

NABU Köln • Naturschutzbund Deutschland Stadtverband Köln e.V.
Geschäftsstelle • Luxemburger Straße 295 • 50939 Köln



Stadt Köln
Umweltamt- und Verbraucherschutzamt
Willy-Brandt-Platz 2,

50679 Köln

Stadtverband Köln e.V

Luxemburger Straße 295
50939 Köln

Telefon: 0221 / 790 28 89
E-Mail: mail@NABU-Koeln.de
Homepage: www.NABU-Koeln.de

Köln, den 16.08.2019

vorab per E-Mail:

laermaktionsplanung@stadt-koeln.de

Lärmaktionsplan für das Stadtgebiet Köln

Fortschreibung 2019 (Stufe 3) – Stand 7/2019

LB Zeichen: K 40-11.16 IMS / 07.19

Ansprechpartner: Jakob Risch

Sehr geehrte Frau Kwasniak und sehr geehrter Herr Krauß,

unsere Stellungnahme bezieht sich auf den Bericht zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP) für die Stadt Köln (Stand 4/7/2019) vom Büro LK Argus (<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/laerm/aktionsplan>)

Der Bericht kommt zu der Erkenntnis, dass über alle Pegelbereiche betrachtet, der Straßenverkehr in Köln bei weitem der Hauptlärm- und Konfliktverursacher ist. An zweiter Stelle steht der Eisenbahnverkehr mit dem lokalen Schienenverkehr gefolgt von dem Flugverkehr. Der LAP kommt zu dem beunruhigenden Ergebnis, dass fast ein Drittel (29%) der Kölner Wohnbevölkerung am Gesamttag von erheblich störenden Pegeln ($L_{DEN} > 55$ dB(A)) belästigt ist.

Die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rats über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, gab bereits im Jahr 2002 im Anhang VI Abschnitt 1.6 vor, welche Angaben zu Ballungsräumen zu erheben sind: „Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene L_{night} in dB(A) an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69 >70 dB(A), wobei die Angaben für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind.“ Diese Daten können auch für den Bereich 45-49 dB(A) bewertet werden.

Um der Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit gerecht zu werden muss die Stadt Köln, die nach der Richtlinie 2002/49/EG ermittelten Daten und Analysen erfassen, aufbereiten und der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Zur Beurteilung der schlafstörenden Lärmquellen Straße, Schiene (Bund und Sonstige), Flugverkehr und Industrie werden im LAP die Werte $L_{Night} > 50$ dB(A) von 2017 angegeben. Aufgrund der fehlenden gesetzlichen Umsetzung veröffentlicht

Spendenkonto

IBAN:
DE45 3705 0198 0005 2426 49
BIC: COLSDE33
Sparkasse KölnBonn
Spenden und Beiträge
sind steuerlich absetzbar

Stiftungskonto

IBAN:
DE39 3705 0198 1900 6828 97
BIC: COLSDE33
Sparkasse KölnBonn
Zustiftungen sind steuerlich
absetzbar

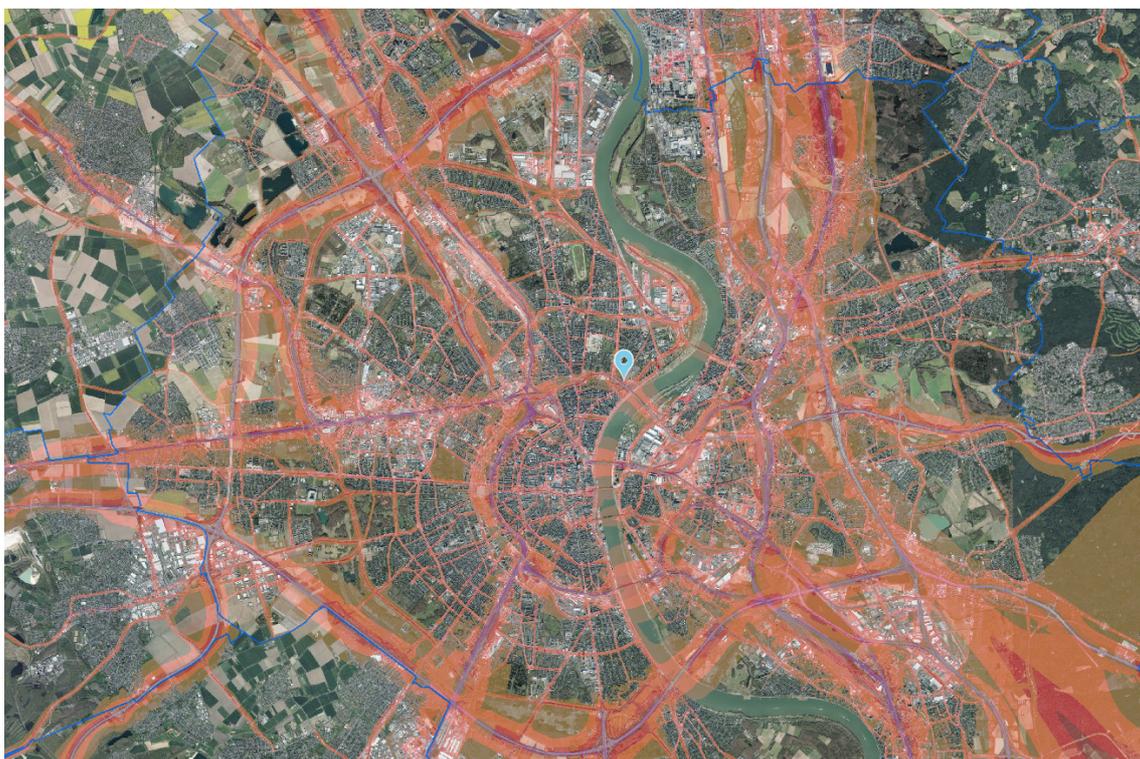
NABU

Anerkannter Naturschutzverband
nach § 58 Bundesnaturschutzgesetz

die Stadt Köln keine Datenerhebung und -analyse nach den Anforderungen der europäischen Richtlinie im $L_{\text{Night}}-45-49 \text{ dB(A)}$ -Bereich und ebenfalls keine Daten nach den schärferen WHO Grenzwerten.

Die Lärmkartierung gibt zwar einen Überblick über die einzelnen kartierten Lärmquellen gemäß der EU-Richtlinie, legt aber zusätzlich keine Ergebnisse zur summarischen Lärmbelastung vor. Zur Bewertung der allgemeinen Gesundheitsbelastung der Kölner Wohnbevölkerung durch Lärm ist jedoch auch die Gesamtlärmbelastung entscheidend. Das Bundes Umweltamt weist darauf hin, dass das nachgewiesene Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und psychische Erkrankungen durch Lärm ansteigt. Demnach zeigen Daten einen Anstieg des Erkrankungsrisikos schon bei niedrigen nächtlichen Dauerschallpegeln von 40 dB(A) . Um nachteilige Gesundheitseffekte zu vermeiden, hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) mit ihren „Night Noise Guidelines for Europe“ [http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf] dementsprechend empfohlen, dass die nächtliche Lärmbelastung einen Mittelungspegel von 40 dB(A) nicht überschreiten darf.

Bereits eine einfache graphische Überlagerung der Lärmkarten für den Nachtpegel (L_{Night}) für die Lärmquellen Straße, Schiene (Bund und sonstige), Flugverkehr und Industrie zeigt die flächendeckende Verlärmung des Kölner Stadtgebietes.



Karten und Datenmaterial: LANUV NRW, EBA, Staßen.NRW, Geobasis.NRW, GeoBasis-DE/BKG, Planet Observer (2017/2018) - <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

Erschreckend ist, dass nach der Lärmkartierung von 2017 die Menschen in Köln in der Nacht mit 225'154 (20%) durch Verkehrslärm, mit 203'145 (18,7%) durch den Schienenverkehr des Bundes und sonstigem Schienenverkehr, sowie mit 30'153 (2,8%) durch Flugverkehr ständig dem erhöhten Grenzwert $L_{\text{Night}} > 50 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind. In der Summe ergibt sich die Statistische Größe von 458'452 Menschen, die in der Nacht dem erhöhten Grenzwert $L_{\text{Night}} > 50 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind. Rechnerisch sind das 42% der Gesamtbevölkerung der Stadt Köln.

2008 waren 228'962 (22,4%) Menschen durch Verkehrslärm, 230'452 (22,4%) durch den Schienenverkehr des Bundes und dem sonstigen Schienenverkehr sowie 23'415 (2,3%) durch den Flugverkehr ständig mit dem erhöhten Grenzwert $L_{\text{Night}} > 50 \text{ dB(A)}$ in der Nacht ausgesetzt.

In der Summe ergab sich somit 2008 die statistische Größe von 520'134 Menschen, die in der Nacht dem erhöhten Grenzwert $L_{\text{Night}} > 50 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt waren. Rechnerisch entspricht das im Jahr 2008 51% der Gesamtbevölkerung.

Der Vergleich der Zahlen von 2008 und 2017 zeigt, dass der Rückgang, der durch Verkehrslärm in der Nacht ($L_{\text{Night}} > 50 \text{ dB(A)}$) betroffenen Menschen in Köln lediglich um 3808 Menschen zurückgegangen ist. Also innerhalb eines statistischen Fehlers, auf einem sehr hohen Niveau unverändert geblieben ist. Beim Fluglärm hat sich die Situation gegenüber 2008 noch verschärft. Festzuhalten ist, dass sich die Lärmbelastung der Kölner Bevölkerung durch den Straßenverkehr Zahlenmäßig seit 2008 in Bezug auf den Grenzwert ($L_{\text{Night}} > 50 \text{ dB(A)}$) nicht verbessert hat und sich die Belastung durch Fluglärm sogar noch signifikant verschlechtert hat.

Der Lärmaktionsplan ist dahingehend als verharmlosend anzusehen, dass die Lärmkartierung nicht nach den strengeren gesundheitsrelevanten Grenzwerten der WHO ausgewertet wird. Die Betrachtung wird zudem nicht über alle Lärmverursacher ausgewertet.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung des Straßenverkehrs auf 30km/h, wie im Lärmaktionsplan vorgeschlagen, bringt in dem konkreten Fall der Bergisch Gladbacher Straße eine hohe akustische Wirksamkeit von -2 bis -3 dB(A) und dies mit einem äußerst geringen Aufwand. Der Vorschlag zeigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen des Straßenverkehrs auf 30km/h eine adäquate und höchst effiziente Maßnahme ist.

Von den 19 Maßnahmenempfehlungen sind 15 mit hohen Kosten und/oder ungewisser Wirksamkeit verbunden. Diese Maßnahmen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf weitere Schutzgüter kritisch zu hinterfragen. Die bisherigen Maßnahmen waren in Bezug auf die zahlenmäßige Belästigung der Kölner Bevölkerung durch den Straßenverkehr in der Nacht nahezu unwirksam.

Durch einfachere Maßnahmen, wie eine gezielte Geschwindigkeitsreduzierung mit einer entsprechenden wirksamen Durchsetzung bzw. vorausschauenden Planungen lässt sich offensichtlich viel bewirken. Gezielte Geschwindigkeitsreduzierungen darf keine Straßen- oder Schienenart ausschließen um die Kölner Bevölkerung vor gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen in der Nacht zu schützen. Straßen- und Schienenabschnitte, an denen eine nächtliche Lärmbelastung von über 40 dB(A) auftreten sind zu kartieren, um einen adäquaten Lärmschutz für die Kölner Bevölkerung zu evaluieren. An diesen Abschnitten kann dann bewertet werden, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung z.B. eine Lärmreduzierung um 3 dB(A) und mehr in der Nacht bewirken kann. Um einen effizienten Lärmschutz gegen Straßenverkehrslärm zu erreichen, darf keine Straßenart (Autobahn, Bundes-, Land- und Kreisstraßen) ausgeschlossen werden.

Der Lärmaktionsplan geht nicht auf aktuelle Planungen und deren zukünftige Auswirkungen im Stadtgebiet ein. Daher ist der Lärmaktionsplan als Bewertungsgrundlage für Planungen ungeeignet und dadurch greifen die Maßnahmenempfehlungen zu kurz. – Bedauerlicher Weise forciert die Stadt Köln weiterhin Planungen, die keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung der Lärmsituation der Kölner Bevölkerung bedeuten. In die Zukunft projiziert sind die Beschreibung des Ballungsraums und der zu berücksichtigenden Lärmquellen unvollständig und die Angaben zur akustischen Wirksamkeit der Maßnahmen als zu optimistisch anzusehen. Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft mehr Menschen im Ballungsraum Köln von gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen betroffen sein werden. Beispielsweise sind folgende Planungen zu nennen:

- 1) Durch die Bebauungspläne am Deutzer Hafen und in der Parkstadt Süd werden Wohnungen in erheblich verlärmten Bereichen geschaffen. Dadurch werden mehr Einwohner hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. Diese Planungen bedeuten zwangsläufig erhebliche Belastungen für das Landschaftsbild sowie für andere Schutzgüter, weil nachträglich ein aktiver Lärmschutz umgesetzt werden muss. Aktiver Lärmschutz ist in den Planungen unzureichend

berücksichtigt und ist stets mit hohen Kosten, Flächenverbrauch und einer Fragmentierung verbunden.

2) Einige Planungen, selbst für kleinere Straßenbauprojekte, erzielen keine Reduzierung der Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner. Beispielhaft kann der Umbau von den Knotenpunkten (Aachener und Stolberger Straße) im Zuge der Militärringstraße (L34) genannt werden. Unter den in den nächsten 5 Jahren geplanten Maßnahmen wird darunter auch die Maßnahme „Kreisverkehr statt Ampel“ genannt. Bei hohen Kosten wird dafür eine geringe akustische Wirksamkeit bescheinigt. Vermutlich ist diese Maßnahme innerhalb einer Fehlerbetrachtung unwirksam und eine gut umgesetzte Geschwindigkeitsbegrenzung signifikant wirksamer.

3) Der Ausbau des Kölner Hauptbahnhofs und der Ausbau des Bahnhofs Deutz mit zusätzlichen Gleisen wird in der Innenstadt und in Deutz zu einer Verschlechterung der Lärmsituation führen. Ein Ausgleich ist wiederum nur mit einem massiven aktiven Lärmschutz erreichbar, der mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf den Landschaftsschutz (Landschaftsbild und Fragmentierung), die Durchlüftung, das lokale Klima und Wegfall von Klima-regulierendem Grün in den heißesten Stadtteilen von Köln verbunden ist.

4) Durch die Umsetzung der strittigen Planung der 209. FNP Änderung des Stadtbezirks Lindenthal, Köln-Sülz würden Wohngebiete und Kleingartenanlagen durch private sowie kommerzielle Vereinssportanlagen zusätzlich verlärmert. Die Stadt Köln versäumt es in dieser Planung die angrenzende Wohnbebauung und die angrenzenden Kleingartenanlagen als ausgezeichnete Ruheorte vor zusätzlicher Verlärmung zu schützen.

Aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes sind die Maßnahmenempfehlungen unqualifiziert, da neben den Auswirkungen des Lärms, die Auswirkungen auf andere Schutzgüter, wie Boden, Biotopverbund, Gewässer, Luft und Klima und die Wechselwirkung mit diesen unberücksichtigt bleiben. Damit steht der Lärmaktionsplan den Zielen des gesetzlichen Naturschutzes und der Landschaftspflege entgegen.

Hintergrund der Festsetzung ruhiger Gebiete ist der Vorsorgegedanke. Bestehende Erholungsflächen sollen erhalten und vor zunehmender Verlärmung geschützt werden. Dabei steht die Erholung der Bevölkerung im Vordergrund. Die herangezogenen Auswahlkriterien (Abschnitt 5.1) sind ungeeignet, Erholungsflächen für die Bevölkerung auszuwählen. Vermutlich hätte der Gesetzgeber konkrete Anhaltspunkte geben müssen. Um Missverständnisse zu vermeiden, sollten die Gebote und Verbote des Landschaftsplans für diese Gebiete mitberücksichtigt werden und die Gebiete nicht als Erholungsflächen bezeichnet werden, für die nach der Kölner Stadtordnung besondere Auflagen festgeschrieben sind. Es wäre durchaus angebracht Naturschutzgebiete aus der Liste der ruhigen Gebiete im Sinne des LAPs auszuschließen oder zumindest zu erwähnen, dass es sich um ausgewiesene Naturschutzgebiete handelt.

Der vorgelegte Lärmaktionsplan vermeidet Aspekte der in Köln verbreiteten Freizeit- und Unterhaltungsindustrie zu beleuchten. Dieser für Köln bedeutsame Wirtschaftszweig führt lokal zu erheblichen Lärmbelastungen für die jeweiligen Anwohner. Diese Belastungen fallen durch das statistische Raster des Lärmaktionsplans. Sie verursachen jedoch für viele Anwohner erhebliche Lärmbelastungen.

Die unmittelbaren Auswirkungen von Lärm als solches auf Flora und Fauna ist bis zu einem Niveau von 65 dB(A) als gering anzusehen. Ab einem Niveau von 40 dB(A) sind jedoch Schutzmaßnahmen erforderlich, um die Menschen vor den erheblichen gesundheitlichen Auswirkungen zu schützen. Nachträgliche Maßnahmen zur aktiven Lärminderung führen zu einer Fragmentierung der im Landschaftsplan geschützten Gebiete (Biotopverbundsflächen). Bei Bauwerken zur aktiven Lärminderung sind die Belange der Flora und Fauna dahingehend zu berücksichtigen, dass der Fragmentierung mit Querungshilfen entgegenzuwirken ist.

Bei der Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen muss berücksichtigt werden, dass durch Lärmschutzwände oder -bauwerke zu einem verschlechterten Luftaustausch und zu einer zusätzlichen Hitzebelastung kommt. Ebenso wie Lärm wirkt sich eine erhöhte

Hitzebelastung negativ auf die Gesundheit der Bevölkerung aus. Sekundäre Effekte eines aktiven Lärmschutzes sind also unbedingt zu berücksichtigen.

Entsprechend gestaltete Grünstreifen stellen einen wirksamen Immissionsschutz auch gegen Lärm dar. Der Vorteil von grüner Infrastruktur als Maßnahme eines Lärmimmissionsschutzes ist, dass die geeignet gestaltete grüne Infrastruktur die Bevölkerung auch vor den örtlich nahen und niedrig gelegenen Emissionen des Verkehrs- und Schienenbereiches besser schützt. Zusätzlich ergeben sich Vorteile für die Verbesserung des Stadtklimas.

Gemäß § 47 BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) müssen Aktionspläne unter anderem Angaben über die Wirksamkeit der Maßnahmen enthalten. Köln kommt als größter Stadt in NRW und als Stadt mit dem größten prognostizierten Bevölkerungszuwachs von über 15% von 2018 bis 2040 eine Vorreiterrolle zu. Die Stadtplanung ist dahingehend anzupassen, dass es bereits heute nicht zu einer weiteren zahlenmäßigen Verschlechterung der Lärmbelastung kommt (Aspekt Nachhaltigkeit). Steigende KFZ-Zulassungszahlen sind zu verzeichnen und die Folgen der steigenden wirtschaftliche Aktivität in Köln sind zu berücksichtigen (Pendler/Warenverkehr/Flugverkehr).

Besorgniserregend ist, dass sich seit der Lärmkartierung von 2008 die Lärmbelastung der Kölner Bevölkerung durch den Straßenverkehr Zahlenmäßig in Bezug auf den Grenzwert ($L_{\text{Night}} > 50 \text{ dB(A)}$) nicht verbessert hat und sich die Belastung durch Fluglärm sogar noch signifikant verschlechtert hat. Der Lärmaktionsplan geht nicht auf aktuelle Planungen und deren zukünftige Auswirkungen im Stadtgebiet ein. Der vorgelegte Lärmaktionsplan lässt weitgehend wirksame Maßnahmen vermissen und berücksichtigt wesentliche Ursachen und Auswirkungen der Verlärmung der Stadt Köln nicht.

Die Verbesserungen der Lärmsituation im Bereich der Schiene gehen mit einem hohen Preis für die Flora und Fauna einher, die zu einer Fragmentierung des Stadtgebiets und zum massiven Wegfall von verbindenden klimarelevanten Brach- und Biotopflächen führt.

Aufgrund der fehlenden gesetzlichen Umsetzung veröffentlicht die Stadt Köln keine Datenerhebung und -analyse nach den Anforderungen der europäischen Richtlinie im $L_{\text{Night}}-45-49 \text{ dB(A)}$ -Bereich und veröffentlicht keine Daten nach den schärferen WHO Grenzwerten. Es ist davon auszugehen, dass statistisch weiterhin 40% Menschen im Ballungsraum Köln von gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen betroffen sein werden.

Aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes sind die Maßnahmenempfehlungen unqualifiziert, da neben den Auswirkungen des Lärms, die Auswirkungen auf andere Schutzgüter, wie Boden, Biotopverbund, Gewässer, Luft und Klima und die Wechselwirkung mit diesen unberücksichtigt bleiben. Damit steht der Lärmaktionsplan den Zielen des gesetzlichen Naturschutzes und der Landschaftspflege entgegen.

Mit freundlichen Grüßen,

(elektronische Version ohne Unterschrift)

i.A. Jakob Risch
im Namen und in Vollmacht des
NABU Landesverbandes NRW für den Bereich der Stadt Köln
(risch@tec-source.de)

Anlagen: keine