

Frau Müller-Veit wirbt letztmalig für die elegantere Bank im Bild der Fußgängerzone, die deutliche Vorteile gegenüber der anderen Bank aufweise. Die Fußgängerzone werde jetzt gebaut und bestehe für die nächsten 20 – 25 Jahre unverändert.

Herr Höring weist nachdrücklich darauf hin, dass auch die Verwaltung ähnlich einem Privatmann auf Geld und nicht nur auf Schönheit achten müsse. Schön sei das eine und ob man sich das Schöne auch leisten könne, das andere.

Herr Ziffus schließt die Diskussion ab mit dem Hinweis, dass hinsichtlich der Bank Beschlussunfähigkeit bestehe und weitere Vorgehensweisen der Verwaltung überlassen würden.

5.4 Baumabstand in der Fußgängerzone in Bergisch Gladbach

Frau Müller-Veit informiert, dass die Umsetzung des Beschlusses über den Baumabstand von 17 Metern in der Fußgängerzone Bergisch Gladbach dazu führe, dass im Bereich Stadtmitte West, vom Konrad Adenauer Platz in Richtung Bahnhof, 2 Bäume wegfallen würden, im nächsten Abschnitt ein weiterer Baum und im Bereich Stadtmitte-Ost nur 5 statt 6 Bäume gepflanzt werden könnten.

6. Lärminderungsplanung / Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in Bergisch Gladbach

0301/2012

(Die Power Point Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.)

Herr Ziffus informiert, dass im Anschluss der Sachverständige, Herr Dr. Pook, von der ADU-cologne GmbH, referieren werde.

Herr Santillán erkundigt sich zum einen nach der angewandten Methode, nach Details zu den durchgeführten Simulationen und zum anderen nach dem Stichwort Öffentlichkeitsbeteiligung und fragt an, ob Rat oder Ausschuss sich mit dieser Aufgabe befassen müssten.

Herr Dr. Pook informiert zu Frage eins, dass seit Herausgabe der ersten vom Gestzgeber vorgeschriebenen Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen im Jahr 1981, RLS 81, Straßenverkehrslärm nicht gemessen sondern für einen Mittelungszeitraum von einem Jahr berechnet werde. Dazu diene ein Prognosemodell aufbauend auf einigen, wenigen Parameter, von der Ermittlung der Emission (von der Quelle weg) bis zur Berechnung der Immission (was beim Betroffenen ankommt). Auf der Grundlage der novellierten Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, RLS 90 und der 16. BImSchV (16. Bundesimmissionsschutzverordnung) im Jahr 1990, werde die Emissionen anhand von Verkehrszahlen, LKW-Anteilen, Steigungen, Straßenoberflächen, Ampeln u.a., die für das gesamte Stadtgebiet zu erheben seien, bestimmt. Diese Informationen fließen, aufbauend auf den Daten aus dem Geoinformationssystem, beim Landesvermessungsamt und der Stadt in ein dreidimensionales Gelände- und Gebäudemodell einschließlich der Emittenten, z.B. die Straßen ein, um mittels eines speziellen Programms die flächige Ausbreitung der Immissionen zu berechnen. Je weiter man sich von einer Lärmquelle entferne, desto leiser werde es, ebenso würden Reflexionen z.B. an Häuserwänden sowie Störwirkungen wie sie z.B. von Ampeln durch Abbremsen und Anfahren entstünden berücksichtigt. So würden diese farbigen Karten ermittelt, mit den Ausgangsdaten Verkehr, gemittelt über ein Jahr. Zusätzlich werde zwischen Tag- und Nachtzeitraum mit besonderem Schutzanspruch unterschieden. Beim Schienenverkehrslärm werde vom Eisenbahnbundesamt nach der Richtlinie Schall 03 analog verfahren.

Zum zweiten, sei die Art der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung spärlich reglementiert.

Wie, ob durch Internetportal oder Stadtteil- oder Bezirksweise und in welchem Umfang, bleibe den Städten und Kommunen selbst überlassen.

Herr Ziffus verweist auf aktuelle Untersuchungen im Vorfeld der Bauleitplanungen, zuletzt im Bereich Lustheide. Da sei behauptet worden, dass auf der A 4 67.000 Fahrzeuge pro Tag fahren würden. Aus Untersuchungen der BAST sei jedoch bekannt, dass schon in Höhe der BAST 71.000 Fahrzeuge gezählt würden. Er schätze in manchen Abschnitten 75.000 Fahrzeuge. Er, Herr Dr. Pook, habe nur mit 67.000 Fahrzeugen gerechnet.

Zweitens würden die Untersuchungen im Bereich Lustheide die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der A 4, für LKWs 80 km/h und für PKWs 100 km/h unterstellen. Er behaupte, kein LKW fahre 80 km/h sondern mindestens 100 km/h und PKWs mindestens 120 km/h/130 km/h.

Er verweise auf den humorigen Hinweis des Kämmerers, mit einem Starenkasten hinter der Brücke an der Ausfahrt Refrath, den Haushalt sanieren zu können. Er fragt, ob dies bei den theoretischen Lärmuntersuchungen berücksichtigt worden sei.

Drittens werde an den Straßen Lustheide und Dolmanstraße schon jetzt an manchen Hausfassaden 65 bis 75 dB(A) gemessen. Selbst in ruhigen Gebieten 50 – 55 dB(A). Das seien Werte, auch in Abgrenzung zum nächtlichen Grenzwert 45 dB(A), die viel zu hoch seien. Eine Reduktion der Geschwindigkeit auf diesen Hauptstraßen von 50 auf 30 würde eine Reduktion um 10 dB(A) bringen, was einer Halbierung der Empfindung entspreche. Ab 3 dB(A) werde ohnehin erst eine Veränderung bemerkt.

Dazu frage er an, ob eine Reduktion der Geschwindigkeit, Innerorts auf Tempo 30 dazu verhelfen würde, diese Situation nachhaltig zu verbessern.

Dazu die zweite Frage, der Plan zeige, dass gerade die Autobahnnahen Gebiete die am meisten belasteten Gebiete seien, in denen nach Kennzeichnung im Plan ein Verschlechterungsverbot herrsche. Heiße das, dass in einem solchen Gebiet wie im Gewerbegebiet Lustheide vorgestellt, plus 6 dB(A), auch planerisch keine Verschlechterung erzeugt werden dürfe.

Herr Dr. Pook erklärt, dass die Erhebungen an Straßen, die in der Baulast des Landes stünden, je nach Erhebungszeitraum und unterschiedlichen Situationen zu anderen Zahlen bzgl. der DTV-Werte (Anm.: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) kommen würden. Vorliegend würde der Unterschied zwischen 67.000 und 71.000 Fahrzeugen im Lärmpegel 0,5 bis 0,6 dB(A) bewirken. Er widerspreche der Aussage, eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h bringe eine Lärmreduzierung um 10 dB(A), sondern maximal um 2 dB(A). Richtig sei, dass z.B. bei doppelt so vielen Fahrzeugen sich der Lärmpegel um 3 dB erhöht, dies sei jedoch nicht an eine Verdoppelung unseres Empfindens gekoppelt. 10 dB Erhöhung bzw. Minderung gleichartiger Geräuschquellen entspricht einer Verdoppelung bzw. Halbierung der Lautstärke. Eine Minderung um 10 dB(A) durch Reduzierung der Verkehrsmenge und der Geschwindigkeit zu erhalten, sei nicht praktikabel, denn dazu müsse man den Verkehr um Faktor 10 reduzieren.

Es gebe bzgl. des Lärms subjektive Empfindungen sowie unterschiedliche Empfindlichkeiten. Daher sei es zum Erhalt von vergleichbaren Ergebnissen notwendig, im Modell zu abstrahieren. So sei das Land bei Landes- und Bundesstraßen, sowie Bundesautobahnen angehalten worden, bei Erhebungen von unterschiedlichen Behörden oder bei Stadtübergreifenden Straßen, abgestimmte Eingangsdaten zugrunde zu legen als gleiche Berechnungsbasis und diese den Städten und Kommunen als Berechnungsbasis vorzugeben.

Die Stadt könne auf das jetzt geschaffene Modell, bei Bauleitplanung, bei der Hauptlärmquellen zu berücksichtigenden seien, aufbauen.

Herr Schallehn fragt nach einem Plan, in dem alle gezeigten Lärmtypen und Entstehungsarten in einem Modell berechnet seien. Ferner vermisse er den Fluglärm.

Herr Dr. Pook weist darauf hin, dass das Land für den Schienenverkehr und die Großflughäfen die Lärmdaten berechnet habe, die bereits seit 4 bis 5 Jahren im Internet verfügbar seien. Die letzte Berechnung sei noch nicht nach dem neuen Fluglärmgesetz durchgeführt worden. Bergisch Gladbach sei im 24 Stunden Wert nur im Bereich einer kleinen Route erfasst, die zwischen 55 und 60 Mittelungspegel erzeuge. Im Nachtzeitraum liege die Zone außerhalb des Stadtgebietes.

Es sei sinnvoll, die verschiedenen Lärmarten getrennt aufzuzeigen, da sie jeweils mit spezifischen Eingangsparametern berechnet worden seien. Straßen und Schienenverkehr zu überlagern sei vielleicht sinnvoll, aber bei den anderen Lärmarten würden, insbesondere im Nachtzeitraum, die Überlagerungen zu nicht nachvollziehbaren Ergebnissen führen.

Herr Santillán merkt an, dass die Berücksichtigung der Flugzeuge nicht stattfinde, obwohl der Lärm deutlich hörbar sei. In dem orangefarbenen Bereich müsse das dazu berechnet werden. Derartige Ergänzungen würden wohl nicht berücksichtigt.

Herr Dr. Pook stellt klar, dass es sich vorliegend um EU-Beginn- und Basisregelungen handele. Die Stadt Bergisch Gladbach habe bereits nach den damaligen Vorgaben des deutschen Lärmschutzgesetzes von 1990 Lärmkarten bis 35 dB erstellt.

Der Fluglärm über Bergisch Gladbach sei für den ersten Zyklus vor 4 – 5 Jahren abgearbeitet worden. Dabei sei auch über einen langen Zeitraum gemittelt worden, was zur Folge gehabt habe, dass die einzelnen Fluglärmspitzen überhaupt nicht berücksichtigt worden seien.

Seit etwa 2 Monaten seien auch für den Flughafen Köln-Bonn nach dem neuen Fluglärmgesetz, unter Berücksichtigung so genannter Maximalpegelkriterien für die Nacht Tag- und Nachtschutzzonen veröffentlicht, die wesentlich größer seien, als das, was nach der Umgebungslärmrichtlinie berechnet worden sei. In der Nachtschutzzone gebe es in Deutschland z.B. Bauverbote.

Auf die Frage von Herrn Santillán nach der Zahl der Bürgerinnen und Bürger in Bergisch Gladbach, die von besonders hohem Lärm betroffen seien, informiert Herr Dr. Pook dass diese Ermittlung nicht von dieser Aufgabenstellung erfasst worden sei. Fakt sei, dass bei den Menschen, die der starken Lärmbelastung langfristig ausgesetzt seien, mit größter Wahrscheinlichkeit gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden könnten. Diese Ergebnisse seien sehr ernst zu nehmen und in der Lärmaktionsplanung einzubeziehen und mit den Beteiligten entsprechende Konzepte zu entwerfen.

Auf die Frage von Herrn Ziffus, nach der Wertigkeit von Immobilien, bestätigt Herr Dr. Pook, dass den Menschen aufgrund der Lärmkarten im Internet entsprechende Informationen zugänglich seien. Das bedeute auch, dass der Wert von Immobilien entlang dieser Straßen massiv sinke.

Das Umweltbundesamt habe eine Untersuchung vorgenommen und in Werte gefasst. Ab einem Ldn-Pegel von über 50 dB(A) bringe jedes dB Erhöhung allein eine Minderung durch Steuern auf Mieteinnahmen pro Einwohner pro Jahr in Höhe von 2 €. Umgekehrt, bei Minderung des Pegels um 2 bis 3 dB (A) bei 100.000 Einwohnern kämen für die Gemeinde an Gewinn Millionenbeträge heraus.

Das müsse man zu den Kosten für die Lärmaktionsplanung und eventuell anstehenden Kosten für Lärminderung, wie Lärmschutzwände oder entlang der stark befahrenen Straßen Zuschüsse zum Einbau von Lärmschutzfenstern, ins Verhältnis setzen. Es seien nicht nur die Kosten zu summieren, sondern entgegenzuhalten, dass im Schnitt die Stadt an Steuern Mehreinnahmen erziele.

Herr Schmickler widerspricht der Darstellung von Herr Dr. Pook. Die Grundsteuer sei die einzige Steuer, die die Stadt Immobilien abhängig einnehme, ausgehend von einem Hebesatz, den die Stadt beschließe, unabhängig von Schallpegeln sowie einem Einheitswert, den das Finanzamt irgendwann festgestellt und festgesetzt habe. Die Grundsteuer selbst sei im Vergleich alter und neuer Gebäude

völlig ungerecht und vom Verfassungsgericht als ein nicht tauglich erwiesenes Instrument festgestellt worden.

Wenn jetzt also Geld in Schallschutz gesteckt würde, sei falsch, dass deshalb die Grundsteuerhöhe sich ändern würde, weil der Einheitswert einmal festgestellt worden sei und sich nicht mehr verändere.

Für die Stadt sei es ein Problem, Maßnahmen zu finanzieren, die von anderen nach nachvollziehbaren Kriterien festgelegt würden, für die es keine Finanzierungsmodelle gebe. Durch diese Maßnahmen würden verständliche, nachvollziehbare Bedürfnisse bei den Bürgern geweckt.

Herr Dr. Pook korrigiert, dass es sich nicht um Grundsteuer handele, sondern um Sekundärphänomene. In ruhigen, attraktiveren Gebieten würden in der Regel auch einkommensstärkere Leute wohnen, die höhere Lohnsteuer und andere Steuern zahlen. Die höheren Mieten würden auch wieder versteuert und all diese Steuern würden letztlich in einem Schlüssel wieder auf die Gemeinden verteilt. Die Kaufkraft dieser Bürger habe wiederum Auswirkungen auf Handel und Gewerbetreibende.

Herr Höring ergänzt, dass Lärm neben Nähe und Autobahnbindung nur ein Standortaspekt sei. Er nennt den Bereich Reiser, 500 m von der Autobahn entfernt und regelmäßig überflogen. Dort würden Immobilien für immens viel Geld verkauft.

Herr Dr. Pook bestätigt dies und verweist auf die statistische Ermittlung des von ihm gesagten. Ferner erinnert er an die Wichtigkeit, die Bevölkerung bei Lärmschutzmaßnahmen zu beteiligen. In diesem Zusammenhang nennt er ein Pilotprojekt in Herne, wo Lärmschutzmaßnahmen entlang einer viel befahrenen Straße geplant worden seien, ohne vorab die Anwohner zu fragen. Diese hätten sich gegen eine gläserne Lärmschutzwand ausgesprochen, weil sie sich gegen den Lärm in ihren Wohnungen mit entsprechenden Vorkehrungen schon ausgerichtet hätten.

Vor Weckung unbefriedigbarer Bedürfnisse und um schnelle Ergebnisse zu erzielen, empfehle er der Stadt eigenverantwortliche, mit geringen Mitteln umsetzbare Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Ferner könne u.U bei den Trägern von Landes- und Bundesstraßen im Rahmen der turnusmäßig zu erneuernden Fahrbahnbeläge auf die Aufbringung emissionsärmerer Materialien Einfluss genommen werden

Herr Galley spricht sich eindeutig dafür aus, dass ihm neben Lärminderung im möglichen Umfang auch Gewerbeunterstützung zur Erschließung von Steuereinnahmen, ein sehr wichtiges Anliegen sei.

Herr Ziffus deutet als Problematik, dass die EU-Gesetzgebung im Gegensatz für Luft, für Lärm keine Grenzwerte festgesetzt habe, nach denen die Gemeinden gezwungen würden, Maßnahmen zu ergreifen. Dies bestätigt Herr Dr. Pook, weist aber darauf hin, dass beim Einsatz von Verbrennungsmotoren Luft und Lärmbelastungen gekoppelt seien. Wo es laut sei, würden auch viele Schadstoffe freigesetzt.

Herr Ziffus bedankt sich und geht von einer weiteren Thematisierung der Lärminderungsplanung im Herbst/Winter aus und der Vorstellung von Maßnahmen zur Reduktion des Lärms.

7. **Baugrunduntersuchung und - beurteilung für den Erweiterungsbau der Schlossparkklinik zum Bebauungsplanes Nr. 1482 - Haus Blegge - 0282/2012**

Herr Schallehn spricht sich dafür aus, dem Verwaltungsvorschlag zu folgen. Seine zusätzlichen Fragen beantwortet Herr Jäger dahingehend dass es sich bei der Vorlage zwar um ein Gutachten handele, was im Rahmen des Bebauungsplanes erstellt worden sei.