



Lärmaktionsplan für die Stadt Rösraath

Aktualisierung des Lärmaktionsplans aus dem Jahr
2013 nach § 47 d (Abs. 5) BImSchG

Inhaltsverzeichnis:

Rechtlicher Hintergrund und Grundlagen der Datenerhebung	3
Beschreibung der Hauptlärmquellen gemäß RL 2002/49/EG	4 - 5
Aktualisierung des Teilaktionsplans Hauptverkehrsstraßen	6 - 13
• Kartierung des LANUV für die betroffenen Straßen	6 - 7
• Analyse der Verkehrsdaten der Straßeninformationsbank NRW	8
• Statistische Aussagen über lärmbelastete Flächen, sowie über die Anzahl betroffener Wohnungen und Personen	9 - 10
• Rückblick auf die 2013 beantragten Maßnahmen	11 - 12
• Bewertung der Ergebnisse	13
Aktualisierung des Teilaktionsplans Fluglärm	14 - 20
• Kartierung des LANUV für die vom Fluglärm betroffenen Bereiche	14 - 15
• Erläuterung der Datengrundlage	16
• Statistische Aussagen über lärmbelastete Flächen, sowie über die Zahl betroffener Wohnungen und Personen	17 - 18
• Bewertung der Ergebnisse	19
Zusammenfassung	20
Hinweise zur Öffentlichkeitsbeteiligung	21
Literatur und weiterführende Materialien	22

Aktualisierung des Lärmaktionsplans nach § 47d (Abs. 5) BImSchG

Nach dem von der EU-Richtlinie Umgebungslärm vorgegebenen Terminplan hat die Stadt Rösrath den Lärmaktionsplan der 2. Stufe bis zum Juli 2013 erarbeitet. In diesem Zusammenhang waren in Rösrath die Lärmemissionen zu bewerten, die von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen KFZ pro Jahr und von dem Großflughafen Köln/Bonn ausgehen.

Nach § 47d (Abs. 5) des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind die Lärmaktionspläne bei „bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten“. Kommt eine Überprüfung zu dem Ergebnis, dass sich seit der Erstellung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe wesentliche Lärm-Parameter geändert haben, so ist der Plan zu überarbeiten. Ist dies nicht der Fall, so reicht eine Aktualisierung der Daten aus.

Grundlagen der Datenerhebung und rechtlicher Hintergrund:

Für die Kommunen außerhalb der definierten Ballungsräume in NRW hat das Landesamt für Natur,- Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) im Auftrag des Landesumweltministeriums zum wiederholten Mal eine „Lärmkartierung“ durchgeführt und im Januar 2018 die hieraus resultierenden Ergebnisse bereitgestellt. Hierbei wurde wie bereits in den Vorjahren die Schallausbreitung der Lärmemissionen nach den in der EU-Richtlinie vorgegebenen Berechnungsverfahren berechnet.

Die zu kartierenden Lärmquellen entsprechen dabei unverändert denen der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung:

Grundlagen der Lärmaktionsplanung (2. Stufe 2013 und 3. Stufe 2018)	
Lärmkartierung notwendig für	Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
	Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr
	Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr
	Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr

Auch die Aussagen, die im Lärmaktionsplan der 2. Stufe zu den geltenden Grenzwerten getroffen wurden, besitzen unverändert Gültigkeit: Da die EU in der Richtlinie Umgebungslärm keine europaweit gültigen, einheitlichen Grenzwerte festgelegt hat gelten die Auslösepegel, die von der Landesregierung festgesetzt wurden oder die aufgrund anderer gesetzlicher Regelungen bestehen. Werden die Auslösepegel überschritten, sollen Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder umgesetzt werden.

Für Straßenlärm ist dies nach wie vor ein Auslösepegel von $L_{DEN} = 70$ dB(A) [Level day, evening, night = über 24 Stunden gemittelt] bzw. von $L_{NIGHT} = 60$ dB(A) [Level night = von 22.00 bis 06.00 Uhr gemittelt].

Für Fluglärm gelten unverändert die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 mit Auslösepegeln von $L_{Aeq\ Tag} = 65\text{ dB(A)}$ [Tag-Schutzzone 1, äquivalenter Dauerschallpegel], bzw. $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$ [Tag-Schutzzone 2] und einem Auslösepegel von $L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB(A)}$.

Hauptlärmquellen im Sinne der EU-Richtlinie im Überblick:

1. Ballungsräume

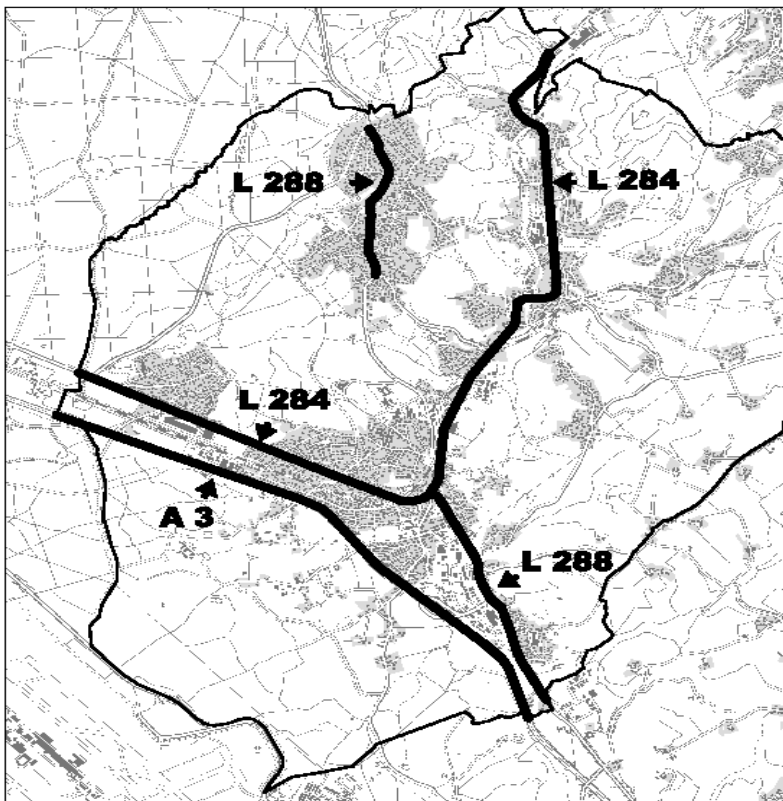
Rösrath ist kein Ballungsraum im Sinne der EU-RL. Nach der 2. Stufe der Richtlinie Umgebungslärm gelten alle Kommunen mit mehr als 100.000 Einwohnern als Ballungsraum. Am Ende des Jahres 2016 hatte Rösrath 28.778 Einwohner (nach IT NRW, Einwohner mit Hauptwohnsitz am 31.12.2016).

2. Haupteisenbahnstrecken

Der durch das Gebiet der Stadt Rösrath verlaufende Schienenverkehr ist kein Lärmemittent im Sinne der EU-Richtlinie Umgebungslärm, da der für eine Lärmkartierung der 2. Stufe maßgebliche Schwellenwert von 30.000 Zügen pro Jahr auf dieser Strecke nicht erreicht wird. Auf der durch Rösrath führenden Bahnlinie verkehrten im Jahr 2017 etwa 25.500 Züge.

3. Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-RL

Kartiert werden nach wie vor alle Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr. Es sind exakt dieselben Straßen betroffen, für die auch bereits vor 5 Jahren Lärmemissionen berechnet wurden. Bezüglich der Verkehrsfrequenz haben sich auf den betroffenen Straßenabschnitten während der vergangenen Jahre Veränderungen ergeben, die auf den Seiten 6-8 erläutert werden.



Die Abbildung zeigt Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr (Daten der Bundesverkehrswegezählung 2015).

Betroffene Straßen sind die Bundesautobahn A3, die L284 und Teile der L288.

4. Großflughäfen im Sinne der EU-RL

Name	Lage	Flugbewegungen im Jahr 2011	Flugbewegungen im Jahr 2016
Flughafen KölnBonn	Südwestlich der Stadt Rösrath, ca. 3 Km entfernt von der zentralen Ortslage	130.900	136.905

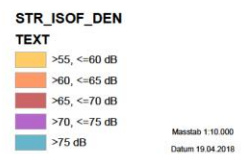
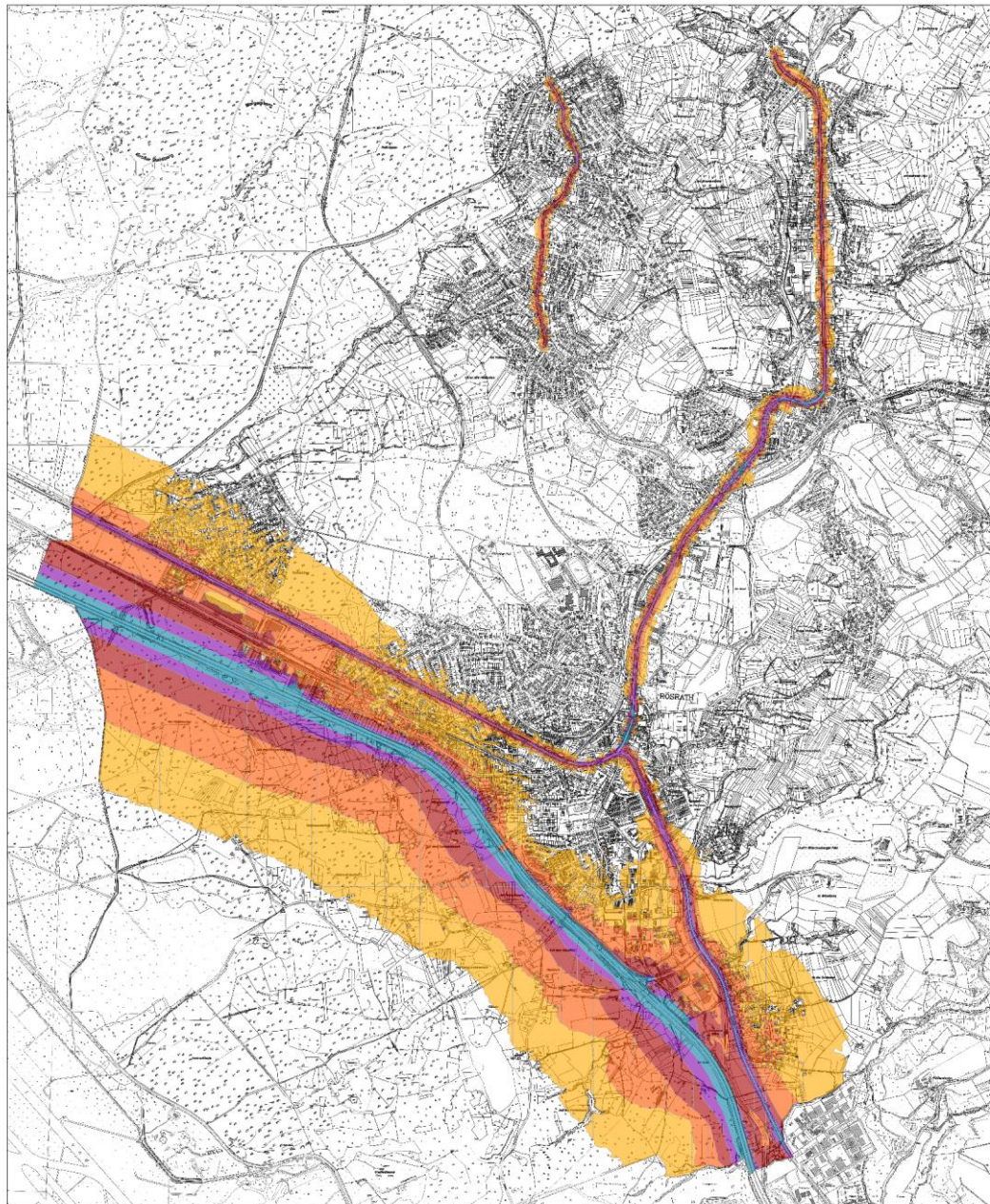
Verkehrsentwicklung am Flughafen Köln/Bonn laut Geschäftsbericht 2016

	Einheit	2012	2013	2014	2015	2016
Flugzeugbewegungen	Tsd.	125,3	120,4	123,2	128,6	136,9
Fluggäste	Tsd.	9.281,7	9.079,0	9.451,4	10.339,2	11.910,8
Luftfracht	Tsd. T	751,2	739,6	754,3	757,7	786,4

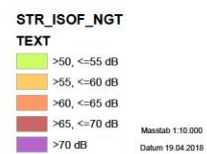
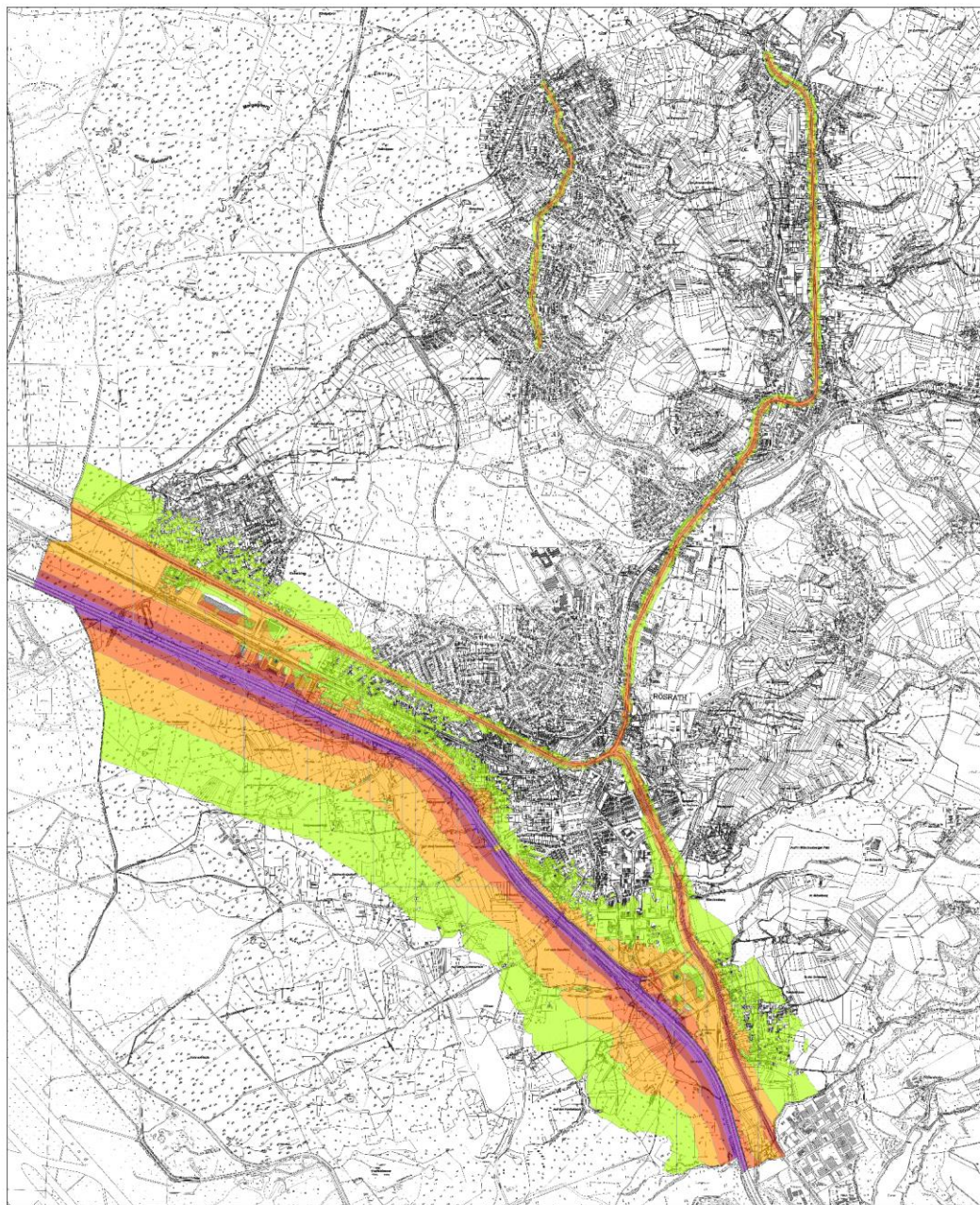
Bei der Überprüfung, ob sich im Vergleich mit dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe aus dem Jahr 2013 wesentliche Veränderungen ergeben haben, sind demnach die Lärmemissionen der Hauptverkehrsstraßen und des Flughafens Köln/Bonn im Anschluss genauer zu betrachten.

Aktualisierung des Teilaktionsplans Hauptverkehrsstraßen (Rösrath 2013-1)

Die folgenden Abbildungen zeigen das Ergebnis der aktuellen Lärmkartierung, die das Landesamt für Natur,- Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) für die o.g. Straßenabschnitte durchgeführt hat.



Kartierung Straßenverkehrslärm, gemittelt über 24 Stunden
[DEN = Day, evening, night]



Kartierung Straßenverkehrslärm, gemittelt über 8 Stunden
von 22.00 - 06.00 Uhr [NGT = Night]

Im Vergleich mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2013 sind die Unterschiede der dargestellten Emissionen aus dem Straßenverkehr sehr gering. Die Darstellungen gleichen sich weitestgehend. Um Details prüfen zu können wird empfohlen, die Lärmkarten auf der städtischen Homepage aufzurufen und sich in die jeweils relevanten Bereiche „hinein zu zoomen“.

Veränderungen der Verkehrsfrequenz auf den betroffenen Straßenabschnitten lassen sich aus den Resultaten der beiden Bundesverkehrswegezählungen aus den Jahren 2010 und 2015 erkennen, die in der nachfolgenden Tabelle aufgezeigt werden. Die Daten stammen aus der öffentlich zugänglichen Straßeninformationsbank NRW (<https://www.nwsib-online.nrw.de/>). Die Auswirkungen der veränderten Verkehrsfrequenzen auf die Schallemissionen hat wiederum das LANUV statistisch aufbereitet (siehe Balkendiagramme auf den Seiten 9 und 10).

Bezeichnung	Streckenabschnitt	Gesamtzahl aller Fahrzeuge/a 2010	Gesamtzahl aller Fahrzeuge/a 2015	davon Anteil Schwerlastverkehr/a 2010	davon Anteil Schwerlastverkehr/a 2015
Autobahn A 3	von der Stadtgrenze im Nordwesten bis Abfahrt Rösrath	30.989.595	35.457.560	3.293.760	4.453.365
Autobahn A 3	von Abfahrt Rösrath bis zur Stadtgrenze im Süden	27.161.475	29.010.565	3.794.175	4.361.020
L288 (Sülztalstraße)	vom Sülztalplatz bis Schönrather Straße	4.940.640	5.172.780	128.845	131.035
L288 (Sülztalstraße)	von Schönrather Straße bis Kirschheider Broich	6.228.725	6.517.440	219.365	223.380
L288 (Bensberger Straße)	von "Am Sommerberg" bis Holzmarkt	3.632.845	3.000.300	79.570	56.575
L284 (Kölner Straße)	Zählstellenlage Kleineichen (Höhe ehemals Renault Thull)	4.468.695	4.491.325	163.520	73.365
L284 (Kölner Straße)	Zählstellenlage Rösrath (Höhe Beienburger Straße)	3.516.410	3.682.850	117.895	120.085
L284 (Kölner Straße)	von Gerottener Weg bis "Am Sommerberg"	3.714.970	4.151.510	136.145	117.165
L284 (Kölner Straße)	von Hofferhofer Straße bis Leimbach	3.276.970	3.027.675	111.325	93.075

Wie die oben stehenden Zahlen zeigen, haben sich die deutlichsten Veränderungen auf der Bundesautobahn A 3 in dem Teilstück von der Stadtgrenze in Nordwesten bis zur Abfahrt Rösrath ergeben. Die Summe aller Fahrzeuge ist hier im Vergleich der Jahre 2010 und 2015 um jährlich 4,47 Mio angestiegen (= + 14,4 %), der Schwerlastverkehr um 1,16 Mio. Fahrzeuge (= + 35,2 %).

Im Bereich der Sülztalstraße bewegen sich die Zunahmen der Summe aller Fahrzeuge in einem Bereich knapp unter 5 %, die Zunahmen des Schwerlastverkehrs um 1,8 %.

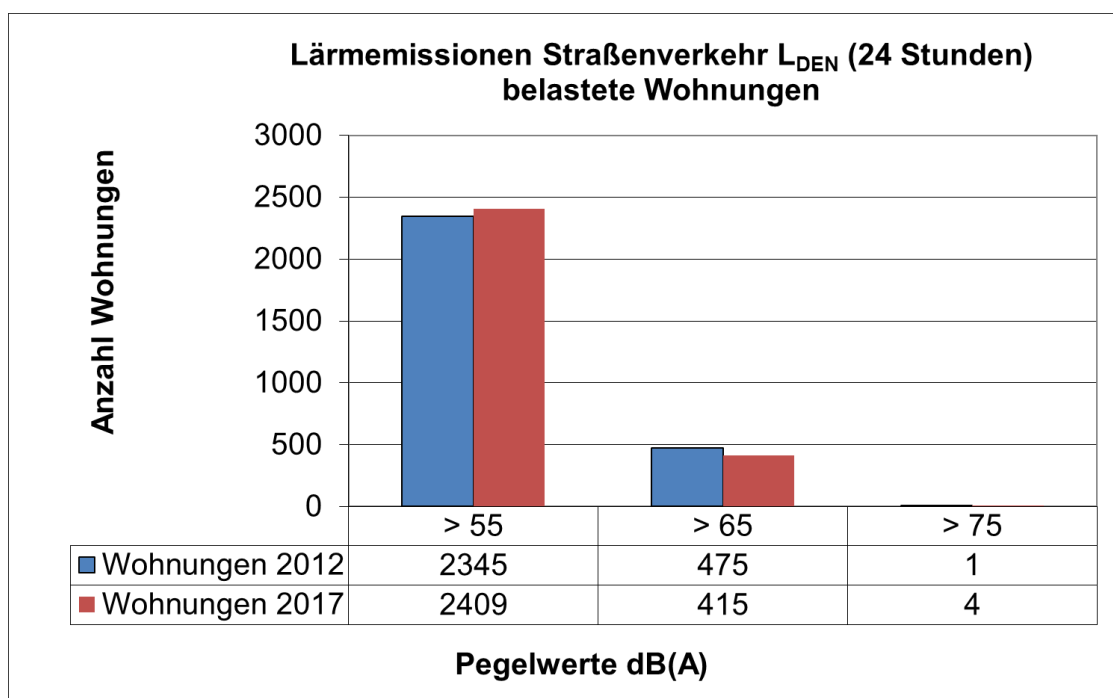
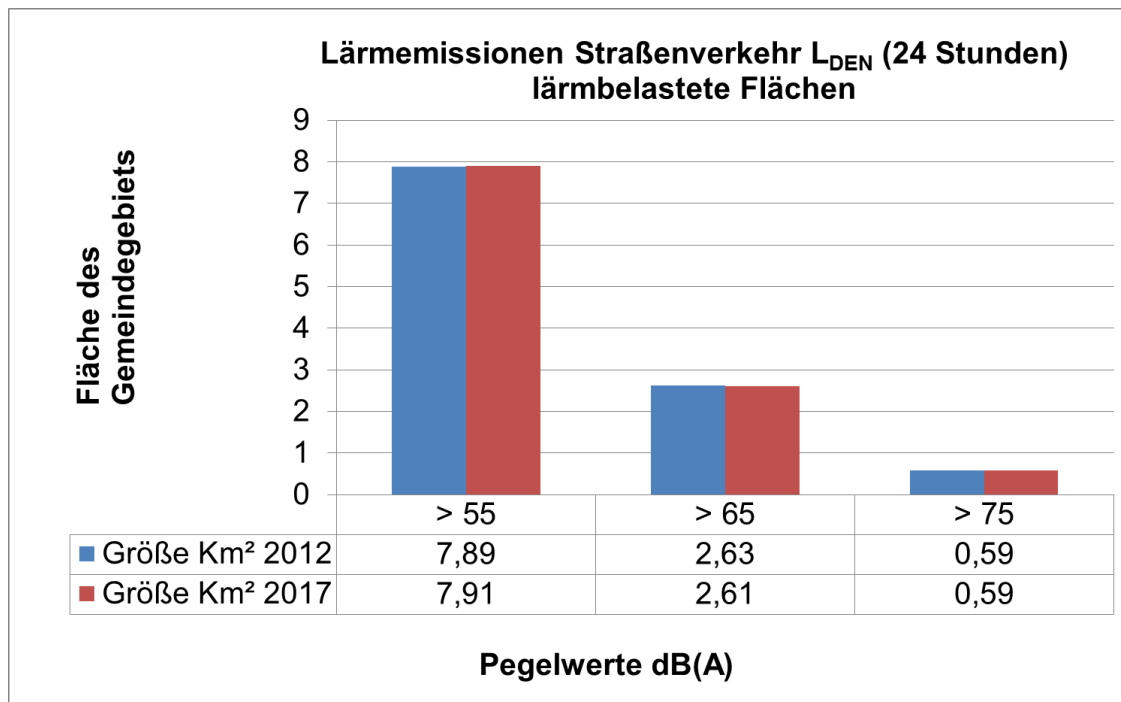
Auf der Kölner Straße in Höhe der Zählstellenlage „Thull“ hat die Summe aller Fahrzeuge um etwa 0,5 % zugenommen (= ca. 62 KFZ/d), der Schwerlastverkehr hat in diesem Abschnitt interessanter Weise deutlich um 55 % (= 247 Fahrzeuge/d) abgenommen.

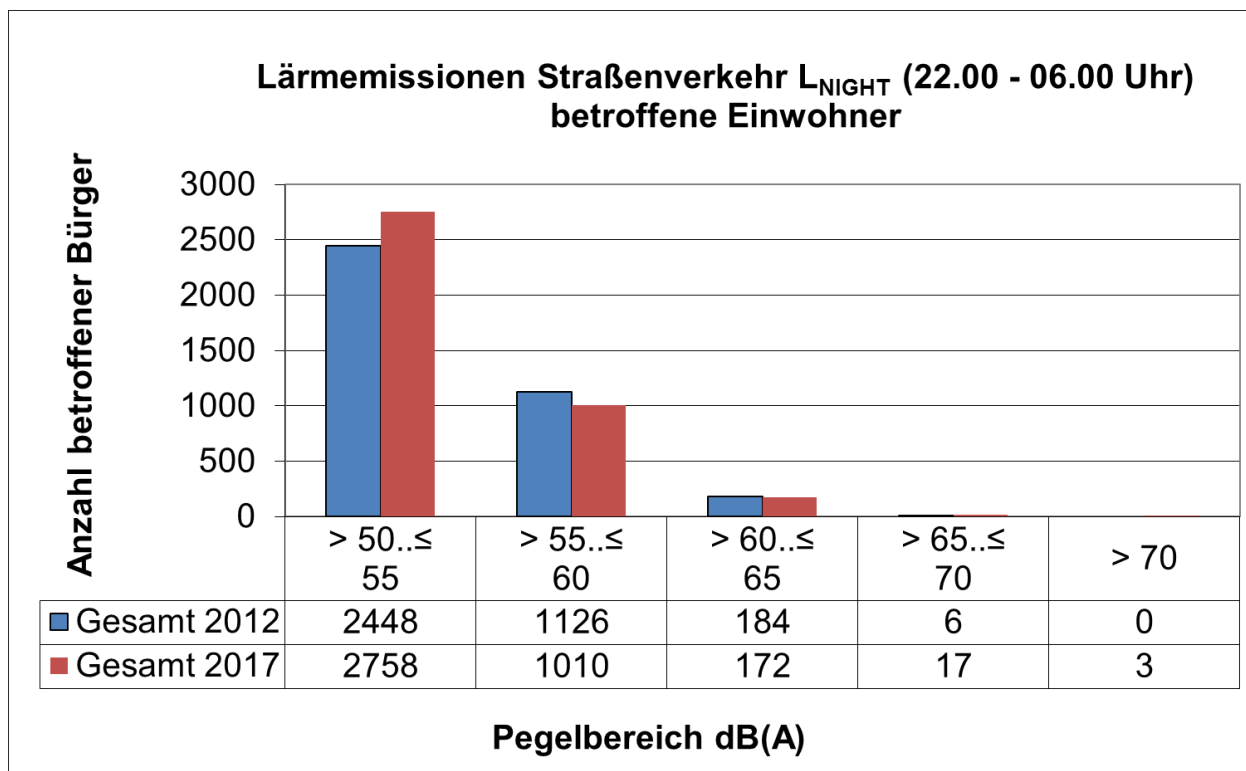
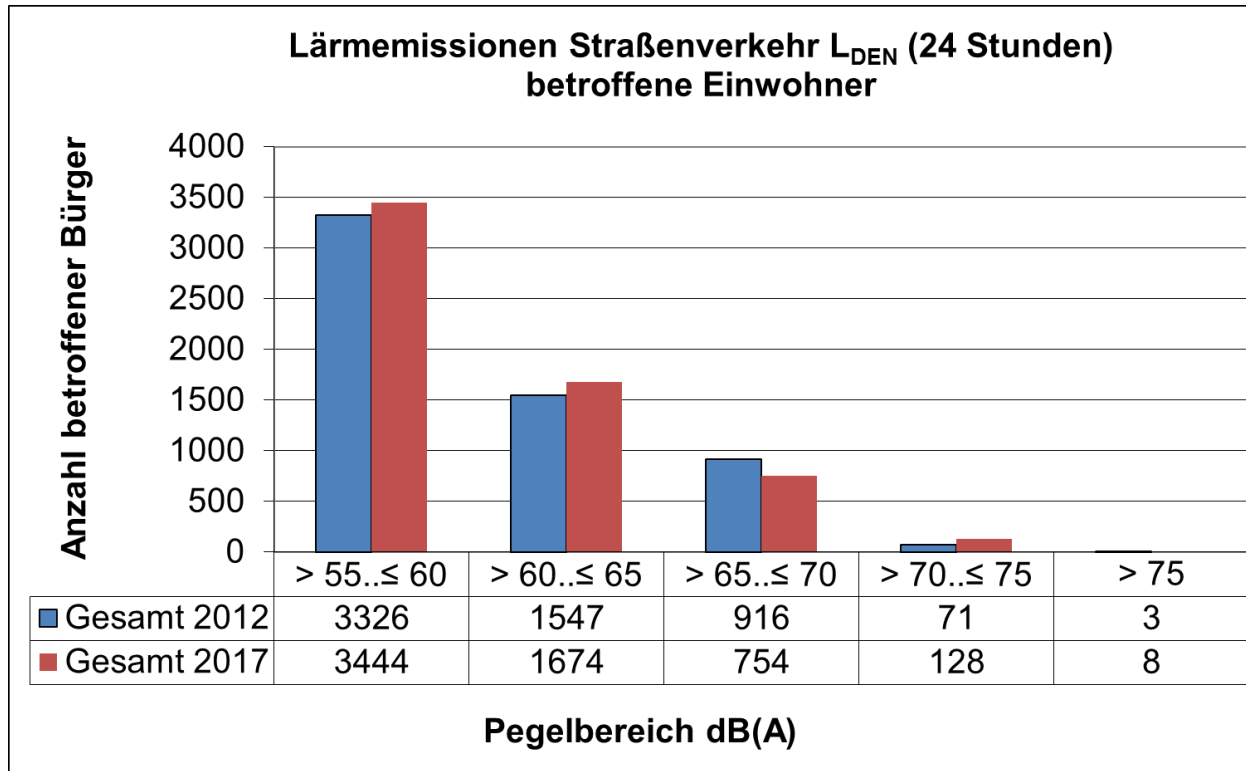
Interessant ist ebenfalls, dass auch der Anteil des Schwerlastverkehrs auf der Hauptstraße in Höhe der Zählstellenlage „Venauen“ im Vergleich der beiden Jahre 2010 und 2015 um 14 % abgenommen hat, während hier die Summe aller Fahrzeuge um ca. 12 % zugenommen hat. Im weiteren Verlauf der L284 in Höhe der Zählstellenlage vor der GGS Hoffnungsthal hat dagegen auch die Gesamtzahl aller KFZ pro Jahr um 7,6 %, der Anteil des Schwerlastverkehrs um bemerkenswerte 16,4 % abgenommen.

Der Abschnitt der Bensberger Straße zwischen den Straßen „Am Sommerberg“ und dem „Holzmarkt“ zeigt ebenfalls eine deutliche Entlastung: Die Summe aller KFZ hat hier um 17,4 % (= 1.733 KFZ/d), der Anteil des Schwerlastverkehrs um 28,9 % (= 63 Fahrzeuge/d) abgenommen. Mit einer jährlichen Summe von 3.000.300 KFZ liegt dieser Streckenabschnitt nun

nur noch knapp über der Schwelle der nach der Umgebungslärmrichtlinie zu kartierenden Streckenabschnitte und würde bei einem weiteren Rückgang der Verkehrszahlen komplett aus der Lärmkartierung herausfallen.

Wie bereits angemerkt, sind die bei einem Vergleich der Lärmkarten aus den Jahren 2013 und 2018 erkennbaren Veränderungen sehr gering. Das LANUV hat jedoch wie bei der letzten Lärmkartierung zusätzlich überarbeitete statistische Auswertungen zur Verfügung gestellt, die anschließend vorgestellt werden.





Das vom LANUV bereitgestellte Zahlenmaterial gibt Auskunft über Verschiebungen, die sich rechnerisch aus den verarbeiteten Lärmdaten und den ortsbezogenen Einwohnermeldedaten ergeben. Aus diesem statistischen Datenmaterial lässt sich jedoch nicht ableiten, in welchen Bereichen sich entlang der kartierten Straßenabschnitte höhere oder niedrigere Belastungen ergeben.

Rückblick auf die im Rahmen des Lärmaktionsplans der 2. Stufe beantragten Maßnahmen und deren Umsetzung:

- **Nächtliches Tempolimit auf der BAB 3**

Bereits im Zusammenhang mit der Erstellung des Lärmaktionsplans der 1. Stufe hatte die Stadt Rösrath die Einführung eines nächtlichen Tempolimits bei der Bezirksregierung Köln beantragt. Dies wurde im Jahre 2009 mit der Begründung abgelehnt, dass aufgrund des hohen Anteils an Schwerlastverkehr hierdurch keine wahrnehmbare Lärmreduzierung erreicht werden könne. Mit Schreiben vom 14.10.2013 hat die Stadtverwaltung zum wiederholten Male die Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 Km/h auf der A 3 bei der Bezirksregierung Köln beantragt. Mit Schreiben vom 09.07.2014 wurde auch dieser Antrag abgelehnt mit der Begründung, dass die zulässigen Lärmpegel tagsüber nur an 2 Gebäuden in der Burggasse überschritten würden und nachts sogar eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 Km/h aufgrund des hohen LKW-Anteils von seinerzeit 22,8 % keine wahrnehmbare Lärmreduzierung ergeben würde.
- **Umsetzung der vom Landesbetrieb angekündigten Sanierung des Fahrbahnbelags auf der A 3 und Einbau eines lärmreduzierenden Belags (Flüsterasphalt)**

Die Bezirksregierung teilt hierzu auf Anfrage mit, dass bereits 2010 der Fahrbahnbelag zwischen den Anschlussstellen Königsforst und Rösrath mit einem lärmmindernden Belag erneuert wurde. Durch die Sanierung konnte eine Lärminderung von 2 dB (A) erreicht werden.
- **Lärmtechnische Sanierung der Lärmschutzwände entlang der A 3**

Bereits 2014 teilte die Bezirksregierung mit, dass die Voraussetzungen für eine Verbesserung des Lärmschutzes zwischen dem Rastplatz Königsforst und der Unterführung Brander Straße nach Lärmsanierungskriterien gegeben seien. Mit Nachricht vom Dezember 2017 teilt der Landesbetrieb nun mit, dass eine grundhafte Sanierung der A 3 zwischen den Autobahndreieck Heumar und der Anschlussstelle Bad Honnef in mehreren Bauabschnitten geplant sei. In diesem Zusammenhang sollen auch die Lärmschutzwände saniert bzw. komplett erneuert werden. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme in dem letzten Bauabschnitt Rösrath ist jedoch nach Auskunft des Landesbetriebs nicht vor 2024 zu rechnen.
- **Überprüfung der Umsetzbarkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Landesstraßen**

Hier sollte im Rahmen von lärmtechnischen Berechnungen geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 Km/h zu einer effektiven Lärminderung führt, ohne den Verkehrsabfluss maßgeblich zu behindern. Der Landesbetrieb lehnte die Umsetzung mit Schreiben vom November 2013 ab. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 Km/h auf 50 Km/h in dem Bereich der Landesstraßen zwischen Kleineichen und Rambrücken führt demnach rechnerisch zu einer Lärmreduzierung in Höhe von 2,2-2,3 dB (A). Die Wahrnehmbarkeitsschwelle für das menschliche Ohr liegt jedoch bei einer Pegeldifferenz von 3 dB (A).
- **Sanierung der Fahrbahnbeläge der Landesstraßen in Rösrath**

Der Sanierungsbedarf in Teilbereichen der L284 und der L288 war dem Landesbetrieb bekannt. Die dringend notwendige Sanierung der Beläge im Bereich der Ortsdurchfahrt Rösrath (Beienburger Straße bis Anfang Sülztalstraße und Hauptstraße bis Jahnstraße) wurde im Herbst 2016 zusammen mit dem Umbau des Sülztalplatzes erfolgreich abgeschlossen.
- **Beschleunigung des Verkehrsabflusses in Richtung Hoffnungsthal**

Im Zusammenhang mit der o.g. Sanierung erfolgte auch ein Umbau des Knotenpunktes Sülztalplatz. Durch die Anlage einer eigenen Abbiegespur (von Rambrücken in Richtung Hoffnungsthal) und der Optimierung der Ampelsteuerung erfolgt seitdem eine wesentliche Entzerrung der Verkehrssituation und eine Verstetigung des Verkehrs

im Bereich Rösrath-Mitte. Neben den oben beschriebenen Maßnahmen wird sich eine weitere Beschleunigung des Verkehrs in Richtung Hoffnungsthal erst durch die Realisierung der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme und Abbindung des Bahnübergangs „Gerottener Weg“ für Kraftfahrzeuge ergeben.

- Umsetzung von **passiven Schallschutzmaßnahmen** an einzelnen Gebäuden (Aufforderung an den Landesbetrieb hierzu entsprechende Berechnungen nach der RLS 90 durchzuführen). Der Landesbetrieb hat hierzu mit Schreiben vom November 2013 mitgeteilt, dass schalltechnische Untersuchungen nur im begründeten Einzelfall und bei sehr hohen DTV-Werten und hohen LKW-Anteilen möglich sind. Die Hauseigentümer müssen sich mit Ihrem Anliegen zwecks lärmtechnischer Berechnung bzw. einem Antrag auf Gewährung von Fördermitteln für passive Schallschutzmaßnahmen direkt an den Landesbetrieb wenden.

Das Landesamt für Natur,- Umwelt- und Verbraucherschutz NRW hat nun erstmalig überschlägige Berechnungen nach der RLS 90 im Bereich der kartierten Hauptverkehrsstraßen durchgeführt und die Ergebnisse den Kommunen zur Verfügung gestellt. Aus den Berechnungen können sich erste Hinweise ergeben, an welchen Gebäuden der Beurteilungspegel möglicherweise einen der maßgeblichen Immissionswerte für eine Lärmsanierung überschreitet. Eine übersichtliche Darstellung dieser Berechnungen hat die Stadt Rösrath auf ihrer Homepage unter →Bürgerservice →Umwelt bereit gestellt. Betroffene Gebäude sind an den roten Punkten vor den Fassaden zu erkennen. Die jeweiligen Grundstückseigentümer können sich zwecks genauer Berechnung nach der RLS 90 an den Landesbetrieb wenden. Dieser entscheidet letztlich im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel über etwaige Lärmsanierungen.

- **LKW-Verkehr zwischen der A4 und A3 (mautfreie Schleichwege)**

In diesem Zusammenhang war zu prüfen, wie sich der LKW-Verkehr zwischen der A3 und der A4 seit Einführung der Mautpflicht für LKW im Jahre 2005 entwickelt hat und ob ggf. Instrumentarien zur Reduzierung des LKW-Aufkommens zur Verfügung stehen. Die Stadtverwaltung hatte bereits in den Jahren seit 2002 als zuständige Straßenverkehrsbehörde wiederholt eigene Zählungen des LKW-Anteils durchgeführt. Eine mautbedingte Mehrbelastung des Landesstraßennetzes konnte dabei nicht nachgewiesen werden. Vielmehr ergaben sich Hinweise auf eine Abnahme des LKW-Anteils. Der Vergleich der Ergebnisse der Bundesverkehrswegezahlungen 2010 und 2015 im Bereich der Hauptstraße / Bergischen Landstraße bestätigt die bereits damals erkennbare Tendenz: Der Anteil an LKW über 3,5 T hat um 14 % (Hauptstraße – 18.980 KFZ/a) bzw. um 16 % (Berg. Landstraße – 18.250 KFZ/a) abgenommen. Diese Tendenz soll weiter stabilisiert werden. Die Stadt Rösrath hat daher im Juli 2015 eine Kooperationsvereinbarung mit „Mobil im Rheinland“ abgeschlossen und sich verpflichtet, an der Erarbeitung eines LKW-Führungskonzeptes mitzuarbeiten. Die LKW werden dabei über zwischen den Kommunen abgestimmte Vorrangrouten geleitet, die zu vergleichsweise geringen Umweltbelastungen führen.

Neue Gesichtspunkte

- **Ausbau der Radwegeinfrastruktur**

Die Stadt Rösrath setzt sich aktiv für die Stärkung des Radverkehrs ein. Bereits 2015 wurde ein Radverkehrskonzept für die Hauptverkehrsstraßen verabschiedet, das durch die Straßenbaulastträger schrittweise umgesetzt wird. Wesentliche Bestandteile sind die Markierung von Schutzstreifen, der punktuelle Umbau an kritischen Stellen im Straßennetz und die Öffnung von Alternativführungen um innerörtliche Geschäftszentren. Ein mittelfristig angelegtes, gemeindeübergreifendes Projekt ist die Herstellung eines sowohl touristisch als auch für den Alltagsverkehr geeigneten „Agger-Sülz-Radwegs“ mit möglichst verkehrsarmer Führung in der Talachse zwischen Rösrath und Overath.

Im Rahmen der Stadt-Umland-Kooperation „Köln-rechtsrheinisch“ wirkt die Stadt außerdem an der Entwicklung einer schnellen Radpendlerroute zwischen Rösrath und der Kölner Innenstadt mit.

▪ **Multimodale Verknüpfung von Verkehrsmitteln**

Auch dieser Themenbereich ist neu und war bislang noch nicht Gegenstand des Berichtes zur Lärmaktionsplanung. Der Rheinisch-Bergische Kreis plant gemeinsam mit der Stadt Rösrath die intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel und in diesem Zusammenhang die Einrichtung von Mobilstationen, z.B. am Bahnhof Rösrath. Dazu können verschiedene Elemente gehören, wie der Ausbau der P+R-Kapazitäten, die Aufstellung von abschließbaren Fahrradboxen, die Einrichtung von Fahrradverleihsystemen, Carsharing-Standorte, Ladestationen für E-Autos und Elektrofahrräder, eine Intensivierung der Bus-Taktung, der Aufbau von ÖPNV-Kundencentern mit umfassender Mobilitätsberatung etc. Ein entsprechendes Förderprojekt ist vom Rheinisch-Bergischen Kreis angestoßen worden und soll in den nächsten drei Jahren umgesetzt werden.

▪ **Aussage zum Zustand der Landesstraßen in Rösrath:**

Über weite Strecken stellt sich die Fahrbahndecke der Landesstraßen als Flickenteppich aus notdürftig reparierten Straßenschäden, aus Bodenwellen, abgesackten Kanalschächten und Regeneinläufen sowie schadhafte Straßenbanketten dar. Hiervon sind weite Teile sowohl der L284, als auch der L288 betroffen, so dass es schwerfällt einzelne, besonders schadhafte Abschnitte herauszustellen. In besonders schlechtem Zustand sind jedoch Abschnitte der L284 im Bereich Kleineichen und Stümpen, sowie der Hauptstraße zwischen dem Sülztalplatz und dem Bereich Vierkotten. In ähnlich schlechtem Zustand ist die Fahrbahndecke im weiteren Verlauf der Bergischen Landstraße. Die L288 ist besonders im unteren Abschnitt der Bensberger Straße zwischen dem Gerottener Weg und dem Sommerberg betroffen. Die unten stehenden Fotos zeigen den hier geschilderten Zustand beispielhaft.

Die Landesstraßen werden als dringend sanierungsbedürftig angesehen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der durch die schadhafte Fahrbahnbereiche verursachten unnötigen Geräuschemissionen, die bewusst im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe aufgegriffen werden. Der Landesbetrieb wird aufgefordert, eine grundlegende Sanierung aller Landesstraßen in Rösrath einzuplanen und diese zeitnah umzusetzen. Wo immer möglich, sind dabei geräuschreduzierende Fahrbahnbeläge zu verwenden.





Bewertung der Ergebnisse:

Mit Ausnahme der Verkehrszunahme auf der A 3 – und hier insbesondere der Zunahme des Schwerlastverkehrs um 36 % (= + 3.177 KFZ/d) sind die übrigen Veränderungen gering. Der eher moderaten Zunahme des gesamten Verkehrsaufkommens auf den Landesstraßen um ca. 1-5 % (Schwerlastverkehr + 2 %) steht dort abschnittsweise auch eine deutliche Abnahme der Verkehrsmenge, insbesondere auch des Schwerlastverkehrs gegenüber.

Weder aus einer visuellen Überprüfung der bereitgestellten Lärmkarten, noch aus der Auswertung der statistischen Daten lässt sich lokalisieren, in welchen Wohnbereichen die Lärmbelastungen zugenommen haben und wo Entlastungen eingetreten sind. Eine vertiefte, punktgenaue Betrachtung der eingetretenen Verschiebungen der Lärmimmissionen ist daher nicht möglich.

Einige wenige der 2013 im Rahmen der Lärmaktionsplanung von der Stadt Rösrath beantragten Maßnahmen sind inzwischen umgesetzt worden und insofern positiv zu würdigen. Hier ist in erster Linie der Umbau des Knotenpunktes Sülztalplatz und die Sanierung des Fahrbahnbelags im Bereich Rösrath-Mitte zu nennen. Ob sich die Umsetzung dieser langfristig geplanten Baumaßnahme ursächlich auf die von der Stadt im Rahmen der Lärmaktionsplanung beantragten Maßnahmen zurückführen lässt, sei dahingestellt. Darüber hinaus hat die Stadt in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Radwegeinfrastruktur zu verbessern und hier auch vorzeigbare Erfolge erzielt, die letztlich auch zu einer Entlastung des motorisierten Straßenverkehrs beitragen. Diese Anstrengungen werden in den nächsten Jahren fortgesetzt.

Bei der Kartierung der Lärmemissionen hat sich aber an der bereits im Lärmaktionsplan 2013 kritisierten Problematik wenig geändert. Bei den nach der EU-Richtlinie Umgebungslärm kartierten Straßenabschnitten handelt es sich ausschließlich um Landesstraßen bzw. Bundesautobahnen, die in der Baulastträgerschaft des Landesbetriebs Straßen NRW liegen. Dieser entscheidet über die etwaige Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen nach eigenem Ermessen im Rahmen seiner Haushaltslage und der Personalressourcen. Über Emissionen an anderen – kommunalen – Straßen liegen keine Erkenntnisse vor und die Stadt Rösrath ist finanziell auch nicht in der Lage, selbst Lärmberechnungen in Auftrag zu geben. Der Einflussnahme der Kommunen sind daher enge Grenzen gesetzt.

Aktualisierung des Teilaktionsplans Fluglärm (Rösrath-2013-2)

Die folgenden Abbildungen zeigen das Ergebnis der aktuellen Lärmkartierung, die das Landesamt für Natur,- Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) für die vom Fluglärm betroffenen Gebiete in Rösrath durchgeführt hat.



FLG_ISOF_DEN
>55, <=60 dB
>60, <=65 dB
>65, <=70 dB
>70, <=75 dB

Masstab 1:10.000
Datum 19.04.2018

Kartierung Fluglärm, gemittelt über 24 Stunden [DEN = Day, evening, night]



FLG_ISOF_NGT

Text

- >50, <=55 dB
- >55, <=60 dB
- >60, <=65 dB
- >65, <=70 dB

Masstab 1:10.000
Datum 19.04.2018

Kartierung Fluglärm, gemittelt über 8 Stunden von 22.00 - 06.00 Uhr
[NGT = Night]

Wie bereits in der 1. und 2. Stufe der Lärmaktionsplanung dargelegt, sind für die Beurteilung des Fluglärms nicht die Auslösepegel maßgeblich, die das Land für den Straßenverkehrslärm festgelegt hat, sondern die Zielwerte, die in dem im Jahre 2007 novellierten „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ festgelegt wurden (§ 14). Die Tagschutzzone 1 umfasst dabei alle Gebiete mit einem äquivalenten Dauerschallpegel $L_{AEQ} \geq 65$ dB(A), die Tagschutzzone 2 Gebiete mit einem $L_{AEQ} \geq 60$ dB(A) und die Nachtschutzzone Gebiete mit einem $L_{AEQ} \geq 55$ dB(A). Hierbei sind gemäß Rundschreiben des MUNLV vom 24.08.2008 für die Lärmaktionsplanung L_{AEQ} und L_{DEN}/L_{NIGHT} gleichzusetzen, so dass als Auslösewerte die Isophonenlinien $L_{DEN} \geq 65$ dB (A) und $L_{NIGHT} \geq 55$ dB (A) maßgeblich sind. Hieran hat sich bei der Bewertung der aktuellen Lärmkarten nichts geändert.

Ähnlich wie bei den durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen haben sich auch bezüglich der durch Fluglärm verursachten Lärmeinträge Verschiebungen zwischen den Isophonenbändern ergeben. Deutlich erkennbar ist hier insbesondere eine angebliche Entlastung des Kernbereiches in Rambrücken während der Nachtstunden, die der weiteren Interpretation bedarf.

Tagschutzzone 1 [$L_{AEQ} \geq 65$ dB(A)]

In der Tagschutzzone 1 des Flughafens Köln/Bonn liegen in Rösrath nach wie vor keine besiedelten Bereiche.

Tagschutzzone 2 [$L_{AEQ} \geq 60$ dB(A)]

In der Tagschutzzone 2 liegt nach wie vor der besiedelte Kernbereich von Rambrücken. Hier sind wie schon bei der letzten Lärmkartierung Teile der Straßen Rambrücken, Auf dem Saan, Zur Gerberei, Zum Körfergarten, Sülztastraße, Gammersbacher Weg und Rambrücker Mühle betroffen. Hier sind kaum Änderungen zu verzeichnen.

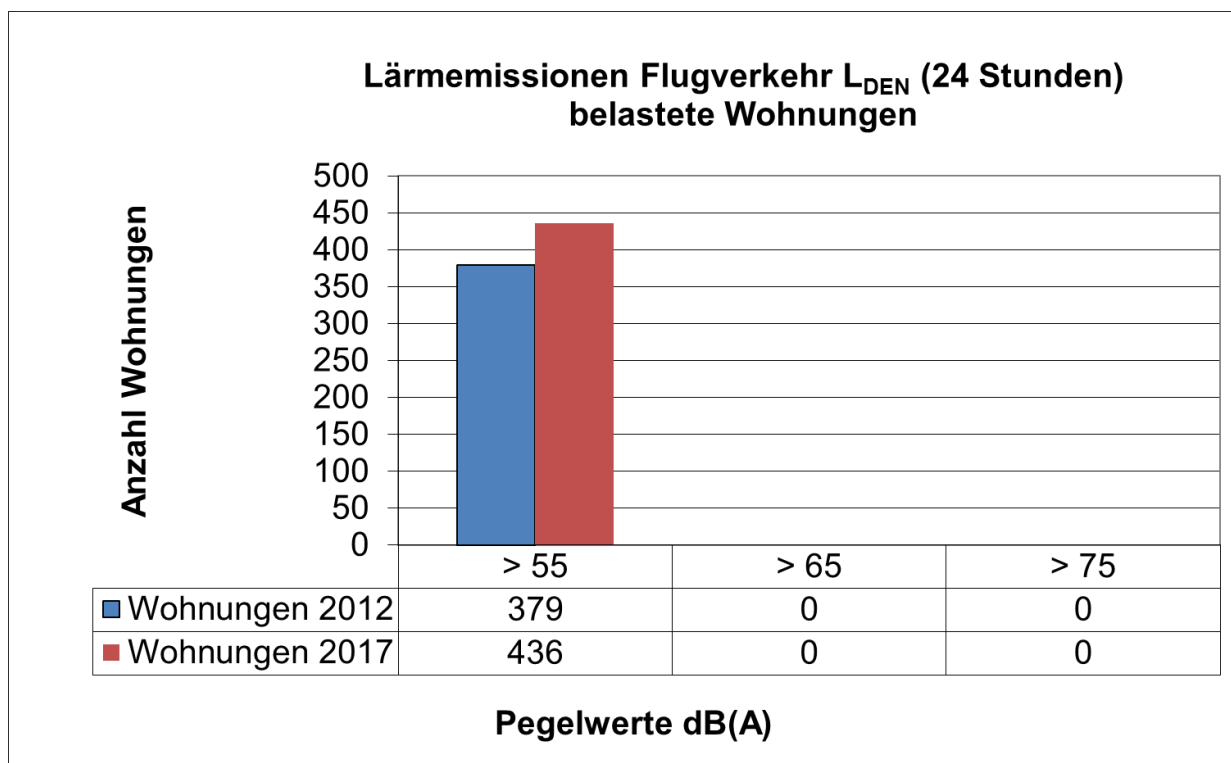
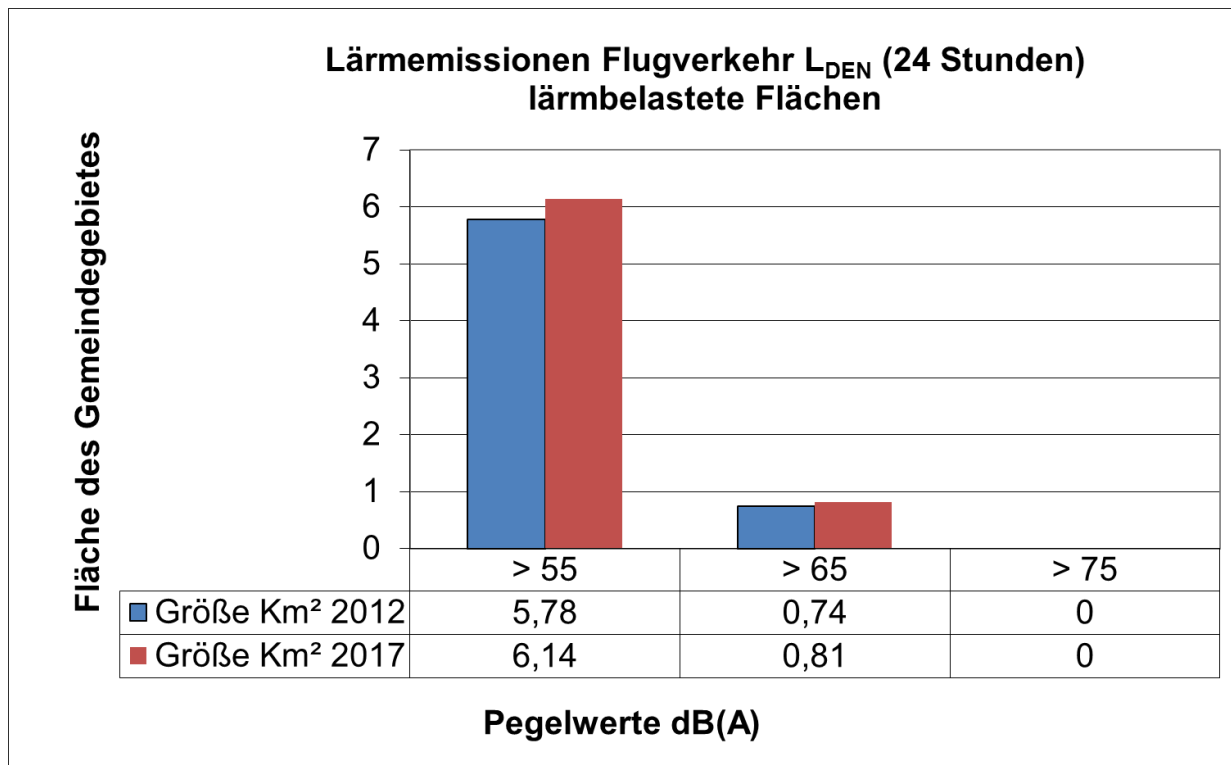
Nachtschutzzone [$L_{AEQ} \geq 55$ dB(A)] oder [$L_{MAX} \geq 57$ dB(A)]

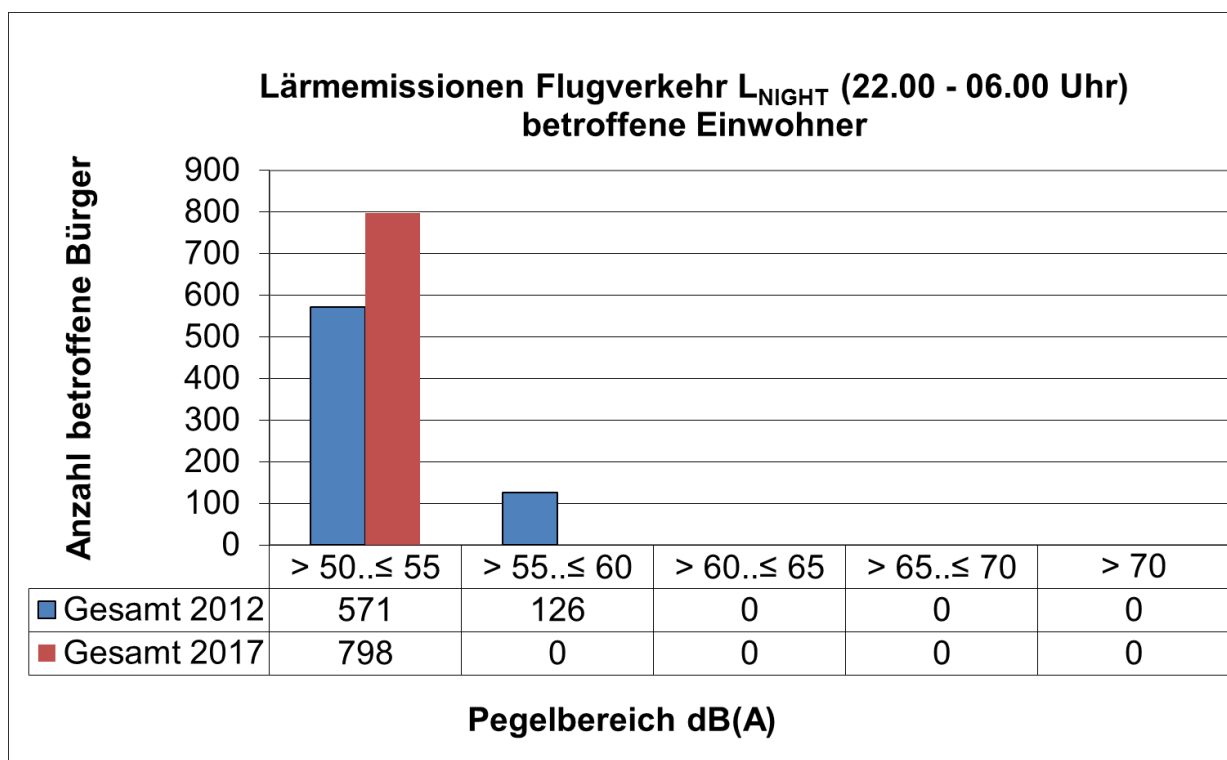
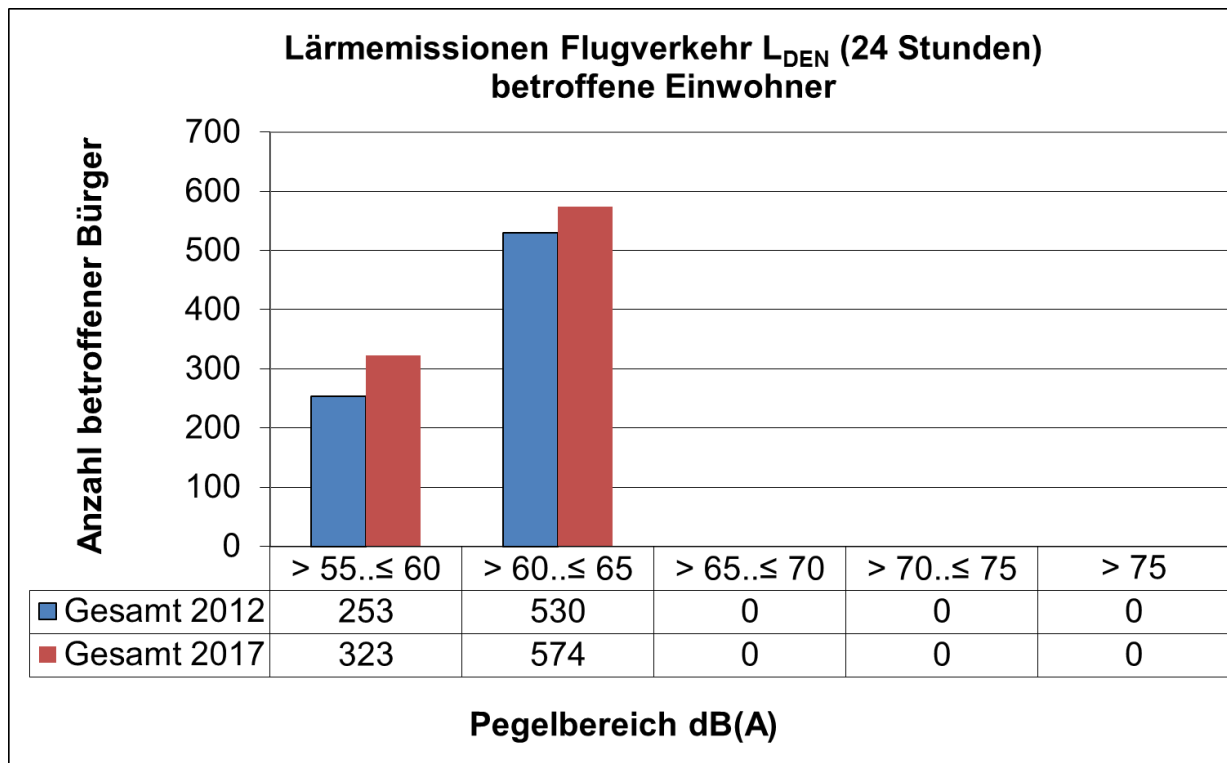
Lag bei der vorangegangenen Lärmkartierung der besiedelte Kernbereich der Ortslage Rambrücken noch in der Nachtschutzzone, so ist dieser Bereich nach der aktuellen Darstellung komplett aus der Nachtschutzzone herausgefallen. Die genannten Bereiche in Rambrücken sind nun dem niedrigeren Isophonenband ≥ 50 dB(A) < 55 dB(A) zugeordnet.

Diese auffällige Entwicklung bei einem gleichzeitig gestiegenen Luftverkehrsaufkommen erschien wenig plausibel und wurde deshalb hinsichtlich der Datengrundlage hinterfragt. Hierbei stellte sich heraus, dass für die aktuellen Lärmberechnungen Daten aus dem Jahr 2016 herangezogen wurden. Im Zeitraum ab Mitte Oktober 2016 bis einschließlich Januar 2018 wurde jedoch am Flughafen Köln/Bonn die Querwindbahn saniert und war deshalb nicht in Betrieb!

Die auf dieser Grundlage vom LANUV erstellten und offiziell im Umgebungslärmportal veröffentlichten Lärmkarten geben daher für den Bereich Rambrücken eine temporäre Lärmentlastung wieder, die nicht repräsentativ für den tatsächlichen Flugbetrieb unter Standardbedingungen ist.

Es ist daher zu erwarten, dass eine zukünftige Lärmkartierung wieder ähnliche Ergebnisse wie in der Vergangenheit liefern wird. Es ist zu kritisieren, dass diese für jedermann einsehbaren Lärmkarten ohne weitere Erläuterungen vom LANUV im Internet veröffentlicht werden.





Im Lärmaktionsplan der Stufe 2 von 2013 wurde im Teilaktionsplan Fluglärm bereits detailliert aufgeführt, mit welchen Themen sich Stadtverwaltung und Rat der Stadt Rösrath in den letzten Jahren befasst haben, welche Anträge gestellt wurden und inwiefern diesen Erfolg beschieden war.

Über diese Punkte hinaus haben Verwaltung und Stadtrat im Dezember 2017 im Rahmen der Beteiligung am aktuell laufenden Planfeststellungsverfahren des Flughafens Köln/Bonn eine weitere detaillierte Stellungnahme abgegeben und wiederholt darauf hingewiesen, dass die Einwohner Rösraths in erheblichem Maße von Flug- und Bodenlärm betroffen sind. Im Einzelnen wurde angemahnt, dass

- bislang weder die Flughafen GmbH, noch die zuständigen Behörden eine verbindliche Lärminderungsplanung für den Flughafen vorgelegt haben
- die Auswirkung der vom Flughafen beantragten Ausbauten in den Planunterlagen nicht hinreichend genau dargestellt werden
- die neuen Abstellpositionen für Flugzeuge im Bereich des Vorfeldes A nicht für zusätzliche Passagierflüge während der Nacht genutzt werden dürfen
- die lärmmedizinischen Erkenntnisse in den Antragsunterlagen nur unzureichend gewürdigt wurden
- zu prüfen ist, ob das Planfeststellungsverfahren nicht für den Gesamtbetrieb des Flughafens statt nur für die zusätzlich beantragten Aufbauten durchzuführen ist und
- weiterhin zu prüfen ist, ob der Flughafen nach Umsetzung der im Planfeststellungsverfahren beantragten umfangreichen Maßnahmen zukünftig nicht als „baulich wesentlich erweiterter Flughafen“ mit verschärften Lärmgrenzwerten nach dem Fluglärmgesetz anzusprechen ist.

Da das Planfeststellungsverfahren noch läuft und erst im September 2018 „Erörterungstermine“ mit den Kommunen bei der Bezirksregierung angesetzt sind, steht eine Antwort auf die Eingaben der Stadt Rösrath noch aus und ist auch erst im Jahr 2019 zu erwarten.

Positiv zu würdigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Flughafen Köln/Bonn GmbH auf Druck der Kommunen zwischenzeitlich ein eigenes „Lärminderungsprogramm“ erarbeitet hat, dessen Inhalte seit Mai 2017 in Kraft sind. Wesentlicher Bestandteil des Programms ist ein neues Gebührenmodell. Hiernach werden die Entgelte für Flugbewegungen in der Nacht deutlich angehoben, während die Gebühren für Starts und Landungen am Tag gesenkt wurden. Im Vergleich zum Jahr 2013 wurde zum Beispiel der „Basiswert“ für die Berechnung der Gebühren für Passagiermaschinen während der Nacht um 80% angehoben.

Grundsätzlich hat sich auch an der bereits im Lärmaktionsplan der 2. Stufe von 2013 für den Bereich Fluglärm angesprochenen Problematik nichts geändert. Denn insbesondere beim Fluglärm sind die Möglichkeiten der Einflussnahme für die Kommunen nach wie vor auf ein Minimum beschränkt, da die wesentlichen Regelungen international bzw. auf Bundes- und Landesebene getroffen werden. Rösrath wird daher weiter konstruktiv in der Fluglärmkommission mitarbeiten und gemeinsam mit den anderen betroffenen Kommunen die Interessen der Region vertreten.

Zusammenfassung:

Nach dem Terminplan der EU – Richtlinie Umgebungslärm sind bis zum Sommer 2018 die Lärmaktionspläne der 2. Stufe aus 2013 zu aktualisieren. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob sich seitdem wesentliche Änderungen ergeben haben. Die entsprechenden Daten für die aus dem Straßenverkehr und dem Flugverkehr resultierenden Immissionen hat das Landesamt für Natur,- Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) zum wiederholten Mal für die Kommunen außerhalb der Ballungsräume berechnet und über das Portal www.umgebungslaerm.de bereitgestellt.

Auf den vorangegangenen Seiten wurden die aktualisierten Lärmberechnungen erläutert und den früheren Daten gegenübergestellt. Auf den zur Verfügung gestellten Lärmkarten lassen sich visuell nur in wenigen Bereichen Veränderungen der Lärmbelastungen erkennen.

Die Betrachtung der statistisch erhobenen Daten belegt für den vom Straßenverkehr verursachten Lärm Verschiebungen. Besonders auffällig ist der überproportionale Fahrzeugzuwachs auf der Autobahn A3 nördlich der Anschlussstelle Rösrath in dem betrachteten 5-Jahreszeitraum (Zuwachs aller Kfz = +14%; Zuwachs Schwerlastverkehr = +35%).

Die nachfolgende Aufstellung zeigt noch einmal eine Übersicht über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den Landesstraßen in dem Zeitraum zwischen 2010 und 2015:

Lage der Zählstelle		Entwicklung Kfz gesamt	Entwicklung Schwerlastverkehr
Sülztalstraße	Höhe Bushaltestelle "Pannhof"	+ 4,7 %	+ 1,7 %
Sülztalstraße	Höhe "Siefen"	+ 4,6 %	+ 1,8 %
Kölner Straße	Höhe ehemals "Renault Thull"	+ 0,5 %	- 55,1 %
Kölner Straße	Höhe "Beienburger Straße"	+ 4,7 %	+ 1,9 %
Hauptstraße	Höhe "Venauen"	+ 11,8 %	- 13,9 %
Hauptstraße	Höhe "GGG Hoffnungsthal"	- 7,6 %	- 16,4 %
Bensberger Straße	Höhe "Halfenhof"	-17,4 %	- 28,9 %

Neben den stark differierenden Zahlen für die Entwicklung der Gesamtmenge aller KFZ auf den Landesstraßen in Rösrath zeigt die Verkehrszählung für den Schwerlastverkehr einen eindeutigen – teilweise erheblichen – Rückgang der Fahrzeuge auf. Hier scheinen nicht alle Daten plausibel zu sein (Beispiel Kölner Straße). Erst zukünftige Verkehrszählungen werden zeigen, ob die Zahlen belastbar sind.

Über Gemeinde- und Kreisstraßen liegen keine Aussagen vor, da die Zahl der Fahrzeugbewegungen hier unterhalb der Prüfschwelle liegt.

Die Zuständigkeit für die Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen liegt unverändert in der Hand des Landesbetriebs Straßen NRW als zuständigem Straßenbaulastträger, der nach eigenem Ermessen im Rahmen seiner Haushaltslage über die Umsetzung von beantragten Maßnahmen entscheidet. Insofern hat sich an den bescheidenen Einflussmöglichkeiten der Kommunen in den letzten Jahren nichts geändert.

Die aktuell bereitgestellte Lärmkartierung für die vom Fluglärm betroffenen Gebiete in Rösrath lässt keine Bewertung der Entwicklung seit 2013 zu, da die Querwindbahn in der Zeit, in der die Daten erhoben wurden, aufgrund der durchgeführten Sanierung ab Mitte Oktober

gesperrt war. Die auf dieser Grundlage berechneten Schallimmissionen sind nicht realistisch für einen Flugbetrieb unter Normalbedingungen, wie er seit Beendigung der Sanierung wieder stattfindet.

In seinem Schreiben vom Dezember 2017 weist der Städte- und Gemeindebund zum wiederholten Male daraufhin, dass die Umsetzung der Lärmaktionsplanung nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz zwar eine Pflichtaufgabe der Kommunen ist, dass jedoch „den Städten und Gemeinden kein Durchsetzungsinstrument an die Hand gegeben wird, so dass festgesetzte Maßnahmen in einem Lärminderungsplan z.B. gegenüber anderen Straßenbaulastträgern nicht durchgesetzt werden können.“

Wesentliche Veränderungen haben sich bei der Aktualisierung der dem Lärmaktionsplan von 2013 zugrunde liegenden Daten und den hieraus resultierenden Immissionen für Rösrath nicht ergeben.

Stadt Rösrath, im September 2018

Hinweis zur Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Stadt Rösrath hat den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans der 3. Stufe in ihren Diensträumen in der Zeit vom 18.06. – 06.07.2018 öffentlich ausgelegt und über ihre Homepage bekannt gemacht. Die Öffentlichkeit erhielt so die Gelegenheit, Anregungen vorzubringen und zusätzliche Vorschläge zur Lärminderung zu unterbreiten. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde jedoch nur eine Anregung zum schlechten Zustand der Bergischen Landstraße in Höhe der Hausnummer 303 vorgetragen, die die Verwaltung aufgenommen hat.

Literatur und weiterführende Materialien:

- Die wichtigsten gesetzlichen Regelungen finden Sie auf der Homepage des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen unter <http://www.umgebungslaerm.nrw.de/>
- Zu den für die Stadt Rösrath erstellten Lärmkarten gelangen Sie über folgenden Link: <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>
- Den aktualisierten Lärmaktionsplan der 3. Stufe finden Sie auf der Homepage der Stadt Rösrath unter <http://www.roesrath.de>
- EU-Richtlinie Umgebungslärm
http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_regelwerke/EU-Richtlinie.pdf
- Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG
<http://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/BJNR007210974.html#BJNR007210974>
- Erlass des Umweltministeriums zur Lärmaktionsplanung
http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_regelwerke/Erlass_Laermaktionsplanung.pdf
- 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_regelwerke/Verordnung_ueber_die_Laermkartierung.pdf
- Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/flul_rmg/gesamt.pdf
- Straßeninformationsbank NRW mit Verkehrsdaten <https://nwsib-online.nrw.de>
- Positionspapier des Umweltbundesamtes zu den Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung
http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/UBA_Kriterien_ULR.pdf

- Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90)

Hinweis:

Auf der städtischen Homepage unter <http://www.roesrath.de> → Bürgerservice → Umwelt → Lärmaktionsplanung nach § 47 Bundesimmissionsschutzgesetz finden Sie:

- Den Lärmaktionsplan der 2. Stufe vom Juli 2013
- Den Entwurf des aktuellen Lärmaktionsplans vom Juni 2018 sowie
- Die Karten mit den Berechnungen nach der „Richtlinie für Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90).