

ACCON-Bericht-Nr.: **ACB - 0618 - 408276 - 716**

Titel: **Kreisstadt Bergheim**

**Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-  
Immissionsschutzgesetz Stufe III**

**Fortschreibung der schalltechnischen  
Untersuchung**

Verfasser: **Dipl.-Ing. Gregor Schmitz-Herkenrath**

Berichtsumfang: **16 Seiten**

Datum: **22.01.2019**

**ACCON Köln GmbH**

Rolshover Straße 45  
51105 Köln

Tel.: +49 (0)221 80 19 17 - 0  
Fax.: +49 (0)221 80 19 17 - 17

**Geschäftsführer**

Dipl.-Ing.  
Gregor Schmitz-Herkenrath

Dipl.-Ing.  
Manfred Weigand

**Handelsregister**

Amtsgericht Köln  
HRB 29247  
UID DE190157608

**Bankverbindung**

Sparkasse KölnBonn  
BLZ 370 50 198

Konto-Nr. 130 21 99

SWIFT(BIC): COLSDE33

IBAN: DE73370501980001302199

Titel: Kreisstadt Bergheim  
Lärmaktionsplanung gemäß  
§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz Stufe III  
Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung

---

Auftraggeber: Kreisstadt Bergheim  
Postfach 1169  
50101 Bergheim

Auftrag vom: 07.03.2018

Berichtsnummer: ACB - 0618 - 408276 - 716

Datum: 22.01.2019

Projektleiter: Dipl.-Ing. Gregor Schmitz-Herkenrath

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Rechtliche Grundlagen und Anforderungen an Lärmaktionspläne</b>	<b>5</b>
2.1	Vorschriften, Normen, Richtlinien, Literatur	5
<b>3</b>	<b>Verlauf der Lärmaktionsplanung der Kreisstadt Bergheim</b>	<b>7</b>
3.1	Stufe I	7
3.2	Stufe II	7
3.3	Stufe III	7
<b>4</b>	<b>Strategische Lärmkartierung</b>	<b>8</b>
4.1	Hauptverkehrsstraßen	8
<b>5</b>	<b>Lärmanalyse</b>	<b>9</b>
5.1	Betroffenheitsstatistiken nach VBEB	9
5.2	Belastungen durch Straßenverkehr	10
5.3	Vergleich der Kartierungsergebnisse der Stufen II und III - LANUV	11
5.4	Belastungen durch Schienenverkehr	12
5.5	Lärmbrennpunkte - Hot-Spots	12
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>16</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 4.1.1	Lage der vom LANUV berücksichtigten Straßen in der Stufe III	9
------------	--	---

## Tabellenverzeichnis

Tab. 5.3.1	geschätzte Zahl der belasteten Menschen nach VBEB	11
Tab. 5.3.2	geschätzte Zahl der im Zeitbereich $L_{DEN}$ belasteten Gebiete	11
Tab. 5.3.3	geschätzte Zahl der im Zeitbereich $L_{DEN}$ belasteten Wohnhäuser	11
Tab. 5.3.4	geschätzte Zahl der im Zeitbereich $L_{DEN}$ belasteten Schulgebäude	11
Tab. 5.5.1	Lärmbrennpunkte gemäß der Stufe II	13
Tab. 5.5.2	Gegenüberstellung der Emissionspegel $L_{m,E}$ in den Brennpunkten	15

## 1 Aufgabenstellung

Mit der Änderung der § 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [1] am 15.06.2005 und das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ [3] ist die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG [1] des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in deutsches Recht erfolgt.

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht ein mehrstufiges Konzept vor. Bereits 2007 waren demnach Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr, und Hauptschienenstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu kartieren. In der zweiten Stufe (2012) waren Hauptverkehrsstraßen<sup>1</sup> mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr sowie Haupteisenbahnstrecken (Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz) mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen. Alle fünf Jahre sind diese Kartierungen zu wiederholen.

Gemäß § 47d BImSchG sollen Gemeinden oder die zuständigen Behörden im Anschluss an die strategische Lärmkartierung Aktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ausarbeiten. Ziel dieser Aktionspläne soll sein, die Lärmbelastung zu reduzieren und die Anzahl der betroffenen Wohnungen und Menschen zu mindern. Die Aktionspläne sollen Hilfestellung bei unterschiedlichen Planungen des Untersuchungsraumes geben und den vorhandenen Lärmbelastungen durch geeignete Maßnahmen begegnen.

In Bezug auf die zu stellenden Mindestanforderungen an die Lärmkarten und die Berichterstattung an die Europäische Kommission bezieht sich das Gesetz direkt auf die Anhänge der Europäischen Richtlinie. Zur weiteren Konkretisierung der Anforderungen an die Lärmkartierung wurde die „Verordnung über die Lärmkartierung“ (34. BImSchV, [4]) verabschiedet.

Nach diesen Kriterien hat die Kreisstadt Bergheim einen Lärmaktionsplan für die Stufe II aufgestellt [18]. Dabei wurden auch einige weitere Straßen berücksichtigt, die nicht das Kriterium mehr als 3 Mio.Kfz/Jahr erfüllten, deren Anwohner sich durch Lärm jedoch belästigt fühlten (enge Ortsdurchfahrten von Glesch, Thorr, Zieverich, Glessen, Rheidt, Oberaußem und Kenten).

---

<sup>1</sup> "Hauptverkehrsstraße" im Sinne des § 47 b sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr

In der nun durchzuführenden Stufe III soll eine Überprüfung der Ergebnisse der Stufe II erfolgen. Strengere Kriterien werden dabei jedoch nicht angelegt. Hierzu hat das Landesumweltamt (LANUV) eine teils automatisierte Kartierung vorgenommen. Im Ergebnis wurden keine Betroffenheiten durch nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken festgestellt<sup>2</sup>. Die vorliegende Untersuchung beschränkt sich daher auf die Hauptverkehrsstraßen.

Für die im Rahmen der Stufe II zusätzlich kartierten Straßen liegen jedoch keine aktuelleren Verkehrszahlen vor. Aus diesem Grund wurden diese Gebiete mit den Emissionsparametern der Stufe II berücksichtigt.

Die ACCON Köln GmbH wurde beauftragt, auf Grundlage der vorangegangenen schalltechnischen Untersuchungen und der vom LANUV den Kommunen zur Verfügung gestellten Modelldatensätze [10], den auf der Stufe II der Lärmkartierung erstellten Lärmaktionsplan zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Der vorliegende Bericht stellt somit die Fortschreibung des Berichts [18] dar. Eine erneute Wiedergabe der Grundlagen und Rahmenbedingungen ist daher nicht erforderlich.

## **2 Rechtliche Grundlagen und Anforderungen an Lärmaktionspläne**

Die rechtlichen Grundlagen und Anforderungen an Lärmaktionspläne wurden im Bericht [18] zur Lärmaktionsplanung Stufe II vom November 2017 ausführlich dargelegt und werden daher nicht erneut wiedergegeben.

### **2.1 Vorschriften, Normen, Richtlinien, Literatur**

Für die Berechnungen und Beurteilungen wurden benutzt:

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch Art. 3 G v. 18.7.2017 I 2771
- [2] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L189/12)

---

<sup>2</sup> Die Kartierung der bundeseigene Haupteisenbahnstrecken obliegt inzwischen dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und ist nicht Gegenstand dieses Berichts.

- [3] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl I S. 1794)
- [4] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516)
- [5] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV), Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006
- [6] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007 (nicht amtliche Fassung der Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007)
- [7] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch), vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006
- [8] RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008
- [9] Kartierung des LANUV unter [www.umgebungslaerm.nrw.de/](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/)
- [10] Geländemodell, Emissionsdaten, Ergebnisdaten; Datenlieferungen durch das LANUV vom April 2018
- [11] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Aktualisierte Fassung - LAI – AG Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 9. März 2017
- [12] Verkehrszählungen durch die Kreisstadt Bergheim 2013, Aufbereitung nach VBUS durch ACCON Köln GmbH
- [13] CadnaA® für Windows™, EDV-Programm zur Berechnung und Beurteilung von Lärmimmissionen im Freien, Version 2018, MR 1, DataKustik GmbH, Greifenberg
- [14] Zur Bewertung von Umgebungslärm, W. Probst, in: Lärmbekämpfung – Zeitschrift für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik, Ausgabe 4 / 2006, Seite 105-114
- [15] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV, 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036)
- [16] RLS 90 "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990, Der Bundesminister für Verkehr
- [17] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), Ausgabe 1997
- [18] Kreisstadt Bergheim Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz Stufe II Schalltechnische Untersuchung, Bericht ACB - 0618 - 408276 - 716, ACCON Köln GmbH

### **3 Verlauf der Lärmaktionsplanung der Kreisstadt Bergheim**

#### **3.1 Stufe I**

Die Kartierungen der Stufe I wurden vom LANUV im Sommer 2008 und vom Eisenbahnbundesamt (EBA) Ende 2008 bereitgestellt. Diese Daten wurden in der Folge aufbereitet und bildeten die Grundlage für den Entwurf des Lärmaktionsplans vom April 2010. Lärmkonflikte wurden ausgewiesen und Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung von Lärmproblemen vorgeschlagen sowie die für die Berichtspflicht an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) notwendigen Angaben vorbereitet.

Generell stellte sich das Problem, dass der Planungsprozess für die durch den Tagebau unterbrochene Verbindung von Kenten nach Oberaußem in Form der K 22n noch nicht abgeschlossen war. Die Auswirkungen auf das Verkehrsnetz konnten daher nicht belastbar dargestellt werden. Aus diesem Grund wurde die abschließende Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Basis der Grundlagen für die Stufe I zunächst zurückgestellt, da von vornherein mit Fehlaussagen und falschen Folgerungen zu rechnen gewesen wäre.

#### **3.2 Stufe II**

Anfang 2012 hat das LANUV die Rohergebnisse für die Kartierung der Stufe II den Kommunen zur Verfügung gestellt. Die Daten sollten von den Kommunen im Anschluss in einer sogenannten „Korrekturrunde“ auf Fehler und Unstimmigkeiten überprüft werden. Die gefundenen Fehler wurden von der Kreisstadt Bergheim dem LANUV übermittelt. Allerdings war auch zu diesem Zeitpunkt die Planfeststellung für die K 22n noch nicht abgeschlossen. Insofern musste auch die Stufe II auf der Datengrundlage der LANUV-Kartierung aufbauen. Der Lärmaktionsplan der Stufe II wurde vom Rat der Kreisstadt Bergheim im November 2017 beschlossen.

#### **3.3 Stufe III**

Mit der Stufe III sollten bis zum Juli 2018 die Neuplanungen bzw. deren Auswirkungen im Straßennetz der Kreisstadt Bergheim berücksichtigt werden. Allerdings lag die Planung für die K 22n auch im Frühjahr 2018 noch nicht in einer bearbeitungsfähigen Form vor. Auch für die im Rahmen der Stufe II freiwillig kartierten Straßen lagen 2018 keine aktuelleren Verkehrszahlen vor, da diese nicht die erforderliche Verkehrsbelastung aufwiesen,

um in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt zu werden (Verkehrsaufkommen unter 3 Mio. Kfz/Jahr).

Ein sinnvoller Vergleich zwischen der Stufe II und der Stufe III setzt jedoch voraus, dass nicht unterschiedliche Szenarien zugrunde gelegt werden. Durch die Hinzunahme der freiwillig kartierten Straßen der Stufe II in die Statistiken für die stadtweite Belastung ergaben sich zwangsläufig höhere Gesamtbelastungen als bei der Pflichtkartierung gemäß den Daten des LANUV.

Da zur Zeit auch die Auswirkungen der geplanten K 22n im Straßennetz noch nicht belastbar zu erfassen sind, wird im Folgenden ein Vergleich der Pflichtkartierung der Stufen II und III vorgenommen. Daher wird zunächst auf die Datengrundlagen und Ergebnisse der LANUV-Kartierung [10] zurückgegriffen. In den alle fünf Jahre erneut durchzuführenden Kartierungen können dann zum entsprechenden Zeitpunkt die Auswirkungen der K 22n erfasst werden.

## **4 Strategische Lärmkartierung**

### **4.1 Hauptverkehrsstraßen**

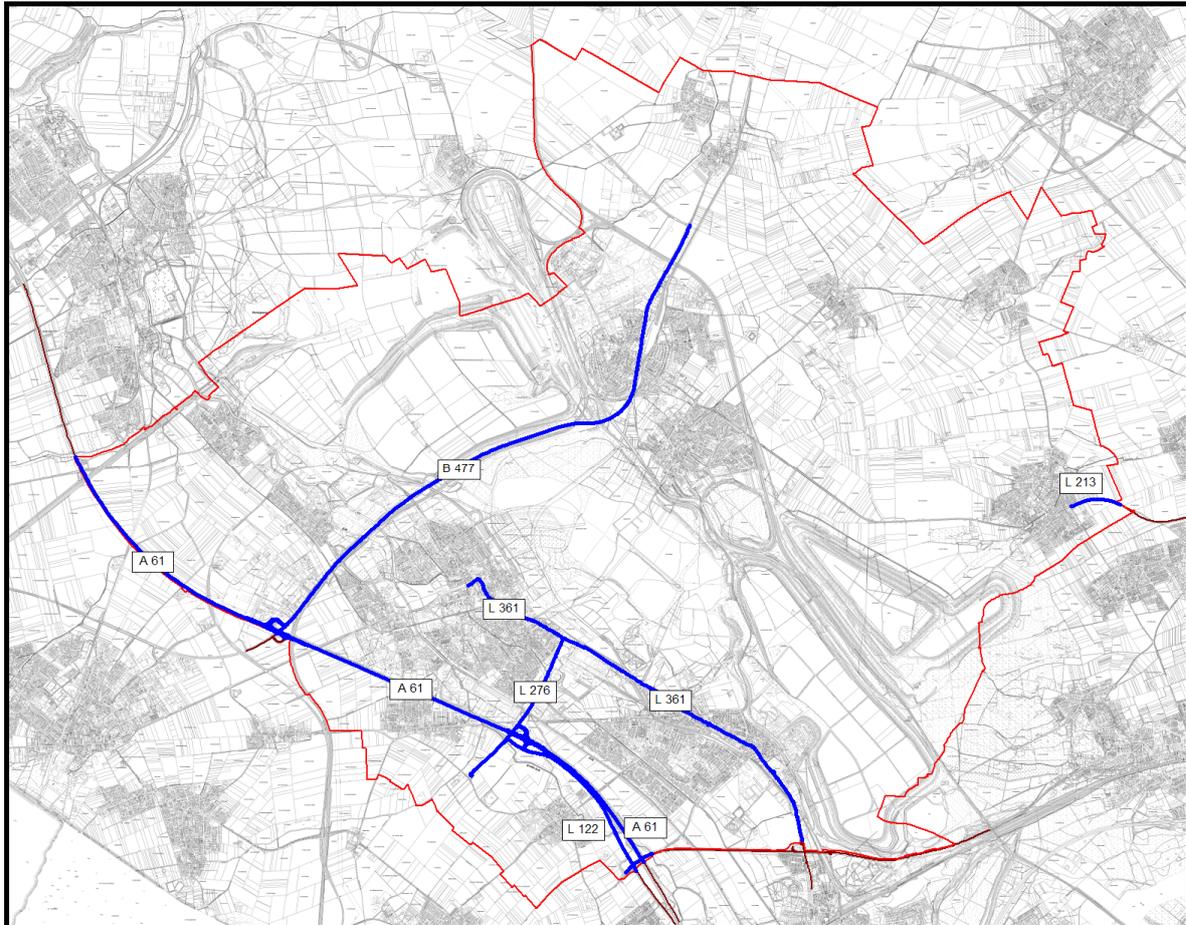
Das digitale Modell aller Hauptverkehrsstraßen wurde vom LANUV [10] zur Verfügung gestellt und durch die Stadt übermittelt. Die Lage der Straßen wurde zum Teil anhand von Orthofotos nachgearbeitet. Gemäß der Pflichtkartierung waren folgende Straßen zu berücksichtigen:

A61, L 477, L 122, L163, L 213, L 276, L 361

Aufgrund von Wünschen seitens der Ratsherren und der Bevölkerung wurde bereits in der Stufe II das Pflichtnetz um die nachfolgend aufgeführten Straßen erweitert. Hierzu zählten neben Lückenschlüssen die Ortsdurchfahrten folgender Ortsteile:

Glesch (K 19), Thorr (K 19), Zieverich (K 19), Zieverich (K 42), Glessen (L 91),  
Rheidt (B 477), Oberaußem (L 91) und Kenten (L 361)

In den aktuellen Datensätzen der Stufe III sind einige Straßenabschnitte (z.B. Teile der L 361) hinzugekommen, so dass sich nunmehr ein geschlosseneres Bild ergibt. Die Lage der vom LANUV berücksichtigten Straßen der Stufe III ist in Abb. 4.1.1 dargestellt. Die Emissionsparameter wurden dem Modelldatensatz des LANUV [10] entnommen.



**Abb. 4.1.1** Lage der vom LANUV berücksichtigten Straßen in der Stufe III

## 5 Lärmanalyse

### 5.1 Betroffenheitsstatistiken nach VBEB<sup>3</sup>

Aus den berechneten Gebäudelärmkarten und den Flächenrastern wurden die nachfolgend dargestellten Betroffenheitsstatistiken erstellt.

Die folgenden Statistiken beziehen sich auf das Berechnungsgebiet mit einer Fläche von ca. 96,4 km<sup>2</sup> und 62.049 Einwohnern<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungs-lärm (VBEB) vom 9. Februar 2007 [7]

<sup>4</sup> Diese Einwohnerzahl basiert auf dem Datenmaterial des LANUV. Aufgrund unterschiedlicher Datenbasen sind Abweichungen zu den aktuellen Einwohnerzahlen möglich. Laut der Einwohnerstatistik des Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen betrug die Einwohnerzahl (Hauptwohnsitze) am 31.12.2017 61.099 Einwohner.

Gemäß Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie ist die Gesamtzahl der Menschen zu ermitteln und zu berichten, die innerhalb definierter Isophonenbänder leben. Analog zur Darstellung der Lärmkarten sind dabei Lärmklassen im Abstand von 5 dB zu betrachten. Für die ganztägliche Belastung ( $L_{DEN}$ ) liegt die niedrigste zu berichtende Klasse zwischen 55 und 60 dB, für die nächtliche Belastung ( $L_{Night}$ ) zwischen 50 und 55 dB.

Die Betroffenenzahlen sind nach VBEB [6] zu ermitteln, d. h. die Anzahl der Hausbewohner ist gleichmäßig auf die Fassadenpegel zu verteilen, die an dem betreffenden Gebäude berechnet wurden. Die so ermittelten Bewohneranteile sind für jede Pegelklasse zu summieren. Die Zuordnung zu den einzelnen Klassen erfolgte jeweils auf Basis der auf eine Nachkommastelle gerundeten Fassadenpegelwerte.

Die Statistiken für Schul- und Krankenhausgebäude wurden durch eine separate Berechnung ermittelt, da hierfür der energieäquivalente Mittelungspegel pro Gebäude heranzuziehen ist (energetischer Mittelwert gebildet aus den Fassadenpegelwerten). Die Auswertung erfolgt wie gefordert in den Pegelklassen größer 55 dB und größer 65 dB. Die Zuordnung zu den einzelnen Klassen erfolgte jeweils auf der Basis der auf eine Nachkommastelle gerundeten Pegelwerte.

## 5.2 Belastungen durch Straßenverkehr

Nachfolgend sind die nach VBEB [6] ermittelten Belastetenzahlen durch den Straßenverkehr zusammengestellt. Dabei werden die aus der Kartierung der Stufe II ermittelten Statistiken den Ergebnissen der Stufe III gegenüber gestellt.

Wie zu ersehen ist, ergeben sich nur relativ geringe Verschiebungen nach oben. Auffällig ist, dass sich die Anzahl relativ hoch belasteter Einwohner nach dem Lärmindex  $L_{DEN}$  (Klasse 70 ..  $\leq$  75) nahezu verdoppelt hat. Dem steht jedoch eine Abnahme der Nachtbelastung gegenüber. Dies zeigt sich auch bei den höher belasteten Wohnhäusern. Leicht zugenommen hat auch die Anzahl der mäßig belasteten Schulgebäude. Diese Entwicklung zeigt sich auch bei den belasteten Gebieten (Flächen), die ungefähr um 10 % zugenommen hat.

Der Grund hierfür dürfte in erster Linie in der nunmehr durch das LANUV mitkartierten westlichen Ortsdurchfahrt von Quadrath-Ichendorf zu suchen sein, die in der Stufe II vom LANUV nicht erfasst wurde. Da anzunehmen ist, dass auch in diesem Bereich der Auslösewert von 3 Mio.Kfz/a überschritten wird, wurde dieser Straßenabschnitt in der dritten Stufe mitkartiert. Allerdings lagen seitens Straßen.NRW keine Verkehrszahlen vor. Daher

wurden vom LANUV konservativ hoch angesetzte Emissionspegel in die Berechnungen eingestellt (vgl. Abschnitt 5.5).

### 5.3 Vergleich der Kartierungsergebnisse der Stufen II und III - LANUV

#### Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Tab. 5.3.1 geschätzte Zahl der belasteten Menschen nach VBEB

L <sub>DEN</sub> /dB(A)	55 ... ≤60	60 ... ≤65	65 ... ≤70	70 ... ≤75	>75
N Stufe II	922	651	583	73	0
N Stufe III	940	621	561	155	0

L <sub>night</sub> /dB(A)	50 ... ≤55	55 ... ≤60	60 ... ≤65	65 ... ≤70	>70
N Stufe II	742	570	207	0	0
N Stufe III	731	622	157	0	0

Tab. 5.3.2 geschätzte Zahl der im Zeitbereich L<sub>DEN</sub> belasteten Gebiete

L <sub>DEN</sub> /dB(A)	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup> Stufe II	10,31	2,86	0,85
Größe/km <sup>2</sup> Stufe III	11,26	3,14	0,88

Tab. 5.3.3 geschätzte Zahl der im Zeitbereich L<sub>DEN</sub> belasteten Wohnhäuser

L <sub>DEN</sub> /dB(A)	>55	>65	>75
Anzahl Wohngebäude Stufe II	748	312	0
Anzahl Wohngebäude Stufe III	732	336	0

Tab. 5.3.4 geschätzte Zahl der im Zeitbereich L<sub>DEN</sub> belasteten Schulgebäude

L <sub>DEN</sub> /dB(A)	>55	>65	>75
Anzahl Schulgebäude Stufe II	9	0	0
Anzahl Schulgebäude Stufe III	14	0	0

Sowohl in der Stufe II als auch in der Stufe III wurden keine belasteten Krankenhausgebäude ermittelt.

#### **5.4 Belastungen durch Schienenverkehr**

Durch den nicht bundeseigenen Schienenverkehr treten keine relevanten Belastungen im Sinne der VBEB [6] auf. Gründe sind in dem weitgehend ausreichend hohen Abstand zwischen Wohnbebauung und Bahnstrecke sowie der teilweisen Troglage der Bahnstrecke zu sehen. Weitere Untersuchungen im Einwirkungsbereich der RWE-Bahnstrecken erfolgen daher nicht.

#### **5.5 Lärmbrennpunkte - Hot-Spots**

Die Untersuchungen zur Stufe II hatten die in Tab. 5.5.1 aufgeführten Brennpunkte (Gebiete mit hohen Belastungen) ergeben. Der Vergleich der einzelnen Brennpunkte zeigte, dass der Handlungsbedarf für die Ortsdurchfahrt Rheidt in der Priorisierung am höchsten, gefolgt von der Ortsdurchfahrt Quadrath-Ichendorf, anzusetzen war.

Da in den Brennpunkten die jeweiligen Ortsdurchfahrten pegelbestimmend sind, können zur Beurteilung etwaiger Veränderungen die Emissionspegel  $L_{m,E}$  herangezogen werden. In der folgenden Tabelle sind die Veränderungen der Emissionspegel der Stufen II und III gegenüber gestellt.

Die Ortsdurchfahrt Rheidt zählte zu den freiwillig kartierten Straßen der Stufe II. Für die B 477 lagen sowohl in der Stufe II als auch der Stufe III Verkehrszahlen vor, obwohl die Auslöseschwelle von 3 Mio. Kfz/a nicht erreicht wurde. Zu Beurteilung konnten daher die Emissionspegel B 477 verglichen werden, die in diesem Bereich weitgehend die Lärmbelastung hervorruft.

Wie zu ersehen ist, nehmen die Emissionspegel größtenteils nur geringfügig zu. Im östlichen Bereich von Quadrath-Ichendorf standen keine durch Zählung gestützten Verkehrszahlen zur Verfügung. Um hier eine „Lücke“ bei der Kartierung zu vermeiden, wurden die Emissionsparameter vom LANUV konservativ geschätzt, wodurch sich jedoch tendenziell zu hohe Werte ergaben. Auch hier ist eher von einer ähnlichen Entwicklung wie westlich des Kreisels Köln-Aachener-Str. / Frenser Str. auszugehen.

Da für die Ortsdurchfahrten Thorr und Zieverich keine aktuelleren Verkehrszahlen vorliegen, ergibt sich keine wesentliche Veränderung gegenüber der Stufe II der Lärmkartierung. Für die Ortsdurchfahrt Glessen wurde im Bereich der Brauweiler Str. westlich des Kreisels mit den durch die Kreisstadt Bergheim erhobenen Zahlen aus der Stufe II gerechnet. Die aktuellen Zahlen des LANUV zeigen jedoch eine mäßige Abnahme auf der L 91 und nur sehr geringe Zunahmen auf der L 213. Insofern könnte sich diese Tendenz auch auf dem Bereich der Brauweiler Str. bis zum Kreisel fortsetzen.

Insgesamt ergibt sich für die Brennpunkte aufgrund der größtenteils nur recht geringen Zunahmen der Emissionspegel kein geänderter Handlungsbedarf gegenüber der Stufe II. Die im Bericht zur Stufe II beschriebenen kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen können daher zunächst weiterhin verfolgt werden. Längerfristige Maßnahmen sollten bis zur Inbetriebnahme der K 22n zurückgestellt werden.

**Tab. 5.5.1** Lärmbrennpunkte gemäß der Stufe II

Brennpunkte und verursachende Straßen	Rangfolge der Priorisierung gemäß Stufe II	Bemerkung
Glessen Bereich L 91 / Brauweilerstr.	6	aktuelle Daten des LANUV lagen für die L 91 und L 213 vor
Quadrath-Ichendorf Bereich Ortsdurchfahrt L 361	2	vom LANUV teilweise geschätzt
Kenten-Süd Bereich Ortsdurchfahrt L 361 K22 bis Triftstr.	5	aktuelle Daten des LANUV lagen vor
Kenten-Mitte Bereich Ortsdurchfahrt L 361 Am Heerwege bis Kirchstr.	3	aktuelle Daten des LANUV lagen vor
Thorr Bereich Ortsdurchfahrt Zievericher Str. / östliche Römerstr. Bereich südlich A61	7	keine gegenüber der Stufe II aktualisierten Verkehrszahlen vorhanden

Brennpunkte und verursachende Straßen	Rangfolge der Priorisierung gemäß Stufe II	Bemerkung
Zieverich Bereich Aachener Str. / Krefelder Str. / Lechenicher Str.	4	keine gegenüber der Stufe II aktualisierten Verkehrszahlen vorhanden
Rheidt Bereich Ortsdurchfahrt L 477	1	aktuelle Daten des LANUV lagen vor, vom LANUV jedoch nicht kartiert (Auslöseschwelle unterschritten)

**Tab. 5.5.2** Gegenüberstellung der Emissionspegel  $L_{m,E}$  in den Brennpunkten

Stufe II									
	Straße	$L_{m,E,D}$	$L_{m,E,E}$	$L_{m,E,N}$	Straße	$L_{m,E,D}$	$L_{m,E,E}$	$L_{m,E,N}$	Bemerkung
Brennpunkt Glessen	L 91	59,9	56,8	51,7	L 213 östl. Kreisel	61,2	58,2	52,9	
	Brauweiler Str.	62,3	58,7	53,7					Brauweiler Str. Zählung Stadt Berheim
Brennpunkt Quadrath-Ichendorf	L 361 westl. Kreisel	61,8	58,5	53,6	L 361 östl. Kreisel	62,5	59,1	54,2	
Brennpunkt Kenten-Süd	L 361 (Kölner Str.)	62,4	59,1	54,1		3,0	3,0	3,0	
Brennpunkt Kenten-Mitte	L 361	62,4	59,1	54,1	L 361	62,4	59,1	54,1	
Brennpunkt Thorr									
Brennpunkt Zieverich									
Brennpunkt Rheidt	B 477	62,9	59,5	56,2					
Stufe III									
	Straße	$L_{m,E,D}$	$L_{m,E,E}$	$L_{m,E,N}$	Straße	$L_{m,E,D}$	$L_{m,E,E}$	$L_{m,E,N}$	Bemerkung
Brennpunkt Glessen	L 91	59,2	55,9	50,4	L 213 östl. Kreisel	61,4	58,3	53,1	
	Brauweiler Str.	62,3	58,7	53,7					gleiches VK-Aufkommen wie Stufe II, keine Änderung
Brennpunkt Quadrath-Ichendorf	L 361 westl. Kreisel	62,0	58,6	53,7	L 361 östl. Kreisel	65,0	65,0	53,9	Ermittlung durch konservative Schätzung
Brennpunkt Kenten-Süd	L 361 (Kölner Str.)	62,6	59,2	54,3					
Brennpunkt Kenten-Mitte	L 361	62,6	59,2	54,6	L 361	62,6	59,2	54,6	
Brennpunkt Thorr									gleiches VK-Aufkommen wie Stufe II, keine Änderung
Brennpunkt Zieverich									gleiches VK-Aufkommen wie Stufe II, keine Änderung
Brennpunkt Rheidt	B 477	62,5	59,0	55,6					
Veränderung									
	Straße	$dL_{m,E,D}$	$dL_{m,E,E}$	$dL_{m,E,N}$		$dL_{m,E,D}$	$dL_{m,E,E}$	$dL_{m,E,N}$	Bemerkung
Brennpunkt Glessen	L 91	-0,7	-0,9	-1,3	L 213 östl. Kreisel	0,2	0,1	0,2	L 91 mäßige Abnahme
	Brauweiler Str.	0,0	0,0	0,0					gleiches VK-Aufkommen wie Stufe II, keine Änderung
Brennpunkt Quadrath-Ichendorf	L 361 westl. Kreisel	0,2	0,1	0,1	L 361 östl. Kreisel	2,5	5,9	-0,3	Ermittlung durch konservative Schätzung
Brennpunkt Kenten-Süd	L 361 (Kölner Str.)	0,2	0,1	0,2					
Brennpunkt Kenten-Mitte	L 361	0,2	0,1	0,5	L 361	0,2	0,1	0,5	
Brennpunkt Thorr									
Brennpunkt Zieverich									
Brennpunkt Rheidt	B 477	-0,4	-0,5	-0,6					leichte Abnahme

## 6 Zusammenfassung

Gemäß § 47d BImSchG sollen durch Gemeinden oder die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2018 die Aktionspläne der Stufe II zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen dahingehend überprüft werden, ob sich z. B. durch Veränderungen der Verkehrsmengen, Straßenneubauten oder -änderungen, Entstehung neuer Wohngebiete u.ä. neue Rahmenbedingungen ergeben haben, die eine Überarbeitung der Lärmaktionspläne erforderlich machen.

Hierzu wurden die Ergebnisse der vom LANUV durchgeführten Kartierung zur Stufe III mit den Ergebnissen aus der Stufe II verglichen. Aufgrund letztlich nur relativ geringer Veränderungen der Verkehrsmengen in den im Lärmaktionsplan zur Stufe II identifizierten Lärmbrennpunkten ergibt sich kein geänderter Handlungsbedarf. Die im Lärmaktionsplan der Stufe II empfohlenen Maßnahmen sind demnach weiter sinnvoll. Ihre Umsetzung sollte in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaulastträgern Landesbetrieb Straßen NRW und Rhein-Erft-Kreis weiter verfolgt werden.

Zur Zeit läuft das Planfeststellungsverfahren für die K 22n (Verbindungsstraße zwischen Kenten und Oberaußem). Da nach der Inbetriebnahme mit deutlichen Veränderungen des Verkehrsaufkommens im Straßennetz der Kreisstadt Bergheim zu rechnen ist, sollten die längerfristig umzusetzenden Lärminderungsmaßnahmen unter den dann vorherrschenden Bedingungen auf ihre Erforderlichkeit erneut überprüft werden. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen können hingegen weiter verfolgt werden.

Köln, den 22.01.2019

ACCON Köln GmbH

Der Sachverständige



Dipl.-Ing. Gregor Schmitz-Herkenrath



**ACCON**  
ENVIRONMENTAL CONSULTANTS  
**ACCON Köln GmbH**  
Rolslover Str. 45 Tel.: 0221 / 801917-0  
51105 Köln [www.accon.de](http://www.accon.de)

ACCON-Bericht-Nr.: **ACB - 0618 - 408276 - 716**

Titel: **Kreisstadt Bergheim**

**Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-  
Immissionsschutzgesetz Stufe III**

**Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung**

**Anhang**

**Dokumentation der öffentlichen Auslegung und  
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Verfasser: **Tobias Janßen  
Kreisstadt Bergheim  
Fachbereich 6 - Stadtentwicklung  
Abteilung 6.1 - Planung und Umwelt**

**Gregor Schmitz-Herkenrath  
ACCON Köln GmbH**

Berichtsumfang: **27 Seiten**

Datum: **22.01.2019**

**ACCON Köln GmbH**  
Rolshover Straße 45  
51105 Köln  
Tel.: +49 (0)221 80 19 17 - 0  
Fax.: +49 (0)221 80 19 17 - 17

**Geschäftsführer**  
Dipl.-Ing.  
Gregor Schmitz-Herkenrath  
Dipl.-Ing.  
Manfred Weigand

**Handelsregister**  
Amtsgericht Köln  
HRB 29247  
UID DE190157608

**Bankverbindung**  
Sparkasse KölnBonn  
BLZ 370 50 198  
Konto-Nr. 130 21 99  
SWIFT(BIC): COLSDE33  
IBAN: DE73370501980001302199

## Dokumentation der öffentlichen Auslegung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

### Anlage A.1 Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einsichtnahme des Entwurfs

9



#### **Öffentliche Bekanntmachung zum Lärmaktionsplan der Stufe III der Kreisstadt Bergheim über die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG**

Der Ausschuss für Planung und Umwelt der Kreisstadt Bergheim hat in seiner Sitzung am 15.11.2018 die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47d Abs. 3 BImSchG zur Stufe III der Lärmaktionsplanung beschlossen. Gemäß den Vorgaben der europäischen Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002, sind die Städte und Kommunen zur Erarbeitung von Lärmaktionsplänen verpflichtet. Die Kreisstadt Bergheim erstellt zurzeit einen Lärmaktionsplan der Stufe III. Nach § 47d Abs. 3 BImSchG soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Die Lärmaktionsplanung hat die gesetzliche Aufgabe, Betroffene zu ermitteln und vor den gesundheitlichen negativen Auswirkungen von Lärm zu schützen. Hierzu wird der Lärm kartiert, betroffene Bereiche und Personen ermittelt und mögliche Maßnahmen zur Lärminderung dokumentiert. In Stufe III wird die Pflichtkartierung des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) gem. § 47b BImSchG aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II überprüft. Bei der bereits durchgeführten Lärmkartierung zur Stufe II wurden Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 8.200 Kfz/Tag berücksichtigt.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans und die Lärmkarten können in der Zeit vom

**05.12.2018 bis einschließlich 04.01.2019**

während der Dienststunden (montags bis mittwochs von 8:00 bis 12:30 Uhr und von 14:00 bis 15:30 Uhr, donnerstags von 8:00 bis 12:30 Uhr und von 13:30 bis 17:45 Uhr, freitags von 8:00 bis 12:30 Uhr) bei der

**Stadtverwaltung Bergheim, Altes Rathaus, 1. Etage,  
Abteilung Planung und Umwelt, Bethlehemer Straße 9-11, 50126 Bergheim**

eingesehen werden. Während dieser Zeit besteht Gelegenheit, sich über den Inhalt der Lärmaktionsplanung zu informieren. Anregungen und Hinweise können innerhalb der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Kreisstadt Bergheim vorgebracht werden. Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen können bei Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt werden.

Ebenso kann online innerhalb der Auslegungsfrist unter <https://www.o-sp.de/bergheim/plan/sonstigeplanungen.php> Einsicht in den Entwurf des Lärmaktionsplans der Stufe III und in die vom Landesamt für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen veröffentlichten Lärmkarten genommen werden.

Weitergehende Informationen zur Lärmaktionsplanung sind unter <http://www.bergheim.de/laermaktionsplanung.aspx> oder unter <http://www.umgebungslaerm.nrw.de> zu finden.

Bergheim, den 26.11.2018

Der Bürgermeister  
gez. Volker Mießeler

**Anlage A.2** Zusammenstellung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 47 d Abs. 3 BImSchG

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur Träger öffentlicher Belange aufgeführt, die in ihren Stellungnahmen Anregungen abgegeben haben.

Nr.	Behörde / TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
1	Amprion GmbH vom 04.01.2019	<p>Lärmaktionsplan der Kreisstadt Bergheim hier: Lärmaktionsplan Stufe III - Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Paffendorf - Pkt. Asperschlag, Bl. 4179 (Portal UA Paffendorf bis Mast 1018/Bl. 4177)</li> <li>2. 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Oberzier Süd - Paffendorf, Bl. 4178 (Mast 99 bis Portal UA Paffendorf)</li> <li>3. 110-/220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Paffendorf - Pkt. Oberaußem, Bl. 4177 (Maste 2 bis 1018)</li> </ol> <p>Innerhalb der Lärmbelastungszonen im Kreisstadtgebiet Bergheim verlaufen, gemäß der eingereichten Lärmkarten, in ihren Schutzstreifen unsere im Betreff genannten Höchstspannungsfreileitungen. Den Geltungsbereich der v. g. Lärmbelastungszonen haben wir den vom Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz des Landes Nordrheinwestfalen veröffentlichten Lärmkarten entnommen und georeferenziert in den beigefügten Übersichtsplan im Maßstab 1 : 25000 (Amprion-Vermerk vom 20.12.2018) eingetragen. Diesem Übersichtsplan können Sie auch die Leitungsführungen mit Leitungsmittellinie und Maststandorte unserer im Betreff genannten Höchstspannungsfreileitungen entnehmen. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungen ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt.</p> <p>Wir bitten Sie, uns im Zuge von weiteren Lärmsanierungsmaßnahmen (z. B. Errichtung einer Lärmschutzwand, etc.) im Bereich unserer Freileitungen weiterhin zu beteiligen.</p>	Kenntnisnahme
2	Bezirksregierung Arnsberg - Dez. 65 - NL Dortmund vom 05.12.2018	Zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe III bestehen aus bergbehördlicher Sicht keine Bedenken. Soweit nicht bereits erfolgt, rege ich an, der RWE Power AG, Stüttgenweg 2 in 50935 Köln, Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.	entfällt

Nr.	Behörde / TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
3	Bezirksregierung Köln: Dezernat 25 (Verkehr) vom 04.01.2019	<p>Seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen folgende Anmerkungen:</p> <p>Lärmindernde Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung und Fahrverbote können nur vorübergehende Maßnahmen sein und sind mit den Straßenverkehrsbehörden abzustimmen und in Einklang mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu planen.</p> <p>Außerdem weise ich darauf hin, dass im rechtskräftigen ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen folgendes Schienenvorhaben enthalten ist, das auch die Stadt Bergheim betrifft:</p> <p>Ausbau und Elektrifizierung Bahnstrecke Kerpen-Horrem - Bedburg (Erft) für S-Bahnbetrieb (Maßnahme der Stufe 1, mittelfristige Realisierung). Da dieses Vorhaben voraussichtlich Auswirkungen bezüglich der Lärmemissionen haben kann, ist ggf. eine Berücksichtigung dieses Vorhabens bei der Lärmaktionsplanung erforderlich.</p> <p>Außerdem empfehle ich bei diesem Verfahren auch die Aufgabenträger für den Schienenverkehr - die DB Netz und den Nahverkehr Rheinland - zu beteiligen.</p>	Kenntnisnahme
4	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra 1 3 vom 04.12.2018	<p>Aktenzeichen: 45-60-00 / K-III-2611-18- SON</p> <p>Durch die in den Unterlagen näher beschriebene Planung würden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestünden zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p> <p>Der Planungsbereich liegt im Zuständigkeitsbereich des militärischen Flugplatzes Nörvenich und es queren die Verläufe der K 42 und A61 die zugleich Militärstraßen (Mil.Str. 737 + 7393) sind. Aufgrund der Lage des Plangebietes zum Flugplatz Nörvenich ist mit Lärm- und AbgasEmissionen durch den militärischen Flugbetrieb sowie Benutzung der Militärstraßen durch Militärfahrzeuge zu rechnen. Ich weise bereits jetzt darauf hin, dass spätere Einsprüche gegen die Bundeswehr, hinsichtlich des militärischen Dienstbetriebes, nicht anerkannt werden können.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
5	Evonik Technology & Infrastructure GmbH vom 03.01.2019	<p>Sämtliche Maßnahmen, die den Leitungs-, Schutzstreifenbereich der Fernleitung tangieren und solche, die schädigende Einflüsse in den Leitungsbereich tragen, sind unter Vorlage prüffähiger Planungsunterlagen und einer detaillierten Baubeschreibung mit uns abzustimmen. Anhängend erhalten Sie den Freistellungsvermerk sowie unsere "Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich von Rohrfernleitungen im Betreuungsbereich der Evonik Technology &amp; Infrastructure GmbH"</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Behörde / TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
6	GASCADE Gastransport GmbH vom 05.12.2018	<p>Wir danken für die Übersendung der Unterlagen zu o. g. Vorhaben. Wir, die GASCADE Gastransport GmbH, antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH &amp; Co. KG. Die vorgenannten Anlagenbetreiber, deren Anlagen von Ihrer Maßnahme zum gegenwärtigen Zeitpunkt betroffen sind, werden in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Zur Vereinfachung benennen wir unsere nachfolgend genannten Anlagen so weit möglich im weiteren wir danken für die Übersendung der Unterlagen zu o. g. Vorhaben.</p> <p>Wir, die GASCADE Gastransport GmbH, antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH &amp; Co. KG. Die vorgenannten Anlagenbetreiber, deren Anlagen von Ihrer Maßnahme zum gegenwärtigen Zeitpunkt betroffen sind, werden in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.</p> <p>Zur Vereinfachung benennen wir unsere nachfolgend genannten Anlagen so weit möglich im weiteren Schreiben nicht einzeln, sondern allgemein als Anlagen. Als unsere Anlagen bezeichnen wir die Gesamtheit der zu schützenden Erdgashochdruckleitungen, LWL-Kabel und Begleitkabel.</p> <p>Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass von der o. g. Maßnahme unsere nachfolgend aufgeführten Anlagen betroffen sind: lfd. Nr. Typ Name DN MOP (bar) Schutzstreifen in m (Anlage mittig) Netzbetreiber</p> <p>1 Erdgasleitung Fernleitung WEDAL 800 100,00 8,00 GASCADE Gastransport GmbH</p> <p>2 LWL Trasse Pulheim - Elsdorf WINGAS GmbH</p> <p>3 Standort Pulheim 8890 GASCADE Gastransport GmbH</p> <p>Die Lage unserer Anlagen ist dem beigefügten Bestandsplan, Blatt 05.00.00.BL.13.19/I bis 14.11/H, zu entnehmen. Zwischen der örtlichen Lage der Anlagen und der Darstellung im Bestandsplan können Abweichungen bestehen. Der Höhenplan bezieht sich auf den Zeitpunkt der Verlegung unserer Anlagen.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Behörde / TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>Später vorgenommene Niveauänderungen sind nicht berücksichtigt.</p> <p>Unsere Anlagen befinden sich in der Mitte eines dinglich gesicherten Schutzstreifens. Unmittelbar neben der Erdgashochdruckleitung, welche kathodisch gegen Korrosion geschützt ist, befinden sich Fernmeldekabel in Rohrscheitelhöhe.</p> <p>Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH (NGT) sowie OPAL Gastransport GmbH &amp; Co. KG (OGT).</p> <p>Die v. g. Betreiber sind überregionale Anlagenbetreiber, welche ihre Anlagennetze ständig anpassen und auch ausbauen. Wir weisen Sie ausdrücklich darauf hin, dass diese Bestandspläne nur den heutigen Bestand darstellen und Ihnen nur einen ersten Eindruck vermitteln können. Maßnahmen, welche sich im Abstand bis 350 m zur Leitungsachse befinden, können noch zu einer potenziellen Beeinträchtigung unserer Anlagen führen. Zur Vermeidung dieser potenziellen Beeinträchtigungen, auch zur Berücksichtigung bei der Planung künftiger Anlagen, sind Ihre Maßnahmen mit uns abzustimmen.</p> <p>Daher ist es für den Schutz unserer Anlagen unbedingt erforderlich, dass wir grundsätzlich zu Planungen und Baumaßnahmen aus Ihrem Hause bzw. Dritter beteiligt werden. Anschließend werden wir prüfen, ob eine Betroffenheit unserer Anlagen durch Ihr jeweiliges Projekt vorliegt. Entsprechend erhalten Sie dann von GASCADE Auskunft über die Lage und Tiefe der im Vorhabensbereich liegenden Anlagen sowie einzuhaltende Sicherheitsauflagen.</p> <p>Die beigefügten Bestandspläne sind nur für Ihre interne Nutzung. Eine Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass die Plan- und Leitungsauskünfte zu den Anlagen der GASCADE, WINGAS, NGT und OGT nur durch GASCADE erfolgen kann und darf.</p> <p>Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an unserem Anlagensystem und stehen Ihnen für weitere Fragen gern zur Verfügung. Wie Sie unserem Bestandsplan entnehmen können, befinden sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet. Diese sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen. Die GASCADE kann nur für ihre eigenen Anlagen Auskunft geben und für die Anlagen der Anlagenbetreiber, welche GASCADE mit der Beauskunftung beauftragt haben. Seite 3 von 3, Az: 05.00.00.244.00389.18, 05.12.2018 Beteiligung zur Lärmaktionsplanung Stufe III der Kreisstadt Bergheim Dies ist keine Zustimmung zu Baumaßnahmen oder anderen Veränderungen im Bereich unserer Anlagen. Solche Maßnahmen sind der GASCADE Gastransport GmbH, Abt. GNL, durch eine gesonderte Anfrage zur</p>	

Nr.	Behörde / TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		Stellungnahme vorzustellen.	
7	Industrie- und Handelskammer zu Köln - Geschäftsstelle Rhein-Erft vom 21.12.2018	<p>Aus den uns vorliegen Unterlagen geht hervor, dass sich abseits von den bereits in der Lärmaktionsplanung Stufe II vorgetragenen Maßnahmen zur Verringerung von Lärmimmissionen, kein weiterer Handlungsbedarf aus der nun vorliegen Stufe 3 ergibt. Daher nehmen wir wie folgt Stellung: Allgemeine Erwägungen: Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist von herausragender Bedeutung für die Wirtschaft. Auch für die Bergheimer Unternehmen ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Infrastruktur, die eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ermöglicht, ein entscheidender Standortfaktor. Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität muss daher verkehrspolitisches Ziel mit höchster Priorität sein.</p> <p>Maßnahmen die zum Schutze der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung beschlossen werden, müssen wirksam sein, d. h., dass die Lärmbelastung tatsächlich spürbar reduziert wird. Dazu muss klar sein, woher der Lärm kommt, wann er entsteht und wer darunter leidet. Bsp.: Wenn die Ursache für Lärm das Anfahren an einer Ampel ist, kann eine grüne Welle mehr bewirken als bspw. Einschränkungen der Fahrbahnnutzung.</p> <p>Sämtliche Maßnahmen müssen auch verhältnismäßig sein, d. h. Aufwand und Kosten müssen in einem angemessenen Verhältnis zum Erfolg stehen. Zu den Kosten gehören vor allem auch die Auswirkungen auf die örtliche Wirtschaft: wenn Lieferverkehr eingeschränkt werden oder Umwege in Kauf genommen werden müssen, kann dies zu erheblichen Mehrkosten bei den Unternehmen und Verbrauchern führen. Darunter leidet für gewöhnlich die Standortqualität.</p> <p>Entsprechend sollte technischen Lösungen Vorrang gewährt werden: Lärmschutzwände, Schallschutzfenster, „Flüsterasphalt“, Optimierung von Ampelschaltungen und dergleichen können erheblich zur Reduzierung des Lärms beitragen - ohne der örtlichen Wirtschaft zu schaden.</p> <p>Wichtig ist auch eine Gesamtbetrachtung der Auswirkungen: wenn eine Fahrbahnbeschränkung den Lärm zwar an einer Stelle reduziert, ihn aber in anderen Straßen erhöht und noch dazu mehr Kilometer zurückgelegt werden müssen,</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Behörde / TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>sieht die Bilanz der Umweltbelastung schlecht aus.</p> <p>Die IHK Köln lehnt vorerst jedwede Maßnahme zur Lärminderung ab, die wie oben dargelegt, zu Lasten der Wirtschaftstreibenden geht und für die es wirkungsgleiche bauliche bzw. technische Alternativen gibt.</p>	
8	Landesbetrieb Straßenbau NRW, AS Köln vom 12.12.2018	<p>Im Lärmaktionsplanentwurf der Stufe 3 der Stadt Bergheim werden keine Lärm-brennpunkte im Zuständigkeitsbereich der Regionalniederlassung Rhein-Berg des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen, angesprochen. Eine Stellungnahme ist daher nicht erforderlich. Des Weiteren enthält der Lärmaktionsplanentwurf der Stufe 3 die Aussage, dass die im Lärmaktionsplan der Stufe 2 empfohlenen Maßnahmen weiterverfolgt werden sollen. Ergänzend wird daher zum Lärmaktionsplan der Stufe 2 (Stand 28.09.2017) zu den die Regionalniederlassung Rhein-Berg betreffenden Straßen (hier: A61) folgende Stellungnahme gegeben:</p> <p>Im Lärmaktionsplan der Stufe 2 wird im Ortsteil Thorr an der A 61 ein lärmoptimierter Fahrbahnbelag (OPA) zwischen der Anschlussstelle Bergheim-Süd und der Bahnunterführung sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 100 km/h vorgeschlagen. Aufgrund des hohen Lkw-Anteils dominiert der Pegel der Lkw in diesem Streckenabschnitt. Da die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Lkw 80 km/h beträgt, wird somit keine nennenswerte Pegelminderung erreicht</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
9	NetCologne vom 28.12.2018	<p>Zur Zeit bestehen unsererseits keine Bedenken. Es bestehen jedoch aktuelle Planungen bezüglich eines Netzausbaus in diesem Bereich. Beachten Sie, dass hiermit keine Leitungsauskunft und somit auch keine Aussage über bestehende oder geplante Anlagen der NetCologne GmbH erteilt wurde. Registrieren Sie sich hierzu an unserer Online Planauskunft unter der URL <a href="https://planauskunft.netcologne.de/">https://planauskunft.netcologne.de/</a> und stellen Sie Ihre Anfragen über diese. Sie erhalten zu jeder Leitungsauskunft eine Schutzanweisung, eine pdf-Datei als Übersicht und sofern Anlagen der NetCologne vorhanden sind eine dxf-Datei über diese."</p>	entfällt
10	Thyssengas GmbH, Niederlassung Dortmund vom 12.12.2018	<p>innerhalb des Stadtgebietes Bergheim, verlaufen diverse Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH. Beigefügt erhalten Sie einen Übersichtsplan im Maßstab 1: 25000. Die Lage der Gasfernleitungen ist in generalisierter Form dargestellt. Abweichungen gegenüber der tatsächlichen Lage sind somit möglich.</p> <p>Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es sich um den derzeitigen Bestand handelt und Leitungszu- oder abgänge jederzeit möglich sind. Die Gasfernleitungen liegen innerhalb eines gesicherten Schutzstreifens von bis zu 8,0 m (4,0m links und rechts der Leitungssachse), in dem aufgrund technischer Vorschriften</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Behörde / TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>bestimmte Nutzungen und Tätigkeiten untersagt sind. Die Zulässigkeit von Leitungsausblasungen sowie das geräuschvolle Entspannen unserer Gasfernleitungen bei Betriebsmaßnahmen muss weiterhin gewährleistet sein.</p> <p>Wir weisen jetzt schon darauf hin, dass alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben könnten, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit wir prüfen können, ob die jeweils angezeigte Baumaßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden.</p> <p>Diese Unterlagen müssen uns entsprechend frühzeitig zur Verfügung gestellt werden, damit uns ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und abschließenden Stellungnahme verbleibt. Eventuell geplante, neue Baumstandorte sind gemäß DVGW Merkblatt GW 125 (M) sowie des Merkblattes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. FGSV Nr. 939 mit Blick out die weitere Entwicklung des Stammdurchmessers zu wählen. Um die Gasfernleitungen vor Beeinträchtigungen durch Wurzelwuchs zu schützen und eine gefahrungsfreie Lebensdauer der Bäume zu gewährleisten, sollte der Abstand von 5,0 m zwischen Leitungsaußenkante und Stammachse nicht unterschritten werden. Die Gasfernleitungen — besonders deren Betriebssicherheit — unterliegen den Bestimmungen des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) sowie der Gashochdruckleitungsverordnung (GasHDrLtgV). Für die Betriebssicherheit der Leitungen gilt das DVGW-Regelwerk (EnWG § 49 Abs. 2.2 u. GasHDrLtgV § 2 Abs.2). Gashochdruckleitungen werden nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet und betrieben. Für Gashochdruckleitungen aus Stahlrohren mit Betriebsdrücken bis 16 bar gilt das DVGW-Arbeitsblatt G 462, Teil II und für Gasfernleitungen ab 16 bar das DVGW- Arbeitsblatt G 463.</p> <p>Als Anlage erhalten Sie zusätzlich das Merkblatt für die Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sowie unsere allgemeine Schutzanweisung für Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH. Die von uns überlassenen Unterlagen sind nur für Planungszwecke zu verwenden. Eine Weitergabe an eine Baufirma darf nicht erfolgen. Wir bitten um weitere Beteiligung.</p>	
11	Vodafone GmbH, NL West vom 28.11.2018	<p>1) In den von Ihnen angegebenen Planungsbereichen befinden sich Glasfaserleitungen der: X Vodafone GmbH (ehemals ISIS / ehemals Arcor AG &amp; Co. KG) Die durchschnittliche Verlegungstiefe der oben markierten Kabel- und Rohrleitungen beträgt ca. 0,75 m (ausgenommen von z.B. Spülbohrungen oder Pressungen).</p>	Kenntnisnahme

Nr.	Behörde / TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>Die Trassen sind im beigefügten Plan dargestellt. Bitte stellen Sie sicher, dass durch Ihre eigenen bzw. durch die von Ihnen beauftragten Auftragnehmerkräfte die allgemeinen Vorschriften beachtet und eingehalten werden.</p> <p>2) In den von Ihnen angegebenen Planungsbereichen befinden sich Glasfaserleitungen der: X Vodafone-Glasfaserkabel in gemieteten Rohrtrassen fremder Versorgungsträger (NGN). Die genaue Trassenlage entnehmen Sie bitte den Bestandsunterlagen des jeweiligen Versorgungsträgers:</p> <p>Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass Vodafone für die Richtigkeit der Angaben gemieteter Fremdtrassen keine Gewährleistung übernehmen kann</p>	
12	Westnetz GmbH vom 04.01.2019	<p>Lärmaktionsplan der Kreisstadt Bergheim</p> <p>hier: Lärmaktionsplan Stufe III - Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47d (3) BImSchG</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Ichendorf - Pkt. Neubottenbroich, Bl. 1211 (UA Ichendorf bis Mast 1)</li> <li>2. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Bedburg - Paffendorf, Bl. 1183 (Maste 12 bis 22)</li> <li>3. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Tollhausen - Paffendorf, Bl. 1166 (Maste 20 bis 21)</li> <li>4. 110-/220-kV-Hochspannungsfreileitung Brauweiler - Zukunft, Bl. 2321 (Mast 71 bis 21/Bl. 1166)</li> <li>5. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Paffendorf - Sindorf, Bl. 1044 (Maste 1 bis 2)</li> <li>6. 380-kV-Hochspannungsfreileitung Niederaußem - Rommerskirchen, Bl. 4548 (Maste 3 bis 4)</li> <li>7. 380-kV-Hochspannungsfreileitung Niederaußem - Rommerskirchen, Bl. 4589 (Maste 2 bis 3)</li> <li>8. 380-kV-Hochspannungsfreileitung Niederaußem - Rommerskirchen, Bl. 4589 (KW Niederaußem bis Mast 3)</li> </ol> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>diese Stellungnahme betrifft ausschließlich die im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen. Bezüglich der ebenfalls im Planbereich vorhandenen Amprion-Hochspannungsfreileitungen erhalten Sie ggf. eine separate Stellungnahme der Amprion GmbH. Die L 361 verläuft in der Nähe der im Betreff unter 1. genannten</p>	Kenntnisnahme

Nr.	Behörde / TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>Hochspannungsfreileitung. Die A 61 befindet sich teilweise in den Schutzstreifen der im Betreff unter 2., 3., 4. und 5. genannten Hochspannungsfreileitungen. Die B 477 befindet sich teilweise in den Schutzstreifen der unter 6., 7. und 8. genannten Hochspannungsfreileitungen. Die Leitungsführungen entnehmen Sie bitte den beigefügten Lageplänen, wobei wir darauf hinweisen, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungssachsen und somit auch die Leitungsrechte allein aus der Örtlichkeit ergeben.</p> <p>Falls im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung Maßnahmen in den Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen geplant sind, sind diese frühzeitig mit uns abzustimmen. Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 110-kV Netzes und ergeht auch im Auftrag und mit Wirkung für die innogy Netze Deutschland GmbH als Eigentümerin des 110-kV Netzes.</p>	

**Anlage A.3** Zusammenstellung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 47 d Abs. 3 BimSchG

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
G 1	<p>L 91/ Brauweilerstraße und Brauweilerstraße zw. L 91 und Hohe Straße</p> <p>L 91/ Dansweilerstraße</p>	<p>Die Vorschläge des Büros ACCON GmbH Köln zum Brennpunkt Glessen – Bereich L 91/ Brauweilerstraße sind zu begrüßen. Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen der Einmündung Im Selch (= Bushaltestelle) und dem Kreisel L 213/L91 und auf der Brauweilerstraße zwischen L 91 und Hohe Straße auf 30 km/h ist eine kostengünstige Maßnahme und sollte kurzfristig erprobt werden.</p> <p>Die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung der Brauweilerstraße wurde bereits 2006 im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung des Rhein-Erft-Kreises sowie aus den Reihen des Stadtteilforums Glessen gefordert. Zur Realisierung dieser Maßnahme sollte die Stadtverwaltung Bergheim mit der Bezirksregierung Köln und dem Landesbetrieb Straßen.NRW im Gespräch bleiben.</p> <p>Seit der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung 2013 hat der Verkehr auf der Dansweilerstraße/ L 91 zugenommen. Vor allem Anwohner aus dem Teilstück zwischen Kreisverkehr Am Sieberath/ Elly-Heuss-Straße und Rosenhof beklagen sich über den verstärkten Verkehrslärm. In der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung – Verkehrslärmschutzverordnung - von 1990 (16. BImSchV) und den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz - VLärmSchR 97 - ist festgelegt, dass der Beurteilungspegel nach Abschnitt 4.0 der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) zu berechnen ist. Ich rege daher an, auch für diesen Straßenzug diese Berechnungen durchzuführen und den Abschnitt zusätzlich in die Brennpunkt-Betrachtung für Glessen aufzunehmen.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan werden gemäß § 47c BImSchG Pflichtkartierungen vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) durchgeführt. Bei dieser Lärmkartierung werden Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 8.200 Kfz/Tag berücksichtigt. Entsprechend beziehen sich die Untersuchungen nur auf diese Straßenabschnitte. Das in Rede stehende Teilstück der L 91 überschreitet diesen Schwellenwert nicht und wird deshalb nicht betrachtet. Gleichwohl beobachtet die Stadtverwaltung Bergheim die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf diesem Abschnitt laufend.</p>
G 2	<p>L 91/ Brauweilerstraße (zw. Einmündung Im Heuchen und Kreisverkehr L 213/ L 91) Brauweilerstraße (zw. L 91 und Hohe Straße) L 91/ Brauweilerstraße (zw. Gut Neuhof und Sommerhaus)</p>	<p>Im Gutachten zur Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d Bundesimmissionsschutzgesetz Stufe II vom 28.09.2017 wird unter Ziffer 9.1 „Brennpunkt 1 Glessen – Bereich L91 /Brauweilerstr.“ vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit generell zwischen der Einmündung Im Selch (etwa ab Höhe Feuerwehr = Im Heuchen) und dem Kreisel L213/ L91 auf 30 km/h zu begrenzen.</p> <p>Weiterhin wird vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch auf der Brauweilerstraße zwischen L 91 und Hohe Str. auf 30 km/h zu begrenzen.</p> <p>Auch der Bau eines Kreisels an der Brauweilerstraße / Zum Gut Neuhof / Sommerhaus verspricht einen Beitrag zur Minderung der Lärmbelastigung. Ich verweise zur Begründung auf die ausführlichen Auswertungen und Bewertungen in dem in Rede stehenden Gutachten. Ich schließe mich diesem Vorschlag an und rege zusätzlich an, die Geschwindigkeit bereits ab Höhe der Einfahrt zum Gut Neuhof bzw. Winfriedstraße auf 50 km/h zu begrenzen. Grund hierfür ist das trichterförmige Gefälle auf der L 91, das den Lärm bis an die oberen Stockwerke der angrenzenden Häuser in der Talsohle und die weiter oben liegenden Straßen tragen lässt.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Über die vorgeschlagene Maßnahme des Baus eines Kreisverkehrs hat Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Auch über die angeregte Tempoverringerung hat der Straßenbaulastträger zu entscheiden. Die Maßnahmen werden nach Abschluss des Verfahrens an Straßen.NRW herangetragen.</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>Zusätzlich möchte ich auf die bekannten gesundheitlichen Auswirkungen einer Lärmbelästigung hinweisen. Ich habe den Eindruck, dass es in dem relevanten Gebiet zu einer überdurchschnittlichen Häufung von Herzerkrankungen gekommen ist. In wie weit dieser Eindruck einer objektiven Untersuchung standhält, wäre zu überprüfen. (...)</p> <p>Mir ist nicht einsichtig, warum bei den Neubaugebieten Lärmschutzwälle gebaut werden und wir Anwohner in dem älteren Baubestand ohne ausreichenden Schutz vor Straßenlärm auskommen müssen. Alternativen, wie eine Ortsumgehung - die es im Übrigen für die Nachbargemeinde Brauweiler schon lange gibt - werden schon seit Jahrzehnten gefordert. Eine Umsetzung ist bisher nicht erfolgt und scheint auf absehbare Zeit auch nicht realisierbar. Die gewünschte Geschwindigkeitsbegrenzung scheint mir ein bezahlbarer und kurzfristig umsetzbarer Ersatz für das langfristig erforderliche Projekt "Umgehungsstraße" zu sein.</p>	<p>Für im Rahmen von Bebauungsplänen festzusetzende Neubaugebiete gelten in Sachen Lärmschutz andere gesetzliche Rahmenbedingungen als für die Bestandsbebauung.</p> <p>Eine Realisierung einer Ortsumgehungsstraße ist nur durch die Aufnahme in den sogenannten Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen möglich. Bereits seit dem Jahr 2000 ist die Stadtverwaltung Bergheim bestrebt, die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Im aktuell gültigen Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahr 2006 wurde die Aufnahme der Maßnahme allerdings abgelehnt. Die Stadtverwaltung Bergheim ist jedoch weiterhin bemüht, positive Gespräche mit den Straßenbaulasträgern des Landes Nordrhein-Westfalen zu führen, um die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den kommenden Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Allerdings ist der Zeithorizont einer Fortschreibung des Bedarfsplans durch das Land NRW derzeit nicht absehbar. Eine Aufnahme und eine zeitnahe Realisierung des Vorhabens sind aus diesem Grunde aktuell nicht voraussagbar.</p>
G 3	L 91/ Brauweilerstraße	<p>Als wir vor [...] Jahren unser Haus kauften, waren wir skeptisch, ob uns der durch die L 91 verursachte Lärm schaden würde. Der Verkäufer machte uns darauf aufmerksam, dass die Stadt an einem Konzept für eine Umgehungsstraße arbeiten würde. Wir waren jung, also nahmen wir das Risiko auf uns. Nun sind wir älter, der Lärm macht uns zu schaffen, und die Umgehung kein Thema mehr.</p> <p>Hinzu kommt, dass mehr Anwohner in Nieder- und Oberaußem angesiedelt wurden, die ihren Weg zur und von der Arbeit durch Glessen nehmen. Ebenso sind in den letzten Jahren die Autos viel größer und damit schwerer geworden, so dass sie breitere Reifen besitzen, die deutlich mehr Fahrgeräusche erzeugen. D.h. der Lärm ist weiter angestiegen. Ein Schlafen mit offenen Fenstern, um im Sommer die erhitzten Räume abzukühlen, ist nicht mehr möglich.</p> <p>Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass auf dem Straßenstück, das an unserem Haus vorbeiführt, mehrere Abwasserkanaldeckel für Erschütterungen sorgen, bis hin zum Klirren unserer Gläser im Wohnzimmerschrank. Diese Deckel liegen deutlich unter dem</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulasträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
	<p>L 91/ Brauweilerstraße (zw. Winfriedstraße und Gut Neuhof)</p> <p>L 91/ Dansweilerstraße (zw. Kreisverkehren)</p>	<p>Asphaltniveau und sorgen dafür, dass die Anhänger der schweren Fahrzeuge hüpfen und diese Erschütterungen verursachen. Im letzten Jahr sind Nachbarn wegen des Lärms wieder fortgezogen, die erst ein Jahr zuvor das Haus erworben. Andere Nachbarn erzählten, dass sie mit ihrem Besuch auf der Terrasse saßen und gefragt wurden: "Sag mal, wo sitzen wir hier eigentlich? An der Autobahn?" Inzwischen haben wir von 8 Nachbarn mit Herzproblemen erfahren, davon zwei mit tödlichem Verlauf. In wie weit der Lärmstress seinen Beitrag geleistet hat, ist sicher schwer einzuschätzen. Das Wissen darum beunruhigt aber zusätzlich. Wir würden gerne weiter hier wohnen. Und so bleibt uns noch die Hoffnung, dass zumindest sehr bald die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung der L 91 auf 30 Km/h in Glessen umgesetzt wird. Zumal diese Umsetzung auch kostengünstig zu haben ist.</p> <p>Ich bin auf Grund dieser Lärmsituation zum BÜRGER.MIT.WIRKER in unserem Vorort geworden. Ich bin Mitinitiator einer BPM-Projektgruppe, die sich für die Reduzierung des Lärms entlang der L 91 einsetzt. So weiß ich inzwischen von weiteren Lärmgeschädigten der L 91, für die ich gerne ebenfalls Wort ergreifen möchte:</p> <p>Es geht hier um zwei weitere Teilstücke, die noch nicht in der Planung berücksichtigt wurden. Das eine Teilstück ist das zwischen der Feuerwehr und der Zufahrten der Winfriedstraße / Gut Neuhof. Jene Fahrzeuge, die aus dem Ort fahren, beschleunigen hier sehr stark und das bergauf. D.h. der Lärm ist nochmals deutlich höher. Und aufgrund der Trichterwirkung geht der Schall bis zu den Häusern an der Winfriedstraße hoch. Hier würde eine Reduzierung auf 50 Km/h deutliche Erleichterung schaffen.</p> <p>Das andere Teilstück ist das zwischen dem Kreisel am anderen Ortsende und der Ortsausfahrt nach Dansweiler. Auf diesem Stück wurde ein weiterer Kreisel gebaut als auch eine Zufahrt zum Edeka. Die Anwohner dieses Teilstücks berichten, dass es aufgrund des Abbremsens und der Wiederbeschleunigung deutlich lauter geworden ist. Die Neuanwohner auf der Edeka-Seite stellen zudem fest, dass das am Edeka stehende Ortsausgangsschild dazu anleitet, richtig Gas zu geben. Hier würde es sicher helfen, das Schild dort hinzustellen, wo das erste Haus steht, das von Dansweiler kommend an der L91 steht. Und auch von hier bis zum Kreisel würde eine Reduktion auf 30 Km/h den gleichen gesundheitlichen Effekt für die Anlieger haben, wie das für den schon vorhandenen Vorschlag gilt.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 50 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion jedoch Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Das Versetzen einer Ortstafel ist keine Maßnahme der Lärmaktionsplanung. Die verkehrsrechtlichen sowie straßen- und wegerechtlichen Voraussetzungen für das Versetzen einer Ortstafel sind an dieser Stelle jedoch nicht gegeben.</p>
G 4	L 91/ Brauweilerstraße und L 91/ Dansweilerstraße	<p>Ich bin seit [...] Jahren Neubürgerin der Stadt Bergheim wohnhaft in Glessen. Seit meinem Zuzug nach Glessen, bin ich verwundert über die Verkehrsregelung in diesem kleinen beschaulichen Dorf. Für diese dörfliche Struktur des Ortes empfinde ich, seit ich hier wohne, die Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Ortschaft als nicht ausreichend. Häufig bin ich zu Fuß mit meinem Kind unterwegs und empfinde den Straßenlärm entlang der Hauptstraßen (Brauweilerstraße und Dansweilerstraße L91) als sehr, zumal das Teilstück der Brauweilerstraße sehr eng ist und der Lärm sich durch die Tallage gefühlt noch potenziert. Bei dem Abschnitt der Dansweilerstraße ergibt sich das Problem, dass die</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>Ortsschilder so aufgestellt sind, dass dies die Autofahrer animiert weit schneller als die angegebenen 50 km/h zu fahren. Dies potenziert an dieser Stelle auch den Lärm. Angesichts der Möglichkeit den Lärm durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Ort auf 30 km/h zu beschränken auch die Belastung der hier lebenden Menschen zu reduzieren, ist es mir nicht verständlich, dass hier nicht gehandelt wird.</p> <p>Neben den positiven Auswirkungen auf die Gesundheit der Einwohner, ist gleichzeitig auch eine höhere Sicherheit im Straßenverkehr gegeben. Dies animiert dann vielleicht auch wieder mehr Menschen mit dem Fahrrad zu fahren, die dies aufgrund der z.T. sehr engen Fahrsituation im Ort gekoppelt mit schnell fahrenden Autos, nicht tun. Dies hätte auch positive Auswirkungen auf die Lebensqualität. Ich bitte sie daher diese Überlegungen bei einer künftigen Planung des Verkehrs zu berücksichtigen.</p>	
G 5	L 91/ Brauweilerstraße (Gut Neuhof)	<p>Tempo 30 auf der Straße Zum Gut Neuhof in Bergheim-Glessen.</p> <p>Der zunehmende Lärm des Straßenverkehrs - vor allem zu den Stoßzeiten morgens und abends, samstags auch nachts -belastet die Gesundheit meiner Familie.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulasträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p>
G 6	L 91/ Brauweilerstraße (zw. Gut Neuhof und Winfriedstraße)	<p>Wir wohnen oberhalb der L91 an der Ortseinfahrt von Oberaußem nach Glessen. Das Ortseingangsschild ist aber erst an der Feuerwehr zu finden, somit wird in dem beteiligten Abschnitt extrem schnell herein- sowie herausgefahren. Durch viel größeres Verkehrsaufkommen ist das eine erhebliche Lärmbelästigung. Ich möchte Sie bitten diesen Teil hier oben, Ende der Winfriedstr., auch zu berücksichtigen.</p> <p>Zudem gibt es extrem viele Falschabbieger, die mit erhöhtem Tempo von der L91 aus Richtung Oberaußem kommend, in die Winfriedstraße abbiegen. Dies ist extrem gefährlich.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion an diesem Abschnitt wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulasträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Die beschriebene Problematik der Falschabbieger ist keine Maßnahme der Lärmaktionsplanung. Jedoch wird diese Thematik an die entsprechende Fachabteilung der Stadtverwaltung Bergheim zur Prüfung weitergeleitet.</p>
G 7	L 91/ Brauweilerstraße	<p>Einführung von Tempo 30 auf der Durchgangsstraße Richtung Oberaußem, oder eine Umgehungsstraße</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulasträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Eine Realisierung einer Ortsumgehungsstraße ist nur durch die Aufnahme in den sogenannten Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen möglich. Bereits seit dem Jahr 2000 ist die Stadtverwaltung Bergheim bestrebt, die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Im aktuell gültigen Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahr 2006 wurde die Aufnahme der Maßnahme allerdings abge-</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
			<p>lehnt. Die Stadtverwaltung Bergheim ist jedoch weiterhin bemüht, positive Gespräche mit den Straßenbaulasträgern des Landes Nordrhein-Westfalen zu führen, um die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den kommenden Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Allerdings ist der Zeithorizont einer Fortschreibung des Bedarfsplans durch das Land NRW derzeit nicht absehbar. Eine Aufnahme und eine zeitnahe Realisierung des Vorhabens sind aus diesem Grunde aktuell nicht voraussagbar.</p>
G 8	L 91/ Brauweilerstraße	<p>Wir sind vom Lärm der L91 betroffen und unterstützen den Vorschlag, die Geschwindigkeit der Straße im Ort Glessen auf 30 Km/h zu reduzieren. Die ständige Raserei dort ist eine Gefahr für unsere Kinder!</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulasträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p>
G 9	L 213/ Brauweilerstraße	<p>Wir wohnen direkt am Glessener Bach. Trotz geschlossener Fenster hören wir die Autos durch die Straße brettern. Wenn wir im Garten sitzen müssen wir uns anbrüllen, da die Verkehrsdichte und dem damit bedingten Lärm, so enorm ist, dass ein entspanntes Sitzen nicht möglich ist. Manche sagen, da gewöhnt man sich dran. Wir leben damit. Wenn allerdings Besuch da ist, erschrecken sich diese heftig.</p> <p>Eine Reduzierung der vorgegebenen 50 km/h auf 30 km/h, eine neue Straßendecke und ein Schallwall; am besten eine Umgehungsstraße, sind unsere Hoffnung, um weiterhin glücklich in Glessen Leben zu können.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulasträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Eine Realisierung einer Ortsumgehungsstraße ist nur durch die Aufnahme in den sogenannten Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen möglich. Bereits seit dem Jahr 2000 ist die Stadtverwaltung Bergheim bestrebt, die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Im aktuell gültigen Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahr 2006 wurde die Aufnahme der Maßnahme allerdings abgelehnt. Die Stadtverwaltung Bergheim ist jedoch weiterhin bemüht, positive Gespräche mit den Straßenbaulasträgern des Landes Nordrhein-Westfalen zu führen, um die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den kommenden Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Allerdings ist der Zeithorizont einer Fortschreibung des Bedarfsplans durch das Land NRW derzeit nicht absehbar. Eine Aufnahme und eine zeitnahe Realisierung des Vorhabens sind aus diesem Grunde aktuell nicht voraussagbar.</p>
G 10	L 91/	Nachfolgend eine Anregung bezüglich der Verkehrslärmproblematik der Ortsdurchfahrt	Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
	Brauweilerstraße	<p>Glessen (Zum Gut Neuhof):            Der Ansatz der Ing. ACCON aus Köln eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 zu installieren, geht bestimmt in die richtige Richtung. Diejenigen Verkehrsteilnehmer, die für die höchste Lärmbelästigung sorgen, sind jene, die ihre Motoren - oft abends oder nachts - beim Beschleunigen in Rtg. Oberaußem bis zum Anschlag belasten. Insbesondere Kradfahrer oder leistungsstarke Fahrzeuge. Aufgrund der genannten Zeiten dürfte ein Limit auf Tempo 30 ein zahnloser Tiger sein, da eine Überwachung der Einhaltung zu diesen Zeiten nicht gegeben ist. Einzig wirksam wäre die Installation einer stationären Überwachungsanlage i.V.m einer weiteren baulichen Beruhigung der "Startbahn" im Bereich rund um die Wache der Feuerwehr. Vermutlich ist dies jedoch alles zu teuer und das Problem leider global betrachtet nicht dringend genug.</p>	<p>auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulasträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.            Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.</p>
G 11	L 91/ Brauweilerstraße	<p>Ich finde die schon vorhandenen Ideen die Straße Zum Gut Neuhof und Brauweiler Str. mit Tempo 30 zu belegen sehr gut. Weiterhin die Idee des Kreisverkehrs auf der Kreuzung Brauweiler Str./Sommerhaus/Zum Gut Neuhof.            Mein Haus liegt direkt an dieser Straße und der Lärm hat meiner Meinung nach immer weiter zugenommen. Nachts holt mich manchmal der Lärm aus dem Schlaf, wenn mal wieder ein LKW durchdonnert oder ein Raser. Auch ein Blitzer zwischen Getränkehandel (früher Norma) und Feuerwehr wäre sinnvoll. Ich habe schon mehrfach gesehen wie Kinder/Jugendliche über die Fahrbahn sind und Autos dort "angeschossen" kamen. Dass bis heute nichts passiert ist, wundert mich schon fast.            Ebenfalls stelle ich fest, dass viele Autos den "Schwung" vom Kreisverkehr Ortseingang bis runter zur besagten Kreuzung mitnehmen und dann nochmal ordentlich Gas geben um die grüne oder auch schon gelbe Ampel zu erwischen. Von der anderen Seite kommt wird der Schwung ebenfalls in der Abfahrt von der Landstraße häufig mitgenommen und somit die Geschwindigkeit überschritten. Auch die Verkehrsberuhigung bei der Feuerwehr hindert nicht alle vom Gas zu gehen. Am allerbesten wäre natürlich eine Ortsumgehungsstraße.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulasträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.             Über die vorgeschlagene Maßnahme des Baus eines Kreisverkehrs hat Straßen.NRW als Straßenbaulasträger zu befinden.             Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.            Eine Realisierung einer Ortsumgehungsstraße ist nur durch die Aufnahme in den sogenannten Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen möglich. Bereits seit dem Jahr 2000 ist die Stadtverwaltung Bergheim bestrebt, die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Im aktuell gültigen Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahr 2006 wurde die Aufnahme der Maßnahme allerdings abgelehnt. Die Stadtverwaltung Bergheim ist jedoch weiterhin bemüht, positive Gespräche mit den Straßenbaulasträgern des Landes Nordrhein-Westfalen zu führen, um die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den kommenden Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Allerdings ist der Zeithorizont einer Fortschreibung des Bedarfsplans durch das Land NRW derzeit nicht absehbar. Eine Aufnahme und eine zeitnahe Realisierung</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
			des Vorhabens sind aus diesem Grunde aktuell nicht voraussagbar.
G 12	L 91/ Dansweilerstraße und L 91/ Brauweilerstraße	Schon jetzt ist der Straßenlärm durch das geschlossene Fenster zu hören. Ich würde es begrüßen verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie z.B. eine 30er Zone, zur Ortseinfahrt Glessen (L91 von Dansweiler aus) einzuführen. Ebenso ist die Lärmbelästigung in der Brauweilerstr. durch die enge Bebauung beachtlich. Auch hier wäre eine Verkehrsberuhigung wünschenswert.	Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.
G 13	L 91/ Brauweilerstraße (zw. Im Selch und Kreisverkehr Brauweilerstraße/ Im Tal)	Im Namen meiner Familie möchte ich mich für das bereits angeregte Tempolimit "30 km/h" auf der Brauweilerstr. zwischen "Im Selch" und dem Kreisel Brauweilerstr. / Im Tal aussprechen. Wir wohnen in dem betroffenen Abschnitt und haben, neben der wirklich extremen Lärmbelästigung und dem "Erzittern unseres Hauses" wenn LKW schnell vorbeifahren, vor allem große Sorgen um die Sicherheit unserer Kinder. Möglicherweise wäre ein Blitzler oder Fahrbahnverengungen eine effektive Zusatzmaßnahme um die 30 km/h zu realisieren. Um ehrlich zu sein bezweifle ich, dass sich die Autofahrer an eine Geschwindigkeitsbegrenzung nur durch Schilder halten, denn was wir - auch gerade im Sommer durch Motorradfahrer - tags und auch oft mitten in der Nacht erleben ist ganz bewusste Raserei und keine versehentlichen kleineren Geschwindigkeitsüberschreitungen. Ich stehe für Rückfragen sehr gerne zur Verfügung und bedanke mich, auch im Namen aller kleinen Kinder die an dieser Straße wohnen oder sie überqueren müssen, für diese Initiative und die Möglichkeit zur Erhöhung der Sicherheit im Glessener Straßenverkehr.	Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.  Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.
G 14	L 91/ Brauweilerstraße (zw. Gut Neuhof und Sommerhaus)	Wir sind unmittelbar vom Lärm der L91 betroffen und unterstützen den Vorschlag, die Geschwindigkeit der Straße im Ort Glessen, bereits ab Ortseingang (Feuerwehr), auf 30 km/h zu reduzieren.  Zudem unterstützen wir den Vorschlag der Einrichtung eines Kreisverkehrs „Zum Gut Neuhof/Sommerhaus/Brauweilerstraße“ statt der Ampelanlage, da hierbei mit einer Lärmentlastung von 1 bis 3 dB(A) zu rechnen ist.	Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.  Über die vorgeschlagene Maßnahme des Baus eines Kreisverkehrs hat Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden.
G 15	L 91/ Brauweilerstraße (zw. Gut Neuhof und Sommerhaus)	Wir sind unmittelbar vom Lärm der L91 betroffen und unterstützen den Vorschlag, die Geschwindigkeit der Straße im Ort Glessen, bereits ab Ortseingang (Höhe Feuerwehr), auf 30 km/h zu reduzieren.  Zudem unterstützen wir den Vorschlag der Einrichtung eines Kreisverkehrs „Zum Gut Neuhof/Sommerhaus/Brauweilerstraße“ statt der Ampelanlage, da hierbei mit einer Lärmentlastung von 1 bis 3 dB(A) zu rechnen ist.	Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.  Über die vorgeschlagene Maßnahme des Baus eines Kreisverkehrs hat Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden.

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
G 16	L 91/ Brauweilerstraße (zw. Gut Neuhof und Sommerhaus)	<p>Wir sind vom Lärm der L91 betroffen und unterstützen den Vorschlag, die Geschwindigkeit der Straße im Ort Glessen auf 30 Km/h zu reduzieren. Um die Geschwindigkeit von 30 Km/h zu gewährleisten, wäre eine Blitzanlage zwischen Ortseingang (von Bergheim kommend) und Brauweilerstraße sehr sinnvoll.</p> <p>Des Weiteren, würde ein Kreisverkehr auf der Kreuzung Brauweilerstraße / L91 dazu beitragen den Lärm, der beim Losfahren der Fahrzeuge von der Ampelanlage entsteht, zu reduzieren.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Über die vorgeschlagene Maßnahme des Baus eines Kreisverkehrs hat Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden.</p> <p>Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.</p>
G 17	L 91/ Dansweilerstraße	<p>Ich wohne mit meiner Familie in dem Neubaugebiet an der Dansweilerstraße. Diese Straße wird den ganzen Tag über von sehr vielen Fahrzeugen befahren. Aufgrund dessen ist der Lärmpegel enorm hoch. Trotz Kreisel werden die Fahrzeuge nicht langsamer. Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wäre hilfreich, um den Lärmpegel zu verringern. Zudem müssen viele Kinder auf dem Weg zum Kindergarten diesen Kreisel überqueren, hier wäre ein Zebrastreifen sehr hilfreich.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
G 18	L 91/ Dansweilerstraße	<p>Wir wohnen [...] im OT Glessen, Neubaugebiet Dansweilerstraße Straße. Trotz Errichtung eines Lärmschutzwalles an der Dansweilerstraße sind insbesondere deutlich Fahrzeuge im Bereich Kreisverkehr Dansweilerstraße./Elly-Heuss-Str. bis zum Ortsausgangsbereich zu hören. Dieses liegt insbesondere an den Autos, die aus Richtung Edeka kommen und durch den Kreisverkehr hindurch beschleunigen, weit über die zulässige Höchstgeschwindigkeit hinaus. Der Kreisverkehr ist m. E. nach für diese Fahrtrichtung fehlerkonzipiert und ermöglicht ein fast direktes hindurchfahren. Dadurch entstehen sowohl erhöhte Emissionen, wie auch Gefährdungssituationen. Denn aus dem Neubaugebiet herausfahrende Autos werden von den Autos, die aus dem Ort kommen und stark beschleunigen sehr spät wahrgenommen. Dadurch gäbe es schon zahlreiche beinahe Unfälle mit Vollbremsungen. Aber viel schlimmer ist die Gefahr für alle Kindergartenkinder, die aus dem Neubaugebiet lediglich Überquerungshilfen in diesen Bereichen haben und teils die Autos einfach durchbeschleunigen und nicht halten.</p> <p>Daher fordern wir zur Lärminderung und gleichzeitigen Gefahrenreduzierung Folgendes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Temporeduzierung auf 30 km/h auf der Dansweilerstraße</li> <li>- Eine Verbesserung des Kreisverkehrs Fahrtrichtung außerorts</li> <li>- Eine Versetzung des Ortschildes an den Ortsanfang und nicht erst nach den Kreisverkehr.</li> </ul> <p>Autofahrer nehmen derzeit wahr, dass der Kreisverkehr noch außerorts liegt und dass auch so dann in Geschwindigkeitsüberschreitungen ausgelegt wird.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Über die bauliche Maßnahme am Kreisverkehr hat Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden.</p> <p>Das Versetzen einer Ortstafel ist keine Maßnahme der Lärmaktionsplanung. Die verkehrsrechtlichen sowie straßen- und wegerechtlichen Voraussetzungen für das Versetzen einer Ortstafel sind an dieser Stelle jedoch nicht gegeben.</p>
G 19	L 91/ Dansweilerstraße	<p>Der Verkehr auf der Dansweilerstraße/L91 hat in letzter Zeit zugenommen. Trotz der Kreisverkehre Am Siebenrath/Elly-Heuss-Straße und Brauweiler Str./Im Tal wird die Geschwindigkeit nicht reduziert. Dies geschieht vor allem deshalb, weil der Kreisverkehr Siebenrath/Elly-Heuss-Straße in Richtung Dansweiler gerade durchfahren werden kann, da die Insel zu klein ausgelegt wurde.</p> <p>Auch gibt es dort kein Zebrastreifen, sodass für Autofahrer kein Grund zur Geschwindigkeitsreduzierung vorliegt. Dadurch ist auf der gesamten Strecke der Geräuschpegel sehr hoch.</p> <p>Zur Lärmreduzierung werden folgende Maßnahmen durch mich angeregt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit (30km/h) auf der Gesamtstrecke Kreisverkehr Dansweilerstr. /Brauweilerstr. bis Rosenhof</li> <li>- Zebrastreifen am Kreisverkehr Dansweilerstr. / Siebenrath</li> <li>- Vergrößerung der Kreisinsel Dansweilerstr./Siebenrath in Richtung Dansweiler</li> </ul>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Über die bauliche Veränderung am Kreisverkehr hat Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden.</p>
G 20	L 91/ Brauweilerstraße (zw. Gut Neuhof und Im Heuchen)	<p>Einrichtung einer Tempo 30 -Zone auf der L 91 zwischen der Kreuzung Brauweilerstraße / Am Gut Neuhof (Eisdiele) und der Kreuzung Im Heuchen / Am Gut Neuhof (Feuerwehr). Kontrolle mit fest installierter Geschwindigkeitsmessanlage (Blitzer) auf der Höhe der Einmündung des Fußwegs Heidenpfuhl auf die L 91.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
			Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.
G 21	L 91/ Brauweilerstraße (zw. Gut Neuhof und Im Heuchen)	Ich rege die Einrichtung einer Tempo 30 -Zone auf der L 91 zwischen der Kreuzung Brauweilerstraße / Am Gut Neuhof (Eisdiele) und der Kreuzung Im Heuchen / Am Gut Neuhof (Feuerwehr) an. Zur Kontrolle ist eine fest installierte Geschwindigkeitsmessanlage (Blitzer) zwischen der Einmündung des Fußwegs Heidenpfehl auf die L 91 und der Bushaltestelle "Im Selch" notwendig. Die Lärmbelästigung durch den täglichen Berufsverkehr ab 5 Uhr morgens hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Weiterhin besteht eine Gefährdung für die wartenden Fahrgäste an der Bushaltestelle der Linie 961 " Im Selch" Fahrtrichtung Köln durch die hohe Geschwindigkeit der in den Ort einfahrenden Fahrzeuge (insbesondere LKW). Dies ist auch dadurch verursacht, dass die Fahrbahn genau in Richtung der Bushaltestelle verschwenkt ist.	Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.  Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.
G 22	L 91/ Brauweilerstraße	Wir schließen uns den ACCON-Vorschlägen (Brennpunkt Glessen) an. Zusätzlich sollte die Geschwindigkeit bereits ab Höhe der Einfahrt zur Hofanlage Gut Neuhof auf 50 km/h begrenzt werden.	Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.
G 23	L 91/ Brauweilerstraße  L 91/ Brauweilerstraße (Sommerhaus)	Für den Ortsteil Glessen wäre es dringend erforderlich, ab Ortseingang auf der Straße "Zum Gut Neuhof" durchgehend bis zum anderen Ortsausgang hinter dem Kreisel "Brauweilerstr." die Tempo-30-Zone einzuführen (am besten mit einer zusätzlichen automatischen Geschwindigkeitsüberwachung). Viele verwechseln hier die Ortsdurchfahrt mit einer Rennstrecke.  Um weiteren Lärm aus dem Ort zu verbannen, müsste im Kreuzungsbereich der Straßen "Im Sommerhaus/Brauweilerstr." ein Kreisverkehr eingerichtet werden, dieser würde den Lärm durch ständiges Anfahren sehr vermindern und die Durchfahrtsgeschwindigkeit mit reduzieren helfen. Der Platz für einen solchen Kreisel wäre reichlich vorhanden und am Geld kann es meines Erachtens nicht scheitern. Die allerbeste Alternative wäre eine großräumige Umgehungsstraße, aber diese Variante wurde ja von der Politik (eventuell mit Absicht) gegen die Wand gefahren	Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.  Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.  Über die vorgeschlagene Maßnahme des Baus eines Kreisverkehrs hat Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden.

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
			<p>Eine Realisierung einer Ortsumgehungsstraße ist nur durch die Aufnahme in den sogenannten Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen möglich. Bereits seit dem Jahr 2000 ist die Stadtverwaltung Bergheim bestrebt, die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Im aktuell gültigen Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahr 2006 wurde die Aufnahme der Maßnahme allerdings abgelehnt. Die Stadtverwaltung Bergheim ist jedoch weiterhin bemüht, positive Gespräche mit den Straßenbulasträgern des Landes Nordrhein-Westfalen zu führen, um die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den kommenden Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Allerdings ist der Zeithorizont einer Fortschreibung des Bedarfsplans durch das Land NRW derzeit nicht absehbar. Eine Aufnahme und eine zeitnahe Realisierung des Vorhabens sind aus diesem Grunde aktuell nicht voraussagbar.</p>
G 24	L 91/ Dansweilerstraße	<p>Wir wohnen seit [...] Am Sieberath [...]. Unser Garten und die Terrasse grenzen an die L91. Seit Erstellung des Verkehrs -Kreisels aufgrund des Neubaugebietes und des damit errichteten Lärmschutzwalls kommt es zu einem erheblichen Unfallrisiko beim Überqueren der L91 und zu einer unerträglichen Lärmbelästigung sowie erhöhter Luftverschmutzung. Aufenthalte im Garten und auf der Terrasse sind unzumutbar. Bei offenerer Terrassentür ist selbst der Aufenthalt im Wohnzimmer zur L 91 hin wegen des Verkehrslärmes ab 6.30 und ab 15.00 Uhr über die Grenzen des erträglichen hinaus belastet. Es ist im Sommer nötig die Terrassentür zu schließen!! Der Lärm wird durch starkes Abbremsen /Beschleunigen von Pkws und insbesondere Motorrädern, LKW und landwirtschaftlichen Fahrzeugen erzeugt. Ein unerträglicher Lärmpegel entsteht vor allem im Sommer durch einen großen Teil von Motorrädern die einen förmlich akustischen Terror ausüben. Die Hauptursache ist ausschließlich auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Die Gründe sind</p> <p>a) Komplette Fehlplanung durch falschen Radius und Innenkantenhöhe des erstellten Verkehrskreisels in Richtung Glessen – Dansweiler (er lädt förmlich zum Rasen ein und erfüllt daher nicht den eigentlichen Sinn eine niedrige Geschwindigkeit der durchführenden Fahrzeuge zu erzielen)</p> <p>b) Der Gesamtverkehr aus dem Neubaugebiet fließt nur an der Elly-Heuss- Straße ab. Dieser wird sich nochmals verstärken, weil man selbst nach Erweiterung des Baugebietes Richtung Brauweiler immer noch uneinsichtig durch die Stadt Bergheim den Verkehr nur auf die L91 abfließen lassen will.</p> <p>c) Rückstau des Verkehrslärms zum Sieberath aufgrund der Errichtung des</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbulasträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>Lärmschutzwalles für das Neubaugebiet. (hiermit demonstriert man ja das man mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrslärmes gerechnet hat)</p> <p>d) Die L91 wird immer mehr als Umgehungsstraße der Bonnstraße genutzt.</p> <p>Eine Verbesserung ist meines Erachtens nur durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ab Rosenhof sowie der Errichtung von einer Verkehrsinsel zwischen Rosenhof und Elly-Heuss- Straße (Beispiel: siehe Ortseinfahrt Hohe Str. von Fliesteden/ s. Ortseinfahrt am Feuerwehrhaus/ von Königsdorf -Marienstr. in Dansweiler) oder Starrenkasten zu erzielen. Ideal wären zwei Verkehrsinsel, Beispiel: s. Ortseinfahrt Sinthern von Stommeln aus!!</p> <p>Verkehrsteilnehmer die mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h zwischen Abschnitt Rosenhof und Kreisel Brauweilerstr. fahren würden, erzeugen erheblich mehr Sicherheit für Personen beim Überqueren der Straße und an der Einfahrt am Edeka sowie erträglichen Verkehrslärm und weniger Luftverschmutzung.</p> <p>Umso unverständlicher ist es, dass trotz Hinweis auf diese Situation der Stadt Bergheim seit Jahren nicht gelingt durch wenige Änderungen die Situation für alle Anwohner erträglicher zu machen. Die obigen Beispiele zeigen es, dass es an vielen Ortseinfahrten möglich ist. Aber allein wegen der Sicherheit für die Kinder, die den Kindergarten besuchen, für die Menschen die Edeka/Penny/Apotheke aufsuchen sowie für ältere Menschen und alle Anwohner verlangt zwingend eine umgehende Verbesserung der Verkehrssituation in diesem Abschnitt auf der L91.</p>	<p>Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Verkehrsverträglichkeit sind nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Gleichwohl werden diese Maßnahmen als Anregungen aufgenommen.</p>
G 25	L 91/ Brauweilerstraße und L 91/ Dansweilerstraße	<p>ich begrüße den Ansatz, wesentliche Teile der L91 lärmzuberuhigen ausdrücklich. Die beste, allerdings auch teuerste und damit eher langfristige Lösung wäre m.E. ein Gesamtpaket aus der Verfüllung von Schlaglöchern, dem Auftragen von sog. „Flüsterasphalt“, die Ergänzung verkehrsberuhigender baulicher Maßnahmen („Barrieren“, Fahrbahnverengung, Verkleinerung der Ampelkreuzung) sowie einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zumindest auf den Teilstücken zwischen Feuerwehr und EDEKA-Kreisel und weiter Richtung Ende der Bebauung Richtung Dansweiler (Höhe „Rosenhof“). Als kurzfristige und sehr preiswerte Maßnahme wünsche ich mir zumindest die bereits genannte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Über die Auftragung eines lärmindernden Straßenbelags hat Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden.</p> <p>Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Verkehrsverträglichkeit sind nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Gleichwohl werden diese Maßnahmen als Anregungen aufgenommen.</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
G 26	L 91/ Brauweilerstraße	<p>Betrifft: Lärmschwerpunkt Glessen L91 und angrenzende Straßen</p> <p>Beste Maßnahme ist hier in meinen Augen ganz klar eine Verkehrsvermeidung, statt die Geräuschemissionen mühsam mit evtl. vielen Einzelmaßnahmen zu verringern. Als Anwohner kann ich bestätigen, dass der Lärm an manchen Tagen fast unerträglich ist, trotz doppelverglasten Fenstern, mit der Tendenz steigend!</p> <p>Zweitbeste Lösung ist eine Kombination der verschiedenen ACCON-Vorschläge. Ein zusätzlicher Vorschlag wäre den Verkehr einspurig zu machen, ähnlich wie in Fliesteden Ortsausgang Richtung Stommeln. Allerdings muss die Geschwindigkeit des Verkehrsflusses vorab verringert werden, damit das Kollisionsrisiko verringert wird.</p> <p>Letztendlich muss die Ortsdurchfahrt Glessen für den Verkehrsteilnehmer so unattraktiv werden, damit dieser eine alternative Route wählt um an sein Ziel zu gelangen.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbauassträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p>
G 27	L 91/ Brauweilerstraße	<p>Tunnel, Schutzwand, Umgehung. Man kann im Garten sitzend kaum ein Wort eines anderen verstehen, da die Verkehrsgereusche unerträglich sind. Es ist viel zu laut!!!</p>	<p>Eine Realisierung einer Ortsumgehungsstraße ist nur durch die Aufnahme in den sogenannten Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen möglich. Bereits seit dem Jahr 2000 ist die Stadtverwaltung Bergheim bestrebt, die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Im aktuell gültigen Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahr 2006 wurde die Aufnahme der Maßnahme allerdings abgelehnt. Die Stadtverwaltung Bergheim ist jedoch weiterhin bemüht, positive Gespräche mit den Straßenbauassträgern des Landes Nordrhein-Westfalen zu führen, um die Ortsumgehung Bergheim-Glessen in den kommenden Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen. Allerdings ist der Zeithorizont einer Fortschreibung des Bedarfsplans durch das Land NRW derzeit nicht absehbar. Eine Aufnahme und eine zeitnahe Realisierung des Vorhabens sind aus diesem Grunde aktuell nicht voraussagbar.</p> <p>Die Kreisstadt Bergheim sieht bei einer Untertunnelung keine Aussicht auf Realisierung.</p>
G 28	L 91/ Brauweilerstraße	<p>Seit [...] leben ich und meine Familie als unmittelbare Anwohner der L91 zw. Im Selch und Brauweilerstr. mit dem Verkehr, der täglich und nächstens an unserem Haus vorfließt, häufig aber eher vorbeirast, besonders nachts. Bei unserem damaligen Einzug wurde noch die Umgehungsstraße propagiert, dies ließ hoffen aber nur, bis diese Pläne ad acta gelegt wurden. Die diversen Maßnahmen, die diskutiert und z. T. auch umgesetzt wurden, z. B. die Überquerungshilfe im Bereich der Feuerwehr (sehr beunruhigend, wenn man in der Mitte steht, und der Verkehr vor und hinter einem vorbeiströmt), Verengung der Fahrstreifen im Verlauf der L91 vor unserem Haus, führten zu einer, zumindest gefühlten Besserung, aber nur relativ kurzzeitig. Dass bei der vor einigen Jahren durchgeführten Fahrbahnsanierung im genannten Bereich eine normale Teerdecke statt Flüster-</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbauassträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>asphalt verbaut wurde, halte ich bis zum heutigen Tag, gerade im Hinblick auf die seit Jahren geführte Diskussion zur Lärminderung, für einen Schildbürgerstreich erster Güte.</p> <p>Glessen wird immer mehr erschlossen und bebaut, das Straßennetz des Ortes ist sehr überschaubar, der Verkehr nimmt stetig zu, begleitende Maßnahmen bleiben jedoch aus. In den Neubaugebieten werden Lärmschutzmaßnahmen getroffen, die in dem von uns bewohnten Bereich in dieser Form natürlich nicht umgesetzt werden können. Tempo 30, und wenn das aus rechtl. Gründen nicht machbar ist, stationäre Tempokontrollen in Form von Blitzgeräten, die zumindest sicherstellen, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit eingehalten wird, wären vielleicht ein Weg.</p> <p>Unzählige unruhige Nächte und einen Herzinfarkt später hoffe ich, dass diese Form der Bürgerbeteiligung letztlich auch zu einer probaten Lösung führt, das steigende Verkehrsaufkommen und die damit verbundene Belastung für Psyche und Körper in den Griff zu bekommen. Sich im Garten ein Mal, ohne zu Brüllen, mit Gästen unterhalten zu können, das wäre ein Traum.</p>	<p>Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.</p>
G 29	L 91/ Dansweilerstraße	<p>Es ist neben dem Lärm sogar lebensgefährlich und fahrlässig von der Stadt Bergheim den Kreisverkehr Am Sieberath nicht zu entschleunigen.</p> <p>Neben den Autos und Motorrädern, versuchen sogar die Linienbusse geradeaus durch den Kreisel mit höchstmöglicher Geschwindigkeit zu fahren. Wir hören sogar manchmal dass der Linienbus aufsetzt bei der Fahrt durch den Kreisel. Da die Stadt so bemüht ist, junge Familien in das Neubaugebiet zu holen muss dafür gesorgt werden, dass die Kinder auch sicher in den KiGa und die Schule kommen. Dies ist derzeit keinesfalls gewährleistet. Eigentlich müsste ab dem Rosenhof in Richtung Glessen eine 30er Zone oder eine Schikane (Inseln) errichtet werden damit der Verkehr entschleunigt wird.</p> <p>Die lächerlichen Verkehrsbeobachtungen in der letzten Zeit (mit teilweise 10 Personen, Mitarbeiter der Stadt, Bürgermeisterin und Polizei) führen natürlich dazu, dass diese Ansammlung von Menschen schon von weitem gesehen wird und die Fahrzeuge langsam fahren.</p> <p>Bevor es den Kreisel gab war es doch auch möglich mehrfach im Jahr ein Blitzerfahrzeug auf Höhe der ehemaligen Ampelanlage zu platzieren. Dies war unauffällig und führte zu Erfolgen. Seit der Kreisel steht gab es nicht EINE ernstzunehmende Kontrolle. Die Kontrollen die es gab, waren meilenweit im Vorfeld erkennbar.</p> <p>Der Ausbau des Neubaugebiets und die Information, dass es keine weitere Zufahrt geben soll, werden dazu führen, dass der Kreisverkehr und der Lärm in den kommenden Jahren weiter steigen werden. Man muss darüber nachdenken eine Anbindung an das Neubaugebiet von der Schnellstraße aus Richtung Brauweiler/Bonnstraße zu errichten.</p> <p>Man erhält das Gefühl seitens der Stadt nicht ernst genommen zu werden und man erst wieder dann tätig wird, wenn etwas passiert ist. Ich finde es fahrlässig, dass die Stadt es so weit kommen lässt.</p> <p>Gerne können wir einen Termin mit ECHTEN Anwohnern und Problemkennern zu vereinbaren, um die derzeitige Situation genauer zu schildern. Eine Prüfung, wie vorher beschrieben in der Vergangenheit, spiegelt keinesfalls die Realität wieder.</p>	<p>Die angeregte Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 wird zur Kenntnis genommen. Letztlich hat über die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion Straßen.NRW als Straßenbaulastträger zu befinden. Nach Abschluss des Verfahrens wird diese Maßnahme an Straßen.NRW herangetragen.</p> <p>Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Verkehrsverträglichkeit sind nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Gleichwohl werden diese Maßnahmen als Anregungen aufgenommen.</p> <p>Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.</p>

Nr.	Bezug zur Straße	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim
		<p>Das Ortsschild MUSS auf Höhe Rosenhof verlegt werden und es müssen Entschleunigungsmaßnahmen für BEIDE Richtungen errichtet werden.</p> <p>Wir planen diesen Sommer eine Aktion gegen die Raser - besonders im Sommer ist es für uns eine große Belastung - man hat teilweise das Gefühl am Nürburgring zu wohnen. Wir bitten hier um Ihre Unterstützung ansonsten müssen wir innerhalb der Gemeinschaft selbstständig tätig werden um den Verkehr zu entschleunigen.</p> <p>Plakate, Schilder und andere Maßnahmen sind bereits vorbereitet. Wir haben unseren Gartenzaun bereits als große Protestfläche bekannt gegeben. Wir gehen davon aus, dass die Verwaltung aus Glessen kein Interesse hat erneut großen Plakate und Banner im Ort zu haben wie einst der Straße Im Tal. Aber wenn wir nicht gehört werden, müssen wir selbst unsere Kinder schützen und werden dies auch tun.</p> <p>Gerne sind wir bereits konstruktiv mit Ihnen über Möglichkeiten zu sprechen. Die letzten Jahre waren leider sehr erfolglos trotz Videovorlagen der Situation bei der Polizei.</p>	<p>Das Versetzen einer Ortstafel ist keine Maßnahme der Lärmaktionsplanung. Die verkehrsrechtlichen sowie straßen- und wegerechtlichen Voraussetzungen für das Versetzen einer Ortstafel sind an dieser Stelle jedoch nicht gegeben.</p>
G 30	L 91/ Dansweilerstraße	<p>Wir würden es begrüßen, wenn der Kreisel entschleunigt werden könnte. Denn vor allem in Richtung Dansweiler wird der Kreisel immer geschnitten und mit hohem Tempo durchfahren. Da sehe ich eine Erhöhung des Innenkreisels oder sogar Krefelder Kissens als eine Option. Des Weiteren sollte an den Übergängen, auch wenn diese nicht IN Glessen liegen, Zebrastreifen hinzugefügt werden.</p> <p>Als letzte Option sehe ich einen Blitzer auch als Lösung an.</p>	<p>Über bauliche Maßnahmen wie einem Kreisverkehr hat Straßen.NRW als Baulasträger zu befinden.</p> <p>Die Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nach den ordnungsbehördlichen Vorschriften nach § 48 (2) OBG nur an Unfallhäufungsstellen zulässig. Dieser liegt im Falle der hier in Rede stehenden Straße nicht vor.</p>
G 31	L 91 Brauweilerstraße und L 213 Brauweilerstraße	<p>Reduzierung des KFZ-Verkehrs durch eine bessere Ausweisung der B 59 mit entsprechender Verkehrslenkung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung des ÖPNV: Busse im 15 Minuten Takt.</li> <li>- Rasche Realisierung der Verlängerung der Stadtbahnplanung Linie 4 Köln Widdersdorf / Pulheim-Brauweiler / BM Glessen / BM Niederaussem.</li> <li>- Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahnlinie: Wesseling - Brühl -Hürth - Frechen - Pulheim. Zweck hier Entlastung der Bonnstr. anstatt 4-spuriger Ausbau.</li> <li>- Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine teilweise Nutzung der Rheinbraun Trasse als Stadtbahn (hier Rommerskirchen / - BM - Niederaussem / - Bergheim. Zweck Entlastung der B 477.</li> <li>- Grundsätzliche Maßnahmen zur Verkehrswende publizieren. Vorbild ist hier z.B. Frankreich. Änderung des Modal Split mit Stärkung des ÖPNV.</li> </ul>	<p>Die Kreisstadt Bergheim ist bestrebt, die Verkehrswende mithilfe verschiedener Maßnahmen in Zukunft bewältigen zu können. Für eine Übersicht verkehrsvermindernder Maßnahmen sei z. B. auf das Stadtentwicklungskonzept 2035 (STEK) hingewiesen. Spezifischere Konzepte wie beispielsweise ein Masterplan Mobilität sind dazu noch in Planung.</p> <p>Zum Thema ÖPNV soll an dieser Stelle z. B. auf die Taktverdichtung durch die kommende S-Bahn verwiesen werden. Hierdurch wird auch das Angebot des straßengebundenen ÖPNV deutlich ausgeweitet. Ein Netz an sogenannten Mobilstationen, welche zurzeit kreisweit geplant werden, beeinflusst die Verkehrsmittelwahl erheblich, da an zentralen Standorten bedarfsgerecht Fahrzeuge ausgewählt werden können. Zusätzliche Maßnahmen wie die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (z. B. durch Radschnellverbindungen) können dazu beitragen, die MIV-Belastung zu entspannen und den Umweltverbund zu stärken. Planungen in Sachen</p>

<b>Nr.</b>	<b>Bezug zur Straße</b>	<b>Inhalt der Anregung</b>	<b>Stellungnahme der Kreisstadt Bergheim</b>
			Stadtbahnverlängerung werden aktuell durch den Rhein-Erft-Kreis in enger Zusammenarbeit mit der Kreisstadt Bergheim forciert.