sich die Frist in Zukunft auf 2 Jahre verlängert, dennoch wurde bereits ein Vertragsverletzungsverfahren aufgrund der verspäteten bzw. unvollständigen Abgaben zur Lärmaktionsplanung eingeleitet. Um weitere Verzögerungen zu vermeiden wird ein schnellstmöglicher Beschluss des Rates angestrebt. Nach dem Beschluss wird der Bericht über die obere Landesbehörde (LANUV) und das Umweltbundesamt an die EU-Kommission übermittelt.

## **Anlagen**

- Anlage 1: Bericht zur Überprüfung des Lärmaktionsplans 2014 der Stadt Dortmund gemäß § 47d des BImSchG inklusive der zugehörigen Anhänge
- Anlage 2: Zusammenstellung der Beiträge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung