

Lärmaktionsplan Für die Kreisstadt Siegburg

Endfassung

September 2017

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	S.3
2. Einführung Lärmaktionsplanung Siegburg	S.5
3. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigen Lärmquellen	S.7
4. Konfliktbeurteilung Großflughafen Köln_ Bonn	S.9
5. Zuständige Behörde	S.11
6. Verweis auf Ort der Veröffentlichung	S.12
7. Rechtlicher Hintergrund	S.12
8. Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG	S.13
9. Zusammenfassung der Lärmkarten	
9.1 Straßenverkehr	S.14
9.2 Schienenverkehr	S.47
9.3 Flugverkehr	S.52
10. Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen	
10.1 Straßenverkehr	S.55
10.2 Schienenverkehr	S.58
10.3 Flugverkehr	S.60
10.4 Teilaktionspläne	S.63
11. Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit	S.78
12. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmsanierung	S.79
13. Fazit	S.85
Anhang I: Protokoll der öffentlichen Anhörung	S.86
Anhang II: Lärmschutz an bestehenden Straßen	S.89
Anhang III: Stellungnahmen Straßen.NRW und Deutsche Bahn AG	S.92

Allgemeines

Am 15. Juni 2002 hat das europäische Parlament und der Rat der europäischen Union die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Die Umgebungslärmrichtlinie (ULR) verfolgt das Ziel, ein gemeinsames Konzept zur Ermittlung, Bewertung und Bekämpfung durch Umgebungslärm vorzugeben. Das Konzept sollte schrittweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Ermittlung des Umgebungslärms anhand von Lärmkarten nach einheitlichen Bewertungsmethoden (Lärmkartierung)
- Information über Belastung durch Umgebungslärm und seine Auswirkungen (Information der Öffentlichkeit)
- Aufstellung von Aktionsplänen, um Umgebungslärm zu mindern, ihm vorzubeugen und zu verhindern (Lärmaktionsplan)

Die ULR ist am 16. Juni 2006 durch Ergänzung des Bundesimmissionsschutzgesetzes in nationales Recht übernommen worden. Darin werden u.a. die Zuständigkeiten für die Bundesrepublik Deutschland geregelt. Danach sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen für die Kartierung zuständig (soweit es sich um Lärm von Eisenbahnen des Bundes handelt). Die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung liegt auch für den Schienenlärm in der Zuständigkeit der Gemeinde. Am 16. März 2006 ist die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in Kraft getreten. Der Umgebungslärm ist innerhalb und außerhalb der Ballungsräume stufenweise und nach Lärmarten getrennt zu untersuchen und zu kartieren.

Lärmaktionspläne der ersten Stufe (bis 18.07.2008) waren gem. § 47d BImSchG von allen Kommunen aufzustellen, welche die folgende Schwellenwerte überschritten haben:

1. **Ballungsräume** mit mehr als 250.000 Einwohnern,
2. **Orte in der Nähe von:**
 - „**Hauptverkehrsstraßen**“ mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von ca. 16.450),

„**Haupteisenbahnstrecken**“ mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr (durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge ca. 165 DTV),

„**Großflughäfen**“ mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr

Durch die Überschreitung der Schwellenwerte in den Bereichen „Hauptverkehrsstraßen“, Haupteisenbahnstrecken“ und „Großflughäfen“ war die Kreisstadt Siegburg verpflichtet einen entsprechenden Lärmaktionsplan aufzustellen.

In der **zweiten Stufe** (bis 18.07.2013) ist nunmehr wiederum ein Lärmaktionsplan aufzustellen wenn folgende Eingangswerte erreicht werden:

„**Hauptverkehrsstraßen**“ mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von ca. 8.200 Fahrzeugen),

„**Haupteisenbahnstrecken**“ mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr (durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge ca. 83 Zügen),

„**Großflughäfen**“ mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr

Die o.g. Frist der Erstellung des Lärmaktionsplanes der 2. Stufe bis zum 18.07.2013 konnte von der Verwaltung nicht eingehalten werden. Das Landesamt für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) hat im Auftrag des Landes Lärmkarten für die Ballungszonen und die Großstädte berechnet und im Internet im März 2012 veröffentlicht. Diese Karten wurden seitens Verwaltung einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Dabei wurden gravierende Abweichungen zur realen Situation festgestellt. Eine Änderung des durchgeführten Berechnungsverfahrens konnte nicht erreicht werden, so dass die Beauftragung eines Ingenieurbüros sowie die Neuberechnung der Lärmkarten in die Wege geleitet wurde. Nach Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel konnte ein Ingenieurbüro mit der Neuberechnung der Kartengrundlagen beauftragt werden. Die Fertigstellung der Arbeitsgrundlage erfolgte im Sommer 2014. Durch ein erhöhtes

Arbeitsaufkommen innerhalb des Planungs- und Bauaufsichtsamtes, insbesondere durch das Thema der Flüchtlingsunterbringung ab Sommer 2015, konnte der Lärmaktionsplan der Stufe 2 nicht prioritär bearbeitet werden.

2. Einführung Lärmaktionsplanung Siegburg

Die Verwaltung ist gehalten, einen Vorentwurf des Lärmaktionsplanes zu erarbeiten, um auf dieser Grundlage die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch den Lärmaktionsplan berührt sein können, einzuholen und eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Es ergibt sich jedoch aus dem Lärmaktionsplan keine strikte Verpflichtung zur Durchführung der planerischen Maßnahmen, denn der Lärmaktionsplan ist innerhalb der nach § 1 BauGB geforderten Abwägung immer nur einer von mehreren Belangen. Die dort getroffenen Festlegungen müssen also im Rahmen der Bauleitplanung in die Abwägung einbezogen werden.

Der Lärmaktionsplan entfaltet somit keine unmittelbare Rechtswirkung nach außen.

Zur Bewertung des Lärmes werden als Größe der „L_{DEN}“ (Level day, evening, night) und „L_{Night}“ herangezogen. Diese Größen stellen einen energetisch ermittelten Dauerschallpegel im Jahresmittel dar. Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen demzufolge dann vor, wenn an bestimmten schutzwürdigen Gebäuden (Wohngebäude, Schulen, Krankenhäuser) ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{NIGHT} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Nach Mitteilung des MUNLV vom 24.04.2008 gelten für Fluglärm verminderte Auslösewerte von L_{DEN} 65 dB(A) und L_{NIGHT} 55 dB(A)

Bereiche in Siegburg, in denen diese Werte überschritten werden, sind durch die Lärmkartierung ermittelt und graphisch auf sog. Isophonenkarten dargestellt worden. Die das Siedlungsgebiet betreffenden Überschreitungen konzentrieren sich im Wesentlichen auf den Verlauf der Bundesautobahn A 3, der Bundesstraße 56, den Landstraßen 16, 332, 333 und einigen weiteren innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sowie den Schienen- und Flugverkehr.

Nach Einarbeitung von Änderungen und Ergänzungen, die sich ggf. im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit ergeben haben, wird der Lärmaktionsplan ggf. angepasst und dem Planungsausschuss zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt.

Abschließend wird die Erstellung des Plans der Landesregierung (MUNLV) gemeldet.

Gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG müssen die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden.

Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplanes orientiert sich am Musteraktionsplan des Landes NRW, der die Mindestanforderungen gemäß Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie erfüllt.

3. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Siegburg als Kreisstadt des Rhein-Sieg-Kreises liegt im Süden Nordrhein-Westfalens und befindet sich am Übergang zwischen Nieder- und Mittelrhein im Westen Deutschlands, in der Kern-Rand-Zone zwischen den Ballungsräumen Köln im Norden und Bonn im Süden.

Naturräumlich betrachtet ist Siegburg an einem südöstlichen Ausläufer der Kölner Bucht gelegen und wird im Osten durch die Höhen des Bergischen Landes begrenzt. Im Süden schließen sich der Westerwald und das Siebengebirge an. Nordöstlich der Stadt befindet sich die Wahner Heide. Im südlichen und südöstlichen Teil des Stadtgebietes bildet die Siegaue die Trennlinie zu den Nachbarstädten Sankt Augustin und Hennef und die Aggeraue zieht im nordwestlichen Teil die Grenze zu Troisdorf. Sowohl die Auenbereiche als auch das mitten im Stadtgebiet gelegene Wahrzeichen von Siegburg, der Michaelsberg, haben für die Erholung der Bevölkerung der Region eine große Bedeutung.

Siegburg liegt an der Bundesautobahn A 560 (nach Bonn und Hennef), welche den südlichen Stadtrand begrenzt. Hierbei handelt es sich um eine so genannte Tangentialverkehrsstrecke, die eine überregionale Bedeutung besitzt, da durch die Auffahrten zur A 59 bei Sankt Augustin eine Verbindung zum Flughafen Köln-Bonn besteht. Weiterhin verläuft die Bundesautobahn 3 (Frankfurt-Köln) von Nordwesten nach Südosten und durchzieht dabei die Stadtteile Siegburg-Nord und Wolsdorf. Aus Hennef kommend führt die Landstraße 333 (früher: Bundesstraße 8) in Richtung Troisdorf (Südost nach West). Die Grenze zu Lohmar bildet die Bundesstraße 56, welche von Nordosten nach Südwesten verläuft und sich dort an die A560 anschließt. Ausgehend von Lohmar mündet die Landstraße 16 (früher Bundesstraße 484) in die Aulgasse, einer Hauptverkehrsstraße die in das Stadtgebiet führt.

Die Landstraße 316 schließt südlich an die L 333 an und führt dann östlich in Richtung Hennef. Als Radialverkehrsstraße mit Zubringern auf die BAB A 560 beginnt die Bonner Straße hinter der Bahnlinie und verläuft südlich nach Sankt Augustin.

Seit 2003 ist Siegburg an die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main angebunden. Weiterhin liegt Siegburg an der Siegstrecke Köln-Siegen und wird von Regional-Express-Zügen der Linie RE 9 bedient. Die S-Bahn-Linie 12 von Düren nach Au (Sieg) über Köln und Hennef hält ebenfalls in Siegburg. Über die

Stadtbahnlinie 66, die in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt verkehrt, besteht eine ÖPNV-Verbindung mit Bonn. In der Einflugschneise des Großflughafens Köln-Bonn, der nördlich an die Wahner Heide grenzt, liegen die Stadtteile Siegburg-Nord, Stallberg und Kaldauen.

Aus infrastruktureller Sicht ist Siegburg ein überdurchschnittlich gut erschlossener Standort und zeugt für die Bewohner von einer besonderen Lebensqualität, die durch Minderung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm erhalten werden muss.

Bei der Ausarbeitung von Lärmkarten wird jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm) getrennt betrachtet, wobei dies auf der Grundlage einer getrennten Ermittlung der Lärmindizes L_{DEN} und L_{NIGHT} erfolgt, da das Ruhebedürfnis des Menschen am Tag im Vergleich zur Nacht unterschiedlich ist.

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind:

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
A 3	~ 28,032 Mio.	Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung querend
(A 560)	~ 23,881 Mio.	Von NW nach SO; außerhalb des Stadtgebietes)
B 56	~ 15,919 Mio.	Grenze nördl. Stadtgebiet
L 16 (Aulgasse)	~ 9,076 Mio.	Norden bis Stadtgebiet
L 16 (Bonner Straße)	~ 7,892 Mio.	Grenze südwestliches Stadtgebiet
L 332 (Wilhelmstraße)	~ 5,775 Mio.	Südwestliches Stadtgebiet
L 333 (Luisenstraße)	~ 5,256 Mio.	Westliches Stadtgebiet Richtung Troisdorf
L 333 (Frankfurter Straße)	~ 4,217 Mio.	Südöstliches Stadtgebiet
Alfred-Keller-Straße	~ 3,066 Mio.	Innenstadt/ Wolsdorf
Dammstraße	~ 4,562 Mio.	Wolsdorf

Isaac-Bürger-Straße	~ 3,394 Mio.	Gewerbegebiet Zange
Konrad-Adenauer-Allee	~ 5,219 Mio.	Stadtmitte ICE- Bahnhof
Neuenhof	~ 4,818 Mio.	Innenstadt
Siegheldstraße	~ 4,744 Mio.	Innenstadt/ Wolsdorf
Wilhelm-Ostwald-Straße	~ 3,613 Mio.	Deichhaus
Wolsdorfer Straße	~ 3,796 Mio.	Wolsdorf
Zeithstraße	~ 3,139 Mio.	Innenstadt Richtung B56

Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage
Fern- und Regionalverkehr	~ 145.000	Von NW nach SO

Flughafen

Name	Flugbewegungen/a	Lage
Köln-Bonn	151.000	Ca. 8 km nord- westlich

4. Konfliktbeurteilung – Großflughafen Köln- Bonn

Der **Fluglärm** ist in Siegburg aufgrund der geographischen Lage der Siedlungsbereiche zu den Flugrouten und Start- und Landebahnen **sehr stark ausgeprägt**. Die Ortsteile Nordstadt, Stallberg, Braschoß, Kaldauen und Seligenthal sind vom Fluglärm besonders betroffen.

Die gesetzlichen Pflichten sind im § 29 b Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) hinreichend dargelegt:

"Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen.

Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen."

Wegen der Internationalität des Luftverkehrs werden die wesentlichen Regelungen in der Internationalen Luftfahrt-Organisation ICAO verhandelt und fließen dann in nationales Recht ein. Die Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr obliegt der Bundesrepublik Deutschland. Dem Land Nordrhein-Westfalen wurden wesentliche Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung übertragen (§ 31 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz). Für die Gemeinden verbleiben nur wenige Handlungsmöglichkeiten.

Eine Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen besteht immer dann, wenn für den jeweiligen Bereich festgelegte Beurteilungskriterien, insbesondere Grenzwerte, überschritten werden. Das EU-Recht gibt hierzu keine Grenzwerte vor, so dass es darauf ankommt, ob negative Lärmauswirkungen für die Gesundheit der Menschen zu befürchten sind und nur durch einen Lärmaktionsplan bewältigt werden können.

Nach Auffassung der nordrhein-westfälischen Landesregierung muss ein Lärmaktionsplan auf jeden Fall aufgestellt werden,

„wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein Tagespegel (L_{den}) von 70 dB(A) oder ein Nachtpegel (L_{night}) von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart.“

Quelle: Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008

http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Regelwerke_und_Hilfen/Erlass_Laermaktionsplanung.pdf

Diese sehr hohen, aus gesundheitlicher Sicht völlig unakzeptablen Auslöseschwellen der Landesregierung stehen im Widerspruch zur Intention der Umgebungslärmrichtlinie der EU, negative Lärmauswirkungen für die Gesundheit der Menschen zu verhindern. Das Umweltbundesamt ist bereits im März 2006 folgender Meinung:

„Erforderlich wäre demnach zur Vermeidung deutlicher Beeinträchtigungen durch Lärm eine Unterschreitung der Pegelwerte von $L_{DEN}/L_{Night} = 55/45$ dB(A). Ein solches Ziel erscheint für die nächsten Jahrzehnte unrealistisch, so dass vorgeschlagen wird, die Wertepaare $L_{DEN}/L_{Night} = 60/50$ dB(A) in Analogie der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bzw. 65/55 dB(A) als weitere vorgeschaltete Stufe heranzuziehen.“

Quelle: Umweltbundesamt, 2006

http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/UBA_Kriterien_ULR.pdf

Im Runderlass "Lärmaktionsplanung" der Landesregierung (2008) ist ferner festgeschrieben, dass auch niedrigere Werte als Auslösekriterien von den Kommunen als Träger der Lärmaktionsplanung verwendet werden können:

„Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen.“

Quelle: Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008

http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Regelwerke_und_Hilfen/Erlass_Laermaktionsplanung.pdf

Die **Weltgesundheitsorganisation** (WHO) hat 2009 den Night Noise Guidelines for Europe veröffentlicht und empfiehlt als primäre Prävention, dass die Bevölkerung nachts keinem höheren mittleren Schalldruckpegel (Mittelungspegel) als **L_{Nacht, außen} von 40 dB(A)** ausgesetzt sein sollte.

Dieser Wert wird als „gesundheitlich abgeleiteter Grenzwert der „Night Noise Guidelines (NNG)“ angesehen, **der notwendig ist, um die Allgemeinbevölkerung** einschließlich der empfindlichsten Gruppen wie Kinder, chronisch Kranke und Ältere **vor den Wirkungen des Nachtlärms zu schützen.**

Des Weiteren wird ein **Interims-Zielwert (IT) L_{Nacht, außen} von 55 dB(A)** genannt, der als Minimalziel angestrebt werden sollte, wenn der NNG-Wert von 40 dB(A) kurzfristig nicht zu erreichen ist. Die WHO weist darauf hin, dass dieser Wert kein gesundheitlich abgeleiteter Grenzwert ist. Empfindliche Gruppen können bei dieser Lärmbelastung nicht hinreichend geschützt werden. Der IT-Wert sollte von den politisch Verantwortlichen daher nur als Übergangsziel in lokalen oder überregionalen Ausnahmesituationen verstanden werden.

Quelle: Weltgesundheitsorganisation (WHO), 2009

5. Zuständige Behörde

Kreisstadt Siegburg

Nogenter Platz 10

53721 Siegburg

Telefon: 02241/102 - 377

Telefax: 02241/102- 9377

Homepage: www.siegburg.de

Email: stephan.marks@siegburg.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 82 060

NUTS3: DEA2C

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahnbundesamt
Vorgebirgsstraße 49
53110 Bonn

6. Verweis auf Ort der Veröffentlichung

Die Lärmkarten der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Siegburg sowie des Großflughafens Köln-Bonn sind durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) erstellt worden. Für die Kartierung des Schienenlärms auf den Schienenwegen der Deutschen Bahn AG lag die Zuständigkeit bei dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Da unmittelbar nach der Veröffentlichung der Kartenwerke gravierende Abweichungen zur Realität seitens der Stadt Siegburg festgestellt wurden und eine Änderung des durchgeführten Berechnungsverfahrens nicht durchgesetzt werden konnte, wurde ein Ingenieurbüro zur Neuberechnung der Lärmkarten beauftragt. Die aktualisierten Karten sollen im weiteren Verfahren auch auf den Internetportalen des Eisenbahn-Bundesamtes (<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>)) und des LANUV (www.umgebungslaerm.nrw.de) abrufbar sein. Der Bericht über die Lärmkartierung der Stadt Siegburg wird ebenfalls über die Homepage des LANUV bereitgestellt.

Die neu berechneten Karten der Hauptverkehrsstraßen, Schienenverkehr und Flughafen stehen auch als PDF-Download auf den Internetseiten der Stadt Siegburg unter www.siegburg.de zur Verfügung.

7. Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47 a-f des BImSchG und der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV.

8. Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Da die EU in der Umgebungslärmrichtlinie keine europaweit gültigen, einheitlichen Grenzwerte festgelegt hat, gelten Auslösepegel, die von der Landesregierung festgesetzt wurden oder die aufgrund gesetzlicher Regelungen bestehen. Werden die Auslösepegel überschritten, sollen Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder umgesetzt werden.

Für den Straßen- und Schienenlärm ist dies ein Auslösepegel von $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt).

Für den Fluglärm gelten die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 mit einem Auslösepegel von $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt).

9. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

9.1 Straßenverkehr

Für das Stadtgebiet der Kreisstadt Siegburg wird der aktuelle Stand der strategischen Lärmkarten als Gesamtübersicht und zusätzlich für die 10 Bereiche, die aufgrund der Überschreitung des Auslösewertes von $L_{DEN} = 70$ dB(A) (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von $L_{Night} = 60$ dB(A) (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt), dargestellt.

Übersichtskarten des gesamten Gemeindegebietes:

- Lärmkarte Straßenverkehr - L_{DEN}
- Lärmkarte Straßenverkehr - L_{Night}
- Hotspotkarte besonders betroffener Bereiche - L_{DEN}
- Hotspotkarte besonders betroffener Bereiche – L_{Night}
- Gebäudelärmkarte – L_{DEN}
- Gebäudelärmkarte – L_{Night}
- Kennzeichnung besonders betroffener Bereiche Nr. 1- 10

Detailkarten besonders betroffener Bereiche Nr. 1 – 10 mit einer Überschreitung der Auslösewerte L_{DEN} 70 dB(A) und/ oder L_{Night} = 60 dB(A)

- 1 – Stallberg: Zeithstraße
- 2.1 – Wolsdorf: Zeithstraße westlich A 3
- 2.2 - Stallberg: Zeithstraße östlich A 3
- 3 - Nordstadt: L16 (Aulgasse)
- 4.1 - Brückberg: L333 (Luisenstraße) nördlicher Abschnitt Richtung B56
- 4.2 - Brückberg: L333 (Luisenstraße) südlicher Abschnitt Richtung Innenstadt
- 5 - Innenstadt: L332 (Wilhelmstraße)
- 6 - Zange: L16 (Bonner Straße)
- 7 - Innenstadt: Siegfeldstraße
- 8 - Deichhaus: L333 (Frankfurter Straße)
- 9 - Wolsdorf: Neuenhof/ Wolsdorfer Straße
- 10 - Wolsdorf: westlich und östlich A 3

Jeweils als Straßenverkehr Zeitbereich 24h und nachts (22:00 bis 6:00 Uhr)

Übersichtskarte des gesamten Stadtgebietes – Straßenverkehr Zeitbereich 24 Stunden



Schalltechnische Untersuchung zur Stufe 2 der EU-Umgebungsrichtlinie für die Stadt Siegburg

Straßenverkehr – L_{den}

Berechnungshöhe : 4m

Berechnungsraster: 10m

Richtlinie: Umgebungslärmrichtlinie

Schallausbreitungsberechnung: VBUS

Stand der Berechnung 10.06.2014

**Pegelwerte
 L_{den}
in dB(A)**

55 <		<= 60
60 <		<= 65
65 <		<= 70
70 <		<= 75
75 <		

Übersichtskarte des gesamten Stadtgebietes – Straßenverkehr Zeitbereich nachts (22:00 bis 6:00 Uhr)



Schalltechnische Untersuchung zur Stufe 2 der EU-Umgebungsrichtlinie für die Stadt Siegburg

Straßenverkehr – L_{night}

Berechnungshöhe : 4m

Berechnungsraster: 10m

Richtlinie: Umgebungslärmrichtlinie

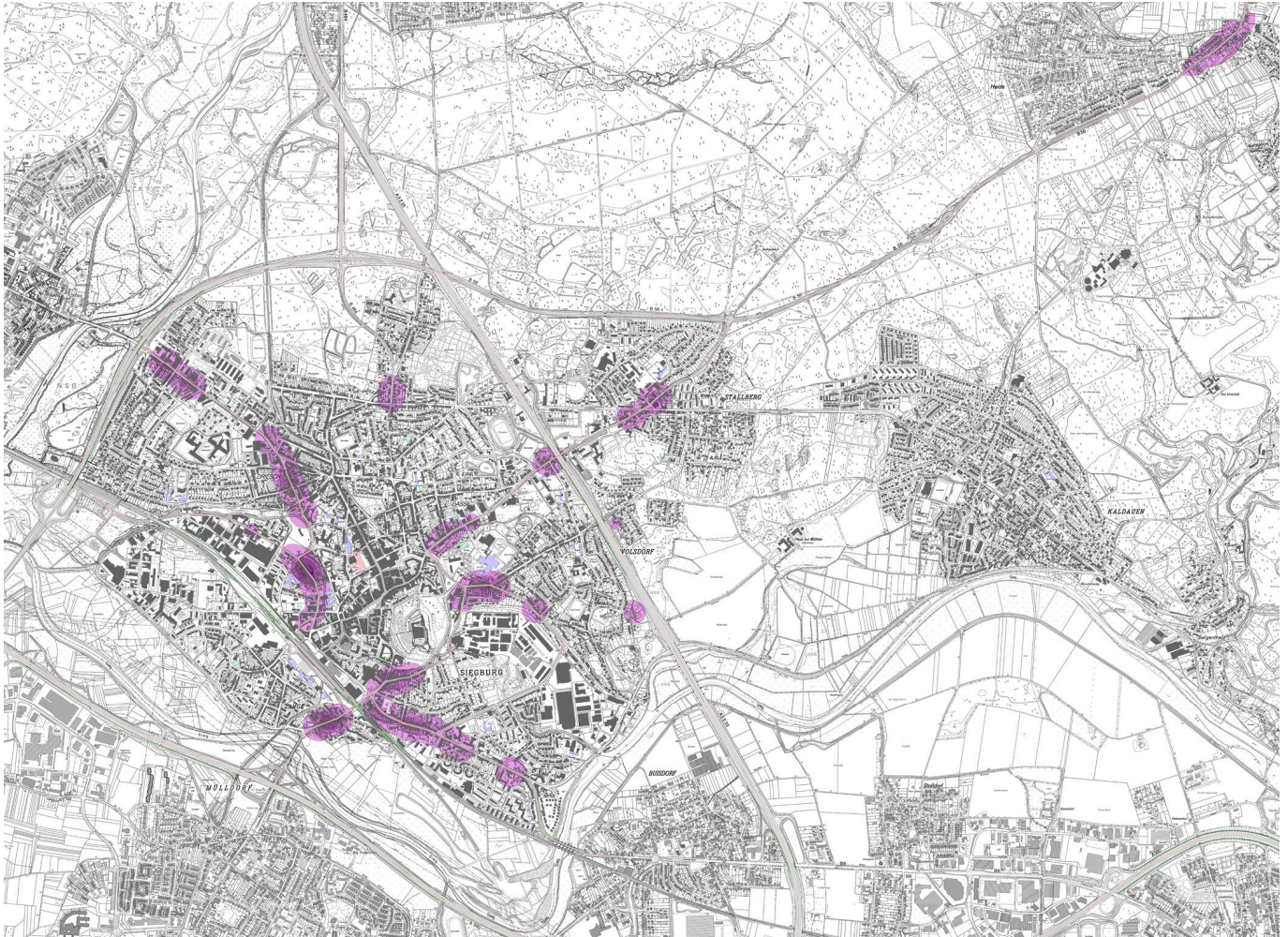
Schallausbreitungsberechnung: VBUS

Stand der Berechnung 10.06.2014

**Pegelwerte
 L_{night}
in dB(A)**

50 <		<= 55
55 <		<= 60
60 <		<= 65
65 <		<= 70
70 <		

Hotspots des gesamten Stadtgebietes – Straßenverkehr Zeitbereich 24 Stunden



Schalltechnische Untersuchung zur Stufe 2 der EU-Umgebungsrichtlinie für die Stadt Siegburg

Straßenverkehr – L_{den}

Berechnungshöhe : 4m

Berechnungsraster: 10m

Richtlinie: Umgebungslärmrichtlinie

Schallausbreitungsberechnung: VBUS

Stand der Berechnung 10.06.2014

Schwellenwert
 $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$
in Einw. / km^2

200 <		<= 1200
1200 <		<= 2200
2200 <		<= 3200
3200 <		<= 4200
4200 <		

Hotspotkarte des gesamten Stadtgebietes – Straßenverkehr Zeitbereich nachts (22:00 bis 6:00 Uhr)



Schalltechnische Untersuchung zur Stufe 2 der EU-
Umgebungsrichtlinie für die Stadt Siegburg

Straßenverkehr – L_{night}

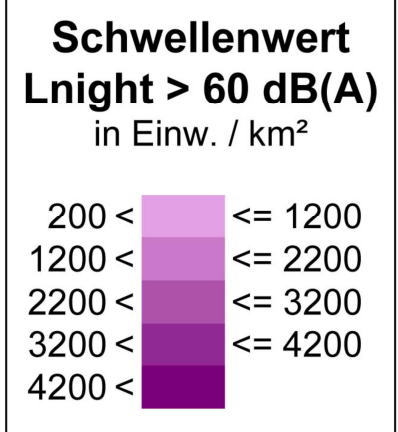
Berechnungshöhe : 4m

Berechnungsraster: 10m

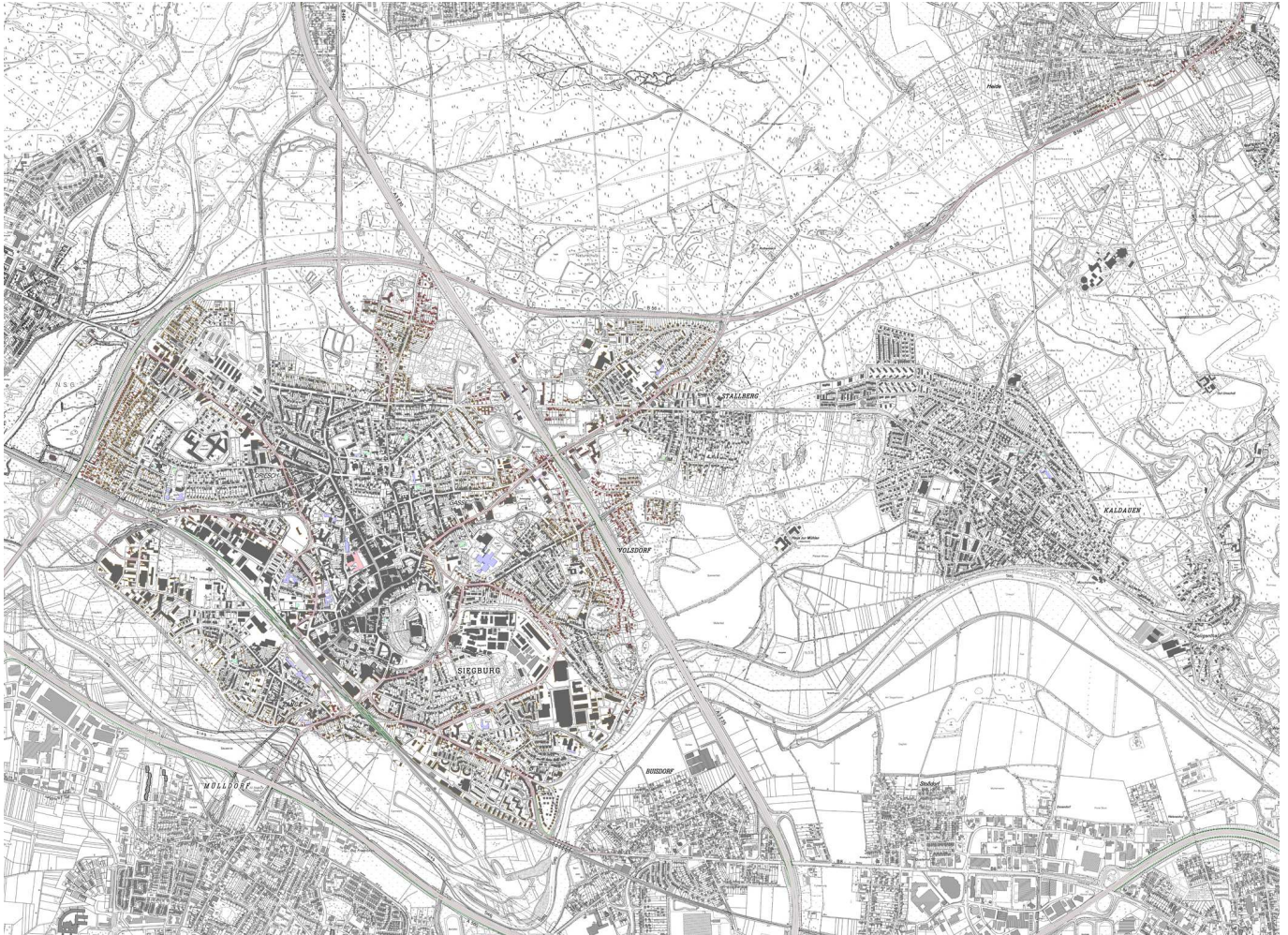
Richtlinie: Umgebungslärmrichtlinie

Schallausbreitungsberechnung: VBUS

Stand der Berechnung 10.06.2014



Gebäudelärmkarte des gesamten Stadtgebietes – Straßenverkehr Zeitbereich 24 Stunden



Schalltechnische Untersuchung zur Stufe 2 der EU-Umgebungsrichtlinie für die Stadt Siegburg

Straßenverkehr – L_{den}

Berechnungshöhe : 4m

Berechnungsraster: 10m

Richtlinie: Umgebungsärmrichtlinie

Schallausbreitungsberechnung: VBUS

Stand der Berechnung 10.06.2014

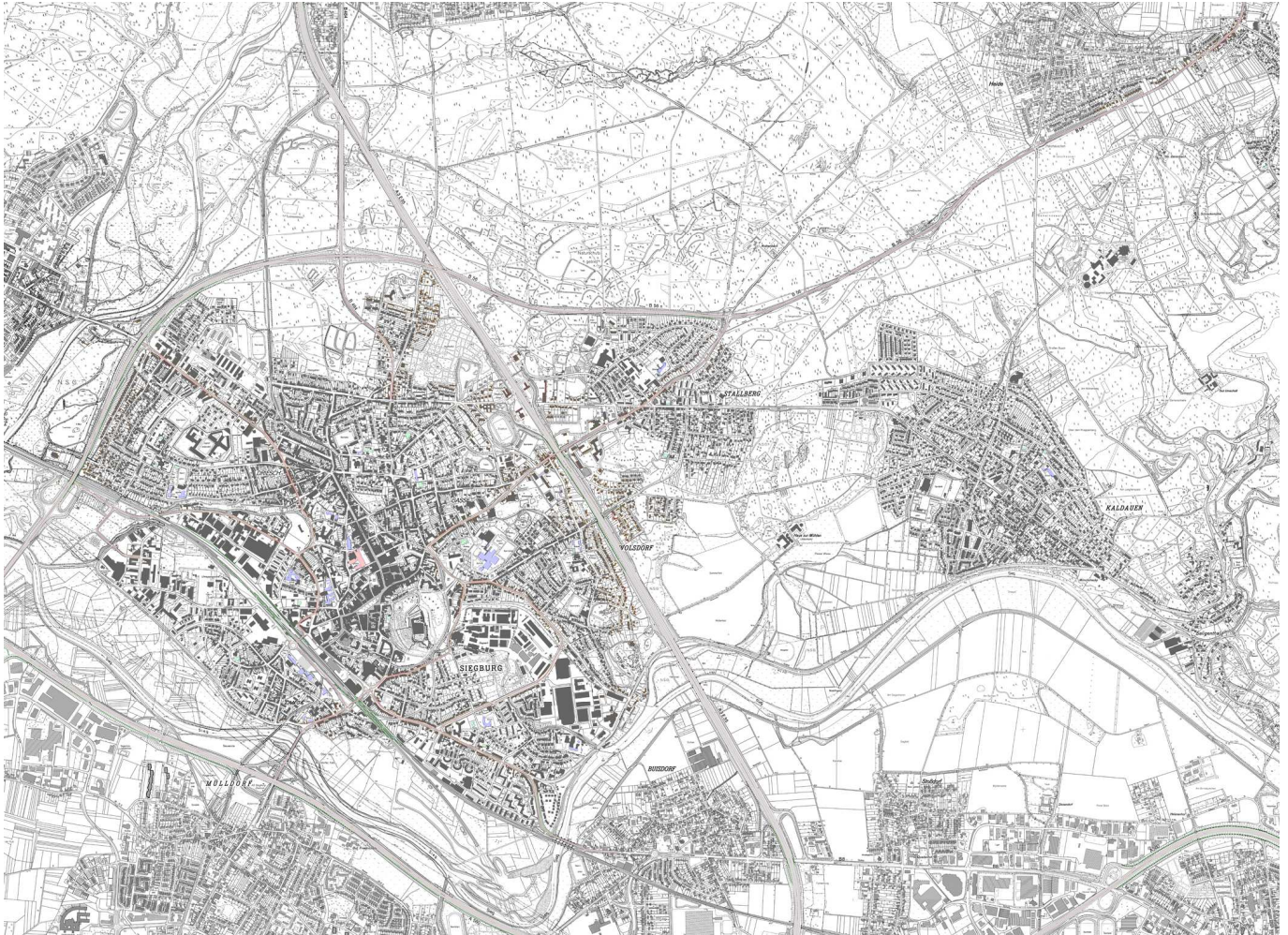
Pegelwerte

L_{den}

in dB(A)

55 <		<= 60
60 <		<= 65
65 <		<= 70
70 <		<= 75
75 <		

Gebäudelärmkarte des gesamten Stadtgebietes – Straßenverkehr Zeitbereich nachts (22:00 bis 6:00 Uhr)



Schalltechnische Untersuchung zur Stufe 2 der EU-
Umgebungsrichtlinie für die Stadt Siegburg

Straßenverkehr – L_{night}

Berechnungshöhe : 4m

Berechnungsraster: 10m

Richtlinie: Umgebungs-lärmrichtlinie

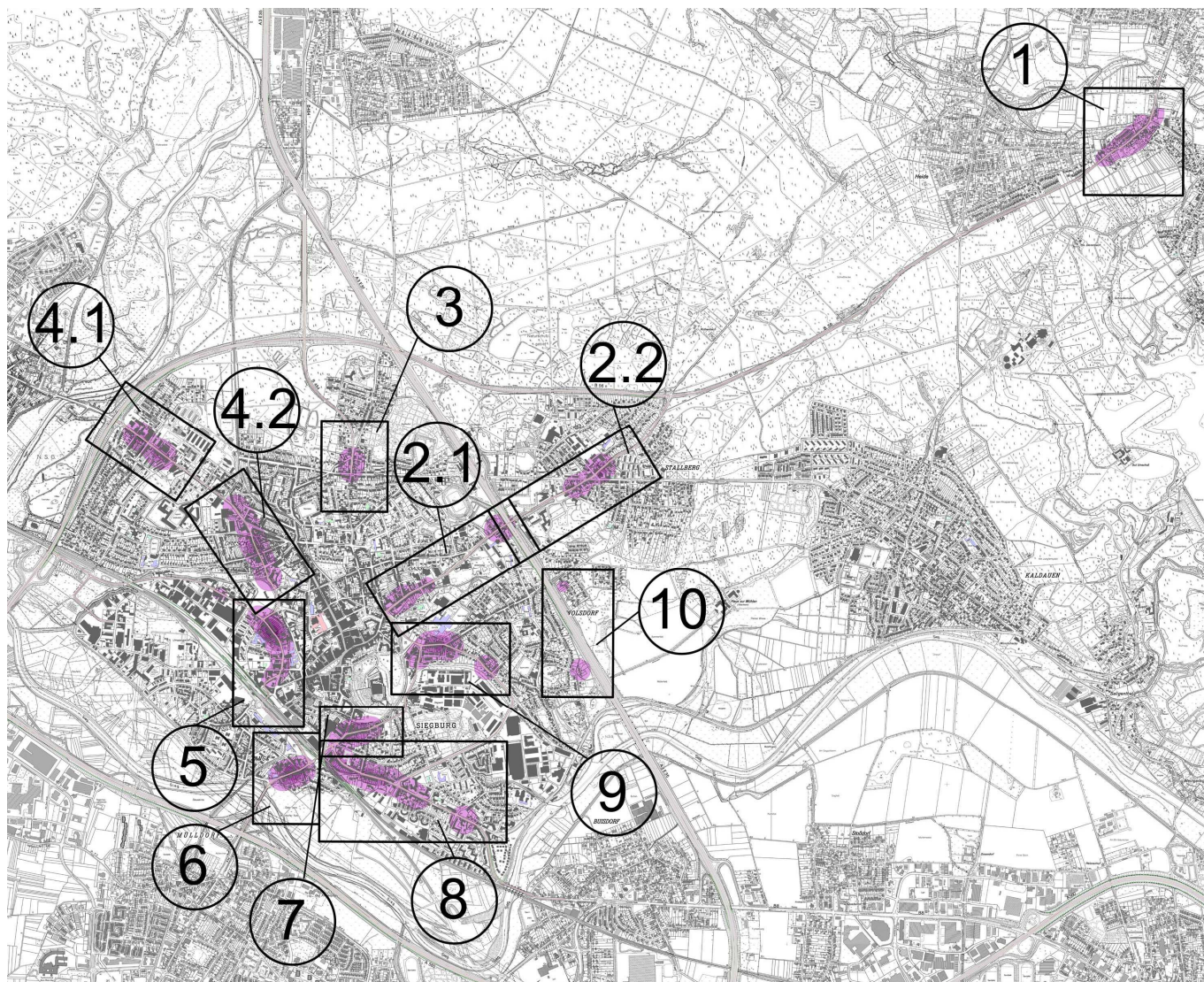
Schallausbreitungsberechnung: VBUS

Stand der Berechnung 10.06.2014

**Pegelwerte
 L_{night}
in dB(A)**

50 <		<= 55
55 <		<= 60
60 <		<= 65
65 <		<= 70
70 <		

Detailkarte besonders betroffener Bereiche:



- 1 – Stallberg: Zeithstraße
- 2.1 – Wolsdorf: Zeithstraße westlich A 3
- 2.2 – Wolsdorf: Zeithstraße östlich A 3
- 3 – Nordstadt: L16 (Aulgasse)
- 4.1 – Brückberg: L333 (Luisenstraße) nördlicher Abschnitt Richtung B56
- 4.2 – Brückberg: L333 (Luisenstraße) südlicher Abschnitt Richtung Innenstadt
- 5 – Innenstadt: L332 (Wilhelmstraße)
- 6 – Zange: L16 (Bonner Straße)
- 7 – Innenstadt: Siegfeldstraße
- 8 – Deichhaus: L333 (Frankfurter Straße)
- 9 – Wolsdorf: Neuenhof/ Wolsdorfer Straße
- 10 – Wolsdorf: westlich und östlich A 3

Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Stallberg



Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

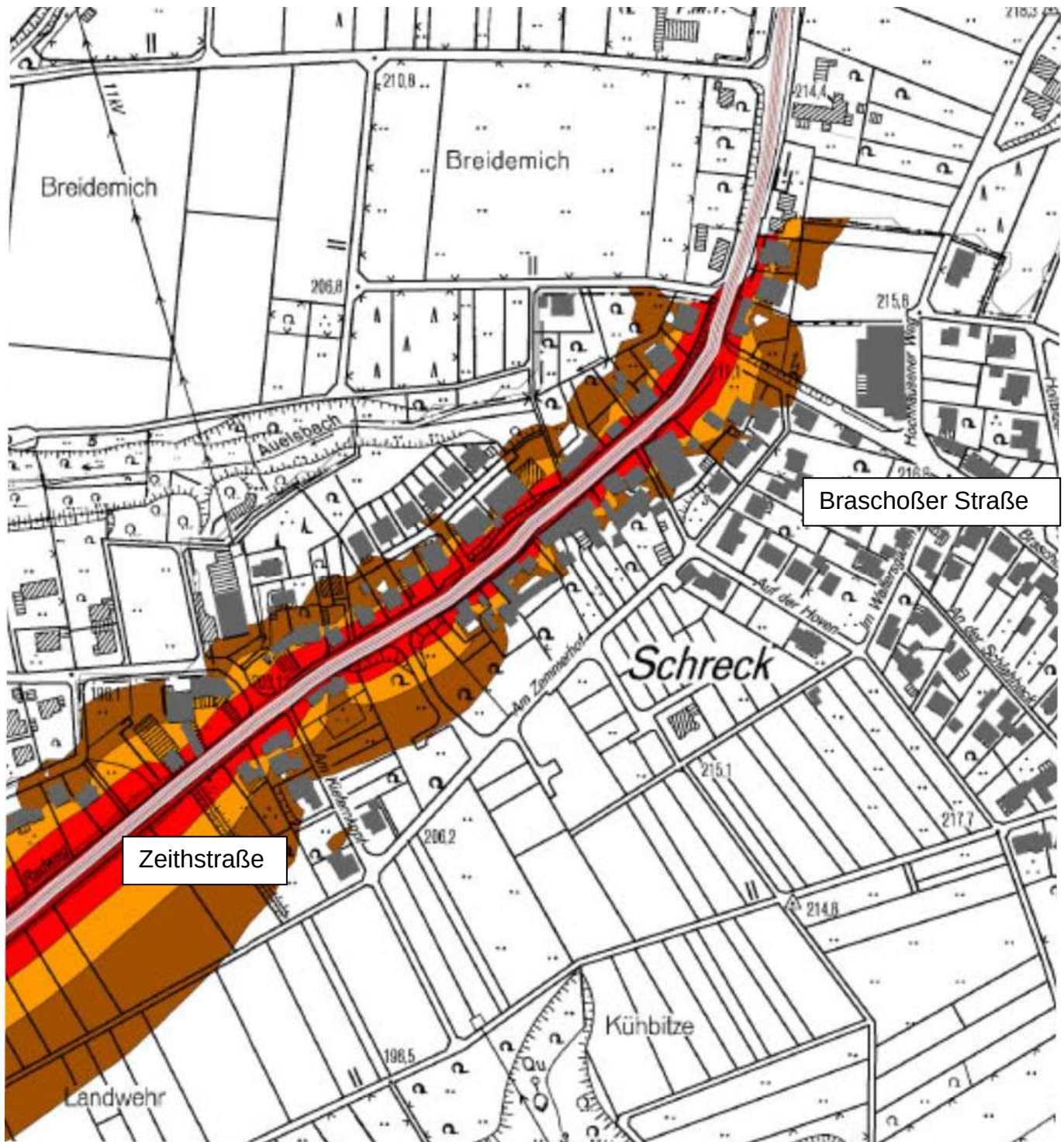
1 – Stallberg: Zeithstraße

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten

**Pegelwerte
 L_{den}
in dB(A)**

55 <		<= 60
60 <		<= 65
65 <		<= 70
70 <		<= 75
75 <		

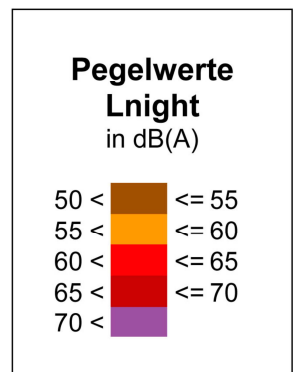
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Stallberg



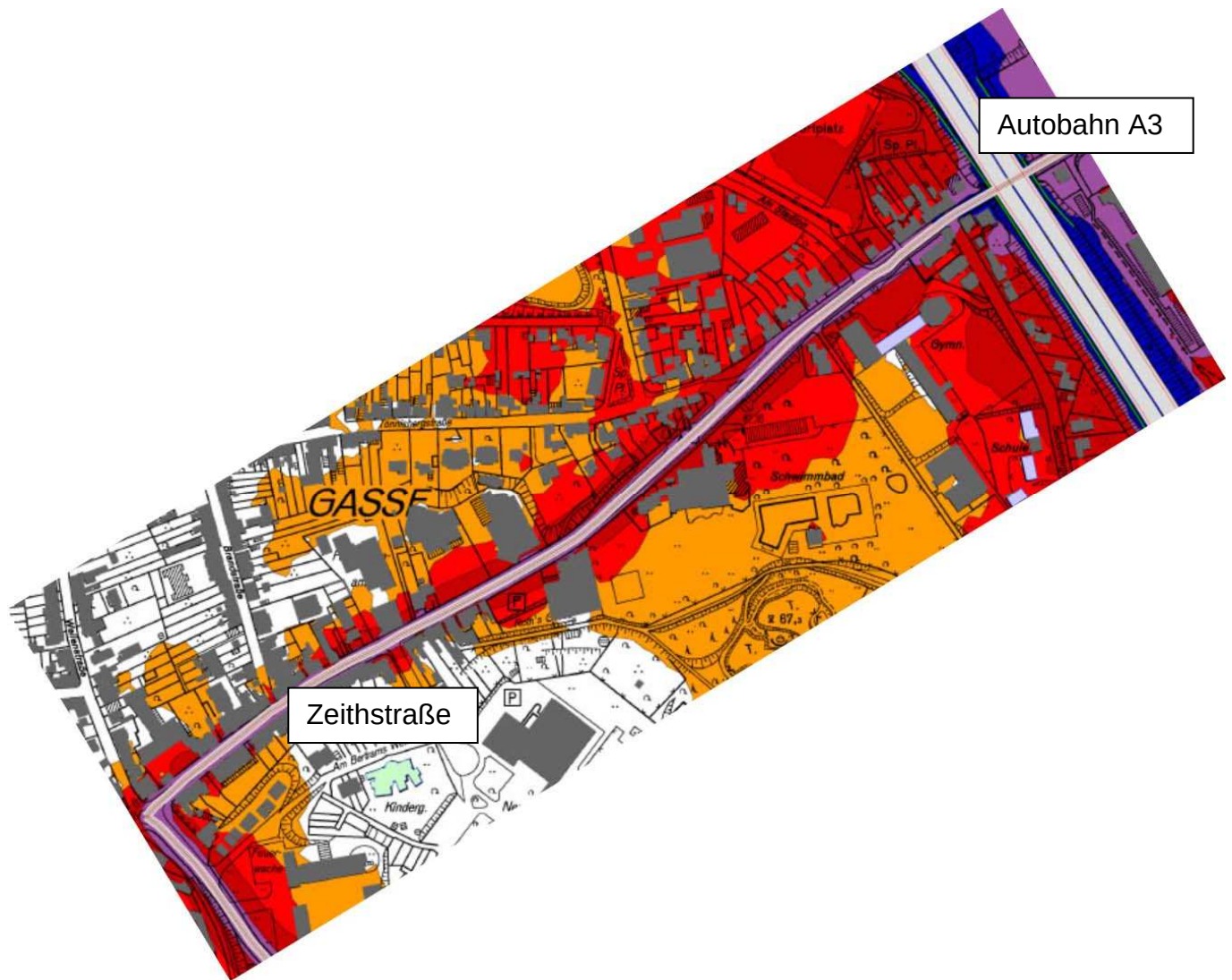
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

1 – Stallberg: Zeithstraße

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



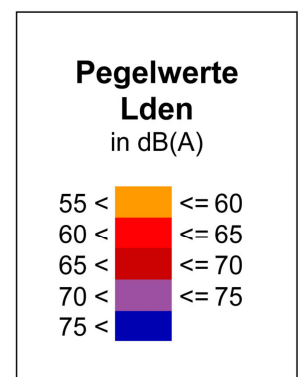
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Wolsdorf



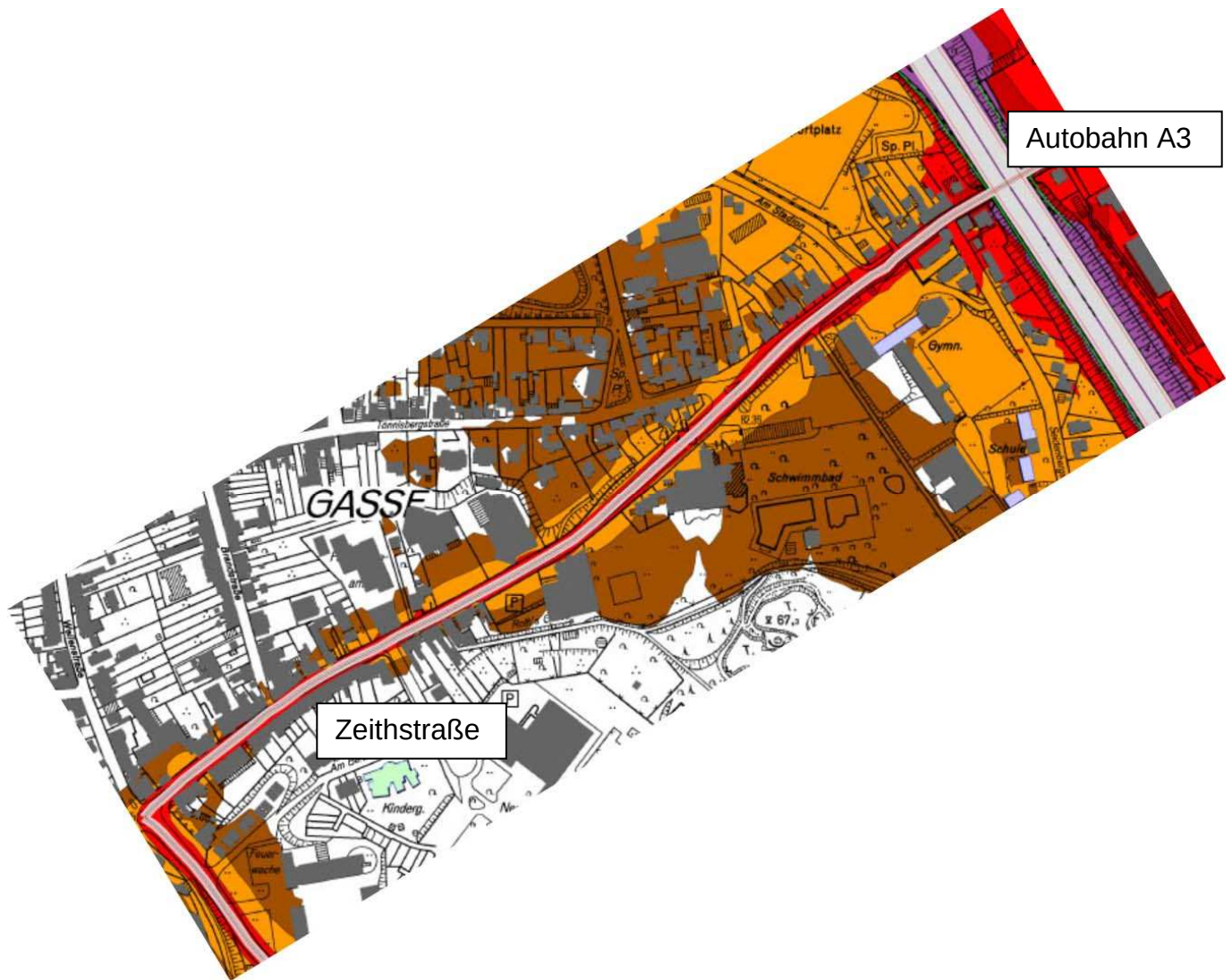
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

2.1 – Wolsdorf: Zeithstraße westlich A 3

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



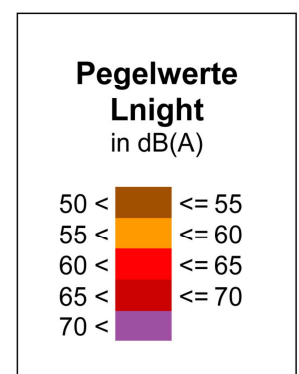
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Wolsdorf



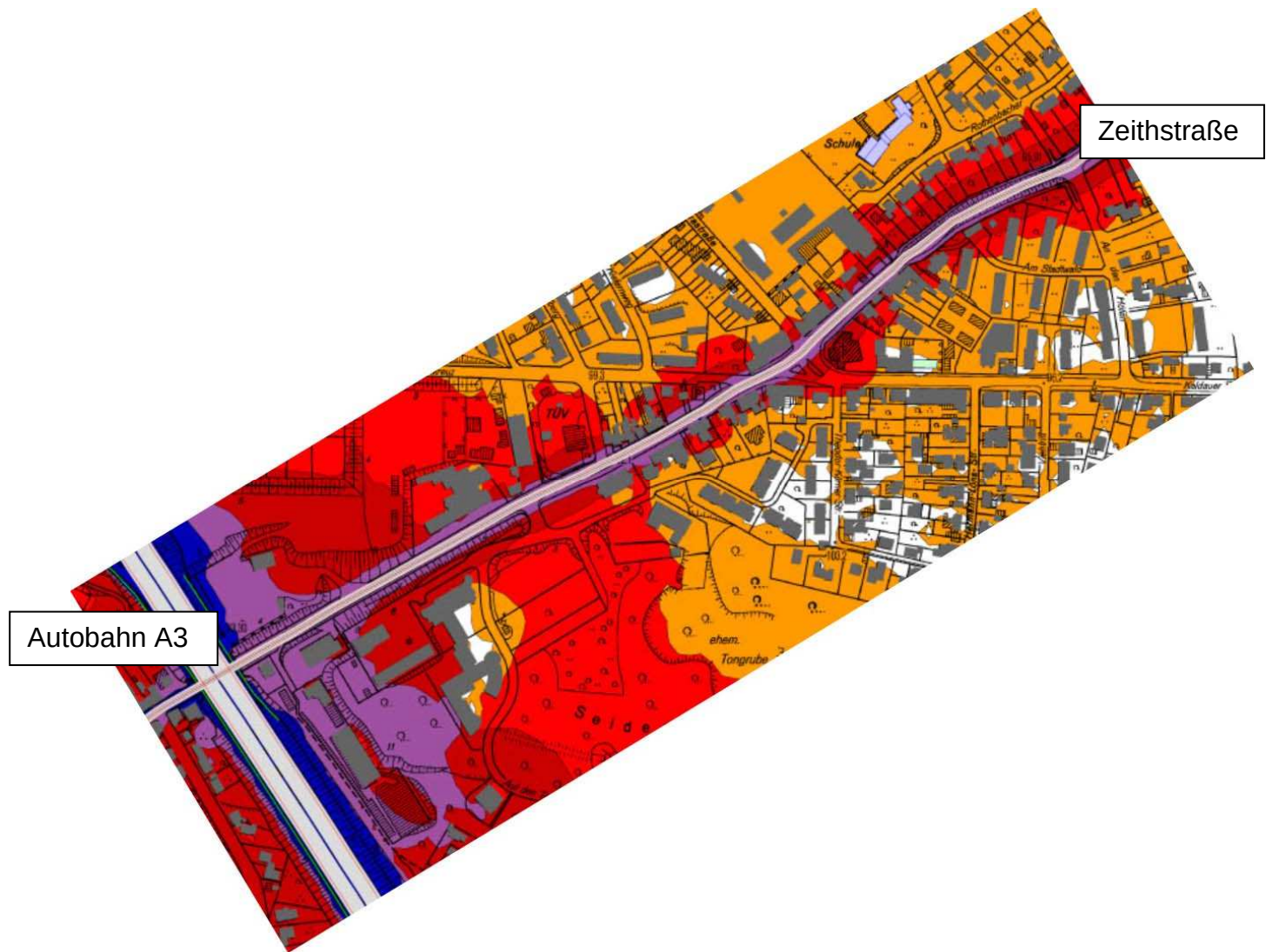
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

2.1 – Wolsdorf: Zeithstraße westlich der A 3

Auslösewert $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



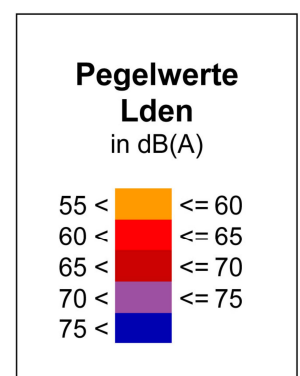
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Wolsdorf



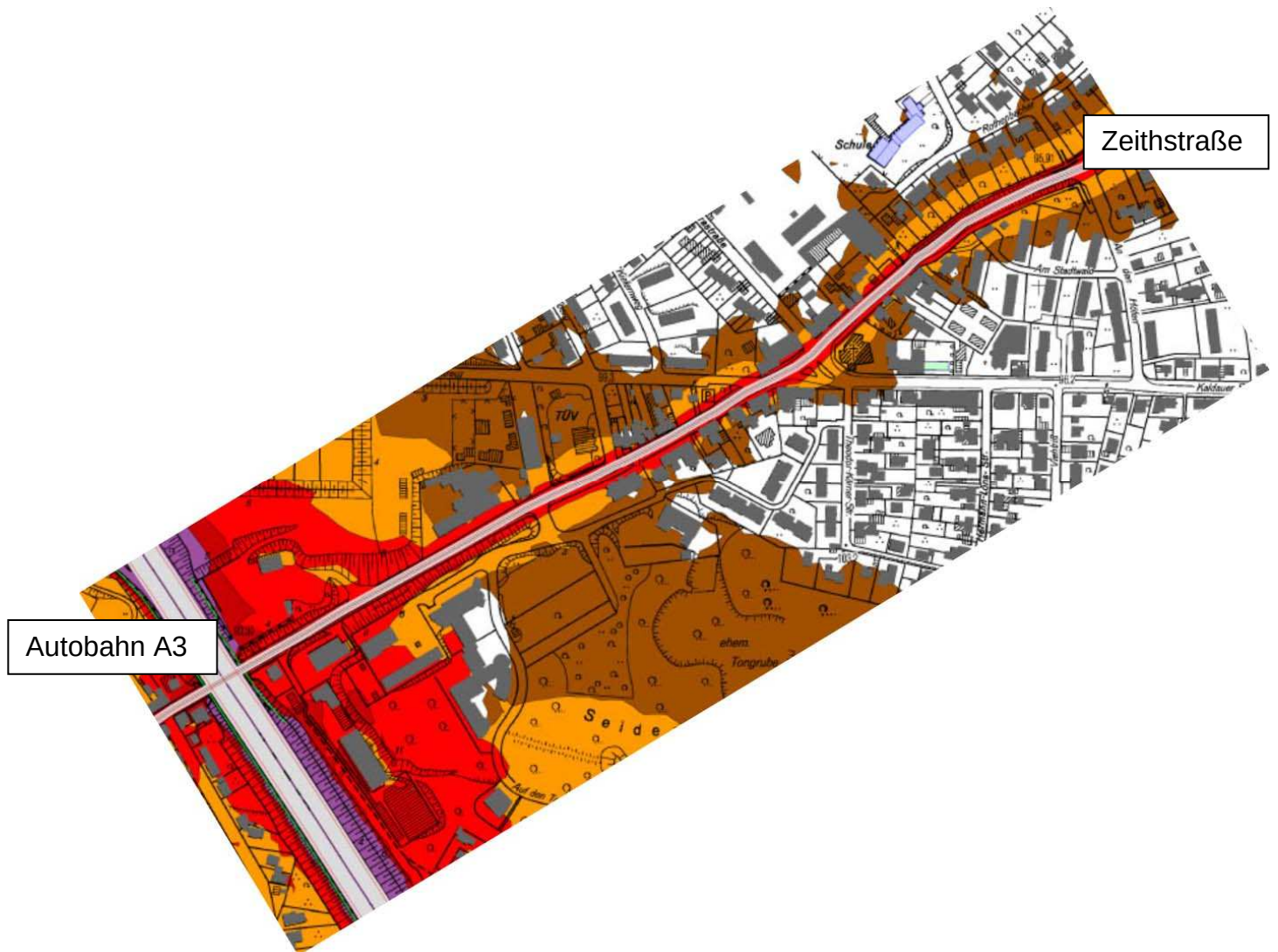
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

2.2 – Wolsdorf: Zeithstraße östlich A 3

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



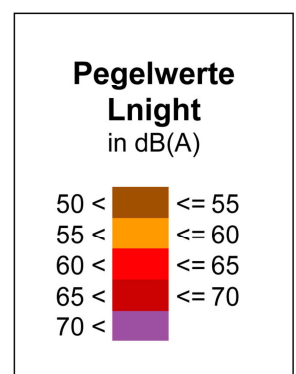
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Wolsdorf



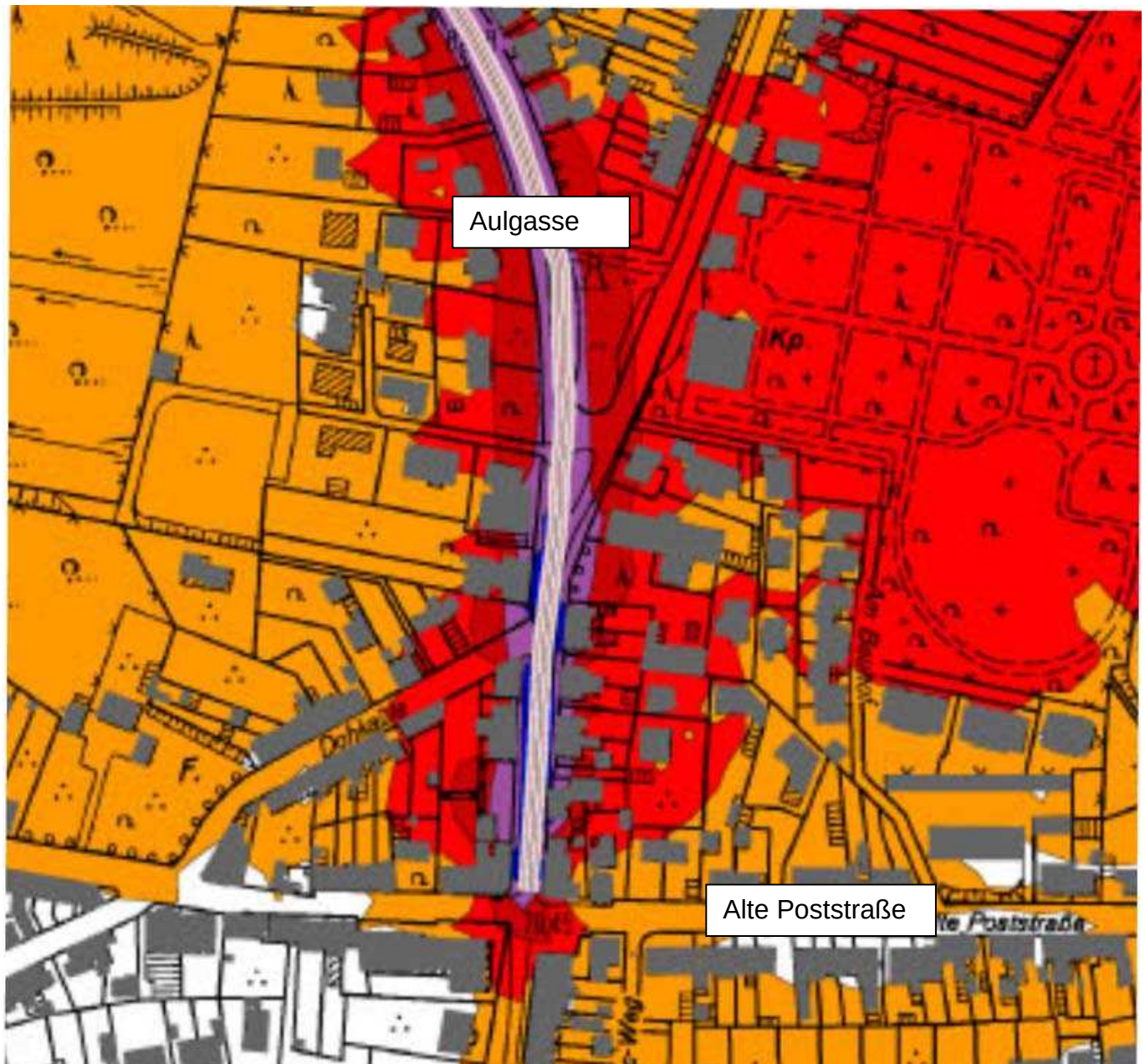
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

2.2 – Wolsdorf: Zeithstraße östlich der A 3

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



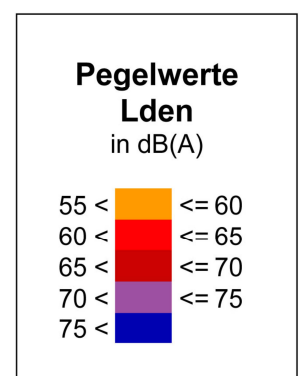
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Nordstadt



Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

3 – Nordstadt: L16 (Aulgasse)

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



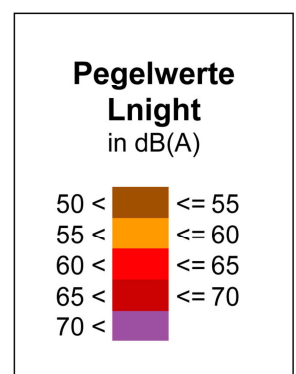
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Nordstadt



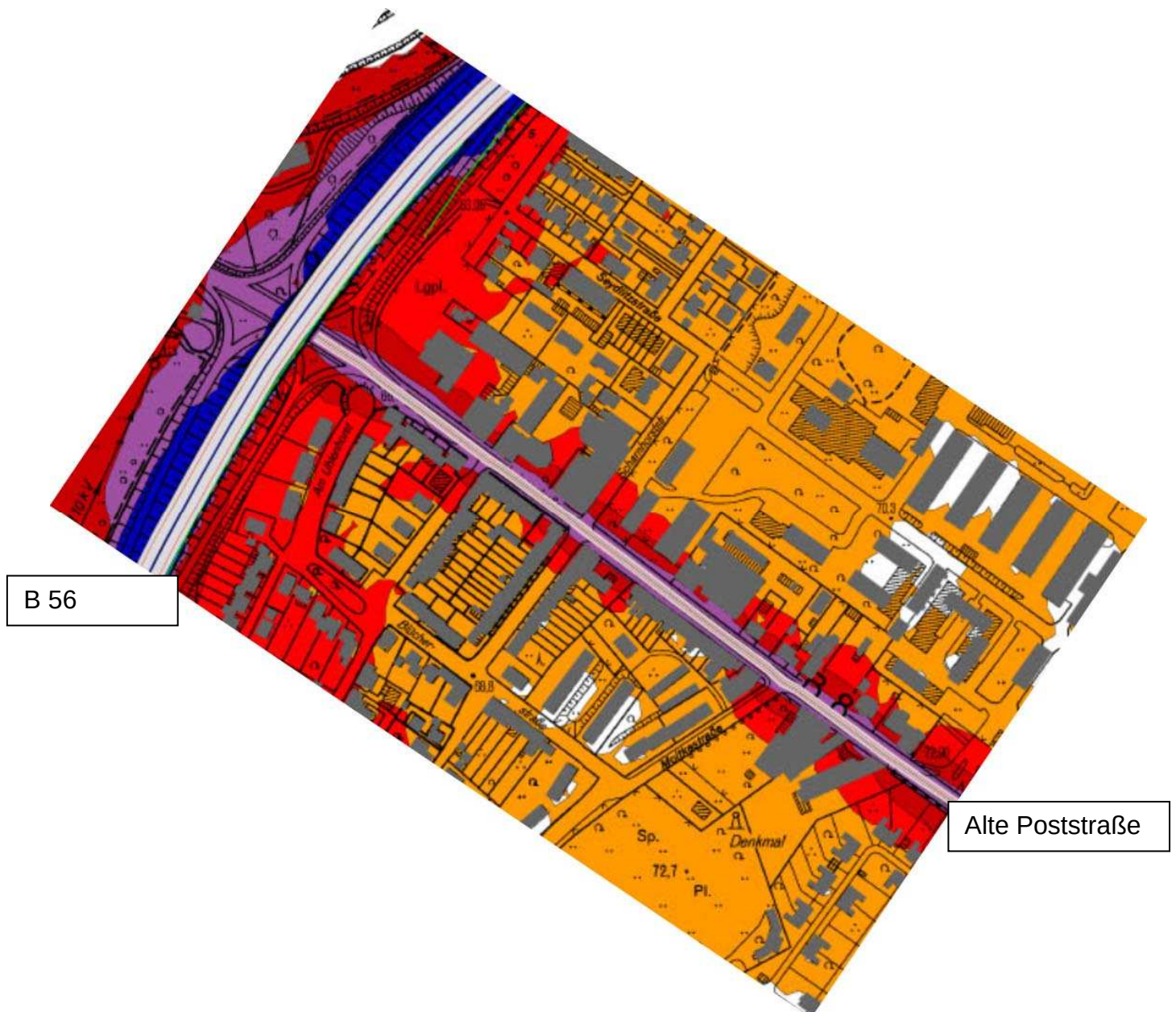
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

3 – Nordstadt: L16 (Aulgasse)

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



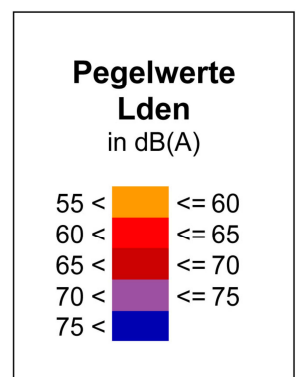
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Brückberg



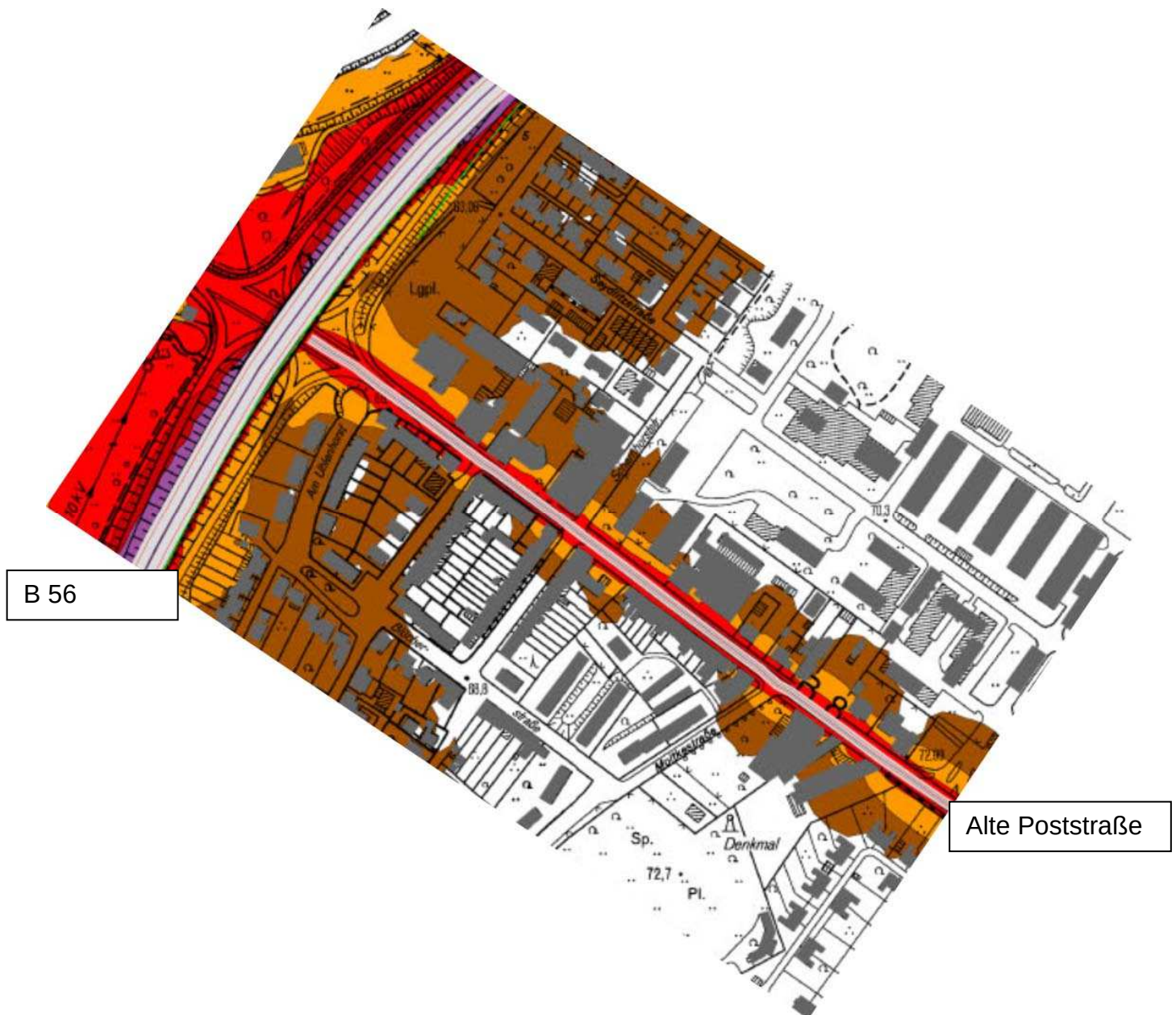
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

4.1 – Brückberg: L333 (Luisenstraße) nördlicher Abschnitt Richtung B56

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



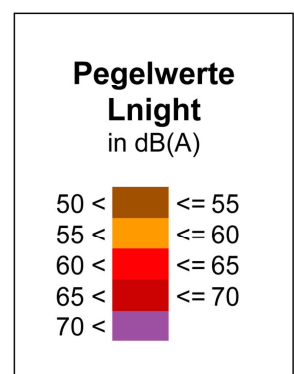
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Brückberg



Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

4.1 – Brückberg: L333 (Luisenstraße) nördlicher Abschnitt Richtung B56

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Brückberg



Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

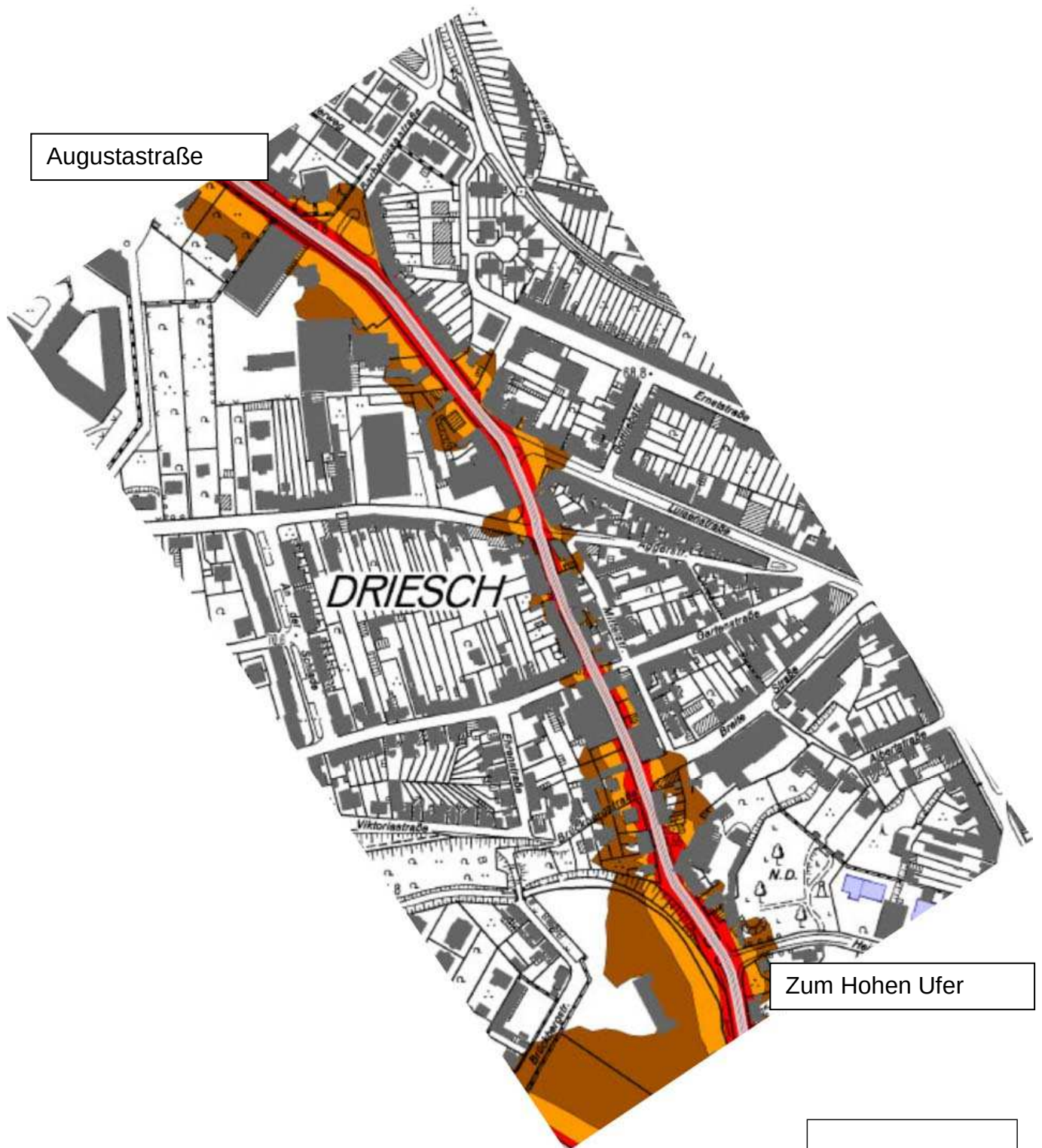
4.2 – Brückberg: L333 (Augustastraße) südlicher Abschnitt Richtung Innenstadt

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten

**Pegelwerte
 L_{den}
in dB(A)**

55 <	orange	≤ 60
60 <	red	≤ 65
65 <	purple	≤ 70
70 <	blue	≤ 75
75 <		

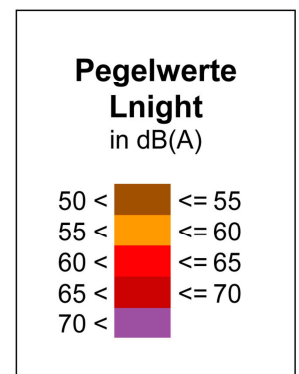
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Brückberg



Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

4.2 – Brückberg: L333 (Luisenstraße) südlicher Abschnitt Richtung Innenstadt

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



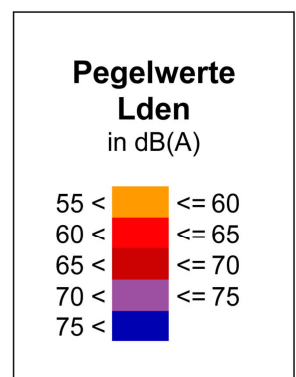
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Innenstadt



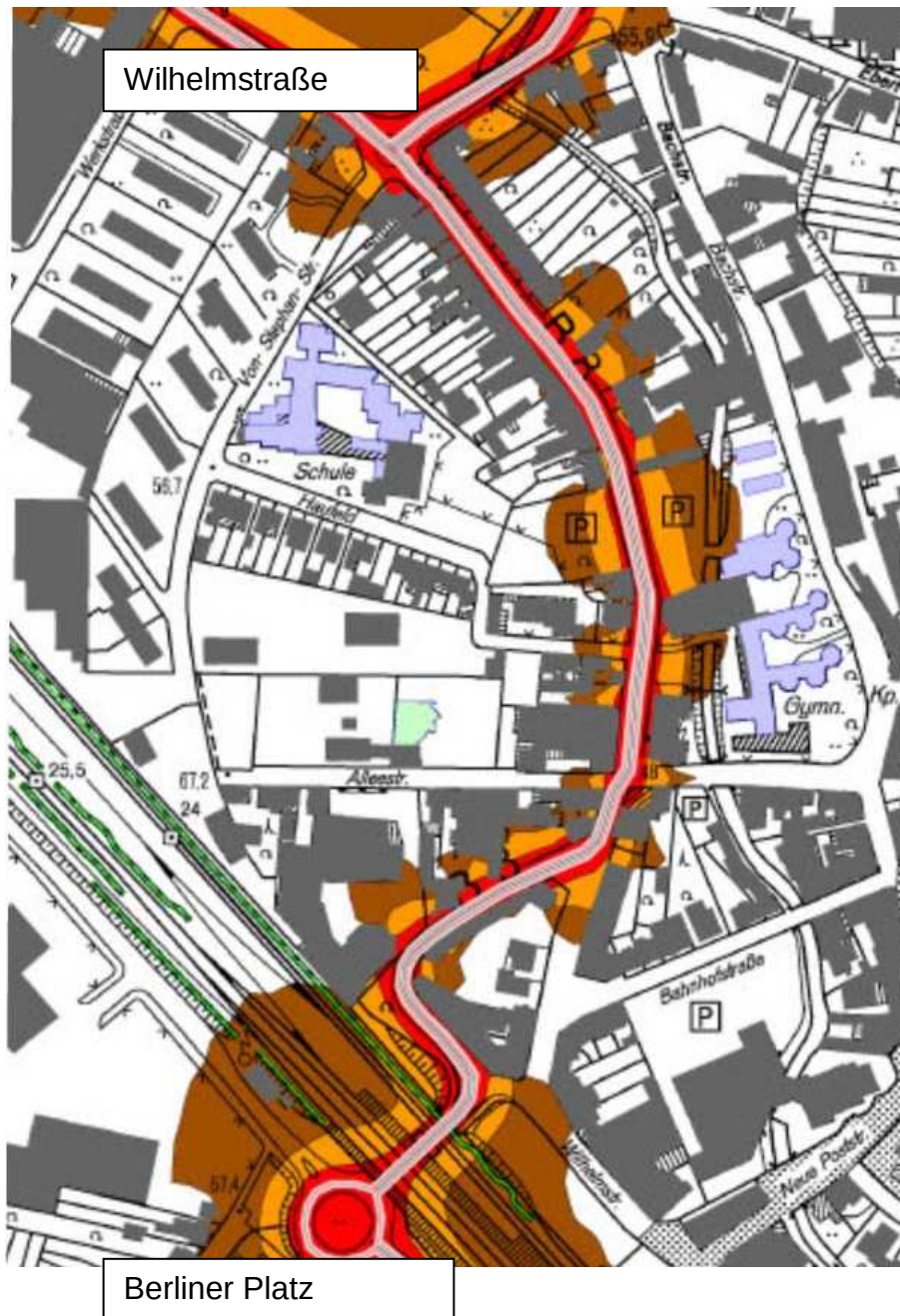
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

5 – Innenstadt: L332 (Wilhelmstraße)

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



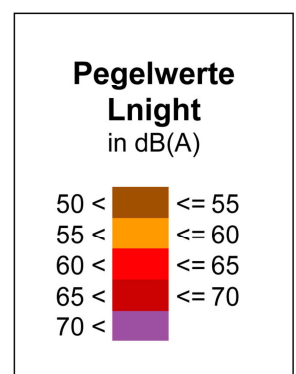
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Innenstadt



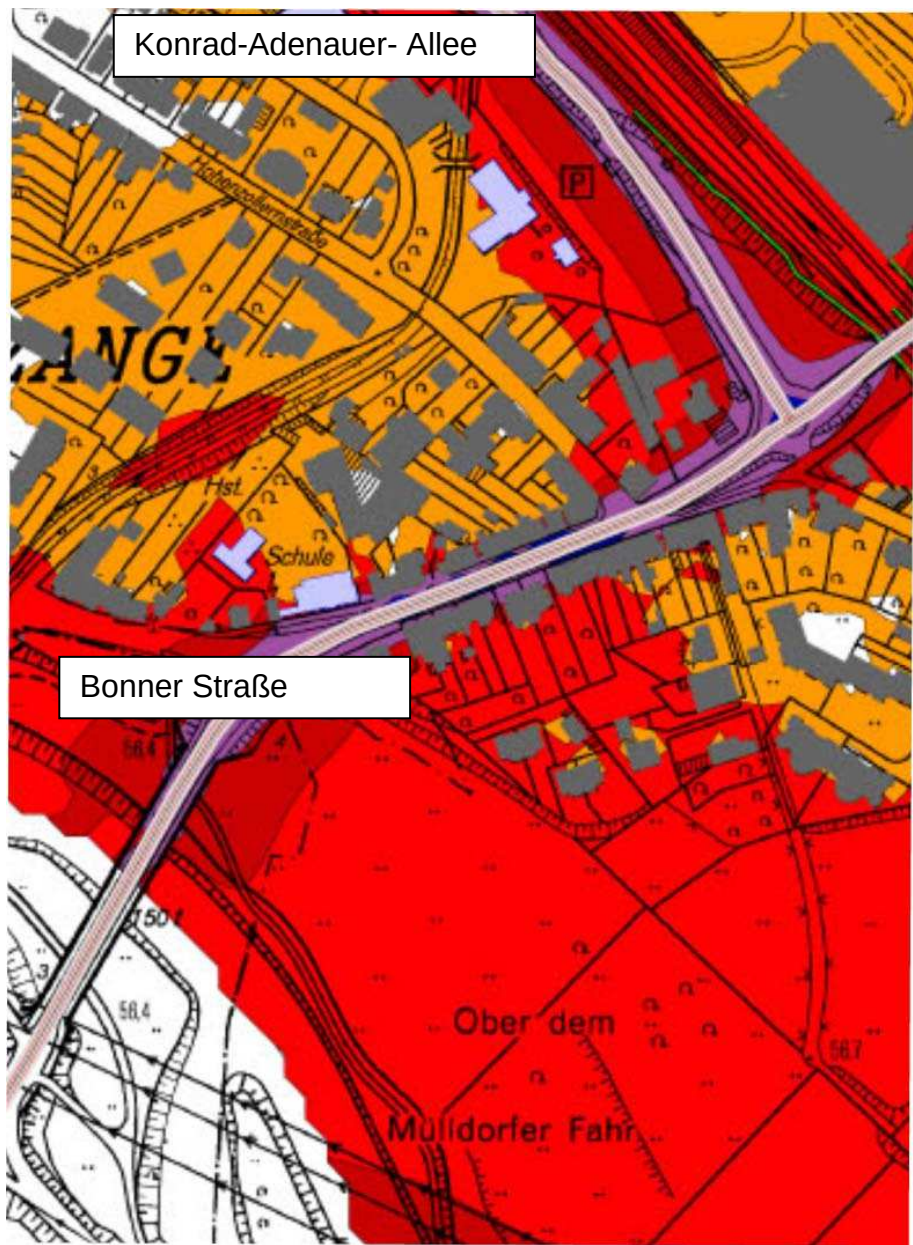
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

5 – Innenstadt: L332 (Wilhelmstraße)

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



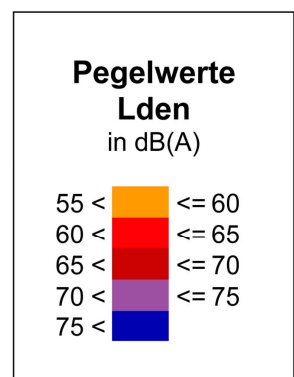
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange



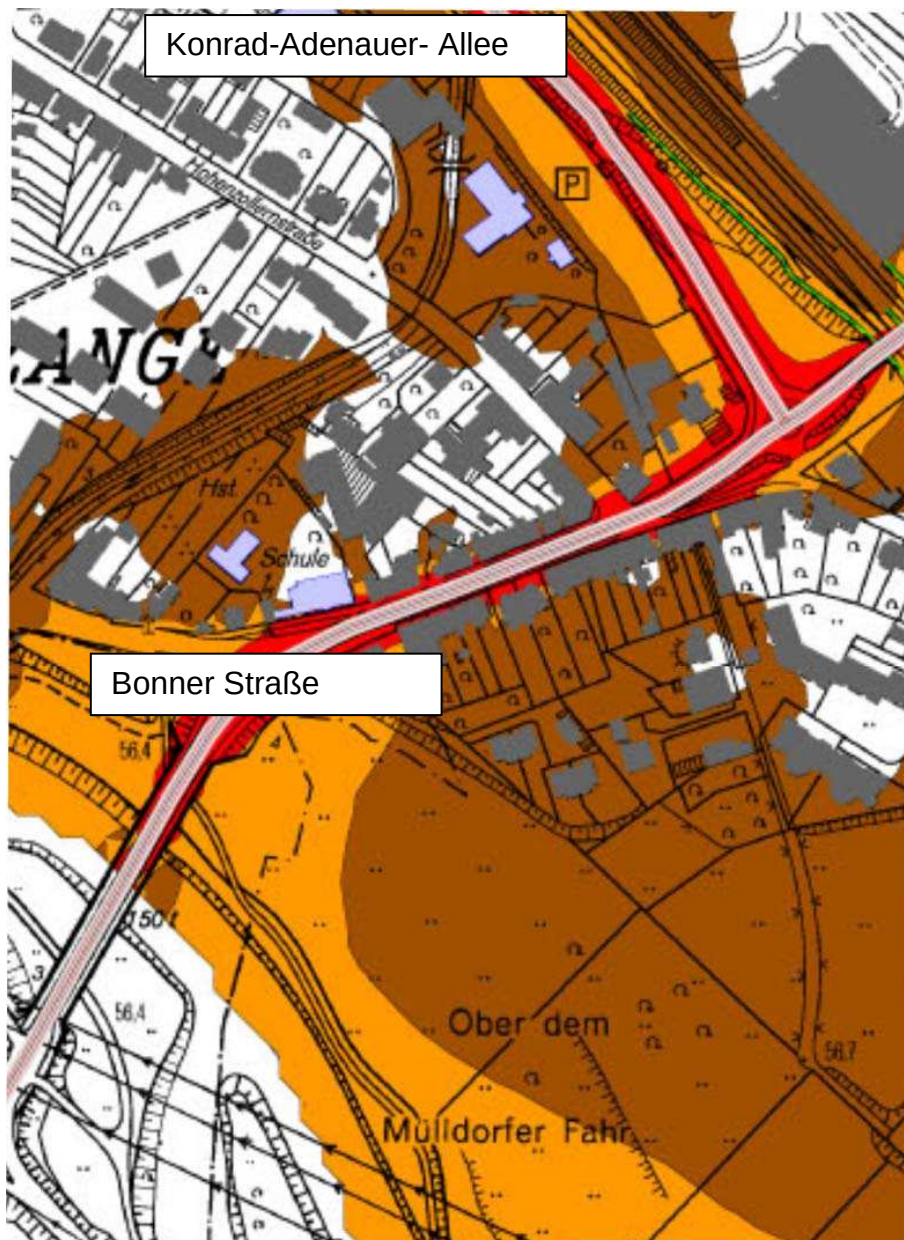
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

6 – Zange: L16 (Bonner Straße)

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



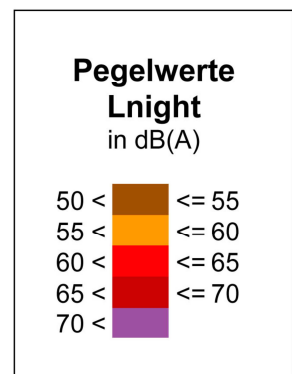
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange



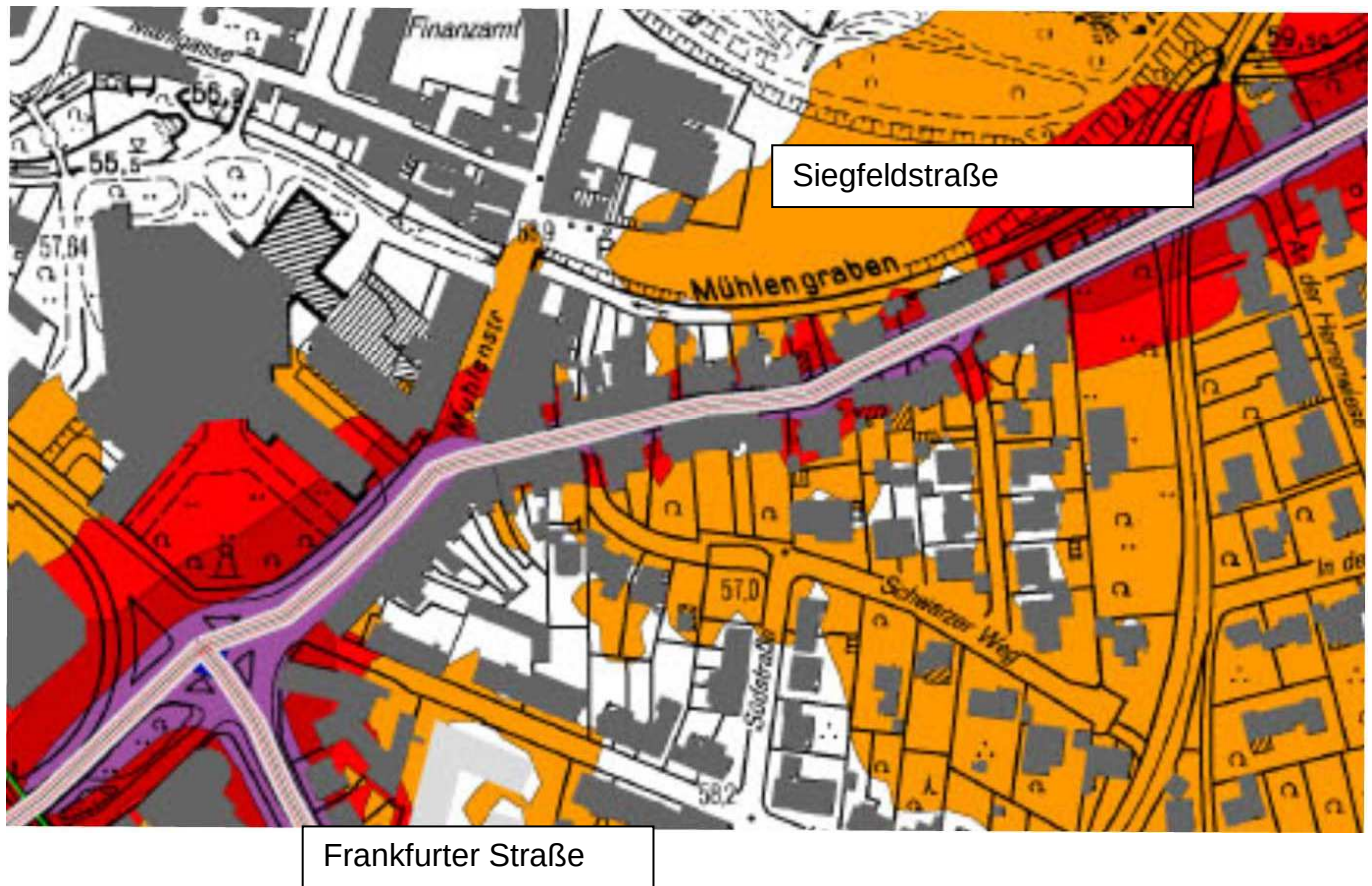
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

6 – Zange: L16 (Bonner Straße)

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



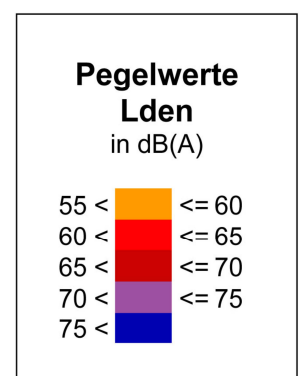
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Innenstadt



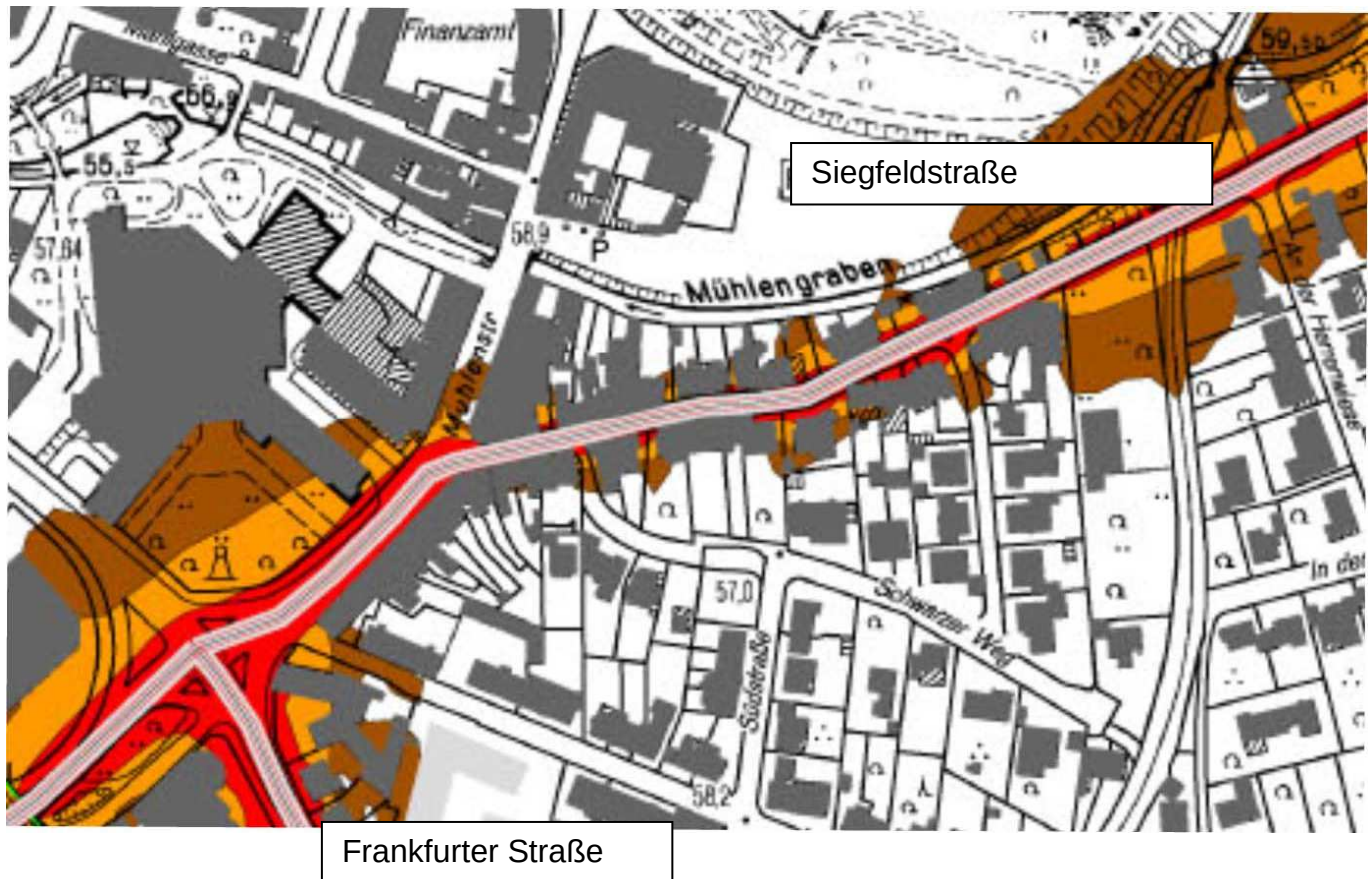
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

7 – Innenstadt: Siegfriedstraße

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



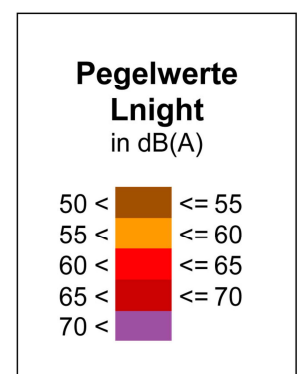
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Innenstadt



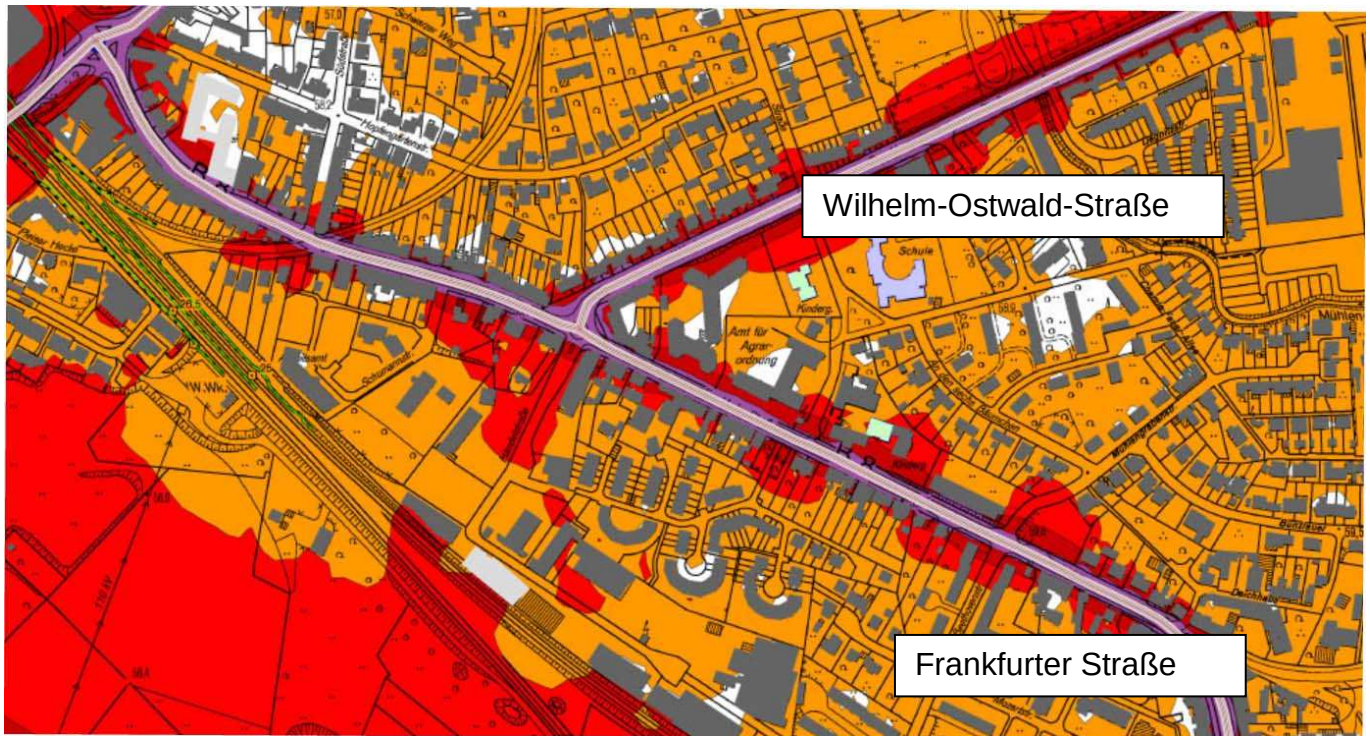
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

7 – Innenstadt: Siegfriedstraße

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



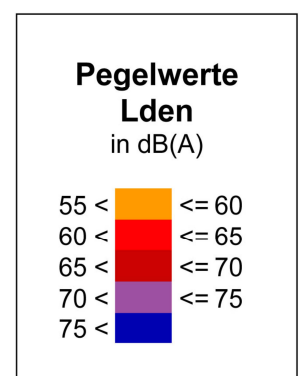
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Deichhaus



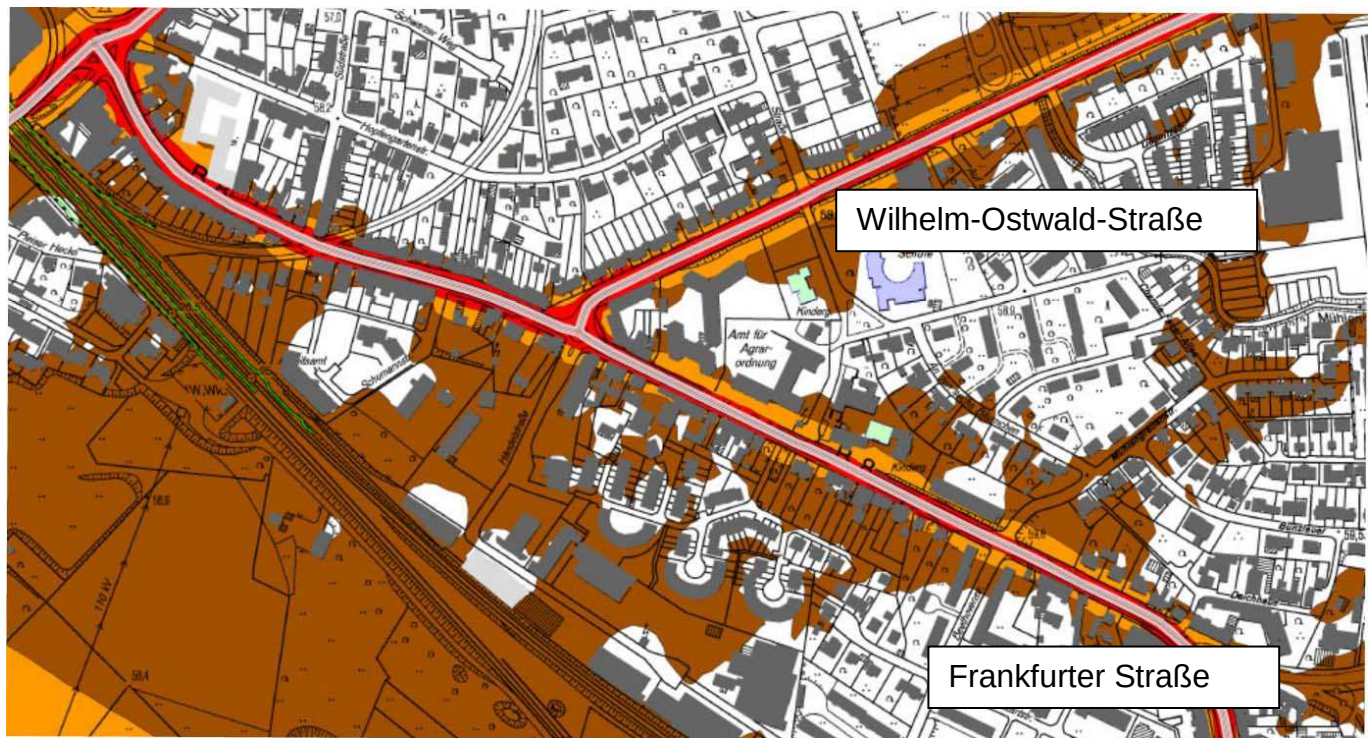
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

8 – Deichhaus: L333 (Frankfurter Straße)

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



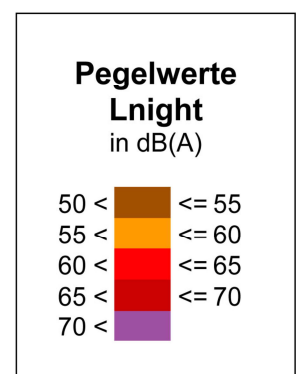
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Deichhaus



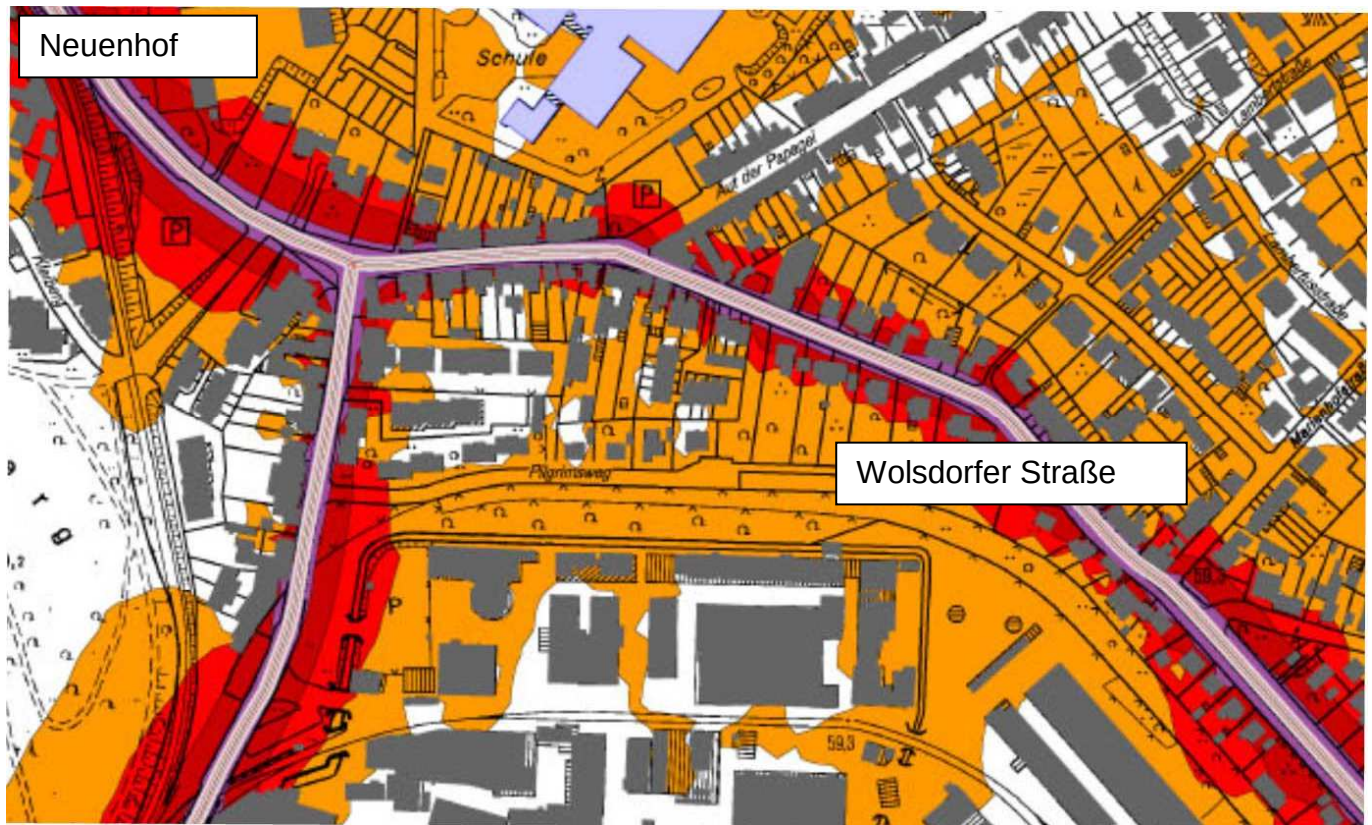
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

8 – Deichhaus: L333 (Frankfurter Straße)

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



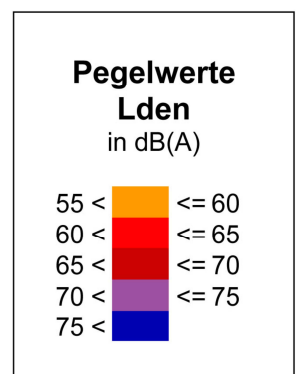
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Wolsdorf



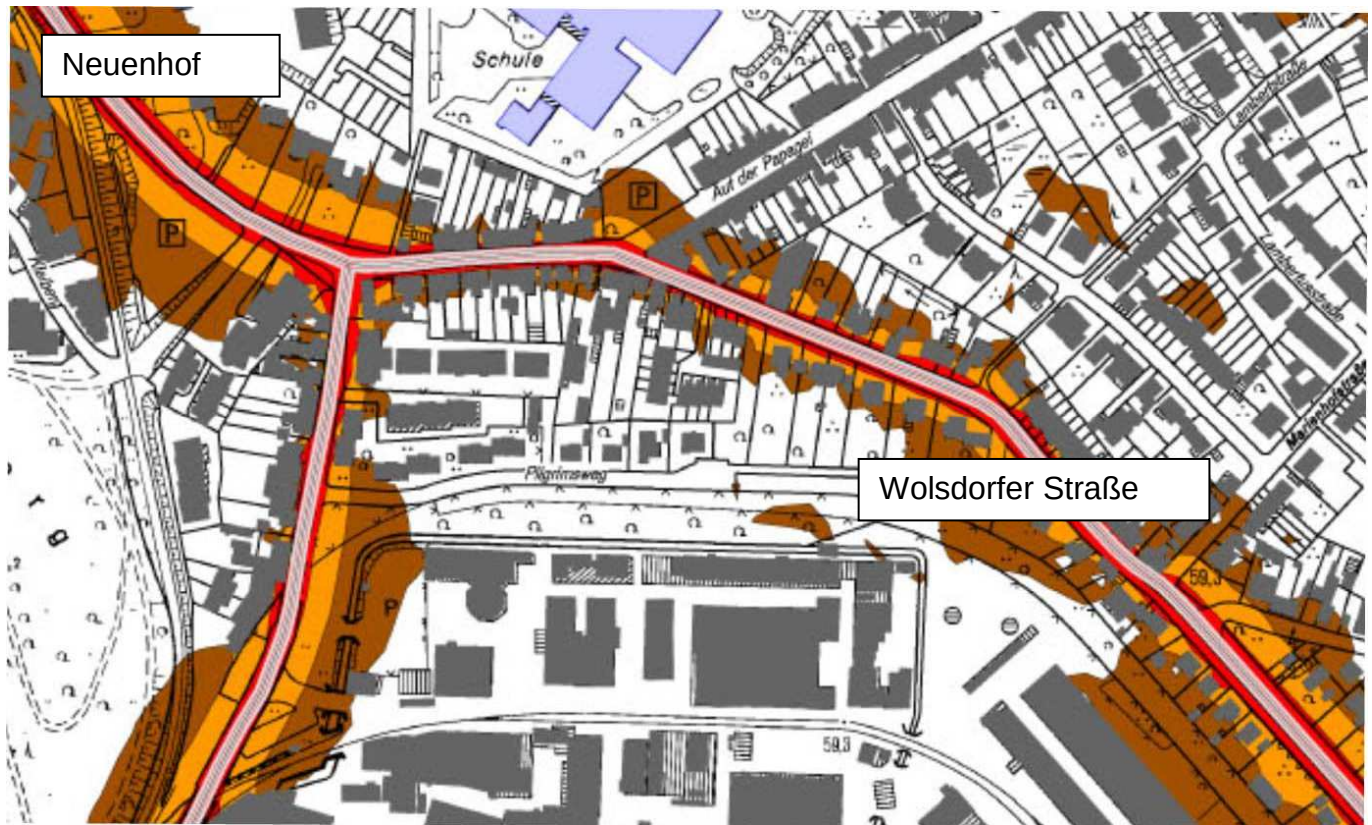
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

9 – Wolsdorf: Neuenhof/ Wolsdorfer Straße

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



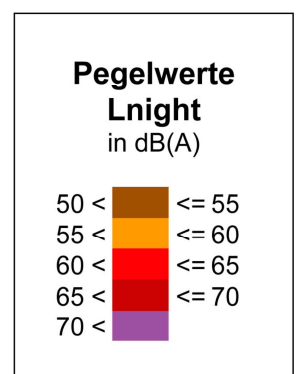
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Wolsdorf



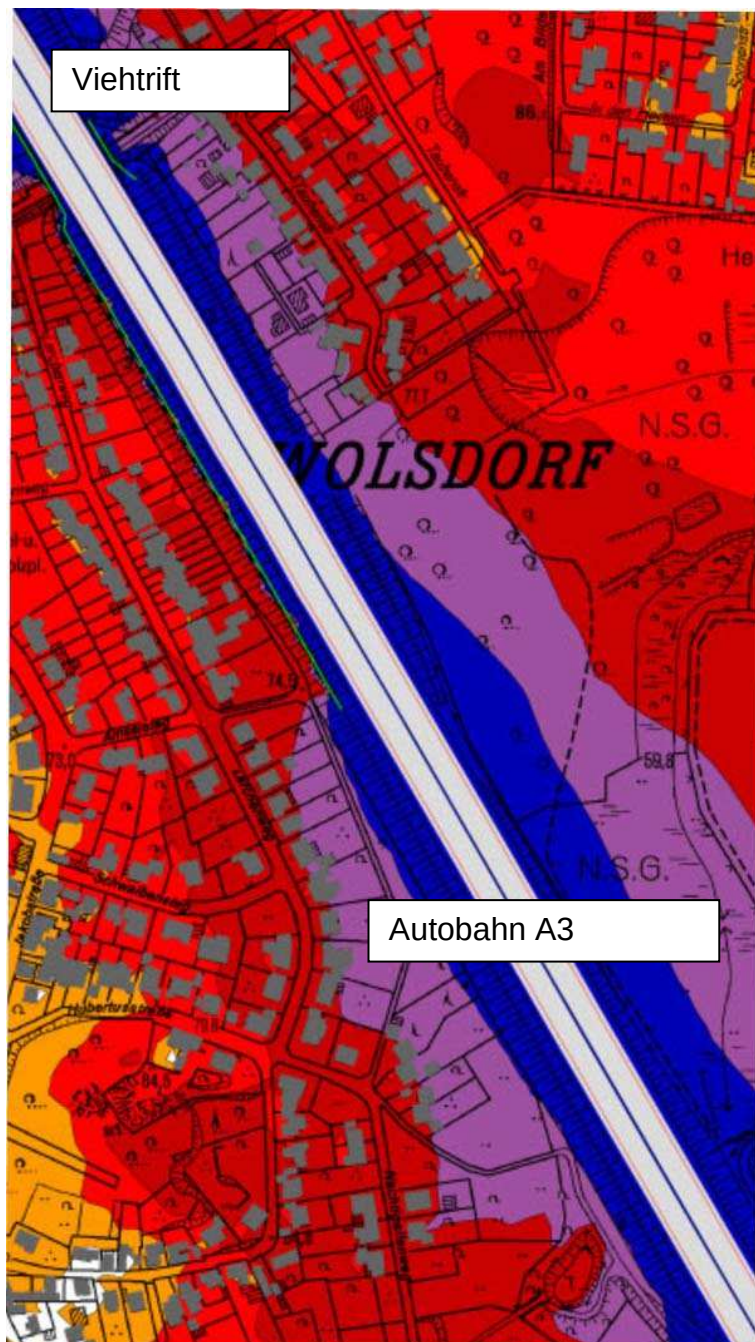
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

9 – Wolsdorf: Neuenhof/ Wolsdorfer Straße

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



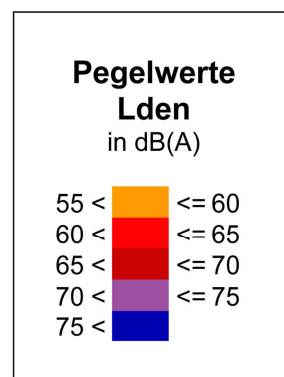
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Wolsdorf



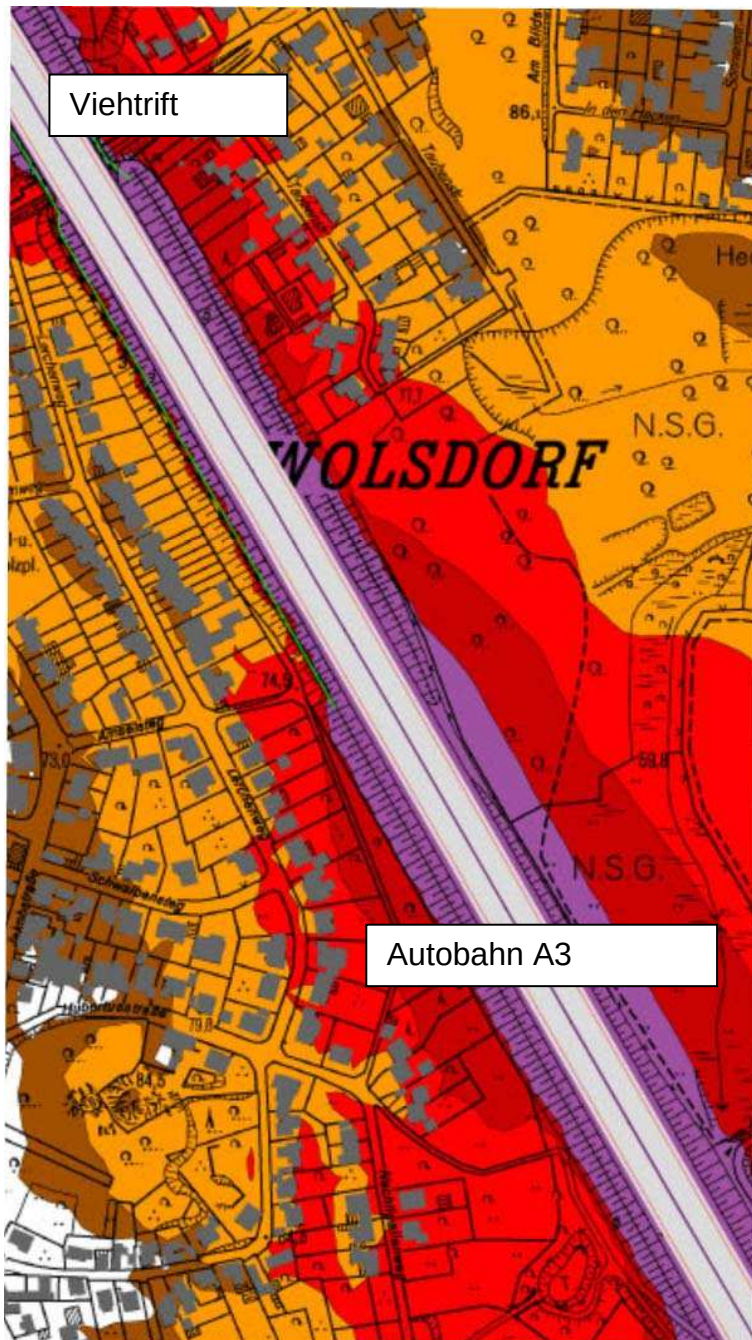
Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

10 – Wolsdorf: westlich und östlich A 3

Auslösewert L_{DEN} 70 dB(A) erreicht oder überschritten



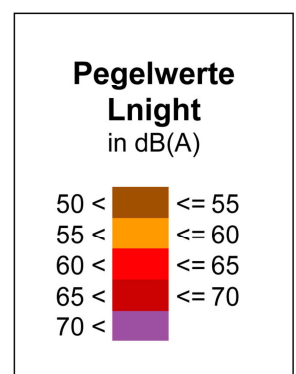
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Wolsdorf



Detailkarte besonders betroffener Gebiete nachts

10 – Wolsdorf: westlich und östlich A 3

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



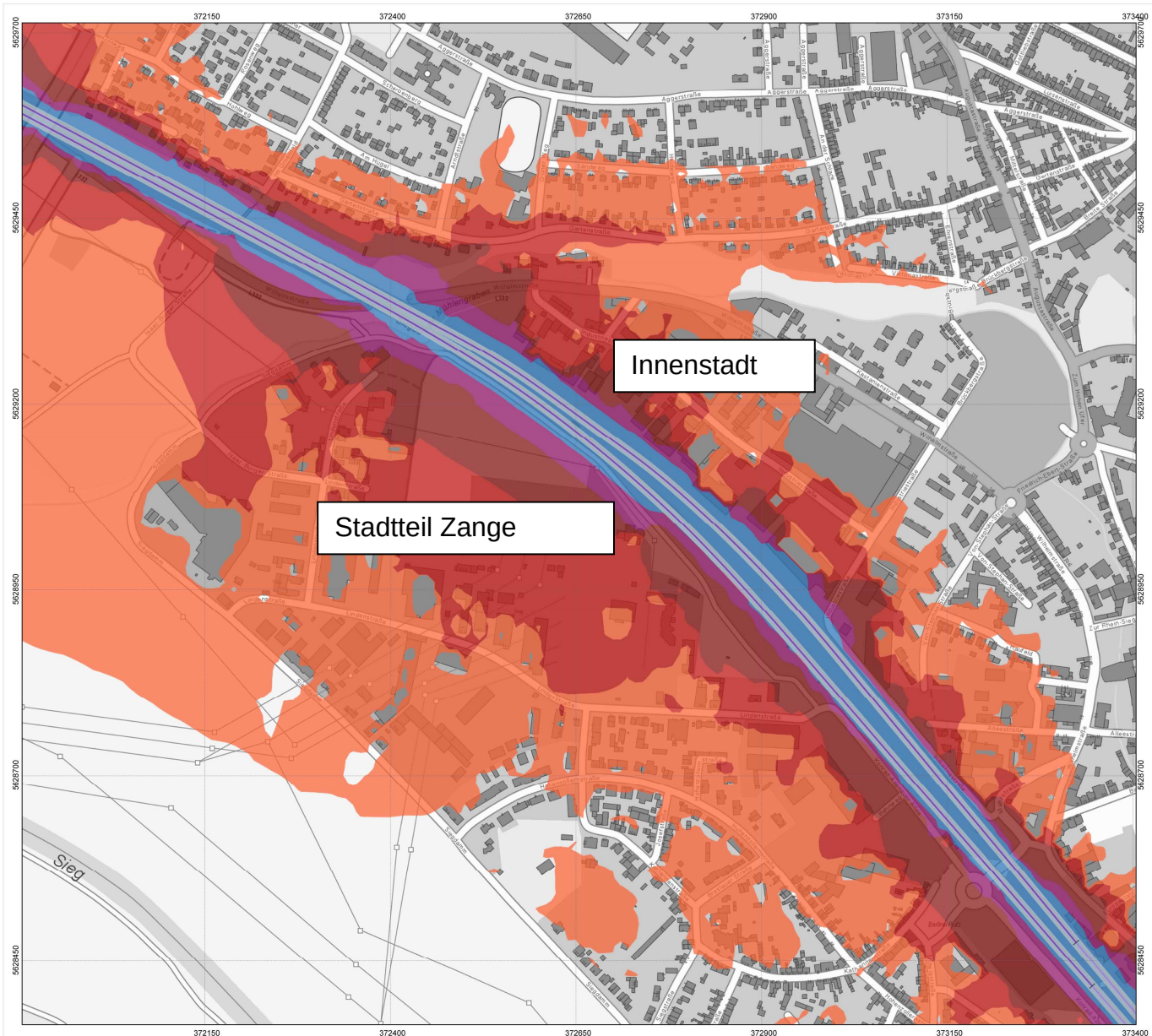
9.2 Schienenverkehr

Für das Stadtgebiet der Kreisstadt Siegburg wird der aktuelle Stand der strategischen Lärmkarten für die Bereiche, die aufgrund der Überschreitung des Auslösewertes von $L_{DEN} = 70$ dB(A) (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von $L_{Night} = 60$ dB(A) (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt), dargestellt. Die Kartierung des bundeseigenen Schienenverkehrs erfolgte aufgrund der Eingangsgröße von >30.000 Züge/Jahr. (Kartenservice des Eisenbahn-Bundesamtes).

Übersichtskarten für den betroffenen Bereich im südlichen Stadtgebiet:

- Lärmkarte Schienenverkehr - L_{DEN} Nord
- Lärmkarte Schienenverkehr - L_{DEN} Süd
- Lärmkarte Schienenverkehr - L_{Night} Nord
- Lärmkarte Schienenverkehr - L_{Night} Süd

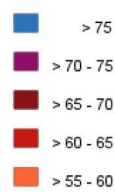
Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange/ Innenstadt



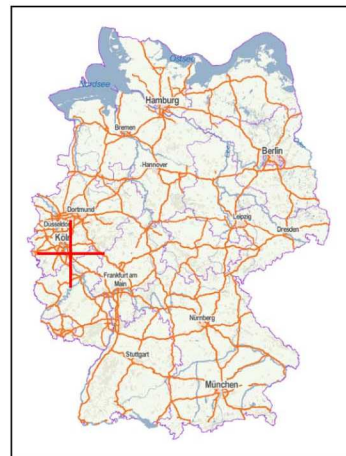
Detailkarte Schienenverkehr Abschnitt Nord – Zeitbereich 24h

Auslösewert $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten

Lärmindex Hauptstrecke [dB(A)]
Tag-Abend-Nacht (LDEN)



Übersichtskarte



Nutzungshinweise
Lärmkarte: © Eisenbahn-Bundesamt 2014
Koordinatensystem: ETRS89 / UTM zone 32N
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2013), www.bkg.bund.de
Gleislage: DB Netz AG
Berechnungsvorschrift: VBUSch

Haftungshinweis
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis
Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datumsmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2014.

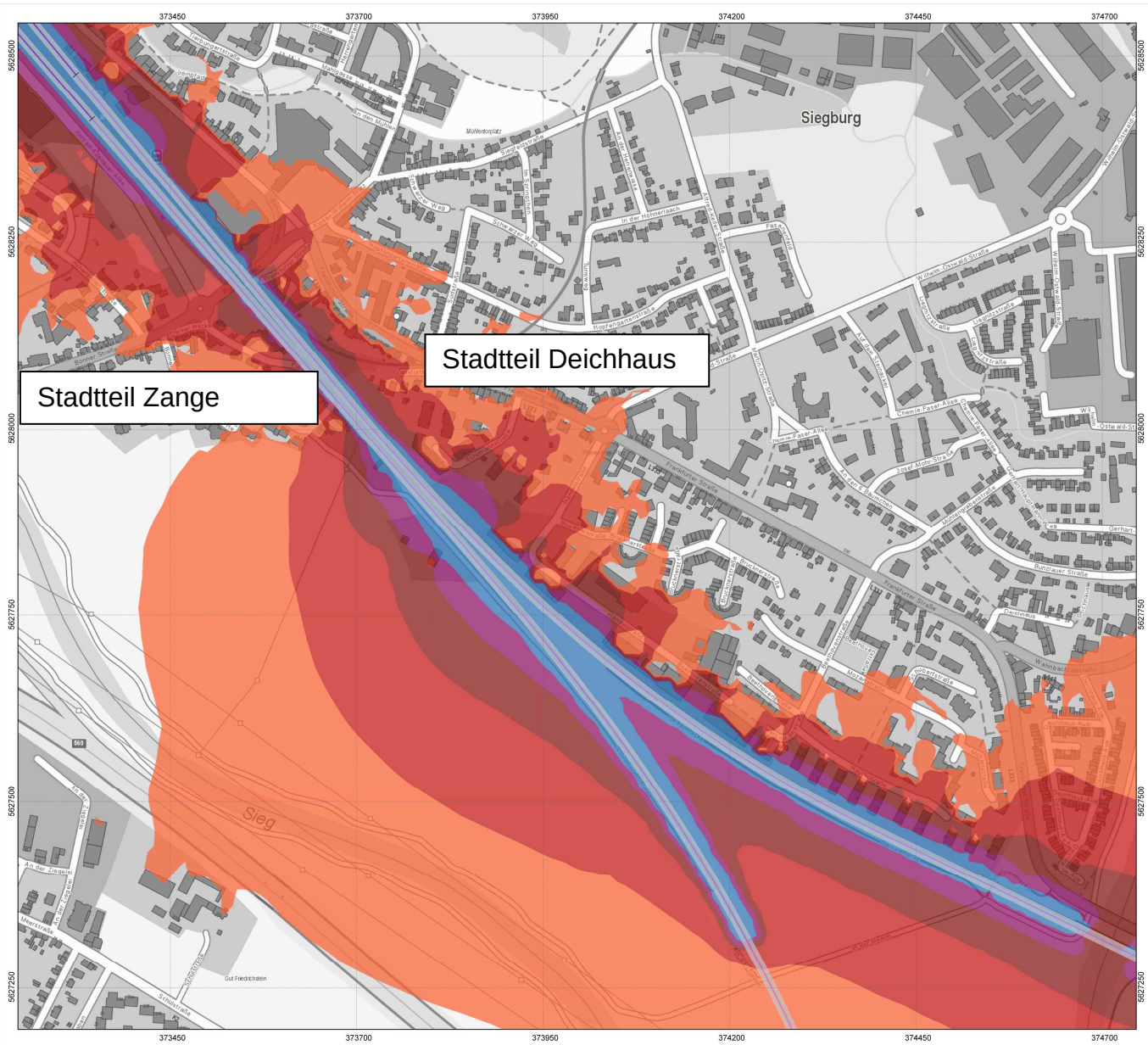
In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft



Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
<http://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: Referat 45
Erstellungsdatum: 24.03.2017

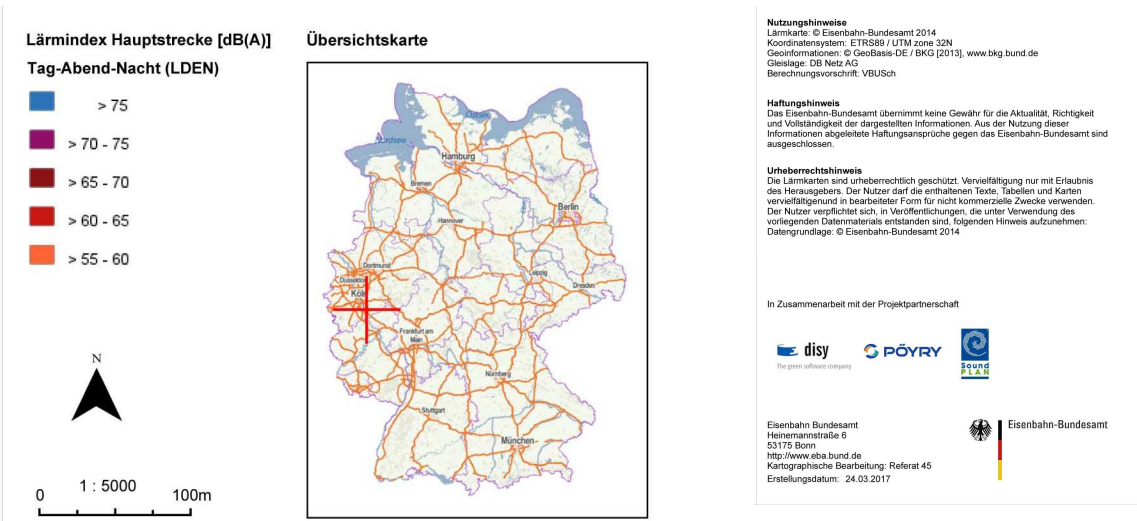


Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange/ Deichhaus

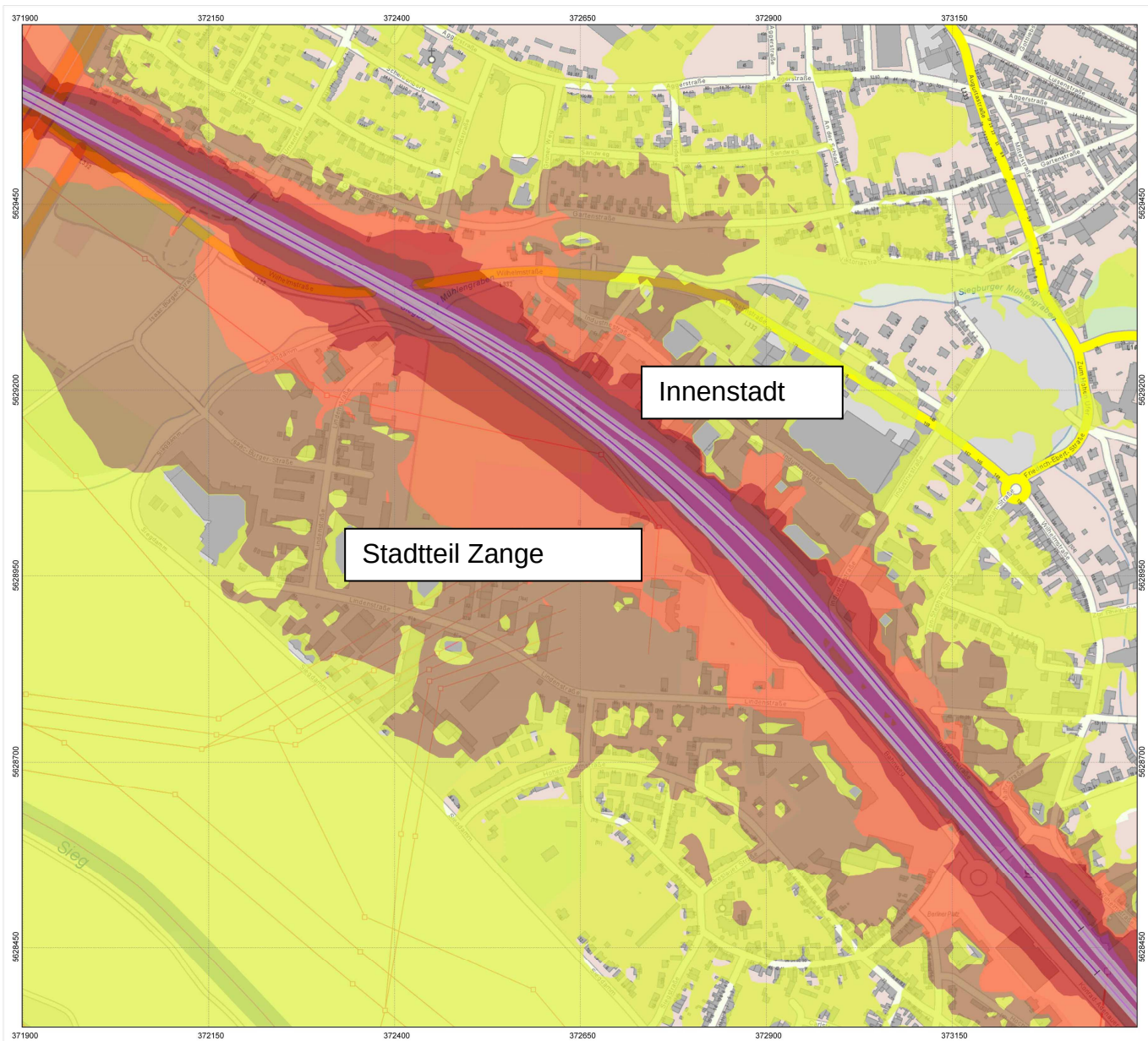


Detailkarte Schienenverkehr Abschnitt Süd – Zeitbereich 24h

Auslösewert $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten

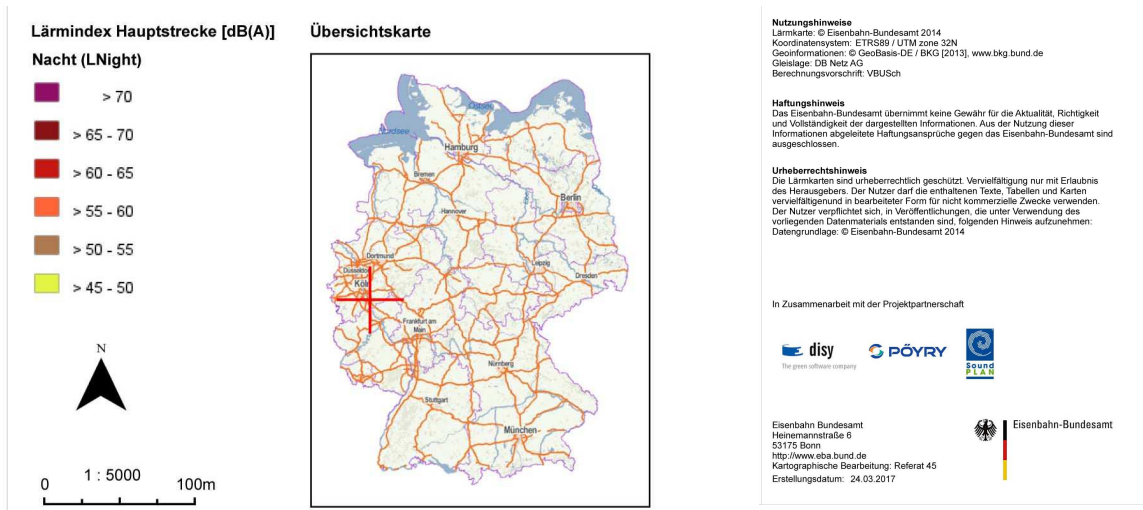


Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange/ Deichhaus

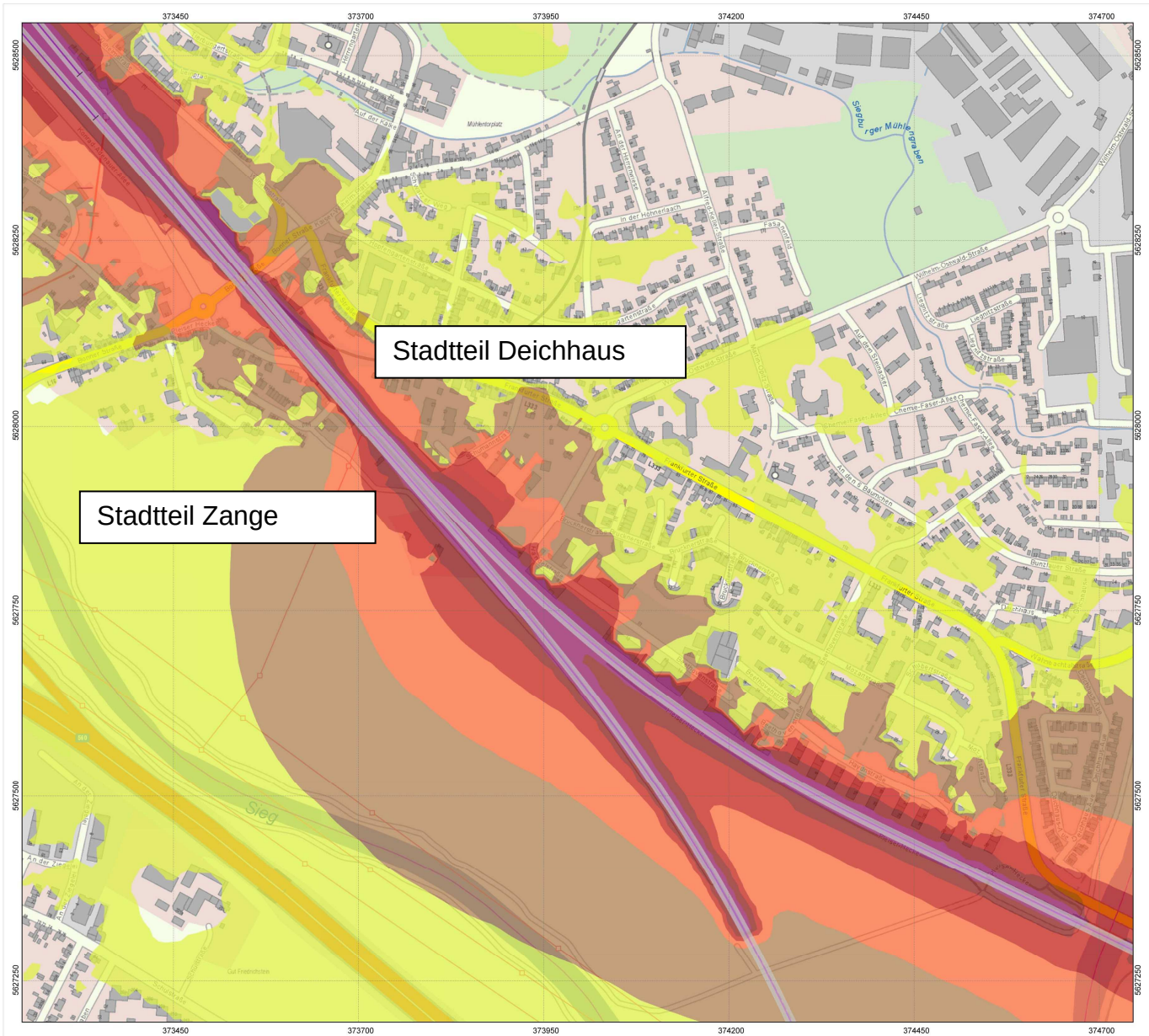


Detailkarte Schienenverkehr Abschnitt Nord – Zeitbereich 22:00 bis 6:00 Uhr

Auslösewert L_{Night} = 60 dB(A) erreicht oder überschritten



Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange/ Deichhaus



Detailkarte Schienenverkehr Abschnitt Süd – Zeitbereich 22:00 bis 6:00 Uhr

Auslösewert $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten

Lärmindex Hauptstrecke [dB(A)]

Nacht (LNight)

- > 70
- > 65 - 70
- > 60 - 65
- > 55 - 60
- > 50 - 55
- > 45 - 50



0 1 : 5000 100m

Übersichtskarte



Nutzungshinweise

Lärmkarte: © Eisenbahn-Bundesamt 2014
Koordinatensystem: ETRS89 / UTM zone 32N
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2013), www.bkg.bund.de
Gleislage: DB Netz AG
Berechnungsvorschrift: VBUSch

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis

Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datumsmaterials erstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2014.

In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft



Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
<http://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: Referat 45
Erstellungsdatum: 24.03.2017



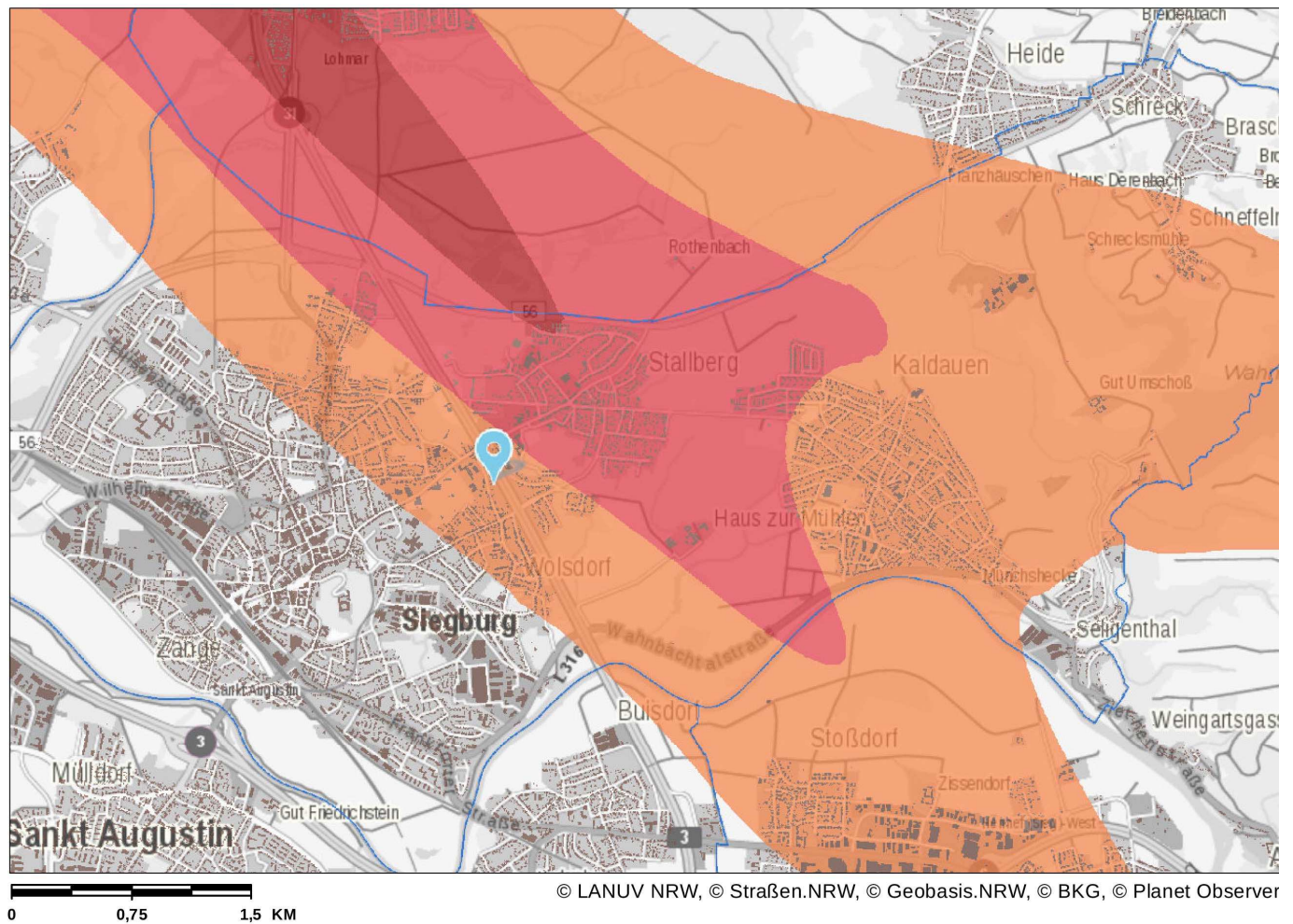
9.3 Flugverkehr

Die Kartierung des Flugverkehrs erfolgte durch das LANUV aufgrund der Anzahl von 151.000 Flügen/Jahr, welcher somit über der für die Lärmaktionsplanung relevanten Eingangsgröße von 50.000 Flügen/Jahr liegt. Der Fluglärm betrifft insbesondere die Stadtteile Kaldauen, Stallberg, Wolsdorf, Innenstadt und Nordstadt mit $L_{DEN} > 55 \dots \leq 60$ dB(A) und $L_{Night} > 50$ dB(A). Aufgrund dieser Belastung werden die für die Lärmaktionsplanung relevanten Schwellenwerte im Stadtteil Stallberg erreicht.

Übersichtskarten für das betroffene Stadtgebiet:

- Lärmkarte Flugverkehr - L_{DEN}
- Lärmkarte Flugverkehr - L_{Night}

Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Innenstadt, Wolsdorf, Stallberg, Kaldauen



Detailkarte Flugverkehr – Zeitbereich 24h

Auslösewert $L_{DEN} = 55 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten



L_{den} / dB(A)

■ > 55 ... ≤ 60

■ > 60 ... <= 65

■ > 65 ... ≤ 70

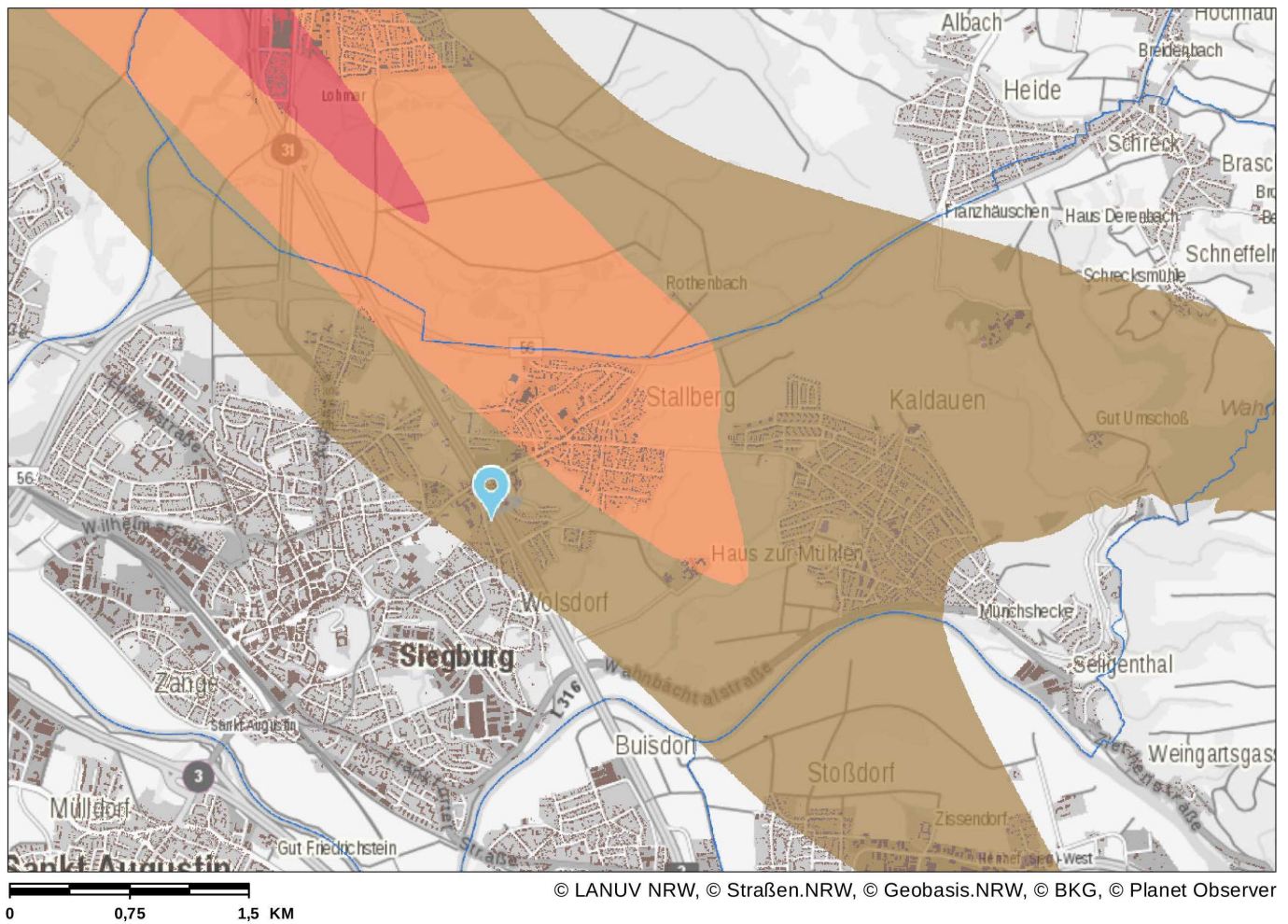
■ > 70 ... ≤ 75

■ > 75

Gebäude

 Gemeindegrenzen

Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Innenstadt, Wolsdorf, Stallberg, Kaldauen



Detailkarte Flugverkehr – Zeitbereich 22:00 bis 6:00 Uhr

Auslösewert $L_{\text{Night}} = 50 \text{ dB(A)}$ erreicht oder überschritten

Flugverkehr nachts

$L_{\text{night}} / \text{dB(A)}$

> 50 ... <= 55

> 55 ... <= 60

> 60 ... <= 65

> 65 ... <= 70

> 70

Gebäude

Gemeindegrenzen

10. Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Die Auswertung der Lärmkarten ergab, dass eine erhebliche Anzahl Siegburger Einwohner durch bestehenden Flug-, Straßen- und Schienenlärm betroffen sind. Auch die Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, der über den für das Land NRW festgelegten Auslösewerten gemäß des Runderlasses des Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV Lärmaktionsplanung RdErl. V-5-8820.4.1 vom 07.02.2008) liegt, ist nicht unerheblich. Die Auslösewerte von $L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 60$ dB(A) für den Straßen- und Schienenlärm und $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) für den Fluglärm wurden bei den unter „9. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten“ genannten Bereichen überschritten.

Nachfolgend werden die Betroffenenangaben getrennt weiter detailliert.

10.1 Straßenverkehr

Aus den durch das Ingenieurbüro grasy + zanolli überarbeiteten Daten für die Lärmquellen ergeben sich für Siegburg folgende statistische Betroffenheiten:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete Straßenverkehr 24h (L_{DEN})

L_{DEN} in dB(a)	>55	>65	>75
Größe in km ²	7,93	2,29	0,54

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete Straßenverkehr 22:00 bis 6:00 Uhr (L_{Night})

L_{DEN} in dB(a)	>55	>65	>75
Größe in km ²	3,08	0,50	0,19

Das dargestellten Tabellen zeigen die Summe der lärmbelasteten Flächen entlang der zu berücksichtigen Hauptlärmquellen (Verkehrswege >3 Mio. Kfz/a), in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Immissionswerten in dB(A). Die Flächen

liegen in einem nach dem Immissionswerten abgestuften Band beidseits der vorgenannten Straßenverkehrswege. Alle Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen, auf die Lärmimmissionen über 55 dB(A) einwirken, haben in der Summe eine Flächenausdehnung von 7,93 km² und damit einen Anteil von ca.34% am gesamten Gemeindegebiet (23,3 km²).

Die Summe der betroffenen Flächen über 65 dB(A) reduziert sich im Vergleich hierzu um etwa ¼ und beträgt mit 2,29 km² etwa einen Anteil von 9% am gesamten Gemeindegebiet.

Auf 2% des gesamten Gemeindegebietes ist mit erheblichen Lärmimmissionen über 75 dB(A) zu rechnen. In diesen Bereichen befinden sich in Siegburg allerdings keine Wohnungen, Schulen/ Kindertagesstätten oder Krankenhäuser.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Straßenverkehr 24h (L_{DEN}):

L _{DEN} in dB(a)	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70...≤75	>75
Anzahl Personen	6.332	1.989	1.109	695	5

Die vorangestellte Tabelle zeigt, dass insgesamt ca. 10.100 Personen (errechneter Wert) im Siegburger Stadtgebiet im Pegelbereich >55 dB(A) leben. Bezogen auf den festgelegten Auslösepegel von L_{DEN} 70 dB(A), ab dem Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen werden sollen, reduziert sich dieser Wert auf 700 Personen, dies entspricht einem Anteil von ca. 1,7% der Gesamtbevölkerung Siegburgs.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Straßenverkehr 22:00 bis 6:00 Uhr (L_{Night}):

L _{Night} in dB(a)	>50...≤55	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70
Anzahl Personen	2.972	1.445	713	23	0

Die Betroffenheit in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr stellt sich marginal anders dar, da hier, bezogen auf den Auslösepegel von L_{Night} 60 dB(A), 736 Personen betroffen sind. Im Verhältnis zur Gesamteinwohneranzahl entspricht dies einem Wert von ebenfalls ca. 1,7%

Maßnahmen zur Lärminderung

Grundsätzlich bestehen drei Möglichkeiten der Lärminderung:

1. an der Quelle
2. auf dem Ausbreitungsweg
3. am Empfänger

Möglichkeiten der Lärminderung Straßenverkehrslärm:

An der Quelle:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen:
 - Minderung von 50 km/h auf 30 km/h: ~2,6 dB(A)
 - Überprüfung der Auswirkungen auf den Verkehrsfluss notwendig
- Änderung Oberbelag („Flüsterasphalt“)
 - außerorts bis zu ~5 dB(A)
 - kostenintensiv
- Verkehrslenkung, Verkehrsreduzierung, Verkehrsvermeidung
 - Minderung nur auf Basis einer Verkehrsprognose abschätzbar
 - Bündelung des LKW-Verkehrs/ Sperrungen für LKW
 - Förderung/ Ausbau ÖPNV und „Park and Ride“
- besserer Verkehrsfluss (grüne Welle etc.)
 - rechnerisch nicht nachweisbar, subjektiv jedoch positive Wirkung

Auf dem Ausbreitungsweg:

- Lärmschutzwände/ Lärmschutzwälle (LSW)
 - innerorts in der Regel nicht umsetzbar, außerorts wirksam wenn Abstand zwischen LSW und Immissionsort gering
- Vergrößerung des Abstands zwischen Quelle und Empfänger
 - bei Neuplanungen relevant, im Bestand nicht möglich

Am Empfänger:

- Lärmschutzfenster
 - Schalldämmlüfter zur Verbesserung der Situation in Gebäuden
 - kostenintensiv

10.2 Schienenverkehr

Die Auswertung der Betroffenheiten als Ergebnis der Lärmkartierung erfolgte durch das EBA (Eisenbahnbundesamt) – abrufbar unter:

<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de/>

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete Schienenverkehr 24h (L_{DEN})

L_{DEN} in dB(a)	>55	>65	>75
Größe in km ²	2,42	0,62	0,22
Wohnungen	732	145	8
Schulen	9	1	0
Krankenhäuser	0	0	0

Die dargestellte Tabelle zeigt die Summe der lärmbelasteten Flächen entlang der zu berücksichtigen Hauptlärmquellen (Schienenverkehr >30.000Züge/a), in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Immissionswerten in dB(A). Die Flächen liegen in einem nach den Immissionswerten abgestuften Band beidseits der Schienenstrecke und betreffen hier vor allem die nördlich angrenzenden Bereiche Haydnstraße und Hohlweg. Der Schwellenwert für eine Kartierung liegt bei 55 dB(A) tagsüber bzw. 50 dB(A) nachts.

Alle Bereiche an Schienenstrecke, auf die Lärmimmissionen über 55 dB(A) einwirken, haben in der Summe eine Flächenausdehnung von 2,42 km² und damit einen Anteil von 10% am gesamten Gemeindegebiet (23,3 km²).

Die Summe der betroffenen Flächen über 65 dB(A) reduziert sich im Vergleich hierzu um etwa $\frac{1}{4}$ und beträgt mit 0,62 km² etwa einen Anteil von 2% am gesamten Gemeindegebiet.

Auf 1% oder umgerechnet 0,22 km² des gesamten Gemeindegebietes ist mit erheblichen Lärmimmissionen über 75 dB(A) zu rechnen.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Schienenverkehr 24h (L_{DEN}):

L_{DEN} in dB(a)	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70...≤75	>75
Anzahl Personen	860	260	200	70	20

Die vorangestellte Tabelle zeigt, dass insgesamt ca. 1.410 Personen (errechneter Wert) im Siegburger Stadtgebiet im Pegelbereich >55 dB(A), in Bezug auf den Schienenlärm, leben. Bezogen auf den festgelegten Auslösepegel von L_{DEN} 70 dB(A), ab dem Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen werden sollen, reduziert sich dieser Wert auf ca. 90 Personen, was einem Anteil von lediglich ca. 0,2% der Gesamtbevölkerung Siegburgs entspricht.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Schienenverkehr 22:00 bis 6:00 Uhr (L_{Night}):

L_{Night} in dB(a)	>50...≤55	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70
Anzahl Personen	480	230	130	50	0

Die Betroffenheit in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr stellt sich marginal anders dar, da hier, bezogen auf den Auslösepegel von L_{Night} 60 dB(A), 180 Personen betroffen sind. Im Verhältnis zur Gesamteinwohneranzahl entspricht dies einem Wert von ca. 0,4%

Die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen an Schienenstrecken liegt nicht im Verantwortungsbereich der Stadt Siegburg. Für bauliche Änderungen, z.B. in Form von Lärmschutzwänden oder dem Einsatz leiserer Züge an dieser Lärmquelle, ist das Eisenbahnbundesamt bzw. die Deutsche Bahn AG als Maßnahmenträger zuständig.

Möglichkeiten der Lärminderung Schienenverkehrslärm:

An der Quelle:

- Geschwindigkeitsreduzierung
- Einsatz leiserer Züge mit hohem Scheibenbremsanteil
- Verlagerung in den Tageszeitraum

Auf dem Ausbreitungsweg:

- Lärmschutzwände/ Lärmschutzwälle

Am Empfänger:

- Schallschutzfenster (Schallschutzlüfter als Ergänzung bei Schlafräumen)

10.3 Flugverkehr (Flughafen Köln-Bonn)

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von Fluglärm, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen/Jahr ausgeht, wurde durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) im Auftrag des Landes NRW rechnerisch ermittelt. Eine Überprüfung dieser Daten durch das beauftragte Ingenieurbüro wurde nicht durchgeführt, da die Wahrscheinlichkeit, ein anderes Berechnungsergebnis zu erzielen, als sehr gering eingeschätzt wurde. Dies ist insbesondere begründet in den Rahmenbedingungen für die Berechnung des Fluglärms.

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden in diesem Fall seitens der Stadt Siegburg vom LANUV übernommen.

Der Fluglärm vom Flughafen Köln/Bonn ist auf der Fluglärmkarte deutlich an der „Lärmschlepe“ über den Ortsteilen Nordstadt, Stallberg, Kaldauen und Seligenthal zu erkennen. Die Europäische Union schreibt für die Darstellung des Fluglärms die Verwendung des 24h-Pegels „ L_{den} “ vor (den = day-evening-night). Die Verwendung dieses Pegels L_{den} ergibt für die Lärmschlepe Belastungswerte, die sich zwischen 50 und 65 dB(A) bewegen.

Die Auslöseschwelle für die Lärmaktionsplanung von L_{den} von 65 dB(A) oder L_{night} von 55 dB(A) werden in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr überschritten. Eine

Betroffenheit der Siegburger Bevölkerung im gemittelten 24 Stundenzeitraum liegt rechnerisch und im Sinne der Auslösewerte nicht vor.

In der Lärmaktionsplanung sollen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung entwickelt werden, auf jeden Fall für die Bereiche in Siegburg, wo der Auslösewert von L_{DEN} von 65 dB(A) oder L_{Night} von 55 dB(A) überschritten wird.

Der vorhandene und belästigende Fluglärm in Siegburg soll keinesfalls negiert werden; nur ist die Lärmaktionsplanung nicht das geeignete Instrument, da die Stadt Siegburg keine wirksamen Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms selbst festlegen kann. Dies ist nur durch das Land Nordrhein-Westfalen möglich.

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete Flugverkehr 24h (L_{DEN})

L_{DEN} in dB(a)	>55	>65	>75
Größe in km ²	13,83	0	0

Die dargestellte Tabelle zeigt die Summe der lärmbelasteten Flächen in Bezug der zu berücksichtigenden Hauptlärmquellen (Flugverkehr >50.000 Flüge/a) in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Immissionswerten in dB(A).

Alle Bereiche, auf die der Flugverkehr mit über 55 dB(A) einwirkt, haben in der Summe eine Flächenausdehnung von 13,83 km² und damit einen Anteil von 59% am gesamten Gemeindegebiet (23,3 km²).

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Flugverkehr 24h (L_{DEN}):

L_{DEN} in dB(a)	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70...≤75	>75
Anzahl Personen	11.393	5051	18	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Flugverkehr 22:00 bis 6:00 Uhr (L_{Night}):

L_{Night} in dB(a)	>50...≤55	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70
Anzahl Personen	9.560	3.448	0	0	0

Die Lärmsituation in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr zeigt, dass insgesamt ca. 13.000 Personen im Stadtgebiet im Pegelbereich >50 dB(A) leben. Im Sinne der vorgegebenen Auslösewerte von L_{night} von 55 dB(A) ergibt sich eine Anzahl von 3.448 betroffenen Einwohnern. Dies entspricht einem Anteil von ca. 8% der Gesamtbevölkerung.

Möglichkeiten der Lärminderung Fluglärm:

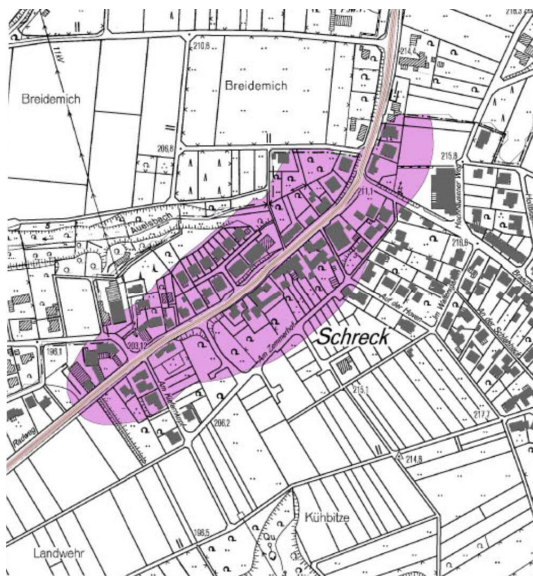
- Fortgesetzte Mitarbeit der Stadt Siegburg Beratungskommission nach §32 LVG (ehem. Fluglärmkommission)
- Optimierung von Flugrouten, Flughöhen und Flugverfahren
- Beschränkung von Nachtflügen
- Passiver Schallschutz
- Etc.

10.4 Teilaktionspläne

Aufgrund der Überschreitung der Auslösewerte sind für folgende Bereiche Teilaktionspläne erforderlich:

Planbezeichnung	Ortslage	Lärmart
Siegburg 2013-1	Stallberg	Straße – Zeithstraße
Siegburg 2013-2	Wolsdorf/ Stallberg	Straße – Zeithstraße
Siegburg 2013-3	Nordstadt	Straße L16 (Aulgasse)
Siegburg 2013-4	Brückberg	Straße L333 (Luisenstraße)
Siegburg 2013-5	Innenstadt	Straße L332 (Wilhelmstraße)
Siegburg 2013-6	Zange	Straße L16 (Bonner Straße)
Siegburg 2013-7	Innenstadt	Straße Siegfeldstraße
Siegburg 2013-8	Deichhaus	Straße L333 (Frankfurter Str.)
Siegburg 2013-9	Wolsdorf	Straße Neuenhof/ Wolsdorfer Str.
Siegburg 2013-10	Wolsdorf	Straße A3
Siegburg 2013-11	Deichhaus	Schiene Frankfurt- Köln
Siegburg 2013-12	Gesamtstadt	Fluglärm Köln/ Bonn

Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 1 „Stallberg Zeithstraße“



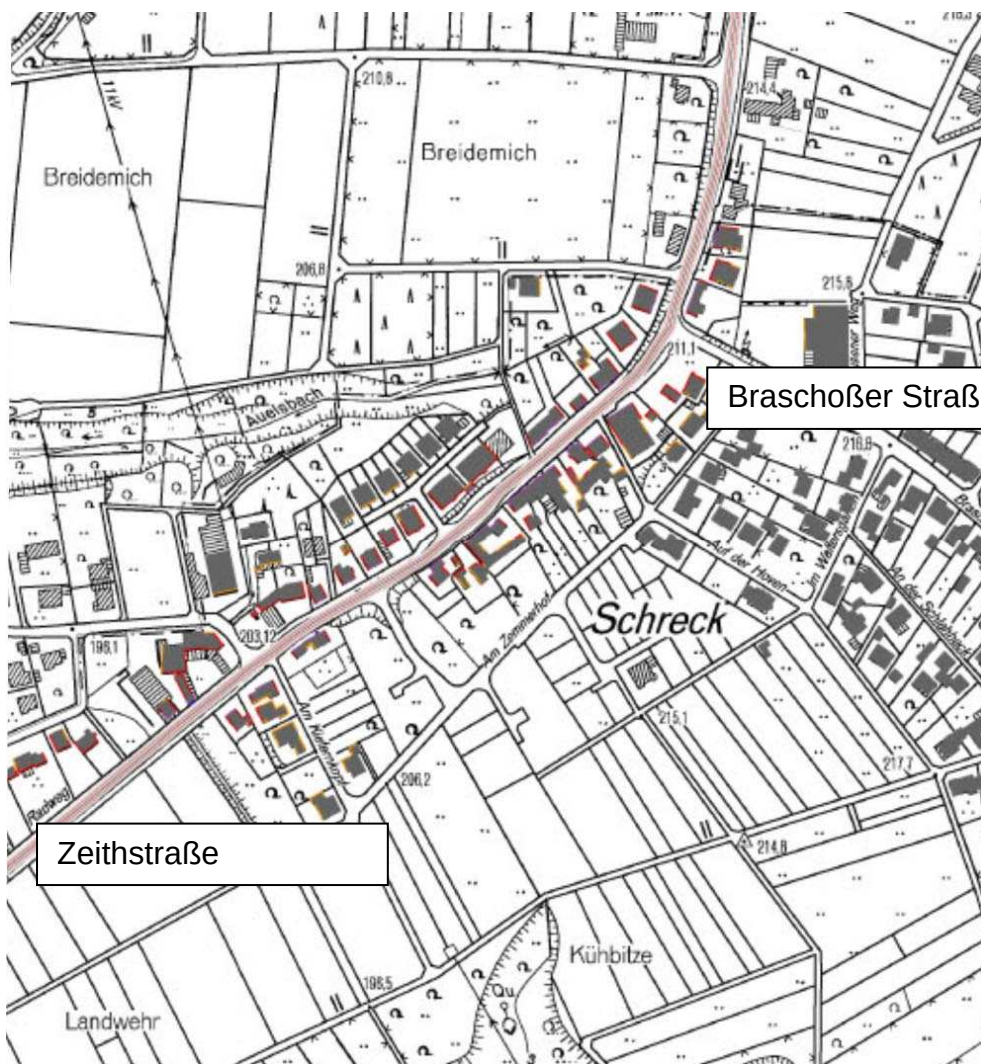
Hotspot:

Ortslage: Stallberg

Abschnitt: Ortseingang – Braschoßer Straße

Lärmquelle: Zeithstraße

Verkehrsaufkommen: ca. 3,139 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 2.1 „Wolsdorf Zeithstraße“ (westlich A3)

Hotspot:

Ortslage: Wolsdorf

Abschnitt: Kreisverkehr Neuenhof bis A3

Lärmquelle: Zeithstraße

Verkehrsaufkommen: ca. 3,139 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 2.2 „Stallberg Zeithstraße“ (östlich A3)



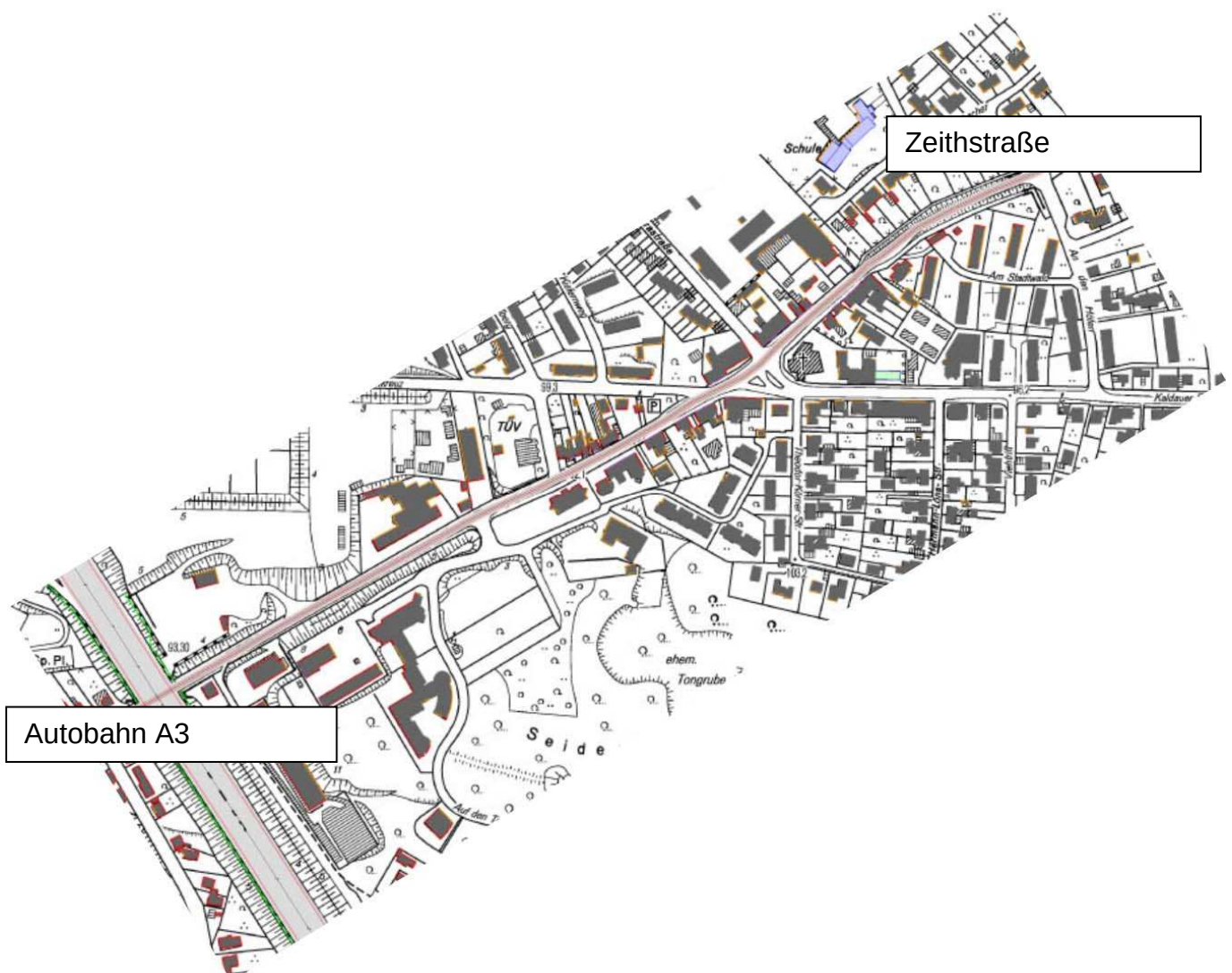
Hotspot:

Ortslage: Stallberg

Abschnitt: Kreisverkehr Zeithstraße/ Hauptstraße

Lärmquelle: Zeithstraße

Verkehrsaufkommen: ca. 3,139 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 3 „Nordstadt L16 (Aulgasse)“



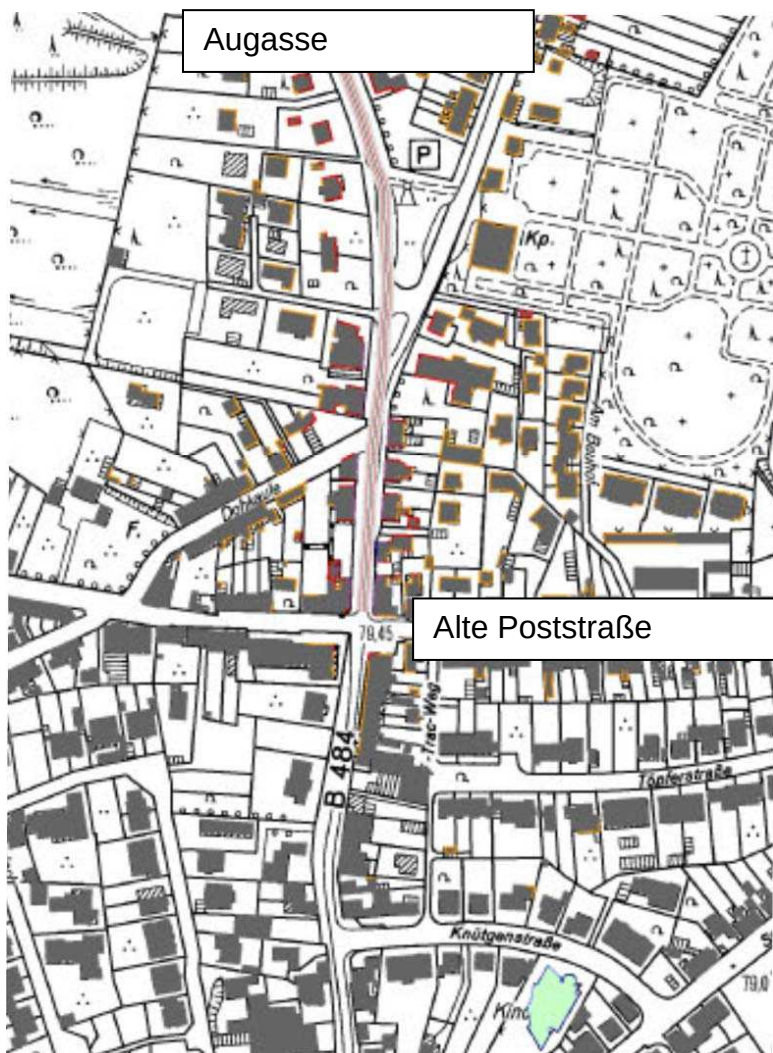
Hotspot:

Ortslage: Nordstadt

Abschnitt: Aulgasse – Dohkaule/ alte Poststraße

Lärmquelle: Aulgasse

Verkehrsaufkommen: ca. 9,076 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 4.1 „Brückberg, Luisenstraße“ (nord)

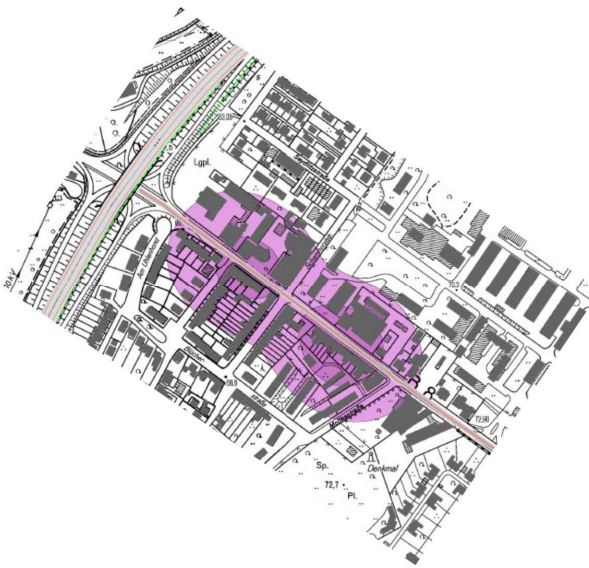
Hotspot:

Ortslage: Brückberg

Abschnitt: Luisenstraße B56 - Moltkestraße

Lärmquelle: Luisenstraße , L333

Verkehrsaufkommen: ca. 5,256 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebädefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 4.2 „Brückberg , Luisenstraße/ Augustastraße“



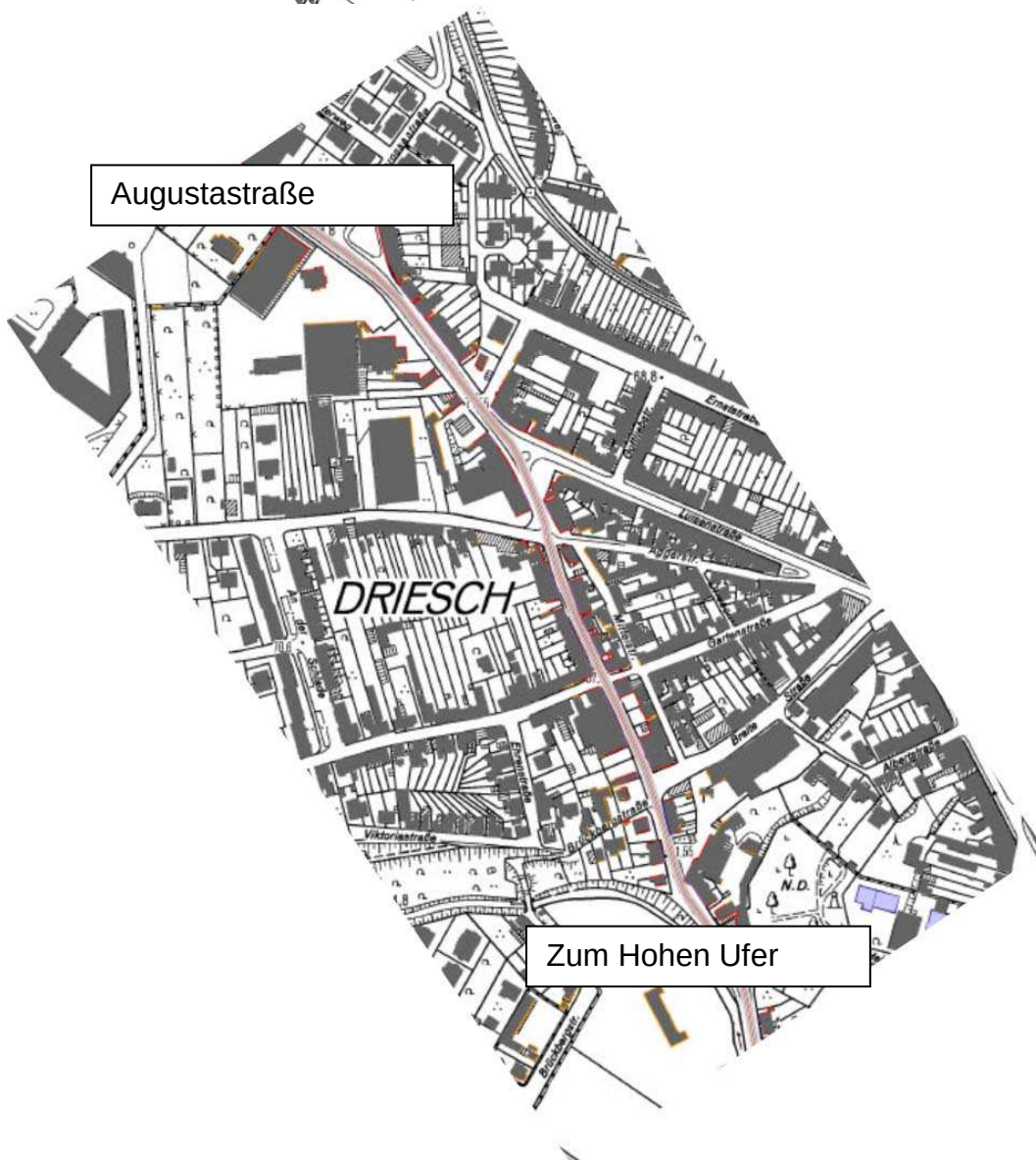
Hotspot:

Ortslage: Brückberg

Abschnitt: Augustastraße, Zum Hohen Ufer

Lärmquelle: Luisenstraße , L333

Verkehrsaufkommen: ca. 5,256 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 5 „Innenstadt Wilhelmstraße“ (L332)



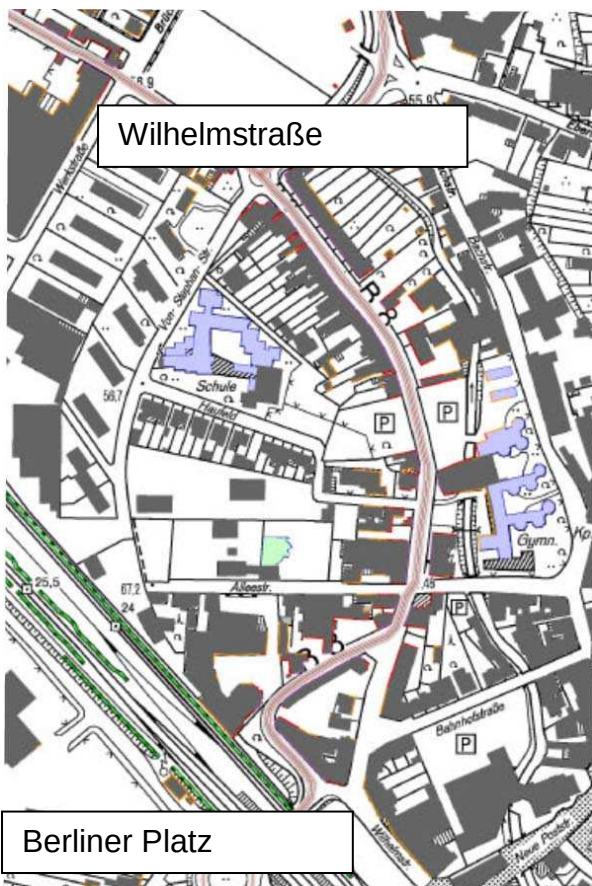
Hotspot:

Ortslage: Innenstadt

Abschnitt: Hohen Ufer bis Bahnhofstraße

Lärmquelle: Wilhelmstraße (L332)

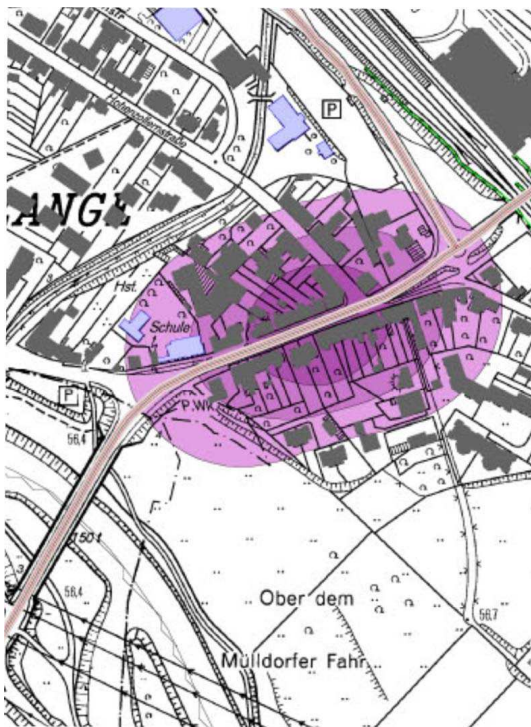
Verkehrsaufkommen: ca. 5,775 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 6 „Zange Bonner Straße“ (L16)



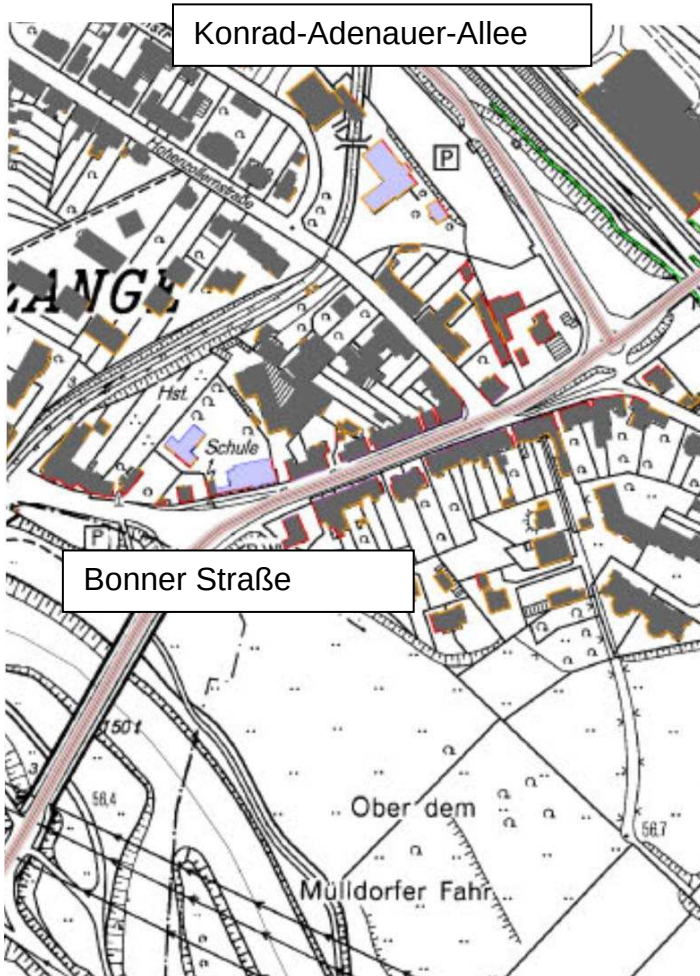
Hotspot:

Ortslage: Zange

Abschnitt: Siegstraße bis Kaiser Wilhelm Platz

Lärmquelle: Bonner Straße (16)

Verkehrsaufkommen: ca. 7,892 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 7 „Innenstadt Siegfeldstraße“



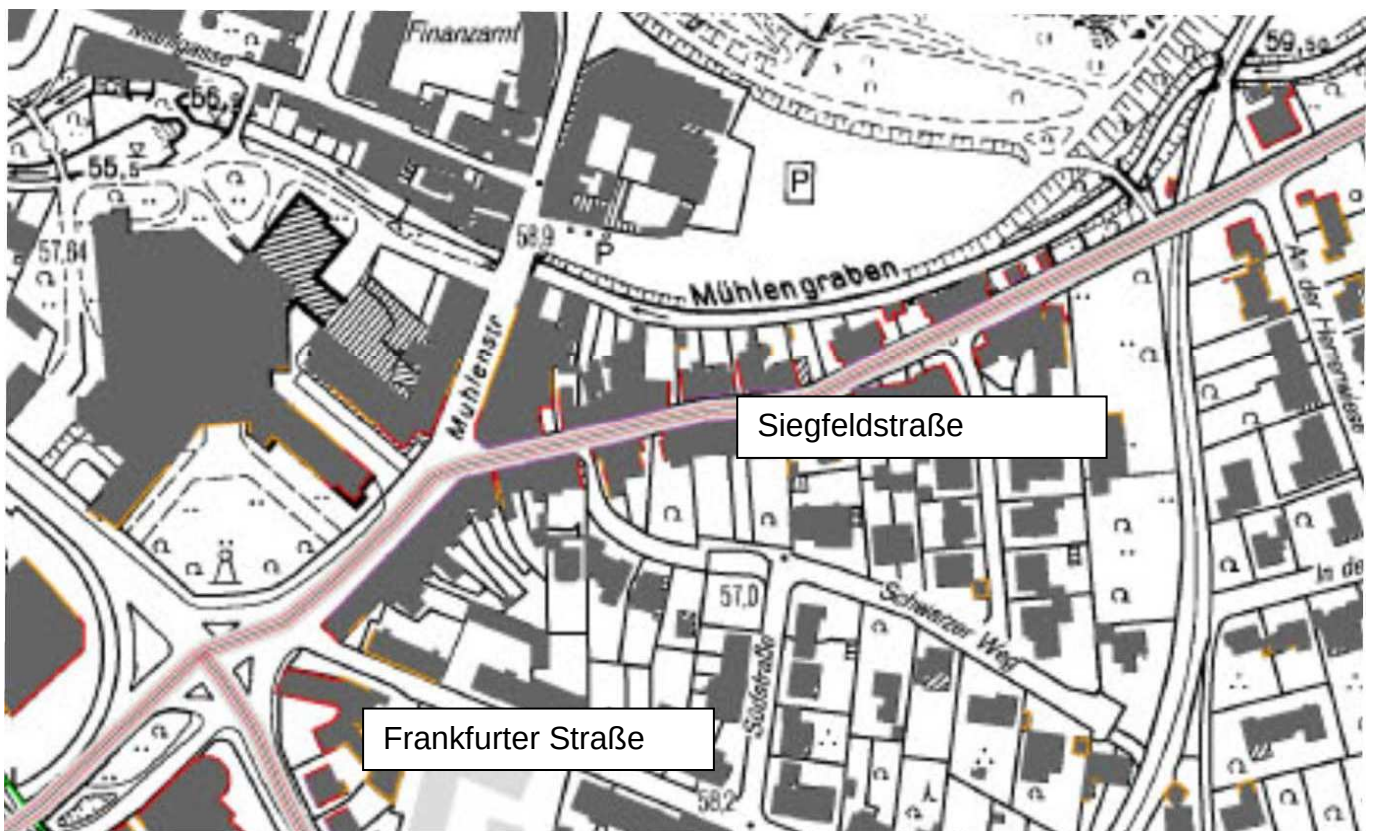
Hotspot:

Ortslage: Innenstadt

Abschnitt: Kaiser Wilhelm Platz bis Herrenwiese

Lärmquelle: Siegfeldstraße

Verkehrsaufkommen: ca. 4,744 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 8 „Deichhaus, Frankfurter Straße“ (L333)



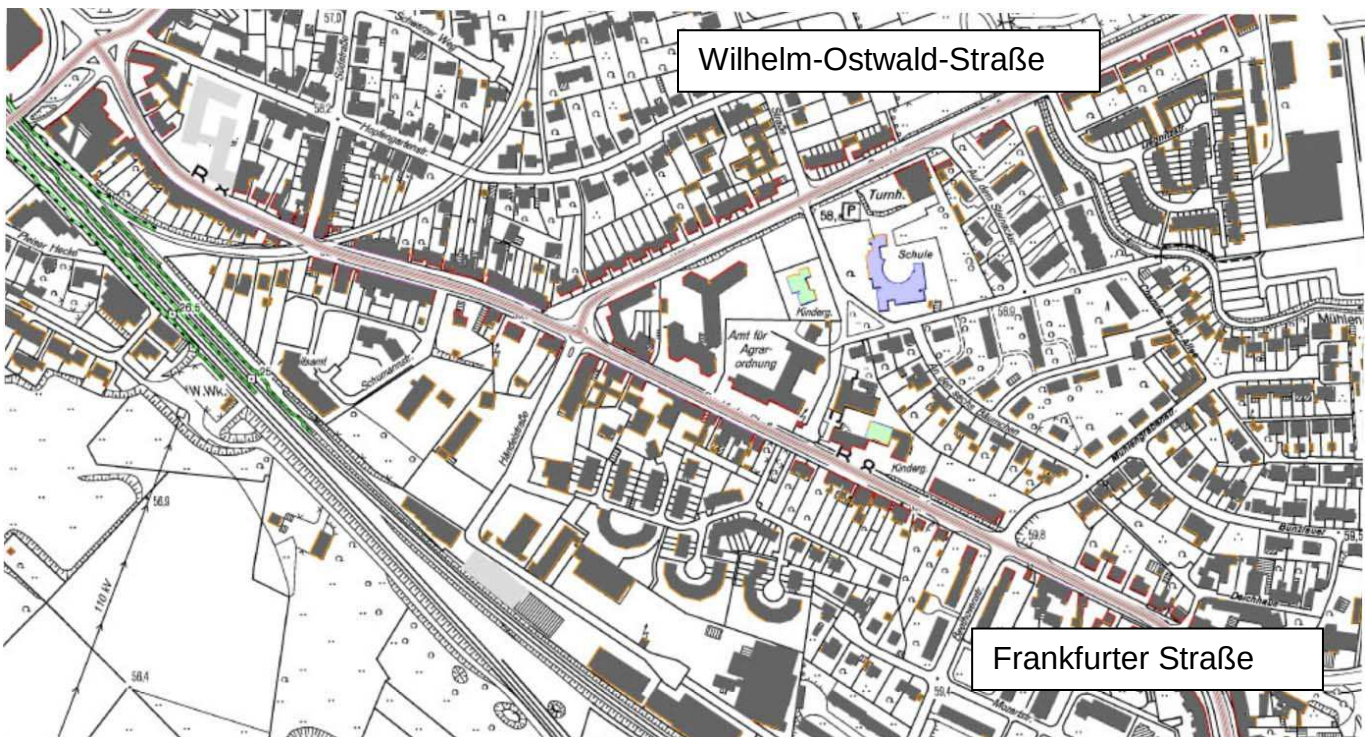
Hotspot:

Ortslage: Innenstadt

Abschnitt: Wilhelm-Ostwald-Straße bis
Wahnbachtalstraße

Lärmquelle: Frankfurter Straße (L333)

Verkehrsaufkommen: ca. 4,217 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 9 „Wolsdorf, Neuenhof/ Wolsdorfer Str.“



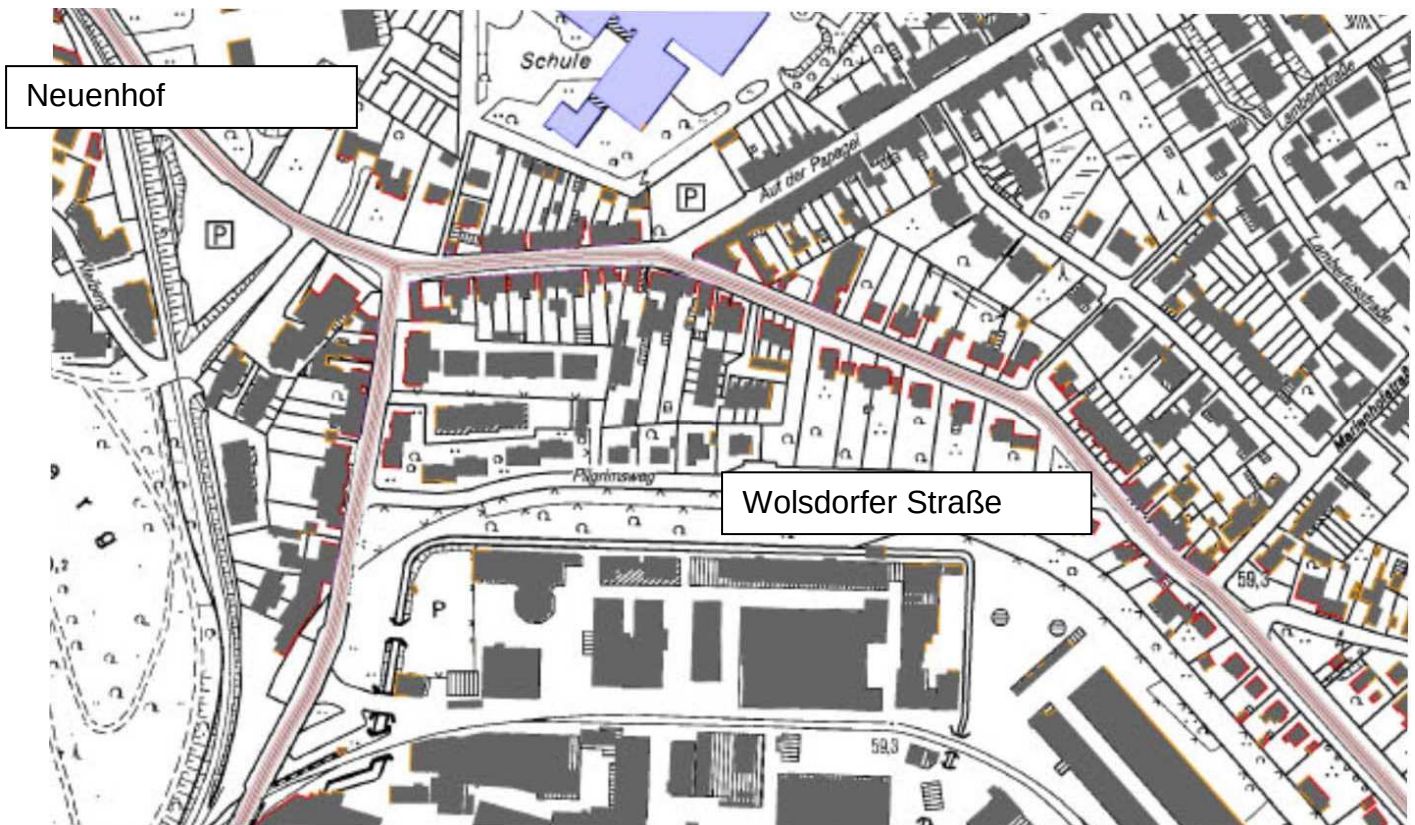
Hotspot:

Ortslage: Wolsdorf

Abschnitt: Kleiberg bis Dammstraße

Lärmquelle: Neuenhof/ Wolsdorfer Str.

Verkehrsaufkommen: ca. 4,818 Mio. Kfz/a



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 10 „Wolsdorf“ (westlich/ östlich A3)

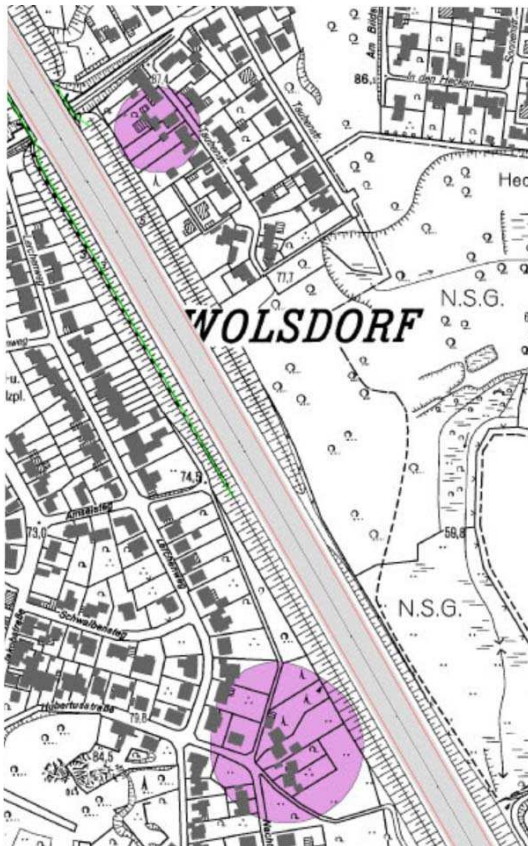
Hotspot:

Ortslage: Wolsdorf

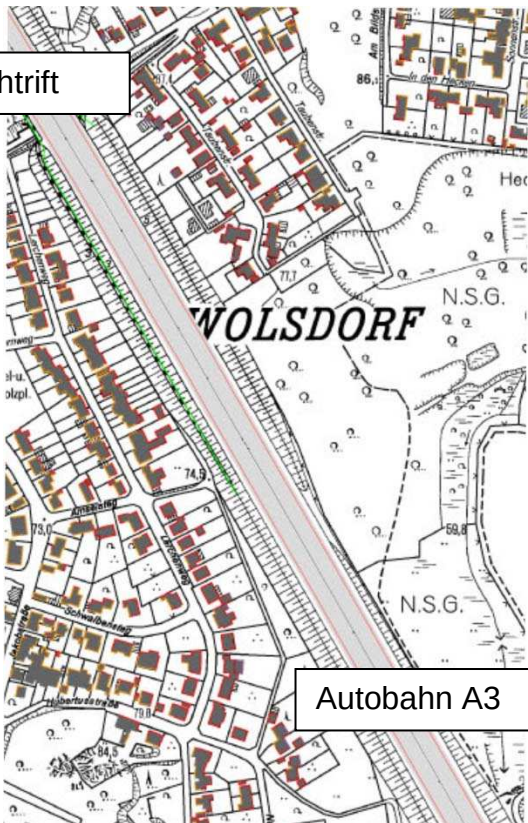
Abschnitt: Taubenstraße, Lerchenweg

Lärmquelle: A3

Verkehrsaufkommen: ca. 28,032 Mio. Kfz/a



Viehtrift



Autobahn A3

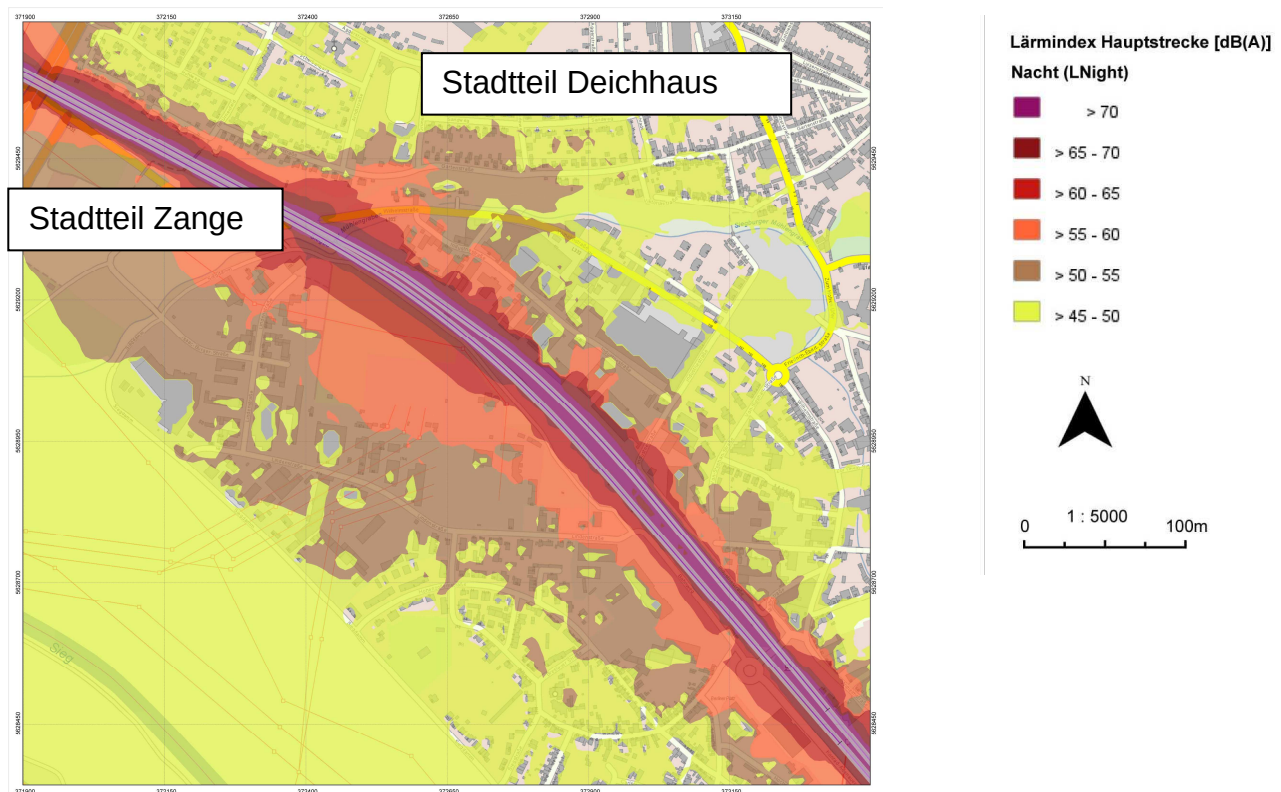
Vorhandene Lärmschutzwand:



Betroffene Gebäudefassaden:



Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 11 „Deichhaus“



Hotspot:

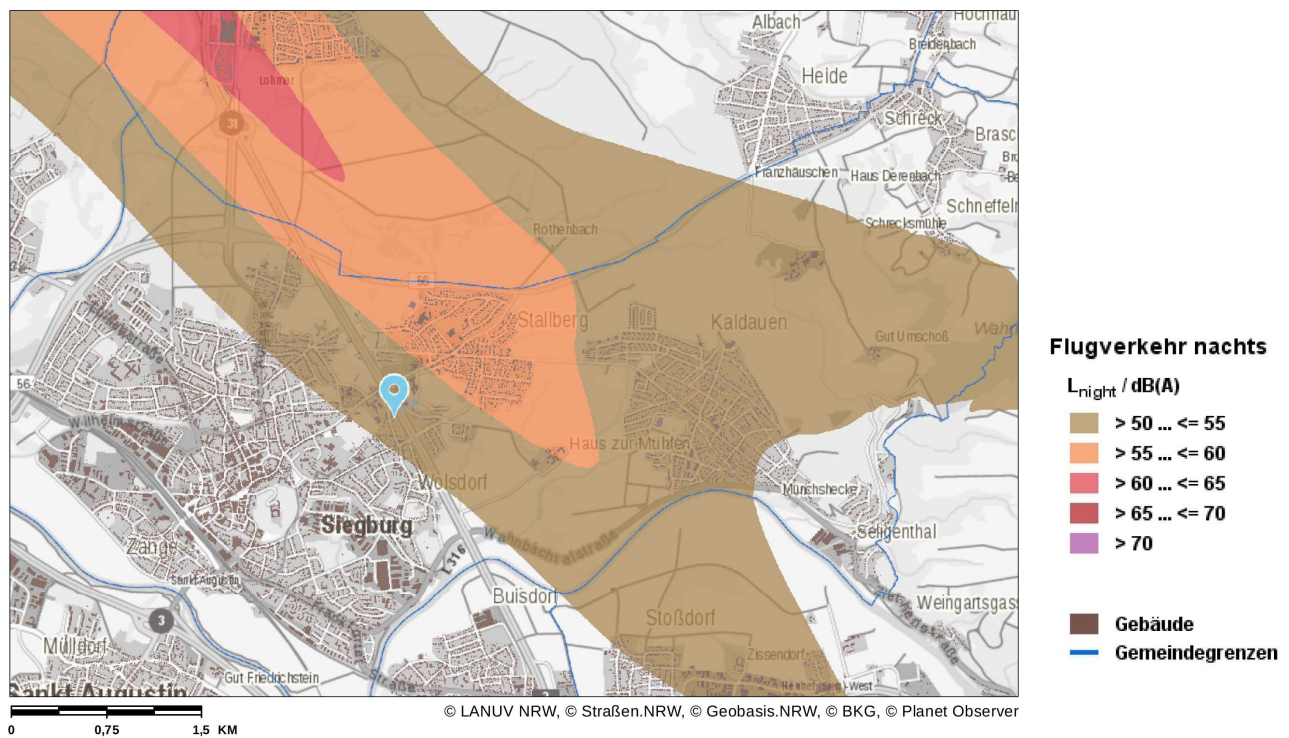
Ortslage: Deichhaus

Abschnitt: Händelstraße, Beethovenstraße, Haydnstraße,

Lärmquelle: Schiene Köln - Frankfurt

Verkehrsaufkommen: ca. 145.000/a

Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 12 „Fluglärm“ (Gesamtstadt)



Hotspot:

Ortslage: Gesamtstadt

Abschnitt: -

Lärmquelle: Flughafen Köln/ Bonn

Verkehrsaufkommen: ca. 151.000/a

11. Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand am 06.09.2017 im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung statt, zu welcher 14 interessierte Bürgerinnen und Bürger erschienen sind. Nach Vorstellung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes, unter Einbeziehung der eingegangenen Stellungnahmen der verschiedenen Maßnahmenträger (Fluglärm, Schienenlärm, Straßenlärm in Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßen.NRW), wurde dieser im Plenum diskutiert und ab dem 07.09.2017 unter „siegburg.de“ online gestellt.

Das Protokoll der Bürgerinformation ist dem Lärmaktionsplan der Stufe II als Anlage 1 beigelegt.

12. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmsanierung

Straßenverkehr (Teilaktionsplan 2013 -10)

An der Bundesautobahn A3 bestehen teilweise bereits Lärmschutzeinrichtungen. Weitere Maßnahmen sind für Anfang 2018 geplant.

Schienenverkehr (Teilaktionsplan 2013 -11)

Entlang der Bahnstrecke sind bereits Lärmschutzmaßnahmen in erheblichen Umfang vorhanden.

Flugverkehr (Teilaktionsplan 2013 -12)

Passive Schallschutzmaßnahmen

Mit Schreiben vom 26.06.2017 wurden der Landesbetrieb Straßenbau NRW, der Flughafen Köln/ Bonn GmbH und die Deutsche Bahn AG als zuständige Maßnahmenträger innerhalb des Verfahrens mit dem Entwurf des LAP II (Stand April 2017) beteiligt und gebeten bis zum 25.08.2017 Stellung zu nehmen. Die Schreiben des Landesbetriebes Straßenbau NRW und der Deutschen Bahn AG sind dem LAP II als Anlage III beigefügt. Eine Stellungnahme des Flughafens Köln/ Bonn ist bis dato nicht eingegangen.

Straßenverkehr (Teilaktionsplan Siegburg 2013 - 1 bis 10)

Mögliche Maßnahmen werden mit den Maßnahmenträgern diskutiert und ggf. in die Teilaktionspläne mit eingearbeitet.

Schienenverkehr (Teilaktionsplan Siegburg 2013 - 11)

Mögliche Maßnahmen werden mit den Maßnahmenträgern diskutiert und ggf. in die Teilaktionspläne mit eingearbeitet.

Flugverkehr (Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 12)

Mögliche Maßnahmen werden mit den Maßnahmenträgern diskutiert und ggf. in die Teilaktionspläne mit eingearbeitet.

Teilaktionsplan	Maßnahmenvorschlag	Wirksamkeit der Maßnahme
Siegburg 2013-1 Stallberg Zeithstraße	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-2.1 Wolsdorf Zeithstraße Westlich A3	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse

Siegburg 2013-2.2 Stallberg Zeithstraße Östlich A3	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-3 Nordstadt L16 (Aulgasse)	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-4.1 Brückberg Luisenstr. (nord)	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-4.2 Brückberg Luisentr./Augustastr.	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.	

	<u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-5 Innenstadt L332 (Wilhelmstraße)	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-6 Zange L16 (Bonner Straße)	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-7 Innenstadt Siegfeldstr.	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u>	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der

	Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Geräuschkulisse
Siegburg 2013-8 Deichhaus L333 (Frankfurter Straße)	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-9 Wolsdorf Neuenhof/ Wolsdorfer Str.	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren. <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden. <u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-10 Wolsdorf A3 (west/ ost)	<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Lärmschutzwände, Reduzierung der Geschwindigkeit <u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Wegen der geringen Zahl der Betroffenen, sollten. aus wirtschaftlichen Überlegungen auch passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden <u>Langfristig:</u> Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke	Einhaltung der Auslösewerte Schutz der Aufenthaltsräume Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse
Siegburg 2013-11 Deichhaus (Schienenverkehr) Händelstr., Heydnstr., Beethovenstr.	<u>Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aufgrund der relativ geringen Betroffenheit erscheinen weitere aktive/ passive Lärmschutzmaßnahmen unverhältnismäßig. Zuständigkeit liegt bei der DB AG	Schutz der Aufenthaltsräume

Siegburg 2013-12 Fluglärm (Gesamtstadt)	Aktive Schallschutzmaßnahmen scheiden seitens der Kommune aus	Schutz der Aufenthaltsräume

13. Fazit

Insgesamt lässt sich für das Siegburger Stadtgebiet feststellen, dass die Anzahl der, im Sinne des Gesetzgebers durch Lärm betroffenen Einwohner, verhältnismäßig gering ausfällt. Im Bereich Straßenlärm liegt die Betroffenheit bei ca. 1,7% und beim Schienenlärm bei ca. 0,3% bezogen auf die Gesamtbevölkerung. Ob auch in diesen Bereichen eine Verbesserung erzielt werden kann, wird derzeit mit den verschiedenen Maßnahmenträgern diskutiert und abgewogen.

Die Betroffenheit im Bereich Fluglärm ist nach den Vorgaben des Gesetzgebers, aufgrund der angesetzten Schwellenwerte lediglich für ca. 8% der Siegburger Bevölkerung im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr gegeben. Dieser Auffassung wird seitens der Stadt Siegburg nicht gefolgt, da Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit auch schon bei geringeren Lärmpegeln/ Schwellenwerten auftreten können. Darüber hinaus werden die Vielzahl der einzelne Lärmspitzen des Flugverkehrs, welche erheblich über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung liegen, nicht ausreichend innerhalb der vergebenen Berechnungsmodelle berücksichtigt.

Anhang I:

Protokoll der öffentlichen Anhörung

Niederschrift

Anlass: **Lärmaktionsplanung, Teil II;**
- Öffentlichkeitsbeteiligung

Teilnehmer: Frau Guckelsberger, Herr Marks, Herr Schmitz
sowie 14 Gäste

Datum: 05.09.2017, 19.00 – 20.20 Uhr

Raum: Rathaus Siegburg, Kleiner Sitzungssaal

1. Frau Guckelsberger begrüßte die anwesenden Gäste und Vertreter der Presse. Sie übergab das Wort an Herrn Marks
2. Herr Marks führte in das Thema ein, erläuterte die Rahmenbedingungen und die Gründe für die verspätete Öffentlichkeitsbeteiligung. Zwischenfragen zum Verständnis der präsentierten Folien beantwortete Herr Marks sofort. Sodann eröffnete er die Diskussion.

a. Es heißt Lärmaktionsplan, aber es ist nicht nur eine Bestandaufnahme ohne Aktion?

Antwort: Nein, denn man kann Vorschläge zur Verbesserung unterbreiten. Die Verwaltung hat jedoch oftmals keinen Einfluss auf die Durchführung der Maßnahmen durch einen externen Maßnahmenträger. Es bleibt dann oftmals beim Appell.

b. Die berechneten Lärmpegel sind qualitativ nicht wertvoll. Wer hat die externen Gutachter bezahlt?

Die Stadtverwaltung hat zwar die Daten vom Land NRW erhalten, jedoch waren die Kartengrundlage zu alt. Aufgrund aktueller Bestandsveränderungen (Abriss, Neubau) war eine Neuberechnung zur Sicherung der korrekten Belastungszahlen unumgänglich. In der zweiten Stufe waren die vom Land errechneten Betroffenenzahlen niedriger, obwohl mehr Straßen in die Berechnung eingeflossen waren. Das war nicht plausibel.

c. Wer hat veranlasst, die Karten mit so vielen Fehlern zur Verfügung zu stellen?

Das Land NRW. Es fand offenbar inzwischen eine Bewusstseinsbildung statt und man hat offenkundige Fehler in der aktuellen Stufe bereinigt.

d. Wo sind die Messpunkte für die Wilhelmstraße?

Der Unterhaltsträger einer Straße führt von Zeit zu Zeit (im Mittel alle 5 Jahre) eine Verkehrszählung durch. Der Verkehrslärm wurde nicht gemessen, sondern auf der Basis der Zählungen gerechnet.

- e. **Die Berechnung des Fluglärms kann ich nicht nachvollziehen. Ich wohne im Westen von Kaldauen und leide sehr unter dem Fluglärm!**
Der Fluglärm wird prognostiziert. Auf dieser Basis erfolgt die Berechnung über die Ausbreitung des Fluglärms. In der Realität weicht der tatsächliche Lärm von der Prognose ab.
- f. **Was wird in der dritten und vierten Stufe des Lärmaktionsplanes die Folge sein?**
Die dritte Stufe des Lärmaktionsplanes hat bereits begonnen. Das Land hat aus den bisherigen Fehlern gelernt und den Kommunen ein sehr komfortables, webbasiertes Instrument zur Verfügung gestellt, mit dem man sogar einzelne Fahrbahnhälften hinsichtlich ihrer Oberfläche oder der Geschwindigkeitsbeschränkung beeinflussen kann.
In der vierten Stufe werden neue Berechnungsverfahren eingeführt. Sie führen dazu, dass die Vergleichbarkeit der Betroffenenzahlen wahrscheinlich nicht mehr möglich sein wird.
- g. **Was hat die Stadt für die bisherigen Gutachten ausgegeben?**
In der ersten Stufe ca. 8.000 €, in der zweiten ca. 4.000 €. Es liegt der Stadt auch ein Angebot zur Durchführung des Verfahrens vor, das sich im fünfstelligen Bereich bewegt. Das hat die Kollegen Marx und Schmitz dazu bewegt, die Lärmaktionsplanung selbst durchzuführen.
- h. **Können wir Bürger im Prinzip gar nichts tun, um den Lärm zu vermeiden?**
Ja, zum Beispiel durch Veränderung des Konsumverhaltens. Wenn wir unseren Anspruch reduzieren und nicht unbedingt darauf setzen, dass ein Produkt, das wir heute bestellen, morgen bei uns ankommen muss, kann man den Pakettransport reduzieren.
Die Verwaltung versucht, die Paketdienstleister davon zu überzeugen, dass nicht sechs Auslieferungsfahrzeuge jeden Tag durch die Straßen Siegburgs fahren müssen. Auch ist zu hinterfragen, ob man nachts in den Urlaub fliegen muss, um etwas mehr Zeit am Urlaubsort verbringen zu können.
- i. **Kann man den Europaplatz nicht zurückbauen, um den Verkehr flüssiger zu gestalten?**
Grundsätzlich kann man darüber nachdenken. Allerdings wird dadurch das Eingangstor der Stadt für Besucher wieder unattraktiv. Zu Bedenken ist auch, dass Verkehrsströme sich verändern können. Ein lange erhsehnter Kreisel am Kreishaus würde den Verkehr flüssiger gestalten, allerdings könnte dies auch dazu führen, dass wieder mehr die Frankfurter Straße nutzen. Dies kann dann wieder zu Stauungen führen, weil mehr Verkehr entsteht.
- j. **Die Schadstoffbelastung, die aufgrund des Verkehrs erzeugt wurde, wurde nicht berücksichtigt?**
Das ist richtig. In diesen Karten wird nur der Lärm betrachtet.

k. Kann man die unterschiedlichen Lärmkarten übereinander legen, um besonders betroffene Stadtteile zu ermitteln?

Aufgrund der Tatsache, dass es unterschiedliche Berechnungsmethoden für die einzelnen Lärmarten gibt, verbietet sich eine Überlagerung.

Zum Abschluss bedankte sich Frau Guckelsberger für die angeregte Diskussion und verabschiedete die Anwesenden. Die Präsentation wird spätestens ab kommender Woche auf der Internetseite der Stadt (Planen & Bauen) abrufbar sein.

Siegburg, 6.9.2017

Anhang II:

Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)

In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulasträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen (Autobahnen und freie Strecke von Bundesstraßen) oder das Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist; es geht um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung „gewachsenen“ und „verfestigten“ Situation.

Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90).

Voraussetzungen

Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt.

Tabelle: Zusammenstellung der Immissionswerte der Lärmsanierung für Bundesfern- und Landesstraßen

Kategorie	Bundesfernstraßen		Landesstraßen	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Kur-, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67	57	67	57
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69	59	67	57
Gewerbegebiete	72	62	72	62

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

Bewertung der Lärmsituation

Anhand der Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnung wird eine Einschätzung der Lärmsituation unter Beachtung weiterer formaler Zulässigkeitsvoraussetzungen vorgenommen.

Die wesentlichen Kriterien zur Bewertung sind:

- Die Stärke der Lärmbelastung
- Die Anzahl der Betroffenen
- Die Art des Gebietes
- Die Nutzung der betroffenen Flächen
- Ausschluss-/Minderungsgründe

Schallschutzmaßnahmen

Lärmsanierung besteht in Maßnahmen an der Straße (aktiver Schallschutz) oder in Maßnahmen an der baulichen Anlage (passiver Schallschutz).

Zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen gehören:

- Wälle
- Wände
- Kombination aus Wall/Wand
- lärm mindernde Fahrbahnoberflächen
- Teil- und Vollabdeckungen, Einhausungen.

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume. (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern). Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 v.H. erstattet werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt.

Die Bemessung des Umfangs der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der zukünftigen Verkehrsmenge (Prognose).

Information zur Lärmsituation

Jeder kann einen formlosen Antrag bzgl. der Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

Ablaufschema: Lärmschutz an bestehenden Straßen

Im Rahmen der Lärmsanierung erfolgt zunächst die Bewertung der Lärmsituation nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzrichtlinien in Verbindung mit der Berechnungsvorschrift der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 und - sofern die Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllt sind – die Ausarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes.

Wer?	Was?	Wie?
Ausgangssituation Bürger, Gemeinde, Politik, Straßenbauverwaltung	Bennennung eines konkreten Lärmproblems	Eingabe, formloser Antrag
Schritt 1 Straßen.NRW	Überprüfung der Lärmsituation	Lärmtechnische Berechnung nach RLS-90; Zusammenstellung der Geobasisdaten und relevanter Informationen; Infrastrukturdaten
Schritt 2 Straßen.NRW	Bewertung der Lärmbelastung	Auswertung der Lärmtechnischen Berechnung (Pegelhöhe, Zahl der Betroffenen, Gebietsnutzung, etc.); Vergleich mit den maßgeblichen Immissionswerten
Schritt 3 Straßen.NRW	Bewertung der allgemeinen und rechtlichen Situation	Prüfung von Ausschluss-/ Minderungsgründen, ggf. Hinweis auf § 75 Abs. 2 VwVfG (NRW); sonstige planerische Aktivitäten
Schritt 4 Straßen.NRW	Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes	Sachgerechte Bewertung verschiedener Maßnahmenvarianten, dabei Berücksichtigung von Machbarkeit, Kosten, Nutzen und Zeithorizont; Variantenvergleich mit Wirkungsanalyse und Abwägung möglicher Maßnahmen; Berücksichtigung weiterer Planungs- bzw. Baumaßnahmen
Schritt 5 Straßen.NRW, MBV, BMVBS	Abstimmung des Maßnahmenkonzeptes auf Landes- bzw. Bundesebene	
Schritt 6 Straßen.NRW	Aufstellung des Vorentwurfs und des Bauwerksentwurfs und ggf. Einholung des Genehmigungsvermerks	Detaillierte Ausarbeitung der Vorzugsvariante und Festlegung des Zeithorizonts
Schritt 7 Straßen.NRW; TÖB; Gemeinde	Schaffung von Baurecht und Sicherung der Finanzierung	Klärung, ob „Fall unwesentlicher Bedeutung“ oder ggf. Planfeststellungsverfahren, Antrag auf Befreiung; Grunderwerb; Abstimmung mit Dritten; Aufnahme in das Bauprogramm
Ziel Straßen.NRW	Umsetzung	Aktive Lärmschutzmaßnahmen; Passive Lärmschutzmaßnahmen: Benachrichtigung der Eigentümer hinsichtlich der Möglichkeit (Achtung: mind. 25 % Eigenanteil)

Anlage III

Schreiben Deutsche Bahn AG vom 26.07.2017

Schreiben Landesbetrieb Straßen.NRW vom 10.08.2017



Deutsche Bahn AG • DB Immobilien • Region West • Deutz-Mülheimer-Straße 22-24 • 50679 Köln

Stadtverwaltung Kreisstadt Siegburg
Planungs- und Bauaufsichtsamt
Herr Marks

53719 Siegburg

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Region West
Kompetenzteam Baurecht
Deutz-Mülheimer Straße 22-24
50679 Köln
www.deutschebahn.com

Thomas Grams
Telefon 0221 141-1862
Telefax 0221 141-2244
Thomas.T.Grams@deutschebahn.com
Zeichen GS.R-W-L(A)
TÖB-KÖL-17-11880 (Gr20473)

26.07.2017

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom 26.06.2017

Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange an der der Lärmaktionsplanung Teil II

Sehr geehrter Herr Marks,

die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Stellungnahme:

Grundsätzlich sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig. Handelt es sich jedoch um Lärm des Schienenverkehrs auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, wird dieser vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert.

Für Lärmaktionsplanungen sind die Gemeinden zuständig, denn seit dem 01.01.2015 hat sich die Zuständigkeit geändert. Für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes auf den Haupteisenbahnstrecken außerhalb von Ballungsräumen liegt seit dem 01.01.2015 die Zuständigkeit beim EBA.

Somit bestehen gegen den o. g. Lärmaktionsplan aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

i. V.

Strauß

i. A.

Grams

Deutsche Bahn AG
Sitz: Berlin
Registergericht:
Berlin-Charlottenburg
HRB: 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Vorstand:
Dr. Richard Lutz,
Vorsitzender

Berthold Huber
Ronald Pofalla
Ulrich Weber

Unser Anspruch:



Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter



Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

**Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Rhein-Berg - Außenstelle Köln
Postfach 210722 · 50532 Köln

Stadt Siegburg
Stadtverwaltung
z.Hd. Herrn Marks
53719 Siegburg

Kontakt: Herr Grünewald
Telefon: 0221-8397359
Fax: 0221-8397100
E-Mail: johannes.gruenewald@strassen.nrw.de
Zeichen: 560//2.10.02.10/Lärm
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 10.08.2017

Lärmaktionsplanung Teil II Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Ihr Schreiben vom 26.06.2017

Anlagen:

Lärmschutz an A3 (3 Blatt Auszug aus Präsentation Gesamtinstandsetzung von 01.12.2016)
Info „Lärmschutz an Straßen im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW“

Sehr geehrter Herr Marks,

zu Ihrer Anfrage kann ich mitteilen, dass der Landesbetrieb Straßenbau auf der A 3 zwischen Autobahndreieck Heumar und der Landesgrenze (AS Bad Honnef) eine Gesamtinstandsetzungsmaßnahme plant. Der Bereich Siegburg liegt dabei in Abschnitt III der Gesamtinstandsetzungsmaßnahme, die den Streckenabschnitt AS Lohmar – AK Bonn/Siegburg umfasst.

Bei der Instandsetzung wird als neuer Fahrbahnbelag eine lärmarme Bauweise mit $D_{\text{Stro}} = -2$ dB(A) zum Einbau kommen.

Bei der ebenfalls vorgesehenen Lärmsanierung ist eine Erneuerung der vorhandenen Lärmschutzwände vorgesehen. Die neu zu errichtenden Lärmschutzanlagen werden so dimensioniert, dass die gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97) geltenden Auslösewerte der Lärmsanierung möglichst weitgehend durch aktiven Lärmschutz eingehalten werden können. Die neuen Lärmschutzanlagen werden daher länger und höher als die vorhandenen sein.

Der Landesbetrieb hat u.a. die Stadt Siegburg bei einem Informationstermin für die Träger öffentlicher Belange am 01.12.2016 über die vorgesehenen Planungsmaßnahmen informiert. Teilnehmer aus Siegburg waren Herr Willi Bernhard und Herr Viktor Krüger. Den Teilnehmern des TÖB-Termins ist im Anschluss eine Präsentation zugesandt worden, aus der die geplanten Lärmschutzabmessungen zu entnehmen sind. Die den Bereich Siegburg betreffenden Lageplanausschnitte aus der Präsentation füge ich zu Ihrer Information als Anlage bei (3 Blatt, Stand 12/2016).

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·
Telefon: 0209/3808-0
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Landesbank Hessen-Thüringen
IBAN: DE2030050000004005815 BIC: WELADED3
Steuernummer: 319/5922/5316

**Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln**
Deutz-Kalker-Str.18-26 · 50679 Köln
Postfach 210722 · 50532 Köln
Telefon: 0221/8397-0
kontakt.ml.rb@strassen.nrw.de

Da die Planung der Gesamtinstandsetzung derzeit noch in Bearbeitung ist, bitte ich bezüglich genauerer Angaben zur Lärmschutzgeometrie um eine erneute Anfrage im 4. Quartal 2017.

Weitere Maßnahmen der Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen im Bereich der Stadt Siegburg sind in absehbarer Zeit nicht vorgesehen.

Abschließend möchte ich darauf aufmerksam machen, dass im LAP-Vorentwurf auf Seite 86 eine „Zusammenstellung der Immissionswerte der Lärmsanierung“ enthalten ist, die inzwischen überholt ist.

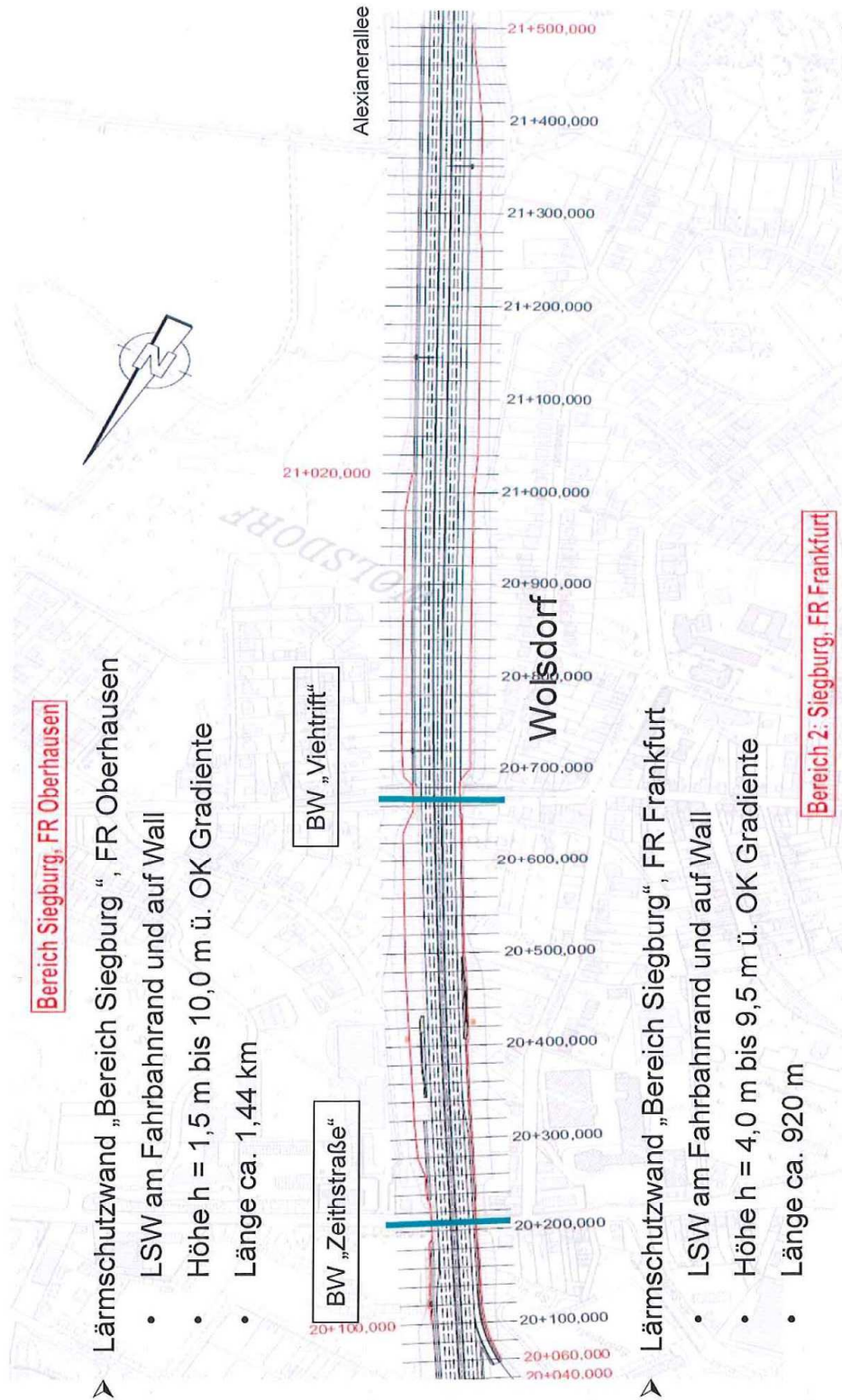
Die aktuell geltenden Immissionswerte der Lärmsanierung bitte ich der beiliegenden Anlage „Lärmschutz an Straßen im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW“ zu entnehmen.
Die betreffenden Immissionswerte sind gelb markiert.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.



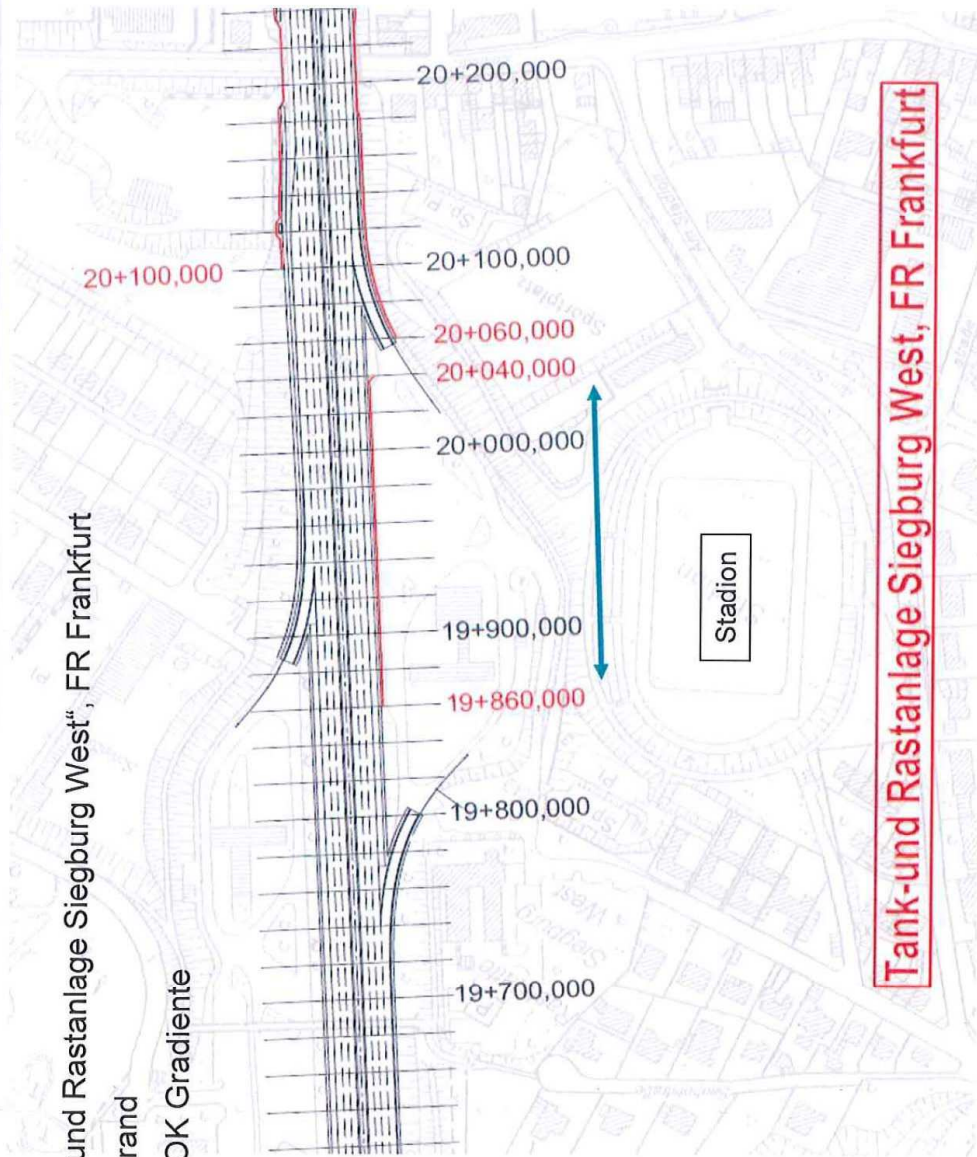
(Johannes Grünewald)

Techn. Gestaltung und Durchführung der Baumaßnahme - Lärmschutz



Techn. Gestaltung und Durchführung der Baumaßnahme - Lärmschutz

- Lärmschutzwand „Tank- und Rastanlage Siegburg West“, FR Frankfurt
 - LSW am Fahrbahnrand
 - Höhe $h = 4,5 \text{ m}$ ü. OK Gradiente
 - Länge ca. 180 m



Techn. Gestaltung und Durchführung der Baumaßnahme - Lärmschutz

- Lärmschutzwand „Alte Lohmarer Straße“, FR Frankfurt
- LSW auf Wall
 - Höhe $h = 10\text{ m}$ ü. OK Gradiente
 - Wallhöhe 5,5 m
 - Länge ca. 190 m

