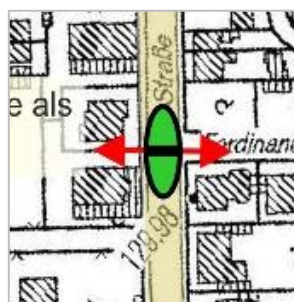
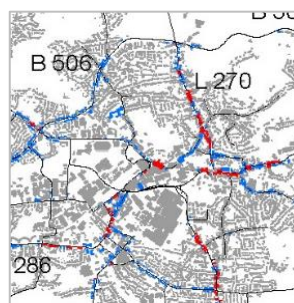
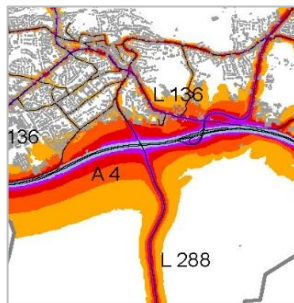


Stadt Bergisch Gladbach Lärmaktionsplan 3. Runde

Entwurf: 2022-04-01





Lärmaktionsplan 3. Runde

im Auftrag der

Stadt Bergisch Gladbach

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard

Hilde Richter-Richard

Sophia Soetermanns

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, April 2022

INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Hauptseisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	1
2.	Zuständige Behörde	4
3.	Rechtlicher Hintergrund	5
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	9
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
5.1	Straßenverkehr	10
5.2	Schienenverkehr	21
5.3	Flugverkehr	27
5.4	Gewerbelärm	30
5.5	Belastungsachsen und -räume	33
5.5.1	Belastungsachsen	33
5.5.2	Belastungsräume	47
5.6	Ruhige Gebiete	49
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	55
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	61
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	62
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	68
9.1	Strategische Maßnahmen Straßenverkehr	68
9.1.1	Kommunales Planungsmanagement	69
9.1.2	Verkehrsentwicklungsplanung	70
9.1.3	Förderung nichtmotorisierter Verkehrsmittel	72
9.1.4	Stadtgeschwindigkeitskonzept	74
9.1.5	Lkw-Lenkungskonzept	78
9.1.6	Investitionsprogramm lärmmindernde Asphaltdeckschichten	83
9.1.7	Entwicklung ruhiger Gebiete	84
9.1.8	Beratung von Bauherren	86
9.1.9	Integriertes Mobilitätskonzept	86
9.2	Maßnahmen an Belastungsachsen Straßenverkehr (Fortschreibung der gleichbleibenden Achsen aus 2. und 3. Runde)	87
9.2.1	L 270 Odenthaler Straße	89
9.2.2	L 286 Hauptstraße (Schnabelsmühle – Heiligenstock)	97
9.2.3	L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße (Fahner Weg – Steinknippen)	101
9.2.4	L 286 Mülheimer Straße – L 286 Hauptstraße (Gierather Straße – Dechant-Müller-Straße)	110
9.2.5	L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße	115
9.3	Maßnahmen an Belastungsachsen Straßenverkehr (LAP 2. Runde)	124



	9.3.1 L 286 Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße (Hauptstraße – Straße An der Gohrsmühle)	125
	9.3.2 K 27 Achse Vürfelser Kaule – Dolmanstraße	130
	9.3.3 L 136 Kölner Straße (Kaule – Buddestraße)	136
	9.4 Schienenverkehr	140
	9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	141
10.	Langfristige Strategie	142
	10.1 Straßenverkehr	142
	10.2 Schienenverkehr	142
11.	Finanzielle Informationen	143
	11.1 Kosten Lärmaktionsplan	143
	11.2 Fördermöglichkeiten	144
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	145
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	146
Anhang I	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit	
Anhang II	Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange	
Anhang III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie	
Anhang IV	Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr	

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen	3
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	12
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag	13
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Nacht.....	14
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit	15
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche	16
Abb. 5.6:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk	17
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	19
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	20
Abb. 5.9:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den} – bundeseigene Eisenbahnen	22
Abb. 5.10:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night} – bundeseigene Eisenbahnen	23
Abb. 5.11:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den} – nichtbundeseigene Eisenbahnen	25
Abb. 5.12:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night} – nichtbundeseigene Eisenbahnen	26
Abb. 5.13:	Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{den}	28
Abb. 5.14:	Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{night}	29
Abb. 5.15:	Strategische Lärmkarte Gewerbelärm L_{den}	31
Abb. 5.16:	Strategische Lärmkarte Gewerbelärm L_{night}	32
Abb. 5.17:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) – Straßenverkehr	37
Abb. 5.18:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) – Straßenverkehr	38
Abb. 5.19:	Belastungsachsen/ -räume Straßen $L_{den}/ L_{night} > 65/55$ dB(A) – Straßenverkehr	39
Abb. 5.20:	Lärmkennziffer L_{den} – bundeseigene Eisenbahnen	41
Abb. 5.21:	Lärmkennziffer L_{night} – bundeseigene Eisenbahnen	42
Abb. 5.22:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) – nichtbundeseigene Eisenbahnen	44
Abb. 5.23:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) – nichtbundeseigene Eisenbahnen	45
Abb. 5.24:	Belastungsachsen/ -räume Straßen $L_{den}/ L_{night} > 65/55$ dB(A) – nichtbundeseigene Eisenbahnen	46
Abb. 5.25:	Quellenübergreifende Belastungsräume $L_{den}/ L_{night} > 65/55$ dB(A)	48
Abb. 5.26:	Geplante ruhige Gebiete auf Kölner Stadtgebiet angrenzend an das Stadtgebiet Bergisch Gladbach	53
Abb. 5.27:	Ruhige Gebiete	54
Abb. 9.1:	Überlagerung Lärmbelastungsachsen/ zulässige Höchstgeschwindigkeiten	76
Abb. 9.2:	Belastungsachsen $> 70/60$ dB(A)/ zul. Höchstgeschwindigkeit ≥ 50 km/h	77
Abb. 9.3:	Lkw-Anteil auf Lärmbelastungsachsen 6-18 Uhr	81



Abb. 9.4:	Lkw-Anteil auf Lärmbelastungsachsen 22-6 Uhr	82
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 1, Alte Wipperfürther Str. – Jägerstr.)	93
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 2, Jägerstraße – Hauptstraße)	96
Abb. 9.7:	Maßnahmenübersicht L 286 Hauptstraße (Schnabelsmühle – Heiligenstock)	100
Abb. 9.8:	Maßnahmenübersicht L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße (Abschnitt 1, Fahner Weg – Neuenhauser Weg)	106
Abb. 9.9:	Maßnahmenübersicht L 288 Kempener Straße (Abschnitt 2, Neuenhauser Weg – Steinknippen)	109
Abb. 9.10:	Maßnahmenübersicht Abschnitt 1, L 286 Mülheimer Straße - Hauptstraße (Gierather Straße – Dechant-Müller-Straße)	114
Abb. 9.11:	Maßnahmenübersicht L 288 Bensberger Straße (Abschnitt 1, An der Jüch – Lerbacher Weg)	119
Abb. 9.12:	Maßnahmenübersicht L 288 Bensberger Straße (Abschnitt 2, Lerbacher Weg – Lückrather Weg)	120
Abb. 9.13:	Maßnahmenübersicht L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße (Berzeliusstraße – Kölner Straße)	123
Abb. 9.14:	Maßnahmenübersicht Dechant -Müller-Straße – Kalkstraße	129
Abb. 9.15:	Maßnahmenübersicht K 27 Dolmanstraße – Vürfelser Kaule (Abschnitt 1, nördlicher Ortseingang Alt Refrath – Neuer Traßweg)	134
Abb. 9.16:	Maßnahmenübersicht K 27 Dolmanstr. – Vürfelser Kaule (Abschnitt 2, Neuer Traßweg – Lustheide)	135
Abb. 9.17:	Maßnahmenübersicht L 136 Kölner Straße (Kaule – Buddestraße)	139



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 4.1:	Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne	9
Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr	55
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	55
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	56
Tab. 6.4:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr	56
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr	56
Tab. 6.6:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr	56
Tab. 6.7:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenwege des Bundes	57
Tab. 6.8:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenwege des Bundes	57
Tab. 6.9:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenwege des Bundes	57
Tab. 6.10:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – nichtbundeseigene Eisenbahnen	58
Tab. 6.11:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – nichtbundeseigene Eisenbahnen	58
Tab. 6.12:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – nichtbundeseigene Eisenbahnen	58
Tab. 6.13:	Gesamtfläche lärmbelasteten Gebiete – Flugverkehr	58
Tab. 6.14:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Flugverkehr	59
Tab. 6.15:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Flugverkehr	59
Tab. 6.16:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – IED-Anlagen	59
Tab. 6.17:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – IED-Anlagen	59
Tab. 6.18:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – IED-Anlagen	60
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde	62
Tab. 9.1:	Straßendeckschichtkorrektur gemäß RLS-19	83
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 1, Alte Wipperfürther Str. – Jägerstr.)	89
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 2, Jägerstraße – Hauptstraße)	94
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen L 286 Hauptstraße (Schnabelsmühle – Heiligenstock)	97
Tab. 9.5:	Rahmenbedingungen, L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße (Fahner Weg – Neuenhauser Weg)	101
Tab. 9.6:	Rahmenbedingungen, L 288 Kempener Straße (Neuenhauser Weg – Steinknippen)	107
Tab. 9.7:	Rahmenbedingungen Abschnitt 1, L 286 Mülheimer Straße – Hauptstraße (Gierather Straße – Dechant-Müller-Straße)	110



Tab. 9.8:	Rahmenbedingungen L 288 Bensberger Straße (An der Jüch – Lückrather Weg)	115
Tab. 9.9:	Rahmenbedingungen L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße (Lückrather Weg – Kölner Straße).....	121
Tab. 9.10:	Rahmenbedingungen, L 286 Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße (Hauptstraße – Straße An der Gohrsmühle)	125
Tab. 9.11:	Rahmenbedingungen K 27 Dolmanstraße (Abschnitt 1, nördlicher Ortseingang Alt Refrath – Neuer Traßweg)	130
Tab. 9.12:	Rahmenbedingungen K 27 Dolmanstr. – Vürfelser Kaule (Abschnitt 2, Neuer Traßweg – Lustheide)	131
Tab. 9.13:	Rahmenbedingungen L 136 Kölner Straße (Kaule – Buddestraße)	136



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	-	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EFRE	-	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
FluLärmG	-	Fluglärmgesetz
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
KBS	-	Kursbuchstrecke
KfW	-	Kreditanstalt für Wiederaufbau
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LSA	-	Lichtsignalanlage
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RdErl	-	Runderlass
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
SV	-	Schwerverkehr
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flughäfen
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes
VwVfg	-	Verwaltungsverfahrensgesetz

1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohner pro Quadratkilometer. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Bergisch Gladbach im Rheinisch-Bergischen Kreis zählt mit 113.404 Einwohnern zum 31. Dezember 2019 zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Es wurden Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen mit einer DTV > 1.200 Kfz kartiert, soweit sie einen L_{den} von 55 dB(A) oder einen L_{night} von 50 dB(A) überschreiten (siehe Abb. 1.1).

Haupteisenbahnen

Auf der bundeseigenen Schienenstrecke

- Nr. 2663 Köln-Mülheim – Bergisch Gladbach (S 11)

verkehren mehr als 30.000 Züge/Jahr. Sie ist damit kartierungspflichtig.

Auf der nichtbundeseigenen Schienenstrecke (Stadtbahn)

- Weiden-West – Bensberg (KVB Linie 1)

verkehren gleichfalls mehr als 30.000 Züge/Jahr. Auch sie ist damit kartierungspflichtig.

Großflughäfen

Die Stadt Bergisch Gladbach befindet sich im Lärmwirkungsbereich des Großflughafens Köln/Bonn mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr (Starts und Landungen).

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

Gewerbelärm

In Ballungsräumen sind Industrie- und Gewerbeanlagen mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive), sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr zu kartieren.

Mit der Umsetzung der IED in deutsches Recht (Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive) werden Betreiber von gemäß BImSchG und 4. BImSchV genehmigungspflichtigen Großanlagen mit neuen Pflichten belegt, wenn ihre Anlage als IED-Anlage eingestuft wird.

Folgende Anlagen wurden kartiert:

- Saint Gobain Isover G+H (Jakobstraße 10, 51465 Bergisch Gladbach),
- Zanders Paper GmbH (An der Gohrsmühle 25, 51465 Bergisch Gladbach),
- Fa. Horst Beck GmbH (Senefelderstraße 11, 51469 Bergisch Gladbach).

Hinweis: Die Fa. Zanders stellte ihren Betrieb zum 30. April 2021 ein. Derzeit wird sie unter Aufsicht der Bezirksregierung Köln abgewickelt. Zum Zeitpunkt der Lärmkartierung wurde das Betriebsgelände noch berücksichtigt und die Genehmigungen haben weiterhin Gültigkeit. Der Betrieb soll ggf. in stark reduzierter Form weitergeführt werden.

Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung. Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

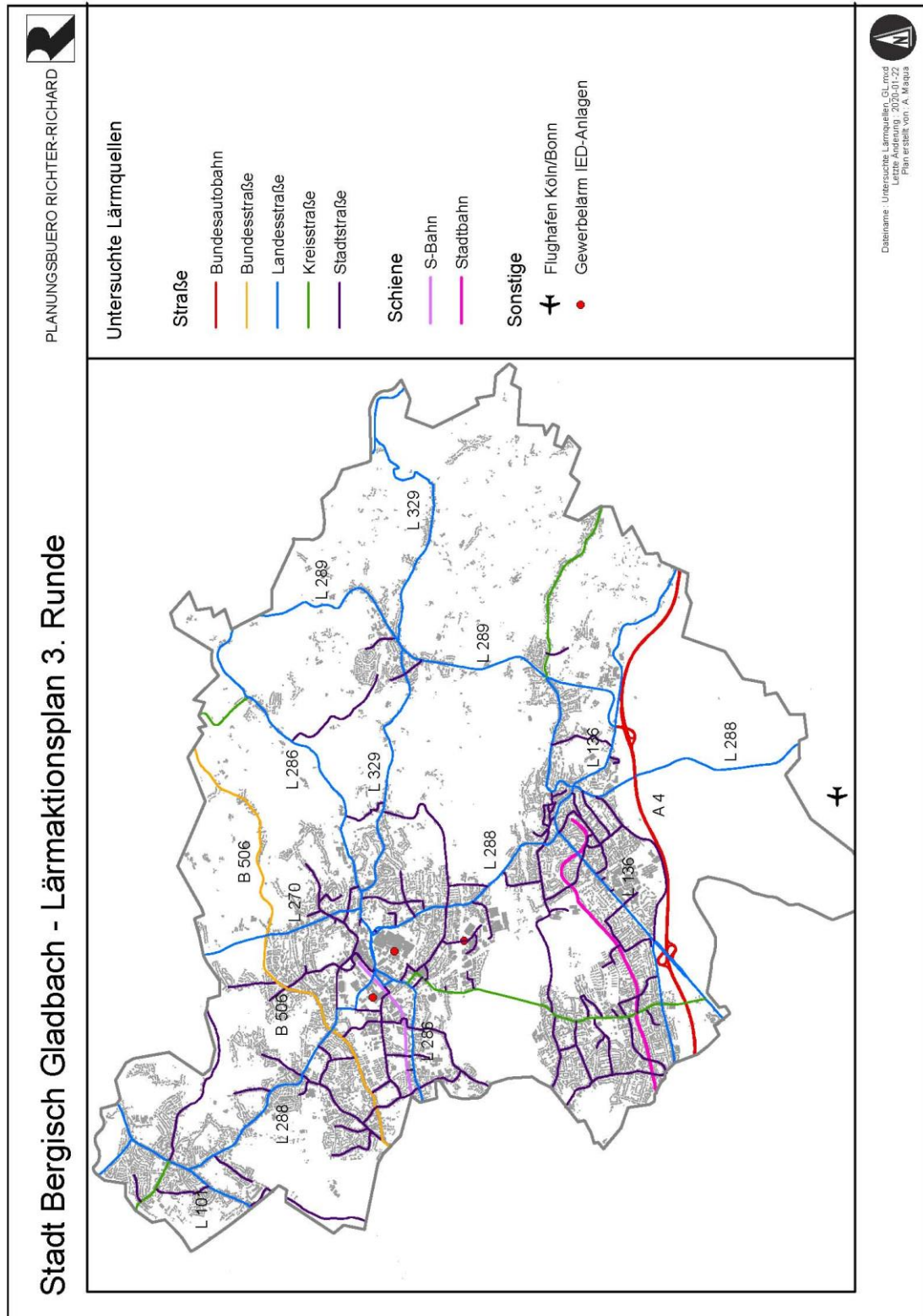


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen

2. Zuständige Behörde

Die Berechnung der strategischen Lärmkarten erfolgte für

- Eisenbahnstrecken des Bundes durch das EBA,
- Großflughäfen durch Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV),
- alle übrigen Quellen durch die Stadt Bergisch Gladbach.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinde als zuständige Behörde.

§ 47e (4) BImSchG legt das Verfahren für den Lärmaktionsplan an Schienenwegen innerhalb von Ballungsräumen fest: "Abweichend von Absatz 1 ist ab dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das Eisenbahn-Bundesamt an der Lärmaktionsplanung mit."

Zuständigkeit in der Stadt Bergisch Gladbach:

Stadt Bergisch Gladbach
FB 7-36 Immissionsschutz
Frau Marlies Thieser
Wilhelm-Wagener-Platz
51429 Bergisch Gladbach

Tel.: 02202/141-241
Fax: 02202/14701241
E-Mail: m.thieser@stadt-gl.de

Internet: www.bergischgladbach.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 78 004

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.

3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Zunächst waren in einer 1. Runde (bis 18. Juli 2008) als Ballungsräume Gemeinden mit mehr als 250.000 Einwohner zu betrachten. In der 2. Runde (bis 18. Juli 2013) wurde die Ballungsraumdefinition auf Gemeinden mit mehr als 100.000 Einwohnern gesenkt, die auch für die 3. Runde gilt.

Die zuständige Behörde hat in der 3. Runde bis zum 18. Juli 2018 den Lärmaktionsplan der 2. Runde zu überprüfen.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

In den meisten Bundesländern sind die Gemeinden die zuständige Behörde und verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, *"dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind"* (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet *"belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht"* (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupt Eisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde- rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre ge- plant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana- lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Er- gebnisse des Lärmaktionsplans."*

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Als Anhang III sind ergänzend die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie beigefügt.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Hinweis: Die im Folgenden aufgeführten rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechen dem Stand 4/2021. Das nationale Lärmschutzrecht hat sich in wesentlichen Teilen verändert (z. B. Einführung RLS-19 mit Änderung der 16. BImSchV), verschiedene Richtlinien stehen noch zur Anpassung an (z. B. Lärmschutz-Richtlinien-StV). Es gibt deshalb derzeit nur einen "tagesaktuellen" Stand. Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist der jeweils aktuelle Stand des Lärmschutzrechts zu beachten.

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlässe der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL97 in Verbindung mit den RLS-90 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann die betroffenen Gebäude errichtet wurden).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, allgemeine Wohngebiete, reine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete an Bundesfernstraßen	66 dB(A)	56 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete an Landesstraßen	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) gelten die §§ 41-43 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV und der 24. BImSchV. Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. wird auf die RLS-90 verwiesen.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchR 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO).

Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Rechengrundlagen nicht möglich. Der Baulastträger prüft deshalb die Lärmsituation jeweils als Einzelfallprüfung mit den national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90.

Bei der Planung des Neubaus oder wesentlicher Veränderungen an Schienenwegen sind gemäß 16. BImSchV Lärmprognosen nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03) vorzulegen. Mit der VBUSch werden die Lärmindizes, die für

die Kartierung nach der Richtlinie 2002/49/EG benötigt werden, berechnet. Sie ist nicht für Schallberechnungen nach der 16. BImSchV anwendbar.

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flughäfen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der jeweils aktuellen Fassung heranzuziehen.

4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat jedoch eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung¹, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004² und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005³ auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Weltgesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in ihren Night Noise Guidelines⁴ auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen⁵:

Tab. 4.1: Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{den}	L_{night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

Die Stadt Bergisch Gladbach verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{night} , um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Bei einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

¹ Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018

² Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

³ Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005

⁴ World Health Organization, Night Noise Guidelines for Europe, Copenhagen, 2009

⁵ www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung, zuletzt abgerufen 2019-04-21

5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursacherguppe (also Straße, Schiene und Flugverkehr) getrennt zu erstellen. Die Berechnungen erfolgen mit den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Schienenwegen (VBUSch), Flugplätzen (VBUF) sowie von Industrie und Gewerbe (VBUI).

5.1 Straßenverkehr

Zu den Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zählen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über alle Tage eines Jahres (DTV), der Lkw-Anteil (ganztags/ nachts), zulässige Höchstgeschwindigkeit, Straßenoberfläche sowie Straßengeometrie, Höhenlinien und vorhandene Lärmschutzbauwerke.

Die Eingangsdaten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Die Prüfung der Eingangsdaten führte zu folgendem Ergebnis:

- Fahrbahndecke: Auf der Schloßstraße zwischen Nikolausstraße und Kadettenstraße ist Kopfsteinpflaster verlegt. Da sich auf dem Straßenabschnitt keine Wohnbebauung befindet, ist dies für die ermittelten Belastungsachsen nicht relevant.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf fünf Straßenabschnitten zu hoch angesetzt. Der Fehler basiert auf dem Verkehrsmodell.
 - Dechant-Müller-Straße zwischen Hauptstraße und Kalkstraße zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h statt 50 km/h.
 - Altenberger-Dom-Straße zwischen Stadtgrenze und Rothbroicher Straße zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h statt 100 km/h.
 - L 289 ab Ortsende Herkenrath bis Ortseingang Kürten-Spitze zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h statt 70 km/h.
 - Romaney zwischen nördlichem Ortsausgang und der Straße Siefen zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h statt 100 km/h.
 - Kürtener Straße gilt zwischen Dombach-Sander-Straße und nördlich der Bebauung Eulenburg zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h statt 70 km/h.
 - Auf dem Refrather Weg beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Waldstücks 70 km/h statt 50 km/h.
- Zeitlich begrenzte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (7-17 Uhr)
 - Odenthaler Straße: zwischen An der Engelsfuhr und Jägerstraße vor der städtischen Gemeinschaftsgrundschule Hebborn.
 - Altenberger-Dom-Straße: zwischen Fahner Weg und Leverkusener Straße im Schulwegbereich der Gemeinschaftsgrundschule Schildgen.
 - Kempener Straße: vor der Städtischen Gemeinschaftsgrundschule Katterbach.
 - Dolmannstraße: zwischen In der Taufe und Siebenmorgen angrenzend an die Städtische Gemeinschaftsgrundschule Refrath.

Aufgrund der zeitlichen Begrenzung gehen die Geschwindigkeitsreduzierungen nicht in die Lärmkartierung ein. Sie finden jedoch in der Aufstellung der Maßnahmen Berücksichtigung.

Daraus ergibt sich folgende Reduzierung der Fassadenpegel:

- Auf der Dechant-Müller-Straße reduzieren sich die maximalen Fassadenpegel um 2,4 dB(A) von 72,1/62,1 dB(A) L_{den}/L_{night} auf 69,7/59,7 dB(A) L_{den}/L_{night} .
- Auf der Altenberger-Dom-Straße reduzieren sich die maximalen Fassadenpegel zwischen Stadtgrenze und Rothbroicher Straße um ca. 5,7 dB(A) von 73,5/62,9 dB(A) ganztags/ nachts auf 67,8/57,2 dB(A) ganztags/ nachts. Da der Großteil der betroffenen Gebäude bisher nur Lärmpegel zwischen 65 dB(A) und 70 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) und 60 dB(A) nachts aufweist, hat die niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeit auch Auswirkungen auf die Länge der Belastungsachse. Diese verkürzt sich auf den Abschnitt zwischen Rothbroicher Straße und der Straße Im Neuen Feld.
- Die lärmmindernde Wirkung auf den übrigen vier Abschnitten ist für die Identifizierung der Belastungsachsen irrelevant, da die Abschnitte anbaufrei bzw. nur vereinzelt bebaut sind und somit keine Belastungsachsen darstellen.

Die Änderungen werden in Kapitel 9. entsprechend berücksichtigt.

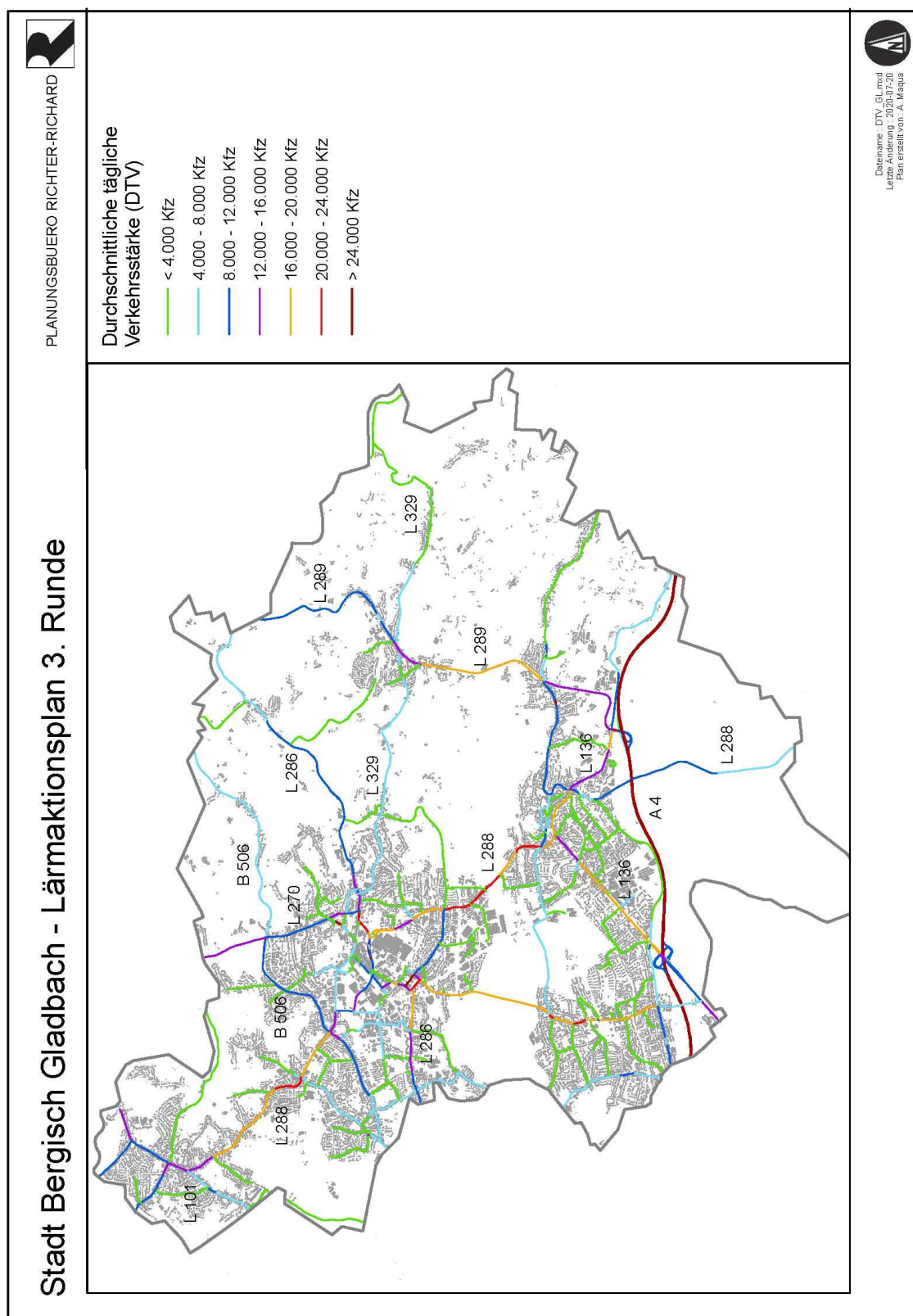


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

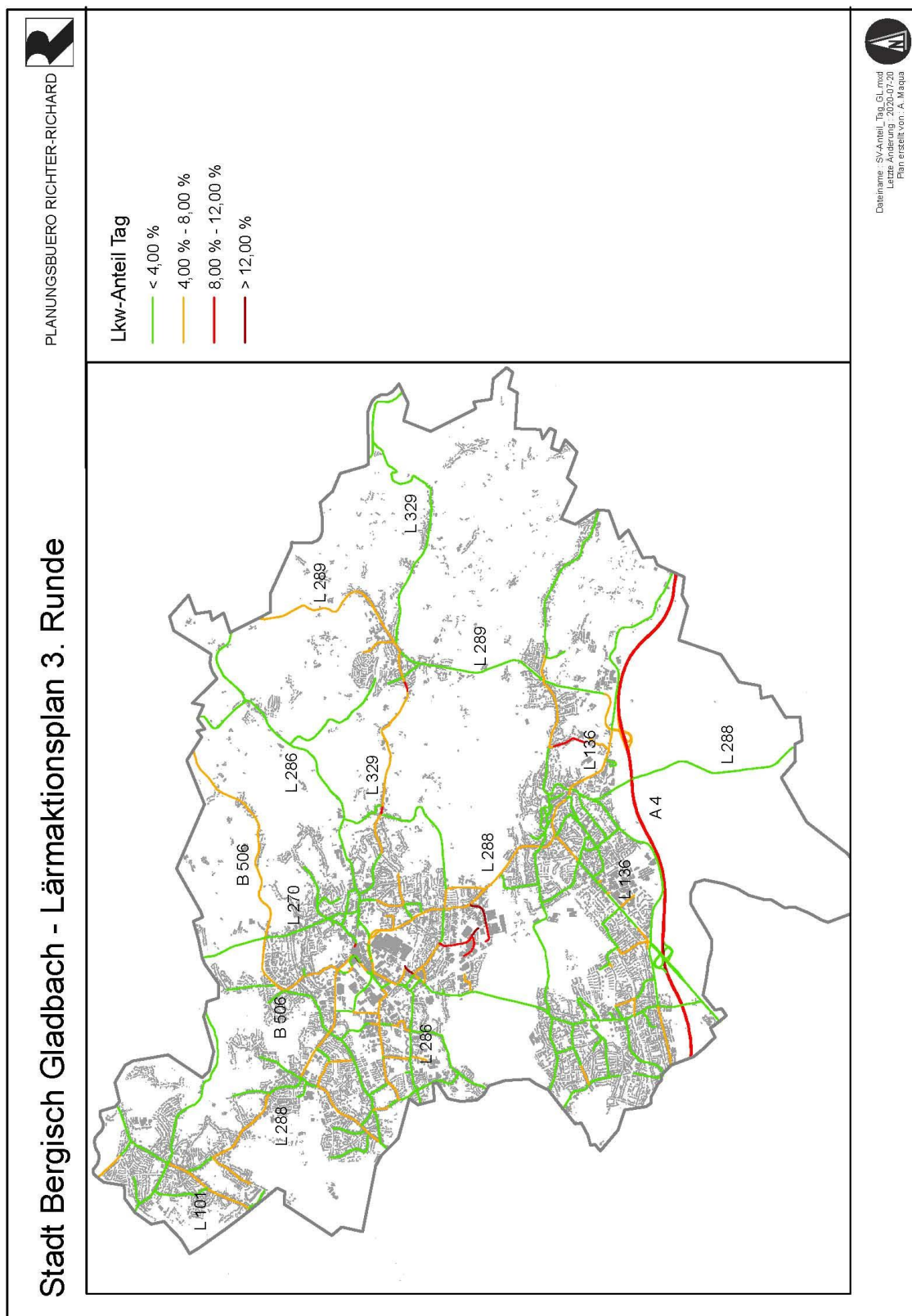


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag

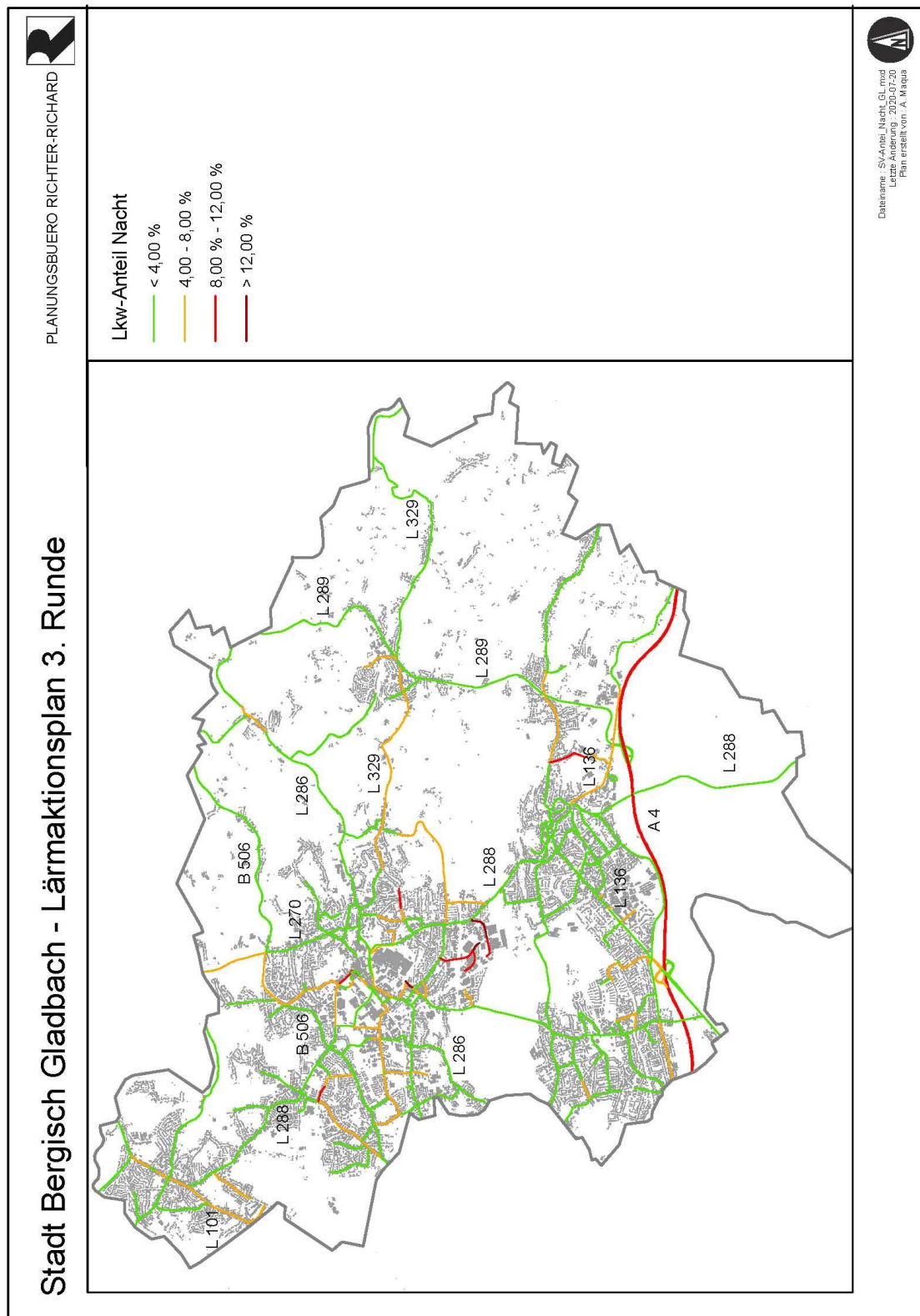


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Nacht

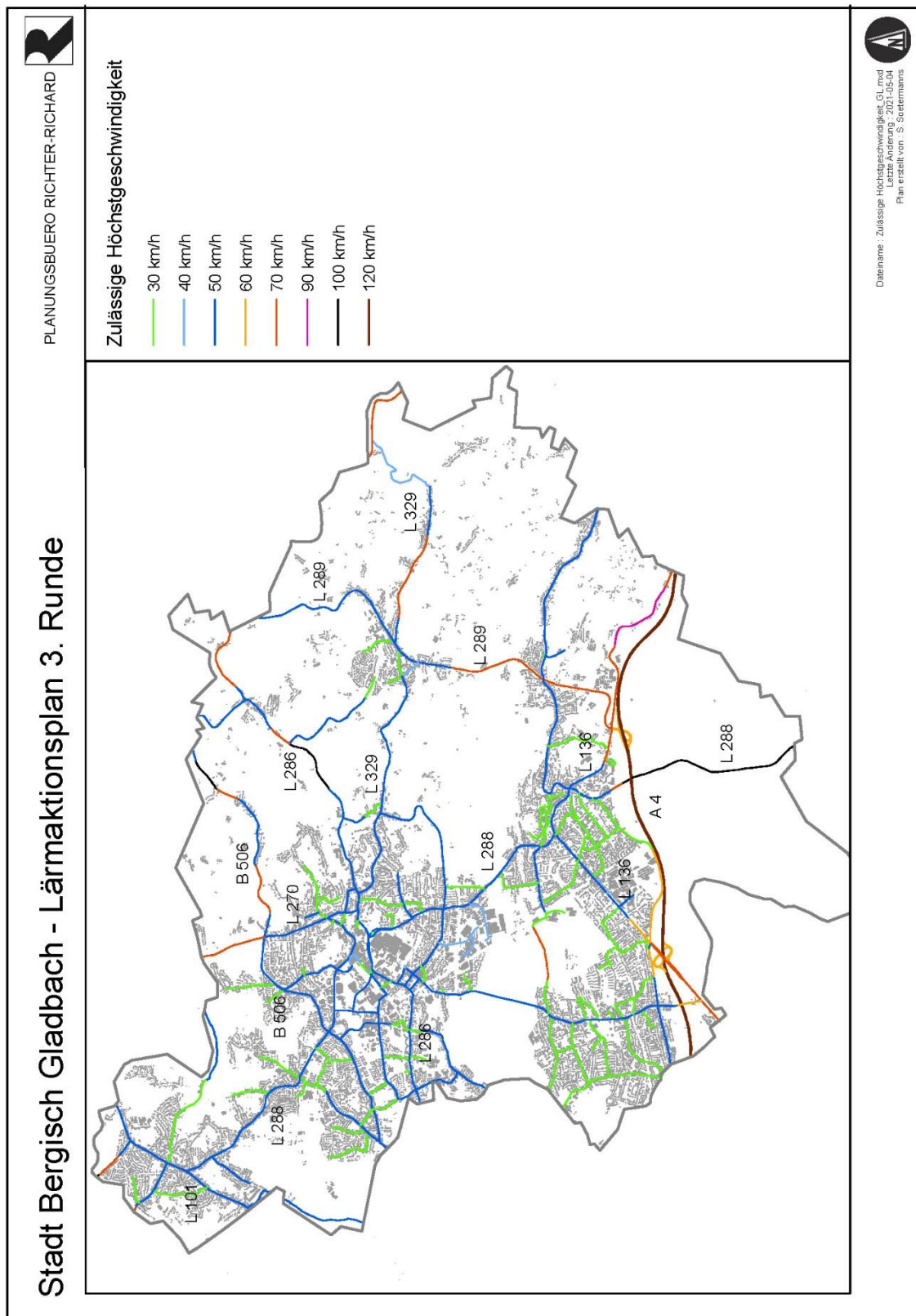


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

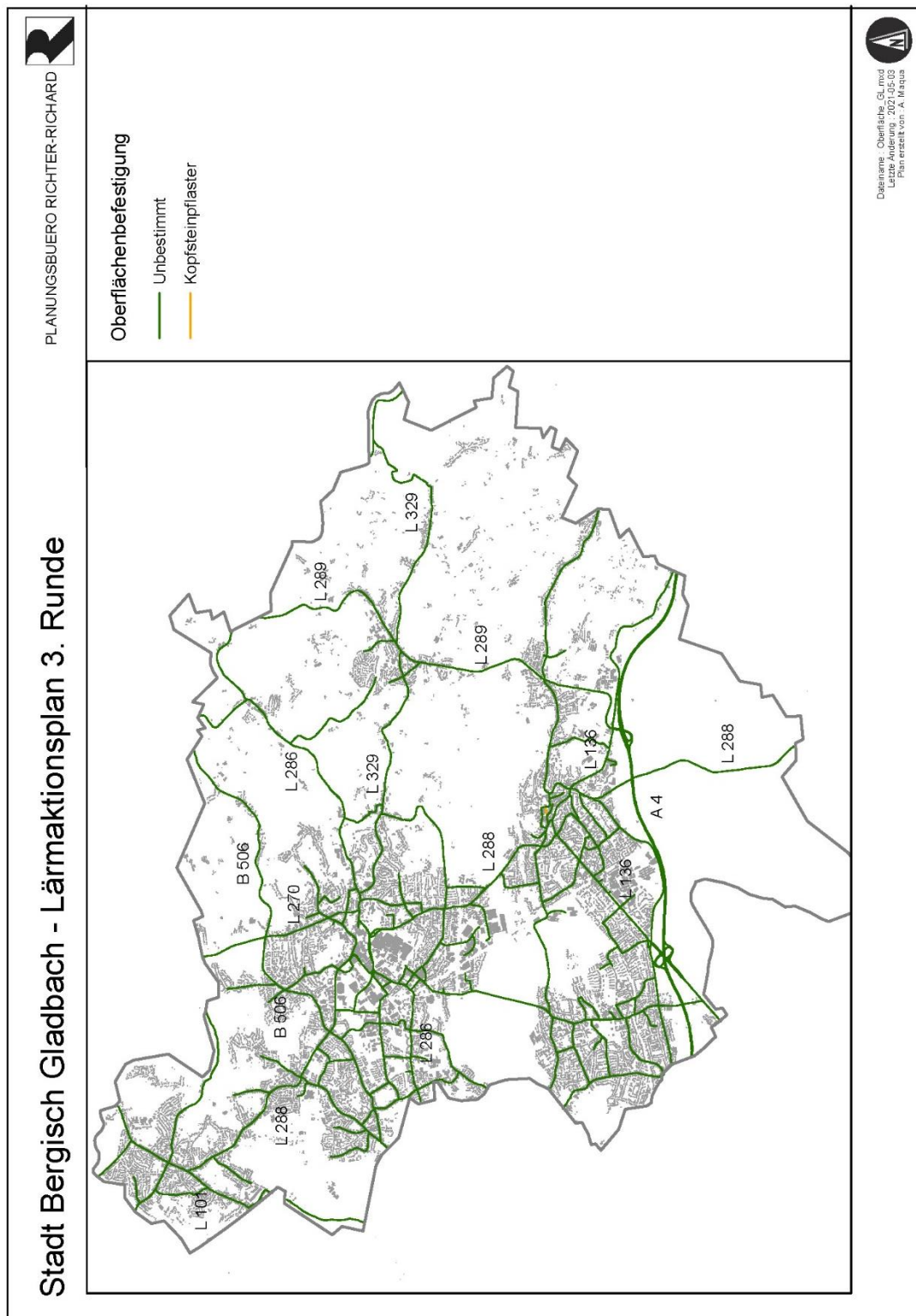


Abb. 5.5: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche

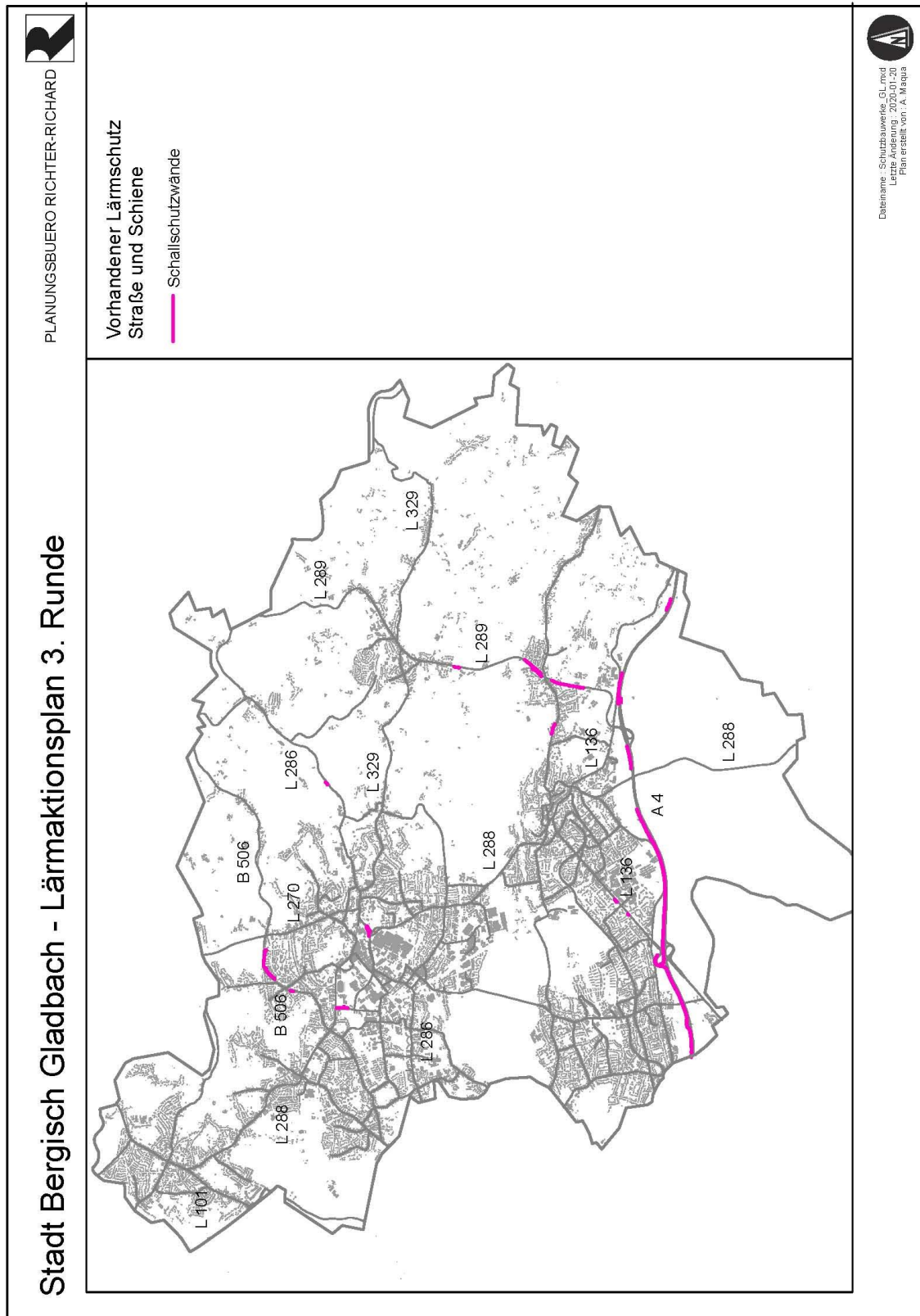


Abb. 5.6: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk

Die mit den Eingangsdaten berechneten strategischen Lärmkarten für den Straßenverkehr zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

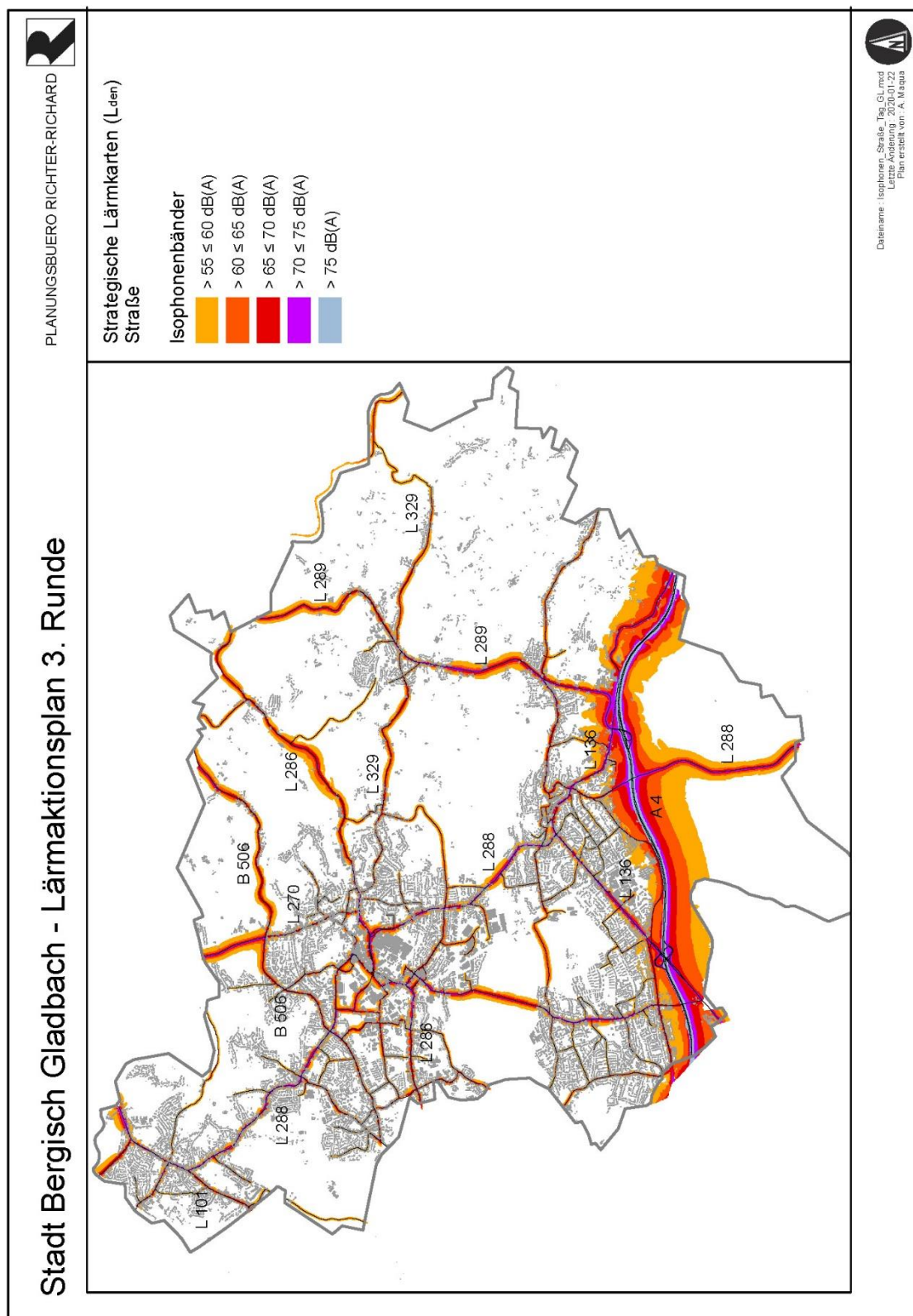


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

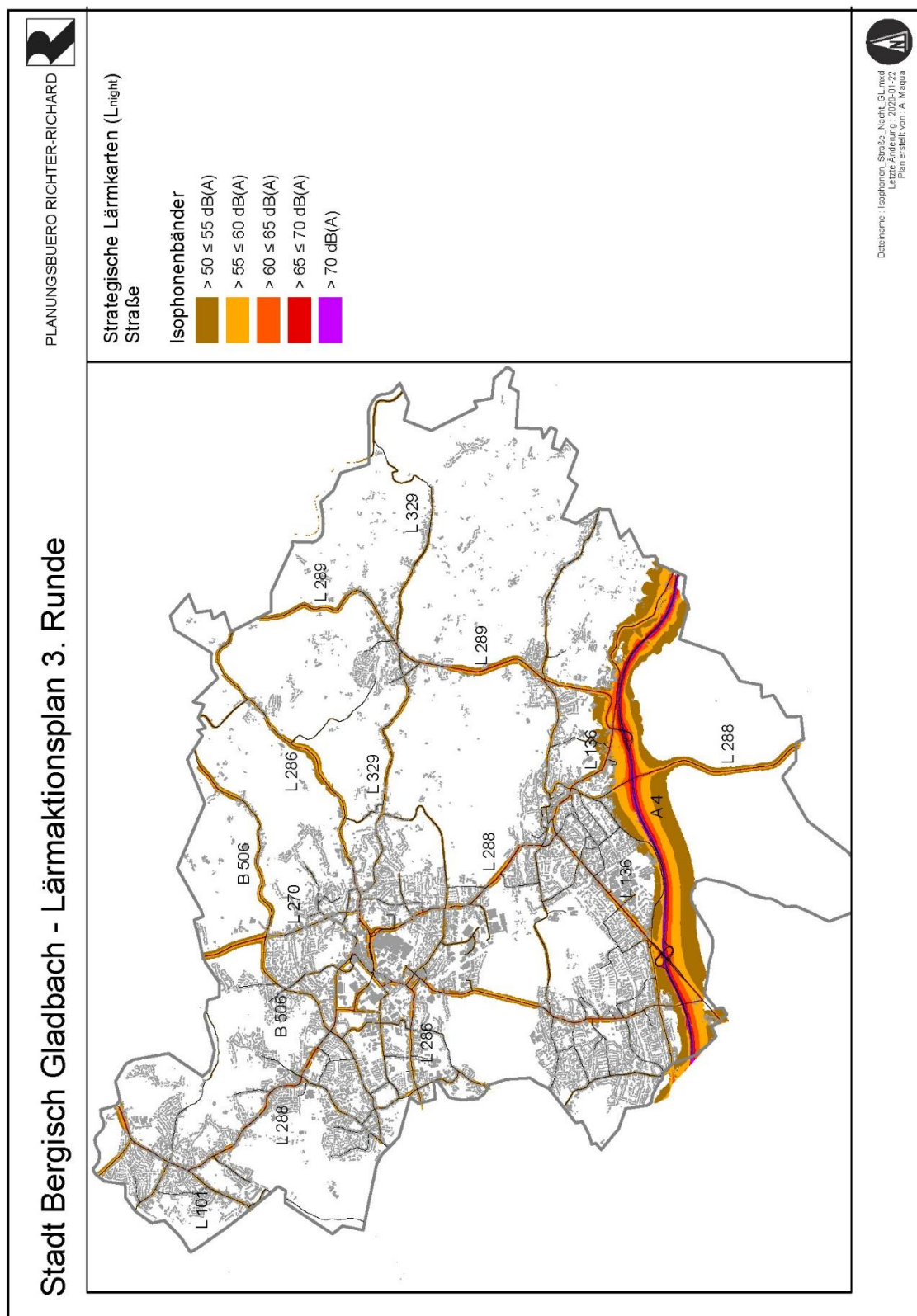


Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}

5.2 Schienenverkehr

Bundeseigene Eisenbahnen

Die vom EBA berechneten strategischen Lärmkarten für die Schienenwege des Bundes und die Lärmkennziffer sind nachfolgend eingefügt. Die Lärmkennziffer ermöglicht dabei eine Bewertung der Lärmbelastungssituationen.

Eine Plausibilitätskontrolle der Lärmkarten wurde angesichts der Zuständigkeit des EBA für die Lärmkartierung nicht durchgeführt.

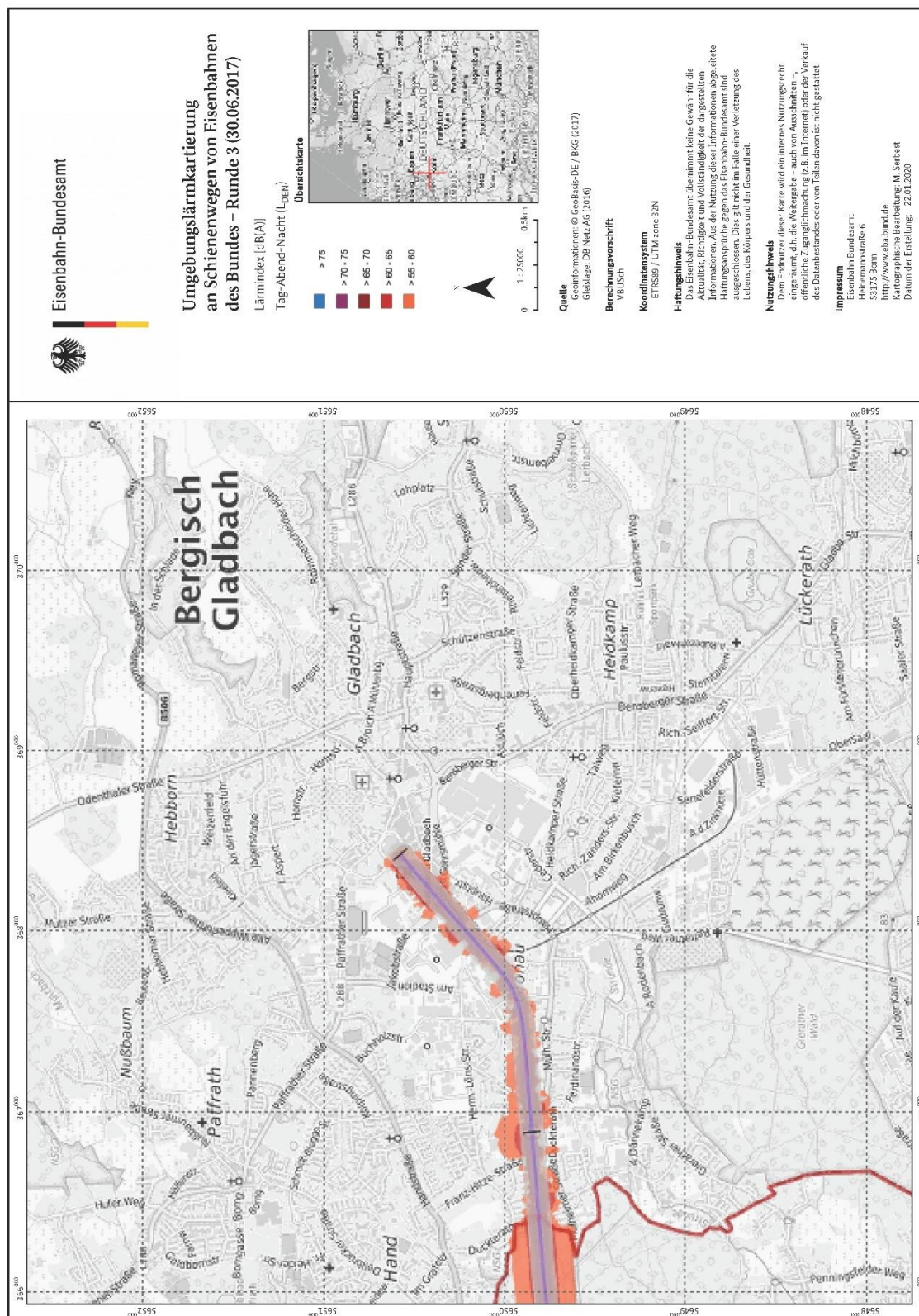


Abb. 5.9: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den} – bundeseigene Eisenbahnen

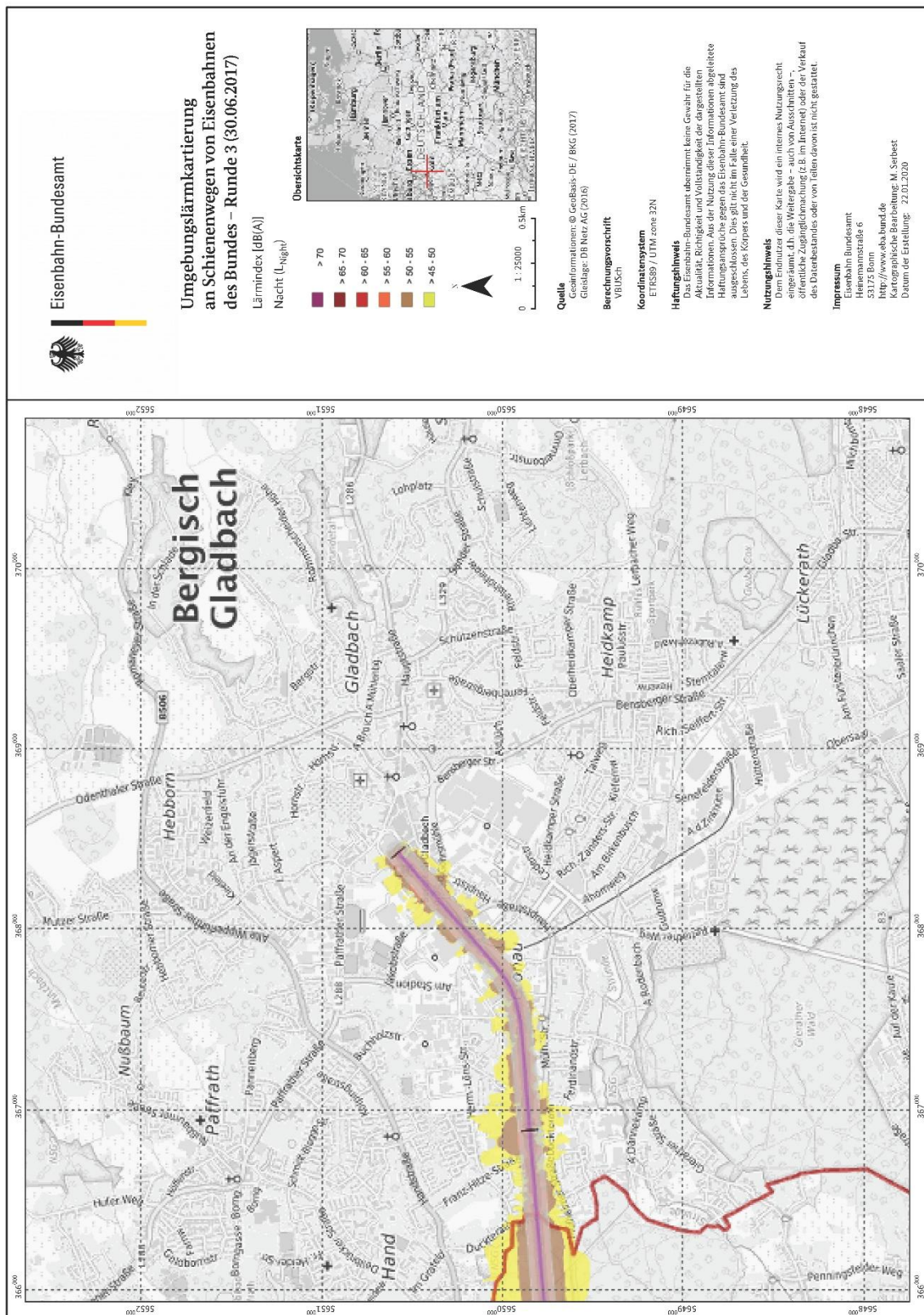


Abb. 5.10: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{Night} – bundeseigene Eisenbahnen



Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Die strategischen Lärmkarten für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

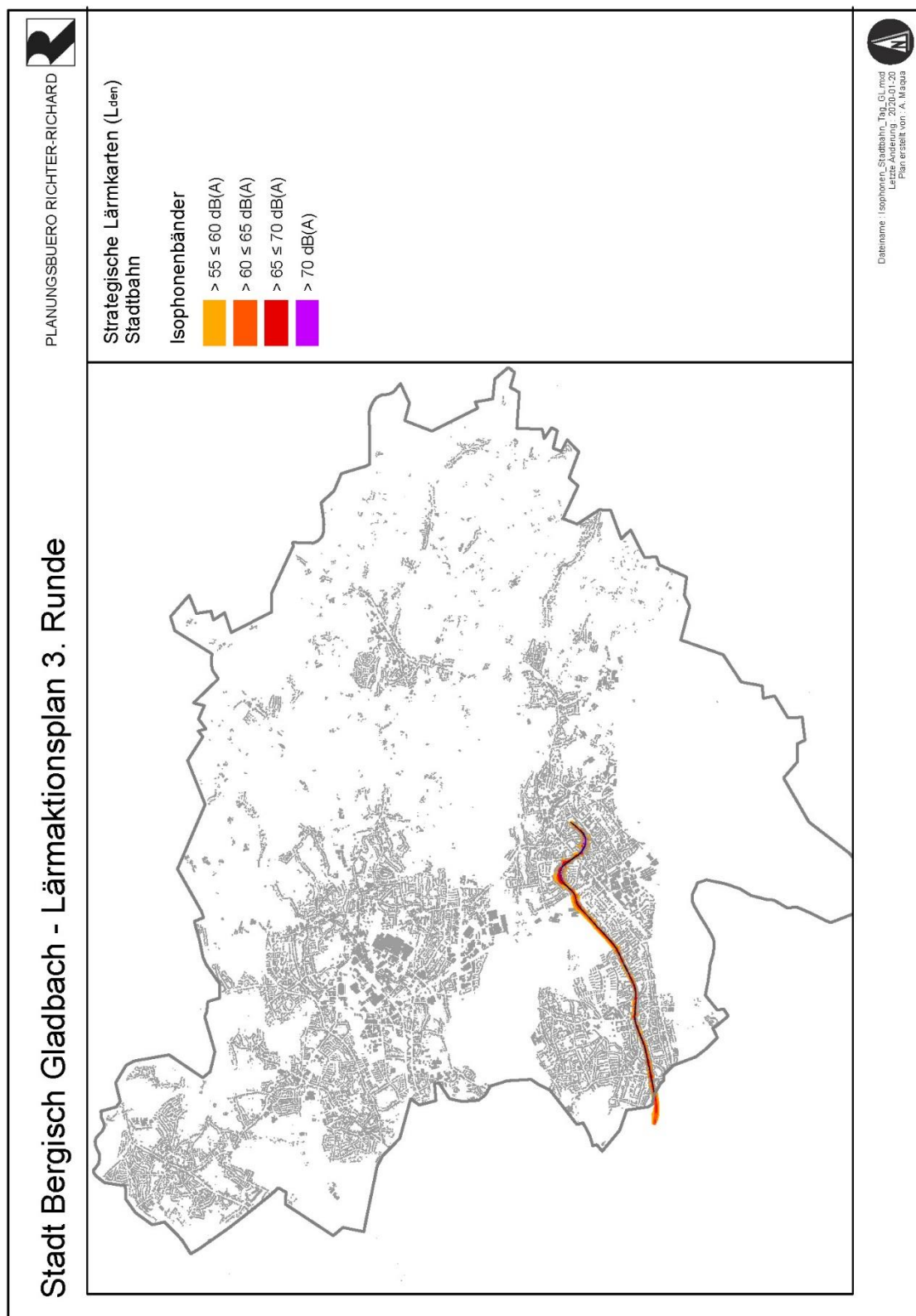


Abb. 5.11: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den} – nichtbundeseigene Eisenbahnen

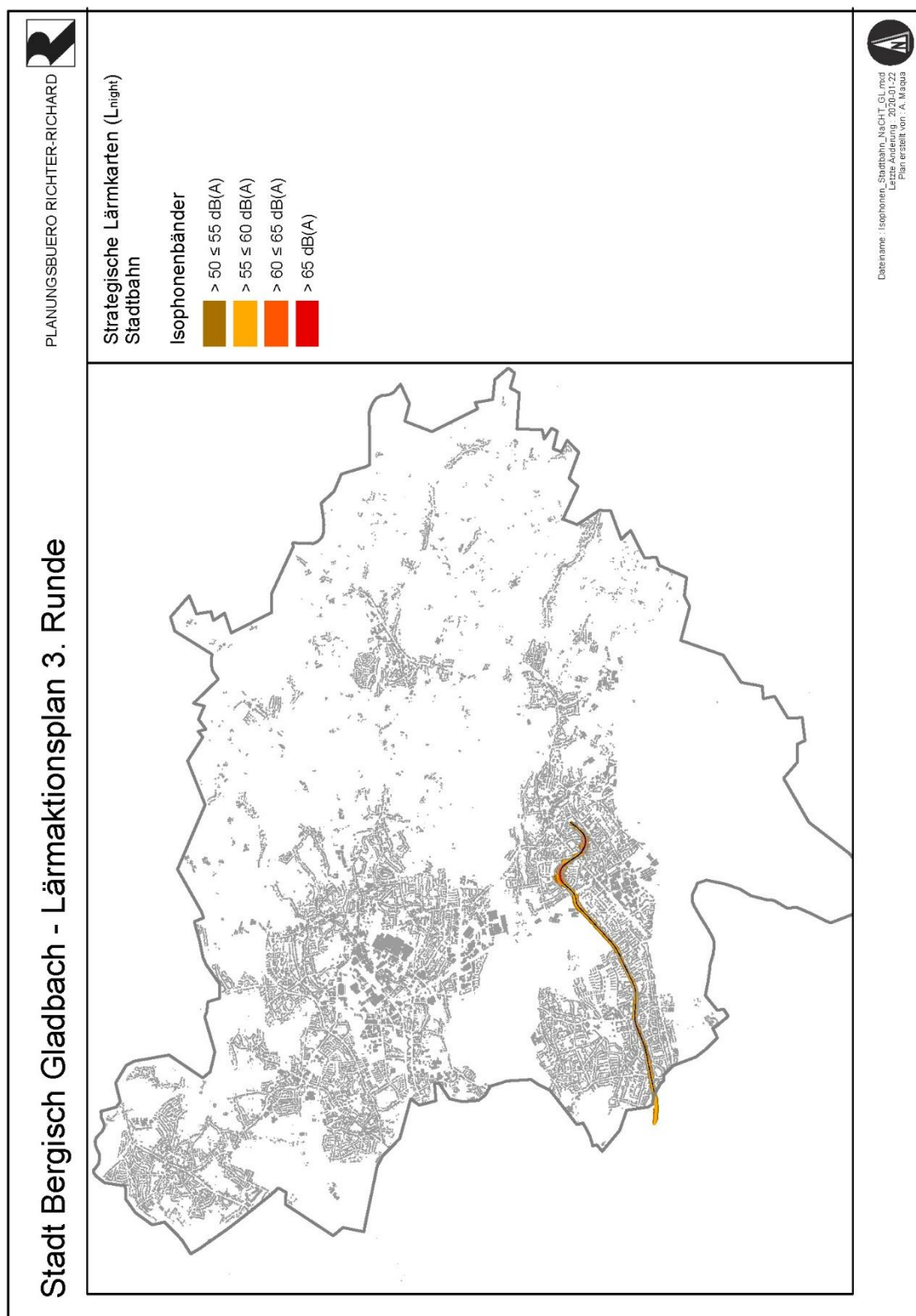


Abb. 5.12: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night} – nichtbundeseigene Eisenbahnen



5.3 Flugverkehr

Die strategischen Lärmkarten für den Flughafen Köln/Bonn zeigen die nachfolgenden Abbildungen.



Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen

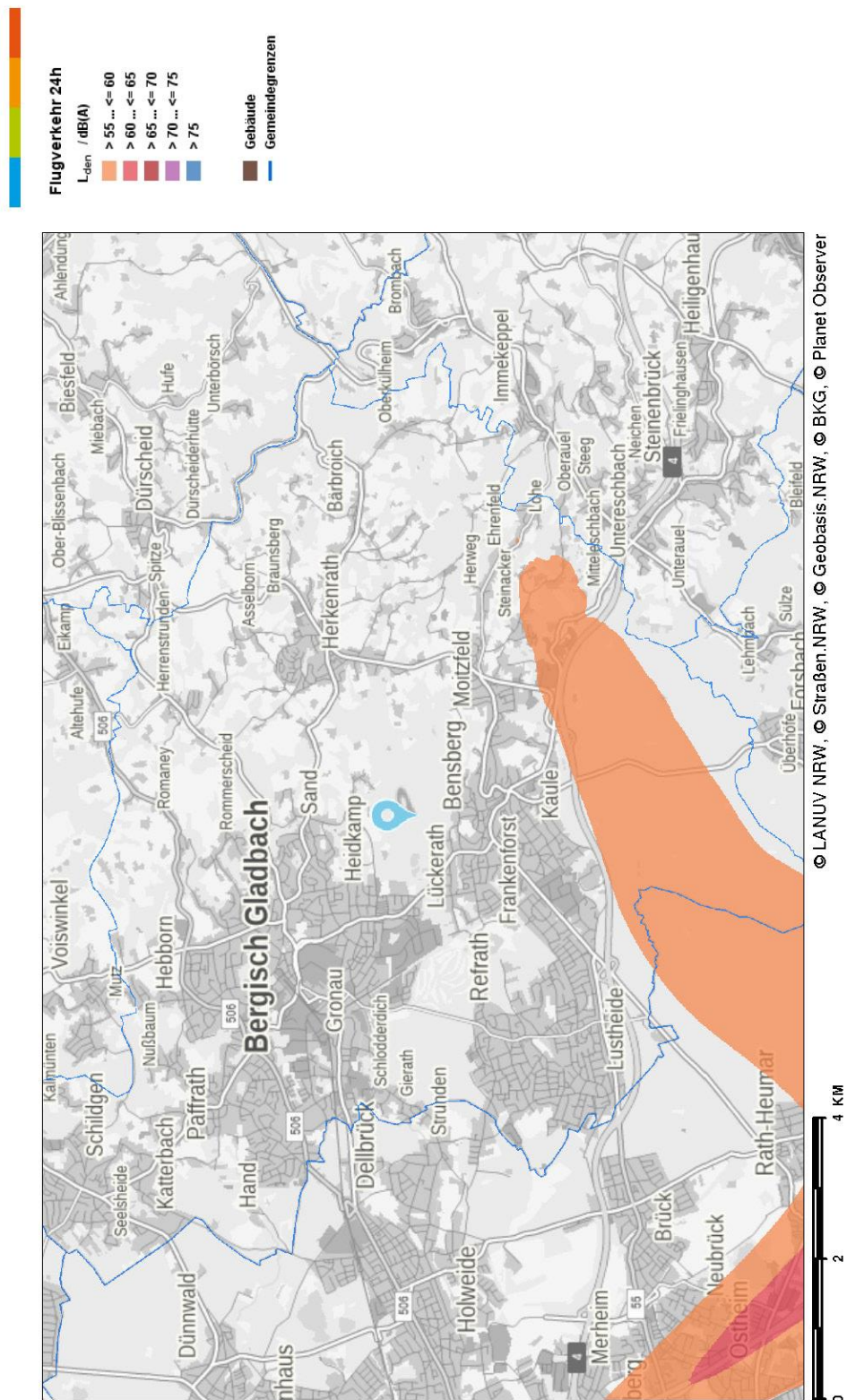


Abb. 5.13: Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{den}



Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen

UMGEBUNGSLÄRM
IN NRW

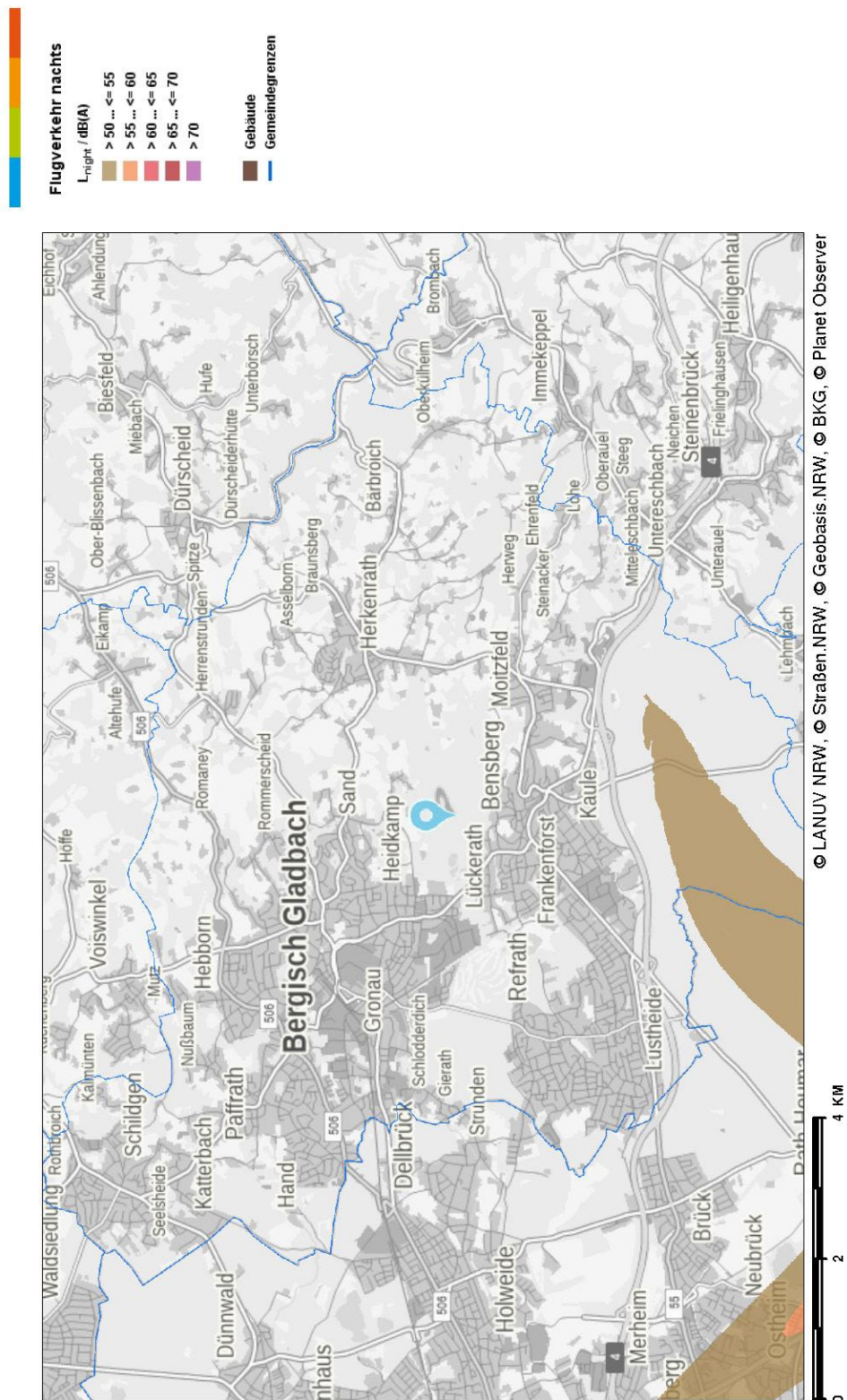


Abb. 5.14: Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{night}



5.4 Gewerbelärm

Die strategischen Lärmkarten der Industrie- und Gewerbeanlagen mit IED-Anlagen zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

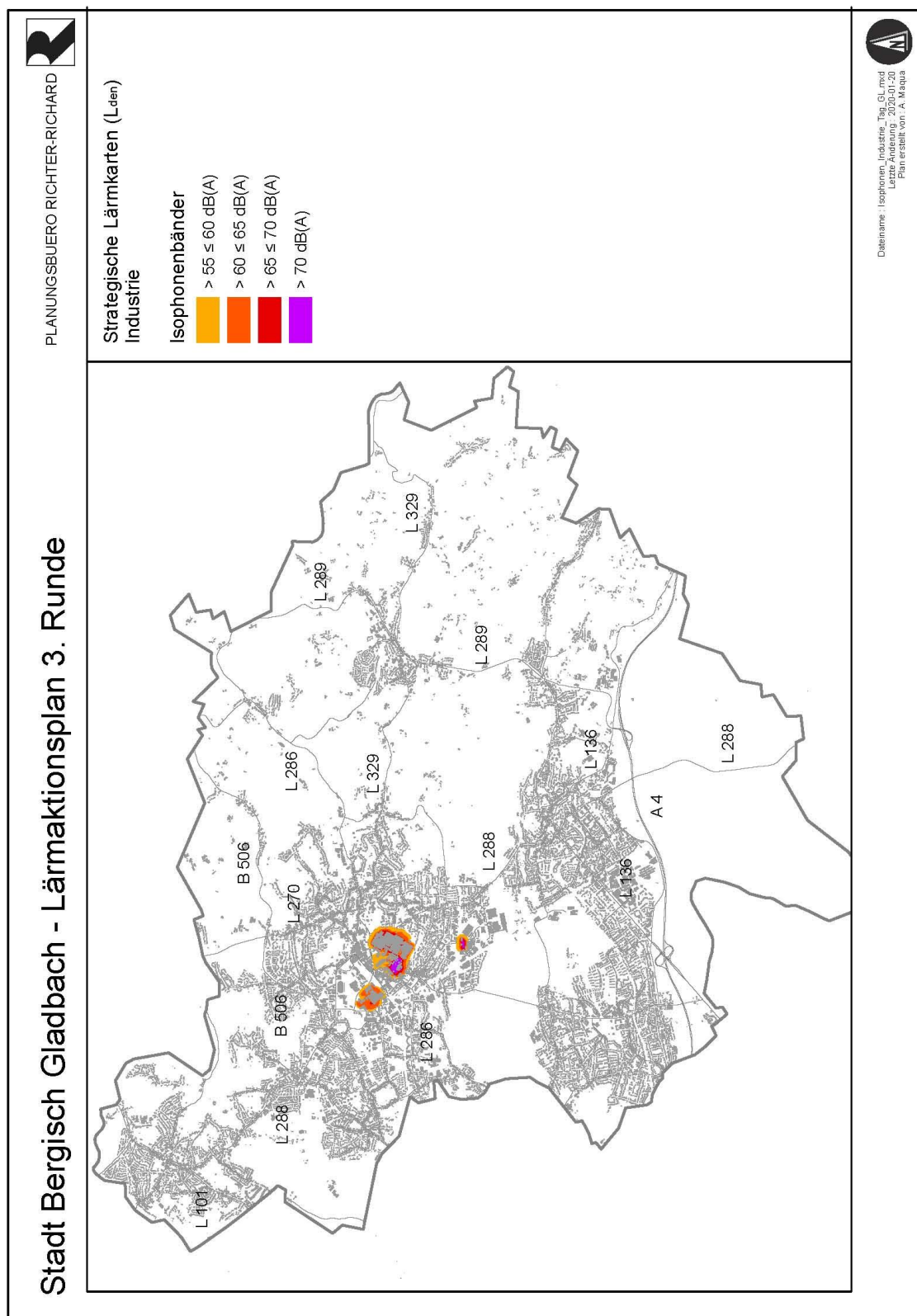


Abb. 5.15: Strategische Lärmkarte Gewerbelärm L_{den}

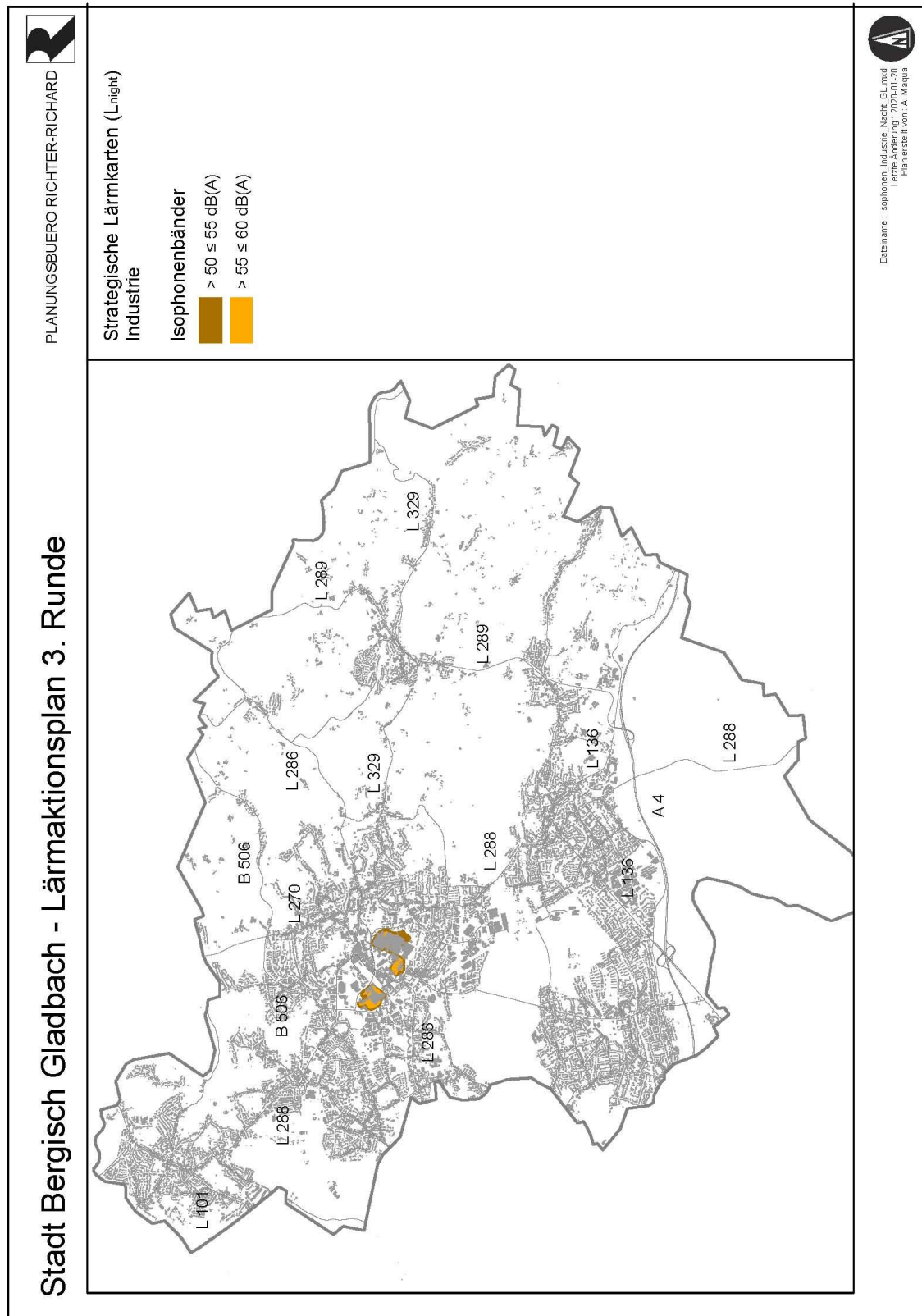


Abb. 5.16: Strategische Lärmkarte Gewerbelärm L_{night}

5.5 Belastungsachsen und -räume

5.5.1 Belastungsachsen

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Auslösewerte ($L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$ und/ oder $L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$) und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden Belastungsachsen identifiziert, wenn der überwiegende Teil der Gebäude die Auslösewerte überschreitet.

Flächen für Landwirtschaft, Grünflächen bzw. Wald werden bei den ruhigen Gebieten betrachtet.

Flächen für Industrie und Gewerbe entfallen als unempfindliche Nutzungen im Lärmaktionsplan.

Straßenverkehr

Belastungen über den Auslösewerten 65/55 dB(A) ganztags/ nachts sind an der A 4 und auf allen Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet, sowie auf hoch belasteten Verbindungsstraßen zwischen den Hauptverkehrsstraßen festzustellen.

Eine Konzentration von belasteten Gebäuden mit empfindlichen Nutzungen ergibt sich unter den genannten Vorgaben auf folgenden Belastungsachsen:

- Schildgen, Katterbach, Paffrath
 - K 5 Leverkusener Straße, von der Stadtgrenze zu Leverkusen bis zur Altenberger-Dom-Straße (L 101),
 - L 101 Altenberger-Dom-Straße, von der Rothbroicher Straße bis zur Straße Im Neuen Feld,
 - L 288 Kempener Straße, von Altenberger-Dom-Straße (L 101) bis über den Knotenpunkt mit Dellbrücker Straße.
- Hand, Hebborn, Stadtmitte, Paffrath
 - Dellbrücker Straße, zwischen Handstraße (B 506) und Marijampolestraße sowie zwischen Franz-Heider-Straße und Fußweg zur Straße Auf'm Büchel,
 - Buchholzstraße, zwischen Handstraße (B 506) und Straße Zum Wapelsberg,
 - B 506 Achse Handstraße – Alte Wipperfürther Straße, zwischen Dellbrücker Straße und Mutzer Straße (der Abschnitt zwischen der Straße Am Kamelsbuckel und der Straße Am Vogelherd ist im LAP 3 neu hinzugekommen),
 - L 288 Paffrather Straße, zwischen Von-Ketteler-Straße und der Straße Am Stadion,
 - Achse Paffrather Straße – Laurentiusstraße, zwischen Langemarckweg und Odenthaler Straße (L 270).

- Gronau, Stadtmitte
 - L 286 Achse Mülheimer Straße – Hauptstraße, von der Stadtgrenze zu Köln bis zur Straße An der Gohrsmühle,
 - Achse Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße, zwischen Hauptstraße und Driescher Kreisel.
- Hebborn, Stadtmitte, Sand, Heidkamp, Romaney, Herrenstrunden
 - L 270 Odenthaler Straße, zwischen Alte Wipperfürther Straße und Hauptstraße (L 286),
 - L 286 Hauptstraße, zwischen Schnabelsmühle und Heiligenstock,
 - L 329 Sander Straße, zwischen Hauptstraße und Straße Im Lehmstich sowie der Abschnitt zwischen Schulstraße bis zum östlichen Ortsausgang von Sand (Abschnitt zwischen Straße Im Lehmstich bis Schulstraße entfällt im LAP 3),
 - Achse Straße Am Mühlenberg – Vollmühlenweg, von Odenthaler Straße bis Hauptstraße,
 - L 288 Bensberger Straße, zwischen den Straßen An der Jüch bis Ende der Bebauung,
 - Romaneyer Straße in der Ortsdurchfahrten Romaney sowie der Ortslage Siefen,
 - Kürtener Straße in der Ortsdurchfahrt Herrenstrunden.
- Lustheide, Refrath, Alt-Refrath, Gronau, Stadtmitte
 - K 27 Neufeldweg, zwischen Beginn Bebauung und L 136 Frankenforster Straße,
 - K 27 Vüfelser Kaule – Dolmanstraße, zwischen L 136 Frankenforster Straße und Straße Auf der Kaule (nördlicher Ortsausgang),
 - L 136 Lustheide, ab der Stadtgrenze zu Köln bis zur K 27 Vüfelser Kaule,
 - Achse Refrather Weg (K 27) – Cederstraße – Cederwaldstraße, zwischen Robert-Schumann-Straße und Gudrunweg, sowie zwischen Sieglindenweg und Hauptstraße,
 - Achse Gierather Straße – Schlodderdicher Weg, von der Stadtgrenze zu Köln bis zur Straße Am Dännekamp,
 - Richard-Zanders-Straße, zwischen Refrather Weg und Bensberger Straße.
- Frankenforst, Kaule, Bensberg, Bockenberg, Moitzfeld, Lückerrath
 - L 136 Achse Frankenforster Straße – Kölner Straße – Steinstraße – Overather Straße, von Kastanienallee bis zur Straße Hundsiefen,
 - L 289 Achse Straße Am Stockbrunnen – Wipperfürther Straße – Moitzfeld, von Overather Straße (L 136) bis zur Straße Am Winkel,
 - L 288 Achse Gladbacher Straße – Buddestraße, von Berzeliusstraße bis Kölner Straße (L 136),
 - L 288 Overather Straße, zwischen Graf-Hermann-Straße und bestehender Zufahrt zum ehemaligen Haus Bockenberg.
- Herkenrath
 - L 289 Achse Straßen – Braunsberg, von der Straße Untervollbach bis zum Silberkauler Weg,

- L 329 Achse Straße Kierdorf – Straße Ball, zwischen Paul-Lücke-Straße und Kirchgasse.

Unter den belasteten Straßenabschnitten befinden sich besonders stark belastete Abschnitte $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$ und/ oder $L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$:

- Schildgen, Katterbach
 - Altenberger-Dom-Straße (L 101), Abschnitt Fahner Weg bis Kempener Straße (L 288),
 - Kempener Straße (L 288), Abschnitt Katterbachstraße bis Straße Steinknippen.
- Stadtmitte, Heidkamp, Hebborn, Gronau
 - Odenthaler Straße (L 270), Abschnitt Jägerstraße bis Hauptstraße (L 286),
 - Hauptstraße, zwischen Schnabelsmühle und Straße Heiligenstock,
 - Paffrather Straße, Abschnitt Stationsstraße bis Laurentiusstraße,
 - Achse Hauptstraße (L 286) – Dechant-Müller-Straße, zwischen Richard-Zanders-Straße und Kalkstraße,
 - Mülheimer Straße (L 286), zwischen Buchholzstraße und Dünnhofsweg,
 - Bensberger Straße (L 288), Abschnitt Straße An der Jüch bis Lückrather Weg.
- Bensberg, Kaule
 - Achse Gladbacher Straße – Buddestraße, Abschnitt Straße Am Milchbornbach bis Kölner Straße (L 136).

Die Belastungsachsen werden drei Kategorien zugeordnet:

- Straßenabschnitte, an denen Betroffene konzentriert mit vorwiegend sehr hohen Belastungen mit Werten über 70/60 dB(A) ganztags/ nachts belastet sind.
- Straßenabschnitte, an denen Betroffene konzentriert vorwiegend von hohen Belastungen über den Auslösewerten 65/55 bis 70/60 dB(A) ganztags/ nachts betroffen sind.
- Straßenabschnitte, an denen vereinzelt Betroffene über den Auslösewerten 65/55 dB(A) ganztags/ nachts liegen. Letzteres trifft beispielsweise dann zu, wenn ein Teil der angrenzenden Gebäude einen größeren Abstand zur Lärmquelle haben, bei auslaufender Bebauung vor Ortschaften oder Streusiedlungen im Außenbereich.

Sieht man diese Einzelachsen im räumlichen Zusammenhang, dann sind vor allem die unmittelbar auf den Stadtkern zulaufenden Straßenzüge belastet. Es gibt dabei keine durchgängig hoch belasteten Straßenachsen, sondern sie teilen sich in unterschiedliche belastete Abschnitte auf. Besonders stark belastet sind Straßenabschnitte in den Ortszentren, weil sich hier die Bebauung verdichtet und die Gebäude vermehrt direkt an den Straßenraum grenzen.

Neben dem Wohnen sind an folgenden Standorten empfindliche Nutzungen durch Lärm über den Auslösewerten belastet:

- Schulen
 - Städtische Gemeinschaftsgrundschule Paffrath, Paffrather Straße ($\geq 65/55$ bis $70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Katholische Grundschule Bensberg, Steinstraße ($\geq 65/55$ bis $70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) und bib International College, Hauptstraße 2 ($\geq 65/55$ ganztags/ nachts).

- Einzelhandels- und Nahversorgungsstandorte
 - Stadtmitte, Hauptstraße (bis auf den Bereich der Fußgängerzone) ($\geq 65/55$ bis $70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Bensberg, Kölner Straße ($\geq 65/55$ bis $70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Refrath, Dolmanstraße ($\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Hand, Dellbrücker Straße zwischen Handstraße und Straße Im Grafeld ($\geq 65/55$ bis $70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Paffrath, Knotenpunkt Dellbrücker Straße/ Kempener Straße/ Paffrather Straße ($\geq 65/55$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Schildgen, Altenberger-Dom-Straße ($\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Herkenrath, Straßen/ Ball ($\geq 65/55$ bis $70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Heidkamp, Bensberger Straße zwischen Oberheidkamper Straße und Straße Zum Froschkönig ($\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Hebborn, Odenthaler Straße zwischen der Straße An der Engelfuhr und Jägerstraße ($\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts),
 - Moitzfeld, zwischen Habichtweg und Rotdornweg ($\geq 65/55$ bis $70/60$ dB(A) ganztags/ nachts).

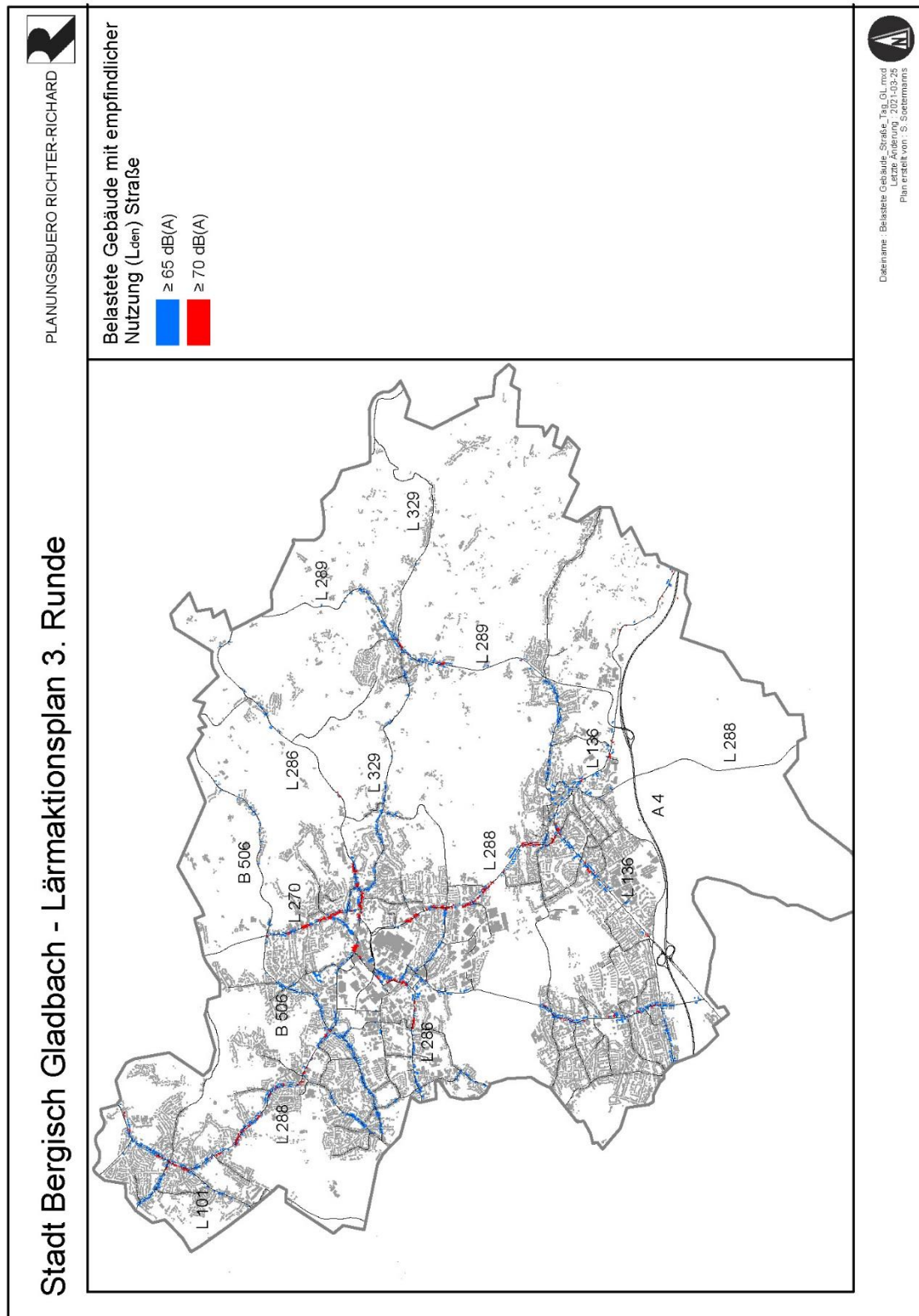


Abb. 5.17: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$ – Straßenverkehr

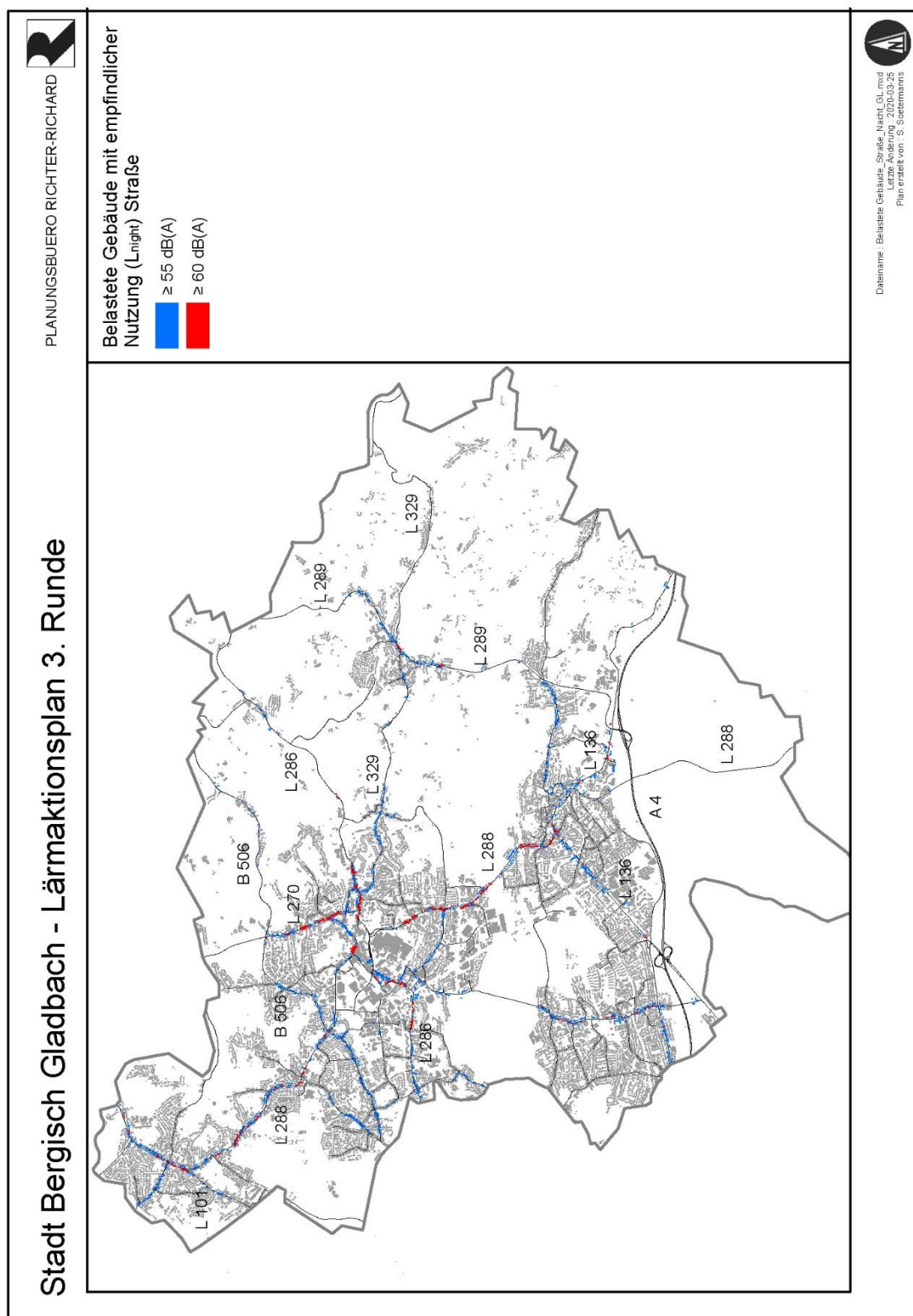


Abb. 5.18: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$ – Straßenverkehr

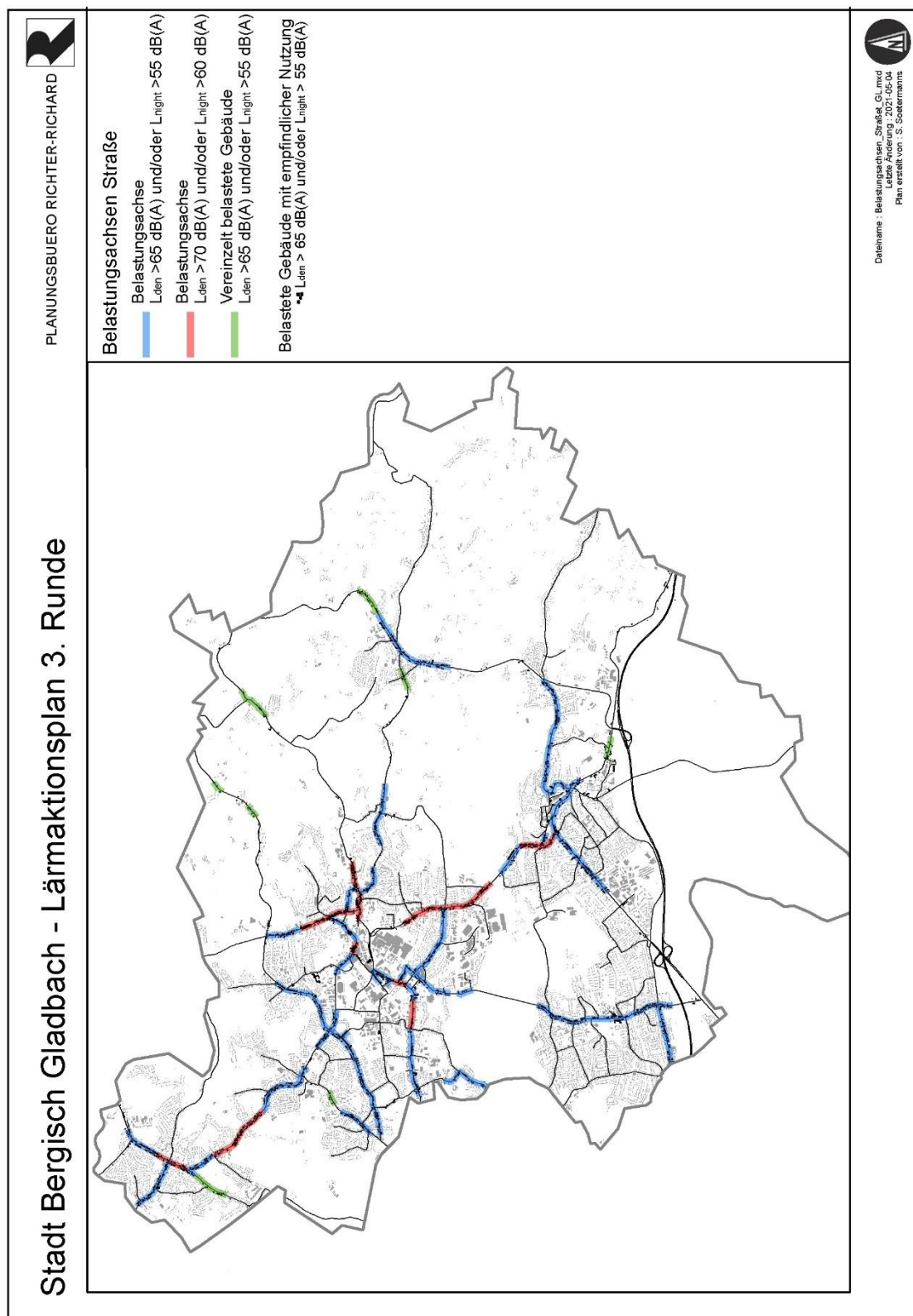


Abb. 5.19: Belastungsachsen/-räume Straßen Lden/ Lnight > 65/55 dB(A) – Straßenverkehr



Schienenverkehr

Bundeseigene Eisenbahnen (S-Bahn)

Mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG ist das EBA an den Haupteisenbahnstrecken für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das Eisenbahnbundesamt an der Lärmaktionsplanung mit.

Da sich die Änderung des BImSchG nur auf Maßnahmen in Bundeshoheit bezieht, wird nachfolgend eine Auswertung von Belastungsachsen im Schienenverkehr vorgenommen. Das dient der Identifizierung von Streckenabschnitten, für die Maßnahmen erforderlich erscheinen, die einerseits von der DB AG zu fordern sind oder die andererseits unabhängig von der DB AG umgesetzt werden können (z. B. kompensatorische Maßnahmen).

Die Schienenstrecke der S-Bahn führt aus Köln-Dellbrück kommend mit Zwischenhalt in Duckterath durch Gronau und endet als Kopfbahnhof in der Stadtmitte. Folgende Abschnitte sind als Belastungsachsen zu identifizieren:

- Zwischen Stadtgrenze und Seitenweg Mülheimer Straße,
- zwischen Dechant-Müller-Straße und Kopfbahnhof.

Die vom EBA berechneten Darstellung der Lärmkennziffer sind nachfolgend zu finden.

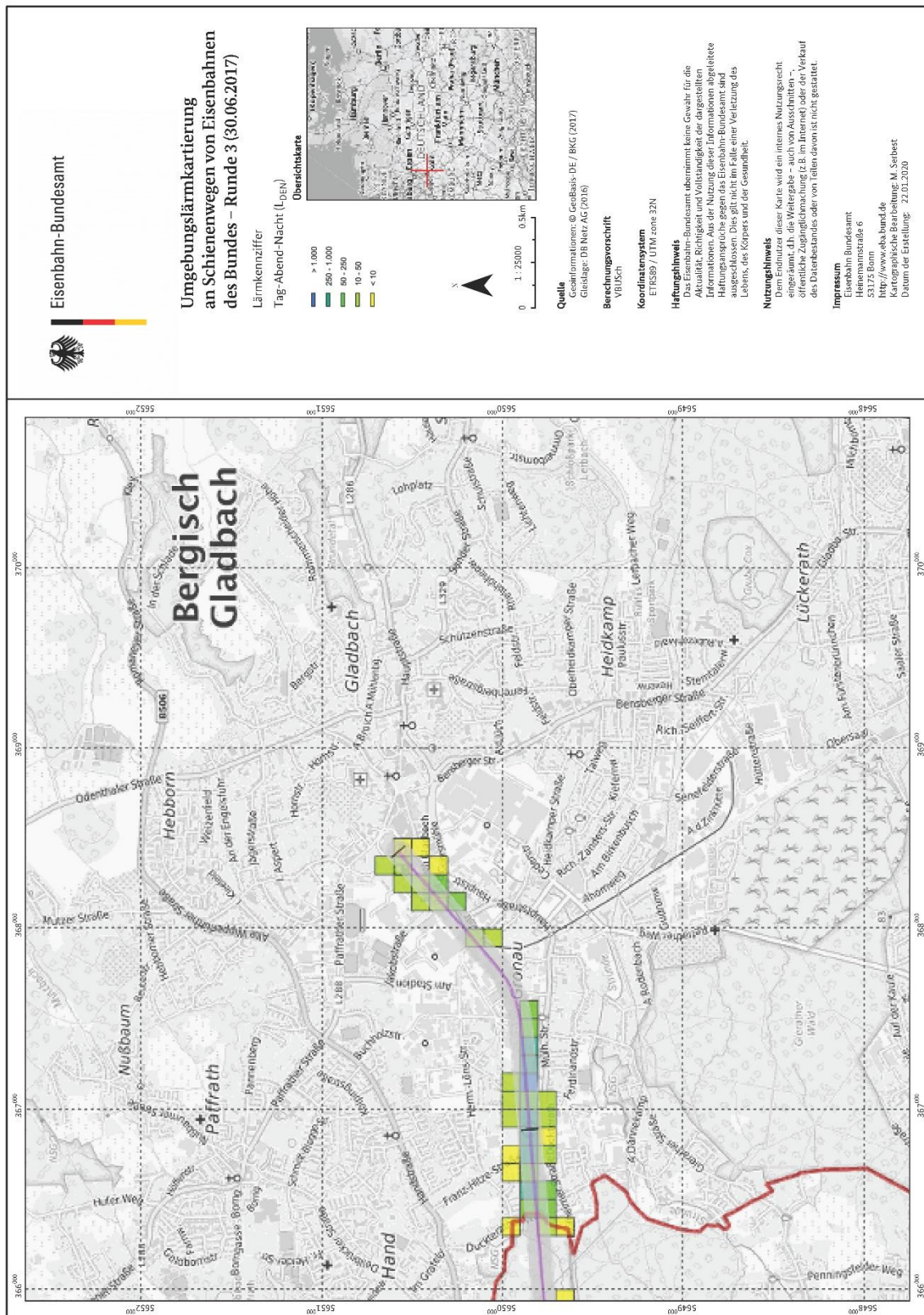


Abb. 5.20: Lärmkennziffer L_{den} – bundeseigene Eisenbahnen

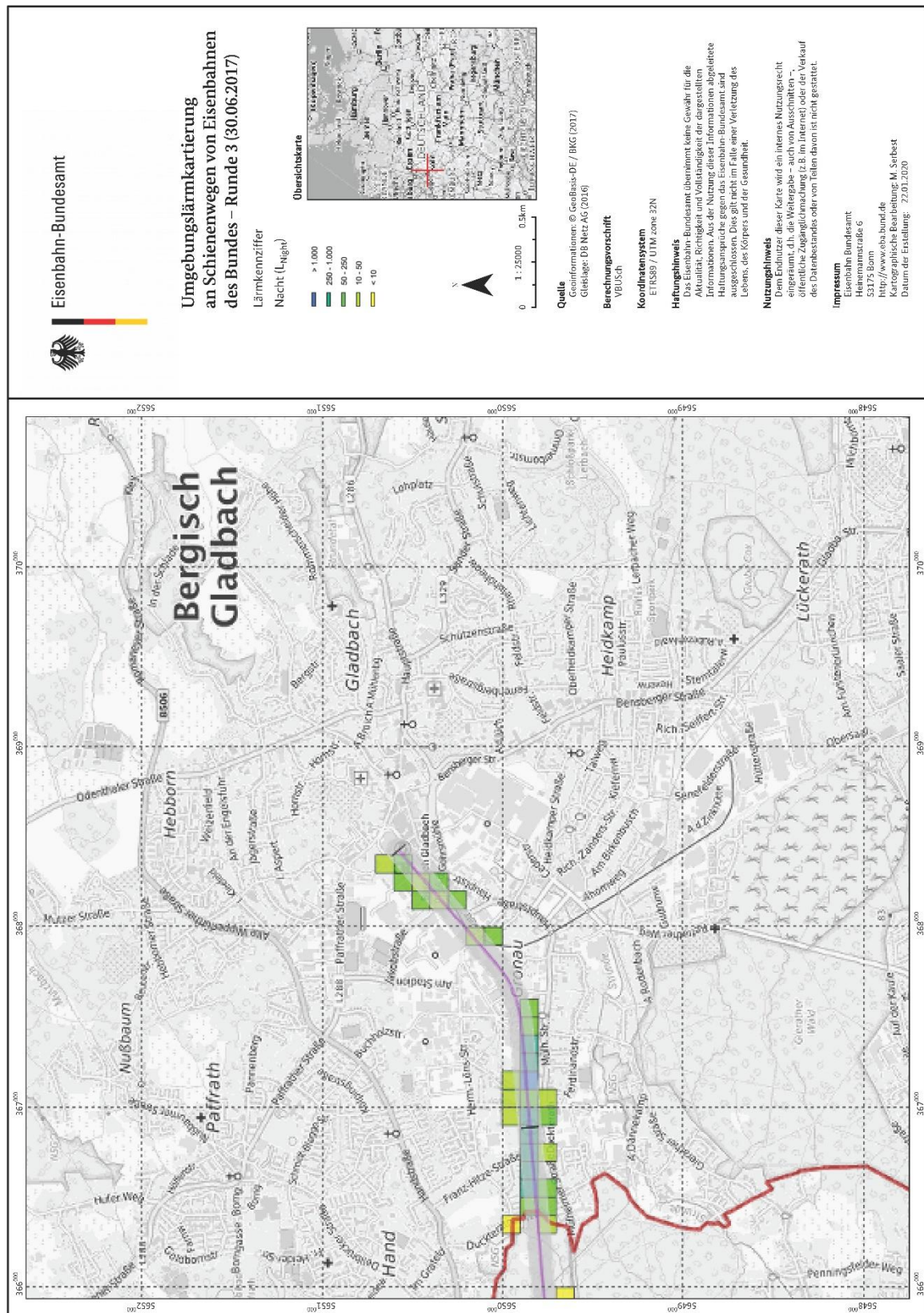


Abb. 5.21: Lärmkennziffer L_{night} – bundeseigene Eisenbahnen

Nicht bundeseigene Eisenbahnen (Stadtbahnlinie 1)

Die Trasse der Stadtbahnlinie führt ab der Stadtgrenze zu Köln jeweils im Grenzbereich zwischen den Stadtteilen Refrath und Lustheide, den Stadtteilen Kippekausen und Frankenforst sowie den Stadtteilen Lückerrath bzw. Bensberg und Kaule. Belastungen über den Auslösewerten 65/55 dB(A) ganztags/ nachts sind auf folgenden Abschnitten zu finden:

- Straße Sandberg – Kempershäuschen,
- Henri-Dunant-Straße – östlich Ferdinand-Stucker-Straße,

jeweils mit einzelnen Gebäuden im Vor- und Nachlauf.

Unter den belasteten Abschnitten befinden sich besonders stark belastete Abschnitte $L_{den} > 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 60$ dB(A):

- Abschnitt südlich der Kurvenlage Anne-Frank-Straße/ Moltkestraße,
- Abschnitt südlich Kölner Straße bis Ferdinand-Stucker-Straße.

Die Karten für die NE-Bahn sind nachfolgend zu finden.

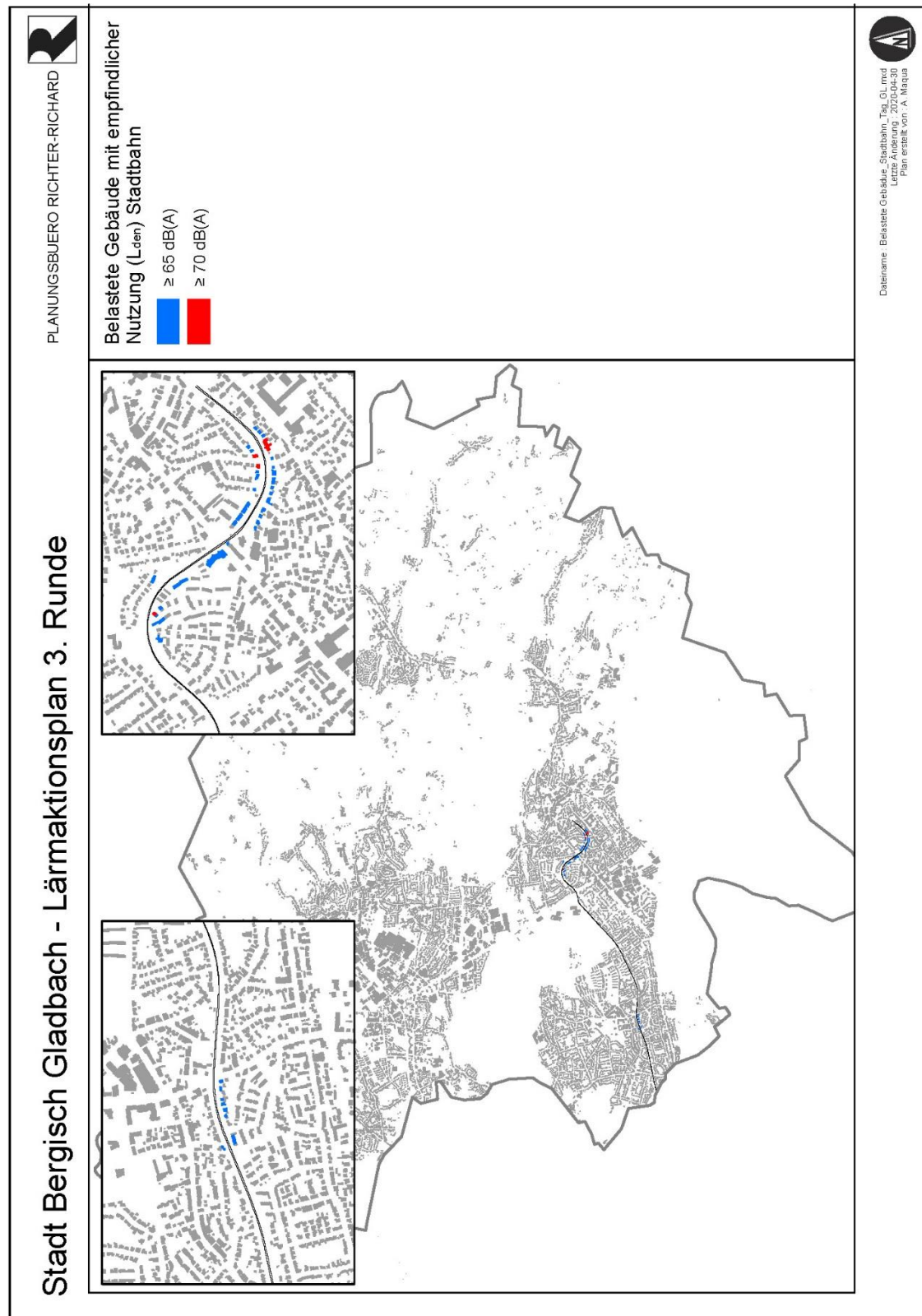


Abb. 5.22: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$ – nichtbundeseigene Eisenbahnen

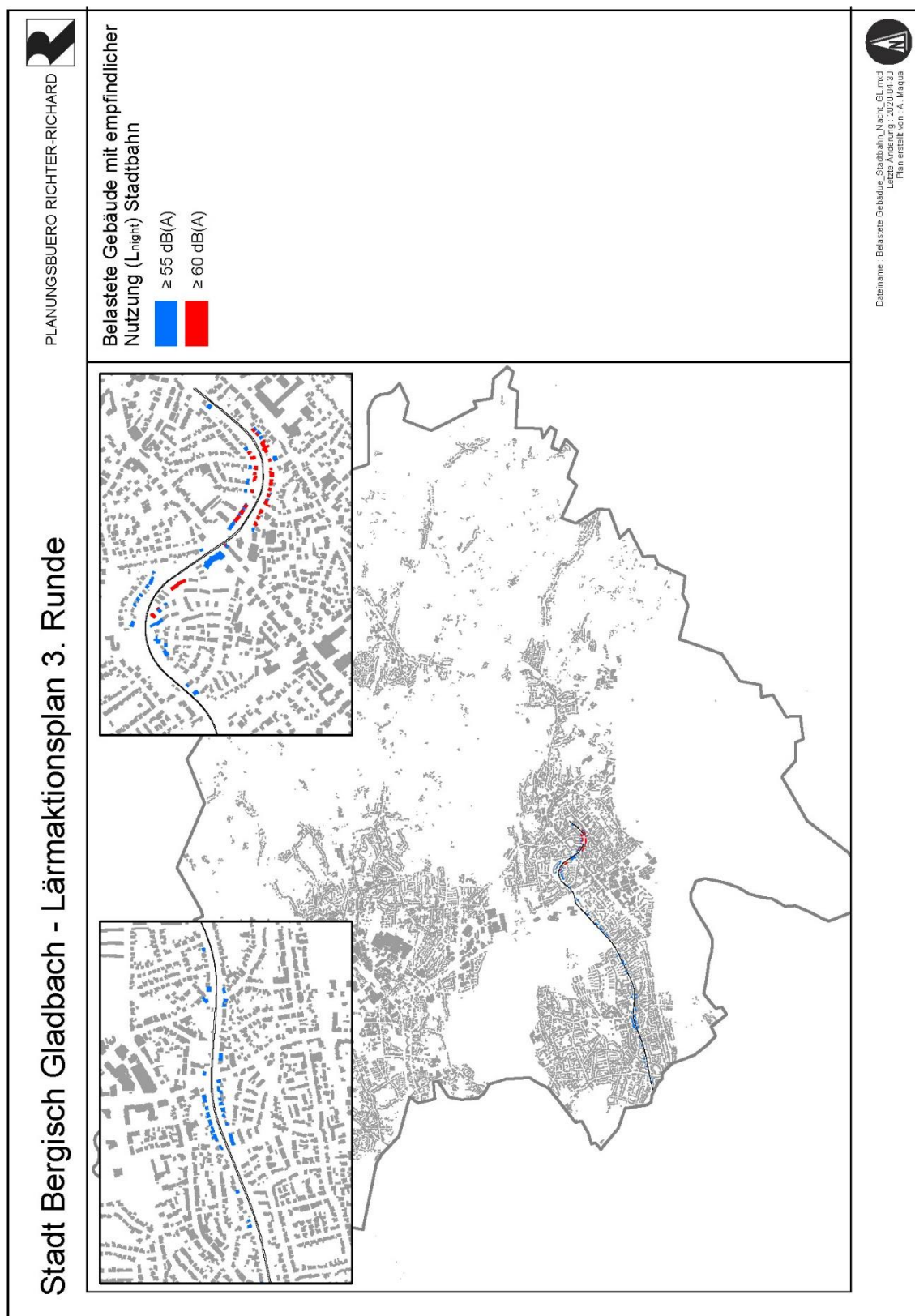


Abb. 5.23: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$ – nichtbundeseigene Eisenbahnen

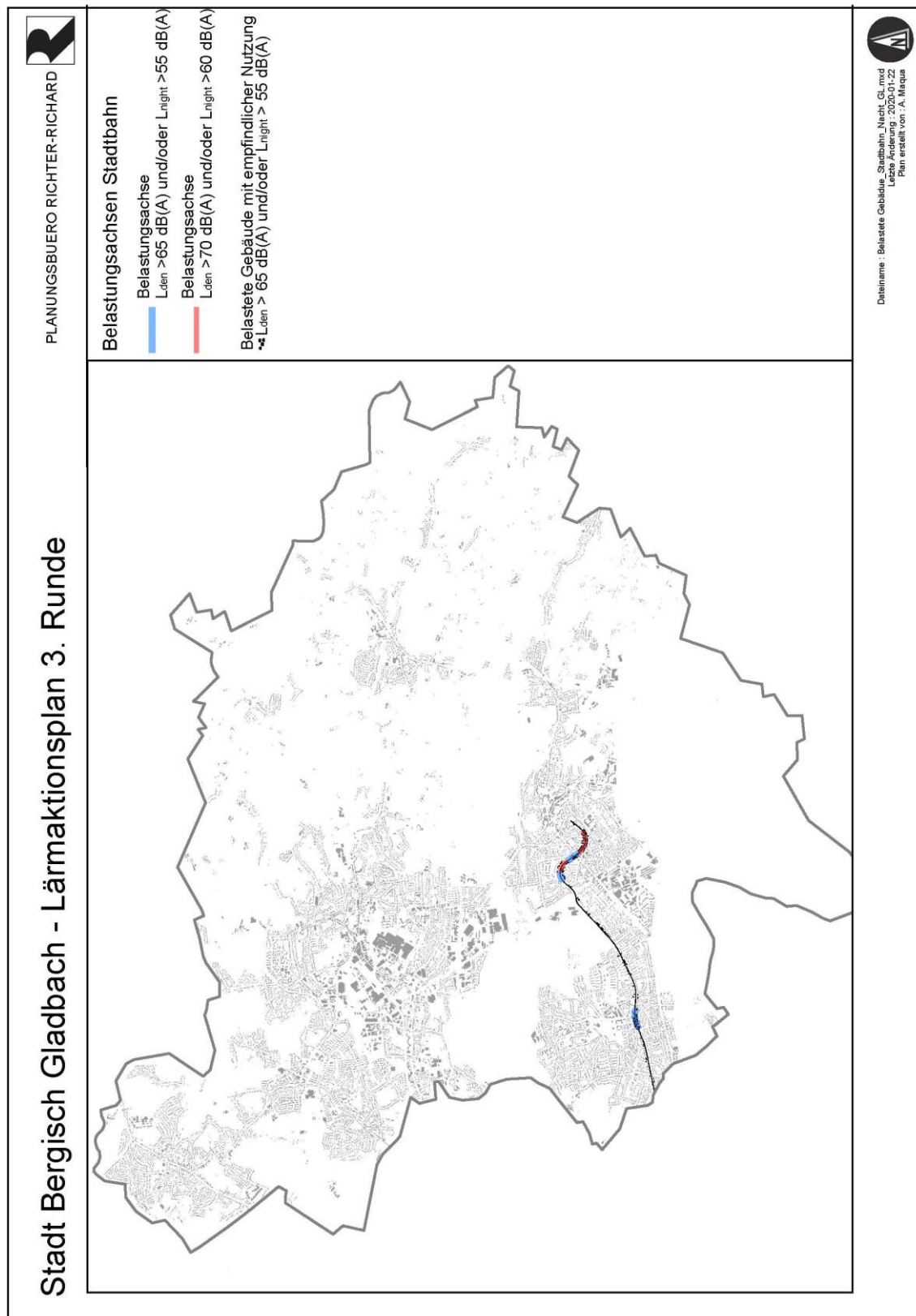


Abb. 5.24: Belastungsachsen/-räume Straßen L_{den}/ L_{night} > 65/55 dB(A) – nichtbundeseigene Eisenbahnen

5.5.2 Belastungsräume

Straße/ Straße

Belastungsräume im Sinne von räumlich eng beieinander liegenden Belastungsachsen sind für Straße/ Straße in folgenden Bereichen zu finden:

- Odenthaler Straße – Straße Am Mühlenberg – Mühlenweg – Vollmühlenweg – Hauptstraße.

Straße/ Schiene

Belastungsräume im Sinne von räumlich eng beieinander liegenden Belastungsachsen sind für Straße/ Schiene in folgenden Bereichen zu finden:

- Mülheimer Straße/ S-Bahn zwischen Stadtgrenze und Buchholzstraße,
- Kalkstraße/ Jakobstraße/ S-Bahn zwischen Dechant-Müller-Straße und Bahnhofsumfeld.

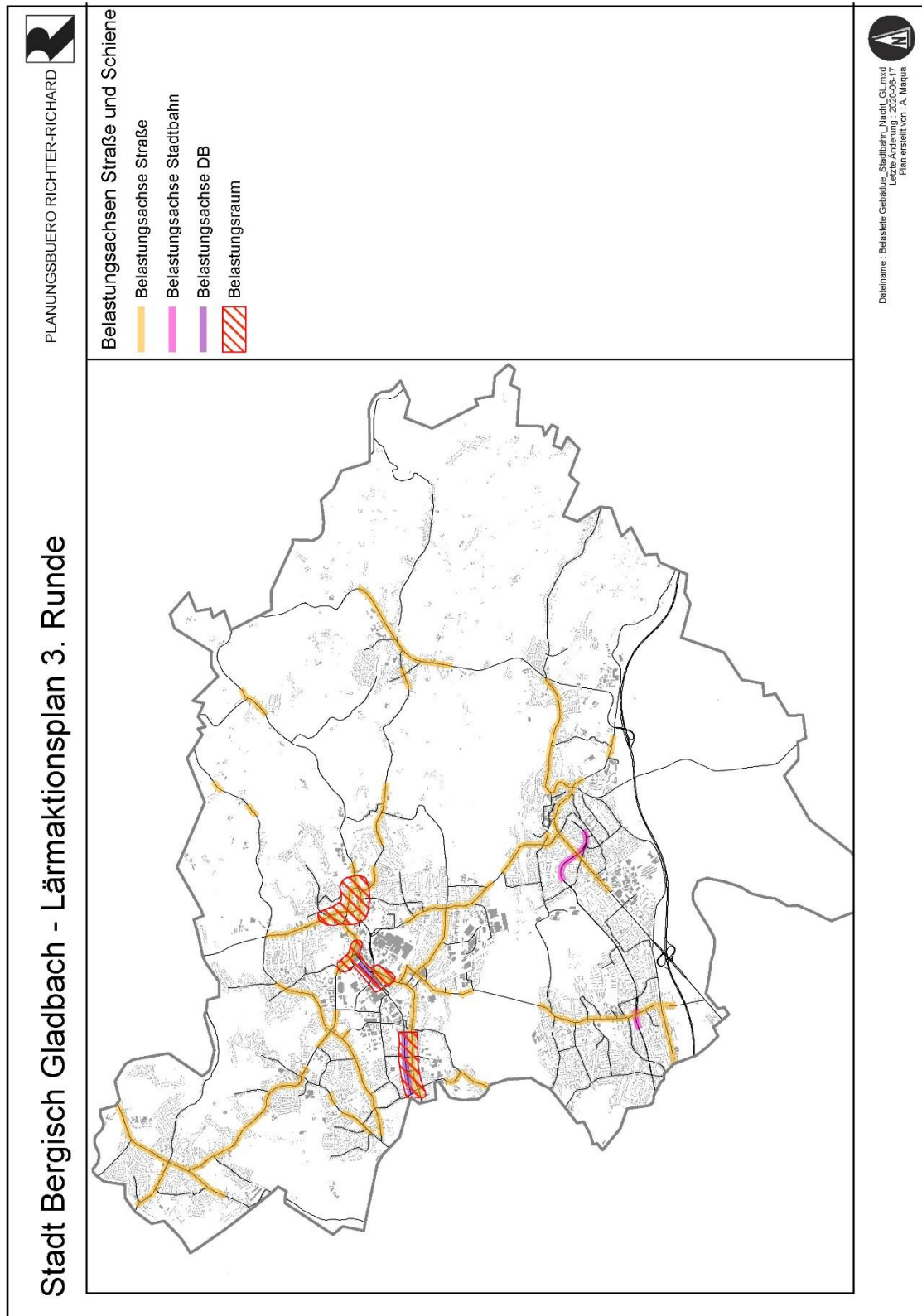


Abb. 5.25: Quellenübergreifende Belastungsräume $L_{den}/L_{night} > 65/55$ dB(A)

5.6 Ruhige Gebiete

Methode zur Identifizierung

In der Stadt Bergisch Gladbach sind "ruhige Gebiete in einem Ballungsraum" zu identifizieren. Ein ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum ist nach Artikel 3 I) Umgebungslärmrichtlinie *"ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedsstaat festgelegten Wert nicht übersteigt"*.

Da der Mitgliedsstaat, die Bundesrepublik Deutschland, keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, liegt es bei den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

Die Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Größe von über 2 x 2 km auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (B-Pläne, Planfeststellung) als Abwägungsbelang zu beachten. Durch die allgemeine Verkehrszunahme entsteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument.

Bisherige Erfahrungen mit der Identifizierung von ruhigen Gebieten haben gezeigt, dass es in Ballungsräumen sinnvoll ist, ruhige Gebiete nicht nur nach akustischen, sondern auch nach qualitativen Kriterien zu definieren. Für die Identifizierung solcher Flächen hat das Mitwirkungsverfahren besondere Bedeutung, da sich diese Flächen vor allem aus den Alltagsgewohnheiten der Bewohner ableiten.

Um den unterschiedlichen Charakter der ruhigen Gebiete zu verdeutlichen, werden diese in sechs Kategorien eingeteilt:

- **Besonders ruhige Gebiete**
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
 - L_{den} von <45 dB(A) in der Kernfläche, Kantenlänge ca. 6,6 x 6,6 km. Die Flächengröße ergibt sich aus der LAI-Definition oben und der Verdoppelung des Abstandes = - 3 dB(A).
- **Ruhige Gebiete**
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
 - L_{den} von <50 dB(A) in der Kernfläche, Kantenlänge ca. 2 x 2 km.

- Relativer leiser Landschaftsraum
 - Stadtnahe Erholungsflächen in der freien Landschaft, ggf. auch mit Teilflächen,
 - Immissionsreduktion in der Kernfläche ≥ 6 dB(A) gegenüber dem Umfeld, Kantenlänge (der Teilflächen) ab 200 x 200 m.
- Relativ leises stadtnahes Gebiet
 - Wohnungsnahe Erholungsflächen und Parkanlagen,
 - Immissionsreduktion in der Kernfläche ≥ 6 dB(A) gegenüber dem Umfeld, Kantenlänge ab 200 x 200 m.
- Achsen mit Erholungs- und/ oder Verbindungsfunktion
 - Verbindungsweg abseits der Hauptverkehrswege in einem attraktiven Freiraum,
 - definiert sich nicht über akustische, sondern qualitative Kriterien,
 - Mindestlänge 1.000 m (= 15 Minuten Fußweg), um Erholungsfunktion bzw. bedeutsame Verbindungsfunktion herzustellen.
- Städtische Rückzugs- und Aufenthaltsorte
 - Fläche dient der Erholung und ist aus den Wohngebieten fußläufig erreichbar,
 - definiert sich nicht über akustische, sondern qualitative Kriterien ohne Bezug zu Länge oder Fläche.

In der Fachwelt ist strittig, ob bebaute Bereiche ruhige Gebiete sein können. § 47a BImSchG benennt bezüglich des Anwendungsbereichs der Lärminderungspläne ausdrücklich "*Umgebungs-lärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten... oder... ruhigen Gebieten... ausgesetzt sind*". Bebaute Gebiete sind als Emittent (z. B. Gewerbe- und Industriegebiete) oder zu schützender Bereich (Wohngebiet) explizit Gegenstand des Lärmaktionsplans und scheiden somit als ruhige Gebiete aus.

Je nach Einzelfall kann es jedoch sinnvoll sein, bebaute Gebiete, die selbst Ziel sind und der Erholung dienen, z. B. denkmalgeschützte Siedlungsbereiche mit hoher städtebaulicher Qualität (z. B. historische Dorfkerne), Stadträume mit Erholungsfunktion (z. B. Stadtplätze, Fußgängerzonen), autoarme/ -freie Wohngebiete als ruhige, bebaute Gebiete auszuweisen. Somit kommt als weitere Kategorie hinzu:

- Bebaute städtische Rückzugs- und Aufenthaltsorte
 - Nicht verlärmter, hochwertiger städtebaulicher Raum mit Aufenthalts- und Erholungsfunktion.

Zur Identifizierung ruhiger Gebiete dienen im Wesentlichen drei Quellen:

- Analyse von Karten und Gutachten,
- Ortskenntnis seitens des Auftraggebers und des Gutachters,
- Hinweise aus der Öffentlichkeit im Mitwirkungsverfahren.

Identifizierte ruhige Gebiete

Vor diesem Hintergrund wurden folgende ruhige Gebiete identifiziert:

- **Ruhige Gebiete**
 - 1 Naturschutzgebiet Königsforst (stadtübergreifend) mit den Teilgebieten 1a-c,
 - 2 Lerbacher Wald und Hardt, einschließlich Friedhöfe Moitzfeld und Heidkamp,
 - 3 forst- und landwirtschaftliche Nutzfläche nördlich Romaneyer Straße (stadtübergreifend) mit den Teilgebieten 3a/b.
- **Relativ leise Landschaftsräume**
 - 10 Diepeschrath/ Hoppersheide angrenzend an den Dünnwälder Wald (stadtübergreifend) mit den Teilgebieten 10a-d,
 - 11 NSG Dhünnaue und südl. angrenzende land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche,
 - 12 Buschhorner Busch mit den Teilgebieten 12a/b einschließlich Friedhof Gem. Herz Jesu (Schildgen), 12c/d einschließlich "Begräbniswald" der Stadt Bergisch Gladbach (Hebborn),
 - 13 land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche nördliches Hebborn einschließlich Friedhof Gem. Heilige Dreikönige (Hebborn),
 - 14 land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche Herrenstrunden I mit den Teilgebieten 14a/b einschließlich Friedhof Gem. St. J. Baptist (Herrenstrunden),
 - 15 land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche Herrenstrunden II,
 - 16 land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche Herrenstrunden III,
 - 17 land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche Herrenstrunden/ Herkenrath mit den Teilgebieten 17a/b einschließlich Begräbniswald "Gärten der Bestattung" Pütz-Roth und Friedhof Herkenrath und 17c,
 - 18 land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche Herkenrath/ Bärbroich mit den Teilgebieten 18a/b,
 - 19 land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche Herkenrath/ Moitzfeld/ Bärbroich mit den Teilgebieten 19a-f,
 - 20 land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche Moitzfeld mit den Teilgebieten 20a/b.
- **Relativ leise stadtnahe Gebiete**
 - 30 Kalksteinbruch Peterskaule mit den Teilgebieten 30a Hebborner Straße, Friedhof kath. Gem. St. Clemens (Paffrath), 30b Peterskaule und 30c Töpferweg,
 - 31 landwirtschaftliche Nutzfläche Rommerscheid West,
 - 32 Parkanlagen Vinzenz-Pallotti-Hospital/ Reha-Klinik,
 - 33 Parkanlage Kardinal-Schulte-Haus/ Stadtgarten,
 - 34 forstwirtschaftliche Fläche Neuborn,
 - 35 Erholungsgebiet Saaler Mühle,
 - 36 Gierather Wald einschließlich städt. Friedhof Gronau und Friedhof St. Marien,
 - 37 forst- und landwirtschaftliche Nutzfläche Beningsfeld (stadtübergreifend).
- **Achsen mit Erholungs- und Verbindungsfunktion**
 - 40 Forumpark – Rosengarten – Strundequelle weiter entlang der Strunde bis über die Stadtgrenze zu Kürten,
 - 41 Kahnweiher – Bensberger Straße.

- Städtischer Rückzugs- und Aufenthaltsort
50 Platz An der Eiche,
51 Wald/ Brache Duckterath,
52 städt. Friedhof Bensberg,
53 Rosengarten,
54 Parkanlage Quirlsberg, einschließlich Friedhof ev. Gem. Bergisch Gladbach,
55 Friedhof kath. Gem. St. Laurentius (Bergisch Gladbach),
56 Park Schloss Lerbach,
57 Friedhof kath. Gem. St. Severin (Sand),
58 Broichen/ Giselbertstraße mit den Teilgebieten 58a Giselbertstraße und 58b Broichen,
59 Grünfläche Dechant-Müller-Straße/ Hauptstraße,
60 Grünanlage mit Teich am Sonnenwinkel,
61 Lückrather Anger,
62 Grünanlage am Burgplatz,
63 städtischer Friedhof Refrath,
64 Kahnweiher,
65 Silbersee,
66 Aue Saaler Mühlenbach,
67 Umfeld Autobahnanschluss Refrath mit den Teilgebieten 67a-c,
68 Belgischer Platz,
69 BAST-Gelände Brüderstraße.
- Bebauter städtischer Rückzugs- und Aufenthaltsort
80 Villa Zanders/ Forumpark (Stadtmitte),
81 "Schlossberg" Bensberg.

Es gibt in Bergisch Gladbach keine Standorte, die den Kriterien für besonders ruhige Gebiete auf dem Land sowie ruhigen Gebieten auf dem Land gerecht werden.

Der Freiraumanteil in den Wohnplätzen Romaney, Herrenstrunden, Sand, Herkenrath, Asselborn, Bärbroich und Bockenberg ist zwar mit mehr als 80 % sehr hoch, durch die Zersiedelung ergeben sich jedoch formal keine ruhigen Gebiete. Der Landschaftsraum, der zur Paffrather Kalkmulde und zur Bergischen Hochfläche zählt, zerfällt ähnlich einem Puzzle in zahlreiche stadtnahe Erholungsräume, weil wenig befahrene Straßen zwischen kleinen Ansiedelungen die Fläche zerteilen. Deshalb wurde der Begriff des ruhigen Gebiets weiter gefasst. Sonst zusammenhängende Bereiche, die nur von wenig frequentierten Straßen durchzogen sind, werden als zusammenhängender ruhiger Bereich betrachtet, mit derselben Kennnummer versehen und die zusammengeführten Areale kenntlich gemacht (a, b, c usw.). Um der wertvollen Funktion des Landschaftsraums gerecht zu werden, werden Bereiche, die trotz einer Teilung durch kleine Verbindungsstraßen deutlich unter 55 dB(A) liegen, nach Prüfung der Verkehrsbelastung vor Ort als ruhige Gebiete zusammengefasst.

Der Raum ist mit einem dichten System aus Fuß- und Radwegen, Reit- und Wirtschaftswegen durchzogen, die eine durchgängige Erschließung der siedlungsnahen Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmälern, Freizeiteinrichtungen und Kulturgütern ermöglichen und damit einen hohen Erholungswert schaffen.

Eine Besonderheit stellen die Waldgebiete nördlich der A 4 dar. Als Erweiterung des Königsforsts sind sie von diesem durch die A 4 getrennt. Die Wälder werden von den Bewohnern der angrenzenden Wohngebiete als stadtnahe Gebiete intensiv für Spaziergänge sowie als Übergang zum Königsforst genutzt. Aufgrund ihrer teilweise hohen Lärmbelastung – die mit

58 a/b bezeichneten Gebiete besitzen keinen durchgängigen Lärmschutz zur Autobahn – werden sie den städtischen Rückzugs- und Aufenthaltsorten zugeordnet.

Einen Sonderstatus aufgrund ihrer Lage im Stadtgebiet nehmen folgende Randbereiche zu angrenzenden größeren ruhigen und sehr ruhigen Gebieten ein:

- Das zu den Wohnplätzen Frankenforst und Bockenberg gehörende Waldgebiet südlich der A 4 gehört mit seiner etwa 10,6 km² großen Fläche zum etwa 30 km² großen Königsforst. Im Bergisch Gladbacher Stadtgebiet wird der Wald durch die von Norden Richtung Rösrath führende L 288 in zwei ruhige Gebiete geteilt. Die trennende Wirkung der Autobahn wird durch mehrere Durchlässe kompensiert, so dass das ruhige Gebiet Königsforst für die Bewohnern der angrenzenden Wohngebiete gut erschlossen ist.
- Im Gegensatz zu den ruhigen Gebieten und den stadtnahen Erholungsräumen im Osten der Stadt ist das Angebot an ruhigen Rückzugsorten im Westen der Stadt wesentlich geringer. Die Gebiete sind jedoch aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu angrenzenden, großen geschützten Landschaftsräumen auf Kölner Stadtgebiet und deren Angebot an Freizeiteinrichtungen, wie dem Waldbad im Dünnwalder Wald, qualitativ hochwertig.

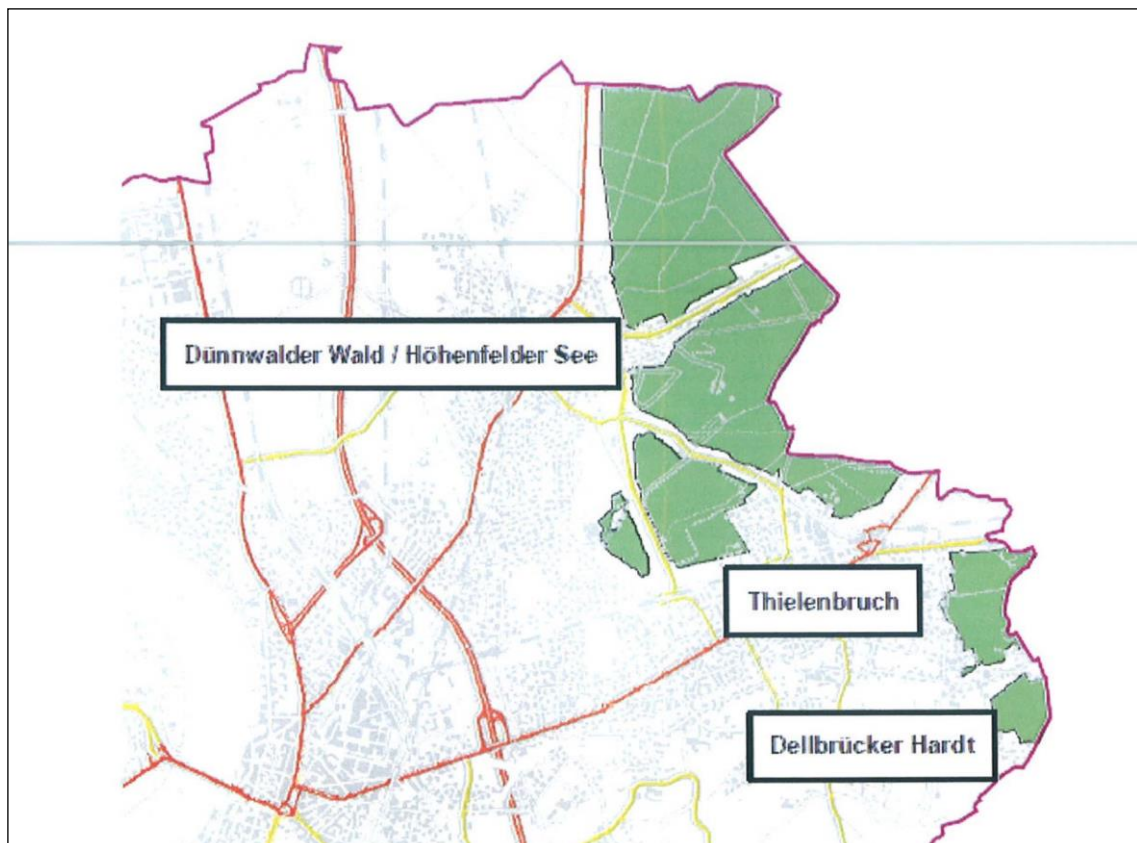


Abb. 5.26: Geplante ruhige Gebiete auf Kölner Stadtgebiet angrenzend an das Stadtgebiet Bergisch Gladbach

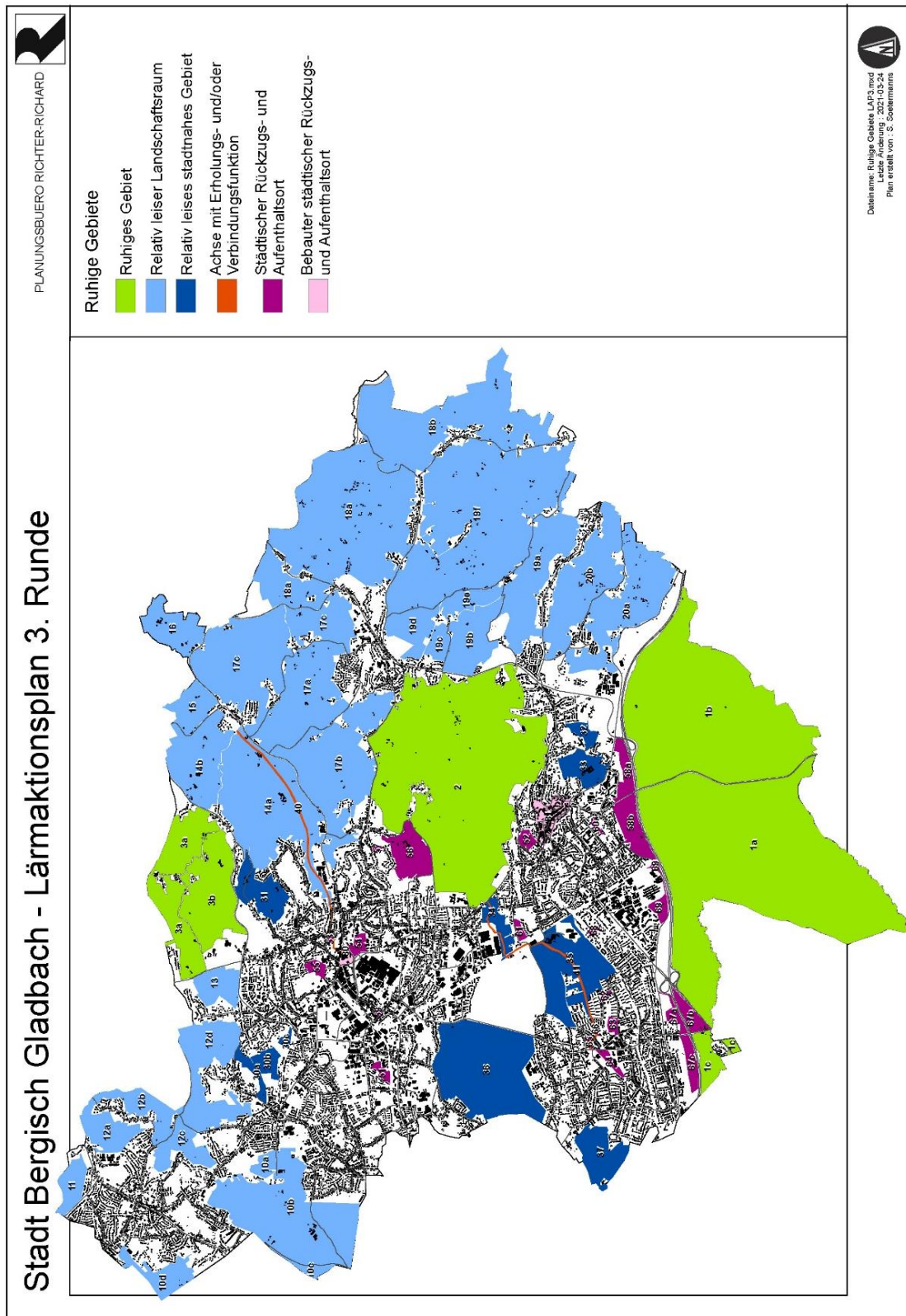


Abb. 5.27: Ruhige Gebiete

6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten durch Hauptlärmquellen erfolgte mit der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht zu einer Gesamtbelastetenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

Die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Einwohnerzahlen und Wohnungen je Wohngebäude wurden auf Grundlage des Verfahrens zur Zuordnung der Einwohnerzahlen zu Gebäuden gemäß VBEB rechnerisch abgeschätzt. Die Einstufung der Gebäude in Wohn- und Nebengebäude erfolgte dabei überschlägig anhand der Grundfläche und Höhe der Gebäude und zusätzlich anhand des FNP, aus dem die Flächennutzung (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) hervorgeht. Die ermittelten Einwohner je Wohngebäude kann deshalb nicht mit den Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes verglichen werden.

Straßenverkehr

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde von der Stadt Bergisch Gladbach berechnet.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	13,7	4,5	0,7

4,5 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,7 km² auf.

Tab. 6.2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	6.116	1.928	0
Schulen (Gebäude)	9	1	0
Krankenhäuser (Gebäude)	3	1	0

1.928 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf. Es ist eine Schule (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A), aber nicht >75 dB(A), und ein Krankenhaus (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A), aber nicht >75 dB(A) betroffen.

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	4.260	3.738	2.765	860	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	3.954	2.738	837	0	0

Ganztags sind 3.625 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon 860 Pegeln >70 dB(A). Nachts sind 3.575 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 837 >60 dB(A), aber keine >65 dB(A). Damit entspricht die nächtliche Lärmbetroffenheit in etwa die Ganztagsbelastung.

Straßenverkehr – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr

Die von allen kartierten Straßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde von der Stadt Bergisch Gladbach berechnet.

Tab. 6.4: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km²]	16,0	5,0	0,6

5,0 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,6 km² auf.

Tab. 6.5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	11.937	2.755	0
Schulen (Gebäude)	9	1	0
Krankenhäuser (Gebäude)	4	2	0

2.755 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Pegel >75 dB(A) treten bei keiner Wohnung auf. Es ist eine Schule (Gebäude) und zwei Krankenhäuser (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A), aber nicht größer >75 dB(A) betroffen.

Tab. 6.6: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	9.812	7.340	4.156	1.002	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	6.997	4.079	958	0	0

Ganztags sind 5.158 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon 1.002 Pegeln >70 dB(A), aber keine Personen Pegeln >75 dB(A). Nachts sind 5.037 Personen Pegeln

>55 dB(A) ausgesetzt, davon 958 Personen >60 dB(A). Damit entspricht auch hier die nächtliche Lärmbetroffenheit in etwa der Ganztagsbelastung.

Schienenverkehr – Haupteisenbahnstrecken

Die vom Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom EBA berechnet.

Tab. 6.7: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenwege des Bundes

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	0,3	0,1	0,03

0,13 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,03 km² auf.

Tab. 6.8: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenwege des Bundes

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	359	58	0
Schulen (Gebäude)	0	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

58 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf. Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.9: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenwege des Bundes

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	323	307	102	18	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	374	175	36	12	0

Ganztags sind 120 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon sind 18 Pegeln >70 dB(A) ausgesetzt. Nachts sind 223 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 36 >60 dB(A) und 12 >65 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Ganztagsbelastung.

Schienenverkehr – nichtbundeseigene Eisenbahnen

Die vom sonstigen lärmrelevanten Schienenverkehr ausgehende Lärmbetroffenheit wurde von der Stadt Bergisch Gladbach berechnet.



Tab. 6.10: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – nichtbundeseigene Eisenbahnen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	0,5	0,1	0

0,1 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf.

Tab. 6.11: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – nichtbundeseigene Eisenbahnen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	502	47	0
Schulen (Gebäude)	0	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

47 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf. Es sind keine Schulen (Gebäude) und keine Krankenhäuser (Gebäude) Pegeln >65 dB(A) ausgesetzt.

Tab. 6.12: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – nichtbundeseigene Eisenbahnen

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	515	311	78	5	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	457	171	48	1	0

Ganztags sind 83 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon sind fünf Personen Pegeln >70 dB(A), aber keine Person Pegeln >75 dB(A) ausgesetzt. Nachts sind 220 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 49 Personen >60 dB(A) und eine Person sehr hohen Pegeln von >65 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit deutlich höher als die Ganztagsbelastung.

Flugverkehr

Die vom Flugverkehr ausgehende Lärmbetroffenheit wurde durch das LANUV berechnet.

Tab. 6.13: Gesamtfläche lärmbelasteten Gebiete – Flugverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	9,5	0	0

Es gibt keine Fläche, die mit einem Pegel >65 dB(A) belastet ist.

Tab. 6.14: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Flugverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	198	0	0
Schulen (Gebäude)	0	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

Es sind keine Wohnungen, Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Lärm >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.15: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Flugverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	488	0	0	0	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	0	0	0	0	0

Es sind weder ganztags noch nachts Personen von Pegeln >65 bzw. 55 dB(A) betroffen.

IED-Anlagen und Häfen

Die IED-Anlagen und Häfen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde von der Stadt Bergisch Gladbach berechnet.

Tab. 6.16: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – IED-Anlagen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	0,4	0,1	0

0,1 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Pegel >75 dB(A) treten nicht auf.

Tab. 6.17: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – IED-Anlagen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	40	1	0
Schulen (Gebäude)	0	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

Es ist eine Wohnung von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf. Es sind keine Schulen (Gebäude) und Krankenhäuser (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.18: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – IED-Anlagen

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	70	2	1	1	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	0	0	0	0	0

Ganztags sind zwei Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon eine Person Pegeln >70 dB(A). Nachts sind keine Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen. Damit ist die Lärm-betroffenheit durch Industrie- und Gewerbelärm vernachlässigbar.

7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Hinweis: Das Kapitel wird entsprechend dem erreichten Verfahrensstand fortgeschrieben.

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Die Stadt Bergisch Gladbach hat in der 2. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 3. November 2015 durch den Rat der Stadt angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde

grün = Maßnahme umgesetzt
blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt
schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 1, Alte Wipperfürther Straße – Jägerstraße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Kurzfristig: Reparatur der Schachtdeckel.	Maßnahme umgesetzt.
	Kurzfristig: Erneuerung der Verschleißschicht mit lärmminderndem Asphalt.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
	Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h in der Koordinierung der Lichtsignalanlagen.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
Verstetigung des Kfz-Verkehrs/ Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Nach Senkung der Progressionsgeschwindigkeit Prüfung einer Führung des Fahrradverkehrs im Mischverkehr	Umsetzung der Maßnahme ist abhängig vom Prüfergebnis zur Senkung der Progressionsgeschwindigkeit.
	Einbau einer Querungssicherung in Höhe der Kirche als Ersatz für die bestehende Sicherung mit den Verkehrszeichen Achtung Kinder, Überholverbot und absolutes Halteverbot.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Verlängerung der mittleren Sperrfläche zugunsten einer Verkehrsinsel mit Querungssicherung vor der Schule als Ersatz für die bestehende Sicherung mit den Verkehrszeichen Achtung Kinder, Überholverbot und absolutes Halteverbot.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
Unterstützende Maßnahmen	Umgestaltung des Knotenpunkts Odenthaler Straße/ Alte Wipperfürther Straße als Kreisverkehr zur Definition des Ortseingangs und zur Unterstützung von lärmmindernden Maßnahmen auf der Odenthaler Straße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 2, Jägerstraße – Hauptstraße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h in der Koordinierung der Signalanlagen in Fortführung der Strecke Ortseingang bis Jägerstraße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Erneuerung der Verschleißschicht mit lärmminderndem Asphalt.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Aufwertung Erholungs- und Freizeitachse Stadtmitte – Herrenstrunden	- Auffälliger, einladender Zugang zu dem unter Straßenniveau liegenden Rosengarten (siehe auch Innenstadtkonzept), - Absetzen der Fahrbahn im Bereich des	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	Übergangs von der übrigen Fahrbahn farblich und/ oder durch die Oberflächenbeschaffenheit, - durchlaufender Bordstein an der Einmündung der Straße Am Mühlenberg - so wird die verbindende Funktion der Allee zum Grünzug auch im Straßennetz deutlich, - Wegweisung für die Erholungs- und Freizeitachse.	schuss erneut zu beraten.
Unterstützende Maßnahmen	Unterbrechung der auf der Fahrbahn markierten Parkstände durch Baumbete beginnend südlich der Jägerstraße bis zur Laurentiusstraße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Zur optischen Verschmälerung der Fahrbahn auf dem dicht bebauten Straßenabschnitt südlich der Laurentiusstraße Parkstreifen unterbrochen von Baumbeten am östlichen Straßenrand.	In Abstimmung mit dem Mobik entfällt der Parkstreifen zugunsten eines Schutzstreifens. Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.
L 286 Hauptstraße (Odenthaler Straße – Sander Straße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Kurzfristig Deckschichterneuerung mit lärm-minderndem Asphalt.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts auf der Hauptstraße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Prüfauftrag: Vermeidung von Rückstaus in den Hauptverkehrszeiten durch Pfortnerampel auf der Sander Straße (Ortseingang).	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Aufwertung des Straßenraums	Angebot von "ruhigen Rückzugsorten" auf dem Platz vor der Geschäftszeile.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße (Leverkusener Straße – Neuenhauser Weg)		
Altenberger-Dom-Straße		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Fahner Weg und Leverkusener Straße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Prüfauftrag: Senkung Progressionsgeschwindigkeit zwischen Leverkusener Straße und Kempener Straße auf 35-40 km/h in der Koordinierung der Signalanlagen.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts auf der Altenberger-Dom-Straße, Abschnitt Leverkusener Straße bis Kempener Straße. Bestimmung von Zeitfenstern in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Lärmentwicklung zu	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	anderen Tageszeiten.	
	Einzelfallprüfung: Verbot ganztags für Kraftfahrzeuge >12 t.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
	Erneuerung der Deckschicht mit lärminderndem Asphalt. Die Deckschichtsanierung ist kurzfristig vorgesehen (Prioritätenliste Stadt)	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Optimierung des Straßenraums	Nach positivem Prüfergebnis Senkung der Progressionsgeschwindigkeit: Markierung von ausreichend breiten Parkständen, eventuell einseitig, da die Schutzstreifen durch parkende Fahrzeuge stark eingeschränkt sind. Der Fahrradverkehr wird stattdessen im Mischverkehr geführt. Unterbrechung der Parkstände durch Baumbeete.	Umsetzung der Maßnahme ist abhängig vom Prüfergebnis zur Senkung der Progressionsgeschwindigkeit.
Unterstützende Maßnahmen	Fahrbahnübergreifende Gestaltung im Zuge der Rahmenplanung für den Bereich Herz-Jesu-Kirche (Integriertes Stadtentwicklungskonzept).	Maßnahme des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts und somit auch die Maßnahme des LAP Stufe 2 bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Kempener Straße		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 auf 40 km/h zwischen Altenberger-Dom-Straße und Neuenhauser Weg.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts auf der Kempener Straße, Abschnitt Altenberger-Dom-Straße bis Neuenhauser Weg.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
Verstetigung des Kfz-Verkehrs	Prüfung einer Querungssicherung in Höhe Kempener Straße Nr. 229, Prüfung einer Zuwegung zur Straße Im Merzfeld.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Änderung Aufteilung Straßenraum: • Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Gefällestrecke zum Schutz der Nebenanlagen, • Verlagerung der Parkstände auf die andere Fahrbahnseite (Nordostseite), Unterteilung durch (Baum-)Beete.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Das Mobilitätskonzept sieht die Anlage eines Schutzstreifens zwischen Weidenbuscher Weg und Neuenhausener Weg sowie im Ortsteil Paffrath zwischen Höffenstraße und Pannenberg vor.
L 286 Mülheimer Straße – L 286 Hauptstraße – Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße – Stationsstraße		
Abschnitt 1, L 286 Mülheimer Straße – L 286 Hauptstraße (Gierather Straße – Dechant-Müller-Straße)		
Mülheimer Straße		
Verringerung der Lärmimmissionen	Mittelfristig Erneuerung der Deckschicht mit lärminderndem Asphalt.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Hauptstraße		
Verringerung der Lärmimmissionen	Kurzfristig Erneuerung der Deckschicht mit lärminderndem Asphalt. Ausdehnung des in der Prioritätenliste der Stadt für eine Sanierung mit Vollausbau vorgesehenen Straßenabschnitts zwischen Bahnstrecke und Richard-Zanders-Straße bis zur Cederwaldstraße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 auf 30 km/h von der Bahnstrecke bis zur Dechant-Müller-Straße nachts.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten. Wird im Zuge der Radverkehrsplanungen auch auf dem Abschnitt Cederwaldstraße und Dechant-

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
		Müller-Straße empfohlen. Politischer Beschluss fehlt.
	Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts von Gronauer Mühlweg bis Cederwaldstraße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Achse Hauptstraße – Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße zwischen Cederwaldstraße und Kreisverkehr. Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierung nach Einbau von lärmminderndem Asphalt.	Maßnahme auf der Dechant-Müller-Straße umgesetzt. Nicht umgesetzt für Hauptstraße zwischen Bahnstrecke und Dechant-Müller-Straße und die Kalkstraße, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Prüfung eines Angebots zur Förderung von passivem Schallschutz zwischen Cederwaldstraße und Dechant-Müller-Straße, sofern die Gebäude $\geq 70/60$ dB(A) ganztags/nachts belastet sind.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Gestalterische Aufwertung des Straßenraums zwischen Richard-Zanders-Straße und Cederwaldstraße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
Abschnitt 2, Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße – Stationsstraße (Hauptstraße - Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Kurzfristig Deckschichterneuerung mit lärm-minderndem Asphalt auf der Achse Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße. Es wird davon ausgegangen, dass die Achse aufgrund der Erhöhung der Verkehrsbelastung kurzfristig ausgebaut werden muss.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Stationsstraße von 40 auf 20 km/h.	Einrichtung eines Shared Space Bereichs in Höhe der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße in 2013.
	Einzelfallprüfung: Ausweisung der Hauptstraße zwischen Dechant-Müller-Straße und der Straße An der Gohrsmühle als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20. Unterstützung der Maßnahme durch punktuelle Fahrbahnverengungen	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
	Prüfauftrag: Lkw-Verbot ganztags auf der Hauptstraße von Dechant-Müller-Straße bis Straße An der Gohrsmühle.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Achse Hauptstraße – Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße zwischen Cederwaldstraße und Kreisverkehr. Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierung nach Einbau von lärmminderndem Asphalt.	Maßnahme auf der Dechant-Müller-Straße umgesetzt. Nicht umgesetzt für Hauptstraße zwischen Bahnstrecke und Dechant-Müller-Straße und die Kalkstraße, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
K 27 Achse Vüfelfser Kaule - Dolmanstraße		
Verringerung der Lärmimmissionen	Mittel- bis langfristige Deckschichterneuerung mit lärm-minderndem Asphalt.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
	Prüfauftrag: Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h in der Koordinierung der Signalanlagen.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
		positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
Verstetigung des Kfz-Verkehrs	Verkehrinsel mit Fahrbahnverschwenk im nördlichen Ortseingang.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Sicherung des Fußverkehrs auf der Achse Kahnweiher – Lerbacher Wald durch Bau einer Querungssicherung in Höhe Zaubersee	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Verbesserung der Verkehrssituation für den Fußverkehr auf der Südseite der Bahnstrecke: • Querungssicherung (FGÜ/ Bedarfs-LSA) Höhe Wickenpfädchen, • Verbesserter Zugang zum Bahnsteig Richtung Bensberg, • Pflasterung Einmündung Wickenpfädchen.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten. Maßnahme ist ebenfalls im Mobilitätskonzept enthalten.
L 136 Kölner Straße (Kaule – Buddestraße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Bahnstrecke und Buddestraße von 50 km/h auf 40 km/h.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 auf 30 km/h im Bereich des Nahversorgungsstandorts zwischen der Straße Im Alten Feld und Bahnstrecke.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
Verstetigung des Kfz-Verkehrs	Anlage von Querungssicherungen östlich der Bahnstrecke und in Höhe Ferdinand-Stucker-Straße durch Ausbau der Sperrflächen.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
Förderung Radverkehr	Prüfung einer Aufgabe der Parkstände zwischen Buddestraße und Bahnstrecke auf der Nordseite der Kölner Straße, stattdessen Radfahrstreifen/ Schutzstreifen auf der Gefällestrecke. Unterteilung der Parkstände auf der Südseite durch Baumbeete.	Maßnahme teilweise umgesetzt. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurden im Oktober 2016 in der Höhe Dariusstraße/ Neuenweg bis zur Kreuzung Falltorstraße/ Buddestraße beidseitige Schutzstreifen und Radfahrstreifen angelegt. Die Unterteilung der Parkstände auf der Südseite durch Baumbeete entfällt.
	Umarkierung im Knotenpunkt Kölner Straße/ Buddestraße für einen Aufstellbereich für Fahrradfahrer.	Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Mobilitätskonzepts soll die Maßnahme RV 4 Buddestraße kurzfristig umgesetzt werden, zunächst jedoch in einer Testphase, bevor endgültig darüber entschieden wird. Deren Beginn und Dauer stehen jedoch noch nicht fest.
Unterstützende Maßnahmen	Aufwertung des Vorbereichs der Geschäfte auf der Südseite zwischen Bahnstrecke und Dariusstraße (durchgängige Materialien, Bäume, Flächen für die Außendarstellung der Geschäfte, Fahrradparken, integrierte Parkstände)	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße L (An der Jüch – Lückrather Weg)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Kurzfristig Deckschichterneuerung mit lärm-minderndem Asphalt von der Straße An der	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, im LAP 3. Runde weiterverfolgt.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	Jüch bis zur Straße Am Rübezahlwald.	
	Einzelfallprüfung: Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf der Belastungsachse von der Straße An der Jüch bis zur Straße Am Rübezahlwald auf 35-40 km/h in der Koordinierung der Signalanlagen.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h von der Straße Am Rübezahlwald bis Lückrather Weg (und weiter Richtung Bensberg).	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts auf der Bensberger Straße, Abschnitt Straße An der Jüch bis Hüttenstraße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Prüfung eines Angebots zur Förderung von passivem Lärmschutz südlich des Rübezahlwalds, sofern die Gebäude nach Umsetzung der Temporeduzierung $\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts belastet sind.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Verstetigung des Kfz-Verkehrs	Prüfauftrag: Ausbau vorhandener Verkehrsinseln zu Verkehrsinseln mit Fahrbahnverschwenk in Höhe Agentur für Arbeit und Berufsschule zur Geschwindigkeitsdämpfung an beiden Ortseinfahrten.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
Unterstützende Maßnahmen	Aufwertung des Straßenraums von der Agentur für Arbeit bis zur Feldstraße und im Bereich des Lerbachs zwischen Scheidt-bachstraße und Warde Hof.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße (Lückrather Weg – Kölner Straße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h von Lückrather Weg bis Kölner Straße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt. Laut Ratsbeschluss zum LAP der Stufe 2 ist die Umsetzbarkeit der Maßnahme zu prüfen und bei positivem Ergebnis vom zuständigen Ausschuss erneut zu beraten.
	Prüfung eines Angebots zur Förderung von passivem Schallschutz, sofern die Gebäude nach Umsetzung der Temporeduzierung $\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts belastet sind.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Verstetigung des Kfz-Verkehrs	Lenkung des Fahrradverkehrs vor dem Knotenpunkt Buddestraße/ Kölner Straße von dem Radweg auf die Fahrbahn (Radfahrstreifen) und Ausweisung eines Aufstellbereichs zur Unterstützung des nach links in die obere Kölner Straße abbiegenden Fahrradverkehrs.	Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Mobilitätskonzepts soll die Maßnahme RV 4 Buddestraße kurzfristig umgesetzt werden, zunächst jedoch in einer Testphase, bevor endgültig darüber entschieden wird. Deren Beginn und Dauer stehen noch nicht fest. Im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zur Lückenschließung des Radwegenetzes: Einrichtung eines interfraktionellen Arbeitskreises. Vorstellung der Ergebnisse zur Beschlussfassung im zuständigen Ausschuss

9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die EU geht bei der Umsetzung der Maßnahmen von einem Zeitfenster von fünf Jahren aus (2013 bis 2018). Mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen bis 2018 sehr hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLSchR97) möglichst unterschritten werden und der Schutz der Nachtruhe hat Vorrang. Mittel- bis langfristig ist eine Unterschreitung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen anzustreben (beginnend 2013, aber über 2018 hinausgehend).

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplans stehen zwei Ebenen:

- Entwicklung strategischer Ansätze für die Gesamtstadt und
- vertiefenden Maßnahmen an prioritären Belastungsachsen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans beziehen sich zunächst nicht auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht beruhen auf anderen Berechnungsmethoden als die strategischen Lärmkarten nach EU-Recht. Die Rechenwerte sind daher nicht direkt vergleichbar mit den Werten L_{den} und L_{night} . Zur Einzelfallprüfung von Lärmschutzmaßnahmen sind deshalb weitergehende Berechnungen für die jeweiligen Immissionsorte notwendig.

Der Lärmaktionsplan unterliegt dem verfassungsrechtlichen Abwägungsgebot, das durch eine europarechtliche Pflicht ergänzt wird, bei Überschreiten von gesundheitsschützenden Auslösewerten im Lärmaktionsplan lärm mindernde Maßnahmen vorzusehen. Das Abwägungsgebot verlangt eine sorgfältige Sachverhaltsermittlung und Gewichtung der mit verschiedenen Maßnahmen verbundenen Vor- und Nachteile, die dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen. U. a. sind die tatsächlichen Belastungen, die Zahl der betroffenen Menschen, die Schutzwürdigkeit von Gebieten und das Überschreiten von Grenzwerten in die Abwägung einzustellen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen erfüllen diese Vorgaben.

9.1 Strategische Maßnahmen Straßenverkehr

Es hat sich bei der Umsetzung von Maßnahmen aus der ersten Runde vor allem in den Ballungsräumen gezeigt, dass die Abstimmungsverfahren von Einzelmaßnahmen häufig mit einem sehr hohen Aufwand verbunden sind. Um die Umsetzungseffizienz zu erhöhen, sollten deshalb Lärminderungsmaßnahmen verstärkt im Rahmen gesamtstädtischer Konzepte entwickelt und die Einzelmaßnahmen im Systemzusammenhang betrachtet und abgestimmt werden.

Der gesamtstädtische Ansatz hat für die Stadt Bergisch Gladbach eine besondere Bedeutung, da bedingt durch die historische Entwicklung der Stadt in Bezug auf

- die unmittelbare Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe/ Industrie,
- die Lage im Metropolraum Köln und der Rheinschiene mit ihren komplexen Verflechtungen und
- die Bindungen durch bewegte Topografie am Rande des Bergischen Landes und der Kölner Bucht,

das innerörtliche Straßennetz kaum mehr ausbaufähig ist, aber erhebliche lokale und regionale Kfz-Verkehrsmengen im Personen- wie im Güterverkehr aufnehmen muss. Die Antwort auf diese Zwänge erfolgte bisher vorwiegend lokal und problembezogen, indem das Netz der Hauptverkehrsstraßen mit seinen verkehrsplanerischen und straßenbaulichen Parametern soweit als möglich "aufgebohrt" wurde.

Die daraus resultierende Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen hat den Vorteil, dass sich aus der Bündelung des Kfz-Verkehrs zwischen den lärmbelasteten Achsen ein breit gestreutes Angebot zumindest relativ ruhiger Gebiete ergibt. Dem stehen allerdings zum Teil sehr hoch belastete Aufenthaltsräume an den Straßen zwischen den Ortszentren gegenüber. Zu dem bisherigen Vorgehen gibt es aus lärmtechnischer Sicht (Verdoppelung/ Halbierung des Kfz-Verkehrs = +/- 3 dB(A)) keine Alternative, was den möglichen Handlungsspielraum zur Umsetzung lärmmindernder Maßnahmen erheblich einschränkt.

Insofern werden die heutigen Hauptverkehrsstraßen auch in Zukunft die Verkehrslast tragen müssen. Um dennoch eine leisere und lebenswerte Stadt mit hoher Aufenthalts- und Wohnqualität zu erhalten, ist zukünftig die Verkehrspolitik noch stärker darauf auszurichten durch gesamtstädtische Planungsansätze ergänzt durch lokale Maßnahmen die Lärmbelastung an den Hauptverkehrsstraßen soweit als möglich zu begrenzen.

9.1.1 Kommunales Planungsmanagement

Sinnvolle Verknüpfungen im kommunalen Planungsmanagement bestehen in der inhaltlichen Abstimmung der Lärminderungsmaßnahmen beispielsweise mit

- der Luftreinhaltung (sofern ein Luftreinhalteplan erstellt werden muss),
- dem Klimaschutz,
- der Stadtentwicklung,
- der Verkehrsentwicklung,
- dem Güterverkehrs- und Gefahrgutnetz,
- der Verkehrssicherheit.

Die Verknüpfung mit anderen Fach- und Gesamtplanungen bildet einen wesentlichen Erfolgsfaktor der Lärminderungsplanung. Durch die Verknüpfungen kann folgender Zusatznutzen erzielt werden:

- Synergieeffekt Datenbereitstellung (z. B. gemeinsam genutzte Verkehrsmodelle),
- Synergieeffekt Konzeptbildung (z. B. fachliche Qualifizierung von Planungen, abgestimmte Prioritätenbildung, Vermeidung kontraproduktiver Maßnahmen, hohe Planungsqualität),
- Synergieeffekt Umsetzung (die Umsetzung der meisten Lärminderungsmaßnahmen fällt in den Aufgabenbereich anderer Fachbereiche),
- Synergieeffekt Planungsprozess (geteilte Verfahrenslast, Aufbau verwaltungsin-terner Kommunikationsstrukturen).

Vorliegende Konzepte, die aus sich heraus einen Beitrag zur Lärminderung leisten können, sind:

- Flächennutzungsplan 2035,
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept – ISEK 2030,
- Freiraumkonzept und
- Mobilitätskonzept.

Mit einer Fortführung des begonnenen Prozesses eines gesamtstädtischen, strategischen Planungsansatzes kann für den Lärmaktionsplan langfristig ein weitaus größeres Potenzial identifiziert werden als durch eine Beschränkung auf Einzelmaßnahmen auf den Belastungsachsen.

Im Sinne eines kommunalen Managementansatzes zur Umsetzung des Lärmaktionsplans in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung kann vieles in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu,

- Maßnahmen zur Lärminderung völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen oder
- mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Es bietet sich eine verfahrensmäßige Abstimmung beispielsweise mit der

- Stadterneuerung,
- Stadtentwicklung/ kommunale Verkehrsplanung,
- Straßenunterhaltung oder
- Sanierung der Abwasserkanäle

an, um eine (Mit-)Finanzierung der Maßnahmen zu erreichen.

Es kann sich deshalb anbieten, für die Umsetzung des Lärmaktionsplans ein Maßnahmen-Durchführungs-Finanzierungskonzept (MDF-Konzept) zu erstellen, das fortschreibungsfähig die einzelnen Maßnahmen aufführt und ihnen Zuständigkeiten und vor allem Finanzierungsmöglichkeiten bzw. Finanzierungsbedarfe zuordnet.

Nachfolgend werden die gesamtstädtischen Planungskonzepte näher erläutert, von denen in besonderem Maße ein strategischer Beitrag zur Lärminderung erwartet werden kann.

9.1.2 Verkehrsentwicklungsplanung

Das Bundesverkehrsministerium hat in einem FoPS-Vorhaben den Zusammenhang zwischen Lärminderungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung mit dem Ergebnis untersuchen lassen,⁶ dass der Verknüpfung der Lärminderungsplanung mit der Verkehrsentwicklungsplanung eine herausragende Bedeutung zukommt, da der Straßenverkehrslärm die bedeutendste Lärmquelle bildet. Letztlich können nur integrierte (Verkehrs-) Entwicklungskonzepte

⁶ Planungsbüro Richter-Richard, Lärminderungsplanung und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung - Empfehlungen für den kommunalen Planungs- und Umsetzungsprozess, F+E-Vorhabens 70.0704-2003

für Stadtteile oder ganze Stadtgebiete zur Senkung der Lärmbelastung zielführend sein. Werden Lärminderungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung getrennt ohne Abstimmung aufgestellt, führt dies zu zwei Planwerken mit weitgehend identischen Themenfeldern, die sich in ihren Maßnahmenvorschlägen jedoch teilweise widersprechen oder in Konkurrenz zueinander stehen. Gemeinsame oder zumindest abgestimmte Planungsverfahren tragen dazu bei, konträre Planungen zu vermeiden und damit die Lärmschutzmaßnahmen effizienter zu gestalten. Ziel der Verknüpfung der beiden Planungen ist die Nutzung von Synergieeffekten bei der Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen. Durch eine solche fachliche Qualifizierung kann die Lärminderungswirkung bestehender Planungen verbessert werden.

Daraus ergibt sich ein wechselseitiges Zusammenspiel zwischen Lärmaktionsplan und Verkehrsentwicklungsplanung, denn bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans müssen wesentliche Aspekte der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Die nachfolgende Verkehrsentwicklungsplanung schafft den integrierten Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans und evaluiert die Ergebnisse. Sie kann dann Hinweise geben, in welche Richtung der Lärmaktionsplan bei der nächsten Fortschreibung entwickelt werden sollte, die wiederum in die Verkehrsentwicklungsplanung einfließen. Auf diese Weise stellt sich ein mehr oder weniger permanentes Fortschreibungsverfahren zwischen beiden Planungsinstrumenten ein.

Eine wesentliche Grundlage für die weitere (Verkehrs-)Entwicklung der Stadt Bergisch Gladbach wurde mit dem 2012 fertiggestellten Integrierten Stadtentwicklungskonzept geschaffen, das auf einen dringenden Bedarf an "Kommunikation zwischen den Verkehrsarten" und die notwendige Einbeziehung des Faktors Mensch hinweist. Aufbauend auf dem integrierten Stadtentwicklungskonzept hat die Stadt Bergisch Gladbach den Beschluss zur Aufstellung einer Verkehrsentwicklungsplanung gefasst, mit dem sowohl alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt als auch stadtgestalterische Aspekte einbezogen werden sollen.

Die Verkehrsentwicklungsplanung soll mit ihren Teilkonzepten das Ziel einer kompakten, verkehrssparsamen Stadt der kurzen Wege durch eine beständige, konsequente Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußverkehr, Fahrradverkehr, ÖPNV) zur Vermeidung von Kfz-Fahrten unterstützen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss sich die Verkehrsentwicklungsplanung an den Strategien einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung (Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, verträgliche Verkehrsabwicklung) orientieren. Nur ein integrierter Ansatz kann einen wesentlichen Beitrag zur effektiven Umsetzung des Lärmaktionsplans leisten. Das gilt auch für das Mobilitätskonzept, das der Rheinisch-Bergische Kreis 2016 erstellt hat, in dem die Hinweise aus dem Lärmaktionsplan und dem Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach beachtet werden müssen.

Von besonderer strategischer Bedeutung für die Lärminderung sind zwangsläufig die leisen Verkehrsmittel (zu Fuß gehen und Fahrradfahren). Mit der immer stärkeren Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes werden wegen des geringen Kraftaufwandes und der höheren Geschwindigkeit sowohl neue Nutzerkreise als auch neue Fahrtzwecke erschlossen. Die Frage der Topografie verliert damit auch ein Stück ihrer bisherigen Bedeutung. Auf der anderen Seite gelten heute wesentlich höhere Anforderungen an den Stand der Technik für die Fahrradinfrastruktur als noch vor einigen Jahren. Das betrifft sowohl die entsprechenden Richtlinien als jüngere Gerichtsurteile. Auf diese neuen Entwicklungen muss mit einem Radverkehrskonzept reagiert werden. In einer überalternden Gesellschaft erhält die Förderung des Fußverkehrs und die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums eine zunehmende Bedeutung (Inklusion) und dient gleichzeitig dem Lärmschutz. Neben infrastrukturellen Ansprüchen kommen wegen der langsameren Fortbewegung auch Fragen der Stadtgestalt und der Aufenthaltsqualität auf der Wegestrecke wie an den Zielen zum Tragen.

Die Stadt Bergisch Gladbach ist in hohem Maß darauf angewiesen, innerhalb der bestehenden straßenbaulichen Infrastruktur den Lärm zu mindern. Hierzu gehören die Fahrbahnoberflächen (lärmmindernde Asphaltdeckschichten) und straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (zulässige Höchstgeschwindigkeit, Lkw-Lenkung).

Aufgrund der spezifischen Stadtstruktur wird es nur bedingt gelingen, alle Belastungen über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts abzubauen. Es sollte deshalb als kompensatorische Maßnahme den lärmexponierten Betroffenen die Chance gegeben werden, in ruhigen Gebieten zumindest zeitweise dem Lärm zu entgehen. Die Stadt Bergisch Gladbach will deshalb über die üblichen Maßnahmen eines Lärmaktionsplans hinaus ihre ruhigen Gebiete nicht nur erhalten, sondern auch gezielt weiterentwickeln. Mit diesem Ziel steht in engem Zusammenhang zwangsläufig die Erreichbarkeit dieser Gebiete, die nicht nur für die Wochenenderholung, sondern auch für die werktägliche Freizeit hohe Bedeutung haben. Hieraus ergibt sich ein enger Zusammenhang mit der Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs.

Daraus ergeben sich aus Sicht des Lärmaktionsplans folgende vordringliche Teilaspekte für die weitere Verkehrsplanung, die Teil bzw. Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung sein sollten:

- Förderung nicht motorisierter Verkehrsmittel,
- Stadtgeschwindigkeitskonzept,
- Lkw-Lenkungskonzept,
- Investitionsprogramm lärmindernde Asphaltdeckschichten.

9.1.3 Förderung nichtmotorisierter Verkehrsmittel

Die Stadt Bergisch Gladbach kann hier noch erhebliche Potenziale erschließen. So gibt es beispielsweise noch kein zusammenhängendes Grundnetz für den Fahrradverkehr. Auch überregionale touristische Routen, die häufig über lärmbelastete Achsen führen, sind nicht ausgenommen. Abschnitte des Radverkehrsnetzes NRW verlaufen über folgende Belastungsachsen

- Leverkusener Straße – Altenberger-Dom-Straße – Kempener Straße – Paffrather Straße,
- Mülheimer Straße – Hauptstraße,
- Refrather Weg – Cederwaldstraße, unterbrochen durch die Wegeführung über die Achse Richard-Zander-Straße – Strunder Bach,
- Odenthaler Straße zwischen Alte Wipperfürther Straße und Hauptstraße,
- Hauptstraße zwischen Straße Schnabelsmühle und Straße Heiligenstock,
- Am Mühlenberg – Vollmühlenweg,
- Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße – Steinstraße,
- Kölner Straße zwischen Neuenweg und Kastanienallee,
- Vürfelser Kaule – Dolmanstraße von L 136 Lustheide bis Alter Traßweg,
- Ortsdurchfahrt Herkenrath.

Lokale Radrouten (nach Tourismus-Portal des Bergischen Landes) werden über die Odenthaler Straße und Teile der Achsen Hauptstraße, Cederstraße – Cederwaldstraße, Bensberger Straße und die Ortsdurchfahrt Herkenrath geführt. Die Bündelung des Radverkehrs auf den Hauptbelastungsachsen ergibt sich, ähnlich dem Netz der Hauptstraßen, aus Ermangelung alternativer Routen durch die topografischen Randbedingungen.

Diese Straßen besitzen zumeist Radverkehrsanlagen, die jedoch überwiegend nicht dem aktuellen Standard (siehe ERA/ RAS 06 und der aktuellen Rechtsprechung) genügen. Neben der Unattraktivität der Routen, die sich aus der hohen Verkehrsfrequenz, der Verkehrsgefährdung und der geringen stadtgestalterischen Qualität ergibt, ist auch die Lärmbelastung ein Hemmnis, da die Straßen als Freizeit- und Erholungsrouten im Grunde ungeeignet sind. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2030) kommt auch zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsentwicklungsplanung den Fahrradverkehr entsprechend berücksichtigt muss. Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs enthält zudem das Integrierte Mobilitätskonzept (MobiK).

Eine Förderung des innerstädtischen Radverkehrs ist als Begleitmaßnahme zur Lärminderung zwingend notwendig, da insbesondere der Ziel- und Quellverkehr (Alltagsverkehr) in einem überschaubaren Umkreis stattfindet.

Bei der Entwicklung eines flächendeckenden Netzes ist eine Vielzahl von Parametern und Bindungen zu beachten, die zunächst zusammenzustellen und zu bewerten sind. Das sind unter anderem:

- vorhandenes Radverkehrsnetz,
- bestehende Fahrradrouten,
- Hierarchie des Wegenetzes (Alltag/ Freizeit, Haupt-/Nebenrouten),
- Art der Radverkehrsanlagen,
- Analyse potenzieller Quell- und Zielpunkte,
- räumliche und nutzungsbedingte Hindernisse,
- öffentliches Fahrradverleihsystem,
- Förderung elektrounterstützter Fahrräder (E-Bikes/Pedelecs),
- Öffentlichkeitsarbeit

und vieles mehr.

Mit einem ähnlichen Vorgehen kann auch der Fußverkehr unterstützt werden. Zu beachten sind hier vor allem Infrastruktureinrichtungen, Krankenhäuser, Seniorenheime, Freizeiteinrichtungen und Ortszentren mit Aufenthaltscharakter, die sich an oder im Umfeld von Belastungsachsen befinden. Um die Bereiche mit erhöhtem verkehrlichem und stadtgestalterischem Bedarf zu ermitteln ist eine Prüfung potenzieller Standorte erforderlich, in die unter anderem folgende Aspekte eingehen:

- Standort der Quellen und Ziele (im belasteten Straßenraum, angrenzend an den belasteten Straßenraum und in unmittelbarer Nähe),
- Nutzungsradius,
- Bezug zu Belastungsachsen,
- Auswirkungen der vorgesehenen lärm mindernden Maßnahmen an den Belastungsachsen- und -räumen, z. B. durch Temporeduzierung,
- Nutzungszweck (z. B. Aufenthalt, Haltestellenzugang, Verbindung zu ruhigen Gebieten, Schulwegsicherung).

Für die Steuerung und Umsetzung der Maßnahmen sind Kriterien zu entwickeln, aus denen individuell auf die jeweiligen Anforderungen bezogen Maßnahmenbündel abgeleitet werden können. Zu diesen Kriterien gehören:

- Lage von Haltestellen,
- gesicherte Querungen,
- Barrierefreiheit,
- Wegeleitsystem,
- hoher Gestaltungsanspruch an die Hauptachsen,
- ausreichend dimensionierte Bewegungs- und Aufenthaltsräume,
- Möblierung und Beleuchtung,
- Schutz der Nebenanlagen vor Lärm.

Hierfür können Standarddetails als generell anzuwendende Umsetzungsvorgaben mit hohem Widererkennungswert durch die Benutzung gleicher Beschilderung, Bodenmaterialien, Möblierung usw. entwickelt werden.

9.1.4 Stadtgeschwindigkeitskonzept

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen ist die am häufigsten in Lärmaktionsplänen vorgeschlagene Maßnahme, ohne bisher jedoch zu einem breiten Einsatz gekommen zu sein. Das liegt häufig an der Unsicherheit über die tatsächliche Wirkung der Maßnahmen, vielfach jedoch auch an dem restriktiven Umgang der Straßenverkehrsbehörden mit entsprechenden Anordnungen.

Weite Teile der Stadt unterliegen heute bereits zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ≤ 30 km/h. Das sind überwiegend zusammenhängende Wohngebiete.

Eine Überlagerung der identifizierten Lärmbelastungsachsen mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zeigt, dass auf allen Belastungsachsen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt.

Rechtlich kann zwar eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur im Rahmen einer Einzelfallprüfung erfolgen, es macht jedoch Sinn, diese Einzelmaßnahmen aus einem abgestimmten Gesamtkonzept abzuleiten. Bei der Umsetzung eines solchen Konzepts ist eine Vielzahl von Parametern und Bindungen zu beachten, die zunächst zusammenzustellen und zu bewerten sind:

- Lärminderungswirkung unterschiedlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen (40 km/h, 30 km/h usw.), jeweils bezogen auf Pkw und Lkw und differenziert nach ganztägiger und nächtlicher Wirkung,
- Wechselwirkung mit anderen Lärminderungsmaßnahmen,
- Auswirkungen auf die Verkehrsqualität (z. B. Leistungsfähigkeit),
- Koordinierung Lichtsignalanlagen ("Grüne Welle"),
- Koordinierung Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung,
- Auswirkungen auf den Fahrplan der Linienbusse und Stadtbahnen,
- Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit,
- Gefahr von Verdrängungseffekten,
- Auswirkungen auf den Fahrradverkehr (Führungsformen, Koordinierung/ "Grüne Welle" auf Rad-Vorrang-Routen),
- Auswirkungen auf den Fußverkehr (z. B. Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen, Aufenthaltsqualität),

- empfindliche Randnutzungen,
- rechtliche Aspekte der Anordnung.

Da in dem Konzept vorwiegend das Verkehrsstraßennetz zu betrachten ist, bilden Lösungen wie z. B. Tempo 30-Zonen, Fahrradstraßen (30 km/h), verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (≤ 20 km/h), Begegnungszonen (20 km/h), oder verkehrsberuhigte Bereiche (Schrittgeschwindigkeit) eher die Ausnahme.

Unter dem Aspekt der Lärminderung sollten prioritär folgende Belastungsachsen mit Auslösewerten $\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von der derzeit 50 km/h (und höher) auf ihre Eignung für eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft werden:

- L 101 – L 288 zwischen Concordiaweg und Alte Wipperfürther Straße,
- L 286 zwischen Gierather Straße und Dechant-Müller-Straße,
- L 270 – 286 zwischen Alte Wipperfürther Straße und Straße Heiligenstock,
- L 288 – L 136 zwischen der Straße An der Gohrsmühle und der Kauler Straße.

Ein Stadtgeschwindigkeitskonzept kann jedoch nur dann seine volle Wirkung entfalten, wenn das Konzept von den Kraftfahrern auch eingehalten wird. Maßnahmen zur Überwachung (von weichen Maßnahmen wie Dialog-Displays bis zu harten Maßnahmen wie stationäre Geschwindigkeitsüberwachung) müssen deshalb auch Gegenstand eines Stadtgeschwindigkeitskonzepts sein.

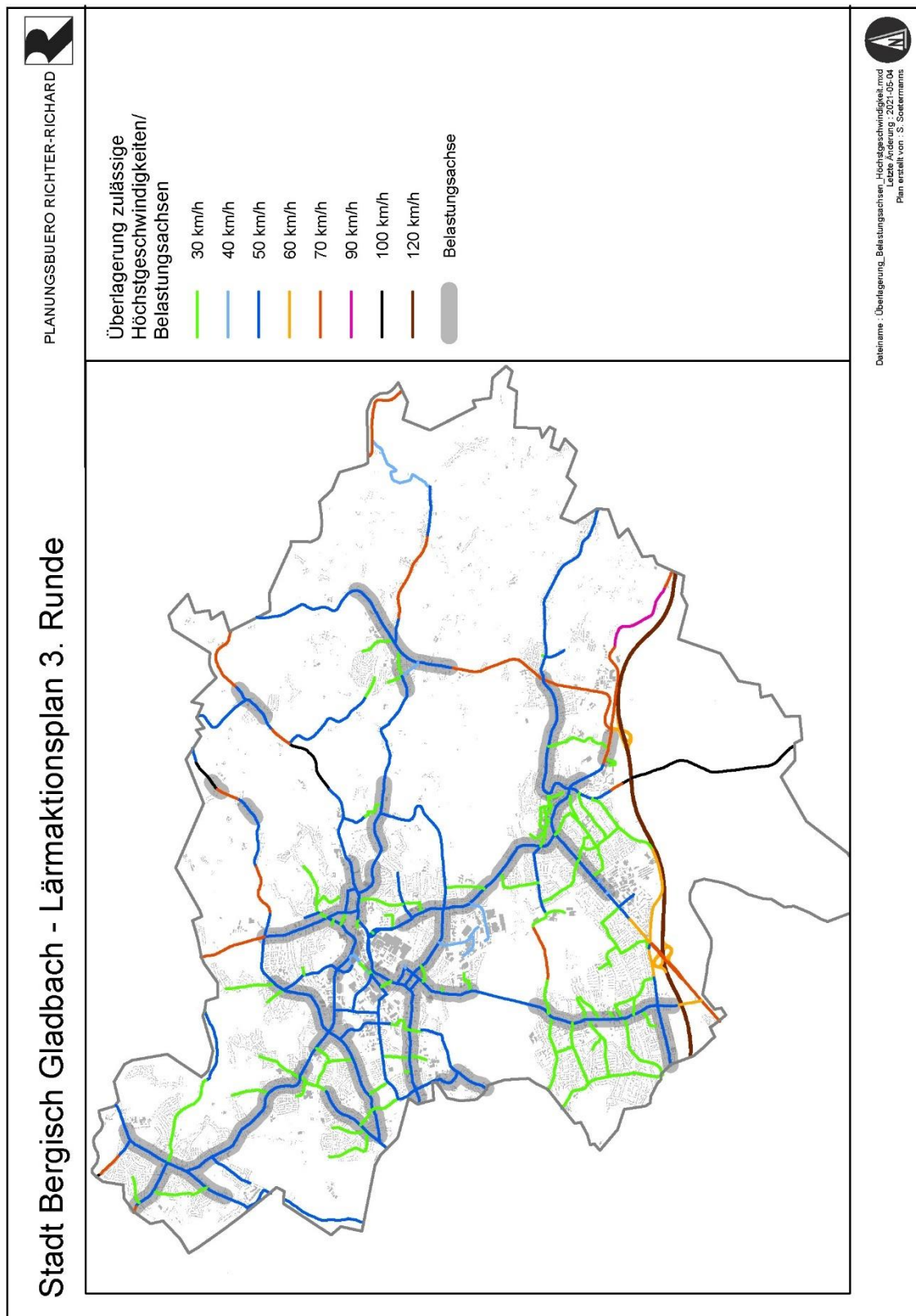


Abb. 9.1: Überlagerung Lärmbelastungsachsen/ zulässige Höchstgeschwindigkeiten

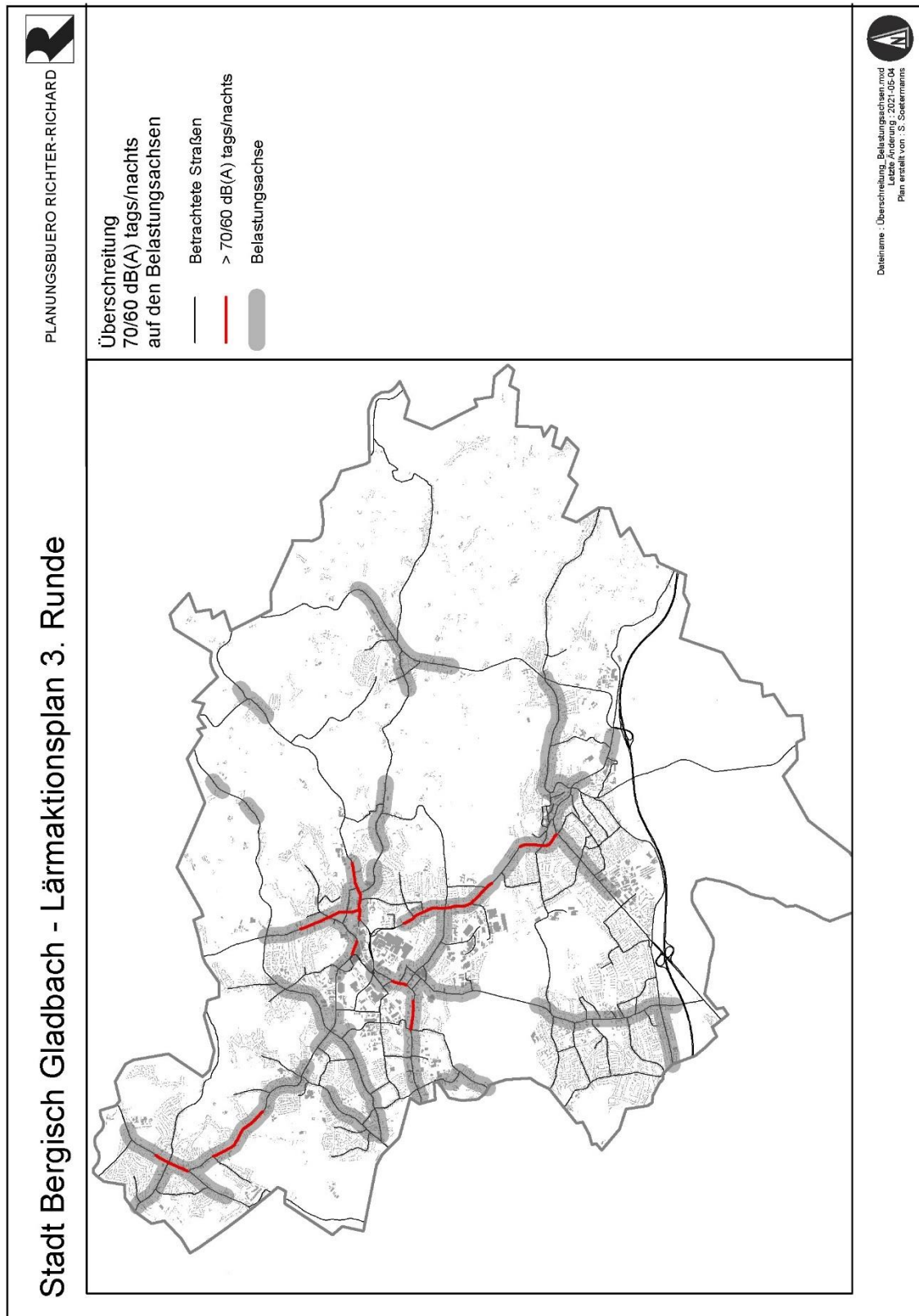


Abb. 9.2: Belastungsachsen >70/60 dB(A)/ zul. Höchstgeschwindigkeit ≥ 50 km/h

9.1.5 Lkw-Lenkungskonzept

Ein Lkw ist je nach Bauart und Alter so laut wie 10-20 Pkw. Lkw bestimmen damit in ganz erheblichem Maß die Lärmpegel. Es ist also sinnvoll, sich im Rahmen des Lärmaktionsplans zu fragen, welchen Beitrag ein lärmarmen Güterverkehr zum Lärmschutz leisten kann.

Hierzu wurden die Lärmbelastungsachsen mit den relativen und absoluten Lkw-Mengen jeweils die Zeitabschnitte Tag (6-18 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) überlagert. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen folgendes Ergebnis:

- **Tagesbelastung**
Am Tag weisen die Belastungsachsen etwa hälftig einen Lkw-Anteil von bis zu 4 % und über 4 % bis 8 % auf.

Lkw-Anteile über 4 % bis 8 % treten an folgenden Achsen auf:

- L 101 Altenberger-Dom-Straße zwischen Leverkusener Straße und Straße Im Neuen Feld,
- L 288 Kempener Straße – Paffrather Straße zwischen Katterbachstraße und Reuter Straße,
- Dellbrücker Straße zwischen Marijampolestraße und Handstraße (B 506),
- Cederwaldstraße – Hauptstraße zwischen Cederstraße und Straße An der Gohrsmühle,
- Richard-Zanders-Straße zwischen Gronauer Waldweg und Senefelderstraße,
- L 288 – L 136 zwischen Straße An der Jüch und Straße Hundsiefen,
- Kölner Straße zwischen Bahnstrecke und Buddestraße,
- L 136 Lustheide zwischen Vüfelfer Kaule und Stadtgrenze zu Köln,
- L 289 Moitzfeld zwischen Straße Im Dornbusch und Straße Am Winkel,
- L 289 Ortsdurchfahrt Herkenrath,
- L 329 Sander Straße – Herkenrather Straße zwischen Schulstraße und dem östlichen Ortausgang von Sand.

Lkw-Anteile von über 8 % bis über 12 % treten an den Achsen

- Paffrather Straße zwischen Reuterstraße und Laurentiusstraße (hierbei handelt es sich fast ausschließlich um Linienbusse – es werden 12 Linien über diesen Abschnitt geführt),
 - Cederstraße zwischen Richard-Zanders-Straße und Cederwaldstraße (Lkw-Zufahrt Firma Zanders)
- auf.

- **Nachtbelastung**
Die Nachtwerte liegen auf dem Großteil der Belastungsachsen unter 4 %. Einen Lkw-Anteil zwischen 4 % und 8 % weisen die folgenden Achsen auf:
 - L 101 Altenberger-Dom-Straße zwischen Leverkusener Straße und Straße Im Neuen Feld,
 - Dellbrücker Straße zwischen Marijampolestraße und Handstraße (B 506),
 - B 506 Alte Wipperfürther Straße zwischen Straße Pannenberg und Lange-marckweg,
 - B 506 Alte Wipperfürther Straße zwischen Straße Am Vogelherd und Mutzer Straße,

- Paffrather Straße zwischen Langemarckweg und Stationsstraße,
- Cederstraße – Cederwaldstraße zwischen Richard-Zanders-Straße und Hauptstraße,
- Hauptstraße zwischen Dechant-Müller-Straße und Straße An der Gohrs-mühle,
- L 329 Sander Straße – Herkenrather Straße zwischen Schulstraße und dem östlichen Ortausgang von Sand,
- Straße Moitzfeld zwischen Kardinal-Schulte-Straße und Straße Am Winkel,
- L 136 Overather Straße zwischen Friedrich-Offermann-Straße und Straße Hundsiefen,
- L 136 Lustheide zwischen Vüfelfser Kaule und Stadtgrenze zu Köln.

Bergisch Gladbach ist teilnehmende Kommune beim Projekt SEVAS - Effiziente und stadtv-
trägliche LKW-Navigation für NRW. „Mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehr NRW di-
gitalisiert das Projekt SEVAS Lkw-relevante Daten für die künftige Routenwahl der Schwerlast-
verkehre. Restriktionen (Gewichts-, Höhen-, Längen- und Breitenbegrenzung sowie Lkw-
Durchfahrtsverbote) und Vorrangrouten werden über das Webbasierte Portal SEVAS kommu-
nal erfasst und der weiteren Wertschöpfungskette zur Verfügung gestellt. Für die künftige
Routenwahl der Schwerlastverkehre erfasst jede Kommune neben dem Vorrangroutennetz in
ihrem Zuständigkeitsbereich als Mindestanforderungen folgende Restriktionen: Gewichts-,
Höhen-, Längen und Breitenbegrenzung sowie LKW-Durchfahrtsverbote. Weitere Restriktionen
lassen sich problemlos integrieren“ (<https://sevas.nrw.de/>).

Durch die Möglichkeit Restriktionen in das System einzutragen, kann Bergisch Gladbach seine
Vorrangrouten selbst bestimmen und digital, unter anderem für Navigationssysteme, abbil-
den. In Bezug auf lärm mindernde Maßnahmen kann dieses Tool genutzt werden, um Lkw-
Verkehre in der Stadt zu steuern und so zu einer Entlastung an lärm belasteten Verkehrsachsen
beitragen.

Da tagsüber auch Straßen in Wohnbereichen und Straßen mit hoher Aufenthaltsfunktion be-
troffen sind, erscheinen weitergehende Planungsüberlegungen für einen leisen Güterverkehr
sinnvoll.

Mit einem Lkw-Lenkungskonzept soll der Lkw-Verkehr möglichst umweltverträglich geführt
werden:

- Bündelung des Schwerverkehrs auf wenige Achsen mit einer positiven Wegwei-
sung (wie bereits erfolgt) bzw. über die Lkw-Navigations-Software. Belastungen
durch den zusätzlichen Lärm sind auf den betroffenen Achsen durch flankierende
Lärm minderungsmaßnahmen möglichst auszugleichen und
- im Gegenzug Lkw-Verbote auszusprechen, wenn den Empfehlungen nicht in aus-
reichendem Maß gefolgt wird. Die Verbote können ganztags, nachts oder be-
schränkt auf einen bestimmten Zeitraum ausgesprochen werden.

In Verbindung mit einer auf Elektro-Fahrzeugen aufbauenden City-Logistik können auch die
vom Lieferverkehr ausgehenden Lärm belastungen sowohl in Bezug auf die Anzahl der Fahr-
zeuge wie auch im Hinblick auf eine Verstärkung des Kfz-Verkehrs verringert werden
(>3 dB(A)).

Ein solches Konzept erfordert zunächst eine Machbarkeitsstudie, die in enger Verbindung mit

den betroffenen Unternehmen und deren Verbände zu erstellen ist. In einem Ballungsraum, wie dem Großraum Köln, ist zudem eine regionale Zusammenarbeit zu suchen. Als Grundlage zur Entscheidungsfindung muss das Ergebnis des Entwicklungskonzepts für Gewerbestandorte in der Stadt Bergisch Gladbach einbezogen werden, da dort die weitere Entwicklung der Gewerbegebiete präzisiert ist.

Aus den Erfahrungen mit dem Lkw-Leitsystem, das bisher 13 innerörtliche Gewerbegebiete, umfasst, zeichnen sich folgende Kriterien für ein zukünftiges Lenkungskonzept ab:

- Bereitstellung des Lkw-Lenkungskonzepts im Internet zur Routenfindung,
- Integration der Routen in Navigationssysteme,
- Aufnahme der Routen in die Homepages der Betriebe und Weitergabe an Anlieferer,
- großräumige Führung,
- kleinräumlich durchgängige Führung innerhalb der Stadt,
- Weiterentwicklung/ Umstellung des vorhandenen Systems auf ein System einer Kombination von Gebietsname/ Nummer und Betriebsnummern,
- Aktualisierung hinsichtlich An- und Absiedelungen von Betrieben bzw. der Bereitschaft zur aktiven Beteiligung an dem Lkw-Lenkungssystem,
- Prüfung der Aufnahme von häufig angefahrenen Adressen außerhalb von Gewerbegebieten.

Da das vorhandene, auf wenige Betriebe beschränkte, Lkw-Leitsystem nicht allgemeingültig und daher nur bedingt praxistauglich ist, ist die Erneuerung als dringend anzusehen. Zudem werden sich grundsätzliche Änderungen in der Beurteilung durch Einstellung der Firma Zander ergeben. Die Fa. Zanders stellte ihren Betrieb zum 30. April 2021 ein.

Das Integrierte Mobilitätskonzept (MobiK) sieht vor ein Konzept zur Steuerung von Lieferverkehren durch die Ausweisung von Lkw-Vorrangrouten und dessen Einspeisung in Navigationsgeräte zu entwickeln. Im Zuge dessen soll auch das bestehende System zur Führung des Güterverkehrs geprüft und bei Bedarf ergänzt werden.

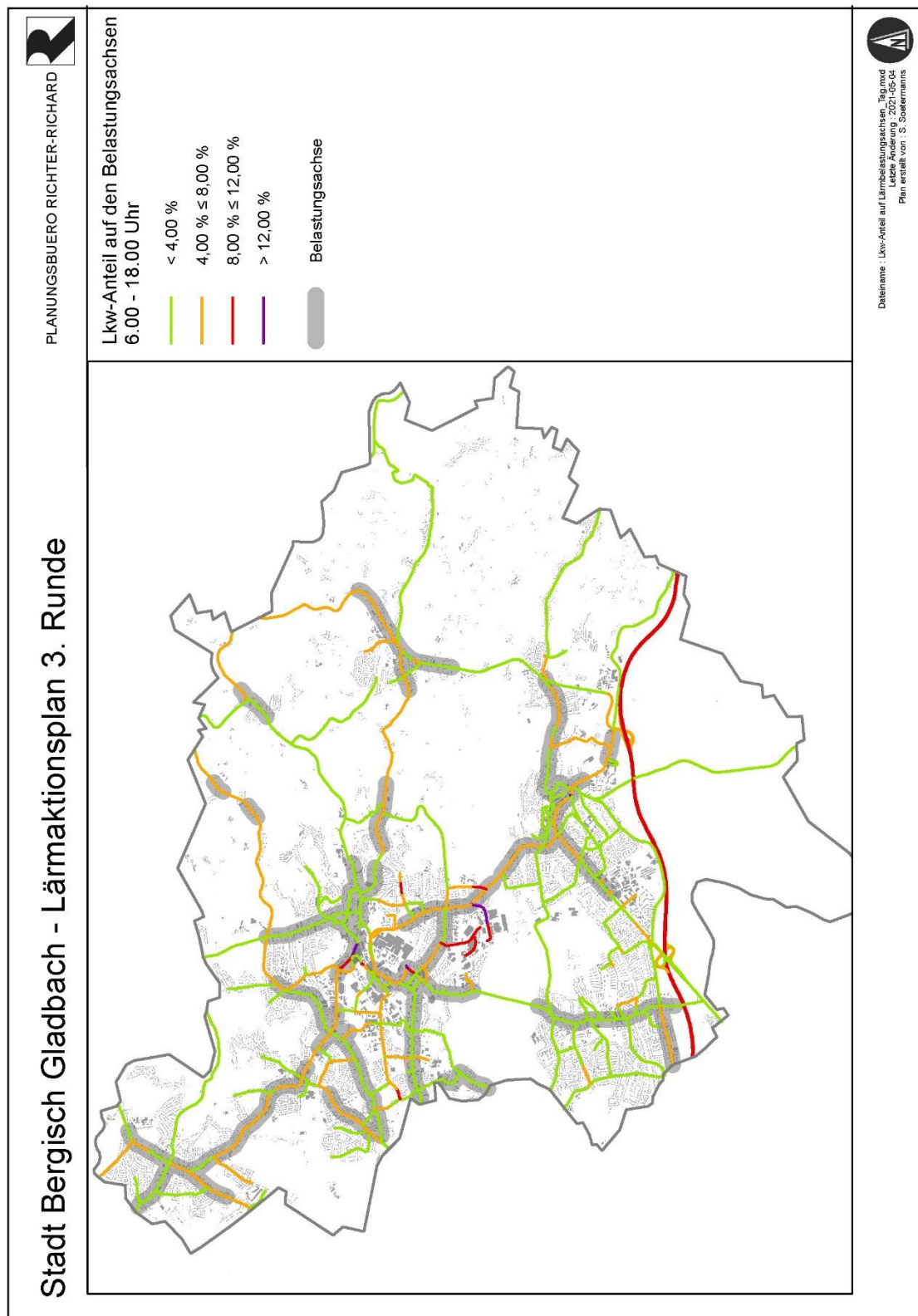


Abb. 9.3: Lkw-Anteil auf Lärmbelastungsachsen 6-18 Uhr

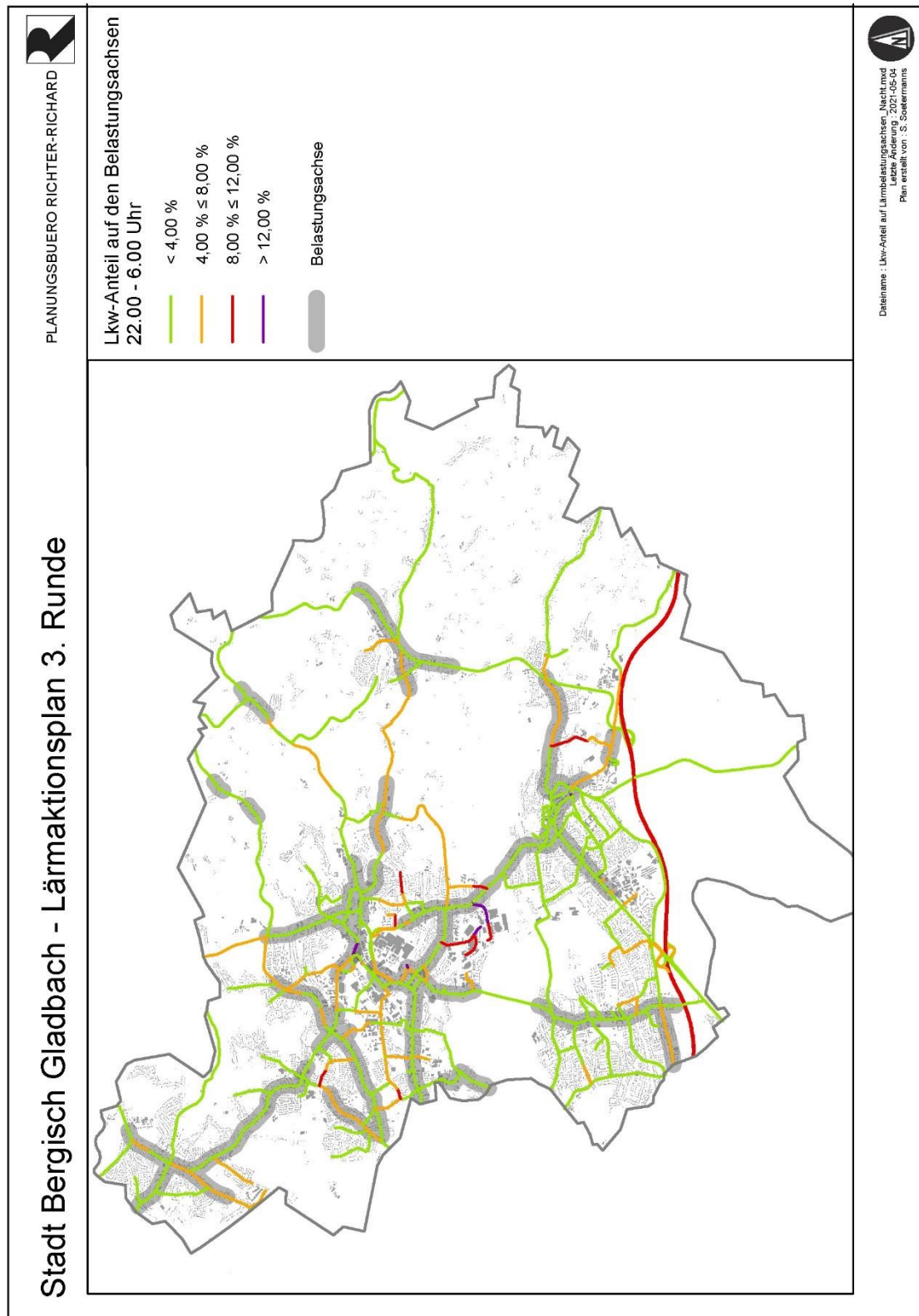


Abb. 9.4: Lkw-Anteil auf Lärmbelastungsachsen 22-6 Uhr

9.1.6 Investitionsprogramm lärmindernde Asphaltdeckschichten

Seit einigen Jahren gibt es verschiedene Entwicklungen von lärmindernden Asphaltdeckschichten, die sich gegenüber bisherigen Bauweisen durch eine deutlich geringere Geräuschentwicklung Reifen/ Fahrbahn auszeichnen. Neben dem aus dem Autobahnbau bekannten offenporigen Asphalt (OPA), der für Stadtgeschwindigkeiten ungeeignet ist und aufwändig eingebaut werden muss, handelt es sich hier in der Regel um dichte Dünnschichtbeläge.

In den letzten Jahren wurde eine große Vielfalt an lärmindernden Asphaltdeckschichten entwickelt. Bekannt sind gemäß RLS-19 derzeit folgende Straßendeckschichttypen und damit verbundene Korrekturwerte:

Tab. 9.1: Straßendeckschichtkorrektur gemäß RLS-19

Straßendeckschichttyp	Straßendeckschichtkorrektur	
	≤60 km/h	> 60 km/h
SMA 5 und SMA 8	-2,6	
SMA 8 und SMA 11		-1,8
Asphaltbetone ≤ AC 11	-2,7	-1,9
PA 11		-4,5
PA 8		-5,5
Betone mit Waschbetonoberfläche		-1,4
Lärmarmer Gussasphalt (Verfahren B)		-2,0
AC D LOA	-3,2	
SMA LA 8		-2,8
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5	-3,9	-2,8

Die Mehrkosten sind wegen des Dünnschichtbelages gering und liegen für den AC D LOA bei etwa 1 EUR/m². Voraussetzung für die geringen Mehrkosten ist allerdings, dass die Binderschicht im Rahmen der Deckensanierung ausgetauscht werden muss.

Auffallend sind häufig schadhafte Fahrbahnbeläge (Frostaufbrüche, Abnutzung der Deckschicht mit Spurrillen, Schäden im Randbereich der Fahrbahndecke). Aus der Kombination der Kriterien

- Straßenzustand (Straßenkataster),
- Lärmbelastung (Lärmaktionsplan),
- zukünftig zulässiger Höchstgeschwindigkeit >50 km/h (Stadtgeschwindigkeitskonzept) und
- Instandhaltungsmitteln

sollte deshalb ein Investitionsprogramm für den Einbau lärmindernder Asphaltdeckschichten erstellt werden mit dem Ziel, so zügig wie möglich im Zuge der Straßenerneuerung alle Straßen mit einer weiterhin zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≥50 km/h in den lärmbelasteten Bereichen mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zu versehen.

Mit einem abgestimmten Vorgehen kann bei allen Lärmbelastungsachsen mittel- bis langfristig eine Minderung von mindestens 2,6 dB(A) und bis zu 3,9 dB(A) erreicht werden (siehe RLS 19).

Hierzu sollte zunächst ein stadtweites Straßenkataster erstellt werden, das einen Überblick über den baulichen Zustand gibt und wann auf welchem Straßenabschnitt voraussichtlich eine Deckenerneuerung bzw. ein grundhafter Ausbau ansteht. Bei Instandsetzungsmaßnahmen oder Umbauten kann dadurch jeweils die Dringlichkeit der Maßnahme abgewogen, die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel optimal eingesetzt und die Prioritätensetzung durch den Lärmaktionsplan beeinflusst werden.

9.1.7 Entwicklung ruhiger Gebiete

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein eher passives Instrument. Angesichts der Bedeutung von ruhigen Gebieten für die Qualität einer Stadt sollte man sich jedoch nicht darauf beschränken, nur den Status Quo zu erhalten, sondern ruhige Gebiete aktiv weiterzuentwickeln.

Die Arbeitsgruppe der EU-Kommission für die Bewertung von Lärmbelastungen empfiehlt bei der Ausweisung ruhiger Gebiete in Ballungsräumen, "einen besonderen Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete zu setzen, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können".

Nach den bisherigen Erfahrungen mit Lärmaktionsplänen wird kurz- bis mittelfristig der Lärm in den Städten immer noch große Dimensionen aufweisen, so dass ruhigen Gebieten eine kompensatorische Bedeutung zu kommt, um den verlärmten Bereichen entfliehen zu können. Nicht umsonst nennen bei Befragungen Bürger relativ wohnungsnahe Gebiete als "ihre" ruhigen Gebiete und erst in zweiter Linie werden großflächige Räume genannt, die eher der Wochenenderholung dienen. "Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen steht es der Plan aufstellenden Behörde darüber hinaus auch frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden" (LAI, 2012).

Der Schutz ruhiger Gebiete muss deshalb in zwei Richtungen gehen:

- Kleine wohnungsnahe Gebiete überwiegend innerhalb bebauter Bereiche (ruhige Stadtplätze, kleine Parks und Friedhöfe, Grünflächen innerhalb von Wohngebieten usw.) und
- Großräumige, zusammenhängende Erholungsräume, vielfach gemeindeübergreifend.

Gerade in einer Stadt, die in Teilen industriell geprägt ist, erhalten diese weichen Standortfaktoren angesichts des absehbaren Fachkräftemangels eine wachsende Bedeutung, um vor Ort nicht nur arbeiten zu können, sondern auch ein attraktives Wohnumfeld zu finden und sich erholen zu können. Wirtschaft und Umweltqualität sind kein Widerspruch, sondern Teil einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung.

Die Stadt Bergisch Gladbach hat sich deshalb entschieden, ruhige Gebiete mit einem stark differenzierten Verfahren zu identifizieren. Dies vor allem auch vor dem Hintergrund, dass die Qualität von ruhigen Gebieten in einer Stadt zu den so genannten weichen Standortqualitäten zählt (vergleichbar mit der Qualität des Bildungs- und Freizeitangebots).

Es ergibt sich zwangsläufig ein enger Zusammenhang zwischen der Entwicklung ruhiger Gebiete und dem Landschaft- und Naturschutz, aber auch zur Landwirtschaft und zu Freizeitangeboten, wie auch zu Fahrrad- und Fußwegen sowohl als Zubringer wie auch zur Erschließung der ruhigen Gebiete. Nur eine Landschaft mit einer vielfältigen Fauna und Flora, die nur mit leisen Verkehrsmitteln erschlossen ist, kann Ruhe vermitteln.

Das Ziel ist

- Ruhe schaffen,
- Ruhe erlebbar machen.

Ideensammlung zur aktiven Entwicklung ruhiger Gebiete:

- Ruhe schaffen
 - Lärmindernde Asphaltdeckschichten auf den Straßen an den Rändern,
 - Tempolimit 80/60 auf den Straßen an den Rändern außerhalb von Ortschaften,
 - Tempolimit 30/20, Fahrradstraße, Landwirtschaftswege (mit Treckerschleuse) auf den inneren Straßen, ggf. unterstützt durch fahrdynamische Elemente,
 - optischer Schutz durch Grün, Unsichtbarmachen von Lärmquellen,
 - Bänke mit hochgezogenen Rückenlehnen,
 - begrünte Mauern/ Gabionen als Lärmschutz,
 - gestaltete Hügel/ Wälle als Lärmschutz (Mäander, "Dünen" u. ä.).
- Ruhe erlebbar machen
 - Bänke, Liegen, Hängematten an besonderen Orten – Blätterdach/ -rauschen, Sternenhimmel mit Sternschnuppen, Flugzeugen, Satelliten und ISS,
 - pädagogisches Konzept, Vermittlung von Ruhe durch geführte Wanderungen, Einbindung von Schulen,
 - intelligente Nutzungszuordnung (laute Nutzungen an den Randbereichen zur Entlastung der Innenbereiche) wie Parkplatz, Restaurant/ Kiosk, Besucherzentrum, Grillplatz,
 - naturnahe oder gestalterisch anspruchsvolle Grün-/ Landschaftsgestaltung
 - erlebbare Wasserflächen, Fischteiche, Angelsport,
 - Nutztiere, Reiterhof, Wildtiere, Vogelbeobachtung (dazu muss man leise sein!),
 - Garten der Sinne (alle Sinne sind gefordert außer Gehör – vor allem Fühlen, Schmecken, Riechen), Streichelzoo, behindertengerechte Gestaltung, da gerade Behinderte auf Erlebnisse für die verbliebenen Sinne angewiesen sind,
 - Events: Kopfhörerkonzert/ leises Singen, Sternenguckernacht, Nachtwanderung (mehr hören als sehen),
 - Golf-/Executive-Course,

- Ruheforst, Urnenbestattung,
 - (in-)formelles Gärtnern, Urban Gardening,
 - Beachtung des Genius Loci.
- Entschleunigung
- Wander-/ Spazierwege, Jogging,
 - Barfußpfad,
 - Kunstpfad/ Kunst in der Landschaft, Kunstaktionen/ Urban Knitting,
 - Radrouten,
 - Reitwege,
 - Kutschfahrten,
 - Kanu, Tretboote, Elektro-/Solarboote, Fähren,
 - ÖPNV-Erschließung (mit Elektromobilen),
 - Skilanglauf,
 - verträgliches, konfliktfreies Miteinander der einzelnen Nutzer.

9.1.8 Beratung von Bauherren

Wie bereits ausgeführt, ist es schwierig, zukünftig auf allen lärmbelasteten Straßenabschnitten die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts zu unterschreiten, möglicherweise nicht einmal die hohen Belastungswerte von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts. Als letzte Lösungen bleiben hier nur noch private Maßnahmen zum aktiven bzw. in der Regel passiven Lärmschutz.

Als bauliche Maßnahmen kommen in Betracht:

- Schallschutzwände und -wälle, auch kleinräumlich mit hochwertiger baulicher oder grünplanerischer Gestaltung,
- Schallschutzfenster,
- Formgebung der Fassade, absorbierende Fassadenmaterialien,
- Verglasung von Balkonen/ Wintergärten u. ä.,
- Stellung der Gebäude,
- Ausrichtung der Wohnungsgrundrisse,
- Schließung von Baulücken durch Gebäude, Garagen, Mauern.

Das detaillierte Wissen über Lärmschutz im Städtebau und im Bauwesen ist bei vielen Bauherren und Investoren nur selten vorhanden. Es wird deshalb angestrebt, über die Internetpräsenz der Stadt grundsätzliche Informationen zum Lärmschutz, beispielhafte baulich-gestalterische Lösungen und Fördermöglichkeiten zu vermitteln. Damit kann die Palette möglicher lärmindernder Maßnahmen schon vor der Beantragung einer Baugenehmigung vermittelt und in das Baugesuch einfließen.

9.1.9 Integriertes Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030 (MobiK GL) verfolgt als integriertes Handlungskonzept das Ziel durch konkrete Maßnahmen eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu erstellen und zu realisieren. Es wurde im Juni 2016 durch den Rat der Stadt beschlossen und

umfasst etwa 150 Maßnahmen in verschiedenen Mobilitätsbereichen. Es wurden die Aspekte Verkehr, Städtebau und Umwelt im Ganzen betrachtet und angestrebt den Personen- und Güterverkehr zukünftig nachhaltiger zu gestalten sowie den Umweltverbund zu fördern.

Eingebunden in das MobiK wurden lokale und übergeordnete Interessenvertretungen sowie die Bürger der Stadt Bergisch Gladbach. Unterstützt wurde die Stadt Bergisch Gladbach bei der Erstellung des MobiK zudem durch den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Im Projekt "Kommunales Mobilitätsmanagement" vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr wurde die Stadt Bergisch Gladbach 2013 außerdem zur Modellkommune ernannt.

- Ausbau des Radnetzes,
- Erweiterung des öffentlichen Verkehrs,
- Kfz-Verkehr minimieren,
- Entlastung der Hauptverkehrsachsen im Wirtschaftsverkehr,
- Multimodale Mobilität.

Die im Zuge dessen entwickelten Maßnahmen umfassen zudem die Intermodalität sowie das Mobilitätsmanagement.

9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen Straßenverkehr (Fortschreibung der gleichbleibenden Achsen aus 2. und 3. Runde)

Von den identifizierten Belastungsachsen werden folgende Achsen als am stärksten von Lärm betroffene Achsen vertieft betrachtet, die in der zweiten und dritten Runde des Lärmaktionsplans über den besonders hohen Lärmpegeln von 70/ 60 dB(A) ganztags/ nachts liegen:

- Odenthaler Straße (L 270), Abschnitt Alte Wipperfürther Straße (B 506) bis Hauptstraße (L 286),
- Hauptstraße (L 268) zwischen Schnabelsmühle und Straße Heiligenstock,
- Achse Altenberger-Dom-Straße (L101) – Kempener Straße (L 288) zwischen Fahner Weg und Straße Steinkippen.
- Achse Mülheimer Straße – Hauptstraße – Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße (L 286), Abschnitt Gierather Straße bis Straße An der Gohrmühle einschließlich Abschnitt Hauptstraße zwischen Dechant-Müller-Straße und Driescher Kreisel.
- Achse Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße (L 288), Abschnitt Straße An der Jüch bis Kölner Straße.

Die Straßen(-abschnitte) liegen im innerstädtischen, bebauten Bereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Ausnahme bildet die Dechant-Müller-Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

In Bergisch Gladbach spielt zwangsläufig der Faktor Topografie eine Rolle. Brems- und Anfahrgeräusche tragen zur Lärmbelästigung bei.

Eine weitere Rahmenbedingung stellt die Führung des Güterverkehrs über innerörtliche Stra-

Ben dar, da sich Gewerbe- und Industriegebiete in unmittelbarer Nachbarschaft zum Innenstadtzentrum befinden. Die relevanten Strecken müssen für den Güterverkehr weiterhin nutzbar bleiben (Vorbehaltsnetz). Dazu müssen ggf. andere Straßenabschnitte geschützt werden, um Ausweichverkehre zu unterbinden.

Die Lärminderung im Straßenverkehr stützt sich zunächst vor allem auf den Einsatz von kostengünstigen, straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -organisation (Markierung, Beschilderung) und punktueller baulicher Maßnahmen, die auch kurzfristig umgesetzt werden können. Sie dienen auch der Schaffung von Vertrauen in den Lärmaktionsplan seitens der Bevölkerung.

9.2.1 L 270 Odenthaler Straße

Basisdaten

Tab. 9.2: Rahmenbedingungen L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 1, Alte Wipperfürther Str. – Jägerstr.)

		L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 1, Alte Wipperfürther Straße – Jägerstraße)						
Straßenabschnitt				DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V_{zul} [km/h]	Pegelband Maximal [dB(A)]	
von		bis					L_{den}	L_{night}
Alte Wipperfürther Straße		An der Engelsfuhr		11.588	3,3/3,5	50	70,9	60,8
An der Engelsfuhr		Jägerstraße		11.719	3,2/3,5	50	73,4	63,2
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Linksabbieger in die Straßen Alte Wipperfürther Straße, An der Engelsfuhr, Unterhebborn, Theodorstraße sowie REWE-Markt; LSA an den Knotenpunkten Odenthaler Straße, Alte Wipperfürther Straße, An der Engelsfuhr und Jägerstraße; Parken in Parkbuchten und markierten Parkständen auf der Ostseite, Parkraumbewirtschaftung werktags 1 Std. mit Parkscheibe; Risse, Aufgrabungen in unterschiedlichen Asphaltarten						
	Nebenanlagen							
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Koordination der LSA auf der Odenthaler Straße von Alte Wipperfürther Straße bis Hauptstraße, Kombination der Verkehrszeichen Achtung Kinder, Überholverbot, absolutes Halteverbot vor Kirche und Schule						
Unfallaufkommen		Insgesamt 60 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Odenthaler Straße/ Alte Wipperfürther Straße mit 18 Unfällen, davon 9 Unfälle im Jahr 2017. 6 der 9 Unfälle waren Unfälle im Längsverkehr.			Unfallhäufungsstellen gemäß 1-Jahres-Karte (Grenzwert sind 5 Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten).			
ÖPNV		Haltestellen Hebborn Kirche und Jägerstraße: Buslinien 427,432,434						
Realnutzung		Wohnen, Geschäftsbesatz, Dienstleistungen, Gastronomie, Tankstelle, Schule, Baulücken mit Parkplätzen						
Baustruktur Wohnbebauung		2- bis 3-geschossige Bebauung, teilweise Hausgruppen, teilweise instandsetzungsbedürftig			Vorstadtcharakter, zum Ortsausgang zunehmend dörflich geprägt			
								
Ortseingang Hebborn		An der Engelsfuhr			Jägerstraße Richtung An der Engelsfuhr			

Die L 270 führt ab Voiswinkel in gerader Linie auf die Stadtmitte zu. Ab der Alten Wipperfürther Straße liegt sie im Ortsbereich Hebborn. Hebborn hat sich als Straßendorf ohne eine zentrale Ortslage entwickelt. Am ehesten kann man den Straßenabschnitt nördlich und südlich der Jägerstraße mit verschiedenen Nahversorgungsangeboten als solche bezeichnen.

Die DTV steigt von der Alten Wipperfürther Straße Richtung Stadtmitte bis zur Straße Am Mühlberg von 11.588 Kfz auf 13.570 Kfz kontinuierlich an. Der Verkehr der Odenthaler Straße teilt sich ab der Straße Am Mühlberg. Der von Norden kommende Verkehrsstrom wird nach Osten über die Achse Am Mühlberg – Vollmühlenweg auf die L 286 geführt, da im Knotenpunkt Odenthaler Straße/ Hauptstraße Linksabbiegen untersagt ist. Zwischen der Straße Am Mühlberg und Hauptstraße sinkt die DTV wieder auf 11.253 Kfz. Der geplante Umbau des Knotenpunkts Odenthaler Straße/ Hauptstraße sieht einen Linksabbieger in den östlichen Arm der Hauptstraße vor, wodurch dieser Abschnitt der Odenthaler Straße stärker belastet wird.

Der Lkw-Anteil liegt tags bei 3,2-3,8 % und nachts bei 2,6-3,5 %. Das bedeutet, dass die Odenthaler Straße sowohl tags als auch nachts von bis zu 320 Lkw befahren wird. Die höchste Belastung durch Lkw befindet sich zwischen Laurentiusstraße und der Straße Am Mühlberg.

Fast alle Gebäude entlang der Odenthaler Straße sind mit Pegeln von >65/55 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Die höchsten Belastungen mit $\geq 70/60$ dB(A) treten auf

- nördlich und südlich der Einmündung Jägerstraße,
- nördliche der Laurentiusstraße bis zur Gertrudenstraße,
- südlich der Laurentiusstraße bis zur Kurve,
- südlich der Straße Am Mühlberg bis Straße An der Strunde auf der Ostseite.

Die Pegel liegen zwischen 70,1 und 74,0 dB(A) ganztags bzw. 60 und 63,9 dB(A) nachts. Ein Gebäude im Knotenpunkt Odenthaler Straße/ Hauptstraße ist über 74,0/64,0 dB(A) ganztags/ nachts belastet.

Bereits durchgeführte/ strategisch geplante Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung:

- Koordinierung der Lichtsignalanlagen,
- mobile Geschwindigkeitsüberwachung zwischen Jägerstraße und Alte Wipperfürther Straße in beiden Fahrtrichtungen,
- keine Ausweisung von Gewerbebeständen (Gewerbeentwicklungskonzept),
- keine Ausweisung weiterer Wohngebiete, stattdessen Baulückenschließung / Verdichtung und Arrondierung (integriertes Stadtentwicklungskonzept).
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen An der Engelsfuhr und Jägerstraße von 7:00 bis 17:00 Uhr.

Das Gebäude der städtischen Gemeinschaftsgrundschule Hebborn ist ganztags bei Tempo 50 (Eingangsdaten) nicht mit Pegeln ≥ 65 dB(A) belastet.

Im Radverkehrsnetz NRW ist die Odenthaler Straße als lokale Radroute ausgewiesen. Die Radwege sind sehr schmal und der Komfort und möglicherweise auch die Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer eingeschränkt.

An der Ecke Odenthaler Straße/ Straße Am Broich liegt als Stadtoase der Rosengarten. Der Rosengarten ist ein Trittstein der Achse zwischen dem Innenstadtzentrum und Herrenstrunden (siehe ruhige Gebiete).

Maßnahmenvorschläge

- Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten in Kapitel 9.1.
- Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h (≥ -2 dB(A)) in der Koordinierung der Signalanlagen auf der Belastungsachse.
- Nach Senkung der Progressionsgeschwindigkeit Prüfung einer Führung des Fahrradverkehrs im Mischverkehr, eventuell mit Freigabe der Gehwege für Radfahrer.
- Einbau einer Querungssicherung in Höhe der Kirche als Ersatz für die bestehende Sicherung mit den Verkehrszeichen Achtung Kinder, Überholverbot und absolutes Halteverbot.
- Ausbau der vorhandenen Sperrfläche zugunsten einer Verkehrsinsel mit Querungssicherung vor der Schule.
- Kurzfristig Erneuerung der Verschleißschicht mit einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht ($-3,2$ dB(A)). Durch die vielen punktuellen Aufbrüche wird die Lärminderung höher ausfallen und vor allem Spitzenpegel reduziert.
- Prüfauftrag: Umgestaltung des Knotenpunkts Odenthaler Straße/ Alte Wipperfürther Straße als Kreisverkehr zur Definition des Ortseingangs und zur Unterstützung von lärmmindernden Maßnahmen auf der Odenthaler Straße.

Erläuterungen

Grüne Welle 35-45 km/h	≥ -2 dB(A)
Lärmmindernde Asphaltdeckschicht	$-3,2$ dB(A)

Die zeitlich begrenzte Reduzierung im Vorbereich der Schule wird hier nicht einbezogen, da eine Grüne Welle aus lärmtechnischer Sicht als effektiver angesehen wird. Natürlich ist es möglich die Progressionsgeschwindigkeit auf diesem Abschnitt weiter zu reduzieren. Eine deutlich wahrnehmbare Lärminderung entsteht zudem auch durch den Abbau der Lärmspitzen, die zwar nicht in die Lärmberechnung eingehen, von den Betroffenen jedoch als deutliche Entlastung empfunden wird.

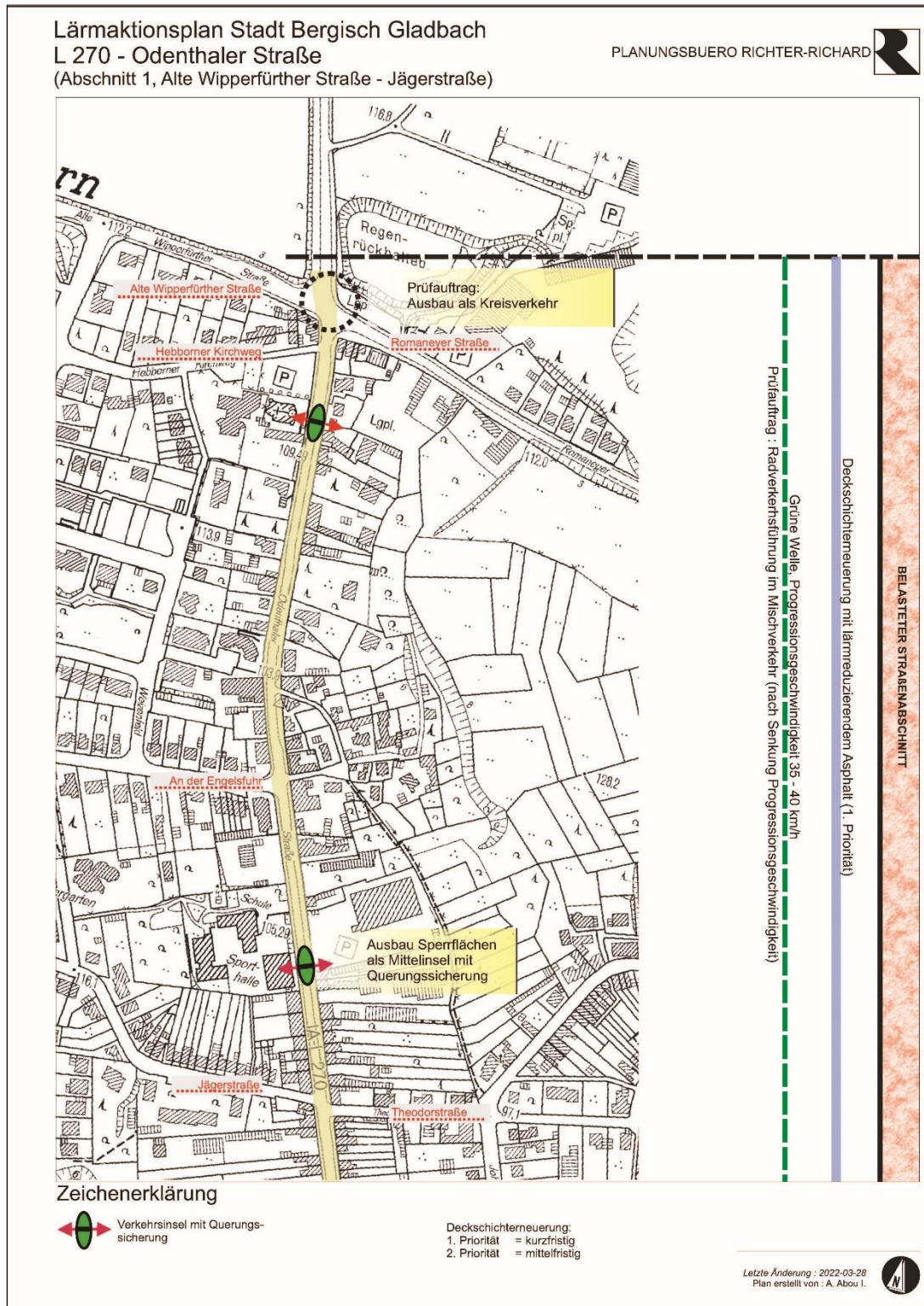


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 1, Alte Wipperfürther Str. – Jägerstr.)



Tab. 9.3: Rahmenbedingungen L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 2, Jägerstraße – Hauptstraße)

		L 270 Odenthaler Straße (Abschnitt 2, Jägerstraße – Hauptstr.)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Jägerstraße	Laurentiusstraße	11.876	3,3/3,5	50	72,4	62,3
Laurentius- straße	Am Broich	13.570	3,4/2,6	50	74,2	64,2		
Am Broich	Hauptstraße	11.253	3,8 /2,9	50	70,7	60,7		
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen				
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Fahrbahn zweistreifig mit Schäden, an Knotenpunkten LSA, teilweise mit "halbem" Abbieger, Abschnitte mit markierten Parkstreifen oder durch Baumbeete gekennzeichnet, sonst absolutes Haltverbot.						
	Nebenanlagen						Getrennte Geh- und Radwege, schmale Nebenanlagen, Masten (LSA, Leuchten, Beschilderung) stehen mittig.	
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Koordination der LSA auf der Odenthaler Straße von Alte Wipperfürther Straße bis Hauptstraße, Verkehrszeichen Achtung Kinder, kombiniert mit Überholverbot und absolutem Halteverbot.						
Unfallaufkommen		83 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Keine Unfallhäufungsstelle gemäß Definition "Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko". Auffällig ist jedoch der Abschnitt zwischen Laurentiusstraße und Odenthaler Straße, Haus Nr. 66. Auf diesem Abschnitt ereigneten sich 30 Unfälle.						
ÖPNV		Haltestelle Max-Bruch-Straße, Am Mühlenberg; Buslinien 427,434,439						
Realnutzung		Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe						
Baustruktur Wohnbebauung		2- bis 3-geschossig, uneinheitlich Bebauung, zur Stadtmitte Verdichtung der Bebauung, teilweise instandsetzungsbedürftig						
								
Laurentiusstraße Richtung Am Mühlenberg		Am Mühlenberg			Am Mühlenberg Richtung Hauptstraße			

Maßnahmenvorschläge

- Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h (≥ -2 dB(A)) in der Koordinierung der Signalanlagen in Fortführung der Strecke Ortseingang bis Hauptstraße.
- Erneuerung der Verschleißschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ($-3,2$ dB(A)). Durch die vielen punktuellen Aufbrüche wird die Lärminderung höher ausfallen und vor allem Spitzenpegel reduziert.
- Unterbrechung der auf der Fahrbahn markierten Parkstände durch Baumbeete beginnend südlich der Jägerstraße bis zur Laurentiusstraße.
- Aufwertung Erholungs- und Freizeitachse Stadtmitte – Herrenstrunden
 - Auffälliger, einladender Zugang zu dem unter Straßenniveau liegenden Rosengarten (siehe auch Innenstadtkonzept),
 - Absetzen der Fahrbahn im Bereich des Übergangs von der übrigen Fahrbahn farblich und/ oder durch die Oberflächenbeschaffenheit,
 - durchlaufender Bordstein an der Einmündung der Straße Am Mühlenberg – so wird die verbindende Funktion der Allee zum Grünzug auch im Straßennetz deutlich,
 - Wegweisung für die Erholungs- und Freizeitachse.

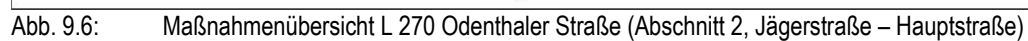
Erläuterung

Grüne Welle 35-45 km/h	≥ -2 dB(A)
Lärmindernde Asphaltdeckschicht	$-3,2$ dB(A)

Um den Großteil der Betroffenen zu entlasten, ist eine Senkung der Lärmimmissionen um etwa 7 bis 8 dB(A) erforderlich. Diese kann durch die Maßnahmen jedoch nicht an allen Gebäuden erreicht werden.

Eine deutlich wahrnehmbare Lärminderung entsteht vor allem auch durch den Abbau der Lärmspitzen, die zwar nicht in die Lärmberechnung eingehen, von den Betroffenen jedoch als deutliche Entlastung empfunden wird.

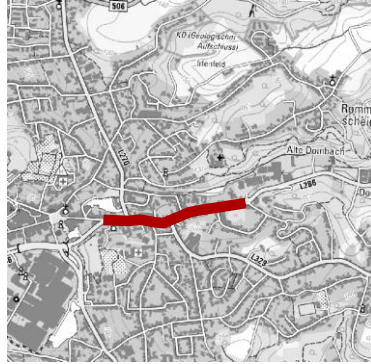
Aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten zur Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen werden ergänzend private Investitionen zum Lärmschutz empfohlen (z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern, soweit nicht vorhanden), insbesondere südlich der Laurentiusstraße bis zur Hauptstraße.



9.2.2 L 286 Hauptstraße (Schnabelsmühle – Heiligenstock)

Basisdaten

Tab. 9.4: Rahmenbedingungen L 286 Hauptstraße (Schnabelsmühle – Heiligenstock)

		Hauptstraße (Schnabelsmühle – Heiligenstock)							
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]		
							L _{den}	L _{night}	
von		bis							
		Schnabelsmühle	Odenthaler Straße	21.034	3,6/2,8	50	72,2	62,2	
		Odenthaler Straße	Ferrenberg- straße	12.833	3,0/2,4	50	72,7	62,7	
		Ferrenberg- straße	Sander Straße	13.121	3,1/2,4	50	71,9	61,8	
		Sander Straße	Heiligenstock	12.147	2,7/2,1	50	72,4	62,4	
Rahmenbedingungen									
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		Zweistreifig, Mängel nehmen Richtung Odenthaler Straße zu					
		Nebenanlagen		Gehwege, keine Fahrradführung, teils markierte Parkstände, Erneuerungsbedarf					
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung				Keine					
Unfallhäufigkeiten				136 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungsstelle im Bereich der Haus Nr. 292 B mit 15 Unfällen, davon 8 Unfälle im Jahr 2017. 5 der 8 Unfälle waren sonstige Unfälle (Unfalltyp 7). Auffällig ist zusätzlich der Abschnitt zwischen Odenthaler Straße und Schnabelsmühle. Auf diesem Abschnitt ereigneten sich innerhalb der 3 Jahre 44 Unfälle.			Unfallhäufungsstellen gemäß 1-Jahres-Karte (Grenzwert sind 5 Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten).		
ÖPNV				Haltestelle Sonnenweg, Linie 426					
Realnutzung				Wohnen, Geschäftsbesatz im Erdgeschoss, Gastronomie					
Baustruktur der Wohnbebauung				Zurückspringender Einkaufs-/ Wohnstandort bis zu 6-geschossig, auf der Nordseite überwiegend 2-geschossig, auf der Südseite überwiegend 3-geschossig, insgesamt uneinheitlich, städtebaulicher Bruch					
									
Hauptstraße, Geschäftsstandort				Hauptstraße, Ecke Hammermühle				Hauptstraße, Geschäftsstandort Richtung Odenthaler Straße	

Die Belastungsachse weist bis zur Odenthaler Straße eine DTV von 21.034 Kfz mit einem Lkw-Anteil von 3,6 % tags und 2,8 % nachts auf. Anschließend sinkt die DTV auf eine Spanne von 12.147 bis 13.121 Kfz und einem Lkw-Anteil von ca. 3,0 % tags und 2,3 % nachts.

Mit maximalen Fassadenpegeln von 71,9/61,8 dB(A) ganztags/ nachts zwischen Sander Straße und Ferrenbergstraße und 72,7/62,7 dB(A) ganztags/ nachts zwischen Ferrenbergstraße und Odenthaler Straße steigt die Immissionsbelastung Richtung Odenthaler Straße mit dem abfallenden Gelände und der engen Straßenrandbebauung erheblich an.

Auffallend ist der städtebauliche Widerspruch zwischen der alten, dicht den Straßenraum säumenden zweigeschossigen Bebauung und den sechsgeschossigen Neubauten um die Stichstraße Hammermühle mit Einzelhandel, Praxen, Büros und Wohnen. Die zurückspringende Bebauung hat den Vorteil, dass keine Immissionsbelastung 70/60 dB(A) ganztags/ nachts überschritten werden.

Der öffentlich zugängliche Aufenthaltsraum zwischen Bebauung und Straßenraum wird jedoch wie die an den Straßenraum angrenzende Bebauung über 70/60 dB(A) belastet.

Maßnahmenvorschläge

- Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten in Kapitel 9.1.
- Kurzfristig Deckschichternewerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-3,2 dB(A)).
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)).
- Einzelfallprüfung: Anordnung Lkw-Verbot nachts auf der Hauptstraße zwischen Schnabelsmühle und Heiligenstock (-1,0 dB(A)). Bestimmung von Zeitfenstern in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Lärmentwicklung zu anderen Tageszeiten.
- Prüfauftrag: Vermeidung von Rückstaus in den Hauptverkehrszeiten durch Pfortnerampel auf der Sander Straße (Ortseingang).
- Angebot von "ruhigen Rückzugsorten" auf dem Platz vor der Geschäftszeile. In Frage kommen beispielsweise geschützte Sitznischen, zur Lärmquelle geschlossene Pavillons (-10 bis -15 dB(A)).

Erläuterungen

Kurzfristige Umsetzung	
Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 auf 50 km/h	-2,4 dB(A)
nächtliches Lkw-Verbot	-1,0 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt

- zwischen Schnabelsmühle und Odenthaler Straße von 72,2/62,2 dB(A) ganztags/nachts auf 69,8/58,8 dB(A) ganztags/nachts,
- zwischen Odenthaler Straße und Ferrenbergstraße von 72,7/62,7 dB(A) ganztags/nachts auf 70,3/59,3 dB(A) ganztags/nachts,
- zwischen Ferrenbergstraße und Sander Straße von 71,9/61,8 dB(A) ganztags/nachts auf 69,5/58,4 dB(A) ganztags/nachts,
- zwischen Sander Straße und Straße Heiligenstock von 72,4/62,4 dB(A) ganztags/nachts auf 70,0/59,0 dB(A) ganztags/nachts.

Mittel- bis langfristige Umsetzung

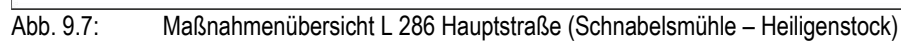
Lärmmindernde Asphaltdeckschicht (Aufhebung Tempo 30)	-3,2 dB(A)
Nächtliches Lkw-Verbot	-1,0 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt

- zwischen Schnabelsmühle und Odenthaler Straße von 72,2/62,2 dB(A) ganztags/nachts auf 69,0/58,0 dB(A) ganztags/nachts,
- zwischen Odenthaler Straße und Ferrenbergstraße von 72,7/62,7 dB(A) ganztags/nachts auf 69,5/58,5 dB(A) ganztags/nachts,
- zwischen Ferrenbergstraße und Sander Straße von 71,9/61,8 dB(A) ganztags/nachts auf 68,7/57,6 dB(A) ganztags/nachts,
- zwischen Sander Straße und Straße Heiligenstock von 72,4/62,4 dB(A) ganztags/nachts auf 69,2/58,2 dB(A) ganztags/nachts.

Im Bereich der zurückspringenden Bebauung geht die Lärmbelastung unter die Auslösewerte 65/55 dB(A) ganztags/ nachts zurück.

Die oben genannten Ruheräume bieten punktuellen Lärmschutz und gehen deshalb nicht in die Berechnung ein. Darüber hinaus werden private Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern) empfohlen.



9.2.3 L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße (Fahner Weg – Steinknippen)

Abschnitt 1, L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße (Fahner Weg – Neuenhauser Weg)

Basisdaten

Tab. 9.5: Rahmenbedingungen, L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße (Fahner Weg – Neuenhauser Weg)

L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße (Abschnitt 1, Fahner Weg – Neuenhauser Weg)							
Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]		
					L _{den}	L _{night}	
von	bis						
Fahner Weg	Leverkusener Straße	11.865	3,9/4,1	50	70,7	60,6	
Leverkusener Straße	Kempener Straße	15.081	5,0/5,4	50	72,7	62,6	
Kempener Straße	Neuenhauser Weg	15.821	3,6/2,8	50	71,0	61,0	
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Altenberger-Dom-Straße: Zweistreifig, Linksabbiegefahrstreifen in Leverkusener Straße, Schlagbaumweg und Kempener Straße, jeweils an LSA, teils starke Fahrbahnschäden, insbesondere im Bereich der Schutzstreifen, Parkstreifen auf Nebenanlagen über Rinne gekennzeichnet; Kempener Straße: zweistreifig, Linksabbiegefahrstreifen in Altenberger-Dom-Straße, Parkstreifen auf Südseite markiert, LSA Höhe Neuenhauser Weg, Querungssicherung Höhe Odenthaler Markweg, keine Mängel.		Schutzstreifen werden beparkt, starkes Gefälle auf der Kempener Straße Richtung Stadtmitte.			
	Nebenanlagen	Altenberger-Dom-Straße: Gehwege abschnittsweise mit markierten Parkstreifen, Asphaltdecke mit starken Mängeln. Kempener Straße: beidseitig getrennte Geh- und Radwege, Verbundsteinpflaster.		Die Parkstreifen auf Altenberger-Dom-Straße sind zu schmal, reichen über die Rinne und haben keinen Sicherheitsabstand zum Schutzstreifen.			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Altenberger-Dom-Straße: Parken 2 Std. mit Parkscheibe, Mo-Fr 9:00-19:00 Uhr, Sa 9:00-14:00 Uhr		Reduzierung Parksuchverkehr			
Unfallhäufigkeiten		185 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungsstelle im Knotenpunkt Leverkusener Straße/ Altenberger-Dom-Straße mit 12 Unfällen, davon 6 Unfälle im Jahr 2018. 5 der 6 Unfälle waren Unfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6). Unfallhäufungsstelle im Knotenpunkt Altenberger-Dom-Straße/ Kempener Straße mit 5 Unfällen mit Personenschaden zwischen 2017 und 2019. Auffällig sind zusätzlich die Abschnitte zwischen Schlagbaumweg und KP Altenberger-Dom-Straße/ Kempener Straße mit 34 Unfällen in drei Jahren und der Bereich zwischen Kempener Straße, Haus Nr. 220 und 232, mit 28 Unfällen in drei Jahren.		Unfallhäufungsstellen gemäß 1-Jahres-Karte (Grenzwert sind 5 Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten). Unfallhäufungsstelle gemäß 3-Jahres-Karte (Grenzwert beträgt 5 Unfälle mit Personenschaden – keine Berücksichtigung von Unfalltypen).			
ÖPNV		Haltestelle Schildgen Kirche, Buslinien 222					

	227, 434, Busbuchten, Haltestelle Odenthaler Markweg, Buslinien 227	
Realnutzung	Wohnen, Geschäfte, Gastronomie, kirchliche Einrichtungen, wenige Baulücken	
Baustruktur der Wohnbebauung	Altenberger-Dom-Straße: Ein- und Mehrfamilienhäuser, 1- bis 2-geschossig, offene Bebauung, fast durchgängig Geschäftsbesatz im Erdgeschoss; Kempener Straße: Ein- und Mehrfamilienhäuser, 1- bis 2-geschossig, offene Bebauung, Geschäftsbesatz Kreuzung Altenberger-Dom-Straße/ Kempener Straße, anschließend vorwiegend Wohnbebauung, uneinheitliches Gesamtbild	
		
Altenberger-Dom-Straße, Kirche, Richtung Norden Altenberger-Dom-Straße/ Kempener Straße, Richtung Norden Kempener Straße, Odenthaler Markweg Richtung Katterbach		

Altenberger-Dom-Straße

Von der Anschlussstelle Leverkusen der A 3 wird der Verkehr über die Belastungsachse Richtung Stadtmitte geführt.

Die Altenberger-Dom-Straße ist auf dem betrachteten Belastungsabschnitt mit einer DTV von 15.081 Kfz mit einem Lkw-Anteil von 5,0 % tags und 5,4 % nachts belastet. Die Lärmimmissionen betragen maximal 72,7/62,6 dB(A) ganztags/ nachts und liegen damit weit über den Auslösewerten 65/55 dB(A).

Die Altenberger-Dom-Straße ist eine lebendige Straße mit dichtem Geschäftsbesatz. Das Nahversorgungszentrum Schildgen ist als viertgrößter Geschäftsbereich Bergisch Gladbachs ein bedeutender Einkaufsstandort. Durch motorisierte und nichtmotorisierte Besucher ergeben sich Ansprüche auf ein Angebot an Parkmöglichkeiten, Querungssicherheit, Konfliktfreiheit zwischen den Verkehrsteilnehmern sowie eine hohe Aufenthaltsqualität. Tatsächlich bestehen Konflikte zwischen Fahrradverkehr und ruhendem Verkehr, da die Schutzstreifen größtenteils beparkt werden und die Nebenanlagen befinden sich, wie auch die Fahrbahn, in einem dringend erneuerungsbedürftigen Zustand. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept nennt als Maßnahmen die städtebauliche Aufwertung des Nahversorgungszentrums Schildgen und die Integration des Marktplatzes und des Dorfplatzes hinter der Herz-Jesu-Kirche in eine städtebauliche Rahmenplanung.

Aktuell ist ein Umbau der Altenberger-Domstraße vorgesehen. Die Maßnahme befindet sich in der Aufstellungsphase vor der Bürgeranhörung. Mehrere grundsätzliche Aspekte der Planung stehen noch nicht fest. Der Lärmaktionsplan kann sich deshalb nicht auf den vorläufigen Planungsstand beziehen. Andererseits ergibt sich die Chance, die Aspekte der Lärminderung rechtzeitig in die Planung einzubringen.

Kempener Straße zwischen Altenberger-Dom-Straße und Neuenhauser Weg

Die Verkehrsbelastung der Kempener Straße ist mit einer DTV von 15.821 Kfz geringfügig höher belastet, der Lkw-Anteil liegt bei 3,6/2,8 Lkw tags/ nachts. Die maximale Immissionsbelastung beträgt 71,0/61,0 dB(A) ganztags/ nachts. Insbesondere betroffen sind die Gebäude im Bereich der Einmündung Odenthaler Markweg sowie Kempener Straße, Haus Nr. 215-217.

Im Gegensatz zur Altenberger-Dom-Straße ist der Straßenraum der Kempener Straße in einem guten Zustand, die Deckschicht wurde erneuert, wirkt jedoch wegen der fehlenden Möblierung/ Begrünung "leer" und unbelebt. Geh- und Radwege sind auf der Kempener Straße mit dem gleichen Verbundsteinpflaster in verschiedenen Farbtönen befestigt, wobei die Farbunterschiede kaum noch wahrnehmbar sind. Fahrradfahrer werden also auf der Westseite mit dem Gefälle auf der Nebenanlage geführt. Hiervon ist aufgrund der erheblichen Beschleunigung und des größeren Platzbedarfs der Fahrradfahrer abzuraten (siehe ERA).

Maßnahmenvorschläge

Altenberger-Dom-Straße

- Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten in Kapitel 9.1.
- Geschwindigkeitsreduzierung auf der Altenberger-Dom-Straße, insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Fahner Weg und Kempener Straße. Auf diesem Abschnitt befinden sich die höchsten Lärmimmissionswerte (Fassadenpegel >70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}) mit der dichtesten Bebauung. Es eröffnen sich nachfolgende Lösungsansätze:
 - Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Fahner Weg und Kempener Straße ganztags (-2,4 dB(A)).
 - Einzelfallprüfung: Senkung der Progressionsgeschwindigkeit zwischen Schlebuscher Straße und Kempener Straße auf 35-40 km/h (≥ -2 dB(A)) in der Koordinierung der Signalanlagen.
- Optimierung des Knotenpunkts Altenberger-Dom-Straße/ Kempener Straße zur Verringerung von Rückstaulängen.
- Förderung des Radverkehrs: Dem Radverkehr ist ein Führungsangebot zu machen, welches den aktuellen Vorgaben entspricht. Nach Vorauswahl entsprechend ERA ist hierzu
 - östlich der Leverkusener Straße mindestens eine Führung im Mischverkehr bei V_{zul} 30 km/h in Kombination mit der Freigabe der Radwege und
 - zwischen Leverkusener Straße und Kempener Straße mindestens eine Führung auf der Fahrbahn auf Schutzstreifen bei V_{zul} 30 km/h in Kombination mit der Freigabe der Radwege
 erforderlich. Bei einer Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen darf das Regellaß von 2,00 m Radwegbreite nicht unterschritten werden, da auf der Belastungsachse durch den Geschäftsbesatz (Unterzentrum Schildgen) mit einer erhöhten Radverkehrsstärke zu rechnen ist.

■	Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (z.B. AC D LOA -3,2 dB(A), siehe RLS 19). Die Altenberger-Dom-Straße hat hohen Sanierungsbedarf.
■	Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts auf der Altenberger-Dom-Straße, Abschnitt Leverkusener Straße bis Kempener Straße (-1,0 dB(A)). Bestimmung von Zeitfenstern in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Lärmentwicklung zu anderen Tageszeiten.
■	Einzelfallprüfung: Verbot tags für Kraftfahrzeuge >12 t (Fahner Weg – Leverkusener Straße -0,7 dB(A), Leverkusener Straße – Kempener Straße -1,2 dB(A)).
■	Fahrbahnübergreifende Gestaltung im Zuge der Rahmenplanung für den Bereich Herz-Jesu-Kirche (Integriertes Stadtentwicklungskonzept).
Kempener Straße	
■	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 auf 40 km/h zwischen Altenberger-Dom-Straße und Neuenhauser Weg (-1,2 dB(A)).
■	Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts auf der Kempener Straße, Abschnitt Altenberger-Dom-Straße bis Neuenhauser Weg (-1,0 dB(A)). Bestimmung von Zeitfenster und eventuelle Sondergenehmigungen in Abstimmung mit betroffenen Betrieben und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Lärmentwicklung zu anderen Tageszeiten.
■	Prüfung einer Querungssicherung in Höhe Kempener Straße, Haus Nr. 229, Prüfung einer Zuwegung zur Straße Im Merzfeld.
■	Änderung Querschnitt Straßenraum: ○ Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Gefällestrecke zum Schutz der Nebenanlagen, ○ Verlagerung der Parkstände auf die Nordostseite der Fahrbahn, Unterteilung durch (Baum-)Beete.

Erläuterungen

Altenberger-Dom-Straße zwischen Fahner Weg und Leverkusener Straße

Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h	-2,4 dB(A)
Lkw-Verbot >12 t tags	-0,7 dB(A)
Lärmindernde Asphaltdeckschicht	-3,2 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt

- tags von **70,7** dB(A) (maximale Belastung) auf **66,8** dB(A),
- nachts von **60,6** dB(A) (maximale Belastung) auf **56,0** dB(A).

Die Altenberger-Dom-Straße weist auf diesem Abschnitt weiterhin eine Immissionsbelastung über den Auslösewerten auf, wobei die sehr hohen Pegel deutlich gebrochen werden können. Es werden ergänzend private Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) empfohlen.

Altenberger-Dom-Straße zwischen Leverkusener Straße und Kempener Straße

Grüne Welle	-2,0 dB(A)
Lärmmindernde Asphaltdeckschicht	-3,2 dB(A)
Lkw-Verbot >12 t nachts	-1,2 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt mit dem Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einer Lärmminderungswirkung von 3,2 dB(A)

- tags von 72,7 dB(A) (maximale Belastung) auf 67,5 dB(A),
- nachts von 62,6 dB(A) (maximale Belastung) auf 56,2 dB(A).

Nach Umsetzung einer befriedigenden Lärmreduzierung gibt es tags auf der Südostseite der Altenberger-Dom-Straße keine Betroffenen mehr. Auf der Nordwestseite tritt auch weiterhin eine Immissionsbelastung über den Auslösewerten auf, wobei die besonders hohen Pegel gebrochen werden. Nachts liegen die Pegel nur geringfügig über den Auslösewerten. Ergänzend werden bei den stärker betroffenen Gebäuden private Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) empfohlen.

Kempener Straße

Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h	-1,2 dB(A)
Nächtliches Lkw-Verbot	-1,0 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt

- ganztags von 71,0 dB(A) (maximale Belastung) auf 69,8 dB(A) und
- nachts von 61,0 dB(A) (maximale Belastung) auf 58,8 dB(A).

Die Kempener Straße weist weiterhin, insbesondere tags, eine Immissionsbelastung über den Auslösewerten auf, die besonders hohen Pegel können jedoch gebrochen werden. Es werden ergänzend private Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) empfohlen.

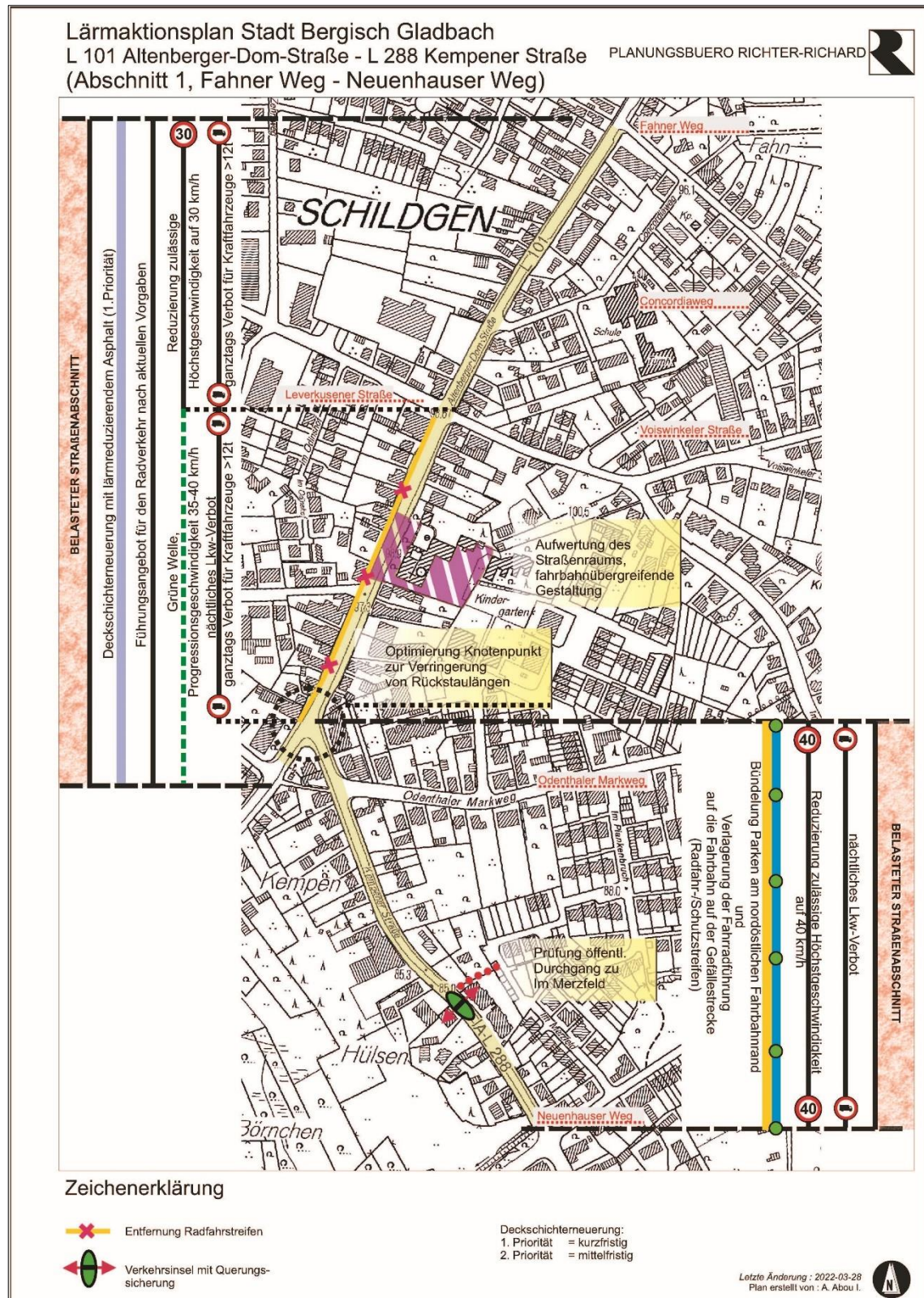


Abb. 9.8: Maßnahmenübersicht L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße (Abschnitt 1, Fahner Weg – Neuenhauser Weg)

Abschnitt 2, L 288 Kempener Straße (Neuenhauser Weg – Steinknippen)

Basisdaten

Tab. 9.6: Rahmenbedingungen, L 288 Kempener Straße (Neuenhauser Weg – Steinknippen)

		L 288 Kempener Straße (Abschnitt 2, Neuenhauser Weg – Steinknippen)						
Rahmenbedingungen		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{Night}
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Neuenhauser Weg	Sträßchen Siefen	16.858	4,1/3,2	50	72,3	62,3
	Nebenanlagen	Sträßchen Siefen	Weidenbuscher Weg	18.051-18.167	4,1/3,2	50	71,9	61,8
		Weidenbuscher Weg	Steinknippen	18.277	4,1/3,1	50	73,4	63,3
Bestandsbeschreibung		Anmerkungen						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Zweistreifig, Linksabbiegefahrstreifen in Katterbachstraße (an LSA), Straße Eichen, Sträßchen Siefen, Weidenbuscher Weg, Parkstreifen auf Südseite markiert zwischen Kempener Straße, Haus Nr. 205, und Tankstelle, Querungssicherung mit LSA zwischen Tankstelle und Straße Eichen, Querungssicherung mit Mittelinsel Höhe Kempener Straße, Haus Nr. 121, Busfahrstreifen an Querungssicherung mit LSA, einseitig Schutzstreifen auf Nordseite von Neuenhauser Weg bis Hülsenanger, beidseitig Schutzstreifen von Kempener Straße, Haus Nr. 175, bis Kempener Straße, Haus Nr. 158, ab Kempener Straße, Haus Nr. 128, in Richtung Straße Steinknippen, vereinzelt Längsrisse in der Fahrbahndecke				Schutzstreifen von Neuenhauser Weg bis Hülsenanger und von Kempener Straße, Haus Nr. 175, bis Kempener Straße, Haus Nr. 158, sehr schmal		
Unfallhäufigkeiten		Mo-Fr 7:00-17:00 Uhr V _{zul} 30 km/h im Bereich der Grundschule zwischen Tankstelle und Kempener Straße, Haus Nr. 168				Vermehrt Gehwegschäden, bereits mehrfach ausgebessert, "Flickenteppich"		
ÖPNV		Haltestelle Katterbach, Buslinien 222, 227 Haltestelle Törringen, Buslinien 222, 227						
Realnutzung		Wohnen, Schule, Tankstelle						
Baustuktur der Wohnbebauung		Ein- und Mehrfamilienhäuser, 1- bis 2-geschossig, offene Bebauung, uneinheitliches Gesamtbild						
								

Kempener Straße, Straße Eichen, Richtung Norden	Kempener Straße, Höhe Haus Nr. 174, Richtung Süden	Kempener Straße, Weidenbuscher Weg, Richtung Süden
--	---	---

Die DTV steigt auf der Kempener Straße vom Neuenhauser Weg bis zu Straße Steinknippen kontinuierlich von 16.858 Kfz auf 18.277 Kfz an, der Lkw-Anteil liegt bei 4,1/3,2 % tags/nachts.

Fast alle Gebäude entlang der Kempener Straße sind mit Pegeln von >65/55 dB(A) ganztags/nachts belastet. Die maximalen Pegel betragen 73,4/63,3 dB(A) ganztags/ nachts. Stark betroffen sind die Gebäude südlich der Straße Eichen bis zum Weidenbuscher Weg, sowie die Gebäude Kempener Straße, Haus Nr. 203-207 und 103-115.

Die Gehwege weisen Schäden auf und wurden bereits mehrfach ausgebessert, so dass keine einheitliche Decke mehr besteht. Der Schutzstreifen für den Radverkehr besteht nicht durchgängig und auf dem nördlichen Abschnitt sehr schmal.

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h zwischen Neuenhauser Weg und Straße Steinknippen (-1,2 dB(A)). **Beibehaltung zul. Geschwindigkeit von 30 km/h, zeitlich begrenzt, vor der Schule.**
- Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts auf dem gesamten Abschnitt (-1,0 dB(A)). Bestimmung von Zeitfenster und eventuelle Sondergenehmigungen in Abstimmung mit betroffenen Betrieben und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Lärmentwicklung zu anderen Tageszeiten.
- Begrenzung der Parkstände auf dem nördlichen Abschnitt durch Pflanz-/ Baumbeete.
- Entsiegelung und Begrünung der Sperrflächen und Köpfe der Mittelinseln.
- Erneuerung der Gehwegoberflächen mit hellen Materialien.
- Inklusionsgerechter Ausbau der Bushaltestellen Katterbach und Torringen.

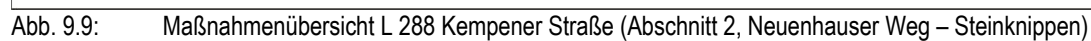
Erläuterungen

Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 40 auf 50 km/h	-1,2 dB(A)
Nächtliches Lkw-Verbot	-1,0 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt

- ganztags von **73,4** dB(A) (maximale Belastung) auf **72,2** dB(A) und
- nachts von **63,3** dB(A) (maximale Belastung) auf **61,1** dB(A).

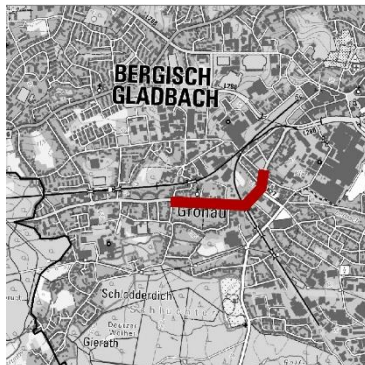
Die Kempener Straße weist weiterhin hohe Pegel über den Auslösewerten auf. Es werden deshalb private Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) empfohlen.



9.2.4 L 286 Mülheimer Straße – L 286 Hauptstraße (Gierather Straße – Dechant-Müller-Straße)

Basisdaten

Tab. 9.7: Rahmenbedingungen Abschnitt 1, L 286 Mülheimer Straße – Hauptstraße (Gierather Straße – Dechant-Müller-Straße)

	Abschnitt 1, L 286 Mülheimer Straße – Hauptstraße (Gierather Straße – Dechant-Müller-Straße)						
	Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
	von	bis				L _{den}	L _{night}
	Gierather Straße	Supermarkt	17.905	2,7/2,1	50	71,8	61,8
	Supermarkt	Gronauer Mühlenweg	17.905	2,6/2,0	50	71,4	61,3
	Gronauer Mühlenweg	Richard-Zanders-Straße	15.378	3,0/2,3	50	70,7	60,6
	Richard-Zanders-Straße	Cederwaldstraße	14.746	3,7/2,8	50	73,0	63,0
Cederwaldstraße	Dechant-Müller-Straße	18.089	4,5/3,5	50	71,1	61,0	
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	▪ Mülheimer Straße: Zweistreifig, Knotenpunkt Gierather Straße/ Mülheimer Straße und Discounter mit Linksabbiegefahrstreifen, Dünnhofsweg abgehängt. Deckschicht mit Schäden, kleinere Längsrisse, ansonsten keine Mängel. ▪ Hauptstraße, Bahnstrecke bis Dechant-Müller-Straße: zwei-/ dreistreifig, LSA an Einmündungen, Tannenbergstraße abgehängt, Cederwaldstraße Einbahnstraße auswärts, starke Mängel an der Deckschicht bis Cederwaldstraße.			Dringender Erneuerungsbedarf der Deckschicht zwischen Bahnübergang und Cederwaldstraße.		
	Nebenanlagen	▪ Mülheimer Straße: Beidseitig getrennte Geh-/ Radwege, Parkbuchten und Baumbeete hauptsächlich auf der Südseite, abschnittsweise auf der Nordseite (z. B. zwischen Stichweg östlich der katholischen Kirche St. Marien und der Straße Am Kuhlerbusch), eine durchgängige Allee ergibt sich nicht. ▪ Hauptstraße – Cederwaldstraße Gehwege, Fahrradfahrer benutzen engen Gehweg mit, Schäden.					
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Kfz-Überholverbot und "Achtung Kinder" auf 300 m auf dem Abschnitt Abenteuerspielplatz und Schule					
Unfallhäufigkeiten		116 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungsstelle im Knotenpunkt Hauptstraße/ Richard-Zanders-Straße mit 20 Unfällen, davon 9 Unfälle im Jahr 2017 – 5 der 9 Unfälle waren Unfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6) und 7 Unfälle im Jahr 2019 – 6 der 7 Unfälle waren Unfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6). Auffällig ist zusätzlich der Knotenpunkt Hauptstraße und Cederwaldstraße mit insgesamt 22 Unfälle innerhalb der letzten drei Jahre.			Unfallhäufungsstellen gemäß 1-Jahres-Karte (Grenzwert sind fünf Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten).		
ÖPNV		Haltestelle Gronau Kirche, Buslinie 436 Haltestelle Dechant-Müller-Straße, Buslinien 436, 451, 452, 455					

Realnutzung	• Mülheimer Straße: Wohnen, Einzelhandel, Gewerbe, kirchliche Einrichtungen, (priv.) Parkplätze • Hauptstraße: Wohnen, Einzelhandel	
Baustruktur der Wohnbebauung	• Mülheimer Straße: Uneinheitlich auf der Nordseite, Mehrfamilienhäuser in Hausgruppen, unterschiedliches Baualter • Bahnunterführung bis Dechant-Müller-Straße: Bis Richard-Zanders-Straße vorwiegend Gewerbe, 1- bis 3-geschossig. • Richard-Zanders-Straße bis Cederwaldstraße: Gründerzeitliche Bebauung sowie bergische Fachwerkbauten (3-geschossig), Kinderspielplatz zwischen Tannenbergsstraße und Dechant-Müller-Straße (Eröffnung: 29. August 2014)	
 Mülheimer Straße, Blick von Westen auf Einmündung Gierather Straße	 Hauptstraße, Gronauer Mühlenweg Richtung Richard-Zanders-Straße	 Hauptstraße, Einmündung Dechant-Müller-Straße

Mülheimer Straße

Über die Achse B 506 – L 286 werden die Gewerbeflächen Gronaus südlich der Bahnstrecke sowie die Gewerbegebiete Richtung Stadtmitte erschlossen. Die Mülheimer Straße hat eine DTV von maximal 17.858 Kfz, davon 2,7/2,1 % Lkw tags/ nachts.

Die maximale Immissionsbelastung der Mülheimer Straße liegt bei 71,8/61,8 dB(A) ganztags/ nachts (Fassadenpegel). Betroffen ist hauptsächlich die Südseite mit annähernd geschlossener Wohnbebauung und einzelner Geschäftsbesatz im Erdgeschoss. Die Nordseite ist nur punktuell betroffen, da vorwiegend gewerbliche Einrichtungen an den Straßenraum angrenzen, die laut Gewerbegeurteilen weiter gefördert werden sollen.

Fahrradfahrer werden beidseitig über Radwege geführt. Abstand zur Fahrbahn schaffen durch Baumbeete unterteilte Längsparkstände. Der Baumbestand bildet eine Allee, allerdings mit Lücken.

Hauptstraße zwischen Bahnstrecke und Dechant-Müller-Straße

In Fortführung der Mülheimer Straße steigt die DTV zwischen Bahnstrecke und Dechant-Müller-Straße auf 18.089 Kfz mit einem Lkw-Anteil von 4,5/3,5 % tags/ nachts. Damit verbunden ist eine Erhöhung der maximalen Pegel auf 73,0/63,0 dB(A) ganztags/ nachts, wobei auf dem gesamten Straßenabschnitt zwischen Richard-Zanders-Straße und Dechant-Müller-Straße die Immissionen über 70/60 dB(A) ganztags/ nachts liegen.

Die Fahrbahn wie auch die Nebenanlagen sind zwischen Bahnstrecke und Cederwaldstraße erneuerungsbedürftig. Wegen des hohen Sanierungsbedarfs wurde der Abschnitt von der Bahnstrecke bis zur Richard-Zanders-Straße bereits in die Prioritätenliste der Stadt aufge-

nommen.

Die Lichtsignalanlagen auf der Achse Mülheimer Straße – Hauptstraße sind nach Angaben der Stadt von Kradepohlsmühlenweg bis Cederwaldstraße koordiniert. Die Progressionsgeschwindigkeit liegt bei 40-45 km/h.

Maßnahmenvorschläge

- Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten in Kapitel 9.1.

Mülheimer Straße

- Mittelfristig Erneuerung der Deckschicht mit einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht (-3,2 dB(A)).

Hauptstraße

- Kurzfristig Erneuerung der Deckschicht mit einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht (-3,2) dB(A)). Ausdehnung des in der Prioritätenliste der Stadt für eine Sanierung mit Vollausbau vorgesehenen Straßenabschnitts zwischen Bahnstrecke und Richard-Zanders-Straße bis zur Cederwaldstraße.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Hauptstraße zwischen Bahnstrecke und Dechant-Müller-Straße. Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierung nach Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht. Auf der Dechant-Müller-Straße wurde die Maßnahme bereits umgesetzt.
- Prüfung eines Angebots zur Förderung von passivem Schallschutz zwischen Cederwaldstraße und Dechant-Müller-Straße, sofern die Gebäude $\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts belastet sind.
- Gestalterische Aufwertung des Straßenraums zwischen Richard-Zanders-Straße und Cederwaldstraße.
- Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts von Gronauer Mühlenweg bis Cederwaldstraße (ca. -1,0 dB(A)). Bestimmung von Zeitfenstern in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Lärmentwicklung zu anderen Tageszeiten.

Erläuterung

Mühlheimer Straße

Lärmmindernde Asphaltdeckschicht -3,2 dB(A)

Die derzeitigen Pegel liegen überwiegend über 70 dB(A). Um den Großteil der Gebäude unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) zu bekommen, ist eine Minderung um -6 dB(A) erforderlich. Da sich lärmmindernde Asphaltdeckschichten mit einem so hohen Entlastungswert noch in der Erprobungsphase befinden, kann dieses Ziel frühestens mittelfristig erreicht werden.

Bei Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit 3,2 dB(A) Minderungswirkung kann die Immissionsbelastung

- ganztags von 71,4 bzw. 71,8 dB(A) (maximale Belastung) auf 68,2 bzw. 68,6 dB(A) und
- nachts von 61,8 bzw. 61,3 dB(A) (maximale Belastung) auf 58,6 bzw. 58,1 dB(A).

gesenkt und damit die besonders hohen Pegel gebrochen werden.

Hauptstraße

Bahnstrecke bis Cederwaldstraße:
Lärmmindernde Asphaltdeckschicht -3,2 dB(A)
Lkw-Verbot nachts -1,0 dB(A)

Hauptstraße, Bahnstrecke bis Cederwaldstraße
Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h nachts -2,4 dB(A)

Hauptstraße, Cederwaldstraße bis Dechant-Müller-Straße
Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h -2,4 dB(A)

Erst mit dem Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einer Pegelminderung von 3,2 dB(A) auf der Hauptstraße können die maximalen Lärmimmissionen (Fassadenpegel) auf den Abschnitten

- Gronauer Mühlenweg – Richard-Zanders-Straße um 3,2 dB(A) ganztags und um 4,2 dB(A) nachts auf 67,5/56,4 dB(A) ganztags/ nachts,
- Richard-Zanders-Straße – Cederwaldstraße um 3,2 dB(A) ganztags und um 4,2 dB(A) nachts auf 69,8/58,8 dB(A) ganztags/ nachts und
- Cederwaldstraße – Dechant-Müller-Straße um 2,4 dB(A) ganztags auf 68,7 und nachts auf 58,6 dB(A)

zwar nicht unter die Auslösewerte gesenkt, aber deutlich gemindert werden.

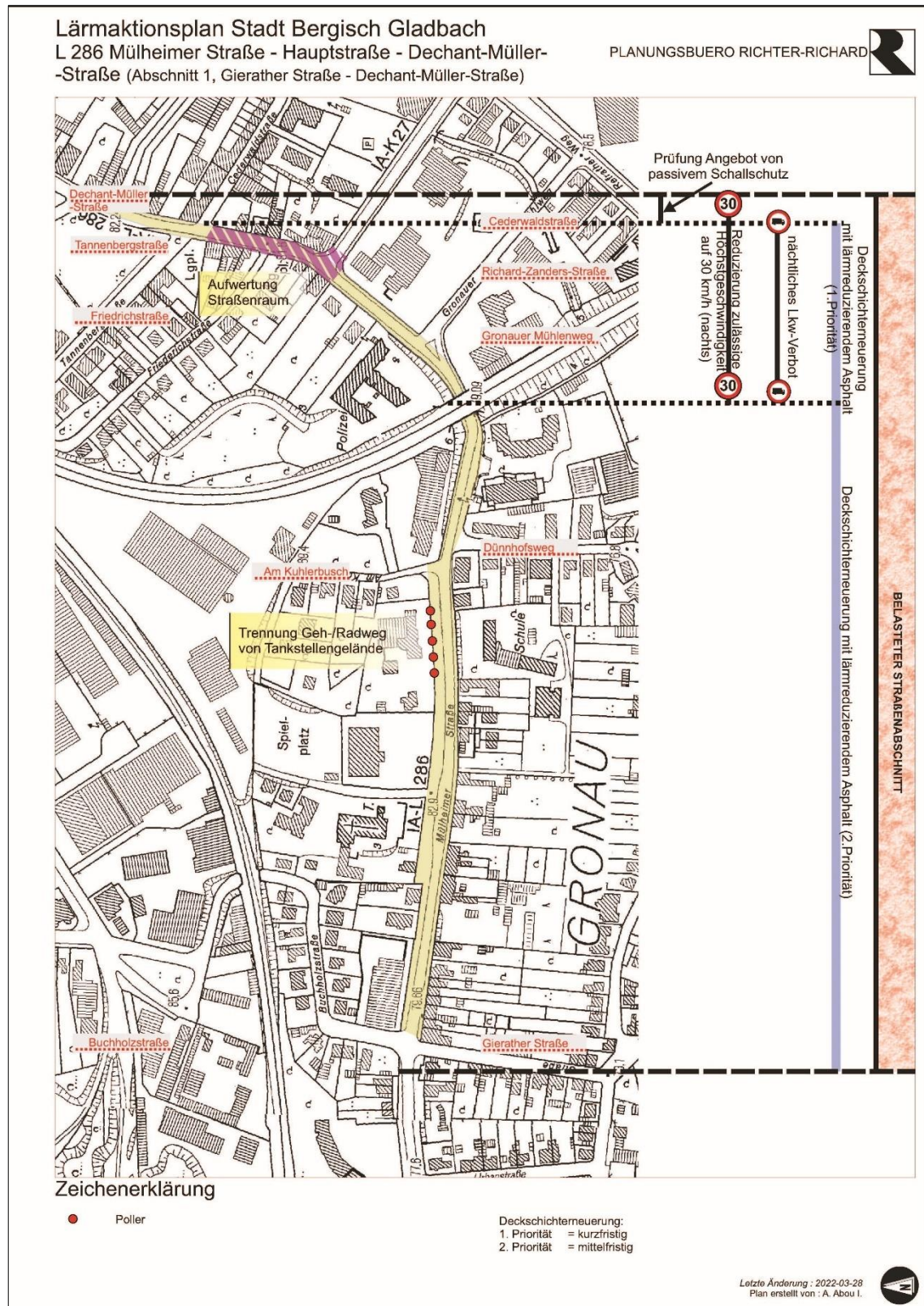


Abb. 9.10: Maßnahmenübersicht Abschnitt 1, L 286 Mülheimer Straße - Hauptstraße (Gierather Straße – Dechant-Müller-Straße)

9.2.5 L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße

Abschnitt Straße An der Jüch – Lückrather Weg

Basisdaten

Tab. 9.8: Rahmenbedingungen L 288 Bensberger Straße (An der Jüch – Lückrather Weg)

		L 288 Bensberger Straße (An der Jüch – Lückrather Weg)						
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		An der Jüch	Oberheidkamper Straße	15.840-16.954	5, 1/3, 9	50	74,2	64,0
		Oberheidkamper Straße	Richard-Zanders-Straße	18.158	4, 7/3, 6	50	73,4	63,3
		Richard-Zanders-Straße	Hüttenstraße	20.948-21.240	4, 4/3, 3	50	72,2	62,7
		Hüttenstraße	Lückrather Weg	20.839-22.119	4, 3/3, 3	50	73,2	62,9
Rahmenbedingungen			Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig mit Aufweitungen für Linksabbieger, ständiger Wechsel von Steigungs- und Gefällestrecken. Kleine Nahversorgungszentren liegen in Tallage. Querungssicherung Höhe Hüttenstraße. Ab Straße Am Rübezahlwald Busfahrstreifen. Zustand: geringe Schäden, gelegentlich abgesenkte Schachtabdeckungen						
	Nebenanlagen	Getrennte Geh-/ Radwege, abschnittsweise Parkbuchten mit Parkraumbewirtschaftung, Ausweisung Nebenanlagen im Geschäftsbereich südlich der Oberheidkamper Straße in der Kurvenlage.						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Lkw-Überholverbot, Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern						
Unfallhäufigkeiten		281 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungspunkt im Knotenpunkt Bensberger Straße/ Richard-Zanders-Straße mit insgesamt 21 Unfällen, davon 9 Unfälle im Jahr 2018 – 7 von 9 Unfällen im Längsverkehr und 7 Unfälle im Jahr 2017 – 6 von 7 Unfällen ebenfalls im Längsverkehr. Unfallhäufungsstelle im Bereich der Einmündung Hüttenstraße mit 14 Unfällen, davon 5 Unfälle mit Personenschaden. Auffällig ist zusätzlich der Knotenpunkt Bensberger Straße/ Alte Kölnische Straße/ Braunkohlenstraße/ Feldstraße mit 20 Unfällen innerhalb von 3 Jahren, die Einmündung Oberheidkamper Straße mit 18 Unfällen innerhalb von 3 Jahren sowie der Abschnitt zwischen Bensberger Straße, Haus Nr. 145; und dem Talweg mit 31 Unfällen in drei Jahren.			Unfallhäufungsstellen gemäß 1-Jahres-Karte (Grenzwert sind fünf Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten). Unfallhäufungsstelle gemäß 3-Jahres-Karte (Grenzwert beträgt fünf Unfälle mit Personenschaden – keine Berücksichtigung von Unfalltypen).			
ÖPNV		Haltestellen Arbeitsagentur, Heidkamp Schule, Heidkamp Kirche, Heidkamp Friedhof; Buslinien 227, 400, 455			Haltestelle vor Berufsschule ist besonders frequentiert.			
Realnutzung		Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie, soziale Infrastruktur						
Baustruktur der Wohnbebauung		Überwiegend 2-geschossige Bauweise mit dörflicher Struktur, Einfamilienhäuser, teils mit			Die Wohngebäude grenzen unmittelbar an den Straßenraum an. Gärten liegen zur Rück-			

	geschäftlicher Nutzung im EG. Dazwischen einzelne mehrgeschossige Baukomplexe wie Agentur für Arbeit oder Schulen.	seite. Südlich der Straße Am Rübezahlwald auslaufende Bebauung.
		
Bensberger Straße, Straßenschnitt südlich der Agentur für Arbeit	Bensberger Straße, Blick von Süden Richtung Versorgungsstandort	Bensberger Straße, südlicher Abschnitt vor Ortsausgang Heidkamp

Mit einer DTV von mindestens 15.840 Kfz und in Richtung Bensberg ansteigend auf maximal 22.119 Kfz ist die Bensberger Straße die am stärksten befahrene Straße der Stadt. Der Lkw-Anteil beträgt im Mittel 4,6 % tags und 3,5 %.

Die Achse ist mit bis zu 74,2/64,0 dB(A) ganztags/ nachts hoch belastet, wobei die Abschnitte von Bensberger Straße Nr.85 (Agentur für Arbeit) bis Feldstraße und vom Talweg bis zum Lerbacher Weg durchgängig mit einer Belastung >70/60 dB(A) ganztags/ nachts betroffen sind.

Ab Bensberger Straße Nr.85 (Agentur für Arbeit) ist die Gastronomie sehr ausgeprägt. Der Versorgungsstandort nördlich des Talwegs bietet Einzelhandel und Dienstleistungen in den Erdgeschossen. Der aufgeweitete Straßenraum ist zugunsten von Aufenthaltsflächen mit einer breiten, platzähnlichen Nebenanlage auf der Ostseite gestaltet.

Typisch für den Straßenzug ist die ständig wechselnde Längsneigung mit zum Teil starkem Neigungswinkel. So sind unregelmäßige Fahrweisen zu beobachten, teils eine zügige Fahrweise mit überhöhter Geschwindigkeit, teils Fahrzeuge (insbesondere Schwerverkehr), die die durch Schalt-, Brems- und Beschleunigungsvorgänge zusätzlichen Lärmbelastungen erzeugen.

Maßnahmenvorschläge

- Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten in Kapitel 9.1.
- Kurzfristig Deckschichternewerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht von den Straßen An der Jüch einschließlich des Knotenpunkts bis Am Rübezahlwald (-3,2 dB(A))."
- Einzelfallprüfung: Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf der Belastungsachse von den Straßen An der Jüch bis Am Rübezahlwald auf 35-40 km/h (≥ -2 dB(A)) in der Koordinierung der Signalanlagen.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h (-1,2 dB(A)) von der Straße Am Rübezahlwald bis Lückrather Weg (und weiter Richtung Bensberg).
- Prüfauftrag: Ausbau vorhandener Verkehrsinseln zu Verkehrsinseln mit Fahrbahnverschwenk in Höhe Agentur für Arbeit und Berufsschule zur Geschwindig-

keitsdämpfung an beiden Ortseinfahrten.

- Einzelfallprüfung: Anordnung eines Lkw-Verbots nachts auf der Bensberger Straße von der Straße An der Jüch bis Hüttenstraße (-1,2 dB(A)). Bestimmung von Zeitfenstern in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Lärmentwicklung zu anderen Tageszeiten.
- Prüfung eines Angebots zur Förderung von passivem Lärmschutz südlich der Straße Am Rübezahlwald, sofern die Gebäude nach Umsetzung der Temporeduzierung $\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts belastet sind.
- Aufwertung des Straßenraums von der Agentur für Arbeit bis zur Feldstraße und im Bereich des Lerbachs zwischen Scheidtbachstraße und Warder Hof.

Erläuterungen

Straße An der Jüch bis Hüttenstraße

Lärmmindernde Asphaltdeckschicht	-3,2 dB(A)
Grüne Welle 35-45 km/h	≥ -2 dB(A)
Lkw-Verbot nachts	-1,2 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt

- zwischen der Straße An der Jüch und Oberheidkamper Straße von **74,2/64,0** dB(A) ganztags/ nachts um 5,2 dB(A) tags und 6,4 dB(A) nachts auf **69,0/57,6** dB(A) ganztags/ nachts,
- zwischen Oberheidkamper und Richard-Zanders-Straße von **73,4/63,3** um 5,2 dB(A) tags und 6,4 dB(A) nachts auf **68,2/56,9** dB(A) ganztags/ nachts und
- zwischen Richard-Zanders-Straße und Hüttenstraße von **72,2/62,7** dB(A) ganztags/ nachts auf um 5,2 dB(A) tags und 6,4 dB(A) nachts auf **67,0/56,3** dB(A) ganztags/ nachts.

Lärmimmissionen über dem Auslösewert treten somit sowohl ganztags als auch nachts weiterhin auf. Die Erneuerung der Deckschicht hat aufgrund der hohen Lärmimmissionen hohe Priorität.

Hüttenstraße bis Straße Am Rübezahlwald

Lärmmindernde Asphaltdeckschicht	-3,2 dB(A)
Grüne Welle mit 35-45 km/h	≥ -2 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt

- zwischen Hüttenstraße und der Straße Am Rübezahlwald von **73,2/62,9** dB(A) ganztags/ nachts (maximale Fassadenpegel) um 5,2 dB(A) auf **68,0/57,7** dB(A) ganztags/ nachts.

Damit werden die Auslösewerte ganztags/ nachts auf der Nordostseite durchgängig unterschritten. Die gegenüberliegende Straßenseite bleibt weiterhin belastet.

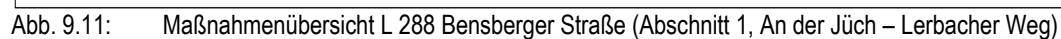
Straße Am Rübezahlwald bis Lückrather Weg

Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h -1,2 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt

- zwischen der Straße Am Rübezahlwald und Lückrather Weg von **72,7/62,6** dB(A) ganztags/ nachts um 1,2 dB(A) auf **71,5/61,4** dB(A) ganztags/ nachts.

Die Gebäude bleiben auf diesem Abschnitt weiterhin über 70/60 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Damit sinkt die Lärmbelastung zwischen der Straße Am Rübezahlweg und Lückrather Weg bei weitem nicht unter die Auslösewerte. Deshalb ist eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern zu prüfen.



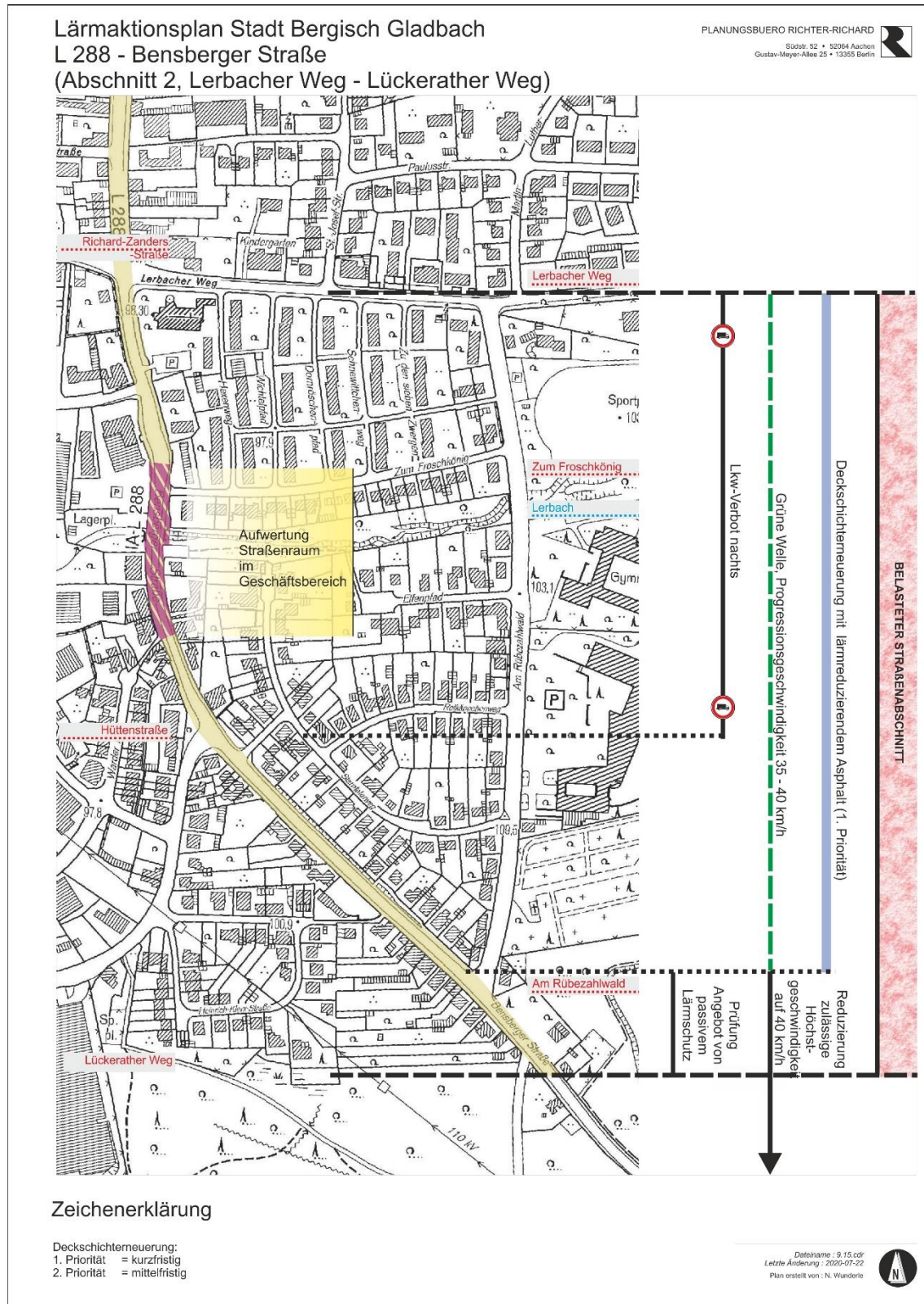


Abb. 9.12: Maßnahmenübersicht L 288 Bensberger Straße (Abschnitt 2, Lerbacher Weg – Lückrather Weg)

Abschnitt L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße (Lückerather Weg – Kölner Straße)

Basisdaten

Tab. 9.9: Rahmenbedingungen L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße (Lückerather Weg – Kölner Straße)

L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße (Lückerather Weg – Kölner Straße)								
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Lückerather Weg	Berzeliusstraße	22.119	4,6/3,5	50	67,7	57,6
		Berzeliusstraße	Oberlückerath	19.940	4,7/3,6	50	70,2	60,1
		Oberlückerath	Saaler Straße	20.409	4,7/3,6	50	75,1	65,1
		Saaler Straße	Kölner Straße	18.983-19.187	4,7/3,6	50	73,0	62,9
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig plus Busfahrstreifen Richtung Stadtmitte bzw. Radfahrstreifen auf der Gefällestrecke, LSA an Einmündungen Berzeliusstraße, Saaler Straße und Kölner Straße, Zwischen Berzeliusstraße und Am Milchbornbach Deckschicht (2013) erneuert.						
	Nebenanlagen	Gehweg Richtung Stadtmitte, gemeinsamer Geh- und Radweg Richtung Kölner Straße						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallhäufigkeiten		139 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungsstelle im Knotenpunkt Kölner Straße/ Buddestraße mit 49 Unfällen, davon 21 Unfälle im Jahr 2017. 13 der 21 waren Unfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6). Auffällig ist zusätzlich die Einmündung Berzeliusstraße mit 16 Unfällen innerhalb von drei Jahren.			Unfallhäufungsstellen gemäß 1-Jahres-Karte (Grenzwert sind fünf Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten).			
ÖPNV		Haltestellen An Den Braken, Milchbornthal, Buddestraße Buslinien 227, 400, 455						
Realnutzung		Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Seniorenwohnpark						
Baustuktur der Wohnbebauung		Ein- und Mehrfamilienhäuser, 2-geschossig, offene Bauweise, zwei Wohnkomplexe auf der Nordseite der Buddestraße, leicht erhöht am Hang stehend						
								
Gladbacher Straße, Höhe Am Milchbornbach		Buddestraße, südlich Saaler Straße			Knotenpunkt Buddestraße/Kölner Straße			

Der Straßenzug nimmt mit einer DTV von 19.187-22.119 Kfz die höchsten Kfz-Verkehrsmengen in Bergisch Gladbach auf. Die zweistreifige Fahrbahn stößt damit an ihre Kapazitätsgrenze. Entlastung, Beschleunigung des ÖPNVs und Sicherheit für den Fahrradverkehr bringt auf der Gefällestrecke der Radfahrstreifen auf der Gladbacher Straße und der Busfahrstreifen. Auf Parkmöglichkeiten im Straßenraum wird verzichtet.

Der Lkw-Anteil beläuft sich mit 4,7 % tags und 3,6 % in absoluten Zahlen auf ca. 680 Lkw tags und um die 45 Lkw nachts. Durch das Gefälle auf dem Abschnitt zwischen Berzeliusstraße und Kölner Straße kommen Verzögerung- und vor allem Beschleunigungsgeräusche hinzu. Aufenthaltsmöglichkeiten im Straßenraum sind bis auf eine Ausnahme (Gasthof Ecke Am Milchbornbach) nicht vorhanden.

Während zwischen Lückrather Weg und der Straße Oberlückrather die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts nur geringfügig überschritten werden, liegen die Pegel zwischen der Straße Oberlückrather und Kölner Straße fast vollständig über 70/60 dB(A) ganztags/ nachts.

Mitte des Jahres 2013 wurde auf der Belastungsachse zwischen Berzeliusstraße und Am Milchbornbach die Deckschicht erneuert. Dabei wurde keine lärmindernde Asphaltdeckschicht eingebaut.

Maßnahmenvorschläge

- Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten in Kapitel 9.1.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h (1,2 dB(A)) von Lückrather Weg bis Kölner Straße.
- Prüfung eines Angebots zur Förderung von passivem Schallschutz für den Abschnitt zwischen Oberlückrather und Kölner Straße, sofern die Gebäude nach Umsetzung der Temporeduzierung $\geq 70/60$ dB(A) ganztags/ nachts belastet sind.
- Lenkung des Fahrradverkehrs vor dem Knotenpunkt Buddestraße/ Kölner Straße von dem Radweg auf die Fahrbahn (Radfahrstreifen) und Ausweisung eines Aufstellbereichs zur Unterstützung des nach links in die obere Kölner abbiegenden Fahrradverkehrs.

Erläuterung

Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h -1,2 dB(A)

Da die Fahrbahn erst im Jahr 2013 mit einem konventionellen Asphaltbelag saniert wurde, kann von einer Erneuerung mit einer lärmindernde Asphaltdeckschicht kurzfristig nicht ausgegangen werden. Durch die Temporeduzierung wird eine Lärminderung von 1,2 dB(A) erreicht. Damit sinkt die Lärmbelastung zwischen der Straße Oberlückrather und Kölner Straße nicht unter 70/60 dB(A) ganztags/ nachts. Deshalb ist eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern zu prüfen.

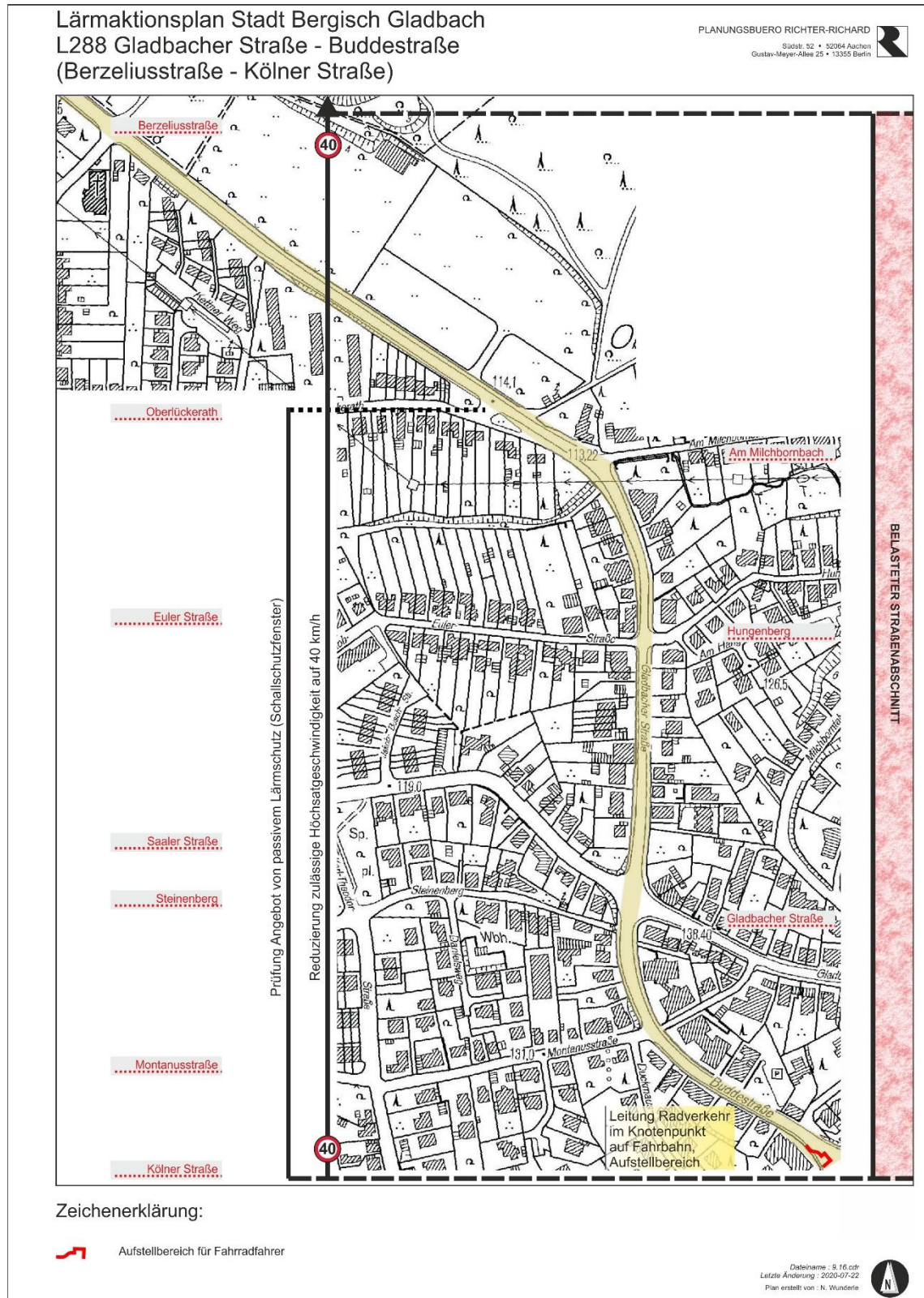


Abb. 9.13: Maßnahmenübersicht L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße (Berzeliusstraße – Kölner Straße)

9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen Straßenverkehr (LAP 2. Runde)

Im Lärmaktionsplan der 2. Runde wiesen drei Belastungsachsen Pegel größer 70/60 dB(A) ganztags/ nachts auf und wurden somit vertieft betrachtet. In der 3. Runde weisen die Achsen jedoch nur noch Pegel größer 65/55 dB(A) auf, so dass sie unter der Vorgabe, zunächst die sehr hoch belasteten Achsen zu betrachten, nicht mehr Gegenstand des Lärmaktionsplans der 3. Runde sind. Da die Maßnahmen für diese Achsen jedoch in der 2. Runde erarbeitet wurden, wurden die drei Achsen aktualisiert in den Lärmaktionsplan der 3. Runde übernommen:

- L 286 Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße (Hauptstraße – An der Gohrsmühle),
- Achse Vürfelser Kaule – Dolmanstraße (K 27), Abschnitt Lustheide bis nördlicher Ortseingang Alt Refrath,
- Kölner Straße (L 136), Abschnitt Buddestraße bis zur Straße Kaule.

9.3.1 L 286 Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße (Hauptstraße – Straße An der Gohrsmühle)

Basisdaten

Tab. 9.10: Rahmenbedingungen, L 286 Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße (Hauptstraße – Straße An der Gohrsmühle)

		Abschnitt 2, Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße (Hauptstraße – An der Gohrsmühle)					
		Lärmquelle: Straße	DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
						L _{den}	L _{night}
		Dechant-Müller-Straße von Hauptstraße bis Kalkstraße	15.561	3,9/2,9	30	69,7	59,7
		Kalkstraße von Dechant-Müller-Straße bis An der Gohrsmühle	11.853	3,5/2,7	50	70,6	60,5
	Hauptstraße	Dechant-Müller-Straße An der Gohrsmühle	3.550	6,8/5,2	50	69,5	59,4
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Von Süden wird der Verkehr in gerader Linie in die nördliche Hauptstraße (Einbahnstraße) geleitet. Ansonsten stark reduzierter Einmündungsbereich, Hauptstr. Von Dechant-Müller-Straße bis An der Gohrsmühle: einstreifig, breite Fahrbahn, Parkraumbewirtschaftung; Achse Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße: zweistreifig.			Keine Fahrradführung		
	Nebenanlagen	Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße: Gehweg auf (Nord-)Ostseite, Radweg zwischen Kalkstraße und An der Gohrsmühle auf Westseite. unbefestigte Fläche mit Baumreihe zwischen Hauptstraße und Kalkstraße auf der Südwestseite der Dechant-Müller-Straße, Deckschicht abgefahren, jedoch ohne größere Mängel; Dechant-Müller-Straße bis An der Gohrsmühle: Beidseitig getrennte Geh-/ Radwege, Parkbuchten mit Baumbeeten.					
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung							
Unfallhäufigkeiten		141 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungsstelle am Kreisverkehr Hauptstraße/ Kalkstraße/ An der Gohrsmühle mit insgesamt 70 Unfällen, davon 7 Unfälle mit Personenschaden.			Unfallhäufungsstelle gemäß 3-Jahres-Karte (Grenzwert beträgt 5 Unfälle mit Personenschaden – keine Berücksichtigung von Unfalltypen).		
ÖPNV		Angrenzend Bushof, Bahnhof Bergisch Gladbach – S-Bahnlinie 11, Haltestelle Dechant-Müller-Straße. Die Buslinien 436, 451, 452 und 455 verkehren in einer Richtung durch die Hauptstraße und in die Gegenrichtung durch die Kalkstraße und Dechant-Müller-Straße.			Schnittstelle, der Bushof wird von fast allen Buslinien angefahren.		
Realnutzung		Dechant-Müller-Straße: Wohnen, Gewerbe, Büronutzung, Grünfläche. Kalkstraße: Wohnen, Bahngelände, Restflächen. Hauptstraße: Wohnen, Geschäfte im Erdgeschoss, Gastronomie					
Baustuktur der Wohnbebauung		Dechant-Müller-Straße/ Hauptstraße: Eckhaus 4-geschossig, Wohnnutzung beschränkt sich					

auf 4. OG, angrenzend drei 1- bis 2-geschossige Gebäude. Dechant-Müller-Straße/ Kalkstraße: neues Wohngebäude. Kalkstraße: 2-geschossige Einfamilienhäuser teils in Hausgruppen. Hauptstraße: Ein- und Mehrfamilienhäuser verschiedener Epochen, 3-geschossig, Hausgruppen		
 Blick auf Eckgebäude Hauptstraße/Dechant-Müller-Straße	 Dechant-Müller-Straße Richtung Kalkstraße	 Hauptstraße Richtung An der Gohrsmühle

In die Lärmkartierung ging eine DTV von

- 15.561 Kfz mit einem Lkw-Anteil von 3,8/2,9 % tags/ nachts für die Dechant-Müller-Straße,
- 11.853 Kfz mit einem Lkw-Anteil von 3,5/2,7 % tags/ nachts auf der Kalkstraße (Abschnitt Dechant-Müller-Straße bis An der Gohrsmühle) und
- 3.350 Kfz mit einem Lkw-Anteil von 6,8/5,2 % tags/ nachts auf der Hauptstraße (Abschnitt Dechant-Müller-Straße und der Straße An der Gohrsmühle)

ein.

Da Gewerbe, Bahnflächen und Bushof durchgängig auf der (Süd-)Westseite angrenzen, sind belastete Gebäude ausschließlich auf der (Nord-)Ostseite zu finden.

Maßnahmenvorschläge

- Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten in Kapitel 9.1.
- Deckschichterneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht auf der Achse Dechant-Müller-Straße – Kalkstraße (-3,2 dB(A)). Es wird davon ausgegangen, dass die Achse aufgrund der Erhöhung der Verkehrsbelastung kurzfristig ausgebaut werden muss.
- Einzelfallprüfung: Ausweisung der Hauptstraße zwischen Dechant-Müller-Straße und der Straße An der Gohrsmühle als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h (-2,4 dB(A)). Unterstützung der Maßnahme durch punktuelle Fahrbahnverengungen.
- Prüfauftrag: Lkw-Verbot ganztags auf der Hauptstraße von Dechant-Müller-Straße bis Straße An der Gohrsmühle, Lieferverkehr frei oder Festsetzung von Anlieferzeiten (tags -1,9 dB(A), nachts -1,5 dB(A)).
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Kalkstraße zwischen Dechant-Müller-Straße und Kreisverkehr. Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierung nach Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.

Erläuterungen

Dechant-Müller-Straße und Kalkstraße

Lärmindernde Asphaltdeckschicht	-3,2 dB(A)
zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (Kalkstraße)	-2,4 dB(A)

Erst mit der Einbringung einer lärmindernden Asphaltdeckschicht mit einer Minderungswirkung von 3,2 dB(A) wird eine Lärmreduzierung auf den Abschnitten

- Dechant-Müller-Straße von 69,7/59,7 dB(A) ganztags/ nachts auf 68,9/ 58,9 dB(A) ganztags/ nachts (Lärminderung durch zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde bereits berücksichtigt, so dass lediglich die Differenz für den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (0,8 dB(A) abgezogen wurde) und
- Kalkstraße von Dechant-Müller-Straße – An der Gohrsmühle von 70,6/60,5 dB(A) ganztags/ nachts auf 67,4/57,3 dB(A) ganztags/ nachts

erreicht.

Es verbleiben auf der Dechant-Müller-Straße und der Kalkstraße weiterhin einzelne Überschreitungen der Auslösewerte, teilweise sogar über 70/60 dB(A). Deshalb werden ergänzend private Lärmschutzmaßnahmen empfohlen. Das gilt insbesondere für das Eckgebäude Hauptstraße/ Dechant-Müller-Straße. Hier könnte eine Teilverglasung des offenen Umlaufs im 4. OG sinnvoll sein.

Hauptstraße (Dechant-Müller-Straße bis An der Gohrsmühle)

Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 20 km/h	-2,4 dB(A)
Lkw-Verbot tags	-1,9 dB(A)
Lkw-Verbot nachts	-1,5 dB(A)

Auf der Hauptstraße zwischen Dechant-Müller-Straße und der Straße An der Gohrsmühle kann nach Umsetzung der Maßnahmen von einer Unterschreitung der Auslösewerte ganztags/nachts ausgegangen werden.

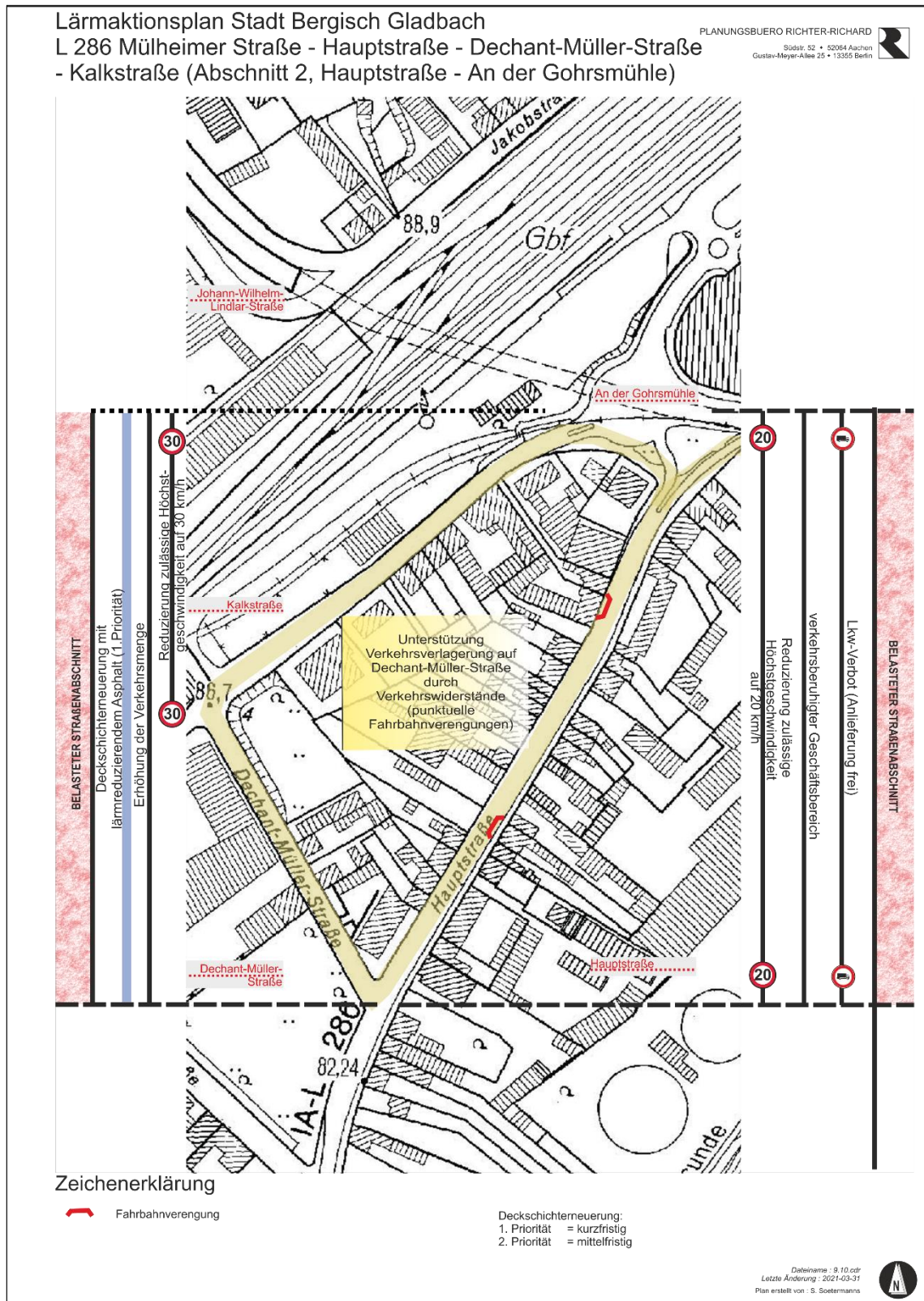
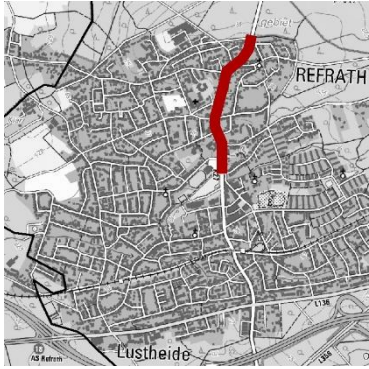


Abb. 9.14: Maßnahmenübersicht Dechant -Müller-Straße – Kalkstraße

9.3.2 K 27 Achse Vürfelser Kaule – Dolmanstraße

Basisdaten

Tab. 9.11: Rahmenbedingungen K 27 Dolmanstraße (Abschnitt 1, nördlicher Ortseingang Alt Refrath – Neuer Traßweg)

		K 27 Dolmanstraße (Abschnitt 1, nördlicher Ortseingang Alt Refrath – Neuer Traßweg)					
		Lärmquelle: Straße	DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von				bis	L _{den}
		Auf der Kaule	Kicke	17.275	4,0/3,1	50	70,6 60,5
		Kicke	Halbenmorgen	21.002	3,4/2,6	50	71,5 61,4
		Halbmorgen	Bernhard-Eyberg-Straße	19.392	3,6/2,8	50	71,2 61,2
		Bernhard-Eyberg-Straße	Neuer Traßweg	18.940 - 20.099	3,4/2,6	50	70,2 60,1
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Abbiegefahrstreifen auch an untergeordneten Erschließungsstraßen			Alle einmündenden Straßen sind Teil von Tempo 30-Zonen. Die nördliche Einmündung der Straße Siebenmorgen ist abgehängt und als Platz gestaltet.		
	Nebenanlagen	Beidseitig getrennte Geh- und Radwege, Betonsteinpflaster, farbliche Differenzierung von Gehweg und Radweg. Radfahrer an Haltestellen beeinträchtigt.					
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit		keine					
Unfallhäufigkeiten		135 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungsstelle im Bereich der Einmündung Steinbreche mit 16 Unfällen, davon 9 Unfälle im Jahr 2017. 5 der 9 Unfälle waren Einbiegen-Kreuzen-Unfälle (Unfalltyp 3), auffällig zusätzlich die Abschnitte zwischen Dolmanstraße, Haus Nr. 72-80, mit 16 Unfällen sowie der Abschnitt Dolmanstraße, Haus Nr. 60-66 mit 22 Unfällen innerhalb von drei Jahren.			Unfallhäufungsstellen gemäß 1-Jahres-Karte (Grenzwert sind fünf Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten).		
ÖPNV		Buslinien: 451, 452 Haltestellen: Steinbreche, Junkersgut, Kicke			Konflikte mit Fahrradführung (Wetterschutz im Radweg), Führung hinter dem Wetterschutz als gemeinsamer Geh- und Radweg auf Gehwegbreite, keine Aufstellflächen und ohne Behindertenführung.		
Realnutzung		Wohnen, Geschäfte, Gastronomie, Festplatz, Jugendtreff, öffentliche Grünflächen (Stadtoasen)			Stadtoasen = Festplatz/ Kahnweiher und Zaubensee		
Baustuktur der Wohnbebauung		Vorwiegend zweigeschossig Ein- und Mehrfamilienhäuser, freistehend, hauptsächlich traufständig zur Straße					
							
Dolmanstraße, Höhe Zaubensee/ Kahnweiher		Dolmanstraße, Höhe Bernhard-Eyberg-Straße			Dolmanstraße, Alt Refrath		

Tab. 9.12: Rahmenbedingungen K 27 Dolmanstr. – Vürfelser Kaule (Abschnitt 2, Neuer Traßweg – Lustheide)

		K 27 Dolmanstraße – Vürfelser Kaule (Abschnitt 2, Neuer Traßweg – Lustheide)					
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
		von	bis				L _{den} L _{night}
		Neuer Traßweg	In der Taufe	18.763	3,5/2,7	50	70,1 60,1
		In der Taufe	Vürfels	19.236	3,5/2,7	50	69,1 59,0
		Vürfels	Wickenpfädchen (Bahnstrecke)	16.399	3,8/2,9	50	71,0 60,2
		Wickenpfädchen (Bahnstrecke)	Pippelstein	16.580	3,5/2,7	50	70,4 60,3
		Pippelstein	Lustheide	17.438	3,4/2,6	50	71,2 61,2
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig mit Linksabbiegefahrstreifen an Knotenpunkten, weitgehend ohne Mängel, gelegentlich abgesenkte Schachtdeckel, niveaugleicher Bahnübergang, Parkraumbewirtschaftung					
	Nebenanlagen	Getrennte Geh-/ Radwege					
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine					
Unfallhäufigkeiten		113 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungsstelle im Knotenpunkt Lustheide/ Vürfelser Kaule mit insgesamt 22 Unfällen, davon 6 Unfällen mit Personenschaden zwischen 2017 und 2019. Auffällig sind zusätzlich die Knotenpunkte Vürfelser Kaule/ Siebenmorgen mit 12 Unfällen innerhalb von 3 Jahren sowie der Knotenpunkt Vürfelser Kaule/ In der Taufe mit 14 Unfällen innerhalb von drei Jahren.			Unfallhäufungsstelle gemäß 3-Jahres-Karte (Grenzwert beträgt fünf Unfälle mit Personenschaden – keine Berücksichtigung von Unfalltypen).		
ÖPNV		Buslinien: 451, 452, Stadtbahn Linie 1, Haltestelle Refrath, Haltestelle Siebenmorgen mit P+R und B+R					
Realnutzung		Seniorenresidenzen, Wohnnutzung, Mischnutzung, Grünflächen und städtische Einrichtungen					
Baustruktur der Wohnbebauung		Vorwiegend drei-viergeschossig zwischen Neuer Traßweg und Bahnstrecke, auf der Vürfelser Kaule Einzelhausbebauung, zweigeschossig, Vorgärten					
							
Dolmanstraße, Höhe Siebenmorgen		Bahnübergang, Stadtbahnlinie 1, Haltepunkt Refrath			Vürfelser Kaule, südlich Bahnquerung		

Die Achse Dolmanstraße – Vürfelser Kaule (K 27) verläuft von Süden nach Norden durch Refrath. Die K 27 stellt die schnellste Verbindung zwischen den Autobahnanschlussstellen der A 4 Lustheide (18) und Refrath (19) zu den Gewerbegebieten in der Stadtmitte dar.

Die Achse wird von der Stadtbahn Linie 1 der KVB gequert. Im Querbereich befindet sich der Haltepunkt Refrath.

Das Geschäftszentrum Refraths (Nebenzentrum) befindet sich im Dreieck zwischen den beiden Einmündungen Siebenmorgen. Hier liegen die Belastungspegel vereinzelt knapp über 70/60 dB(A) ganztags/ nachts.

Die Belastungsachse ist durchgängig mit einer DTV zwischen 17.275 und 21.000 Kfz sowie Lkw-Anteilen von durchschnittlich 3,6 % tags und 2,8 % nachts belegt.

Viele Knotenpunkte sind LSA-geregelt. Die Ampelphasen sind nach Auskunft der Stadtverwaltung aufeinander abgestimmt. Durch den Straßenbahnbetrieb der Linie 1 wird eine durchgängige "Grüne Welle" jedoch häufig unterbrochen.

Die Ortsdurchfahrt Refrath erfordert aufgrund ihres starken Verkehrsaufkommens und der Belastung durch den Lkw-Verkehr das Zusammenspiel mehrerer strategisch-konzeptioneller Ansätze, um die Lärmsituation zu verbessern, sowie verkehrliche und städtebauliche Missstände zu beheben bzw. ihnen vorzubeugen.

Maßnahmenvorschläge

- Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten in Kapitel 9.1.
- Mittel- bis langfristige Deckschichternewerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-3,2 dB(A)).
- Prüfauftrag: Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h (≥ -2 dB(A)) in der Koordinierung der Signalanlagen.
- Verkehrsinsel mit Fahrbahnverschwenk und Querungssicherung im nördlichen Ortseingang.
- Sicherung des Fußverkehrs auf der Achse Kahnweiher – Lerbacher Wald durch Bau einer Querungssicherung in Höhe Zaubersee.
- Verbesserung der Verkehrssituation für den Fußverkehr auf der Südseite der Bahnstrecke:
 - Querungssicherung (FGÜ/ Bedarfs-LSA) Höhe Wickenpfädchen,
 - Verbesserter Zugang zum Bahnsteig Richtung Bensberg,
 - Pflasterung Einmündung Wickenpfädchen.

Erläuterungen

Grüne Welle 35-40 km/h	-2,0 dB(A)
mittel-/ langfristig lärm mindernde Asphaltdeckschicht	-3,2 dB(A)

Die zeitlich begrenzte Reduzierung im Vorbereich der Schule wird hier nicht einbezogen, da eine Grüne Welle aus lärmtechnischer Sicht als effektiver angesehen wird. Natürlich ist es möglich die Progressionsgeschwindigkeit auf diesem Abschnitt weiter zu reduzieren.

Da die Pegel sich annähernd durchgängig um die 70/60 dB(A) ganztags/ nachts bewegen (maximale Werte sind 71,2 dB(A) ganztags sowie 61,2 dB(A) nachts), können auch mit dem Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht mit einer Minderungswirkung von -3,2 dB(A) die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts nicht an jedem Gebäude unterschritten werden.

Deshalb setzt der Lärmaktionsplan auf eine mittel- bis langfristige Strategie, bei der die strategischen Konzepte greifen und weiterentwickelte lärm mindernde Asphaltdeckschichten zu einer Entlastung führen.

Ergänzend werden private Schallschutzmaßnahmen empfohlen (Schallschutzfenster, (Teil-) Verglasungen von Balkonen und Loggien).

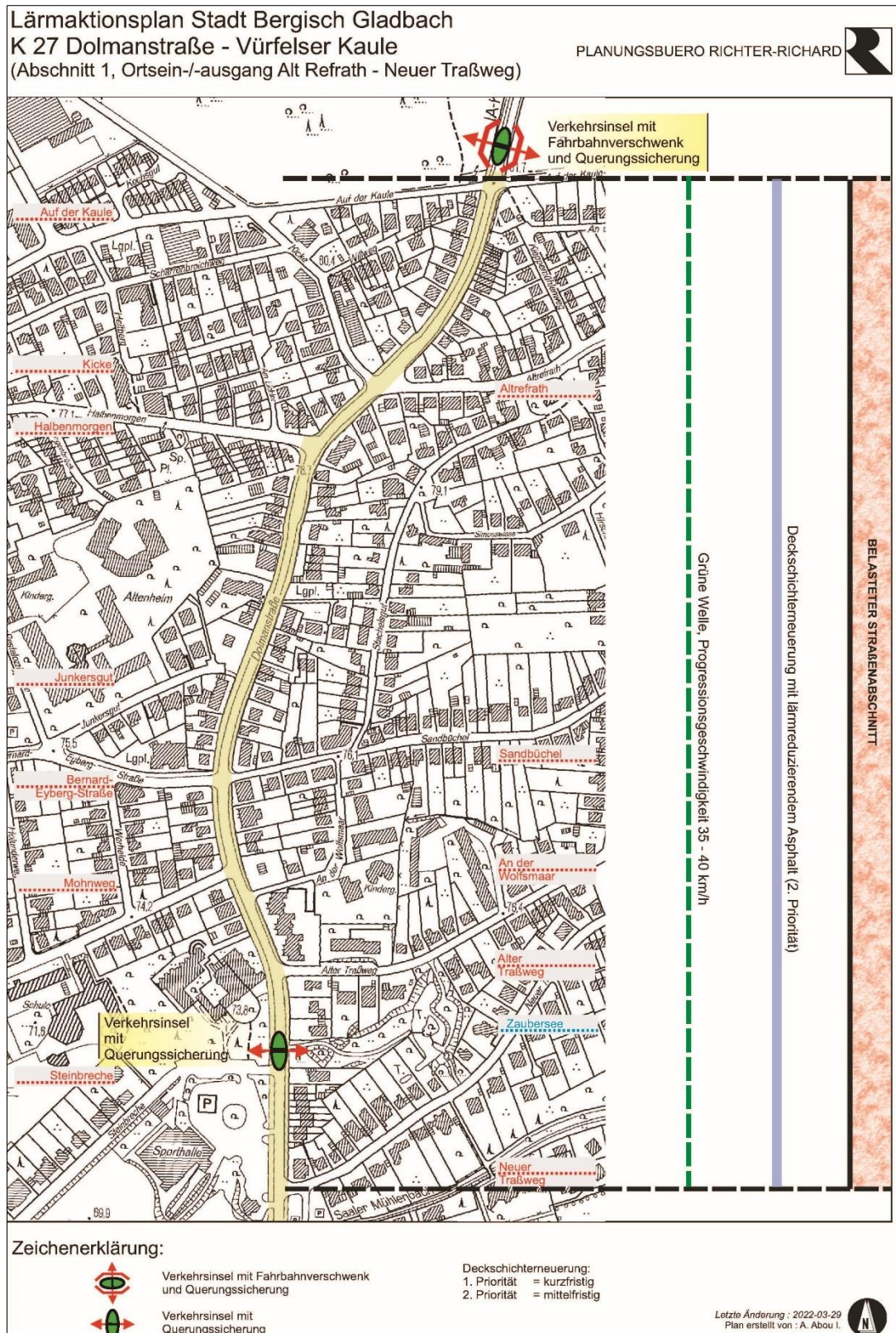
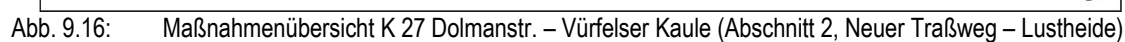


Abb. 9.15: Maßnahmenübersicht K 27 Dolmanstraße – Vülfelder Kaule (Abschnitt 1, nördlicher Ortseingang Alt Refrath – Neuer Traßweg)



9.3.3 L 136 Kölner Straße (Kaule – Buddestraße)

Basisdaten

Tab. 9.13: Rahmenbedingungen L 136 Kölner Straße (Kaule – Buddestraße)

		L 136 Kölner Straße (Kaule – Buddestraße)					
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil ganztags/ Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
		von	bis				L _{den} L _{night}
Straße Kaule		Dariusstraße		17.740	3,4/2,6	50	71,5 61,4
Dariusstraße		Buddestraße		13.970	4,2/3,2	50	71,7 61,6
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Aufweitungen für Linksabbieger, ansonsten markierte Parkstreifen, Fahrbahn weitgehend in gutem Zustand, niveaugleicher Bahnübergang.			Kölner Straße steigt Richtung Buddestraße stetig an.		
	Nebenanlagen	Geh-/ Radwege von Kaule bis Bahnstrecke, von Dariusstraße bis Buddestraße sind Schutzstreifen und Radfahrstreifen markiert, im Geschäftsbereich Parken auf Gehweg markiert.					
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		"Achtung Kinder" Höhe Kindergarten bis östlich Bahnstrecke, Überholverbot für Kfz.					
Unfallhäufigkeiten		153 Unfälle zwischen 2017 und 2019. Unfallhäufungsstelle im Knotenpunkt Kölner Straße/ Buddestraße mit 49 Unfällen, davon 21 Unfälle im Jahr 2017. 13 der 21 waren Unfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6). Auffällig ist zusätzlich der Abschnitt zwischen Dariusstraße und dem Bahnübergang Kölner Straße mit 54 Unfällen innerhalb von drei Jahren.			Unfallhäufungsstellen gemäß 1-Jahres-Karte (Grenzwert sind fünf Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten).		
ÖPNV		Haltestelle Kaule – SB 40, Haltestelle Kölner Straße – SB 40, Stadtbahn Linie 1, 455					
Realnutzung		Überwiegend Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel					
Baustruktur der Wohnbebauung		2- bis 3-geschossig, gemischte Baustruktur und Baustile					
							
Kölner Straße, Blickrichtung Buddestraße		Kölner Straße, Geschäftsbesatz südlich Bahnübergang KVB-Linie 1			Kölner Straße, Kaule, Blickrichtung Bahnstrecke		

Die Kölner Straße ist zwischen der Straße Kaule und Dariusstraße mit einer DTV von 17.740 Kfz und einem Lkw-Anteil von 3,4/2,6 % tags/nachts (tags absolut 456 Lkw) belastet, auf dem Abschnitt Dariusstraße bis Buddestraße mit einer DTV von 13.970 Kfz und einem Lkw-Anteil 4,2/3,2 % tags/ nachts (tags absolut 443 Lkw). Im Schnitt bleibt die absolute Anzahl an Lkw auf der Strecke annähernd gleich.

Die maximalen Fassadenpegel liegen bei 71,7/61,6 ganztags/ nachts. Die höchsten Fassadenpegel befinden sich zwischen Ferdinand-Stucker-Straße und Buddestraße sowie auf dem Abschnitt zwischen Dariusstraße und der Straße Kaule. Bei Lärmimmissionen von mehr als 70 dB(A) ist die Aufenthaltsqualität vor den Einzelhandelsgeschäften sehr gering.

Die Kölner Straße steigt ab der Bahnstrecke Richtung Buddestraße an. Zwischen Dariusstraße und Buddestraße wurde im Oktober 2016 beidseitig Schutzstreifen und Radfahrstreifen angelegt. Im stark befahrenen Knotenpunkt Kölner Straße/ Buddestraße fehlt eine gesicherte Fahrradführung. Von Juli 2021 bis November 2021 läuft eine Testphase mit markierten Aufstellflächen und zusätzlichen Radfurten am Knotenpunkt Kölner Straße/ Buddestraße. Anfang 2022 wird über dauerhafte Änderung der Markierung eine Entscheidung getroffen.

Von der Straße Duckmaus führt ein Geh- und Radweg auf die Kölner Straße ohne einen gesicherten Übergang. Eine Querungssicherung fehlt auch am Haltepunkt der Stadtbahn Linie 1, um Außenbahnsteige zu erreichen.

Maßnahmenvorschläge

- Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten in Kapitel 9.1.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Bahnstrecke und Buddestraße von 50 km/h auf 40 km/h (-1,2 dB(A)).
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 auf 30 km/h im Bereich des Nahversorgungsstandorts zwischen der Straße Im Alten Feld und Bahnstrecke (-2,4 dB(A)).
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Am alten Feld und Kaule von 50 km/h auf 40 km/h (-1,2 dB(A))."
- Aufwertung des Vorbereichs der Geschäfte auf der Südseite zwischen Bahnstrecke und Dariusstraße (durchgängige Materialwahl, Bäume, Flächen für die Außendarstellung der Geschäfte, Fahrradparken, integrierte Parkstände).
- Erneuerung des Bahnübergangs Kölnstraße nach dem aktuellen Stand der Technik. Bei Sanierungsarbeiten sollten stets lärmarme Bauweisen nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik bevorzugt Anwendung finden.
- Anlage von Querungssicherungen östlich der Bahnstrecke und in Höhe Ferdinand-Stucker-Straße durch Ausbau der Sperrflächen.
- Ummarkierung im Knotenpunkt Kölner Straße/ Buddestraße für einen Aufstellbereich für Fahrradfahrer.

- Aufstellung von Dialogdisplays in Richtung Bahnstrecke zwischen Kaule und Im alten Feld, in Richtung Frankenforster Straße zwischen Bahnstrecke und Neuenweg.

Erläuterungen

Straße Im alten Feld bis Bahnstrecke (Nahversorgungsstandort)

Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h -2,4 dB(A)

Bahnstrecke bis Buddestraße

Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h -1,2 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt

- ganztags von 71,5 bzw. 71,7 dB(A) auf 69,1 bzw. 70,5 dB(A) und
- nachts von 61,4 bzw. 61,6 dB(A) auf 59,0 bzw. 60,4 dB(A) nachts.

Eine effektive Lärminderung kann nur durch den Einbau einer lärmindernden Asphalt-deckschicht mit einem Minderungseffekt von -3,2 dB(A) erreicht werden. Auch dann werden nicht an allen Gebäuden die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts unterschritten. Es werden deshalb ergänzend private Lärmschutzmaßnahmen empfohlen (Lärmschutzfenstern, (Teil-)Verglasungen von Loggien und Balkonen, Schließung von Lücken durch Carports mit geschlossener Rückwand).

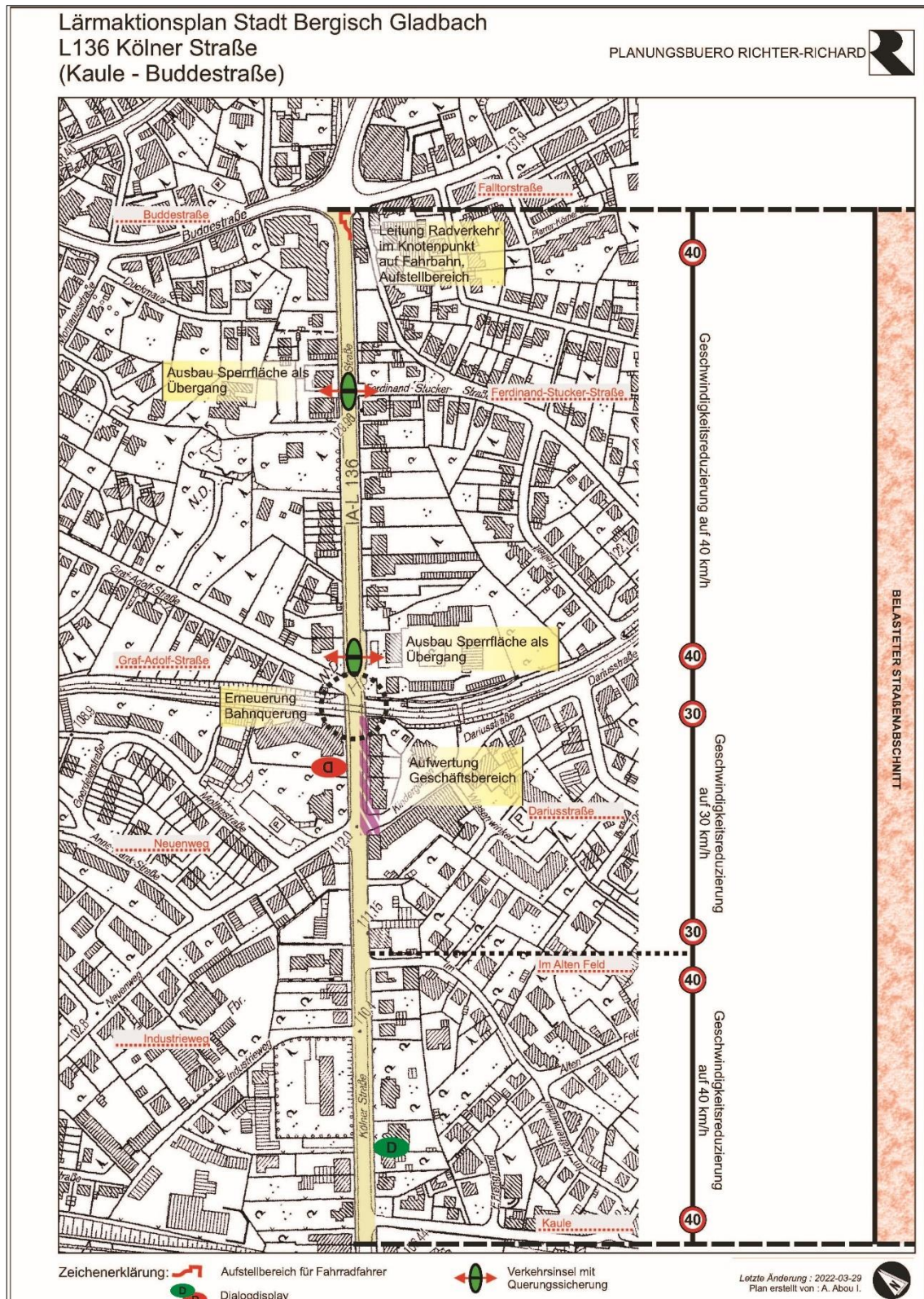


Abb. 9.17: Maßnahmenübersicht L 136 Kölner Straße (Kaule – Buddestraße)

9.4 Schienenverkehr

Seit dem 1. Januar 2015 ist mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG das Eisenbahn-Bundesamt in den Nicht-Ballungsräumen für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Es besteht damit keine Pflicht mehr für die Gemeinden, im Lärmaktionsplan die Schienenwege des Bundes zu behandeln.

Im Sinne einer umfassenden Information der Öffentlichkeit wird, wie oben bereits bei den strategischen Lärmkarten, nachfolgend der Sachstand zu geplanten Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenwegen des Bundes nachrichtlich übernommen.

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde sowie der Pilot-Lärmaktionsplan kann auf dieser Seite als Download bezogen werden:

www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html.

Für die Stadt Bergisch Gladbach war seinerzeit (Stand Februar 2018) kein Lärmsanierungsabschnitt in der Tabelle 5 (Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte; entspricht der Anlage 3 zum Gesamtkonzept zur Lärmsanierung) im Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A aufgelistet.

Eine Neuberechnung des Lärmsanierungsbedarfs war aus zwei Gründen notwendig geworden: Zum einen entfiel seit dem 1. Januar 2015 der Abschlag von 5 dB(A) auf den rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel am Immissionsort (Wegfall des Schienenbonus). Zum anderen erfolgte zum 1. Januar 2016 im Haushaltsgesetz des Bundes eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A). Die Neuberechnung betraf das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes.

In Anlage 3 (Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche und -abschnitte mit Angabe der Priorisierung <https://laermsanierung.deutschebahn.com/neuerungen-im-gesamtkonzept-2019.html>) zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung) waren mit **Stand September 2020** zwei Lärmsanierungsabschnitte für die Stadt Bergisch Gladbach enthalten. In der Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung ist für die Strecke 2663 der Lärmsanierungsbereich Bergisch Gladbach-Gronau von km 7,8 bis km 7,9 und von km 8,3 bis km 8,4 aufgeführt. Dieser hat die Prioritätenkennziffer (PKZ) 52,976.

Der vom EBA aufgestellte Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes bezieht sich nur auf Maßnahmen in der Baulast des Bundes. Davon unabhängig kann die Kommune Maßnahmen in eigener Baulast umsetzen. Das betrifft alle Maßnahmen, für die die Kommune den Auslöser darstellt (z. B. heranrückende Bebauung), aber auch Maßnahmen, die die Kommune freiwillig umsetzen will und Maßnahmen mit kompensatorischer Wirkung in eigener Baulast. Diese können in den Lärmaktionsplan eingehen. Solche Maßnahmen sind derzeit in der Stadt Bergisch Gladbach nicht vorgesehen.

9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld und reduziert die Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter den Motor warmlaufen lassen, reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es macht also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Weiße Fahrzeuge werden übrigens gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden.

Die Bundesregierung wollte bis zum Jahr 2020 eine Million E-Fahrzeuge am Markt platzieren – diese Zahl soll nun laut Bundeswirtschaftsministerium 2022 erreicht werden. Es ist weiterhin ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von 2 %. Ein solcher Anteil ist mit einer Minderung von 0,1 dB(A) bei 30 km/h nicht lärmrelevant.⁷ Die Wirkung von E-Fahrzeugen macht sich erst ab einem Marktanteil von mindestens 20 % und nur bei Geschwindigkeiten bis maximal 40 km/h bemerkbar, da dann die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist dennoch ein Beitrag zur Lärminderung.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

⁷ Umweltbundesamt, kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, in: POSITION, Ausgabe vom 18. April 2013

10. Langfristige Strategie

10.1 Straßenverkehr

Langfristig zu verfolgende Maßnahmen:

- Erneuerung der Fahrbahn der Gladbacher Straße zwischen Am Milchbornweg und Kölner Straße mit einer lärmindernden Deckschicht im Zuge von Sanierungsarbeiten.

10.2 Schienenverkehr

Die Deutsche Bahn AG plant derzeit, die S-Bahn-Linie 11 auszubauen, um den Takt zwischen Köln-Worringen und Bergisch Gladbach in den Hauptverkehrszeiten von 20 auf 10 Minuten zu verdichten. Dazu ist ein zweigleisiger Ausbau zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach erforderlich. Der Bahnhof Bergisch Gladbach wird um drei Bahnsteigkanten erweitert, um für die Taktverdichtung ausreichend Platz zu schaffen. Die S 11 wird durch diesen Zeitpuffer pünktlicher, weil auftretende Verspätungen in Bergisch Gladbach abgebaut werden können: Richtung Köln sollen die Züge immer pünktlich abfahren können. Die DB Netz AG plant, das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2022 zu starten.

Mit dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. BImSchV besteht bei wesentlichen Änderungen ein Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm unter Beachtung der Vorsorgewerte. In der 16. BImSchV sind die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte festgelegt. Durch den Neubau des zusätzlichen Gleises ist der Fall "wesentliche Änderung" gegeben, so dass die Lärmvorsorgewerte einzuhalten sind.

Für die Lärmvorsorge kommen zunächst aktive Schallschutzmaßnahmen am und neben dem Gleis in Betracht. Sind diese nicht möglich oder nicht ausreichend, werden passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Dementsprechend muss an den jeweiligen Ausbauabschnitten geprüft werden, ob die Grenzwerte überschritten und welche Maßnahmen bei Überschreitung ergriffen werden.

11. Finanzielle Informationen

11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Hinweis: Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden nach Fertigstellung ergänzt.

11.2 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:

www.laerschutz.nrw.de/Foerderprogramme.

Die NRW-Bank gibt einen Förderrundbrief "Öffentliche Kunden" heraus, in dem aktuelle Informationen zum Thema "Lärmschutz in NRW" enthalten sind:

www.nrwbank.de/de/corporate/Publikationen/Publikationsinhaltsseiten/foerderrundbrief_oeffentliche_kunden.html.

Die NRW-Bank berät zudem öffentliche Kunden im Vorfeld der Förderanträge kostenlos und unverbindlich über den Einsatz geeigneter Förderprogramme.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da die Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Mobilität).

Auf Straßen in der Baulast des Landes kann nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 1990" (RLS 90) auf Antrag des Eigentümers passiver Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragt werden.

Betroffenheiten >65/55 dB(A) ganztags/ nachts treten an folgenden Straßenabschnitten in der Baulast des Landes auf:

- L 101, Altenberger-Dom-Straße zwischen der Straße In den Wiesen und Stadtgrenze zu Odenthal,
- B 506, Achse Romaneyer Straße – Kley – Romaney in der Ortslage Siefen,
- L 288, Bensberger Straße – Gladbacher Straße zwischen Lückrather Weg und Straße Am Milchbornbach,
- L 136, Overather Straße zwischen Graf-Hermann-Straße und Friedrich-Ebert-Straße.

Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden. Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an Straßen.NRW richten.

In die Beurteilung der Förderfähigkeit durch Straßen.NRW gehen im Wesentlichen die Immissionswerte, die Gebietskategorie, die Anzahl der Betroffenen und die Nutzung der betroffenen Flächen ein. Der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen und die Höhe der Förderung sind abhängig von der Prognose des Verkehrsaufkommens. Detaillierte Hinweise gibt Straßen.NRW unter www.strassen.nrw.de/umwelt/laerschutz.html. Ansprechpartner sind die entsprechenden Regionalniederlassungen von Straßen.NRW.



12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 2. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 3. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz aus den Betroffenenzahlen aus der 3. und 4. Runde ermittelt wird, sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2023 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik berechnet werden.

13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Als Anhang IV ist eine Tabelle beigefügt, in der die Wirkung der üblichen Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen aufgeführt ist.

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärm mindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.



Anhang I

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

.

Abwägungsvorschlag zu den Stellungnahmen der Bürger zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Bergisch Gladbach der Runde 3

Offenlage vom 08.11. bis zum 10.12.2021, Beiträge bis zum 19.01.2022 wurden berücksichtigt

Anhang I - Stellungnahmen der Bürger

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
1	12.11.2021	Bezug auf Belastungsachse Vürfelser Kaule - Dolmanstraße		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Zu schnelles fahren nachts, zum Beispiel um 23:30 letzte Nacht mit doppelten Auspuff voll aufgedreht über die Dolmanstr.	Einzelereignisse sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Dolmanstr müsste mal neu mit Flüsterasphalt geteert werden oder alle Schlaglöcher nachhaltig ausbessern.	Die Maßnahmenvorschläge in Kapitel 9.3 des Lärmaktionsplans enthalten die Erneuerung der Deckschicht für die untersuchte Belastungsachse Vürfelser Kaule - Dolmanstraße.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Umgehungsstraße Bahndamm. Alle fahren über die Dolmanstraße auch die Bewohner am Bahndamm	Im Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität wurde am 15.09.2021 beschlossen, dass die Stadt mit der DB Netz AG als Eigentümer des Bahndammes abstimmt, ob ein Radweg von der Innenstadt bis Frankenforst auf dem Bahndamm umgesetzt werden kann. Eine Straßenplanung ist daher aktuell seitens der Stadt nicht beabsichtigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		30 Zonen wie auf der Bergisch Gladbacher Straße	Die Anordnung einer Tempo 30-Zone ist nicht vorgesehen, da die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht vorliegen. Die Maßnahmenvorschläge in Kapitel 9.3 des Lärmaktionsplans enthalten für die untersuchte Belastungsachse Vürfelser Kaule - Dolmanstraße jedoch die Empfehlung, eine Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h in der Koordinierung der Signalanlagen zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	12.11.2021	Bezug auf Falltorstraße und Belastungsachse Kölner Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung ein, wozu die Falltorstraße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Durch die zunehmende Bebauung und Elterntaxi zu den naheliegenden Schulen hat der Auto-Verkehr auf	Höher Betroffene haben Vorrang. Als Belastungsachse gingen deshalb nur die	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		der Falltorstraße in den vergangenen Jahren enorm zugenommen (tagsüber).	am höchsten belasteten Straßenabschnitte (Belastungen >70/60 dB(A) ganztags/ nachts) mit der höchsten Bebauungsdichte mit empfindlichen Nutzungen ein. Die Falltorstraße gehört nicht zu diesen Straßen. Sie ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Zuge der nächsten Runde des LAP werden Belastungsachsen neu identifiziert.	
		Gleichzeitig ist parallel der Fluglärm durch einen Anstieg des Flurverkehrs auf dem Köln-Bonner Flughafen ebenfalls enorm gestiegen (vor allem Nachts!).	Der Fluglärm liegt unter den Auslösewerten von <65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Das bedeutet nicht, dass Fluglärm i.S. der Umgebungslärmrichtlinie nichtstörend ist, sondern gibt der Stadt Bergisch Gladbach den Hinweis, im Rahmen anderer Verfahren zu versuchen, den Fluglärm zu mindern. Die Stadt Bergisch Gladbach ist Mitglied der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn und vertritt hier die Interessen der Bergisch Gladbacher Einwohnerschaft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weiterhin ist die nahe Autobahn besonders nachts stark hörbar, wenn die anderen Geräusche in den Hintergrund treten. Hörbar ist hier besonders wahrscheinlich eine Art Brückenlager, welches bei der Überführung durch schwere Fahrzeuge starke Geräusche verursacht.	Die A 4 ging in die Lärmkartierung ein. Die Kölner Straße liegt in einem Mindestabstand von einem Kilometer zur Autobahn. Zur Autobahn ausgerichtete Fassadenpegel an der Bebauung der Kölner Straße liegen deutlich unter den Auslösewerten. Da Einzelgeräusche nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans sind, wird der Hinweis zur Ursache der Geräuschentwicklung an die Autobahngesellschaft des Bundes weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Falltorstraße	Die Falltorstraße taucht im Lärmaktionsplan m. E. nicht auf wie so viele andere Straßen. Es ist klar, dass bei den stark belasteten Bereichen zuerst geschaut wird. Ich möchte folgende Vorschläge unterbreiten, da ich der Meinung bin, dass das nicht nur auf die Falltorstraße sondern auch auf andere Straßenzüge übertragbar ist. Bei einem Neubau bei uns gegenüber sind viele sehr glatte Oberflächen entstanden (Reibputz mit wenigen Millimetern Korngröße), glatte L-Steine zur Einfassung von Gärten, große Fensterfronten etc. Schallreflektionen sind die Folge. Demnach sollte m. E. in den Bebauungsplänen Einfluss auf die Architektur, die Oberflächen und die Vorgärten genommen werden. (kleinteiligere aufgelockerte Fassaden, größere Korngröße bei Putzoberflächen, gesandstrahlte Betonoberflächen von L-Steinen, Begrünung durch Berankung und Hecken etc. Weiterer Einflussnahme auf die Eltern der Schüler, dass ihre Kinder auch zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen können.	Höher Betroffene haben Vorrang. Als Belastungsachse gingen deshalb nur die am höchsten belasteten Straßenabschnitte (Belastungen >70/60 dB(A) ganztags/ nachts) mit der höchsten Be siedelungsdichte mit empfindlichen Nutzungen ein. Die Falltorstraße gehört nicht zu diesen Straßen. Sie ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Bebauungspläne müssen die Belange des Lärmschutzes beachten und deutlich schärfere Werte einhalten als im Lärmaktionsplan Der Lärmaktionsplan kann keine Einflussnahme auf Elterntaxis nehmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Die <u>Kölner Straße</u> bietet sich m. E. an aufgrund ihrer Breite für z. B. eine Allee oder zumindest mehr Begrünung links und rechts der Straße unter Einbeziehung des Rad- und Fußwegs an. 30 km/h könnte ebenfalls helfen den Verkehrsfluss zu verbessern und damit wenige Stop an Go zu haben (hängt dann aber auch von den Ampelschaltungen ab).	Die Maßnahmenvorschläge in Kapitel 9.3 des Lärmaktionsplans enthalten für die Kölner Straße die Empfehlung zur Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen der Straße Im Alten Feld und der Bahnstrecke und von 50 km/h auf 40 km/h zwischen Bahnstrecke und Buddestraße. Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen werden sich aufgrund fehlender straßenverkehrsrechtlicher Voraussetzungen nicht umsetzen lassen. Die Straßenbreite erlaubt keine durchgängige Begrünung, auch wenn das u.a. zur Unterstützung der Einhaltung der zul.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
			Höchstgeschwindigkeit wünschenswert wäre. Die Breite der Nebenanlagen kann nicht verringert werden.	
3	12.11.2021	Bezug auf Belastungsachse Kölner Straße		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Es besteht ein ständiger Lärmpegel von Autos und LKW. Hinzu kommt in den frühen Morgenstunden Fluglärm von Transportmaschinen. Durch den dauerhaften Lärm kommt es nachts zu Schlafstörungen. Es ist nicht möglich ein Fenster zu öffnen. Tagsüber besteht ein dauerhafter Lärmpegel/ Verkehrsruschen, so dass kein entspanntes Verweilen im Garten möglich ist.	Die Kölner Straße gehört zu den priorisierten Belastungsachsen. Der Lärmaktionsplan beinhaltet deshalb Maßnahmen zur Lärminderung. Der Fluglärm liegt unter den Auslösewerten von <65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Das bedeutet nicht, dass Fluglärm i.S. der Umgebungslärmrichtlinie nichtstörend ist, sondern gibt der Stadt Bergisch Gladbach den Hinweis, im Rahmen anderer Verfahren zu versuchen, den Fluglärm zu mindern. Die Stadt Bergisch Gladbach ist Mitglied der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn und vertritt hier die Interessen der Bergisch Gladbacher Einwohnerschaft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/ h, erweiterte Begrünung, Lärmschutzwände, Erweiterung der Fahrradwege	Die Maßnahmenvorschläge in Kapitel 9.3 des Lärmaktionsplans enthalten für die untersuchte Belastungsachse Kölner Straße die Empfehlung zur Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen der Straße Im Alten Feld und der Bahnstrecke und von 50 km/h auf 40 km/h zwischen Bahnstrecke und Buddestraße. Radwege sowie eine durchgängige Begrünung sind aufgrund von Platzmangel nicht möglich. Lärmschutzwände sind in bebauten Gebieten keine Option.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Verkehrinsel zur Reduzierung der Geschwindigkeit	Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenk sind aufgrund zu geringer Breite des Straßenraums nicht umsetzbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in	Umleitung des Lkw-Verkehrs, 30 km / h, Erweiterung der Fahrradwege	Verkehrsverlagerung geht mit einer verstärkten Lärmbelastung anderer innerstädtischer Straßen(abschnitte) einher.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	Bergisch Gladbach besonders wichtig		Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch den Lkw- und Fahrradverkehr sowie die stadtweiten Geschwindigkeiten betreffen.	
4	13.11.2021	Bezug auf Belastungsachse Kölner Straße, Kreuzung Steinstraße / Kölner Straße bis unterhalb der Bushaltestelle Alte Post		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Durch Absenkungen im Straßenbelag der Kölnerstr. im Bereich von der Kreuzung Steinstr. / Kölnerstr. bis zur Bushaltestelle Alte Post kommt es bei der Vorbeifahrt insbesondere leerer LKW zu einer extremen Lärmbelastung durch das scheppern der Auflieger oder Anhänger. Da diese Straße extrem stark befahren ist, auch als Ausweichroute bei Stau auf der BAB kommt es bis in den Abend hinein zu einer starken Lärmbelastung.	Zur Kenntnis genommen. Einzelereignisse sind nicht Gegenstand des LAP. Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung	Durchgehende Erneuerung des Straßenbelags von der Kreuzung Steinstr. /Kölnerstr. bis unterhalb der Bushaltestelle Alte Post.	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung ein, wozu die Kölner Straße auf dem Abschnitt von der Kreuzung Steinstraße / Kölner Straße bis unterhalb der Bushaltestelle Alte Post nicht gehört. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch lärmindernde Asphaltbeläge betreffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Info der Autofahrer auf der BAB über Infotafel, dass es auf der vermeintliche Ausweichroute über die Overatherstr. - Steinstr. - Kölnerstr. ebenfalls zu Staus kommt.	Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Erneuerung beschädigter Straßenbeläge.	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch lärmindernde Asphaltbeläge betreffen. Des Weiteren enthalten die Maßnahmen-vorschläge in Kapitel 9.2 des Lärmaktionsplans für verschiedene untersuchte Belastungsachsen die Erneuerung von Straßendeckschichten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Kanalabflüsse in den Bürgersteig verlegen wie an der Steinstr. Die Verlegung der Kanalabflüsse dient auch der Sicherheit der Fahrradfahrer.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	14.11.2021	Bezug auf Franz-Hitze-Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung ein, wozu die Franz-Hitze-Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Tagsüber und Nachts durch andauernde Raserei in der Franz-Hitze-Straße zwischen Handstraße und Hermann Löns Straße	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Franz-Hitze-Straße	Neue Verkehrszählung in der Franz-Hitze-Straße. Die letzte Verkehrszählung in 2020 wurde während eines Lockdowns, Corona, und in den NRW Sommerferien durchgeführten und ist somit nicht akzeptabel.	Die dem Lärmaktionsplan zugrunde gelegte Lärmkartierung basiert nicht auf Verkehrszählungen aus 2020, sondern dem Verkehrsmodell von Bergisch Gladbach.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Maßnahmen zur Einhaltung der 30 km/h Tags und Nachts über um die Sicherheit und Lärmbelästigung zu vermindern.	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Flächenmäßig 30 km/h Einführung im gesamten Stadtgebiet	Eine stadtweite Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist derzeit nicht zulässig. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch die stadtweiten Geschwindigkeiten betreffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Weitere Anmerkungen / Anregungen zum Thema Umgebungslärm	Ich frage mich tatsächlich, wieso die Franz-Hitze Straße nicht in der Karte der Belastungsachse vorkommt und bitte darum, diese darin aufzunehmen.	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Streckenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Franz-Hitze-Straße nicht gehört. Aus diesem Grund wird sie nicht aufgenommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	14.11.2021	Bezug auf Franz-Hitze-Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung ein, wozu die Franz-Hitze-Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	ÖPNV, LKW, PKW	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Franz-Hitze-Straße	Überprüfung des Verkehrslärmes in der Franz-Hitze-Straße	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung ein, wozu die Franz-Hitze-Straße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Einrichtung einer Ein-Bahn-Straße	Einbahnstraßen tragen wegen der verlängerten Fahrwege, ggf. verlagerten Lärmbelastungen und den i.d.R. höheren Geschwindigkeit nicht/ nur geringfügig zur Lärminderung bei.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
7	14.11.2021	Bezug auf Franz-Hitze-Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung ein, wozu die Franz-Hitze-Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung an der Franz-Hitze-Straße	PKW Lärm, da viele Kinder zum Kindergarten und in die Schule gebracht werden. Zuschlagen der Autotüren, An- und Abfahren der PKW. Nachts rasen die Autos mit hoher Geschwindigkeit durch die Straße (Zone30). Hohes Verkehrsaufkommen, da Durchfahrtsstraße.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Franz-Hitze-Straße	Leider keine	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	14.11.2021	Bezug auf Belastungsachse Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Die Lärmbelästigung hat seit der Einführung des Fahrradstreifens auf der Buddestraße durch ständiges Anfahren enorm zugenommen. Täglich fahre ich dort vorbei, in den allerseltensten Fällen sehe ich einen Fahrradfahrer. Auch der Lastwagenverkehr auf der Kölner Straße nimmt ständig zu, da diese oft als Umgehung von Staus/Unfällen auf der A4 genutzt wird.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Zurückbau des Fahrradstreifens auf der Buddestraße	Die Verwaltung wurde im Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität am 23.11.2021 beauftragt, Schwächen an der Verkehrsführung während der Testphase (Anmerkung: Diese ist abgeschlossen und demarkiert) zu beseitigen und alternativen Radverkehrsrouten zu prüfen. Ob auf der Buddestraße künftig erneut eine Anlage für den Radverkehr eingerichtet wird, kann daher zurzeit noch nicht gesagt werden. Dies bedarf eines politischen Beschlusses.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		sowie Verbot für LKW-Fahrer auf der Kölner Straße aus Ausweichstraße für die A4	Die Kölner Straße gehört zum Lkw-Vorrangroutennetz der Region Rheinland für eine optimale Routenführung von Lkw im kommunalen Straßennetz.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	15.11.2021	Bezug auf den Lärmaktionsplan allgemein		
		Der o.g. aufwendig erstellte Lärmaktionsplan mit seinen knapp 150 Seiten bildet wohl die Komplexität des Problems und der Lösungssuche ab. Es ist aber schwierig, als Normalbürger und Nicht-Jurist die Inhalte mit den	Die Stadt ist verpflichtet lärmmindernde Maßnahmen zu ergreifen. Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist ein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		vielen Paragraphen wirklich mit allen Hintergründen zu verstehen. Grundsätzlich stellt sich mir die Frage: Müsste nicht auch Teil der Lösung sein ein Nachdenken darüber, ob wir nicht in Teilbereichen unserer Kommunen (oder unseres Planeten?) einfach zu viele Menschen sind? Man stelle sich nur mal kurz Bergisch Gladbach mit halb so viel Einwohnern vor – wäre dann der Verkehr immer noch ein so großes Problem? (Wäre mit weniger Erdenbewohnern die Ressourcennot unseres Planeten dann immer noch ein so drängendes Problem?) Unbedingt notwendig erscheint mir ein Nachdenken über Grenzen zu sein: Grenzen der Stadtgröße, Grenzen der Fülle von Städten, Grenzen von Wachstum in manchen Bereichen, Grenzen von Ressourcenverbrauch, Grenzen von Einwohnerzahlen oder darüber, wie Grenzen sich zum Wohle aller abbilden können. Auch wenn die Quelle mir nicht bekannt ist möchte ich hier das Zitat erwähnen: „Alles, was keine Grenzen hat, zerfließt. Auch die Freiheit!“ Konkret zum o.g. Lärmaktionsplan wird ja dort ein Spektrum an Ursachen von Lärm und auch von Lösungen dargestellt: Asphaltdecken, LKW's, Anzahl der Fahrzeuge, Ampelschaltungen u.v.m. Auch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/Std. wird genannt. Diesbezüglich gibt es gegensätzliche Darstellungen in anderen Artikeln, anderen Quellen, die besagen, dass nicht die absolute Geschwindigkeit für Lärm verantwortlich ist sondern eher die Umdrehungszahlen eines Motors. Das erscheint mit sehr plausibel zu sein. Ein Auto mit 30km/Std. im zweiten Gang ist sicher meistens lauter als ein Auto mit 50km/Std. im dritten Gang. Es stellt sich mir die Frage, warum ausgerechnet Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Lärmreduktion in unserer Stadt als Lösung favorisiert wird? Zumindest, wenn man sich die Presse ansieht und bestimmten Kreisen der Politik zuhört. Könnte es sein, dass reflexartig auf schnelle und preiswerte Lösungen	Da nicht in alle Fahrbahnen kurzfristig lärmindernder Asphalt eingebaut werden kann, bietet sich diese Lösung, zumindest als vorübergehende Maßnahme an. Der Kfz-Verkehr hat nicht das alleinige oder bevorzugte Recht auf die Nutzung des Straßenraums. Die Verkehrsarten im Straßenraum sind gleichberechtigt zu behandeln (StVO). Deshalb müssen weiterhin die Richtlinien für den Rad- und	

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		zugegriffen wird, weil es die Haushaltskasse schont und den Menschen zusätzlich das Autofahren verleidet, obwohl es auf Lärm bezogen nicht die effektivste Lösung darstellt? Lösungsorientiert und unideologisch scheint mir das nicht zu sein. Was wird sein, wenn wir uns zunehmend in E-Autos in der Stadt bewegen? Ist dann nicht gerade zu wenig Lärm das Problem? Meine dringende Bitte wäre, partei- und wählergunstunabhängig und auf das Problem fokussiert, noch einmal über die Priorisierung der möglichen Lösungen nachzudenken und unabhängig von der gewählten Lösung an eine Evaluierung der Umsetzung zu denken.	Fußverkehr und die StVO (Tempo 30 vor empfindlichen Einrichtungen) beachtet werden, sowie die Förderung und Sicherung von Einkaufs- und Aufenthaltsbereichen u.a.m. Anmerkung: StVO §1: <i>"Wer am Verkehr teilnimmt hat sich stets so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird."</i>	
10	15.11.2021	Bezug auf Handstraße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung ein, wozu die Handstraße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Am 07.06.2021 an den Bürgermeister Geschrieben. Die Lärmbelästigung an der Handstraße ist unerträglich. Durch die Maßnahme Bergisch Gladbacher Straße in einer 30 Zone zu machen haben wir keine Ruhe mehr. Lärm und Feinstaub machen Krank. Es gibt hier auch Schulen und Kindergärten die von der Raserei betroffen sind.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Handstraße	Die komplette Handstraße auch in eine 30 Zone zu beschildern. Vielleicht reichen auch Elektronische Anzeigen wie schnell man fährt. Siehe Dellbrücker Straße.	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Streckenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Handstraße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	16.11.2021	Bezug auf die Straße Moitzfeld. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Moitzfeld nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Alle KFZ-Arten; 24 Stunden, hauptsächlich rush hour, Motor- und Rollgeräusche	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Straße Moitzfeld	30er Zone für die Straße Moitzfeld	Die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	16.11.2021	Bezug auf Belastungsachse Kempener Straße		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Die Lärmbelästigung wird m.E. hauptsächlich durch den LKW-Verkehr verursacht. Darüber hinaus natürlich auch durch den PKW-Verkehr. Ich persönlich wohne in	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		zweiter Reihe, für die Menschen, welche in erster Reihe wohnen, ist der Lärm durch den Verkehr teilweise unerträglich. Bereits morgens gegen 6 Uhr ist der Lärm gegenwärtig, mit offenem Fenster ist es unmöglich zu schlafen. Auch tagsüber besteht ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Lediglich an Sonntagen ist das Leben hier erträglich.		
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Wie auch in Köln-Dellbrück (Bergisch Gladbacher Straße) schlage ich Tempo 30 vor. Hier entstehen kaum Kosten und der Lärm würde stark reduziert. Des Weiteren wäre der CO2 Ausstoß geringer. Ich weiß, dass die Umsetzung schwierig ist, es wäre aber für die Menschen in der Kempener Straße ein Segen. Flüsterasphalt fällt wegen der hohen Kosten m.E. weg. Auch mit Tempo 30 würden alle LKW und PKW-Fahrer an ihrem Ziel ankommen, vielleicht ein paar Minuten später. Das o.g. Vorbild in Köln Dellbrück (Bergisch Gladbacher Straße) zeigt doch, dass es geht.	Die Maßnahmenvorschläge sehen auf der Belastungsachse eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h vor. Bei der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit handelt es sich um eine Einzelfallentscheidung. Da die Achse Kempener Straße – Paffrather Straße zu den Lkw-Vorrangrouten (SEVAS) gehört, wird eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung als kaum durchsetzbar angesehen. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält zudem Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrslärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet Argumente (siehe oben)	Für die Anordnung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet fehlt die Rechtsgrundlage. Die Maßnahmenvorschläge in Kapitel 9.2 des Lärmaktionsplans enthalten für alle untersuchten Belastungsachsen Einzelfallprüfungen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält zudem Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Weitere Anmerkungen / Anregungen zum Thema Umgebungslärm	Wenn die Gesundheit der Menschen nur ansatzweise in Betracht gezogen werden soll, dann gibt es zum Argument Tempo 30 keine Alternative.	Zur Kenntnis genommen, siehe zuvor	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
13	17.11.2021	Bezug auf Belastungsachse Hauptstraße (Schnabelsmühle – Heiligenstock)		
	Beschreibung der Lärmbelastung	PKW, LKW, den ganzen Tag über von morgens ca. 7 h bis nach 22 h, nicht nur Fahrgeräusche und Motorenlärm, sondern auch Lärm durch Musikanlagen in den Autos und Lärm durch Erschütterungen der Auflieger und Ladung der Lastwagen, wenn die über Knakdeckel	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		fahren, da ich an der Hauptstraße nicht nur wohne, sondern auch arbeite, ist die Belastung stark.		
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Am besten wäre eine Umgehungsstraße oder wenigstens eine Blockumfahrung: Einbahnverkehr Vollmühlenweg, Am Mühlenberg, Odenthalerstr. Hauptstr. (von Einmündung Odenthalerstr. bis Einmündung Vollmühlenweg. Die Straßen Ferrenbergstr. / Sanderstr. könnten von rechts in diese Blockumfahrung einmünden. Diese beiden Straße sowie alle anderen beteiligten Straßen könnten dies Blockumfahrung jeweils nach rechts verlassen.	Die Straße Am Mühlenberg wurde während Bauarbeiten zeitweise als Einbahnstraße geführt und nach deren Beendigung wieder im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Die Anfrage wird an die zuständige Behörde weitergeleitet. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist mit der Umverteilung des Verkehrs jedoch die Erhöhung der Lärmimmissionen in der Vollmühlenstraße und der Straße Am Mühlenberg verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Gegenüber soll ein Neubau entstehen, der unmittelbar an den Bürgersteig anschließen soll. Die Straße ist hier 10,30 m breit. Durch die enge Bebauung wird sich der Lärm verstärken. Der Neubau könnte auf der Grundfläche des abgerissenen Gebäudes (Altes Arbeitsamt) errichtet werden, dann wäre mehr Abstand zwischen den Häusern. Selbst die Schneise der starkbelasteten Odenthalerstr. ist wegen ihres Parkstreifens nicht so eng, wie es hier geplant ist und zu vermeiden wäre. Hier soll eine neue Situation mit verstärktem Lärmaufkommen geschaffen werden. Das ist nicht nachzuvollziehen.	Zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan bezieht sich immer auf den Bestand und nicht auf Neubauvorhaben, die in anderen Verfahren betrachtet werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Grundsätzlich wäre auch eine Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h) wünschenswert.	Der Lärmaktionsplan schlägt für die Hauptstraße zwischen Schnabelsmühle und Heiligenstock eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h als Einzelfallprüfung vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
14	19.11.2021	Bezug auf den Lärmaktionsplan allgemein für den Bereich Innenstadt		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Allgemeine Hinweise - siehe unten	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in der Innenstadt von Bergisch Gladbach besonders wichtig	Weiterer Zuzug bedeutet auch weiterer Lärm. Zurzeit werden auf dem ehemaligen Steinbüchelgelände, bei den Kalköfen und auf dem alten Zandersgelände (geplant) viele Wohnungen gebaut. Dieses bedingt weiteren Autoverkehr. Mein Vorschlag ist deswegen, auf den Verkauf des Geländers mit dem alten Stadthaus und am S-Bahnhof (wenn für das Stadthaus die Rhein-Berg-Passage genutzt wird) zu verzichten und als	Die Entwicklung des Zander-Areals findet unter intensiver Beteiligung der Bürgerschaft statt. Die Entwicklung und der aktuelle Stand sind auf der Homepage der Stadt Bergisch Gladbach für die Öffentlichkeit zugänglich und können dort verfolgt werden. Das Projekt ist für die Regionale 2025 qualifiziert und wird unter den	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		grüne Lunge zu planen. Wenn die Flächen an Investoren verkauft werden, folgt ja weitere Bebauung. Außerdem würden hier weniger Flächen versiegelt werden, dieses wäre auch besser für das Klima.	sich daraus ergebenden Ansprüchen weiterentwickelt. Im Übrigen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da dieser immer den Bestand dokumentiert.	
15	19.11.2021	Bezug auf Belastungsachse Bensberger Straße (Lerbacher Weg – Lückerather Weg)		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Die Lärmbelastung erfolgt von der hinteren Grundstückseite, Gartenseite zur Bensbergerstraße. Dies ist mein Garten den ich auf Grund des unerträglichen Lärmes nicht mehr nutzen kann. Da die Bensbergerstraße die Einfahrt und Ausfahrt zu Bergisch Gladbach und Umgebung ist, ist die Lärmbelastung permanent vorhanden. Von morgens 5:30 bis weit in den Abend. Ganz besonders auf Grund des hohen LKW-Verkehrs, der unter anderem das naheliegende Industriegebiet (Krüger etc.) anfährt. Ein vor wenigen Jahren neu gebautes Mehrfamilienhaus, meinem Grundstück gegenüber, verstärkt durch seine Größe die Belastung wesentlich. Nicht nur Lärm sondern auch erhebliche Erschütterungen spüre ich von vorbeifahrenden LKW's in meinem Haus, Besonders am Dachstuhl ist der erzeugte Luftdruck /Schalldruck von schnell vorbeifahrenden LKW's massiv durch Schwingungen/ Bewegungen war zunehmen! Risse am Haus und am Dach sind erkennbar. Das ist eine absolute Belastung und hat nichts mit Lebensqualität zu tun.	Zur Kenntnis genommen. Die Bensberger Straße gehört zu den prioritär weiterverfolgten Belastungsachsen, für die Maßnahmenvorschläge zur Lärmminde rung aufgestellt wurden. Erschütterungen und Luftimmissionen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Auf Grund der vielen sehr schnell fahrenden LKW's erfolgt eine hohe Lärmentwicklung der Auflieger, Anhänger... Container etc.. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser Fahrzeuge würde das Transportgut weniger Lärm erzeugen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung würde generell weniger Lärm verursachen. Des Weiteren wäre eine Fahrbahnkontrolle / Verbesserung auch eine Möglichkeit der Lärmreduzierung.	Der Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplan beinhaltet auf dem Abschnitt Lerbacher Weg – Lückerather Weg eine Senkung der Progressionsgeschwindigkeit und zwischen Lerbacher Weg und Hüttenstraße ein nächtliches Lkw-Verbot. Der Lärmaktionsplan schlägt für die Bensberger Straße zwischen den Straßen An der Juch und Am Rübezahwald eine Deckschichterneuerung vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in	Absolute Reduzierung der LKW'S aus der Innenstadt bzw. Durchfahrtsverbote	Die Betriebe in den Gewerbegebieten, die zum Großteil zwischen Wohngebieten liegen, müssen für Lkw erreichbar bleiben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	Bergisch Gladbach besonders wichtig		Die Bensberger Straße gehört zum Lkw-Vorrangroutennetz der Region Rheinland für eine optimale Routenführung von Lkw im kommunalen Straßennetz. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die ein Lkw-Lenkungskonzept betreffen.	
		Alternative Belieferung / Anfahrmöglichkeiten in Industriegebiete wie Hüttenstraße/ Senefelderstraße ... z.B. Nutzung des noch vorhandenen Bahnanschlusses / Bahndamm (Containerverladung per Bahn und nicht mit dem LKW)	Der private Gleisanschluss zwischen dem Bahndamm und dem ehemaligen BGE Logistikzentrum im Gewerbegebiet Zinkhütte wurde zurückgebaut, da es keine Nutzer im Gewerbegebiet mehr gibt, die den Bahnanschluss genutzt haben. Im April 2017 stimmte der seinerzeit zuständige Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss des Rates der Stadt Bergisch Gladbach dem Rückbau dieser Schienenstrecke durch die BGE Eisenbahn Güterverkehr GmbH im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zu. Eine Anlieferung des Gewerbegebietes Zinkhütte über die Schiene ist somit auch nicht mehr möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
16	19.11.2021	Bezug auf Belastungsachse Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Es geht um die Darstellung im Entwurf des Lärmaktionsplans L 288 Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße von der Berzeliusstraße bis zur Kölner Str.. Auf der Seite 121 wird die Behauptung aufgestellt, auf dem vorgenannten Straßenabschnitt sei die Fahrbahn erst im Jahr 2013 mit einem konventionellen Asphaltbelag saniert worden. Diese Behauptung ist falsch. Saniert wurde NUR das Teilstück Berzeliusstraße bis Einmündung Am Milchbornbach (außerhalb der OD). Das Teilstück zwischen Am Milchbornbach und Kölner Str. (innerhalb der OD und damit im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bergisch Gladbach) wurde schon lange nicht mehr saniert, die Fahrbahnoberfläche befindet sich in einem entsprechend schlechten Zustand!	Dem Hinweis wird nachgekommen.	Änderung des Lärmaktionsplans: Richtigstellung.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Auf dem Teilstück zwischen Am Milchbornbach und Kölner Str. (innerhalb der OD) müssten die Fahrbahnoberfläche und die Straßeneinläufe saniert, ggf mit Flüsterasphalt versehen werden.	Eine Fahrbahnsanierung steht zz. aus Sicht der zuständigen Behörde nicht an. Der Einbau einer lärm mindernden Deckschicht bei Erneuerung der Fahrbahndecke kann in die langfristigen Maßnahmen aufgenommen werden.	Anderung des Lärmaktionsplans: Aufnahme in Kapitel 10.1 - Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärm mindernden Deckschicht im Zuge von Sanierungsarbeiten.
17	20.11.2021	Bezug auf den Lärmaktionsplan allgemein und die L 289 zwischen Moitzfeld und Herkenrath. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die L 289 zwischen Moitzfeld und Herkenrath/Asselborn nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Nach Mitternacht ist der Frachtflugverkehr unüberhörbar. Ein Flugzeug nach dem anderen startet von Köln/Bonn. Im Morgengrauen wird die Landstrasse dann zur Lärmquelle. Ich wohne fast mein Leben lang in der Asselborn, aber seitdem Kürten so massiv hat zu bauen lassen ist der Verkehrslärm enorm geworden. Die Autos und viele LKWs stauen sich spätestens ab 07:00 Uhr vom Braunsberg in Herkenrath nach Moitzfeld rüber zur Autobahn.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der L 289	Ausbau des kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs mit Schnellbuslinien.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, wäre vom Aufgabenträger bzw. dem Verkehrsverbund zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Sperrung der Strasse für den nicht berechtigten LKWverkehr. Den ist auf der A3 oder A1 Stau nehmen viele die Abkürzung rüber zur A4.	Die L 289 gehört zum Lkw-Vorrangroutennetz NRW (SERVAS) für eine optimale Routenführung von Lkw im kommunalen Straßennetz. Es besteht ein Verbot für Gefahrguttransporte.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ausbau und Verdichtung der Alleenbepflanzung.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Bau eines Radweges!!	Die Anregung zum Bau eines straßenbegleitenden Radwegs nördlich von Herkenrath wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Nachtflugverbot in Köln/Bonn von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr.	Der Fluglärm liegt unter den Auslösewerten von <65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Das bedeutet nicht, dass Fluglärm i.S. der Umgebungslärmrichtlinie nicht störend ist, sondern gibt der Stadt Bergisch Gladbach den Hinweis, im Rahmen anderer Verfahren zu versuchen, den Fluglärm zu mindern. Die Stadt Bergisch	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
			Gladbach ist Mitglied der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn und vertritt hier die Interessen der Bergisch Gladbacher Bewohnerschaft.	
		Keine Ausweisung von Neubaugebieten im ländlichen Raum.	Ausweisungen und Änderungen von Gebietsnutzungen finden im Rahmen der Bauleitplanung statt, die nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans sind. Hinweise und Anregungen können in den jeweiligen Mitwirkungsverfahren (gem. §3 BauGB - Beteiligung der Öffentlichkeit) eingebracht werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Ausbau des öffentlichen kostenlosen Nahverkehrs mit engerer Taktung. Kleine und leise elektrische Rufbusse würden die Riesenbusse mit Dieselmotoren von den Strassen holen.	Das Mobilitätskonzept (MobiK) der Stadt Bergisch Gladbach wurde im Juni 2016 vom Rat der Stadt beschlossen. Es legt seinen Schwerpunkt auf den Aufbau von alternativen Mobilitätsangeboten und beinhaltet Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ausbau der Radinfrastruktur. Der tagtäglich radelnde Radfahrer möchte wie der Autofahrer einfach und barrierefrei von A nach B kommen und nicht von A über C nach B. Insbesondere unsere Landstraßen wie von Spitze nach Herkenrath oder Herrenstrunden nach Bergisch Gladbach oder Herkenrath nach Sand hätten das Potenzial. Dafür muss Lobbyarbeit bei der Landesregierung gemacht werden. Wir leben in Zeiten des Pedelecs, aber die Leute müssen sich sicher auf den Straßen fühlen.	Das Mobilitätskonzept (MobiK) der Stadt Bergisch Gladbach wurde im Juni 2016 vom Rat der Stadt beschlossen. Es legt seinen Schwerpunkt auf den Aufbau von alternativen Mobilitätsangeboten und beinhaltet Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Das MobiK ist im Netz einsehbar. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch den Fahrrad- und Fußverkehr betreffen. Der Lärmaktionsplan enthält Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Radverkehrs auf den Belastungsachsen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich arbeite in Moitzfeld. Das sind 4 km jeden Tag mit dem Rad hin und wieder her. Ob es regnet, stürmt oder schneit. Leider haben Radwege keine Lobby und werden zum Beispiel bei Schneefall nicht geräumt. Autofahrer parken gerne auf diesem usw. Als aktive Radfahrende wird es einem in dieser Stadt sehr schwer gemacht.	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis bzw. unzureichender winterlicher Schneeräumung wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	Weitere Anmerkungen / Anregungen zum Thema Umgebungslärm	Der Nachtflugverkehr muss eingestellt werden.	Der Fluglärm liegt unter den Auslösewerten von <65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Das bedeutet nicht, dass Fluglärm i.S. der Umgebungslärmrichtlinie nichtstörend ist, sondern gibt der Stadt Bergisch Gladbach den Hinweis, im Rahmen anderer Verfahren zu versuchen, den Fluglärm zu mindern. Die Stadt Bergisch Gladbach ist Mitglied der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn und vertritt hier die Interessen der Bergisch Gladbacher Bewohnerschaft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
18	22.11.2021 09:59	Bezug auf den Nittumer Weg. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu der Nittumer Weg nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Der Nittumer Weg wird trotz Zone 30 zunehmend und vor allem während der Zeiten des s.g. Berufsverkehrs durch zahlreiche KFZ bis hin zu schweren LKW und Sattelzügen als Nebenstrecke (Schleichweg) zur belasteten Altenberg-Dom-Str. genutzt. Navigationsgeräte scheinen dieser Nutzung durch ihre Empfehlungen in der Routenplanung Vortrieb zu leisten.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die alternierenden Parkstände und die gleichzeitige Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung führen bei der Nutzung als "Durchgangsstraße" ohne lokalen Bezug als Anlieger zu verstärkten Beschleunigungsverhalten.	Zur Kenntnis genommen. Verhaltensbezogener Lärm und Einzelgeräusche sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch die zahlenmäßige Belastung geht weit über die Leistungsfähigkeit einer untergeordneten Nebenstraße, die eigentlich nur für Anwohner vorgesehen sein sollte und durchgehend mit Tempo 30 ausgeschildert ist, hinaus.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung am Nittumer Weg	Der Nittumer Weg soll in seiner vollständigen Länge zur reinen Anlieger Straße (Fahrrad frei) umgewidmet werden und die Durchfahrt von Schlebuscher zur Leverkusener Str. (und umgekehrt) damit vollständig delegitimiert werden. Nach der Änderung muss die Einhaltung regelmäßig kontrolliert und bei Verstoß entsprechend sanktioniert werden.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch den Fahrradverkehr betreffen.	
		Darüber hinaus lässt der sehr großzügig dimensionierte Bereich des Nittumer Weges zwischen Schlebuscher und Pützweg/Mendelsohnstraße noch weitere bauliche	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Maßnahmen zur weiteren Einschränkung des Verkehrsraumes und damit der Attraktivität als Schleichweg zu. Hier könnte man z.B. großzügig dimensionierte Mittelinseln mit zusätzlichen Pflanzungen und Bäumen oder sogar einen umfassenden verkehrsberuhigten Platz/Zone mit weiterem Stadtmobiliar für mögliche nachbarschaftliche Begegnungen der Anwohner aus dem Einzugsbereich (nördliches Nittum) einrichten.		
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrslärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Die Verbreiterung der Parkstände und die Eliminierung der Schutzstreifen (nicht Radfahrstreifen) mit gleichzeitiger Verlegung der Radfahrenden in den Mischverkehr halte ich als extrem gefährlich für alle Verkehrsteilnehmer und der Verkehrswende und der damit verbundenen Stärkung des Geh- und Radverkehrs für massiv abträglich. Eine Entschleunigung über durchgehend Tempo 30 (min. Kempener bis Schlebuscher), einer Verengung des Verkehrsraums insgesamt mit gleichzeitigem Ausbau der Gehwege und Anlagen baulich getrennter Radwege scheint zielführender. Daher verweise ich gerne auf die aktuellen Planungen zum Thema "Verkehrsuntersuchung Schildgen" und den umfangreichen Maßnahmen zur Umgestaltung der ABD-Str., die in meinen Augen die verschiedensten Belastungen auch hinsichtlich fehlender Verkehrssicherheit sowie die Lärmproblematik vermindern helfen werden.	Es liegen erste Entwürfe zum Umbau der Altenberger-Dom-Straße vor, die zz. zur Diskussion stehen. Mit einem endgültigen Entwurf wird vor Beschluss des Lärmaktionsplans nicht gerechnet. Ein Umbau der Straße wird als Chance begriffen Lärminderungsaspekte in die stadtgestalterische Entwicklung unmittelbar einzubringen.	Änderung des Lärmaktionsplans: Die Maßnahmenvorschläge werden unter Berücksichtigung eines Umbaus der Altenberger-Dom-Straße neu formuliert.
19	23.11.2021 21:25	Bezug auf die Leverkusener Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Leverkusener Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Leverkusener Straße in Schildgen: Leider wird diese Straße nie in einem Zug mit der Altenberger-Dom-Straße und Kempener Straße gebracht!!! Sehr hoher Verkehr durch Lkw und Fahrzeuge ab 5:00 bis 8:00 und 15:30 bis 18:30. Bodenwellen und Schlaglöcher sorgen weiterhin für Lärmbelästigung z. B. Bei Anhängern (Lkw und Pkw) Geschwindigkeitsüberschreitungen, Autorennen ganztägig. Wenig Lärmbelastung von ca. 23:30 bis 4:30.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung	Flüsterasphalt, Straßenschäden beheben, Verminderung des LKW-Verkehr, max Höchstgeschwindigkeit 30 kmh, Installation von Blitzern. LKW-Verkehr auch über die Schlebuscher Straße	Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	auf der Leverkusener Straße	verteilen, z. B. Durch Höchstzulassung eines Gesamtgewichts von 7,5 bzw. 13 Tonnen aus der Leverkusener Straße.	mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Leverkusener Straße nicht gehört.	
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrslärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	30 km/h im Stadtgebiet	Eine stadtweite Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist derzeit nicht zulässig. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch die Stadtgeschwindigkeit betreffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
20	24.11.2021 07:34	Bezug auf die Leverkusener Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Leverkusener Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Dauerhafte Lärmbelästigung durch Autoverkehr, insbesondere auch durch dauernden LKW Verkehr, der auch immer wieder Stau verursacht auf der Leverkusener Straße. Dadurch permanente Lärm- und Abgasbelastung. LKW 's fahren inzwischen 7 Tage die Woche. Ab 4.00 Uhr morgens geht es los.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Falls der Umbau der Altenberger Dom Straße so durchgeführt wird, wie jetzt wohl beschlossen, wird das Stauthema und damit unsere Belastung noch größer.	Die Planungen für die Altenberger-Dom-Straße befinden sich noch in einem sehr frühen Stadium, sodass noch keine Umbaumaßnahmen beschlossen wurden. Im Rahmen der Umplanung werden die Auswirkungen auf die Leverkusener Straße ebenfalls mit untersucht. Ziel der Planung ist es, die Altenberger-Dom-Straße für alle Verkehrsteilnehmer sicherer zu gestalten (aktuell passieren sehr viele Unfälle) und den Rad- und Fußverkehr zu stärken, sodass mehr Menschen das Auto stehen lassen und zu Fuß oder mit dem Rad ins Zentrum kommen können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Leverkusener Straße	Schildgen für LKW Verkehr sperren (außer für Anlieferer der hiesigen Geschäfte).	Ein Nachtfahrverbot wird für den Belastungsabschnitt der Altenberger-Dom-Straße als Einzelfallprüfung vorgeschlagen. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Altenberger-Dom-Straße östlich der Leverkusener Straße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Umgehungsstraße oder am besten noch Tunnel bauen.	Der Bau einer Entlastungsstraße ist nicht Gegenstand der derzeitigen Straßenausbaupläne.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Leverkusener Straße ist stark belastet, ist aber oben nicht wählbar.	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Leverkusener Straße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
21	24.11.2021 12:36	Bezug auf die Straße Moitzfeld. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Moitzfeld nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Motorräder, PKWs, LKWs, Busse, täglich 24 h, besonders zwischen 6 Uhr und 20 Uhr, Busse auch unter der Woche bis 2 Uhr	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Straße Moitzfeld	Tempo 30 - zur Lärmreduzierung und Schutz von Kindern und älteren Personen (Kitas, Ärzte)	Die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Tempo 30	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
22	24.11.2021 16:44	Bezug auf die Straße Moitzfeld. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Moitzfeld nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Autos, ganztägig, starke Lärmbelästigung auch aufgrund einer Vielzahl von hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Straße Moitzfeld	Die Straße Moitzfeld sollte in eine Tempo 30 Strecke umgewandelt werden. Aktuell ist hier eine 50er Zone, in der es regelmäßig zu starken Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt. Der resultierende Lärm ist für die Anwohner erheblich und übersteigt empfohlene Schwellenwerte. Zusätzlich befinden sich an der Straße Bushaltestellen, ein Pflegedienst, Lieferdienste und sie wird als Übergang von Schul- und Kindergartenkindern genutzt. Das Unfallrisiko könnte deutlich reduziert werden.	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Moitzfeld in der Ortsdurchfahrt nicht gehört. Die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in	Einführung von einer Tempo 30 Zone auf der Straße Moitzfeld.	Die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	Bergisch Gladbach besonders wichtig			
23	24.11.2021 17:02	Bezug auf die Straße Moitzfeld. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Moitzfeld nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Hauptstraße in Moitzfeld: durchgehend über 24 Stunden hohe Verkehrsbelastung. Schule, Kita, Ärzte, Apotheken vorhanden, aber Straße muss überquert werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Straße Moitzfeld	Zone 30	Die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrslärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Zone 30	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
24	24.11.2021 17:18	Bezug auf die Broicher Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Broicher Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Lärmbelästigung durch Flugzeuge, vor allem nachts teils erheblich	Der Fluglärm liegt unter den Auslösewerten von <65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Das bedeutet nicht, dass Fluglärm i.S. der Umgebungslärmrichtlinie nichtstörend ist, sondern gibt der Stadt Bergisch Gladbach den Hinweis, im Rahmen anderer Verfahren zu versuchen, den Fluglärm zu mindern.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Broicher Straße	Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. lärmdämmende Fenster, automatische Belüftung und vor allem Nachtflugverbot!	Der Standort liegt außerhalb der Nacht-Schutzzone nach Fluglärmgesetz und hat damit keinen Anspruch auf die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen. Die Stadt Bergisch Gladbach ist Mitglied der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn und vertritt hier die Interessen der Bergisch Gladbacher Bevölkerung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
25	24.11.2021 19:42	Bezug auf die Straße Moitzfeld. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Moitzfeld nicht gehört.		

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	Beschreibung der Lärmbelastung	PKW, Motorräder und LKW fahren mit überhöhten Geschwindigkeit in Moitzfeld zu allen Tageszeiten an unseren Fenstern vorbei. Es geht zum einen um die Lärmbelästigung, zum anderen aber auch um die Gefährdung der Kinder, da die Schule in der Nähe ist und der Weg zum Spielplatz.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Straße Moitzfeld	Priorität 1: Einführung Tempo 30 Zone innerorts Moitzfeld	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung ein, wozu die Straße Moitzfeld in der Ortsdurchfahrt nicht gehört. Die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Alternativ könnte auch ein Radarmessgerät aufgestellt werden.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
26	25.11.2021 06:01	Bezug auf Belastungsachse Altenberger-Dom-Straße		
	Beschreibung der Lärmbelastung	PKW; LKW; Motorräder Frühmorgens, Abends, Nachts. PKW, Krad und LKW rasen mit überhöhter Geschwindigkeit über die Altenberger-Dom-Str. Besonders das "rumpeln" der LKW ist im Fahner Weg noch zu hören, die Motoren der PKW in den ruhigen Morgen- und Abendstunden ebenfalls, Krad immer. LKW auf der Altenberger-Dom-Str. aus Richtung Dünnwald kommend liefern sich regelrecht Rennen bis zur Ampelkreuzung Kempener Straße. Wir haben einen Sattelzug (!!) beobachtet, der auf Höhe Cafe Pieper einen anderen LKW ÜBERHOLT hat, auf der linken Fahrspur in Höhe der Fußgängerquerung!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 30 km/h im gesamten Ortsgebiet,	Der Lärmaktionsplan schlägt für die Altenberger-Dom-Straße zwischen Fahner Weg und Kempener Straße eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h als Einzelfallprüfung vor. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Verkehrsverlangsamung durch bauliche Maßnahmen.	Zz. wird eine Planung zum Umbau der Altenberger-Dom-Straße erstellt, die auch Bürgertermine beinhaltet, in denen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
			entsprechende Anregungen gerne diskutiert werden.	
		Durchfahrtsverbote/Einrichtung von Anliegerstraßen in den "Schleichwegen",	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Nebenstraßen nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durchfahrtsverbote für LKW ab 12 Tonnen.	Der Lärmaktionsplan schlägt für die Altenberger-Dom-Straße zwischen Fahner Weg und Leverkusener Straße ein Fahrverbot tags für Kraftfahrzeuge >12 t sowie im weiteren Verlauf zwischen Leverkusener Straße und Kempener Straße ein Lkw-Fahrverbot nachts jeweils als Einzelfallprüfung vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Feste Geschwindigkeitskontrollen / Section Control im Ortskern und vor allen in Richtung Dünwald. Nach der Kreuzung wird gerast.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		ERHALT der Längsparkflächen an der Altenberger Dom Straße – wir Anwohner alleine halten die Geschäfte nicht am leben, die sind auf Kunden im Durchgangsverkehr angewiesen, die im Vorbeikommen kurz ranfahren und in den Laden springen!	Zz. wird eine Planung zum Umbau der Altenberger-Dom-Straße erstellt, die auch Bürgertermine beinhaltet, in denen entsprechende Anregungen gerne diskutiert werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrslärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Geschwindigkeitsbegrenzungen durch bauliche Maßnahmen, da sich zu viele Fahrerinnen nicht an Schilder gebunden fühlen.	Zz. wird eine Planung zum Umbau der Altenberger-Dom-Straße erstellt, die auch Bürgertermine beinhaltet, in denen entsprechende Anregungen gerne diskutiert werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Mehr feste Messstellen,	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Einschränkung des Schwerlastverkehrs,.	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Lkw-Lenkungskonzept enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		effiziente Kontrollen von "lauten" (meist getunten) Fahrzeugen	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Weitere Anmerkungen / Anregungen zum Thema Umgebungslärm	Es wurden wie so oft die "Schleichwege" nicht betrachtet. Der Fahner Weg dient täglich als "Umgehungsrennstrecke" für verhinderte Tourenwagen-Rennfahrer_innen die, von der Kempener Str. kommend, die Altenberger-Dom-Str. vermeiden wollen. Im Fahner Weg gibt	Betrachtet werden nur die Belastungsachsen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		es nur einen einseitigen und sehr schmalen Fußweg. Sowohl auf dem Fußweg und der Fahrbahn sind morgens und nachmittags die Grundschüler der Concordia-schule unterwegs. Hier rasen einige Fahrzeuge mit teilweise über 70 km/h durch.		
27	25.11.2021	Bezug auf die Reuterstraße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Reuterstraße nicht gehört.		
		vielen Dank für die Möglichkeit mitzuwirken an der Herkules-Aufgabe, die Raser in Bergisch Gladbach, speziell die in der Reuterstraße, zu disziplinieren. Es gibt einige Möglichkeiten, die in dieser Stadt auch angewendet werden. 1. Aufflästerungen (in der oberen Reuterstr. kurz vor Nussbaum) 2. Stationäre Radaranlage, etwa (vom Kreisel an der Paffrather Str. aus gesehen) kurz hinter der Reinigung Fuchs. 3. Vielleicht die einfachste Lösung, die es schon lange an einigen innerstädtischen "Ausfallstraßen" wie an der Bensberger Str. gab/gibt, die abends und nachts wirksam sind: Generell steht die Ampel auf Rot und springt auf Grün erst um, wenn das Fahrzeug zum Halten gebracht wurde. Beigefügt sind dieser Mail noch einige Informationen zur Reuterstraße:	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Beteiligung am Lärmaktionsplan der Stadt Bergisch Gladbach 2021 15.11.2021 Bei der Umsetzung der EU-Richtlinie zum Umgebungslärm geht es im Berg. Gladbacher LAP „...auch darum, ruhige Bereiche vor zusätzlichen Lärmbelastungen zu schützen“. Wie begrüßen es, dass die Anregungen des LAP aus dem Jahr 2015 bald umgesetzt werden sollen und möchten uns mit dem konkreten Beispiel Reuterstraße beteiligen. Die Reuterstraße, Verbindung zwischen Nußbaum und Paffrather Str./Innenstadt, wurde vor vielen Jahren als Wohn-Sammelstraße deklariert. Inzwischen, besonders nach dem aufwendigen Umbau (z.B. Verbesserung der	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Kanalisation), muss sie verschiedenen Aufgaben erfüllen: <u>I. Örtliche Verkehrsaufgaben:</u> - Schüler-, Elternverkehr (NCG + Realschule Im Klee-feld) - Patienten u. Notärzte (Reha-Zentrum Reuterstr.) - Verkehr aus Paffrath/Nußbaum u. der sog. Vogelsiedlung (z.B. Amselweg) - Häufiger Busverkehr <u>II. Überörtliche Verkehrsaufgaben:</u> - Verkehr von der A3 über Odenthal nach BGI („Schleichweg“ zur Vermeidung von Staus auf der Odenthaler Str.) Angesichts dieser Aufgabenfülle, ist es nicht verwunderlich, dass der Verkehr und damit die Lärmbelastung in den letzten Jahren stark zugenommen haben. Zur Beruhigung stehen an mehreren Stellen Tempo-30-Schilder und es wird seit einigen Jahren immer wieder eine mobile Radaranlage in der Nähe des NCG aufgebaut, die aber nur temporär wirkt. Tempo 30 ist teilweise unwirksam, besonders ab 19 Uhr und vor allem in der Nacht: In dieser Zeit wird die Reuterstr. gerne als Beschleunigungsstrecke verwendet, und zwar von zahlreichen Taxifahrern, besonders in Richtung Bahnhof (aufheulende Motoren sind dabei keine Seltenheit).		
		Deshalb ist unser Vorschlag zur Verringerung/Vermeidung der Lärmbelastungen: Aufstellung einer stationären Radarstation im Bereich unterhalb des NCG. (Zweimal machte ich, einmal mit meiner Frau, folgende Erfahrung: Ich wurde abwärts fahrend, in Höhe des Hauses Nr. 38 von einem Autofahrer überholt, d.h. kurz vor der Rechtskurve bei der Reinigung Fuchs Mehrere Nachbarn in unserer Nähe, unterstützen diesen Vorschlag.	Die Reuterstraße gehört nicht zu den im Lärmaktionsplan identifizierten Belastungsachsen und ist darum nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Nach Aufstellung der Lärmkartierung der nächsten Runde des LAP wird erneut geprüft, welche Straßen(-abschnitte) als Belastungsachsen weiterverfolgt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Bei den weiteren Planungen bitten wir, ihn zu berücksichtigen. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der Umsetzung des LAP. Vielleicht werden mit dieser Bürgeraktion unterschiedliche Lösungen gegen die Verlärmung unserer Stadt ausprobiert/umgesetzt. Die Unterzeichner würden sich sehr darüber freuen, wenn Ihre LAP-Aktion ein großes Echo und nachhaltige Taten hervorrufen würden.		
28	27.11.2021 21:07	Bezug auf die Friedrich-Offermann-Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Friedrich-Offermann-Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Speziell Autos aber auch Motorräder Richtung Rösrath erhöhen die Lärmbelästigung und Unfallgefahr, da bereits weit vor dem Ortsausgangsschild beschleunigt und damit das Tempolimit überschritten wird. Dazu kommt die Lärmbelästigung durch die nahe gelegene Autobahn A4 und die startenden Flugzeuge vom Flughafen Köln/ Bonn. Beeinträchtigung von Schlaf aber auch tagsüber eingeschränkter Gebrauch von Garten und Balkon möglich. Speziell im Sommer ist an einschlafen bei geöffneten Fenstern nicht denkbar	Zur Kenntnis genommen. Der Fluglärm liegt unter den Auslösewerten von <65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Das bedeutet nicht, dass Fluglärm i.S. der Umgebungslärmrichtlinie nicht störend ist, sondern gibt der Stadt Bergisch Gladbach den Hinweis, im Rahmen anderer Verfahren zu versuchen, den Fluglärm zu mindern. Die Stadt Bergisch Gladbach ist Mitglied der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn und vertritt hier die Interessen der Bergisch Gladbacher Einwohnerschaft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Friedrich-Offermann-Straße	Tempo 30 inkl fest verbauter Bodenwellen.	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Friedrich-Offermann-Straße nicht gehört. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten. Bodenwellen sind kein Mittel zur Lärminderung. Sie sind u.a. mit Brems- und Anfahrgeräuschen verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	Aus meiner Sicht wäre/n folgende Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Tempo 30	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
29	27.11.2021 21:45	Bezug auf die Richard-Zanders-Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Richard-Zanders-Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Fahr und Klappergeräusche von LKW, Tagsüber, verstärkt durch überhöhte Geschwindigkeiten auf defekter Fahrbahn Erschütterungen die bis ins Haus spürbar sind durch LKW auf defekter Fahrbahn	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Richard-Zanders-Straße	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		Deckschichterneuerung mit einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht.	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch lärm mindernde Asphaltbeläge betreffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		Durch den fehlenden Bürgersteig lädt die überbreite Straße viele Fahrer zu Geschwindigkeitsüberschreitungen ein.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
	Aus meiner Sicht wäre/n folgende Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Reduzierung der Geschwindigkeiten für LKW	Die Richard-Zanders-Straße gehört nicht zu den klassifizierten Straßen und nicht zum Lkw-Vorrangroutennetz. Die Anregung wird deshalb an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
30	28.11.2021 09:13	Bezug auf die Paffrather Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Paffrather Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	in den letzten Jahren hat der Verkehr auf der Paffr.-Str. erheblich zugenommen. Früher gab es "nur" morgens	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		und abends den "Berufsverkehr", wodurch es im Bereich der Kreuzung Flora zu Rückstauungen kam. Mittlerweile finden diese Stauungen fast den ganzen Tag statt, von den den Berufspendel-Zeiten mal ganz zu schweigen. Durch ungünstige Ampelschaltungen bilden sich auf der Hand-/Alte Wipperfürther- und der Paffrather Straße (in Beide Richtungen) erhebliche Rückstauungen. Auch der Schwerlastverkehr hat enorm zugenommen. Weiterhin wird diese Straße (wenn mal wenig Verkehr herrscht, also hauptsächlich in den Abend-Stunden als Rennstrecke missbraucht		
		(warum wurde der Starenkasten im Bereich Einfahrt Kryssigstraße wieder stillgelegt????).	Durch die Straßenverkehrsbehörde und die Kreispolizei werden mobile Geschwindigkeitsüberwachungen, wie die auf Höhe Knoten Paffrather Straße/ Lothar-Kreyssig-Straße temporär aufgestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		Warum wurde bislang nur ein Teil der Kempener Straße in diesem Plan berücksichtigt. Schließlich geht die Kempener in Paffrath in die Paffrather über (oder verschwindet der Verkehr dazwischen irgendwie????).	Der Lärmaktionsplan enthält Maßnahmen zur Belastungsachse Kempener Straße, Neuhauser Weg bis Steinknippen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
31	28.11.2021 09:15	Bezug auf die Alte Wipperfürther Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Alte Wipperfürther Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Permanente Lärmbelastung durch Straßenverkehr (LKW, PKW) insbesondere werktags morgens schon vor 6 Uhr. Der von uns vorgenommene Einbau von Schallschutzfenstern im Schlafzimmer erzielte keine signifikante Besserung. Ein Öffnen des Fensters auf Kippe während der Sommerhitze nachts ist durch die Lärmbelastung überhaupt nicht möglich. Die Benutzung des Gartens insbesondere zu Hauptverkehrszeit ist ebenfalls unmöglich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Alten Wipperfürther Straße	1. Eine dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Eine vor kurzem eingeführte 30-Zone Werktags von 7 - 17 Uhr aufgrund eines Kindergartens ist ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings fehlen hier die Kontrollen, die vorgeschriebene Geschwindigkeit wird nicht eingehalten! Zudem löst die Zeiteinschränkung ab 7 Uhr nicht das Hauptproblem der morgendlichen Schlafstörung vor 6 Uhr!	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		2. Lärmindernde Fahrbahnbeläge Erneuerung der Fahrbahnbelege durch moderne lärm-mindernde Fahrbahnbelege	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch lärmoptimierte Asphaltbeläge betreffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		3. Verbesserung des Verkehrsflusses	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch die Mobilitätskonzeption betref-fen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
32	28.11.2021 16:39	Bezug auf die Straße Moitzfeld. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Moitzfeld nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Hohe Fahrzeugfrequenz verursacht 24 Stunden Lärm. Schlafen bei offenem Fenster nicht möglich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Straße Moitzfeld	Einrichtung einer 30 er Zone	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Moitzfeld in der Ortsdurchfahrt nicht gehört. Die Einbeziehung von Hauptverkehrs-straßen in Tempo 30-Zo-nen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Aus meiner Sicht wäre/n folgende Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	30 er Zonen	Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
33	28.11.2021 20:55	Kölner Straße (Kaule-Buddestraße)		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Besonders am Abend/ in der Nacht fallen immer wieder Sportwagen auf, die auf der Kölnerstr. ihren Motor auf-heulen lassen. Dies stört v.a. im Sommer. Dabei woh-nen wir noch nicht einmal direkt an der Straße.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Die vorgeschlagene Temporeduzierung finde ich her-vorragend. Hierbei schlage ich vor, eine Tempo 30 bzw. 40 Zone bereits früher beginnen zu lassen und zwar in etwas auf der Höhe der Rathenaustraße, spätestens aber ab der Kaule.	Die Belastungsachse verläuft zwischen Buddestraße und Kaule. Die Maßnah-menvorschläge beinhalten die Reduzie-rung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf V _{zul} 40/30 km/h zwischen Buddestraße und Straße Am alten Feld. Eine Verlän-gerung der Temporeduzierung bis zur Straße Kaule sollte im Rahmen der Ein-zelfallprüfung betrachtet werden. Die	Änderung des Lärmaktionsplans: "Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Am alten Feld und Kaule von 50 km/h auf 40 km/h (-1,2 dB(A))."

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
			Geschwindigkeitsreduzierung auf V_{zul} 30 km/h sollte jedoch dem Geschäftsbereich vorbehalten bleiben.	
		Eine Knipse auf der Kölnerstr.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Als unterstützende Maßnahme zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten haben sich jedoch erfolgreich Dialogdisplays erwiesen.	Änderung des Lärmaktionsplans: "Aufstellung von Dialogdisplays in Richtung Bahnstrecke zwischen Kaule und Im alten Feld, in Richtung Frankenforster Straße zwischen Bahnstrecke und Neuenweg."
	Aus meiner Sicht wäre/n folgende Maßnahme/n für die Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	- mehr Sackgassen in Wohngebieten, die Sperrung bei "An der Schmitten" ist ein erfolgreiches Beispiel das gesamte Wohngebiet ruhiger zu machen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- mehr Tempo 30 Zonen	Die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Ausbau der Möglichkeiten des Radverkehrs, um diesen auch im hügeligen BG attraktiver zu gestalten. Evtl. auch mehr Verleihmöglichkeiten für E-Fahrräder/Lastenräder.	Innerhalb des Mobilitätskonzeptes wurden Leitziele festgesetzt, unter anderem der Ausbau des Radnetzes.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
34	28.11.2021 22:32	Odenthaler Straße (Jägerstraße - Hauptstraße) Bergstraße		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Es ist auffallend, dass in den Abend- und Nachtstunden insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet die Ampelschaltungen so eingerichtet sind, dass Haltesignale (Ampel rot) auch dann eingerichtet sind, wenn sie nicht durch Querverkehr aus zufließenden Straßen ausgelöst werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Mein Vorschlag dazu ist, Ampelschaltungen so einzurichten, dass insb. an den Hauptverkehrsstraßen in den Abendstunden nur dann Haltesignale gesetzt werden, wenn er durch querenden Verkehr erzeugt wird. Durch ein unnötiges Anhalten wird nicht nur unnötiger Lärm durch Anfahrvorgänge erzeugt; es wird auch unnötig Energie vergeudet.	Bei der beschriebenen Signalanlagen-schaltungen handelt es sich um sog. „All-Rot-Schaltungen“, die zur Verkehrsberuhigung auf den Strecken dienen, die trotz angeordneter Geschwindigkeitsbegrenzungen immer wieder mit zu hoher Geschwindigkeit befahren werden. Eine „Grün“-Schaltung erfolgt erst dann, wenn ein Fahrzeug in einer geringen Entfernung die Ampel über Detektoren schaltet. Damit dienen diese Art von Schaltungen dem Lärmschutz sowie der Luftqualität.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Aus meiner Sicht wäre/n folgende Maßnahme/n für die	Die aktuellen Planungen zum Radverkehr in der Laurentiusstraße könnten zu einer spürbaren	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	Straßenverkehrs-lärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Lärmreduzierung führen, wenn der Durchgangsverkehr (motorisierte Fahrzeuge) abgestellt würde.		
	Weitere Anmerkungen / Anregungen zum Thema Umgebungslärm	Es sollte in Erwägung gezogen werden, zwecks Verbesserung der Lebensqualität in den Wohngebieten, beim Einsatz lärmintensiver Gerätschaften (z.B. Laubbläser) gem. der Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes intensivere Kontrolle vor Ort einzuführen, um die gebotenen Ruhezeiten einzuhalten. An den Gesetzgeber könnte die Forderung gerichtet werden, die Grenzwerte für Lärm intensive Gerätschaften spürbar zu reduzieren.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
35	29.11.2021	Bezug auf Belastungsachse Vülfelder Kaule - Dolmanstraße		
		unter Bezugnahme auf den Artikel im KStA vom 12.11.21 „Neuer Anlauf gegen Lärm“ und auf das kurze Telefonat mit Ihnen am 22.11.21 will ich mich wie folgt zu dem Thema äußern. Ich wohne in Refrath an der Dolman Str. und bin mit allen Anwohnern sehr lärmgeplagt - den schönen Balkon kann ich überhaupt nicht nutzen.	Die Dolmanstraße zwischen Auf der Kaule und Lustheide wurde als Belastungsachse identifiziert. Der Lärmaktionsplan enthält deshalb Maßnahmenvorschläge.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		In dem KStA-Artikel wird insbesondere auf die Odenthaler Straße hingewiesen, was ich bestätigen kann. (Ich bin „alter“ Gladbacher). Trotz allem bin ich davon überzeugt, dass die Dolman Str. genau so laut ist (tag u. Nacht, auch am Wochenende).	In dem von Ihnen angesprochenen KStA-Artikel wurde die Odenthaler Straße exemplarisch als eine der am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung genannt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Es müsste gemessen werden!	Im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde die Lärmkartierung nach den gesetzlichen Berechnungsvorschriften. Es handelt sich dabei um Berechnungen, die die mittleren längenbezogenen Immissionen ermitteln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Sollte es möglich sein, dass ich etwas zu diesem Thema beitragen kann, dann teilen Sie mir dies bitte mit.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
36	29.11.2021 11:42	Bezug auf den Nachtflugverkehr durch den Flughafen Köln/Bonn		
		Flugzeuge zur Nachtzeit, insbesondere Frachtflieger	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wenn schon kein dringend gefordertes und notwendiges Nachtflugverbot kommt, sollten die Belastungen	Der Fluglärm liegt unter den Auslösewerten von <65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Das bedeutet nicht, dass Fluglärm i.S.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		durch breitere Flugabflugschneisen mehr verteilt werden.	der Umgebungslärmrichtlinie nichtstörend ist, sondern gibt der Stadt Bergisch Gladbach den Hinweis, im Rahmen anderer Verfahren zu versuchen, den Fluglärm zu mindern. Die Stadt Bergisch Gladbach ist Mitglied der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn und vertritt hier die Interessen der Bergisch Gladbacher Bewohnerschaft.	
		Am stärksten ist der Fluglärm direkt unter einer Schneise. So ist in Travis deutlich sichtbar, dass die Frachtflieger an der direkten Flugschneise über Immekeppel Kielsberg deutlich lauter sind, als an der Messstation Kleineichen oder Bensberg. In Löhe ist Belastung enorm.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
37	29.11.2021 13:11	Bezug auf Belastungsachse Bensberger Straße (An der Jüch – Lerbacher Weg)		
		ich habe bereits vor rund 5 Jahren am ersten Aktionsplan teilgenommen und seinerzeit die Stadt Bergisch über die sehr heftigen Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr auf der Bensberger Straße sowie die hohen Abgas- und Lärmemissionen in Heidkamp informiert und vorgeschlagen, ab Heidkamp Kirche bis AOK/Arbeitsamt eine 30-kmh-Zone einzurichten. Ich hatte damals ebenfalls darauf hingewiesen, dass sich in unserem Stadtteil mehrere Schulen, Kitas und andere karitative Einrichtungen befinden, die zum Teil sogar direkt an der Bensberger Strasse liegen und von den hohen Emission besonders betroffen sind. Während in anderen Teilen der Republik sich Städte und Gemeinden konsequent dem Umweltschutz gewidmet haben, hat sich in Heidkamp bezüglich Sicherheit und Lärmreduzierung absolut nichts getan. Immer wird seitens der Verwaltung darauf hingewiesen, dass diesbezüglich kein Handlungsspielraum vorhanden sei und irgendwelche obskuren Behörden (welche?) entsprechende Maßnahmen zur Lärminderung verhindern. Dabei sollte sich der zuständige Beigeordnete einmal die Mühe machen und nur wenige Meter stadtauswärts in Richtung Köln-Mülheim, - Holweide oder -Rath fahren, wo Hauptverkehrsachsen (Gladbacher Str. Rösrather Straße	Der Lärmaktionsplan beinhaltet mehrere Maßnahmenvorschläge auf der Belastungsachse Bensberger Straße im Ortsbereich Heidkamp, unter anderem Geschwindigkeitsreduzierungen. Erschütterungen und Abgasimmissionen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Geschwindigkeitsreduzierungen unterliegen der Einzelfallprüfung nach StVO. Ein pauschaler Vergleich ist deshalb nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		u.a.) verkehrsberuhigt und Tempo-30-Zonen eingerichtet wurden. Es ist einfach unglaublich zu behaupten, dass dies in Heidkamp nicht möglich sein sollte, zumal die Spitzen in Bund, Land und Kreis in den letzten Jahren den Bürgern unisono immer wieder zu verstehen gaben, dass sowohl dem Umweltschutz als auch der Mobilitätswende oberste Priorität eingeräumt werden. Dass einige untergeordnete Behörden die Vorgaben der vorgesetzten Dienststellen einfach missachten und weiterhin ihr eigenes Süppchen kochen, ist für mich unvorstellbar, und ich denke, dass die Ursachen für den Stillstand vor Ort liegen. Da die Sachlage inzwischen mehr als bekannt ist, hoffe ich, dass der diesjährige Aktionsplan nicht wieder in Herrn Flügges Schublade verschwindet und er sich erneut als reiner Aktionismus entpuppt. Dabei setze ich insbesondere auf den neuen Bürgermeister und die neuen Ratsfraktionen, die hoffentlich schnellstmöglich Massnahmen einleiten werden, damit in Heidkamp endlich mehr Ruhe und Sicherheit an der Bensberger Straße einkehren. Als ersten Schritt sehe ich nach wie vor die eingangs erwähnte so gut wie kostenneutrale Einrichtung einer 30-kmh-Zone.		
38	29.11.2021 13:32	Bezug auf die Schlebuscher Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Schlebuscher Straße nicht gehört.		
		der Lärmaktionsplan ist im angegebenen Bereich fehlerhaft. Die Altenberger-Dom-Straße wird im Bereich Schildgen mit 70-75 dB angegeben und folglich als dringender Fall für Schallschutzmaßnahmen behandelt. Der Bereich der Schlebuscher Straße zwischen der Altenberger-Dom-Str. und dem Kreuzungsbereich Nittumer Weg / In den Wiesen wird jedoch mit geringeren Werten angegeben. Diese Angaben sind falsch und werden von Ihnen <u>vorsätzlich</u> falsch angegeben! Gegenmaßnahmen sind mir nicht bekannt und wohl auch nicht geplant. Ich habe es allerdings satt meine Zeit mit entsprechenden Hinweisen, vorsätzlich manipulierten Messungen und dummen Sprüchen zu verplempern. Es zeichnet sich ab, dass die geplanten Maßnahmen im Bereich des Ortskerns von Schildgen zu einer noch höheren Lärmbelastung in unserem Wohnbereich führen	Im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde die Lärmkartierung nach den gesetzlichen Berechnungsvorschriften durchgeführt. Die Lärmkarten werden berechnet und nicht gemessen. Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Wieso lärmmindernde Maßnahmen auf der Altenberger-Dom-Straße zwischen Fahner Weg und Kempener Straße zu einer höheren Lärmbelastung im	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		werden. Bereits jetzt klappert in unserem Haus das Geschirr, wenn die angeblich nicht auf die Schlebuscher Straße umgeleiteten LKW und der öffentliche Nahverkehr den Kreuzungsbereich Nittumer Weg / In den Wiesen passieren. Unser Wohnhaus wird auch im Innenbereich massiv durch Verkehrslärm belastet. Eine normale Nutzung unseres Gartens ist schon lange nicht mehr möglich. Ich rate Ihnen dringend die Daten im Lärmaktionsplan der Realität anzupassen und die geplanten Maßnahmen im Ortskern von Schildgen, insbesondere auch auf die Auswirkungen in anderen Wohnbereichen, kritisch zu prüfen.	Wohnbereich um die Schlebuscher Straße führen sollen, ist nicht nachvollziehbar.	
39	29.11.2021 16:21	Bezug auf die Dellbrücker Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Dellbrücker Straße nicht gehört.		
		seit vielen Monaten finden auf der Dellbrücker Straße keine Geschwindigkeitskontrollen mehr statt. Die neu errichteten Geschwindigkeitsanzeigen führten anfangs zu leicht reduzierter Geschwindigkeit. Inzwischen ist bekannt, daß bei Geschwindigkeitsüberschreitung keine Konsequenzen drohen. Deshalb wird mehr denn je gerast. Je höher die Geschwindigkeit, desto größer die Lärmbelästigung für die Anlieger.	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird an das Ordnungsamt weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich fordere für die Dellbrücker Straße von der Paffrather Straße bis zur Handstraße die Einführung von Tempo 30. Bislang gilt Tempo 30 nur für die Umgebung der IGP und damit nur von Mo - Fr von 7 Uhr bis 17 Uhr (früher galt werktags von 7 Uhr bis 19 Uhr).	Die Dellbrücker Straße gehört nicht zu den am höchsten belasteten Straßenabschnitten mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen und damit im Lärmaktionsplan prioritär untersuchten Belastungsachsen. Kapitel 9.1 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch ein Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch die Bewohner des Peter-Landwehr-Heims und die Anwohner der Dellbrücker Straße und der dahinter liegenden Gebiete haben Lärmschutz verdient und zwar auch in der Nacht und an den Wochenenden, wenn zusätzlich die Motorräder gewaltigen Lärm verursachen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
40	29.11.2021 18:22	Bezug auf die Straße Braunsberg. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Braunsberg nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Die Lärmbelästigung speziell durch den LKW Verkehr in Bereich Braunsberg 74 / Silberkauler Weg 2 von den	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		frühen Morgenstunden bis in den Nachmittag unerträglich und gesundheitsgefährdend., speziell die LKW-Aufbauten sind die Verursacher.		
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Straße Braunsberg	Die Geschwindigkeit hier am Ortsausgang Richtung Spitze ist zu hoch und sollte reduziert werden	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Braunsberg nicht gehört. Hinweis wird jedoch zur Kenntnis genommen und an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
41	30.11.2021 11:48	Bezug auf die Bensberger Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Bensberger Straße zwischen Kreisverkehr und An der Jüch nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Durch den schlechten Straßenbelag (provisorisches flicken von Löchern), ist im Bereich nach der Kreuzung "An der Jüch / Bensberger Str" in Richtung Stadtmitte ein ständiges Holpern der überfahrenden Fahrzeuge (insbesondere LKW) zu hören. Dieses ist in der Hans Zanders Str erheblich zu hören und stellt eine erhebliche Belastung dar. Die Dauer erstreckt sich über den ganzen Tag und auch über die Nacht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Bensberger Straße Schnabelsmühle bis An der Jüch	Vollumfängliche Sanierung des Straßenbelages. Mindestens eine großflächige Sanierung der Schadstellen. Bestenfalls mit "Flüsterasphalt."	Der Abschnitt der Bensberger Straße zwischen Schnabelsmühle und An der Jüch liegt außerhalb der Belastungsachse, weshalb der Lärmaktionsplan für den Abschnitt keine Maßnahmen vorschlägt. Die Wohnbebauung konzentriert sich jedoch im Knotenpunkt mit der Straße Auf der Jüch, weshalb die Einbeziehung des Knotenpunkts angemessen erscheint.	Änderung des Lärmaktionsplans: "Kurzfristig Deckschichternewerung mit einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht von den Straßen An der Jüch einschließlich des Knotenpunkts bis Am Rübezahwald (-3,2 dB(A))."
		Ggf. ist eine Temporeduzierung auch sinnvoll und trägt zur Lärmreduzierung bei.	Der Abschnitt der Bensberger Straße zwischen Schnabelsmühle und An der Jüch liegt außerhalb der Belastungsachse, weshalb der Lärmaktionsplan für den Abschnitt keine Maßnahmen vorschlägt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
	Weitere Anmerkungen / Anregungen	Vollumfängliche Sanierung des Straßenbelages. Mindestens eine großflächige Sanierung der Schadstellen. Bestenfalls mit "Flüsterasphalt."	Siehe oben.	Änderung des Lärmaktionsplans: "Kurzfristig Deckschichternewerung mit einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht von

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
	zum Thema Umgebungs-lärm			den Straßen An der Jüch <u>einschließlich des Knotenpunkts</u> bis Am Rübezahwald (-3,2 dB(A))."
		Ggf. ist eine Temporeduzierung auch sinnvoll und trägt zur Lärmreduzierung bei.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
42	30.11.2021 11:55	Bezug auf die Bensberger Straße.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Starke Lärmbelastung durch Einsatz vom Martinshorn bei Rettungsfahrzeugen. Am Tag sind ca. 20 Einsätze mit Martinshorn im Bereich der Bensberger Str / Ecke Hans Zanders Str zu hören. Diese erstrecken sich über den Tag und die Nacht.	Einzelgeräusche sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Bensberger Straße Schnabelsmühle bis An der Jüch	Unterweisung / Anweisung an alle Einsatzfahrzeugführer, den Einsatz nur wenn wirklich notwendig zu betätigen. Leider ist auch bei freier Straße und grüner Ampelschaltung der Einsatz vom Martinshorn zu hören. Ggf. Bau einer Lärmschutzwand im Bereich Keuzung "An der Jüch/Bensberger Str" bis zur Hans Zanders Str	Das im Rettungsdienst eingesetzte Personal ist fachlich geschult, es obliegt jedoch dem Fahrer, im Einzelfall zu entscheiden, wann er von den Sonderfahrrechten gebraucht macht	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
43	01.12.2021 11:53	Bezug auf die Straßenachse Straßen – Braunsberg. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straßenachse Straßen – Braunsberg nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Da wir in einer Nebenstraße wohnen, bekommen wir Lärm nur gedämpft mit. Dennoch möchten wir die Straße Straßen in Herkenrath melden, auf der es als Verbindungsstraße zwischen A4 und dem Hinterland immer viel Betrieb, Lärm und Abgase gibt, insbesondere zu Hauptverkehrszeiten unter der Woche.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Straßenachse Straßen – Braunsfeld	Reduzierung der Geschwindigkeit z.B.	Zur Kenntnis genommen. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straßenachse Straßen - Braunsberg nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
44	01.12.2021 13:14	Bezug auf den Nachtflugverkehr durch den Flughafen Köln/Bonn		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Auf das Problem Fluglärm insbesondere zur Nachtzeit habe ich schon ein Formular ausgefüllt. Als ein Beispiel kann man sich den heutigen Flug N8228/NCR228 eines 30 jährigen Jumbojets vom 01.12.2021 12:27 Uhr in Travis anschauen:	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Höchstwert Messstationen: Rath. 67 dB Kleineichen 72 dB Forsbach 74 dB Bensberg 72 dB Kielsberg 80 dB Somit wird deutlich, dass Bergisch Gladbach Groß-Hohn und Löhe am stärksten belastet wird.		
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung	Verbot des Nachtfluges vom Flughafen Köln Wahn.	Die Stadt Bergisch Gladbach ist Mitglied der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn und vertritt hier die Interessen der Bergisch Gladbacher Bewohnerschaft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
45	03.12.2021 14:43	Bezug auf die Straße Beningsfeld. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Straße Beningsfeld nicht gehört.		
		Ich möchte Ihnen die Verkehrssituation in unserer Strasse XXXXXXXXXX schildern. Die Strasse Beningsfeld ist die Verlängerung der Strasse In der Auen nach Köln Dellbrück und eine beliebte Abkürzung zur A4. Das stört mich auch nicht, aber die Geschwindigkeit mit der hier vorbeigerast wird. Ein Teil der Strasse In der Auen ist 30iger Zone, bei uns nicht. Folglich wir ab der Ampel Mündung Immanuel-Kant-Str. Vollgas gegeben. Die Strasse ist eng und kurvig ein Wunder, dass noch nicht mehr passiert ist. Gegenüber ist der Pferdehof Bossbach, wo ständig Kinder und Pferde die Strasse überqueren. Nicht ungefährlich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Gerne können Sie die Lärmbelastung im Berufsverkehr 7-9 oder 16-18 messen.	Die Datenlage ist der Stadtverwaltung bekannt, so dass sich eine Messung erübrigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir wohnen jetzt 10 Jahre hier und es wird immer lauter. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h würde die Situation entscheidend verbessern. Das müsste natürlich auch kontrolliert werden.	Die Straße Beningsfeld wurde nicht als Belastungsachse identifiziert, weshalb im Lärmaktionsplan keine Maßnahmenvorschläge gemacht werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
46	05.12.2021 18:31	Bezug auf den Nachtflugverkehr durch den Flughafen Köln/Bonn		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Fluglärm , sowohl Tag als auch Nachts, teilweise fliegen die Flugzeuge so tief , dass man die Kennzeichen lesen kann, laut dem Lärmaktionsplan wäre hier ja nichts an Fluglärm , dem ist nicht so. Gerade nachts ist es immer ein sehr dumpfes Dröhnen, so ab 22:30 Uhr.	Der Fluglärm liegt unter den Auslösewerten von <65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Das bedeutet nicht, dass Fluglärm i.S. der Umgebungslärmrichtlinie nichtstörend ist, sondern gibt der Stadt Bergisch	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Durch Corona war es erst weniger, jetzt nimmt der Lärm wieder zu. Es sind Flugzeuge die starten. Ganz zu schweigen von den "Abgasen", die die Flugzeuge so tief über unserem Wohnraum abgeben. Unter: travis.koeln-bonn-airport.de können Sie live mit-schauen, was wohin fliegt. Unter : https://fluglaerm-koeln-bonn.de/flugrouten/ ist die Flugroute über GL er-kennbar.	Gladbach den Hinweis, im Rahmen an-derer Verfahren zu versuchen, den Flug-lärm zu mindern. Die Stadt Bergisch Gla-dbach ist Mitglied der Fluglärmmkommis-sion für den Flughafen Köln/Bonn und vertritt hier die Interessen der Bergisch Gladbacher Bewohnerschaft.	
	Ich habe folgende Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung	Den Flugverkehr auf die darunterliegende südliche Flugroute leiten oder weiter östlich mehr ins Bergische, das ist nicht ganz so dicht besiedelt. Weniger Flüge wäre auch eine Option. Nachtflugverbot bzw. weniger Nachtflüge. Es wäre gut, wenn die Flieger bereits eine ordentliche entsprechende Flughöhe haben, wenn sie hier lang flie-gen, besser wäre, wenn sie gar nicht hier lang fliegen.	Die Flugroutenföhrung wird durch die Deutsche Flugsicherung festgelegt. Um die Belastung eines größeren Bevölke-rungsteils durch eine breite Streuung zu verhindern, wird der Luftverkehr auf Soll-kurse über die am wenigsten besiedelten Gebiete gebündelt. Auf Entscheidungen zu Flugverboten und Flughöhen hat die Stadt Bergisch Glad-bach keinen Einfluss. Die Fluglärmmkom-mission) eingesetzt nach FluglärmG), in der Bergisch Gladbach ebenfalls Mitglied ist, hat hierbei nur beratenden Charakter.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Weitere Anmerkun-gen / Anregungen zum Thema Umge-bungslärm	Mir geht es hier um den Fluglärm, von Straßenlärm sind wir hier erfreulicher Weise icht wirklich betroffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
47	08.12.2021 08:53	Bezug auf die Richard-Zanders-Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebau-ung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Richard-Zanders-Straße nicht gehört.		
	Beschreibung der Lärmbelastung in der Richard-Zan-ders-Straße	hiermit möchte ich ganz gezielt auf die im Lärmaktions-plan nicht untersuchte Lärmbelastung der Straßen-achse Richard-Zandes-Straße (Abschnitt Gronauer Waldweg - Anna-Zanders-Straße) hinweisen. Die aktu-elle Öffentlichkeitsbeteiligung zielt auf die untersuchten Straßenachsen ab. Ich bin der Meinung, daß bei dieser Betrachtung auch die von mir genannte Straßenachse dabei betrachtet werden sollte. Zum einen wegen der Lärmbelastung und zum einen wegen der dortigen aktuellen Gefährdung von Fußgän-gern durch den aktuellen Straßenverkehr und die be-stehenden Straßenverhältnisse.	Der Lärmaktionsplan betrachtet zunächst die am höchsten belasteten Straßenab-schnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Richard-Zanders-Straße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Beschreibung der Belastung und Gefährdung Fußgänger: - PKW-, Bus- und LKW-Verkehr - 12 Stunden pro Tag in der Woche - Beginn: 5:00 Uhr - Ende: 19:00 Uhr - Art und Ausmaß: PKW-, Bus- & LKW-Lärm, starke Belastung bei nasser Straße, schnelles Fahren - kein eigener Fußweg für Fußgänger (Straßenniveau) - kein durchgängiger Fußweg (wegen alter Eiche Hausnummer 47, steht auf dem Fußweg)		
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Richard-Zanders-Straße	- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, das verringert den Lärm vom Straßenverkehr und reduziert den Lärm bei nasser Fahrbahn und erhöht auch die Sicherheit für die Fußgänger, die auf einer Straßenseite sich den Weg mit dem Straßenverkehr teilen (gleiches Straßenniveau, keine Abgrenzung durch Bordstein) - Geschwindigkeitsanzeigen aufstellen (mit Smiley) um den Fahrer zu zeigen, ob die max. 30 eingehalten werden. - Schaffung eines sicheren Übergangs für Fußgänger im Bereich der Bushaltestelle "im Birkenhain", damit Schulkinder im Berufsverkehr, die den Bus nutzen und dort aussteigen und zur Gesamtschule Nelson-Mandela gehen, einen sicheren Schulweg haben - Schaffung einer eigenen Fahrspur für Fahrräder, wo die Autos fahren (auf einer Straßenseite ist das schon vorhanden aber nicht auf der anderen Seite, da teilt sich der Fußgänger mit den Fahrradfahrern den Weg) - Gefahrenschild für den Straßenverkehr im Bereich der Eiche (Richsard-Zanders-Straße 47) aufstellen	Die Richard-Zanders-Straße gehört nicht zu den am höchsten belasteten Straßenabschnitten mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen und damit im Lärmaktionsplan prioritär untersuchten Belastungsachsen. Maßnahmenvorschläge werden nur für die prioritären Belastungsachsen gemacht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrslärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	siehe "ich habe folgende Vorschläge..."	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
	Weitere Anmerkungen / Anregungen zum Thema Umgebungslärm	siehe "ich habe folgende Vorschläge..."	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
48	09.12.2021 11:48	Bezug auf Belastungsachse Altenberger-Dom-Straße		
	Beschreibung der Lärmbelastung	Die LWP etc in der Umgebung senden Schall aus und brummen fast rund um die Uhr. Bes. Nachts weil sie äußerst gesundheitsschädl. Schall aussenden der sich weit ausbreitet und im Umfeld in allen geschlossenen Räumen den "sogen. schutzbedürftigen Räumen" sehr stört. Obwohl die Gesetze, DIN's, Gebote etc. das eigentlich verbieten. Ich wohne an der Verkehrsachse Altenberger Dom Str./Kempener Str. wo sich nicht nur 15.0 T sondern lt. einer Verkehrszählung 20.0 T PKW's täglich in alle Richtungen Staus verursachen was untragbar ist. Verkehrslärm kommt und geht ist nicht immer gleichbleibend. Aber das stetige tieffrequente Brummen und seit zusätzl. 1 Jahr hochfrequente ständige Zirpen raubt uns allen jegliche Wohn- und Lebensqualität. Mobbt uns aus dem Bett und der Wohnung. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden. Die Leverkusener Brücke, die ja für die Verkehrssituation mitverantwortlich ist, wird irgendwann fertig sein aber die Zahl der LWP etc. wird stetig steigen.	Der Lärmaktionsplan macht Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung an der Belastungsachse Altenberger-Dom-Straße – Kempener Straße.	
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der genannten Belastungsachse	Großfl. Umleitung des Durchgangsverkehrs. Navis könnten das Thema wie bei Staus auf AB auch erledigen. Tempo 30 überall im Ort hält vielleicht manch Durchgangsfahrer auch davon ab diese Nebenstrecke zu benutzen. Verbotsschilder für den Schwerlastverkehr aufstellen. Bei kleinen Nebenstraßen die Durchfahrt nur für Anwohner zu gestattet. Grundsätzliches Verbot für alle brummenden Heizungen. Standard Geräte und LWP sind alles andere als Umweltfreundlich oder Energieeffizient. Ein neues Problem ist nicht dazu geeignet ein altes Problem zu lösen wobei der Anteil der Heizungen im Vergleich zu allen anderen Übeltäter bei dem CO 2 Ausstoß doch der geringste Anteil ist. Autos bekamen einen KAT kann das bei Heizungen nicht auch eine Lösung sein. Zumindest benötigen sie, seit dem sie auch Umweltfreundlich und Energieeffizient sein sollen auch Schallschutz und Schalldämpfer damit nicht alle im Umfeld Erkranken	Für die flächendeckende Anordnung von Tempo 30 fehlt die Rechtsgrundlage. Das Maßnahmenkonzept des LAP beinhaltet Einschränkungen für den Lkw-Verkehr auf der Altenberger-Dom-Straße, der Leverkusener Straße und der Kempener Straße. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans Keine Änderung des Lärmaktionsplans

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
			Straße werden an die zuständige Fachbehörde weitergeleitet.	
		Die geplante Vergrößerung der Realschule, der Bau einer großen Kindertagesstätte auf der Odenthaler Straße und die Einrichtung der Laurentiusstraße zur Fahrradstraße lasse eine weitere Zunahme des Verkehrs erwarten. Irgendwo müsse der Verkehr ja hin	Der Lärmaktionsplan geht immer vom Bestand aus. Neubauvorhaben sind im Rahmen der Erteilung von Baurecht jeweils vorhabenbezogen einzeln zu prüfen.	
		Neben der starken Lärmbelastung fürchte sie um die Sicherheit der Schulkinder und der Besucher des Friedhofs, ganz allgemein um die Gesundheit der Menschen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ihr spezielles Anliegen ist die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in diesem Bereich. Die Stadt Köln habe ja auch Tempo 30 kurz hinter der Stadtgrenze auf der B 506 (hier mit Blitze) und auf der Bergisch Gladbacher Straße eingerichtet. Warum kann die Stadt Bergisch Gladbach das nicht?	Bei Reduzierung von Geschwindigkeiten handelt es sich um Einzelfallentscheidungen durch die Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO).	
50	10.12.2021 19:43	Bezug auf Feldstraße und Bensberger Straße. Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Feldstraße nicht gehört.		
	Beschreibung der auf der Feldstraße	Feldstraße: Die Feldstraße hat Tempo 50 und liegt in einem Tempo 30 Wohngebiet.	Die Feldstraße als Haupteerschließungsstraße (vgl. z.Bsp. Bernard-Eyberg-Straße, Neuenweg oder Lückrather Weg) gehört zum Vorfahrtsstraßennetz.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Starke Verkehrslärmbelastung durch Durchgangsverkehr von und zur Bensberger Straße sowie von und zur Hauptstrasse via Ferrenberger Straße oder Schützenstrasse oder von und zu Sander Straße.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Viele Anwohner klagen zudem über vibrierende Häuser durch den Verkehr!!!	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Lärmkartierung zeigt für die Feldstraße deutlich erhöhte Lärmpegel auf, jedoch ist sie nicht im Lärmaktionsplan aufgeführt, da sich dieser nur auf die Hauptstrecken beschränkt.	Auch für den aktuellen Lärmaktionsplans gilt: Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Feldstraße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Tempo 30 Anfrage der Bürgerinitiative Feldstraße-Rheinhöhenweg mit Anwohnerunterschriften liegt der Stadt vor. Bisher hat sich an der Lärmbelastung aber nichts geändert. Die Stadt hat als Einzelmaßnahme lediglich eine einzige Parkbucht auf den Asphalt gezeichnet und vor der Kita Rheinhöhenweg streckenbezogenes Tempo 30 eingeführt.	Der Antrag der Bürgerinitiative wurde im Herbst 2019 vom zuständigen Ausschuss beraten und gemäß dem Beschluss umgesetzt. Demnach wurde zwischen den östlichen Schützenstraße und der Straße Sander Aue im Bereich einer Kindertageseinrichtung Tempo 30 angeordnet	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
			sowie einen Parkplatz zwischen der westlichen Schreibersheide und der Schützenstraße markiert.	
	Vorschläge zur Lärminderung bzw. -vermeidung an der Feldstraße	Feldstraße: - Tempo 30 in der Feldstraße und in allen Wohngebieten in Bergisch Gladbach - Geschwindigkeitsanzeigetafeln, um die Achtsamkeit des Verkehrs für die gefahrene Geschwindigkeit zu erhöhen. - Durchfahrtsverbot für LKWs (außer Linienbus) - Pflanzenkübel zur Geschwindigkeitsreduktion und Aufwertung der Straße - Parkverbotsbereiche überprüfen und durch sinnvoll angeordnete und auf den Asphalt aufgezeichnete Parkbuchten ersetzen (Stichwort: Alternierendes Parkzonen). - Feldstraße zwischen Bensberger Straße und Ferrenberger Straße für den Fahrradverkehr entgegen der Fahrtrichtung öffnen. - Ampelphasen an der Kreuzung Ferrenberger Straße / Feldstraße überprüfen - Straßenbelag erneuern (jedoch nicht zu Kosten der Anwohner, die den Durchgangsverkehr erleiden).	Als Belastungsachse gingen die am höchsten belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung und empfindlichen Nutzungen ein, wozu die Feldstraße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahme/n für die Straßenverkehrslärmreduzierung in Bergisch Gladbach besonders wichtig	Bensberger Straße (An der Jüch - Lerbacher Weg):	Im LAP, Runde 3, Kapitel 9.2.5 werden	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Dieser Straßenbereich war bisher nicht im Blick der Stadt und ist in einem sehr desolaten Zustand und ohne Aufenthaltsqualität.	Maßnahmenvorschläge für die Belastungsachse Bensberger Straße – Gladbacher Straße – Buddestraße gemacht.	
		- Durchgängig Tempo 30 einführen. Es verwundert, dass die Stadt noch nicht Tempo 30 vor den Berufsschulen eingeführt hat, (sie könnte es anordnen, da der Zugang zur Berufsschule über die Bensberger Straße erfolgt)	Siehe Maßnahmenkatalog: Maßnahmenvorschlag Reduzierung auf 40 km/h An der Jüch-Am Rübezahlwald.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Anpassung der Ampelphasen an den Kreuzungen	Siehe Maßnahmenkatalog: Maßnahmenvorschlag Senkung der Progressionsgeschwindigkeit	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Endlich den Straßenasphalt und Gehwege sanieren (diese sind z. T. massiv geschädigt, z. T. für Radfahrer sehr gefährlich.).	Siehe Maßnahmenkatalog: Maßnahmenvorschlag Deckschichterneuerung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		- Durchfahrtsverbot für Lastwagen und KfZ, welche die Stadt nur durchfahren um Staus auf dem Autobahnkreuz Köln zu meiden). Lastwagenverbot in der Nacht	Siehe Maßnahmenkatalog: Maßnahmenvorschlag Lkw-Verbot nachts.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Aufenthaltsqualität in der Einkaufszone erhöhen: regelmäßiges Entfernen von Müll!!!, Neue Bepflanzungen / Pflanzkübel, Parkbänke aufstellen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Kreisverkehr einrichten, an Kreuzungen Bensberger Str. - Oberheidkamper Str. sowie an Kreuzung Bensberger Str. - Lerbacher Weg	Der lärmindernde Effekt von Kreisverkehren ist sehr gering und kann sich im Falle von hohen Verkehrsstärken, zum Beispiel bei Rückstaus, ins Gegenteil verkehren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Weitere Anmerkungen / Anregungen zum Thema Umgebungslärm	- Durchgängig Tempo 30 in allen Wohngebieten einführen und auf allen Hauptstraßen wo es möglich ist, ggfs. auch Tempo 40 auf Hauptstraßen einführen.	Wohngebiete sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Geschwindigkeitsreduzierungen erfordern Einzelfallprüfungen nach StVO. Eine pauschale Reduzierung ist deshalb nicht möglich. Das Thema eines Stadtgeschwindigkeitskonzepts wird in Kapitel 9.1 angesprochen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Stadt muss einen Tempo 30 Leitfaden für das gesamte Stadtgebiet erstellen (Transparenz!!! schaffen, alle Anwohner/Straßen gleich behandeln).	Eine Gleichbehandlung aller Straßen ist aufgrund ihrer unterschiedlichen Verkehrsfunktion nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Ampelphasen überprüfen um Verkehrsfluss zu verbessern und Hinweisschilder einsetzen, um den Verkehr aufmerksam zu machen (z. B. "Grüne Welle bei Tempo 30")	Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmenvorschläge mit Progressionsgeschwindigkeiten enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Kreisverkehre auf weiteren Straßen	Zur Kenntnis genommen – siehe Hinweis oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Endlich den Asphalt an überall dort erneuern, wo die Infrastruktur desolat ist und die Anwohner dadurch vom Lärm betroffen sind.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Geschwindigkeitsanzeigen (kostengünstig) an allen Durchfahrtsstraßen einführen Vorallem: Endlich endlich machen und konsequent alle kostengünstigen Maßnahmen zuerst umsetzen (Tempo 30).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
51	19.12.2021	Bezug auf KVB-Linie 1 im Kurvenbereich Dariusstraße, Kaule, Freiheit, Ferdinand-Stucker-Straße, Johann-Bendel-Straße		
		Einen solchen Plan finden wir wichtig zu erstellen, damit Sie für die Bürgerinnen und Bürger in Bergisch Gladbach Maßnahmen planen und ergreifen können, durch	Im Rahmen des Lärmaktionsplan können keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung der Züge gemacht werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		die die gesundheitsschädlichen Auswirkungen abgestellt werden. Unter „Umgebungsärm“ im Sinne der EU-Richtlinie versteht man entsprechend Ihren Ausführungen „belästigende und gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch menschliche Aktivitäten verursacht werden. Dieser Lärm geht von Verkehrsmitteln und vom Straßenverkehr aus, von Eisenbahnen und Flugzeugen und von Industriegeländen.“ Damit gehört zum Umgebungsärm auch die Geräuschkulisse, die durch die Straßenbahn verursacht wird. Hinweisen möchten wir in diesem Zusammenhang auf die unzumutbaren Quietschgeräusche, die die Straßenbahn der Linie 1 in den Kurvenbereichen im Stadtgebiet verursacht; wir sind betroffen im Kurvenbereich Dariusstraße, Kaule, Freiheit, Ferdinand-Stucker-Straße, Johann-Bendel-Straße. Diese Quietschgeräusche, die einen Pegel von über 80 dB(A) erreichen, treten vor allem bei trockenem, warmem oder besonders kaltem Wetter auf. Da die Straßenbahn auch nachts unterwegs ist - am Wochenende auch 24 Stunden durchgehend - führt dies vor allem im Sommer nachts dazu, dass man durch die hohen Frequenzen der Quietschgeräusche wach wird (mit allen gesundheitlichen Nachteilen, die dadurch entstehen). Eine tagsüber Nutzung der Außenflächen zum gemütlichen Aufenthalt ist im Sommer aufgrund der Lärmbelästigung nur äußerst eingeschränkt möglich. Wir bitten Sie trotz der späten Mitteilung auch diesen Sachverhalt in Ihrem Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und wünschen uns, dass Maßnahmen ergriffen werden, die diese gesundheitsschädlichen Geräusche abstellen. Dies wäre schon alleine dadurch zu erreichen, in dem die Straßenbahn in den Kurvenbereichen bei entsprechender Wetterlage ihre Geschwindigkeit auf Schrittempo reduzieren würde.	Die Betroffenheit der Anwohner im Kurvenbereich zwischen den Haltestellen Kölner Straße und Im Hoppenkamp wird jedoch der zuständigen Stelle der KVB dargelegt. Maßnahmen von Seiten der Stadt Bergisch Gladbach sind nicht geplant.	
52	28.12.2021	Bezug auf KVB-Linie 1 im Kurvenbereich Dariusstraße, Kaule, Freiheit, Ferdinand-Stucker-Straße, Johann-Bendel-Straße		
		durch einen reinen Zufall sind wir darauf gestoßen, dass es eine weitere Umfrage zu dem Lärmaktionsplan gegeben hat. Wir würde Sie eindringlich bitten unser Anliegen, wenn auch verspätet, noch mit aufzunehmen.		

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		In der Umfrage von 2014 haben wir, sowie einige weitere betroffene Personen, den unerträglichen Lärm der Linie 1 bereits zum Thema gemacht. Wir waren guter Hoffnung, dass dieser Störfaktor mit der Sanierung der Schienen im Jahr 2019 beseitigt wird, doch ist die Belastung durch Lärm noch schlimmer geworden. An trockenen und warmen Tagen ist es uns nicht mehr möglich den Garten zu nutzen, da bei der Durchfahrt einer Straßenbahn das Quietschgeräusch unerträglich geworden ist. Es hat sich zum vorherigen Zustand der Schienen sogar extrem verschlimmert. Leben bei geöffneten Fenstern ist ebenso belastend. Die enorme temporäre Lärmbelastung betrifft den gesamten Bereich ab der Haltestelle "Kölner Straße" bis hin zur Haltestelle "Im Hoppenkamp". Neben den Anwohnern entlang der Straßenbahn betrifft dies auch den Kindergarten Dariusstraße. Sogenannte Schienenschmiersysteme können dieses Problem beheben und sorgen gleichzeitig noch zu Verschleißverminderung und somit zu Einsparungen seitens der KVB. Hier können auch biologisch abbaubare Schmiermittel benutzt werden, so dass keine Umweltbelastung auftritt. Solch ein Produkt bietet beispielsweise die Firma Delimon GmbH aus Düsseldorf an. Unsere Familie ist mit Bensberg über Generationen verbunden und wir würden ungerne in letzter Konsequenz Bensberg den Rücken kehren, da die Lebensqualität nicht mehr gegeben ist.	Im Rahmen des Lärmaktionsplan können keine Maßnahmen zur Wartung von Strecken und Zügen gemacht werden. Die Betroffenheit der Anwohner im Kurvenbereich zwischen den Haltestellen Kölner Straße und Im Hoppenkamp wird jedoch der zuständigen Stelle der KVB dargelegt. Maßnahmen von Seiten der Stadt Bergisch Gladbach sind nicht geplant.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
53	29.12.2021	Bezug auf KVB-Linie 1 im Kurvenbereich Dariusstraße, Kaule, Freiheit, Ferdinand-Stucker-Straße, Johann-Bendel-Straße gibt es doch einen Hoffnungsschimmer? Leider habe ich erst gestern von Ihrer sehr begrüßungswerten Umfrage erfahren. Deshalb schließe ich mich aus Zeitgründen zunächst vollumfänglich dem Schreiben der Nachbarn Familie [REDACTED] aus der Johann-Bendel-Straße an.		

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Ich hoffe, dass Sie diese Einwände trotz abgelaufenen Frist zur Stellungnahme berücksichtigen. Gerne sende ich Ihnen in Folge meine ausführliche Beschreibung der unzumutbaren und gesundheitsschädlichen Situation. Schon jetzt unterstütze ich den kurzfristigen Lösungsansatz der Familie [REDACTED]. Eine Schrittempo-Vorschrift und/oder Schulung der Fahrer*innen könnte schon eine gewisse Entlastung bringen. Nach meinen -notgedrungen gemachten- Beobachtung sind bei gleichen Temperatur-Bedingung sehr deutliche Lärmunterschiede hörbar. Oft wird vor der Kurve nochmals stark beschleunigt, um dann geräuschvoll abzubremsen	Im Rahmen des Lärmaktionsplan können keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung der Züge oder zur Schulung des Personals der KVB gemacht werden. Die Betroffenheit der Anwohner im Kurvenbereich zwischen den Haltestellen Kölner Straße und Im Hoppenkamp wird jedoch der zuständigen Stelle der KVB dargelegt. Maßnahmen von Seiten der Stadt Bergisch Gladbach sind nicht geplant.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
54	01.01.2022	Bezug auf KVB-Linie 1 im Kurvenbereich Dariusstraße, Kaule, Freiheit, Ferdinand-Stucker-Straße, Johann-Bendel-Straße		
		Ich schließe mich dem Schreiben der Eheleute [REDACTED] im vollem Umfang an.	Im Rahmen des Lärmaktionsplan können keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung der Züge gemacht werden. Die Betroffenheit der Anwohner im Kurvenbereich zwischen den Haltestellen Kölner Straße und Im Hoppenkamp wird jedoch der zuständigen Stelle der KVB dargelegt. Maßnahmen von Seiten der Stadt Bergisch Gladbach sind nicht geplant.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
55	02.01.2022	Bezug auf KVB-Linie 1 im Kurvenbereich Dariusstraße, Kaule, Freiheit, Ferdinand-Stucker-Straße, Johann-Bendel-Straße		
		wie wir leider erst jetzt erfahren haben, erstellt die Stadt Berg. Gladbach einen Lärmaktionsplan bei dem es auch um Umgebungslärm geht. Hierzu möchten wir Ihnen mitteilen, das wir stark durch die Quietschgeräusche der KVB-Linie 1, betroffen sind. Wir sind Anwohner der Ferd. Stucker-Str. [REDACTED], also unmittelbar an den Gleisen der Straßenbahn. Die Quietschgeräusche, besonders im Sommer, wo man sich ja gerne draußen aufhält, sind dann manchmal unerträglich.	Im Rahmen des Lärmaktionsplan können keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung der Züge gemacht werden. Die Betroffenheit der Anwohner im Kurvenbereich zwischen den Haltestellen Kölner Straße und Im Hoppenkamp wird jedoch der zuständigen Stelle der KVB dargelegt. Maßnahmen von Seiten der Stadt Bergisch Gladbach sind nicht geplant.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Da die Bahnen ja auch nachts fahren, ist auch da der Lärm nicht zu überhören. Es wäre schön, wenn die KVB einfach bei entsprechender Wetterlage die Geschwindigkeit im Kurvenbereich Ferd. Stucker-Str., Dariusstr. und Johann Bendel-Str., reduzieren würde, denn wir haben schon mehrfach beobachtet, kommt eine Bahn im gemäßigten Tempo, fährt sie viel ruhiger als wenn eine Bahn sehr schnell fährt.	Den Anwohnern wird zu privatem Lärmschutz geraten. Geeignet sind z.B. (Gabionen-)Mauern, Bauwerke (Gartenhäuser, Gewächshäuser, Garagen. Hecken bieten keinen Lärmschutz.	
56	14.01.2022	Bezug auf KVB-Linie 1 im Kurvenbereich Dariusstraße, Kaule, Freiheit, Ferdinand-Stucker-Straße, Johann-Bendel-Straße wir wohnen in der Johann – Bendel - Straße ■ und möchten uns gerne dem Schreiben von Herrn ■ anschließen. Das Straßenbahngequatsche ist unerträglich geworden. Insbesondere im Sommer, wenn es trocken ist, quietscht es in der Kurve in einem durch. Wenn wir draußen telefonieren gehen wir rein, sobald eine Bahn kommt, um das Gespräch fortführen zu können. Die Gesprächsteilnehmer am anderen Ende fragen dann, ob man an einem Bahnhof steht. Dieses Geräusch geht durch Mark und Bein, es ist für uns unerträglich geworden und es ist insbesondere deswegen schade, weil dann, wenn das Wetter gut ist und man draußen sitzt, das Gequietsche am schlimmsten ist. Sobald es feucht wird hört man von der Bahn kaum noch etwas. Deshalb stellen wir uns schon die Frage, ob man das nicht dauerhaft beheben könnte. Dieser Zustand ist eine absolute Katastrophe und man merkt immer wieder, wie sehr man sich über dieses durchdringende Geräusch aufregt und es der Gesundheit nicht zuträglich ist. Abgesehen davon könnte ich mir vorstellen, dass dies auch eine Wertminderung der Immobilie bedeutet. Ich würde in dieser Straße zur Straßenbahnseite kein Haus mehr kaufen.	Im Rahmen des Lärmaktionsplan können keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung der Züge gemacht werden. Die Betroffenheit der Anwohner im Kurvenbereich zwischen den Haltestellen Kölner Straße und Im Hoppenkamp wird jedoch der zuständigen Stelle der KVB dargelegt. Maßnahmen von Seiten der Stadt Bergisch Gladbach sind nicht geplant. Die Schienenstrecke liegt parallel zur Johann-Bendel-Straße in Tieflage. Den Anwohnern der Johann-Bendel-Straße wird zu privatem Lärmschutz geraten. Geeignet sind z.B. (Gabionen-)Mauern, Bauwerke (Gartenhäuser, Gewächshäuser, Garagen. Hecken bieten keinen Lärmschutz.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
57	19.01.2021	Bezug auf KVB-Linie 1 im Kurvenbereich Dariusstraße, Kaule, Freiheit, Ferdinand-Stucker-Straße, Johann-Bendel-Straße Ich schließe mich hiermit dem Schreiben von ■ vom 19.1. an mit freundlichen Grüßen	Im Rahmen des Lärmaktionsplan können keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung der Züge gemacht werden. Die Betroffenheit der Anwohner im	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			Kurvenbereich zwischen den Haltestellen Kölner Straße und Im Hoppenkamp wird jedoch der zuständigen Stelle der KVB dargelegt. Maßnahmen von Seiten der Stadt Bergisch Gladbach sind nicht geplant. Die Schienenstrecke liegt parallel zur Johann-Bendel-Straße in Tieflage. Den Anwohnern der Johann-Bendel-Straße wird zu privatem Lärmschutz geraten. Geeignet sind z.B. (Gabionen-)Mauern, Bauwerke (Gartenhäuser, Gewächshäuser, Garagen. Hecken bieten keinen Lärmschutz.	
58	19.01.2021	Bezug auf KVB-Linie 1 im Kurvenbereich Dariusstraße, Kaule, Freiheit, Ferdinand-Stucker-Straße, Johann-Bendel-Straße		
		Mit dem Schreiben vom 19.12.2021 haben sich unsere Nachbarn [REDACTED] ausführlich mit dem Sachverhalt auseinander gesetzt. Wir schließen uns inhaltlich voll an. Anzumerken unsererseits sind die starken Geräuschentwicklungen durch die abgesackte Straßenüberführung am Übergang der Stadtbahn an der Kölner Straße. PS.: Im Kölner Stadtgebiet, z.B. in Rodenkirchen, hat die KVB bessere Lösungen ausgeführt.	Im Rahmen des Lärmaktionsplan können keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung der Züge gemacht werden. Die Betroffenheit der Anwohner im Kurvenbereich zwischen den Haltestellen Kölner Straße und Im Hoppenkamp wird jedoch der zuständigen Stelle der KVB dargelegt. Maßnahmen von Seiten der Stadt Bergisch Gladbach sind nicht geplant. Die Schienenstrecke liegt parallel zur Johann-Bendel-Straße in Tieflage. Den Anwohnern der Johann-Bendel-Straße wird zu privatem Lärmschutz geraten. Geeignet sind z.B. (Gabionen-)Mauern, Bauwerke (Gartenhäuser, Gewächshäuser, Garagen. Hecken bieten keinen Lärmschutz. Der Hinweis auf die straßenbaulichen Mängel auf der Kölner Straße an der Querung der Schienenstrecke wird aufgenommen.	Änderung des Lärmaktionsplans: Erneuerung des Bahnübergangs Kölner Straße nach dem aktuellen Stand der Technik. Bei Sanierungsarbeiten sollten stets lärmarme Bauweisen nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik bevorzugt Anwendung finden.



Anhang II

Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Abwägungsvorschlag zu den Stellungnahmen der Träger der öffentlichen Belange zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Bergisch Gladbach der Runde 3
Offenlage vom 08.11. bis zum 10.12.2021, Beiträge bis zum 11.02.2022 wurden berücksichtigt

Anhang II - Stellungnahmen der Träger der öffentlichen Belange

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
1	23.11.2021	Westnetz GmbH DRW-S-LK-TM	Florianstraße 15 – 21 44139 Dortmund	im Untersuchungsraum des oben genannten Lärmaktionsplans der Stadt Bergisch Gladbach verläuft die im Betreff genannte Hochspannungsfreileitung mit ihrem 2 x 18,50 m = 37,00 m breiten Schutzstreifen. Die Leitungsführung entnehmen Sie bitte den beigefügten Lageplänen, wobei wir darauf hinweisen, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungssachse und somit auch das Leitungsrecht allein aus der Örtlichkeit ergeben. Bei Ihren weiteren Planungen bitten wir Sie, Folgendes zu berücksichtigen: • Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. • Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. • Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitung, insbesondere Geländeniveauveränderungen oder Anpflanzungsmaßnahmen, bedürfen unserer Zustimmung. • Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung werden keine Hochbauarbeiten, wie z. B. die Errichtung von Lärmschutzwänden, durchgeführt. Falls dennoch Arbeiten im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung durchgeführt werden sollen, bitten wir Sie, uns baureife Planunterlagen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden. Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 110-kV-Netzes.	Zur Kenntnis genommen. Die Belange der Träger öffentlicher Belange werden bei Baumaßnahmen im Bedarfsfall berücksichtigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
2	24.11.2021	PLEdoc GmbH	Postfach 12 02 55 45312 Essen	Von der Open Grid Europe GmbH (OGE), Essen und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. Wir vertreten im Auftrag der OGE insoweit auch die Interessen der Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG) und der Mittelrheinischen Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (METG). Unabhängig davon, ob es sich bei den aufgeführten Versorgungsanlagen um eine oder mehrere Ferngasleitungen, Nachrichtenkabel, Kabelschutzrohranlagen (LWL-KSR-Anlage) oder sonstiges Zubehör handelt, bezeichnen wir diese nachfolgend als Versorgungsanlagen. Die Trassenführung der Versorgungsanlagen ist aus dem Übersichtsplan zu entnehmen. Der Übersichtsplan dient lediglich der groben Übersicht und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Aktualität, zumal sich das Leitungsnetz durch Neuverlegungen und Umlegungen bzw. durch Baumaßnahmen Dritter kontinuierlich ändert. Wir übersenden in der Anlage eine sinngemäß für die NETG und die METG geltende Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der OGE sowie eine Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG. Die dort aufgeführten Auflagen und Hinweise sind zwingend bei allen Maßnahmen im Bereich und / oder in der Nähe der Versorgungsanlagen zu beachten. In diesem Zusammenhang verweisen wir insbesondere auf die Abschnitte, Bauvorhaben im Schutzstreifenbereich. Wir weisen darauf hin, dass alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben können, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit wir prüfen können, ob die jeweils angezeigte	Zur Kenntnis genommen. Die Belange der Träger öffentlicher Belange werden bei Baumaßnahmen im Bedarfsfall berücksichtigt.	

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				Baumaßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden.		
3	12.12.2021	Dr. Bernhard Beckermann ADFC Rhein-Berg-Oberberg e.V	Dr. Bernhard Beckermann ADFC Rhein-Berg-Oberberg e.V	der ADFC Kreisverband RheinBerg-Oberberg gibt unter Bezugnahme auf die in Abbildung 5.19 auf S. 39 dokumentierten hohen Lärmbelastungen folgende Aktions-Vorschläge zur Lärmreduktion ab: 1. Odenthaler Straße: Im gesamten Verlauf zwischen B506 und Hauptstraße sollte zur Lärmreduktion ein Tempolimit auf 30 km/h angeordnet werden. Unabhängig davon: Hier grenzen im Nahbereich 2 Schulhofgelände an und hier befinden sich insgesamt 6 Bushaltestellen mit resultierenden häufigen Fußgängerquerungen. 2. Die Paffrather Straße ab Abzweigung Stationsstraße bis Konrad-Adenauer-Platz (Lden >70 dB(A)) und im weiteren Verlauf die komplette Laurentiusstraße (Lden >65 dB(A)) sollten zur Lärmreduktion für den Durchgangsverkehr gesperrt und nur für Anlieger freigegeben werden.	1. Die Maßnahmenvorschläge enthalten die Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h. Der Lärmaktionsplan beinhaltet Maßnahmen zur Sicherung des Schülerverkehrs auf der Odenthaler Straße 2. Der Abschnitt der Paffrather Straße zwischen Stationsstraße und Konrad-Adenauer-Platz ist hoch lärmbelastet, was sich prioritär aus dem hohen SV-Anteil begründet, der beinahe ausschließlich durch den Linienbusverkehr entsteht. Der 100 m "kurze" Straßenabschnitt wurde trotz der hohen Lärmimmissionen nicht in die zu bearbeitenden Belastungsachsen aufgenommen, da aktuell verkehrliche Veränderungen zur Prüfung anstehen, die Einfluss auf die zukünftige Rolle des belasteten Abschnitts der Paffrather Straße im Straßenverkehrsnetz haben werden (u. a. Fahrradstraße Laurentiusstraße). Nach Aufstellung der Lärmkartierung der 4. Runde des LAP wird erneut geprüft, welche Straßen(-abschnitte) als Belastungsachsen weiterverfolgt werden. Der	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
					Straßenabschnitt der Paffrather Straße wird bei der Identifizierung weiter zu verfolgender Belastungsachsen mit aller Wahrscheinlichkeit einbezogen.	
4	16.12.2021	Urs Kleinert	Pro Velo Bergisch Gladbach - Initiative für bessere Radinfrastruktur	Überlegungen zur Lärmreduktion begrüßen wir grundsätzlich, zumal diese meist mit einer Verbesserung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs einhergeht. Die bei weitem wirksamste (und kostengünstigste) Maßnahme ist aus unserer Sicht die Senkung der Höchst- bzw. Regelgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen. Dies gilt insbesondere dort, wo viele Fußgänger und Radfahrende unterwegs sind: Auf Altenberger-Dom-Straße, Bensberger Straße, Dolmanstraße, Odenthaler Straße und unterer/ oberer Hauptstraße halten wir durchgängig Tempo 30 für angebracht. Eine nur abschnittsweise Beschränkung hätte vermutlich keinen messbaren Effekt. zur Odenthaler Straße (9.2.1, S. 89 ff) (gilt auch für die Bensberger Straße): Die bestehenden Radstreifen auf dem Hochbord sind deutlich zu schmal und verlaufen in der Türzone parkender Autos, was häufig zu gefährlichen Situationen führt. Der Straßenquerschnitt beträgt durchgängig 14 m; eine bessere Lösung (Radfahrstreifen) wäre also grundsätzlich möglich, wenn der Wegfall von Fahrparkplätzen und ev. einiger Bäume akzeptiert wird.	Zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan macht Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit an den am meisten betroffenen Belastungsabschnitten, wo die Straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Die Anordnung Geschwindigkeitsreduzierungen durch die Straßenverkehrsbehörde kann nicht pauschal, sondern nur im Rahmen von Einzelfallentscheidungen auf Grundlage der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) erfolgen. Der Lärmaktionsplan sieht für die Odenthaler Straße zwischen Alte Wipperfürther Straße und Jägerstraße nach der Senkung der Progressionsgeschwindigkeit Prüfung einer Führung des Fahrradverkehrs im Mischverkehr vor. Für die Bensberger Straße werden keine Radverkehrsmaßnahmen vorgeschlagen. Der Wegfall von Bäumen ist aus klimatischen Aspekten keine Option. Der Lärmaktionsplan nicht für die Umsetzung von Maßnahmen zuständig. Kapitel 9.1.2 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangs- datum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				zur "unteren" Hauptstraße (9.3.1., S. 124 ff): Eine Ausweisung als "verkehrsberuhigter Geschäftsbereich" mit Tempo 20 ist überfällig. Besser wäre aus unserer Sicht eine "große Lösung" mit Sperrung für den Durchgangsverkehr und Umgestaltung zur reinen Anliegerstraße. Wenn die Parkstände auf der Nordseite wegfallen, kann der (zu schmale) Geh- und Radweg verbreitert werden, was Sicherheit und Aufenthaltsqualität deutlich verbessern würde. zur Dolmanstraße (9.3.2., S. 129 ff): Am nördlichen Ortseingang (Einmündung Auf der Kaule) stellt die Querung für Fußgänger und Radfahrende ein Problem dar. Wenn dort eine Verkehrsinsel eingerichtet wird, sollte diese gleichzeitig als Querungshilfe dienen. Am Bahnübergang/ Höhe Wickenpfädchen ist die Querung ebenfalls schwierig und gefährlich. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, zumal es sich um eine extrem wichtige Radverkehrs-Achse handelt (Bensberg - Köln). zur Kölner Straße (9.3.3., S. 135 ff): Zwischen Dariusstraße und Bahnstrecke stellen die Parkstände für Radfahrende eine große Gefahr dar (Türzone). Sie sollten perspektivisch wegfallen oder zumindest reduziert werden. Die angedachte Querungssicherung am Bahnübergang sollte so weit westlich ('unten') wie technisch	strategischen Konzepten, die auch den Radverkehr betreffen. Die dabei genannten Routenbeispiele erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sind in einem Radverkehrskonzept zu bestimmen. Die Radverkehrsplanung ist nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung. Hauptstraße: Zur Kenntnis genommen. Verkehrsplanerische sowie straßenverkehrsrechtliche Fragestellungen können nicht durch den Lärmaktionsplan gelöst werden. Dolmanstraße: Die Anregung wird aufgegriffen. Maßnahme des Lärmaktionsplan. Kölner Straße: •siehe Maßnahmenvorschlag zur Aufwertung des Bereichs. Planung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Erweiterung des Maßnahmenvorschlags: "Verkehrsinsel mit Fahrbahnverschwenk und Querungssicherung im nördlichen Ortseingang. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				möglich errichtet werden, um auch der Querung von der Graf-Adolf-Straße zum Geh- und Radweg entlang der Schienen zu dienen. zu den "Achsen mit Erholungs- und/ oder Verbindungsfunktion": Hier wurden wichtige Achsen nicht berücksichtigt, bspw. entlang des alten Bahndamms inkl. Verlängerung nach Rösrath, der Strunderadweg vom Refrather Weg nach Dellbrück, via Kamp - Pafrather Mühle - Badstraße nach Dünnwald, die Brüderstraße nach Untereschbach, der Trotzenburger Weg nach Spitze.	•Der Hinweis ist im Prinzip richtig, aber aufgrund des Abbiegers in die Graf-Adolf-Straße nicht umsetzbar. Kapitel 9.1.2 des Lärmaktionsplans enthält Vorschläge zu strategischen Konzepten, die auch den Radverkehr betreffen. Die dabei genannten Routenbeispiele erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sind in einem Radverkehrskonzept zu bestimmen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	16.12.2021	Norbert Pleiß	Bezirksregierung Köln Dezernat 53 - Immissionschutz einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz 50606 Köln Dienstgebäude: Zeughausstr. 2 – 10, 50667 Köln	zum Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes bzw. zu den Angaben auf Seite 2 zur Firma Zanders Paper GmbH wird von hier auf folgendes hingewiesen: - Die Abwicklung der Firma Zanders Paper GmbH erfolgt unter Aufsicht des Rheinisch-Bergischen-Kreises. - Rückbau der Anlagen wird bereits vollzogen. Eine Inbetriebnahme der bisher dort betriebenen Anlagen ist nicht mehr möglich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	16.12.2021	Karl-Heinz Sandkühler	Baurecht I, CR.R O41 Deutsche Bahn AG Erna-Scheffler-Str. 5 ADAC-Haus, 51103 Köln	leider liegen uns noch nicht alle Stellungnahmen unserer verschiedenen Geschäftsbereiche vor. Deshalb übersenden wir Ihnen heute diesen Zwischenbescheid mit der Bitte um freundliche Beachtung: Die in Kapitel 9.4 der Fortschreibung erwähnte Anlage 3 auf der Seite des BMVI, Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenwegen, weist einen aktuellen Stand von September 2021 auf. Die PKZ bezieht sich, wie in der Vorgängerversion auch, auf den Sanierungsbereich Köln II, der neben Bergisch Gladbach – Gronau (Strecke 2663, km 7,8 bis km 7,9 und km 8,3 bis km 8,4) weitere Strecken und	Zur Kenntnis genommen. 10.2, Absatz 1: Der Streichung des Monats April wird nachgekommen.	Änderung des Lärmaktionsplans auf Seite 141 „Die DB Netz AG plant, das Planfeststellungsverfahren im Jahr April 2022 zu starten“.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				Streckenabschnitte umfasst, siehe Anlage 3. Dies stellt aber lediglich eine Präzisierung dar, eine generelle Änderung der Aussagen ist dies nicht, auch die PKZ ist gleich geblieben. Zu der im Aktionsplan in Kapitel 10.2 erwähnten angedachten Taktverdichtung zwischen Köln und Bergisch Gladbach sei ergänzend angemerkt, dass der Aufgabenträger NVR darüber hinaus langfristig eine weitere Verdichtung in der Hauptverkehrszeit auf dann insgesamt neun stündliche S-Bahn-Züge je Richtung plant. An dem in Kapitel 10.2 erläuterten geplanten Infrastrukturausbau ändert dies ergänzende Wunsch jedoch nichts. Zum Lärmaktionsplan der Stadt Bergisch Gladbach wäre eine Änderung im Kapitel „Langfristige Strategie des Schienenverkehrs“ aufzunehmen. Auf Seite 141 heißt es: „Die DB Netz AG plant, das Planfeststellungsverfahren im April 2022 zu starten“. Wir bitten darum, dass in diesem Satz nur das Jahr und nicht der Monat genannt wird.		
7	17.12.2021	Ganaginy Sivanolisigam	Rheinisch-Bergischer Kreis DER LAND-RAT Amt für Planung und Landschaftsschutz Am Rübzahlwald 7 51469 Bergisch Gladbach	Die Stellungnahmen aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde: Amt 67 (Natur- und Landschaftsschutz): <u>Betroffene Belange, Eingriffsbewertung und Bedenken:</u> Von den konkret benannten Maßnahmen werden die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nur an zwei Stellen randlich betroffen. Der Kreisverkehr in Hebborn wird zu zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen führen. Diese werden insgesamt als im Verfahren regelbar beurteilt. Die Verkehrsinsel mit Fahrbahn Verschwenkung am nördlichen Ortsausgang von Refrath kann zu Erweiterungen in das Naturschutzgebiet „Gierather Wald“ hinein führen. Hier bedarf es aufgrund des Schutzstatus' Naturschutzgebiet einer sorgfältigen Bewertung der Naturschutzbelange bei der Umsetzung. In beiden Fällen werden die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die konkreten Genehmigungsverfahren eingebracht werden.	Die konkreten Hinweise werden wie folgt abgewogen: Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangs- datum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				<u>Hinweise und Anregungen:</u> - Die unteren Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass das Instrument zur Entwicklung von Natur und Landschaft und damit auch für Ruhe und Erholungszonen der Landschaftsplan ist und einzelne der vorgeschlagenen Maßnahmen („Events“, Grillplätze, Fischteiche, Möblierungen, „anspruchsvolle Grüngestaltungen“, Gaststätten etc.), eher zu Störungen und Beunruhigungen führen. Bei Maßnahmen in der freien Landschaft besteht naturschutzrechtlicher Genehmigungsbedarf und ein Abstimmungserfordernis mit der unteren Naturschutzbehörde. (Ansprechpartner: Herr Thiele 0 22 02 / 13 25 35) Amt 39 (Artenschutz): Zum jetzigen Zeitpunkt der Planung können keine konkreten Aussagen zu artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen getroffen werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) (Töten und Stören von Tieren) sowie des § 39 Abs. 5 BNatSchG grundsätzlich bei der Durchführung der einzelnen Maßnahmen zum Lärmaktionsplan einzuhalten sind. Bei zukünftigen Bauvorhaben (Abbruch, Neubau und Umnutzung) bzw. Planungs- und Zulassungsverfahren ist sich an die Gemeinsamen Handlungsempfehlungen des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW zum Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben vom 22.12.2010 sowie an die Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- und Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz)	Im LAP werden Anregungen zum Schutz ruhiger Gebiete durch Bündelung von Lärmemissionen in den Randbereichen der Gebiete gegeben. Die damit verbundenen gesetzlichen Grundlagen sind bekannt. Umsetzung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Umsetzung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	

lauf. Nr.	Eingangs- datum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010 zu halten. Das Anlegen von Hecken und Pflanzen von Bäumen wird aus Sicht des Artenschutzes grundsätzlich begrüßt. (Ansprechpartnerin: Frau Wildenhues 0 22 02 / 13 68 14) Die Stellungnahme aus Sicht der Unteren Umweltschutzbehörde: Zu der v.g. Maßnahme der Stadt Bergisch Gladbach werden in wasserwirtschaftlicher, bodenschutzrechtlicher und immissionsschutzrechtlicher Hinsicht und zu den Belangen der Umweltvorsorge keine Bedenken, Anregungen und Hinweise vorgebracht. (Ansprechpartner: Herr Helmerichs 0 22 02 / 13 25 70) Die Stellungnahmen aus Sicht der Kreisstraßen (Bau/Unterhaltung) und Verkehr: Amt 60.2 (Straßenunterhaltung): Der Rheinisch Bergischer Kreis, Amt 60 Kreisstraßen, Verkehr ist durch den Lärmschutzplan der Stadt Bergisch Gladbach und der darin geplanten Maßnahmen an der K27 in Refrath betroffen. Am Ortseingang Refrath von Gronau aus kommend ist auf der freien Strecke der K27 eine Verkehrsinsel inklusive Fahrbahnverschwenkung geplant. Die freie Strecke liegt in der Straßenbaulast des Rheinisch Bergischen Kreises. Ungefähr 50 m hinter der geplanten Verkehrsinsel ist eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung installiert. Daher besteht aus Sicht des Kreises keine Notwendigkeit für weitere geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen. Sollte aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach die Verkehrsinsel zum Erreichen der Lärmschutzziele erforderlich sein, so ist zwischen der Stadt und dem Kreis eine Verwaltungsvereinbarung bezüglich der Bau- und Unterhaltungskosten der Verkehrsinsel zu	Zur Kenntnis genommen. Zur Kenntnis genommen. Die Mittelinsel bleibt als Maßnahmenvorschlag im Lärmaktionsplan.	

lauf. Nr.	Eingangs- datum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				schließen. Die Verwaltungsvereinbarung ist durch die Stadt Bergisch Gladbach zu erstellen. Alle im Zusammenhang mit dem Bau der Verkehrsinsel anfallenden Kosten sind durch die Stadt Bergisch Gladbach zu übernehmen. (Ansprechpartner: Herr Ott 0 22 02 / 13 27 84) Amt 60.3 (Verkehrslenkung): - nach Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde -: Seitens der Straßenverkehrsbehörde wird darauf hingewiesen, dass als Basis für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung in Zusammenhang mit Lärmimmissionen die Lärmschutzrichtlinien StV 2007 vom 23.11.2007 dienen. Danach ist für jede einzelne relevante Örtlichkeit der Verkehrslärm durch den zuständigen Straßenbaulastträger zu berechnen (und nicht zu messen). Ob überhaupt bzw. welche verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen letztlich in Betracht kommen und ob diese dann tatsächlich angeordnet werden, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde für jeden Einzelfall gemäß Lärmschutzrichtlinien StV 2007. Insbesondere sollen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht als Ersatz für bauliche Maßnahmen zur Lärminderung dienen. Entsprechende Klarstellungen und Weisungen an die Straßenverkehrsbehörden ergingen u.a. im Rahmen der Niederschrift über die Verkehrsingenieursbesprechung am 18./19.04.2012 (TOP 17), am 28.11.2017 (TOP 3), Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA-StVO/OWi) am 20./21.06.2016 (TOP 4.3), 10./11.05.2017 (TOP 3.3), 27./28.09.2017 (TOP 3.4) und den Dienstbesprechungen bei der Bezirksregierung Köln am 26.06.2012 (TOP 4) und 15.10.2013 (TOP 3). Die Festlegung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat auf der Basis der StVO als Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten gemäß § 45 StVO durch die Straßenverkehrsbehörde zu erfolgen (nach Anhörung der Kreispolizeibehörde und des Straßenbaulastträgers); dabei ist zu	Zur Kenntnis genommen. Die aktuellen Gesetze, Richtlinien und die StVO sind bekannt.	

lauf. Nr.	Eingangs- datum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				berücksichtigen, dass der Lärmaktionsplan, wenn er Rechtskraft erlangt hat, für die Straßenverkehrsbehörde hinsichtlich der von ihr mitgetragenen Festlegungen bzw. Anregungen bindend ist. Die Straßenverkehrsbehörde Bergisch Gladbach wird auf die möglicherweise verkehrsrechtlich nicht zulässigen Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan aufgeführt sind, hingewiesen, um eine Selbstbindung zu vermeiden; das gilt insbesondere in Bezug auf vorgesehene Geschwindigkeitsreduzierungen. Die VIB ist für die Straßenverkehrsbehörde zwar grundsätzlich bindend aufgrund des Weisungscharakters - allerdings enthält nicht jede Niederschrift eine konkrete Weisung; in vielen Fällen geht es auch um die Interpretation der Rechtslage und genau das dürfte hier der Fall sein; das Ministerium hat seine Rechtsauffassung dargelegt und dies wurde in die Stellungnahme eingearbeitet (klargestellt). Die konkrete Passage aus der VIB (TOP 3 der VIB II/2017 vom 28.11.2017 in Düsseldorf) ist nachfolgend abgedruckt: Somit erfolgt die Festlegung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen im Rahmen von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplänen stets auf Basis der StVO und insbesondere als Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten gemäß § 45 StVO durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde unter Beteiligung der Polizei und des zuständigen Straßenbausträgers (Anhörung). Bei der Festlegung von Maßnahmen kann sie ihr Ermessen daher jederzeit ausüben. Erst, wenn ein Luftreinhalteplan oder ein Lärmaktionsplan Rechtskraft erhalten hat, ist die Straßenverkehrsbehörde an die von ihr mitgetragenen Festlegungen bzw. Anordnungen gebunden. Außerdem wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass über die Einrichtung von Standorten für eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung (Starenkasten) die Straßenverkehrsbehörde der Stadt gemäß § 48 Abs. 2 OBG auf Basis der Verkehrskonzeption und der Verwaltungsvorschriften (Ziffer 48.25) entscheidet. (Ansprechpartner: Herr Klein 0 22 02 / 13 26 32) Die Stellungnahme aus Sicht des Bauamtes: Keine Stellungnahme abgegeben.		

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				Die Stellungnahme aus Sicht des Brandschutzes: Keine Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahme aus Sicht der Unteren Jagdbehörde: Keine Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahme aus Sicht der Unteren Fischereibehörde: Keine Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahme aus Sicht des ÖPNV: Keine Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahme aus Sicht des Gesundheitsamtes: Keine Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahme aus Sicht des Jugendamtes: Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	
8	17.12.2021	Stefan Siebrecht	Stadtwerke Köln GmbH SWK 61/62/63 – Immobilienmanagement Parkgürtel 26 50823 Köln	namens und im Auftrag unserer Konzerngesellschaften, der RheinEnergie AG in Verbindung mit der Rheinischen NETZGesellschaft mbH und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, teilen wir Ihnen mit, dass gegen die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Bergisch Gladbach keine grundsätzlichen Einwände bestehen. Die durch die KVB betriebene Stadtbahnlinie 1 wurde berücksichtigt und keine diesbezüglichen Maßnahmen empfohlen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	17.12.2021	Martina Hüser	Stadt Köln - Die Oberbürgermeisterin Stadtplanungsamt - Umweltprüfung 611/3 Willy-Brandt Platz 2 50679 Köln	es wird seitens der Stadt Köln im keine Gesamtstellungnahme zum Lärmaktionsplan geben, wie diese bei der 2. Stufe der Fall war. Die Ämter 57 Umwelt- und Verbraucherschutzamt und 66 Amt für Straßen- und Verkehrsentwicklung sind informiert und werden bei Bedarf eine Stellungnahme in eigenes Zuständigkeit abgeben. Dies wird ggfls. aber erst in den nächsten Wochen erfolgen können. Seitens des Stadtplanungsamtes der Stadt Köln bestehen keine Bedenken gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes 3. Stufe	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	17.12.2021	Sebastian Holthus Leiter	IHK Köln Geschäftsstelle	die Wirtschaft benötigt eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Dies ist die Grundvoraussetzung für die Mobilität von Materialien, Waren und Personen in einer arbeitsteiligen	Zur Kenntnis genommen. Hinweise:	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
		Standort-politik	Lever-kusen/Rhein-Berg An der Schusterinsel 2, 51379 Lever-kusen	Volkswirtschaft. Auf Verkehr kann nicht verzichtet werden. Die Reduktion und Verlagerung von Verkehrsströmen dürfen nicht zu wirtschaftlichen Schäden der betroffenen Unternehmen führen. Als Vertreterin der regionalen Wirtschaft möchten wir die Belange der Unternehmen vor Ort beim Lärmaktionsplan der Stadt Bergisch Gladbach berücksichtigt wissen. In einzelnen Maßnahmenvorschlägen in den Kapiteln 9.2 und 9.3 des Lärmaktionsplan-Entwurfes wird neben weiteren Maßnahmen eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen. Die Geschwindigkeitsverringerung kann neben der erwünschten Lärminderung auch eine Verschlechterung des Verkehrsflusses hervorrufen. Daher ist diese Maßnahme im jeweiligen Einzelfall genau zu prüfen und gegebenenfalls durch weitere technische Maßnahmen (z.B. Ampelschaltungen) zu ergänzen. Werden zur Errichtung von Tempo 30-Zonen flankierende bauliche Maßnahmen angeregt, bitten wir, den Schwerlastverkehr, der diese Straßen benutzen muss, zu berücksichtigen. Begegnungsverkehr von LKWs muss weiterhin problemlos möglich sein und darf nicht durch einen geringeren Straßenquerschnitt, die Errichtung von Verkehrsinseln oder ähnliche bauliche Maßnahmen behindert werden. In den Abschnitten 9.2 und 9.3 werden an mehreren Belastungsachsen LKW-Fahrverbote – meist in Form von Nachtfahrverboten – als lärm mindernde Maßnahme vorgeschlagen. Ein pauschales Verbot ist für die Wirtschaft nicht hinnehmbar. Zum einen nimmt der LKW-Verkehr nur einen geringen Teil am Gesamtverkehr in den jeweiligen Bereichen ein. Zum anderen würde der Verkehr und damit die Lärmbelästigung durch ein LKW-Nachtfahrverbot nicht vermieden, sondern nur verlagert werden.	Jede Geschwindigkeitsreduzierung unterliegt der Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde Die Steuerung der Progressionsgeschwindigkeit im Rahmen einer Grünen Welle fördert den Verkehrsfluss. Im Lärmaktionsplan findet sie deshalb auf mehreren Belastungsachsen Anwendung. Es ist nicht vorgesehen, Tempo 30-Zonen entsprechend StVO einzurichten. Der Lärmaktionsplan enthält keine baulichen Elemente, die nicht den aktuellen Richtlinien entsprechen. Im LAP wird wie folgt auf die Mitwirkung der Wirtschaft hingewiesen: "Bestimmung von Zeitfenstern in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Lärmentwicklung zu anderen Tageszeiten." Im Übrigen ist eine Verlagerung des Lkw-Verkehr dann zu rechtfertigen, wenn gesundheitsgefährdete Betroffene entlastet werden und keine neuen Betroffenheiten erzeugt werden.	

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				Wir möchten abschließend auch darauf hinweisen, dass es sich bei den im Lärmaktionsplan untersuchten Straßen vor allem um Verkehrsträger des übergeordneten Verkehrsnetzes handelt. Diese Straßen sind für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen vorgesehen. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss nicht zum Erliegen zu bringen und Verkehr nicht auf untergeordnete Straßen zu verlagern, sind alle Maßnahmenvorschläge in Einzelfallprüfungen abzuwägen. Alle die Wirtschaft betreffenden Maßnahmenvorschläge sollten im Dialog mit der Wirtschaft überprüft werden.		
11	17.12.2021	Romana Tybery	LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland Postfach 2140 50250 Pulheim	Denkmalpflegerische Belange könnten in nachfolgenden Planungsebenen betroffen sein. Nachdem keine Prüfung der Schutzgüter im Rahmen des LAP vorgesehen ist, möchten wir nachfolgend einige Hinweise zur Berücksichtigung der Baudenkmäler in den nachfolgenden Umsetzungen der Maßnahmen geben. Eine Betroffenheit ist insofern gegeben, als dass bei allen Maßnahmen an und im Umfeld von Baudenkmalen eine Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Bergisch Gladbach gemäß § 9 DSchG NRW einzuholen wäre. Neben substanziellen, visuellen und funktionalen Beeinträchtigungen ist hier auch der Umgebungsschutz zu beachten. Daher regen wir bei der folgenden Umsetzung diverser Maßnahmen an, Baudenkmäler entlang der Straßen und an Plätzen, wo Maßnahmen angedacht sind, zu erfassen, zwecks Übersichtlichkeit zu kartieren und auf ihre Betroffenheit durch die jeweilige Maßnahme zu prüfen. Eine aktualisierte und vollständige Denkmalliste führt die Untere Denkmalbehörde der Stadt Bergisch Gladbach. Hilfreich kann hier auch der 2018 fertig gestellte Denkmalpflegeplan sein, der unter Denkmalpflegeplan – Stadt Bergisch Gladbach abrufbar ist.	Zur Kenntnis genommen. Umsetzung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangs- datum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				Maßnahmen, von denen der Umgebungsschutz von Baudenkmalern betroffen sein kann, sind z.B. bauliche Maßnahmen wie Schallschutzwände oder andere bauliche Einrichtungen, die visuell beeinträchtigend auf das Erscheinungsbild des Denkmals wirken können. Maßnahmen an Baudenkmalern, die substanzielle und visuelle Auswirkungen haben, wären z.B. Schallschutzfenster, Formgebung der Fassade oder absorbierende Fassadenmaterialien sowie Verglasung von Balkonen/Wintergärten. Fenster dürfen an Baudenkmalern nicht ohne Erlaubnis gem. § 9 DSchG NRW ausgetauscht werden, da diese oft Teil der prägenden Merkmale eines Denkmals sind, dies gilt ebenso für Fassadengestaltungen inkl. Materialien. Anhand der Unterlagen kann das LVR-ADR in diesem Planungsstadium nicht abschließend feststellen, ob Baudenkmalern von Maßnahmen des Lärmaktionsplans betroffen sind. Die Maßnahmenvorschläge in den Kap. 8 und 9 lassen auch noch Handlungsspielraum zu. Maßnahmen wie die Optimierung oder Änderung des Straßenraums oder die fahrbahnübergreifende Gestaltung im Zuge der Rahmenplanung für den Bereich Herz-Jesu-Kirche können eine Betroffenheit bedeuten und wären zu prüfen. <u>Aus diesem Grund bitten wir um die Beteiligung bei den nachfolgenden Maßnahmenplanungen im Rahmen des Lärmaktionsplans.</u> Allgemeine Informationen und Hilfestellung zum Umgang mit Kulturgütern in der Umweltverträglichkeitsprüfung bietet die von der UVP-Gesellschaft e.V. herausgegebene Broschüre „Kulturgüter in der Planung. Handreichung zur Berücksichtigung des Kulturellen Erbes bei Umweltprüfungen“ (Köln 2014). Wir empfehlen diese sowie die zusammenfassende „Checkliste zur Berücksichtigung des		

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				Kulturellen Erbes in der Planung“ als Unterstützung. Beide Dokumente sind abrufbar unter folgenden Links: UVP-Kulturgüter in der Planung LVR und Checkliste: Kulturelles Erbe in der Planung LVR. Wir freuen uns auf die weitere Beteiligung im Verfahren. Für alle Fragen der Bodendenkmalpflege (Archäologie) liegt die Zuständigkeit beim LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Eendenicher Str. 133, 53115 Bonn. Die Belange der Kulturlandschaft vertritt der Landschaftsverband Rheinland als Träger öffentlicher Belange insgesamt. Bitte senden Sie Ihre Beteiligungsschreiben daher auch immer zusätzlich an: Landschaftsverband Rheinland, Dezernat 3, Gebäude- und Liegenschaftsmanagement, Umwelt, Energie, Bauen für Menschen GmbH, Kennedy-Ufer 2, 50663 Köln (per E-Mail an: torsten.ludes@lvr.de oder franz-josef.koenigs-commandeur@lvr.de) Eine Kopie dieses Schreibens erhält die Untere Denkmalbehörde mit der Bitte um Kenntnisnahme.		
12	20.12.2021	Felix Past	Stadt Köln - Die Oberbürgermeisterin Umwelt- und Verbraucherschutzamt Umweltplanung und -Vorsorge Willy-Brandt-Platz 2 50679 Köln	wie besprochen erhalten Sie eine Stellungnahme des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes. Sie ist entsprechend explizit nicht als gesamtstädtische Stellungnahme zu betrachten. Ich habe das Stadtplanungsamt der Stadt Köln über Ihr Beteiligungsverfahren informiert. Dabei habe ich zusätzlich erläutert, dass es in Absprache mit Ihnen möglich sei, eine Stellungnahme bis Ende des Jahres abzugeben. Bezogen auf Ihre Aussage, dass der LAP 3 der Stadt Bergisch Gladbach eine Fortschreibung und keine nennenswerten Veränderungen an der Grenze zu Köln enthält, gibt es auch in unserer Stellungnahme keine wesentlichen Änderungen. Außer bezogen auf die „Ruhigen Gebiete“ auf Kölner Stadtgebiet, da diese gegenüber dem LAP 2	Kein Widerspruch zum Lärmaktionsplan Bergisch Gladbach	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				inzwischen im gültigen LAP 3 der Stadt Köln festgeschrieben sind. -Aus Sicht des Umwelt- und Verbraucherschutzes bestehen gegen den Vorentwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Bergisch Gladbach keine Bedenken. - Darauf hingewiesen wird, dass bei der Planung der Durchführung der strategischen Maßnahme „LKW-Lenkungskonzept“ (mit nächtlichem LKW-Fahrverbot) die Stadt Köln zu beteiligen ist. - Entsprechend der mittlerweile festgeschriebenen „ruhigen Gebiete“ auf Kölner Stadtgebiet bitte ich in der Abbildung und im Text nicht mehr von ‚geplanten‘ „ruhigen Gebieten“ zu sprechen.		
13	23.12.2021	Friedhelm Bihn	Sprecher des VCD Verkehrsclub Deutschland im Rheinisch-Bergischen Kreis August-Kierspel-Straße 57 51469 Bergisch Gladbach	Bei den Belastungsachsen (5.5.1 – S. 33 ff.) fehlen aus unserer Sicht - In Hand, Hebborn, Stadtmitte, Paffrath auf der Dellbrücker Straße der Bereich Schmidt-Blegge-Straße (Kindertagesstätte) bis zur Kreuzung Paffrather Straße - die Straße Im Grafeld (Schule) - In Gronau, Stadtmitte der Duckrather Weg - der Schlodderdicher Weg - In Hebborn, Stadtmitte, Sand, Heidkamp, Romaney, Herrenstrunden die Achse Feldstraße / Rheinhöhenweg (Kindertagesstätte und zahlreiche Schulen in der Nähe) Bei den „Bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung“ (8.1 – S-62 ff.) finden wir es erschreckend, wie wenig in den letzten sechs Jahren in Angriff genommen worden ist. So ist aber auch die Umsetzung der Einzelmaßnahmen des 2016 beschlossenen Integrierten Mobilitätskonzeptes (MobiK – siehe dazu auch 9.1.9 – S.86-87) nur zögerlich bis gar nicht umgesetzt worden.	Als Belastungsachse gingen ausschließlich die am höchsten Belasteten Straßenabschnitte mit der dichtesten Bebauung mit empfindlichen Nutzungen ein. Hinweis: Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zum 14.12.2016 und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) vom 29.05.2017 wird unter anderem die Einrichtung von Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen erleichtert. Durch die vorgenommene Neufassung des § 45 Abs. 9 StVO wurde die hohe Anordnungshürde für Beschränkungen des fließenden Verkehrs abgesenkt. Damit wird u. a. die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 an innerörtlich klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				Bei der Förderung nichtmotorisierter Verkehrsmittel (9.1.3 – S.72-75) ist neben dem zusammenhängenden Grundnetz für den Fahrradverkehr vor allem auch eine klare Regelung und Abgrenzung der Rad- und Fußwege (Blindenleitsystem) erforderlich. In den Ortszentren fehlt weitgehend ein zusammenhängendes Leitsystem. Zum Lkw-Lenkungskonzept (9.1.5 – S.78-80) halten wir es für dringend notwendig, das von der Stadt im Rahmen des vom Nahverkehr Rheinland (NVR) entwickelten Projekts „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation Metropolregion Rheinland“ beschlossene Lkw-Vorrangroutennetz mit dem Lärmaktionsplan abzustimmen. Eine Einzelmaßnahme hierzu könnte z.B. ein Lkw-Verbot auf der Leverkusener Straße zwischen Altenberger-Dom-Straße und Stadtgrenze zu Leverkusen (ausgenommen Lieferverkehre zu den Gewerbebetrieben wie Aldi, Norma etc.). Wir beschränken uns hier auf die wenigen Hinweise, da in den weiteren Verfahrensschritten (allgemeine Öffentlichkeit / politische Gremien) sicher noch zahlreiche Detailanregungen und Diskussionen kommen werden.	306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern erleichtert. Die Anordnung ist weiterhin von einer Einzelfallprüfung abhängig.	
14	07.01.2022	Kerstin Kreuzberg	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland Abteilung Denkmal-schutz/Praktische Bodendenkmal-pflege Endenicher Str. 133 53115 Bonn	In Bergisch Gladbach ist die Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgesehen. Nach Auswertung der zur Verfügung stehenden Daten tangieren die von der Planung betroffenen Flächen mit hoher Wahrscheinlichkeit verschiedene archäologische Fundplätze, deren Ausdehnung und Erhaltungszustand bisher nicht abschließend geklärt sind. So geben bspw. ganz im Norden des Bereichs „L 270 Odenthaler Straße“, wo ausweislich der Unterlagen ggf. ein Kreisverkehr entstehen soll, zahlreiche Oberflächenfunde Hinweise auf das Vorhandensein eines mesolithischen, eines germanischen sowie eines hochmittelalterlichen Fundplatzes. Hier kreuzt zudem die L 270 den vermuteten Verlauf des mittelalterlichen Heerwegs.	Zur Kenntnis genommen. Umsetzung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
				Im Bereich des Abschnittes „L 101 Altenberger-Dom-Straße – L 288 Kempener Straße“ gibt es westlich auf Höhe des Neuenhauser Weges Hinweise auf einen hochmittelalterlichen Töpferstandort sowie etwas weiter nordöstlich Hinweise auf einen frühmittelalterlichen Eisenverhüttungsplatz. Etwas weiter südöstlich sind Relikte eines neuzeitlichen Pingenfeldes bekannt. Die Daten des LVR-Amts für Bodendenkmalpflege basieren jedoch nicht auf systematischen Erhebungen und geben somit lediglich eine Tendenz wieder (überwiegend Zufallsfunde). Aufgrund der potenziell siedlungsgünstigen Lage und zahlreicher bekannter archäologischer Fundplätze im Umfeld ist im Plangebiet von dem Erhalt weiterer archäologischer Fundplätze verschiedener Zeitstellungen auszugehen. Einige der beschriebenen in Betracht kommenden baulichen Maßnahmen, wie u.a. die „Schließung von Baulücken durch Gebäude, Garagen, Mauern“ oder die Errichtung von Bänken gehen mit Erdeingriffen einher, so dass eine Beeinträchtigung vorhandener Bodendenkmalsubstanz nicht ausgeschlossen werden kann. Konkrete Planungen für die Bereiche, in denen Bodeneingriffe erforderlich werden, liegen noch nicht vor. Eine abschließende Bewertung der Maßnahmen aus bodendenkmalpflegerischer Sicht ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Da Hinweise auf Bodendenkmalsubstanz vorliegen, ist eine Beteiligung des LVR-Amts für Bodendenkmalpflege im Vorfeld konkreter Baumaßnahmen nach den Regelungen des Denkmalschutzgesetzes erforderlich. Die Untere Denkmalbehörde erhält aus diesem Grund eine Durchschrift meines Schreibens.		
15	11.02.2022	Robert Lemper	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien	nachdem nunmehr die Rückmeldungen der beteiligten Fachdienste der DB Netz AG vorliegen, übersenden wir, die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien,	Zur Kenntnis genommen. 10.2, Absatz 1: Der Streichung des Monats April wird nachgekommen.	Änderung des Lärmaktionsplans auf Seite 141 „Die DB Netz AG plant,

lauf. Nr.	Eingangsdatum	Name	Adresse	Beitrag	Abwägung	Maßnahme
			Erna-Scheffler-Str. 5 51103 Köln	als von der DB Netz AG Unternehmen, Ihnen zu o.g. Planung folgende Gesamtstellungnahme: Die in Kapitel 9.4 erwähnte Anlage 3 auf der Seite des BMVI, Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenwegen, weist einen aktuellen Stand von September 2021 auf. Die PKZ bezieht sich, wie in den Vorgängerversionen auch, auf den Sanierungsbereich Köln II, der neben Bergisch Gladbach - Gronau (Strecke 2663, km 7,8 bis km 7,9 und km 8,3 bis km 8,4) weitere Strecken und Streckenabschnitte umfasst, siehe Anlage 3. Dies stellt aber lediglich eine Präzisierung dar, eine generelle Änderung der Aussagen ist dies nicht, auch die PKZ ist gleich geblieben. Zu der im Aktionsplan in Kapitel 10.2 erwähnten angedachten Taktverdichtung zwischen Köln und Bergisch Gladbach sei ergänzend angemerkt, dass der Aufgabenträger NVR darüber hinaus langfristig eine weitere Verdichtung in der Hauptverkehrszeit auf dann insgesamt neun stündliche S-Bahn-Züge je Richtung plant. An dem in Kapitel 10.2 erläuterten geplanten Infrastrukturausbau ändert dieser ergänzende Wunsch jedoch nichts. Zum Lärmaktionsplan der Stadt Bergisch Gladbach wäre eine Änderung im Kapitel „Langfristige Strategie des Schienenverkehrs“ vorzunehmen. Auf Seite 141 heißt es: „Die DB Netz AG plant, das Planfeststellungsverfahren im April 2022 zu starten“. Wir bitten darum, dass in diesem Satz nur das Jahr und nicht der Monat genannt wird. Ferner weisen wir noch auf den geplanten Ausbau der Linie S11 hin. Dies wird zu einer höheren Taktung des S-Bahnverkehrs führen, wir gehen aber derzeit nicht davon aus, dass hieraus kein Anstieg des Lärmpegels resultiert. Diese Planung sollte aber der Ihnen, der Stadt bekannt und entsprechend berücksichtigt sein.		das Planfeststellungsverfahren im Jahr April 2022 zu starten“.



Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **" L_{den} "** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **" L_{day} "** (Taglärminindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **" $L_{evening}$ "** (Abendlärminindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **" L_{night} "** (Nachtlärminindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;

- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungs-lärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.

Anhang IV

Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Hinweis: Die nachfolgenden Tabellen stammen aus einem Forschungsvorhaben aus dem Jahr 2010⁸. Nicht alle Angaben entsprechen deshalb dem aktuellen Stand der Technik. Die Tabelle ist aber dennoch geeignet, einen Überblick zu bieten, welches Maßnahmenpektrum zur Lärminderung geeignet ist und mit welcher Pegelminderung in etwa gerechnet werden kann.

Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Förderung des Umweltverbundes				
- Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung - Nutzungsmischung - Förderung Umweltverbund - Förderung multimodaler Verkehre - Beschränkung des Kfz-Verkehrs - Mobilitätsmanagement - Öffentlichkeitsarbeit	Substitution von Kfz-Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund	- Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) - Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) - Verkehrsmenge -90% -> -10 dB(A)	langfristig	- Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1] - Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1] - Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1]
Förderung stadtverträglicher Güterverkehr				
- Förderung Schienengüterverkehr - Gleisanschlussverkehr - dezentrale Güterverkehrszentren - Stadt-Logistik	Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des SV-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten	- Abnahme SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) - Reduktion SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -> -3 dB(A) - Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten	mittel- bis langfristig	Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [2]

Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlangsamung des Kfz-Verkehrs				
- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit - verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen - Öffentlichkeitsarbeit	Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit	- Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -> -1 dB(A) - Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -> -1,5 dB(A) - Reduktion von 50 auf 30 km/h-> -2,4 dB(A) - Bei Ergänzung von	kurz- bis mittelfristig	Vielzahl im gesamten Bundesgebiet

⁸ Planungsbuero Richter-Richard, "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie", Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010)



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		Tempo 30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A)		
Verstetigung des Verkehrsflusses				
▪ Signalsteuerung ("Grüne Welle") ▪ Straßenum- und -rückbau ▪ Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen ▪ Umgestaltung von Knotenpunkten ▪ Kreisverkehrsplatz anstatt LSA-gesteuerter Knotenpunkt ▪ gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens	▪ Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge werden vermieden	▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A) ▪ Reduktion um -0,5 dB(A) bei Kreisverkehrsplatz anstatt Knotenpunkt [6]	▪ mittel- bis langfristig	▪ Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet
Leise Fahrbahnbeläge				
▪ Sanierung schadhafte Fahrbahndecke ▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen ▪ leise Pflasterbeläge ▪ Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt ▪ Einsatz lärmindernde Asphaltdeckschichten	▪ Reduzierung der Reifen-Fahrbahngeräusche	▪ konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke -> -0,5 bis -1,5 dB(A) ▪ Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton -> -2 bis -3 dB(A) ▪ dichte Oberfläche: bei Pkw -> -2 bis -4 dB(A), Lkw -> -2 dB(A) [4] ▪ Porous Mastix Asphalt (PMA) gegenüber Asphaltbeton -5 dB(A) [3] ▪ offenporige Deckschicht >50 km/h: Pkw-> -6 bis -8 dB(A), Lkw -> -4 bis -5 dB(A) [4] ▪ semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -> -3 dB(A) ▪ Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer Asphalt" < 50 km/h bis zu -3,5 dB(A) ▪ Gummiasphalt, erst teilweise erprobt, -6 bis -7 dB(A) ▪ unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -> -3 dB(A) ▪ Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -> -3 bis -7 dB(A)	▪ kurz- bis mittelfristig	▪ Augsburg: zweilagiger offener Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] ▪ Düsseldorfer Asphalt: in VIELEN Städten zwischenzeitlich Standardbauweise ▪ Gummiasphalt: Schwerin und Österreich



Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren				
- Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßen-gestaltung - steuernde und lenkende Maßnahmen - Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen - Rück-/Umbau von Straßen	Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen	- Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) - Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) - Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A)	langfristig	In fast jeder Stadt zu finden
Verlagerung/Bündelung Güterverkehr				
- Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen - Vorzugsrouten - Lenkung des Lkw-Verkehrs	Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung SV-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen	- Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -> -5,1 dB(A) - Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) - Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A)	kurz- bis mittelfristig	In fast jeder Stadt zu finden

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Schallabschirmung				
Wände, Wälle, Lärmschutzbebauung, Troglagen, Tunnel, Einhausungen	Abschirmung in der Schallausbreitung	- Einhausungen/ Tunnel -> Beseitigung der Lärmquelle - Lärmschutzwände / -wälle -> -5 bis -15 dB(A) [3]	langfristig	Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbaumformen zu finden
Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort				
Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rückbau überbreiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen	Vergrößerung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort	- Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort -> -3 dB(A) - Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -> -0,5 bis -1,0 dB(A) - Abrücken von 10 auf 15 m -> -2 dB(A) - Abrücken von 10 auf 20 m -> -4 dB(A)	langfristig	Überall zu finden
Schalldämmung von Außenbauteilen				
Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rollladenkästen usw.	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels	Schallschutzfensterklasse 1 -> Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 -> Schalldämmmaß 50 dB(A))	kurz- bis mittelfristig	Überall zu finden
Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile;	Je nach Bautyp -> -5 bis -15 dB(A)	mittel- bis langfristig	Überall zu finden

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
	keine Minderung des Außenpegels			
▪ Absorbierende Fassaden	▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade	▪ Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
Umbau/Neubau von Gebäuden				
▪ Qualifizierter Grundriss	▪ Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite)	▪ Durch Selbstabschirmung->mindestens 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
▪ Vorbauten, Pufferzonen ▪ Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände	▪ Neue Gebäude als Lärmschirm	▪ Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
Bauleitplanung				
▪ Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan	▪ Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude	▪ Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ langfristig	▪ Immer häufiger eingesetzt
▪ Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/Bebauungsplan	▪ Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung ▪ Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen	▪ Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005 ▪ Auflösung des Lärmkonflikts	▪ langfristig	▪ Häufig eingesetzt

Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin 2004
- [2] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms - Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004
- [3] Landesbetrieb Straßenbau NRW
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm - Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayrische Staatskanzlei; Pressemitteilung- Lärmreduzierung im Straßenverkehr, 2003
- [6] Papenfus, T., Fiebig, A., Genuit, K.: Akustische Auswirkungen von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 1053, Bonn 2011