



ENTWURF

Lärmaktionsplan für die Stadt Rösrath

Aktualisierung des Lärmaktionsplans
aus dem Jahr 2018 nach § 47d BImSchG

Inhaltsverzeichnis:

Rechtlicher Hintergrund und Grundlagen der Datenerhebung	3 - 4
Beschreibung der Hauptlärmquellen gemäß RL 2002/49/EG	4 - 6
Aktualisierung des Teilaktionsplans Hauptverkehrsstraßen	7 - 17
Kartierung des LANUV für die betroffenen Straßen	
Analyse der Verkehrsdaten der Straßeninformationsbank NRW	
Statistische Aussagen über lärmbelastete Flächen, sowie über die Anzahl betroffener Personen	
Rückblick auf die 2018 beantragten Maßnahmen	
Bewertung der Ergebnisse	
Aktualisierung des Teilaktionsplans Fluglärm	18 - 23
Kartierung des LANUV für die vom Fluglärm betroffenen Bereiche	
Erläuterung der Datengrundlage	
Statistische Aussagen über lärmbelastete Flächen, sowie über die Zahl betroffener Personen	
Bewertung der Ergebnisse	
Zusammenfassung	24 - 26
Hinweise zur Öffentlichkeitsbeteiligung	26
Literatur und weiterführende Materialien	27

Aktualisierung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG

Nach dem von der EU-Richtlinie Umgebungslärm vorgegebenen Terminplan hat die Stadt Rösrath den Lärmaktionsplan der 3. Stufe bis zum September 2018 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. Der Plan wurde am 11.9.2018 durch den zuständigen Bau-, Vergabe- und Umweltausschuss beschlossen.

Nach § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind die Lärmaktionspläne bei „bedeutenden 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 vorherigen Lärmaktionsplans 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 die hieraus resultierenden Ergebnisse bereitgestellt. Hierbei wurde wie bereits in den Vorjahren die Schallausbreitung der Lärmemissionen nach den in der jeweils gültigen EU-Richtlinie vorgegebenen Berechnungsverfahren berechnet.

Die zu kartierenden Lärmquellen entsprechen dabei denen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung:

Grundlagen der Lärmaktionsplanung	
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 3. Stufe zu den geltenden Grenzwerten getroffen wurden, besitzen weiterhin 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 $L_{Aeq\ Tag} = 65$ dB(A) [Tag-Schutzzone 1, äquivalenter Dauerschallpegel], bzw. $L_{Aeq\ Tag} = 60$ dB(A) [Tag-Schutzzone 2] und einem Auslösepegel von $L_{Aeq\ Nacht} = 55$ dB(A).

Beschreibung der Hauptlärmquellen gemäß RL 2002/49/EG

1. Ballungsräume

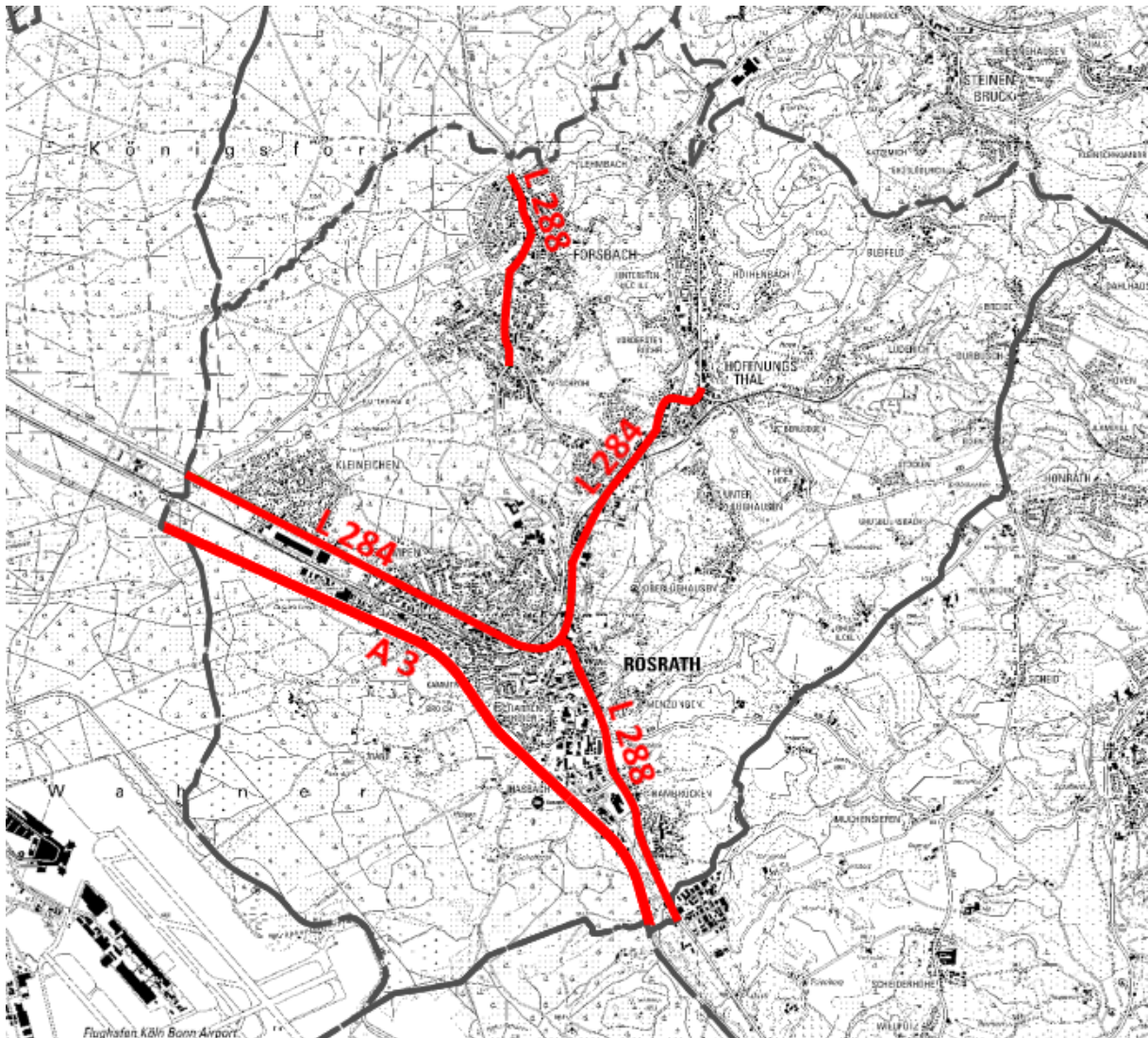
Rösrath ist kein Ballungsraum im Sinne der EU-RL. Nach der 3. Stufe der Richtlinie Umgebungslärm gelten alle Kommunen mit mehr als 100.000 Einwohnern als Ballungsraum. Am Ende des Jahres 2022 hatte Rösrath 29.028 Einwohner (nach IT NRW, Einwohner mit Hauptwohnsitz am 30.06.2023).

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 3. Stufe maßgebliche Schwellenwert von 30.000 Zügen pro Jahr auf dieser Strecke nicht erreicht wird. Auf der durch Rösrath führenden Bahnlinie RB 25 verkehren ohne Beeinträchtigungen durch Baustellen oder Zugausfälle täglich 81 Züge. Im Jahr sind dies etwa 29.600 Züge.

3. Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-RL

Kartiert werden nach wie vor alle Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr. Es sind weiterhin dieselben Straßen betroffen, für die auch bereits vor fünf Jahren Lärmemissionen berechnet wurden. Bezüglich der Verkehrsfrequenz haben sich auf den betroffenen Straßenabschnitten während der vergangenen Jahre Veränderungen ergeben, die auf den Seiten 7 - 10 erläutert werden.



Die Abbildung zeigt Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 3 Mio. Kfz-Bewegungen pro Jahr auf Grundlage der Straßenverkehrswegezählung 2021. Betroffene Straßen sind die Bundesautobahn A 3 sowie Teile der L 284 und der L 288. Gegenüber früheren Erhebungen wird ein Rückgang des Kfz-Verkehrs im nördlichen Bereich der L 284 in Hoffnungsthal festgestellt.

4. Großflughäfen im Sinne der EU-RL

Name	Lage	Flugbewegungen 2016	Flugbewegungen 2022
Flughafen Köln / Bonn	Südwestlich der Stadt Rösrath, ca. 3 km entfernt von zentraler Ortslage	136.905	120.975

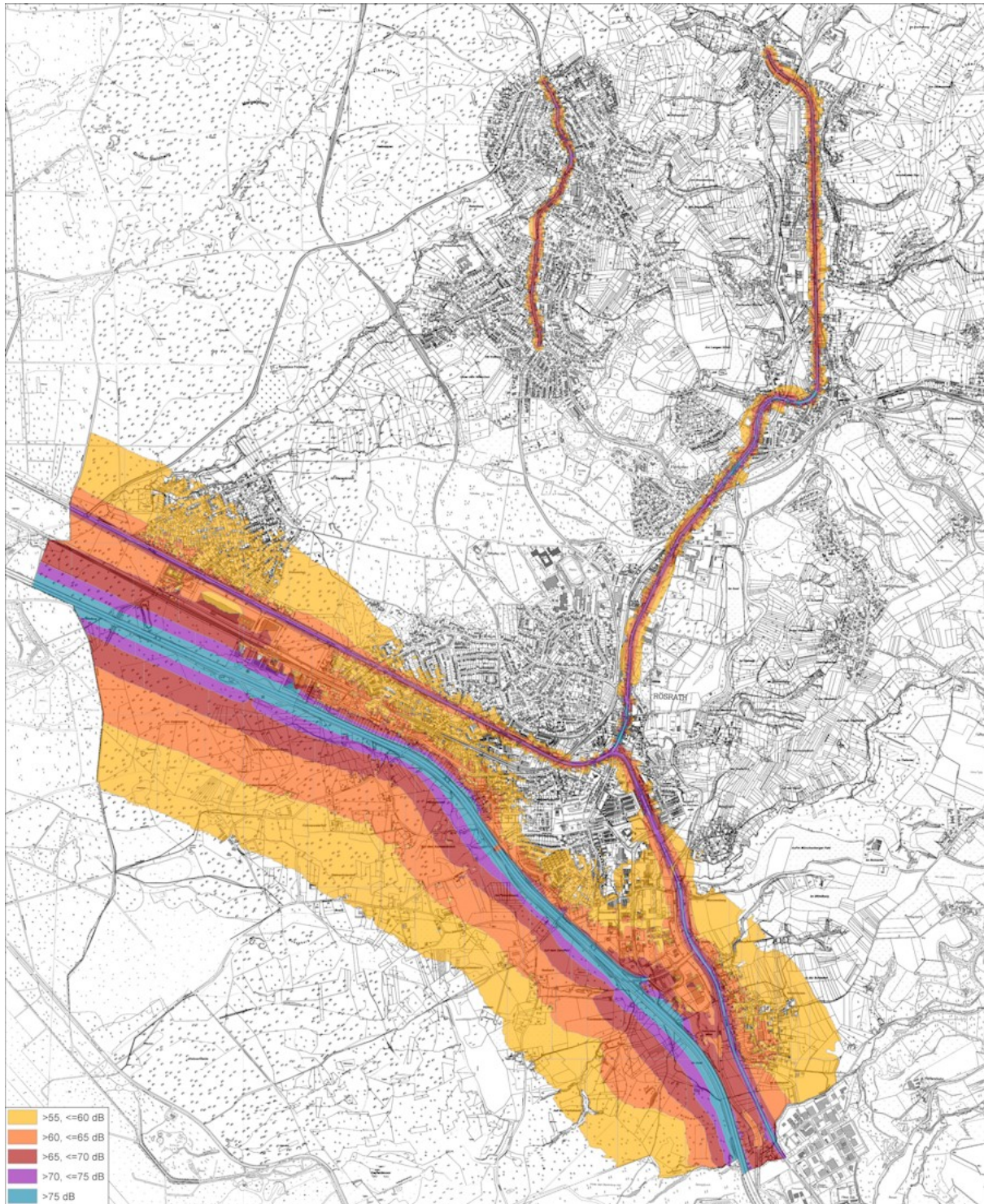
Verkehrsentwicklung am Flughafen Köln / Bonn laut Geschäftsbericht 2022:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Flugzeugbewegungen	141.338	144.200	142.500	78.900	-	120.975
Fluggäste	12,38 Mio.	12,95 Mio.	12,35 Mio.	3,08 Mio.	4,25 Mio.	8,76 Mio.
Luftfracht	838.526 t	859.400 t	814.600 t	863.400 t	986.000 t	971.442 t

Bei der Überprüfung, ob sich im Vergleich mit dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe aus dem Jahr 2018 wesentliche Veränderungen ergeben haben, sind demnach die Lärmemissionen der Hauptverkehrsstraßen und des Flughafens Köln / Bonn im Anschluss genauer zu betrachten.

Aktualisierung des Teilaktionsplans Hauptverkehrsstraßen

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

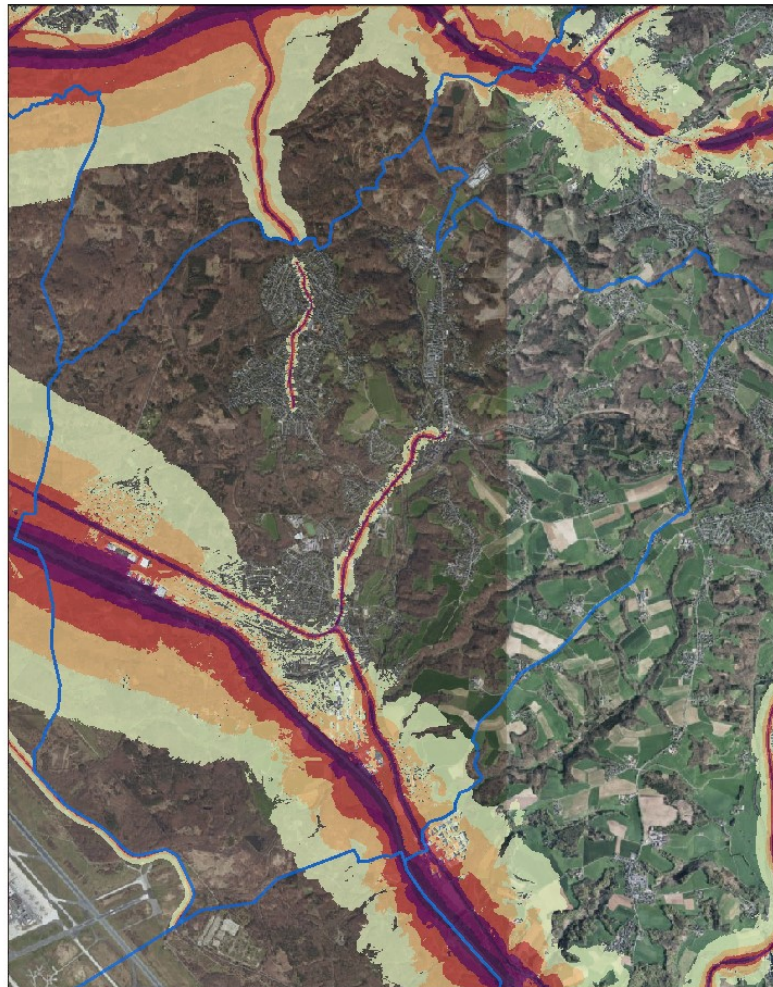


Kartierung Straßenverkehrslärm, gemittelt über 24 Stunden [DEN = Day, evening, night]

(Stand: 2018)



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

ab 55 bis 59

ab 60 bis 64

ab 65 bis 69

ab 70 bis 74

ab 75

— Gemeindegrenzen



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

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

<https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

Im Vergleich mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2018 sind die Unterschiede der dargestellten Emissionen aus dem Straßenverkehr sehr gering. Die Darstellungen gleichen sich weitestgehend.

Veränderungen der Verkehrsfrequenz auf den betroffenen Straßenabschnitten lassen sich aus den Resultaten der beiden Bundesverkehrswegezählungen aus den Jahren 2015 und 2021 erkennen, die in der nachfolgenden Tabelle aufgezeigt werden. Die Daten stammen aus der öffentlich zugänglichen Straßeninformationsbank NRW (<https://www.nwsib-stadt-roesrath.de/>)
Stadt Rösrath – Fachbereich 4 (Planen, Bauen, Umwelt und Mobilität)

online.nrw.de/). Die Auswirkungen der veränderten Verkehrsfrequenzen auf die Schallemissionen hat wiederum das LANUV statistisch aufbereitet.

Bezeichnung	Streckenabschnitt	Gesamtzahl Fahrzeuge 2015	Gesamtzahl Fahrzeuge 2021	Davon SV 2015	Davon SV 2021
Autobahn 3	Stadtgrenze NW bis Abfahrt Rösrath	35.457.560	28.069.595	4.453.365	3.816.075
Autobahn 3	Abfahrt Rösrath bis Stadtgrenze NW	29.010.565	22.831.845	4.361.020	3.742.345
L288	Sülztalplatz – Schönrather Str.	5.172.780	4.045.295	131.035	98.815
L288	Schönrather Str. - Kirschheiderbroich	6.517.440	6.045.860	223.380	212.795
L288	Am Sommerberg - Holzmarkt	3.000.300	3.132.065	56.575	51.830
L284	Zählstellenlage Kleineichen	4.491.325	4.285.465	73.365	109.135
L284	Zählstellenlage Rösrath	3.682.850	3.455.090	120.85	76.650
L284	Gerottener Weg - Am Sommerberg	4.151.510	3.283.175	117.165	111.690
L284	Hofferhofer Str. - Lehmbach	3.027.675	2.750.640	93.075	74.460

Quelle: <https://www.nwsib-online.nrw.de/>; eigene Hochrechnung DTV

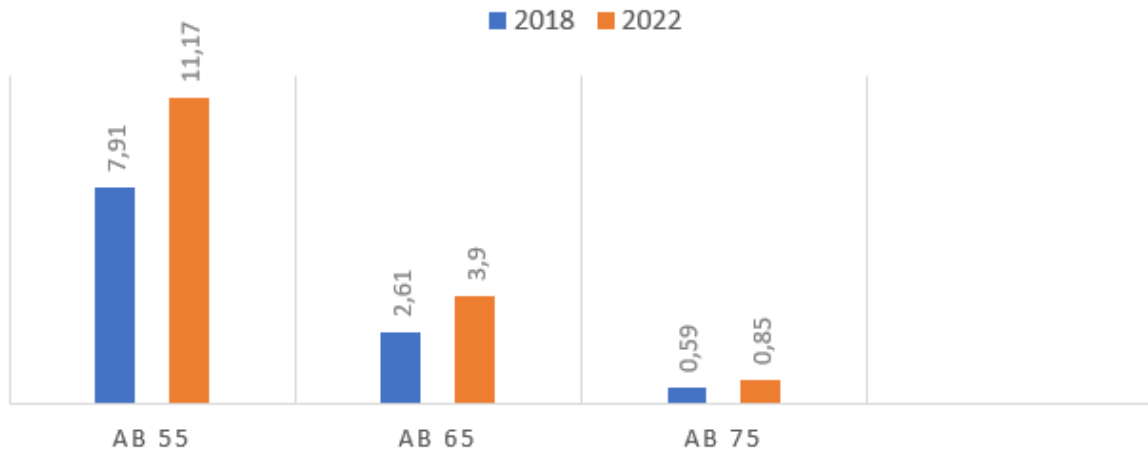
Wie die obenstehenden Zahlen zeigen, ist eine geringere Auslastung der einzelnen Streckenabschnitte zu beobachten. Hierbei ist jedoch davon auszugehen, dass es sich hierbei um eine Folge der Corona-Pandemie handelt. Auf eine Darstellung der prozentualen Abnahme wird aufgrund der geringen Aussagekraft der Daten aus vorgenanntem Grund verzichtet.

Eine wesentliche Veränderung stellt die Auslastung auf der L284 zwischen Hofferhofer Str. und Lehmbach dar, da die Zahl der Kfz deutlich abgenommen hat. Dies führt dazu, dass die Auslastung nun nicht mehr die Schwelle der nach Umgebungslärmrichtlinie zu kartierenden Streckenabschnitte erfüllt.

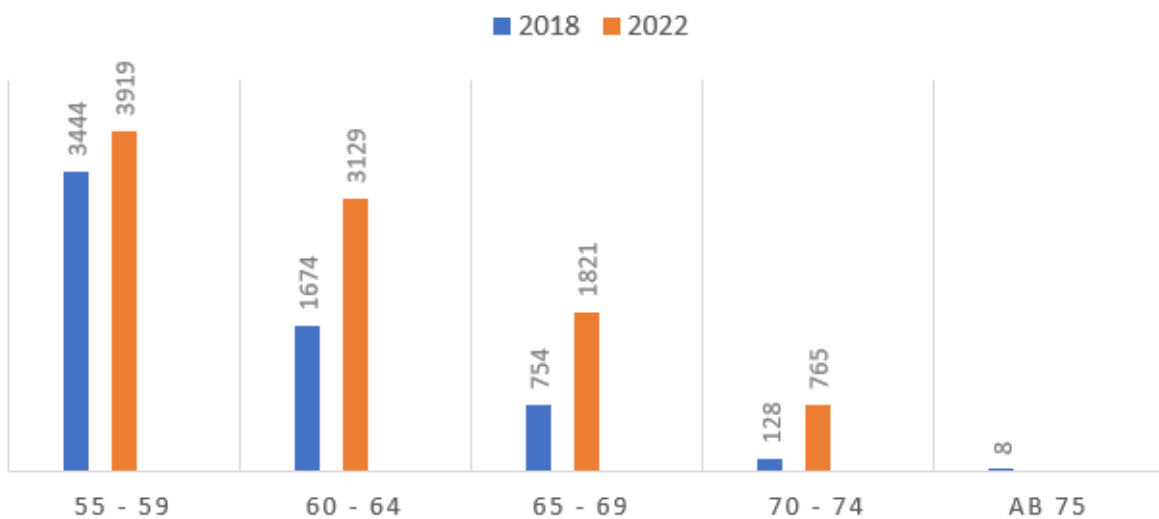
Wie bereits angemerkt, sind die bei einem Vergleich der Lärmkarten aus den Jahren 2013 und 2018 erkennbaren Veränderungen sehr gering und aufgrund des insgesamt geringeren Verkehrsaufkommens während der Corona-Pandemie weniger aussagekräftig, als die Jahre

zuvor. Das LANUV hat jedoch wie bei der letzten Lärmkartierung zusätzlich überarbeitete statistische Auswertungen zur Verfügung gestellt, die anschließend vorgestellt werden.

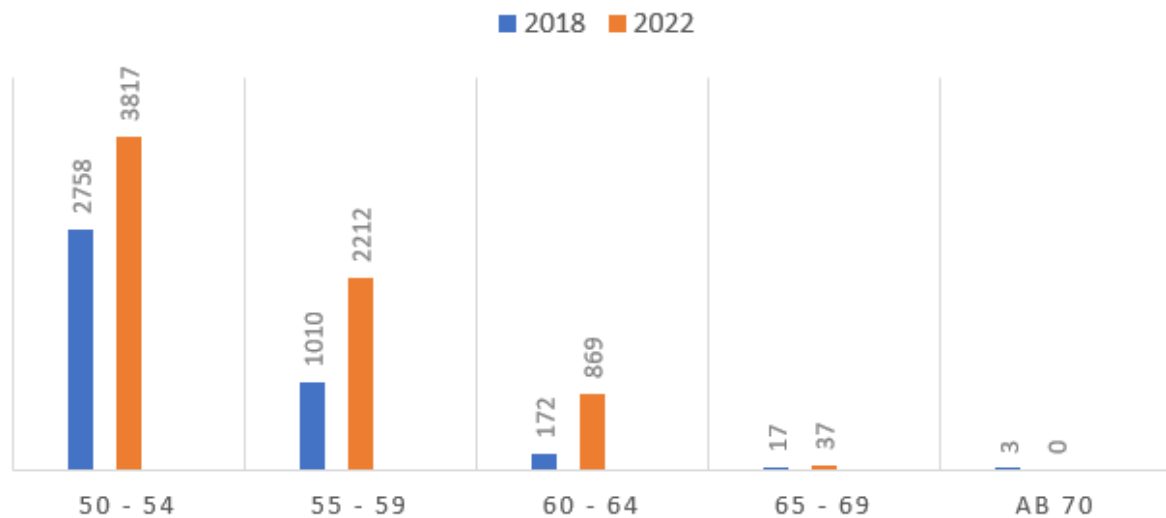
GESAMTFLÄCHE DER LÄRMBELASTUNG IN KM²



BETROFFENE EINWOHNER L_{DEN} (24 STD.)



BETROFFENE EINWOHNER L_{NIGHT}



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 vorheriger Lärmaktionspläne beantragte 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 lärmindernden 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 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. Die Bauarbeiten auf dem o.g. Streckenabschnitt sind aktuell in Umsetzung (Stand November 2023)

▪ **Überprüfung der Umsetzbarkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Landesstraßen**

Im Gegensatz zum Bericht der Stufe 3 wurde mittlerweile auf dem Abschnitt zwischen Kiefernweg und Brückenweg eine Reduzierung auf 50 km/h umgesetzt. Insofern war dort ein Teilerfolg zu erzielen, auch wenn der Grund für die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eher in der Verkehrssicherheit lag. Die Einbeziehung weiterer Bereiche wird schwierig, da es sich nur noch um Abschnitte außerhalb geschlossener Ortschaften (sog. „freie Strecke“) handelt, auf welcher eine Geschwindigkeitsreduzierung grundsätzlich nicht von Straßen NRW in Erwägung gezogen wird.

▪ **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 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 dem weiterhin gültigen 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 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 Darstellung dieser Berechnungen hat die Stadt Rösrath auf ihrer Homepage unter <https://www.roesrath.de/umwelt> bereitgestellt. 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 2015 und 2021 im Bereich der Hauptstraße / Bergischen Landstraße bestätigt die bereits damals erkennbare Tendenz. Wie bereits erwähnt, lässt sich im Betrachtungszeitraum eine Reduzierung des Schwerlastaufkommens beobachten, auch hier ist auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zu verweisen. Als Trend der vorangegangenen Jahre soll diese Tendenz jedoch weiter stabilisiert werden. Die Stadt Rösrath hat daher im Juli 2015 eine Kooperationsvereinbarung mit „Mobil im Rheinland“ abgeschlossen und an der Erarbeitung eines LKW-Führungskonzeptes mitgearbeitet. Das Konzept wurde verabschiedet und bezieht sich auf die LKW-Navigationssysteme, die gewisse, abgestimmte Vorrangrouten definieren. Neben einer geringeren Umweltbelastung reduziert das Projekt natürlich auch die Lärmbelastung.

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, die Öffnung ausgewählter Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr, 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. Allerdings stockt das Projekt einerseits an der fehlenden Grundstücksverfügbarkeit, andererseits am Straßenbaulastträger Straßen NRW (Abschnitt Leimbach bis Untereschbach).

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. Hier ist zumindest mit der Stadt Lohmar ein gemeinsames Vorgehen vereinbart.

▪ **Multimodale Verknüpfung von Verkehrsmitteln**

In Zusammenarbeit mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis sowie den Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) und Wupsi GmbH hat die Stadt Rösrath in den vergangenen Jahren die intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel verfolgt und in diesem Zusammenhang sogenannte Mobilstationen eingerichtet bzw. ausgebaut. Dazu gehören verschiedene Elemente, wie der Ausbau der P+R-Kapazitäten, die Aufstellung von

abschließbaren Fahrradboxen, die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems (RVK/tier), Standorte für Leihfahrzeuge (E-Auto „Wupsi-Car“) sowie Ladestationen für E-Autos. Hierbei wurde der Fokus auf die drei Rösrather DB-Haltestellen als wesentliche Verkehrsknoten im Stadtgebiet gelegt, aber auch andere Ortslagen sind mit dem Projekt adressiert worden. Zudem wurde vereinzelt die Bus-Taktung intensiviert, das RVK-Kundencenter am Bhf. Rösrath ist im Jahre 2021 in Betrieb gegangen und wo Bedarf und Möglichkeit gegeben waren, sind Fahrradabstellanlagen eingerichtet worden. Rösrath liegt im kreisweiten Vergleich mit allen 3 Ausleihstationen für E-Bikes in der Spitzengruppe.

Darüber hinaus wird derzeit geprüft, inwieweit das Projekt Mobilstationen mit einzelnen Elementen in weiteren Rösrather Ortslagen seinen Fortgang finden kann.

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

Auf gewissen Abschnitten stellt sich die Fahrbahndecke der Landesstraßen als Flickenteppich aus notdürftig reparierten Straßenschäden, Bodenwellen, abgesackten Kanalschächten und Regeneinläufen sowie schadhafte Straßenbanketten dar. Hiervon sind Teile sowohl der L284, als auch der L288 betroffen, so dass es schwerfällt einzelne, besonders schadhafte Abschnitte herauszustellen. Die zuvor in besonders schlechtem Zustand befindliche L284 im Bereich Kleineichen und Stümpen, sowie der Hauptstraße zwischen dem Sülzplatz und dem Bereich Vierkotten wurden mittlerweile aufwändig saniert.

Ebenso ist der Zustand der L288 im unteren Abschnitt der Bensberger Straße zwischen Gerottener Weg und Am Sommerberg, der im Bericht zur 3. Stufe als dringend sanierungsbedürftig eingestuft wurde, zwischenzeitlich über eine neue Fahrbahndecke verbessert worden.

Die Stadt Rösrath hat im Jahr 2022 für Straßen NRW im Bereich zwischen Bahnhof Rösrath und Sommerberg die Deckensanierung der L 284 durchgeführt, so dass sich die Lärmbelastung im fraglichen Abschnitt merklich reduziert hat.

Die Landesstraßen werden dennoch in Teilen weiterhin als sanierungsbedürftig angesehen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der durch die schadhafte Fahrbahnbereiche verursachten unnötigen Geräuschemissionen, die bewusst im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 4. 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:

Wie bereits mehrfach betont sind die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Zahl der Kfz und den Schwerlastverkehr im Jahr der Erhebung 2021 deutlich spürbar, weswegen eine klare Bewertung der Ergebnisse sich schwierig gestaltet. Grundsätzlich lässt sich jedoch festhalten, dass sich eine kontinuierliche Verbesserung der Straßenzustände zeigt. Schäden und Mängel werden sukzessive durch die entsprechenden Straßenbaulastträger behoben.

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.

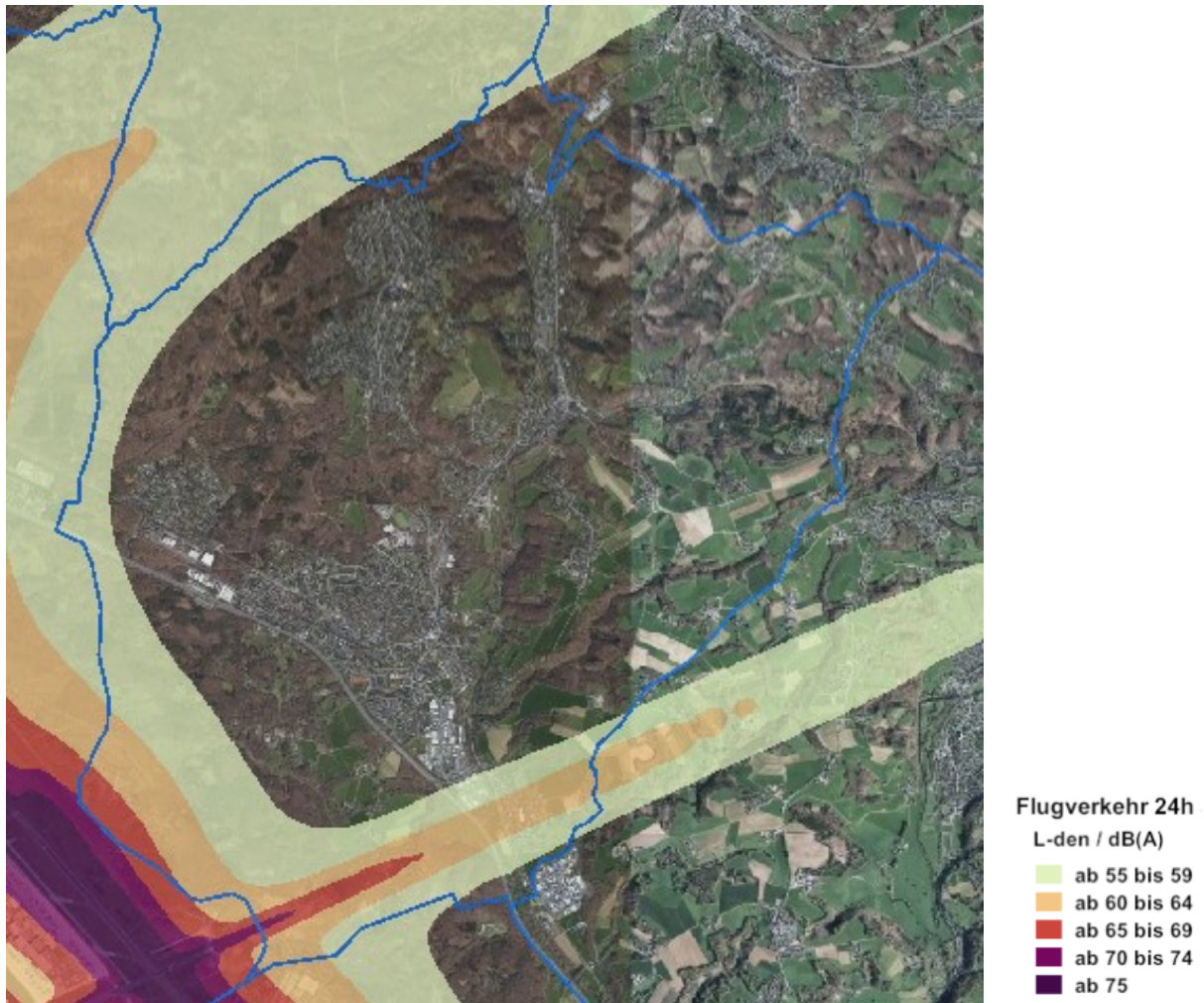
Einige der 2018 im Rahmen der Lärmaktionsplanung von der Stadt Rösrath beantragten Maßnahmen sind inzwischen umgesetzt worden und insofern positiv zu würdigen. Hier sind in erster Linie die Sanierung zahlreicher Fahrbahndecken sowie die Einrichtung von Mobilstationen zu nennen. Ob sich die Umsetzung 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.

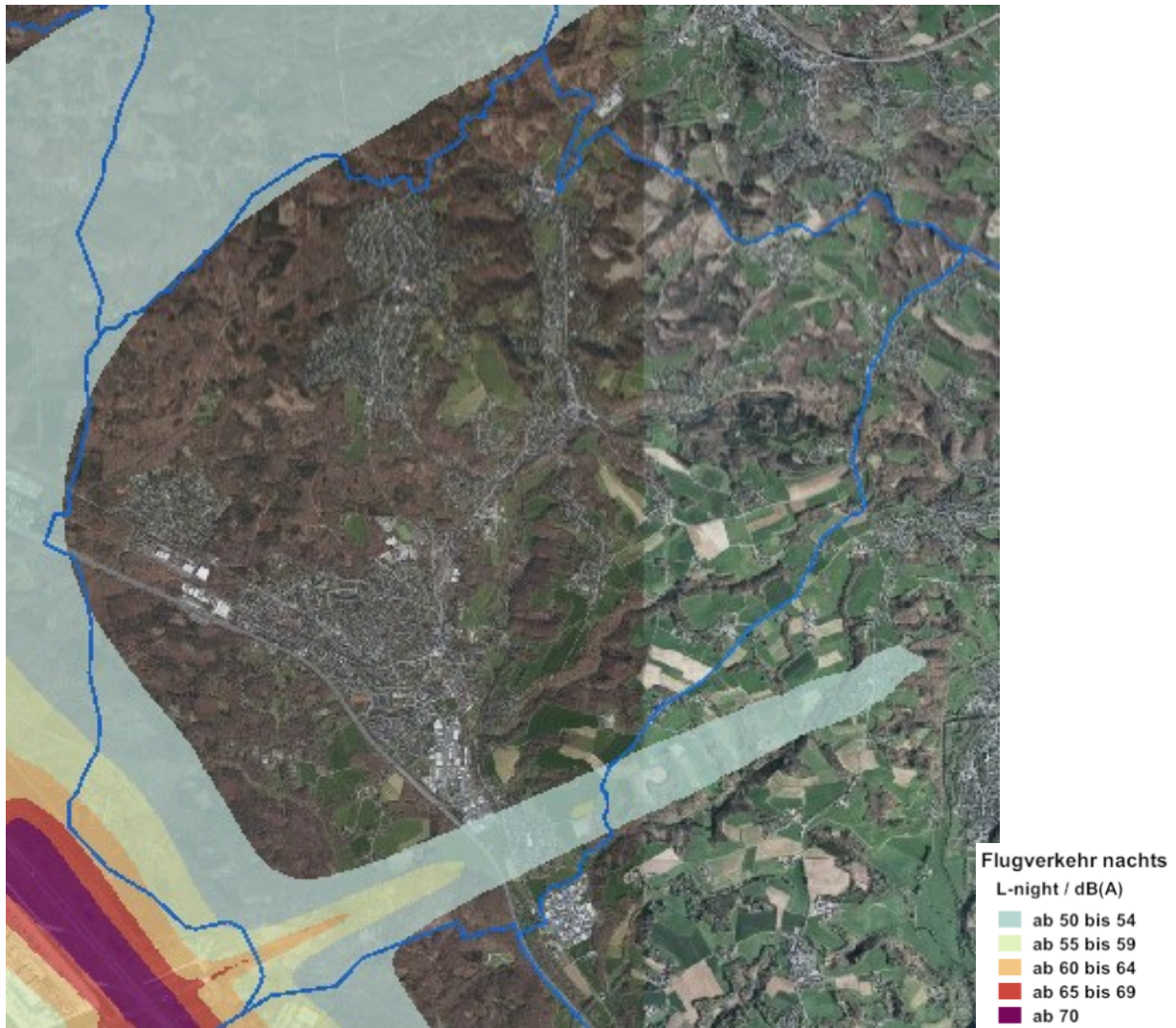
Nachrichtlich sei hier nur erwähnt, dass die Stadt Rösrath in ihrem Straßennetz auch sukzessive Straßenausbaumaßnahmen und Fahrbahnoberflächensanierungen durchführt, um auch hier die Lärmbelastung zu minimieren, auch wenn das kommunale Straßennetz nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes ist.

Aktualisierung des Teilaktionsplans Fluglärm

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.



24h-Pegel, <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>



Nachtpegel, <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

Wie bereits in den vorangegangenen Stufen 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 Iso-Phonenlinien $L_{DEN} \geq 65$ 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 Iso-phonnenbändern 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, Sülztaalstraße, 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)]

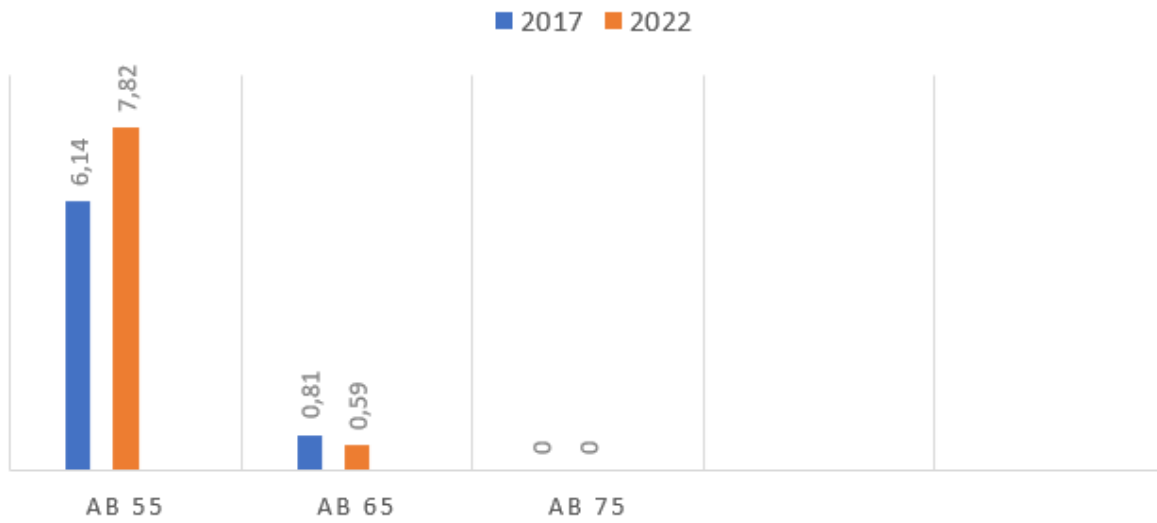
Lag bei der vorangegangenen Lärmkartierung der besiedelte Kernbereich der Ortslage Rambrücken noch in der Nachtschutzzone, so ist dieser Bereich nach der aktuellen Darstellung komplett aus der Nachtschutzzone herausgefallen. Die genannten Bereiche in Rambrücken sind nun dem niedrigeren Isophonenband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

Bei der Lärmberechnung, die den Aussagen der 3. Stufe des Lärmaktionsplanes zugrunde lagen, wurde erst verspätet vom LANUV mitgeteilt, dass im Zeitraum Oktober 2016 bis Januar 2018 die Querwindbahn saniert und damit außer Betrieb war. Eine Vergleichbarkeit der Daten aus dem letzten Lärmaktionsplan ist somit nur bedingt möglich.

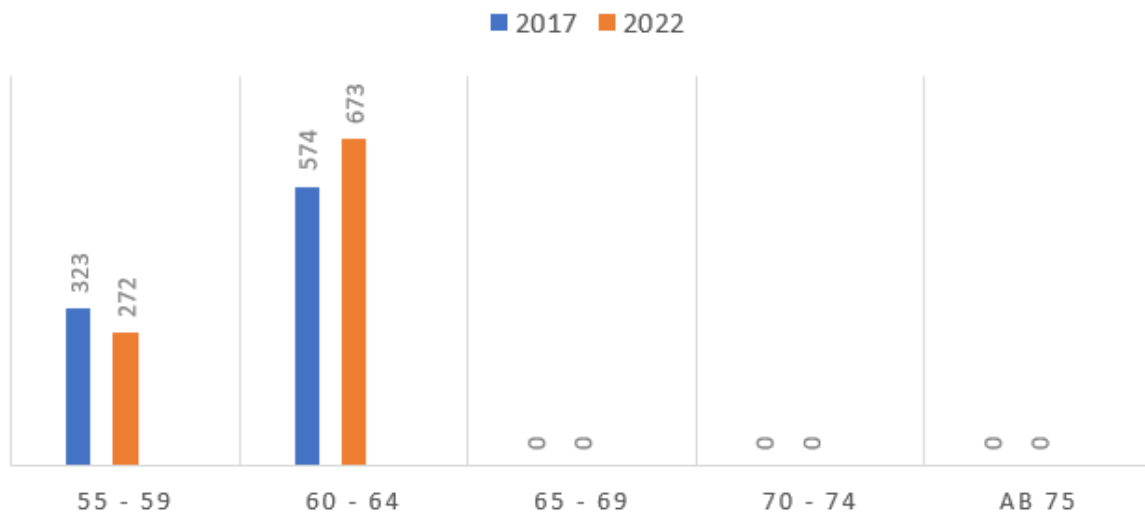
Es ist daher zu erwarten, dass eine zukünftige Lärmkartierung wieder ähnliche Ergebnisse wie in der Vergangenheit liefern wird.

Der äquivalente Dauerschallpegel ist keine allumfassende Aussage zur Lärmbelastung. In der Nacht wirken einzelne Lärmereignisse sehr störend, da sie bei Schlafenden zu Aufwachreaktionen führen können. Der Ortsteil Rambrücken ist hier besonders belastet. Laut den Lärmmessungen des Flughafens Köln/Bonn gab es im Dezember 2023 in Rambrücken nachts insgesamt 154 Überflüge mit einem Wert von jeweils über 80 dB(A). Grundsätzlich ist aber zur Beurteilung ein Lärmpegel zu berechnen, da Messungen Momentaufnahmen darstellen.

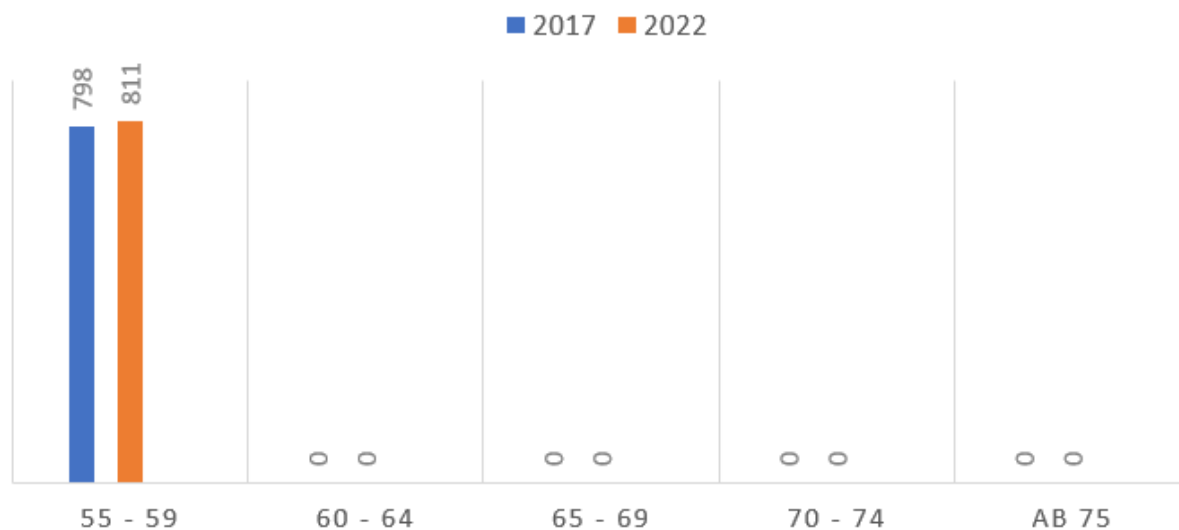
LÄRMBELASTETE FLÄCHEN IN KM²



BETROFFENE EINWOHNER L_{DEN}



BETROFFENE EINWOHNER L_{NIGHT}



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.

Die Eingaben der Kommunen zum Planfeststellungsverfahren wurden mittlerweile bearbeitet und ausgewertet. Am 31.01.2024 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) den Planfeststellungsbeschluss für bauliche Veränderungen am Verkehrsflughafen Köln/Bonn erlassen und damit die Nutzung vorhandener, jedoch bislang nicht zugelassener Vorfeldflächen für Flugzeug-Abstellpositionen genehmigt (vgl. MUNV NRW, 2024).

Positiv zu würdigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Flughafen Köln/Bonn GmbH auf Druck der Kommunen ein eigenes „Lärmminimierungsprogramm“ erarbeitet hat, dessen Inhalte seit Mai 2017 in Kraft sind. Wesentlicher Bestandteil des Programms ist ein Gebührenmodell, wonach die Entgelte für Flugbewegungen in der Nacht deutlich angehoben wurden, 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. Über die neue Entgeltverordnung des Flughafens gibt es noch keine einheitlichen qualifizierten Aussagen, ob und inwiefern sie die erhoffte / gewünschte lärmminimierende Wirkung hat. Eine Anpassung / Überarbeitung der bestehenden Entgeltordnung wird voraussichtlich erst in zwei bis drei Jahren erfolgen.

Grundsätzlich hat sich auch an der bereits in den vorherigen Lärmaktionsplänen von 2013 und 2018 für den Bereich Fluglärm angesprochenen Problematik nichts geändert. 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 der EU – Richtlinie Umgebungslärm sind bis zum Sommer 2024 die Lärmaktionspläne der 3. Stufe aus 2018 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.umgebungs-laerm.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 ist nur bedingt belastbar, da die Auswirkungen der Corona-Pandemie im Zeitraum der Erhebung maßgeblich in die Ergebnisse einzupreisen sind. Aus diesem Grund wird auf die prozentuale Darstellung von Zu- und Abnahme verzichtet.

Der Trend stark differierender Zahlen für die Entwicklung der Gesamtmenge aller KFZ auf den Landesstraßen in Rösrath setzt sich somit leider, wie auch schon im Lärmaktionsplan der 3. Stufe fort. 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 lärmindernden Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen liegt unverändert in der Hand des Landesbetriebs Straßen NRW und der Autobahn GmbH als Straßenbaulastträger, der nach eigenem Ermessen im Rahmen ihrer Haushaltslage über die Umsetzung von beantragten Maßnahmen entscheidet. Insofern hat sich an den bescheidenen Einflussmöglichkeiten der Kommunen in den letzten Jahren nichts geändert.

Hinsichtlich einer möglichen Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, um im Rahmen der Lärmaktionsplanung grundsätzlich die Geschwindigkeit im Stadtgebiet auf 30 km/h zu reduzieren, gilt, dass nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) die Unteren Straßenverkehrsbehörden, somit die Stadt Rösrath, zuständig für die verkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind. Die Anordnung von Tempo 30 auf (innerörtlichen) Landstraßen ist jedoch nur im gesetzlich festgelegten Rahmen möglich. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung setzt eine besondere Gefahrenlage voraus, die auf spezielle örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und einer sehr konkre-

ten, einzelfallbezogenen Rechtfertigung bedarf. Letzteres gilt auch für eine derartige Anordnung „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“ (§45 Abs. 1, Nr. 3 StVO). So ergibt sich, dass eine eventuell aus einer Lärmkartierung resultierende Wertüberschreitung, die auf mögliche verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Verkehrsverbote, etc.) schließen ließe und womöglich dann Teil des Lärmaktionsplanes werden könnte, keine Grundlage für eine dahingehend angedachte verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO ist, wenn die Werte nicht auf Grundlage der in der StVO genannten „Lärmschutz-Richtlinie-StV“ (anzulegende Beurteilungspegel/Richtwerte) bzw. der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen, RLS-90 (Berechnungsmethoden) berechnet wurden (s. Lärmschutz-Richtlinie-StV, Punkt 2.5).

Grundsätzlich ist der Lärmpegel zu berechnen und nicht zu messen, da Messungen Momentaufnahmen darstellen und daher nicht repräsentativ für die tatsächliche durchschnittliche Lärmbelastung sind.

Aber auch dann, wenn anhand der auf dieser Basis ermittelten Ergebnisse eine Überschreitung der zulässigen Lärmwerte erkannt wird, ist nach StVO der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten (s. Lärmschutz-Richtlinien-StV, Punkt 1.3). D. h. die verkehrliche Bedeutung der Hauptverkehrsstraßen und überörtlichen Straßen (klassifiziertes Netz) ist zu berücksichtigen und im Einzelfall zu betrachten.

So sind unter ebd. Punkt 3.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV gewisse Kriterien aufgezeigt, nach denen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf klassifizierten Straßen den absoluten Ausnahmefall darstellt. Eine pauschale Betrachtung reicht hier nicht aus. Es müssen für den Einzelfall konkrete Feststellungen vorliegen, die der Straßenverkehrsbehörde eine ermesensfehlerfreie Entscheidung ermöglichen.

Entsprechend den vorgenannten Ausführungen kann ein Lärmaktionsplan der Straßenverkehrsbehörde nicht als Grundlage für verkehrsrechtliche Anordnungen dienen.

Lediglich als Instrument mit dem dann der Straßenbaulastträger gebeten werden kann, eine nähere Lärmuntersuchung für einen konkreten Streckenabschnitt durchzuführen.

Bezogen auf den Fluglärm lässt die aktuell bereitgestellte Lärmkartierung für die vom Fluglärm betroffenen Gebiete in Rösrath keine Bewertung der Entwicklung seit 2018 zu, da die Querwindbahn in der Zeit, in der die Daten erhoben wurden, aufgrund der durchgeführten Sanierung 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 Bun-

des Immissionsschutzgesetz 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 Lärmaktionsplan z.B. gegenüber anderen Straßenbaulastträgern nicht durchgesetzt werden können.“

Wesentliche Veränderungen haben sich bei der Aktualisierung der dem Lärmaktionsplan von 2018 zugrunde liegenden Daten und den hieraus resultierenden Immissionen für Rösrath nicht ergeben.

Stadt Rösrath, im März 2024

Hinweis zur Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Stadt Rösrath beabsichtigt, den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Stufe öffentlich über ihre Homepage bekannt zu machen. Die Öffentlichkeit erhält so die Gelegenheit, Anregungen vorzubringen und zusätzliche Vorschläge zur Lärminderung zu unterbreiten. Es wird hierbei auf eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung verzichtet, da sich im Vergleich mit den vorangegangenen Stufen des Lärmaktionsplans keine wesentlichen Veränderungen ergeben haben und somit grundsätzlich auch keine neuen Erkenntnisse vorliegen, die ein zweistufiges Beteiligungsverfahren notwendig machen. Hinsichtlich der Fertigstellungsfrist des Lärmaktionsplans der 4. Stufe bis zum 18.07.2024 ist eine zweite Beteiligungsstufe aus organisatorischen Gründen zudem nicht durchführbar.

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
- Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2024): Planfeststellungsbeschluss für bauliche Erweiterungen am Flughafen Köln/Bonn erlassen. [URL] <https://www.umwelt.nrw.de/verkehr/luftverkehr/flugbetrieb-sicherheit-und-planung>
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 3. Stufe
- Die Karten mit den Berechnungen nach der „Richtlinie für Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90).