



STADT TROISDORF
Der Bürgermeister

Lärmaktionsplan – Runde 4

Beschluss im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz am 05.06.2024

Inhalt

1. Allgemeines	4
1.1 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen (Anhang V 1. (1) RL 2002/49/EG)	4
1.1.1 Beschreibung der Umgebung	4
1.1.2 Lärmquellen und Schwellenwerte für die Lärmkartierung	5
1.1.3 Haupt-Straßenverkehr	6
1.1.3.1 Bundesautobahnen	6
1.1.3.2 Bundes- und Landesstraßen	7
1.1.3.3 Flugverkehr	8
1.2 Zuständige Behörde (Anhang V 1. (2) RL 2002/49/EG)	8
1.3 Verweis auf Ort der Veröffentlichung (Art. 9 RL 2002/49/EG)	8
1.4 Rechtlicher Hintergrund (Anhang V 1. (3) RL 2002/49/EG)	8
1.5 Geltende Grenzwerte (Anhang V 1. (4) RL 2002/49/EG)	9
1.6 Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung (Teilaktionsplan)	10
2. Analyse der Lärm- und Konfliktsituation	12
2.1. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten (Anhang V 1. (5) RL 2002/49/EG)	12
2.1.1. Inhalt der Lärmkarten	12
2.1.2. Aussagen über statistische Betroffenheiten in Troisdorf	13
2.1.2.1. Lärmbelastete Flächen an Hauptverkehrsstraße mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr	13
2.1.2.2. Lärmbelastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr	15
2.1.2.3. Lärmbelastete Menschen an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr	15
2.1.2.4. Lärmbelastete Fläche durch den Großflughafen Köln-Bonn	16
2.1.2.5. Lärmbelastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser durch den Großflughafen Köln-Bonn	16
2.1.2.7. Lärmbelastete Menschen durch den Großflughafen Köln-Bonn	19
2.2. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Anhang V 1. (6) RL 2002/49/EG)	19
2.2.1. Fortschreibung der Kartierung der Lärmquellen - Vergleich der Ergebnisse der Kartierungen Zieljahr 2017 und 2022 (Anhang V 1. (6) 2002/49/EG)	19
2.3. Bestandsaufnahme mit Konfliktbereichen (Anhang V 1. (6) RL 2002/49/EG)	24
2.3.1. Straßenverkehr – Belastungsbereiche mit Konfliktpotenzial	24
2.3.2. Flugverkehr – Belastungsbereiche mit Konfliktpotenzial	28
2.4. Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftige Situationen	29
2.4.1. Straßenverkehr	29
2.4.2. Flugverkehr	30
3. Maßnahmenplanung	31
3.1. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung (Anhang V 1. (8) RL 2002/49/EG)	31
3.1.1. Lärmschutzwand Friedrich-Wilhelms-Hütte	31
3.1.2. Geschwindigkeitsbeschränkung südlicher Teilabschnitt der A59	31

3.1.3.	Lärmschutzwall auf der Ostseite der A59 im Stadtteil FWH.....	32
3.1.4.	Passiver Lärmschutz „Auf dem Grend“ im Stadtteil Sieglar.....	32
3.1.5.	Lärmindernde Maßnahmen im Straßenbau.....	33
3.2.	Bereits geplante Maßnahmen zur Lärminderung (Anhang V 1. (8) RL 2002/49/EG	34
3.2.1.	Geplanter Ausbau der A59 mit Schallschutzmaßnahmen.....	34
3.2.2.	Ortsumgehung L332n zur Entlastung der Ortsdurchfahrten in Sieglar und Eschmar	35
3.3	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre.....	36
3.3.1	Maßnahmen Haupt-Straßenverkehr	36
3.3.1.1	Aktive und passive Maßnahmenmöglichkeiten	36
3.3.1.2	Ergebnis der Maßnahmenprüfung in den Belastungsbereichen	36
3.3.1.3	Maßnahmenoption passiver Schallschutz an Gebäuden	48
3.3.1.4	Verkehrsreduzierung durch Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement	48
3.3.1.5	Zusammenfassung Ergebnis Maßnahmenprüfung Haupt- Straßenverkehr.....	48
3.3.2	Maßnahmen Flugverkehr	48
3.3.2.1	Flugbetriebliche Maßnahmen.....	49
3.3.2.2	Gebühren und Entgelte ³⁹	49
3.3.2.3	Passiver Schallschutz ³⁹	49
3.3.2.4	Transparenz und Information ⁴¹	50
3.4.	Langfristige Strategie zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen (Anhang V 1. (10) RL 2002/49/EG)	51
3.5.	Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre (Anhang V 1. (9) RL 2002/49/EG).....	52
3.6.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (Anhang V 3. RL 2002/49/EG)	53
4.	Formelle und finanzielle Informationen	53
4.1.	Datum der Aufstellung des Aktionsplanes (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG)....	53
4.2.	Datum des Abschlusses des Aktionsplanes (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG).	53
4.3.	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörung(en) (Anhang V 1. (7) RL 2002/49/EG).....	53
4.3.1.	Erste Beteiligungsphase.....	53
4.3.2.	Zweite Beteiligungsphase	80
4.4.	Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG)	91
4.5.	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplanes (Anhang V 1. (11) RL 2002/49/EG)	91
4.6.	Weitere finanzielle Informationen (Anhang V 1. (11) RL 2002/49/EG)	91
5.	Zusammenfassung der Ergebnisse des Lärmaktionsplanes	91
6.	Anlagen.....	93
6.1.	Betroffenheitsstatistiken.....	93
6.2.	Schreiben MUNV vom 04.07.2023: Umsetzung der EU- Umgebungslärmrichtlinie.....	94
6.3.	Anlage Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes vom 17.05.2025	104

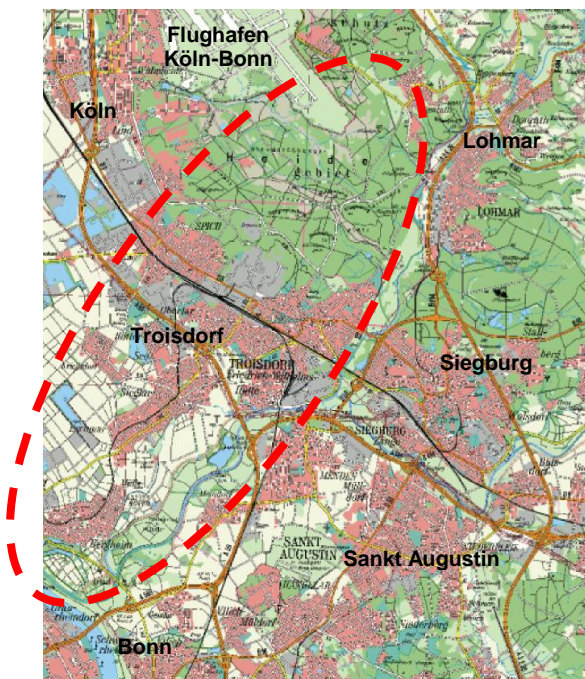
1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen (Anhang V 1. (1) RL 2002/49/EG¹)²

1.1.1 Beschreibung der Umgebung

Die Stadt Troisdorf liegt am Übergang zwischen Niederrhein und Mittelrhein im Westen Deutschlands in der Kern-Rand-Zone zwischen den Ballungsräumen Köln und Bonn. Die Ballungsräume Köln und Bonn bilden den südlichen Abschluss des Rhein-Ruhr-Gebietes, das mit über 11 Mio. Einwohnern und einer Einwohnerdichte von über 500 Einwohnern je km² zu den größten Agglomerationen in der Europäischen Union zählt.

Mit rd. 79.472 Einwohnenden³ ist Troisdorf die größte Stadt des Rhein-Sieg-Kreises und bildet im Kreisgebiet einen Schwerpunkt für produzierendes Gewerbe. Ausgangspunkt für die gewerbliche Entwicklung sind die alten Industriestandorte von Dynamit Nobel und der Eisenhütte Mannstaedt gewesen, die auch heute in gewandelter Form noch die Zentren industrieller Nutzung darstellen.



Naturräumlich ist die Stadt geprägt durch die Lage im Südosten der Kölner Bucht zwischen den südlichen Ausläufern des Bergischen Landes mit der Wahner Heide im Norden und den Sieg- und Aggerauen im Süden und Osten des Stadtgebietes. Zwischen diesen als FFH-Gebiet mit gemeinschaftlicher Bedeutung ausgewiesenen Landschaftsräumen, die für die Erholung der Bevölkerung in der Region von Bedeutung sind, liegt das Troisdorfer Siedlungsgebiet auf 62 qkm. Beiderseits der Eisenbahnstrecke und der Bundesstraße B8 Köln-Frankfurt sowie an der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke Köln-Niederlahnstein hat sich mit der Ansiedlung der Industrie ein kompakter Stadtkörper als Hauptsiedlungsachse entwickelt. Eine Nebenachse der Siedlungsentwicklung verläuft auf der Niederterrasse nördlich der Sieg, die an der südwestlichen Stadtgrenze in Troisdorf-Bergheim an die Besiedlung des rechten Rheinufer anschließt.

Abbildung 1: Troisdorf Lage

Hier tangiert die Landesstraße L269 zwischen Bonn-Beuel und Niederkassel das Troisdorfer Stadtgebiet.

Die Autobahn A59, die als Stadtautobahn die Räume Köln und Bonn verbindet, führt südwestlich an der Troisdorfer Hauptsiedlungsachse vorbei und durchschneidet im Bereich der Stadtteile Oberlar und Sieglar/Rotter See die zum Rhein führende Siedlungsnebenachse. Die A59

¹ Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm <https://www.bmu.de/ge-setz/richtlinie-2002-49-eg-ueber-die-bewertung-und-bekaempfung-von-umgebungslaerm>

² Die Angaben hier und in den nachfolgenden Kapiteln beziehen sich auf die Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 8 der Richtlinie im Anhang V nach der Musterberichterstattung der Modellstadt „Silent City“, veröffentlicht unter <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3685.pdf> zuletzt aufgerufen am 06.03.2024

³ Aktuelle Einwohnerzahlen Troisdorf, Stand 01.01.2024, <https://www.troisdorf.de/de/rathaus-service/stadt-portraet/statistik/einwohner/>

hat auch überregionale Bedeutung, indem sie den in der Wahner Heide gelegenen Großflughafen Köln-Bonn mit dem europäischen Fernstraßennetz verbindet. Die Eisenbahnstrecke Köln-Frankfurt verläuft im mitteleuropäischen Siedlungsschwerpunkt Rhein-Ruhr/Rhein-Main und ist Teil des europäischen Eisenbahnschnellverkehrsnetzes, an das der Großflughafen Köln-Bonn mit einem eigenen Bahnhof ebenso angeschlossen ist wie an das regionale S-Bahn-Netz. Die Stadt Troisdorf ist ein verkehrlich überaus gut erschlossener Standort, der von zwei Hauptstrecken des Straßen- und Schienenfernverkehrs durchzogen wird und in unmittelbarer Nähe des Großflughafens Köln-Bonn liegt, dessen Hauptstart- und Landebahn bis auf das Troisdorfer Stadtgebiet reicht.

1.1.2 Lärmquellen und Schwellenwerte für die Lärmkartierung

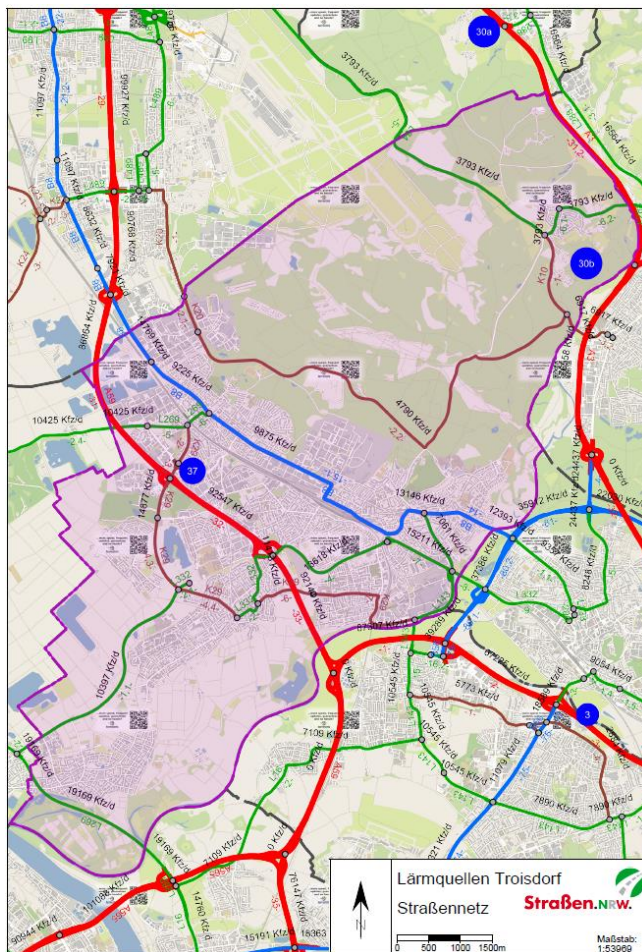


Abbildung 2: Übergeordnetes Straßennetz Troisdorf

"Umgebungs­lärm" sind belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die von Verkehrsmitteln des Straßen-, Eisenbahn- und Flugverkehrs sowie von Industriegebieten ausgehen.

Nach der Umgebungs­lärmrichtlinie werden nur ausgewählte Haupt­lärmquellen kartiert (s. Tabellen unter 1.1.3). In einer vorgezogenen 1. Stufe erfolgte die Kartierung erstmalig 2008 für besonders hoch belastete Verkehrswege, 2012 für alle übrigen Lärmquellen oberhalb der Schwellenwerte der Richtlinie. Lärmquellen unter den Schwellenwerten bleiben außer Betracht; ebenso Geräusche industrieller Nutzungen sowie Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr, sofern diese keine Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) oder Landstraßen außerhalb von Ballungsräumen (Großstädten ab 100.000 Einwohnern) sind. Diesen Kartierungsumfang hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) NRW festgelegt.

Sofern die tatsächliche Verkehrsführung von der in den Straßenverzeichnissen klassifizierte Strecke abweicht, sind in den Lärmkarten methodisch sowohl auf der klassifizierten Strecke als auch auf der abweichenden Strecke keine Lärmwerte eingetragen, da die tatsächliche Verkehrsführung nach dem MUNV-Erlass irrelevant ist und auf der klassifizierten Strecke die Verkehrsbelastung unter dem Schwellenwert liegt. Dies betrifft Straßenabschnitte der L269 in Spich (Lülsdorfer Straße bzw. Niederkasseler Straße) und der L332 in Sieglar (Pastor-Böhm-Straße bzw. Larstraße).

Aufgrund des 11. Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 02.07.2013 ist gemäß § 47e Abs. 4 ab dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Für die bisher nach § 47e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden entfällt somit ab der 3. Runde der Lärmaktionsplanung 2018 die Betrachtung des Schienenlärms. Informationen zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes sind unter folgendem Link https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html einzusehen.

In den nachfolgenden Tabellen sind die Hauptlärmquellen nach den vorgenannten Kriterien aufgeführt, die 2023 gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) neu kartiert worden sind (Hauptverkehrsstraßen und der Flughafen Köln-Bonn).

Tabelle 1: Schwellenwerte für Hauptlärmquellen

Schwellenwerte	Stufe 1 (2008)	ab Stufe 2 u. nachfolgende Runden (2012 ff.)
Hauptverkehrsstraßen*	> 6 Mio. Kfz/Jahr	> 3 Mio. Kfz/Jahr
Großflughäfen	> 50.000 Flugbewegungen/Jahr	> 50.000 Flugbewegungen/Jahr

* für Troisdorf mit weniger als 100.000 EW sind nur Bundesfernstraßen und Landesstraßen dieser Belastung zu kartieren

1.1.3 Haupt-Straßenverkehr

1.1.3.1 Bundesautobahnen

Tabelle 2: ausgewählte Hauptlärmquellen Bundesautobahnen

Name	Kfz/a ⁴ 2017/2021	Lage
A3 AS Rösrath– AS Lohmar Nord	29,0Mio. 22,8 Mio.	Nordöstliche Stadtgrenze (außerhalb), Bereich OT Altenrath
A59 AS Lind– AS Spich	29,1 Mio. 31,7 Mio.	Nordwestliche Stadtgrenze, Bereich OT Spich
A59 AS Spich – AS Troisdorf	35,8 Mio. 33,8 Mio.	Nordwest-Südost durch das Stadtgebiet, Bereich OT Spich, Oberlar, Rotter See, Sieglar,
A59 AS Troisdorf – AD St. Augustin-West	34,2 Mio. 33,6 Mio.	Südöstlich des Zentrums Bereich OT Sieglar, Friedrich-Wilhelms-Hütte
A560 AD St. Augustin-West – AS Siegburg	31,1 Mio. 31,9 Mio.	Südliche Stadtgrenze (außerhalb), Bereich OT Friedrich-Wilhelms-Hütte

⁴ Straßenverkehrszählung 2021, Bundesanstalt f. Straßenwesen DTVa (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage) x 365 Tage, zuletzt aufgerufen 08.08.2023 (Aufgrund der Verkehrsbeeinflussung durch die Corona-Pandemie wurde die SVZ auf das Jahr 2021 verschoben)
https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2021/Autobahnen-2021.xlsx?_blob=publicationFile&v=4

1.1.3.2 Bundes- und Landesstraßen

Tabelle 3: ausgewählte Hauptlärmquellen Bundes- und Landstraßen

Name	Kfz/a ⁶ 2017/2021 ⁶	Lage
B8 Stadtgrenze Köln – Belgische Allee	6,3 Mio. 6,2 Mio.	Nordwestlich des Zentrums Bereich OT Spich
B8 Belgische Allee – Sieglarer Straße	4,0 Mio. 3,7 Mio.	Nordwestlich des Zentrums Bereich OT Spich
B8 Sieglarer Str. – Siebengebirgsallee (L143)	4,4 Mio. 5,0 Mio.	Zentrum OT Troisdorf-Mitte mit Umfahrung Fußgängerzone
B8 Siebengebirgsallee (L143) – Siegburg (B56)	4,8 Mio. 4,6 Mio.	Südöstlich des Zentrums OT Troisdorf-Mitte
B56 AS St. Augustin – AS Willy-Brandt-Ring	16,0 Mio. 15,0 Mio.	Südöstlich an der Stadtgrenze (außerhalb) Bereich OT Troisdorf-West
B56 AS Willy-Brandt-Ring – AS Frankfurter Str.	13,1 Mio. 14,1 Mio.	Südöstlich an der Stadtgrenze (außerhalb) Bereich OT Troisdorf
B56 AS Frankfurter Str. – AS Aulgasse	12,4 Mio. 13,5 Mio.	Südöstlich an der Stadtgrenze (außerhalb) Bereich OT Troisdorf
L143 Siebengebirgsallee (B8) – Willy-Brandt-Ring (L332)	3,1 Mio. 2,6 Mio. < 3 Mio.	Südlich Zentrum OT Troisdorf-Mitte
L143 Willy-Brandt-Ring (L332) – Uferstr.	2,9 Mio. k. A.	Südlich Zentrum OT Troisdorf-Mitte
L269 Stadtgrenze Bonn – Niederkassel Mondorf	8,2 Mio. 7,2 Mio.	Südwestlich des Zentrums Bereich OT Bergheim
L269 Lülsdorfer Straße (B8) – Niederkasseler Straße	3,8 Mio. 3,9 Mio.	Nördlich Zentrum OT Spich.
L332 Willy-Brandt-Ring AS Tdf. – KV Kuttgasse	5,2 Mio. 5,1 Mio.	Südlich des Zentrums Bereich OT Oberlar, Friedrich-Wilhelms-Hütte
L332 Willy-Brandt-Ring KV Kuttgasse – Uferstr. (L143)	5,0 Mio. 5,7 Mio.	Südlich des Zentrums OT Troisdorf-West
L332 Niederkassel-Mondorf – KP Rathausstraße/Evrystraße	3,5 Mio. 3,9 Mio.	Westlich des Zentrums OT Eschmar u. Sieglar

Im Vergleich zur Straßenverkehrszählung von 2017 gibt es sehr unterschiedliche Bewegungen in den Verkehrsstärken. Zum Teil sind deutlich gesunkene Kfz/a Werte zu verzeichnen – zum Teil aber auch deutliche Steigerungen. Einige Werte sind nahezu unverändert.

Lokal können die Ergebnisse der SVZ 2021 teilweise erhebliche Veränderungen der Verkehrsstärken des motorisierten Individualverkehrs sowie des Schwerverkehrs im Vergleich zu den Werten vorangegangener Erhebungen oder den aktuellen Verkehrsbelastungen aufweisen. Diese Veränderungen ergeben sich aus den Entwicklungen in den letzten Jahren seit 2015 und sind auf eine Vielzahl von möglichen Beeinflussungen zurückzuführen. Ein wesentlicher Faktor im Jahr 2021 sind die mit der COVID 19-Pandemie verbundenen Maßnahmen und Effekte wie Home-Office oder Grenzschließungen. Aber auch ein verändertes Freizeit- und Urlaubsverhalten kann hier zur Beeinflussungen führen. In weiten Teilen der Länder Nordrhein-

⁶ NWSIB-online <https://www.nwsib-online.nrw.de/> , zuletzt aufgerufen 09.01.2024

Westfalen und Rheinland-Pfalz spielt auch das Hochwasserereignis im Juli 2021 eine nicht unerhebliche Rolle.⁷

1.1.3.3 Flugverkehr

Tabelle 4: Hauptfluglärmquelle

Name	Bewegungen/a ⁸ 2017/ 2022	Lage
Köln-Bonn (IATA-Code CGN) Betriebszeit 24 Stunden	141.300 121.000	Nördlich der Hauptsiedlungsflächen, ca. 5 km entfernt

Die Stadt Troisdorf befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft und somit im Lärmwirkungsbereich des Großflughafens Köln/Bonn mit mehr als 120.000 Flugbewegungen/ Jahr 2022 (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

1.2 Zuständige Behörde (Anhang V 1. (2) RL 2002/49/EG)

Stadt Troisdorf; Kölner Str. 176;
D-53840 Troisdorf (Bundesland Nordrhein-Westfalen)
Telefon: 02241-9000, Fax: 02241-900800
Homepage: www.troisdorf.de
Gemeinde-Kennziffer (GKZ): 05832068

1.3 Verweis auf Ort der Veröffentlichung (Art. 9 RL 2002/49/EG)

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Troisdorf und den Großflughafen Köln-Bonn sowie der Bericht über die Lärmkartierung dieser Schallquellen sind im Internet unter <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>, dem Umgebungslärmportal des Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) des Landes Nordrhein-Westfalen, abrufbar. Dort sind die Daten aller Gemeinden zentral abrufbar. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes wird nachrichtlich auf die Veröffentlichung der Lärmkarten im Internet verwiesen: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html bzw. <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/>

Der Lärmaktionsplan der Stadt Troisdorf wird im Internet als PDF-Download angeboten unter <https://www.troisdorf.de/de/bauen-planen/stadtplanung/stadtentwicklung/laermaktionsplan/>. Die Beteiligung ist im entsprechenden Zeitraum über das Beteiligungsportal NRW der Stadt Troisdorf möglich (<https://beteiligung.nrw.de/portal/troisdorf/startseite>). Darüber hinaus wird der Beschluss über den Lärmaktionsplan im Amtsblatt der Stadt Troisdorf, dem Rundblick (Ausgabe Troisdorf), mit dem Hinweis bekannt gemacht, dass die Lärmkarten, der Bericht über die Lärmkartierung und der Lärmaktionsplan bei der Stadt Troisdorf unter der unter 1.2 genannten Adresse zu jedermanns Einsicht bereitgehalten werden und über ihren Inhalt Auskunft verlangt werden kann.

1.4 Rechtlicher Hintergrund (Anhang V 1. (3) RL 2002/49/EG)

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkar-

⁷ Bundesanstalt für Straßenwesen/ Straßen.NRW; https://www.strassen.nrw.de/de/periodische-verkehrszaehlungen.html?file=files/a_snrw-2022/dokumente/03_nutzen-und-erleben/02_Verkehr-in-NRW/Verkehrsdaten/SVZ%202020%20im%20Jahr%202021%20NW.xlsx&cid=50989

⁸ Flugdaten <https://www.cgn-nebenan.de/laermenschutz/zahlen-statistiken.html> (zuletzt abgerufen am 09.01.2024)

tierung - 34.BImSchV. Sie ist eine strategische Zielplanung zur Verwirklichung von Lärminderungsmaßnahmen. Die Stadt Troisdorf hat die Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes, verfügt aber nur über eingeschränkte Möglichkeiten der Durchsetzung von Planungszielen, da in ihren Zuständigkeitsbereich weder der Schutz gegen Fluglärm fällt, noch der Schutz vor Verkehrslärm an Straßen fremder Straßenbaulastträger.

„Wegen der Internationalität des Luftverkehrs werden die wesentlichen Regelungen zum Luftverkehr auf internationaler Ebene getroffen. Die Regelungen werden in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO verhandelt und fließen dann ins nationale Recht ein. Die Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr obliegt dem Bund. Den Ländern wurden vom Bund verschiedene, wesentliche Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung im Rahmen der Auftragsverwaltung übertragen, die im § 3 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) aufgeführt sind. Für die Gemeinden verbleiben daher nur wenige Handlungsmöglichkeiten. Hierzu gehört die Mitarbeit in den Kommissionen nach § 32 b LuftVG. Diese so genannten Fluglärmkommissionen bestehen an allen größeren Verkehrsflughäfen und beraten die Genehmigungsbehörde über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Diesem Gremium gehören u. a. auch die Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Verkehrsflughafens betroffenen Gemeinden an. Die Gemeinden sollten daher in den Fluglärmkommissionen Vorschläge zur Fluglärminderung einbringen. Die Vorschläge könnten z. B. die Änderung einzelner Flugstrecken oder eine verbesserte Differenzierung der lärmabhängigen Landeentgelte betreffen.“⁹

Auch als große, kreisangehörige Stadt ist die Stadt Troisdorf i. d. R. nur Straßenbaulastträger der nicht klassifizierten Gemeindestraßen, die für die Lärmaktionsplanung vom Schwellenwert der Fahrzeugbewegungen nicht relevant sind.

Lärminderungsmaßnahmen nach der EG-Richtlinie müssen einvernehmlich mit den zuständigen anderen Verkehrsträgern und Behörden vereinbart sein, wenn sie im Lärmaktionsplan beschlossen werden. Auch bei einer einvernehmlichen Aufnahme in den Lärmaktionsplan entsteht daraus keine unmittelbare rechtliche Wirkung. Die Umsetzung erfolgt vielmehr auf fachgesetzlicher Grundlage oder als freiwillige Maßnahme ohne Rechtsanspruch, wie z. B. bei der Lärmsanierung. Der Lärmaktionsplan ist ein Selbstbindungsplan der Akteure, die bei seiner Aufstellung mitgewirkt haben. Er entfaltet eine verwaltungsinterne Wirkung und ist bei städtischen Planungen und Behördenentscheidungen zu beachten. Im Rahmen von abwägenden Planungsentscheidungen kann aber auch anderen Belangen Vorrang eingeräumt werden.

1.5 Geltende Grenzwerte (Anhang V 1. (4) RL 2002/49/EG)

Die nationalen Grenz- und Richtwerte können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes L_{den} und L_{night} . Sie sind nicht direkt vergleichbar. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung, ob Immissionsgrenz- oder Richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für den jeweiligen Immissionsort notwendig („RLS-90“ für den Straßenverkehr, „AzB“ für Fluglärm).

Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night} ¹⁰ wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz umgesetzt.¹¹ Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten (ohne Luftverkehr) in Klammern zugeordnet:

⁹ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, dritte Aktualisierung, Stand.19.09.2022, S. 32, http://www.umgebungs-laerm.nrw.de/materialien/hilfen/laermaktionsplanung_durchfuehrung/LAI-Hinweise_zur_Laermaktionsplanung_2012.pdf, zuletzt aufgerufen am 22.01.2024

¹⁰ L_{den} umfasst die gesamte Tageszeit in 24 Stunden in den Teilabschnitten day (Tag 6.00 – 20.00 Uhr), evening (Abend 20.00 – 22.00 Uhr) und night (Nacht 22.00 – 6.00 Uhr), L_{night} umfasst die besonders empfindliche Nachtzeit 22.00 - 6.00 Uhr.

¹¹ Handbuch Silent City, ebd. S.79

Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung folgender Auslösewerte, die am 01.08.2020 erneut abgesenkt wurden und sich somit weiter an die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge annähern.¹²

Tabelle 5: Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden

Quelle: https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26081998_IG19980826.htm

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstr. in der Baulast des Bundes ¹³ bei deren Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen		Grenzwerte für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Vorsorge) ¹⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ¹⁵	
	Tag dB(A) (Lden)	Nacht dB(A) (Lnight)	Tag dB(A) (Lden)	Nacht dB(A) (Lnight)	Tag dB(A) (Lden)	Nacht dB(A) (Lnight)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime	64	54	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
Reine Wohngebiete	64	54	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
Allgemeine Wohngebiete	64	54	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Kern-, Dorf- u. Mischgebiete	66	56	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Urbane Gebiete	66	56	64	54	63	45
Gewerbegebiete	72 (73)	62 (62)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

1.6 Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung (Teilaktionsplan)

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Nach dem zur Zeit gültigen Erlass des Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) des Landes Nordrhein-Westfalen vom 07.02.2008¹⁶ liegen Lärmprobleme in diesem Sinne vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) oder ein L_{night} von 60 dB(A)¹⁷ erreicht oder überschritten wird. Für die davon betroffenen Bereiche ist eine Lärmaktionsplanung durchzuführen. Das Umweltbundesamt hat im Jahre 2006 erstmals ein Positionspapier zu den Auslösewerten für eine Lärmaktionsplanung veröffentlicht, das eine Absenkung dieser Werte um 5 dB (A) fordert, langfristig sogar um bis zu 10 dB (A), um den anhand von Studien nachgewiesenen negativen Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit Rechnung zu tragen. Das Umweltbundesamt empfiehlt aktuell, folgende Lärmindizes den einzelnen Umwelthandlungszielen zuzuordnen:

¹² Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/laerschutz.html/>

¹³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), VkB. 2007 S. 767 und Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes vom 07.03.2005 <https://www.strassen.nrw.de/de/laerschutz.html#anker3>, zuletzt aufgerufen 22.01.2024. An Landesstraßen gelten in NRW abweichend für Kern-, Dorf- u. Mischgebiete auch 67/57 dB (A).

¹⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

¹⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm vom 26.08.1998, GMBI. 1998 Nr. 26 S. 503, zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

¹⁶ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=7&ugl_nr=7129&bes_id=11546&val=11546&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1 (letzter Zugriff: 11.01.2024)

¹⁷ Die Werte entsprechen den bisher geltenden Grenzwerten für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Straßen und Schienenwegen.

in den Empfehlungen des Umweltbundesamtes ist das Handlungsziel „Vermeidung gesundheitlicher Auswirkungen“ somit noch einmal um 5 dB (A) gesenkt und das Handlungsziel „Vermeidung von erheblicher Belästigungen“ in punkto Verursachung Straße/Schiene zu Luftverkehr weiter ausdifferenziert worden.

Tabelle 6: Umwelthandlungsziele¹⁸

Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung					
Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}		L _{Night}	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Eine Neufassung des Erlasses des MULNV NRW wurde bereits 2013 diskutiert, steht aber bisher aus. Da zwischenzeitlich die maßgeblichen Beurteilungspegel für die Prüfung freiwilliger Lärmsanierungsmaßnahmen (berechnet nach der RLS 90) von 70 dB (A) tags / 60 dB (A) nachts um jeweils bis zu 3 dB (A) abgesenkt sind, werden der Lärmaktionsplanung nicht die Auslösewerte des Erlasses vom 07.02.2008 zugrunde gelegt, sondern auch um 3 dB (A) abgesenkte Werte von 67 dB (A) tags und 57 dB (A) nachts.

Neben dem Auslösekriterium, also der Frage, ab welcher Lärmbelastung eine Minderungsplanung überhaupt einsetzen soll, ist für die Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen das Betroffenheitskriterium eine wichtige Messgröße. Dazu wird die Anzahl der in den in 5 dB (A)- Stufen kartierten Pegelklassen lebenden Menschen statistisch erhoben. Das Instrument der Lärmaktionsplanung, das die europäische Gesetzgebung entwickelt hat, ist eine strategische Planung des vorsorgenden Umweltschutzes, um Problembereiche analytisch besser zu erfassen und konzeptionelle Maßnahmen zielgerichteter zu ergreifen. So kann sich aus der Analyse der Betroffenenzahlen ein differenziertes Bild ergeben, das auch Maßnahmen mit einer sehr effektiven Entlastungswirkung für eine besonders große Zahl von Betroffenen sinnvoll erscheinen lässt, ohne dass der Auslösewert schon erreicht sein muss. Dabei wird von folgender Belastungsdefinition ausgegangen:¹⁹

sehr hohe Belastungen > 70 dB (A) über 24 h (L_{den}) / > 60 dB (A) Nachstunden (L_{night})
hohe Belastungen > 65 - 70 dB (A) über 24 h (L_{den}) / > 55 - 60 dB (A) Nachstunden (L_{night})
Belastungen > 55 - 65 dB (A) über 24 h (L_{den}) / > 45 - 55 dB (A) Nachstunden (L_{night})

Im Hinblick auf die Finanzierungsmöglichkeiten von Maßnahmen durch die Straßenbaulastträger im Rahmen von freiwilligen Lärmsanierungsprogrammen werden insbesondere die hohen Belastungsstufen betrachtet, die den aktuellen Lärmsanierungswerten des Bundes und des Landes NRW entsprechen.²⁰

¹⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung>, zuletzt aufgerufen 05.12.2023

¹⁹ Handbuch Silent City, ebd. S. 86

²⁰ Ablauf Lärmsanierung an bestehenden Straßen Quelle: <https://www.strassen.nrw.de/de/laermschutz.html>

2. Analyse der Lärm- und Konfliktsituation

2.1. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten (Anhang V 1. (5) RL 2002/49/EG)

2.1.1. Inhalt der Lärmkarten

Die im Umgebungslärmportal veröffentlichten Karten der bestehenden Lärmsituation zeigen mit ihren Belastungsstufen (auch Pegelklassen, Immissions- oder Isophonenbänder genannt) hochbelastete Fernverkehrsstraßen und Eisenbahnfernverkehrsstrecken, die durch Troisdorf verlaufen, sowie die von den Start- und Landebahnen auf dem Großflughafen Köln-Bonn ausgehenden lärmbeeinträchtigten Bereiche. In den kartierten 5 dB (A)-Stufen werden der Lärmindex (L_{den}) für 24 Stunden und der Lärmindex für die Nachtzeit L_{night} von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr in ablesbarer farblicher Abstufung dargestellt. In beiden Zeitbereichen sind die Kategorien größer 55 dB (A), 60 dB (A), 65 dB (A) und 70 dB (A) kartiert. Für den 24 h-Zeitraum ist zusätzlich eine Kategorie > 75 dB (A) für besonders starke Beeinträchtigungen vorhanden, für den Nachtzeitraum zusätzlich eine leisere Kategorie > 50 dB (A). Unterhalb dieser Pegel findet keine Lärmkartierung und keine Beurteilung im Lärmaktionsplan statt.

Belastungsbewertung 2017						
Legende Lärmkartierung				Legende Lärmkartierung		
L_{den} dB (A)	Farbcode	ganztägig	nachts	Farbcode	L_{night} dB (A)	
			+		> 50 .. <= 55	
> 55 .. <= 60		+	++		> 55 ..* <= 60	
> 60 .. <= 65		+	+++		> 60.. <= 65	
> 65 ..* <= 70		++	+++		> 65 .. <= 70	
> 70.. <= 75		+++	+++		> 70	
> 75		+++				
+ = Belastungen ++ = hohe Belastungen +++ = sehr hohe Belastungen * Auslösewert für Lärmaktionsplan L_{den} 67 dB (A), L_{night} 57 dB (A)						

Abbildung 3: Legende Lärmkartierung 2017

Für die 4. Runde der Lärmkartierung wurde, wie schon erwähnt, eine neue Berechnungsmethode angewandt. Entsprechend wurde die Farbcodierung und die Klassifizierung angepasst. Diese ist untenstehend

Belastungsbewertung 2022					
Legende Lärmkartierung			Legende Lärmkartierung		
L _{den} dB (A)	Farbcode	ganztägig	nachts	Farbcode	L _{night} dB (A)
			+		ab 50 .. bis 54
ab 55 .. bis 59		+	++		ab 55 ..* bis 59
ab 60 bis 64		+	+++		ab 60.. bis 64
ab 65 ..* bis 69		++	+++		ab 65 .. bis 70
ab 70.. bis 74		+++	+++		ab 70
ab 75		+++			
+ = Belastungen ++ = hohe Belastungen +++ = sehr hohe Belastungen * Auslösewert für Lärmaktionsplan					
L _{den} 67 dB (A), L _{night} 57 dB (A)					

Abbildung 4: Legende Lärmkartierung 2022

2.1.2. Aussagen über statistische Betroffenheiten in Troisdorf

Die nach der Umgebungslärmrichtlinie aufzustellenden Betroffenenstatistiken weisen den ganztägigen Wert L_{den} dB (A) und den Nachtwert L_{night} dB (A) aus und erfassen jeweils die betroffene Anzahl von Menschen in den in der Lärmkartierung dargestellten Stufen. Für die betroffenen Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude werden drei Immissionsklassen des L_{den} dB (A) erhoben, ab 55 dB (A) als Kartierungsschwellwert, ab 65 dB (A) als hohe Belastung und ab 75 dB (A) als Höchstbelastung.

Ziel der Erhebung der Betroffenenzahlen ist es, auch eine Kosten-Nutzen-Analyse für Lärmschutzmaßnahmen durchführen zu können. Dazu sollen den Pegelklassen der Immissionsbänder Lärmschadenskosten zugeordnet werden²¹. Die Betroffenenstatistiken sind dem Lärmaktionsplan als Anlage beigefügt (s. Anlage 6.1).

2.1.2.1. Lärmbelastete Flächen an Hauptverkehrsstraße mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr

Gut 30 % des 62,17 km² großen Troisdorfer Stadtgebietes sind von Lärmeinwirkungen L_{den} ab 55 dB (A) durch Hauptverkehrsstraßen betroffen. Dieser, im Vergleich zu 2018 um 10% erhöhte Wert, erklärt sich daraus, dass das Stadtgebiet im Verhältnis zum bebauten Gebiet infolge großflächiger Natur- und Landschaftsschutzgebiete relativ klein ist. Von den insgesamt 20,9 km² Fläche mit dieser Belastung liegen bei rund 5,4 km² hohe Belastungen mit mehr als

²¹ Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) Arbeitsgemeinschaft Lärmaktionsplanung, LAI-Hinweise Stand 19.09.2022, S. 22 https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf mit Ansätzen für Lärmschadenskosten (zuletzt aufgerufen 06.03.2024)

65 dB(A) vor. Das sind etwa 40 % der belasteten Gesamtfläche. 8% der belasteten Gesamtfläche (rd. 1 km²) sind statistisch mit mehr als 75 dB (A) einer so starken Belastung ausgesetzt, die ohne Schutzmaßnahmen beim dauernden Aufenthalt von Menschen als gesundheitsgefährdend einzustufen ist. Die Zahlen haben sich zwischen 2017 und 2022 um nahezu ein Drittel erhöht. Diese Steigerung der „verlärmten“ Gebiete ist mit der neuen EU-weiten Berechnungsmethode zu begründen und ist nicht automatisch mit einer Zunahme der Lärmemissionen in Verbindung zu bringen.

So heißt es nachrichtlich an die Bürgermeister*innen der Städte und Gemeinden²²:

Der EU-Umgebungslärmrichtlinie folgend werden alle fünf Jahre Lärmkarten erstellt. Im Jahr 2022 wurden diese erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, welche sich deutlich von den bisher verwendeten unterscheiden. Daher weichen die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2017 ab. Wesentliche Gründe sind:

- *Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich detaillierter modelliert. So werden z. B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet, beim Luftverkehr werden aktualisierte Flugprofile und akustischen Emissionsdaten der Flugzeugtypen verwendet.*
- *Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer modelliert. Sie berücksichtigt nun z.B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden.*
- *Die Belastetenzahlen werden jetzt anders ermittelt. Früher wurden die Bewohnerinnen und Bewohner von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt - auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen werden alle Bewohnerinnen und Bewohner eines Gebäudes der lauterer Vorderseite zugewiesen; die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.*
- *Die Rundungsregel für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde geändert. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Personen ausgewiesen. (...)*

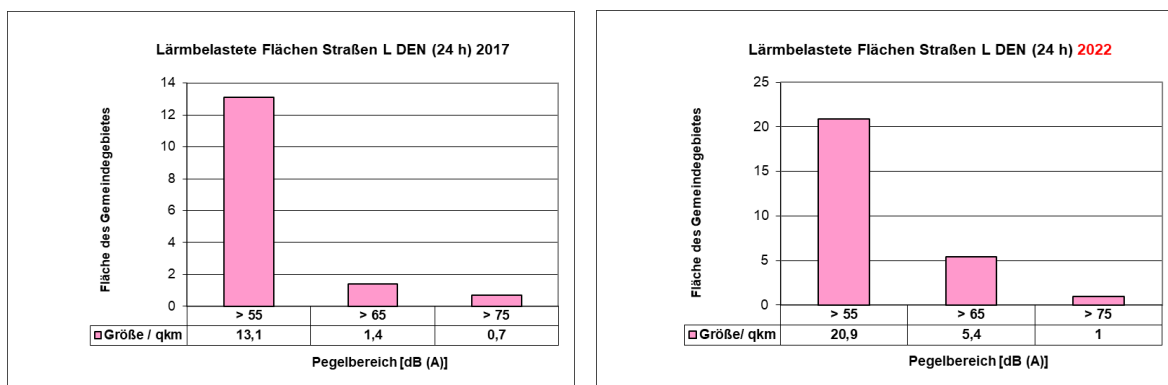


Abbildung 5: Größe der lärmbelasteten Flächen in den „Isophonenbändern Straße“ in Troisdorf 2017/2022

²² Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 04.07.2023, hier: Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Anlage 0)

2.1.2.2. Lärmbelastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr

Besonders deutlich wird das Problem Lärm bei der Betrachtung der Schwellenwerte für die erhobene Anzahl lärmbelasteter Wohnungen. Gemessen am Gesamtwohnungsbestand (36.170 Wohneinheiten²³) sind mit knapp 8.800 Wohnungen 24% der Wohnungen von Straßenverkehrslärm der größten Hauptverkehrsstraßen in Troisdorf betroffen, der ab einem L_{den} ab 55 dB (A) nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie als belastender Lärm zu kartieren ist. Der nächste Schwellenwert stellt mit L_{den} ab 65 dB (A) schon eine hohe Belastung dar, für die medizinische Studien bereits einen nennenswerten Anstieg des gesundheitlichen Risikos nachweisen. Für diesen Schwellenwert ist in Troisdorf festzustellen, dass die Betroffenheit nur noch 5,0% des Wohnungsbestandes erfasst. Dieser Wert hat sich auch analog zu der belasteten Fläche erhöht.

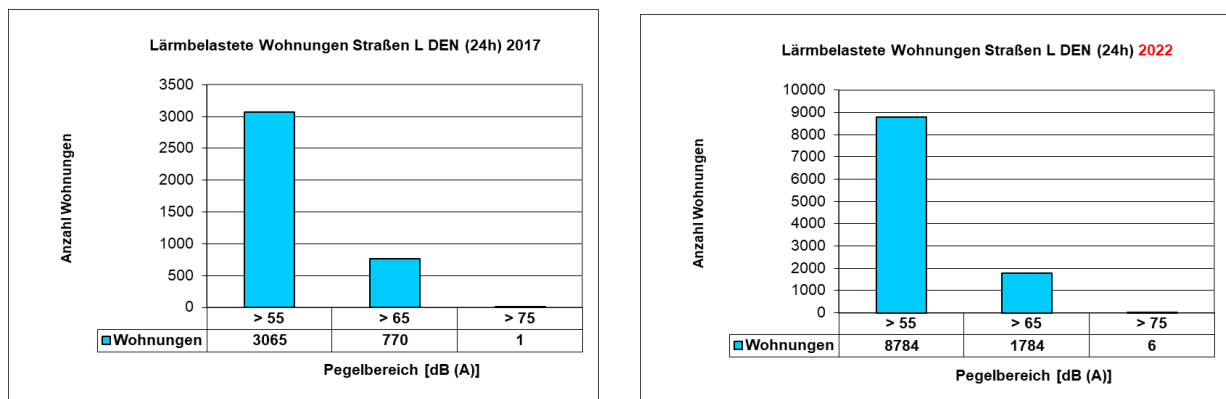


Abbildung 6: Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen in den „Isophonenbändern Straße“ in Troisdorf 2017/2022

2.1.2.3. Lärmbelastete Menschen an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr

Basierend auf den Grundlagen zur Lärmkartierung und der örtlichen Bevölkerungsverteilung ist für die einzelnen kartierten Isophonenbereiche die Anzahl der betroffenen Menschen abgeschätzt worden. Die Analyse zeigt, dass allein vom Umgebungslärm der Hauptverkehrsstraßen mehr als 10.963 Menschen in Troisdorf in unterschiedlicher Weise betroffen sind.

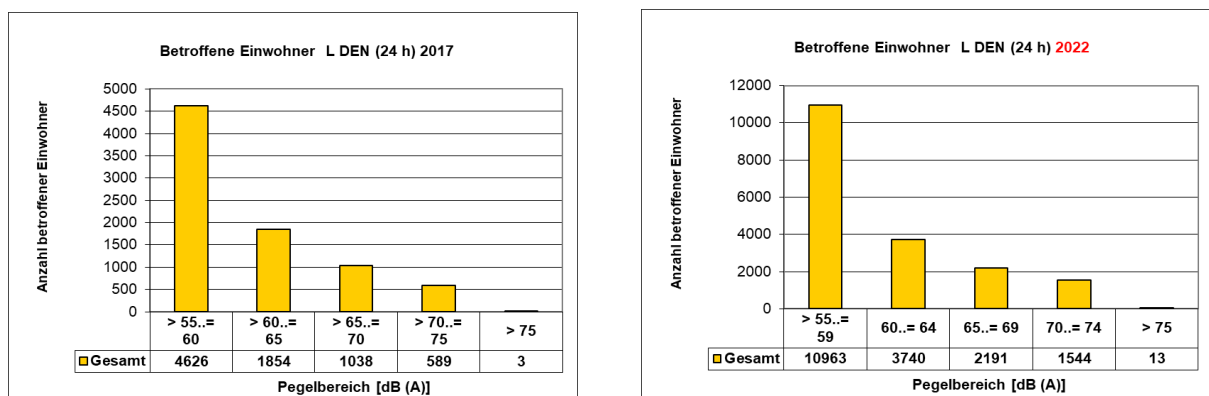


Abbildung 7: Anzahl der lärmbelasteten Menschen in den Isophonenbändern „Straße“ in Troisdorf 2017 / 2022

14% der Gesamtbevölkerung sind damit nach der neuen Berechnungsgrundlage vom Umgebungslärm der kartierten Hauptverkehrsstraßen in Troisdorf betroffen. Davon leben etwa 6.000 Menschen (7 % der Gesamtbevölkerung) mit einem Pegel L_{den} ab 60 bis 79 dB (A)

²³ Mietspiegel Stadt Troisdorf 2021 (<https://www.troisdorf.de/de/rathaus-service/buergerservice/wohnungsamt/mietspiegel/mietspiegel-troisdorf-2021-methodenbericht-11.03.2021.pdf?cid=1q1u>)

schon in problematischen Lärmverhältnissen. Für 1.557 betroffene Einwohner (2 % der Gesamtbevölkerung) werden hohe Belastungen von L_{den} ab 70 dB (A) erreicht. Umgekehrt bleibt festzustellen, dass über 80% der Troisdorfer Bevölkerung so weit von den am stärksten belasteten Hauptverkehrsstraßen entfernt wohnen, dass keine Betroffenheit aus Straßenlärm im Sinne der EG-Umgebungslärmrichtlinie vorliegt. Die Werte sind im Vergleich zwischen 2017 und 2022 eben durch die neue Berechnung gestiegen, wodurch ein Vergleich der Werte bzw. der Jahre nicht möglich ist.

2.1.2.4. Lärmbelastete Fläche durch den Großflughafen Köln-Bonn

28% des Stadtgebietes werden vom Flughafen kartierungsrelevant verlärm. Gegenüber der Lärmkartierung aus dem Jahre 2017 sind 0,16% weniger Fläche erfasst. Betroffen sind insbesondere der wenig besiedelte Bereich der Wahner Heide und kleinere Teilbereiche der Ortsteile Troisdorf-Mitte sowie Altenrath. Die Zunahme der lärmbelasteten Fläche ist in der Lärmkarte erkennbar an den verbreiterten Isophonenbändern der Pegelklassen $> 55 \dots \leq 60$ dB (A) und $> 60 \dots \leq 65$ dB (A) auf der Südwestseite der Schallausbreitung, hervorgerufen durch eine intensivere Nutzung der parallelen Nebenstartbahn 14 R/32L, deren Ausbreitung sich mit der im Wesentlichen gleich gebliebenen Ausbreitung auf der Hauptstartbahn 14L/32R überlagert. Aufgrund dieser Auswirkungen fällt im Bereich der Siedlung „In der Maikammer“ in Troisdorf-Mitte ein gut 50 m breiter Streifen neu in die Pegelklasse Pegelklassen $> 55 \dots \leq 60$ dB (A).

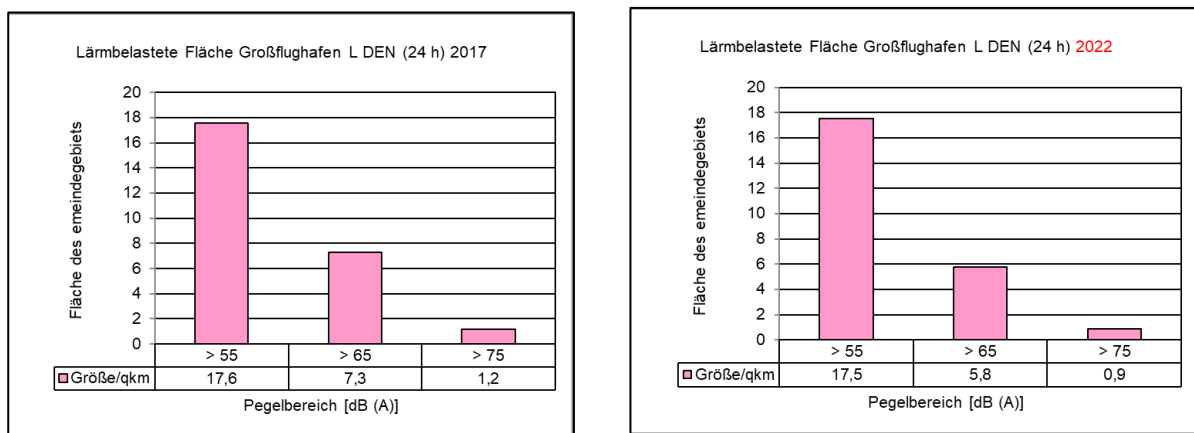


Abbildung 8: Größe der lärmbelasteten Flächen in den „Isophonenbändern Flugverkehr“ in Troisdorf 2017 / 2022

Mit der Vergrößerung des Truppenübungsplatzes in der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde das alte Heidedorf Altenrath umgesiedelt und erst nach dem 2. Weltkrieg wieder neu aufgebaut. Die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes zum Schutz gegen Fluglärm wurden konsequent umgesetzt, sodass die Betroffenenzahlen gering sind. Splittersiedlungen im Außenbereich wurde die Erweiterung versagt. Die Landes- und Regionalplanung wie auch die örtliche Bauleitplanung räumen dem Flughafen aufgrund seiner überörtlichen Bedeutung Vorrang ein vor einer weiteren Siedlungsentwicklung in diesem Bereich.

2.1.2.5. Lärmbelastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser durch den Großflughafen Köln-Bonn

Die Berechnung der Lärmkartierung der LANUV aus den Zieljahren 2007 und 2012 wurde inzwischen nach mehrfachen Hinweisen der Stadt Troisdorf mit den Lärmkarten der 3. Runde 2017 korrigiert und um die statistisch als Wohnungen eingestuftten Unterkünfte in der aufgegebenen Kaserne Camp Altenrath reduziert²⁴. Im Bereich $L_{den} > 65$ dB liegen damit keine betroffenen Wohnungen mehr (3. Runde LAP bisher 137 Wohnungen). Somit verringert sich

²⁴ 2002 waren noch rd. 450 Soldaten in Altenrath stationiert, <http://www.general-anzeiger-bonn.de/region/Alte-Kaserne-in-Troisdorf-leicht-den-Baggern-article603921.html>, zuletzt aufgerufen 12.02.2018

auch die Gesamtzahl im Bereich L_{den} ab 55 dB (A) deutlich, da dieser niedrighschwelligere Pegelbereich diese Wohnungen mit umfasste. In der Pegelklasse selbst sind 237 Wohnungen bzw. Unterkünfte statistisch entfallen.

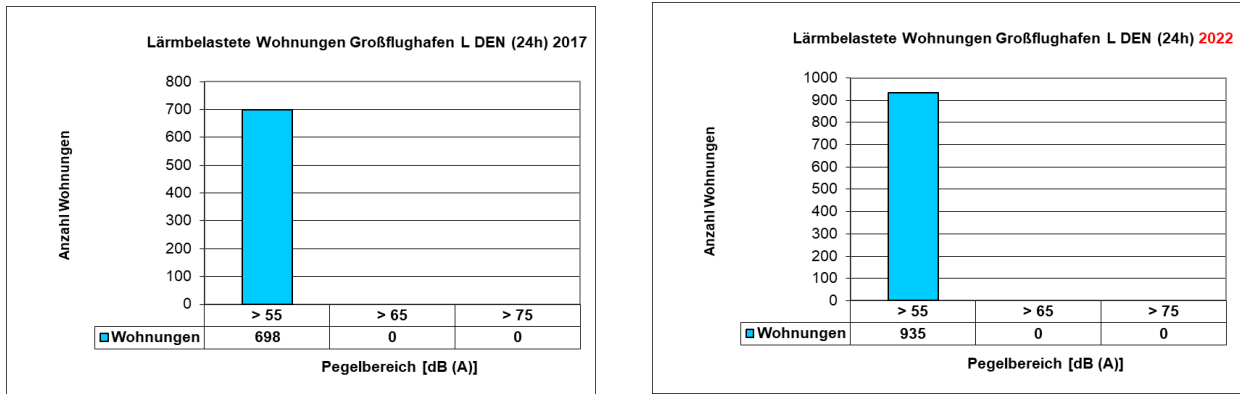





Abbildung 9: Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen in den „Isophonenbändern Flugverkehr“ in Troisdorf 2017 / 2022

Die statistische Erhebung der Lärmkartierung der 4. Runde weist in der Gesamtsumme mehr betroffene Wohnungen aus. Dies wird, wie schon erwähnt, auf die neue Berechnungsmethode zurückzuführen sein. Die absoluten Bewegungen des Flughafens Köln-Bonn sind im Vergleich zu 2017 zurückgegangen. So haben sich die Gesamtflugbewegungen von 140.686 auf 120.978 im Jahr 2022 verringert, wobei allerdings die Nachtflugbewegungen von 43.910 im Jahr 2019 auf 49.657 im Jahr 2022 um 8,7 % gestiegen sind. Eine weitere negative Entwicklung bei den Nachtflugbewegungen ist, dass hier der Passagierflug im Vergleich zum Frachtflug deutlich gestiegen ist.

Tabelle 7: Betroffene Bereiche Flugverkehr Troisdorf 2022

	<p>2017 war alleinig das frühere Camp Altenrath in Troisdorf von hohen und sehr hohen Pegelklassen des Flughafens Köln-Bonn betroffen. (Der ehemalige Baubestand hier in der Überlagerung mit der Lärmkarte Flugverkehr L-den 2017 dargestellt).</p>
	<p>2022 sind, vrs. durch die neue Berechnungsmethode, zusätzliche Teile Altenraths in die Pegelklassen 55-59 und minimal 60-64 L-den /dB (A) zur verzeichnen.</p>
	<p>Ebenfalls neu in die Auswertung 2022 fallen in die Pegelklassen 55-59 L-den /dB (A) Teile von Troisdorf-Mitte sowie das Aggerstadion.</p>

2.1.2.7. Lärmbelastete Menschen durch den Großflughafen Köln-Bonn

Die gestiegene Anzahl an betroffenen Wohnungen spiegelt das gleiche Bild wieder wie bei der Anzahl der betroffenen Einwohner*innen. Rund 20% (+417 Personen) mehr betroffene Einwohner*innen sind im Vergleich von 2017 zu 2022 zu verzeichnen. Die betroffenen Gebiete konkretisieren sich in Altenrath auf den südöstlichen Teil des Stadtteils, wobei nur die südlichen Ausläufer der Straße Rambusch (Hsnr. 59 bis 71) von den höheren Dezibelklassen betroffen sind $L_{den} > 60$ dB (A) - 64 dB (A) (Tabelle 7, 2. Abbildung)

In Troisdorf-Mitte sind die an das Aggerstadion angrenzenden Straßen betroffen. Hier wird jedoch die Klasse $L_{den} > 55$ dB (A) - 59 dB (A) nicht überschritten. Betroffen sind im Detail Teile der Taubengasse, Breslauer Straße, Marienburgstraße, Egerländer Straße, Zum alten Tor und Ambiorixstraße sowie die Kleingartenanlage Maikammer. (Tabelle 7, 3. Abbildung)

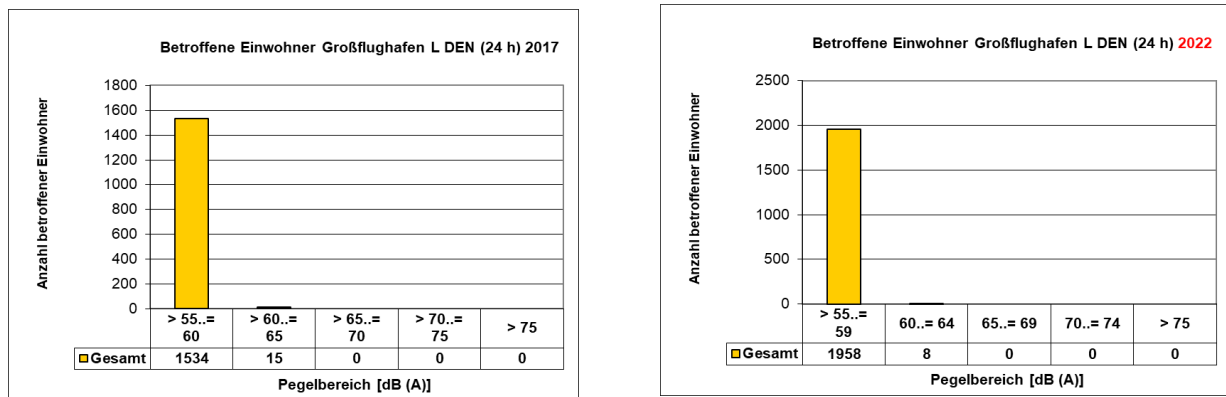


Abbildung 10: Anzahl der lärmbelasteten Menschen in den „Isophonenbändern Flugverkehr“ in Troisdorf 2017 / 2022

2.2. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Anhang V 1. (6) RL 2002/49/EG)

In den oben dargestellten Betroffenengrafiken ist zu erkennen, dass die Angaben sich seit der letzten Runde des Lärmaktionsplan verändert haben. Dies ist nicht nur auf sich veränderte Verkehrsmittelstärken zurückführbar, sondern auch auf die bereits thematisierte neue Berechnungsmethode der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm²⁵" (BEB), die im Sinne der Betroffenen zu höheren Belastetenzahlen führt.

„Mit der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“ können die Größe der lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt werden, die nach der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in den Lärmkarten anzugeben sind.“²⁶“

Belastbare Zahlen sind somit erst mit dem Lärmaktionsplan 5. Runde zu erwarten.

2.2.1. Fortschreibung der Kartierung der Lärmquellen - Vergleich der Ergebnisse der Kartierungen Zieljahr 2017 und 2022 (Anhang V 1. (6) 2002/49/EG)

Gegenüber der letzten Kartierung vor 5 Jahren ergaben sich Veränderungen bezüglich der Straßenverkehrsbelastung. Dabei ist zu beachten, dass die Verkehrszählungsperioden 2015

²⁵ Quelle: Umweltbundesamt https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/cnossos-de_anlage_3-beb-2021.pdf

und 2021 nicht den Lärmkartierungsjahren 2017 und 2022 entsprechen. Nachstehende Tabelle zeigt die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) der in Troisdorf betroffenen Straßenabschnitte (Quelle: Straßen.NRW²⁶):

Tabelle 8: Vergleich der DTV 2015 zu 2021 der in Troisdorf betroffenen Straßenabschnitte

Str	Anfang	Ende	DTV15	DTV21
A 59	AS Spich (37)	AS Troisdorf (38)	98007	92547
A 59	AS Troisdorf (38)	AD Sankt Augustin-West (A 560)	93751	92144
B 8	Troisdorf Niederkasseler Str.(L 269)	AS Köln-Lind (A 59)	10708	9225
B 8	Troisdorf Sieglarer Str. (L 332)	Troisdorf (L 269)	11290	9875
B 8	Troisdorf (L 143)	Troisdorf Kirchstr./Fg.-Zone	17614	13146
K 20	Troisdorf (L 489)	Troisdorf (K 10)	4197	4790
K 29	Spich	AS Spich (A 59)	23353	21861
K 29	AS Spich (A 59)	Troisdorf (L 332)		14877
L 84	Troisdorf (L 489)	Lohmar (L 288)	4028	3793
L 143	Willy-Brandt-Ring (L 332)	(B 8)	7622	7061
L 269	AS Bonn-Beuel (A 565 / L 16)	Niederkassel (L 332)	21639	19169
L 269	Uckendorf (L 269)	Spich		10425
L 332	Niederkassel (L 269)	Troisdorf (K 29)		10397
L 332	AS Troisdorf (A 59)	Troisdorf KV Kuttgasse/Langemarckstr.	16062	13618
L 332	Troisdorf KV Kuttgasse/Langemarckstr.	Troisdorf (L 143)	13057	15211
L 332	Larstr. v. Teutonenstr.	Larstr. bis AS 38 / Troisdorf (A 59)	11098	11413

Tendenzen hieraus sind schwer ableitbar, zumal nicht alle Straßenabschnitte in beiden Perioden erhoben wurden und in 2021 auch noch Effekte Corona-Pandemie eine Rolle spielen.

Für den Flughafen Köln Bonn kann die Entwicklung hingegen Jahresscharf angegeben werden. Hier zeigt sich ebenfalls eine deutliche Auswirkung der Corona-Pandemie. Die Flugverkehrs-Entwicklung von 2015 bis 2022 ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt (Quelle: Flughafen Köln Bonn²⁷):

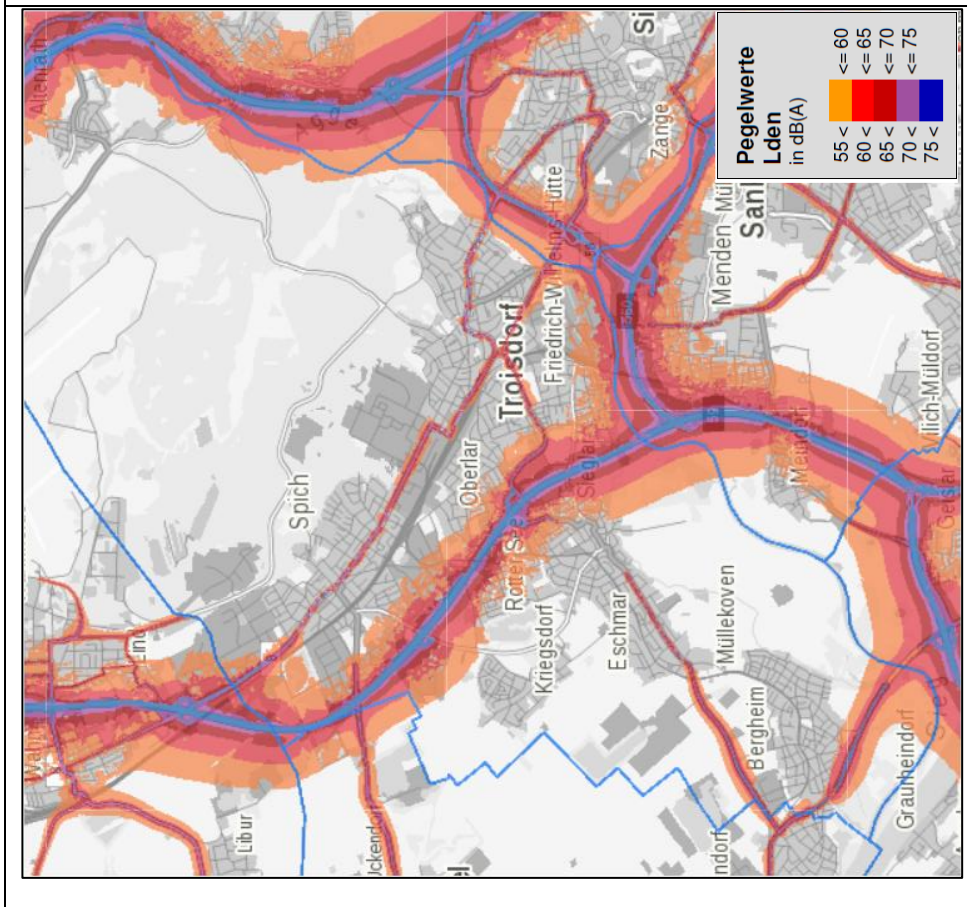
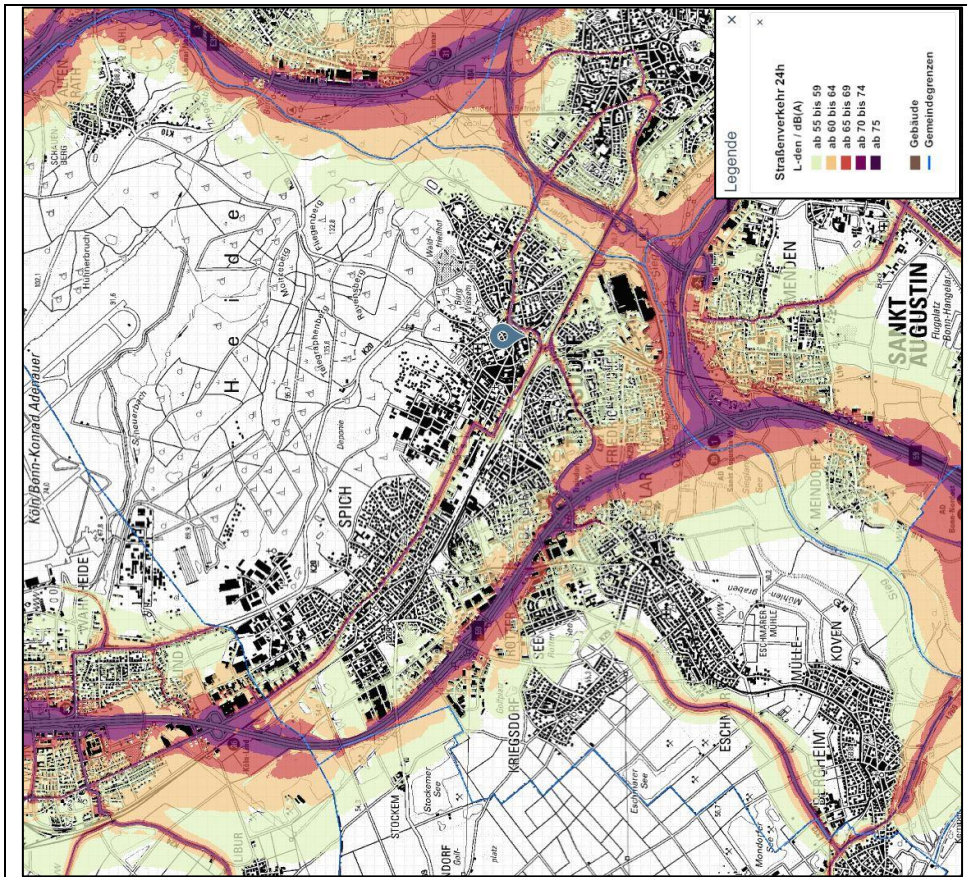
Tabelle 9: Verkehrsentwicklung Flughafen Köln Bonn 2015-2022

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Flugbewegungen Tsd.	121	91	79	143	144	141	137	129
Fluggäste Tsd.	8.757	4.254	3.081	12.369	12.958	12.385	11.911	10.339
Luftfracht in Tsd. Tonnen	971	986	863	815	859	839	786	758
Verkehrseinheiten in Tsd.	18.327	13.922	11.496	20.347	21.391	20.596	19.606	17.752

Für einen vervollständigen Überblick sind nachfolgend die Lärmkarten für Straßen-, und Flugverkehr der Zieljahre 2017 und 2022 synoptisch für einen optischen Vergleich gegenübergestellt. Geht man davon aus, dass erst eine Verdoppelung der Verkehrsstärke eine akustische signifikant wahrnehmbare Veränderung von 3 dB (A) bewirkt, liegen hier keine deutlich erkennbaren Abweichungen vor.

²⁶ Quelle: Straßen.NRW : <https://www.strassen.nrw.de/de/periodische-verkehrszaehlungen.html> – hier: Tabelle SVZ 2020 im Jahr 2021 NW.xlsx gefiltert

²⁷ Quelle Flughafen Köln Bonn: <https://www.cgn-nebenan.de/flughafen/flughafen-in-zahlen.html>



Gegenüberstellung LDEN 2017 und 2022 Straßennetz Runde 3 in der 4. Runde: Keine signifikanten Abweichungen. Zu sehen ist der Neubau der EL332 westlich von Eschmar und die damit verbundene Verlagerung der Verkehre und deren Auswirkungen.

Abbildung 11: Gegenüberstellung LDEN 2017 und 2022 Straßennetz

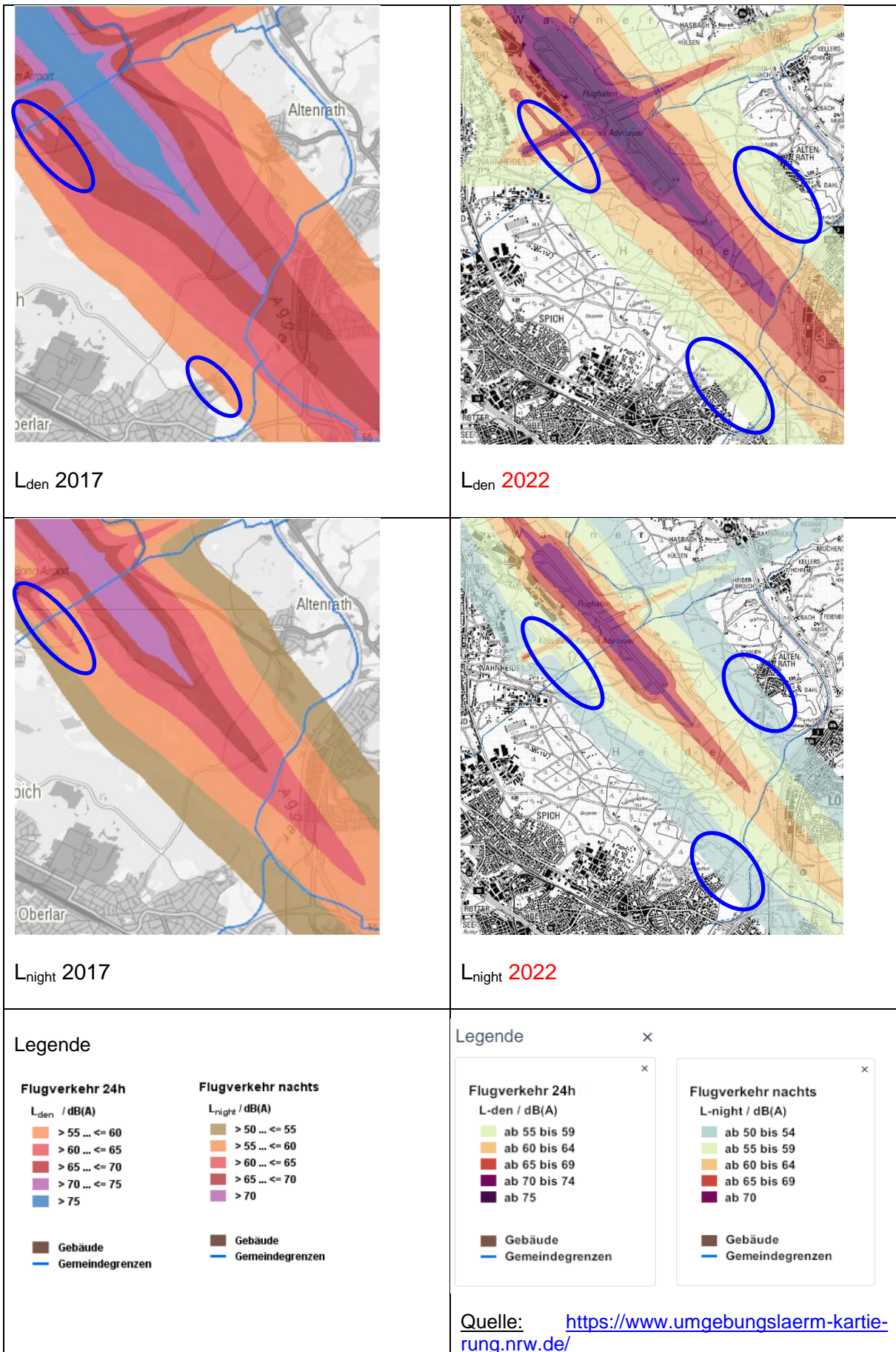


Abbildung 12: Gegenüberstellung Lden 2017 und 2022 Fluglärm

Gegenüberstellung L_{den} 2017 u. 2022 Großflughafen Köln-Bonn: Rückgang der Auswirkungen im Bereich der Startbahn 14R/32L. Zunahme der betroffenen Häuser und Personen vrsl. in den Bereichen Altenrath (südlicher Teil) und Troisdorf-Mitte (nördlicher Bereich, Nähe Aggerstadion) durch neue Berechnungsmethode zu begründen.

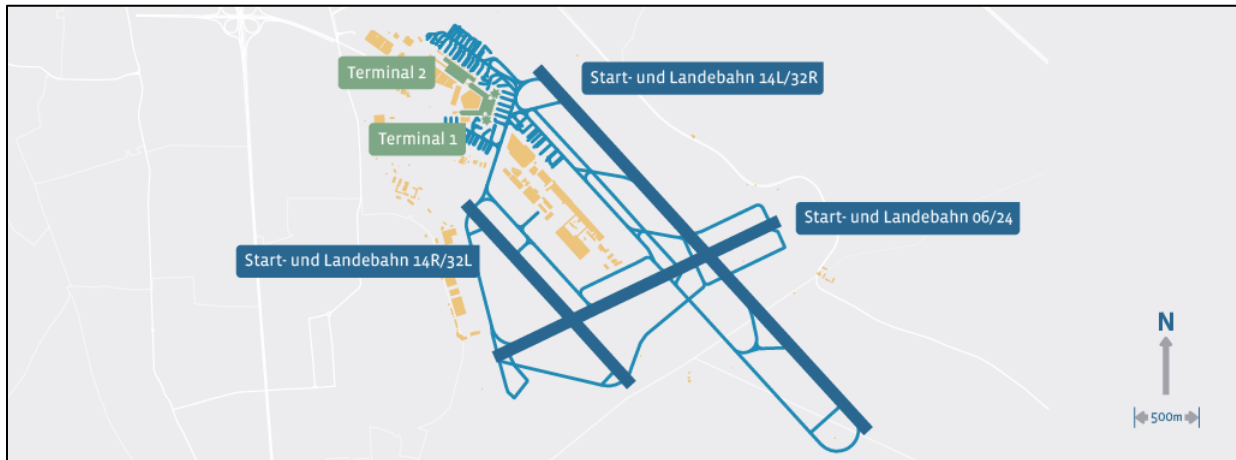


Abbildung 13: Quelle: <https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/deutschland-karte/koln-bonn-cgn/>

2.3. Bestandsaufnahme mit Konfliktbereichen (Anhang V 1. (6) RL 2002/49/EG)

2.3.1. Straßenverkehr – Belastungsbereiche mit Konfliktpotenzial

Die Stadt Troisdorf wird von diversen klassifizierten und für den Lärmaktionsplan relevanten Straßen tangiert oder durchflossen. Untenstehende Tabelle soll die Auswirkungen und die betroffenen Siedlungsteile darstellen.

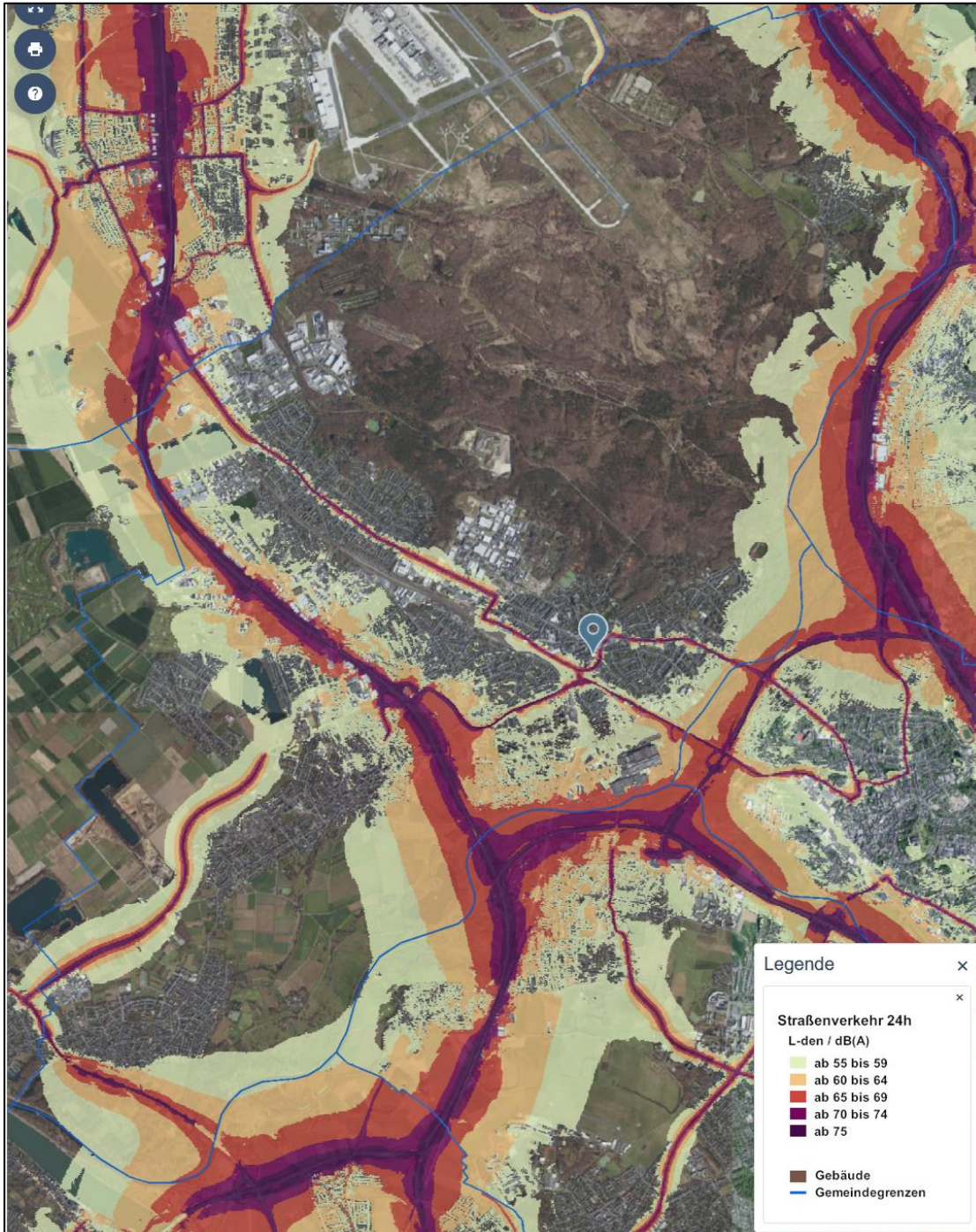


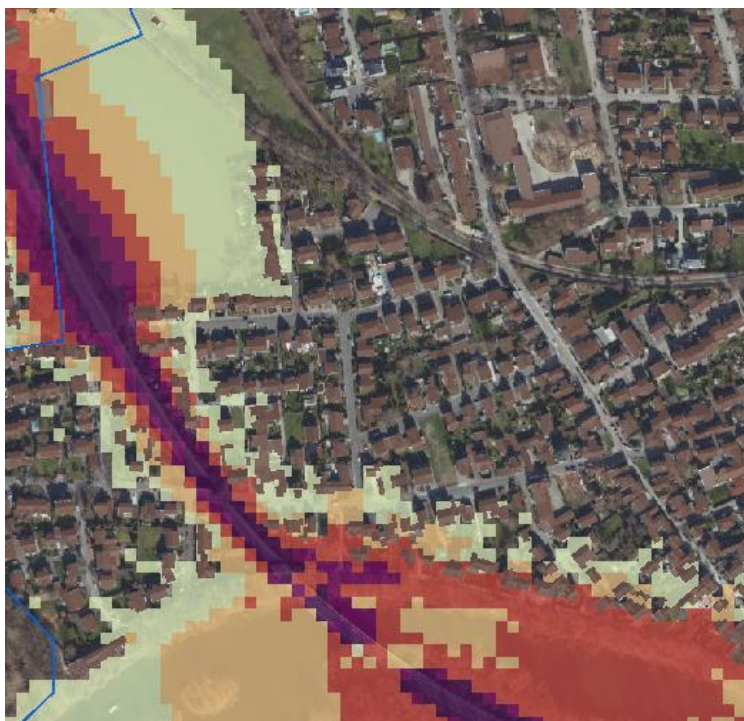
Abbildung 14: Stadtgebiet Troisdorf mit erhobenen Straßenzügen

Tabelle 10: Straßenverkehr – Belastungsbereiche mit Konfliktpotenzial

		<p>Die BAB A3 und die B56 tangieren das Stadtgebiet nur im Osten und im Norden. In Troisdorf-Altenrath sind von der BAB A3 Teile in den Bereichen L_{den} ab 55 dB (A) bis 59 dB (A) sowie den nächsthöheren Klassen betroffen. Von Emissionen der Klasse L_{DEN} ab 65 dB (A) bis 69 dB (A) ist laut der neuen Berechnung nur zwei Gebäude betroffen.</p>
		<p>Die Verkehre auf der B56 erzeugen Lärmemissionen auf den parallel zum Straßenverlauf liegenden Siedlungsgebieten Troisdorf-Mitte. Das Band zieht sich vom Willy-Brandt-Ring bis über die Frankfurter Straße hinweg bis zum Aggerstadion im Norden. Teile der Besiedelung östlich der Mannstaedt-Werke sind sowohl durch die B56 wie auch durch die Emissionen des Willy-Brandt-Ring betroffen und sind der Klasse L_{den} ab 60 dB (A) bis 64 dB (A) zuzuordnen.</p>



Von der südlich an das Stadtgebiet angrenzenden BAB A560 wird der Stadtteil Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte berührt. Die Isophonenbänder reichen über die Siegaue hinweg bis in die zentralen Bereiche des Stadtteils hinein und überlagern sich mit den vom Willy-Brandt-Ring und der BAB A59 ausgehenden Isophonen. Somit ist nahezu der gesamte Stadtteil von den Klassen L_{den} ab 55 dB (A) bis 59 dB (A) und L_{den} ab 60 dB (A) bis 64 dB (A) betroffen.



Im Süden liegt die L269, die von BAB Anschluss Bonn-Beuel nach Niederkassel-Mondorf führt. Im westlichen Bereich Stadtteil Bergheim sind einige Häuser die von Klassen L_{den} ab 55 dB (A) bis 59 dB (A) und L_{den} ab 60 dB (A) bis 64 dB (A) betroffen sind. Im Detail sind auch Gebäude des Nachtigallenwegs mit der Lärmklasse L_{den} ab 65 dB (A) bis 69 dB (A) betroffen



Die A3 und die B56 tangieren nur das Stadtgebiet. In Troisdorf-Altenrath sind von der A3 keine großräumigen Wohngebiete betroffen. Von der südlich an das Stadtgebiet angrenzenden A560 wird der Stadtteil Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte berührt. Unmittelbare Belastungen mit Konfliktpotenzial im Bereich der Auslösewerte dieses Lärmaktionsplanes gehen von diesen Straßen nicht aus. Im Hinblick auf die Lage der Straßen außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Stadt Troisdorf könnte der Lärmaktionsplan für diese Straßen auch nur Empfehlungen geben, die in das Beteiligungsverfahren der zuständigen Nachbarstädte eingebracht werden müssten.

Von fast allen kartierten Straßen, die durch das Troisdorfer Stadtgebiet führen, gehen Belastungen aus, öfter erreichen sie den Grad hoher Belastungen, die die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung erreichen. In nur wenigen Fällen wird das Maß einer sehr hohen Belastung mit Gesundheitsgefährdung überschritten.

Hauptlärmquelle in Troisdorf ist neben den Ortsdurchfahrten der Bundes- und Landesstraßen, insbesondere der B8, die durch Troisdorf-Mitte und Troisdorf-Spich verläuft, die Autobahn A59, die sich auf einer Länge von ca. 5,5 km durch das Stadtgebiet zieht und hier zwei Anschlussstellen hat. Im direkten Nahbereich von Wohnsiedlungen liegen 3 km dieser Autobahn. Die erhobenen Gesamtzahlen über die Betroffenen in Troisdorf werden auch in der Lärmkartierung für das Zieljahr 2022 stark vom Autobahnlärm der A59 geprägt, da weiträumig Wohnbereiche erfasst sind. Die akustische Störwirkung reicht in Entfernungen von etwa 700m bis 900m beiderseits der Fahrbahn, die durch die erste, zweite und dritte kartierte Pegelklasse L_{den} ab 55 dB (A) bis 59 dB (A) / L_{night} ab 50 dB (A) bis 54 dB (A) bis L_{den} ab 65 dB (A) bis 69 dB (A) / L_{night} ab 60 dB (A) bis 64 dB (A) dokumentiert wird. Diese, im Vergleich zu den Erhebungen aus dem Jahr 2017, erhöhten Messergebnisse können durch die neue Berechnungsmethode aber auch durch gestiegene Verkehrsmengen zustande kommen. Verortet sind die betroffenen Lagen entlang der BAB A59 zwischen den beiden Anschlussstellen Troisdorf und Spich.

In ganz Troisdorf sind knapp 11.000 Einwohner (EW) tagsüber dieser Belastungen ausgesetzt. Rd. 3.700 EW sind im zweiten Immissionsband mit einem Pegel L_{den} ab 60 dB (A) bis 64 dB (A) bereits von hohen Belastungen betroffen, die an der A59 Wohnbereiche in einer Entfernung von etwa 300 m bis 400 m erfasst. Ab dem Pegelbereich L_{den} ab 65 dB (A) bis 69 dB (A) liegen tags hohe bis sehr hohe Belastungen vor, von denen rd. 2.200 Personen betroffen sind. Etwa 1.544 EW davon sind Tags sogar extrem hohen Belastungen von L_{DEN} ab 70 dB (A) bis 74 dB (A) ausgesetzt. Der Hotspot dieses Konfliktbereiches liegt an der A59. Alle kartierten Ortsdurchfahrten sind in ihrer Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt. Aufgrund der Verkehrsstärke dominiert die Verkehrsfunktion. Die Hausfassaden werden teils mit hohen bis sehr hohen Pegeln beaufschlagt.

2.3.2. Flugverkehr – Belastungsbereiche mit Konfliktpotenzial

Wohnlagen im Norden von Troisdorf-Mitte und am Südrand von Troisdorf-Altenrath sind von Fluglärm betroffen. Nach der Umsetzung des neuen Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 2007 am Flughafen Köln-Bonn durch die Lärmschutzbereichsverordnung vom 15.12.2011 besteht nunmehr ein besserer gesetzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

„Grundlage für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen ist das Fluglärmgesetz i.d.F. vom 31.10.2007 (FluLärmG) und das dazugehörige Regelwerk, für die dort definierten Schallschutzanforderungen insbesondere die Zweite Fluglärmenschutzverordnung – Schallschutzmaßnahmenverordnung (Zweite FlugLSV vom 8.09.2009)²⁸.“

Es liegen nur der äußerste nordöstliche Teil von Troisdorf-Mitte und der südwestliche Randbereich von Altenrath in den gesetzlichen FluglärmSchutz zonen. Nach Erlass der Lärmschutzbereichsverordnung sind in den FluglärmSchutz zonen derzeit folgende Grenzwerte maßgebend:

Tag-Schutzzone 1: L Aeq Tag = 65 dB (A)

Tag-Schutzzone 2: L Aeq Tag = 60 dB (A)

Nacht-Schutzzone: L Aeq Nacht = 55 dB (A) bzw. L Amax = 6 mal 57 dB (A)²⁹

Da aufgrund einer gesetzlichen Übergangsregelung bis zum 15.12.2016 eine Kostenübernahme durch die Bezirksregierung erst bei Überschreiten eines um 5 dB (A) bzw. 10 dB (A) höheren Maximalwertes gewährt wurde, galten bis dahin die hohen Grenzwerte von tags 70 dB (A) in beiden Tages-Schutz zonen und 60 dB (A) in der Nacht-Schutz zone. Der Flughafen Köln-Bonn führte aber sein freiwilliges Schallschutzprogramm weiter³⁰. In Troisdorf und Altenrath lagen Straßen in diesem erweiterten Gebiet der freiwilligen Maßnahmenfinanzierung.



Abbildung 15: Auszug "Stadtteilverzeichnis: Freiwilliges Gebiet"

Die Betroffenenzahlen vom Flughafen sind in Troisdorf verhältnismäßig gering. Keine Wohnung ist mit mehr als $L_{den} > 65$ dB (A) belastet, rd. 700 Wohnungen fallen in die Pegelklasse $L_{den} > 55$ dB (A) und gelten damit als belastet (insbesondere fast der halbe Siedlungsbereich von Troisdorf-Altenrath mit Rambusch und Waldsiedlung).

²⁸ Quelle: <https://www.bezreg-koeln.nrw.de/themen/kommunales-planung-bauen-und-verkehr/bauen-und-baueoerderung/schutz-vor-fluglaerm>

²⁹ Quelle: https://www.gesetze-im-internet.de/flul_rmg/_2.html

³⁰ Quelle: <https://www.cqn-nebenan.de/laermschutz/schallschutzprogramm.html>

2.4. Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftige Situationen (Anhang V 1. (6) RL 2002/49/EG)

Aus der Analyse der Lärmkartierung und der Betroffenzahlen ergeben sich folgende Hauptproblembereiche:

2.4.1. Straßenverkehr

Beim Straßenverkehr stellt die Autobahn A59 einen Lärm- und Konfliktschwerpunkt dar. Die hohe Verkehrsbelastung von täglich ca. 87.000 bis 92.500 Kfz³¹ und die Nähe zu den Wohnsiedlungsbereichen führen dazu, dass eine große Zahl von Einwohnern von Lärm betroffen ist. Insbesondere autobahnahe Wohnlagen in Sieglar und Rotter See weisen höhere Wohndichten im Geschossbau auf mit verhältnismäßig hohen Betroffenzahlen. Auf der nordöstlichen Seite im Bereich der Wohnlage Spich, Siedlung „Auf dem Vogelsang“ und auf der Nordostseite der Autobahn im Stadtteil Oberlar und in Friedrich-Wilhelms-Hütte reichen die ca. 4m hohen Schallschirme (Wall bzw. Wände) teilweise nicht aus, da der Verkehr seit Errichtung dieser Anlagen stark zugenommen hat. Auf der Südwestseite der A59, in den Stadtteilen Sieglar und Rotter See fehlen Schallschutzvorkehrungen ganz, da diese Bebauung einen grenzwertigen Abstand hatte oder erst später entstanden ist (vergl. Abbildungen 13 und 14). Hier sind u. a. Bereiche mit Hochhäusern und hohen Wohndichten betroffen. Der in den Jahren von 1980 bis 1990 errichtete „Wohnpark Rotter See“ ist am nordöstlichen Rand von Lärmeinwirkungen betroffen. In den Bebauungsplänen wurden Festsetzungen zum passiven Schallschutz und zur Orientierung von Schlafräumen und anderen empfindlichen Nutzungen getroffen. Insbesondere die Wohnlagen mit geringem Abstand zur Autobahn sind erheblich mit Lärm belastet.



Abbildung 16: Ausbildung der Isophonenbänder nach Südwesten ausgeprägter als nah Nordosten

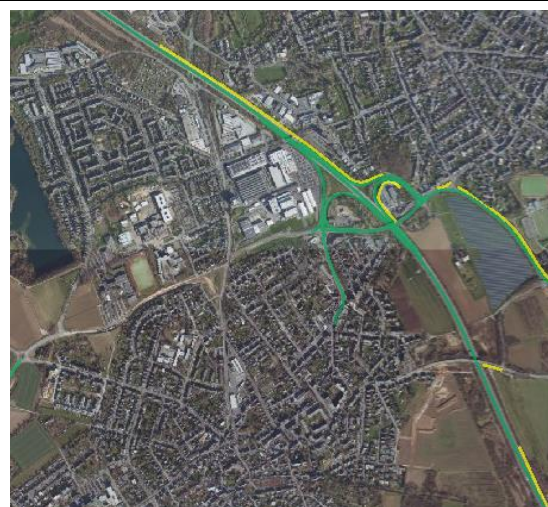


Abbildung 17: Darstellung der Lärmschutzbauten in Gelb

Auf einem Teilstück der A59 ist seit längerer Zeit für den Nachtzeitraum als Schallschutzmaßnahme eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h angeordnet, um Pegelüberschreitungen für die nächstgelegene Bebauung zu vermeiden. Fehlende Akzeptanz und unzureichende Überwachung der Einhaltung wird von Betroffenen nach wie vor als Problem angesehen.

Der an der A560 festgestellte Belastungsbereich im Süden von Friedrich-Wilhelms-Hütte betrifft zwar Troisdorfer Stadtgebiet, fällt aber in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Sankt Au-

³¹ Quelle Bundesanstalt für Straßenwesen - Straßenverkehrszählung 2021 (<https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html>)

gustin, auf deren Gebiet die A560 verläuft. Für die A560 und die B56, die die Eisenbahnstrecken kreuzen, ist eine Überlagerung der Lärmeinwirkungsbereiche festzustellen. Dadurch verstärkt sich in diesen Bereichen die Konfliktsituation insbesondere in Friedrich-Wilhelms-Hütte. Auffällig ist, dass diese Straßen wie auch die A59 und L269 im Bereich der Siegquerung aufgrund fehlenden Schallschutzes zum Freiraum mit einem hohen Belästigungsgrad die Agger bzw. Siegaue verlärmern. Die betroffenen Landschaftsräume haben in einem verdichteten Siedlungsraum nicht nur für den Natur- und Artenschutz als FFH-Gebiete gemeinschaftliche Bedeutung, sondern auch hohe Bedeutung für die Erholung der Bevölkerung.

Nach der neuen Berechnungsmethode oder durch erhöhte Verkehrsstärken hat sich der Betroffenenkreis weiter ausgedehnt. Zu den Verkehrsstärken kann hier keine Aussage getroffen werden, da keine Zählergebnisse für den Abschnitt zwischen der AS Lohmar und der AS Bonn/Siegburg vorliegen. Die von dem Straßenverkehr der A3 ausgehenden Auswirkungen betreffen den nördlichen und nordöstlichen Bereich von Altenrath. Einige zentrale Bereiche sind ebenfalls betroffen. Der südliche bereits von Fluglärm betroffene Bereich von Altenrath ist ebenfalls vom Lärm der A3 betroffen³².

Die z.T. sehr enge Ortsdurchfahrt der B8 in Spich leidet besonders an dem relativ hohen Schwerlastanteil des Verkehrs, der auf die Autobahnanschlussstellen Spich und Porz/Lind an der A59 gerichtet ist oder Ziel und Quelle in den großen Spicher Gewerbe- und Industriegebieten sowie dem IndustrieStadtspark hat.

Die Abragungstätigkeit am Eschmarer See und der Betrieb der angegliederten Baustoffrecyclinganlage erzeugen ähnlich wie in Spich Schwerlastverkehre, der über die L332 abgewickelt werden. Im Ortskern von Sieglar und Eschmar bestehen enge Ortsdurchfahrten, die besonders empfindlich für Schwerlastverkehr sind. Mit der Verkehrsfreigabe des 1. Bauabschnitts der L332n (Ortsumgehung Sieglar/Eschmar) hat hier 2017 eine Teilentlastung stattgefunden.

2.4.2. Flugverkehr

Aufgrund der Regelungen nach dem Fluglärmschutzgesetz und deren Umsetzung in der Lärmschutzverordnung sowie des weitergeführten Schallschutzprogramms des Flughafens Köln-Bonn besteht für Troisdorf gegenwärtig kein Handlungsbedarf für eine gesonderte Lärminderungsplanung. Allerdings geht die Flughafen Köln-Bonn GmbH im laufenden ersten Planfeststellungsverfahren für den Flughafen, das die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens im Bereich der Nebeninfrastruktur verbessern soll (Offenlage 2017), von nur prognostizierten 151.000 Flugbewegungen bis 2030 aus³³. Daher ist gegenüber 2014 mit zusätzlich 27.700 Flugbewegungen zu rechnen.

Die Mitwirkung der Stadt Troisdorf in der Lärmschutzkommission des Flughafens hat das Ziel, Einfluss auf Flugverfahren und Umweltauflagen des Flugbetriebs zu nehmen, um den Fluglärm an der Quelle zu bekämpfen und weiter zu reduzieren. Das Gremium ist daher bedeutend für die Erarbeitung praktischer Verbesserungen zur Verringerung von Fluglärm.

³² Quelle: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

³³ Quelle: Planfeststellungsverfahren Flughafen Köln/Bonn Verkehrsprognose für den Flughafen Köln/Bonn für das Jahr 2030 (S. 169) <https://docplayer.org/61656779-Planfeststellungsverfahren-flughafen-koeln-bonn-verkehrsprognose-fuer-den-flughafen-koeln-bonn-fuer-das-jahr-2030.html>

3. Maßnahmenplanung

3.1. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung (Anhang V 1. (8) RL 2002/49/EG)

In den letzten fünf Jahren wurden folgende Maßnahmen zur Lärminderung durchgeführt:

3.1.1. Lärmschutzwand Friedrich-Wilhelms-Hütte

Im Rahmen des Bebauungsplans H54, Blatt 4b wird seitens des Investors eine begrünte Lärmschutzwand an der nördlichen Grenze zum Willy-Brandt-Ring errichtet. Diese schließt an den Bestand im Osten an und führt vorerst bis zur Einmündung Saarstraße. Im Zuge der Weiterentwicklung der Flächen westlich des bereits erschlossenen Gebiets soll der Lärmschutz fortgeführt werden.

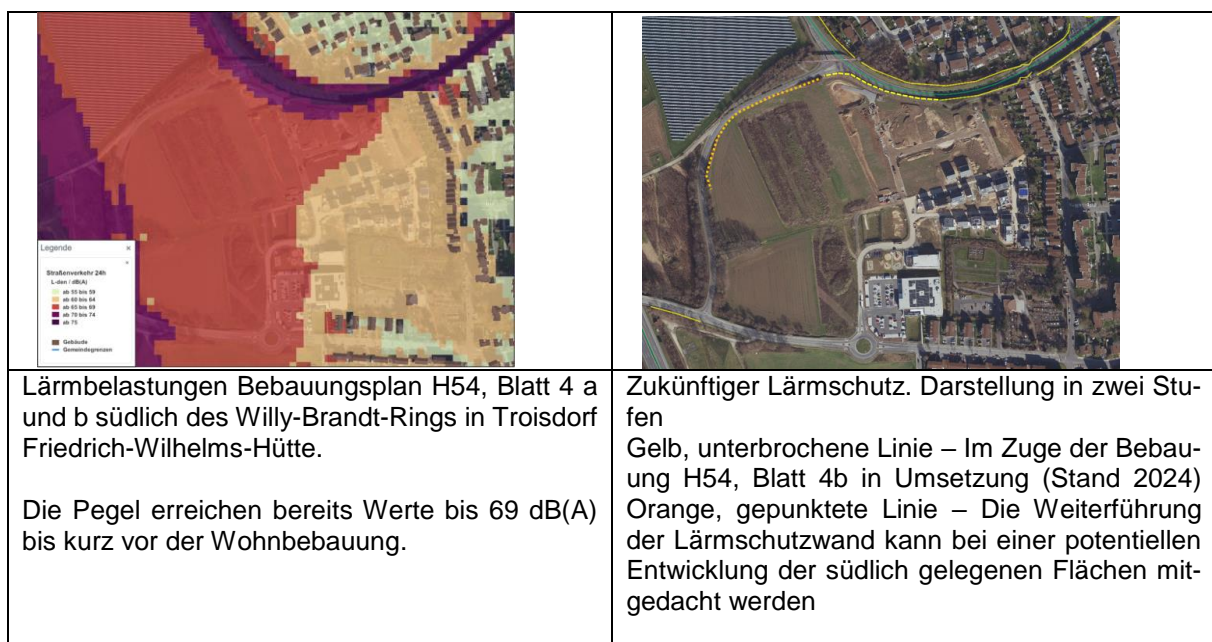


Abbildung 18: Lärmschutzwandbereich Friedrich-Wilhelms-Hütte

3.1.2. Geschwindigkeitsbeschränkung südlicher Teilabschnitt der A59

Anlässlich des Deutschlandtages 2011 in Bonn ordnete die Bezirksregierung Köln zwischen der Autobahnanschlussstelle Troisdorf und dem Autobahndreieck St. Augustin die dauerhafte Abmarkierung von 3 Richtungsfahrestreifen an. Die Maßnahme sollte dem Verkehrsfluss dienen. Gemäß Verkehrslärmschutz-Richtlinie VLärmSchR 97, Nr. 10.1.2 stellt die Ummarkierung zur Schaffung zusätzlicher Fahrestreifen keinen erheblichen baulichen Eingriff dar, auch wenn damit eine Fahrbahndeckensanierung verbunden ist. Insofern bestand kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach dem 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) unter Anwendung der dort festgelegten Immissions-Grenzwerte (Vorsorgewerte). Zur Beibehaltung der Verkehrssicherheit im Bereich der Schmalfahrbahnen wurde jedoch auch von der Polizei eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h befürwortet. Die Umsetzung des angeordneten Tempolimits erfolgte dauerhaft nach Abschluss der Standstreifenertüchtigung 2014 auf beiden Richtungsfahrbahnen vom Dreieck St. Augustin-West (in Fortsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung) bis hinter die Ausfahrt Troisdorf / Niederkassel. Rechnerisch wäre das bei gleichbleibender Verkehrsstärke ein Minus von rd. 1,5 dB (A). Hinzu kommt der beim dreistreifigen Ausbau verwendete lärmarme Splitt-Mastix-Asphalt, für den die Berechnungsvorschrift

ein Minus von 2,0 dB (A) ansetzt. Insofern sind mit der Standstreifenertüchtigung auch akustisch wirksame Lärminderungsmaßnahmen durchgeführt worden.

3.1.3. Lärmschutzwall auf der Ostseite der A59 im Stadtteil FWH

Durch die Anlage eines 12 m hohen Lärmschutzwalls an der A59 im Stadtteil Friedrich-Wilhelms-Hütte wurde die Lärmeinwirkung um jeweils eine 5 dB (A)-Stufe gemindert. Die Betroffenenanalyse zeigt, dass sich für die Neu- und Altbebauung an der A59 die Schallsituation verbessert hat. Die Anzahl der Betroffenen reduziert sich dadurch erkennbar.

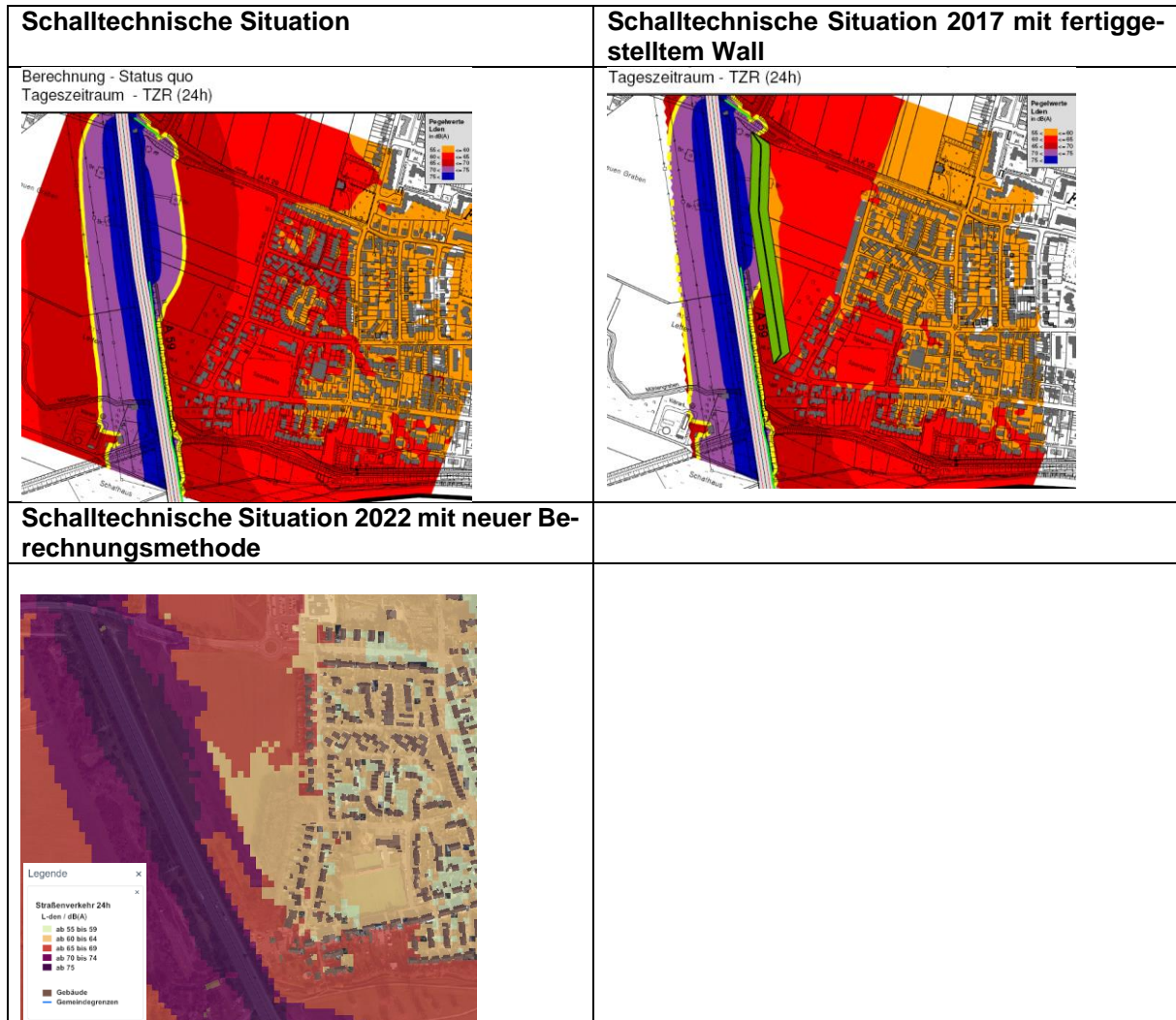


Abbildung 19: Lärmschutzwallbereich auf der Ostseite der A59 im Stadtteil FWH

Durch die neue Berechnungsmethode ist bei der Kartierung 2022 zu erkennen, dass einige Bereiche immer noch von den Pegelklassen ab 65 – 69 L-den /dB(A) betroffen sind. Die darunter befindliche Klasse (60-64 L-den /dB(A)) betrifft größere Teile des Stadtteils in der Nähe der A59.

3.1.4. Passiver Lärmschutz „Auf dem Grend“ im Stadtteil Sieglar

Die Gebäude zur A59 werden so gebaut, dass sie den Lärm abschirmen. Dies erfolgt durch eine Abrundung des östlichen Ortsrandes durch eine zwei- bis dreigeschossige Wohnbebauung in angemessener Dichte; dabei soll der Lärmschutz für die geplante Wohnbebauung durch „architektonische Selbsthilfe“, d.h. Gebäudestellung, schalldämmte Fassaden und Fenster,

Orientierung der Aufenthaltsräume und Außenwohnbereiche von der Lärmquelle weg etc., gewährleistet werden.

In den Bereichen zur Autobahn werden zwingend drei Geschosse festgesetzt, um zur Lärmquelle hin eine höhere Bebauung zu sichern. Des Weiteren wird für die Teilgebiete die geschlossene Bauweise festgesetzt. In Kombination mit der zwingend dreigeschossigen Bauweise entsteht so ein wirksamer Lärmschutz, der die dahinterliegenden niedrigeren Gebäude und Außenwohnbereiche vor Lärmimmissionen schützt.

Zur Sicherung des ausreichenden Lärmschutzes werden die maßgebenden Außenlärmpegel in der Planzeichnung dargestellt, nach denen sich die Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (Fenster, Wände, Dächer ausgebauter Dachgeschosse) zwingend ergeben und als Nachweis im Baugenehmigungsverfahren zu führen sind.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Schallquellen sind kurzfristig nicht umsetzbar. Nach Abstimmungsgesprächen mit dem Landesbetrieb Straßenbau ist davon auszugehen, dass im Rahmen der Realisierung des Autobahnausbaus eine Lärmschutzwand entlang der Autobahn errichtet wird, so dass ab diesem Zeitpunkt eine spürbare Lärminderung eintritt (Ziel der Maßnahme: Einhaltung der Grenzwerte nach 16. BImSchV 59/49 dB(A)). Ein Lärmschutz entlang der Autobahn wird im Rahmen der Realisierung des Autobahnausbaus A59 erfolgen, so dass ab diesem Zeitpunkt auch ein aktiver Schallschutz eintritt.

Schallschutzmaßnahmen auf dem Ausbreitungsweg wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle sind aufgrund der geplanten Gebäudehöhen im Plangebiet wenig effektiv.

3.1.5. Lärmindernde Maßnahmen im Straßenbau

Gegenüber dem nicht geriffelten Gussasphalt als Referenzbelag können durch die Verwendung spezieller Deckschichten Lärminderungen bewirkt werden. Der nachstehende Auszug aus der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-19, Tabelle 4a, zeigt ausgewählte Lärminderungswerte:

Tabelle 11: Straßendeckschichtkorrekturwerte Lärm; Quelle: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19, Tabelle 4a (Auszug)

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur DSD,SDT,FzG (v) [dB] bei einer Geschwindigkeit vFzG [km/h]			
	PKW		LKW	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt -StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13	x	-4,5	x	-4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/1	x	-5,5	x	-5,4

Auf dem Stadtgebiet der Stadt Troisdorf wurden seit 2018 durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW folgende Baumaßnahmen mit lärmindernden Asphalt-Deckschichten auf Bundes- und Landesstraßen durchgeführt:

Tabelle 12: Maßnahmen des Landesbetrieb Straßenbau NRW

Straße	Ab-schnitt	KM	Bereich / Bemerkung	Asphalt	Umset-zung	RLS 19*
L84	Abs. 6.2	Km 0,450-1,157	Kanalsanierung und Sanierung Flughafenstraße gem. Vereinbarung mit dem Aggerverband	AC 11 DS	März 24	ja
L269	Abs. 2.4	Km 3,357-3,914	Spich	AC 11 DS	August 18	ja
L269	Abs. 5	Km 0,000-0,627	Spich	AC 11 DS	Juli 21	ja
L269	Abs. 6	Km 0,000-0,437	Spich	AC 11 DS	Juli 21	ja
B8	Abs. 15.1	Km 1,480-1,607	Bhf Bereich	PMA 8**	Oktober 21	ja
B8	Abs. 15.1	Km 2,080-2,187		AC 11 DS	Oktober 19	ja
L332n		Ortsumgehung Sieglar	von K29-AS A59 im Bau aber vor 2026 noch nicht in Betrieb (siehe Kapitel 3.2.2)	AC 11 DS	in 2026	ja

* Lärminderung gemäß RLS 19

** Anmerkung: PMA entspricht nicht der ZTV Asphalt-StB 07 und der TL Asphalt-StB 07, erfüllt aber die Europäische Norm EN 13108-6

Quelle: <https://www.leiserstrassenverkehr.bayern.de/pma/>

3.2. Bereits geplante Maßnahmen zur Lärminderung (Anhang V 1. (8) RL 2002/49/EG)

3.2.1. Geplanter Ausbau der A59 mit Schallschutzmaßnahmen

Der Autobahneubau der A59 war eine wichtige Infrastrukturmaßnahme der Regionalentwicklung zur Schaffung einer rechtsrheinischen Schnellstraßenverbindung mit Anschluss des Flughafens Köln-Bonn, der 1970 der erste Drive-In-Flughafen Deutschlands war. Der Teilabschnitt auf Troisdorfer Stadtgebiet zwischen den Anschlussstellen Porz/Lind und Beuel/Ost wurde nach mehrjähriger Bauzeit 1972 offiziell dem Verkehr übergeben.

Der Verkehr auf der A59 hat in den mehr als 50 Jahren seit Verkehrsübergabe kontinuierlich zugenommen und erreicht heute eine Größenordnung, dass die Grenze der Leistungsfähigkeit als 4-streifige Autobahn erreicht ist. Im Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) aus dem Jahre 2015, der für 15 Jahre bis 2030 gilt, ist daher eine 6- bis 7-streifige Ausbaumaßnahme in Troisdorf vorgesehen, die zu einer Gesamtertüchtigung der Strecke zwischen Köln und Bonn gehört. Die Maßnahme ist mit höchster Priorität im BVWP eingestuft („vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“)³⁴. Die weitere Planung der A59 wird derzeit von dem Bedarfsplanprojekt A553 Rheinspange beeinflusst.

³⁴ Quelle: <https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/detail/ausbau-zwischen-koeln-porz-und-bonn-nordost>

Mit dem Ausbau der A59 werden die Schallschutzvorkehrungen dem geltenden nationalen Standard für den Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen angepasst (Vorsorgewerte). Damit wären für die Hauptkonfliktbereiche trotz der weiteren Zunahme des Verkehrs erhebliche schalltechnische Verbesserungen verbunden. Im Rahmen einer derartigen Baumaßnahme ist es möglich, den Unterbau aller Fahrbahnen für den Einbau offenporigen Asphalts zu erneuern, um als Straßendecke einen lärmarmen „Flüsterasphalt“ herzustellen. In Kombination mit neu zu errichtenden Lärmschutzwänden und / oder –wällen kann ein effektives Schallschutzsystem geschaffen werden, das die Schallsituation im Vergleich zur Bestandssituation wesentlich verbessert.

*„Der 5,7 Kilometer lange Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Lind und dem Autobahndreieck Sankt Augustin-West soll nach Vorgabe des Bedarfsplanes der Bundesfernstraßen ebenfalls sechs Fahrspuren erhalten. In Richtung Köln ist hinter dem Autobahndreieck Sankt Augustin-West bis zur Anschlussstelle Troisdorf eine längere Manövrierspur als vierte Fahrspur vorgesehen. Dieser Abschnitt befindet sich derzeit in der Vorplanung. Es wurden verschiedene Varianten des Ausbaus geprüft, da durch die dicht an die Strecke heranreichende Bebauung und den Verlauf durch ein Naturschutzgebiet die Möglichkeiten eingeschränkt sind“.*³⁵

3.2.2. Ortsumgehung L332n zur Entlastung der Ortsdurchfahrten in Sieglar und Eschmar

Die L332n (Ortsumgehung Sieglar/Eschmar) stellt zusammen mit der 2015 dem Verkehr übergebenden K29n (Ortsumgehung Kriegsdorf) das Rückgrat der geplanten Ergänzung des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes in der Verknüpfung mit den beiden Anschlussstellen Troisdorf und Spich an der Bundesautobahn A59 dar. Dieses anbaufreie Tangentensystem trägt den Verkehrslärm aus den Ortsdurchfahrten heraus. Der Schallschutz erfolgt im Wesentlichen über Abstand zu empfindlichen Nutzungen. An unvermeidbaren Zwangspunkten werden aktive und passive Schallschutzmaßnahmen getroffen. Im Zuge des Baus der L332n sind im Bereich der Siedlung „Gartenstadt“ Lärmschutzwälle errichtet worden.

Laut Verkehrsprognose wird die Maßnahme nach Realisierung auch des 2. Bauabschnitts zwischen dem Kreisverkehr Rathausstraße und der Anschlussstelle Troisdorf an der A59 den Durchgangsverkehr in den Ortsdurchfahrten in Eschmar und Sieglar um rd. 50% entlasten. Der erste Bauabschnitt bis zum Kreisverkehr (KV) Rathausstraße ist finalisiert. Die Fertigstellung der gesamten Baumaßnahme wird auf 2027 prognostiziert³⁶. Durch dieses Straßenbauvorhaben werden nicht nur die unmittelbaren Verkehrsprobleme in der Ortsdurchfahrt Sieglar/Eschmar gelöst. Das Straßenbauvorhaben schafft vielmehr auch die Voraussetzung für eine umfassende Verbesserung der Verkehrs- und Lärmsituation im westlichen Siedlungsbereich des Stadtgebietes.

In Anbetracht dieser Planung scheiden aktive und passive Schallschutzanlagen im Rahmen der Lärmsanierung aus, die nach der Gesamtfertigstellung der L332n auf der alten Ortsdurchfahrt entbehrlich sind.

³⁵ Quelle: <https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/detail/ausbau-zwischen-koeln-porz-und-bonn-nord-ost#abschnitt-3>

³⁶ Quelle: <https://www.strassen.nrw.de/de/l332n-bau-der-ortsumgehung-troisdorf.html#:~:text=Bauabschnitt,-Der%20zweite%20Bauabschnitt&text=Es%20ist%20geplant%2C%20dass%20die,L332n%20in%20Betrieb%20genommen%20wird>

3.3 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre³⁷

3.3.1 Maßnahmen Haupt-Straßenverkehr

3.3.1.1 Aktive und passive Maßnahmenmöglichkeiten

Lärminderungsmaßnahmen sind von ihrer Wirkung zu unterscheiden in

- a) aktive Schallschutzvorkehrungen am Emissionsort, dem Entstehungsort des Lärms (z. B. durch Schutzwände / -wälle)
- b) passive Schallschutzvorkehrungen am Immissionsort, dem Einwirkungsort des Lärms auf schutzbedürftige Gebäuden (z. B. durch Schallschutzfenster, architektonische Selbsthilfe)

Aktive Schallschutzvorkehrungen haben den Vorteil, dass sie auch den Außenbereich lärm-betroffener Grundstücke wie z. B. Hausgärten schützen können. Je nach Maßnahme und Höhenlage der lärm-betroffenen Räume ist auch noch eine natürliche Belüftung durch das geöffnete Fenster möglich. Die aktiven Schutzvorkehrungen, die i. d. R. auch kostenintensiver sind als passive Vorkehrungen, haben daher eine höhere Qualität. Der Gesetzgeber hat dies in §41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zum Ausdruck gebracht, indem er dort das Gebot des Vorrangs von aktiven Schallschutzmaßnahmen verankert hat. Nur bei technischer Unmöglichkeit oder wirtschaftlicher Unverhältnismäßigkeit kann auf passive Lärmschutzmaßnahmen zurückzugriffen werden.

Die technische Durchführbarkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden / -wällen ist naturgemäß auf anbaufreie Straßen beschränkt, sodass innerhalb von Ortsdurchfahrten als aktive Vorkehrungen nur Maßnahmen am Straßenbelag und Maßnahmen zur Verringerung (auch Verstetigung) der Fahrzeuggeschwindigkeit und der Verkehrsmenge möglich sind. Dies kann unter anderem auch durch gezielte Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement erreicht werden.

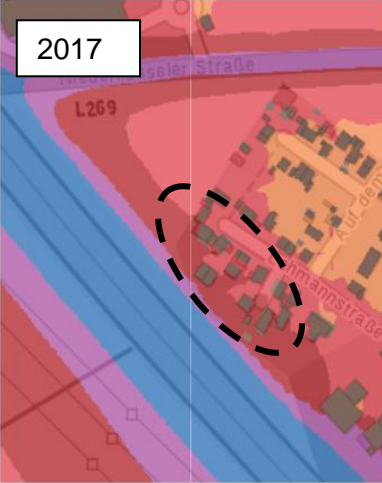
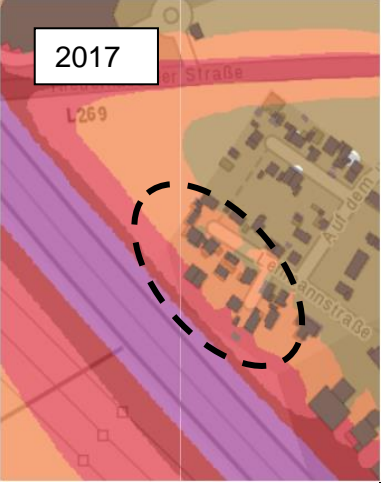


3.3.1.2 Ergebnis der Maßnahmenprüfung in den Belastungsbereichen

In der nachfolgenden Tabelle werden die Belastungsbereiche und die konkreten Konfliktbereiche, in denen die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung erreicht bzw. überschritten werden, näher betrachtet. Die Auswahl der Strecken ist gebunden an die zur Verfügung stehende Lärmkartierung 2022 und deren Kriterien und Schwellenwerten. Eine eigene erweiterte Auswahl im Sinne einer allgemeinen Lärminderungsplanung ist im Rahmen der europarechtlichen-Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen.

Aufgrund der näheren Betrachtung der Hot-Spots der Lärmkartierung wurden folgende Belastungsbereiche als Konfliktbereiche identifiziert und mögliche Maßnahmen geprüft:

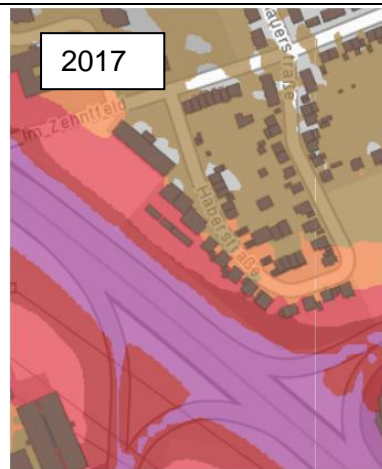
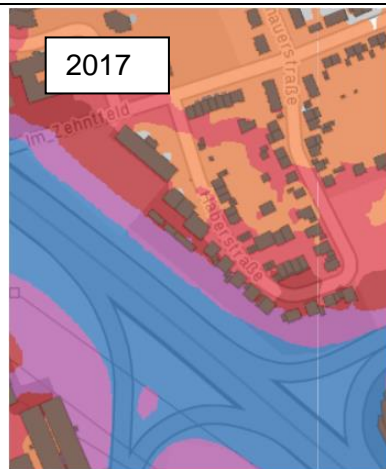
³⁷ Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm <https://www.bmu.de/ge-setz/richtlinie-2002-49-eg-ueber-die-bewertung-und-bekaempfung-von-umgebungs-laerm>

Tabelle 13: Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr
 Vergleiche zu den in Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete

Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr		
Vergleiche zu den in Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete		
Kartendarstellung L_{den}	Kartendarstellung L_{night}	Prüfergebnis, mögl. Maßnahme
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px;">2017</div> 	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px;">2017</div> 	<p>Maßnahmenoption für Eigentümer</p> <p>Einzelne Überschreitung Auslösewert, teilweise Überschreitung Lärmsanierungswerte, passiver Schallschutz</p> <p>$L_{den} >70, \leq 75 \text{ dB (A)}$ $L_{den} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$</p> <p>$L_{night} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$ $L_{night} >60, \leq 65 \text{ dB (A)}$ $L_{night} >55, \leq 60 \text{ dB (A)}$</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px; color: red;">2022</div> 	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px; color: red;">2022</div> 	<p>Straßenbaulast: Bund</p> <p>Prüfkriterium: 67 / 57 dB (A) t/n</p> <p>Lärmaktionsplan Runde 4 keine Änderung der Maßnahmen.</p> <p>2022:</p> <p>Straßenverkehr 24h L_{den} / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 <p> Gebäude Gemeindegrenzen</p> <p>Straßenverkehr nachts L_{night} / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 <p> Gebäude Gemeindegrenzen</p>
<p>Konfliktbereich Nr. 1 - A59 Siedlung Auf dem Vogelsang OT Spich</p>		

Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr

Vergleiche der in LAP Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete



Maßnahmenoption für Eigentümer

Teilweise Überschreitung Lärmsanierungswerte, passiver Schallschutz

$L_{den} >70, \leq 75 \text{ dB (A)}$

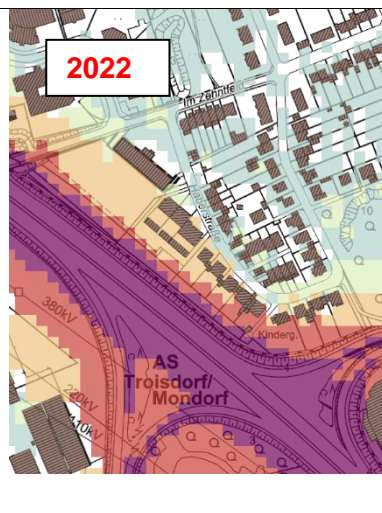
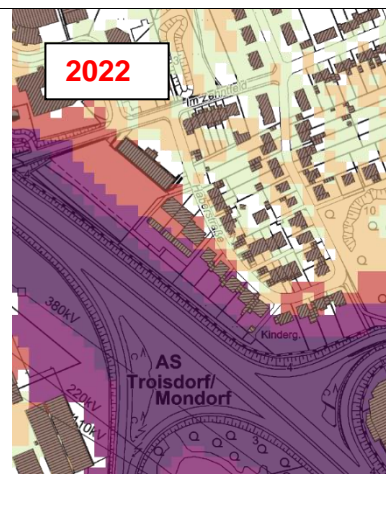
$L_{den} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >60, \leq 65 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >55, \leq 60 \text{ dB (A)}$

Straßenbaulast: Bund

Prüfkriterium: 67/57dB (A) t/n



Lärmaktionsplan Runde 4 keine Änderung der Maßnahmen.

2022:

Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

■ Gebäude

— Gemeindegrenzen

Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

■ Gebäude

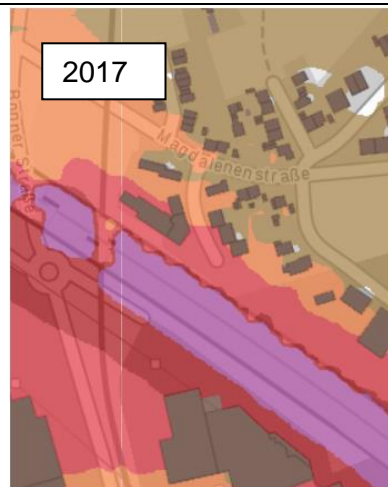
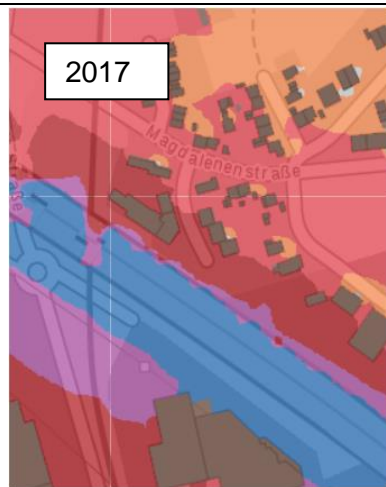
— Gemeindegrenzen

Konfliktbereich Nr. 2a – A59

Südwestlicher Ortsrand OT Oberlar – Haberstr.

Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr

Vergleiche der in LAP Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete



Maßnahmenoption für Eigentümer

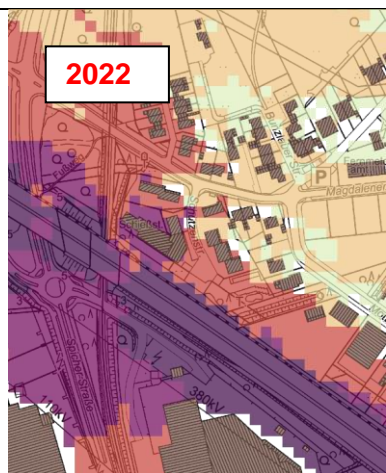
Teilweise Überschreitung Lärmsanierungswerte, passiver Schallschutz

$L_{den} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >55, \leq 60 \text{ dB (A)}$

Straßenbaulast: Bund

Prüfkriterium: 67 / 57 dB (A) t/n



Lärmaktionsplan Runde 4 keine Änderung der Maßnahmen.

2022:

Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

Gebäude

Gemeindegrenzen

Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

Gebäude

Gemeindegrenzen

Konfliktbereich Nr. 2b – A59

Südwestlicher Ortsrand OT Oberlar – Schützenstr.

Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr

Vergleiche der in LAP Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete



Maßnahmenoption für Eigentümer

Überschreitung Auslösewerte, passiver Schallschutz - nur für Altbau

$L_{den} >70, \leq 75 \text{ dB (A)}$

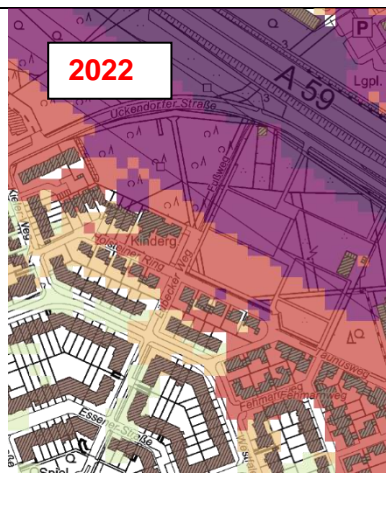
$L_{den} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >60, \leq 65 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >55, \leq 60 \text{ dB (A)}$

Straßenbaulast: Bund

Prüfkriterium: 67/57 dB (A) t/n



Lärmaktionsplan Runde 4 keine Änderung der Maßnahmen.

2022:

Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

ab 55 bis 59

ab 60 bis 64

ab 65 bis 69

ab 70 bis 74

ab 75

Gebäude

Gemeindegrenzen

Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

ab 50 bis 54

ab 55 bis 59

ab 60 bis 64

ab 65 bis 69

ab 70

Gebäude

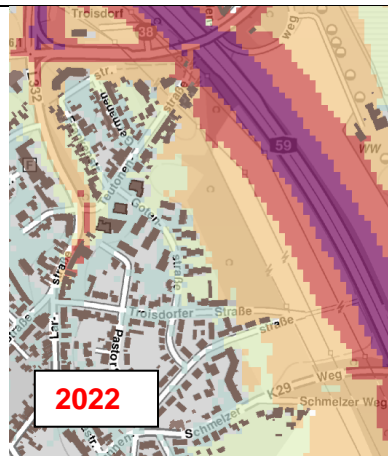
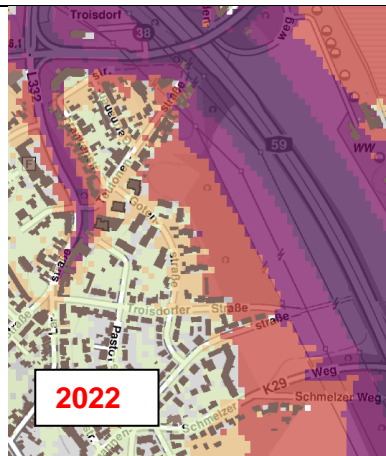
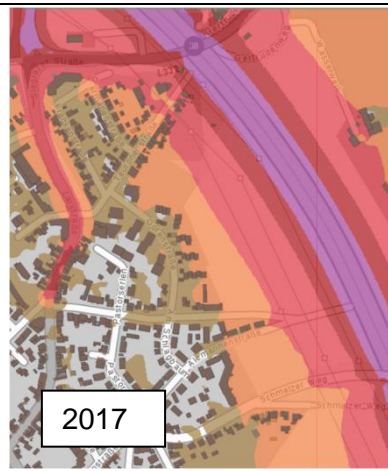
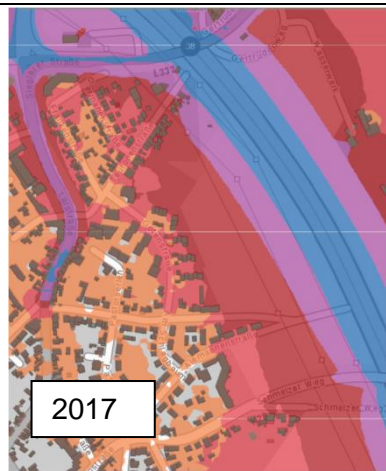
Gemeindegrenzen

Konfliktbereich Nr. 3 – A59

Nordwestlicher Ortsrand OT Rotter See

Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr

Vergleiche der in LAP Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete



Maßnahmenoption für Eigentümer

Teilweise Überschreitung Lärmsanierungswerte, passiver Schallschutz zusätzlich zu bestehender Anordnung 80 km/h nachts

$L_{den} >70, \leq 75 \text{ dB (A)}$

$L_{den} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >60, \leq 65 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >55, \leq 60 \text{ dB (A)}$

Straßenbaulast: Bund

Prüfkriterium: 67/57 dB (A) t/n

Lärmaktionsplan Runde 4 keine Änderung der Maßnahmen.

2022:

Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

Gebäude

Gemeindegrenzen

Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

Gebäude

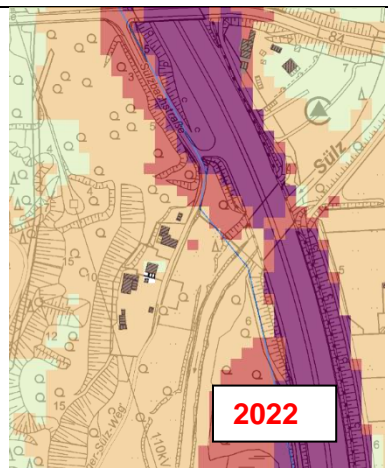
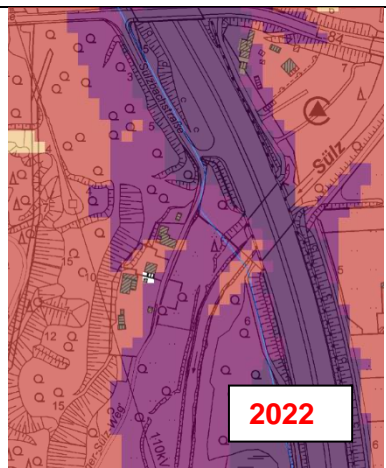
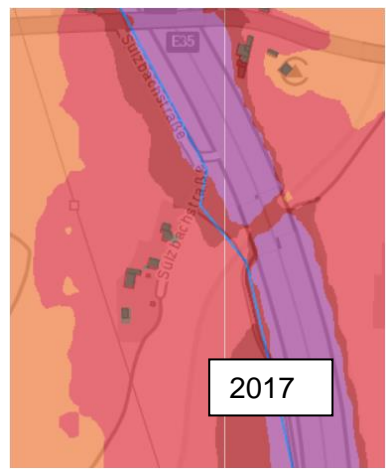
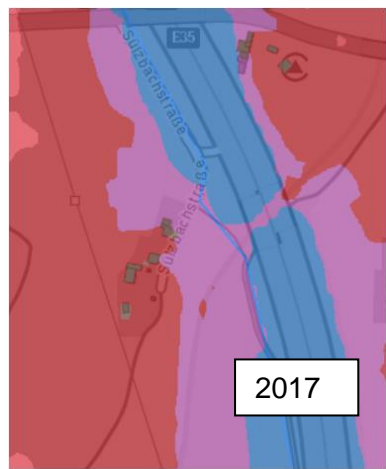
Gemeindegrenzen

Konfliktbereich Nr. 4 – A59

Östlicher Ortsrand OT Sieglar

Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr

Vergleiche der in LAP Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete



Maßnahmenoption für Eigentümer

Teilweise Überschreitung Lärmsanierungswerte für Gebäude im Außenbereich, passiver Schallschutz

$L_{den} >70, \leq 75 \text{ dB (A)}$

$L_{den} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >60, \leq 65 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >55, \leq 60 \text{ dB (A)}$

Straßenbaulast: Bund

Prüfkriterium: 69/59 dB (A) t/n (MI)

Lärmaktionsplan Runde 4 keine Änderung der Maßnahmen.

2022

Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

Gebäude

Gemeindegrenzen

Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

Gebäude

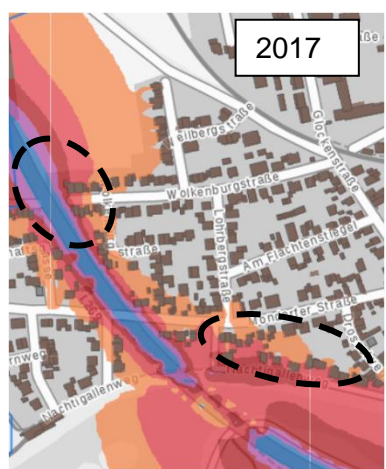
Gemeindegrenzen

Konfliktbereich Nr. 5 – A3

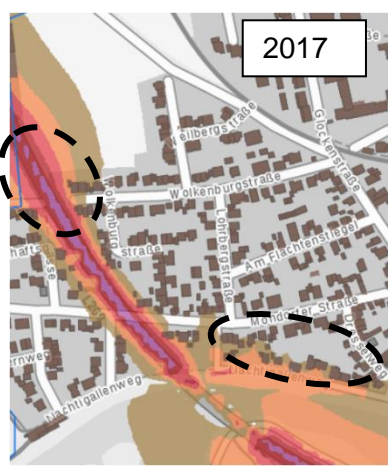
Östlich Ortsrand OT Altenrath

Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr

Vergleiche der in LAP Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete



2017



2017

Keine Maßnahme 2017

Keine Überschreitung Auslöswerte Lärmaktionsplanung, keine Überschreitung Sanierungswerte

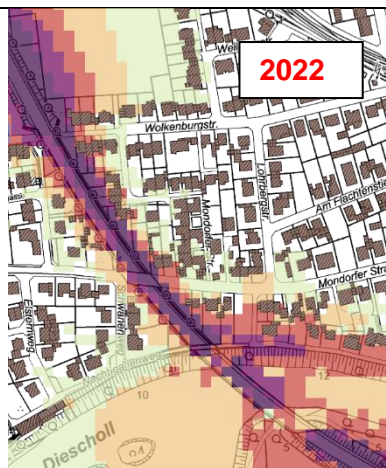
$L_{den} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$

$L_{night} >55, \leq 60 \text{ dB (A)}$

Straßenbaulast: Land

Prüfkriterium: 67 / 57 dB (A) t/n

Lärmaktionsplan Runde 4 keine Änderung der Maßnahmen.



2022



2022

2022:

Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

ab 55 bis 59

ab 60 bis 64

ab 65 bis 69

ab 70 bis 74

ab 75

Gebäude

Gemeindegrenzen

Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

ab 50 bis 54

ab 55 bis 59

ab 60 bis 64

ab 65 bis 69

ab 70

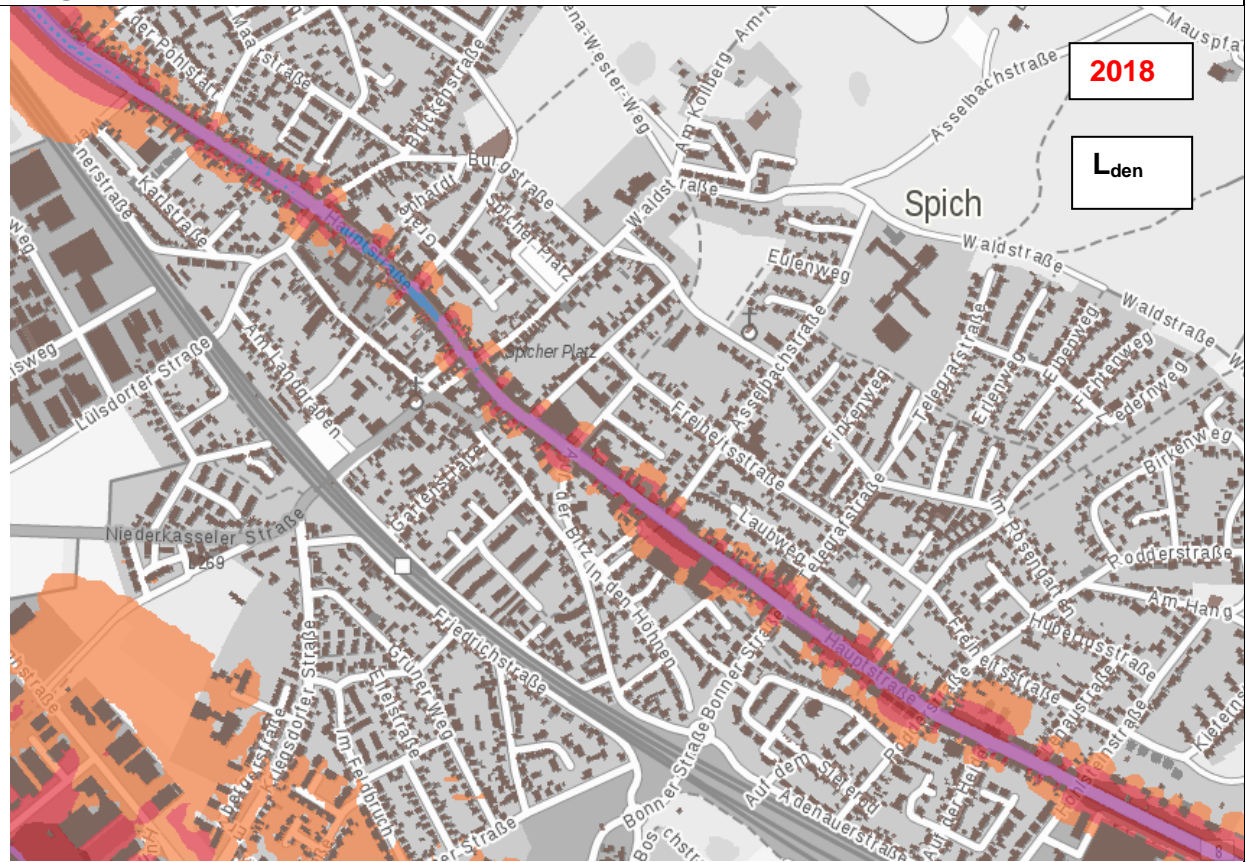
Gebäude

Gemeindegrenzen

Belastungsbereich Nr. 6 – L269

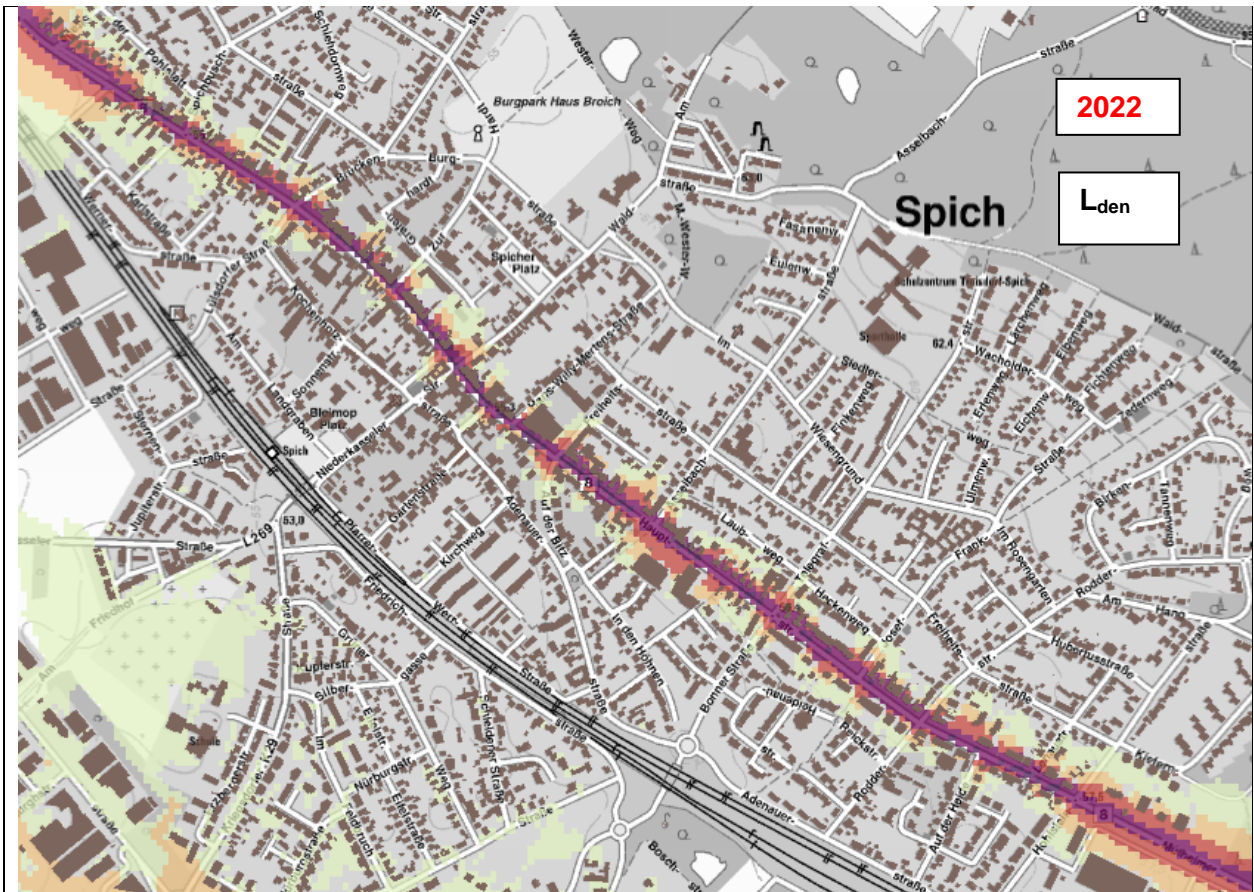
Südwestliche Stadtgebietsgrenze OT Bergheim

Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr
Vergleiche der in LAP Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete



$L_{den} > 70, \leq 75 \text{ dB (A)}$

$L_{den} > 65, \leq 70 \text{ dB (A)}$



**Konfliktbereich Nr. 7
B8**

Ortsdurchfahrt OT Spich

Lärmaktionsplan Runde 4
keine Änderung der Maßnahmen.

Maßnahmenoption für Eigentümer

Teilw. Überschreitung Lärm-
sanierungswerte, passiver
Schallschutz

Straßenbaulast: Bund
Prüfkriterium: 67/57 dB (A) t/n
(WR, WA), 69/59 dB (A) t/n
(MI)

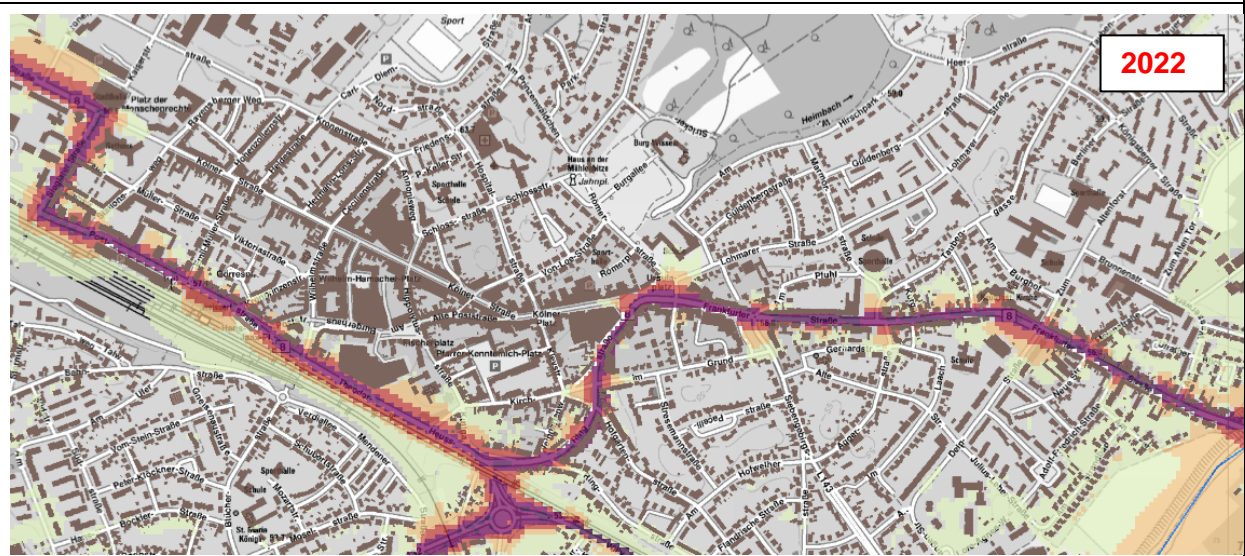
2022:

Straßenverkehr 24h
L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr
Vergleiche der in LAP Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete



Konfliktbereich Nr. 8 B8
 Ortsdurchfahrt Troisdorf-Mitte

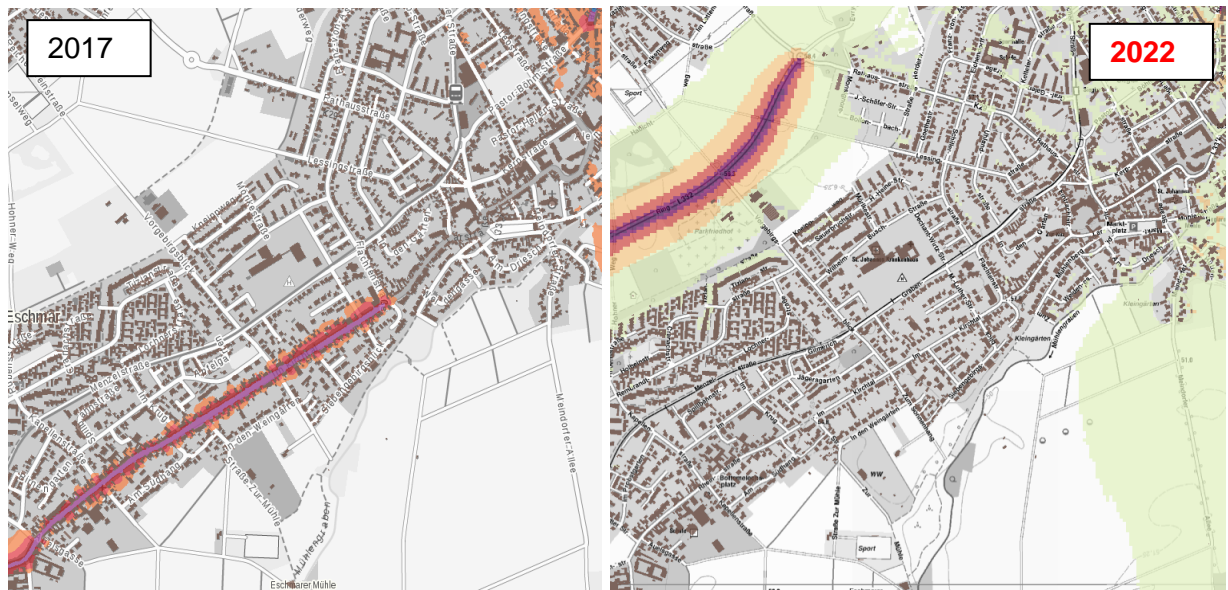
Lärmaktionsplan Runde 4 keine Änderung der Maßnahmen.
 Maßnahmenoption für Eigentümer

$L_{den} >70, \leq 75 \text{ dB (A)}$
 $L_{den} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$

Straßenbaulast: Bund
 Prüfkriterium: 67/57 dB (A) t/n (WR/WA), 69/59 dB (A) t/n (MI)
 2022:



Lärmaktionsplan Runde 4 - Belastungsbereiche Straßenverkehr
Vergleiche der in LAP Runde 3 identifizierten belasteten Gebiete



Konfliktbereich Nr. 9
L332

Ortsdurchfahrt OT Sieglar / Eschmar

Lärmaktionsplan Runde 4
keine Änderung der Maßnahmen.

2017:

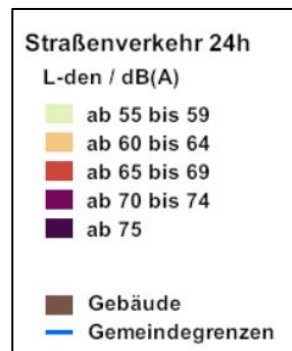
$L_{den} >70, \leq 75 \text{ dB (A)}$

$L_{den} >65, \leq 70 \text{ dB (A)}$

Laufende Maßnahme

Ortsumgehung L332n im Bau, aktiver Schallschutz durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs (Halbierung der Verkehrsmenge in der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des 1. und 2. Bauabschnitts erwartet)

Straßenbaulast Land, seit 2017 Stadt wegen Abstufung aufgrund der Verkehrsfreigabe des 1.BA



3.3.1.3 Maßnahmenoption passiver Schallschutz an Gebäuden

Im Hinblick auf die Umsetzbarkeit von passiven Schallschutzmaßnahmen wurde anhand eines vereinfachten Verfahrens nach RLS-90 berechnet, ob die Lärmsanierungswerte nach den Richtlinien des Bundes und des Landes in den Belastungsbereichen an den Gebäudefassaden überschritten werden (siehe Lärmaktionsplan Stadt Troisdorf Runde 3). Die Vereinfachung der Berechnung bestand darin, dass eine einheitliche Höhe von 4 m angenommen und ein Punkt in der Mitte der Fassade berechnet wurde. So ließ sich mit vertretbarem Aufwand ermitteln, dass in den meisten Fällen in den als Konfliktbereich festgestellten Bereichen diese Werte überschritten werden. Das Erfordernis passiver Schallschutzmaßnahmen kann damit zwar nicht im Einzelfall nachgewiesen, aber im Rahmen des Möglichen dieser Aktionsplanung abgeschätzt worden. Wenn von Seiten der Betroffenen die Bereitschaft besteht, den bei den Programmen des Bundes und des Landes obligatorischen Eigenanteil von 25% der Kosten zu tragen, sind in den ermittelten Bereichen individuelle Anträge auf passive Schallschutzmaßnahmen schalltechnisch hinsichtlich der Auslösewerte der Lärmsanierungsrichtlinien nicht von vornherein als unbegründet anzusehen.

3.3.1.4 Verkehrsreduzierung durch Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement

Die Stadt Troisdorf hat in den letzten Jahren verschiedene Konzepte zur attraktiveren Gestaltung und Bewerbung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsformen abseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV) finalisiert. Einige sind noch in Bearbeitung. Stadtweite Sharing-Angebote sind bereits etabliert (RSVG-Bike) oder sind kurz vor der Umsetzung (CarSharing). Ein schulisches Mobilitätsmanagement zur Reduzierung von Elterntaxifahrten ist 2023 angestoßen worden und soll bis Ende 2025 fertiggestellt sein. Ein städtisches Mobilitätskonzept steht kurz vor der Finalisierung.

Durch die genannten Maßnahmen wird die Nahmobilität gefördert, wodurch zumindest die lokalen MIV-Fahrten reduziert werden können und somit Teile der hier thematisierten Emissionen eingedämmt werden sollen. Laut der aktuellen Haushaltsbefragung von 2023 liegen die Fahrten bis 5 km bei 49% MIV-Nutzung. Sofern es gelingt diese Fahrten zu reduzieren, werden auch die Betroffenenzahlen sinken.

3.3.1.5 Zusammenfassung Ergebnis Maßnahmenprüfung Haupt-Straßenverkehr

Der Lärmaktionsplan weist im Ergebnis keine Aktionsplanmaßnahmen aus, die eigenständig im Rahmen dieser Planung entwickel- und umsetzbar sind. Das Prüfergebnis verweist auf die individuelle Maßnahmenoption einer Überprüfung auf Lärmsanierung im Einzelfall und die laufende Maßnahme L332n (Ortsumgehung Sieglar/Eschmar). Eventuelle Fördermaßnahmen haben in den Fällen größte Chancen, wo die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung von der Schalleinwirkung erreicht bzw. überschritten sind und durch keine bereits konkret geplanten Maßnahmen außerhalb der Lärmaktionsplanung in absehbarer eine Verbesserung der Schallsituation zu erwarten ist. Ansprechpartner sind hier die Straßenbaulastträger des Bundes und des Landes.

3.3.2 Maßnahmen Flugverkehr

Bereits weit vor der neuen gesetzlichen Regelung im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG³⁸) vom 31.10.2007 und Festsetzung des Lärmschutzbereiches durch Rechtsverordnung der Landesregierung vom 15.12.2011 hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH ein freiwilliges Lärmschutzprogramm zum Schutz der Nachtruhe der Anwohner am Köln Bonn Airport begonnen. Die Abgrenzung dieses freiwilligen Lärmschutzprogramms des Flughafens ist größeräumiger als die durch die o. g. Verordnung festgesetzten Schutzzonen, für die seit Auslaufen der Übergangsfrist seit 15.12.2016 die verschärften Grenzwerte gelten von $L_{Aeq\ Tag}=65\text{ dB (A)}$ in der Tag-Schutzzone 1, $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB (A)}$ in der Tag-Schutzzone 2 und $L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB (A)}$ bzw. $L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB (A)}$ in der Nacht-Schutzzone.

³⁸ Quelle: https://www.gesetze-im-internet.de/flul_rmg/BJNR002820971.html

Das Lärminderungskonzept des Köln Bonn Airport basiert auf vier Säulen:

3.3.2.1 Flugbetriebliche Maßnahmen³⁹

Lärmschutz beginnt in der Luft: Bestimmte An- und Abflugverfahren können dazu beitragen, die Lärmbelastung zu senken. Folgende Maßnahmen wurden am Airport umgesetzt:

- **Nachtbetriebsbeschränkung für Nutzung der Startbahnen:**
Zwischen 22 und 6 Uhr dürfen von jeweils sechs möglichen An- und Abflugsektoren nur vier zum Landen und drei zum Start genutzt werden.
- **Einführung von lärmindernden Flugverfahren** wie „Continuous Descent Approach“ (gleichmäßiger Sinkflug mit geringer Triebwerksleistung) und „Radius to Fix“ (besonders präzise Flugführung für Abflüge im Kurvenbereich). Ein in Köln/Bonn speziell dafür eingerichteter „Technischer Arbeitskreis“ erforscht und setzt solche lärmindernden Flugverfahren seit vielen Jahren um.
- **Spezielle Lärmschutzanlage für Triebwerksprobeläufe.**
- **Beteiligung an Forschungsvorhaben** zusammen mit dem Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt, der RWTH Aachen und Eurowings. Ziel ist die Optimierung von Anflugverfahren zur Lärminderung auf den letzten Meilen mit dem DLR-Pilotenassistenzsystem LNAS. Das Umwelt-Ministerium NRW fördert das Forschungsvorhaben.
- **Vergabe des "Fly quiet Award" an Airlines** für die möglichst exakte Einhaltung der Idealrouten beim Abflug sowie die Nutzung des „Radius to Fix“-Verfahrens.

3.3.2.2 Gebühren und Entgelte³⁹

Über seine [Entgeltordnung](#) nimmt der Airport Einfluss darauf, dass der Fluglärm nachts reduziert wird. Die Entgeltordnung sieht günstigere Entgelte für Tagverkehr und leise Maschinen sowie Lärmzuschlägen in der Nacht vor. So wird ein Anreiz für Airlines geschaffen, Flüge aus den Nachtstunden in den Tag zu verlagern und möglichst leise Flieger in Köln/Bonn einzusetzen.

Airlines am Köln Bonn Airport erneuern zunehmend ihre Flotten. Zum Einsatz kommen verstärkt moderne, leisere Flugzeuge wie die Boeing 737 Max und der A 320 Neo. UPS hat den regulären Einsatz der MD-11 in Köln/Bonn inzwischen eingestellt und durch neue, leisere Boeing B 747-8-Frachter ersetzt⁴⁰.

3.3.2.3 Passiver Schallschutz³⁹

Das Programm zum [Passiven Schallschutz](#) gibt es seit 1991. Anwohnerinnen und Anwohner im Nachtschutzgebiet haben Anspruch auf Schallschutz in Schlafräumen. Der Flughafen hat bisher mehr als 80 Millionen Euro investiert und 40.000 Schlafzimmer ausgestattet.

Zum Schutz vor Bodenlärm wurden Lärmschutzwände errichtet und ein Sonderprogramm mit Schallschutzlüftern im Nahbereich des Flughafens umgesetzt.

³⁹ Quelle: <https://www.cgn-nebenan.de/laermschutz/laermschutzkonzept.html>

⁴⁰ Quelle: <https://www.cgn-nebenan.de/flughafen/news-blog/detail/keine-md11-mehr-in-der-nacht.html>

3.3.2.4 Transparenz und Information ⁴¹

Alle An- und Abflüge werden kontinuierlich hinsichtlich der Flugwege und Lärmmesswerte überwacht und dokumentiert und sind auf [TRAVIS](#) für alle Interessierten online einzusehen.

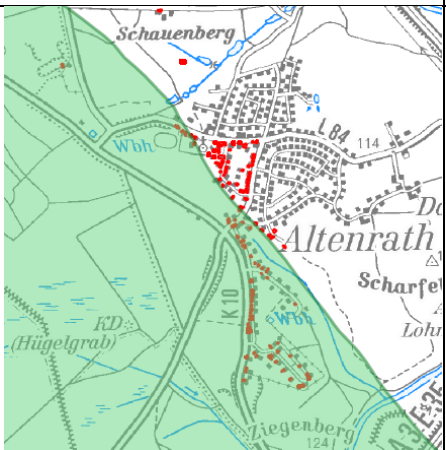
Das Nachbarschaftsportal zeigt alle wichtigen Informationen, z.B. [Flugspurenaufzeichnung](#), [Lärmesswerte](#), [Fluglärmbereiche](#) und [Statistiken](#).

Über kommunale Vertreter ist die Flughafennachbarschaft in der Fluglärmmmission repräsentiert. Der Fluglärmbeauftragte steht als Ansprechpartner für Anfragen aus Umland, Politik und Verwaltung zur Verfügung. ⁴¹

Einzelheiten zum gesetzlichen Verfahren über die Erstattung von Aufwendungen für den baulichen (passiven) Schallschutz einschließlich der Antragsformulare sind auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln, Schutz vor Fluglärm, zu finden. ⁴²

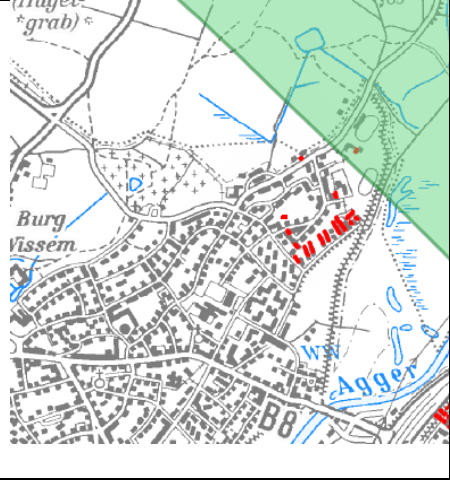
Die Stadt Troisdorf setzt sich in der Fluglärmmmission auf der Grundlage eines Ratsbeschlusses von 2011 für die Wiedereinführung eines Nachtflugverbots in der Kernruhezeit von 00:00 – 05:00 Uhr im Passagierflugverkehr ein.

Tabelle 14: Belastungsbereiche Straßenverkehr Großflughafen Köln-Bonn - Analyse

Belastungsbereiche Großflughafen Köln-Bonn - Analyse	
Kartendarstellung L _{den} - Lage	Beschreibung
	<p>Gesetzliches Gebiet der Lärmschutzzone (grün) mit den rot eingetragenen Baukörpern des größeren Gebietes des freiwilligen Schallschutzprogramms des Flughafens</p> <p><u>Optimierungsmöglichkeiten:</u> Lärmschutzprogramm Flughafen, Programm nach Fluglärmschutzgesetz, Mitwirkung in Fluglärmmmission</p>
<p>Bereich Nr. 1 - CGN</p> <p>Altenrath</p>	

⁴¹ Quelle: <https://www.cgn-nebenan.de/laermschutz/laermschutzkonzept.html> zuletzt aufgerufen 07.03.2024.

⁴² Quelle: <https://www.bezreg-koeln.nrw.de/themen/kommunales-planung-bauen-und-verkehr/bauen-und-baueoerderung/schutz-vor-fluglaerm> zuletzt aufgerufen 07.03.2024

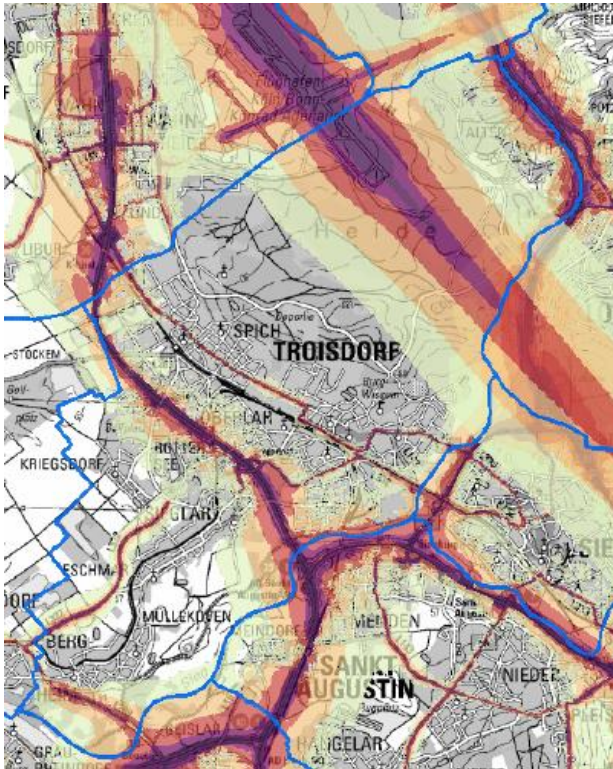
	<p>Gesetzliches Gebiet der Lärmschutzzone (grün) mit den rot eingetragenen Baukörpern des größeren Gebietes des freiwilligen Schallschutzprogramms des Flughafens</p> <p><u>Optimierungsmöglichkeiten:</u> Lärmschutzprogramm Flughafen, Programm nach Fluglärmschutzgesetz, Mitwirkung in Fluglärmkommission</p>
<p>Bereich Nr. 2 - CGN</p> <p>Troisdorf</p>	

3.4. Langfristige Strategie zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen (Anhang V 1. (10) RL 2002/49/EG)

Die Stadt Troisdorf verfolgt seit langem die Strategie, Straßenverkehr aus problematischen Bereichen zu verlagern und bei allen Planungen tragfähige Konzepte für den Schallschutz zu finden, die im Saldo die Anzahl der mit hohen Lärmbelastungen betroffenen Bevölkerung reduziert. Dem Bedarf an Mobilität soll mit der Erhaltung eines funktionsfähigen Wirtschafts- und Individualverkehrs angemessen Rechnung getragen werden. Auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes ist ein Straßenverkehrsnetz für Troisdorf entwickelt worden, das bisher kontinuierlich umgesetzt wurde. Kernstück dieses Netzes ist eine leistungsfähige A59 als Stadtautobahn in einem funktionsgerechten Ausbauzustand mit zwei zentral gelegenen Anschlussstellen, den Anschlussstellen Troisdorf und Spich. Ein so weit wie möglich anbaufreies Netz leistungsfähiger klassifizierter Hauptverkehrsstraßen mit Ortsumgehungen soll den überörtlichen Verkehr gebündelt aufnehmen und den örtlichen Verkehr an die Stadtteile verteilt abgeben. In diesem Netz sind die Südumgehung in Spich zur Entlastung der B8 sowie der Willy-Brandt-Ring in Oberlar und Friedrich-Wilhelms-Hütte realisiert. Die Ortsumgehung Sieglar/ Eschmar ist im 1. Bauabschnitt fertiggestellt. Durch diese Straßenbaumaßnahmen wird die Anzahl der von Straßenverkehrslärm betroffenen Bürger*innen nachhaltig gesenkt. Die Maßnahmen haben z. T. einen längeren Vorlauf als die seit 10 Jahren durchgeführte Lärmaktionsplanung und stellen längerfristig laufende Maßnahmen dar, die nicht durch den Lärmaktionsplan gesondert implementiert und im Aktionsplanzeitraum von 5 Jahren umgesetzt werden. Eine Inanspruchnahme von Freiraum ist beim Bau der Ortsumgehungen unvermeidlich und wird in der Abwägung aller Belange insbesondere aus Gründen des Immissionsschutzes in Kauf genommen, um auch die Zahl der von Lärm betroffener Bürger*innen in diesen Stadtteilen deutlich zu verringern. Die Belange des Natur-, Arten- und Landschaftsschutzes sind bei der weiteren Planung im gesetzlich und fachlich gebotenen Umfang berücksichtigt.

Soweit Ortsdurchfahrten durch Verkehrsverlagerungen auf Ortsumgehungen nicht weiter entlastet werden können, ist es für die betroffenen Gebäude das Ziel, diese in angemessenem Umfang passiv gegen Verkehrslärm zu schützen.

3.5. Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre (Anhang V 1. (9) RL 2002/49/EG)



Ruhige Gebiete sind nach den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung (Stand 19.09.2022)⁴³ in Ballungsräumen Gebiete von mind. 4 qkm Größe, die einen Gesamtgeräuschpegel für alle Lärmquellen von $L_{den} \leq 50$ dB(A) nicht überschreiten.

Für ruhige Gebiete auf dem Land wird ein Wert von $L_{den} \leq 40$ dB(A) für ein Gebiet von sogar 10 qkm Größe definiert in Anlehnung an das 2003 vom seinerzeitigen Landesumweltamt durchgeführte landesweite Screening der Geräuschbelastung in Nordrhein-Westfalen und⁴⁴ die dabei ermittelten ruhigen Gebiete.

Abbildung 20: Gesamtansicht lärmbelastete Gebiete Troisdorf Quelle: <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

In Troisdorf sind die Kernbereiche ruhiger Gebiete deutlich kleiner als 4 qkm, bedingt durch die Vielzahl von hoch- und höherbelasteten Verkehrswegen, die das Stadtgebiet durchschneiden. Lediglich um die Wahner Heide herum weist das Straßennetz eine Maschenweite auf, die ein zusammenhängendes Gebiet von 4 qkm Größe unberührt lässt. Allerdings liegt dieses Gebiet im unmittelbaren Einflussbereich des Flughafens Köln-Bonn und erreicht deshalb nicht das Merkmal eines ruhigen Gebietes im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie. Nur die Randbereiche der Wahner Heide und eine kleinräumige ruhige Insel im Landschaftsschutzgebiet Siegaue erreichen diese Pegelwerte.

Aber auch innerörtliche, kleinräumige Aufenthaltsflächen, die nicht unbedingt leise sind, werden von den Bürger*innen als Rückzugsort und somit als ruhiges Gebiet wahrgenommen. Diese wäre z.B. der Spicher Wald, Bereiche um die Burg Wissem bis zum Waldfriedhof, der Stadtteilpark Friedrich-Wilhelms-Hütte, Rotter See und der Golfplatz.

Die genannten ruhigen Gebiete sind vor einer Zunahme von Lärm zu schützen⁴⁵. Folgende Möglichkeiten bieten einen Schutz:

- Festsetzungen der ruhigen Gebiete im Flächennutzungs- und Landschaftsplan.
- Berücksichtigung bei der Bauleitplanung
- Schaffung von Pufferzonen
- Überprüfung weiterer städtischer planerischer Maßnahmen

⁴³ Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung 2022, S. 5 https://www.lai-immissionschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf

⁴⁴ Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005_uba_fb_ruhige-gebiete_bf_150.pdf

⁴⁵ Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005_uba_fb_ruhige-gebiete_bf_150.pdf

3.6. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (Anhang V 3. RL 2002/49/EG)

Die Maßnahmenoptionen mit dem privat finanzierten Eigenanteil setzen die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer und die Genehmigung durch den Straßenbaulastträger als freiwillige Maßnahme voraus. Beides ist nicht einschätzbar, sodass es sich hierbei auch um keine Aktionsplanmaßnahme handelt.

Als laufende Maßnahme ist die Ortsumgehung L332n nicht dem Aktionsplan zuzuordnen und bedarf so ebenfalls keiner Prognose für die Reduzierung der Zahl der Betroffenen.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1. Datum der Aufstellung des Aktionsplanes (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG)

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen des Rates der Stadt Troisdorf hat in seiner Sitzung am 15.08.2023 die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung (Runde 4) beschlossen.

4.2. Datum des Abschlusses des Aktionsplanes (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG)

Der Lärmaktionsplan enthält keine baulichen Aktionsplanmaßnahmen, da die verorteten Eingaben nicht in den Verantwortungsbereich (Baulast) der Stadt Troisdorf fallen. Die Stadt Troisdorf erarbeitet über das Mobilitätsmanagement und die Verkehrsplanung stetig an neuen Angeboten und Maßnahmen abseits der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs, was zu einer Verringerung des Verkehrs und somit indirekt auch zu weniger Emissionen (u.a. Lärm) führt. Die Stadt Troisdorf prüft fortlaufend ob geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie bspw. Tempo 30 umgesetzt werden kann.

4.3. Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörung(en) (Anhang V 1. (7) RL 2002/49/EG)

4.3.1. Erste Beteiligungsphase

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen der ersten Phase digital über das Portal Beteiligung NRW in der Zeit vom 09.10. bis 10.11.2023 beteiligt (<https://beteiligung.nrw.de/portal/troisdorf/beteiligung/themen/1003706>)

Neben den verwaltungsinternen Beteiligungen wurden die nachstehenden Träger öffentlicher Belange (TÖB) per E-Mail beteiligt.

- Bezirksregierung Köln
- Flughafen Köln/Bonn GmbH
- Landesbetrieb Straßenbau NRW
- Autobahn GmbH Köln
- Rhein-Sieg-Kreis
- Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
- BUND Rhein-Sieg
- Stadt Bonn
- Stadt Köln
- Stadt Lohmar
- Stadt Niederkassel
- Stadt Siegburg
- Stadt Sankt Augustin

Der Landesbetrieb Straßen NRW hat hierzu Angaben zu erfolgten oder noch geplanten Baumaßnahmen auf dem Stadtgebiet der Stadt Troisdorf gemacht, die in den Kapiteln 3.1.5 und 3.2.2 beschrieben werden. Darüber hinaus wurden in der ersten Beteiligungsphase keine Eingaben rückgemeldet.

In den nachstehenden Steckbriefseiten sind alle Eingaben der ersten Beteiligungsphase dokumentiert:

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

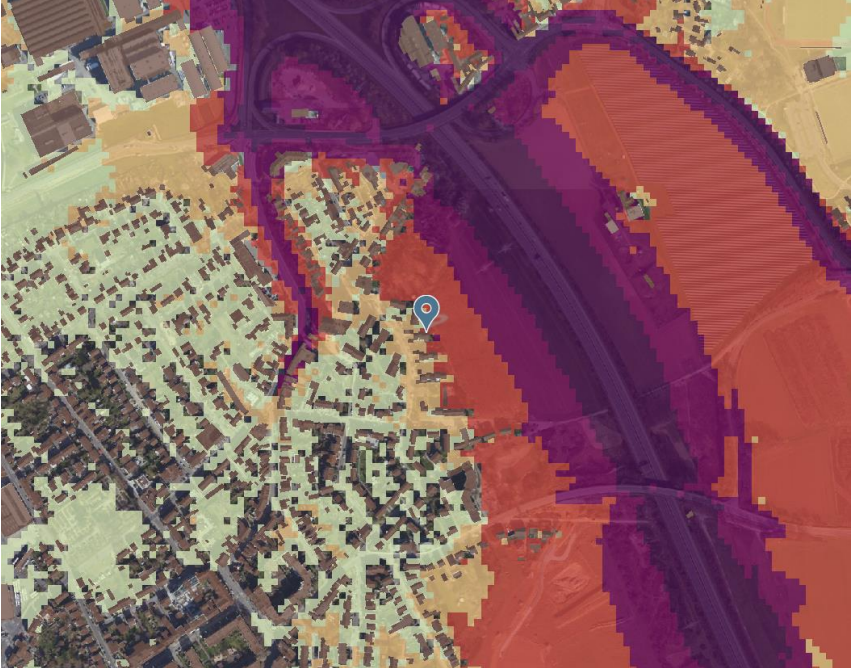
Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Gotenstraße</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>Sieglar A59 Autobahnlärm</p>		<p>Sieglar ist erheblich vom Autobahnlärm der A59 betroffen. Laut der Lärmschutzkarte herrschen in unserem Garten bis 69db. Dies macht die Nutzung des Gartens und der Umgebung, vor allem mit Kind, nicht attraktiv. In der Zeit der Pandemie gab es wenig Alternativen, sodass wir dem Lärm ausgesetzt waren. Mein Kind, mittlerweile Schulkind, hat nun mit einer Störung der Aufmerksamkeit zu kämpfen, was auch durch Straßenlärm ausgelöst werden kann. Das Umweltbundesamt empfiehlt um die Gesundheit zu schützen, sollte ein Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Tagsüber ist bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr</p> <p>Um die Gesundheit der Anwohner in Sieglar zu schützen bitte ich dringend um die Errichtung eines Schallschutzes.</p>	<p>Bund A59</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 sind Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.</p> <p>Siehe hierzu Kapitel 3.2.1</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase


Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Sieglarer Straße</p> <p>53842 Troisdorf</p> <p>Sieglarer Str. Oberlar</p>		<p>Die Straße sollte eigentlich durch die Umgehung entlastet werden, stattdessen wird der Durchgangsverkehr immer mehr. Von der Raserei mal ganz abgesehen.</p>		<p>Vorerst keine Maßnahmen geplant.</p> <p>Die Sieglarer Straße ist Bestandteil des Integrierten Handlungskonzepts Oberlar. Hier kann es zu baulichen Veränderungen kommen.</p> <p>Die Stadt prüft weitere mögliche Maßnahmen.</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

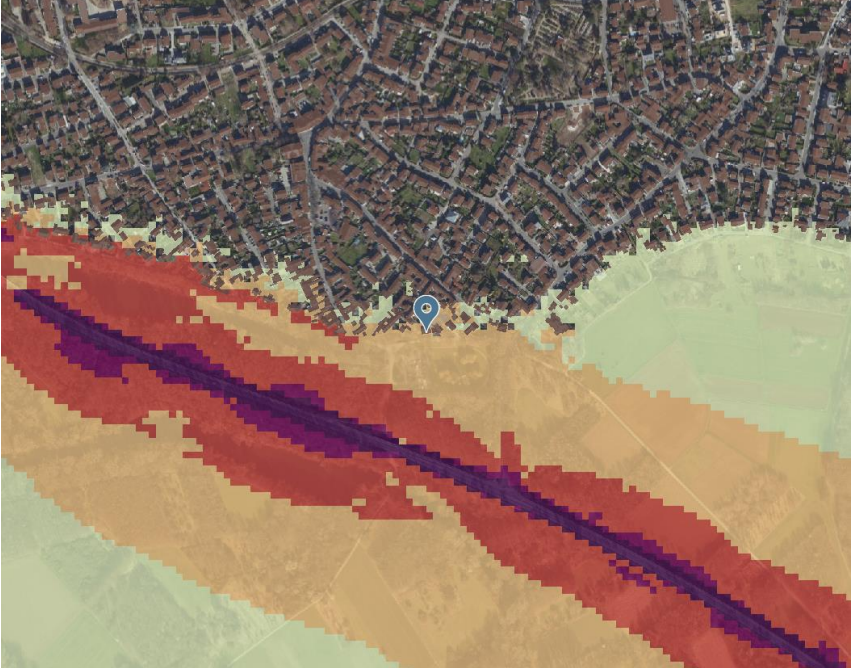
Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Bergstraße</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>Hubschrauberlärm von/nach Hangelar über Müllekoven und Bergheim</p>		<p>Die Hubschrauber der Bundespolizei starten von Hangelar über Müllekoven und Bergheim (Siegstr.) in diverse Richtungen (Bonn, Bornheim, Niederkassel etc.), und umfliegen die Bergheimer Kirche für diverse Richtungen. Zum Landeanflug nach Hangelar entsprechend. Durchdringender weit schallender Lärm jeweils circa 75 Sekunden. Routine- und Übungsflüge sollten nicht mehr über diese Wohngebiete erfolgen, da der Lärm Stress und gesundheitliche Auswirkungen hat!</p>		<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Stadt St. Augustin wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase


Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Baulast	Maßnahmen / Prüfung
<p>Zur Siegaue</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>A565 von Autobahnkreuz Bonn Ost bis Rheinbrücke</p>		<p>Es fehlt nahezu gänzlich ein breiter durchgängiger Baum- und Buschbestand parallel zur Autobahn in Richtung Troisdorf Bergheim etc., um den Autobahnlärm zu vermindern, die Luft zu filtern und Tieren sowie Insekten einen durchgängigen Grüngürtel zu bieten.</p>	<p>Bund A565</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase


Adresse/ Örtlich- keit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
				

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase


Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>L269</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>L269 Siegbrücke bis Kreuzung Mondorf</p>		<p>Die Geschwindigkeitsbeschilderung ist unklar, es wird zu schnell mit entsprechendem Lärm für Troisdorf -Bergheim gefahren!</p> <p>Die Geschwindigkeit sollte von der Siegbrücke an auf 70 km/h begrenzt werden, und ab der Ampel Oberstrasse nach Mondorf auf 50 km/h .</p> <p>Zusätzlich sollte ein durchgängiger breiter Baum- und Strauchbewuchs angelegt werden : zur Lärminderung, Luftfilterung und für Tiere und Insekten!</p>	<p>Land L269</p>	<p>Direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf ist voraussichtlich nicht möglich.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase


Adresse/ Örtlich- keit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
				

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

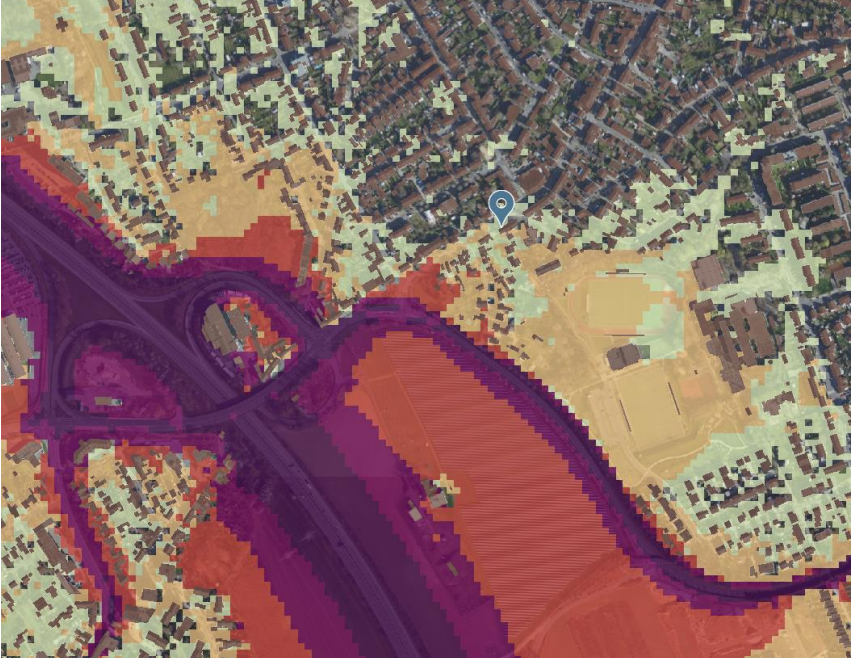
Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Sieglarer Straße</p> <p>53842 Troisdorf</p> <p>Auto- bahnlärm A59 führt zu Ge- sund- heitsschä- den</p>		<p>Durch die erhebliche Zunahme des Fahrzeugverkehrs auf der A59 hat auch der Lärm erheblich zugenommen; insbesondere die Abrollgeräusche der Reifen führen zu einem Geräuschpegel, der selbst bei geschlossenem Fenster deutlich wahrnehmbar ist und auf Dauer zu Gesundheitsschäden führt. Ein Schallschutz durch umfangreiche bauliche Maßnahmen ist dringend (und d.h. möglichst kurzfristig) notwendig.</p>	<p>Bund A59</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 sind Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.</p> <p>Siehe hierzu Kapitel 3.2.1</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

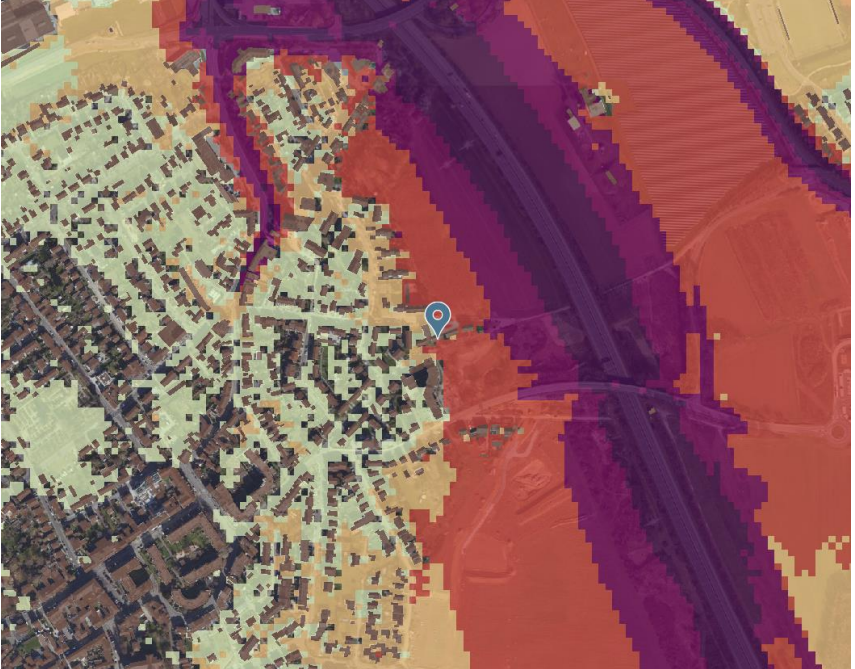
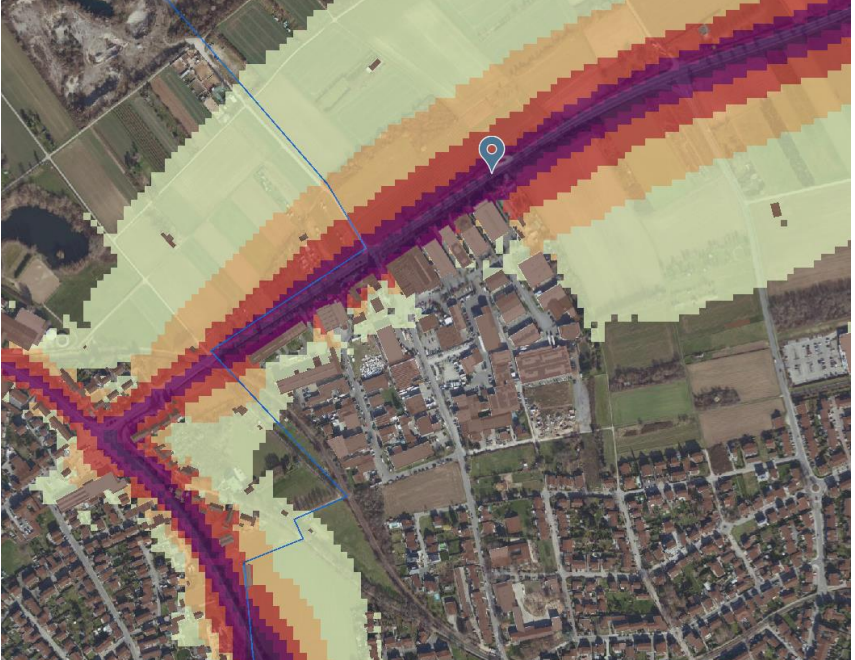
Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Aleman- nenstraße</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>Lärm- schutz Autobahn A59</p>		<p>Wir leben und wohnen in der Pastors- erlen. Wenn die Fenster geöffnet/gekippt sind, hört man die Autobahn sehr stark, sowohl am Tag als auch in der Nacht. Besonders wenn diese von schnellen Fahrzeugen oder Motorrädern befahren wird. Ganz besonders abends ist dies sehr störend, wenn man nach einem langen Arbeitstag zur Ruhe kommen möchte. Aber auch tagsüber ist der Schallpegel ständig hörbar. Der Lärm der Autobahn ist sehr belästigend. Da- her würden wir uns freuen, wenn an der Gabelung an der Troisdorfer Straße und der Alemannenstraße, an den Feldern, Lärmschutzwände aufgebaut werden würden. Dies würde zu einer besseren Lebensqualität beitragen.</p> <p>Des Weiteren ist der Flugverkehr ebenso stark hörbar. Dies ebenfalls zu alles Tageszeiten. Auch hierzu würden wir uns über eine Problemlösung freuen.</p>	<p>Bund A59</p> <p>Flug- ha- fen Köln/ Bonn</p>	<p>Keine direkte Einfluss- nahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase in- formiert.</p> <p>Im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 sind Lärm- schutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.</p> <p>Siehe hierzu Kapitel 3.2.1</p> <p>Die Flughafen Köln/Bonn GmbH wird über die 2. Beteili- gungsphase informiert. Eine direkte Kontakt- aufnahme kann hier zielführend sein.</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
Rhein- straße 53844 Troisdorf Ortsein- fahrt Bergheim		Hier wird vor allem in den späten Abendstunden gerast ohne Ende	Land L332	Keine direkte Einfluss- nahme durch die Stadt Troisdorf möglich. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird über die 2. Beteili- gungsphase informiert. Verkehrsüberwa- chende Maßnahmen erfolgen über die Poli- zei

<p>Eichen- dorff- straße</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>Meldung zur Lärm- situation</p>		<p>In den Straßen nahe der Gemein- schaftsgrundschule Troisdorf-Sieglar ist die Autobahn A59 gut hörbar und zwar über Tag sowie auch nachts. Der Schall- pegel ist permanent wahrnehmbar im Außenbereich sowie im Innenbereich bei geöffnetem/gekipptem Fenster. Dieser Lärm ist im ersten Stock eines Ge- bäudes noch intensiver wahrnehmbar. Bei bestimmten Windrichtungen ist es sogar verstärkt. Die Geräusche wurden durch folgende Gegebenheit weiter verstärkt: Notwendige Grünschnittarbeiten an den Rändern der A59 in großem Stil haben eine natürliche Schallschutzmaßnahme beseitigt.</p> <p>Auch der Flugverkehr ist in dieser Straße tagsüber sowie nachts hörbar. Bei geöffneten / gekippten Fenster entsprechend intensiver. Hierbei handelt es sich nicht nur um Flugverkehr vom Flug- hafen Köln/Bonn, sondern insbesondere die startenden Flugzeuge aus Frankfurt nach Übersee! Der Schallpe- gel dieser Flugzeuge aus Frankfurt ist lauter/intensiver als vom Flughafen Köln/Bonn. Es überrascht, dass Flug- zeuge aus Frankfurt wahrnehmbar sind, da diese bereits eine gewisse Höhe haben, jedoch sind die Flugzeuge in der Steigphase mit entsprechendem Schub. Es handelt sich überwiegend um Fracht- maschinen. Dies kann sehr gut über die kostenfreie App Flightradar24 nachvoll- zogen werden.</p> <p>Es wird darum gebeten, die Lärmquellen</p>	<p>A59 Bund</p> <p>Keine direkte Einfluss- nahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase in- formiert.</p> <p>Im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 sind Lärm- schutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.</p> <p>Siehe hierzu Kapitel 3.2.1</p> <p>Die Flughafen Köln/Bonn GmbH wird über die 2. Beteili- gungsphase informiert.</p>
--	--	--	---

		<p>"Straße" und "Flugverkehr" für die gesamte Umgebung aufzunehmen sowie um Prüfung einer Errichtung einer dauerhaften Schallschutzmauer auf Höhe der Autobahnausfahrt A59 Sieglar.</p>		
--	--	---	--	--

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

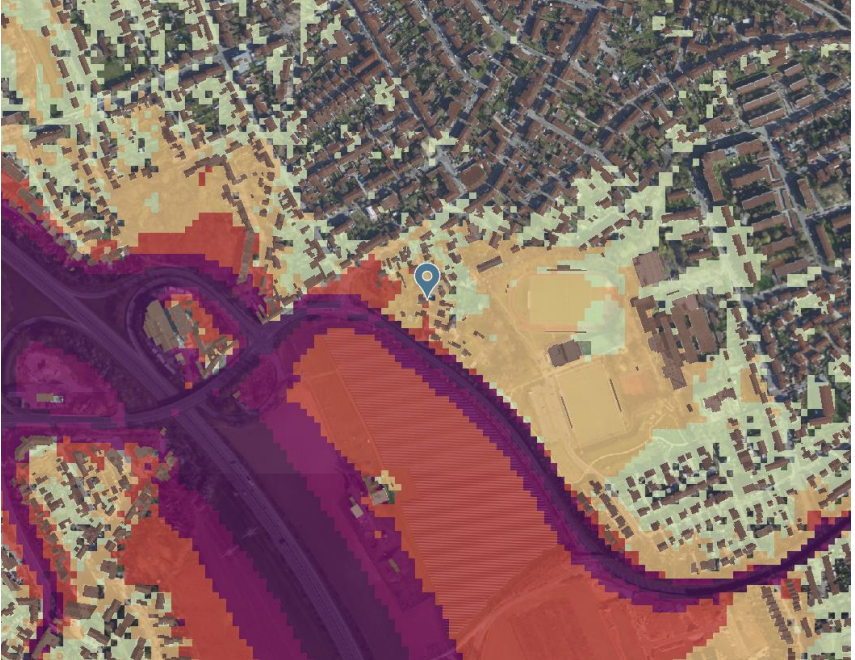
Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Baulast	Maßnahmen / Prüfung
<p>Im Grands-garten</p> <p>53842 Troisdorf</p> <p>Auto- bahnlärm</p>		<p>Der Verkehrslärm durch die Autobahn hat sich immer weiter verstärkt. Wo bleibt der Lärmschutz?</p>	<p>A59 Bund</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 sind Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.</p> <p>Siehe hierzu Kapitel 3.2.1</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase


Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Auelblick</p> <p>53842 Troisdorf</p> <p>Lärm A59</p>		<p>Durch West- bzw. Südwind wird der Verkehrslärm weit nach Oberlar hineingetragen. Nicht ohne Grund wurde südlich der Roncallistraße entlang der A59 ein großer Lärmschutzwall errichtet. Warum wird Oberlar nicht ebenso vor dem Lärm geschützt wie Friedr.-Wilh.-Hütte ?</p>	<p>A59 Bund</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 sind Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.</p> <p>Siehe hierzu Kapitel 3.2.1</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase


Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Baulast	Maßnahmen / Prüfung
<p>Auelblick</p> <p>53842 Troisdorf</p> <p>Lärmbe- lastung A59</p>		<p>Eine viele Jahrzehnte alte Autobahn, ohne Lärmschutz ist unzumutbar !!</p>	<p>A59 Bund</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 sind Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.</p> <p>Siehe hierzu Kapitel 3.2.1</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase



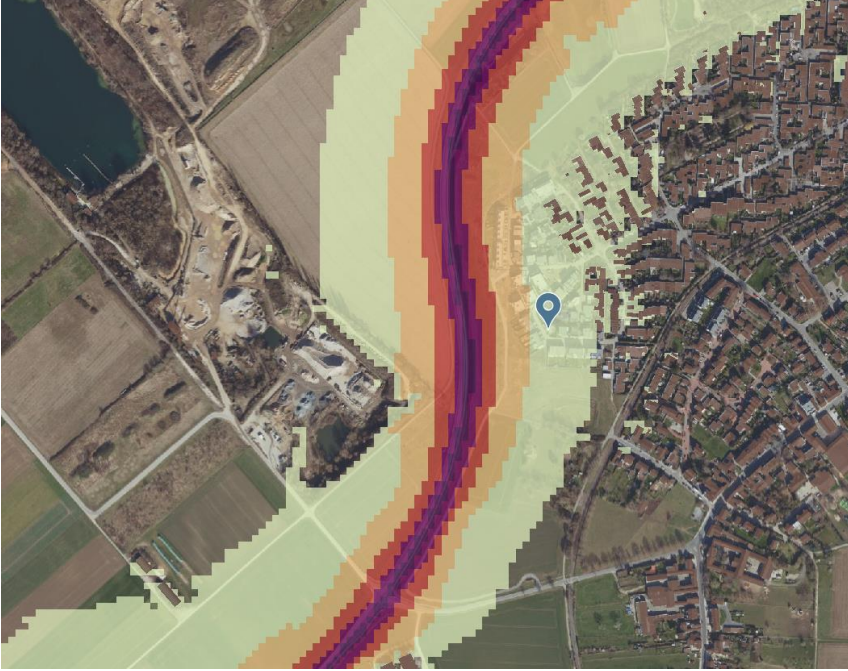
Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Bahnstraße</p> <p>53842 Troisdorf</p> <p>Erhebliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr</p>		<p>Durch den Straßenverkehr auf der A59 kommt es zu erheblicher Lärmbelastung.</p> <p>An der Autobahn sind bisher keinerlei Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden.</p> <p>Entsprechender Fahrbahnbelag/ Flüsterasphalt und Lärmschutzwände könnten zumindest etwas zur Geräuschdämpfung beitragen</p>	<p>A59 Bund</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 sind Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.</p> <p>Siehe hierzu Kapitel 3.2.1</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Agnes- straße</p> <p>53842 Troisdorf</p> <p>LKW Lärmbe- lastung; überhöhte Ge- schwin- digkeit und allge- meine Verkehrs- belastung</p>		<p>LKW Lärmbelastung: Kreuzungsbereich Agnesstraße - Im Zehntfeld - Adam Riese Straße, außerdem Im Zehntfeld, Lindlaustraße, Sieglarerstraße starke Lärmbelastung durch die A59, außerdem Fluglärm, geringere durch die Bahn</p> <p>überhöhte Geschwindigkeit und allgemeine Verkehrsbelastung: Agnesstraße, Magdalenenstraße, Lindlaustraße (!) und in der Verlängerung Landgrafensstraße bis zur Straße Am Schellerod</p>	<p>A59 Bund</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Die Autobahn GmbH Köln wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 sind Lärm-schutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.</p> <p>Siehe hierzu Kapitel 3.2.1</p> <p>Verkehrsüberwachende Maßnahmen erfolgen über die Polizei</p>

<p>Margareta-Stelten-Straße</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>Verkehrslärm Umgehungsstraße</p>		<p>Zuerst möchten wir uns für die Möglichkeit bedanken, dass die Öffentlichkeit am Lärmaktionsplan mitwirken darf.</p> <p>Wir wohnen in der Margareta-Stelten-Str. in Troisdorf-Eschmar. Die angrenzende Umgehungsstraße war uns vor dem Bau selbstverständlich bekannt. Leider ist der Verkehrslärm, sowie der Betrieb der angrenzenden ESKA, lauter als wir uns das vorgestellt haben. Leider wurde der Lärmschutzwall nicht bis zur Ampelanlage durchgezogen. Durch das Anfahren der Fahrzeuge an der Ampelanlage entsteht eine zusätzliche Lärmbelästigung.</p> <p>Tagsüber wie auch in der Nacht sind immer wieder Autos und Motorräder mit überhöhter Geschwindigkeit zu sehen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wäre hilfreich.</p> <p>Im Garten hat man immer diesen gewissen Lärmpegel. Beim Arbeiten im Homeoffice muss man, wenn der Wind ungünstig steht, die Fenster schließen, da es sonst beim Telefonieren stört.</p>	<p>L332n Land</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Rahmen des Baus der L332n und des Neubaugebietes „Eschmar West“ sind Lärmschutzwälle entlang der Landesstraße gebaut worden.</p> <p>Verkehrsüberwachende Maßnahmen erfolgen über die Polizei</p>
--	--	--	-------------------	---

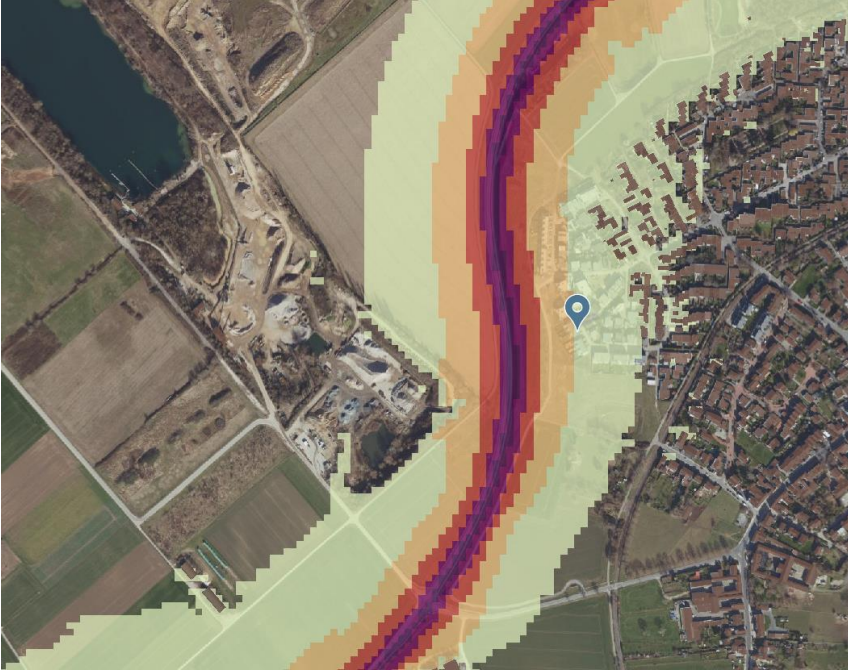
<p>Margareta-Stelten-Straße</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>Verkehrslärm Umgehungsstraße L332, Troisdorf-Eschmar</p>		<p>Im südwestlichen Teil des Neubaugebiets Eschmar-West kommt es aufgrund von anfahrenden und stark abbremsenden Fahrzeugen, insbesondere LKW, an der Ampel Ecke Konrad-Adenauer-Ring / Rheinstraße gantztägig zu einer sehr hohen und störenden Lärmentwicklung, die leider nicht durch den vorhandenen Lärmschutzwall abgeschirmt wird. Zudem kommt es vermehrt in den Abendstunden und nachts zu äußerst hohen Lärmbelastungen durch deutlich zu schnell fahrende Fahrzeuge. Je nach Wetterlage und Windrichtung beeinträchtigt die Lärmbelastung die Nutzung des Gartens und der Terrasse sehr. Selbst in den Innenräumen ist der Geräuschpegel bei geöffneten Fenstern störend.</p> <p>Weiterhin ist durch die Anbindung der Umgehungsstraße L332 an die Autobahnauffahrt in Troisdorf-Sieglar zukünftig mit einem noch höheren Verkehrsaufkommen und somit auch höheren Lärmentwicklung zu rechnen.</p> <p>Wir möchten Sie bitten unser Anliegen bei der aktuellen Überprüfung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen und mögliche Maßnahmen, wie z.B. eine Erweiterung des Lärmschutzwalls oder Geschwindigkeitsreduktion inkl. Kontrolle im Bereich des Wohngebiets Eschmar-West zu prüfen.</p>	<p>L332 n Land</p> <p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Rahmen des Baus der L332n und des Neubaugebietes „Eschmar West“ sind Lärmschutzwälle entlang der Landesstraße gebaut worden.</p> <p>Verkehrsüberwachende Maßnahmen erfolge über die Polizei</p>
--	--	--	---

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

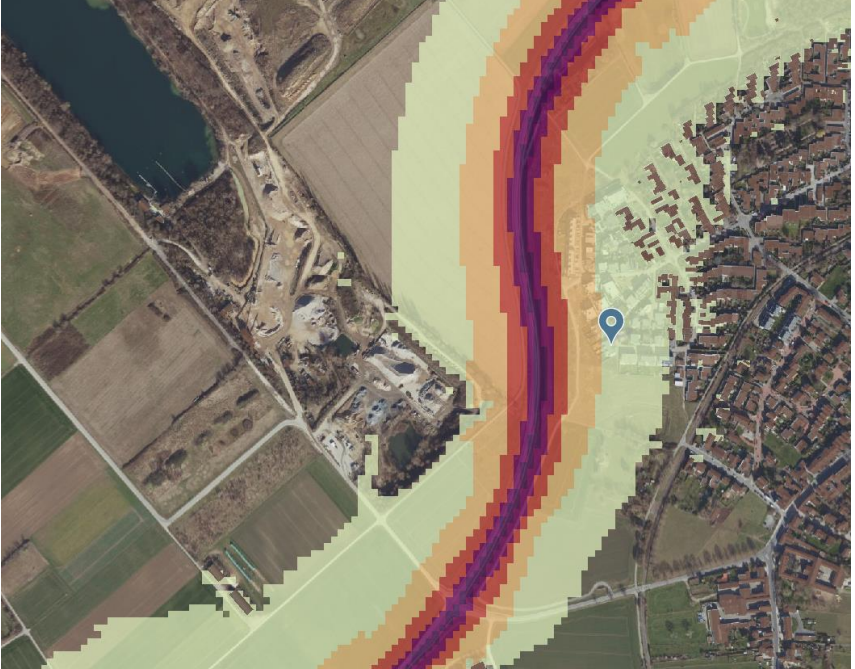
Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Margareta-Stelten-Straße</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>Umgebungs- lärm</p>		<p>Ich kann berichten, dass der Straßenlärm auf der hinter unserem Grundstück verlaufenden Landstraße nicht nur bemerkbar ist, sondern das neben den Abrollgeräuschen auch laute Motorengeräusche zu hören sind, was man in den Räumen bei geöffneten Fenstern aber und insb. im Garten hört. Der dafür vorgesehene Lärmschutzwall ist dementsprechend (auf unser Wahrnehmung) nicht ausreichend. Darüber hinaus ist der Betrieb vom ESKA Gelände deutlich zu hören.</p> <p>Wir würden uns freuen wenn Sie entsprechende Gegenmaßnahmen ergreifen könnten, um den Lärmpegel zu reduzieren.</p>	<p>L332n Land</p>	<p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Im Rahmen des Baus der L332n und des Neubaugebietes „Eschmar West“ sind Lärmschutzwälle entlang der Landesstraße gebaut worden.</p> <p>Verkehrsüberwachende Maßnahmen erfolgen über die Polizei</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Pastor-Böhm-Str. Larstraße 53844 Troisdorf</p> <p>Mein Antrag auf Tempo 30 in der Ortseinfahrt Sieglar</p>		<p>Tempo 30 ist eine zentrale Maßnahme für mehr Verkehrssicherheit, Luft-, Lärm- und Klimaschutz in unseren Städten. Daher beantrage ich hiermit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztägig auf 30 km/h zu reduzieren! Besonders dringlich ist eine Anordnung von Tempo 30 auf folgenden Straßenabschnitten, worauf sich mein Antrag gezielt bezieht: Pastor-Böhm-Str. 1 -39 in 53844 Troisdorf (Stadtteil Sieglar) Larstraße 33-95a in 53844 Troisdorf (Stadtteil Sieglar) Ich setze mit diesem Schreiben ebenfalls die Fraktionen des Stadtrats in Kenntnis, mit der Bitte mein Antragsersuchen zu positiv zu beschleunigen und zu unterstützen.</p> <p>Ein neues Rechtsgutachten der Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass die Kommunen in Deutschland ihren Spielraum bei der Einführung von Tempo 30 bei Weitem nicht ausnutzen. Auch Troisdorf hat demnach deutlich weitergehende Möglichkeiten zur Einführung von Tempo 30, als oft behauptet. Ich beantrage daher, dass alle im verlinkten Rechtsgutachtens aufgeführten Möglichkeiten zur Anordnung vom Tempo 30 in der Ortseinfahrt im Stadtteil Sieglar durchgeprüft werden.</p> <p>Jede Kommune hat die Möglichkeit im Nebenstraßennetz flächendeckend</p>	<p>L332 Land und Stadt Trois dorf</p>	<p>Teilweise keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p> <p>Die Stadt Troisdorf prüft die Situation vor Ort mit möglichen Maßnahmen.</p>

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
		<p>Tempo 30 einzuführen. Darüber hinaus zeigt das Gutachten Handlungsspielräume für Kommunen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Schutz vor Verkehrslärm, sowie in besonders sensiblen Bereichen wie Bade- oder heilklimatischen Kurorten um schon heute streckenweise Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen anzuordnen. Vor allem über die Erstellung eines Lärmaktionsplans kann Tempo 30 auch großflächig und strategisch umgesetzt werden, da die europäische Umgebungslärm-Richtlinie — anders als das deutsche Lärmschutzrecht — planerische Ansätze zum vorbeugenden und vorsorgenden Umweltschutz enthält. Darüber hinaus ist eine konkrete Lärmaktionsplanung geeignet, den Straßenverkehrsbehörden gegenüber eine strikte Bindungswirkung auszulösen. Damit ergeben sich neue Ermessensspielräume um Tempo 30 auf den oben genannten Straßenabschnitten anzuordnen. Zweifelsfalls lässt sich eine großräumige Anordnung von Tempo 30 auch als Modellversuch realisieren.</p> <p>Die derzeitige Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Pastor-Böhm-Straße führt zu einer erheblichen Lärmbelastigung für uns Anwohner. Dabei ist zu beachten, dass gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO bereits dann eine Anordnung</p>		


Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

Adresse/ Örtlich- keit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
		<p>geboten ist, wenn die Wohnbevölkerung durch den Verkehr erheblich in ihrer Wohnqualität beeinträchtigt wird. Laut dem Rechtsgutachten "Rechtliche Möglichkeiten durch Anordnung von Tempo 30 zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärmimmissionen des Straßenverkehrs" dürfen die Lärmgrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV oder der Verkehrslärmschutzverordnung nicht als starrer Anhaltspunkt für die Bearbeitung derartiger Anträge herangezogen werden. Vielmehr ist ein Handeln der Straßenverkehrsbehörden bereits unterhalb dieser Richtwerte zulässig und unter bestimmten Voraussetzungen auch geboten. Hier sehe ich als Anwohner dringenden Handlungsbedarf unerlässlich!</p> <p>Ergänzend zu meinem Antrag auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung möchte ich darauf hinweisen, dass die Gemeinde im Rahmen der Lärmaktionsplanung einen Beurteilungsspielraum bei der Ausfüllung des Gefahrenbegriffs des § 45 StVO hat. So können im Rahmen der Lärminderungsplanung geringere Anforderungen an die maßgebliche Lärmschwelle gelten als im Rahmen verkehrsrechtlicher Anordnungen durch die Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Ich fordere daher die Gemeinde auf, im Rahmen ihrer Lärmaktionsplanung eine</p>		

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
		<p>Neubewertung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Pastor-Böhm-Straße vorzunehmen. Hierbei sollte der von der Europäischen Union ermöglichte Spielraum genutzt werden, um den Gefahrenbegriff des § 45 StVO an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen und die Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr effektiv zu reduzieren.</p> <p>Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/ProjektinformationVerkehr/Tempo 30/Rechtsgutachten Tempo30 Kommunen.pdf</p> <p>Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.</p>		

Tabelle 15: Steckbriefseiten Eingaben der ersten Beteiligungsphase

Adresse/ Örtlichkeit	Bildausschnitt	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen / Prüfung
<p>Kriegsdorfer Straße</p> <p>53844 Troisdorf</p> <p>K29</p>		<p>Die neue Bebauung am Haus Rott wurde unmittelbar an der Kreisstraße (Kriegsdorfer Straße) errichtet, wo kein aktiver Lärmschutz besteht. Hier könnten ggf. Lärmkonflikte entstehen.</p>	<p>K29 Rhein-Sieg-Kreis</p>	<p>Interner Planungshinweis im Rahmen der TÖB-Beteiligung</p> <p>Keine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf möglich.</p> <p>Der Rhein-Sieg-Kreis wird über die 2. Beteiligungsphase informiert.</p>

4.3.2. Zweite Beteiligungsphase

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen der zweiten Phase digital über das Portal Beteiligung NRW in der Zeit vom 10.04. bis 17.05.2024 beteiligt (<https://beteiligung.nrw.de/portal/troisdorf/beteiligung/themen/1006517>)

Die Eingaben und deren Bewertung sind in der nachstehenden Tabelle zusammen dargestellt:

Tabelle 16: Eingaben und Beurteilung der 2. Beteiligungsphase

Örtlichkeit	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen/ Prüfung
Allgemein	<p>„Es ist mir nicht entgangen das dass mal wieder Thema einer Ratssitzung ist oder möglicherweise wird.</p> <p>Das war schon einmal das Thema in Troisdorf vor mehr als 10 Jahren. Da habe ich versucht Druck auf die Linke zu machen und sich auf das Grundgesetz zu berufen. Da gab es mal eine Klage einer Initiative die vor dem Verfassungsgericht recht bekam. Die Stadt wurde verpflichtet alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen um das Problem zu lösen. Die Deppen haben aber nichts kapiert. Die Ausrede: "Wir sind ja nur eine kleine Partei" konnte und kann ich auch heute noch nicht gelten lassen. Das ist auch der Grund dafür warum ich mich aus allem zurück gezogen habe. Schon beim zuhören bei Ratssitzungen hätte ich regelrecht kotzen können, so übel wurde mir.</p> <p>Heute meine ich, das Autobahnen die ja Länder und Bundessache sind, insofern sind die genau genommen auch dafür zuständig alles zu unternehmen das die von ihren Autobahnen ausgehende Gesundheitsgefahr durch Lärm zu beseitigen. Ich hätte da zwar einige Vorschläge, werde die aber erst preisgeben wenn Bund und Länder ihren Bürgern öffentlich das Grundrecht auf Gesundheit und Leben (beide sind ja ohnehin untrennbar miteinander verquickt) zugestehen und alles dafür tun das zu gewährleisten - koste es was es wolle!</p> <p>Wir hier in Troisdorf können nur eines tun : Druck auf die Verwaltung zu machen eine Unterschriftensammlung von allen Bürgern einzufordern für eine entsprechende Resolution an Bund und Länder. Wenn das erst öffentlich ist werden auch andere Gemeinden folgen.</p> <p>Mit dem Fluglärm sieht es ähnlich aus, nur ist das einfacher zu lösen: Die Subventionen auf Flugbenzin zurück nehmen, womit die Flüge erheblich teurer werden. Dann fliegen erheblich weniger in Urlaub. Man kann auch in Deutschland schön Urlaub machen.</p> <p>Im Übrigen werde ich das mal im ganzen Kreis verbreiten, mal sehen ob nicht auch in anderen Gemeinden Interesse aufkommt</p> <p>Wird der nachdenkende Bürger unbequem, nennt man ihn rechtsextrem Die Grundrechte dienen vor allem dazu, vor Eingriffen durch den Staat zu schützen. Sie sind also in</p>		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Örtlichkeit	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen/ Prüfung
	<p>erster Linie Abwehrrechte. Klassische Freiheitsrechte sind – neben den bereits genannten – die Pressefreiheit mit dem Zensurverbot (Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 des Grundgesetzes), die Versammlungsfreiheit (Artikel 8 des Grundgesetzes), das Brief- und Telekommunikationsgeheimnis (Artikel 10 des Grundgesetzes) oder die Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes)</p> <p>Gewaltenteilung ist ein tragendes Prinzip unseres Grundgesetzes und unseres Staatsaufbaus. Sie zielt darauf ab, Macht in unserem Staat aufzuteilen und bewirkt die gegenseitige Kontrolle der drei Staatsgewalten Legislative, Exekutive und Rechtsprechung. Die leider nie verwirklicht wurde, denn die Karriere eines Richters und Des Staatsanwaltes hängt vom Wohlwollen eines politischen Ministers ab, wo-mit die Dreiteilung der Staatsgewalt zur Makulatur wird“</p>		
Altenrath	„Gegenüber dem Entwurf auf Seite 27 sind deutliche Lärmeinwirkungen von der A3 in Troisdorf - Altenrath bemerkbar. Diese Rauschenden Geräusche entstehen durch LKW's.“	Bund A3	Der Konfliktbereich ist im Lärmaktionsplan beschrieben. Die lärmauslösende A3 liegt im Zuständigkeitsbereich der in die Beteiligung involvierten Autobahn GmbH Köln und auf dem Stadtgebiet der ebenfalls in die Beteiligung involvierten Stadt Lohmar. Die Stadt Troisdorf hat keine direkte Einflussmöglichkeit auf die lärmauslösende Situation. Der Lärmaktionsplan sieht außer den privaten Optionen für passive Schallschutzmaßnahmen mit einem möglichen Zuschuss bis zu 75% über den Landesbetrieb Straßenbau NRW keine weiteren Maßnahmen vor.
Altenrath	<p>Die Zunahme von Schlechtwettertagen führt zu Anflügen über die Querwindbahn des Flughafens Köln-Bonn. Diese sind in Troisdorf-Altenrath vermehrt zu hören. Besonders an Schlechtwettertagen tagsüber und nachts zwischen 0 und 5 Uhr. Daher müssen nachts oft die Fenster geschlossen werden.</p> <p>Beispiel Fluglärm: 07.04.2024 um 14:20 Uhr. Das Lärmkataster ist demnach falsch ausgewertet oder der OT Altenrath als nicht relevant bewertet.</p>	Bund A3 Flughafen	Der Lärmaktionsplan basiert auf der landesweiten Lärmkartierung und behandelt die auf standardisierten Verfahren ermittelten mittleren Lärmbelastungen, bei denen auch die kurzzeitigen z.T. als sehr störend empfundenen Einzelereignisse Berücksichtigung finden. Trotz des Verständnisses für das individuelle Lärmempfinden ist eine Anpassung des Lärmaktionsplans nicht indiziert. Darüber hinaus ist die Flughafen Köln/Bonn GmbH in die Beteiligung involviert, an

Örtlichkeit	Betroffenheit	Baulast	Maßnahmen/ Prüfung
			dessen Beschwerdemanagement sich betroffene Bürgerinnen und Bürger auch direkt wenden können.
B8 in Troisdorf-Spich zwischen Bonner Str. und Holsteinstr.	Thema: Lärmverursachung auf der B 8 in Troisdorf-Spich zwischen Bonner Str. und Holsteinstr. Wie Bürgermeister Biber bekannt, ist der Lärm durch LKW-Verkehr zum Industriegebiet seit Jahren auf dem o.g. Teilgebiet inklusive eines Teiles der Bonner Str. bis zum Kreisel unerträglich (trotz teilweise vorhandener Dreifachverglasung der Fenster). Außerdem gibt es gesundheitsschädliche Feinstaubemissionen. Mehrfach wurde eine Umleitung des LKW-Verkehrs über die Abfahrt Lind zur Belgischen Allee weiter über dem Mauspfad zum Industriegebiet vorgeschlagen. Das wurde im Stadtrat regelmäßig von der Grünen Fraktion abgelehnt mit der Begründung, daß die Route je letztlich durch ein Waldgebiet führen müßte. Demnach ist den Grünen ein Teilwaldstück wichtiger als die Gesundheit der Anwohner der Hauptstr. Die Anwohner bitten also um Überprüfung der Angelegenheit und hoffen auf eine Änderung der Verkehrsführung für LKW.	Bund B8	Der Konfliktbereich ist im Lärmaktionsplan beschrieben. Die lärmauslösende B8 liegt im Zuständigkeitsbereich des in die Beteiligung involvierten Landesbetrieb Straßenbau NRW. Eine Abwägung der Konfliktsituation erfolgte bereits im Rahmen früherer Beratungen. Weiterhin gilt, dass der Lärmaktionsplan außer den privaten Optionen für passive Schallschutzmaßnahmen mit einem möglichen Zuschuss bis zu 75% über den Landesbetrieb Straßenbau NRW keine weiteren Maßnahmen vorsieht.
A59 Oberlar ehem. TNT Gebäude bis Magdalenenstr.	Bei der Planung bitte ich um eine Verlängerung der Schallschutzmaßnahmen im Bereich der BAB 559 in Höhe Oberlar. Endend am ehem. TNT Gebäude ist Seitig der Magdalenenstr. besonders nachts erheblich Unruhe, speziell bei Regen erhöht sich die Lärmfrequenz. Schauen wir auf die andere Seite in Richtung Köln (Höhe HIT Supermarkt), dort endet die Schallschutzmaßnahme erneut und lässt erhebliche Lautstärke in Richtung Bonner Str., Magdalenenstr. zu.	Bund A59	Die lärmauslösende A59 liegt im Zuständigkeitsbereich der in die Beteiligung involvierten Autobahn GmbH Köln. Die Stadt Troisdorf hat keine direkte Einflussmöglichkeit auf die lärmauslösende Situation. Wie im Lärmaktionsplan beschrieben sind im Zuge des geplanten dreispurigen Ausbaus der A59 weitere Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände geplant.
Altenrath	Das Kataster bezüglich Fluglärm muss für Troisdorf - Altenrath überarbeitet werden. 16.4.2024 / 6:12 u. 6:14 u. 6:17 Uhr: Enorme Geräuschbelästigung durch startende Flugzeuge.	Flughafen	Der Lärmaktionsplan basiert auf der landesweiten Lärmkartierung und behandelt die auf standardisierten Verfahren ermittelten mittleren Lärmbelastungen, bei denen auch die kurzzeitigen z.T. als sehr störend empfundenen Einzelereignisse Berücksichtigung finden. Trotz des Verständnisses für das individuelle Lärmempfinden ist eine Anpassung des Lärmaktionsplans nicht indiziert. Darüber hinaus ist die Flughafen Köln/Bonn GmbH in die Beteiligung involviert, an

Örtlichkeit	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen/ Prüfung
			dessen Beschwerdemanagement sich betroffene Bürgerinnen und Bürger auch direkt wenden können.
Allgemein	Umsetzung eines Nachtflugverbotes 23:00 - 6:00 Uhr für den Flughafen Köln-Bonn. Da Lärmbelastungen für Mensch und Tier (Naturschutzgebiet Wahner-Heide) immer größer werden.	Flughafen	Wie im Lärmaktionsplan beschrieben, setzt sich die Stadt Troisdorf in der Fluglärmkommission auf der Grundlage eines Ratsbeschlusses von 2011 weiterhin für die Wiedereinführung eines Nachtflugverbots in der Kernruhezeit von 00:00 – 05:00 Uhr im Passagierflugverkehr ein. Eine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf ist nicht möglich. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH ist in die Beteiligung involviert.
L332 Willi Brand Ring im Bereich Troisdorf West	Ich habe noch einen Vorschlag Willi Brand Ring im Bereich Troisdorf West, Straßenbelag mit Leise Straßenbelag zu belegen! In dem Bereich stehen viele Häuser die dem Straßenverkehr ausgesetzt sind.	Land L332	Die lärm auslösende L332 (Willy-Brandt-Ring) liegt im Zuständigkeitsbereich des in die Beteiligung involvierten Landesbetrieb Straßenbau NRW. Im Zuge zukünftiger Straßenbau- und Straßensanierungsmaßnahmen werden je nach Eignung grundsätzlich lärmmindernde Asphalte eingesetzt. Der Lärmaktionsplan sieht außer den in Kapitel 3.1.1 beschriebenen Planungen und den privaten Optionen für passive Schallschutzmaßnahmen mit einem möglichen Zuschuss bis zu 75% über den Landesbetrieb Straßenbau NRW keine weiteren Maßnahmen vor.
Talweg	Im Bereich des "oberen" Talwegs, also der ungeraden Hausnummern, treten seit Langem Probleme durch Geräusche und teils auch stärkere Vibrationen durch den Bahnverkehr auf. Diese sind vor allem nachts stark wahrnehmbar, sowohl akustisch als auch fühlbar, was den Nachtschlaf stärker beeinträchtigt. Ähnlich verhält es sich mit einem nächtlichen Flugzeug, welches zwischen 23 Uhr und ca. 1 Uhr nachts regelmäßig den Flughafen anfliegt. Dieses ist aber das kleinere Problem. Das Hauptproblem sind die Vibrationen, die schon zu feinen Rissen im Gebäude führen.	EBA Flughafen	Die lärm auslösende Schienenstrecke liegt im Zuständigkeitsbereich des in die Beteiligung involvierten Eisenbahn-Bundesamtes, welches in ihrem Zuständigkeitsbereich eigene Lärmaktionspläne erstellt. Lärmauswirkungen durch Eisenbahnstrecken im Zuständigkeitsbereich des Bundes sind daher nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der Stadt Troisdorf. Hierauf wird in Kapitel 1.3 auch hingewiesen.

Örtlichkeit	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen/ Prüfung
			Darüber hinaus ist auch die Flughafen Köln/Bonn GmbH in die Beteiligung involviert, an dessen Beschwerdemanagement sich betroffene Bürgerinnen und Bürger auch direkt wenden können.
Allgemein und L332 1. Bauabschnitt Sieglar L332n 2. Bauabschnitt	neben dem Flugverkehr des Flughafens Köln-Bonn besteht ferner eine Lärmbelästigung durch den Flughafen Frankfurt für die Stadt Troisdorf. Diese Aussage wird verwundert, jedoch sind sehr viele Flugbewegungen über der Stadt Troisdorf sichtbar und hörbar von Flugzeugen, die in Frankfurt starten. Diese Aussage ist über TraVis (Web-Applikation von Flugbewegungen) nachvollziehbar. Die Stadt Troisdorf sollte sich daher aktiv bemühen, Einfluss auf Flugverfahren und Umweltauflagen des Flugbetriebs zu nehmen, um den Fluglärm an der Quelle zu bekämpfen und weiter zu reduzieren und die Erarbeitung praktischer Verbesserungen zur Verringerung von Fluglärm zu erzielen. Vermutlich gibt es ebenfalls eine Fluglärmkommission für den Flughafen Frankfurt. Die Stadt Troisdorf sollte hier als betroffene Stadt die Mitgliedschaft beantragen oder - sofern keine Fluglärmkommission vorhanden ist - diese gründen. Innerhalb des Wohn- und Schulgebiets in Troisdorf-Sieglar wird derzeit die L332 (2. Bauabschnitt) gebaut. Die Beschaffenheit des verwendeten Asphalts hat eine große Bedeutung bezüglich der Lärmbildung / Reduzierung. Inwieweit hat die Stadt Troisdorf hier gegenüber der Landesbehörde Einfluss genommen, um einen besonders hochwertigen lärmreduzierten Asphalt zu bekommen? Ist eventuell durch eine Zuzahlung der Stadt Troisdorf eine weitere Lärmreduzierung im Wohngebiet, insbesondere auf der Höhe der Berufsschule möglich? Hat die Stadt Troisdorf alles Erdenkliche unternommen, damit eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h erfolgt bzw. was ist aktuell möglich? Wurde während der jetzigen Baumaßnahmen die Infrastruktur geschaffen, um eine feste Geschwindigkeitsbegrenzungsüberwachungsanlage (Starrer Kasten) zu montieren? Die bestehende L332 (1. Bauabschnitt) führt bereits zu einer erheblichen neuen Lärmbelästigung, da vermehrt Fahrzeuge (PKW, Motorrad) diese Strecke nutzen, um schneller zu fahren und diese Fahrzeuge allesamt mit lärmenden Aus-puffen (Sonderzubehör die sicherlich erlaubt sind, jedoch trotzdem laut sind) ausgestattet sind.	Flughafen Frankfurt Land L332	Lärmbelästigungen durch den Überflug von Flugzeugen mit Start/Ziel Flughafen Frankfurt sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplan. Die lärm auslösende L332 liegt im Zuständigkeitsbereich des in die Beteiligung involvierten Landesbetrieb Straßenbau NRW. Im Zuge zukünftiger Straßenbau- und Straßensanierungsmaßnahmen werden je nach Eignung grundsätzlich lärm mindernde Asphalte eingesetzt. Die planfestgestellte L332n befindet sich bereits in fortgeschrittener Bauphase. Die Planungen wurden an aktuelle Regelwerke angepasst. Die vorgesehene Geschwindigkeit außerhalb von Knotenpunkten beträgt 70 km/h. Eine Evaluierung nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der weiteren Bauabschnitte wird frühestens im Lärmaktionsplan Runde 5 im Jahr 2028 erfolgen. (Quelle: https://www.strassen.nrw.de/de/l332n-bau-der-ortsumgehung-troisdorf.html) Der aktuelle Lärmaktionsplan sieht außer den in Kapitel 3 beschriebenen Planungen und den privaten Optionen für passive Schallschutzmaßnahmen mit einem möglichen Zuschuss bis zu 75% über den Landesbetrieb Straßenbau NRW keine weiteren Maßnahmen vor.
A565 AD Bonn Nord-Ost bis Ausfahrt	"Auf Seite 6 vermisste ich: A565 AD Bonn NO bis Ausfahrt nach Niederkassel (L269) Betroffen vom Lärm sind Bergheim und Müllekoven"	Bund A565	Die lärm auslösende A565 liegt im Zuständigkeitsbereich der in die Beteiligung involvierten Autobahn GmbH Köln und auf dem Stadtgebiet der ebenfalls in

Örtlichkeit	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen/ Prüfung
Bonn- Beuel Berg- heim und Mülle- koven			die Beteiligung involvierten Stadt Sankt Augustin. Die Lärmsituation ist an vergleichbaren Stellen im Lärmaktionsplan beschrieben und erläutert. Die Stadt Troisdorf hat keine direkte Einflussmöglichkeit auf die lärmauslösende Situation.
Berg- heim und Mülle- koven	"Auf Seite 8 vermisste ich: Hubschrauberlärm vom Flugplatz Hangelar. Die Bundespolizei fliegt ständig über OT Müllekovon und Bergheim hinweg, inklusive Rundflügen über andere OT wie Sieglar"	Flug- ha- fen Han- gelar	Der lärmauslösende Flugplatz Hangelar liegt auf dem Stadtgebiet der ebenfalls in die Beteiligung involvierten Stadt Sankt Augustin. Die Stadt Troisdorf hat keine direkte Einflussmöglichkeit auf die lärmauslösende Situation. Die Stadt Stankt Augustin hat im Rahmen der Beteiligung hierzu ebenfalls eine Stellungnahme abgegeben, die dort nachgelesen werden kann.
Berg- heim	"Zu Seite 10: Die Schwellwerte werden durch den Flughafen Köln beim Nutzen der Querbahn (über OT Bergheim etc.) überschritten. Insbesondere die Nachtflüge übersteigen die Schwellwerte und erfolgen regelmäßig über OT Bergheim und weitere"	Flug- ha- fen	Der Lärmaktionsplan basiert auf der landesweiten Lärmkartierung und behandelt die auf standardisierten Verfahren ermittelten mittleren Lärmbelastungen, bei denen auch die kurzzeitigen z.T. als sehr störend empfundenen Einzelereignisse Berücksichtigung finden. In Bergheim werden die Schwellenwerte nicht überschritten. Trotz des Verständnisses für das individuelle Lärmempfinden ist eine Anpassung des Lärmaktionsplans nicht indiziert. Darüber hinaus ist die Flughafen Köln/Bonn GmbH in die Beteiligung involviert, an dessen Beschwerdemanagement sich betroffene Bürgerinnen und Bürger auch direkt wenden können.
Berg- heim	„Ich vermisste auf Seite 18 OT Bergheim und weitere, die insbesondere durch die Nachtflüge belastet sind	Flug- ha- fen	Wie im Lärmaktionsplan beschrieben, setzt sich die Stadt Troisdorf in der Fluglärm-kommission auf der Grundlage eines Ratsbeschlusses von 2011 weiterhin für die Wiedereinführung eines Nachtflugverbots in der Kernruhezeit von 00:00 – 05:00 Uhr im

Örtlichkeit	Betroffenheit	Bau- last	Maßnahmen/ Prüfung
			Passagierflugverkehr ein. Eine direkte Einflussnahme durch die Stadt Troisdorf ist nicht möglich. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH ist in die Beteiligung involviert.

Ebenso wurden wie bei der ersten Phase die TÖB erneut beteiligt. Sofern Stellungnahmen eingegangen sind, sind diese nachstehend beschrieben:

- **Bezirksregierung Köln**

Stellungnahme:

„(...) seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen keine Bedenken gegen den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes.“

Durch Troisdorf verlaufen mehrere Haupteisenbahnstrecken des Bundes, die Bahnstrecken Köln – Bonn-Beuel – Koblenz (Rechte Rheinstrecke) und Köln – Siegburg – Siegen (Siegstrecke) sowie die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein-Main.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die Lärmaktionsplanung für diese Haupteisenbahnstrecken das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig ist.

Formal bzw. nachrichtlich teile ich mit, dass an der Rechten Rheinstrecke derzeit zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel die Bauarbeiten zur Erweiterung von zwei auf drei bzw. vier Gleise stattfinden – im Zusammenhang mit dem künftigen S-Bahnbetrieb zwischen Köln und Bonn-Oberkassel (geplante S13).

Ggf. wird sich die Lärmsituation an der Rechten Rheinstrecke künftig ändern.

Des Weiteren verläuft in Troisdorf die Bahnstrecke der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) vom Bahnhof Troisdorf bis Niederkassel-Lülsdorf („Rhabarberschlitten“). Hierauf findet unseres Wissens zurzeit Güterverkehr statt. Wir empfehlen, zu dieser Bahnstrecke auch eine Aussage in Ihrem Lärmaktionsplan zu machen. (...)“

Ergebnis:

Die Hinweise zu Gleiserweiterungen zwischen Troisdorf und Oberkassel im Zusammenhang mit der geplanten S-Bahnstrecke (S-13) wird zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis zur Bahnstrecke der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) vom Bahnhof Troisdorf bis Niederkassel-Lülsdorf („Rhabarberschlitten“) mit Güterverkehr wird ebenfalls zur Kenntnis genommen

Die RSVG-Güterstrecke wird i.d.R. wenig frequentiert. Hinweise oder Angaben zu dauerhaften Lärmbelastungen liegen nicht vor.

- **Landesbetrieb Straßenbau NRW**

Stellungnahme:

„(...) Für die im Rahmen des Lärmaktionsplanes identifizierten Bereiche mit verstärkter Verlärmung werden im Lärmaktionsplan im Wesentlichen folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- *Einbau eines lärmindernden Belages im Zuge einer zukünftigen Fahrbahnsanierung*

- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen
- Ausweisung von ruhigen Gebieten
- Passive Schallschutzmaßnahmen an den Objekten (Schallschutzfenster)

Bezüglich der Belange des Straßenbaulastträger wird wie folgt Stellung genommen:

Straßen NRW nimmt die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen zur Kenntnis. Jedoch kann für die Maßnahmen kein Einvernehmen vorausgesetzt werden. Im diesjährigen Straßenerhaltungsprogramm ist keine Erhaltungsmaßnahme auf dem Stadtgebiet der Stadt Troisdorf vorgesehen. Ob in den folgenden Jahren Erhaltungsmaßnahmen auf dem Stadtgebiet der Stadt Troisdorf durchgeführt werden, steht zum jetzigen Zeitpunkt nicht fest, da die Straßenerhaltungsprogramme für diese Jahre noch nicht existieren.

Eine Möglichkeit der Lärminderung ist der Einbau von lärmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelägen. Welche Beläge zum Einsatz kommen können, ist in den RLS-19, Tabelle 4.a geregelt. Eine Fahrbahnsanierung findet ihre zeitliche Umsetzung nach den Erforderlichkeiten der Unterhaltung /Erhaltung der Straße. Welcher Fahrbahnbelag dabei zum Einsatz kommt wird erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

Werden im Rahmen des LAP Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung oder Verkehrsverbote zu Lärmschutzzwecken vorgeschlagen, sind diese zur Umsetzung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Im Rahmen des erforderlichen Verfahrens wird die Anordnungsbehörde Straßen NRW beteiligen. Straßen NRW wird zu jedem Einzelfall eine Stellungnahme abgeben. Hierbei wird der widmungsrechtliche Zweck der Straße ebenso berücksichtigt werden, wie die Ergebnisse einer für das Verfahren erforderlichen schalltechnischen Untersuchung nach den Kriterien der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) und der Berechnungsvorschrift RLS-90.

Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten im Lärmaktionsplan (LAP), welche die Zuständigkeit von Straßen NRW berühren, ist Einvernehmen herzustellen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkung auf solche „ruhigen Gebiete“, resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.

Darüber hinaus besteht für Hauseigentümer an den Straßen in der Baulast von Straßen NRW die Möglichkeit eine finanzielle Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern zu beantragen. Die Überprüfung der Voraussetzung hierfür erfolgt nach den Kriterien der Lärmsanierung gem. den VLärmSchR-97 und den Auslösewerten für Lärmsanierung. Straßen NRW greift für die Überprüfung der Förderwürdigkeit auf die Verkehrsdaten der alle 5 Jahre stattfindenden Verkehrszählung im Bestandsnetz (SVZ) zurück und ermittelt die Beurteilungspegel nach der Berechnungsvorschrift RLS-19. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung sind hierfür nicht anwendbar. Lärmsanierung ist eine freiwillige Maßnahme des Baulastträgers. (...)“

Ergebnis:

Die Stellungnahme hat einen erläuternden bzw. klarstellenden Charakter für die den Landesbetrieb Straßenbau NRW bezogenen Elemente des Lärmaktionsplans und wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt darüber hinaus keine zusätzliche Änderung der einzelnen Elemente des Lärmaktionsplans

- **Eisenbahn-Bundesamt**

Stellungnahme:

„(...) Vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung an der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Troisdorf. Da das Eisenbahn-Bundesamt nicht an der ersten Phase beteiligt war, sende ich Ihnen die Beteiligung im Anhang nun im Rahmen der zweiten Phase. Sollten Sie weitere Fragen haben, stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.“

3 Anlagen (s. Anlage 6.3):

*LAP R4_EBA_Stadt Troisdorf_Beteiligung.pdf
LAP R4_EBA_Stadt Troisdorf_Belastungsstatistik.pdf
LAP R4_EBA_Stadt Troisdorf_Öffentlichkeitsbeteiligung.pdf
(...)“*

Ergebnis:

Im Wesentlichen werden neben redaktionellen Hinweisen die auf Troisdorf bezogenen Ergebnisse des Lärmaktionsplans Schiene dargestellt. Diese werden zur Kenntnis genommen.

- **Autobahn GmbH Köln**

Stellungnahme:

„(...) Sie haben mit Ihrem Schreiben vom 03. April 2024 die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Rheinland, als Träger öffentlicher Belange aufgefordert, eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung – Runde 4 der Stadt Troisdorf abzugeben. Zu dem Entwurf der Lärmaktionsplanung - Runde 4 mit Stand von März 2024 wird folgende Stellungnahme gegeben:

Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass Umgebungslärmkartierungen für Straßen mit dem von der EU eingeführten Berechnungsmethode BUB berechnet werden. Darüberhinausgehende lärmtechnische Berechnungen für Straßen werden einheitlich mit dem national vorgeschriebenen Rechenvorschrift RLS-19 durchgeführt. Grundlegender Unterschied ist dabei, dass die RLS-19 den Lärm in Tag (06 - 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) unterteilt. Bei der Erstellung von Umgebungslärmkartierungen wird dagegen der Lärm in Day – Evening – Night zusammenberechnet. Daher berücksichtigen wir beim Lärmaktionsplan die Umgebungslärmkartierung für nachts, die dem national vorgeschriebenen Berechnungsverfahren RLS-19 nahekommt.

Die Beurteilung der Verkehrslärmsituation an Bundesfernstraßen hat auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV vom 12.6.1990) und der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97 vom 2.6.1997) zu erfolgen.

Bei der Lärmvorsorge geht es darum, unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen (z. B. Ausbau) zu vermeiden. Wenn die lärmtechnischen Untersuchungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Der Straßenbaulastträger ist in dem Fall verantwortlich für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Es besteht zum einen die Möglichkeit, aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg vorzusehen. Dazu zählen u. a. Lärmschutzwände, -wälle, lärmindernde Fahrbahnbeläge, Einschnitts- und Troglagen oder auch gegebenenfalls eine siedlungsferne Führung der Straße (beim Neubau). Der geplante Ausbau der A59

im Bereich des Stadtgebiets Troisdorf wird lärmtechnisch der Lärmvorsorge zugeordnet. Über die geplante Ausbaumaßnahme wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde informiert.

Neben der Lärmvorsorge gibt es die Lärmsanierung. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um den Lärmschutz an bestehenden Straßen, z. B. bei Instandsetzungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen an der Straße. Im Gegensatz zu der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Sie kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.

Des Weiteren werden von AnwohnerInnen auf durchgeführte Grünschnitte und fehlenden Baum- bzw. Buschbestand hingewiesen. Dazu möchten wir wie folgt Stellung beziehen:

Regelmäßig werden Bäume und Sträucher außerhalb der Vegetationsperiode entnommen oder „auf den Stock gesetzt“ – also so weit zurückgeschnitten und ausgedünnt, dass sich der Bestand nachhaltig erholen kann. Vorrangiges Ziel dieser Maßnahmen ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit entlang der Autobahn, was sehr oft für die Autofahrer und Anlieger der Autobahnen radikal aussieht. Letztlich dienen diese Maßnahmen der nachhaltigen Pflege, Entwicklung sowie der Erhaltung der Grünflächen entlang unseres Fernstraßennetzes.

Durch die Klimaveränderung, vor allem den trockenen Sommern, haben die Bäume entlang der Autobahn einen nachhaltigen Schaden erhalten. Dadurch sind sie anfälliger für Schadorganismen geworden und müssen frühzeitig entnommen werden da sie eine Gefahr für Verkehrsteilnehmer und Anlieger darstellen.

Eine nachgewiesene Lärmschutzfunktion übernehmen Bäume - entgegen der landläufigen Meinung - nicht. Hierbei handelt es sich eher um einen psychologischen Effekt. In Anlehnung an "Das Auge isst mit" könnte man in diesem Fall sagen: "Das Auge hört mit". Auch bei der Wahrnehmung von Geräuschen existiert eine Wechselwirkung zwischen den Ohren und den Augen. Sind nach Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen die Fahrzeuge auf der Straße für Anlieger plötzlich sichtbar, kann sich daher die „gefühlte“ Lautstärke der Straße erhöhen. Geräuschquellen, die zusätzlich gesehen werden, nimmt der Mensch in der Regel intensiver wahr. Eine merkliche, physikalisch messbare Schallreduktion wird dagegen erst mit Gehölz-breiten von 100 Metern erreicht. Und selbst dann werden lediglich Reduktionen um etwa fünf Dezibel messbar.

Die Autobahn GmbH des Bundes nimmt die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan zur Kenntnis. Dargestellte Lärmbrennpunkte und daraus resultierende Lärmmindervorschläge in Lärmaktionsplänen setzen kein Einverständnis mit der Autobahn GmbH des Bundes voraus. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Bundes befinden.

Die Stellungnahme der Autobahn GmbH darf im Rahmen des Lärmaktionsplanes mit veröffentlicht werden. Der standardisierte Absender "Die Autobahn GmbH des Bundes" ist als Absender zu verwenden.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. (...)

Ergebnis:

Die Stellungnahme hat einen erläuternden Charakter für die Autobahn-bezogenen Elemente des Lärmaktionsplans. Es erfolgt darüber hinaus keine zusätzliche Änderung der einzelnen Elemente des Lärmaktionsplans. Die Stellungnahme der Autobahn GmbH wird hiermit im Lärmaktionsplan mit veröffentlicht.

- **Rhein-Sieg-Kreis**

Seitens des Rhein-Sieg-Kreises werden keine Anregungen vorgetragen.

- **Stadt Köln:**

Stellungnahme:

„(...) gegen den Entwurf zur Stufe 4 der Lärmaktionsplanung der Stadt Troisdorf bestehen seitens des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes der Stadt Köln keine Bedenken. Seitens der Stadt Köln wird keine Gesamtstellungnahme an Sie gesendet. Ggf. erhalten Sie weitere Stellungnahmen von anderen Ämtern.

Weiterhin möchten wir Ihnen folgende Hinweise mitgeben:

- *S. 10f.: Dort steht, dass das UBA aktuell u.a. als Umwelthandlungsziel einen LDEN > 65 dB(A) sowie LNight > 55 dB(A) zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigung vorschlägt. Diese Werte wurden inzwischen angepasst: (60/50 dB(A)). <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung>*
- *Seite 49: Einsatz der MD-11 wurde inzwischen eingestellt. <https://www.cgn-nehmen.de/flughafen/news-blog/detail/keine-md11-mehr-in-der-nacht.html>*

(...)“

Ergebnis:

Die Hinweise zu den neuen Handlungszielen des UBA und zur Einstellung des Einsatzes der Frachtmaschinentyps MD-11 wurden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

- **Stadt Sankt Augustin**

Stellungnahme:

„Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung an der Lärmaktionsplanung der Stadt Troisdorf.

Im Rahmen der ersten Beteiligungsphase ist bei Ihnen die Meldung „Hubschrauberlärm von/nach Hangelar über Müllekoen und Bergheim“ eingegangen (Seite 57). Hierzu nimmt die Stadt Sankt Augustin wie folgt Stellung:

Der Flugplatz Hangelar sowie der direkt angrenzende Flugplatz der Bundespolizei gehört nicht zu den kartierungspflichtigen Großflughäfen. Aufgrund der fehlenden Verpflichtung zur Lärmkartierung ist ein Handlungsbedarf im Lärmaktionsplan nicht gegeben. Der Betrieb des Flugplatzes wird durch die Luftaufsichtsbehörde einschließlich der Lärmemissionen genehmigt. Da es dennoch Lärmbelastungen am Flugplatz Hangelar durch den Flug- und Sportflugbetrieb sowie Hubschrauber u.a. des ADAC und der Bundespolizei gibt, hat der Mobilitätsausschuss der Stadt Sankt Augustin beschlossen, zusätzlich zu den gem. EU-Umgebungslärm-Richtlinie geforderten Leistungen auch die Lärmkartierung für den Flugplatz Hangelar durchführen zu lassen, welches in einem separaten Gutachten behandelt wird. Ergebnisse zur Lärmbelastung liegen noch nicht vor.

Ich möchte darauf hinweisen, dass sich hieraus kein Anspruch auf etwaige Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergibt. (...)“

Ergebnis:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Alle Anregungen wurden dargestellt, geprüft, bei Änderungsbedarf in den Lärmaktionsplan eingearbeitet und im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz am 06.05.2024 verabschiedet.

4.4. Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG)

2027 werden die Lärmkarten neu erstellt. 2028 wird überprüft, ob sich aus der aktualisierten Lärmkartierung neuer Handlungsbedarf für die Aktionsplanung ergibt.

4.5. Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplanes (Anhang V 1. (11) RL 2002/49/EG)

Der Lärmaktionsplan Runde 3 wurde von der Stadtverwaltung Troisdorf mit eigenem Personal erarbeitet und für die Runde 4 fortgeschrieben, sodass keine weiteren externen Kosten angefallen sind. Da keine Aktionsplanmaßnahmen vorgesehen sind, fallen auch keine Umsetzungskosten an.

4.6. Weitere finanzielle Informationen (Anhang V 1. (11) RL 2002/49/EG)

Der nachfolgenden Tabelle können Mindestansätze für Lärmschadenskosten entnommen werden.⁴⁶

Tabelle 17: Kostenfunktion für Lärmwirkungen nach UBA Methodenkonvention 3.1 [UBA 2020]

L _{DEN} dB(A)	Lärmschadenskosten € pro Anwohner / Jahr		
	Straßenverkehr	Schienenverkehr	Luftverkehr
50-54	63	23	88
55-59	116	54	176
60-64	196	108	295
65-69	306	185	444
70-74	456	293	622
ab 75	651	437	820

5. Zusammenfassung der Ergebnisse des Lärmaktionsplanes

Die Stadt Troisdorf hat bei der Fortschreibung der 4. Runde des Lärmaktionsplanes anhand der vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz auf Grundlage der EG-Umgebungslärmrichtlinie errechneten Lärmkarten für den Straßenverkehr Konfliktbereiche identifiziert. Maßnahmen zur Lärminderung in den Konfliktbereichen, in denen die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung überschritten sind, sind geprüft worden. Zur Ermittlung von passiven Schallschutzoptionen sind dort nach den nationalen Berechnungsvorschriften der RLS-90 Betroffenheiten im Sinne der Verwaltungsvorschriften für die freiwillige Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Landesstraßen abgeschätzt worden. Sie dienen als Orientierung für mögliche individuelle Anträge auf passive Schallschutzmaßnahmen beim Straßenbaulastträger, soweit nicht laufende oder absehbare Straßenbaumaßnahmen für eine tiefgreifende Verbesserung sorgen.

Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm werden auf der Grundlage der neu erlassenen Lärmschutzbereichsverordnung durch die Bezirksregierung Köln festgelegt. Auf das fortbestehende

⁴⁶, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung 2022, Quelle: https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf

freiwillige Schallschutzprogramm des Flughafens Köln/Bonn und die Arbeit der Fluglärmkommission des Flughafens wird verwiesen. Für den Flugverkehr sind keine Aktionsplanmaßnahmen vorgesehen.

6. Anlagen

6.1. Betroffenheitsstatistiken

Anlage 1: Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

A. Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr (LANUV 2022)

Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Autobahnen, Bundes und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Troisdorf:

L _{den} /dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	10963	3740	2191	1544	13

L _{night} /dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	6147	2583	1881	21	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Troisdorf:

L _{den} /dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe/km ²	20,94	5,36	1,01

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Troisdorf:

L _{den} /dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	8784	1784	6
Schulgebäude	45	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

B. Lärmeinwirkung durch Großflughäfen

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Troisdorf:

L _{den} /dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	1958	8	0	0	0

L _{night} /dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	639	0	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Troisdorf:

L _{den} /dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe/km ²	17,52	5,77	0,83

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Troisdorf:

L _{den} /dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	935	0	0
Schulgebäude	4	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

6.2. Schreiben MUNV vom 04.07.2023: Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie

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



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

An die
Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der
Städte und Gemeinden mit Lärmkarten
in Nordrhein-Westfalen

über die
Bezirksregierungen

Nachrichtlich: Kommunale Spitzenverbände
Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz

04.07.2023
Seite 1 von 4

Aktenzeichen
5-5161.11.07.04-812021-
0003830
bei Antwort bitte angeben

Brigitte Kemper
Telefon: 0211 4566-575
Telefax: 0211 4566-949
brigitte.kemper@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Der Versand erfolgt ausschließlich auf elektronischem Weg!

Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie
Lärmkarten der 4. Runde nach § 47c BImSchG
Lärmaktionsplanung der 4. Runde nach § 47d BImSchG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) hat die Lärmkartierung außerhalb der Ballungsräume erfolgreich abgeschlossen. Viele von Ihnen haben die Korrekturrunde genutzt, um die Lärmkarten zu prüfen und ggf. Änderungen an den Eingangsdaten vorzunehmen. Das LANUV hat Ihre Eingaben geprüft und jetzt auch die Korrekturrechnungen abgeschlossen.

Die neuen Lärmkarten der 4. Runde sind ab sofort im Umgebungs-lärmportal (www.umgebungslaerm.nrw.de) für die Öffentlichkeit freigeschaltet.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



I. Datenberichterstattung an die EU zur Lärmkartierung der 4. Runde:

Das LANUV hat entsprechend § 6 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) die Ergebnisse der vorläufigen Lärmkartierung im November 2022 an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) übermittelt. Auch die aktualisierten Lärmkarten werden vom LANUV weitergeleitet, so dass die Anforderungen an die Berichterstattung zur Lärmkartierung gegenüber der EU erfüllt werden.

II. Ergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde

Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen und verpflichten anzuwendenden Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind, denn die Belastung – besonders durch Straßenverkehrslärm - stellt in ganz Europa ein großes Problem dar. Eine Verringerung der Lärmbelastung ist oftmals nur durch den Einsatz kombinierter Lösungen zur Lärminderung möglich, hierzu zählen insbesondere auch Maßnahmen an der Quelle.

Anforderungen zu den Umwelteigenschaften z.B. von Fahrzeugen werden häufig bereits beim Inverkehrbringen auf europäischer Ebene geregelt (z.B. durch die Reifenrichtlinie). Hierfür sind EU-weit einheitlich ermittelte Lärmbelastungen eine wichtige Grundlage.

Durch die EU-weite Harmonisierung ist es zu Änderungen in den deutschen Berechnungsverfahren gekommen, so dass die neuen Lärmkarten nicht mit den Ergebnissen der 3. Runde vergleichbar sind. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr Personen in den von der Kartierung erfassten Bereichen oder größere Flächen ausgewiesen - obwohl sich die Lärmsituation (z.B. Verkehrsmenge, Geschwindigkeiten, Bebauung) nicht wesentlich änderte oder obwohl sogar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden. Im Einzelfall können jedoch auch Gebiete aus der Kartierung herausfallen, die von der Kartierung der dritten Runde noch erfasst waren.

Zur weiteren Information verweise ich auf die angefügten Erläuterungen (Anlage 1) für die Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde.



III. Lärmaktionsplanung der 4. Runde

Nach § 47 d Abs. 1 BImSchG stellen die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach § 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“.

Nach Entscheidungen des EuGHs gegen Portugal¹ und Polen² sind Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufzustellen, die von der Lärmkartierung erfasst sind. Dabei ist es unerheblich, ob Betroffenen vorhanden sind oder nicht.

In Nordrhein-Westfalen haben demnach alle Städte und Gemeinden mit Lärmkarten (Lärmpegelbändern / Isophonen) auf ihrem Gebiet **bis zum 18. Juli 2024 Lärmaktionspläne** zu erstellen. Ein Ermessensspielraum besteht nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen im Lärmaktionsplan vorgesehen werden, nicht aber bei der Aufstellung des Plans.

Die „Auslösewerte“ (Ziff. 2) bzw. die mögliche Ausnahmeregelung „Einzelfall“ (Ziff. 5) des Runderlasses Lärmaktionsplanung von 2008 kann nicht mehr angewandt werden.

Um das gegen Deutschland anhängige Vertragsverletzungsverfahren (2016/2116) abzuwenden und eine Klageerhebung zu vermeiden, sind die Lärmaktionspläne der 4. Runde vollständig und pünktlich bis zum v.g. Termin zu erstellen. Eine Fristverlängerung ist nicht möglich. Sollte die Frist nicht eingehalten werden, ist nach Einschätzung des BMUV mit der Einleitung eines Klageverfahrens durch die EU-Kommission zu rechnen. Auf Nordrhein-Westfalen könnten hierdurch Strafzahlungen in der Größenordnung von ca. 185.000 Euro pro Tag zukommen.

Die Bezirksregierungen sind angewiesen, die Erstellung der Lärmaktionspläne engmaschig zu begleiten, um eine fristgerechte Planaufstellung und Berichterstattung zu gewährleisten. Daher bitte ich Sie, die jeweiligen Aufsichtsbehörden über den Sachstand Ihrer Lärmaktionsplanung auf dem Laufenden zu halten.

¹ Urteil vom 31.03.2022 in der Rechtssache C-687/20, Europäische Kommission / Portugal

² Urteil vom 20.04.2023 in der Rechtssache C-602/21, Europäische Kommission / Polen



Weitere Informationen zur Aufstellung bzw. Überprüfung von Lärmaktionsplänen sowie zu unseren Unterstützungsangeboten erhalten Sie im angehängten Infopapier ([Anlage 2](#)).

Seite 4 von 4

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Gez.

Brigitte Kemper

Anlage 1 zum Schreiben vom 04.07.2023

Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022

Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Deshalb sind die neuen Lärmkarten nicht mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2017 vergleichbar. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen - obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich änderte oder gar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie folgend werden alle fünf Jahre Lärmkarten erstellt. Im Jahr 2022 wurden diese erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, welche sich deutlich von den bisher verwendeten unterscheiden. Daher weichen die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2017 ab. Wesentliche Gründe sind:

- Die **Emissionen** im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich **detaillierter modelliert**. So werden z. B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet, beim Luftverkehr werden aktualisierte **Flugprofile** und **akustischen Emissionsdaten der Flugzeugtypen** verwendet.
- Die **Schallausbreitung** wird wesentlich **komplexer modelliert**. Sie berücksichtigt nun z. B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden.
- Die **Belastetenzahlen** werden jetzt **anders ermittelt**. Früher wurden die Bewohnerinnen und Bewohner von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt - auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen werden alle Bewohnerinnen und Bewohner eines Gebäudes der lauterer Vorderseite zugewiesen; die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.
- Die **Rundungsregel** für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde **geändert**. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Personen ausgewiesen.

Neben diesen systematischen Änderungen durch die neuen Berechnungsmethoden wirken sich auch veränderte Verhältnisse vor Ort auf die Ergebnisse der Kartierung aus. Beispiele sind:

- Die **aktuellen Verkehrsmengen** auf Straßen, Schienenwegen und Flughäfen können die Relevanzschwellen, ab denen sie bei der Kartierung zu berücksichtigen sind, unter- oder überschreiten. So können z. B. Verkehrsverlagerungen dazu führen, dass eine Straße erstmals zu kartieren ist.
- Weitere für die Lärmberechnung **relevante Eingangsgrößen** können sich geändert haben. So beeinflussen z. B. zwischenzeitlich umgesetzte Maßnahmen wie Tempo 30 oder ein Austausch des Fahrbahnbelags die Lärmsituation vor Ort.
- Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner kann sich durch Wohnungsneubau erhöhen und damit auch die Zahl der lärmbelasteten Personen.

Alle genannten Faktoren beeinflussen in ihrer Summe die Höhe der Lärmbelastung der Bevölkerung und die ausgewiesene Anzahl der lärmbelasteten Personen.

Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn:

Vergleicht man die **Verkehrsmengen** an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn zwischen den für die Kartierungen der dritten und vierten Runde maßgeblichen Bezugsjahren 2017 und 2019 ist festzustellen, dass die prozentualen Veränderungen Unterschiede der Lärmpegel von weniger als 1 dB erwarten lassen. Abgesehen vom nächtlichen Betrieb am Flughafen Düsseldorf, der zwischen den Bezugsjahren jedoch auch baustellenbedingten Veränderungen unterlag, bewegen sich die Veränderungen der **Messergebnisse** an den Fluglärmmessanlagen ebenfalls in einem Bereich bis maximal 1 dB und zeigen keine mit dem Kartierungsergebnis vergleichbaren Entwicklungen auf.

Die Verkehrsentwicklung wie auch die Daten der Fluglärmmessanlagen lassen also **eher geringe Differenzen** im Vergleich der vierten mit der dritten Runde erwarten. Die sehr **deutlichen Veränderungen** bei der aktuellen Kartierung können damit nur mit dem **neuen Berechnungsverfahren** und den damit verknüpften **neuen Flugprofilen** sowie **akustischen Emissionsdaten der Flugzeugtypen** begründet werden.

Hauptverkehrsstraßen in NRW

Beim Straßenverkehr können sich durch Inbetriebnahme von Neu- und Ausbaustrecken oder Verkehrsverlagerungen aus sonstigen Gründen lokale Veränderungen der Verkehrsmengen ergeben, die zu einer wesentlichen Veränderung der lokalen Lärmbelastung führen können.

Dies erklärt jedoch nicht die landesweit tendenziellen Veränderungen bei der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen.

Die Berechnungsergebnisse der Kartierung 2022 wurden pandemiebedingt auf Basis der Verkehrszählenden der Straßenverkehrswegezahlung 2015, hochgerechnet für das Jahr 2019 erstellt. Hierbei wurde pauschal eine **Verkehrszunahme** von 3 % zugrunde gelegt. Bezogen auf die Lärmentwicklung würde diese prozentuale Veränderung der Verkehrsmengen Unterschiede der Lärmpegel von **deutlich weniger als 1 dB** erwarten lassen.

Auch der **Umfang** der zu kartierenden Hauptverkehrsstraßen hat sich kaum geändert. Die Länge der kartierten Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume ist entsprechend mit ca. 5.000 km gleichgeblieben, wobei gegenüber der Kartierung 2017 rund 500 km neu zu kartierende Straßen hinzugekommen, aber auch ca. 500 km Straßen weggefallen sind.

Hieraus kann abgeleitet werden, dass auch die **Veränderungen** der Ergebnisse der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen **im Wesentlichen auf die Änderungen beim Berechnungsverfahren zurückzuführen** sind.

Selbst bei unveränderter Vor-Ort Situation werden tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen.

Somit können die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung nicht oder nur sehr eingeschränkt mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2017 verglichen werden.

Der Effekt zwischenzeitig erfolgter Lärminderungsmaßnahmen kann ebenfalls nur sehr bedingt oder eventuell auch gar nicht aus den aktuellen Lärmkarten und den Belastetenzahlen abgelesen werden.

Fazit:

Die Lärmkartierung ist ein wichtiges Instrument, um Lärmbelastungen großflächig darzustellen und Lärmschwerpunkte zu ermitteln.

Auch wenn die Umstellung auf die neuen Berechnungsverfahren einen Bruch mit den vorangegangenen Lärmkartierungen darstellt, ist dies ein wichtiger und notwendiger Schritt, um ein europaweit einheitliches Verfahren zu etablieren.

Dort wo bereits bei der dritten Runde hohe Pegel berechnet und somit Lärmprobleme sichtbar wurden, werden weiterhin hohe Lärmpegel berechnet und damit Lärmprobleme sichtbar gemacht. Die neuen Lärmkarten der vierten Runde können ebenfalls wie die Belastetenzahlen die größten Lärmprobleme in den Gemeinden aufzeigen und für eine Prioritätensetzung bei der Lärmaktionsplanung herangezogen werden.

Hierbei ist für den Fluglärm an den Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn zu berücksichtigen, dass gemäß §14 Fluglärmsgesetz die jeweils einschlägigen Schutzzonenwerte des Fluglärmsgesetzes als Schutzziele für die Lärmaktionsplanung maßgeblich sind. Daraus ergibt sich zwangsläufig, dass die wesentliche Grundlage für die Lärmaktionsplanung an den Großflughäfen die Lärmschutzbereiche nach Fluglärmsgesetz sind.



Anlage 2 zum Schreiben vom 04.07.2023

Hinweise zur Lärmaktionsplanung

a. Was ist bei der Planaufstellung / Planüberprüfung zu beachten?

Die [LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - 3. Aktualisierung](#)¹ enthalten aktuelle Informationen zu den wesentlichen Arbeitsschritten, den Mindestanforderungen bis zu möglichen Maßnahmen zur Lärminderung oder zum Schutz Ruhiger Gebiete. Da die Lärmsituation in den Städten aufgrund Ihrer Größe und Anzahl der kartierten Lärmquellen sehr unterschiedliche sein kann, ist bei der Lärmaktionsplanung im Hinblick auf Umfang, Inhalt und Verfahren eine große Spannweite möglich. In den LAI-Hinweisen finden Sie sowohl Information zu erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplanes sowie zur Überprüfung und Neuaufstellung.

b. Wo finden Sie weitere Informationen?

Die **Textebene des [Umgebungslärmportals](#)**² bietet umfangreiche Informationen zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.

Im **Informationsportal Technischer Umweltschutz** sind unter der Rubrik Immissionsschutz / Lärm / Umgebungslärm / Lärmaktionsplanung 4. Runde weitere Informationen für die Lärmaktionsplanung in NRW eingestellt: Der Zugang kann

- über das [DOI-Netz](#)³ für die Städte und Gemeinden ohne Zugang zum Landesnetz, oder
- für die Umweltbehörden mit Zugang zum [Landesnetz](#)⁴

erfolgen.

c. Wie unterstützt das MUNV / LANUV Sie bei der Planaufstellung?

Muster für Aktionsplan:

Besonders für Städte und Gemeinden, die noch keinen Lärmaktionsplan aufgestellt haben, kann das **Muster eines Lärmaktionsplans**⁵ sehr hilfreich sein. Mit der Anwendung der

¹ https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf

² <http://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

³ <http://lv.kommunen.nrw.testa-de.net/mulnv/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/>

⁴ <https://www.umweltschutzportal-intern.nrw.de/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/>

⁵ Informationsportal Technischer Umweltschutz / Immissionsschutz / Lärm / Umgebungslärm / Lärmaktionsplanung 4. Runde



Vorlage ist sichergestellt, dass der Lärmaktionsplan, die für die spätere verbindliche Berichterstattung an die EU erforderlichen Informationen, enthält.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Plattform [„Beteiligung.NRW“](#)⁶, dem zentralen Beteiligungsportal für alle Behörden in NRW, kann auch für die **Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Lärmaktionsplanung** kostenfrei genutzt werden. Wir haben für Sie dort eine Vorlage für die 1. Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung erstellt. Mit dieser Vorlage können Sie ohne viel Aufwand mit der Öffentlichkeitsbeteiligung starten.

Folgendes Sie bitte unbedingt der [Anleitung der Verfahrensvorlage \(Storymap\)](#)⁷.

Bei Fragen zur Teilnehmungsplattform wenden Sie sich bitte per E-Mail an beteiligung.nrw@verfahrenshotline.de.

Sollten Sie eine eigene Plattform nutzen, oder die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht online durchführen, so finden Sie die Texte auch im Informationsportal Technischer Umweltschutz⁸.

Für die **2. Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung** wird ebenfalls eine Unterstützung über die Plattform [„Beteiligung.NRW“](#) angeboten werden.

Variantenrechnungen für Lärminderungsmaßnahmen

Wenn Sie bei der Planung von Lärminderungsmaßnahmen verschiedene Szenarien testen möchten, kann eine Berechnung mit verschiedenen Varianten (z.B. Geschwindigkeiten, Bebauung, Lärmschutzbauwerke, etc.) hilfreich sein.

Dazu stehen Ihnen die Ergebnisse der Lärmkartierung und der Lärmkartenberechnung im [Geoportal](#)⁹ zur Verfügung. Die Daten sind dort gemeindeschärf hinterlegt. Im Shape-Format sind die Modelldaten, Gebäude, Straßen und Lärmschutzbauwerke verfügbar. Die Lärmkarten können auch als Rasterdaten abgerufen werden.

Der Zugang zu Geoportal ist auch im Umgebungslärmportal im Kommunalen Bereich zu finden.

Für **eigene Variantenrechnungen** wird Ihnen, ebenfalls im Kommunalen Bereich des Umgebungslärmportals in Kürze, der Zugang zu **ODEN** (dem Programm, dass Sie auch für

⁶ <https://beteiligung.nrw.de/portal/hauptportal/startseite>

⁷ <https://www.giscloud.nrw.de/arcgis/apps/storymaps/stories/7336c6c5ec1f4a609f96e8c82fd4b8b6>

⁸ Informationsportal Technischer Umweltschutz / Immissionsschutz / Lärm / Umgebungslärm / Lärmaktionsplanung 4.

⁹ Runde

<https://apps.geoportal.nrw.de/cas/login?service=https%3A%2F%2Fapi.geodaten.nrw.de%2F1.0%2Fcas%3FrelayState%3Dhttps%3A%2F%2Fwww.geodatenbereitstellung.nrw.de%2F>



die Korrekturrunde nutzen konnten) zur Verfügung gestellt. In Oden sind die gemeindscharfen Daten bereits hinterlegt.

Rahmenkonzept

Maßnahmen zur Lärminderung an Bundes- und Landesstraßen sollen in einem **Rahmenkonzept** gebündelt werden und Ihnen in einigen Wochen als Baustein für Ihren Lärmaktionsplan zur Verfügung gestellt werden. Sie können sich für Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen aber auch direkt an Ihre Niederlassung des Landesbetriebs Straßen.NRW wenden.

Berichterstattung Lärmaktionsplanung

Damit Sie die **Berichterstattung zur Lärmaktionsplanung** entsprechend der EU-Anforderungen erstellen können, wird das aktualisierte Webformular ab Ende 2023 im Kommunalen Bereich des Umgebungslärmportals zur Verfügung gestellt.

Kommunikation

Für weitere Informationen und Hilfestellungen werden wir Sie noch zusammen mit den Bezirksregierungen und dem LANUV zu verschiedenen Informationsveranstaltungen einladen.

Zudem bietet das BEW am 24. Oktober 2023 und 15.02.2024 auch wieder das Seminar „Umgebungslärmrichtlinie“ an. Das aktuelle Programm wird derzeit noch erstellt.

6.3. Anlage Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes vom 17.05.2025



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Stadt Troisdorf
Frau Simone Heidl
Stadtplanungsamt
Kölner Straße 176
53840 Troisdorf

Bearbeitung: Sebastian Rothe
Telefon: +49 (228) 9826-854
Telefax: +49 (228) 9826-9199
E-Mail: RotheS@eba.bund.de
Ref53@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 17.05.2024

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

5362-53pe/001-0029#356

EVH-Nummer:

Betreff: Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Troisdorf

Bezug:

Anlagen: 2

Sehr geehrte Frau Heidl,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Troisdorf. Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt die zuständigen Gemeinden oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden im Rahmen der Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar.

Folgende Informationen und Materialien kann ich Ihnen zur Verfügung stellen:

Ergebnisse der Lärmkartierung

Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für die Stadt Troisdorf, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht: Unter

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/nw/nw_node.html können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} als auch für den Nacht-Lärmindex L_{Night}) an Haupteisenbahnstrecken beziehen. Bitte achten Sie bei den bereitgestellten Materialien auf die Hinweise zu Nutzungs- und Urheberrechten.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199
De-Mail: poststelle@eba-bund.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Seite 1 von 4

Freundlich möchte ich Sie daraufhinweisen, dass im Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Troisdorf auf Seite 8 ein fehlerhafter Link enthalten ist. Gern können Sie an der Stelle auf das GeoPortal.EBA verweisen, welches im Internet unter <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/> zu erreichen ist.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie als Belastenstatistik für die Stadt Troisdorf im Anhang der Stellungnahme.

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 1)

An der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes, die vom 13. März bis 24. April 2023 stattfand, haben 13 Personen aus Troisdorf teilgenommen. Die Ergebnisse dazu finden Sie im Anhang der Stellungnahme.

Maßnahmen zum Lärmschutz

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gilt das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet, dass ein Anspruch auf Lärmschutz dann entsteht, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung bereits 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Allerdings besteht hierauf im Gegensatz zur Lärmvorsorge kein Rechtsanspruch. Die genauen Voraussetzungen finden sich in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2022), die im Internet unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile eingesehen werden kann.

Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z. B. die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG), die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind Hauseigentümerinnen bzw. -eigentümer Zweitempfeängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes sind Maßnahmen in der Stadt Troisdorf vorgesehen. Die Anlage 1 (Liste der in Bearbeitung befindlichen oder fertig gestellten Lärmsanierungsbereiche)

zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes enthält für Troisdorf drei Sanierungsbereiche.

Folgende Tabelle gibt Ihnen einen Überblick:

Tabelle 1: Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes (Stand: März 2024)

Strecke	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereichs			Schallschutzwand		Status ¹	Anzahl der Wohneinheiten	Status ¹
		von km	bis km	Länge	Länge	Höhe			
2324	Troisdorf-Spich	77,5	79,1	1.600 m	-	-	5	-	5
2324	Troisdorf	81,0	82,9	1.900 m	-	-	5	-	5
2324	Troisdorf-Siegbrück	83,3	83,5	200 m	-	-	5	-	5

¹ 1= Maßnahme fertig gestellt; 2 = Maßnahme im Bau; 3 = Maßnahme in Bearbeitung; 4 = Maßnahme in Planung; 5 = Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung; 6 = geprüft, ohne Umsetzung

Die Stadt Troisdorf ist zusätzlich in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen (Gesamtkonzept zur Lärmsanierung des Bundes, Anlage 3, Nummer des Sanierungsabschnitts: 050040; Sachstand: Dezember 2023).

Folgende Tabelle gibt Ihnen einen Überblick:

Tabelle 3: Auszug aus Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes

Nummer	Strecke	Ortschaft	von km	bis km	Länge	PKZ ¹
050040	2324	Troisdorf	82,900	83,300	400 m	225,852
050040	2324	Troisdorf	83,300	83,368	68 m	225,852

¹ PKZ = Prioritätskennziffer

Aus den Angaben der Tabelle ist aktuell nicht ablesbar, zu welchem Zeitpunkt welche Maßnahmen zum Lärmschutz in Troisdorf ergriffen werden. Dies ist erst erkenntlich, wenn das schalltechnische Gutachten vorliegt und die Planungen voranschreiten.

Bitte beachten Sie, dass aufgrund der bevorstehenden Harmonisierung des Lärmsanierungsprogrammes mit der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes eine Neuberechnung der Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung notwendig ist. Welche Auswirkungen dies auf die in Troisdorf befindlichen Sanierungsbereiche bzw. -abschnitte hat, ist bislang nicht abzusehen.

Ausweisung ruhiger Gebiete

In Ihrem Entwurf zum Lärmaktionsplan weisen Sie ab Seite 52 ruhige Gebiete in Troisdorf aus. Dazu möchte ich Sie darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen befinden, durch Schienenverkehrslärm belastet sein können.

Ich hoffe, die zur Verfügung gestellten Informationen und Materialien unterstützen Sie bei der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Troisdorf. Sollten Sie weitere Fragen zur Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung oder Öffentlichkeitsbeteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes haben, stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
Sebastian Rothe
GA 5362
- elektronisch gezeichnet -

Gemeindestatistik (ULR)**Gemeindestatistik (ULR)**

Gemeinde:

Troisdorf

AGS:

05382068

Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß BEB) sowie kommunale Lärmkennziffer**Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})**

ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	3.470
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	1.730
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	680
ab 70 dB(A) bis 75 dB(A)	270
ab 75 dB(A)	10
L _{DEN} Lärmkennziffer	32.130

Anmerkung: Bei den Angaben zu L_{DEN} handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.**Nacht-Lärmindex (L_{Night})**

(ab 45 dB(A) bis 49 dB(A))	6.020
ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)	2.830
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	1.460
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	490
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	190
ab 70 dB(A)	< 10
L _{Night} Lärmkennziffer	49.891

Anmerkung: Bei den Angaben zu L_{Night} handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.**Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen**Fälle starker Belästigung L_{DEN} 1.126Fälle starker Schlafstörung L_{Night} 563**Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude L_{DEN}****Belastete Flächen in km²**

über 55 dB(A)	4,54
über 65 dB(A)	1,30
über 75 dB(A)	0,39

Belastete Wohnungen

über 55 dB(A)	2.940
über 65 dB(A)	460
über 75 dB(A)	< 10

Belastete Schulen

über 55 dB(A)	10
über 65 dB(A)	2
über 75 dB(A)	0

Belastete Krankenhäuser

über 55 dB(A)	0
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

Ergebnisse der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung
[Anzahl je Gemeinde]

13

1. An welchem Ort fühlen Sie sich durch Schienenverkehrslärm belastet? Bitte wählen Sie einen Ort, auf den Sie sich im Fragebogen beziehen!	
1.1 zu Hause (Eigentum)	11
1.2 zu Hause (Miete)	1
1.3 Arbeits- / Dienststätte	0
1.4 Bildungseinrichtung	0
1.5 Krankenhaus / Rehabilitationsstätte	0
1.6 öffentlicher Raum (z. B. Park, Sportplatz, Freizeiteinrichtung)	1
2. Wie oft halten Sie sich gewöhnlich an dem genannten Ort auf?	
2.1 täglich	13
2.2 4-6 Tage / Woche	0
2.3 weniger als 4 Tage / Woche	0
2.4 kurzzeitiger oder temporärer Aufenthalt (z. B. Tagung, Urlaub etc.)	0
3. Wieviel Zeit bleiben Sie am genannten Ort?	
3.1 bis zu 2 Stunden	1
3.2 2 bis 6 Stunden	0
3.3 6 bis 12 Stunden	1
3.4 länger als 12 Stunden	11
4. Bei welchen Tätigkeiten fühlen Sie sich durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort gestört? Ich fühle mich beim...	
4.1 Schlafen...nicht gestört	1
4.2 Schlafen...schwach gestört	2
4.3 Schlafen...mäßig gestört	6
4.4 Schlafen...stark gestört	4
4.5 Arbeiten...nicht gestört	4
4.6 Arbeiten...schwach gestört	6
4.7 Arbeiten...mäßig gestört	2
4.8 Arbeiten...stark gestört	1
4.9 Erholen / in der Freizeit...nicht gestört	1
4.10 Erholen / in der Freizeit...schwach gestört	2
4.11 Erholen / in der Freizeit...mäßig gestört	5
4.12 Erholen / in der Freizeit...stark gestört	5
5. Durch welche Arten des Schienenverkehrs fühlten Sie sich in den vergangenen fünf Jahren an dem genannten Ort gestört? Ich fühlte mich durch...	
5.1 Personenverkehr...nicht gestört	2
5.2 Personenverkehr...schwach gestört	4
5.3 Personenverkehr...mäßig gestört	4
5.4 Personenverkehr...stark gestört	3
5.5 Güterverkehr...nicht gestört	0
5.6 Güterverkehr...schwach gestört	1
5.7 Güterverkehr...mäßig gestört	7
5.8 Güterverkehr...stark gestört	5
6. In welchen Zeiträumen fühlten Sie sich in den vergangenen fünf Jahren durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort gestört? Ich fühlte mich...	
6.1 tagsüber (6–18 Uhr)...nicht gestört	1
6.2 tagsüber (6–18 Uhr)...schwach gestört	6
6.3 tagsüber (6–18 Uhr)...mäßig gestört	4
6.4 tagsüber (6–18 Uhr)...stark gestört	2
6.5 abends (18–22 Uhr)...nicht gestört	1
6.6 abends (18–22 Uhr)...schwach gestört	3
6.7 abends (18–22 Uhr)...mäßig gestört	4
6.8 abends (18–22 Uhr)...stark gestört	5
6.9 nachts (22–6 Uhr)...nicht gestört	1
6.10 nachts (22–6 Uhr)...schwach gestört	0
6.11 nachts (22–6 Uhr)...mäßig gestört	5
6.12 nachts (22–6 Uhr)...stark gestört	7
7. Wie bewerten Sie die unterschiedlichen Lärmquellen des Schienenverkehrs an dem genannten Ort? Ich fühle mich durch...	
7.1 Fahrgeräusche...nicht gestört	0
7.2 Fahrgeräusche...schwach gestört	3
7.3 Fahrgeräusche...mäßig gestört	3
7.4 Fahrgeräusche...stark gestört	7
7.5 Bremsgeräusche...nicht gestört	1
7.6 Bremsgeräusche...schwach gestört	3
7.7 Bremsgeräusche...mäßig gestört	7
7.8 Bremsgeräusche...stark gestört	2
7.9 Kurvenquietschen...nicht gestört	5
7.10 Kurvenquietschen...schwach gestört	2
7.11 Kurvenquietschen...mäßig gestört	2
7.12 Kurvenquietschen...stark gestört	2
7.13 Schienenstoßgeräusche...nicht gestört	4
7.14 Schienenstoßgeräusche...schwach gestört	2
7.15 Schienenstoßgeräusche...mäßig gestört	2
7.16 Schienenstoßgeräusche...stark gestört	4
7.17 Brückendröhnen...nicht gestört	7
7.18 Brückendröhnen...schwach gestört	1
7.19 Brückendröhnen...mäßig gestört	2
7.20 Brückendröhnen...stark gestört	1
7.21 Betriebsgeräusche (z. B. Warnsignale, Lautsprecheransagen, Klimaanlage)...nicht gestört	7
7.22 Betriebsgeräusche (z. B. Warnsignale, Lautsprecheransagen, Klimaanlage)...schwach gestört	2
7.23 Betriebsgeräusche (z. B. Warnsignale, Lautsprecheransagen, Klimaanlage)...mäßig gestört	1
7.24 Betriebsgeräusche (z. B. Warnsignale, Lautsprecheransagen, Klimaanlage)...stark gestört	1
8. Welche persönlichen Auswirkungen befürchten Sie durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort?	
8.1 finanzielle Auswirkungen...keine	6
8.2 finanzielle Auswirkungen...schwach	4
8.3 finanzielle Auswirkungen...mäßig	1
8.4 finanzielle Auswirkungen...stark	2
8.5 Soziale Auswirkungen...keine	3
8.6 Soziale Auswirkungen...schwach	5
8.7 Soziale Auswirkungen...mäßig	5
8.8 Soziale Auswirkungen...stark	0
8.9 Konzentrationsstörungen...keine	1
8.10 Konzentrationsstörungen...schwach	3
8.11 Konzentrationsstörungen...mäßig	6
8.12 Konzentrationsstörungen...stark	3
8.13 Schlafstörungen...keine	1
8.14 Schlafstörungen...schwach	2
8.15 Schlafstörungen...mäßig	5
8.16 Schlafstörungen...stark	5
8.17 Herz-Kreislauf-Erkrankungen...keine	2

8.18 Herz-Kreislauf-Erkrankungen...schwach	3
8.19 Herz-Kreislauf-Erkrankungen...mäßig	6
8.20 Herz-Kreislauf-Erkrankungen...stark	1
8.21 psychische Auswirkungen...keine	2
8.22 psychische Auswirkungen...schwach	2
8.23 psychische Auswirkungen...mäßig	7
8.24 psychische Auswirkungen...stark	1
8.25 Hörschäden...keine	7
8.26 Hörschäden...schwach	2
8.27 Hörschäden...mäßig	2
8.28 Hörschäden...stark	2
9. Welche Maßnahmen zum Schutz vor Schienenverkehrslärm halten Sie in Ihrer Situation für besonders wichtig?	
9.1 Maßnahmen am Zug (z. B. geringere Fahrgeräusche)...sehr wichtig	10
9.2 Maßnahmen am Zug (z. B. geringere Fahrgeräusche)...wichtig	3
9.3 Maßnahmen am Zug (z. B. geringere Fahrgeräusche)...unwichtig	0
9.4 Maßnahmen an der Strecke (z. B. Lärmschutzwände)...sehr wichtig	9
9.5 Maßnahmen an der Strecke (z. B. Lärmschutzwände)...wichtig	4
9.6 Maßnahmen an der Strecke (z. B. Lärmschutzwände)...unwichtig	0
9.7 Maßnahmen am Gebäude (z. B. Lärmschutzfenster)...sehr wichtig	6
9.8 Maßnahmen am Gebäude (z. B. Lärmschutzfenster)...wichtig	4
9.9 Maßnahmen am Gebäude (z. B. Lärmschutzfenster)...unwichtig	3
9.10 Vorschriften und Regelungen anpassen (z. B. Grenzwerte für Lärm)...sehr wichtig	6
9.11 Vorschriften und Regelungen anpassen (z. B. Grenzwerte für Lärm)...wichtig	6
9.12 Vorschriften und Regelungen anpassen (z. B. Grenzwerte für Lärm)...unwichtig	1
9.13 Veränderungen der Streckennutzung...sehr wichtig	4
9.14 Veränderungen der Streckennutzung...wichtig	5
9.15 Veränderungen der Streckennutzung...unwichtig	4
10. Haben Sie durch einen der Faktoren eine Veränderung Ihrer Lärmsituation in den vergangenen fünf Jahren an dem genannten Ort wahrgenommen?	
10.1 Veränderung des Schienen-verkehrsaufkommens...Verbesserung	0
10.2 Veränderung des Schienen-verkehrsaufkommens...keine Veränderung	6
10.3 Veränderung des Schienen-verkehrsaufkommens...Verschlechterung	6
10.4 Veränderung durch Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -fenster)...Verbesserung	2
10.5 Veränderung durch Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -fenster)...keine Veränderung	9
10.6 Veränderung durch Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -fenster)...Verschlechterung	1
10.7 Veränderung der Umgebung (Gebäude, Grünflächen etc.)...Verbesserung	0
10.8 Veränderung der Umgebung (Gebäude, Grünflächen etc.)...keine Veränderung	9
10.9 Veränderung der Umgebung (Gebäude, Grünflächen etc.)...Verschlechterung	4
10.10 Veränderung des Zugmaterials (Flüsterbremse etc.)...Verbesserung	1
10.11 Veränderung des Zugmaterials (Flüsterbremse etc.)...keine Veränderung	9
10.12 Veränderung des Zugmaterials (Flüsterbremse etc.)...Verschlechterung	2
10.13 Veränderung der Streckennutzung...Verbesserung	0
10.14 Veränderung der Streckennutzung...keine Veränderung	9
10.15 Veränderung der Streckennutzung...Verschlechterung	3
11. Wie häufig nutzen Sie selbst die Bahn?	
11.1 täglich, fast täglich	0
11.2 an mehreren Tagen / Woche	2
11.3 etwa 1 Tag / Woche	1
11.4 etwa 1-3 Tage / Monat	2
11.5 seltener als 1-3 Tage / Monat	8
11.6 nie	0
12. Nach Beantwortung aller Fragen zu Ihrer persönlichen Lärmbelastung, teilen Sie uns bitte abschließend mit, wie Sie Ihre gesamte Lärmsituation zusammenfassend einschätzen.	
12.1 äußerst stark belastet	2
12.2 stark belastet	3
12.3 mäßig belastet	5
12.4 schwach belastet	2
12.5 nicht belastet	0

Lärm an Schienenwegen (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Grundlagen/grundlagen_node.html)

Verkehrsweg (ULR)