



Kreisstadt Bergheim
an der Erft

Lärmaktionsplanung 4. Stufe

Gemäß § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz

Fachbereich 8 Planen und Bauen

Abteilung 8.1 - Stadtplanung

H. Grasy + A. Zanolli GbR
Altenberger-Dom-Str. 81
51467 Bergisch Gladbach

bearbeitet von: Alexander Zanolli



Bergheim, April 2024

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	II
Tabellenverzeichnis	III
Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	1
1. Aufgabenstellung	1
2. Grundlagen und Mindestanforderungen	2
2.1 Lärmkartierung – Lärmaktionsplanung.....	2
2.2 Rechtliche Grundlagen und Mindestanforderungen.....	2
2.3 Umsetzung von Maßnahmen und Zuständigkeiten.....	3
3. Bisheriger Verlauf der Lärmaktionsplanung der Kreisstadt Bergheim	4
3.1 Stufe 1 Lärmaktionsplanung.....	4
3.2 Stufe 2.....	4
3.3 Stufe 3.....	5
3.4 Vermerk zur Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stufe III nach § 47d Absatz 5 BImSchG.....	5
4. Geltende Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Anwendungsbereich der EU-Umgebungslärmrichtlinie	8
5. Strategische Lärmkartierung	9
5.1 Lage und Umgebung der Kreisstadt Bergheim.....	9
5.2 Datenmodell.....	10
5.3 Hauptverkehrsstraßen.....	10
5.4 Schienenstrecken.....	11
6. Lärmanalyse	12
6.1 Betroffenheitsstatistiken nach BEB.....	12
6.2 Belastungen durch Straßenverkehr.....	14
6.3 Belastungen durch Schienenverkehr.....	15
6.4 Betroffene über den Auslösewerten und Ableitung von Hot-Spots.....	15
7. Mögliche Lärminderungsmaßnahmen	26
7.1 Möglichkeiten zur Minderung der Verkehrslärmgeräusche.....	26
7.2 Wirkung der Maßnahme „Tempo 30“.....	29
8. Vorhandene oder geplante Lärminderungsmaßnahmen	30
8.1 Bereits bestehende Lärminderungsmaßnahmen.....	30
8.1.1 Lärmschutzwände.....	30
8.1.2 Tempo 30-Anordnungen.....	30
8.1.3 Verkehrslenkung durch Umleitung des Schwerlastverkehrs um Ortsdurchfahrten.....	31

8.1.4 Bauleitplanung.....	31
8.2 Bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen	31
8.2.1. Neubau K 22n.....	31
8.2.2. Neubau L 93n	32
8.2.3 Förderung des Umweltverbundes.....	32
8.2.4 Verkehrssicherheit	33
9. Vorschläge zur Lärmaktionsplanung.....	34
10. Ausweisung „Ruhiger Gebiete“	42
11. Lärmschutz an bestehenden Straßen.....	44
12. Anregungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung	44
12.1 Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	44
13. Zusammenfassung	46
Anhang	48
A 1 Straßen.NRW – Umgebungslärm – Lärminderung Straßenverkehrslärm – Maßnahmen für Lärmaktionsplan.....	48
A 2 Autobahn GmbH Niederlassung Rheinland – Lärmschutzmaßnahmen Stand Dezember 2023	53
A 3 Lärmkarten für die Lärmindizes LDEN und L _{Night} , die Hotspots, ruhige Gebiete sowie die Variantenberechnungen.....	55

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Straßennetz Pflichtkartierung der Kreisstadt Bergheim nach Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie.	10
Abbildung 2: Ergänztes Straßennetz der Kreisstadt Bergheim.....	11
Abbildung 3: Lage der berücksichtigten Schienenstrecke	12
Abbildung 4: Direkter Vergleich der beiden Berechnungsmethoden "VBEB" und "BEB".....	13
Abbildung 5: Rasterlärmkarte: Betroffene über Schwellenwert L _{DEN} - 70 dB(A).....	16
Abbildung 6: Rasterlärmkarte: Betroffene über Schwellenwert L _{Night} - 60 dB(A).....	17
Abbildung 7: Betroffene über Schwellenwert in Bergheim-Mitte	17
Abbildung 8: Betroffene über Schwellenwert in Büsdorf.....	18
Abbildung 9: Betroffene über Schwellenwert in Fliesteden	19
Abbildung 10: Betroffene über Schwellenwert in Glesch.....	19
Abbildung 11: Betroffene über Schwellenwert in Glessen	20
Abbildung 12: Betroffene über Schwellenwert in Kenten.....	21
Abbildung 13: Betroffene über Schwellenwert in Niederaußem.	21
Abbildung 14: Betroffene über Schwellenwert in Oberaußem.....	22
Abbildung 15: Betroffene über Schwellenwert in Paffendorf	23
Abbildung 16: Betroffene über Schwellenwert in Quadrath-Ichendorf.....	23
Abbildung 17: Betroffene über Schwellenwert in Rheidt-Hüchelhoven	24
Abbildung 18: Betroffene über Schwellenwert in Thorr.....	25
Abbildung 19: Betroffene über Schwellenwert in Zieverich	25

Abbildung 20: Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen (Quelle LANUV).....	28
Abbildung 21: Betroffene über Schwellenwert in Bergheim-Mitte nach Anordnung von 30 km/h	35
Abbildung 22: Betroffene über Schwellenwert in Büsdorf nach Anordnung von 30 km/h	35
Abbildung 23: Betroffene über Schwellenwert in Fliesteden nach Anordnung von 30 km/h	36
Abbildung 24: Betroffene über Schwellenwert in Glesch nach Anordnung von 30 km/h.....	36
Abbildung 25: Betroffene über Schwellenwert in Glessen nach Anordnung von 30 km/h	37
Abbildung 26: Betroffene über Schwellenwert in Kenten nach Anordnung von 30 km/h	37
Abbildung 27: Betroffene über Schwellenwert in Niederaußem nach Anordnung von 30 km/h....	38
Abbildung 28: Betroffene über Schwellenwert in Oberaußem nach Anordnung von 30 km/h.....	38
Abbildung 29: Betroffene über Schwellenwert in Paffendorf nach Anordnung von 30 km/h	39
Abbildung 30: Betroffene über Schwellenwert in Quadrath-Ichendorf nach Anordnung von 30 km/h.....	39
Abbildung 31: Betroffene über Schwellenwert in Rheidt-Hüchelhoven nach Anordnung von 30 km/h.....	40
Abbildung 32: Betroffene über Schwellenwert in Thorr nach Anordnung von 30 km/h.....	40
Abbildung 33: Betroffene über Schwellenwert in Zieverich nach Anordnung von 30 km/h	41
Abbildung 34: Potenzielle Ruhige Gebiete im Bergheimer Stadtgebiet.....	43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zuständigkeiten beim Straßenverkehr in NRW (Quelle: MUNV NRW).....	4
Tabelle 2: Betroffenheiten der LANUV-Kartierung.	6
Tabelle 3: Betroffenheiten der LANUV-Kartierung.	7
Tabelle 4: Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz.	8
Tabelle 5: Übersicht der Richtwerte der DIN 18005	9
Tabelle 6: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete bezogen auf Hauptverkehrsstraßen nach Umgebungslärmrichtlinie.....	14
Tabelle 7: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen im ergänzten Straßennetz.....	14
Tabelle 8: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen.....	14
Tabelle 9: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen.....	14
Tabelle 10: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Schulgebäude	14
Tabelle 11: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Krankenhausgebäude	14
Tabelle 12: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Bergheim	15
Tabelle 13: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Bergheim	15
Tabelle 14: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Bergheim	15
Tabelle 15: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen im ergänzten Straßennetz mit Tempo- 30 Anordnungen	29
Tabelle 16: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen mit Tempo-30 Anordnungen	29
Tabelle 17: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen mit Tempo-30 Anordnungen	29
Tabelle 18: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Schulgebäude mit Tempo-30 Anordnungen	29
Tabelle 19: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Krankenhausgebäude mit Tempo-30 Anordnungen.....	29
Tabelle 20: Priorisierung von Streckenabschnitten zur Einleitung von Lärmschutzmaßnahmen (2020).....	41

Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Kreisstadt Bergheim
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05362008
Vollständiger Name der Behörde:	Abteilung Stadtplanung der Kreisstadt Bergheim
Straße:	Bethleheimer Straße
Hausnummer:	9-11
PLZ:	50126
Ort:	Bergheim
E-Mail:	rathaus@bergheim.de
Internet-Adresse:	www.bergheim.de

1. Aufgabenstellung

Mit der Änderung der §§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) am 15.06.2005 und des „Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ ist die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG 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. Ab der zweiten Stufe (2012) waren Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr, sowie Haupteisenbahnstrecken (Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz) mit einem Verkehrsaufkommen von 30.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen.

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 eine 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) verabschiedet.

Bis spätestens 18. Juli 2024 sind bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Nach diesem Zeitpunkt sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG grundsätzlich bei bedeutsamen Entwicklungen für Lärmsituationen zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 fällt die nächste Lärmaktionsplanung der 4. Stufe bis 18. Juli 2029 an.

Der Lärmaktionsplan muss bereits Angaben für die Überprüfung enthalten, nach denen seine Durchführung und die Ergebnisse zu bewerten sind. Danach ist sowohl auf das Verhalten der Aufstellung des Lärmaktionsplanes als auch insbesondere auf die Umsetzung von Maßnahmen und die erzielten Lärminderungen abzuheben. Aus der Überprüfung ergibt sich der Bedarf für eine Überarbeitung des Plans. Die Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen kann grundsätzlich nach dem gleichen Verfahren erfolgen, wie die erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.

Wegen der neuen Berechnungsverfahren wurden alle Lärmkarten der 3. Runde für die 4. Runde neu berechnet. Die Kartierungsergebnisse der 3. und 4. Runde sind daher in der Regel nicht vergleichbar. Folglich kann sich die lokale Lärmsituation relevant ändern und die Überarbeitung eines Lärmaktionsplans begründen.

Nach der Überprüfung und ggf. Überarbeitung des Lärmaktionsplanes der 3. Stufe ist eine aktualisierte und konsolidierte Zusammenfassung des geltenden Lärmaktionsplans (inkl. der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung) in Form von zusammenfassenden Meldetabellen von den zuständigen Behörden an die obersten Landesbehörden zu übermitteln.

Nach § 47d Absatz 3 BImSchG ist der Öffentlichkeit auch bei der Überprüfung und Überarbeitung der Lärmaktionspläne die Möglichkeit zu geben, rechtzeitig und effektiv mitzuwirken.

Die Kreisstadt Bergheim hat die Pflichtkartierung über die gesetzlichen Vorgaben nach dem § 47b BImSchG hinaus erweitert.

Die Grasy + Zanolli GbR wurde beauftragt, auf Grundlage der vorangegangenen schalltechnischen Untersuchungen zur Lärmkartierung und der den Kommunen vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) zur Verfügung gestellten Modelldatensätzen, die Kartierung fortzuschreiben und die Grundlagen zur Erstellung des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe zu erarbeiten.

2. Grundlagen und Mindestanforderungen

2.1 Lärmkartierung – Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierung bildet die Grundlage für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Lärminderung und zum Erhalt ruhiger Gebiete. Der § 47d BImSchG regelt in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie die Mindestanforderungen und Form eines Aktionsplanes.

Lärmkarten stellen die bestehende Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet anhand von Lärmindizes dar. Sie enthalten statistische Kennwerte (u. a. Darstellungen, wie viele Personen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder Flächen in einem Gebiet bestimmten Werten der Lärmindizes ausgesetzt sind). Gemäß § 5 Absatz 1 der 34. BImSchV erfolgt die Ermittlung der Lärmbelastung ausschließlich durch Berechnung.

Auf Grundlage der Lärmkartierung und der dahingehend ermittelten Lärmbelastung werden die Lärmaktionspläne entwickelt.

2.2 Rechtliche Grundlagen und Mindestanforderungen

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV.

Die Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie:

- Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- Zuständige Behörde,
- Rechtlicher Hintergrund,
- Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen und Lärm von Industrieanlagen,
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Beschreibung der festgestellten Lärmprobleme und der verbesserungsbedürftigen Situationen,
- Protokoll, wie die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne konsultiert wurde, indem ihr frühzeitig und effektiv Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Vorbereitung und der Überprüfung von Aktionsplänen gegeben wurde,
- Lärminderungsmaßnahmen, die zum Zeitpunkt der Annahme des Lärmaktionsplans bereits bestehen,
- Lärminderungsmaßnahmen, die im Rahmen des Lärmaktionsplans durchgeführt werden, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Angabe zur langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung,
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Kosten der Umsetzung der geplanten Maßnahmen, geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Lärmaktionsplan beschriebenen Maßnahmen, geschätzte Gesamtkosten des Lärmaktionsplans,
- Beschreibung der Vorkehrungen,
- Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Lärmaktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.

2.3 Umsetzung von Maßnahmen und Zuständigkeiten

Die Umsetzung von Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung erfolgt auf der Grundlage der bestehenden Gesetzgebung zum Lärmschutz unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Im Gegensatz zu einschlägigen Vorschriften (z. B. Verkehrslärmschutzverordnung) sind im Lärmaktionsplan keine verpflichtend einzuhaltenden Grenzwerte festgeschrieben. Daraus erfolgt u. a., dass seitens der Bürgerschaft in der Regel keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen abgeleitet werden können. Für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen sind die jeweiligen Fachbehörden zuständig. Bezüglich des Straßenverkehrslärms sind dies insbesondere die jeweiligen Straßenbaubehörden bzw. Straßenverkehrsbehörde (Tabelle 1). Nach § 47d Absatz 6 i.V.m § 47 Absatz 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnung oder sonstige Entscheidung der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesen Gesetzen oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen. § 47d Absatz 6 i.V.m. § 47 Absatz 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

Die Zuständigkeiten für Maßnahmen des Straßenverkehrs in NRW sind zusammenfassend in Tabelle 1 auf der kommenden Seite aufgeführt.

Tabelle 1: Zuständigkeiten beim Straßenverkehr in NRW (Quelle: MUNV NRW).

Zuständigkeiten	Straßenbaulastträger	Straßenbaubehörde	Straßenverkehrsbehörde
Bundesautobahnen	Bund	Autobahn GmbH des Bundes	Autobahn GmbH des Bundes
Bundesstraßen	Bund	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Ordnungsbehörden der mittleren und großen kreisangehörigen Städte sowie der kreisfreien Städte, sonst Kreisordnungsbehörden
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Landesstraßen	Land	Landesbetrieb Straßenbau NRW	
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Kreisstraßen	Kreise / kreisfreie Städte	Kreise / kreisfreie Städte	
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Gemeindestraßen	Gemeinden	Gemeinden	

3. Bisheriger Verlauf der Lärmaktionsplanung der Kreisstadt Bergheim

3.1 Stufe 1 Lärmaktionsplanung

Die Kartierung der 1. Stufe wurde 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.

Aufgrund der zu Wohnbebauung relativ weit entfernten Lage der zu kartierenden Straßen, in Bergheim im Wesentlichen die A 61, ergab sich in der ersten Stufe noch nicht die unmittelbare Notwendigkeit, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Generell stellte sich das Problem dar, dass der Planungsprozess für die durch den Tagebau unterbrochene Verbindung von Kenten nach Oberaußen 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 Lärmaktionsplanes auf Basis der Grundlagen für die 1. Stufe zunächst zurückgestellt, da von vornherein mit Fehlansagen und falschen Folgerungen zu rechnen gewesen wäre.

3.2 Stufe 2

Anfang 2012 hat das LANUV die Rohergebnisse für die Kartierung der 2. Stufe 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 2. Stufe auf der Datengrundlage der LANUV-Kartierung aufbauen. Aufgrund der jeweils halbierten Auslöseschwellen für das Verkehrsaufkommen (3 Mio. Kfz/Jahr bzw. ca. 8.200 Kfz/Tag) hat sich das zu kartierende Straßennetz entsprechend erweitert. Aus den im Internet publizierten Ergebnissen erfolgt nunmehr die Notwendigkeit, auch einen Lärmaktionsplan mit dem Ziel aufzustellen, den Umgebungslärm soweit

erforderlich zu verhindern bzw. zu mindern. Die Kreisstadt Bergheim hat die Pflichtkartierung über die gesetzlichen Vorgaben nach dem BImSchG hinaus erweitert, da auch an den relativ engen Ortsdurchfahrten von Glesch, Thorr, Zieverich, Glessen, Rheidt, Oberaußem und Kenten relativ hohe Belastungen der Bevölkerung vermutet wurden. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde vom Rat der Kreisstadt Bergheim im November 2017 beschlossen.

3.3 Stufe 3

Mit der 3. Stufe 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 2. Stufe 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). Dennoch sollten gemäß § 47d BImSchG die Aktionspläne der 2. Stufe zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen bis zum 18. Juli 2018 durch die zuständigen Gemeinden und Behörden 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 werden die Ergebnisse der vom LANUV durchgeführten Kartierung zur 3. Stufe mit den Ergebnissen aus der 2. Stufe verglichen. Aufgrund letztlich nur relativ geringen Veränderungen der Verkehrsmengen in den Lärmaktionsplan zur 2. Stufe identifizierten Lärmbrennpunkten ergibt sich kein geänderter Handlungsbedarf. Die im Lärmaktionsplan der 2. Stufe empfohlenen Maßnahmen sind demnach weiter sinnvoll. Ihre Umsetzung sollte in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaulastträgern: Landesbetrieb Straßen NRW und Rhein-Erft-Kreis weiterverfolgt werden. Da nach der Inbetriebnahme der K 22n mit deutlichen Veränderungen des Verkehrsaufkommens im Straßennetz der Kreisstadt Bergheim zu rechnen ist, sollten längerfristig umzusetzende Lärminderungsmaßnahmen unter den dann vorherrschenden Bedingungen auf ihre Erforderlichkeit erneut überprüft werden. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten hingegen weiterverfolgt werden. Der Lärmaktionsplan der 3. Stufe wurde vom Rat der Kreisstadt Bergheim im Juli 2019 beschlossen

3.4 Vermerk zur Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stufe III nach § 47d Absatz 5 BImSchG

Bestehende Lärmaktionspläne sind nach § 47d Absatz 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Bis spätestens 18. Juli 2024 sind bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (4. Stufe).

Die Überprüfung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

- Entwicklungen der Zahl lärmbelasteter Menschen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen (Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans),
- Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, LKW-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen, Änderungen des Berechnungsverfahrens durch CNOSSOS-EU),
- Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen,
- Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen,
- Analyse der Situation im Hinblick auf weitergehende Maßnahmen,
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Festsetzungen in anderen Planungen, z. B. zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Überprüfung und Fortschreibung langfristiger Strategien.

Darüber hinaus sollten für eine Optimierung der Lärmaktionsplanung nachstehende Punkte geprüft und ggf. verbessert werden:

- Mitwirkung der Öffentlichkeit (Erfolgte diese in der vorangegangenen Runde ausreichend rechtzeitig und effektiv?)
- Verwaltungsinterne und gemeindeinterne Abstimmung (bspw. ausreichende Koordination und Kooperation)
- Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen (Wurden die erforderlichen Stellungnahmen zugeleitet, einbezogen und sind diese in die Abwägung eingeflossen?)
- Zeitplanung (Erfolgt die wesentlichen Schritte zur Aufstellung des Aktionsplans rechtzeitig, mit angemessenen Fristen und entsprechend der rechtlichen Vorgaben?)

Evaluierung der bereits aufgestellten Lärmaktionspläne sowie der vom LANUV bereitgestellten Kartierungsergebnisse

Stufe 1

Es wurde kein Lärmaktionsplan aufgestellt.

Stufe 2

Tabelle 2: Betroffenheiten der LANUV-Kartierung.

L _{DEN} in dB(A)	55 – 59	60 – 64	65 – 69	70 – 74	> 75	∑
Anzahl Personen	922	651	583	73	0	2229
L _{Night} in dB(A)	50 – 54	55 – 59	60 – 64	65 – 69	> 70	∑
Anzahl Personen	742	570	207	0	0	1519

Für die Stadt Bergheim ergab sich, dass 73 Personen tagsüber Lärmpegeln über 70 dB(A) ausgesetzt sind. Nachts waren 777 Personen von Lärmpegeln über 60 dB(A) betroffen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe wurden folgende Maßnahmen vorgeschlagen.

Hotspot Glessen:

- Im Bereich der Ortsdurchfahrt wurde vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit generell zwischen der Einmündung Im Selch (etwa ab Höhe Feuerwehr) und dem Kreisel L 213 / L 91 auf 30 km/h zu begrenzen.
- Weiterhin wurde vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch auf der Brauweiler Str. zwischen L91 und Hohe Straße auf 30 km/h zu begrenzen.
- Alternativ kann eine Verbesserung erzielt werden, wenn bei der nächsten anstehenden Sanierung der Straßenbelag durch einen lärmoptimierten Belag ersetzt wird.
- Aufgrund der durch das An- und Abfahren an lichtzeichengeregelten Kreuzungen entstehenden Störgeräusche kann die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung der Brauweiler Straße die Situation zusätzlich verbessern.

Hotspot Quadrath-Ichendorf:

- Im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt wurde vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit generell zwischen dem Kreisel zu den Fachmärkten und der Straße Am Röttschberg auf 30 km/h zu begrenzen.
- Alternativ kann eine Verbesserung erzielt werden, wenn bei der nächsten anstehenden Sanierung der Straßenbelag durch einen lärmoptimierten Belag ersetzt wird.

Hotspot Kenten:

- Im Bereich der Ortsdurchfahrt wird vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen L 276 und Triftstraße auf 30 km/h zu begrenzen.
- Alternativ kann eine Verbesserung erzielt werden, wenn bei der nächsten anstehenden Sanierung der Straßenbelag durch einen lärmoptimierten Belag ersetzt wird.

Hotspot Thorr:

- Zur Minderung der Geräuschmissionen durch die A 61 wurde vorgeschlagen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 100 km/h festzusetzen.
- Längerfristig sollte daher ein lärmoptimierter Asphalt zwischen der Anschlussstelle BM-Süd und der Bahnunterführung aufgebracht werden.
- Im Bereich der Ortsdurchfahrt Zievericher Straße wurde vorgeschlagen, bei der nächsten anstehenden Sanierung den Straßenbelag durch einen lärmoptimierten Belag zu ersetzen.
- Ein weiteres Konfliktgeld entsteht durch die Anbindung des nördlich der A 61 liegenden Gewerbegebietes. Daher wäre zumindest ein nächtliches LKW-Fahrverbot denkbar.

Hotspot Zieverich:

- Im Bereich der Ortsdurchfahrt Zievericher Straße wurde vorgeschlagen, als kurzfristige Maßnahme die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Aachener Straße und dem Kreisel am nördlichen Ortseingang auf 30 km/h zu begrenzen. Die gleichen Maßnahmen sollten auf der Lechenicher Straße südlich der Aachener Straße bis zur Straßenmeisterei und auf der Aachener Straße westlich der Zievericher Straße bis zum Bahnübergang umgesetzt werden.
- Bei der nächsten anstehenden Sanierung sollte der Straßenbelag durch einen lärmoptimierten Belag ersetzt werden.

Hotspot Rheidt:

- Als kurzfristige Maßnahme wurde vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Ortsdurchfahrt auf 30 km/h zu begrenzen.
- Bei der nächsten anstehenden Sanierung sollte der Straßenbelag durch einen lärmoptimierten Belag ersetzt werden.
- Langfristig wäre eine Umgehungsstraße die beste Lösung.

Stufe 3

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Stufe erkennbar. In der Klammer unterhalb der jeweiligen Ziffern, ist der Unterschied zur vorherigen Runde aufgezeigt.

Tabelle 3: Betroffenheiten der LANUV-Kartierung.

L _{DEN} in dB(A)	55 – 59	60 – 64	65 – 69	70 – 74	> 75	∑
Anzahl	940	621	561	155	0	2277
Personen	(+ 18)	(- 30)	(- 22)	(+ 82)	(+/- 0)	(+ 48)
L _{Night} in dB(A)	50 – 54	55 – 59	60 – 64	65 – 69	> 70	∑
Anzahl	731	622	157	0	0	1510
Personen	(- 9)	(+ 52)	(- 50)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+ 9)

Aufgrund letztlich nur relativ geringer Veränderungen der Verkehrsmengen in den im Lärmaktionsplan zur 2. Stufe identifizierten Lärmbrennpunkten, ergab sich kein geänderter Handlungsbedarf. Die im Lärmaktionsplan der 2. Stufe empfohlenen Maßnahmen sind demnach weiterhin sinnvoll und wurden im Lärmaktionsplan der 3. Stufe nochmals bestätigt.

Zusammenfassende Bewertung/Schlussfolgerung:

Die Umsetzung nahezu sämtlicher lärmindernder Maßnahmen liegen nicht in der Zuständigkeit der Kreisstadt Bergheim, so dass bis dato kaum Maßnahmen aus dem Plan heraus umgesetzt worden sind. Dementsprechend werden alle Maßnahmen aus dem vorherigen Lärmaktionsplänen überprüft und aktualisiert.

Selbstverständlich ist das Thema Lärmschutz bei sämtlichen städtebaulichen Planungen auf dem Stadtgebiet Bergheim weiterhin obligatorisch, inkl. Festsetzungen in den entsprechenden Bauleitplänen.

Die bisherigen Lärmaktionspläne der Kreisstadt Bergheim haben keine Angaben zu einer langfristigen Strategie für Lärminderung aufgezeigt. In der Überarbeitung des Lärmaktionsplanes werden zukünftig langfristige Strategien ermittelt, dargestellt und evaluiert.

Planungsrechtliche Festsetzungen beispielsweise zum Schutz ruhiger Gebiete wurden in vergangenen Lärmaktionsplänen der Kreisstadt Bergheim noch nicht berücksichtigt. Die Festsetzung von ruhigen Gebieten wird in der der Überarbeitung des Lärmaktionsplanes überprüft.

In der Regel ist eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich. Diese zweistufige Beteiligung wurde im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der vierten Runde erstmalig durchgeführt. Den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung gilt es zu optimieren.

Wegen der neuen Berechnungsverfahren wurden alle Lärmkarten der 3. Runde für die 4. Runde neu berechnet. Die Kartierungsergebnisse der 3. und 4. Runde sind in der Regel nicht vergleichbar. Folglich kann sich die lokale Lärmsituation für betroffene Personen, Wohnungen, Schulen oder Krankenhäuser relevant ändern und die Überarbeitung eines Lärmaktionsplans begründen.

Zusätzlich hat sich die Lärmsituation durch zusätzliche kartierte Strecken grundlegend geändert. Die Kreisstadt Bergheim wird daher den Lärmaktionsplan überarbeiten und relevante Änderungen auf die aktuelle Lärmsituation anpassen und weitere Hotspots identifizieren.

4. Geltende Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Anwendungsbereich der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. In der folgenden Tabelle ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte, nach Tag / Nacht dB(A) unterschieden, dargestellt (Tabelle 4).

Tabelle 4: Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen im Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)

Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	/	/	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/45

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen (Tabelle 4). Diese gelten nur für die städtebauliche Planung, nicht dagegen für die Zulassung von Einzelvorhaben. Es handelt sich dabei nicht um Grenzwerte. Sie sind vielmehr als sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen. Bei der Planung von schutzbedürftigen Nutzungen im Einwirkungsbereich von Straßen- und Schienenwegen ist die Einhaltung dieser Orientierungswerte anzustreben. Für die Beurteilung ist tags der Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr und nachts von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zugrunde zu legen.

Tabelle 5: Übersicht der Richtwerte der DIN 18005

Geltungsbereich	Orientierungswert tags dB(A)	Orientierungswert nachts dB(A)
Reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55
Sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 – 65	35 – 65

5. Strategische Lärmkartierung

5.1 Lage und Umgebung der Kreisstadt Bergheim

Die Kreisstadt Bergheim ist ein bedeutendes Mittelzentrum und liegt im Städtedreieck Köln, Aachen, und Düsseldorf ca. 20 km Luftlinie westlich von Köln auf etwa 72 m u. NHN. Mit der Umsetzung des Köln-Gesetzes aus der bestehenden Stadt Bergheim, den Gemeinden Niederaußem, Oberaßem-Fortuna, Hüchelhoven, Quadrath-Ichendorf und Paffendorf sowie Teilen der heutigen Stadt Elsdorf und der Stadt Bedburg entstand die Stadt im Jahre 1975. Das Stadtgebiet hat eine Ausdehnung von ca. 96 km². Die Einwohnerzahl beträgt ca. 62.376 (Stand: 31.12.2022).

Die Kreisstadt Bergheim besteht aus Bergheim-Mitte und den 14 Ortsteilen:

Ahe, Auenheim, Büsdorf, Fliesteden, Glesch, Glessen, Kenten, Niederaußem, Oberaßem, Paffendorf, Quadrath-Ichendorf, Rheidt-Hüchelhoven, Thorr und Zieverich.

Große Teile des Stadtgebiets sind durch den langjährigen Braunkohleabbau im Tagebauverfahren geprägt. Die inzwischen weitgehend ausgekohnten Flächen wurden größtenteils zu Naherholungsgebieten rekultiviert. Das im Stadtgebiet liegende Kraftwerk Niederaußem wird vorwiegend mit Braunkohle aus dem Tagebau Hambach versorgt.

5.2 Datenmodell

Das digitale Datenmodell wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) zur Verfügung gestellt. Inhalt der Daten sind unter anderem das Gelände, Gebäude und Einwohner sowie bereits vorhandene Lärmschutzeinrichtungen.

Zusätzlich wurde vom beauftragten Büro ein Ortstermin durchgeführt, dort wurden die zu kartierenden Straßen abgefahren und Daten wie zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Straßenoberfläche überprüft und aufgenommen.

5.3 Hauptverkehrsstraßen

Gemäß der Pflichtkartierung waren folgende Straßen zu berücksichtigen: A 61, B 477, L122, L 163, L 213, L 276, L 361. Das Straßennetz der Pflichtkartierung ist in nachfolgender Abbildung dargestellt (Abbildung 1).



Abbildung 1: Straßennetz Pflichtkartierung der Kreisstadt Bergheim nach Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Das Pflichtnetz wurde auf Grundlage eines Beschlusses des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität vom 11.05.2023 um die nachfolgend aufgeführten Straßen erweitert. Hier zählten neben Lückenschlüssen auch die Ortsdurchfahrten der Ortsteile: Ahe (K 19, K 34), Glesch (K 19), Paffendorf (K 19) Thorr (K 19), Zieverich (K19, K 42), Glessen (L 91), Oberaußem (L 91), Niederaußem (L 91), Oberaußem (L 93), Büsdorf (L 93) und Fliesteden (L 93) und Bergheim-Mitte (L 361). Auf Grund von geringeren Verkehrsmengen oder nicht vorhandenen Daten wurde einige Straßen des Beschlusses nicht mit in die Lärmaktionsplanung einbezogen. Diese Straßen sollten im Einzelfall unabhängig geprüft und evaluiert werden. Das vollständige Straßennetz der Lärmkartierung ist in der nachstehenden Abbildung erkenntlich (Abbildung 2).

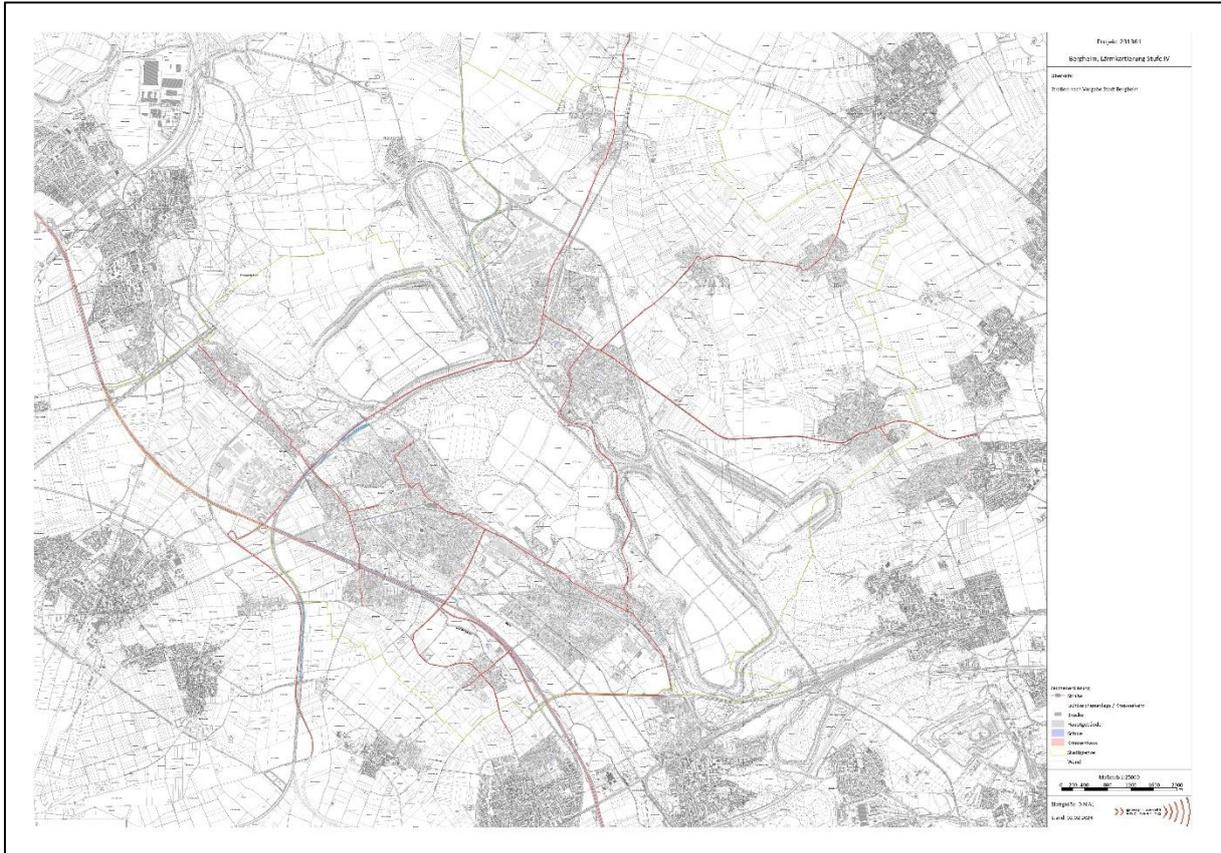


Abbildung 2: Ergänztes Straßennetz der Kreisstadt Bergheim.

5.4 Schienenstrecken

Die Kartierung des EBA für Haupteisenbahnstrecken (Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr) weist für das Stadtgebiet von Bergheim keine Strecken aus, die ein Zugaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr aufweisen. Vom LANUV wurden jedoch die privat betriebenen Strecken der RWE AG kartiert (Hambachbahn, Nördliche Nord-Süd-Bahn).

Durch den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) kann sich die Lärmsituation in Bergheim in den kommenden Jahren ändern. Diese möglichen Auswirkungen müssen in zukünftigen Stufen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung geprüft und evaluiert werden.

Das berücksichtigte Schienennetz im Stadtgebiet weist eine Länge von ca. 13 km auf. Die Lage der berücksichtigten Schienenstrecke ist in folgender Abbildung dargestellt (Abbildung 3).

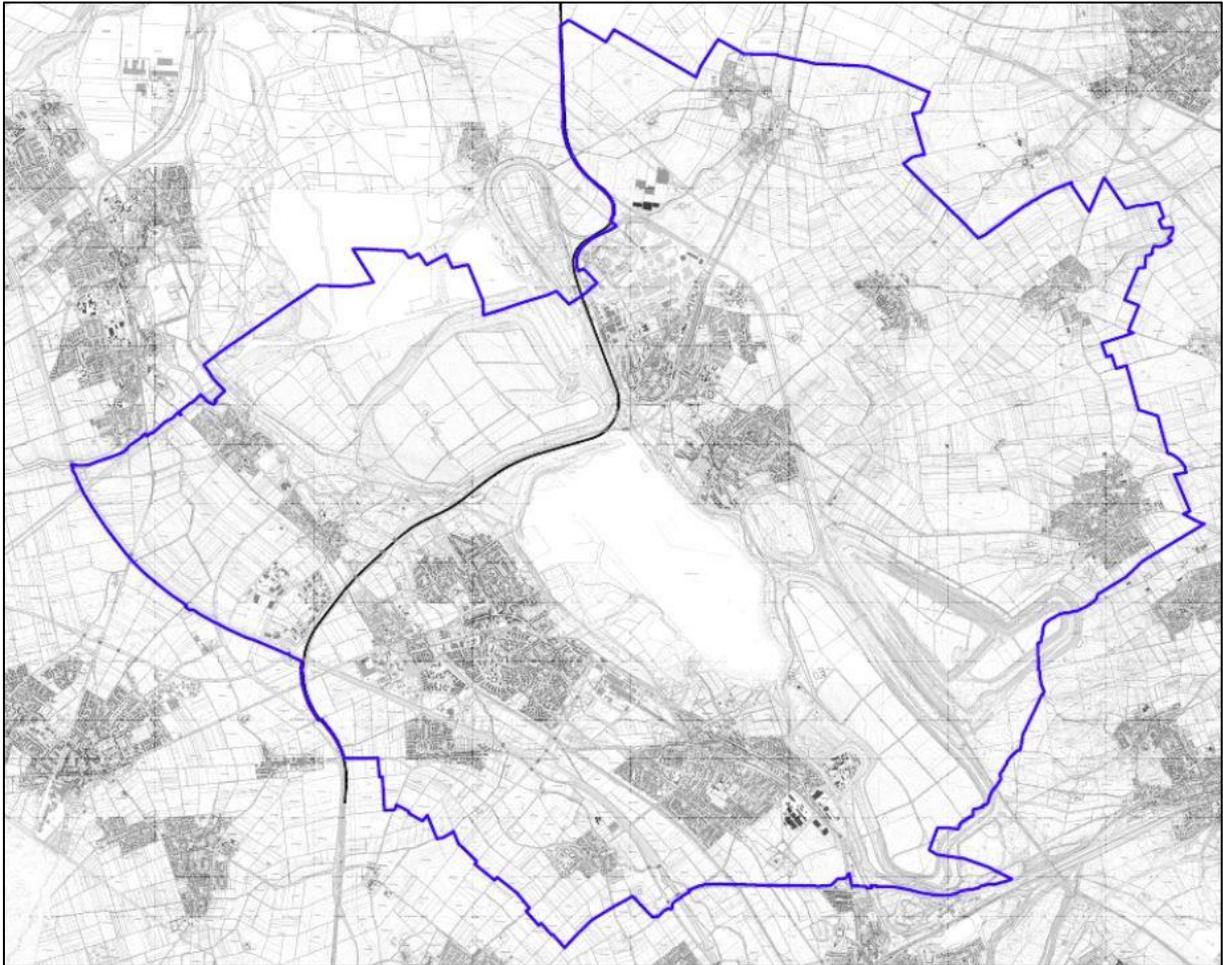


Abbildung 3: Lage der berücksichtigten Schienenstrecke

6. Lärmanalyse

6.1 Betroffenheitsstatistiken nach BEB

Die Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm sowie der Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser erfolgt auf Grundlage der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“.

Grundlage zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm ist die Anzahl der Bewohner eines Wohngebäudes. Hierzu ist es notwendig, Wohngebäuden Einwohnerdaten zuzuweisen. Für den Fall, dass die Anzahl der Bewohner eines Gebäudes nicht bekannt ist, sondern eine Gesamtzahl von Einwohnern größeren Einheiten zugeordnet ist, z. B. Blöcken, Quartieren oder Gemeinden, beschreibt die BEB, wie Einwohnerdaten einzelnen Gebäuden zugeordnet werden. Der Zuweisung von Bewohnern zu Wohngebäuden sind aktuelle amtliche Daten zugrunde zu legen.

Zur Ermittlung der statistischen Angabe „belastete Wohnungen“ je Pegelklasse steht eine für die Lärmkartierung gut geeignete Datengrundlage in der Regel nicht zur Verfügung. Um dennoch deren Anzahl anzugeben, kann eine Abschätzung durchgeführt werden. Dazu nennt die BEB einen Anhaltswert von 2,1 Bewohnern je Wohnung. Aus der Gesamtzahl der Hausbewohner kann somit auf die Anzahl der Wohnungen geschlossen werden.

Der pauschalisierte Ansatz der BEB ist für die Zwecke der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung hinreichend genau und der Aufwand zur Berücksichtigung lokaler oder landesspezifischer Daten ist in der Regel unverhältnismäßig. In der Lärmaktionsplanung steht für die Ermittlung von besonders

belasteten Bereichen oder der Entwicklung und Priorisierung von Lärminderungsmaßnahmen die Zahl der belasteten Einwohner, nicht aber die der Wohnungen, im Vordergrund.

Mit der aktuellen Anpassung der BEB ergibt sich eine Änderung bei der Ermittlung und Berechnung der Belastetenzahlen gegenüber der VBEB. Diese hat eine erhebliche Auswirkung auf die berechnete Anzahl der Belasteten. An die Stelle der bisherigen Gleichverteilung der Einwohner des Gebäudes auf alle Fassadenpunkte gemäß VBEB tritt in der BEB das sogenannte Medien-Verfahren. Damit wurde in der europäischen Harmonisierung eine Kompromisslösung gegenüber der bislang in vielen EU-Ländern angewandten Methode gefunden, bei der sämtliche Einwohner des Gebäudes dem lautesten Fassadenpunkt zugewiesen werden.

Mit dem Medien-Verfahren werden Bewohner, bis bisher nach der Methode der Gleichverteilung, einem leiseren Fassadenpunkt der Rückseite des Gebäudes zugewiesen wurden, nunmehr der lauterer Vorderseite zugeordnet. Dadurch kann es zur Verschiebung der Lärmbelasteten um eine oder mehrere Pegelklassen nach oben kommen. Im Ergebnis werden beim Medien-Verfahren deutlich mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen.

Die Änderung des Berechnungsverfahrens ist beispielhaft in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

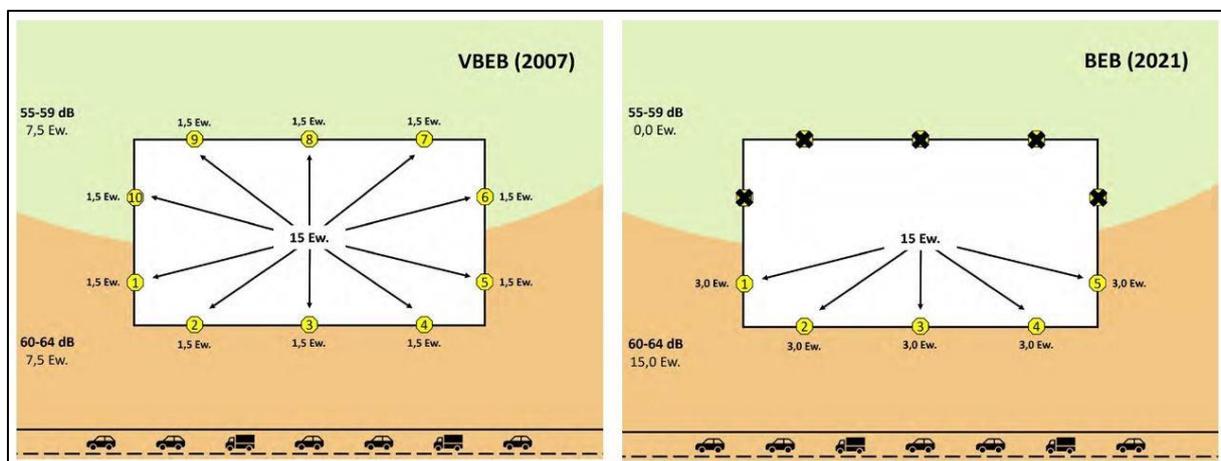


Abbildung 4: Direkter Vergleich der beiden Berechnungsmethoden "VBEB" und "BEB".

Für die Lärmkartierung ist dementsprechend eine deutliche Zunahme der Belastetenzahlen gegenüber den vorangegangenen Kartierungsrunden zu erwarten. Dabei ist zu beachten, dass es noch weitere Einflussfaktoren für die Nichtvergleichbarkeit der Berechnungsergebnisse der 3. Runde und der 4. Runde gibt. Ein großer Faktor ist die Anwendung des neuen Berechnungsverfahrens BUB (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) mit seinen neuen (z. B. Einfluss Lichtsignalanlagen und Kreisverkehre) und angepassten (z. B. Verteilung der LKW-Verkehre) Parametern. Einen weiteren Einfluss haben die überarbeiteten Grenzen der Pegelklasse entsprechend § 4 Absatz 4 Nr. 1 der 34. BImSchV, die aufgrund der Rundungsregel zu einer Verschiebung der Klassengrenzen um 0,5 dB(A) führen. Änderungen des Kartierungsumfanges, des Verkehrsaufkommens, der Einwohnerzahl, der Bebauungsstruktur etc. können ebenfalls zu veränderten Kartierungsergebnissen beitragen.

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(A) zu betrachten.

Für die ganztägliche Belastung (L_{DEN}) liegen die zu berichtenden Klassen zwischen: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74 und > 75.

Für die nächtliche Belastung (L_{Night}) liegen die zu berichtenden Klassen zwischen: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69 und > 70.

Der L_{DEN} ist ein gewichtetes Mittelwert über den Tag (12 Stunden), den Abend (4 Stunden) und die Nacht (8 Stunden). Neben dem L_{DEN} ist in den Lärmkarten ein L_{Night} zu finden. Der L_{Night} ist nur der Mittelungspegel in der Nacht. Dabei stellt der L_{DEN} einen Grad für die allgemeine Belästigung dar, der L_{Night} ist ein Maß für mögliche Schlafstörungen.

6.2 Belastungen durch Straßenverkehr

Nachfolgend sind die nach BEB ermittelten Belastetenzahlen der Lärmkartierung der 4. Stufe durch den Straßenverkehr zusammengestellt.

Tabelle 6: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete bezogen auf Hauptverkehrsstraßen nach Umgebungslärmrichtlinie

LDEN in dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	16,1	4,37	1,09

Tabelle 7: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen im ergänzten Straßennetz

L_{DEN} in dB(A)	55 – 59	60 – 64	65 – 69	70 – 74	> 75	Σ
Anzahl Personen	6479	3132	3082	743	3	13439
L_{Night} in dB(A)	50 – 54	55 – 59	60 – 64	65 – 69	> 70	Σ
Anzahl Personen	4048	3436	1034	5	0	8523

Tabelle 8: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

Gesundheitliche Auswirkungen	IHD L_{DEN}	HA L_{DEN}	HSD L_{Night}
Anzahl Personen	4,53	2310	550

Tabelle 9: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen

L_{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Anzahl Gebäude	9300	2619	28

Tabelle 10: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Schulgebäude

L_{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Anzahl Gebäude	20	3	0

Tabelle 11: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Krankenhausgebäude

L_{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Anzahl Gebäude	0	0	0

6.3 Belastungen durch Schienenverkehr

Nachfolgend sind die nach BEB ermittelten Belastetenzahlen für den Schienenverkehr zusammengestellt.

Table 12: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Bergheim

L _{DEN} in dB(A)	55 – 59	60 – 64	65 – 69	70 – 74	> 75
Anzahl Personen	34	0	0	0	0
L _{Night} in dB(A)	50 – 54	55 – 59	60 – 64	65 – 69	> 70
Anzahl Personen	9	0	0	0	0

Table 13: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Bergheim

LDEN in dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	2,29	0,63	0,02

Table 14: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Bergheim

L _{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Wohnungen	16	0	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

6.4 Betroffene über den Auslösewerten und Ableitung von Hot-Spots

Für eine Bewertung der Lärmsituation werden folgende Auslösewerte übernommen:

- 70 dB(A) bezogen auf den Lärmindex L_{DEN}
- 60 dB(A) bezogen auf den Lärmindex L_{Night}

In den beiden nachfolgenden Abbildungen sind die Ortsdurchfahrten aufgezeigt, wo die genannten Auslösewerte überschritten werden. Die detaillierten Ergebnisse können den in der Anlage beigefügten Hotspot-Karten entnommen werden. Für den Auslösewert 70 dB(A) bezogen auf den Lärmindex L_{DEN} ergibt sich folgendes Bild für die Ortsdurchfahrten (Abbildung 5).

statt. Im Zuge dieser erstmaligen Kartierung wurden nächtliche Belastungen auf der Kirchstraße im Streckenabschnitt zwischen Wiesenstraße und Paffendorfer Weg festgestellt. In diesem Teilabschnitt kommt es durch die dichte Bebauung der Wohngebäude, welche zum Teil direkt an der Straße liegen, zu einer Mehrfachreflexion. Bereits im Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurden der Bereich zwischen Am Heerwege bis Kirchstraße der L 361 als Hotspot identifiziert und Maßnahmen vorgeschlagen (Vgl. Kapitel 3.4). Nachfolgend sind die Gebäude aus Abbildung 7 aufgelistet, an denen der Schwellenwert nach Berechnungen der aktuellen Lärmkartierung überschritten wird:

L_{DEN} : Kirchstraße 16, 18 – 22; Schützenstraße 8, 19; Bethlehemmer Straße 12; Bahnhofstraße 2, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20 sowie Hauptstraße 6.

L_{Night} : Kirchstraße 16, 18 – 22, 21, 23, 58; Schützenstraße 8, 19; Bethlehemmer Straße 12; Bahnhofstraße 2, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20 sowie Hauptstraße 6.

Büsdorf

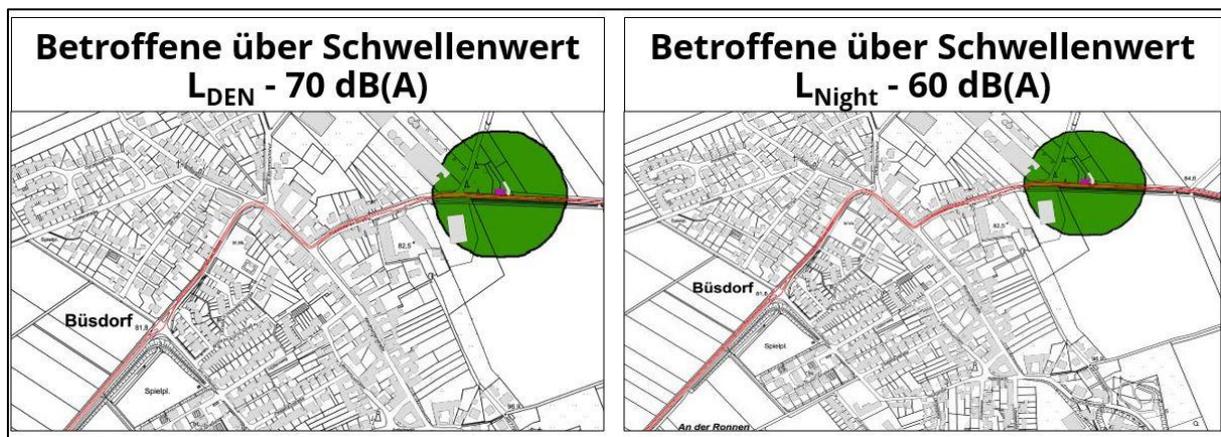


Abbildung 8: Betroffene über Schwellenwert in Büsdorf

Der Stadtteil Büsdorf, welcher im nördlichen Bergheimer Stadtgebiet liegt, wird durch die L 93 und L 213 geprägt. Die Ortsdurchfahrt Büsdorf wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung der IV Stufe erstmalig betrachtet und bewertet, da sie nach Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht als Hauptverkehrsstraße klassifiziert wird. Die L 213 wurde aufgrund von niedrigen Verkehrszahlen (DTV Kfz 430, Straßenverkehrszählung 2021) nicht in die Lärmkartierung einbezogen. Dahingehend gehen die dargestellten Lärmbelastungen in Büsdorf lediglich von der L 93 aus. Im Bereich der S-Kurve der Straße An der Ronne sowie in einem Teilabschnitt der Fliestedener Straße ist bereits eine Geschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Eine Überschreitung der Schwellenwerte findet sich nur am östlichen Ortsrand wieder. In diesem Bereich ist die Ortsdurchfahrt beendet und dementsprechend sind dort Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h zugelassen. Dabei sind die Gebäude an der Fliestedener Straße 33 und 35 gleichermaßen durch beide Auslösewerte der Mittelungspegel (L_{DEN} und L_{Night}) betroffen (Abbildung 8).

Fliesteden

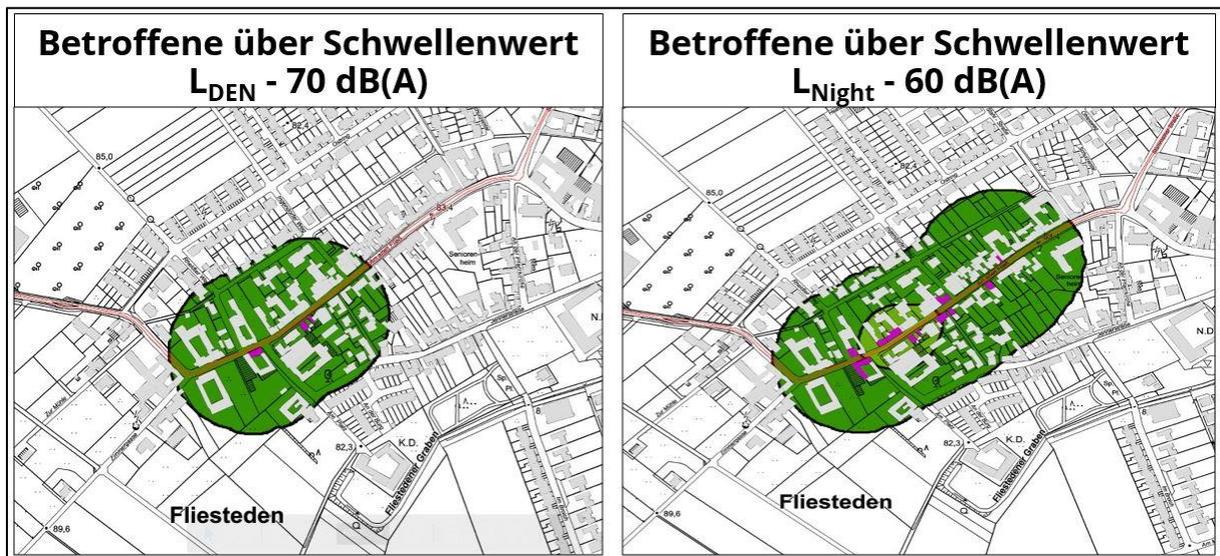


Abbildung 9: Betroffene über Schwellenwert in Fliesteden

Die Ortsdurchfahrt in Fliesteden wurde im Rahmen der eigentlichen Lärmkartierung nach Vorgaben der EU-Umgebungsärmrichtlinie nicht beachtet. Wie auch Büsdorf wird Fliesteden in der 4. Stufe erstmalig betrachtet und bewertet. In Fliesteden wurde die L 93 innerhalb der Lärmkartierung ergänzt. Die L 213 wurde aufgrund von niedrigeren Verkehrszahlen (DTV Kfz 3.069, Straßenverkehrszählung 2021) nicht kartiert. Belastungen der Ortsdurchfahrt treten im Streckenabschnitt Am Alten Fließ bis zur Stommelner Straße auf. Dort herrscht eine dichte Bebauung der Wohngebäude vor, wobei die Fassaden der Gebäude unmittelbar an der Landesstraße anschließen. Im Folgenden werden die Gebäude aufgezeigt, wo der Schwellenwert überschritten wird. Wie auch in Bergheim-Mitte ist hier der Mittelpegel der nächtlichen Belastungen (L_{Night}) höher als der gemittelte Wert von Tag, Nacht und Abend (L_{DEN}). Demnach sind die in Abbildung 9 dargestellten Wohngebäude besonders von einer nächtlichen Belastung betroffen:

L_{DEN} : Am Platz 1; Am Alten Fließ 10 und 12

L_{Night} : Am Platz 1; Ingendorfer Weg 1; Am Alten Fließ 10, 11, 12, 15, 16a, 17, 18, 19, 24, 27, 43.

Glesch

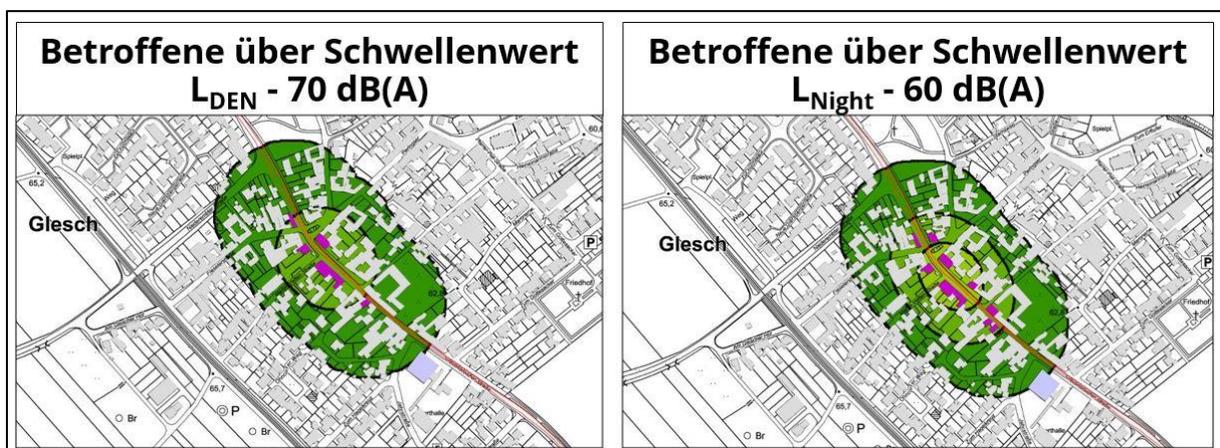


Abbildung 10: Betroffene über Schwellenwert in Glesch

Die Ortsdurchfahrt in Glesch wurde im Rahmen der eigentlichen Lärmkartierung nach Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht beachtet. Die Ortsdurchfahrt in Glesch (Grevenbroicher Straße) besteht aus zwei unterschiedlichen Klassifizierungen. Der nördliche Teil der Grevenbroicher Straße von Bedburg kommend bis zur T-Kreuzung wird als Landesstraße klassifiziert (L 213) und der südliche Teil von der T-Kreuzung bis zum Ortsausgang Richtung Paffendorf wird als Kreisstraße klassifiziert (K 19). Auf der Grevenbroicher Straße gilt im Teilstück auf der Höhe der Hermann-Gmeiner-Schule sowie der Engstelle zwischen Zum Gottesacker und Heinemannstraße eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h. Zudem herrscht in der Ortsdurchfahrt Glesch (Grevenbroicher Straße) ein Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich Anhänger, und für Zugmaschinen. Ausgenommen sind Personenkraftwagen und Kraftomnibusse. Betroffenheit durch erheblichen Lärm wurde im Zuge der Hotspot-Kartierung in den Bereichen zwischen Heinemannstraße und Fieselerstraße festgestellt (Vgl. Abbildung 10). Dabei sind folgende Gebäude betroffen:

L_{DEN} : Peringser Straße 2; Grevenbroicher Straße 23, 27a, 29, 31, 33, 34a, 39, 45

L_{Night} : Peringser Straße 2; Grevenbroicher Straße 21, 23, 27a, 28, 29, 31, 33, 34, 34a, 36, 39, 45.

Glessen

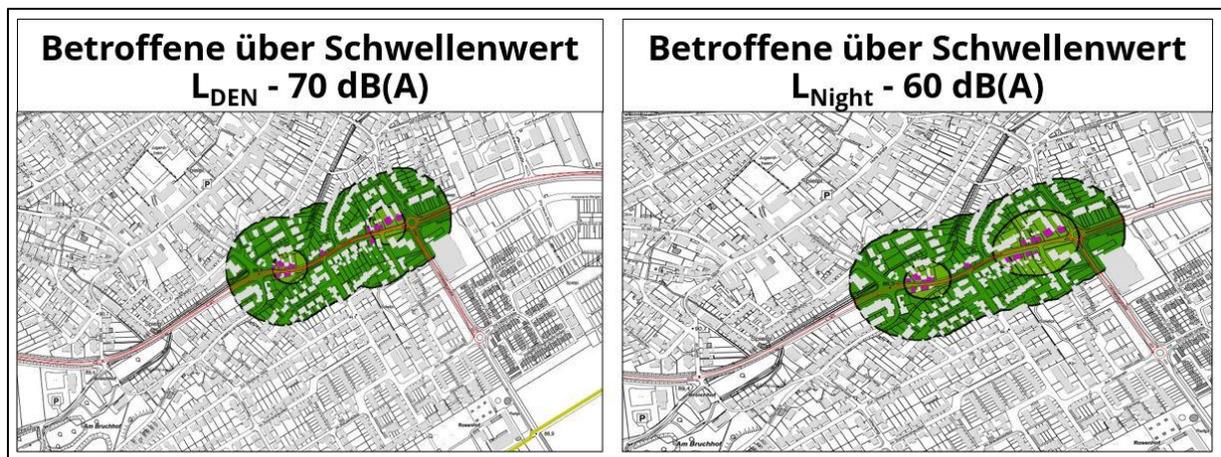


Abbildung 11: Betroffene über Schwellenwert in Glessen

Die Ortsdurchfahrt in Glessen wurde im Rahmen der eigentlichen Lärmkartierung nach Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie nur zum Teil kartiert. Lediglich die L 213 aus Brauweiler kommend wurde in der Kartierung des LANUV dargestellt. Die L 91 wurde bis nach Oberaußen gehend vom Kreisverkehr (Dansweilerstraße) ergänzt. Der Lärm in Glessen wird geprägt durch die beiden Landesstraßen L 91 und L 213. Auf Grund von geringen Verkehrszahlen der L 213 in Richtung Fliesteden (DTV Kfz 3069, Straßenverkehrszählung 2021) wurde dieser Streckenabschnitt nicht mit in die externe Lärmkartierung aufgenommen. Die L 91 hingegen dient als wichtige Verbindungsachse zwischen der L 183 im Pulheimer Stadtgebiet und den überörtlichen Straßen im westlichen Bergheimer Stadtgebiet (bspw. B 477 in Niederaußen). Dementsprechend sind hier die Verkehrsmengen deutlich höher wie auf der L 213. Bereits im Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurden Bereiche der Brauweiler Straße als Hotspot festgestellt. Auf den Streckenabschnitten Zum Gut Neuhof / Brauweiler Straße der L 91 wurde wegen Lärmschutz bereits eine Geschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. In diesen Bereichen sind keine Wohngebäude von erhöhten Lärmbelastungen betroffen (Vgl. Abbildung 11). In der Ortsdurchfahrt Glessen wurden folgende Wohngebäude identifiziert, die einer hohen Belastung ausgesetzt sind:

L_{DEN} : Brauweilerstraße 19, 21, 23, 25, 26, 28, 30, 35, 49, 50, 51, 53, 55, 59

L_{Night} : Brauweilerstraße 19, 21, 23, 25, 26, 28, 30, 35, 44, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 59.

Kenten

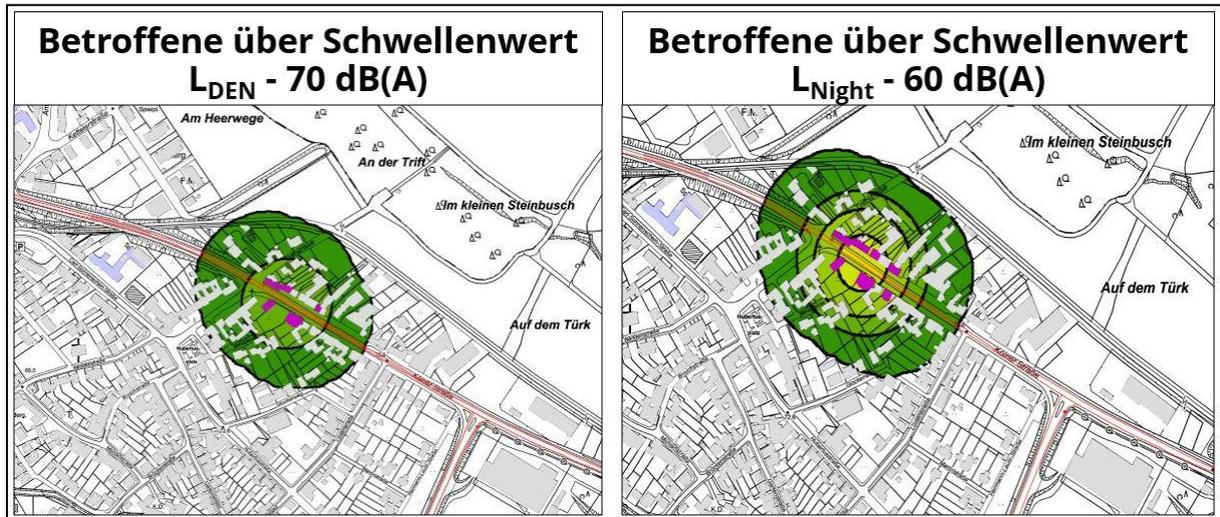


Abbildung 12: Betroffene über Schwellenwert in Kenten

Kenten wird maßgeblich durch die beiden Landesstraßen L 276 und L 361 geprägt. Beide Straßen waren bereits in der ursprünglichen Lärmkartierung vorhanden. Dahingehend liegen hohe Verkehrsmengen vor und beide Landesstraßen können als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert werden. Die L 276 dient hierbei als Autobahnzubringer zur A 61, die L 361 hingegen fungiert als Verbindungsachse nach Zieverich und Quadrath-Ichendorf sowie zur B 477 und stellt die nördliche Ortsdurchfahrt von Kenten dar. Bereits im Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde im Bereich zwischen L 276 und Triftstraße ein Hotspot identifiziert. Auch in der Lärmkartierung der 4. Stufe wurden Belastungen in diesem Abschnitt berechnet (Vgl. Abbildung 12). Eine hohe Lärmbelastung wurde an folgenden Gebäuden festgestellt:

L_{DEN} : Kölner Straße 76, 107, 107a, 109, 111, 113, 123

L_{Night} : Kölner Straße 76, 80, 107, 107a, 109, 111, 113, 115, 117, 123, 125.

Niederaußem

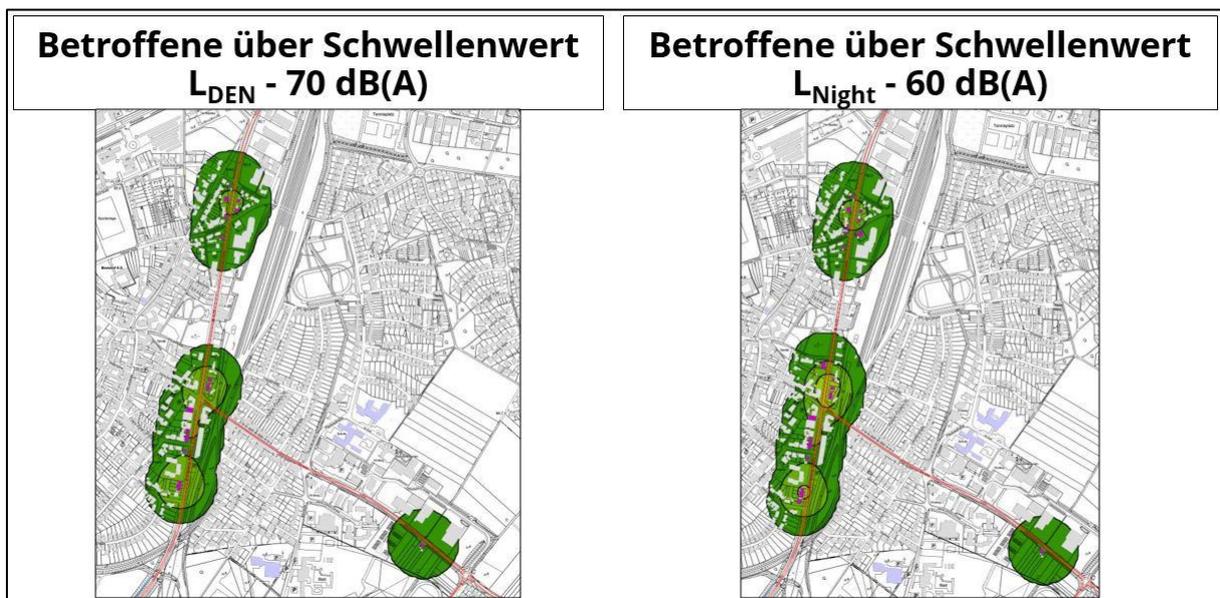


Abbildung 13: Betroffene über Schwellenwert in Niederaußem.

Der Stadtteil Niederaußem wird in Nord-Süd Richtung durch die Bundesstraße 477 (Dormagener Straße) durchschnitten. Nach Osten hin verläuft die Landesstraße L 91 (Oberaußemer Straße). Erhöhte Lärmbelastungen treten vor allem auf der Dormagener Straße auf. Im Grunde lassen sich zwei Hotspots auf der B 477 erkennen. Zum einen unterhalb der Kreuzung Dormagener Straße / Oberaußemer Straße und zum anderen im nördlichen Siedlungsbereich von Niederaußem zwischen der Fortuna-Nord-Straße und der Asperschlagstraße. Auf der Oberaußemer Straße sind einzelne Wohngebäude unterhalb des ausgewiesenen Gewerbegebietes belastet (Vgl. Abbildung 13). Detailliert sind folgende Gebäude von einer erheblichen Lärmbelastung betroffen:

L_{DEN} : Oberaußemerstraße 97 und 99; Dormagener Straße 4, 6, 7, 9, 10, 37, 37a und b, 52, 58, 60, 62, 64, 66, 76, 78, 80; Fortuna-Nord-Straße 9.

L_{Night} : Oberaußemerstraße 97 und 99; Dormagener Straße 4, 6, 7, 9, 10, 35, 37, 37a und b, 38, 52, 58, 60, 62, 64, 66, 76, 78, 80, 82, 84; Fortuna-Nord-Straße 9; Asperschlagstraße 5 und 10.

Oberaußem

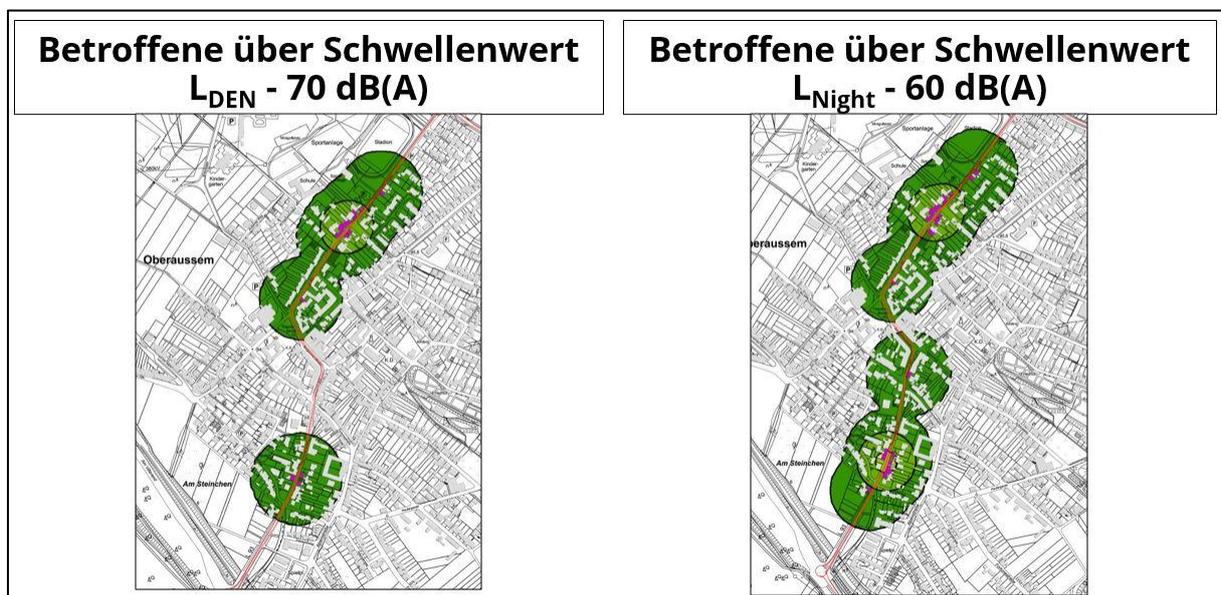


Abbildung 14: Betroffene über Schwellenwert in Oberaußem

Da die Ortsdurchfahrt der L 93 und L 91 in Oberaußem im Rahmen der eigentlichen Lärmkartierung nach Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht vom LANUV kartiert worden sind, wurden beide Straßen mit in die Lärmkartierung der 4. Stufe der Kreisstadt Bergheim aufgenommen und ergänzt. Die L 93 fungiert als Verbindung zu den südlichen Stadtteilen des Bergheimer Stadtgebietes und kann dabei in die Streckenabschnitte Niederaußemer Straße und Bergheimer Straße untergliedert werden. In beiden Teilabschnitten der L 93 lassen sich erhebliche Betroffenheiten feststellen (Vgl. Abbildung 14). Die L 91 wird in Oberaußem in die Streckenabschnitte Oberaußemer Straße und Kölner Hohlweg unterteilt. Auf beiden Abschnitten wurden keine erhöhten Belastungen festgestellt. Nachfolgend sind die in Abbildung 14 betroffenen Gebäude in Oberaußem aufgezeigt:

L_{DEN} : Bergheimerstraße 43, 47, 49, 50; Niederaußemerstraße 6, 12b, 14, 32, 43, 45, 47, 51, 53, 57a

L_{Night} : Bergheimerstraße 31, 31a, 43, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 55, 57, 58; Niederaußemerstraße 6, 10, 12a, 12b, 14, 32, 34, 43, 45, 47, 51, 53, 57a.

Paffendorf

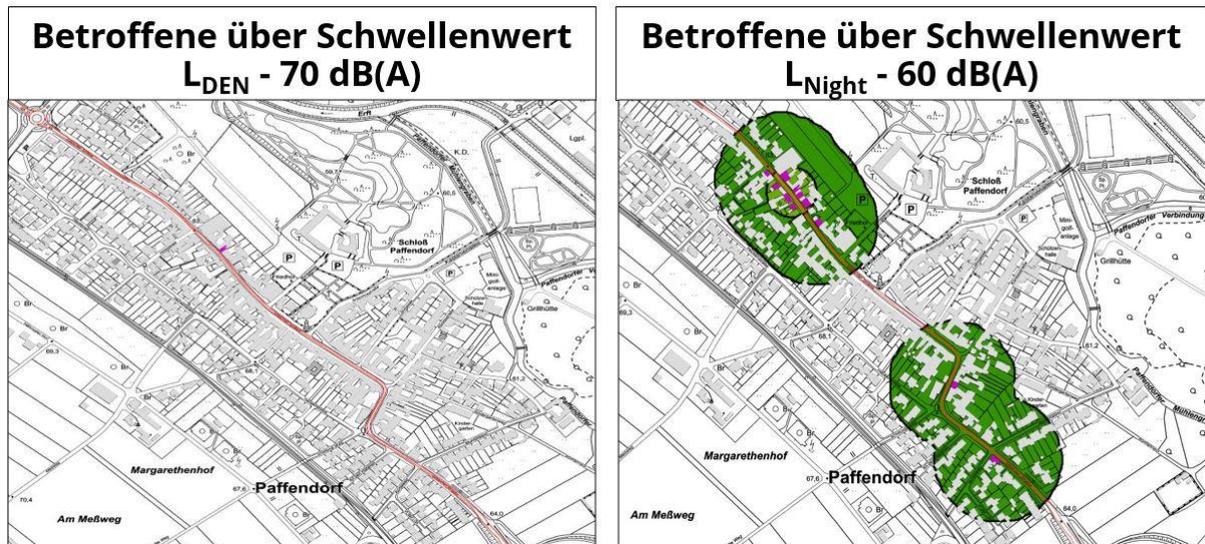


Abbildung 15: Betroffene über Schwellenwert in Paffendorf

Die Ortsdurchfahrt in Paffendorf wurde im Rahmen der eigentlichen Lärmkartierung nach Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht kartiert. Auch in vergangenen Lärmaktionsplänen wurde die Ortsdurchfahrt nicht mit in die Bewertung der Lärmsituation im Bergeimer Stadtgebiet betrachtet. Durch Paffendorf führt die Glescher Straße, eine Kreisstraße (K 19). Diese Kreisstraße dient zum einen, wie auch die Ortsdurchfahrt in Glesch, als Verbindungsachse nach Bedburg und zum anderen als Verbindungsachse nach Bergheim-Zieverich. Auffällig ist, dass im Mittelungspegel L_{DEN} keine erheblichen Belastungen ermittelt wurden (Abbildung 15). Hohe Belastungen treten hier demnach nur im Mittelungspegel L_{Night} auf. An folgenden Wohngebäuden treten Überschreitungen des Auslösewertes auf:

L_{Night} : Glescher Straße 3B, 12, 65, 66, 67, 69, 70, 72, 73, 74, 76, 78, 80, 82.

Quadrath-Ichendorf

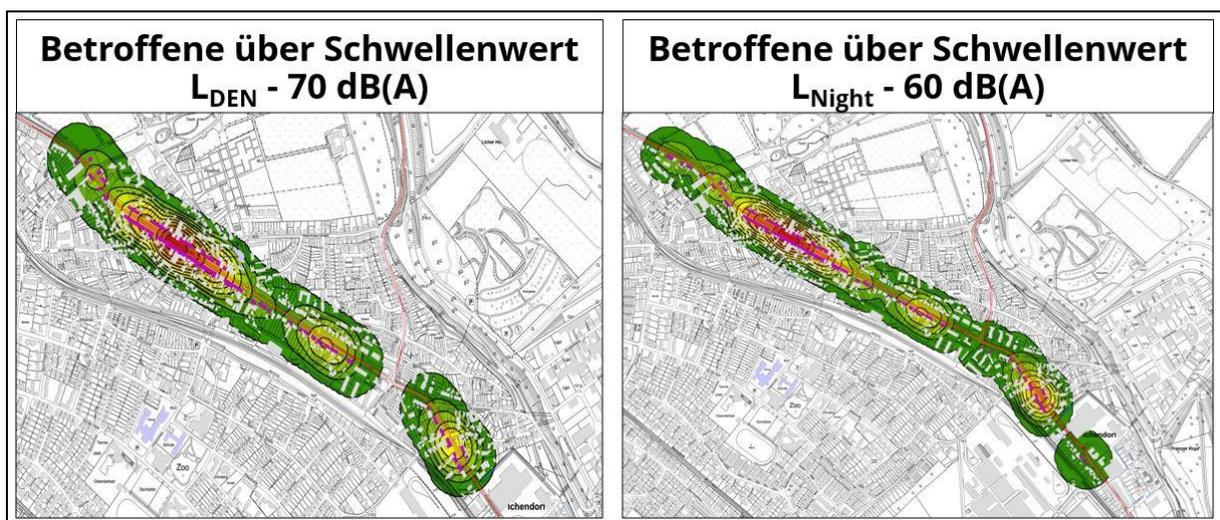


Abbildung 16: Betroffene über Schwellenwert in Quadrath-Ichendorf

Die dargestellten Belastungen der Ortsdurchfahrt in Quadrath-Ichendorf werden durch die Landesstraße L 361 geprägt. Vergleicht man die Ortsdurchfahrten in Bergheim, ist zu erkennen, dass die Ortsdurchfahrt in

Quadrath-Ichendorf die größte Anzahl an Wohngebäuden vorzeigt, an denen Überschreitungen des Auslösewertes auftreten. Besonders zwischen der Kammerstraße und der Frenserstraße sind durchgehend Belastungen festzustellen (Abbildung 16). Bereits im Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde die Ortsdurchfahrt als Hotspot markiert. An nachfolgenden Gebäuden wurde eine Überschreitung ermittelt:

L_{DEN} : Graf-Otto-Straße 2; Fischbachstraße 4, 6, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 22A, 24, 26, 28; Köln-Aachener-Straße 11A, 13, 15, 27, 29, 31, 33, 41, 43, 45, 47, 49, 51, 53, 54, 55, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 79, 81, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 142, 144, 150, 152, 154, 156, 168, 160, 162, 164, 166-170, 172, 174, 176, 178, 180, 182, 184, 186, 192, 192A, 194, 196, 198, 200, 202, 214, 216, 224, 226, 228, 230, 232, 234, 235, 238, 240, 242, 244, 246, 248, 250, 260, 262, 290

L_{Night} : Glück-Auf-Straße 1; Graf-Otto-Straße 2; Fischbachstraße 4, 6, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22A, 24, 26, 28, 30, 50, 52, 54; Köln-Aachener-Straße 11A, 13, 15, 26, 27, 29, 30, 30A, 31, 33, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 53, 54, 55, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 79, 81, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 142, 144, 150, 152, 154, 156, 168, 160, 162, 164, 166-170, 172, 174, 176, 178, 180, 182, 184, 186, 192, 192A, 194, 196, 198, 200, 202, 214, 216, 224, 226, 228, 230, 232, 234, 235, 238, 240, 242, 244, 246, 248, 250, 260, 262, 290.

Rheidt-Hüchelhoven

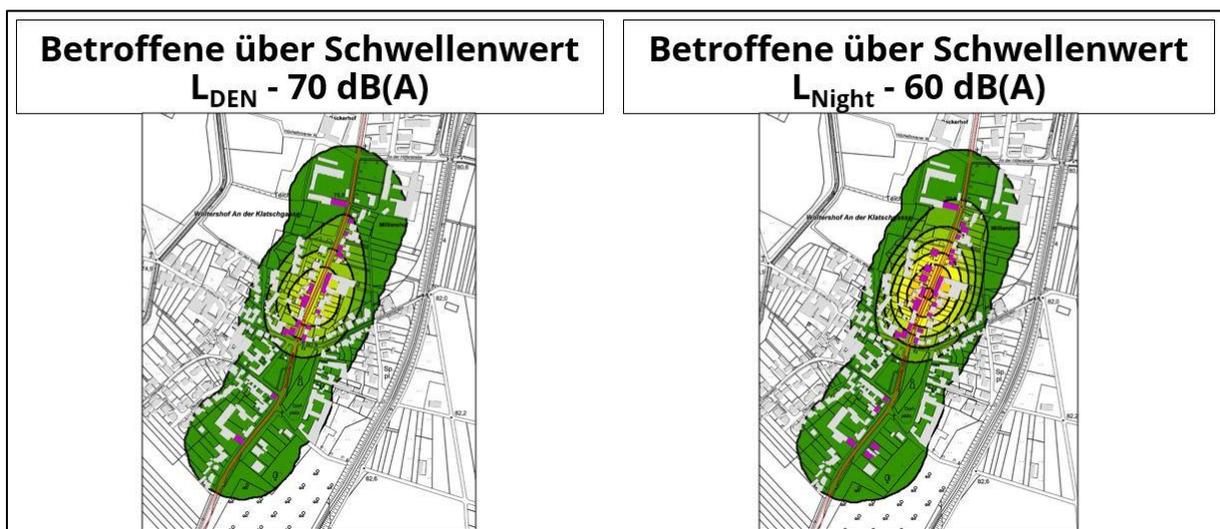


Abbildung 17: Betroffene über Schwellenwert in Rheidt-Hüchelhoven

Die Dusseldorfer Straße (B 477) ist die Ortsdurchfahrt des Ortes Rheidt des Stadtteils Rheidt-Hüchelhoven. Zudem führt die Nikolaus-Adams-Straße (L 213) durch Hüchelhoven, hier sind die Verkehrszahlen jedoch eher gering (DTV Kfz 2087, Straßenverkehrszählung 2021). Dementsprechend wird lediglich die B 477 in der Lärmaktionsplanung betrachtet. Bereits im Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde die Ortsdurchfahrt der B 477 in Rheidt als Hotspot identifiziert. Belastungen treten besonders im Teilstück zwischen den Straßen Am Gillbach und Peter-Pütz-Straße auf (Abbildung 17). An folgenden Wohngebäuden wird der Auslösewert überschritten:

L_{DEN} : Am Gillbach 2a; Dorfplatz 20; Dusseldorferstraße 11, 12b, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 26, 27, 28, 29, 31a, 33, 38, 39, 41

L_{Night} : Am Gillbach 2a; Dorfplatz 20; Dusseldorferstraße 11, 12b, 13, 14, 14a, b, c, d, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 31a, 33, 38, 39, 41, 49, 51.

Thorr

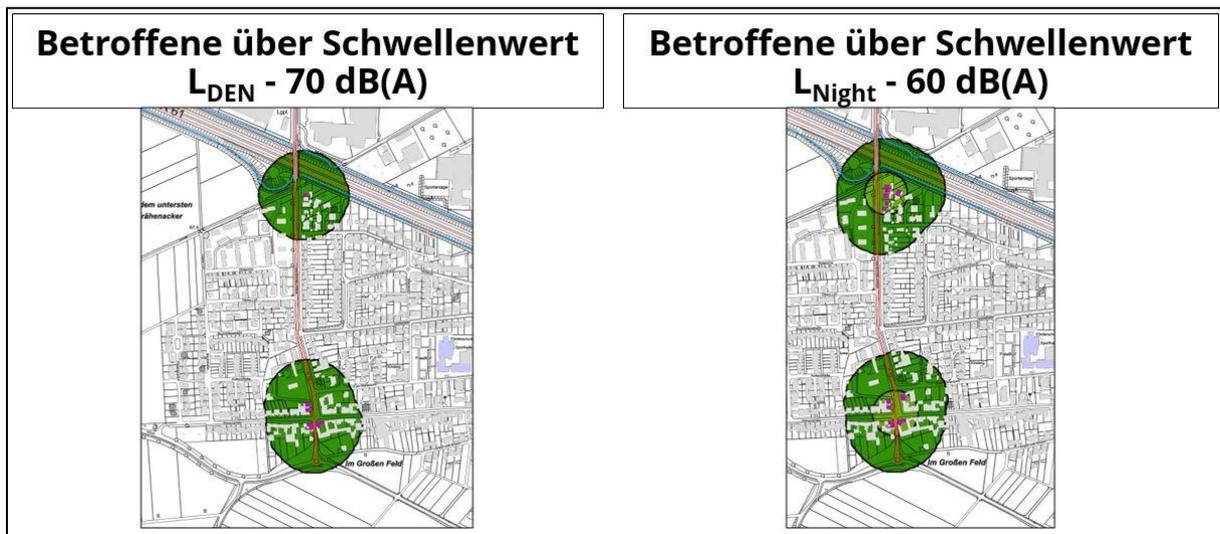


Abbildung 18: Betroffene über Schwellenwert in Thorr

Als Ortsdurchfahrt für Thorr fungiert die Zievericher Straße (K 19), welche von Nord (K 42) nach Süd (L 276) führt. Betrachtet man Abbildung 18, lassen sich im Wesentlichen zwei Hotspots identifizieren. Zum einen im nördlichen Bereich von Thorr und zum anderen im südlichen Bereich von Thorr an der Kreuzung Zievericher Straße / Römerstraße. Auf den nördlichen Hotspot haben neben der K 19 auch die Bundesautobahn 61 einen direkten Einfluss. Bereits im Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde in Thorr in den Bereichen der Ortsdurchfahrt Zievericher Str./ östliche Römerstraße sowie südlich der A 61 ein Hotspot identifiziert. An folgenden Wohngebäuden werden die Auslösewerte überschritten:

L_{DEN} : Zievericher Straße 1, 3, 72; Römerstraße 12, 14

L_{Night} : Zievericher Straße 1, 3, 4, 66, 68, 68A, 68B, 70, 72; Römerstraße 12, 14.

Zieverich

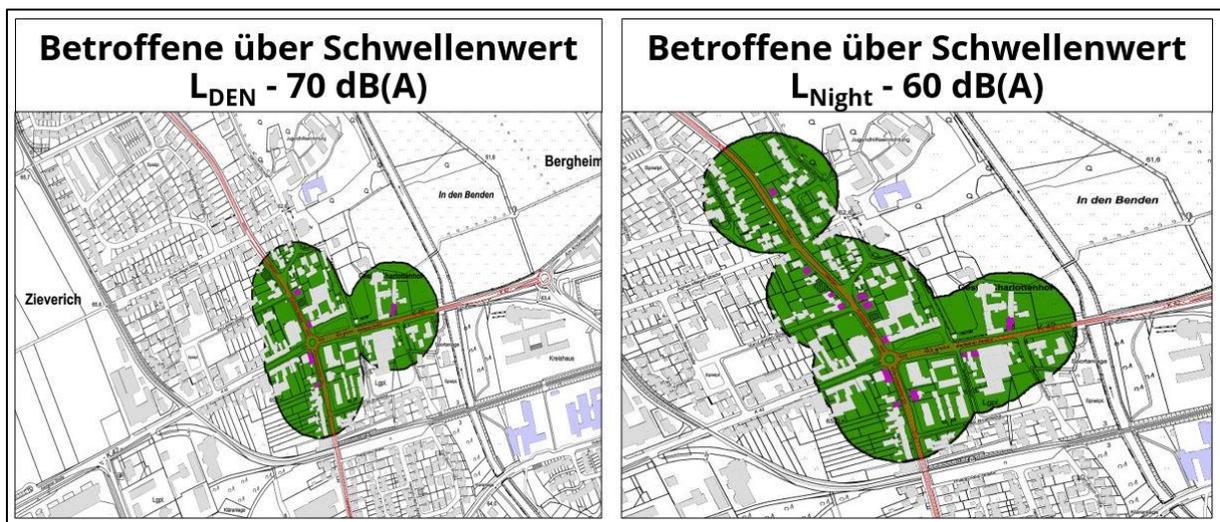


Abbildung 19: Betroffene über Schwellenwert in Zieverich

Zieverich wird durch die beiden Kreisstraßen K 19 (Süd-Nord) und K 42 (West-Ost) beeinflusst. Belastungen treten im Bereich der Kreuzung Aachener Str. / Krefelder Str. und Lechenicher Str. auf sowie in näherer Umgebung der Von-Langen-Straße und der Van-Gils-Straße (Abbildung 19). Bereits im

Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde im Bereich der Aachener Str. / Krefelder Str. und Lechenicher Str. ein Hotspot identifiziert. Hohe Belastungen sind an folgenden Wohngebäuden festzustellen:

L_{DEN}: Aachener Straße 6; Lechenicher Straße 2 und 4; Krefelder Straße 4a und 4c

L_{Night}: Aachener Straße 6, 15, 17; Lechenicher Straße 1, 2, 3, 4 Krefelder Straße 4a, 4b, 4c, 5, 11, Schloßweg 19a; Von-Langen-Straße 1.

7. Mögliche Lärminderungsmaßnahmen

7.1 Möglichkeiten zur Minderung der Verkehrslärmgeräusche

Lärminderungsmaßnahmen im Bereich öffentlicher Straßen können sich grundsätzlich aus verschiedenen Bereichen ergeben, z. B. durch:

- Verkehrsplanung,
- Raumordnung,
- Technische Maßnahmen an der Quelle,
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung,
- Verringerung der Schallübertragung oder
- Verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen und Anreize (Parkgebühren, ÖPNV-Stärkung).

Konkret bieten sich folgende Maßnahmengruppen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr an:

Maßnahmen an der Quelle

Änderung des Emissionspegels:

- Maßnahmen am Straßenbelag,
- Lärmarme Reifen,
- Leise Motoren,
- Maßnahmen an der Auspuffanlage und
- Umrüstung auf leisere öffentliche Verkehrsmittel und Komponenten.

Zeitliche Beschränkungen:

- Zeitliche Beschränkung für LKW und
- Zeitliche Beschränkung für PKW.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung:

- Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung,
- Kreisverkehre und Kreuzungen,
- Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und
- Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen.

Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen:

- Stärkung des öffentlichen Verkehrs,
- Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger,
- Intelligente Mobilität,
- Veränderung/Reduzierung der Fahrspuren,
- Fahrverbote und Umleitungen für LKW,

- Fahrverbote und Umleitungen für PKW,
- Parkraumbewirtschaftung sowie eine
- City-Maut.

Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Lärmschutzwände:

- Lärmschutzwände/ -wälle und Instandhaltung und
- Grüne Lärmschutzwände/ -wälle und Instandhaltung

Schalldämmung an Gebäuden:

- Schallschutzfenster sowie
- Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung

Städtebauliche Planung

Flächennutzungsplanung:

- Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung,
- Lärmreduzierung für sensible Gebiete und Einrichtung von
- Abstandflächen/Pufferzonen.

Lärmschutzbereiche:

- Verfügbarkeit von Ruhigen Gebieten,
- Verfügbarkeit von Grünflächen und
- Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes

Änderung der Infrastruktur

Neue Infrastruktur:

- Neubau von Umgehungstraßen oder -brücken und
- Neubau von Tunneln

Sperrung von Verkehrsanlagen

- Sperrung von Straßen

Bürgerschaftlicher Dialog

Kommunikation:

- Vermittlung von Informationen und
- Beschwerdemanagement

Maßnahmen zur Verhaltensänderung:

- Förderung der lärmarmen Mobilität,
- Förderung des öffentlichen Verkehrs,
- Förderung von Carsharing und
- Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten

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

Prinzipiell und wenn möglich sollte immer dem aktiven Schallschutz (durch Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg) Vorrang gegenüber dem passiven Schallschutz (durch Maßnahmen beim Empfänger) eingeräumt werden.

Sieht ein Lärmaktionsplan bauliche Maßnahmen an Straßen vor, ist der zuständige Straßenbaulastträger für die Durchführung der Maßnahme verantwortlich. Alle Maßnahmen an Straßen in der Baulast der Gemeinden kann die Gemeinde grundsätzlich selbst durchführen. Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in fremder Baulast (Bund, Land, Kreis) muss die Gemeinde beim zuständigen Baulastträger beantragen.

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die örtlichen Straßenverkehrsbehörden zuständig. Diese können gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO (Straßenverkehrs-Ordnung) die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Die folgende Grafik zeigt den möglichen Umfang von Lärmpegelminderungen (Abbildung 20).

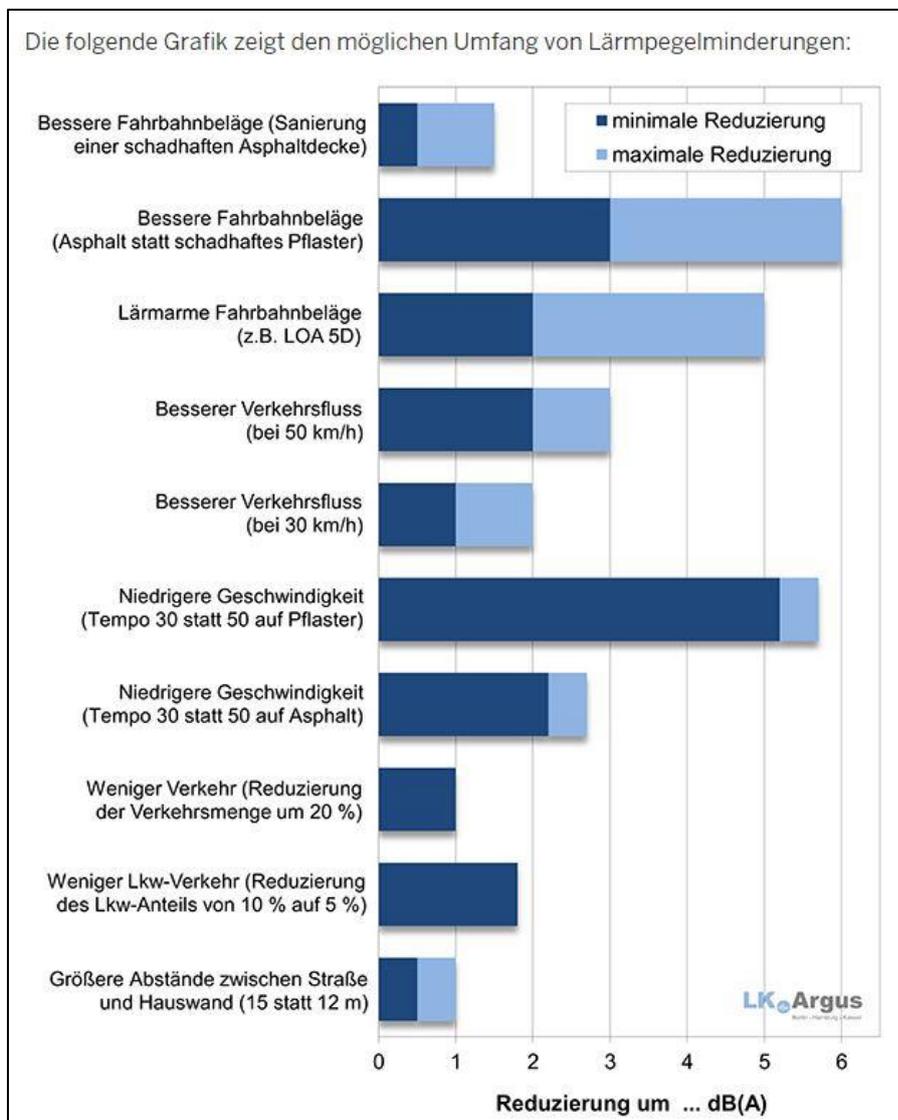


Abbildung 20: Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen (Quelle LANUV)

7.2 Wirkung der Maßnahme „Tempo 30“

Im Rahmen einer Vergleichsrechnung wurde eine Variante berechnet, in der die Streckenabschnitte der Ortsdurchfahrten mit hohen Belastungen auf Tempo 30 begrenzt wurden. In den nachfolgenden Tabellen sind die Ergebnisse dieser Variante erkennbar. In der Klammer unterhalb der jeweiligen Ziffern, ist der Unterschied zum Ist-Zustand aus Kapitel 6 aufgeführt.

Tabelle 15: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen im ergänzten Straßennetz mit Tempo-30 Anordnungen

L _{DEN} in dB(A)	55 – 59	60 – 64	65 – 69	70 – 74	> 75	Σ
Anzahl Personen	6141 (- 338)	3580 (+ 448)	2382 (- 700)	64 (- 679)	3 (+/- 0)	12170 (- 1269)
L _{Night} in dB(A)	50 – 54	55 – 59	60 – 64	65 – 69	> 70	Σ
Anzahl Personen	4560 (+ 512)	2913 (- 523)	150 (- 884)	5 (+/- 0)	0 (+/- 0)	7628 (- 895)

Tabelle 16: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen mit Tempo-30 Anordnungen

Gesundheitliche Auswirkungen	IHD L _{DEN}	HA L _{DEN}	HSD L _{Night}
Anzahl Personen	3,72 (- 0,81)	1963 (- 347)	450 (- 100)

Tabelle 17: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen mit Tempo-30 Anordnungen

L _{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Anzahl Gebäude	8432 (- 868)	2127 (- 492)	5 (- 23)

Tabelle 18: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Schulgebäude mit Tempo-30 Anordnungen

L _{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Anzahl Gebäude	18 (- 2)	2 (- 1)	0 (+/- 0)

Tabelle 19: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Krankenhausgebäude mit Tempo-30 Anordnungen

L _{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Anzahl Gebäude	0 (+/- 0)	0 (+/- 0)	0 (+/- 0)

Wie zu ersehen ist, ergibt sich bei einer Anordnung von 30 km/h tags und nachts eine gesamtheitliche Minderung der geschätzten lärmbelasteten Personen im Bergheimer Stadtgebiet.

In Deutschland beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften laut § 3 StVO 50 km/h. Ausnahmen von dieser Regel sind an Hauptverkehrsstraßen im Einzelfall gesondert zu begründen. Gründe für eine Ausweisung können neben verbesserten Lärmschutz auch eine höhere Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung und auch häufig die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie eine höhere Aufenthaltsqualität darstellen. Damit unterliegt die Anordnung von Tempo nach der StVO noch immer besonderen rechtlichen Anforderungen. Bei der Prüfung ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen von Straßenverkehrsbehörden angeordnet werden können, wird nicht nur auf das

Ausmaß der Lärmbelastung, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abgestellt. Geprüft und in die Abwägung eingestellt werden beispielsweise folgende Punkte:

- Beeinträchtigung von Widmung und Verkehrsfunktion
- Erhalt der Bündelungsfunktion der Straße
- Überregionale Verkehrsbeziehungen
- Verminderung der Leistungsfähigkeit der Straße
- Verlängerung von Fahrtzeiten
- Beeinflussung von „Grünen Wellen“
- Einwirkung auf ÖPNV (Taktung)
- Unverträgliche Verlagerungseffekte
- Beeinflussung der Verkehrssicherheit / des Unfallgeschehens
- Auswirkungen auf das Luftschadstoffemissionsverhalten der Fahrzeuge
- Mildere technisch mögliche und finanzielle tragbare bauliche oder andere Maßnahmen (z. B. Lichtzeichen / Verkehrslenkung)
- Versorgung der Bevölkerung
- Auswirkungen auf die allgemeine Leichtigkeit des Verkehrs
- Auswirkungen auf den Fuß- und Radwegeverkehr

Des Weiteren dürfen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung im Straßenverkehr nicht dazu führen, dass sie außerhalb des vorgesehenen Wirkungsbereichs ungewollt zu einer relevanten Verschlechterung der Lärmsituation führen.

8. Vorhandene oder geplante Lärminderungsmaßnahmen

8.1 Bereits bestehende Lärminderungsmaßnahmen

8.1.1 Lärmschutzwände

Entlang der Bundesautobahn 61 sowie der B 477 befinden sich Wall-Wandkombinationen. Dies betrifft die Ortsteile Thorr, Ahe, Quadrath-Ichendorf, Zieverich, Bergheim-Mitte sowie Niederaußem.

8.1.2 Tempo 30-Anordnungen

Auf den Hauptstraßen im klassifizierten Straßennetz sind an einigen Stellen Abschnitte mit Tempo 30 ausgewiesen. Dies erfolgte vor allem aus Verkehrssicherheitsgründen im Umkreis von Schulen, hat aber auch positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung in diesen Ortsteilen bzw. Streckenabschnitten. Folgende Streckenabschnitte sind Betroffen:

- Grevenbroicher Straße im Bereich der Schule und der Engstelle in Glesch (K 19)
- Am Kapellenkreuz im Bereich der Kita in Ahe (K 34)
- Laacher Straße im Bereich der Schule und des Friedhofs in Ahe (K 19)
- Zum Gut Neuhof / Brauweiler Straße in Glessen (L 91)
- Bergheimer Straße im Bereich der Altenresidenz in Oberaßem (L 93)
- Wacholderweg in Quadrath-Ichendorf (L 93)
- Windmühlenstraße / Fliestedener Straße in Büsdorf (L 93)
- Stommelner Straße in Fliesteden (L 93)
- Kölner Straße im Bereich des Bahnhofes und INTRO Bergheim in Kenten (L 361)

Des Weiteren gilt Tempo 30 für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und für Zugmaschinen an der Neusser Straße/Kirchstraße in Bergheim-Mitte (L 361).

8.1.3 Verkehrslenkung durch Umleitung des Schwerlastverkehrs um Ortsdurchfahrten

In der Ortsdurchfahrt Glesch (Grevenbroicher Straße) herrscht ein Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich Anhänger, und für Zugmaschinen. Ausgenommen sind Personenkraftwagen und Kraftomnibusse.

8.1.4 Bauleitplanung

Das Thema Lärmimmissionen ist permanenter Bestand der kommunalen Bauleitplanung und wird unabhängig der jeweiligen Stufe der Lärmaktionsplanung seitens der Verwaltung im Rahmen ihrer rechtlichen Zuständigkeit fortwährend berücksichtigt. Positive Auswirkungen im Sinne der Lärmaktionsplanung sind, wenn auch möglicherweise nicht rechnerisch nachweisbar, nicht ausgeschlossen.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung können Ziele der Lärminderung durch entsprechende Festsetzungen umgesetzt bzw. unterstützt werden. Nutzung, Größe oder Stellung der baulichen Anlagen haben Einfluss auf die Lärmsituation. Entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen können beispielsweise Abstandflächen, Flächen für Lärmschutzwände oder -wälle sowie bauliche Vorkehrungen, aber auch technische Vorkehrungen wie Lärmschutzfenster oder die Orientierung von lärmunempfindlichen Räumen zur Straße sein. Umgekehrt kann die Lärmaktionsplanung einen Beitrag zur verbindlichen Bauleitplanung leisten, indem deren Lärm- und Betroffenheitsanalysen zur ersten Einschätzung der Lärmsituation des Plangebiets genutzt werden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung festgelegte ruhige Gebiete können durch die Bauleitplanung planungsrechtlich verankert und deren Schutzniveau konkretisiert werden.

Der Lärmschutz bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen, die „Lärmvorsorge“, wird durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung geregelt. Die Verordnung legt gebietsspezifische Lärmgrenzwerte für Tag und Nacht sowie Berechnungsgrundlagen fest. Sofern ein Anspruch auf Lärmschutz besteht, wird dem aktiven Lärmschutz (Wände, Wälle, Wall-/Wand-Kombinationen) der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz (zum Beispiel Lärmschutzfenster) eingeräumt. Durch die Materialwahl und entsprechende Gestaltung wird eine Einpassung der Lärmschutzeinrichtung in die landschaftliche und städtebauliche Umgebung angestrebt. Umweltrelevante Einflüsse werden während des Planungsprozesses eingehend untersucht und der Öffentlichkeit, entsprechend des Planungsstandes und den gesetzlichen Regelungen, in den einzelnen Verfahrensschritten bekannt gemacht. Unter anderem hierdurch wird eine Beteiligung der Öffentlichkeit, auch an den umweltrelevanten Fragen einer Straßenplanung, sichergestellt.

8.2 Bereits geplante Lärminderungsmaßnahmen

8.2.1. Neubau K 22n

Die K 22n ist seit 2021 planfestgestellt. Die Bauarbeiten haben im November 2022 begonnen. Der Kreisverkehrsplatz in Oberaußem (K 22n/ L 93/ Bergheimer Straße) ist bereits fertiggestellt. Im Rahmen der Planungen für die neue Verbindung wurden auch Verkehrsprognosen für die Zeit bis 2030 erstellt, die die Verschiebungen der Verkehrsbelastung mit dem Neubau der K 22n, der weiterhin in der Planung befindlichen L 361n sowie ggf. geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen untersucht. Hierbei werden vor allem Auswirkungen auf die Stadtteile Kenten, Thorr, Quadrath-Ichendorf und Zieverich erwartet. Weitere Entlastungen ergeben sich für die Ortsdurchfahrt Niederaußem sowie die Heerstraße und die Commerstraße in Bergheim-Mitte.

Mit der neuen Verbindung durch das ehemalige Tagebaugelände hindurch wird die Ortsdurchfahrt Oberaußem jedoch im Gegenzug einer starken Mehrbelastung ausgesetzt. Die Kreisstadt Bergheim wird jedoch intensiv darauf drängen, dass seitens des Landesbetriebs Straßen.NRW als Straßenbaulastträger geschwindigkeitssenkende Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt implementiert werden und dass auch mit der im Zuge des Baus der K 22n vorgeschlagenen Herabklassifizierung der L 93 zwischen

Oberaußem und Quadrath-Ichendorf verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt werden.

8.2.2. Neubau L 93n

Die Straßen.NRW-Regionalniederlassung Vile-Eifel plant den Neubau der Landesstraße L 93n, Ortsumgehung Pulheim-Stommeln bis Bergheim-Büsdorf, von der B 477 bis zur B 59 sowie eine Südanbindung von der L 93n bis an die L 93 südwestlich von Bergheim-Büsdorf. Die L 93n ist im Landesstraßenbedarfsplan in der Stufe 1 enthalten, sie befindet sich damit in der höchsten Prioritätsstufe. Das Planungsgebiet für die L 93n wird im Westen durch die B 477 und im Osten durch die B 59 begrenzt. Insbesondere sollen durch den Neubau die Bergheimer Stadtteile Büsdorf und Fliesteden von Durchgangsverkehr mit hohem Lkw-Anteil entlastet werden. Bei einer möglichen Umsetzung werden vor allem Auswirkungen auf die Stadtteile Niederaußem, Oberaußem, Büsdorf, Fliesteden und Rheidt-Hüchelhoven erwartet. Da der Bau der K 22n und das Planfeststellungsverfahren der L 93n jedoch noch nicht begonnen bzw. abgeschlossen ist, werden die Auswirkungen erst im nachfolgenden Lärmaktionsplan ersichtlich. So ist damit zu rechnen, dass bei der nächsten Lärmkartierung 2027 und Lärmaktionsplanung 2029 bereits erste Auswirkungen in den Verkehrsmengen ersichtlich sind. Dementsprechend kann sich auch die örtliche Lärmsituation ändern.

8.2.3 Förderung des Umweltverbundes

Eine wichtige Lärminderungsstrategie ist die Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr (MIV). Hier wird in den kommenden Jahren der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eine große Rolle spielen: Durch die geplante Aufwertung von der Regionalbahnlinie RB 38 im 30-Minuten-Takt (Bedburg-Horrem) bzw. 60-Minuten-Takt (Bedburg-Köln/Deutz) befahrenen Erftbahn zur S-Bahn, wird die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) innerhalb Bergheims signifikant steigern. Die Hauptmaßnahme des S11-Ergänzungspaketes ist der Ausbau der Erft-S-Bahn (RB 38) zu einer vollwertigen S-Bahn-Linie. Künftig soll sie als S12 zwischen Bedburg, Köln, Troisdorf und Au an der Sieg verkehren. Nach dem Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn werden die Züge öfter, schneller und umweltfreundlicher unterwegs sein als heute. Das Vorhaben S11-Ergänzungspaket wird über das Investitionsgesetz – Kohleregionen (InvKG) finanziert. Die Maßnahme wurde durch das Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLKG) in das Maßnahmenpaket für die Umsetzung im InvKG am 01.04.2021 priorisiert. Um die Planung der InvKG-Maßnahmen zu gewährleisten, ist Ende 2021 eine Sammelfinanzierungsvereinbarung Planung Investitionsgesetz Kohleregionen (SV Planung InvKG) zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Deutschen Bahn AG (DB AG) abgeschlossen worden. Das Vorhaben S11 – Ergänzungspaket ist in der „SV Planung InvKG“ enthalten. Diese Maßnahme befindet sich zurzeit in der Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3 und 4 gemäß HOAI). Die DB AG ist hinsichtlich der Erlangung des Baurechts für die Erft-S-Bahn an das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) gebunden. Hierbei gibt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nach Abschluss des Anhörungsverfahrens eine Empfehlung an das BMDV ab, ob das Baurecht per Gesetzgebungsverfahren oder durch ein reguläres Planfeststellungsverfahren erlangt wird. Geht man von der Einführung des für die S-Bahn Köln üblichen 20-Minuten-Taktes aus, so wird sich einerseits eine leistungsfähige Basis für den innerstädtischen Verkehr bieten, andererseits wird der ÖPNV auch für das Pendeln ins Oberzentrum Köln und die anderen an der Bahnstrecke liegenden Kommunen ungleich attraktiver. Der vorhersehbaren Steigerung des Fahrgastaufkommens trägt die Verwaltung bereits damit Rechnung, dass das Thema P + R durch die Erarbeitung des Parkraumkonzeptes stadtteilübergreifend vertieft wurde und dass Planungen und Fördermöglichkeiten für die Erhöhung von P + R Kapazitäten aktuell verfestigt werden.

Neben der aufgeführten Aufwertung der Regionalbahnlinie RB 38 zur S-Bahn, wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahn zwischen Köln und Niederaußem erstellt. Als Zeitschiene für die Erstellung der Studie wird von einem Bearbeitungszeitraum von ca. 2 Jahren ausgegangen. Die

Fertigstellung wird Ende 2024 angestrebt. Auch durch dieses Projekt kann in Zukunft ein entsprechender Anteil des MIV umgelagert und demgemäß vermieden werden.

Eine verträglichere Abwicklung des Pendelverkehrs zwischen dem Oberzentrum Köln und der Kreisstadt Bergheim zusammen mit den anderen Umlandgemeinden im Rhein-Erft-Kreis wird auch vom S.U.N (Stadt-Umland-Netzwerk) angestrebt. Hierdurch sollen innovative Mobilitätskonzepte gefördert werden und damit attraktive und mithin auch lärmarme Alternativen zum MIV geboten werden. Eine Überlegung in diese Richtung betrifft z.B. die Einrichtung von Mobilstationen, die der besseren Verknüpfung aller Verkehrsmittel dienen und so den Umstieg auf den Umweltverbund fördern. Im Rahmen eines Fachkonzeptes zur Errichtung von Mobilstationen im Bereich des Stadt Umland Netzwerkes S.U.N soll ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen in der Region entstehen. Im Bereich des Haltepunktes Glesch ist der Bau einer großen P+R Anlage geplant. In diesem Zusammenhang soll auch eine barrierefreie Bushaltestelle eingerichtet werden, auf der eine Buslinie als Zubringer zur späteren S-Bahn verkehren soll. Im Zuge dieser Baumaßnahme soll dann auch die geplante Mobilstation errichtet werden. Am Haltepunkt Paffendorf soll neben einer Mobilstation auch der Ausbau eines gemeinsamen Geh- / Radwegs in Richtung Gewerbepark Bergheim durchgeführt werden. Weitere Mobilstationen sind an der Haltestelle Rathaus, am Bahnhof in Quadrath-Ichendorf sowie an der Haltestelle Oberaußemer Straße geplant. Zusätzlich werden weitere Mobilstationen entwickelt, die nicht im Feinkonzept enthalten sind. Unter anderem die Mobilstation am Bahnhof Bergheim und eine Mobilstation in Glessen. Des Weiteren wurde bereits das ebenfalls im Feinkonzept thematisierte Fahrradmietsystem unabhängig der Errichtung der genannten Mobilstationen an insgesamt 33 Mietstationen in der Kreisstadt umgesetzt.

Der „Masterplan Mobilität der Kreisstadt Bergheim“ konkretisiert die übergeordnete Verkehrs- und Mobilitätsstrategie aus dem Stadtentwicklungskonzept STEK BM 2035 und soll, unter Einbeziehung des Klimaschutzkonzeptes 2021 und des INSEK (integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept), die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in den nächsten 10 bis 15 Jahren prägen. Aufbauend auf den Ergebnissen und dem Zielkonzept, das auf deutliche Verbesserungen für den Umweltverbund in der Kreisstadt Bergheim abzielt, wurden Handlungsfelder gebildet. Diese dienen dazu, Maßnahmen zu strukturieren und erlauben es, Verbindungen zwischen den einzelnen Maßnahmenfeldern herzustellen. Für die einzelnen Handlungsfelder wurden Maßnahmenfelder definiert, die den Kern des Maßnahmenkonzeptes bilden und die Verbesserungen für den Umweltverbund in der Kreisstadt Bergheim anstoßen und fortführen sollen.

Zusätzlich wird zurzeit ein Radverkehrskonzept für die Kreisstadt Bergheim erstellt. In diesem Konzept wird die Konzeption des bestehenden Radwegenetzes überprüft und ggf. ergänzt, eine Bestandsaufnahme durchgeführt und Handlungs- bzw. Maßnahmenkonzepte erstellt.

Zusammenfassend können durch die Verbesserung des Umweltverbundes Verkehrsmengen verringert werden, wodurch sich die Lärmbelastungen für die Einwohnerinnen und Einwohner der Kreisstadt Bergheim senken.

8.2.4 Verkehrssicherheit

Maßnahmen zur Verbesserung und Steigerung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und insbesondere für Kinder sind im verkehrsrechtlichen Verfahren nach § 45 StVO festzulegen. Diese Maßnahmen haben auch einen Einfluss auf die Lärmsituation vor Ort, da Fahrzeuge in der Regel zum langsamer fahren gezwungen werden. Im Bergheimer Stadtgebiet werden zurzeit Maßnahmen zur Verkehrssicherheit an folgenden Straßen entwickelt:

L 93 Niederaußemer Straße in Bergheim-Oberaußem

Einrichtung einer streckenbezogenen Tempo 30-Regelung auf der L 93 Niederaußemer Straße im Abschnitt von Haus Nr. 15 bis Haus Nr. 24. Die Leichtigkeit des Verkehrsablaufs wird durch diese Regelung nicht negativ beeinträchtigt.

Die Tempo 30-Beschilderung wird in Kombination mit dem Gefahrzeichen „Kinder“ sowie den Zusätzen „Schulweg“ und „Mo – Fr 7 – 17 Uhr“ angeordnet.

Der bisherige Fußgängerüberweg im Bereich der Einmündung der Vinzentiusstraße wird gegen eine Fußgängersignalanlage ausgetauscht.

Aufgrund der geringen Straßenraumbreite der Niederaußemer Straße sind die Optionen zur (baulichen) Optimierung der Verkehrsabläufe allgemein eingeschränkt. Nach Inbetriebnahme der K 22n und ggf. der L 93n und einer etwaigen Herunterklassifizierung der L 93 in Oberaußem werden weiterführende Maßnahmen diskutiert werden.

L 93 Hohe Straße in Bergheim-Glessen

Verkehrsrechtliche Voraussetzungen für die Einrichtung einer Tempo 30-Regelung in besagtem Streckenabschnitt sind gemäß StVO nochmals eingehender zu überprüfen.

B 477 Bergheim-Rheidt/Hüchelhoven

Die Stadt wird – sofern es eine Laterne zur Montage des Erfassungsgerätes in der Nähe der Querungshilfe gibt – eine Verkehrserfassung durchführen, um das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau festzustellen. Sollte ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau festgestellt werden, können weitere Maßnahmen geplant und konkretisiert werden.

L 361 Kirchstraße / Neusser Straße

Streckenbezogene Tempo 30-Regelung, Anpassungen am ruhenden Verkehr oder an der allgemeinen Beschilderung/Markierung. Genaue Maßnahmen werden hier noch entwickelt und ggf. im weiteren Verlauf des Verfahrens ergänzt.

9. Vorschläge zur Lärmaktionsplanung

Maßnahmen aus vorherigen Lärmaktionsplänen der Stufen II und III sollten weiterhin verfolgt werden (siehe Kapitel 3.4). Im Lärmaktionsplan der Stufe IV wurden Berechnungen durchgeführt, die aufzeigen, welche Wohngebäude besonders von hohen Lärmbelastungen betroffen sind. Dieser Sachverhalt wurde in Kapitel 6.4 dargestellt.

Im Rahmen einer Vergleichsrechnung wurde eine Variante berechnet, in der die Streckenabschnitte der Ortsdurchfahrten mit einer hohen Belastung auf Tempo 30 begrenzt wurden. Die Ergebnisse der genauen Verringerung der Lärmbelastung können Kapitel 7.2 entnommen werden. Nachfolgend sind alle Ortsdurchfahrten dargestellt, wo vorher erhebliche Belastungen festgestellt wurden. Es ist ersichtlich, dass in nahezu jeder Ortsdurchfahrt eine Verringerung der erheblichen Belastungen erzielt werden kann.

Bergheim-Mitte

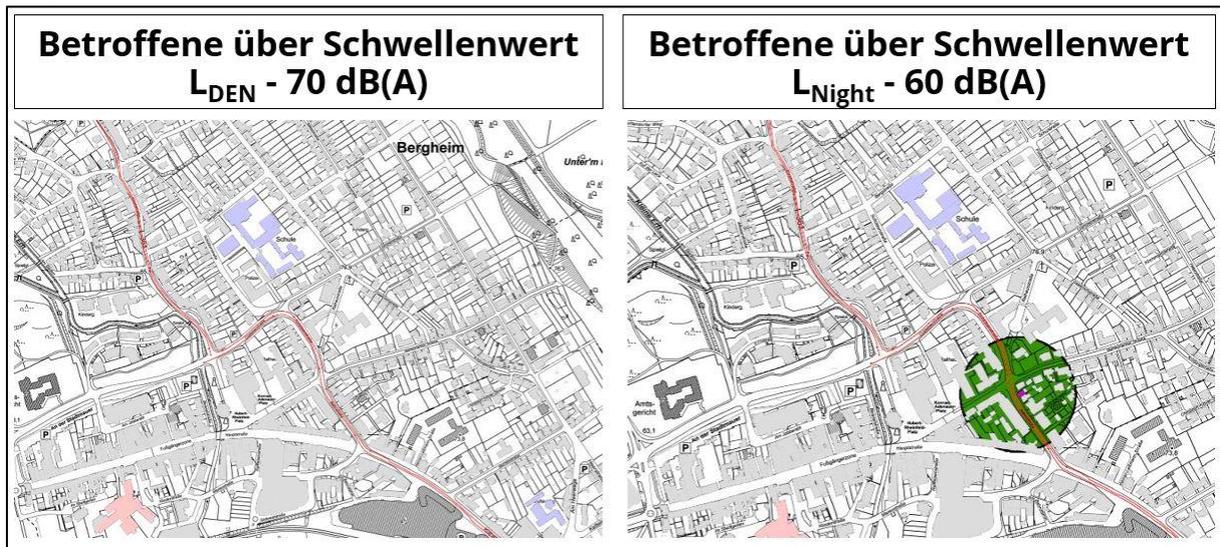


Abbildung 21: Betroffene über Schwellenwert in Bergheim-Mitte nach Anordnung von 30 km/h

Durch Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h der L 361 auf den Streckenabschnitten Bahnstraße, Schützenstraße sowie Commerstraße/Kirchstraße werden die Auslösewerte von 60 dB(A) bezogen auf L_{Night} sowie der Auslösewert bezogen auf 70 dB(A) L_{DEN} im gesamten Streckenverlauf nicht mehr erreicht. Eine Ausnahme bildet ein Wohngebäude an der Bahnstraße, wo der nächtliche Auslösewert von 60 dB(A) auch nach der Geschwindigkeitsbegrenzung weiterhin bestehen bleibt.

Büsdorf

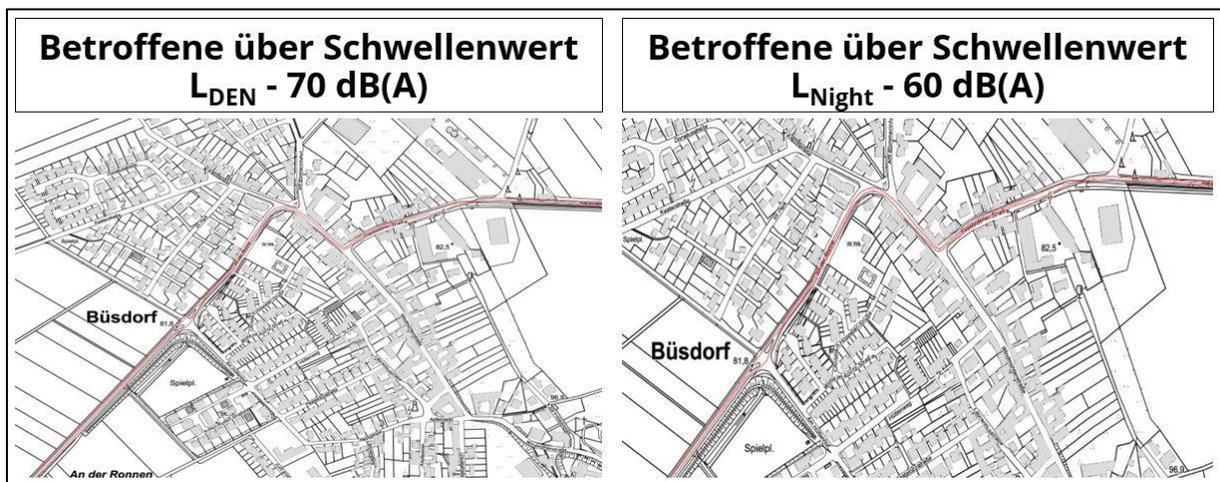


Abbildung 22: Betroffene über Schwellenwert in Büsdorf nach Anordnung von 30 km/h

In Büsdorf werden die Auslösewerte nach einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht mehr erreicht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass aufgrund der dichten Bebauung innerhalb des Ortsteils im Streckenabschnitt der Fliestedener Straße sowie der direkten Nähe zur Straße, weiterhin erhöhte Lärmpegelklassen erreicht werden.

Fliesteden

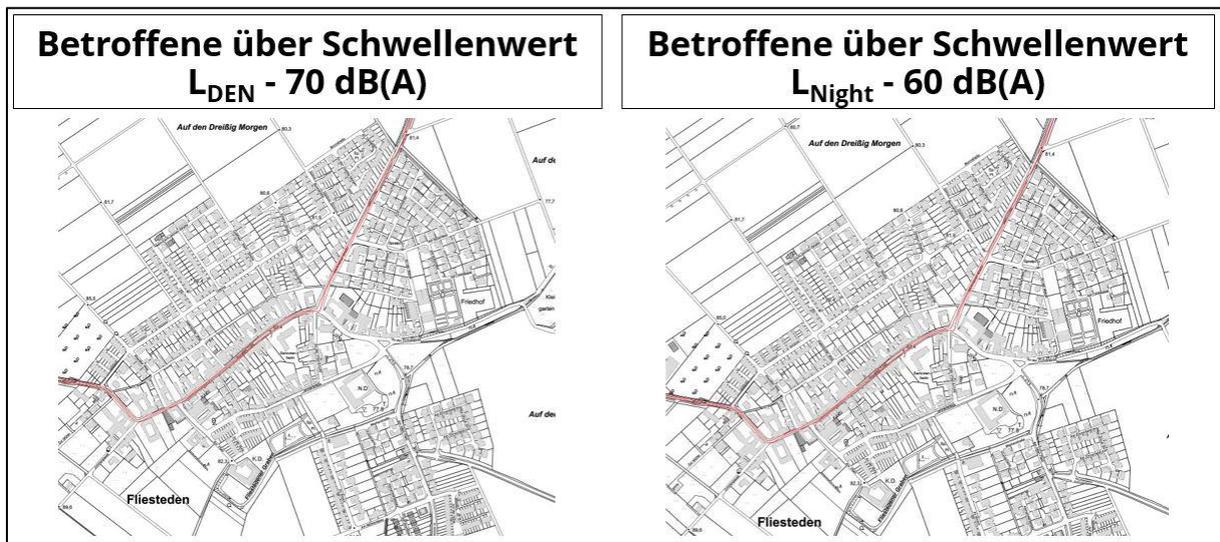


Abbildung 23: Betroffene über Schwellenwert in Fliesteden nach Anordnung von 30 km/h

In Fliesteden werden, wie auch in Büsdorf, nach einer Begrenzung der maximalen Geschwindigkeit auf 30 km/h keine Auslösewerte erreicht. Durch die unmittelbare Bebauung der Wohngebäude zur Straße im Streckenabschnitt Am Alten Fließ, können hier jedoch auch weiterhin Lärmbelastungen auftreten.

Glesch

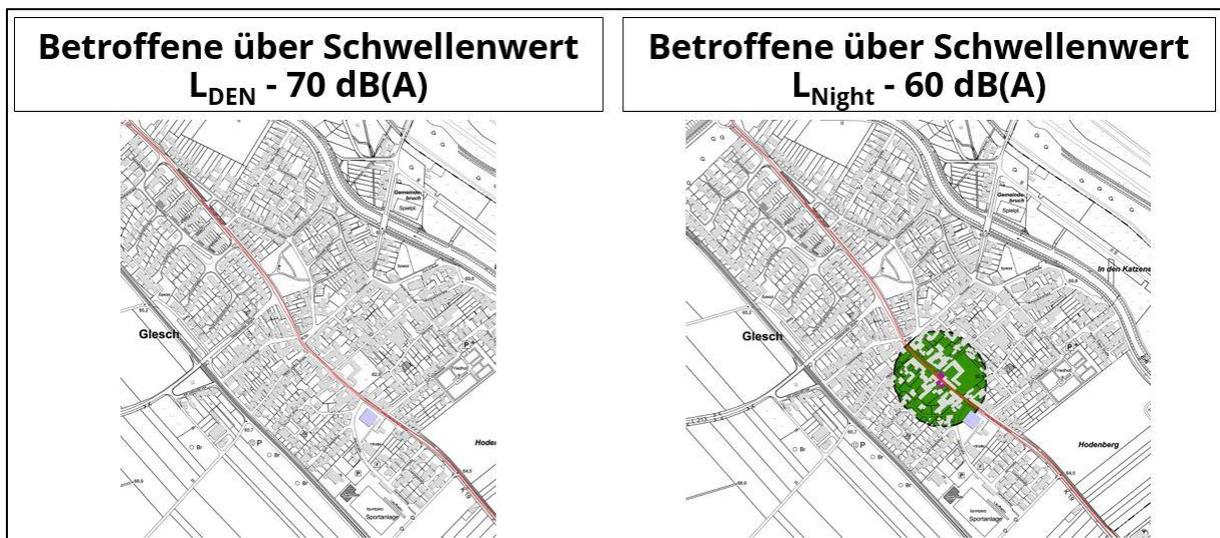


Abbildung 24: Betroffene über Schwellenwert in Glesch nach Anordnung von 30 km/h

In Glesch waren Betroffenheiten durch Auslösewerte ausnahmslos auf dem Teilstück der K 19 bis zur Niederembter Straße zu finden (Vgl. Abbildung 10). Nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h werden die Auslösewerte (L_{Night}) im Bereich der Engstelle weiterhin erreicht. Durch die äußerst enge Fahrbahn und dichte Bebauung kommt es hier zu einer Mehrfachreflexion des Schalls. Auf anderen Teilstücken der Grevenbroicher Straße (K 19, L 213) werden keine weiteren Schwellenwerte erreicht.

Glessen

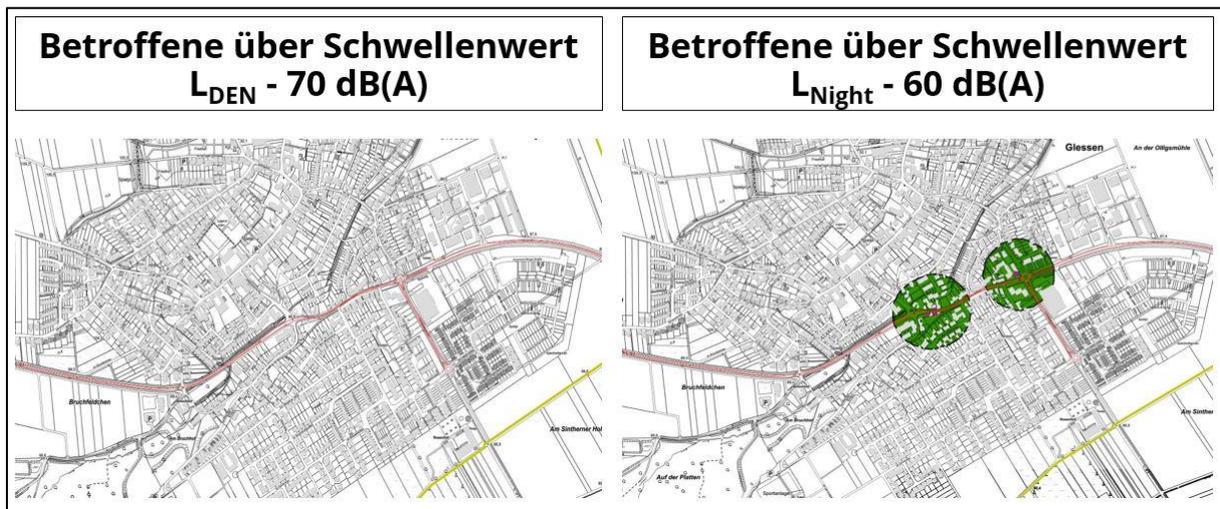


Abbildung 25: Betroffene über Schwellenwert in Glessen nach Anordnung von 30 km/h

In Glessen wird der Auslösewert von 60 dB(A) L_{Night} weiterhin an einem Wohngebäude in der Nähe des Kreisverkehrs Dansweilerstraße/ Im Tal/ Brauweilerstraße sowie auf der Brauweiler Straße im Streckenabschnitt zwischen den Straßen Sommerhaus und Rochusstraße erreicht.

Kenten

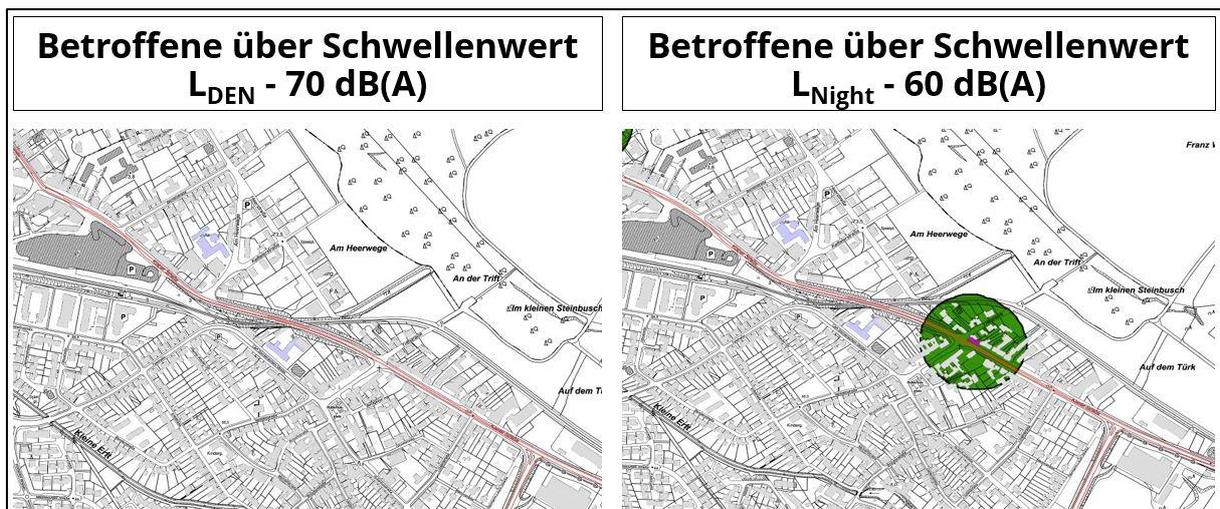


Abbildung 26: Betroffene über Schwellenwert in Kenten nach Anordnung von 30 km/h

Auf der L 361 in Kenten lagen besonders Betroffenheiten zwischen der L 276 und Triftstraße vor. Diese Betroffenheiten können im Zuge einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h weitestgehend minimiert werden. Der nächtliche Auslösewert von 60 dB(A) wird lediglich weiterhin an einigen Wohngebäuden in der Nähe der Kreuzung Kölner Straße/Triftstraße erreicht.

Niederaußem

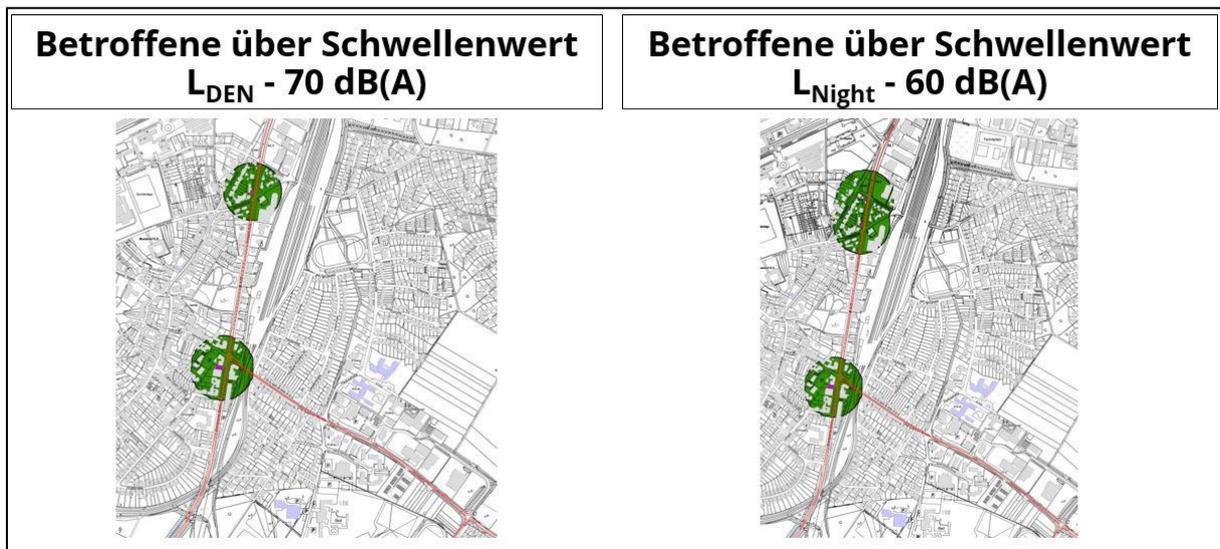


Abbildung 27: Betroffene über Schwellenwert in Niederaußem nach Anordnung von 30 km/h

In Niederaußem sind auch nach einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h weiterhin Wohngebäude auf der Dormagener Straße betroffen. Die Betroffenen an der Oberaußemer Straße können jedoch gänzlich minimiert werden.

Oberaußem

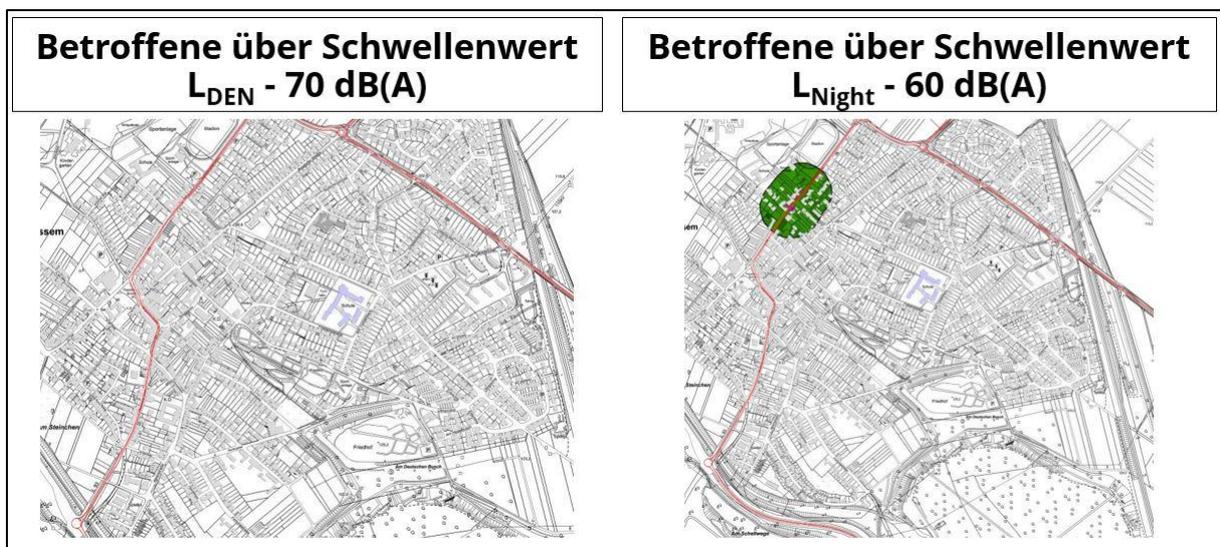


Abbildung 28: Betroffene über Schwellenwert in Oberaußem nach Anordnung von 30 km/h

Nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung in Oberaußem wird der Auslösewert von 70 dB(A) an keinem Wohngebäude erreicht. Jedoch bleiben auf der Niederaußemer Straße (L 93) im Bereich der Kömödchenstraße auch weiterhin nächtliche Betroffenheiten bestehen. Im Zuge der Durchsetzung von weiteren Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheit (Vgl. Kapitel 8.2.4) auf der Niederaußemer Straße, ist hier davon auszugehen, dass diese Maßnahmen auch einen Einfluss auf die Lärmentwicklung nehmen können.

Paffendorf

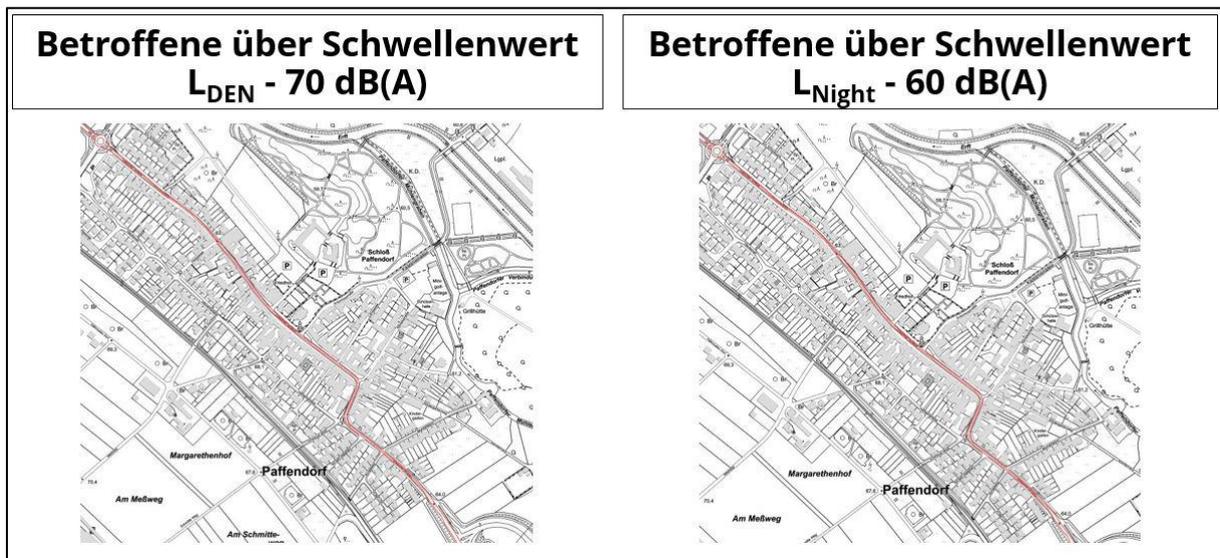


Abbildung 29: Betroffene über Schwellenwert in Paffendorf nach Anordnung von 30 km/h

In Paffendorf werden durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung keine weiteren Auslösewerte erreicht.

Quadrath-Ichendorf

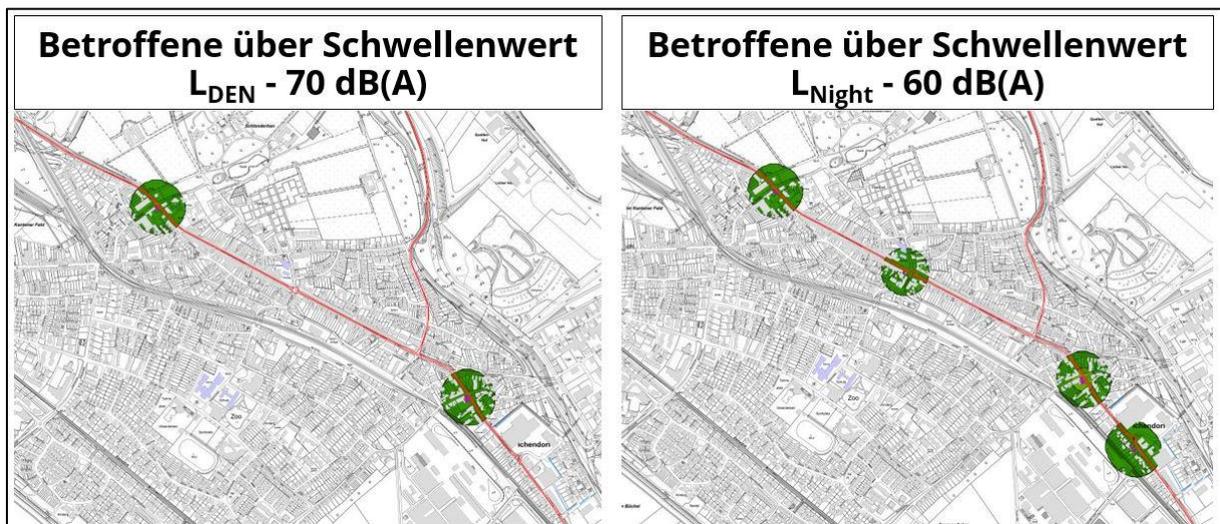


Abbildung 30: Betroffene über Schwellenwert in Quadrath-Ichendorf nach Anordnung von 30 km/h

Durch die Berechnungen im Zuge der Lärmkarten wurde eine hohe Betroffenheit in Quadrath-Ichendorf festgestellt (Vgl. Abbildung 16). Diese Lärmbelastungen können durch eine Anordnung von 30 km/h im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt (L 361) erheblich minimiert werden. Jedoch bestehen weiterhin einzelne Betroffenheiten an vier unterschiedlichen Stellen innerhalb der Ortsdurchfahrt.

Rheidt-Hüchelhoven

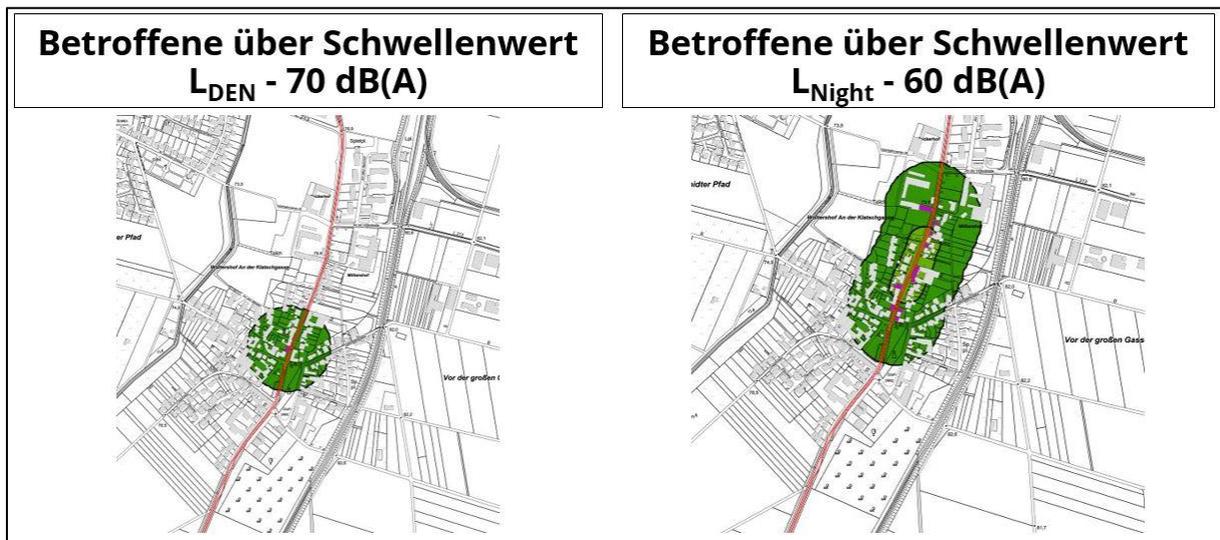


Abbildung 31: Betroffene über Schwellenwert in Rheidt-Hüchelhoven nach Anordnung von 30 km/h

Durch eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf der Düsseldorfer Straße (B 477) können erhebliche Betroffenheiten in Rheidt verhindert werden. Es treten jedoch weiterhin nächtliche Belastungen im Teilstück zwischen den Straßen Am Gillbach und Peter-Pütz-Straße auf. Hier ist die Bebauung besonders dicht und nah an der Fahrbahn der Bundesstraße gelegen.

Thorr

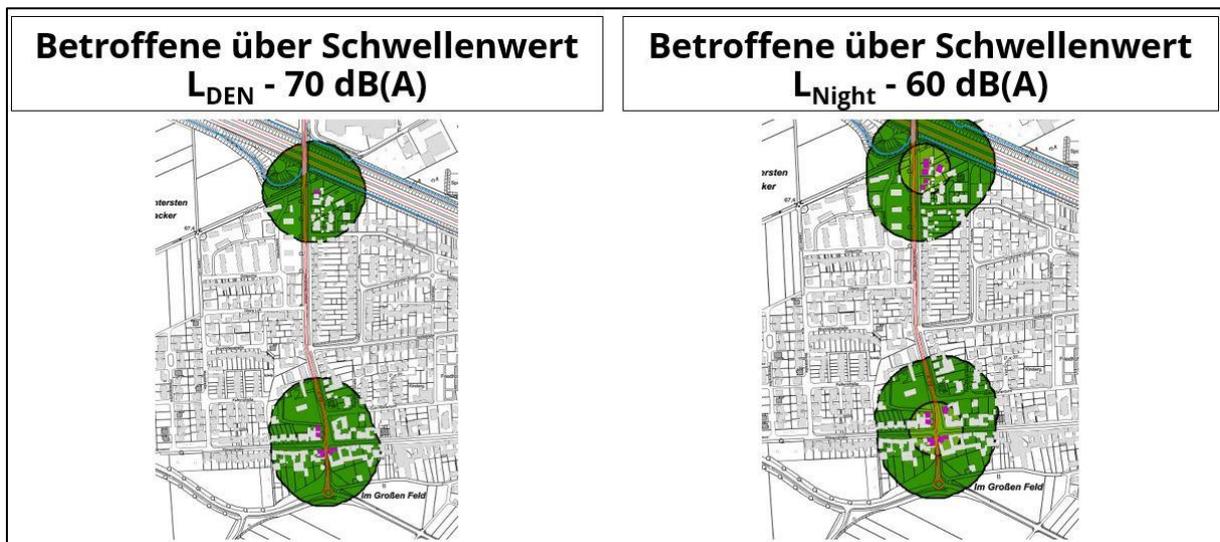


Abbildung 32: Betroffene über Schwellenwert in Thorr nach Anordnung von 30 km/h

In Thorr bleiben die Betroffenheiten auch nach einer Anordnung von 30 km/h weiterhin bestehen. Die Betroffenheiten im Norden von Thorr werden dementsprechend durch die A 61 verstärkt oder ausgelöst. Bereits im Jahr 2013 wurde auf Drängen der Kreisstadt Bergheim ein Antrag zur Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf der A 61 im Bereich der Stadt Bergheim veranlasst. In einem Schreiben der Bezirksregierung Köln aus dem Jahr 2014 wurde der Kreisstadt Bergheim mitgeteilt, dass keine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen angeordnet werden kann. Diese Entscheidung wird durch den hohen LKW-Anteil im Untersuchungsbereich begründet. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf

beispielsweise 80 km/h hätte demnach keine hörbare Lärminderung zur Folge. Dieser Sachverhalt wird in Rahmen der 4. Stufe des Lärmaktionsplans erneut überprüft.

Zieverich

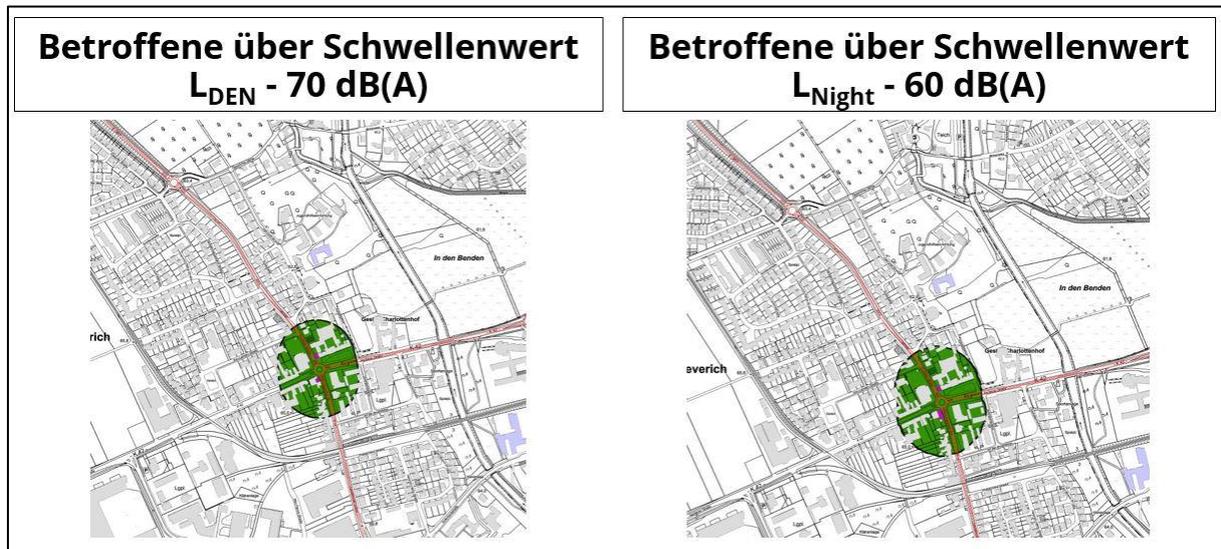


Abbildung 33: Betroffene über Schwellenwert in Zieverich nach Anordnung von 30 km/h

In Zieverich werden nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h weiterhin Auslösewerte im Bereich des Kreisverkehrs Aachener Straße/ Krefelder Straße/ Lechenicher Straße bestehen.

Gemäß vergangener Beschlüsse des Rates der Kreisstadt Bergheim und des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität der Kreisstadt Bergheim sowie der Ergebnisse der aktuellen Lärmaktionsplanung, wird die Verwaltung der Kreisstadt Bergheim versuchen die Lärmsituation für jedermann zu verbessern und die Lärmbelastungen zu verringern. Es ist jedoch zu beachten, dass das Umsetzen von Maßnahmen nicht in der Entscheidungsgewalt der Kreisstadt Bergheim steht, da die Zuständigkeiten nicht bei der Kreisstadt liegen (Tabelle 1). Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe II wurde auf Grundlage der Ergebnisse eine Priorisierung der verschiedenen Streckenabschnitte erarbeitet, welche im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe III nochmals bestätigt wurde. Folgende Liste zur Priorisierung der Straßenabschnitte wurde im Jahr 2020 von der Verwaltung an Straßen.NRW zur Überprüfung und Umsetzung weitergeleitet:

Tabelle 20: Priorisierung von Streckenabschnitten zur Einleitung von Lärmschutzmaßnahmen (2020).

Priorisierung	Straßenabschnitt
1	Oberaußem L 91 (Kölner Hohlweg) zwischen Ortseingangstafel Oberaußem und Kreisverkehr Büsdorfer Str.
2	Glessen L 91(Brauweilerstr.) zwischen Ortseingang und Kreisverkehr und L 91 (Dansweilerstr.) zwischen Kreisverkehr und Rosenhof
3	Rheidt, Ortsdurchfahrt B 477
4	Quadrath-Ichendorf, Ortsdurchfahrt L 361
5	Bergheim, Ortsdurchfahrt L 361 (Bereich Kettelerstr. bis Kirchstr.)
6	Zieverich, Bereich Aachener Str./ Krefelder Str./ Lechenicher Str.
7	Kenten, Ortsdurchfahrt L 361 (L 276 bis Triftstr.)
8	Thorr, Ortsdurchfahrt Zievericher Str./ östl. Römerstraße. Bereich südlich der A 61
9	Bergheim, L 361 (Bereich Kirchstr. und Neusser Str.)

Der Landesbetrieb Straßen.NRW konnte jedoch bisher aus Kapazitätsgründen keine entsprechenden lärmtechnischen Untersuchungen erstellen.

Im Ergebnis der Lärmaktionsplanung der 4. Stufe soll unter Einbezug der aufgezeigten Variantenberechnung sowie bereits vorhandener Beschlüsse, eine Neubewertung der priorisierten Streckenabschnitte durchgeführt werden.

10. Ausweisung „Ruhiger Gebiete“

Neben dem Schutz der Menschen vor hohen Lärmbelastungen kommt insbesondere dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle zu: Als bedeutender Faktor der Lebensqualität im unmittelbaren Wohnumfeld, als Rückzugsmöglichkeit im urbanen Raum, als wichtiges Merkmal eines Natur- und Erholungsraumes. Die Ausweisung und der Schutz Ruhiger Gebiete durch die Lärmaktionsplanung können hierbei eine bedeutende Rolle einnehmen und auch dazu beitragen, Umweltgerechtigkeitsaspekte stärker in Planungen zu berücksichtigen.

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für die durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete ausgelösten Geräusche. Ruhige Gebiete sind deshalb zunächst in den Bereichen zu suchen, die gemäß § 4 Absatz 4 der 34. BImSchV nicht kartiert wurden. Die Auswahl der ruhigen Gebiete auf dem Land kann entweder durch Ortskenntnis und Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung (Abwesenheit von relevanten Lärmeinwirkungen) oder durch Berechnung mit einem Lärmmodell erfolgen.

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete. Die Plan aufstellenden Behörden verfügen damit über weitgehende Spielräume bei der Definition von ruhigen Gebieten, den zugrundeliegenden Auswahlkriterien, den Strategien und Maßnahmen zum Schutz der Gebiete sowie der Art und Weise der rechtlichen Festlegung.

Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung Ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{DEN} = 40$ dB(A) nicht überschritten werden.

Die Festsetzung der ruhigen Gebiete im Lärmaktionsplan erfolgt durch die für die Aufstellung zuständige Behörde. Ruhige Gebiete können nur eine Wirkung gegenüber anderen Planungsträgern entwickeln, wenn die Planungsträger beteiligt wurden und eine Abwägung unter Berücksichtigung aller berührten Belange stattgefunden hat. Zudem sind die Kriterien, anhand derer die ruhigen Gebiete ausgewählt wurden, zu benennen.

In Lärmaktionsplänen festgelegte ruhige Gebiete sind als planungsrechtliche Festlegungen von anderen zuständigen Planungsträgern bei deren Planungen zu berücksichtigen. Die Festlegungen des Lärmaktionsplans zum Schutz ruhiger Gebiete sind dabei in deren Abwägung einzustellen.

Die Kreisstadt Bergheim strebt grundsätzlich an, ehemalige Tagebaugelände als ruhige Gebiete zu kennzeichnen. Allerdings ist durch den Bau und die Inbetriebnahme der K 22n mit Geräuschbelastungen im Einwirkungsbereich dieser Straße zu rechnen, wodurch diese Überlegungen ggf. konterkariert werden können.

Auf der untenstehenden Karte sind weitere Potenzialräume dargestellt, welche für eine Festsetzung als Ruhiges Gebiet in Frage kommen.

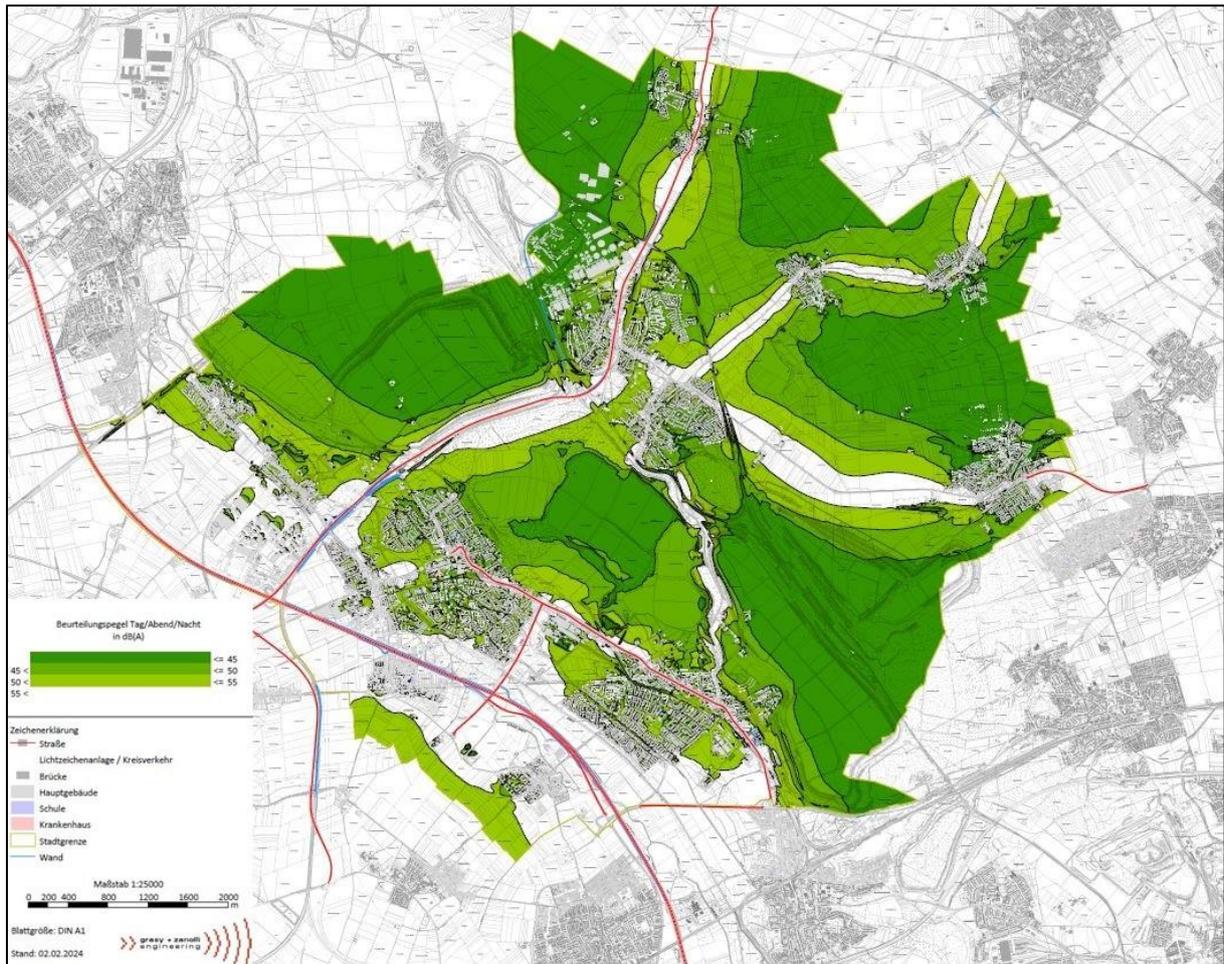


Abbildung 34: Potenzielle Ruhige Gebiete im Bergheimer Stadtgebiet

Die möglichen Potenzialräume lassen sich wie folgt beschreiben:

- Wiedenfelder Höhe (Konzentrationszone für Windenergie „Wiedenfelder Höhe“ der Kreisstadt Bergheim. Die Konzentrationszone wurde 2016 im Rahmen der 126. Änderung des Flächennutzungsplanes „Flächen für die Nutzung Erneuerbaren Energien“ als Vorranggebiet zur Errichtung von Windkraftanlagen ausgewiesen.
- Fortunafeld (Die K 22n ist seit 2021 planfestgestellt. Die Bauarbeiten haben im November 2022 begonnen).
- Glessener Höhe und Teile des Königsdorfer Forsts (Windpark Fischbachhöhe im südlichen Bereich der Glessener Höhe).
- Stommelner Höhe (Windpark Stommelner Höhe, zu dem die Städte Bergheim, Pulheim und die Gemeinde Rommerskirchen ihre Konzentrationszonen für Windenergie zu einem Gebiet an der gemeinsamen Grenze verortet haben. Dementsprechend steht hier das Umspannwerk Rommerskirchen).
- Flächen im nordwestlichen Stadtgebiet (Angrenzend an Flächen der Städte Bedburg und Rommerskirchen).
- Flächen im nordöstlichen Stadtgebiet (Angrenzend an Flächen der Stadt Pulheim).

Eine Festsetzung von Ruhigen Gebiete im Lärmaktionsplan wird im weiteren Verfahren geprüft.

11. Lärmschutz an bestehenden Straßen

Bereits seit 1978 wird Lärmschutz auch an bestehenden Straßen durchgeführt: die so genannte Lärmsanierung. Im Gegensatz zur „Lärmvorsorge“, die zur Planung eines Straßenneubaus, Straßenum- oder ausbaus gehört, greift die Lärmsanierung dort, wo eine Lärmbelastung „gewachsen“ ist und sich „verfestigt“ hat, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt.

Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Die formalen Vorgaben zur Lärmsanierung ergeben sich aus den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019“ (RLS-19).

Eine der Grundvoraussetzungen für eine Lärmsanierung ist, dass der „Beurteilungspegel“ einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Die Lärmpegel werden mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-19 vorgeschriebenen Verfahren berechnet. Die Kommunen weisen die Gebiete in ihren Bebauungsplänen aus.

- An Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten gelten tagsüber 64 dB(A) und nachts 54 dB(A).
- Für Kern-, Dorf- und Mischgebiete liegen die maßgeblichen Werte tagsüber bei 66 dB(A) und nachts bei 56 dB(A).
- In Gewerbegebieten sind tagsüber 72 dB(A) und nachts 62 dB(A) maßgeblich.
- An Rastanlagen (für Lkw-Fahrer) sind nachts 65 dB(A) maßgeblich.

Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenverwaltung richten. Ansprechpartner ist die Niederlassung von Straßen.NRW im Bereich des Wohnortes oder der Betriebssitz.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Regionalniederlassung Vile-Eifel

Hauptsitz Euskirchen

Jülicher Ring 101 – 103

53879 Euskirchen

02251 796-0

Kontakt.rl.ve@straßen.nrw.de

12. Anregungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit ist gesetzlich vorgeschrieben und ein entscheidender Faktor für eine erfolgreiche Lärmaktionsplanung. Hierüber können die Menschen über Ziele, Alternativen und Auswirkungen der Planung informiert, Lösungen erörtert sowie gemeinsame Ideen entwickelt werden. Bürgerinnen und Bürger sind durch den Umgebungslärm und z. T. durch die vorgesehenen Maßnahmen direkt betroffen.

12.1 Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die maßgeblichen Anregungen der Bevölkerung können wie folgt zusammengefasst werden:

Zunehmender Verkehrslärm durch zusätzlichen Straßenbau

Hinweis auf zusätzliche Belastung durch den Bau der neuen Kreisstraße K 22n für den Ortsteil Oberaußem, insbesondere der L 93.

Aufnahme von weiteren Straßen in die Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung

Hinweis für die Aufnahme von zusätzlichen Straßen in die Lärmkartierung und anschließende Erstellung des Lärmaktionsplans der Kreisstadt Bergheim. Es wurde angeregt, den Kölner Hohlweg (L 91), die Bergheimer Straße (L 93), die Niederaußemer Straße (L 93), die Straße „An der Ronne“ (L 93), die Grevenbroicher Straße (K19 und L 213) sowie die Brauweilerstraße und Hohe Straße (L 213) mit aufzunehmen.

Vorschläge von Maßnahmen

Für die L 93 in Oberaußem wurden die Maßnahmen Tempo 30-Regelung, Durchfahrtsverbot für LKW(morgens/mittags), Ableitung des Verkehrs auf die Bundesstraße 477, Errichtung einer Fußgängerampel an der Kreuzung Kömödchenstraße/Niederaußemer Straße, Bedarfsampel am Fußgängerüberweg über die Niederaußemer Straße im Bereich der Vinzentiusstraße, Kontaktampelschaltung auf der Niederaußemer Straße, Verengung der Fahrbahn, regelmäßige Kontrollen und Bremsschwellen vorgeschlagen.

Für die L 91 in Oberaußem wurde eine Tempo 30-Regelung vorgeschlagen.

Für die L 91 in Glessen wurden die Maßnahmen Verbesserung der Tempo 30-Regelung, Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage, Verlegung von Flüsterasphalt, Ampel an der Überquerung zum Glessener Naherholungsgebiet und Fußballplatz, Kreisverkehr auf der Höhe Wilfriedstraße/Zum Gut Neuhoof mit anschließender Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, sicherer Fahrradstreifen sowie eine Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Für die K 19 und L 213 in Glesch wurden die Maßnahmen Tempo 30-Regelung, Verengung der Fahrbahn, Änderung der Verkehrsführung an der T-Kreuzung zur Niederembter Straße, Reparatur von Bodenwellen bzw. Erneuerung der Fahrbahndecke mit Flüsterasphalt, Verkehrsberuhigung bspw. durch Errichtung von Parktaschen, Verkehrsinseln und Bremsschwellen, Installation einer (stationären) Geschwindigkeitsüberwachungsanlage sowie die Überarbeitung der Ampel auf Höhe der Parkanlage in Glesch vorgeschlagen.

Für die L 361 in Quadrath-Ichendorf wurden die Maßnahmen Tempo 30-Regelung sowie eine Einschränkung des LKW-Verkehrs vorgeschlagen.

Zusätzliche Hinweise zur Verkehrssituation

Hinweis auf Lärmbelastung und Mängel der Verkehrssicherheit an den Straßen Katzenbungert und Außemer Weg in Oberaußem.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden folgende Stellungnahmen abgegeben:

Lärmschutzwald

Der Landesbetrieb Wald und Holz NRW verweist auf den Aspekt Lärmschutz durch Wald. Es wird vorgeschlagen, Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Lärmschutz zu kartieren und im Lärmaktionsplan als Waldfläche mit besonderer Waldschutzfunktion (Lärmschutzwald) darzustellen.

Maßnahmen an Bundesautobahnen

Das Fernstraßen Bundesamt verweist auf die im Plangebiet verlaufende Bundesautobahn (BAB) 61. Wenn bauliche Anlagen zu einer BAB errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen, bedarf es einer Genehmigung oder Zustimmung durch das Fernstraßen Bundesamt.

S-Bahnbetrieb zwischen Kerpen-Horrem-Bedburg

Das Verkehrsdezernat der Bezirksregierung Köln verweist auf die geplante S-Bahn Linie zwischen Kerpen und Bedburg. Das Vorhaben wird voraussichtlich Auswirkungen bezüglich der Lärmsituation haben.

Schienenverkehrslärm und Lärmsanierungsprogramm

Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf die geringe Anzahl an von Schienenverkehrslärm betroffenen Menschen im Bergheimer Stadtgebiet. Die durch Bergheim führende Strecke ist keine Haupteisenbahnstrecke. Die Stadt Bergheim ist Bestandteil des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung des Bundes. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes wurden in Bergheim bisher keine Maßnahmen zum Lärmschutz umgesetzt.

Umsetzung von Maßnahmen

Das Amt für Straßenbau und Verkehr des Rhein-Erft-Kreises verweist auf die rechtlich nicht begründbaren im Lärmaktionsplan festgeschriebenen straßenbautechnischen und straßenverkehrsrechtlichen Lärminderungsmaßnahmen. Maßgeblich für die lärmtechnische Beurteilung von Kreisstraßen sind nicht die dem Lärmaktionsplan zugrundeliegenden Berechnungsverfahren. Die im Lärmaktionsplan festgeschriebenen Maßnahmen entfalten für den Kreis keine Rechtswirkung. Die Maßnahmen entsprechen nicht der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS) und daher auch nicht den für Kreisstraßen anzuwendenden Grundlagen. Der Kreis darf die im Lärmaktionsplan definierten straßenbautechnischen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, insbesondere auch im Sinne der Sparsamkeit und der Wirtschaftlichkeit sowie im Interesse der niedrigen Kreisumlage, nicht umsetzen.

Umweltverbund

Das Amt für öffentlichen Personennahverkehr des Rhein-Erft-Kreises gibt den Hinweis, dass im Lärmaktionsplan der Stufe II hauptsächlich auf die verkehrliche Verflechtung nach Köln eingegangen wurde. Nach Einschätzung des Amtes soll auch der innerörtliche Verkehr auf Verlagerungsmöglichkeiten in Richtung Umweltverbund hin überprüft werden. Ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz mit attraktiven Fahrplan birgt Potential auch Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zu verlagern.

12.2 Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Wird im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung ergänzt 17.04.2024 – 17.05.2024

13. Zusammenfassung

Die Kreisstadt Bergheim ist gemäß § 47e Absatz 1 BImSchG verpflichtet, ihren Lärmaktionsplan regelmäßig fortzuschreiben, zu überarbeiten und anzupassen. Damit ist gewährleistet, dass die Lärmaktionsplanung immer den aktuellen Ist-Zustand der aktuellen Lärmbelastungen durch Straßenverkehr beschreibt. Eine Fortschreibung ist insbesondere dann erforderlich, wenn sich die Lärmsituation wesentlich verändert. Laut § 47d Absatz 5 BImSchG ist eine die Lärmaktionsplanung alle 5 Jahre durchzuführen. Demnach wird die nächste Bearbeitung im Jahr 2029 fertigzustellen sein.

Neben der aktuellen Kartierung des LANUV von 2022 bzw. 2023 wurde auch eine externe Kartierung beauftragt, da die Kreisstadt Bergheim zusätzliche Streckenabschnitte mit in die Untersuchung aufnehmen wollte. Auf Grundlage der neuesten Kartierung wurde festgestellt, dass rechnerisch 13.439 Personen im Bergheimer Stadtgebiet im Pegelbereich >55 dB(A) leben. Bezogen auf den festgelegten Auslösepegel von $L_{DEN} 70$ dB(A), ab dem Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen werden sollen, reduziert sich dieser auf 746 Personen, dies entspricht einem Anteil von ca. 1,2% der Gesamtbevölkerung Bergheims. Die Betroffenheit in der Zeit zwischen 22:00 bis 6:00 Uhr stellt sich

anders dar, da hier, bezogen auf den Auslösepegel von L_{Night} 60 dB(A), 1039 Personen betroffen sind. Im Verhältnis zur Gesamteinwohnerzahl entspricht dies einem Wert von ca. 1,68%.

Im Bereich der kartierten Straßen sind 2619 Wohnungen von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten bei 28 Wohnungen auf. Drei Schulen sind einer Belastung von >65 dB(A) ausgesetzt. Es sind keine Krankenhäuser von Lärm >55 dB(A) betroffen.

Um die Anzahl der Betroffenen zu minimieren, wurde im Rahmen der Untersuchung eine Variantenberechnung durchgeführt, um aufzuzeigen inwiefern sich die Lärmsituation ändert, wenn die Ortsdurchfahrten im Bergheimer Stadtgebiet auf 30 km/h begrenzt werden.

Die Variantenberechnung hat gezeigt, dass im Vergleich zur normalen Kartierung rechnerisch noch 12.170 Personen im Bergheimer Stadtgebiet im Pegelbereich >55 dB(A) leben. Bezogen auf den festgelegten Auslösepegel von LDEN 70 dB(A) reduziert sich dieser auf 67 Personen, dies entspricht einem Anteil von ca. 0,11% der Gesamtbevölkerung Bergheims. In absoluten Zahlen sind demnach 679 Personen weniger betroffen. Die Betroffenheit in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr stellt sich anders dar. Bezogen auf den Auslösepegel von L_{Night} 60 dB(A) sind hier nur noch 155 Personen betroffen. Im Verhältnis zu Gesamteinwohnerzahl entspricht dies einem Wert von ca. 0,25%. Die nächtliche Belastung nimmt dementsprechend für 884 Personen ab.

Im Bereich der kartierten Straßen sind nach der Variantenberechnung noch 2127 Wohnungen von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten bei 5 Wohnungen auf. Zwei Schulen sind einer Belastung von >65 dB(A) ausgesetzt.

Das Ziel der vorgesehenen Maßnahmen, beispielsweise eine Tempo 30-Anordnung, muss die Minimierung der durch den Straßenverkehr entstehenden Lärmemissionen sein. Hier ist eine Reduktion der Lärmbelästigung der Bürgerschaft insbesondere in den Klassen >65-70 und >70-75 dB(A) anzustreben.

Zusätzlich sollten langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm anvisiert werden. Die Kreisstadt Bergheim hat zu Beginn des Jahres 2019 das Stadtentwicklungskonzept 2035 (STEK BM 2035) beschlossen. Eine zentrale Zielsetzung ist die Reduktion des MIV und die Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV. Diese Zielvorstellungen werden im Masterplan Mobilität (2022) in Form von Maßnahmenvorschlägen konkretisiert und umgesetzt. Ein zentraler Baustein ist die Ausweitung des bestehenden Radwegenetzes in Form von zentrenverbindenden Hauptträdwegen und der Einrichtung eines interkommunalen Radschnellweges nach Köln. Ebenfalls soll der ÖPNV durch eine häufigere Bedienung attraktiver werden und an den S-Bahn-Takt angepasst werden. Eine Stärkung des Umweltverbundes führt zu einer Verringerung des MIV und damit zu einer zukünftigen Treibhausgas- und Lärmemissionsreduktion.

Die Lärmaktionsplanung ist ein permanenter Prozess, welcher alle fünf Jahre wiederholt wird. Dementsprechend wird die Verwaltung die notwendigen Maßnahmen, wie bspw. die Einrichtung von Tempo-30-Bereichen, welche im Prozess vergangener Lärmaktionspläne beschlossen wurden, weiterhin verfolgen.

Die dem Lärmaktionsplan zugrundeliegenden Berechnungsverfahren sind nicht maßgeblich für die lärmtechnische Beurteilung von Bundes-, Kreis- und Landesstraßen. Um eine Rechtswirkung der Maßnahmen zu erreichen, müssen die ermittelten Hotspots im Zuge einer weiteren schalltechnischen Untersuchung bewertet werden. Die Verwaltung wird im weiteren Verfahren Angebote für schalltechnische Untersuchungen einholen und diese an Straßen.NRW zur Prüfung weiterleiten. Nachdem das Angebot geprüft wurde, kann die Auftragsvergabe seitens der Stadt Bergheim erfolgen.

Ziel der Kreisstadt Bergheim ist es weiterhin, gemäß den Vorgaben der Lärmaktionsplanung durch das Land NRW, den Einwohnerinnen und Einwohnern ein ruhiges und lebenswertes Wohnumfeld zu bieten.

Anhang

A 1 Straßen.NRW – Umgebungslärm – Lärminderung Straßenverkehrslärm – Maßnahmen für Lärmaktionsplan

Anmerkungen zur Tabelle von Straßen.NRW:

- Die Tabelle führt beispielhaft verschiedene Arten von Lärmschutzmaßnahmen auf, ohne diese im Detail auszuwerten und ohne Anspruch auf Vollständigkeit.
- Die Tabelle ist nicht mit einzelnen Maßnahmenlisten, die den Kommunen bereits im Zuge anderweitiger Abfragen vorliegen, abgeglichen worden.
- Ein Abgleich beispielsweise mit dem Erhaltungsprogramm Landesstraßen 2023 war nicht möglich. Es gibt keine gesonderten Darstellungsmöglichkeiten hinsichtlich des Bezugs zum Lärmschutz.
- Maßnahmen des passiven Lärmschutzes werden nicht genannt (Ausnahme: flächenhafte Abwicklung bei einzelnen Projekten), da es sich in der Regel um Einzelanfragen handelt.
- Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Verwirklichung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers.



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Umgebungslärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan

Straße		Bezeichnung der Baumaßnahme	Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*	Art der Maßnahme	Gemeinde	Hinweis	Region
Kategorie	Nummer						
1	2	3	4	5	6	7	
B	51	Ausbau zwischen Münster und Telgte (Münster-Handorf)	In Planung	Verstetigung des Verkehrs	Münster		1
B	64	Ortsumgehung Warendorf	In Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Warendorf	Planfeststellungsunterlagen fertig	1
B	70	Knotenpunkt Umgestaltung A30 / B70 AS Rheine-Nord	2021	Lärmschutzwand	Rheine		1
B/B	51/481	Umgehungsstraße Münster	In Umsetzung	Lärmschutzwand Offenporige Asphaltdeckschicht Passiver Lärmschutz	Münster		1
B	54	Deckensanierung zwischen Steinfurt und Münster	In Umsetzung	Deckensanierung	Borghorst, Nordwalde		1
B	235	Umgestaltung der Sendener Straße in Lüdinghausen	In Umsetzung	Fahrbahnsanierung, Querschnittsumgestaltung, Radweg	Lüdinghausen		1
B/L	474/555	Geh- und Radweg; Lohburger Straße – Holtwicker Straße	In Umsetzung	Deckensanierung Radweg	Coesfeld		1
B	474	Neubau zwischen Reken und Dülmen	1. Bauabschnitt fertiggestellt, 2. Bauabschnitt in Umsetzung	Einschnitt	Dülmen		1
B	475	Lärmsanierung - Neubau Lärmschutzwand	In Umsetzung	Lärmschutzwand	Ennigerloh		1
L	501	Umgestaltung der L 501 zwischen Ibbenbüren und Hörstel	In Umsetzung	Deckensanierung	Hörstel, Ibbenbüren		1
L	604	Umbau der Mussumer Ringstraße/Industriepark Bocholt	In Umsetzung	Deckensanierung, Radweg	Bocholt		1
B	611	Löhne/Wittel - Vlotho/Exter (A 2 - L 860), Ausbau	2019	Lärmschutzwand Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg	Löhne, Vlotho		1
B	64	Instandsetzung Lärmschutzwand "Raiffeisenallee"	2022	Lärmschutzwand	Rheda-Wiedenbrück		1
B	239	Instandsetzung Lärmschutzwand "Jerxer Straße"	2021/22	Lärmschutzwand	Detmold		1

*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Baulastträgers

Seite 1 von 9

Umgebungsärm - Lämminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan



Straße		Bezeichnung der Baumaßnahme	Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*	Art der Maßnahme	Gemeinde	Hinweis	Region
Kategorie	Nummer						
1	2	3	4	5	6	7	
B	482	Porta Westfalica, Knotenpunkt B 482 / K 25 (Findelstr.) – Fähranger, Ausbau	2021	Lärmschutzwand	Porta Westfalica		1
L	535	Instandsetzung Lärmschutzwand "Kreuzweg, Weinberg-Imkerstr."	2021	Lärmschutzwand	Bad Salzuflen		1
L	787	Instandsetzung Lärmschutzwand "Alte Verler Str."	2021	Lärmschutzwand	Sennstadt		1
L	712	Instandsetzung Lärmschutzwand "Grasrup"	2020	Lärmschutzwand	Bad Salzuflen		1
L	787	Instandsetzung Lärmschutzwand "Benteler"	2020	Lärmschutzwand	Bielefeld		1
L	756	Instandsetzung Lärmschutzwand "Grundgreiben"	2020	Lärmschutzwand	Bielefeld		1
L	855	Ersatzneubau Lärmschutzwand Limbreite	2018	Lärmschutzwand	Bielefeld, Vilsendorf		1
L	756	Instandsetzung Lärmschutzwand "Süding 3"	2021	Lärmschutzwand	Bielefeld, Brackwede		1
L	751	Neubau der Ortsumgehung Lipperreihe hier: Lärmschutzwand „Dalbker Senne“	2021	Lärmschutzwand	Oerlinghausen		1
B	482	Porta-Westfalica, w. Costedter Str. östl. K 25 Instandsetzung Lärmschutzwände B 482 (9 Teilbauwerke)	In Umsetzung	Lärmschutzwand	Porta Westfalica		1
L	712n	Lückenschluss der Ostwestfalenstraße	In Umsetzung	Aktiver und passiver Lärmschutz Entlastung der Bielefelder Stadtteile Altenhagen und Milse	Bielefeld		1
B	64	Ortsumgehung Herzebrock/Clarholz	In Planung	Passiver Lärmschutz, Entlastung der Ortsdurchfahrt	Herzebrock, Clarholz	Planfeststellungsunterlagen mit Datum 01.06.2022 fertig/bauliche Umsetzung nicht innerhalb der nächsten 5 Jahre	1
B	238	Ortsumgehung Lemgo (L 712 - B 238 alt)	In Planung	Aktiver Lärmschutz Entlastung der Ortsdurchfahrt	Lemgo		1
B	239	Ortsumgehung Lage (B 239 S - B 239 N)	In Planung	Aktiver und passiver Lärmschutz Entlastung der Ortsdurchfahrt	Lage	Bauliche Umsetzung nicht innerhalb der nächsten 5 Jahre	1

*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Bausträgers

Seite 2 von 9

Umgebungsärm - Lämminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan



Straße		Bezeichnung der Baumaßnahme	Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*	Art der Maßnahme	Gemeinde	Hinweis	Region
Kategorie	Nummer						
1	2	3	4	5	6	7	
L	775	Ortsdurchfahrt Bünde / Ennigloh, Ausbau m. G/R	In Planung	Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage	Bünde		1
L	535	Ortsdurchfahrt Bad Salzuflen/Wüsten, 1. Bauabschnitt, w. Ortsdurchfahrt Gr (L535)-ö. Ortsdurchfahrt Gr. (L958), Ausbau m. G/R	In Planung	Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage	Bad Salzuflen		1
L	941/936	Ortsdurchfahrt Lage/Heiden, 2. Bauabschnitt	In Planung	Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage	Lage		1
L	757	Verl. ö. Thaddäusstraße - östl. L791, G/R	In Planung	Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage	Verl		1
L	757	Gütersloh, ö. Ortsdurchfahrt Spexard-ö. "Thaddäusstr.", Decke u. G/R	In Planung	Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage	Gütersloh		1
B	61	Ausbau Herford, Nordring bis B239	In Planung	Aktiver Lärmschutz, Verbesserung des Verkehrsflusses	Herford		1
L	712	Bad Salzuflen, Knotenpunkt L712n/L751, planfreier Knotenpunkt m. G/R	In Umsetzung	Verbesserung Verkehrsfluss	Bad Salzuflen		1
L	778	Steinhagen, Hiltnerweg - B 68, Decke	In Planung	Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage, Lärmindernder Asphalt	Steinhagen		1
B	61	Minden, Lärmschutzwand Alte Portastr. - Koppelstr. + Lärmschutzwand Koppelstr. - Portastr., Sanierung Lärmschutzwand	In Planung	Lärmschutzwand	Minden		1
B	61	Neubau der Anschlussstelle "Großer Kamp" in Löhne	In Planung	Verbesserung des Verkehrsflusses	Löhne		1
B	65	Ausbau zwischen Preußisch Oldendorf/Offelten und Bad Holzhausen (Landwehr)	In Planung	Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage	Preußisch Oldendorf		1
B	65	Lübbecke, Ortsdurchfahrt Netteistedt	In Planung	Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage	Lübbecke		1
B	239	Bad Salzuflen (K4) - Herford (A2)	In Planung	aktiven Lärmschutz	Bad Salzuflen		1
B	239	Ortsdurchfahrt Lage (Schölm. Str.), nördl. Ortsdurchfahrt Fr.-Petri-Str., mit abschnittsweise Amphibienschutzzeitr.	In Umsetzung	Verbesserung Verkehrsfluss durch Radweg nach aktueller Richtlinienlage	Lage		1
B	239	Lübbecke, Lärmschutzwand Berliner Str., Sanierung Lärmschutzwand	In Planung	Lärmschutzwand	Lübbecke		1

*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Bausträgers

Seite 3 von 9

Umgebungsärm - Lämminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan



Straße		Bezeichnung der Baumaßnahme	Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*	Art der Maßnahme	Gemeinde	Hinweis	Region
Kategorie	Nummer						
1	2	3	4	5	6	7	
B	239	Bad Salzuflen/Ahmsen, LärmSchutzwand Meerbreite, Sanierung LärmSchutzwand	in Planung	LärmSchutzwand	Bad Salzuflen		1
L	756	Steinhagen, Fahrtrichtung Bielefeld, Sanierung LärmSchutzwand	in Planung	LärmSchutzwand	Steinhagen		1
B	66	Bielefeld/Hillegossen-Leopoldsh./Asemissen	in Umsetzung	aktiver und passiver LärmSchutz, Verbessertes Verkehrsfluss	Bielefeld		1
B	66	Ortsumgehung Barntrup	in Umsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Barntrup		1
B	61	Zubringer Bielefeld/Ummeln	in Planung	Aktiver LärmSchutz, Entlastung der Ortsdurchfahrt	Bielefeld, Ummeln		1
B	64	Verlängerung LärmSchutzwand Tegetfeld/Südstraße im Auffahrtsarm B 64	2020	LärmSchutzwand	Delbrück		1
B	64	Ersatzneubau LärmSchutzwand Paderborn-Sande in Fahrtrichtung Delbrück	2023	LärmSchutzwand	Paderborn-Sande		1
L	636	Fahrbahnsanierung Lippstadt-Esbeck	2023	Deckensanierung	Lippstadt		1
L	673	Fahrbahninstandsetzung zwischen Wickede und Ense-Waltringen	2023	Deckensanierung	Ense		1
L	755	Erneuerung der Ortsdurchfahrt Gemeinde Borcheln	2023-2025	Neubau/Umbau von zwei Busbuchten, Erneuerung der Fahrbahnbefestigung inkl. Fahrbahnbelag Altenaerbrücke; Barrierefreier Umbau des Kreisverkehrs L 755/K 20 (Unter der Burg/Bahnhofstraße)	Borcheln		1
L	776	Ortsumgehung Bad Fredeburg	2023	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Bad Fredeburg		1
B	83n	Neubau der Ortsumgehung Bad Karlsruhen und Beverungen/Herstelle	2019-22	Entlastung der Ortsdurchfahrten	Bad Karlsruhen, Beverungen		1
B	511	Bad Fredeburg in Fahrtrichtung Estohe	in Umsetzung	LärmSchutzwand/-wall	Schmallenberg		1
B	68	Erneuerung der Ortsdurchfahrt Lichtenau	in Umsetzung	Deckensanierung	Lichtenau		1
B	236	Neubau Geh-/Radweg zwischen Schmallenberg und -Winkhausen	in Umsetzung	Radweg, Bushaltebuchten	Schmallenberg		1

*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Bausträgers

Seite 4 von 9

Umgebungsärm - Lämminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan



Straße		Bezeichnung der Baumaßnahme	Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*	Art der Maßnahme	Gemeinde	Hinweis	Region
Kategorie	Nummer						
1	2	3	4	5	6	7	
B	64	Neubau zwischen Brakel/Hembsen – Höxter/Ottbergen (Abschnitt 1a)	in Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Stadt Höxter Stadt Brakel		1
B	1	Ortsumgehung Salzkotten	in Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Salzkotten		1
B	64	Paderborn, Instandsetzung von HolzlärmSchutzwänden Borchener Str. in Fahrtrichtung Rheda-Wiedenbrück	in Planung	LärmSchutzwand	Paderborn		1
B	64	Neubau zwischen Höxter/Godelheim und Höxter	in Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Stadt Höxter		1
B	229	Ortsumgehung Neuenrade	in Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Stadt Neuenrade		1
B	508n	Ortsumgehung Kreuztal	in Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Kreuztal		1
L	70n	Ortsumgehung Sprockhövel/Niedersprockhövel	in Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Sprockhövel		1
B	56	Ortsumgehung Düren	2020/2021	Entlastung Ortsdurchfahrt LärmSchutzwand Lärmindernder Fahrbahnbelag Passiver Schallschutz	Düren		2
L	50n	Ortsumgehung Selterich (K 27 – L 50) Neubau LärmSchutzwände	2021	LärmSchutzwand	Stadt Baesweiler/ Selterich		2
B	265n	Ortsumgehung Hürth-Hermülheim und vierstreifiger Ausbau der B 265 / Luxemburger Straße zwischen Bau-km 0+090 und Bau-km 5+538	2018-2022	LärmSchutzwand Passiver Schallschutz	Stadt Hürth		2
B	51n	Ortsumgehung Köln-Meschenich	In Umsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Köln, Meschenich		2
L	361n	Neubau der A4-Anschlussstelle Frechen –Königsdorf	In Umsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt Frechen-Königsdorf	Frechen		2
L	333	Sanierung zwischen Eitorf und Windeck-Herchen	2023	Erneuerung der Asphaltdeckschicht	Eitorf		2
B	42	Sanierung der Tunnelkette Oberkassel, Galerie Oberdollendorf, Tunnel Oberdollendorf	In Umsetzung	Asphaltdeckschicht	Bonn, Königswinter		2
L/L	120/277	Sanierungsarbeiten in Windeck an der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz	in Umsetzung	Deckensanierung	Windeck		2

*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Bausträgers

Seite 5 von 9

Umgebungsärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan



Straße		Bezeichnung der Baumaßnahme	Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*	Art der Maßnahme	Gemeinde	Hinweis	Region
Kategorie	Nummer						
1	2	3	4	5	6	7	
L	269n	Bau der Ortsumgehung Niederkassel	in Umsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Kreisverkehr, gemeinsamer Geh- und Radweg, Lärmschutzwände	Niederkassel		2
L	332n	Bau der Ortsumgehung Troisdorf	in Umsetzung	Entlastung der Ortsteile Sieglar und Eschmar, Lärmschutzwand, Troglage	Troisdorf		2
L	351	Sanierung der Landesstraße in Reichshof-Wildbergerhütte	in Umsetzung	Deckensanierung	Reichshof		2
B	237	Ortsumgehung Hückeswagen	in Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Hückeswagen		2
B	54	Lünen (B236 – DB-Strecke) 4-streifiger Ausbau	in Umsetzung	Lärmindernde Fahrbahnbelag, Lärmschutzwand und Passiver Schallschutz	Lünen		2
L	551	Bochum, Königsallee Deckensanierung (Abs. 11 Stat. 0,00 bis Abs. 13 Stat. 0,29)	2019	Deckensanierung Lärmindernder Fahrbahnbelag	Bochum		2
L	644	Herten, Umbau der Krzlg. L644/L638/L639 (Ewaldstr./Gelsenkirchener Str.)	2019	Passiver Schallschutz	Herten		2
B	233	Kamen, Nordring (alt B61), Deckensanierung mit Umgestaltung der Ortsdurchfahrt	2019	Passiver Schallschutz	Kamen		2
B	474	Ortsumgehung Datteln (L609 - B235), Neubau	in Umsetzung	Ortsumgehung	Datteln		2
L	821n	Ortsumgehung Bergkamen (L654 - K16)	in Umsetzung	Ortsumgehung Lärmschutzwälle	Bergkamen		2
L	667n	Ortsumgehung Holzwickede	in Planung	Ortsumgehung Lärmschutzwälle und lärmindernder Fahrbahnbelag	Holzwickede		2
B	236	Ortsdurchfahrt Schwerte (Ostentor - A1)	in Planung	Passiver Schallschutz	Schwerte		2
B	236	Ausbau der Bundesstraße von der Anschlussstelle Schwerte bis zur Dortmunder Stadtgrenze (TA 10)	2022	Lärmschutzwände	Dortmund/Schwerte		2
B	236	Anschlussstelle Dortmund/Derne - Tunnel Wambel; Erhaltungsentwurf (Nordabschnitt TA 3)	in Planung	Erneuerung Lärmschutzwände sowie lärmindernder Fahrbahnbelag	Dortmund		2

*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Bausträgers

Seite 6 von 9

Umgebungsärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan



Straße		Bezeichnung der Baumaßnahme	Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*	Art der Maßnahme	Gemeinde	Hinweis	Region
Kategorie	Nummer						
1	2	3	4	5	6	7	
B	236	Anschlussstelle Dortmund/Derne - Tunnel Wambel; Erhaltungsentwurf (TA 4 + 5)	in Planung	Erneuerung Lärmschutzwände sowie lärmindernder Fahrbahnbelag	Dortmund		2
B	236	Austausch Betonelemente der Lärmschutzwände an den Tunnelportalen (TA 6)	2023	Erneuerung Lärmschutzwände im Tunnelbereich	Dortmund		2
B	236	Dortmund, zw. Tunnel Wambel u. Berghofen; Erneuerung der LSW entlang der B236 (TA 7)	in Planung	Erneuerung Lärmschutzwände sowie lärmindernder Fahrbahnbelag	Dortmund		2
B	236	Sanierung der Lärmschutzwände an den Tunnelportalen (TA 8)	in Planung	Erneuerung Lärmschutzwände im Tunnelbereich	Dortmund		2
B	63n	Ortsumgehung Hamm (Teil 1; A2 - K35n)	in Planung	Ortsumgehung	Hamm		2
B	63n	Ortsumgehung Hamm (Teil 2; K35n - Zentrum)	in Planung	Ortsumgehung	Hamm		2
L	665	Bönen, Sanierung von B63n bis Anschlussstelle Bönen (A2) inkl. Anlage Radweg	in Planung	Sanierung Querschnitt und Anpassung Lärmschutz	Bönen		2
L	651	Bochum, Munscheider Damm, Neubau Bauwerk; mit Neubau Radweg	in Umsetzung	Passiver Schallschutz	Bochum		2
B	58n	Ortsumgehung Wesel (Abschnitt 21.3 Station 0+374 bis Abschnitt 24 Station 3+115)	in Umsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Wesel		2
B	67	OU Uedem (Südabschnitt A 57 - L 77)	Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Uedem		2
B	67	OU Uedem (Nordabschnitt) L 77 – L 174	Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Uedem		2
B	220n	OU Kleve-Kellen	Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Kleve		2
B	528n	OU Kamp-Lintfort	Planung	Entlastung der Ortsdurchfahrt	Kamp-Lintfort		2
B	220	Neubau der Lärmschutzwand „Zeisigweg“	2021	Lärmschutzwand	Emmerich		2
B	221	Ortslage Broekhuysen (Abs.45, Stat. 0+465 - 0+86)	In Umsetzung	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O.	Straelen		2

*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Bausträgers

Seite 7 von 9

Umgebungsärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan



Straße		Bezeichnung der Baumaßnahme	Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*	Art der Maßnahme	Gemeinde	Hinweis	Region
Kategorie	Nummer						
1	2	3	4	5	6	7	
L	137	Ortslage Buderich (Abs.10.2 u. 10.3)	In Umsetzung	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O.	Meerbusch	Anordnung derzeit außer Kraft - Klage	2
L	361	Ortslage Kapellen (Abs.17,2 Stat. 0,014 - 0,615 und 1,700 - 2,790 (2017))	In Umsetzung	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O.	Grevenbroich		2
L	491	Ortslage Kevelaer (Abs. 2, Stat. 0+017 - 0+320)	In Umsetzung	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O.	Kevelaer		2
L	371	Ortslage Hostert (Abs. 7)	In Umsetzung	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 50 km/h a.g.O.	Schwalmtal		2
L	287	Kamp-Lintfort (Abs.5, Stat. 0+090 - 0+600)	In Umsetzung Noch offen	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O.	Kamp-Lintfort		2
L	371	Ortslage Hostert (Abs. 6)	In Umsetzung	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 50 km/h a.g.O.	Schwalmtal		2
L	491	Ortslage	In Umsetzung	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bei Nacht auf 30 km/h i.g.O.	Kevelaer		2
RS	1	Radschnellweg Ruhr	in Planung	Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund	Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Kamen, Moers, Unna	nur in Teilbereichen eine Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre	2
RS	2	Radschnellweg Westmünsterland (Bocholt-Rhede)	in Planung	Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund	Bocholt, Borken, Coesfeld, Gescher, Isselburg, Rhede, Velen		1
RS	3	Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe	in Planung	Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund	Bad Oeynhausen, Herford, Löhne, Minden, Porta Westfalica	nur in Teilbereichen eine Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre	1
RS	4	Radschnellweg Euregio	in Planung	Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund	Aachen, Herzogenrath		2
RS	5	Radschnellweg Neuss, Düsseldorf und Langenfeld	in Planung	Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund	Düsseldorf, Langenfeld, Monheim		2

*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Bauherrn

Seite 8 von 9

Umgebungsärm - Lärminderung Straßenverkehrslärm - Maßnahmen für Lärmaktionsplan



Straße		Bezeichnung der Baumaßnahme	Zeitraum Realisierung bzw. Planungsstand*	Art der Maßnahme	Gemeinde	Hinweis	Region
Kategorie	Nummer						
1	2	3	4	5	6	7	
RS	6	Radschnellweg Köln-Frechen	in Planung	Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund	Köln, Frechen		2
RS	7	Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet	in Planung	Nachhaltige Mobilität im Umweltverbund	Bottrop, Essen, Gladbeck		2

*Maßnahmen, die den Planungsstand: „in Planung“ haben, stehen unter dem Vorbehalt der Baurechtschaffung, der Entscheidung zur Realisierung und der verbindlichen Finanzierungszusage des Bauherrn

Seite 9 von 9

A 2 Autobahn GmbH Niederlassung Rheinland – Lärmschutzmaßnahmen Stand Dezember 2023

Anmerkungen zur Übersicht der Niederlassung Rheinland der Autobahn GmbH

- Die Listen wurden von der Autobahn GmbH zur Verfügung gestellt.
- Es gibt jeweils eine Liste bzw. ein PDF je Niederlassung (Rheinland bzw. Westfalen).
- Die Listen enthalten die für die nächsten Jahre geplanten Lärmschutzmaßnahmen in NRW. Sie enthalten Maßnahmen aus den Rubriken Neubau, Ausbau und Erhaltung.
- Beachten Sie, dass die konkrete Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen abhängig ist vom jeweiligen Planungsprozess, von den personellen Ressourcen sowie von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln und entsprechend in der Regel zeitlich nicht exakt definiert werden kann.

BAB	Projektbeschreibung	Betriebs-km von - bis	Abschnitt	Vorsorge/Sanierung	Lärmschutzmaßnahme	Bemerkungen
1	Planfeststellung, 4-streifiger Neubau Abschnitt 1		AS Lommersdorf (L 115Z) - AS Blankenheim (B 51)	Vorsorge	Lsw+SMA	
1	Planfeststellung, 4-streifiger Neubau Abschnitt 2		AS Adenau - AS Lommersdorf (L 115Z)	Vorsorge	SMA	
1	Planfeststellung, Umbau AK Köln-Nord (A 57)		Umbau AK Köln-Nord	Vorsorge	LSW + Wall + OPA	
2	Planfeststellung, AK Oberhausen (A 2/A 3)	473+050 - 470+409	AK Oberhausen - AS Oberhausen-Königshardt	Vorsorge	Lsw+lärmindernder Belag	
3	Isselburg	66+849 - 62+213	AK Oberhausen - AS Dinslaken-Süd	Sanierung	Lsw	
3	Hamminkeln-Ringenberg			Sanierung	Lsw+SMA LA 8	
3	Rastanlage Logebach O+W		Rastanlage Logebach Ost+West	Sanierung	Lsw	Fertiggestellt
3	Erhaltungsentwurf AS Lohmar bis AK BN/Siegburg		AS Lohmar - AK Bonn-Siegburg	Sanierung	Lsw	
3	AK BN/Siegburg bis AS Siebengebirge		AK Bonn-Siegburg - AS Siebengebirge	Sanierung	Lsw	
3	Planfeststellung, AS Leverkusen-Zentrum bis AK Leverkusen (m)		AS Leverkusen-Zentrum bis AK Leverkusen	Vorsorge	LSW + OPA	
3	Erhaltungsentwurf	19+500 - 24+500	Millinger Landwehr - Grenze Isselburg	Sanierung	SMA LA 8	
3	Planfeststellung, Umbau des AK Kaiserberg (A 40)	76+700 - 78+680	AK Duisburg-Kaiserberg	Vorsorge	Lsw + SMA/OPA	in Bau
40		41+500 - 44+070				
4	Aachen , grundlegende Instandhaltung		GÜ Vetschau-AK Aachen	Sanierung	Lsw+SMA LA 8	
4	AS K/Merheim		AS Köln-Merheim	Sanierung	Lsw	Fertiggestellt
4	PWC Hasbacher Höhe			Sanierung	Lsw	
40	Erhaltungsentwurf		Bundesgrenze (NL) - AS Wachtendonk	Sanierung	Lsw+SMA LA 8	
40	Erhaltungsentwurf		AS Wachtendonk - AK Moers	Sanierung	Lsw+SMA LA 8	
40	Planfeststellung, 6-streifiger Ausbau	43+940 - 50+120	AS Duisburg-Kaiserberg - AS Mülheim-Dümpten	Vorsorge	LSW+OPA/SMA	
		50+090 - 53+600	AS Mülheim-Dümpten - AS Mülheim-Heißen			
		53+600 - 56+390	AS Mülheim-Heißen bis AS Essen-Frohnhausen			
44	Aachen Driescher Hof			Sanierung	Lsw	
44	Abdorf			Sanierung	Lsw+SMA	
44	AS Langenberg bis AS Essen-Heisingen		AS Langenberg - AS Essen-Heisingen	Sanierung	Lsw	
44	Essen-Kupferdreh	11+895 - 17+599	AS Velbert-Langenberg - AS Essen-Heisingen	Sanierung	Lsw	
46	Grevenbroich-Hemmerden			Sanierung	Lsw+SMA	u.a. Rastanlage
46	Wuppertal AS Barmen		AS Barmen	Sanierung	Lsw	
46	Erhaltungsentwurf Wichlinghausen		AS Wuppertal - Wichlinghausen	Sanierung	Lsw+lärmindernder Belag	
46	Grundhafte Erneuerung	71+800 - 75+900	AD Neuss-Süd bis AS Düsseldorf-Bilk	Sanierung	Lsw+SMA LA 8	
46	Planfeststellung, 6-streifiger Ausbau	20+300 - 23+077	BW Miestring - AK Sonnborn	Vorsorge	Lsw + SMA/OPA	
46	Erhaltungsentwurf Wichlinghausen	108+550 - 110+950	AS Wuppertal-Wichlinghausen	Sanierung	Lsw	
46	Erhaltungsentwurf AK Sonnborn	98+637 - 101+000	AS Wuppertal-Cronenberg, AS Wuppertal-Varresbeck	Sanierung	Lsw+OPS/SMA	
52	Willich (T+R Cloerbruch)			Sanierung	Lsw	
52	AS Kettwig bis AS Rüttenscheid		AS Essen-Kettwig - AS Essen-Rüttenscheid	Sanierung	Lsw	Fertiggestellt
52	Erhaltunglos AS E-Rüttenscheid bis AD E-Ost		AS Essen-Rüttenscheid bis AD Essen-Ost	Sanierung	Lsw	
57	Kamp-Linfort			Sanierung	Lsw	
57	Planfeststellung, AK Köln-Nord bis AS Dormagen		AK Köln-Nord bis AS Dormagen	Vorsorge	LSW + OPA	
57	Grundhafte Erneuerung		AS Alpen - AS Kamp-Linfort	Sanierung	Lsw+SMA LA 8	
57	Planfeststellung, AK Meerbusch (A 44) - AS KR-Oppum	66+580 - 70+574	AK Meerbusch (A 44) - AS Krefeld-Oppum	Vorsorge	Lsw+OPA	in Bau
57	Planfeststellung, AS KR-Oppum - AS KR-Gartenstadt	60+500 - 66+580	AS Krefeld-Oppum - AS Krefeld-Gartenstadt	Vorsorge	Lsw+OPA	Bestandskraft
57	Planfeststellung, Reuschenberg	83+550 - 85+300	AK Neuss-West - AS Neuss-Hafen	Vorsorge	Lsw+OPA	Bestandskraft

BAB	Projektbeschreibung	Betriebs-km von - bis	Abschnitt	Vorsorge/Sanierung	Lärmschutzmaßnahme	Bemerkungen
57	Planfeststellung, AS KR-Gartenstadt - AK Moers	54+070 - 60+500	AS Krefeld-Gartenstadt - AK Moers	Vorsorge	Lsw+lärmindernder Belag	
57	Planfeststellung, Rastanlage Geismühle	67+555 - 68+227	AK Meerbusch (A 44) - AS Krefeld-Oppum	Vorsorge	Lsw+OPA	Bestandskraft
59	Planfeststellung, 6-streifiger Ausbau		AS Bonn-Villich (AS Maarstr.) - AD Bonn-Nord (A 565)	Vorsorge	Lsw+OPA	
59	Planfeststellung, 6-streifiger Ausbau		AK Bonn-Ost (A 562) - AS Bonn-Villich (AS Maarstr.)	Vorsorge	Lsw+OPA	
59	Erhaltungsentwurf		AD Mönningheim-Süd - AD Düsseldorf-Süd	Sanierung	Lsw	
59	Erhaltungsentwurf	18+477 - 21+581	AS Duisburg-Wanheimerort - AS Duisburg-Großenbaum	Sanierung	Lsw + SMA	
59	Erhaltungsentwurf	4+140 - 8+700	AS Duisburg-Alt Hamborn - AS Duisburg-Walsum	Sanierung	Lsw+SMA	
59	Erhaltungsentwurf	7+713 - 14+421	südl. des AK Duisburg (A 40) - AS Duisburg-Marxloh			
40	Planfeststellung, 6-streifiger Ausbau südl. des AK Duisburg (A 40) - AS Duisburg-Marxloh	39+900 - 41+800	A 40, Höhe Max-Peters-Str. - AK Duisburg-Kaiserberg	Vorsorge	Lsw+OPA/LA8	
42		13+500 - 15+900	A 42, Brücke Bahnhof Grünstr. - AS Duisburg-Neumühl			
516	Erhaltungsentwurf	0+830 - 4+073	AK Oberhausen - Oberhausen-Grafenbusch	Sanierung	Lsw+SMA/SMA LA 8	
524	Duisburg-Rahm		AS Duisburg-Rahm	Sanierung	Lsw+SMA LA 8	
524	Ratingen-Linfort		AS Ratingen-Linfort	Sanierung	Lsw+SMA	Fertiggestellt
555	Erhaltungsentwurf		AS Wesseling - L 184	Sanierung	Lsw+OPA	
555	Erhaltungsentwurf zwischen AS Wesseling bis L184 (AS Godorf)		AS Wesseling - AS Godorf (L184)	Sanierung	LSW + OPA	
560	AD St. Augustin-West - AS Siegburg		AD St. Augustin-West - AS Siegburg	Sanierung	Lsw	
565	Planfeststellung, 6-streifiger Ausbau		AS Bonn-Poppelsdorf - AK Bonn-Nord	Vorsorge	Lsw+OPA	
565	Planfeststellung, AK Bonn-Nord (A 555)		AK Bonn-Nord	Vorsorge	Lsw+lärmindernder Belag	
565	Planfeststellung, AK Bonn Nord bis AS Beuel		AK Bonn-Nord - AS Bonn-Beuel	Vorsorge	Lsw (Wall)+lärmindernder Belag	

2

Zu den Abkürzungen:

LSW	Lärmschutzwand
SMA	SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt) Straßendeckschichtkorrektur Dso.soT, Fza(v) Pkw > 60 km/h -1,8 dB(A) // Lkw > 60 km/h -2,0 dB(A) Splitmastixasphalt
SMA LA 8	Lärmtechnisch optimierter Splitmastixasphalt nach E LA D (Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimiertem Asphaltdeckschichten) Straßendeckschichtkorrektur Dso.soT, Fza(v) Pkw > 60 km/h -2,8 dB(A) // Lkw > 60 km/h -4,6 dB(A)
OPA	Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 Straßendeckschichtkorrektur Dso.soT, Fzav(v) Pkw > 60 km/h -5,5 dB(A) // Lkw > 60 km/h -5,4 dB(A)

A 3 Lärmkarten für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night}, die Hotspots, ruhige Gebiete sowie die Variantenberechnungen

Nachfolgend sind die berechneten Lärmkarten in verkleinerter Form aufgeführt. Die Lärmkarten liegen der Kreisstadt Bergheim in höherer Auflösung als PDF-Dokument vor.

Die Reihenfolge der Karten im Anhang lässt sich wie folgt beschreiben:

1. Rasterlärmkarte L_{DEN}
2. Rasterlärmkarte L_{Night}
3. Rasterlärmkarte Hotspot L_{DEN} >70 dB(A)
4. Rasterlärmkarte Hotspot L_{Night} >60 dB(A)
5. Ruhige Gebiete
6. Variantenberechnung – Rasterlärmkarte L_{DEN}
7. Variantenberechnung – Rasterlärmkarte L_{Night}
8. Variantenberechnung – Rasterlärmkarte Hotspot L_{DEN} >70 dB(A)
9. Variantenberechnung – Rasterlärmkarte Hotspot L_{Night} >60 dB(A)
10. Variantenberechnung – Ruhige Gebiete
11. Kartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie
12. Erweiterte Kartierung

