



Planen, Bauen, Umwelt, Mobilität

Abwägungsvorschlag

Anlage

Lärmaktionsplan

Prüfung der vorgebrachten Stellungnahmen

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

Sehr geehrter Herr Moch,

zu vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans vom 30.01.2024 bitte ich folgende Korrekturen/Änderungen vorzunehmen:

Auf Seite 4, Abs.2 stellen sie fest, das der Lärmaktionsplan alle 5 Jahre, bzw. bei "bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation" zu überarbeiten ist. Diese Forderung der EU-Richtlinie (Art.11) wurde nicht ausreichend berücksichtigt. Das Zahlenmaterial wurde auf Basis der Jahre 2021 und 2022 herangezogen und ist nur eingeschränkt nutzbar. Hier sollte eine Vertagung, bzw. Nachermittlung mit den Jahreswerten 2023/24 durchgeführt werden.

Seite 4 Hauptlärmquellen - 2. Haupteisenbahnstrecken

Es werden rd. 29600 Zugbewegungen/Jahr ermittelt. Tatsächlich sind es aber mehr. Nur eine (1,2) Zugbewegungen für Rangier-, Arbeits- oder Güterzüge pro Tag reichen aus um den Grenzwert zu überschreiten. Das ist durchaus real.

Zusätzlich befindet sich die Bahnstrecke zwischen Bahnhof Rösrath und Hoffnungsthal in unmittelbarer Nähe zur Hauptstraße, wodurch sich die Lärmquellen kumulieren.

Ich bitte deshalb diese Lärmquelle mit einzubeziehen.

Seite 6 Großflughäfen

Hier wurden die Verkehrszahlen bis 2022 herangezogen.

Obwohl bekanntlich der Flugverkehr durch Corona stark eingeschränkt war und die Luftfahrtindustrie erst Vor-Corona-Werte für 2024 erwartet, wurden die Zahlen zur Bewertung herangezogen. Bereits 2023 stiegen sie gegenüber 2022 um ca. 15%.

Ich bitte deshalb um entsprechende Würdigung der Situation, wenn auch noch keine verbindlichen Zahlen vorliegen.

– Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 2 -

Prüfung der vorgebrachten Stellungnahmen

B 1.1

Laut aktueller EU-Richtlinie Umgebungslärm muss bis zum 18.07.2024 der Lärmaktionsplan der 3. Runde aus 2018 überarbeitet werden. Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größenordnung Rösraths in NRW dar, die nicht selber Ballungsraum sind. Daten für den Straßenverkehr für 2023 oder 2024 wurden durch die zuständigen Stellen nicht erhoben und stehen somit einer Bearbeitung durch die Stadt nicht zur Verfügung.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

B 1.2

Der in der EU-Richtlinie 2002/49/EG Umgebungslärm definierte Schwellenwert zum Umgebungslärm für Haupteisenbahnstrecken von 30.000 Zugbewegungen pro Jahr wird in Rösrath nicht erreicht. Selbst der hochgerechnete und aufgerundete Wert von rund 29.600 Zugbewegungen ist ein berechneter Maximalwert, der aufgrund der häufigen Zugausfälle auf der Linie der RB 25 jedoch nicht erreicht wird. Eine Addition der unterschiedlichen Lärmquellen ist für die Lärmuntersuchung nicht vorgesehen, da diese in einander aufgehen. Relevant ist daher der lauteste Moment, nicht die Addition unterschiedlicher Lärmquellen.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

B 1.3

Die Datenerhebung für den Flugverkehr wurde um die mittlerweile verfügbaren Zahlen aus dem Geschäftsbericht 2023 der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergänzt. Gegenüber den Vor-Corona-Jahren konnte aus den Zahlen zur Verkehrsentwicklung für 2023 festgestellt werden, dass, obwohl die Fluggastzahlen gegenüber 2022 um rund 1 Mio. gestiegen sind, sowohl die

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

– Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 3 -

Anzahl der Luftfracht um fast 100.000 t als auch die Anzahl der Flugzeugbewegungen um ca. 3.000 zurückgegangen sind. Insgesamt werden Fracht- und Passagierflüge weniger, da moderne, größere und besser ausgelastete Flugzeuge mit weniger Lärmentwicklung eingesetzt werden.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

B 1.4

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größenordnung Rösraths in NRW dar, die nicht selber Ballungsraum sind.

Der Bereich der L 284 zwischen der K 23 und Lehmbach ist dadurch wieder in die Betrachtung eingeflossen. Entsprechend angepasst wurden die Bewertungen im Bericht. Redaktionelle inhaltliche Fehler aus dem bisherigen Berichtsentswurf wurden in diesem Zusammenhang korrigiert.

Änderungen in den Modellberechnungen und Kartendarstellungen führen zu einer differenzierteren Darstellung der aktuellen thematischen Karten. Eine Verschlechterung der tatsächlichen Lärmsituation ist daraus pauschal aber nicht ableitbar.

Aktuelle Daten der automatischen Zählanlagen stehen der Stadt nicht zur Verfügung. Die offizielle bundesweite Zählung des Straßenverkehrs findet nur alle fünf Jahre statt. Die letzte Zählung wurde 2021 durchgeführt. Diese Daten stehen allerdings unter dem Eindruck der Corona-Pandemie und sind daher nicht zu verwenden.

Die Lärmauswirkungen diverser Einzelbauvorhaben werden im Rahmen der Bauleitverfahren über Gutachten ermittelt und bereits dann notwendige Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergriffen.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Seite 9 - Verkehrszahlen

Die hier gelisteten Verkehrszahlen sind statistisch ermittelt unter dem Einfluss Corona, Flut und Homeoffice. Die Zahlen stehen im krassen Widerspruch zu den nachfolgenden Grafiken zur Lärmausbreitung und Anzahl betroffener Bürger.

Das im Mittel ein um 20% reduziertes Verkehrsaufkommen eine um bis zu 40% größere beschallte Fläche und ein vielfaches von betroffenen Bürgern ausmachen soll, ist nicht nachvollziehbar.

Zur tendenziellen Bewertung wären hier die aktuellen Zahlen der automatischen Zählanlagen an der L284 hilfreich.

Ich bitte diese Zahlen zu ergänzen und gleichfalls den Streckenbereich Bergische Landstraße (Hoffnungsthal-Lehmbach) wieder mit einzubeziehen, da die Zahlen durch Baustellen und Sperrungen zuletzt, verfälscht sind. Aktuelle Beschwerden über Nutzung von Schleichwegen z.Bsp. in Menzlingen wurden veröffentlicht.

Auch wenn die Berichterstattung nur die Vergangenheit betrachtet, so sollte auf Grund bekannter Tatsachen auch die Zukunft, zumindest tendenziell mit einbezogen werden:

- die im Bau befindliche Kita Venauen wird an der Einmündung zur Hauptstraße erheblichen, zusätzlichen Verkehr erzeugen.

Zusätzlich werden im gleichen Bereich eine große Anzahl von Wohneinheiten, sowie Büros der Stadt eingerichtet. Der zu erwartende Verkehr ist aus den in den Bauanträgen eingeplanten Parkplätzen erkennbar.

- Darüberhinaus sind eine Reihe von Bauprojekten in Arbeit (Bitze, Kölner Straße usw.) die unmittelbar an den Durchgangstraßen eine weitere Verschärfung des Verkehrs verursachen.

- Auch die Kita Sommerberg wird ebenfalls für zusätzlichen Verkehr auf der L284/288 sorgen.

Dies alles wurde bei der Betrachtung der Verkehrszahlen und im folgenden unter "Neue Gesichtspunkte" nicht berücksichtigt. Ich bitte um Ergänzung.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

Seite 14 Neue Gesichtspunkte - Radwegeinfrastruktur

Bisher wurden entgegen ihrer Darstellung keine nennenswerten Verbesserungen in den letzten fünf Jahren umgesetzt.

Fast ausschließlich befinden sich Radwege/Radstreifen nur an Landes-/Kreisstraßen wofür die Stadt nach eigenem Bekunden nicht zuständig ist.

Hier sollten die tatsächlichen Maßnahmen gelistet werden, sofern welche umgesetzt wurden.

Seite 15 Zustand Landesstraßen in Rösrath

Die genannte Deckensanierung zwischen Bahnhof und Sommerberg hat zwar stattgefunden, jedoch sind nach wie vor etliche Kanaldeckel tiefer gelegt, was eine Lärmreduzierung zu nichte macht. Bereits heute gibt es dazu Ausbesserungen, die aber nicht fruchten.

Hier müssen dringend Nachbesserungen erfolgen.

Persönliches Lärmempfinden:

Die Lärmbelastung, ist signifikant 2022/2023 an meinem Wohnort angestiegen. Die erstellten Messungen bzw. Messmethoden können die Situation im Sülztal nicht ausreichend wiedergeben. Besonders durch die Talform und die relativ offene Bebauung ist im Bereich der Stadtwerke kein Schallschutz zu den höher gelegenen Häusern gegeben.

Die Lärmimmissionen des Flugverkehrs kann ich nicht bewerten, da ich keine/wenige Geräusche wegen meist Westwind feststelle.

– Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 4 -

B 1.5

Die Inhalte wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP im Kapitel „Neue Ansätze im Rahmen der Straßenlärmreduzierung seit der 3. Stufe des LAP“ betrachtet und enthalten u. a. Geschwindigkeitsreduzierungen, den Ausbau der Radwegeinfrastruktur und die multimodale Verknüpfung von Verkehrsmitteln.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

B 1.6

Die genannten Mängel sind bekannt und Anpassungen im Rahmen der Gewährleistungsphase geplant. Weitere Maßnahmen seitens der Stadt sind diesbezüglich nicht möglich, da die Stadt an diesem Straßenabschnitt nicht Straßenbaulastträger ist.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

B 1.7

Das persönliche Lärmempfinden ist keine belastbare Datengrundlage. Eine massive Überschreitung der Grenzwerte abseits der Hauptstraße ist anhand der Datenlage aus 2019 nicht feststellbar. In den letzten Jahren durch den Breitbandausbau oder andere Baumaßnahmen aufgetretene Lärmbelastungen durch temporäre Baustellen bedingen grundsätzlich keine Maßnahmen zur Lärmverminderung. Baustellen sind grundsätzlich als temporäre Belastungen hinzunehmen.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

Ich beantrage folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO um die Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu schützen.

Daher wünsche ich hiermit die Prüfung auf immissionsschutzmindernde Maßnahmen.

- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h in den Bereichen

L284 Sülztalplatz - Lehm bach

L288 Bahnüberführung (Hauptstraße) bis Sülztalplatz

L288 Bahnübergang - Freiherr vom Stein

L288 Gesamter Bereich Forsbach (Sommerberg - Feldstr.)

Begründung:

Wie auf Seite 12 des Berichtes bereits hingewiesen, wurde zwischen Kiefernweg und Brückenweg eine spürbare Lärmreduktion durch eine solche Maßnahme erreicht.

Gleiches ist folglich für die beschriebenen Strecken zu erwarten. Die Freigabe einzelner

Teilstücke auf 50km/h halte ich wegen der zusätzlichen Beschleunigungs- und

Verzögerungsgeräusche für nicht sinnvoll. Eine gleichförmige Bewegung ist in jedem Fall zu bevorzugen.

Am Beispiel der Strecke Lehm bach - Sülztalplatz möchte ich ergänzen, das durch die geringere Geschwindigkeit dem abbiegenden Verkehr (Rewe, Abzweig Eigen, Edeka, sonstiges Parkplätze/ Einfahrten) eine bessere Gelegenheit gegeben wird, ab- oder zuzufließen.

Dadurch entstehen weniger Gefahrenstellen, Geräusche und Stausituationen. Ein Zeitnachteil entsteht tagsüber nicht.

Zusätzlich werden Fußgänger und Radfahrer durch die Lärmsituation erheblich belastet, da sie relativ ungeschützt dem Straßenverkehr ausgesetzt sind. Im fast gesamten Bereich wird die Lärmschwelle von 55 dbA überschritten. Das Land NRW stellt hierzu fest, das ein Überschreiten gesundheitsschädlich ist. Vergleichsweise am Arbeitsplatz ist der Arbeitgeber dann zum Lärmschutz verpflichtet. Dies wurde bisher in keinsten Weise berücksichtigt.

Als Referenz für Vergleichsregelungen möchte ich hier einige Beispiele für Tempo 30-Regelungen auführen:

Die B9 in Köln und die B3 zwischen Weil am Rhein und Darmstadt, die mir bekannt sind.

Weitere Beispiele sind listbar.

- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50km/h in den Bereichen.

L288 Sülztalplatz - Ausgang Rambrücken

Begründung:

Die auf diesem Stück mehrfach wechselnden Geschwindigkeitsfreigaben erhöhen das Lärmaufkommen, welches reduziert werden kann.

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 5 -

B 1.8

Die Geschwindigkeitsreduzierung einzelner Streckenabschnitte auf 30 km/h bzw. 50 km/h wird als Einzelmaßnahme individuell geprüft. Eine Temporeduzierung von 20 km/h bedeutet pauschal eine Lärmreduzierung von ca. 3 dB(A). Dies kommt einer signifikanten Minderung der wahrnehmbaren Lautstärke des Verkehrslärms gleich. Innerhalb geschlossener Ortschaften trägt dies zu einer erheblichen Verbesserung der Lärmsituation für die betroffenen Anwohner bei.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

- Sperrung der L284 Rösrath - Leimbach für den Schwerlastverkehr >7,5t für den Durchgangsverkehr.
Begründung:

Zunehmend, besonders in den Nachtstunden ist die Lärmentwicklung dieser Fahrzeuge herausragend. Wie aus der Lärmkartierung erkennbar ist, ist besonders bei beidseitiger Bebauung von einer starken Belästigung auszugehen. Bei LKWs besonders durch Einzelgeräusche, wie Luftdruckbremsen usw. Zusätzlich wird die Straße von vielen Zubringern zu den Kitas und Schulen genutzt, für die diese Fahrzeugart eine zusätzliche Gefahr darstellt.

Durch die Maßnahmen in Overath, wo bereits der Schwerlastverkehr ausgeschlossen ist und in Zukunft bei Sonderfahrten mit erheblichen Gebühren belastet wird, ist davon auszugehen das sich die Anzahl der Fahrzeuge für Rösrath erhöht.

- Radwege

Radwege sollten auf straßenferne Strecken verlegt werden.

Dadurch werden diese Verkehrsteilnehmer geringerem Lärm ausgesetzt, die Lärmemission des motorisierten Verkehrs würde gleichermaßen durch flüssiges Fahren reduziert.

Beispiel in Hoffnungsthal:

Ausbau des Radwegs an der Sülz, bzw. Straße Volberg

- Überprüfung der Ampelschaltungen

Die Ampeln Sommerberg/Hauptstraße, Stümpen und Kleinenchen schalten regelmäßig bei Einhaltung der aktuellen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Rot. Dadurch wird unnötig Lärm erzeugt und Energie verschwendet.

Ich bitte um Eingangsbestätigung, sowie Antwort innerhalb eines Monats.

Mit freundlichen Grüßen

--

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 6 -

B 1.9

Die Voraussetzung einer Sperrung der L 284 zwischen Rösrath und Leimbach für den Schwerlastverkehr >7,5t für den Durchgangsverkehr kann aus den derzeit vorliegenden Datensätzen nicht hergeleitet werden. Es ist nicht bekannt, wie groß der Anteil der tatsächlich nur Rösrath durchfahrenden Lkw im Vergleich zu den hier ansässigen Unternehmern und Anlieferverkehren, die sich nicht umleiten lassen, ist. Daher kann im Rahmen des LAP keine wirkungsvolle Maßnahme benannt werden.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

B 1.10

Der für zusätzliche Radverkehrsinfrastruktur benötigte bauliche Straßenraum ist fast überall in Rösrath nur äußerst begrenzt verfügbar. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Lage für den Radverkehr, wie die schnelle Radpendlerroute, sind insbesondere mit den zuständigen Straßenbaulastträgern abzustimmen. Entsprechende Planungen und Umsetzungen finden bereits statt.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

B 1.11

Für die Taktung der Lichtsignalanlagen ist der jeweilige Straßenbaulastträger, hier Straßen.NRW, zuständig.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans LAP 4. Runde von Januar 2024

1. Einleitung

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die gemäß § 47 b Satz 1 Nr. 1 BImSchG als Umgebungslärm bezeichnet werden... Diese Kriterien sind erfüllt, sobald Lärmkarten vorliegen. Daher sind Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufzustellen, für die Lärmkarten vorliegen...

Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein städtisches Gesamtkonzept. ... Der Lärmaktionsplan besteht aus dem Maßnahmenplan und weiteren dazugehörigen Unterlagen, wie z.B. dem Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung ... (Phase 1 und 2).

Die EU-Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten bei der Lärmaktionsplanung zu größtmöglicher Transparenz. Die Öffentlichkeit soll die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne aktiv mitzuwirken. Dazu müssen die zuständigen Behörden die Lärmkarten – auch unter Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien – zugänglich machen. Die Öffentlichkeit kann sich über die Lärmsituation informieren und anschließend ihre Interessen zur Lärminderung in die Lärmaktionspläne einbringen.

Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wird frühzeitig eingeladen, an der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Dazu werden folgende Informationen zur Verfügung gestellt:

- die Ergebnisse der Lärmkartierung (Karten mit Bericht zu den Ergebnissen)
- die Erforderlichkeit der Planaufstellung bzw. Planüberprüfung
- die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung
- ggf. der zu überprüfende Lärmaktionsplan und
- ggf. verschiedene Vorschläge zur Lärminderung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung jeweiliger Maßnahmen

Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass sich die zuständige Behörde mit den Anregungen inhaltlich auseinandersetzen muss. Die Anregungen müssen nicht zwingend in den Lärmaktionsplan einfließen.

Phase 2 der Öffentlichkeitsbeteiligung

Ortsübliche Bekanntmachung des Lärmaktionsplanentwurfes bzw. der Überprüfung des Lärmaktionsplans

- Gelegenheit für die Öffentlichkeit sich innerhalb einer angemessenen Frist erneut zu äußern
- Berücksichtigung der Eingaben bei der Entscheidung über die Annahme des Plans

Für einen erfolgreichen Lärmaktionsplan ist es erforderlich, dass alle Beteiligten eng kooperieren. Daher sollte bereits in der Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung auch eine Beteiligung anderer Behörden bzw. Fachämtern usw. erfolgen.

Der Maßnahmenkatalog des Aktionsplanes ist das zentrale Element zur Verbesserung der Lärmsituation. Welche Maßnahmen zur Lärminderung in Frage kommen, hängt oft von verschiedenen Faktoren ab. Meist ist eine Kombination mehrerer Maßnahmen erforderlich, um eine Verbesserung der Situation zu erzielen.

Anmerkung: der im Text oben kursiv gesetzte Text beinhaltet Zitate zum LAP, überwiegend aus den Seiten von <https://www.umgebungs-laerm.nrw.de>

– Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 7 -

Prüfung der vorgebrachten Stellungnahmen

B 2.1

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

2. Stellungnahme

Die vorgelegte Stellungnahme ist als Einwendung gegen den ausgelegten LAP zu verstehen.

2.1. allgemeine Feststellungen

Der Verein [REDACTED] vertritt mit dieser Einwendung – neben seinen allgemeinen Satzungszielen – auch die Interessen seiner > 130 Mitglieder, die teilweise in den lärmkartierten Bereichen wohnen.

Unter Hinweis auf die in der Einleitung gesetzlich vorgegebenen Ziele und Ansprüche an die Aufstellung eines LAP ist folgendes festzustellen:

Eine belastbare, nach 5 Jahren vorgeschriebene Überprüfung der Lärmsituation ist nicht geschehen. Die Verantwortlichen räumen selbst den personellen Engpass (die Stelle für den Bereich Umwelt ist seit längerer Zeit nicht besetzt) und eine sehr spät angegangene „Aktualisierung“ ein.

Der vorgelegte „aktualisierte“ LAP-Entwurf entspricht in mehreren wesentlichen Punkten nicht den Vorgaben.

Begründung:

1. Der LAP 4. Runde wurde lediglich „aktualisiert“ - und das auch nur unvollständig. Pauschale Hinweise darauf, dass sich „nur wenig geändert“ habe, werden im Einzelnen nicht hinreichend dargestellt und begründet.

2. Das „zentrale Element Maßnahmenkatalog“ wird überwiegend reduziert auf die Aufzählung älterer Maßnahmen aus dem LAP der 3. Runde – aktuelle Maßnahmen werden nicht hinreichend erkennbar.
(<https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/laermaktionsplanung/massnahmen-gegen-laerm>)

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 8 -

B 2.2

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größenordnung Rösraths in NRW dar, die nicht selber Ballungsraum sind.

Der Bereich der L 284 zwischen der K 23 und Leimbach ist dadurch wieder in die Betrachtung eingeflossen. Entsprechend angepasst wurden die Bewertungen im Bericht. Redaktionelle inhaltliche Fehler aus dem bisherigen Berichtsentwurf wurden in diesem Zusammenhang korrigiert.

Aktuelle Daten der automatischen Zählanlagen stehen der Stadt nicht zur Verfügung. Die offizielle bundesweite Zählung des Straßenverkehrs findet nur alle fünf Jahre statt. Die letzte Zählung wurde 2021 durchgeführt. Diese Daten stehen allerdings unter dem Eindruck der Corona-Pandemie und sind daher nicht zu verwenden.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

B 2.3

Maßnahmen zur Lärmreduktion seit 2018 und deren Wirksamkeit wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP im Kapitel „Neue Ansätze im Rahmen der Straßenlärmreduzierung seit der 3. Stufe des LAP“ betrachtet und enthalten u. a. Geschwindigkeitsreduzierungen, den Ausbau der Radwegeinfrastruktur und die multimodale Verknüpfung von Verkehrsmitteln.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

3. Die Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung (Die Öffentlichkeit wird frühzeitig eingeladen, an der Lärmaktionsplanung mitzuwirken.) fand nicht statt. Die Begründung dafür auf S. 26 kann aus den unter 4. genannten Gründen nicht akzeptiert werden.

4. Aus den folgenden Gründen kann der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung sein, sondern erfordert eine umfassende Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Runde:
- Seit Aufstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde haben sich im Grunde auf allen Ebenen (straßenverkehrsrechtlich, straßenbaulich, verfahrensmäßig) neue Entwicklungen, Rahmenbedingungen und Rechtsgrundlagen eingestellt, so dass die Fortschreibung des Lärmaktionsplans zur 4. Runde wesentliche Neuerungen enthält, die zu beachten wären.
 - Das Umweltbundesamt empfiehlt eine deutliche Absenkung der Auslösewerte ("Umwelthandlungsziele) für den Lärmaktionsplan.
 - Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert.
 - Bereits seit 1. Januar 2022 ist das bis zur 3. Runde gültige Berichtsformular an die EU geändert mit der Folge, dass der Aufwand für die Übermittlung der Daten deutlich komplizierter ist als bisher.
 - Es wird vom LAI empfohlen, die ruhigen Gebiete in einem kleinteiligeren Rahmen zu betrachten als es die Umgebungsrichtlinie vorgibt.
 - Es wurden neue Verfahren für die Berechnung der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen eingeführt

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 9 -

B 2.4

Die rechtliche Grundlage für die Erstellung des LAP ist § 47d BImSchG sowie die EU-Richtlinie 2002/49/EG. Danach wird die Öffentlichkeit „zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken“ (§ 47d (3) BImSchG). Aus dieser gesetzlichen Grundlage ergibt sich keine Pflicht für eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit.

Gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – aus dem UMK-Umlaufbeschluss 40/2022 (LAI Beschluss 146. LAI) stellt der Ablauf der LAP nur eine Empfehlung dar. In der Umsetzung sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Diese erlauben bei geringen Lärmbelastungen die Phasen 1 und 2 (Beteiligung der Öffentlichkeit) zeitlich zu verknüpfen. Aufgrund der insgesamt geringen Lärmbelastungen in Rösrath wurden dementsprechend die einzelnen Beteiligungsphasen zusammengelegt.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

B 2.5

Die in der Untersuchung genutzten Werte orientieren sich an den Richtwerten für Lärmkartierungen. Andere Richtwerte als die allgemein gültigen Vorgaben für den LAP Rösrath anzusetzen ist nicht zielführend. Besondere Bereiche, die besondere Betrachtungen erfordern, treten im Geltungsbereich nicht auf. Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Unter Beachtung der sonstigen Datengrundlage ist eine umfassendere Überprüfung und Neuaufstellung des LAP somit ebenfalls nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

2.2. Stellungnahme zum Straßenverkehrslärm und zum Fluglärm

2.2.1. Stellungnahme zum Teilaktionsplan Straßenverkehrslärm

Betroffene Hauptverkehrsstraßen sind die A3 sowie Teile der L 284 und der L 288.

In der Tabelle auf Seite 9/26 finden sich verschiedene Abschnitte der gen. Hauptverkehrsstraßen mit den entsprechenden Verkehrszahlen aus 2015 und 2021 gegenübergestellt. In der untersten Zeile der Tabelle wird der Rückgang des KFZ-Verkehrs (auf < 3 Mill.) im nördlichen Hoffnungsthal dargestellt, so dass dieser aus der neuen Lärmkartierung für 2023 verschwindet.

Die Grundlage für die aktuellen Zahlen bilden angeblich die Zahlen des LANUV aus 2021.

Dabei wird auf die Quelle „<https://www.nwsib-online.nrw.de> Eigene Hochrechnung“ hingewiesen.

Welche Hochrechnung gemeint ist wird nicht ersichtlich). Für die geringere Auslastung der Streckenabschnitte wird eine Folge der Corona-Pandemie unterstellt.

Schaut man sich die Zahlen aus der Quelle <https://www.nwsib-online.nrw.de> genauer an, so ist

festzustellen, dass dort neben den Zahlen für 2021 auch die Zahlen für 2019 (Hochrechnung)

aufgelistet sind. Zum Hintergrund siehe „Bundesweite Verkehrsdaten 2019,

Fortschreibung/Hochrechnung der Ergebnisse der SVZ 2015 und der temporären Messungen 2016 –

2019 auf das Jahr 2019 für die Lärmkartierung gemäß 34. BImSchV,

siehe <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2022-2021/v365.html>.

Straße	Streckenabschnitt	KFZ 2015	KFZ 2021	KFZ 2019 HR*	SV 2015	SV 2021	SV 2019 HR*
A 3	Stadtgrenze NW- Abfahrt Rösrath	35457560	28069595	37199705	4453365	3816075	4988090
A 3	Abfahrt Rösrath Bis Stadtgrenze NW	29010565	22831845	30549040	4361020	3742345	4889905
L288	Sülzthalplatz – Schönrather Str.	5172780	4045295	4439860	131035	98815 ?	102930
L288	Schönrather Str. - Kirschneiderbrück h	6517440	6045860	6578395	223380	212795	216445
L288	Am Sommerberg - Holzmarkt	3000300	3132065	3043370	56575	51830	54020
L284	Zahlstellenlage Kleineichen	4491325	4285465	4392045	73365	109135 ?	101105
L284	Zahlstellenlage Rösrath	3682850	3455090	3726285	120.85	76650	113515
L284	Gerottener Weg - Am Sommerberg	4151510	3283175	4205530	117165	111690	111690
L284	Hofferhofer Str. - Lehmbach	3027675	2750640	3066000	93075	74460	87965

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 10 -

B 2.6

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größe Rösraths in NRW dar.

Der Bereich der L 284 zwischen der K 23 und Lehmbach ist dadurch wieder in die Betrachtung eingeflossen. Entsprechend angepasst wurden die Bewertungen im Bericht. Redaktionelle inhaltliche Fehler aus dem bisherigen Berichtsentwurf wurden in diesem Zusammenhang korrigiert.

Maßnahmen zur Lärmreduktion seit 2018 und deren Wirksamkeit wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP im Kapitel „Neue Ansätze im Rahmen der Straßenlärmreduzierung seit der 3. Stufe des LAP“ betrachtet und enthalten u. a. Geschwindigkeitsreduzierungen, den Ausbau der Radwegeinfrastruktur und die multimodale Verknüpfung von Verkehrsmitteln.

Die Geschwindigkeitsreduzierung einzelner Streckenabschnitte auf 30 km/h bzw. 50 km/h wird als Einzelmaßnahme individuell geprüft. Eine Temporeduzierung von 20 km/h bedeutet pauschal eine Lärmreduzierung von ca. 3 dB(A). Dies kommt einer signifikanten Minderung der wahrnehmbaren Lautstärke des Verkehrslärms gleich. Innerhalb geschlossener Ortschaften trägt dies zu einer erheblichen Verbesserung der Lärmsituation für die betroffenen Anwohner bei.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 11 -

Laut Auskunft des LANUV sollten statt 2021 diese Zahlen aus der HR 2019 zum Vergleich herangezogen werden, da man sich bewusst ist, dass die Zahlen aus 2021 wegen der Corona-Einflüsse „korrupt“ sind.

In der modifizierten Tabelle haben wir daher den Zahlen aus 2015 bzw. 2021 in einer separaten Spalte noch die Zahlen aus 2019 HR (rote Schrift) gegenübergestellt. Diese Zahlen zeigen – bis auf 1 Ausnahme - keinen Rückgang, sondern einen Anstieg an. Danach bleibt auch die Verkehrsbelastung im nördlichen Hoffnungsthal (unterste Zeile der Tabelle = L 284 zw. Hofferhofer Str. und Leimbach) > 3 Mill.. Dieser Streckenabschnitt müsste folgerichtig in der Lärmkartierung verbleiben. Eine Ausnahme im Rückgang der Zahlen aus 2015 zu 2021 bildet der Streckenabschnitt L 288 zw. Am Sommerberg und Holzmarkt. Auch zu diesem auffälligen Anstieg in 2021 gegenüber 2015 findet sich leider keine Hinterfragung/Erklärung.

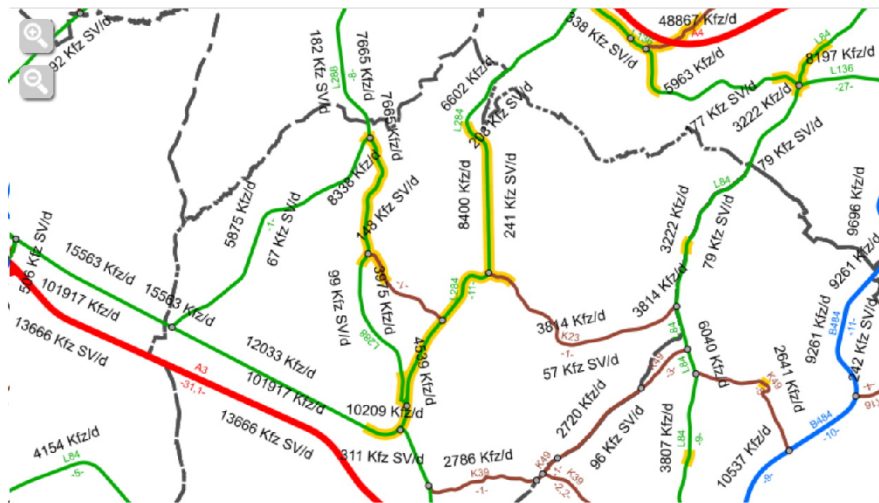


Abb. aus <https://www.nwsib-online.nrw.de>: Daten der HR aus 2019 – Ortsdurchfahrten gelb hinterlegt - erkennbar: 8400 Kfz/Tag zw. Hofferhofer Str. und Leimbach (> 3 Mill./Jahr)

Auf S. 9 letzter Absatz im neuen LAP wird lediglich 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“.

In diesem Satz zeigt sich, dass nicht nur die Schlussfolgerung auf falscher Datengrundlage besteht ist (weil eben nicht die Zahlen der HR aus 2019 verwendet wurden), sondern auch noch aus dem 2018er LAP ohne Anpassung der Jahreszahlen („2013 und 2018“) abgeschrieben wurde.

Auf S. 10 heißt es dann: Das LANUV hat jedoch wie bei der letzten Lärmkartierung zusätzlich überarbeitete statistische Auswertungen zur Verfügung gestellt, die anschließend vorgestellt werden. Es werden 3 Säulen-Diagramme abgebildet, die einen - ohne weitere Erklärung - unerklärlichen Widerspruch darstellen zwischen dem (coronabedingten) Rückgang in den zitierten Zahlen der Verkehrsbelastung von 2021 und der Lärmbelastung in der Fläche bzw. hinsichtlich der betroffenen Einwohner zw. 2018 und 2022.

Es wird lapidar festgestellt: „Aus diesem statistischen Datenmaterial lässt sich jedoch nicht ableiten, in

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 12 -

welchen Bereichen sich entlang der kartierten Straßenabschnitte höhere oder niedrigere Belastungen ergeben“. Es findet sich weder eine Hinterfragung der höheren und daher widersprüchlichen Lärmbelastungen in den Diagrammen noch eine Erklärung zum Hintergrund der neueren Zahlen, nämlich dass die Werte der roten Säulen in den abgebildeten 3 Diagrammen auf geänderte Berechnungsverfahren zurückzuführen sind.

Zu „Rückblick auf die im Rahmen vorheriger Lärmaktionspläne beantragte Maßnahmen und deren Umsetzung:“ auf S. 11 ff.

Auf den Seiten 11- 17 erfolgt der Rückblick auf bereits im alten LAP von 2018 beantragte Maßnahmen. (Auch) hier wurden überwiegend die Texte aus dem alten LAP übernommen.

Auf S. 16 erfolgt eine „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 ... Weder aus einer visuellen Überprüfung der bereitgestellten Lärmkarten, noch aus der Auswertung der statistischen Daten lässt sich lokalisieren, in welchen Wohnbereichen die Lärm-belastungen zugenommen haben und wo Entlastungen eingetreten sind. Eine vertiefte, punktgenaue Betrachtung der eingetretenen Verschiebungen der Lärmimmissionen ist daher nicht möglich.“

Wären - wie vom LANUV empfohlen – korrekterweise die Zahlen aus der HR für 2019 genommen worden, hätte man zu anderen Schlüssen kommen müssen. So hätte man den besagten Streckenabschnitt im nördlichen Hoffnungsthal nicht herausnehmen dürfen.

Zu „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. ...“

Auf mehrfache email-Anfrage des Vereins nach den Zahlen/Jahren der eigenen SV-Zählungen wurde leider bisher nicht geantwortet.

„ ... 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 Bundesverkehrswegezählungen 2015 und 2021 im Bereich der Hauptstraße / Bergischen Landstraße bestätigt die bereits damals erkennbare Tendenz. ...“

Auch hier gilt: die Zahlen der HR aus 2019 zeigen keinen dtl. Rückgang des SV-Verkehrs auf diesen Abschnitten, sondern eine Zunahme - wenn die korrekten Zahlen herangezogen worden wären.

Hat eine Prüfung der Eingangsdaten für die Lärmkartierung des LANUV überhaupt stattgefunden?

Zur Zusammenfassung

hier: Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

„Die Zuständigkeit für die Umsetzung von lärmmindernden 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 Haushaltsla-ge 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 verkehrs-rechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind. Die Anordnung von Tem-po 30 auf (innerörtlichen) Landstraßen ist jedoch nur im gesetzlich festgelegten Rahmen möglich. Die Anordnung bedarf....“

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

Diese und die nachfolgenden Sätze mögen zwar die potenziellen Schwierigkeiten bis bei der Einrichtung einer Tempo-30-Einrichtung beschreiben – sie können allerdings die Bemühungen um eine Einzelfallprüfung keinesfalls ersetzen, die in anderen Orten z.T. erfolgreich umgesetzt wurden. (Auch im aktuellen LAP für Overath wird die Fortsetzung der Bemühungen um die Einrichtung u.a. für den Ortskern erkennbar. <https://www.overath.de/overath-lap-4-2024-02-15.pdf?forced=true>)

In den 3 Ortszentren von Rösrath finden sich u. E. nach durchaus Hinweise für die Sinnhaftigkeit von Einzelfallprüfungen für begrenzte Tempolimits. So z.B. in der Ortsdurchfahrt Hoffnungsthal – in nördlicher Richtung gesehen – ab der Kurve vor der Gaststätte Fachwerk bis zum Beginn der Tempo30-Zone ab Hofferhoferstr. (dieser Bereich deckt sich i.ü. weitgehend mit dem Denkmalschutz-Bereich Volberg). In diesem Bereich der Belastungsachse gibt es keine durchgängig angemessene Radverkehrsführung: hier wird der Radverkehr - spätestens ab der Stützbrücke bis zum Ende der bestehenden Tempo30-Zone - im Mischverkehr geführt. Daher bietet sich hier aus verschiedenen Gründen eine Einzelfallprüfung auf Tempo-Reduktion 30* an. Es geht nicht nur um die Reduzierung der Lärmbelastung, sondern auch um eine allgemeine Verkehrsberuhigung aus Verkehrssicherheitsgründen (gefährliche Straßeneinmündung aus Volberg, fehlender Radweg /-streifen, gefährliche Radwegenge am südlichen Ende des Fachwerks - an dieser Stelle hatten sich 2015/2016 2 schwere Unfälle ereignet,...). Nebenher ergäbe sich damit eine Zone, die die Ortsmitte für den Fuß- und Radverkehr wieder lebenswerter und damit bel(i)ebter machen könnte.

*Entsprechende Maßnahmenvorschläge im Lärmaktionsplan (wie z.B. Einzelfallprüfungen auf Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h) sind die 1. Voraussetzung zur Erzielung gewünschter Verbesserungen.

2.2.2. Stellungnahme zum Teilaktionsplan Fluglärm

Zitate aus dem LAP zum Fluglärm:

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

... Nachtschutzzone [LAeq≥55 dB(A)] oder [LMAX6x57 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.**

*Anmerkung:

das auf Seite 22 des LAP abgebildete Diagramm ist nicht korrekt. Hier wurden die Zahlen aus der angehängten Excel-Tabelle offensichtlich falsch übernommen: in der entsprechenden Tabelle, Spalte I sind die im Diagramm dargestellten Werte dem Isophonenband >50-54 (statt wie dargestellt in 55-59) zuzuordnen.

Vgl. Tabelle „Betroffene_Vergleich_ULK2022BUF-2017VBUF.xlsx“ in Anlage!

... 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 ... berechneten Schallimmissionen sind nicht realistisch für einen Flugbetrieb unter Normalbedingungen, wie er seit Beendigung der Sanierung wieder stattfindet.“

Demzufolge stellen wir fest:

Die Verantwortlichen für den LAP in Rösrath beschreiben (auch hier) sehr ausführlich – aber leider

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 13 -

B 2.7

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größe Rösraths in NRW dar.

Für eine genauere Untersuchung der Fluglärmsituation in Rambrücken steht für die Stadt Rösrath zum jetzigen Zeitpunkt keine aussagekräftige Datenlage zur Verfügung. Richtig ist, dass aus Sicht der Stadt die Anzahl der Überflüge insbesondere im Bereich der Fracht- und Charterflüge mindestens in der Nacht über Rambrücken weiter reduziert werden sollten. Durch die Stadt Rösrath wird ebenfalls ein allgemeines Nachtflugverbot am Flughafen Köln/Bonn begrüßt.

Zur Berechnungsmethodik erläutert das LANUV, dass die Gründe zur besonderen Bewertung der Messergebnisse in Rambrücken technisch nachvollziehbar und damit plausibel erscheinen. Dennoch kann man sich auch dort vorstellen, die Messstation zu versetzen, um die störenden Überlagerungen der umgebenden Lärmquellen reduzieren zu können und genauere Ergebnisse zu erhalten.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

nicht vollständig korrekt - wie wenig nachvollziehbar bis falsch - aufgrund mangelnder bzw. inadäquater Datengrundlage - die beschlossenen neuen Einstufungen des Fluglärms über Rambrücken sind.

Daher wenden wir ein: Die Herausnahme des Bereichs Rambrücken aus der Nachtschutzzone ist nicht zu rechtfertigen und muss revidiert werden!

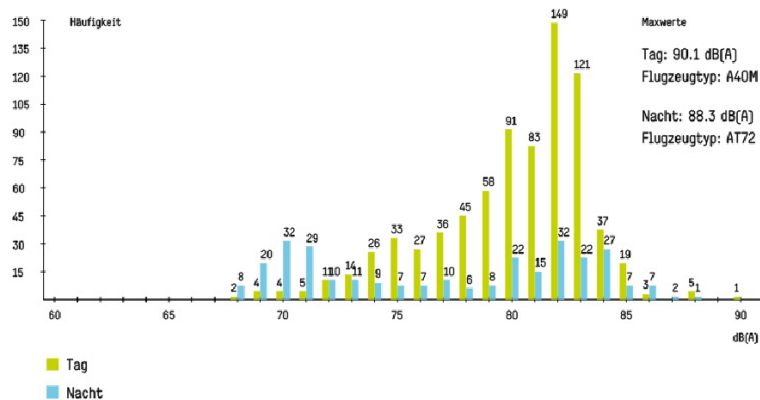
Begründung:

Rambrücken ist unter Hinblick auf die besonders vielen, besonders lauten Einzelschallereignisse mit 893 Überflügen >80dB (2023) besonders belastet, d.h. es sind 46 % aller >80 dB-Überflüge am Flughafen über Rambrücken gelistet), siehe Tabelle der >80 dB-Überflüge in Anlage! - bei nur 5 bzw. 24 % aller Starts bzw. Landungen auf der Bahn 24.

Auch wenn der berechnete Leq3 Nacht seit 2019 knapp unter 55 dB liegt (2018 > 55 dB) so ist doch viel stärker zu beachten, welchen enormen Spitzenbelastungen die Bewohner von Rambrücken ausgesetzt sind – auch in der Nacht!

Pegelhäufigkeitsverteilung Jun 2022

Messstelle 5: Rösrath-Rambrücken



Mess-Stelle Rambrücken, BEISPIEL Juni 2022: hohe Anzahl von Einzel-Lärmereignissen >80 dB!

Anmerkung: alle besonders lauten Ereignisse zw. 80 und 85 dB werden in den offiziellen Tabellen ausgespart, und das nur für die Mess-Stelle Rambrücken – warum?

Siehe <https://www.cgn-nebenan.de/laermenschutz/laermmessung.html> und im Text!

Die im Anhang beigefügte Tabelle der >80 dB-Überflüge stammt in ihrer Originalversion von Herrn Partsch (Flughafen, Nachhaltigkeit / Fluglärm). Sie enthält insgesamt 1.922 Datensätze, d.h. es hat 1.922 Fluglärmereignisse mit lauter als 80 dB gegeben. Dennoch gibt der Flughafen offiziell nur 1.218 Lärmereignisse mit >80 dB an (s.S.2 in der offiziellen „Jahresübersicht 2023“ des Flughafens und weiter unten im Text). Er begründet dies damit, dass man für die Mess-Stelle Rambrücken nur die ganz besonders lauten (>86 dB) Ereignisse berücksichtigen könne, weil der Abstand zwischen der Messstelle Rambrücken=MP05 und der Landebahnschwelle der Landebahn 24 (und daher auch die geringe Überflughöhe an der Messstelle) zu einer verzerrten Darstellung führe. Von der Mess-Stelle Rambrücken bis zur Landebahnschwelle sind es genau 3.000 m und die Überflughöhe dort ist 365m (NN), abzüglich 90 m örtliche Höhe ergibt eine Flughöhe von 275m in Höhe der Messstelle! Daher argumentiert der Flughafen so: „An der Messstelle 05 liegt eigentlich jeder Anflug auch von

– Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 14 -

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

kleinen Maschinen in der Größenordnung von 80 dB und mehr. (Zwischen 15.05. und 30.12.2023 werden dort 893 Überflüge mit >80db in Rambrücken (Mess-Stelle 05) gelistet. Da mache es angeblich keinen Sinn alle Anflüge zu listen, „wir wollen ja die lauterer Flüge dort kenntlich machen.“

In der Jahresübersicht für 2023 steht daher zu: Lautere Lärmereignisse bei Nacht:

„Im Jahr 2023 traten bei Nacht insgesamt 1218 Ereignisse auf, die an den Messstellen über 80 dB(A) (Mp 05 über 86 dB(A)) lagen.“

Es werden folglich für Rambrücken für diese Auflistung alle 80 bis 86 dB-Überflüge schlichtweg unter den Tisch fallen gelassen, d.h. in Rambrücken werden nur 189 von tatsächlich 893 Überflügen mit als > 80 dB bewertet und gelistet. Diese besonderen Hintergründe und Fakten erfordern für Rambrücken eine gesonderte Bewertung der Lärmsituation dort!

Die Stadt Rösrath erscheint angesichts solcher „Zahlenspiele“ gut beraten, vom Flughafen eine offizielle Auskunft darüber zu verlangen, warum die tatsächlichen Gesamtzahlen nicht öffentlich gemacht werden. Die Tatsache der nahen Lage zur Landebahn (wie oben beschrieben) rechtfertigt diese sehr eindrucksvolle „Unterschlagung“ jedenfalls nicht.

Zu „Rösrath wird daher weiter konstruktiv in der Fluglärmkommission mitarbeiten und gemeinsam mit den anderen betroffenen Kommunen die Interessen der Region vertreten...“

Hier wird angeregt – unabhängig von dieser Ausarbeitung des LAP - neben der Mitgliedschaft in der Fluglärmkommission (FLK) die [Mitgliedschaft in der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn \(LSG\) zu beantragen](#). In der LSG sind unter den 1800 Mitgliedern auch 14 Flughafen-Anrainer-Kommunen vertreten (darunter Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteröth, Siegburg, Hennef, St. Augustin, Much, Lohmar, Troisdorf, Königswinter, Odenthal, Kürten, Bergisch-Gladbach). Die LSG selbst ist auch Mitglied in der FLK.

Zu „Positiv zu würdigen ist in diesem Zusammenhang, ... dass die Flughafen Köln/Bonn GmbH auf Druck der Kommunen ein eigenes „Lärminderungsprogramm“ 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...“

Anmerkung dazu: Die u. E. viel zu milde Gebührenerhöhung bewirkt kaum etwas - im Gegenteil: es trägt mglw. noch dazu bei, dass die Nachtflüge weiter deutlich zunehmen, weil Köln/Bonn im Vergleich zu Nachtflug-Konkurrenten immer noch überaus günstige Gebühren hat.

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 15 -

B 2.8

Dem Rat der Stadt Rösrath wird ein Beschlussvorschlag zum Beitritt in die die „Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e. V.“ vorgelegt.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

B 2.9

Die Stadt Rösrath sieht die weitere Erhöhung der Gebühren für Flugbewegungen in der Nacht durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH als sinnvoll an. Einen Einfluss auf die Gebühren hat die Stadt Rösrath jedoch nicht. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

3. Zusammenfassende Stellungnahme

Der Verein [REDACTED] vertritt mit dieser Einwendung neben seinen allgemeinen Satzungszielen auch die Interessen seiner > 130 Mitglieder, die teilweise in den lärmkartierten Bereichen wohnen.

Seit der 3. Runde der Lärmaktionspläne haben sich nahezu alle Richtlinien und Berechnungsverordnungen zum Lärmschutz auf EU- wie auch auf nationaler Ebene verändert. Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert. Die neuen Berechnungsmethoden für die strategischen Lärmkarten arbeiten im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien mit zum Teil stark veränderten Parametern. Ein direkter Vergleich der bisherigen und der neuen Werte als Zeitreihe ist nicht mehr möglich.

Als Folge darf der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung bzw. Aktualisierung sein, sondern erfordert eine umfassende Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Runde, u.a. das Zugrundelegen der Zahlen der HR 2019 statt der von 2021 hinsichtlich der Verkehrszählungen an den Hauptverkehrsstraßen.

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 16 -

B 2.10

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größenordnung Rösraths in NRW dar, die nicht selber Ballungsraum sind.

Der Bereich der L 284 zwischen der K 23 und Leimbach ist dadurch wieder in die Betrachtung eingeflossen. Entsprechend angepasst wurden die Bewertungen im Bericht. Redaktionelle inhaltliche Fehler aus dem bisherigen Berichtsentwurf wurden in diesem Zusammenhang korrigiert.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

B 2.11

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größenordnung Rösraths in NRW dar, die nicht selber Ballungsraum sind.

Die in der Untersuchung genutzten Werte orientieren sich an den Richtwerten für Lärmkartierungen. Andere Richtwerte als die allgemein gültigen Vorgaben für den LAP Rösrath anzusetzen ist nicht zielführend. Besondere Bereiche, die besondere Betrachtungen erfordern, treten im Geltungsbereich nicht auf. Unter Beachtung der sonstigen Datengrundlage ist eine umfassendere Überprüfung und Neuauflistung des LAP somit ebenfalls nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

Diese eigentlich begründete, umfassende Überprüfung des alten LAP ist in Rösrath nicht geschehen. Selbst die „Aktualisierung“ des alten LAP von 2018 ist an einigen Stellen fehlerhaft (Tabellen, Diagramme und Text) bzw. unvollständig geschehen.

In den o. gen. Ausführungen wird dargestellt, warum eine vollständige Überprüfung hätte geschehen müssen. Das wichtigste Instrument des LAP – der aktuelle Maßnahmenkatalog – wird nicht wirklich genutzt. Außerdem wurde die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung außer Acht gelassen. Die vorgebrachte Argumentation: „*Hinsichtlich der Fertigstellungsfrist des Lärmaktionsplans der 4. Stufe bis zum 18.07.2024 ist eine zweite Beteiligungsstufe aus organisatorischen Gründen zudem nicht durchführbar.*“ kann unter Hinblick auf den begründeten Überprüfungsbedarf und die Bedeutung der Lärmaktionsplanung nicht gelten.

Aus diesen Gründen kann der vorgelegte Entwurf nicht akzeptiert werden.

Insbesondere die Festschreibung der Herausnahme des Streckenabschnitts der Bergischen Landstr. L 284 (Hofferhofer Str. - Leimbach) aus der Lärmkartierung sowie des Bereichs Rambrücken aus der Fluglärm-Nachtschutzzone für die nächsten 5 Jahre ist nicht vertretbar. Die tatsächliche, große Anzahl der besonders lauten Überflüge (> 80 dB) über Rambrücken muss näher untersucht und ggfs. neu bewertet werden.

Ratsam erscheint die Beauftragung eines fachlich anerkannten Planungsbüros, ggfs. verbunden mit einem Antrag auf Aufschub des Abgabetermins für den LAP. Die damit verbundenen Kosten dürfen kein Argument gegenüber einer fachlich fundierten Lärmaktionsplanung sein.

Rösrath, den 24.04.2024

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 17 -

B 2.12

Auf die Beauftragung eines Büros wird verzichtet. Die verfügbare Datengrundlage ist für den vorliegenden Lärmaktionsplan aussagekräftig. Ein externes Büro würde zu keinen anderen Ergebnissen kommen und, aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten, keine Maßnahmen über die hier bereits beschriebenen hinaus identifizieren können.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

Sehr geehrter Herr Moch,

zu dem in der Zeit vom 25.03.2024 bis einschließlich 26.04.2024 ausgelegten Entwurf für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Rösrath nehme ich wie folgt Stellung.

Der Entwurf und das bisherige Verfahren haben mehrere formale und inhaltliche Fehler:

1. keine frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit

Gemäß BImSchG (sowie gemäß Verlautbarung der zuständigen Ministerien) ist die Bürgerbeteiligung in mindestens zwei Phasen durchzuführen (frühzeitige Mitwirkung sowie Offenlage). Die erste Phase wurde unzulässigerweise ausgelassen - obwohl sich die Datengrundlage erheblich gegenüber der Lärmaktionsplanung von 2018 unterscheidet.

2. fehlerhafte Übertragung von Zahlen

An mehreren Stellen wurden Zahlen falsch aus der Datenquelle übertragen. Genannt sei hier beispielhaft die geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen bzgl. des Wertes L DEN ab 75 dB(A): Richtig wäre 19, genannt wird jedoch auf Seite 10 der Wert 0. Für den richtigen Wert vgl. Lärmkartierung für Stadt Rösrath vom 06.07.2023.

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 18 -

Prüfung der vorgebrachten Stellungnahmen

B 3.1

Die rechtliche Grundlage für die Erstellung des LAP ist § 47d BImSchG sowie die EU-Richtlinie 2022/49/EG. Danach wird die Öffentlichkeit „zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.“ (§ 47d (3) BImSchG). Aus dieser gesetzlichen Grundlage ergibt sich keine Pflicht für eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit.

Gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – aus dem UMK-Umlaufbeschluss 40/2022 (LAI Beschluss 146. LAI) stellt der Ablauf der LAP nur eine Empfehlung dar. In der Umsetzung sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Diese empfehlen bei geringen Lärmbelastungen die Phasen 1 und 2 (Beteiligung der Öffentlichkeit) zeitlich zu verknüpfen. Aufgrund der insgesamt geringen Lärmbelastungen in Rösrath wurden dementsprechend die einzelnen Beteiligungsphasen zusammengelegt.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

B 3.2

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größe Rösraths in NRW dar.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

3. fehlende Einordnung von Veränderungen seit dem vorherigen LAP

Die erhebliche gegenüber 2018 gestiegene Anzahl an betroffenen Einwohnern (über 50% mehr) wird weder festgestellt noch erläutert.

4. fehlende Einordnung der Wirksamkeit von Maßnahmen aus dem vorherigen LAP

Die Maßnahmen aus dem vorherigen LAP werden nicht eingordnet:

- Es ist größtenteils nicht erkennbar, ob die Stadt zu einzelnen Maßnahmen überhaupt seit 2018 aktiv geworden ist.
- Die erzielte Wirkung wird nicht genannt.

5. fehlende Festlegung der Auslöseschwellen und der Zielsetzung durch die Kommune

Anders als auf Seite 4 des Entwurfs behauptet, legt die Kommune die Auslösepegel und die Zielsetzung des LAP selbst fest. Die aktuelle Empfehlung des UBA für das Umwelthandlungsziel "Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen" lautet:

- L DEN 60 dB(A)
- L Night 50 dB(A)

– Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 19 -

B 3.3

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größe Rösraths in NRW dar.

Das sich daraus ergebende Gesamtbild wurde im Rahmen der Überarbeitung betrachtet. Unterschiede zum LAP aus 2018 sind u. a. auf geänderte Berechnungs- und Darstellungsmethoden zurückzuführen.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

B 3.4

Maßnahmen zur Lärmreduktion seit 2018 und deren Wirksamkeit wurden im Rahmen der Überarbeitung betrachtet.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

B 3.5

Die in der Untersuchung genutzten Werte orientieren sich an den Richtwerten für Lärmkartierungen. Eine davon abweichende Festsetzung der Auslösepegel ist unter Berücksichtigung der Gesamtsituation nicht erforderlich. Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größe Rösraths in NRW dar. Unter Beachtung der sonstigen Datengrundlage ist eine umfassendere Überprüfung und Neuaufstellung des LAP somit ebenfalls nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

6. fehlende zukünftige Maßnahmen zur Lärminderung

Es werden zwar "neue Gesichtspunkte" genannt. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um Maßnahmen, die substanzielle Lärmreduktionen erwarten lassen. Teilweise ist sogar recht klar formuliert, dass eine Umsetzung nicht konkret beabsichtigt ist (bspw. Radwegeinfrastruktur).

Somit fehlt die notwendige Erwägung substantieller Maßnahmen zur Lärminderung. Die Möglichkeiten einer Tempobeschränkung gemäß § 45 StVO i.V.m. Lärmschutz-Richtlinien-StV werden sogar rechtsfehlerhaft verneint. Die rechtlichen Möglichkeiten zur Durchsetzung von Fahrbahnsanierungen sowie verkehrsrechtlichen Maßnahmen wird nicht erörtert.

Zur Behebung dieser und weiterer Fehler rege ich an:

a) Beauftragung eines Fachbüros mit einer Neuerstellung eines Entwurfs für die Fortschreibung des LAP - mindestens im Umfang wie er beispielsweise in den Nachbarkommunen Bergisch-Gladbach und Overath durchgeführt wurde. Insbesondere Umsetzung der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - dritte Aktualisierung - gemäß UMK-Umlaufbeschluss 40/2022.

b) Nachholen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung in Form einer Bürgerversammlung

c) Offenlage des gemäß (a) erstellten neuen Entwurfs

Sicherlich kann hierdurch das vorgesehene Datum für die Fortschreibung (4. Runde) nicht mehr eingehalten werden.

Dies ist allerdings in Kauf zu nehmen, da

- andere Kommunen ebenfalls in Verzug sind;
- der bisherige Entwurf so fehlerhaft ist, dass er einer vollständig fehlenden Fortschreibung gleichkommt.

Viele Grüße

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 20 -

B 3.6

Die Inhalte wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP im Kapitel „Neue Ansätze im Rahmen der Straßenlärmreduzierung seit der 3. Stufe des LAP“ betrachtet und enthalten u. a. Geschwindigkeitsreduzierungen, den Ausbau der Radwegeinfrastruktur und die multimodale Verknüpfung von Verkehrsmitteln.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

B 3.7

Auf die Beauftragung eines Büros wird verzichtet. Die verfügbare Datengrundlage ist für den vorliegenden Lärmaktionsplan aussagekräftig. Ein externes Büro würde zu keinen anderen Ergebnissen kommen und, aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten, keine Maßnahmen über die hier bereits beschriebenen hinaus identifizieren können.

Die rechtliche Grundlage für die Erstellung des LAP ist § 47d BImSchG sowie die EU-Richtlinie 2022/49/EG. Danach wird die Öffentlichkeit „zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken“ (§ 47d (3) BImSchG). Aus dieser gesetzlichen Grundlage ergibt sich keine Pflicht für eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit.

Gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – aus dem UMK-Umlaufbeschluss 40/2022 (LAI Beschluss 146. LAI) stellt der Ablauf der LAP nur eine Empfehlung dar. In der Umsetzung sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Diese empfehlen bei geringen Lärmbelastungen die Phasen 1 und 2 (Beteiligung der Öffentlichkeit) zeitlich zu verknüpfen. Aufgrund der insgesamt geringen Lärmbelastungen in Rösrath wurden dementsprechend die einzelnen Beteiligungsphasen zusammengelegt.

Aus diesen Gründen wird auf eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung sowie auf eine erneute Offenlegung verzichtet.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der von Ihnen vorgelegte Lärmaktionsplan hat mehrere formale (fehlerhafte Übertragung von Zahlen aus der Datenquelle, keine Beteiligung der Öffentlichkeit) sowie inhaltliche Fehler (bspw wird nicht deutlich ob Maßnahmen zur Lärmreduktion seit 2018 unternommen wurden und wie wirksam diese waren). Gleichzeitig fehlen wirksame, zukünftige Maßnahmen zur Lärmreduktion, die zeitnah umgesetzt werden sollen.

Ich kritisiere insbesondere, dass die kostengünstige Maßnahme einer Geschwindigkeitsbegrenzung als nicht möglich beschrieben wird. Dies wäre ein wichtiger Schritt um Lärm zu reduzieren und weitere Kosten einzusparen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe, dass die genannten Fehler geprüft und ggf. überarbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 21 -

Prüfung der vorgebrachten Stellungnahmen

B 4.1

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größe Rösraths in NRW dar.

Maßnahmen zur Lärmreduktion seit 2018 und deren Wirksamkeit wurden im Rahmen der Überarbeitung betrachtet. Die Geschwindigkeitsreduzierung einzelner Streckenabschnitte auf 30 km/h wird als Einzelmaßnahme individuell geprüft. Eine Temporeduzierung von 20 km/h bedeutet pauschal eine Lärmreduzierung von ca. 3 dB(A). Dies kommt einer signifikanten Minderung der wahrnehmbaren Lautstärke des Verkehrslärms gleich. Innerhalb geschlossener Ortschaften trägt dies zu einer erheblichen Verbesserung der Lärmsituation für die betroffenen Anwohner bei.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

B 4.2

Die rechtliche Grundlage für die Erstellung des LAP ist § 47d BImSchG sowie die EU-Richtlinie 2002/49/EG. Danach wird die Öffentlichkeit „zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken“ (§ 47d (3) BImSchG). Aus dieser gesetzlichen Grundlage ergibt sich keine Pflicht für eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit. Gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – aus dem UMK-Umlaufbeschluss 40/2022 (LAI Beschluss 146. LAI) stellt der Ablauf der LAP nur eine Empfehlung dar. In der Umsetzung sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Diese empfehlen bei geringen Lärmbelastungen die Phasen 1 und 2 (Beteiligung der Öffentlichkeit) zeitlich zu verknüpfen. Aufgrund der insgesamt geringen Lärmbelastungen in Rösrath wurden dementsprechend die einzelnen Beteiligungsphasen zusammengelegt.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität



Stadt Rösrath
Die Bürgermeisterin B. Schulze
Hauptstraße 229
51503 Rösrath

Oder per Mail: buergermeisterin@roesrath.de

Rösrath, den 12.03. 2024

**Mein Antrag auf verkehrslärmreduzierende Maßnahmen
nach § 45 Abs. 1 S2 Nr. 3 StVO**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Schulze,

gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können verkehrsbeschränkende Maßnahmen eingeführt werden, um die Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu schützen. Daher beantrage ich hiermit die Prüfung auf immissionsschutzmindernde Maßnahmen. Tempo 30 wäre meines Erachtens eine geeignete Maßnahme.

Ich wohne in der [REDACTED]
Hausnummer [REDACTED] Etage.

Nach den Lärmkartierungen auf dem Onlineportal des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW sind Bewohnerinnen und Bewohner an den Hauptstraßen der Stadt Rösrath massiv von Straßenverkehrslärm betroffen. Da Verkehrslärm die Gesundheit beeinträchtigt, erfordert dies ein Handeln der zuständigen Behörden. In Bezug auf die Zuständigkeit der Stadt Rösrath für die Prüfung und Anordnung einer solchen Maßnahme hat die Bezirksregierung mit Schreiben vom 03.02.2023 Folgendes mitgeteilt:

„Für Maßnahmen nach § 45 StVO, also auch Anordnungen, in Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten sind die örtlichen Ordnungsbehörden dieser Städte – innerhalb ihrer räumlichen Grenzen – zuständig, allerdings sind vor jeder Entscheidung die Polizei und der Straßenbaulastbehörde zu hören (Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO).“

Insofern ist die Stadt Rösrath der richtige Adressat für meinen Antrag. Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

– Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 22 -

Prüfung der vorgebrachten Stellungnahmen

B 5 (32 inhaltsgleiche Stellungnahmen)

Die Geschwindigkeitsreduzierung einzelner Streckenabschnitte auf 30 km/h wird als Einzelmaßnahme individuell geprüft. Eine Temporeduzierung von 20 km/h bedeutet pauschal eine Lärmreduzierung von ca. 3 dB(A). Dies kommt einer signifikanten Minderung der wahrnehmbaren Lautstärke des Verkehrslärms gleich. Innerhalb geschlossener Ortschaften trägt dies zu einer erheblichen Verbesserung der Lärmsituation für die betroffenen Anwohner bei.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Lärmaktionsplan

Stadt Rösrath – Fachbereich 4 Planen Bauen Umwelt Mobilität

–

Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen

Seite - 23 -

Prüfung der vorgebrachten Stellungnahmen

B 6

Die Geschwindigkeitsreduzierung einzelner Streckenabschnitte auf 30 km/h wird als Einzelmaßnahme individuell geprüft. Eine Temporeduzierung von 20 km/h bedeutet pauschal eine Lärmreduzierung von ca. 3 dB(A). Dies kommt einer signifikanten Minderung der wahrnehmbaren Lautstärke des Verkehrslärms gleich. Innerhalb geschlossener Ortschaften trägt dies zu einer erheblichen Verbesserung der Lärmsituation für die betroffenen Anwohner bei.

Beschlussvorschlag

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Schulze,
Wenn hier an der Hauptstraße schwere Lastwagen entlang fahren, kommt es vor, dass die Gläser im Esszimmer schaukeln und wir wachen in einem soliden, alten Haus.

Das passiert nicht, wenn der Bus vorbeikommt, sondern bei schwer beladenen Lastwagen.

Da in den nächsten Jahren, bis 2028, die Autobahnbrücke erneuert wird, wird der Verkehr aufkommen sich vervielfachen. Hatten wir beim Kanalbau schon feine Risse in den Kellerwänden, werden schwertransportierter weiterer Schaden anrichten.

Ich denke, dass Tempo 30 weniger Schaden anrichten wird und

die Straße nicht so sehr geschädigt wird und der Lärmpegel etwas niedriger sein wird.

Mit freundlichen Grüßen

