

Lärmaktionsplan der Stadt Elsdorf

Verfasser: Stadt Elsdorf

Berichtsumfang: 28 Seiten

Datum: 22. März 2024

Abgabedatum: 18. Juli 2024

Entwurf Stand März 2024

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Angaben	4
1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	4
1.2 Allgemeine Einführung	5
1.3 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	6
1.4 Rechtlicher Hintergrund	7
1.5 Geltende Lärmgrenzwerte	8
2. Bewertung der Ist-Situation	10
2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	11
2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	12
3. Maßnahmenplanung	13
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	13
3.1.1 Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung	13
3.1.2 Maßnahmen im Rahmen informeller Konzepte	14
3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	15
3.2.1 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die Autobahn 61	16
3.2.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die Bundesstraßen 477 und 55	17
3.3 „Weiche“ Strategien zum langfristigen Schutz vor Umgebungslärm	17
3.4 Schutz ruhiger Gebiete	19
3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	20
3.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	20
4. Mitwirkung der Öffentlichkeit	21
4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	21
4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung	21
4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben	21
4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	21
4.5 Dokumentation	22
5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	26

6. Evaluierung des Aktionsplans	27
6.2 Überprüfung der Wirksamkeit	27
7. Inkrafttreten des Aktionsplans	28

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt: Elsdorf/Rheinland

Amtlicher Gemeindeschlüssel: 05 3 62 016

Vollständiger Name der Behörde: Fachbereich 4/20 Bauaufsicht, Stadtplanung

Straße: Gladbacher Straße

Hausnummer: 111

Postleitzahl: 50189

Ort: Elsdorf

E-Mail: stadtplanung@elsdorf.de

Internet-Adresse: www.elsdorf.de/startseite

1.2 Allgemeine Einführung

Der Umgebungslärm spielt eine übergeordnete Rolle in Europa. Dementsprechend haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union im Jahre 2002 die sogenannte Umgebungslärmrichtlinie verabschiedet. Die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG formuliert als Zielsetzung, den Umgebungslärm durch etwaige Maßnahmen zu mindern, um schädliche Auswirkungen reduzieren zu können. Die vorliegende Richtlinie fokussiert sich hierbei auf die Weiterentwicklung und Ergänzung der bestehenden Gemeinschaftsmaßnahmen in Bezug auf die Minderung des Lärms, der durch die Hauptemittenten des Straßen- und Schienenverkehrs, Flugzeuge, Gewerbegebiete und Ballungsräume verursacht werden.

Die Mitgliedsstaaten der EU sind dazu verpflichtet, erlassene Richtlinien auf nationaler Ebene umzusetzen. In Deutschland ist die Umsetzung der Richtlinie im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie durch die Verabschiedung einer eigenen Verordnung verankert (34. BImSchG).

Das Hauptinstrument zur Bekämpfung von Umgebungslärm sind die Lärmkarten und der Lärmaktionsplan. Durch das Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland hat sich ergeben, dass jede Kommune einen Lärmaktionsplan aufstellen muss, in denen Lärm durch die oben genannten Hauptemittenten vorkommt.

Als Grundlage zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans (LAP) dienen die Lärmkarten, die zu jeder Runde der Lärmaktionsplanung vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) aktualisiert werden. Nach der Definition des Bundesimmissionsschutzgesetzes gehört die Stadt Elsdorf zu einem nicht-Ballungsraum, sodass die Lärmkarten für Elsdorf vom LANUV erstellt werden. Auf den Lärmkarten wird die Lärmbelastung durch die Hauptverkehrsstraßen, den Haupteisenbahnstrecken und durch Flughäfen erfasst. Eine weitere Erhebung von Lärmemissionen, die über die Lärmkarten des LANUV hinausgeht, ist rechtlich nicht erforderlich und wird demnach seitens der Stadt Elsdorf nicht durchgeführt. Der hier vorliegende Lärmaktionsplan beruft sich lediglich auf die rechtlich verpflichtende Auseinandersetzung mit den vom LANUV erstellen Lärmkarten auf Grundlage der oben genannten Umgebungslärmrichtlinie.

Die aktuellen Lärmkarten können über die Website des Umgebungslärmportals der Landes NRW abgerufen und eingesehen werden. Zusätzlich befinden sich weitere Informationen zur Lärmbelastung, Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung auf dieser Website (<https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>). Durch ein neu eingeführtes Berechnungsverfahren ist im Vergleich zu der bisher angewandten Berechnungsmethode tendenziell mit einer Zunahme der lärmbelasteten Flächen und damit einer Zunahme der Anzahl lärmbelasteter Menschen zu rechnen. Die neue Berechnungsmethode wurde eingeführt, um die Lärmkartierung EU-weit zu vereinheitlichen.

Die Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ergibt sich aus der Kartierungspflicht der zu betrachtenden Lärmquellen aufgrund bestehender Verkehrszahlen. Die Kommunen sind für die Aufstellung des Lärmaktionsplans zuständig. Alle 5 Jahre sind die Lärmaktionspläne zu überprüfen und auf Grundlage der ebenfalls aktualisierten Lärmkarten zu überarbeiten.

Im Lärmaktionsplan sollen Maßnahmen zur Lärminderung aufgezeigt werden und als kurz-, mittel-, oder langfristig angelegt werden. Darüber hinaus sollen neben der Minderung von Lärmbelastungen auf dem Stadtgebiet auch bislang ruhige Gebiete zukünftig vor Lärmemissionen geschützt werden. Beim Prozess der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes soll die Öffentlichkeit beteiligt werden.

Die Betroffenheit der Stadt Elsdorf wird im folgenden Unterkapitel genauer erläutert.

1.3 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Elsdorf liegt linksrheinisch im Rheinischen Revier in etwa 30 Kilometer Entfernung zur Metropole Köln. Die ca. 22.466 Einwohner (Stand 30.06.2023) verteilen sich auf insgesamt 13 Stadtteile unterschiedlicher Größe und Einwohnerzahl. Der Hauptort Elsdorf stellt mit 6.894 Einwohnern den einwohnerstärksten Stadtteil und das Stadtzentrum dar. Demgegenüber gibt es zwei Ortsteile, deren Einwohnerzahl unter 100 liegt (Frankeshoven und Widdendorf).

Der Braunkohletagebau Hambach obliegt einer besonderen Bedeutung für die Stadt Elsdorf. Rund 30 % des Stadtgebiets liegt im Abbaugbiet des Tagebaus. Durch das anstehende Ende der Kohleverstromung entstehen für die Anrainerkommunen Potenziale, aber auch Handlungsbedarfe, da bereits der planerische Grundstein für den Strukturwandel gelegt werden muss. Durch das Anvisieren positiver touristischer Effekte für die Stadt Elsdorf im Rahmen des Strukturwandels wird das Verkehrsaufkommen im und um das Stadtgebiet ansteigen. Durch einen sukzessiven Anstieg des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren, wird die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr ansteigen. Vor diesem Hintergrund gilt es, sich frühzeitig mit dem Umgebungslärm auseinanderzusetzen. Neben dem hier genannten Aspekt besteht andererseits die Verpflichtung der Stadt Elsdorf durch das Vertragsverletzungsverfahren 2016/2116 Deutschlands gegenüber der EU-Kommission die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen der sich neben Industrielärm, Fluglärm und Schienenverkehrslärm auch mit dem Straßenverkehrslärm auseinandersetzt.

Die überregionale Anbindung der Stadt Elsdorf findet über die Bundesstraße 55, die Bundesstraße 477, die Bundesautobahn 61 und die Bundesautobahn 4 statt. Da das Verkehrsaufkommen dieser Straßen einen relevanten Schwellenwert überschreitet, gelten sie als wichtige Emissionsorte im Stadtgebiet der Stadt Elsdorf. Die Autobahn 61 verläuft an der nördlichen Stadtgrenze von Norden nach Südosten. Der Straßenverkehrslärm der BAB 61 überschreitet den Lärmschwellenwert im nördlichen Stadtgebiet und wirkt sich aufgrund der Distanz zum Siedlungsgebiet geringfügig auf die Wohnbebauung in Neu-Etzweiler, am Kapellchen und am Klinkenweg aus. Der Lärmpegel liegt hier zwischen 55 dB(A) und 59 dB(A) LDEN und fällt somit den lärmrelevanten Pegelbereich. Die Pegelbänder der Bundesautobahn 4 tangieren das Stadtgebiet an der südöstlichen Stadtgrenze nur in geringem Maße, sodass die BAB

4 keine Wohngebäude oder sonstige schützenswerten Einrichtungen auf dem Stadtgebiet der Stadt Elsdorf beeinträchtigt.

Neben den beiden Autobahnen sind die oben genannten Bundesstraßen 477 und 55 als für den Umgebungslärm relevante Emissionsquelle zu betrachten. Als relevanten Abschnitt der B 55 wird laut der Lärmkartierung des LANUV der Teilabschnitt zwischen Niederembter Mühle und der Auffahrt zur A 61 betrachtet. Der relevante Abschnitt der B 477 befindet sich an der nördlichen Stadtgrenze und verläuft südlich bis zur Kreuzung mit der K 30 auf der Höhe Widdendorfs.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Hambachbahn als nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecke über das Stadtgebiet der Stadt Elsdorf verläuft. Allerdings sind keine Menschen auf dem Stadtgebiet von Lärmemissionen des Schienenverkehrslärms der Hambachbahn betroffen. Die Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete durch Schienenverkehrslärm auf dem Stadtgebiet wird in Tabelle 5 dargestellt.

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Mit dem Schreiben zum Vertragsverletzungsverfahren 2016/2116 der EU-Kommission gegen Deutschland, des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 30.01.2023 an die Kreise wurde festgestellt, dass alle Kommunen einen Lärmaktionsplan in der 4. Runde aufstellen müssen, wenn im Stadt- oder Gemeindegebiet Lärm kartiert wurde.

Der Lärmaktionsplan soll am 25.06.2024 im Rat der Stadt Elsdorf beschlossen werden, sodass die Datenberichterstattung über das Land an die EU erfolgen kann.

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über Lärmkartierung – 34. BImSchV.

1.5 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte vor. In der folgenden Übersicht werden die geltenden nationalen Werte dargestellt.

Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als LDEN und LNIGHT dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Tabelle 1: Übersicht der nationalen Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz. Eigene Darstellung angelehnt an (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 2022: 59)

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes Tag /Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen Tag /Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen Tag /Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (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	65/50

Tabelle 2: Übersicht der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt „Schallschutz im Städtebau“. Eigene Darstellung angelehnt an (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 2022: 60)

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)]
reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	-	-

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Im Folgenden wird in tabellarischer und textlicher Form dargestellt, inwiefern Personen im Stadtgebiet der Stadt Elsdorf von einer Lärmbelastung betroffen sind. In den Lärmkarten werden die Pegelbänder mit den Begriffen LDEN und LNIGHT beschrieben. Der LDEN ist ein gewichteter Mittelwert über den Tag (12 Stunden), den Abend (4 Stunden) und die Nacht (8 Stunden). DEN bedeutet also „Day“, „Evening“ und „Night“. Der LNIGHT ist nur der Mittelungspegel in der Nacht. Dabei stellt der LDEN einen Grad für die allgemeine Belästigung dar, der LNIGHT ist ein Maß für Schlafstörungen

Tabelle 3: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen der Stadt Elsdorf nach LDEN durch Hauptverkehrsstraßen

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	162	34	0	0	0

Tabelle 4: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen der Stadt Elsdorf nach LNIGHT durch Hauptverkehrsstraßen

LNIGHT dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 64	ab 70
	53	3	0	0	0

Tabelle 5: Gesamtzahl der lärmbelasteten Gebiete der Stadt Elsdorf nach LDEN durch Hauptverkehrsstraßen

LDEN dB(A):	Ab 55	Ab 65	Ab 75
Größe in km ²	9,25	1,93	0,22

Tabelle 6: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäuden und Krankenhausgebäuden in der Stadt Elsdorf nach LDEN durch Hauptverkehrsstraßen

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	93	0	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Tabelle 7: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Elsdorf nach LDEN durch Lärmeinwirkungen nicht-bundeseigener Haupteisenbahnstrecken

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	0,71	0,34	0

Laut Lärmkartenstatistik sind 162 Personen von einem Lärmpegel zwischen 55 und 59 dB(A) LDEN betroffen. Weitere 34 Personen sind von einem Lärmpegel von 60 bis 64 dB(A) betroffen. Von höheren Lärmpegeln zwischen 65 bis über 75 dB(A) LDEN sind keine Menschen betroffen. Vom Lärmpegel zwischen 50 bis 54 dB(A) LNIGHT sind im gesamten Elsdorfer Stadtgebiet 53 Personen betroffen. Weitere 3 Personen sind von einem Lärmpegel zwischen 55 bis 59 dB(A) LNIGHT betroffen. Von Pegelbändern ab 60 bis ab 70 dB(A) LNIGHT sind keine Menschen betroffen. Die gesamte von Lärm belastete Fläche im Elsdorfer Stadtgebiet ab 55 dB(A) beträgt 9,25 km², ab 65 dB(A) 1,93 km² und ab 75 dB(A) 0,22 km². Insgesamt sind 93 Wohngebäude mit einem Lärmpegel von 55 bis 64 dB(A) belastet. Eine Lärmbelastung von über 65 dB(A) liegt nicht vor. Schulgebäude oder Krankenhausgebäude sind von keiner Lärmbelastung betroffen. Die oben genannten Statistiken sind in den dargestellt Tabellen 1 bis 4 dargestellt. Straßen, dessen Straßenbaulastträger die Stadt Elsdorf ist werden laut Lärmkarten als nicht lärmrelevant eingestuft.

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Die Personen, die einer Lärmbelastigung relevanter Hauptverkehrsachsen (laut Lärmkarten) ausgesetzt sind, sind in den oberen Kapiteln numerisch dargestellt. Neben der Betroffenheit in Bezug auf die Pegelbänder werden in der Betroffenheitsstatistik der 4. Runde der Lärmaktionsplanung auch Personen mit starken Belästigungen, starke Schlafstörungen und ischämische Herzkrankheiten aufgelistet. Die Betroffenheit von Personen mit starken Belästigungen liegt bei 23. Die Anzahl an Personen, die von starken Schlafstörungen betroffen sind, liegt bei 3. Von ischämischen Herzkrankheit ist laut Statistik keine Person im Stadtgebiet betroffen.

Die Belastung von Straßenverkehrslärm auf dem Stadtgebiet der Stadt Elsdorf ist im Vergleich zu anderen Kommunen im Rhein-Erft-Kreis als gering einzuschätzen. Allerdings ist hierbei auch zu beachten, dass die Bevölkerungsgröße der Stadt Elsdorf in Relation zu den umliegenden Kommunen kleiner ist. Dementsprechend fällt die Lärmbelastung im Stadtgebiet geringer aus. Darüber hinaus ist festzustellen, dass sich die Siedlungsgebiete in einer räumlichen Distanz zu den lärmrelevanten Hauptverkehrsachsen befinden. Daraus folgt, dass die lärmbelasteten Menschen von niedrig-frequentierten Pegelbändern belastet sind. Somit sind keine Personen mit Pegelbändern über 65 dB(A) LDEN und 60 LNIGHT dB(A) belastet. Mit dem Pegelband von 55 bis 59 LNIGHT dB(A) sind sogar nur drei Personen betroffen. Hierbei ist, wie auch bei den starken Schlafstörungen, von Einzelnutzungen im Außenbereich auszugehen, die nach Richtlinien der Lärmaktionsplanung als nicht relevant im Sinne der Maßnahmenplanung gelten.

Des Weiteren ist im Rahmen der Bauleitplanung und Erschließung betroffener Siedlungsgebiete im Norden der Stadt jeweils ein Schallschutzgutachten angefertigt worden. Hierauf wird im Rahmen von Kapitel 3.1.1 näher eingegangen.

Aus der Analyse der Betroffenheit anhand der Lärmkarten (s. Abb. 1 und 2) und Statistiken (s. Tabellen 1 bis 5) geht hervor, dass es auf dem Stadtgebiet der Stadt Elsdorf keine hochbelasteten Bereiche gibt. Im Zusammenhang bebaute

Siedlungsgebiete sind mit den Werten von 55 bis 59 dB(A) respektive 50 bis 54 dB(A) belastet. In den Bereichen höherer Pegelbänder liegen lediglich Einzelnutzungen im Außenbereich in Form von Wohngebäuden/Hofnutzungen oder Gewerbebetrieben, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung als nicht relevant gelten.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Im Rahmen der Beschreibung vorhandener Lärmprobleme der Stadt Elsdorf werden die Lärmkarten des LANUV und die in der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen herangezogen. Da die Stadt Elsdorf zum ersten Mal mit der Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes betreut ist, liegen keine bereits erfassten Lärmprobleme oder verbesserungsbedürftige Situationen aus vorherigen Runden der Lärmaktionsplanung vor.

Die Anzahl der Personen, die vom Umgebungslärm der Hauptverkehrsstraßen betroffen sind, wurde bereits in den obigen Kapiteln dargestellt und erläutert.

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Sollten weitere Stellungnahmen in der zweiten Beteiligungsphase auf Grundlage dieses Dokuments zustande kommen, werden diese nachträglich aufgenommen. Die Dokumentation und Abwägung der Stellungnahmen erfolgt unter Kapitel 4.5.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Folgenden werden verschiedene Maßnahmen zum Lärmschutz dargestellt. Neben aktiven und passiven Maßnahmen des Lärmschutzes in der Bauleitplanung werden weitere allgemeine Lärmschutzmaßnahmen abgebildet und erläutert. Weitergehend werden informelle Planungsinstrumente aufgegriffen, die sich inhaltlich mit Maßnahmen des Lärmschutzes auseinandersetzen.

Der Fokus der hier dargestellten Maßnahmen liegt auf den vom LANUV bereitgestellten Lärmkarten der 4. Runde der Lärmaktionsplanung und den Gebieten, bei denen der Lärmpegel für die Lärmaktionsplanung relevant ist.

3.1.1 Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung

Nachstehend wird der Schallschutz einiger für die Lärmaktionsplanung relevanter Bauleitpläne abgebildet. Die hier dargestellten Bauleitpläne werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Elsdorf aufgegriffen, da es sich laut den Lärmkarten des LANUV um lärmbelastete Flächen handelt. Weitergehend werden Wohngebiete behandelt, die aufgrund ihrer Lage innerhalb der Stadt Elsdorf Lärmemissionen im besonderen Maße respektive Lärmemissionen mehrerer Quellen ausgesetzt sind.

Wohngebiet am Kapellchen (Bebauungsplan Nr. 91, 91A & 91A, 1. Änderung)

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden durch die Nähe des Wohngebiets zur Bundesstraße 55 aktive und passive Schallschutzmaßnahmen definiert. An der nördlichen Grenze des Wohngebiets wurde im Rahmen eines Schallschutzgutachtens die Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 Metern als aktive Lärmschutzmaßnahme festgesetzt. Trotz der errichteten Lärmschutzeinrichtung entlang der K43n kann die Wohnruhe im Plangebiet laut Schallschutzbericht nur in Teilbereichen der Bebauung erfüllt werden. Dementsprechend wurden im Rahmen der Bauleitplanung passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Balkone, Loggien o. ä. sollten bei Errichtung der Gebäude oberhalb des Erdgeschosses nach Süden ausgerichtet werden. Weitere passive Lärmschutzmaßnahmen im Wohngebiet richten sich nach Lage des Wohnhauses im Bebauungsplan und nach den Mindestanforderungen der Luftschalldämmung nach DIN 4109.

Wohnbebauung Klinkenweg, Oststraße (Bebauungsplan Nr. 86 & 86, 1. Änderung)

Das Wohngebiet am Klinkenweg befindet sich an der Oststraße südwestlich des FRIBA-Geländes. In unmittelbarer Nähe befindet sich das Gewerbegebiet Elsdorf Ost. Eine weitere Lärmquelle entsteht durch den öffentlichen Straßenverkehr. Durch Überschreitung der Immissionsgrenzwerte wurden allgemeine und passive Lärmschutzmaßnahmen für verschiedene Lärmpegelbereiche im Rahmen des Bebauungsplans dieses Plangebiets definiert. Als allgemeine Festsetzung wird definiert, dass zur Pegelminderung eine mindestens 200 Meter lange und 2 Meter

hohe Wand entlang der Oststraße aufgestellt werden kann. Die Wand muss einen Reflexionsverlust von 4 dB aufweisen (z. B. Gabionenwand). Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen gehören die Verwendung von schallgedämpften Lüftungseinrichtungen bei der Belüftung von schutzwürdigen Räumen oder die Verwendung schallgedämpfter Außenbauteile bei Aufenthaltsräumen nach der DIN 4109.

Nördliche Ortsumgehung K30n (Bebauungsplan Nr. 107)

Aus der Realisierung der Umgehungsstraßen K43n respektive K38n ergeben sich gemäß BImSchV keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an Gebäuden, sodass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Wohnbebauung Neu-Etzweiler (Bebauungsplan Nr. 73 & 73, 1. & 2. Änderung & 73A)

Der Umsiedlungsstandort Neu-Etzweiler befindet sich nördlich im Stadtgebiet auf der westlichen Seite der Ohndorfer Straße. Durch die Abgrabungen des Tagebaus musste der Wohnstandort Alt-Etzweiler umgesiedelt werden. Laut Schallschutzgutachten, dass im Rahmen der Bauleitplanung des Bebauungsplanes Nr. 73A „Neu Etzweiler, zwischen Tanneckstraße und K38n“ beauftragt wurde, werden aufgrund der begrenzten Verbesserung der Immissionsverhältnisse keine aktiven Schallschutzmaßnahmen geplant. Ein Lärmschutzwall, wie er im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 91 umgesetzt wurde, würde keine Verbesserung der Situation schaffen.

3.1.2 Maßnahmen im Rahmen informeller Konzepte

Mobilitätskonzept Elsdorf – Analysen, Ziele & Handlungskonzept

Im Rahmen des voranschreitenden Strukturwandels sollen neben städtebaulichen und wirtschaftlichen Maßnahmen auch neue Handlungsoptionen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung aufgezeigt werden. Im Zuge der ersten Zukunftswerkstatt, die im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes durchgeführt wurde, sind einige Anregungen von den Bürgerinnen und Bürgern eingegangen, die den ÖPNV und MIV betreffen. So wurde insbesondere der Wunsch nach einer Tempo 30-Zone auf der Gladbacher Straße geäußert. Darüber hinaus wurde angeregt, den innerstädtischen Verkehr zu minimieren. Aus den Stellungnahmen, Anregungen und Wünschen der Bürger, das Tempolimit im Innenstadtbereich zu reduzieren, wurde unter anderem die Kampagne „Stadt unter 30“ gestartet. Diese Kampagne sieht vor, ein freiwilliges Tempolimit von 30 Kilometern pro Stunde im gesamten Stadtgebiet festzusetzen. Der Zusammenschluss aus insgesamt schon über 270 Städten (unter anderem auch Köln, Bonn, Kerpen und Brühl) zielt darauf ab, dass der Bund die rechtlichen Voraussetzungen schafft, damit Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit anordnen können.

Die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes formulierten Maßnahmenpakete und deren Einwirkungen auf den Umgebungslärm im Stadtgebiet, werden in Kapitel 3.3 erläutert.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Wie bereits in Kapitel 1.2 erläutert, werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Elsdorf lediglich relevante Lärmquellen berücksichtigt, die sich in den Lärmkarten vom LANUV wiederfinden. Weitere Kartierungen zu anderen Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet sind laut EU-Umgebungsrichtlinie 2002/49/EG nicht erforderlich und werden seitens der Stadt Elsdorf nicht durchgeführt. Nachfolgend werden die Lärmkartenausschnitte für LDEN und LNIGHT für die Stadt Elsdorf dargestellt. Die Abbildungen 1 und 2 zeigen die lärmrelevanten Hauptverkehrsstraßen, die B 55, die B 477, die A 61 und die A 4. Baulastträger dieser Straßen sind Straßen NRW und die Autobahn GmbH. Im Rahmen der Erstellung dieses Aktionsplans wurden beide Straßenbaulastträger auf die Lärmrelevanz dieser Straßen hingewiesen und abgefragt, ob zukünftig kurz-, mittel- oder langfristige Maßnahmen geplant sind.



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

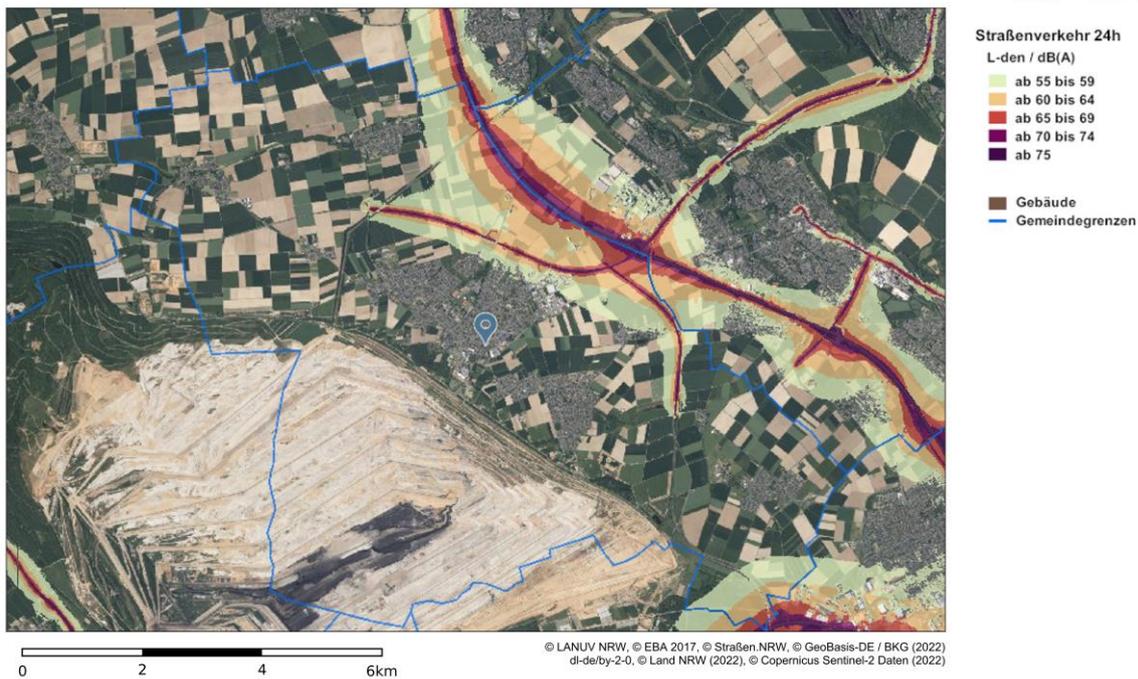


Abbildung 1: Pegelbänder der Lärmkarte für LDEN auf dem Stadtgebiet der Stadt Elsdorf

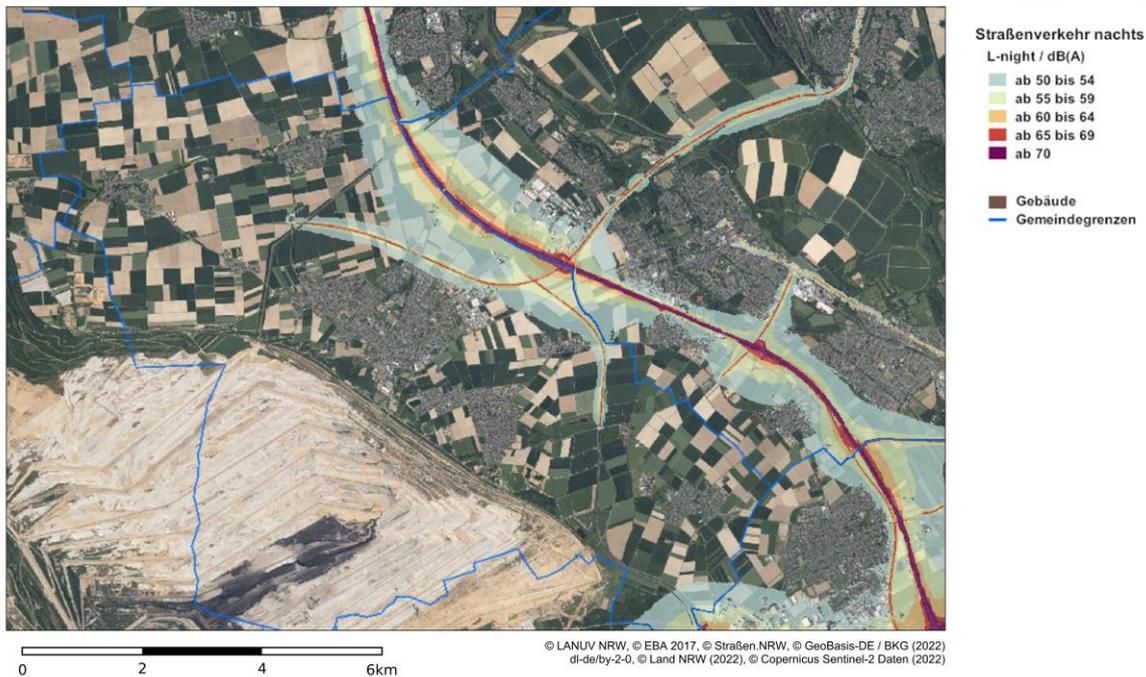


Abbildung 2 Pegelbänder der Lärmkarte für LNIGHT auf dem Stadtgebiet der Stadt Elsdorf

3.2.1 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die Autobahn 61

Auf Anfrage teilte die Autobahn GmbH der Stadt Elsdorf schriftlich mit, dass derzeit keine Lärmschutzmaßnahmen für die betreffenden Abschnitte geplant sind. Darüber hinaus sei jedoch angedacht, die vorhandene Betonfahrbahn zukünftig durch einen leiseren Asphalt zu ersetzen. Zur zeitlichen Umsetzung dieser Maßnahme kann allerdings noch keine Angabe gemacht werden. Möglich wäre es dementsprechend, dass diese Maßnahme erst in Stufe 5 der Maßnahmenplanung im Jahre 2029 umgesetzt wird.

Im Rahmen dieser Maßnahme soll die Ausbreitung der lärmrelevanten Pegelbänder eingedämmt werden, sodass weniger Menschen von Pegelbändern ab 55 dB(A) LDEN betroffen sind. Die Ausbreitung der Lärmemissionen der A61 in Bezug auf LDEN und LNIGHT auf das Siedlungsgebiet der Stadt Elsdorf sind allerdings aufgrund der Distanz als gering einzuschätzen. Die Änderung des Fahrbahnbelags würde die Ausbreitung der Pegelbänder eindämmen. Dies wiederum würde sich jedoch kaum auf die lärmrelevanten Pegelbänder für das Siedlungsgebiet auswirken.

Folglich würden ungefähr 20 Menschen von der Änderung des Fahrbahnbelags und der damit einhergehenden Reduktion der Lärmausbreitung der A61 um mindestens 1 dB(A) LDEN und LNIGHT profitieren. Dies betrifft vor allem einzelne Wohnhäuser und Hofnutzungen im nördlichen Außenbereich im Umkreis des Geländes von Rema Tip Top und der Hofnutzung bei Gut Ohndorf. Andere Siedlungsgebiete und Ortsteile sind nicht von den Lärmemissionen der A 61 betroffen.

3.2.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die Bundesstraßen 477 und 55

Im Rahmen der Abfrage bezüglich der geplanten Maßnahmen zur Lärminderung für die Bundesstraßen 477 und 55 wurde der Stadt Elsdorf seitens Straßen NRW mitgeteilt, dass die lärmrelevanten Abschnitte der B 55 und der B 477 gemäß der Richtlinie RLS-90 als lärmmindernd einzustufen sind. Da sich das neu etablierte Berechnungsverfahren „CNOSSOS“ der EU zu den in Deutschland etablierten Berechnungsverfahren (RLS-90, RLS-19, Schall-03, usw.) unterscheidet, ist keine Vergleichbarkeit dieser Methoden gewährleistet. Bestehende Unterschiede liegen in Kenngrößen und einigen Details, sodass die Ergebnisse nicht identisch sind. Dementsprechend besteht die Möglichkeit, dass Hauptverkehrsstraßen wie die Bundesstraßen B 477 und B 55 nach der Berechnungsmethode CNOSSOS als lärmrelevant einzustufen sind, laut RLS-90 jedoch keine relevanten Lärmemissionen verursachen. Folglich sind im Rahmen der Maßnahmenplanung von Straßen NRW keine weiteren Schritte zur Lärminderung beider Hauptverkehrsachsen in den nächsten fünf Jahren geplant.

3.3 „Weiche“ Strategien zum langfristigen Schutz vor Umgebungslärm

Wie bereits in den oberen Kapiteln erläutert, sind die Straßenbulasträger der lärmrelevanten Hauptverkehrsstraßen die Autobahn GmbH und Straßen NRW. Aufgrund dessen ergibt sich kein direkter Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen von Gemeindestraßen. Im Rahmen dieses Lärmaktionsplanes werden aufgrund der Betroffenheit der Stadt Elsdorf keine Maßnahmen zur Ertüchtigung des Straßenraumes oder von Anlagen wie Lärmschutzwänden oder ähnlichem vorgesehen. Vielmehr sollen sogenannte „weiche“ Maßnahmen zur Minderung des Lärms beitragen. Diese Maßnahmen sollen sich indirekt auf die Minderung des Umgebungslärmes im Stadtgebiet auswirken. Vorrangig betrifft dies Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Elsdorf, das am 30.06.2021 vom Rat der Stadt Elsdorf im Zuge des integrierten Planungsprozesses beschlossen wurde. Weitere „weiche“ Maßnahmen liegen in der Zielsetzung geplante Projekte aus dem beschlossenen Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept der Stadt Elsdorf.

Durch das absehbare Ende des Braunkohletagebaus werden der Stadt Elsdorf und den Nachbarkommunen Potenziale, aber auch Handlungsbedarfe eröffnet. Mit der Entwicklung einer planerischen Grundlage für den wirtschaftlichen und städtebaulichen Strukturwandel sollen auch neue Handlungsoptionen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung aufgezeigt werden. Im Folgenden wird auf die einzelnen formulierten Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept eingegangen, die einen Einfluss auf den Umgebungslärm im Stadtgebiet haben.

Das erste Maßnahmenpaket bezieht sich auf den Radverkehr. Ziel dieses Maßnahmenpakets ist es, innerhalb des Stadtgebietes sichere und komfortable Radverkehrsverbindungen zu schaffen, die als Grundlage für die Schaffung eines übergeordneten Zielnetzes für den Radverkehr dienen sollen. Ein Projekt zur

Erweiterung der Fahrradinfrastruktur im Stadtgebiet stellt das ISEK-Projekt „Grünes Band“ dar. Inhalt dieses Projektes ist es, die ehemalige Bahntrasse zwischen Elsdorf und Bedburg als durchgängige Fußgänger- und Radfahrerachse wieder nutzbar zu machen, um eine direkte Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an den Bedburger Bahnhof zu schaffen.

Ziel des Maßnahmenpakets des Fußgängerverkehrs ist es, das gesamtstädtische Alltagsnetz auszubauen und Verbindungsrouten zwischen den Nutzungsbereichen zu stärken. Die Bestandsanalyse im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts hat ergeben, dass viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Aufgrund dessen sollen Maßnahmen wie der Ausbau von Fußwegen, die Optimierung von Kreuzungen, Querungen & Einmündungen oder die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums zur Attraktivierung des Fußgängerverkehrs dienen.

Neben der Schaffung eines besseren Zielnetzes für den Radfahrer und Fußgängerverkehr wurden Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs getroffen. Ein zentrales Thema stellt die Verbesserung der regionalen ÖPNV-Anbindung dar. Da in Elsdorf über den Busverkehr Bahnhöfe in umliegenden Städten erreicht werden können, dies aber meist mit langen Fahrzeiten und Umsteigezwängen verknüpft ist, bietet der ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wenig Vorteile. Da sich der Ausbau des S-Bahn-Netzes Köln in fortgeschrittener Planung befindet wird, wird im Mobilitätskonzept an den Neubau einer Schienenstrecke zwischen Elsdorf und Bergheim-Zieverich appelliert. Die Anbindung an das regionale Schienennetz würde zur Attraktivierung des regionalen ÖPNV beitragen und ein gutes Alternativangebot für den MIV schaffen. Darüber hinaus gilt es, den bestehenden Busverkehr im lokalen und regionalen Sinne zu stärken. Mögliche Maßnahmen sind die Schaffung von Direktverbindungen nach Köln oder Düsseldorf oder Jülich sowie die Optimierung der Busanschlüsse an die Bahnhöfe oder die Schaffung eines zusätzlichen Angebots im Elsdorfer Stadtgebiet. Um zukünftig verschiedene Verkehrsmittel sinnvoll miteinander verknüpfen zu können und somit ein multi- wie auch intermodales Mobilitätsverhalten zu fördern, sollen Mobilstationen im Stadtgebiet entwickelt werden.

Ein weiteres Maßnahmenpaket ergibt sich durch die integrierte Straßenraumgestaltung in Elsdorfer Fokusräumen. Einer dieser formulierten Fokusräume ist die Gladbacher Straße. Diese soll unter anderem durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu einer lebenswerten Stadtachse entwickelt werden. Ein weiterer Fokusraum die Straßenraumgestaltung an der Mittelstraße und Desdorfer Straße. Hier wird ebenfalls die Verkehrsberuhigung durch verkehrsordnerische Maßnahmen wie Tempo 30 als Maßnahme formuliert.

Im Rahmen der Maßnahmen von Verkehr, Klima und Umwelt werden alternative Antriebsarten im ÖPNV und MIV genannt. Zum aktuellen Zeitpunkt ist es noch nicht absehbar, welche Technologien sich zukünftig in Deutschland durchsetzen werden. Die Nutzung von Elektrofahrzeugen stieg in den vergangenen Jahren vermehrt an.

Zukünftig ist damit zu rechnen, dass die E-Ladeinfrastruktur ausgebaut werden muss, um der Nutzung von Elektrofahrzeugen gerecht zu werden. Momentan wird seitens der Stadtverwaltung ein Konzept zur E-Ladeinfrastruktur ausgeschrieben.

Darüber hinaus gilt es, Carsharing Potenziale zu nutzen. Aktuell gibt es noch kein Carsharing-Angebot in Elsdorf. Dies liegt laut Mobilitätskonzept in erster Linie an fehlenden Angeboten von Betreibern. Sollten zukünftig die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden, wäre die Etablierung des Carsharings denkbar. Möglich wäre auch eine Kooperation mit dem Rhein-Erft-Kreis, um das Bediengebiet zu erweitern.

Des Weiteren gilt es, die Flächen- und Standortplanung verkehrseffizient zu gestalten, sodass möglichst viele Wege nicht mit dem Auto zurückgelegt werden müssen.

Mit den oben formulierten Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept geht die Minderung von Luft- und Schadstoffemissionen einher. Ein grundsätzliches Ziel sollte es sein, den aktuellen Modal Split (deutliche Verlagerung zum MIV) umzuschichten, sodass alternative Mobilitätsangebot wie der ÖPNV oder Radverkehr durch die oben genannten Maßnahmen mehr genutzt werden. Des Weiteren gilt es alternative Antriebsarten die Attraktivität von Elektrofahrzeuge durch eine ausgebauten E-Ladeinfrastruktur zu stärken und Carsharing-Potenziale zukünftig zu nutzen. Somit können vor etwaige Emissionen zukünftig gemindert werden.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes ist es verpflichtend, den Schutz ruhiger Gebiete zu thematisieren. Hierbei genügt es nicht, Gebiete, die bereits wenig Umgebungslärm ausgesetzt sind, als ruhige Gebiete zu bezeichnen. Vielmehr ist das Ziel dieser Thematik die Festsetzung ruhiger Gebiete in Hinblick auf die zukünftige Siedlungsentwicklung und den damit verbundenen äußeren Lärmeinwirkungen durch beispielsweise Verkehrs-, Bau- und Freizeitlärm.

Die Stadt Elsdorf ist mit ihrer Lage am Rand des Tagebaus Hambach direkt vom Strukturwandel im Rheinischen Revier betroffen. Der Braunkohlestandort leistet seit Jahrzehnten einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Gebiets. Mit der Verabschiedung des Gesetzes zum Kohleausstieg ist unter anderem das Ende des Braunkohleabbaus im Tagebau Hambach in 2029 beschlossen. Die Stadt Elsdorf hat hierauf antizipiert und veranlasste schon in 2019 die Erstellung von vier Konzepten, welche Hand in Hand Impulse für die Stadt erarbeiten sollten. Zum einen wurde ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) beauftragt, welches sich auf die Zentren von Elsdorf und Heppendorf fokussiert. Darüber hinaus wurden ein Mobilitätskonzept sowie ein Freiraum- und Tourismuskonzept für das gesamte Stadtgebiet Elsdorf angestoßen. Durch das Ende des Braunkohleabbaus entstehen an der Seite des Tagebaus Hambach neue Entwicklungschancen für die Stadt Elsdorf. Außerdem stellen der Strukturwandel, der Klimawandel, die Energiewende und die Mobilitätswende Herausforderungen an die räumlichen Planungen dar. Da zukünftig Flächen zur Realisierung von Entwicklungsvorhaben zur Verfügung stehen müssen, setzt die Stadt Elsdorf im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine ruhigen Gebiete fest,

um genügend Flächenreserven für eine geordnete und positive Stadtentwicklung zur Verfügung zu haben. Die Festsetzungen von Schutzbereichen im Stadtgebiet würden diesem Leitziel entgegenstehen.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Da die Maßnahme der Autobahn GmbH erst für das Jahr 2029 geplant sein wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht festzustellen, ob sich die Lärmbelastung betroffener Personen in diesem Zeitraum verringert. Sollte die Maßnahme zur Änderung des Fahrbahnbelags innerhalb der nächsten fünf Jahre vollzogen worden sein, verringert sich die Lärmbelastung zwischen 2 bis 5 dB(A). Hierbei sind nach Analyse der Lärmkarten ungefähr 20 Personen betroffen.

Eine genaue Anzahl der Personen, für die sich die Lärmbelastung in den nächsten fünf Jahren durch weiche Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept verringern, ist kaum absehbar, da zum jetzigen Zeitpunkt nicht festzustellen ist, welche Maßnahmen wo und in welchem Zeitraum realisiert werden. Da sich diese Maßnahmen nicht auf lärmrelevante Verkehrsstraßen der Lärmkarten beziehen, besteht keine Notwendigkeit diesbezüglich eine Aussage zu treffen.

3.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Laut Lärmkarten werden keine Personen im Stadtgebiet der Stadt Elsdorf durch relevanten Schienenverkehrslärm belastet.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Beteiligungsphase wurde zwischen dem 01.09.2023 und 10.10.2023 durchgeführt. Hierbei ist eine Stellungnahme eingegangen.

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Während der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes wird eine zweiphasige Öffentlichkeitsbeteiligung angestrebt. Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt auf Grundlage der Lärmkarten, die vom LANUV bereitgestellt worden sind. In der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wird der Entwurf des Lärmaktionsplanes offengelegt, sodass etwaige Anregungen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit in das finale Dokument miteinfließen können. Beide Öffentlichkeitsbeteiligungen finden ausschließlich über das Online-Beteiligungsportal „tetraeder“ statt.

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Da die beiden Beteiligungsphasen im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes ausschließlich digital über das Webportal der Stadt Elsdorf stattgefunden haben, sind alle Bürger der Stadt Elsdorf dazu aufgerufen worden, sich zu beteiligen. Im Rahmen der fortgeschrittenen Beteiligung wurden neben der Öffentlichkeit auch Träger öffentlicher Belange über den Beteiligungsserver „tetraeder“ an der Erstellung des Lärmaktionsplanes beteiligt.

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der öffentlichen Konsultation sind Stellungnahmen eingegangen. Diese werden in Kapitel 4.5 dargestellt und bewertet.

4.5 Dokumentation

Nr.	Datum	Stellungnahme	Bewertung
1	01.10.2023	<p>Wir haben mit großem Interesse ihren Beteiligungsaufruf im Elsdorfer Rundblick gelesen und möchten uns mit unserem Anliegen/Beobachtungen an dieser Aktion beteiligen.</p> <p>Seit 2020 wurde das Tempolimit auf der Eifelstrasse in Höhe Kreuzung Oststrasse bis Kreuzung Jackerather Str. von 50km/h auf 70km/h angehoben.</p> <p>Die Auswirkungen dieser Änderung sind für uns als Anwohner Köln-Aachener-Str. Ecke Eifelstrasse massiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sowohl die Lärm-, Schmutz und auch Luftbelästigung durch die Tempoerhöhung auf der K42 hat maßgeblich zugenommen. - Auch die Nutzung dieses Abschnitts durch steigende Anzahl an LKWs, welche nun mit 70km/h und mehr vorbei donnern, leisten ihren Beitrag. - Das Öffnen von Fenstern ist aufgrund der Lautstärke tagsüber so gut wie nicht mehr möglich. - Das arbeiten im Büro, Homeoffice, etc. wird dadurch stark beeinträchtigt. - Gerade in den Sommermonaten und steigenden Temperaturen führt dies auch zu nennenswerten körperlichen Belastungen der Anwohner. - Das Auffahren mit dem Auto auf die Eifelstrasse wird zum Spießrutenlauf und damit zu Schnellstarts (Kavaliersstart mit quietschenden Reifen). - Zu Stoßzeiten kommt es hier unter anderem an der Kreuzung zu Autokolonnen, ausgiebige 	<p>Der Straßenbaulastträger dieses Abschnitts ist der Rhein-Erft-Kreis. Die Stadt Elsdorf hat sich in der Vergangenheit bereits mit der Geschwindigkeitsreduzierung auf diesem Abschnitt der Köln-Aachener-Straße auseinandergesetzt. Die Drosselung der Geschwindigkeit auf 50 km/h liegt im Interesse der Stadt Elsdorf, da teilweise Lärmschutzbelange der anliegenden Bevölkerung betroffen sind und das anliegende Wohngebiet tangiert wird.</p> <p>Zum einen sind die Anwohner mit der Erschließung der Köln-Aachener Straße durch Luft- und Schadstoffemissionen betroffen. Darüber hinaus entstehen Lärmemissionen. Im Vordergrund steht allerdings die Wahrung der Straßenverkehrs-Ordnung und die darin verankerte Pflicht zum Vorrang des fließenden Verkehrs, die zur Erhöhung der maximal zulässigen Geschwindigkeit auf diesem Abschnitt führt.</p>

		<p>Nutzung der Fahrzeughupen, starken Abbremsmanövern, etc.</p> <ul style="list-style-type: none">- Ebenfalls scheint es ein neuer ?Sport? zu sein, mit möglichst hoher Geschwindigkeit von der Eifelstrasse in die Köln-Aachener-Str. abzubiegen, was tagsüber und auch in der Nacht zu hoher Lärmbelastung führt.- Mit Rückgang des Pandemiegesehens nach 2021 ist der Straßenverkehr (Berufspendler, Lieferverkehr, etc.) zusätzlich um ein Vielfaches angestiegen, wodurch die beschriebenen Belastungen proportional anstieg. <p>Seither sind wir als Interessengemeinschaft Elsdorf/K42 in der Kommunikation mit der Stadt Elsdorf, dem Ordnungsamt und dem Kreis, um eine tragbare Lösung für das Problem zu finden und die Wohnqualität in unserem Stadtteil wieder herzustellen bzw. zu verbessern! Leider bisher ohne nennenswertes Ergebnis.</p> <p>Darüber hinaus möchten wir noch darauf hinweisen, dass der Weg auf der Eifelstrasse, als auch die Übergänge zur Feldseite hin, von vielen Familien mit Kindern, Hundebesitzern, Radfahrern und Joggern genutzt wird. Sowohl das Überqueren der Straße ist durch die wesentlich schneller fahrenden PKWs und LKWs gefährlicher geworden als auch die Nutzung durch den gestiegenen Lärmpegel inkl. CO2 Ausstoß eher eine Belastung, als einen gewünschten Erholungseffekt darstellt.</p>	
--	--	---	--

	<p>Viele Städte und Kreise denken grundsätzlich über die Bedeutung von Straßen für die Stadtökologie, das Stadtbild und die Lebensqualität nach und entwickeln zeitgemäße Verkehrskonzepte. Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Luftreinhaltung, Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind Gründe für Kommunen Tempolimits weiter zu reduzieren.</p> <p>Das auch Elsdorf an neuen Konzepten zur Attraktivität der Stadt intensiv arbeiten möchte, um unter anderem die Lebensqualität zu steigern, begrüßen wir sehr und möchten uns einbringen!</p> <p>Es gibt eine Vielzahl von Studien und Statistiken z.B. des Umwelt-Bundesamt die eine gesteigerte Lärm, CO2, etc. Belästigung durch Veränderung von Tempolimits belegen und somit Bestandteil einer objektiven Grundlage für etwaige Entscheidungen und Anpassungen sind. Anbei möchte wir Ihnen gerne zur Bekräftigung unserer Argumentation und Ergänzung der Datenlage einen Artikel aus der Presse zur WHO zukommen lassen. Auch die WHO verlangt bzgl. der Klimaziele unter anderem bessere Lebensqualität in Städten, Vorrang für Fußgänger und Radfahrer. Hier der Link: Vor Weltklimakonferenz in Glasgow: WHO fordert ehrgeizigere Klimaziele tagesschau.de</p>	
--	---	--

	<p>Zahlreich Studien, Pressemitteilungen aus anderen Gemeinden und auch die neuen Planungen für ein „schöneres Elsdorf“ zeigen alle in die gleiche Richtung bzw. Zukunft für mehr Lebensqualität in Städten, u.a. durch maßgebliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Dies sind Argumente, die unser Anliegen bekräftigen und wir hoffen, dass Sie uns darin unterstützen, in dem Maßnahmen im Elsdorfer Lärmaktionsplan diesbezüglich aufgenommen werden!</p> <p>Im Namen der Interessengemeinschaft bedanke ich mich im Voraus für Ihr Engagement und hoffe, auf ein Signal der gemeinsamen Lösungsfindung!</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	
--	---	--

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Stadt Elsdorf hat die Erarbeitung des Lärmaktionsplanes in Eigenregie durchgeführt. Somit sind keine Kosten zur Beauftragung von externen Gutachterbüros entstanden.

6. Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in der 5. Runde wird geprüft, welche direkten und indirekten Maßnahmen zur Eindämmung des Umgebungslärms durch die Vorhabenträger durchgeführt wurden.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht absehbar, inwiefern bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Berechnungen zur Wirksamkeit der Lärminderung durchgeführt werden. Dies ist abhängig von der Entwicklung der Betroffenheit und der Lärmprobleme der Stadt Elsdorf.

7. Inkrafttreten des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan ist mit der Bekanntmachung vom xx.xx.xxxx in Kraft getreten.
Das Dokument ist auf der Homepage der Stadt Elsdorf unter folgendem Link zu finden: