



Entwurf

Lärmaktionsplan der Stufe IV für die Kreisstadt Siegburg

Arbeitsstand 14.02.2024

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abkürzungsverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis.....	5
Einleitung	6
1. Allgemeines	7
1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	7
1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	7
1.3 Rechtlicher Hintergrund	8
1.4 Besonderheit beim Berechnungsverfahren für den LAP Stufe 4.....	9
1.5 Geltende Grenzwerte	9
2. Bewertung der Ist-Situation	11
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	11
2.2 Strategische Lärmkarten.....	11
2.2.1 Lärmkarten zu den Hauptverkehrsstraßen	11
2.2.2 Lärmkarten zum Großflughafen	13
2.2.3 Lärmkarten zu der Haupteisenbahnstrecke	14
2.3 Auswertung und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	15
2.3.1 Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen	15
2.3.2 Lärmeinwirkung durch Großflughäfen (Flughafen Köln Bonn)	16
2.3.3 Lärmeinwirkung durch Haupteisenbahnstrecken	17
2.4 Zusammenfassung.....	18
2.5 Erste Runde Öffentlichkeitsbeteiligung	18
2.5.1 Einleitung.....	19
2.5.2 Zusammenfassung der Ergebnisse	20
2.5.3 Diskussion der Ergebnisse	22
3. Maßnahmenplanung LAP III	23
3.1 Lärmminderungsmaßnahmen aus LAP III.....	23
3.1.0 Grundsätzliches	23
3.1.1 Möglichkeiten der Lärmminderung Straßenverkehrslärm.....	23
3.1.2 Möglichkeiten der Lärmminderung durch Flugverkehr	24
3.1.3 Möglichkeiten der Lärmminderung Schienenverkehr.....	25
3.2 Wesentliche Veränderungen der Situation im Vergleich zum LAP III	25

3.3 Bewertung zum Ist-Zustand der Maßnahmen.....	27
4. Maßnahmenplanung LAP IV.....	29
4.1 Diskussion der bisherigen Erkenntnisse.....	29
4.2 Maßnahmenplanung zur Lärminderung des Flugverkehrs.....	29
4.3 Maßnahmenplanung zur Lärminderung des Straßenverkehrslärms außerorts.....	29
4.4 Maßnahmenplanung zur Lärminderung des Straßenverkehrslärms innerorts.....	30
4.4.1 Grundsätzliches	30
4.4.2 Passive Maßnahmen	30
4.4.3 Aktive Maßnahmen	30
4.5 Langfristige Strategie.....	32
4.6 Ruhige Gebiete	33
Anhang I Immissionsgrenz-, Auslöse-, oder Richtwerte	34
Anhang II Bericht über die Lärmkartierung in Siegburg	36
Anhang III Abfrageergebnis Lärm durch Haupeisenbahnstrecken.....	39
Anhang IV Beteiligung der Öffentlichkeit Runde 1	41
Anhang V Bewertung der Maßnahmen der Teilaktionspläne aus LAP III	89
Anhang VI Quellenverzeichnis.....	96

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
CNOSSOS	Common Noise Assessment Methods
dB (A)	Maßeinheit des Schalldruckpegels
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FluLärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
h	Stunde
ICE	Inter-City-Express
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LAP	Lärmaktionsplan
L_{den}	Lärmindex - Tag-Abend-Nacht-Pegel/24h
L_{night}	Lärmindex - Nacht-Pegel 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MUNVL	Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
Straßen.NRW	Landesbetrieb Straßenbau NRW
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
Tab.	Tabelle
u.a.	unter anderem
UBA	Umweltbundesamt
UMK	Umweltministerkonferenz
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Hauptverkehrsstraßen; Lden

Abb. 2: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Hauptverkehrsstraßen; Lnight

Abb. 3: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Großflughafen Köln Bonn; Lden

Abb. 4: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Großflughafen Köln Bonn; Lnight

Abb. 5: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Haupteisenbahnstrecken; Lden

Abb. 6: strategische Lärmkarte, Haupteisenbahnstrecken; Lnight

Abb. 7: Meldungen mit Standortbezug Runde 1 Öffentlichkeitsbeteiligung - Gesamt

Abb. 8: Meldungen mit Standortbezug Runde 1 Öffentlichkeitsbeteiligung – Ausschnitt

Abb. 9: strategische Lärmkarte aus dem LAP III, Seite 23, Zeitbereich 24h

Abb.10: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Hauptverkehrsstraßen Lden

Tabellenverzeichnis

Tab.1: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Siegburg - Hauptverkehrsstraßen

Tab. 2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde - Hauptverkehrsstraßen

Tab. 3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg - Hauptverkehrsstraßen

Tab. 4: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Siegburg – Großflughafen Köln Bonn

Tab. 5: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde – Großflughafen Köln Bonn

Tab. 6: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg – Großflughafen Köln Bonn

Tab. 7: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Siegburg - Haupteisenbahnstrecken

Tab. 8: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde – Haupteisenbahnstrecken

Tab. 9: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg – Haupteisenbahnstrecken

Tab. 10: Aktive Maßnahmen zur Lärminderung des Straßenverkehrs innerorts

Einleitung

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) legt die europäischen Vorgaben zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm fest. Sie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, in einem Turnus von im Normalfall fünf Jahren Lärmkarten und darauf aufbauend Lärmaktionspläne zu erstellen, zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Nach einem Urteil des EuGH müssen Lärmaktionspläne dort aufgestellt werden, wo Lärmkarten erstellt wurden. Dies ist für Siegburg der Fall.

Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein städtisches Gesamtkonzept, das Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung und zum Schutz ruhiger Gebiete umfasst. In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für diese Aufgabe zuständig, mit Ausnahme der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Dort ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.

Grundsätzliche Informationen zum Thema Umgebungslärm sind unter <http://www.umgebungslaerm.nrw.de/> zu finden.

Der hier vorliegende Lärmaktionsplan enthält die verpflichtend gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie notwendigen Inhalte. Wo es zum Verständnis notwendig erschien, wurden Inhalte ergänzt. Im Wesentlichen fasst dieses Dokument den Stand des Wissens zusammen, versucht die Sichtweise der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf Lärm zu berücksichtigen, stellt die rechtlichen Möglichkeiten zusammen und erläutert am Ende zu, wie die Stadt Siegburg in Bezug auf Lärm zu einer Verbesserung der Situation gelangen möchte.

Der vorliegende LAP wurde durch das Amt für Umwelt und Wirtschaft zusammengestellt und mit dem Amt für Planung und Bauaufsicht und dem Amt für Mobilität und Infrastruktur inhaltlich abgestimmt.

1. Allgemeines

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Kreisstadt Siegburg
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05382060
Vollständiger Name der Behörde:	Amt für Umwelt und Wirtschaft
Straße:	Nogenter Platz
Hausnummer:	10
PLZ:	53721
Ort:	Siegburg
E-Mail:	umwelt@siegburg.de
Internet-Adresse:	www.siegburg.de

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

Siegburg als Kreisstadt des Rhein-Sieg-Kreises liegt im Süden Nordrhein-Westfalens und befindet sich am Übergang zwischen Nieder- und Mittelrhein im Westen Deutschlands, in der Kern-Rand-Zone zwischen den Ballungsräumen Köln im Norden und Bonn im Süden. Naturräumlich betrachtet ist Siegburg an einem südöstlichen Ausläufer der Kölner Bucht gelegen und wird im Osten durch die Höhen des Bergischen Landes begrenzt. Im Süden schließen sich der Westerwald und das Siebengebirge an. Nordöstlich der Stadt befindet sich die Wahner Heide. Im südlichen und südöstlichen Teil des Stadtgebietes bildet die Siegauer die Trennlinie zu den Nachbarstädten Sankt Augustin und Hennef und die Aggeraue zieht im nordwestlichen Teil die Grenze zu Troisdorf. Sowohl die Auenbereiche als auch das mitten im Stadtgebiet gelegene Wahrzeichen von Siegburg, der Michaelsberg, haben für die Erholung der Bevölkerung der Region eine große Bedeutung.

Siegburg liegt an der Bundesautobahn A 560 (nach Bonn und Hennef), welche den südlichen Stadtrand begrenzt. Hierbei handelt es sich um eine so genannte Tangentialverkehrsstrecke, die eine überregionale Bedeutung besitzt, da durch die Auffahrten zur A 59 bei Sankt Augustin eine Verbindung zum Flughafen Köln-Bonn besteht.

Weiterhin verläuft die Bundesautobahn 3 (Frankfurt-Köln) von Nordwesten nach Südosten und durchzieht dabei die Stadtteile Siegburg-Nord und Wolsdorf. Aus Hennef kommend führt die Landstraße 333 (früher: Bundesstraße 8) in Richtung Troisdorf (Südost nach West).

Die Grenze zu Lohmar bildet die Bundesstraße 56, welche von Nordosten nach Südwesten verläuft und sich dort an die A560 anschließt. Ausgehend von Lohmar mündet die Landstraße 16 (früher Bundesstraße 484) in die Aulgasse, einer Hauptverkehrsstraße, die in das Stadtgebiet führt.

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

Seit 2003 ist Siegburg an die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main angebunden. Weiterhin liegt Siegburg an der Siegstrecke Köln-Siegen und wird von Regional-Express-Zügen der Linie RE 9 bedient. Die S-Bahn-Linie 12 von Düren nach Au (Sieg) über Köln und Hennef und die S 19 von Au (Sieg) über den Flughafen Köln/Bonn und Köln nach Düren hält ebenfalls in Siegburg. Über die Stadtbahnlinie 66, die in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt verkehrt, besteht eine ÖPNV-Verbindung mit Bonn.

In der Einflugschneise des Großflughafens Köln-Bonn, der nördlich an die Wahner Heide grenzt, liegen die Stadtteile Siegburg Nord, Stallberg und Kaldauen. Aus infrastruktureller Sicht ist Siegburg ein überdurchschnittlich gut erschlossener Standort und zeugt für die Bewohner von einer besonderen Lebensqualität, die durch Minderung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm erhalten werden muss.

Bei der Ausarbeitung von Lärmkarten wird jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm) getrennt betrachtet, wobei dies auf der Grundlage einer getrennten Ermittlung der Lärmindizes L_{den} (24h) und L_{night} (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) erfolgt, da das Ruhebedürfnis des Menschen am Tag im Vergleich zur Nacht unterschiedlich ist.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) und deren nationaler Umsetzung. Diese erfolgt im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in den Paragraphen 47 a-f sowie in der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verordnung über die Lärmkartierung) (34.BImSchV).

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie legt die europäischen Vorgaben zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm fest. Nach einem Urteil des EuGH müssen Lärmaktionspläne (LAP) dort aufgestellt werden, wo Lärmkarten erstellt wurden. Dies ist für Siegburg der Fall.

Verpflichtend sind Lärmkarten zu erstellen für:

- „Hauptverkehrsstraßen“ mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von über 8.200 Fahrzeugen),
- „Haupteisenbahnstrecken“ mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr (durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge ca. 83 Zügen),
- „Großflughäfen“ mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr.

Eine Überprüfung der LAPs soll gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung erfolgen, bei Bedarf hat eine Überarbeitung zu erfolgen. Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie waren die Gemeinden verpflichtet bis zum 18.07.2008 LAPs der Stufe 1 und bis zum 18.07.2013 LAPs der Stufe 2 zu erstellen. Der Rat der Stadt Siegburg hat in seiner Sitzung vom 14.12.2017 den entsprechenden LAP der Stufe 2 einstimmig beschlossen. Die Gründe für die nicht fristgerechte Erstellung wurden innerhalb des Verfahrens erläutert; auf die Sitzungen und Vorlagen des Planungsausschusses vom 26.09.2018 und des Rates vom 14.12.2017 wird verwiesen.

LAPs der Stufe 3 waren nunmehr bis zum 30.07.2018 aufzustellen, eine Weitergabe der Zusammenfassung des Planes an die zuständige Landesbehörde war seit September 2018 möglich. Der Abschluss des Verfahrens zur Stufe 3, inkl. Übermittlung der Zusammenfassung ist seitens der Verwaltung 2019 erfolgt. Im Gegensatz vom Übergang der Stufe 1 zur Stufe 2 waren bei der Lärmaktionsplanung der Stufe 3 keinen neuen Eingangsparameter in Bezug auf die Lärmquellen „Hauptverkehrsstraßen“, „Hauptbahnstrecken“ und „Großflughäfen“ zu berücksichtigen.

Der LAP der Stufe 3 wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe 4 überprüft und weiterentwickelt. Der LAP der Stufe 4 muss bis zum 18.07.2024 in Kraft treten.

Grundlage für die Lärmaktionsplanung sind bereits benannten Lärmkarten, die regelmäßig überarbeitet werden. Für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen und die zugehörige Lärmaktionsplanung ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

Die Karten für die Hauptverkehrsstraßen und den Lärm durch Großflughäfen werden allen Kommunen in NRW, die keine Ballungsräume sind, durch das Land zur Verfügung gestellt.

1.4 Besonderheit beim Berechnungsverfahren für den LAP Stufe 4

Für die Aufstellung der vierten Runde der Pläne wurde das Berechnungsverfahren für die Erstellung der Lärmkarten europäisch einheitlich festgelegt (Harmonisierung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (CNOSSOS-EU¹(Common Noise Assessment Methods)). Hierdurch bedingt hat sich auch für Deutschland das Berechnungsverfahren geändert. Außerdem wurde auch Methode zur Ermittlung der Belastetenzahlen verändert (ehemals VBEB² zur BEB³). Daher ist davon auszugehen, dass sich auch für Siegburg Veränderungen ergeben werden, die sich aus der Änderung des Berechnungsverfahrens und der Ermittlung der Belastetenzahlen erklären lassen und sich nicht auf Veränderung der Lärmsituation zurückzuführen sind. Eine direkte Vergleichbarkeit der alten und neuen Werte ist daher nicht möglich.

1.5 Geltende Grenzwerte

In der EU-Umgebungsrichtlinie werden selbst keine Immissionsgrenz-, Auslöse-, oder Richtwerte vorgegeben. Im deutschen Fachrecht sind verschiedene Werte verankert, die z.B.

¹ RICHTLINIE (EU) 2015/996

² Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

³ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

in den LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung⁴, dargestellt sind und im Anhang I dieses LAP aufgelistet werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren als die in den Lärmkarten zugrundeliegenden L_{den} und L_{night} und sind daher nicht direkt vergleichbar.

Es ist jedoch eine Schwelle zu benennen, ab deren Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen werden. Das Umweltbundesamt⁵ (UBA) empfiehlt als Ziele für die Lärmaktionsplanung kurzfristig einen L_{den} von 60 dB (A) und einen L_{night} von 50 dB (A) gleichermaßen für Straße/Schiene und Luftverkehr zur Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen. Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen soll mittelfristig sogar ein Wert von L_{den} von 55 dB (A) für Straße und Schiene, ein L_{den} von 45 dB (A) für den Luftverkehr, einen L_{night} von 45 dB (A) für Straße und Schiene und ein L_{night} von 40 dB (A) für den Luftverkehr angestrebt werden.

Im Folgenden schließt sich die Stadt Siegburg dem Vorgehen anderer Kommunen an und verwendet die kurzfristigen Ziele zur Vermeidung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen des UBA (L_{den} von 60 dB (A) und L_{night} von 50 dB (A)) als Schwellenwerte.

⁴ Dritte Aktualisierung – UK-Umlaufbeschluss 40/2022, Stand 19.09.2022

⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung>,
15.01.2024

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursachergruppe (also Straße, Schiene und Flugverkehr) getrennt voneinander zu berechnen. Die Berechnungen erfolgten erstmals mit den harmonisierten Berechnungsvorschriften CNOSSOS-EU, auch die Methode zur Ermittlung der Belastenzahlen ist eine andere als die den bisherigen Lärmaktionsplänen der Stadt Siegburg zugrundeliegende. Daher sind die Karten und Belastenzahlen nicht mit denen vorhergehender Lärmaktionspläne direkt vergleichbar (Vgl. auch Abschnitt 1.4).

In Siegburg wurden mit Stichtag 31.12.2022 43.980 Einwohner im Melderegister verzeichnet. Für das Jahr 2022 stehen weiterhin die Berechnungen und Kartierungen des LANUV zur Verfügung. Der Bericht des LANUV über die Lärmkartierung für die Stadt Siegburg ist als Anhang II beigefügt. Die folgenden Zahlen sind diesem Bericht entnommen. Die über den in Abschnitt 1.5 definierten Zielen liegenden Werte sind rot markiert.

2.2 Strategische Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten der 4. Runde sind im Internet im Umgebungslärmportal des MUNV (www.umgebungslaerm.nrw.de) sowie im Geoportal des EBA (<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>) veröffentlicht. Sie werden hier für das Gebiet Siegburgs dargestellt. Grundsätzlich wurde die Lage Siegburg in Bezug auf den Einfluss durch verschiedene Verkehrsträger bereits im Abschnitt 1.2 beschrieben. Die Karten verdeutlichen aber, an welchen Orten in Siegburg die Belastungen durch Lärm durch die verschiedenen Verkehrsträger bestehen. Die Karten wurden auf Grundlage von Berechnungsergebnisse (vgl. Abschnitt 1.5) mit dem Stand 2022 erstellt. Sie können nicht die individuelle Lärmbetroffenheit abbilden, wie es auch beispielsweise im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erkennbar ist. Für den Fall der Inanspruchnahme einer Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen durch die Verkehrsträger, wie beispielsweise dem Einbau entsprechender Schallschutzfenster, können sie aber als Grundlage dienen. Eine Förderung von Schallschutzmaßnahmen kann durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW oder den Flughafen Köln Bonn gewährt werden, ein Rechtsanspruch besteht aktuell aber nicht.

2.2.1 Lärmkarten zu den Hauptverkehrsstraßen

Wie in den Abbildungen 1 und 2 ersichtlich ist, werden an verschiedenen Stellen, die im Abschnitt 1.5 behandelten Schwellenwerte überschritten. Eine zahlenmäßige Auswertung und Bewertung erfolgt im Abschnitt 2.3.1.

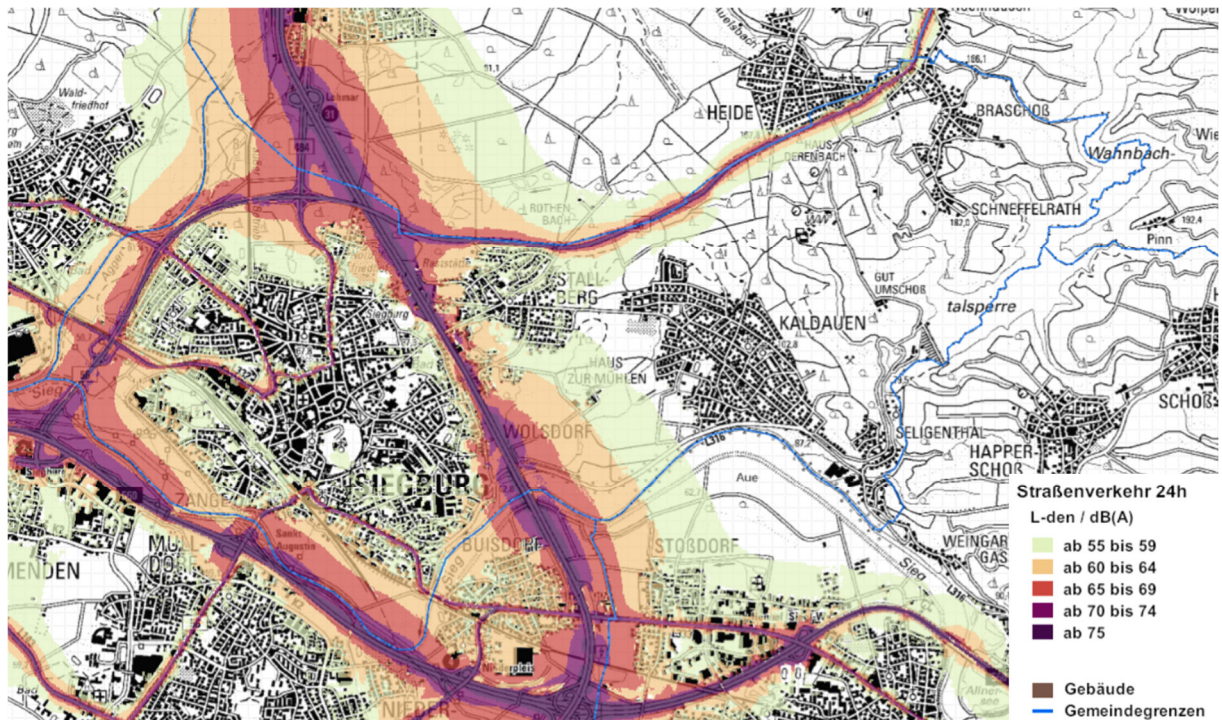


Abb. 1: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Hauptverkehrsstraßen; L_{den}⁶

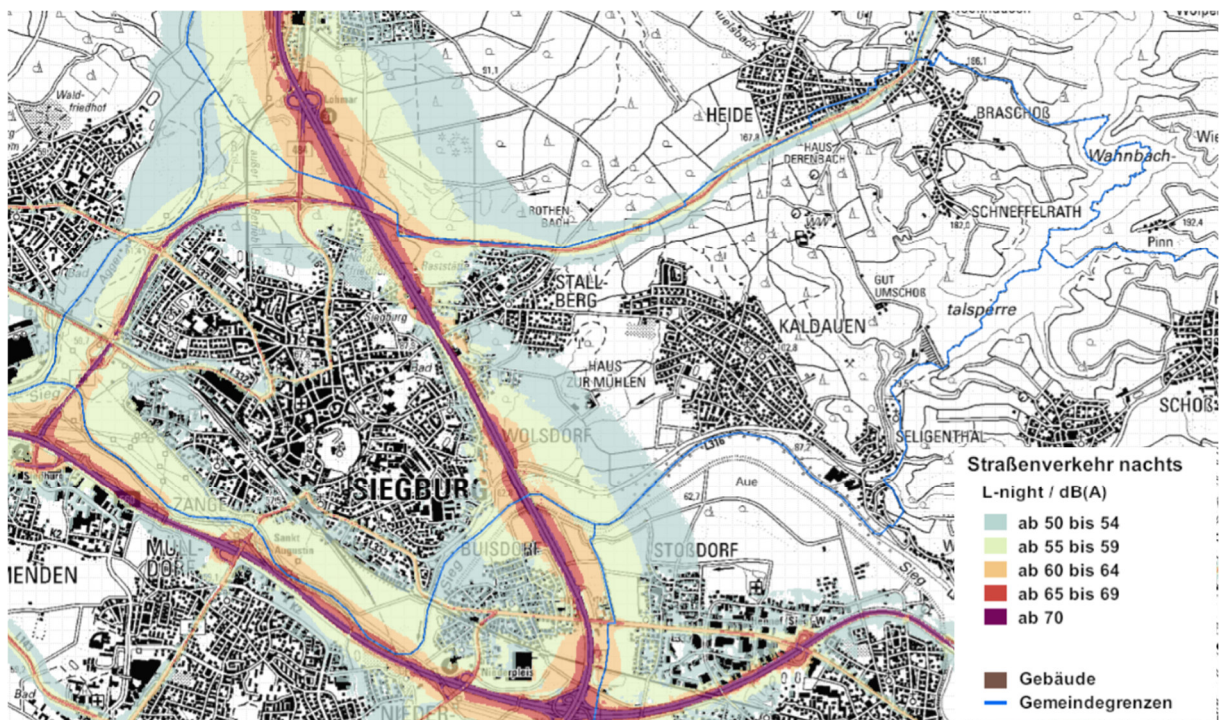


Abb. 2: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Hauptverkehrsstraßen; L_{night}⁷

⁶ <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>, Ausschnitt Siegburg, 16.01.2023

⁷ <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>, Ausschnitt Siegburg, 16.01.2023

2.2.2 Lärmkarten zum Großflughafen

Wie in den Abbildungen 3 und 4 ersichtlich ist, werden an verschiedenen Stellen die im Abschnitt 1.5 behandelten Schwellenwerte überschritten. Eine zahlenmäßige Auswertung und Bewertung erfolgt im Abschnitt 2.3.2.

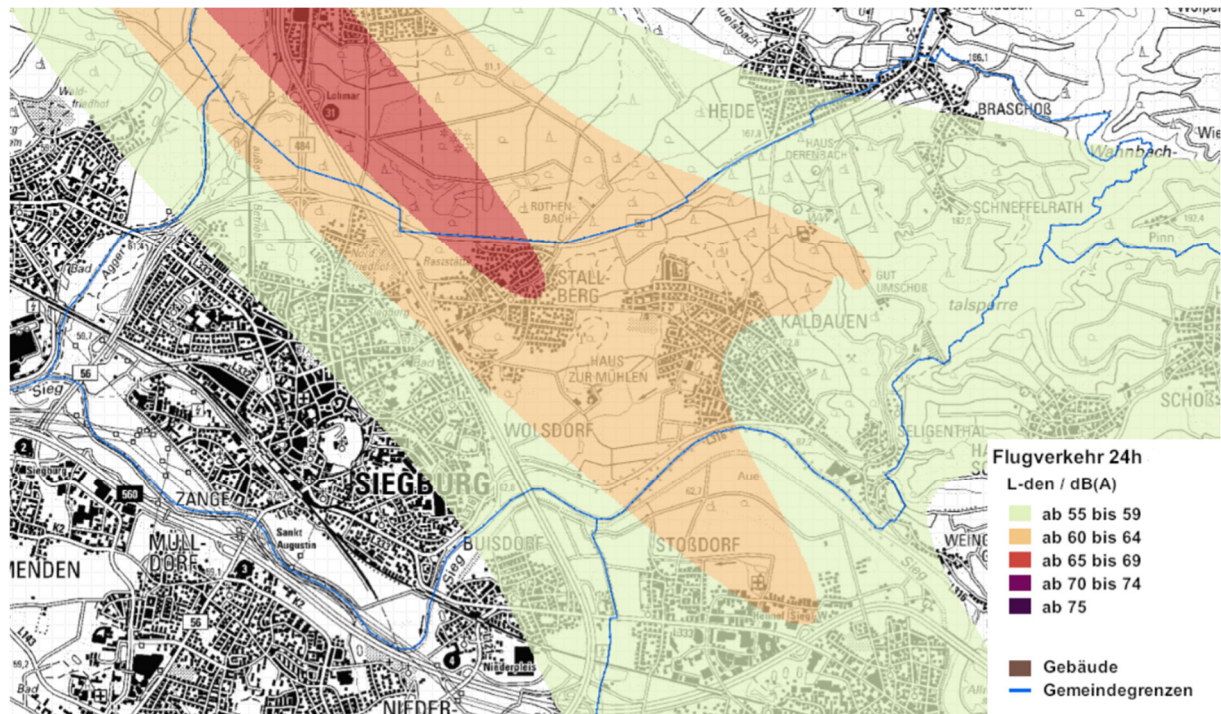


Abb. 3: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Großflughafen Köln Bonn; L_{den}

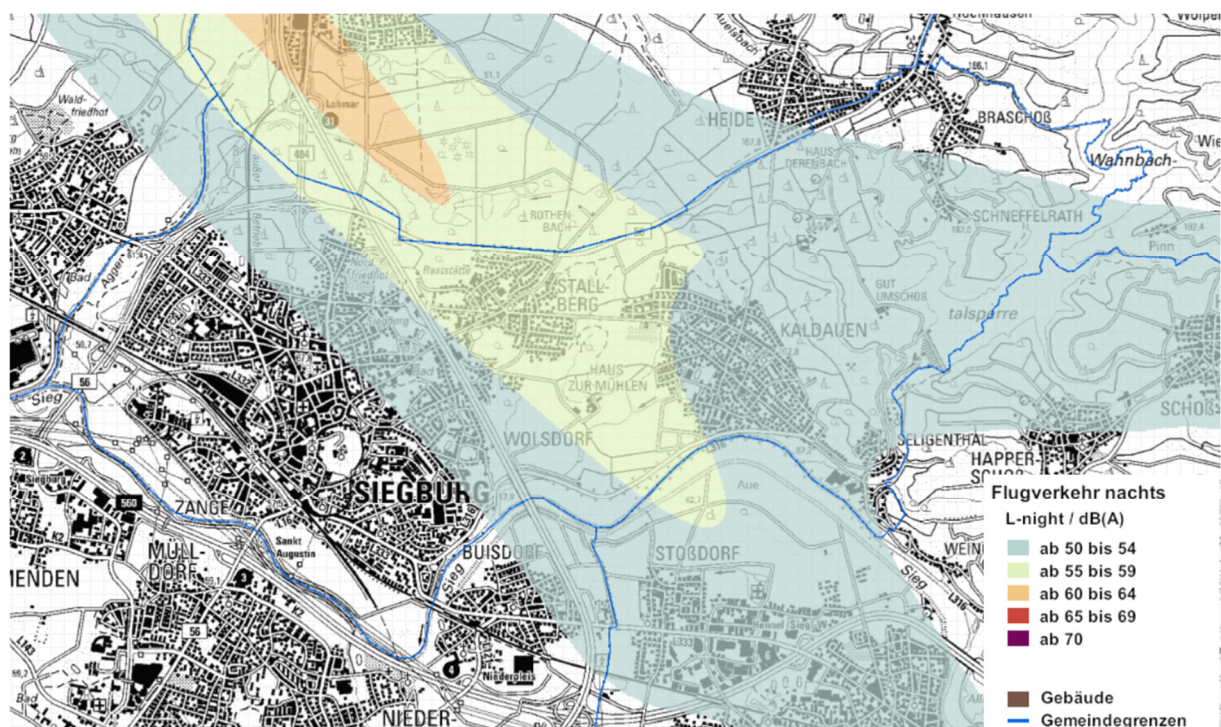


Abb. 4: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Großflughafen Köln Bonn; L_{night}

2.2.3 Lärmkarten zu der Haupteisenbahnstrecke

Für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Die Karten müssen und werden auch der Vollständigkeit halber aufgeführt.

Wie in den Abbildungen 5 und 6 ersichtlich ist, werden an einigen, aber wenigen Stellen die im Abschnitt 1.5 behandelten Schwellenwerte überschritten. Eine zahlenmäßige Auswertung und Bewertung erfolgt im Abschnitt 2.3.3.

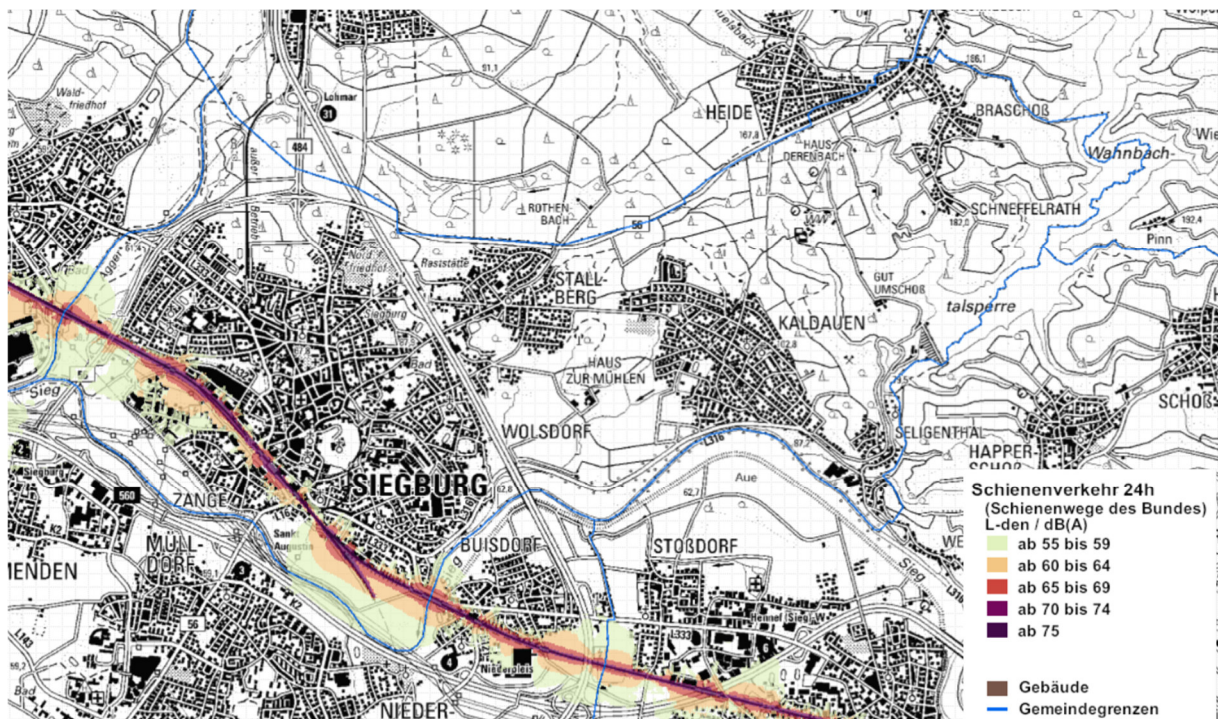


Abb. 5: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Haupteisenbahnstrecken; L_{den}

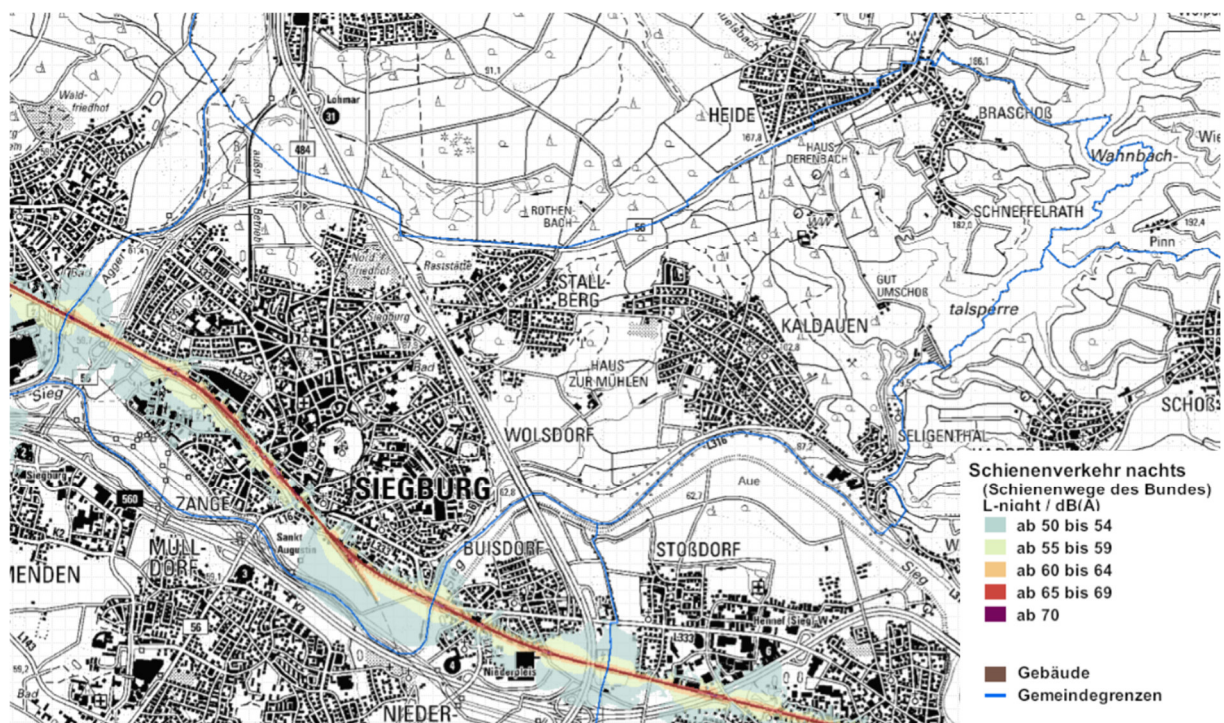


Abb. 6: strategische Lärmkarte, Haupteisenbahnstrecken; L_{night}

2.3 Auswertung und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

2.3.1 Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

In den folgenden Tabellen 1 bis 3 werden die berechneten Werte aufgeführt, die seitens des LANUV zur Verfügung gestellt werden, gelistet. Sie enthalten die Einwirkung die von durch Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio Kfz/Jahr) ausgeht.

Tab. 1: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Siegburg - Hauptverkehrsstraßen

L _{den} /dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69⁸	ab 70 bis 74⁸	ab 75
N	6766	2803	1324	1331	80
L _{night} /dB(A): ⁸	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
N	3640	1831	1363	77	0

Unter Beachtung des Ziels der Vermeidung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen sind ganztags 5458 Einwohner/innen von Lärm betroffen, nachts wären es sogar 6911 Einwohner/innen. Das entspricht 12,59 % der Einwohner/innen Siegburgs, nachts sogar 15,71 %.

⁸ Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde gebeten, die Zahlen nochmals zu prüfen, da sie der Stadtverwaltung nicht plausibel erscheinen

Tab. 2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde - Hauptverkehrsstraßen

L _{den} /dB(A)	>55	>65	>75
Größe/qkm	10,54	3,78	0,61

Tab. 3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg - Hauptverkehrsstraßen

L _{den} (dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	5856	1301	38
Schulgebäude	37	6	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Bei der ermittelten Gesamtfläche und bei der geschätzten Gesamtzahl lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg wurde keine Stufung > 60 dB (A) vorgenommen. Mit dem vom UBA benannten Ziel zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Lärm kann hilfsweise der Wert von 55 dB (A) angewendet werden, hierunter würden dann eine Fläche von 10,54 km² fallen, 5856 Wohnungen, 37 Schulen und kein Krankenhaus. Über dem Wert von 60 dB (A) mit dem Ziel der Vermeidung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen wären dann mindestens eine Fläche von 3,78 km², 1301 Wohnungen und 6 Schulen betroffen sein.

2.3.2 Lärmeinwirkung durch Großflughäfen (Flughafen Köln Bonn)

In den folgenden Tabellen 4 bis 6 werden die berechneten Werte aufgeführt, die seitens des LANUV zur Verfügung gestellt werden, gelistet. Sie enthalten die Einwirkung durch Fluglärm, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen / Jahr ausgeht. Im Falle von Siegburg ist es der Flughafen Köln Bonn.

Tab. 4: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Siegburg – Großflughafen Köln Bonn

L _{den} /dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
N	13618	8242	901	0	0

L _{night} /dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
N	13086	5384	0	0	0

Unter Beachtung des Ziels der Vermeidung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen sind ganztags 9.143 Einwohner/innen von Lärm betroffen, nachts wären es 5384 Einwohner/innen. Das entspricht 20,79 % der Einwohner/innen Siegburgs, nachts 12,24 %.

Tab. 5: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde – Großflughafen Köln Bonn

L _{den} /dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Größe/qkm	16,74	0,29	-

Tab. 6: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg – Großflughafen Köln Bonn

L _{den} (dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	10.837	429	0
Schulgebäude	34	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Bei der ermittelten Gesamtfläche und bei der geschätzten Gesamtzahl lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg wurde keine Stufung > 60 dB (A) vorgenommen. Die berechneten Zahlen werden ab einer Überschreitung von 55 dB (A) angegeben. Mit dem vom UBA benannten Ziel zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Lärm kann hilfsweise der Wert von 45 dB (A) angewendet werden, hierunter würden dann eine Fläche von mindestens 16,74 km² fallen, 10.837 Wohnungen, 34 Schulen und kein Krankenhaus. Über dem Wert von 60 dB (A) mit dem Ziel der Vermeidung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen wären dann mindestens eine Fläche von 0,29 km², 429 Wohnungen und keine Schule und Krankenhaus betroffen sein.

2.3.3 Lärmeinwirkung durch Haupteisenbahnstrecken

Für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Die Werte müssen und werden auch der Vollständigkeit halber aufgeführt.

Die Abfrage beim EBA über das GeoPortal des EBA ist in Anhang III enthalten.

In den folgenden Tabellen 7 bis 9 werden die berechneten Werte aufgeführt, die seitens des EBA zur Verfügung gestellt werden, gelistet. Sie enthalten die Einwirkung, die durch „Haupteisenbahnstrecken“ mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr ausgeht.

Tab. 7: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Siegburg - Haupteisenbahnstrecken

L _{den} /dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
N	620	380	70	10	0

L _{night} /dB(A):	Ab 45 bis 49	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
N	1080	470	230	40	0	0

Unter Beachtung des Ziels der Vermeidung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen sind ganztags 460 Einwohner/innen von Lärm betroffen, nachts wären es 740 Einwohner/innen. Das entspricht 1,05 % der Einwohner/innen Siegburgs, nachts 1,68 %.

Tab. 8: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde - Haupteisenbahnstrecken

L _{den} /dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75

Größe/qkm	1,87	0,47	0,07
-----------	------	------	------

Tab. 9: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg - Hauptisenbahnstrecken

L _{den} (dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	510	40	0
Schulgebäude	7	3	0
Krankenhausgebäude	1	1	0

Bei der ermittelten Gesamtfläche und bei der geschätzten Gesamtzahl lärmbelastete Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg wurde keine Stufung > 60 dB (A) vorgenommen. Die berechneten Zahlen werden ab einer Überschreitung von 55 dB (A) angegeben. Mit dem vom UBA benannten Ziel zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Lärm kann hilfsweise der Wert von 45 dB (A) angewendet werden, hierunter würden dann eine Fläche von mindestens 1,87 km² fallen, 510 Wohnungen, 7 Schulen und ein Krankenhaus. Über dem Wert von 60 dB (A) mit dem Ziel der Vermeidung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen wären dann mindestens eine Fläche von 0,47 km², 40 Wohnungen und drei Schulen und ein Krankenhaus betroffen sein.

2.4 Zusammenfassung

Die Abschnitte 2.1. bis 2.3 zeigen auf, dass in Siegburg für die Einwohner/innen durch Straßen- und Flugverkehr eine relevante Belastung durch Lärm besteht. Durch die getrennte Auswertung nach Verkehrsträger kann keine absolute Anzahl der Betroffenen ermittelt werden.

Die vom UBA vorgeschlagenen Werte von 60 dB (A) tagsüber und 50 dB (A) nachts werden vielfach überschritten, wodurch eine zur Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen nicht verhindert werden kann. Teilweise überlagern sich der Einwirkungen durch die verschiedenen Verkehrsträger.

Die Belastung durch den Schienenverkehr ist gegenüber den anderen Verkehrsträgern gering.

Bei den dargelegten Werten ist zu berücksichtigen, dass hier eine streng rechnerische Auswertung erfolgt. Die Ermittlung der Karten und Werte dient zunächst als Grundlage, um Maßnahmen zu planen. Sie zeigen aber bereits deutlich auf, dass dem Thema Lärm Raum zu geben ist. Für das weitere Vorgehen ist aber auch wichtig, die Sichtweise der Bürger/innen zu verstehen. Hierfür werden die in der ersten Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgten Rückmeldungen genutzt. Diese werden im Abschnitt 2.5 zusammengefasst.

2.5 Erste Runde Öffentlichkeitsbeteiligung

2.5.1 Einleitung

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung fand unter dem Motto „Eure Ohren für unsere Lärmaktionsplanung“ vom 15.09.2023 bis zum 06.11.2023 über die Plattform <https://mitmachen.siegburg.de/> der Stadt Siegburg statt.

Sie wurde neben dem formal notwendigen eingeleitet mit folgenden Worten:

„Lärm kann krank machen. Um hier Abhilfe zu schaffen, verlangt die EU eine Lärmaktionsplanung für Lärm aus dem Verkehrssektor. Die Lärmaktionsplanung stützt sich auf Berechnungen, die in den Lärmkarten sichtbar gemacht sind. Aber zeigt das auch Deine Betroffenheit? Findest Du es zu laut? Unterstütz uns!

Zeigt uns, wo Lärm zur Belästigung wird!

Macht Vorschläge, was ihr verbessern würdet!“

Insgesamt wurden 46 Meldungen von 39 verschiedenen Personen eingebracht, die mit 35 Kommentaren von 15 Kommentierenden versehen wurden. Zu den einzelnen eingebrachten Vorschlägen gab es jeweils bis zu 37 Unterstützer/innen gab. Es wurden sowohl Lärmprobleme gemeldet, als auch zahlreiche Vorschläge zur Lärmreduzierung unterbreitet.

Die Meldungen mit Standortbezug verteilen sich wie in den folgenden Kartenausschnitten dargestellt auf das Stadtgebiet:

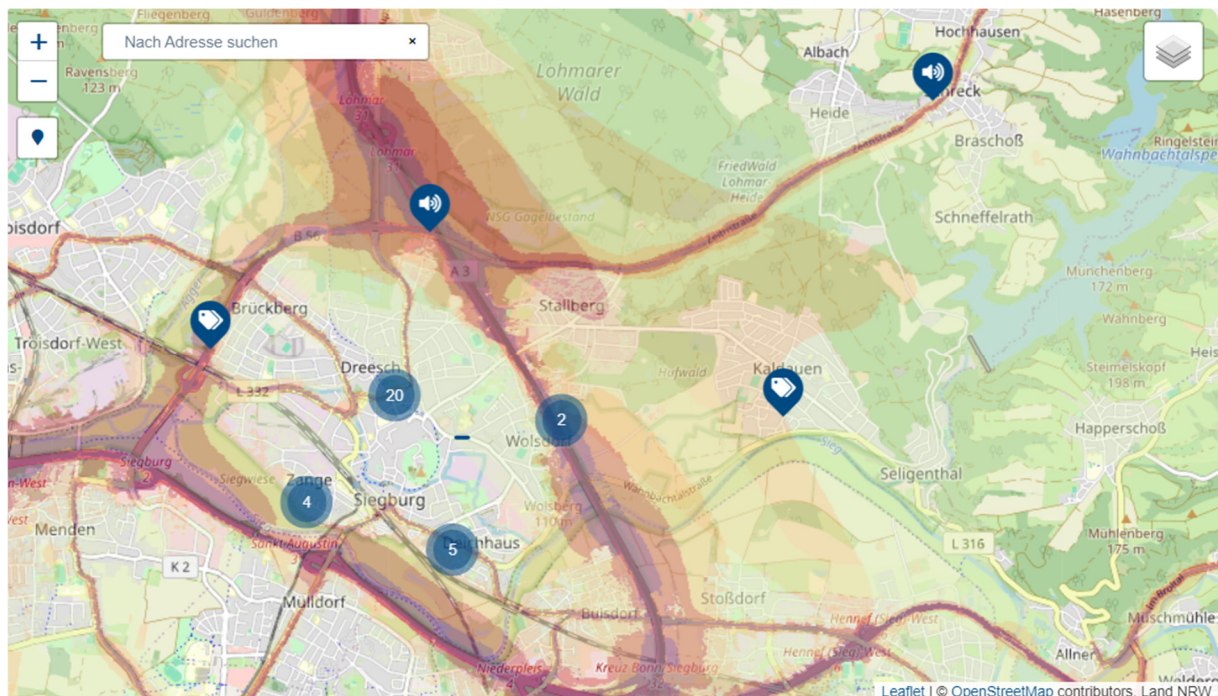


Abb. 7: Meldungen mit Standortbezug Runde 1 Öffentlichkeitsbeteiligung - Gesamt

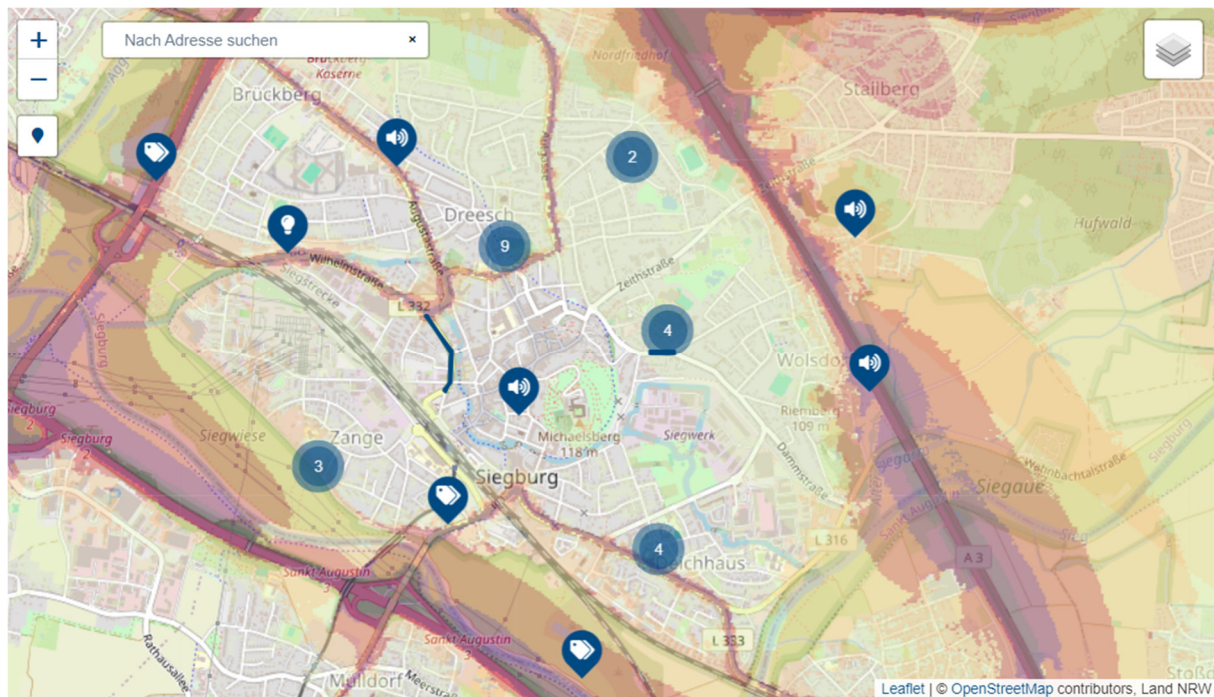


Abb. 8: Meldungen mit Standortbezug Runde 1 Öffentlichkeitsbeteiligung - Ausschnitt

2.5.2 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Beteiligung der Öffentlichkeit enthält umfangreiche Vorschläge und Beobachtungen. Die Texte werden in Anhang IV im Original wiedergegeben. Zur Übersicht werden im Folgenden die Vorschläge zur Verbesserung der Situation zusammenfassend aufgeführt und die benannten Orte gelistet.

Als Vorschläge zur Verbesserung der Situation wurden folgende Ideen eingebracht:

- Flugverkehr reduzieren, Nachtflugverbot (Vielfach benannt und mit zahlreichen Unterstützern)
- Änderung in der Verkehrsführung
- Verkehrsberuhigung/Einbau von verkehrsberuhigenden Elementen
- Tempolimit (innerorts 30, aber auch außerorts)
- Schallschutzmaßnahmen (außerorts speziell Fahrbahnoberflächen oder Lärmschutzwände)
- Förderung lärm- und geräuscharmer Verkehrsmittel benannt Radverkehr, Fußgänger (z.B. durch mehr Überwege)
- Vermehrte Kontrollen der Einhaltung von Geschwindigkeit und Lichtsignalregelungen
- Einschränkungen bei LKW/Lieferverkehr
- Anpassung der Lichtsignalanlagen
- Reparaturen der Fahrbahn
- Lärmblitzer aufstellen

Anmerkungen zum Lärm wurden sowohl auf das gesamte Stadtgebiet bezogen, sie wurden aber auch einzelnen Orten zugeordnet. Bei den beschriebenen Meldungen wurden folgende Straßen/Orte benannt, hierbei handelt es sich auch um Straßen, für die keine Lärmberechnung (aufgrund zu geringer Verkehrszahlen) durchgeführt wurden.

- Am Stadion/Bernhardstrasse/Alte Poststraße
- Auf der Papagei
- A 560
- A3/B56
- Bonner Straße (mehrfach mit Bezug auch auf die Außerortsstraßen)
- Brückberg
- B 56/Brückberg
- B 56/Schreck
- Deichhaus
- Frankfurter Str./Mühlengrabenstr./Beethovenstr.
- Frankfurter Str. zum Siegwerk
- Haltestelle "Volkshochschule"
- Heinrichstraße
- Laderampe Helios
- Luisenstraße
- Siegdamm/Siegstraße
- Sieg
- Tönnisbergstr
- Töpferstraße
- Waldstraße
- Weierstraße
- Wellenstr/Tönnisbergstr
- Wilhelm-Ostwald-Str. (mehrfach)
- Wilhelmstraße (mehrfach)
- Wolsdorfer Straße (mehrfach)
- Zeithstraße

Bereits bekannt und auch aus dieser Öffentlichkeitsbeteiligung erneut deutlich geworden ist, dass insbesondere das Problem Fluglärm vielen Bürger/innen ein großes Anliegen ist. Die zum Fluglärm bestehenden Lärmkarten wurden hierbei als nicht zu den Beobachtungen passend empfunden.

Insgesamt zeigen die benannten Orte und beschriebenen Probleme, dass das Thema Lärm nicht allein über bestehende Lärmkarten abgebildet werden kann. So können Belästigungen durch Lärm auch durch veränderte Verkehrsführungen (z.B. aufgrund einer Baustelle) entstehen oder durch Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, häufig Geschwindigkeitsüberschreitungen.

2.5.3 Diskussion der Ergebnisse

Gerade beim Vergleich der Berechnungen und der Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ist ersichtlich, dass Lärmprobleme nicht nur auf Grundlage der Berechnungen betrachtet werden sollten.

Berechnungen sind sinnvoll, um zunächst eine Grundlage zu erhalten. Sie sind objektiv und benachteiligen oder bevorzugen zunächst niemanden. Für Berechnungen sind in der Regel Annahmen zu treffen, die ggf. im jeweils vorliegenden Einzelfall nicht die tatsächlichen Gegebenheiten berücksichtigen. Gerade wenn sich Berechnungsverfahren ändern, ist es schwierig zu beurteilen, inwieweit sich die tatsächliche Situation verändert hat. Auch der Bewertungshintergrund (hier beispielsweise die Empfehlungen des UBA, die nach neusten Erkenntnissen in Abschnitt 1.5 aufgeführt sind) wird ggf. angepasst. Berechnungsergebnissen sollten daher vor diesen Hintergründen und zusammen mit weiteren ggf. vorliegenden Erkenntnisse interpretiert werden. Die individuelle Belastung durch Lärm ist aber grundsätzlich kaum zu ermitteln.

Die Rückmeldungen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigen in Ergänzung zu den Berechnungen, dass Lärm an vielen Stellen als Belastung empfunden wird. Auch wenn Berechnungen und Meldungen nicht zwingend in Übereinstimmung gebracht werden können (z. B. weil am Ort der Meldung kein Berechnungsergebnis vorliegt) besteht hier kein grundsätzlicher Widerspruch, denn auch die Berechnungen zeigen, dass eine Betroffenheit besteht.

Aus den erhaltenen Rückmeldungen wird ersichtlich, dass die Konzepte zur Verbesserung der Situation nicht allein in den Bereichen der berechneten Belastungen zu finden sind. Wird beispielsweise das Tempo 30 für Teile oder das ganze Stadtgebiet angestrebt, so werden sich auch die Verkehrsflüsse verändern. Daher ist das Thema Lärm grundsätzlich gesamtstädtisch zu betrachten.

3. Maßnahmenplanung LAP III

3.1 Lärminderungsmaßnahmen aus LAP III

3.1.0 Grundsätzliches

Bereits die vorausgehenden Lärmaktionsplanung hat verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung benannt, die an dieser Stelle erneut aufgegriffen und teils ergänzt werden, da sie weiterhin Gültigkeit besitzen. Dem Punkt „Möglichkeiten der Lärminderungen durch Flugverkehr“ (Abschnitt 3.1.2) wird hierbei, aufgrund der weiter bestehenden hohen Bedeutung, eine etwas längere Abhandlung zugefügt.

Grundsätzlich bestehen drei Möglichkeiten der Lärminderung:

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

In Abhängigkeit der Verkehrsträger ergeben sich hieraus die in 3.1.1 bis 3.1.3 benannten Möglichkeiten.

3.1.1 Möglichkeiten der Lärminderung Straßenverkehrslärm

An der Quelle:

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

Auf dem Ausbreitungsweg:

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

- bei Neuplanungen relevant, im Bestand nicht möglich

Am Empfänger:

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

3.1.2 Möglichkeiten der Lärminderung durch Flugverkehr

Die Betroffenheit Siegburgs durch Fluglärm ist ein altes und bekanntes Thema, leider aber keines, für welches sich ein Lösungsweg abzeichnet. Hinreichend bekannt sind die gesundheitlichen Folgen für den Menschen, aber auch die Einwirkungen auf die Tierwelt durch Lärm, speziell durch Fluglärm. Verschiedene Bestrebungen Siegburgs, gegen Fluglärm vorzugehen oder wenigstens ein Nachtflugverbot zu erzielen, waren bisher erfolglos. Bis 2030 besteht für den Flughafen Köln/Bonn die aktuelle Nachtflugregelung (vgl. auch <https://www.koeln-bonn-airport.de/presse/pressemitteilungen/nachtflugregelung-bis-2030-verlaengert.html>).

Grundsätzlich kann gegen Fluglärm durch aktive (direkt an der Lärmquelle) oder passive (bauliche Veränderungen, greifen am Einwirkungsort) Maßnahmen Schutz erfolgen. Regelungen hierzu enthält das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und speziell das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG). In diesen Gesetzen ist das Thema Lärm benannt und sie bieten als Ermächtigungsgrundlage zahlreichen Regelungen Platz. So soll beispielsweise Lärmschutz in den Entgeltordnungen der Flughäfen berücksichtigt werden (§19 b, LuftVG)), auch Beschränkungen auf lärmärmere Flugzeugmodelle lassen sich aus den Gesetzen begründen. Weiter können Empfehlungen an den Flughafen durch einen beratenden Ausschuss ausgesprochen werden (§32 a, LuftVG), in dem auch kommunale Spitzenverbände mitwirken sollen. Auch kann eine Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs gewährt werden (§ 9 FlugLärmG).

Dem Schutz vor Lärm wird also durchaus Raum geboten, **allerdings kann aus keinem der Gesetze ein rechtlicher Anspruch auf ein Flugverbot oder Nachtflugverbot erwirkt werden.**

Bauliche Schutzmaßnahmen (Schallschutzfenstern und Raumlüftern) werden durch den Flughafen Köln Bonn im Rahmen seines Schallschutzprogrammes (vgl. <https://www.cgn-nebenan.de/laermschutz/schallschutzprogramm.html>) gefördert. Hierbei wird nach Aussage der zuvor angegebenen Internetseite über den gesetzlichen Rahmen freiwillig mehr geleistet. Grundsätzlich besteht aber der Schutz vor Fluglärm durch solche Maßnahmen logischerweise nur beim Aufenthalt im Gebäude bei geschlossenen Fenstern und hier speziell im Schlafbereich.

Auch wenn ein vielfach gewünschtes Nachtflugverbot rechtlich nicht zu erzwingen ist, so führt dennoch die breite Aufmerksamkeit des Themas Fluglärm dazu, dass Entscheidungen nicht ohne tiefere Befassung mit dem Thema gefällt werden sollten. Ein Beispiel bietet das seitens des Flughafens gestartete Planfeststellungsverfahren, welches aufgrund geplanter Veränderungen notwendig war. Bereits 2017 wurden die Planunterlagen öffentlich ausgelegt.

Das folgende Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsverfahren des Flughafen Köln-Bonn ist abgeschlossen. Die Sachentscheidung über den Antrag obliegt nunmehr dem zuständigen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Land NRW. Ein Planfeststellungsbeschluss ist bisher nicht ergangen. Die Planfeststellungsbehörde ist nach Abschluss der erforderlichen Sachverhaltsermittlungen zurzeit mit der abschließenden Entscheidung befasst. Weil dies eine sorgfältige und gerechte Abwägung aller für und wider das Vorhaben sprechenden öffentlichen bzw. privaten Belange erfordert und im Verfahren rund 15.800 Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie 43 Stellungnahmen von anderen Fachbehörden und anerkannten Vereinigungen vorgebracht wurden, kann ein genauer Zeitpunkt für den Erlass der Entscheidung nicht angegeben werden. (Stand 30.05.2023)

Die Möglichkeiten gegen Fluglärm vorzugehen, sind leider ernüchternd gering. Die Stadt Siegburg zahlt Beiträge für die Mitgliedschaft in der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn, beim Deutscher Fluglärmdienst e.V. und bei der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, um die dortige Willensbildung und Interessenvertretung gegenüber den Fluglärmverursachern und den zuständigen Behörden bei Land und Bund zu verbessern.

Durch ein ehrenamtliches Mitglied ist die Stadt Siegburg auch in der Fluglärmkommission (vgl. beratender Ausschuss /§32 a, LuftVG) vertreten. Hierdurch besteht die Möglichkeit auf weitere Verbesserungen beispielsweise durch die Optimierung von Flugrouten, Flughöhen und Flugverfahren, eine Beschränkung von Nachtflügen oder passiver Schallschutz, hinzuwirken.

3.1.3 Möglichkeiten der Lärminderung Schienenverkehr

Auch wenn die Belastung durch den Schienenverkehr gering ist, werden die grundsätzlichen Möglichkeiten einer Lärmreduzierung der Vollständigkeit halber aufgeführt:

An der Quelle:

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

Auf dem Ausbreitungsweg:

- Lärmschutzwände/ Lärmschutzwälle
- Geräuschreduzierendes Schienenbett

Am Empfänger:

- Schallschutzfenster (Schallschutzlüfter als Ergänzung bei Schlafräumen)

3.2 Wesentliche Veränderungen der Situation im Vergleich zum LAP III

Auch wenn ein direkter Vergleich der Lärmkarten und der Lärmsituation aus den in Abschnitt 1.4 beschriebenen Gründen nicht möglich ist, können die Lärmkarten qualitativ miteinander verglichen werden. Betrachtet man die folgenden Abbildungen 9 und 10, ist ersichtlich, dass weiterhin für dieselben Straßen in Siegburg in die Lärmkarten erstellt werden, wie auch in der zuvor erstellten Planung. Auch der Vergleich der Karten zum Luftverkehr bietet keine grundlegend neuen qualitativen Veränderungen. Daher kann auch auf die bereits vorhandenen Teilaktionspläne Bezug genommen werden. Eine Beurteilung der beschriebenen Maßnahmen und dem Ist-Zustands wird in 3.3 vorgenommen.

Übersichtskarte des gesamten Stadtgebietes – Straßenverkehr Zeitbereich 24 Stunden

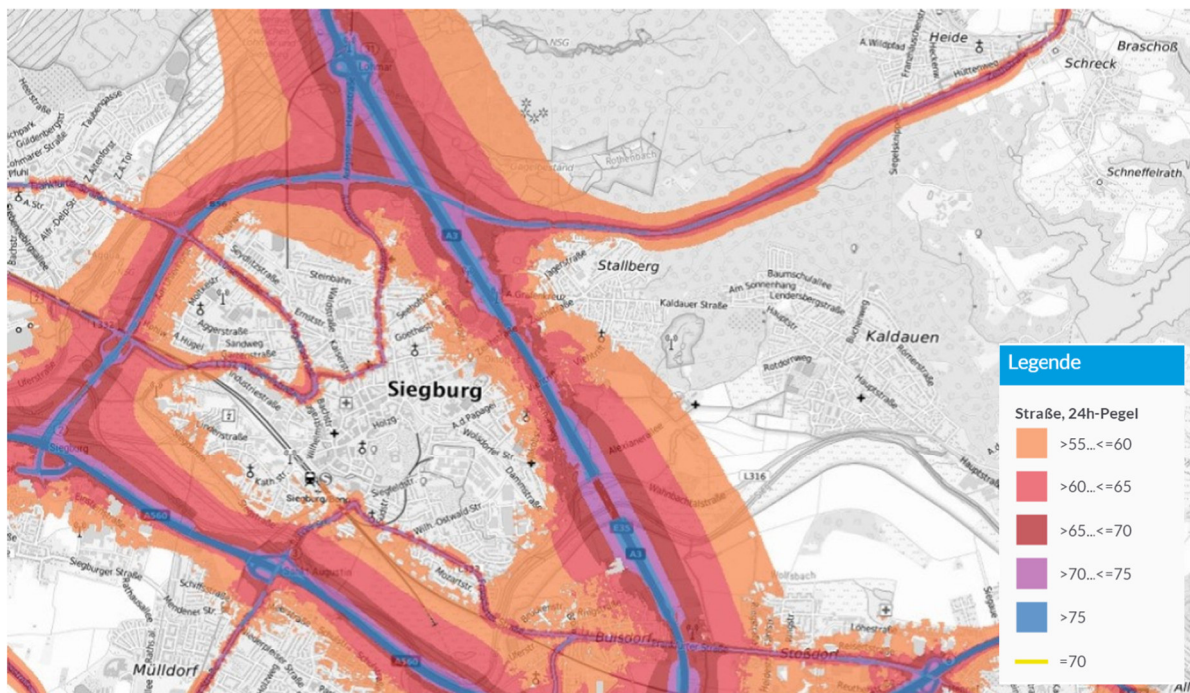


Abb. 9: strategische Lärmkarte aus dem LAP III, Seite 23, Zeitbereich 24h

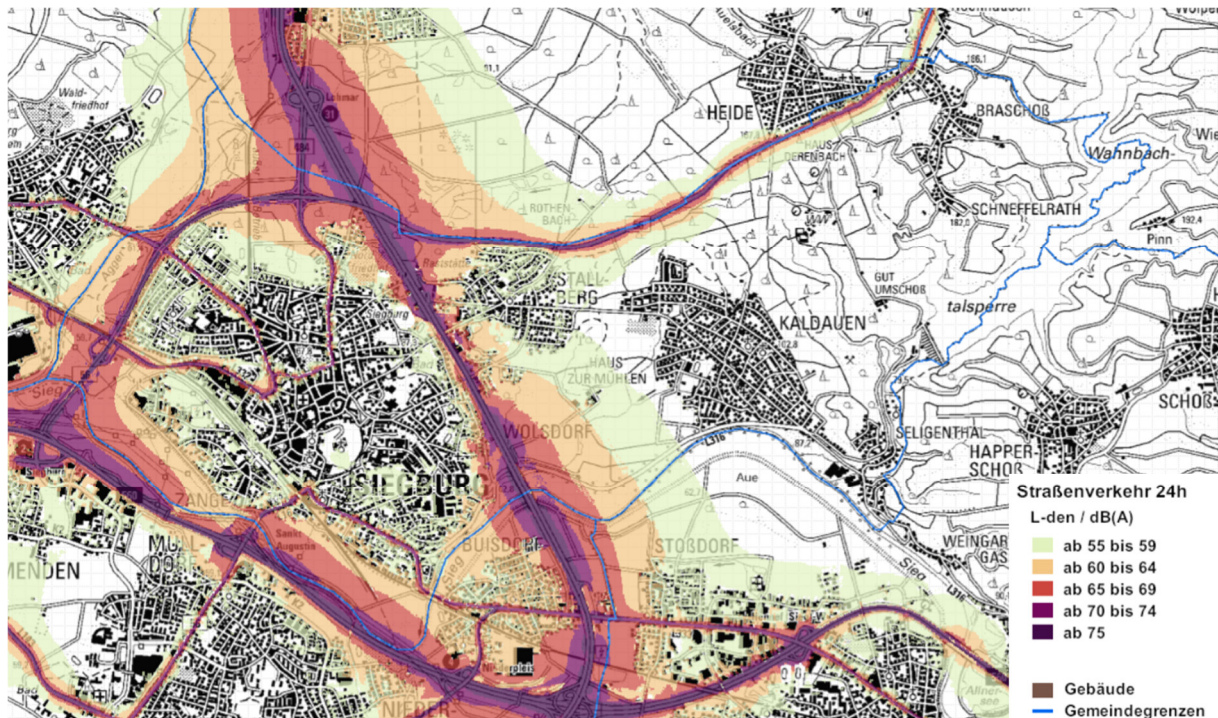


Abb.10: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Hauptverkehrsstraßen L_{den}

3.3 Bewertung zum Ist-Zustand der Maßnahmen

Die Teilaktionspläne des LAP III werden im Einzelnen in Anhang V aufgegriffen um den aktuellen Kenntnisstand bzw. eine Beurteilung ergänzt.

Zusammenfassen lässt sich folgendes aussagen:

Maßnahmen an Autobahnen und Bundesstraßen liegen grundsätzlich in der Hand des Trägers der Straßenbaulast, im Falle von Siegburg ist dies der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW).

Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes in Form von Lärmschutzwänden ist beispielsweise in Teilen an der A3 und auch an der B56 erfolgt. Hier wurde im Rahmen der für die Lärmaktionsplanung der Stufe IV erfolgten Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt, dass durch diese Schutzmaßnahmen eine Erhöhung des Lärmpegels empfunden wird.

Inwieweit eine lärmoptimierte Oberflächengestaltung oder weitere Geschwindigkeitsreduzierungen erfolgen sollen, ist nicht bekannt. Die Entscheidung zur Realisierung einer solchen Maßnahme müssen unter Abwägung der Vor- und Nachteile einer solchen Maßnahme vom Träger der Straßenbaulast (Straßen.NRW) durchgeführt werden.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und ähnlichem scheidet innerstädtisch aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus. Sie sind auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.

Auch lärmindernde Fahrbahnbeläge innerorts wirken aufgrund der im Stadtverkehr gegenüber dem Außerortsverkehr i.d.R. geringeren Geschwindigkeiten und der

damit verbundenen Dominanz des Motorengeräuschs gegenüber dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch nur wenig bis nicht lärmreduzierend.

Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.

4. Maßnahmenplanung LAP IV

4.1 Diskussion der bisherigen Erkenntnisse

Die aktuellen Lärmkarten zeigen, dass in Siegburg die von UBA vorgeschlagenen Werte mit dem Ziel der Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen durch Straßen-, Flug und im geringen Maße auch Schienenverkehr überschritten werden (vgl. Abschnitt 2.3).

Da für die Lärmaktionsplanung der Belastungen durch Lärm aus Schienenverkehr das EBA tätig ist, und die Belastungen in Siegburg gering sind, wird an dieser Stelle nur auf die Lärmaktionsplanung des EBA verwiesen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit in der ersten Runde des aktuellen Lärmaktionsplanung spiegelt die Betroffenheit der Belastung durch Lärm insbesondere durch Straßen- und Luftverkehr. Sie zeigt auch auf, dass die reine Betrachtung der Lärmberechnungen nicht die jeweilige Situation vor Ort wiedergeben kann (vgl. Abschnitt 2.5).

Die Lärmaktionsplanung wird für das Gebiet der Kreisstadt Siegburg durch die Stadt vorgenommen. Im Wesentlichen kann durch die Stadt Siegburg aktiv nur Einfluss auf die Lärmreduzierung des Straßenverkehrslärmes innerorts genommen werden. Die Lärmbelastungen durch Straßen in der Hand des Bundes (für Siegburg sind dies die B56, die A3 und die A560) und die durch den Flugverkehr verursachten können durch die Stadt angesprochen, Änderungen können aber durch die Stadt nicht selbst vorgenommen werden.

4.2 Maßnahmenplanung zur Lärminderung des Flugverkehrs

Die Belastung der Bürger/innen durch Fluglärm ist sowohl rechnerisch belegt, aber auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung deutlich betont worden. Leider sind die Einflussmöglichkeiten, durch die Kommunen und somit auch die Stadt Siegburg hier eine Abhilfe zu schaffen nur sehr gering (vgl. Abschnitt 3.1.2).

Die Stadt wird weiterhin Mitglied in der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn, beim Deutscher Fluglärmdienst e.V. und bei der Bundesvereinigung gegen Fluglärm bleiben und die damit verbundene Interessenvertretung zugunsten von Fluglärm-Betroffenen unterstützen.

Weiter werden die Ergebnisse der ersten Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung und die im Abschnitt 2.3.2 erfolgte Auswertung der Lärmkarten an die entsprechenden Ansprechpartner des Flughafen Köln/Bonns gesendet werden. **Die Antwort soll diesem Lärmaktionsplan, der aktuell noch im Entwurfsstadium ist, beigelegt werden.**

4.3 Maßnahmenplanung zur Lärminderung des Straßenverkehrslärms außerorts

Die Belastung der Bürger/innen durch die A3, die A 560 und die B 56 ist sowohl rechnerisch belegt, aber auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung benannt worden. Diese Straßen liegen im Hoheitsbereich des Bundes, die Aufgaben sind zu Teilen an den Landesbetrieb

Straßenbau Nordrhein-Westfalen (straßen.nrw) übertragen. Daher kann die Stadt selbst auf diesen Straßen keine Veränderungen durchführen, sondern lediglich beratend und initiiierend wirken.

Auch hier werden die Ergebnisse der ersten Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung und die im Abschnitt 2.3.1 erfolgte Auswertung der Lärmkarten an die Ansprechpartner bei Straßen.NRW weitergegeben werden. *Die Antwort soll diesem Lärmaktionsplan, der aktuell noch im Entwurfsstadium ist, beigelegt werden.*

4.4 Maßnahmenplanung zur Lärminderung des Straßenverkehrslärms innerorts

4.4.1 Grundsätzliches

Die Möglichkeiten dieses Einflusses sind im LAP III bereits benannt und in Abschnitt 3.1.1 gelistet. Sie werden im folgenden Abschnitt unter Einbeziehung der Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung der aktuellen Lärmaktionsplanung und den aktuellen Planungen der Stadt Siegburg diskutiert.

4.4.2 Passive Maßnahmen

Aus der Bewertung der im LAP III vorgestellten Teilaktionspläne kann ein Schutz vor Lärm innerhalb von Gebäuden durch passive Maßnahmen (Dämmung von Gebäuden, entsprechende Schallschutzfenster u.ä.) erreicht werden. Hier ist aus den Rückmeldungen der Öffentlichkeitsbeteiligung aber auch ersichtlich, dass dies vor allem in heißen Monaten dazu führen kann, dass eine künstliche Klimatisierung der Räume notwendig ist. Vor dem Hintergrund eines verantwortungsvollen Umgangs mit Energie sind solche notwendigen Klimatisierungen kontraproduktiv.

Die Stadt Siegburg fördert selbst keine Schallschutzmaßnahmen. Bei Neubauten sind die gesetzlichen Anforderungen einzuhalten. Auch soll geprüft werden, ob durch die Ausrichtung bzw. Lage von neugeplanten Gebäuden eine Verbesserung des Schallschutzes erreicht werden kann. Die Stadt Siegburg würde begrüßen, wenn das vom LANUV genutzte System ODEN, welches für die Erstellung und Überprüfung der Berechnungsgrundlagen der Lärmkarten verwendet wurde, zukünftig den Kommunen für eine Einzelfallbetrachtung zur Verfügung stehen würde.

4.4.3 Aktive Maßnahmen

Die meisten der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung benannten Maßnahmen beziehen sich auf aktive Maßnahmen einer Lärmreduzierung. Das bedeutet, der Lärm soll direkt an der Lärmquelle reduziert werden. Die Maßnahmen, die in 2.5.2 aufgelistet sind, werden hier auf die innerorts möglichen Maßnahmen reduziert wiedergegeben. Sie enthalten auch vollständig die bereits 3.1.1 diskutierten Maßnahmen. Die Spalte Kommentierung und weiteres Vorgehen beschreibt die Seitens der Stadt in den nächsten 5 Jahren geplante Vorgehensweise.

Tab. 10: Aktive Maßnahmen zur Lärminderung des Straßenverkehrs innerorts

Vorgeschlagenen Maßnahmen	Kommentierung und weiteres Vorgehen
Änderung in der Verkehrsführung	Die in Stadt Siegburg wird die in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Abschnitte prüfen. Das Thema Verkehrsführung in Siegburg unterliegt weiterhin der Planungen im Rahmen des SUMP (vgl. Abschnitt 4.5).
Verkehrsberuhigung/Einbau von verkehrsberuhigenden Elementen	Die Verwaltung wird die in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Abschnitte prüfen. Weiterhin wurden und werden sowohl die Verkehrsberuhigung als auch der Einbau entsprechender Elemente grundsätzlich an den neuralgischen Punkten erwogen (z.B. an Unfallschwerpunkten).
Tempolimit 30 km/h	<p>Die Reduzierung der Geschwindigkeit ist eine vielfach diskutierte Maßnahme, die neben der Lärmreduzierung zahlreiche weitere Vorteile mit sich bringen kann. Hier zu benennen sind beispielsweise die Reduzierung von Unfällen, die Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfinden anderer Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger und auch geringere Emissionen der motorbetriebenen Fahrzeuge.</p> <p>In der in Abschnitt 2.5 beschrieben Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vielfach der Wunsch nach einer solchen Reduzierung benannt. Die Initiative einer Geschwindigkeitsreduzierung innerorts auf 30 km/h wird innerhalb vieler Kommunen diskutiert. Sie basiert auch auf der Erkenntnis, dass der durch die Geschwindigkeitsreduzierung bedingte Zeitverlust nur gering bis nicht vorhanden ist, aber die vielfachen Vorteile gesehen werden.</p> <p>Aus rechtlicher Sicht ist aktuell noch zu begründen, wenn innerorts Geschwindigkeiten auf < 50 km/h reduziert werden sollen.</p> <p>Grundsätzlich ist aber zu berücksichtigen, eine großflächige Reduzierung der Geschwindigkeit Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die genutzten Wege des Verkehrs haben kann. Insbesondere in Zusammenhang mit der Intention zur Förderung des ÖPNV ist diese Maßnahme genau abzuwägen, da beispielsweise Schnellbuslinien o.ä. Angebote hiervon betroffen sind. Daher ist sie nicht unüberlegt einzuführen. Im Rahmen des SUMP wird die Geschwindigkeitsreduzierung betrachtet und abgewogen und eine Empfehlung zur Umsetzung erarbeitet.</p>
Verbessertes Angebot geräusch- und lärmarmen Verkehrsmittel benannt Radverkehr, Fußgänger (z.B. durch mehr Überwege)	Die Verbesserung des Angebotes für die Fuß- und Radverkehr ist ein grundlegendes Ziel der Mobilitätsplanung der Stadt Siegburg. Ergibt sich die Chance von Neuplanungen, wie sie beispielsweise für die Erneuerung der Zeithstraße möglich werden, ist die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur eine zentrale Planungsanforderung.

Vorgeschlagenen Maßnahmen	Kommentierung und weiteres Vorgehen
	<p>Es sei aber auch erwähnt, dass die Stadt bereits einiges in dieser Richtung leistet. So wurde beispielsweise die Situation für den Radverkehr bspw. durch die Freigabe der Fußgängerzone, des Nordfriedhofs und einiger Einbahnstraßen, die Errichtung diverser Radabstellanlagen, die Prüfung des Grünpfeils für den Radverkehr sowie die Einführung und den Ausbau des Radverleihsystems verbessert.</p> <p>Im SUMP sind Rad- und Fußverkehr zentrale Handlungsfelder, für welche diverse Maßnahmen vorgesehen werden. An dieser Stelle ist auch der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen, die Errichtung diverser Mobilstationen und die Umsetzung der ISEK-Maßnahmen zu erwähnen.</p>
Vermehrte Kontrollen der Einhaltung von Geschwindigkeit und Lichtsignalstellung	Die Verwaltung wird die in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Abschnitte prüfen. Auch die Möglichkeit nach verstärkten Geschwindigkeitskontrollen an anderen Orten wird geprüft, ist jedoch nicht immer durch die Stadt selbst durchführbar. Hier ist die Beteiligung der Ortspolizei erforderlich und die Prüfung und Durchführung ist an personellen Kapazitäten geknüpft.
Einschränkungen bei LKW/Lieferverkehr	Die Verwaltung wird die in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Abschnitte prüfen.
Anpassung der Ampelschaltungen	Die Verwaltung wird die in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Abschnitte prüfen.
Reparaturen der Fahrbahn	Die Verwaltung wird die in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Abschnitte prüfen.
Lärmblitzer aufstellen	Die Aufstellung eines Lärmblitzers wird geprüft. Aktuell wird der erste aufgestellte Lärmblitzer in Berlin getestet. Die Stadt Siegburg wird die Erkenntnisse aus der Testphase einholen und untersuchen, ob auch für die Stadt Siegburg ein solcher Blitzer unterstützen kann.

4.5 Langfristige Strategie

Langfristige Strategien der Lärmreduzierung können nicht auf den Aspekt Lärm reduziert betrachtet werden. Wie bereits beschrieben, sind die Aspekte Lärm mit dem Thema Verkehrsplanung und damit auch mit dem Themen Umweltschutz und Klimaanpassung verbunden. Die für den Verkehr zur Verfügung stehende Flächen sind in einer Stadt begrenzt, neben der Konkurrenz durch die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden auf diesen Flächen kommt weiterhin den Aspekten Hitzeanpassung und Verringerung der Schäden durch Starkregenereignisse eine Bedeutung zu, deren Lösung zu Teilen ebenso auf diesen Flächen erfolgen muss. Die Förderung einer emissionsarmen Beförderung von Menschen und Gütern ist eine der großen Zukunftsaufgaben. Gelingt der umfassende Umstieg auf elektrische Mobilität und den Umweltverbund, verspricht das auch die Reduzierung der Lärmbelastung.

Die Lösung des „Beförderungsproblems“ ist aber keines, welches allein durch die Kommunen geleistet werden kann.

Für Siegburg wird aktuell der Mobilitätsplan SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) erstellt, im Rahmen dessen genau die in der Stadt bestehenden Fragestellung in Bezug auf Verkehr betrachtet, analysiert und bewertet werden. „Als Fortentwicklung ehemals unter dem Namen „Verkehrsentwicklungsplan“ bekannter Konzepte gewinnen nicht nur die integrierte Herangehensweise und ein breiter Planungsdialog, sondern auch die Evaluation und Fortschreibung immer mehr an Bedeutung: Gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen ändern sich fortlaufend, umgesetzte Maßnahmen müssen auf ihre Wirkungen hin geprüft werden und ggf. müssen Ziele nachjustiert werden. Nur durch Evaluation und Fortschreibung bleibt das Mobilitätskonzept ein aktueller und handlungsleitender roter Faden für die Verwaltung und die Politik.“⁹

4.6 Ruhige Gebiete

Aufgrund der Erkenntnisse auch aus dieser Runde der Lärmaktionsplanung werden keine ruhigen Gebiete für Siegburg festgelegt. Die theoretisch hierfür möglichen Flächen sind äußerst gering. Der Einfluss der Stadt auf das Lärminderungspotential zuvor umfassend beschrieben. Eine weitere Festlegung von Maßnahmen für ruhige Gebiete erscheint vor diesem Hintergrund nicht zielführend.

⁹ Leistungsverzeichnis SUMP

Anhang I Immissionsgrenz-, Auslöse-, oder Richtwerte

Im Folgenden werden die auch in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung (LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – UK-Umlaufbeschluss 40/2022, Stand 19.09.2022) aufgeführten Werte dargestellt. Diese basieren auf dem deutschen Fachrecht.

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

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴ Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶ Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷ Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸ Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

Tabelle 7 Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

²⁶ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

²⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁸ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungs-räumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen²⁹.

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)] ³⁰
reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35

Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65

Tabelle 8 Übersicht Richtwerte der DIN 18005

²⁹ DIN 18005-1 (Juli 2002): Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung; Beiblatt 1 Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Mai 1987

³⁰ bei zwei angegebenen Werten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe-, und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe gelten

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte unter § 2 Absatz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) zu beachten.

Lärmschutzzone	Tag-Schutzzone I [dB(A)]	Tag-Schutzzone II [dB(A)]	Nachtschutzzone [dB(A)]
neue od. wesentl. geänderte, zivile ³¹ Flughäfen	60	55	50
best. zivile Flughäfen	65	60	55

³¹ Militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten sind vom Anwendungsbereich des sechsten Teils des BImSchG ausgenommen.“¹⁰

¹⁰ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – UK-Umlaufbeschluss 40/2022, Stand 19.09.2022

Anhang II Bericht über die Lärmkartierung in Siegburg

Bericht des LANUV¹¹

Ergebnisse der Lärmkartierung
Siegburg

06.07.2023

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt **Siegburg**

Gemeindekennzahl: 05382060
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: DE_NW_05382060

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Stadt Siegburg
Nogenter Platz 10
53721 Siegburg

Telefon: 02241 1020
E-Mail: rathaus@siegburg.de
www.siegburg.de

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

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,
<http://www.eba.bund.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Hauteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.

Seite: 1

¹¹ https://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/services/umwelt_laerm/stufe4/MapServer/2/40/attachments/153,
15.01.2024

Ergebnisse der Lärmkartierung
Siegburg

06.07.2023

**Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten
Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und
Krankenhausgebäude**

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmelasteten Personen in der Stadt Siegburg:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	6766	2803	1324	1331	80

LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	3640	1831	1363	77	0

Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Stadt Siegburg:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	10,54	3,78	0,61

**Geschätzte Gesamtzahl der lärmelasteten Wohnungen, Schulgebäude und
Krankenhausgebäude** in der Stadt Siegburg:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	5856	1301	38
Schulgebäude	37	6	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Ergebnisse der Lärmkartierung
Siegburg

06.07.2023

Lärmeinwirkung durch Großflughäfen

Einwirkung von **Fluglärm**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen / Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmelsteten Personen in der Stadt Siegburg:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	13618	8242	901	0	0

LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	13086	5384	0	0	0

Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Stadt Siegburg:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	16,74	0,29	0

Geschätzte Gesamtzahl der lärmelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Siegburg:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	10837	429	0
Schulgebäude	34	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Anhang III Abfrageergebnis Lärm durch Haupeisenbahnstrecken

Abfrage Lärm beim EBA vom 17.01.2024


[GeoPortal.EBA - Verfügbare Kartendienste von GeoPortal.EBA \(eisenbahn-bundesamt.de\)](http://GeoPortal.EBA - Verfügbare Kartendienste von GeoPortal.EBA (eisenbahn-bundesamt.de))

Gemeindestatistik (ULR)	
Gemeinde:	Siegburg
AGS:	05382060
Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß BEB) sowie kommunale Lärmkennziffer	
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})	
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	620
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	380
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	70
ab 70 dB(A) bis 75 dB(A)	10
ab 75 dB(A)	0
L _{DEN} Lärmkennziffer	4.898
Anmerkung: Bei den Angaben zu L _{DEN} handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
Nacht-Lärmindex (L_{Night})	
(ab 45 dB(A) bis 49 dB(A))	1.080
ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)	470
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	230
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	40
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	0
ab 70 dB(A)	0
L _{Night} Lärmkennziffer	6.819
Anmerkung: Bei den Angaben zu L _{Night} handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen	
Fälle starker Belästigung L _{DEN}	185
Fälle starker Schlafstörung L _{Night}	75
Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude L_{DEN}	
Belastete Flächen in km²	
über 55 dB(A)	1,87
über 65 dB(A)	0,47
über 75 dB(A)	0,07
Belastete Wohnungen	
über 55 dB(A)	510
über 65 dB(A)	40
über 75 dB(A)	0
Belastete Schulen	
über 55 dB(A)	7
über 65 dB(A)	3
über 75 dB(A)	0
Belastete Krankenhäuser	
über 55 dB(A)	1
über 65 dB(A)	1
über 75 dB(A)	0
Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.	
Ergebnisse der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung	1
[Anzahl je Gemeinde]	
1. An welchem Ort fühlen Sie sich durch Schienenverkehrslärm belastet? Bitte wählen Sie einen Ort, auf den Sie sich im Fragebogen beziehen!	
1.1 zu Hause (Eigentum)	0
1.2 zu Hause (Miete)	0
1.3 Arbeits- / Dienststätte	1
1.4 Bildungseinrichtung	0
1.5 Krankenhaus / Rehabilitationsstätte	0
1.6 öffentlicher Raum (z. B. Park, Sportplatz, Freizeitanlage)	0
2. Wie oft halten Sie sich gewöhnlich an dem genannten Ort auf?	
2.1 täglich	1
2.2 4-6 Tage / Woche	0
2.3 weniger als 4 Tage / Woche	0
2.4 kurzzeitiger oder temporärer Aufenthalt (z. B. Tagung, Urlaub etc.)	0
3. Wieviel Zeit bleiben Sie am genannten Ort?	
3.1 bis zu 2 Stunden	0
3.2 2 bis 6 Stunden	0
3.3 6 bis 12 Stunden	1
3.4 länger als 12 Stunden	0
4. Bei welchen Tätigkeiten fühlen Sie sich durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort gestört? Ich fühle mich beim...	
4.1 Schlafen...nicht gestört	1
4.2 Schlafen...schwach gestört	0
4.3 Schlafen...mäßig gestört	0
4.4 Schlafen...stark gestört	0
4.5 Arbeiten...nicht gestört	0
4.6 Arbeiten...schwach gestört	0
4.7 Arbeiten...mäßig gestört	1
4.8 Arbeiten...stark gestört	0
4.9 Erholen / in der Freizeit...nicht gestört	1
4.10 Erholen / in der Freizeit...schwach gestört	0
4.11 Erholen / in der Freizeit...mäßig gestört	0
4.12 Erholen / in der Freizeit...stark gestört	0
5. Durch welche Arten des Schienenverkehrs fühlten Sie sich in den vergangenen fünf Jahren an dem genannten Ort gestört? Ich fühlte mich durch...	
5.1 Personenverkehr...nicht gestört	0
5.2 Personenverkehr...schwach gestört	0
5.3 Personenverkehr...mäßig gestört	1
5.4 Personenverkehr...stark gestört	0
5.5 Güterverkehr...nicht gestört	0
5.6 Güterverkehr...schwach gestört	0
5.7 Güterverkehr...mäßig gestört	0
5.8 Güterverkehr...stark gestört	1
6. In welchen Zeiträumen fühlten Sie sich in den vergangenen fünf Jahren durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort gestört? Ich fühlte mich...	
6.1 tagsüber (6-18 Uhr)...nicht gestört	0
6.2 tagsüber (6-18 Uhr)...schwach gestört	0
6.3 tagsüber (6-18 Uhr)...mäßig gestört	1
6.4 tagsüber (6-18 Uhr)...stark gestört	0
6.5 abends (18-22 Uhr)...nicht gestört	1
6.6 abends (18-22 Uhr)...schwach gestört	0
6.7 abends (18-22 Uhr)...mäßig gestört	0
6.8 abends (18-22 Uhr)...stark gestört	0
6.9 nachts (22-6 Uhr)...nicht gestört	1
6.10 nachts (22-6 Uhr)...schwach gestört	0
6.11 nachts (22-6 Uhr)...mäßig gestört	0
6.12 nachts (22-6 Uhr)...stark gestört	0
7. Wie bewerten Sie die unterschiedlichen Lärmquellen des Schienenverkehrs an dem genannten Ort? Ich fühle mich durch...	
7.1 Fahrgeräusche...nicht gestört	0
7.2 Fahrgeräusche...schwach gestört	0
7.3 Fahrgeräusche...mäßig gestört	1
7.4 Fahrgeräusche...stark gestört	0
7.5 Bremsgeräusche...nicht gestört	0
7.6 Bremsgeräusche...schwach gestört	0
7.7 Bremsgeräusche...mäßig gestört	0
7.8 Bremsgeräusche...stark gestört	1
7.9 Kurvenquietschen...nicht gestört	1

7.10 Kurvenquietschen...schwach gestört	0
7.11 Kurvenquietschen...mäßig gestört	0
7.12 Kurvenquietschen...stark gestört	0
7.13 Schienenstoßgeräusche...nicht gestört	1
7.14 Schienenstoßgeräusche...schwach gestört	0
7.15 Schienenstoßgeräusche...mäßig gestört	0
7.16 Schienenstoßgeräusche...stark gestört	0
7.17 Brückendrohnen...nicht gestört	1
7.18 Brückendrohnen...schwach gestört	0
7.19 Brückendrohnen...mäßig gestört	0
7.20 Brückendrohnen...stark gestört	0
7.21 Betriebsgeräusche (z. B. Warnsignale, Lautsprecheransagen, Klimaanlage)...nicht gestört	1
7.22 Betriebsgeräusche (z. B. Warnsignale, Lautsprecheransagen, Klimaanlage)...schwach gestört	0
7.23 Betriebsgeräusche (z. B. Warnsignale, Lautsprecheransagen, Klimaanlage)...mäßig gestört	0
7.24 Betriebsgeräusche (z. B. Warnsignale, Lautsprecheransagen, Klimaanlage)...stark gestört	0
8. Welche persönlichen Auswirkungen befürchten Sie durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort?	
8.1 finanzielle Auswirkungen...keine	1
8.2 finanzielle Auswirkungen...schwach	0
8.3 finanzielle Auswirkungen...mäßig	0
8.4 finanzielle Auswirkungen...stark	0
8.5 Soziale Auswirkungen...keine	0
8.6 Soziale Auswirkungen...schwach	0
8.7 Soziale Auswirkungen...mäßig	1
8.8 Soziale Auswirkungen...stark	0
8.9 Konzentrationsstörungen...keine	0
8.10 Konzentrationsstörungen...schwach	0
8.11 Konzentrationsstörungen...mäßig	0
8.12 Konzentrationsstörungen...stark	1
8.13 Schlafstörungen...keine	1
8.14 Schlafstörungen...schwach	0
8.15 Schlafstörungen...mäßig	0
8.16 Schlafstörungen...stark	0
8.17 Herz-Kreislauf-Erkrankungen...keine	1
8.18 Herz-Kreislauf-Erkrankungen...schwach	0
8.19 Herz-Kreislauf-Erkrankungen...mäßig	0
8.20 Herz-Kreislauf-Erkrankungen...stark	0
8.21 psychische Auswirkungen...keine	1
8.22 psychische Auswirkungen...schwach	0
8.23 psychische Auswirkungen...mäßig	0
8.24 psychische Auswirkungen...stark	0
8.25 Hörschäden...keine	1
8.26 Hörschäden...schwach	0
8.27 Hörschäden...mäßig	0
8.28 Hörschäden...stark	0
9. Welche Maßnahmen zum Schutz vor Schienenverkehrslärm halten Sie in Ihrer Situation für besonders wichtig?	
9.1 Maßnahmen am Zug (z. B. geringere Fahrgeräusche)...sehr wichtig	1
9.2 Maßnahmen am Zug (z. B. geringere Fahrgeräusche)...wichtig	0
9.3 Maßnahmen am Zug (z. B. geringere Fahrgeräusche)...unwichtig	0
9.4 Maßnahmen an der Strecke (z. B. Lärmschutzwände)...sehr wichtig	1
9.5 Maßnahmen an der Strecke (z. B. Lärmschutzwände)...wichtig	0
9.6 Maßnahmen an der Strecke (z. B. Lärmschutzwände)...unwichtig	0
9.7 Maßnahmen am Gebäude (z. B. Lärmschutzfenster)...sehr wichtig	1
9.8 Maßnahmen am Gebäude (z. B. Lärmschutzfenster)...wichtig	0
9.9 Maßnahmen am Gebäude (z. B. Lärmschutzfenster)...unwichtig	0
9.10 Vorschriften und Regelungen anpassen (z. B. Grenzwerte für Lärm)...sehr wichtig	1
9.11 Vorschriften und Regelungen anpassen (z. B. Grenzwerte für Lärm)...wichtig	0
9.12 Vorschriften und Regelungen anpassen (z. B. Grenzwerte für Lärm)...unwichtig	0
9.13 Veränderungen der Streckennutzung...sehr wichtig	1
9.14 Veränderungen der Streckennutzung...wichtig	0
9.15 Veränderungen der Streckennutzung...unwichtig	0
10. Haben Sie durch einen der Faktoren eine Veränderung Ihrer Lärmsituation in den vergangenen fünf Jahren an dem genannten Ort wahrgenommen?	
10.1 Veränderung des Schienen-verkehrsaufkommens...Verbesserung	0
10.2 Veränderung des Schienen-verkehrsaufkommens...keine Veränderung	0
10.3 Veränderung des Schienen-verkehrsaufkommens...Verschlechterung	1
10.4 Veränderung durch Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -fenster)...Verbesserung	0
10.5 Veränderung durch Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -fenster)...keine Veränderung	1
10.6 Veränderung durch Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -fenster)...Verschlechterung	0
10.7 Veränderung der Umgebung (Gebäude, Grünflächen etc.)...Verbesserung	0
10.8 Veränderung der Umgebung (Gebäude, Grünflächen etc.)...keine Veränderung	1
10.9 Veränderung der Umgebung (Gebäude, Grünflächen etc.)...Verschlechterung	0
10.10 Veränderung des Zugmaterials (Flüsterbremse etc.)...Verbesserung	0
10.11 Veränderung des Zugmaterials (Flüsterbremse etc.)...keine Veränderung	1
10.12 Veränderung des Zugmaterials (Flüsterbremse etc.)...Verschlechterung	0
10.13 Veränderung der Streckennutzung...Verbesserung	0
10.14 Veränderung der Streckennutzung...keine Veränderung	0
10.15 Veränderung der Streckennutzung...Verschlechterung	1
11. Wie häufig nutzen Sie selbst die Bahn?	
11.1 täglich, fast täglich	0
11.2 an mehreren Tagen / Woche	0
11.3 etwa 1 Tag / Woche	0
11.4 etwa 1-3 Tage / Monat	1
11.5 seltener als 1-3 Tage / Monat	0
11.6 nie	0
12. Nach Beantwortung aller Fragen zu Ihrer persönlichen Lärmbelastung, teilen Sie uns bitte abschließend mit, wie Sie Ihre gesamte Lärmsituation zusammenfassend einschätzen.	
12.1 äußerst stark belastet	0
12.2 stark belastet	0
12.3 mäßig belastet	1
12.4 schwach belastet	0
12.5 nicht belastet	0

Lärm an Schienenwegen (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Grundlagen/grundlagen_node.html)


Anhang IV Beteiligung der Öffentlichkeit Runde 1

Kategorie	Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Verkehrsentlastung auf Wilhelmstrasse durch Umleitung auf Industriestraße
Beschreibung	<p>Zu Reduzierung des Straßenlärms auf der Wilhelmstrasse schlage ich vor, mehr Verkehr, z.B. von Troisdorf kommend zum Bahnhof Siegburg, über die Industriestraße zu leiten.</p> <p>Der Straßenlärm auf der Wilhelmstrasse ist für viele Anwohner ein Problem. Dagegen gibt es auf der weitestgehend unbewohnten Industriestraße kaum Verkehrsaufkommen. Warum weiß ich nicht. Ich vermute aber, dass die T-Kreuzung Wilhelmstrasse/ Industriestraße hierfür entscheidend ist. Z.B kann das Abbiegen von der Wilhelmstrasse auf die Industriestraße (oder andersrum) bei dichtem Verkehr lange dauern. Hierfür gibt es bestimmt clevere Lösungen. Eventuell könnte auch die Beschilderung verbessert werden.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	5
Erstelldatum	04.11.2023 14:18
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Verkehrsreduzierung Auf der Papagei
Beschreibung	<p>Die Straße Auf der Papagei ist durch die Sanierung des Schulcampus Neuenhof für ihre Bauart viel zu stark befahren, was mehrere Probleme mit sich bringt.</p> <p>In den Stoßzeiten der Schule stauen sich die Elterntaxis, um - trotz Halteverbots - möglichst nah an die Schule heranzufahren. Dies führt nicht nur zur Gefährdung der Fußgänger (SchülerInnen) sondern auch zu Staus an der Abbiegung Wolsdorfer Straße. entgegenkommendem Verkehr kann zudem nur über den Bürgersteig ausgewichen werden sodass die Autos zum Teil direkt an den Hauseingängen vorbeifahren müssen.</p> <p>Nachts hingegen wird die Straße oft als Ausweichroute genutzt und die Geschwindigkeit häufig eklatant überschritten, was ebenfalls zu einer erhöhten Lärmbelastung führt.</p> <p>Wir fordern, dass die Straße Anlieger-frei wird, was zudem bitte auch kontrolliert wird. alternativ wäre eine Einbahnstraßenregelung möglich, da die Straße recht schmal geschnitten ist.</p> <p>Zudem sollten SchülerInnen ausschließlich über den Wendehammer an der Zeithstraße gebracht werden. Auch dies sollte stärker kontrolliert werden.</p> <p>Diese Maßnahmen würden die Sicherheit der Fußgänger erhöhen sowie die Lärmbelastung der Anwohner reduzieren.</p> <p>vielen Dank für Ihre Unterstützung</p>
Bild	
Unterstützer*innen	2
Erstelldatum	03.11.2023 22:24:40
Kommentare	Auch in dieser Straße wären Schweller zur Verkehrsberuhigung dringend erforderlich. Dass es hier bisher nicht zu Unfällen mit Fußgängern gekommen ist, grenzt an ein Wunder.

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Verkehrsberuhigung Auf der Papagei
Beschreibung	<p>Die Straße "Auf der Papagei" wird, auch durch die Verlegung der VHS, sehr stark befahren.</p> <p>Insbesondere Nachts wird dabei das Tempolimit von 30km/h oft deutlich überschritten, was in Verbindung mit dem vorhandenen Kopfsteinpflaster zu einer erhöhten Lärmbelastung führt.</p> <p>Weiterhin wird die Straße viel von sogenannten Elterntaxis genutzt, was in den Randstunden der Schule zu Staus und ebenfalls erhöhter Lärmbelastung führt. Hierfür ist die Breite der Straße sowie die Bebauung nicht ausgelegt (zudem wird oft über den Fußweg ausgewichen, der direkt an den Hauseingängen entlangführt).</p> <p>unser Vorschlag wäre, dass die gesamte Straße ausschließlich für Anlieger genutzt werden darf.</p> <p>Der Elternverkehr sollte über die Zeithstraße und den dafür vorgesehenen Wendehammer erfolgen. Verstöße gegen das geltende Halteverbot sollten auch geahndet werden, was das Befahren unattraktiver, für die SchülerInnen sicherer und für die Anwohner ruhiger machen würde.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	1
Erstelldatum	03.11.2023 22:13:06
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Lärmproblem melden
Beschreibung	Die Karte von dem Lärmaktionsplan ist nicht richtig. Demnach fliegen dort im Bereich des PIN's keine Flugzeuge. Dem ist aber nicht so. Gerade die 747 von UPS kommt jeden Tag sehr tief über die Bebauung. Bitte mal die Karten vom Flughafen anpassen lassen. Der Flughafen sagt das Reale und die Karten sind +-200m.
Bild	
Unterstützer*innen	2
Erstelldatum	03.11.2023 21:55:12
Kommentare	

Kategorie	Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Tempo 30 auf der Wilhelmstraße
Beschreibung	<p>Zur Reduzierung des Lärms durch die dauerhaft starke Verkehrslast auf der Wilhelmstraße schlage ich vor ein Tempolimit von 30 km/h vorzusehen. Ich beziehe mich hierbei insbesondere auf den in der Karte markierten Abschnitt. Das Durchfahren des betreffenden Abschnitts der Wilhelmstraße mit einer sicheren Fahrweise erscheint mir mit Tempo 50 generell schwierig, da sich auf einer Länge von wenigen hundert Metern zwei Kreisel, eine Kreuzung mit Ampel und zuletzt eine schwer einsehbare Rechtskurve befinden. Zudem ist die Straße sehr eng und hat teilweise sehr schmale Bürgersteige.</p> <p>In der Wilhelmstraße wäre Tempo 30 eine sehr effiziente Maßnahme, um den Lärm zu reduzieren. Das Umweltbundesamt hat kürzlich die Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h untersucht hat ist bezüglich der Lärmemissionen zu folgendem Schluss kommt: „Tempo30 senkt die Lärmbetroffenheiten vor allem an den hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen, aber in allen Beispielstädten auch stadtweit insgesamt deutlich. Insbesondere in den hoch belasteten Bereichen über 65 dB(A) nimmt die LärmKennZiffer (LKZ) je nach Stadt um 25 bis 50 Prozent ab“.</p> <p>Der Kurzbericht des UBA kann hier eingesehen werden: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokument/umweltwirkungen_von_tempo_30_innerorts_-_kurzbeschreibung_und_ergebnisse.pdf</p>
Bild	
Unterstützer*innen	13
Erstelldatum	03.11.2023 12:18:21
Kommentare	Meistens gilt vor Schulen Geschwindigkeitsbegrenzung, in Siegburg leider nicht.

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Lärmproblem durch dauerhaft starke Verkehrslast auf der Wilhelmstraße
Beschreibung	<p>Ich habe als Anwohner seit gut 3 Jahren beobachtet, dass die Lärmbelastung in der Wilhelmstraße dauerhaft sehr hoch ist. Ruhiger wird es nur nachts so zwischen 22 und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen. Selten, vor allem zur Urlaubszeit, gibt es auch mal ruhigere Tage. Insgesamt ist die Lärmbelastung aber überwiegend sehr hoch.</p> <p>Wichtig zu erwähnen ist, dass neben den Pkw insbesondere auch Busse beträchtlich zur Lärmbelastung beitragen. Busse emittieren beim Anfahren Lärm im niedrigen Frequenzbereich, der auch durch das Mauerwerk gut wahrnehmbar und somit besonders problematisch ist.</p> <p>Den Lärmpegel kann ich nur mit den mir zur Verfügung stehenden einfachen Mitteln quantifizieren. Demnach ist der Pegel meistens zwischen 60 und 70 dB.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	11
Erstelldatum	03.11.2023 11:38:46
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Nächtlicher Fluglärm
Beschreibung	<p>Dieser hat, selbst im Zentrum und bei geschlossenen Fenstern, die Grenze der Belastbarkeit überschritten!</p> <p>Durch die Vielzahl nächtlicher Starts werden wir regelmäßig aus dem Schlaf gerissen.</p> <p>Wir sind in unserer Leistungsfähigkeit sowie Gesundheit über Gebühr beeinträchtigt.</p> <p>Eine erneute Betriebsgenehmigung darf nicht erfolgen! Bis zum Auslauf der aktuellen müssen die nächtlichen Startgebühren diese Startzeiten so unattraktiv wie möglich machen und Passagierverkehr verbannt werden.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	9
Erstelldatum	31.10.2023 16:32:03
Kommentare	

Kategorie	
Titel	Laderampe des Helios Klinikum
Beschreibung	<p>Die zunehmende Lärmbelästigung durch die Verladerampe des Helios Klinikum in der Ringstraße sollte von städtischer Seite mit dem Betreiber erörtert und gelöst werden.</p> <p>Täglich setzen viele Klein- und Großlaster in der Ringstraße über die ganze Straßenlänge rückwärts, um sich an der Rampe zu positionieren. Im Rückwärtsgang ertönt die Rückfahrwarneinrichtung, die mit einem hochfrequentem Piepen 75 dB erreicht.</p> <p>Durch die "sehr spezielle" Rampenlösung der Klinik ist es oft notwendig, dass die LKW punktgenau an die Rampe manövriert werden müssen. Dies resultiert in minutenlangem Piepen der Rückfahrwarneinrichtung. Hinzu kommen noch die sehr lauten Verladegeräusche, da hier ein Stahlblech zwischen der metallbeschlagenen Kante der Warenannahme und der Laderampe des LKW gelegt werden muss.</p> <p>Ferner wird sich in den Morgen- und Abendstunden oft nicht an die geltenden Ladezeiten gehalten, teils mit Verladetätigkeiten deutlich nach 23 Uhr. Die Fahrer sind meist nicht geschult genug, um die Rückfahrwarneinrichtung in den deutlich leiseren "Nachtmodus" zu stellen.</p> <p>Bisher wurde hier, leider immer nur kurzzeitige Abhilfe, durch die beständige Eigeninitiative der Anwohner geleistet. Eine dauerhafte Lösung ist aber wohl nur möglich wenn hier von städtischer Seite Nachdruck verliehen und eine Lösung zusammen mit Klinik und Anwohnern gefunden wird. Nicht zuletzt auch im Sinne der Patienten die in diesem Bereich untergebracht sind.</p> <p>Die Anlieferung wurde in den vielen An- und Umbauphasen der Klinik nie an den sich stark veränderten Logistikbedarf angepasst und besteht so wie sie ist seit mindestens den sechziger Jahren. Eine Lösung wäre die Einrichtung einer Wendezone im hinteren Bereich / Freifläche des Klinikum, um ein Rückwärtssetzen der LKW über die komplette Straßenlänge nicht mehr nötig zu machen. Im Optimalfall die Verlegung der kompletten Anlieferung in diesen Bereich, um eine, bezogen auf die Lärmemission, zeitgemässere und auch verkehrstechnisch sicherere Belieferung der Klinik dauerhaft zu gewährleisten.</p>

Bild	
Unterstützer*innen	4
Erstelldatum	30.10.2023 09:31:19
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Abschnitt der Heinrichstraße zu einer Einbahnstraße machen
Beschreibung	<p>Durch den starken Verkehr in der Heinrichstraße kommt es täglich zur Entstehung von einem Flaschenhals im Verkehrsfluss, welcher zur Lärmbelästigung für die Einwohner führt.</p> <p>Ursachen für den Flaschenhals:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bushaltestelle vor der Kreuzung zur Kaiserstraße 2. Regelmäßig parkende Rettungswagen vor dem Seniorenzentrum Siegburg 3. Regelmäßig parkende Paketdienst Autos <p>Das Problem könnte dadurch behoben werden, dass man die Heinrichstraße im Abschnitt von Kreuzung Augustastraße/Heinrichstraße bis zur Kreuzung Kaiserstraße/Heinrichstraße zu einer Einbahnstraße macht.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	2
Erstelldatum	29.10.2023 21:32:31
Kommentare	


Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	LKW`s raus aus Wohngebieten Nachtflugverbot in Köln/Bonn
Beschreibung	Wir leben seit August in Siegburg in der Töpferstraße. Wir genießen die Stadt, mögen die Menschen hier und fühlen uns grundsätzlich wohl. Wäre diese Lärmbelästigung wegen der Flugzeuge nicht. Es war uns nicht bewusst, wie laut die Flugzeuge hier zu hören sind. Gerade die Flugzeuge der Logistikbranche sind extrem laut und machen es unmöglich bei offenem Fenster zu schlafen. Die Abendstunden, die eigentlich dazu dienen sollten, zur Ruhe zu kommen, sind eher aufreibend, weil der Geräuschpegel immer wieder extrem wird. Der schöne Balkon unserer Wohnung wird wohl nicht, wie ursprünglich gedacht, zum Wohlfühlplatz werden, da regelmäßig in kurzen Abständen immer wieder die Idylle durch Flugzeuge gestört wird.
Bild	
Unterstützer*innen	8
Erstelldatum	29.10.2023 15:44:58
Kommentare	


Kategorie	Lärmproblem
Titel	Flugzeuglärm Töpferstraße
Beschreibung	Wir leben seit August in Siegburg in der Töpferstraße. Wir genießen die Stadt , mögen die Menschen hier und fühlen uns grundsätzlich wohl. Wäre diese Lärmbelästigung wegen der Flugzeuge nicht. Es war uns nicht bewusst, wie laut die Flugzeuge hier zu hören sind. Gerade die Flugzeuge der Logistikbranche sind extrem laut und machen es unmöglich bei offenem Fenster zu schlafen. Die Abendstunden, die eigentlich dazu dienen sollten, zur Ruhe zu kommen, sind eher aufreibend, weil der Geräuschpegel immer wieder extrem wird. Der schöne Balkon unserer Wohnung wird wohl nicht, wie ursprünglich gedacht, zum Wohlfühlplatz werden, da regelmäßig in kurzen Abständen immer wieder die Idylle durch Flugzeuge gestört wird.
Bild	
Unterstützer*innen	8
Erstelldatum	27.10.2023 21:43:24
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Tempo 30 auf der Wolsdorfer Straße
Beschreibung	Starke Lärmbelästigung auf der Wolsdorfer Straße durch PKW, LKW, Busse, Motorräder usw.. Häufig mit zu hoher Geschwindigkeit. Zusätzlich permanenter Flugverkehr auch Nachts. Tempo 30 sowie dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen können hier Abhilfe schaffen. Zudem sind sichere Überwege für Fußgänger zu schaffen, da diese weggefallen sind.
Bild	
Unterstützer*innen	6
Erstelldatum	27.10.2023 18:46:53
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Fluglärm / Nachtflüge
Beschreibung	Es gibt so viele Nachtflüge, dass es einem dem Schlaf raubt. Sonntags im Garten müssen Unterhaltungen unterbrochen werden.
Bild	
Unterstützer*innen	13
Erstelldatum	27.10.2023 15:53:53
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn A560
Beschreibung	<p>Ich wohne auf der Bonner Straße in Siegburg und habe mein Schlafzimmer im oberen Stockwerk, mit Ausrichtung zur Siegburg /Autobahn.</p> <p>Auch nachts ist es mittlerweile so laut geworden - durch die Autobahn 560 von Hennef nach St. Augustin - dass ich nur noch mit geschlossenen Fenstern schlafen kann.</p> <p>Die Geräuschbelästigung hat in den letzten Jahren immens zugenommen. Zusätzlich kommt ja noch zu bestimmten Zeiten eine frequente Flugbewegung am Himmel.</p> <p>Mein Vorschlag wäre, die Autobahn auf 100 h/km zu begrenzen, Bäume wachsen zu lassen und nicht in jedem Frühjahr oder Herbst wieder niedrig zu schneiden und auszudünnen; oder noch besser, einen Schallschutz zu installieren.</p> <p>Für den Naturschutz in den Siegauen wäre die Geräuschminimierung auch sehr sinnvoll.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	9
Erstelldatum	27.10.2023 13:25:39
Kommentare	

Kategorie	
Titel	Rennstrecke Wolsdorfer Straße
Beschreibung	<p>Die Wolsdorfer Straße ist ab Kreisel Alfred-Keller-Straße eine beliebte "Rennstrecke". Hier gibt es nach den Zumutungen des innerstädtischen Verkehrs endlich freie Bahn bis zur Wilhelm-Ostwald-Straße. Dadurch ist an Wochenenden oder in den Nachtstunden zwar die Verkehrsdichte geringer, nicht aber die Lärmbelästigung. Dass diese Straße als Teil des inoffiziellen "Cityringes" nur eine Markierung zur niedrigstmöglichen Beeinträchtigung durch Fluglärm hat, verwundert. Das Problem des Fluglärms tritt hinter dem des Straßenverkehrslärms zurück. Die Anwohner der Wolsdorfer Straße wünschen</p> <p>Mehr statt weniger Fußgängerüberwege weil diese auch zur Verkehrsberuhigung beitragen. Der Fußgängerüberweg am Kastanienhof ist wieder zu ertüchtigen. Der Fußgängerüberweg an der Marienhofstraße muss erhalten bleiben. Auf der gesamten Strecke ist Tempo 30 einzurichten. Eine erhöhte Kontrolldichte auf Geschwindigkeitsübertretungen und insbesondere Lärmverstöße (Stichwort Klappenauspuffanlagen) ist erforderlich. Anzustreben ist ein Einbahnstraßenregelung auf dem "Cityring", Radfahrer beider Richtungen frei.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	4
Erstelldatum	27.10.2023 13:07:08
Kommentare	Absolute Zustimmung! Ich habe bereits im öffentlichen Verkehrsausschuss darauf verwiesen dass der Abbau der Ampelanlage Kastanienhof das falsche Signal setzt. Lärm- und Unfallprävention sehen anders aus. Hier ist die Stadt SU 30-40 Jahre der Entwicklung hinterher.

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Tempo 30 vor Grundschule auf Bonner Straße
Beschreibung	Die Bonner Straße ist schon als Wesentliche Quelle zum Lärmeintrag identifiziert worden. Allerdings entsteht neben des grundsätzlich hohen Verkehrsvolumens auch signifikante Einschränkung durch nächtliches Rasen: Autoposer verlassen die Tankstelle am Kreisel unter Vollgas Richtung St. Augustin (ab Ortsausgang sogar unbeschränkt!!!) mit regelmäßigen Rot-Verstößen an der Fußgängerampel, frühmorgendlicher Zubringerverkehr zum Bahnhof ist zu schnell, LKW nutzen die leere Straße vor 5 Uhr für zügiges Anliefern. Eine dauerhafte 30-Zone inkl. angepasster Ampelschaltung (Grünphase bei 30km/h) inklusive installierter Roterfassung und mobiler Tempoüberwachung auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten bringt hier Abhilfe.
Bild	
Unterstützer*innen	27
Erstelldatum	27.10.2023 11:57:12
Kommentare	Die Polizei versteckt sich hinter Bäumen, um wegen „Kleinigkeiten“ am Kreisverkehr rauszuziehen. Bei Rasern und Posern (wobei man noch richtig an Bußgeldern verdienen kann) sieht man offensichtlich wenig Notwendigkeit einzugreifen. Ist ja auch unbequem!

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Nachtruhestörung durch Flugzeuge, Züge und Autobahn in Wolsdorf und Brückberg
Beschreibung	<p>Hallo Zusammen,</p> <p>ich bin für Nachtflugverbot (man wird älter) das betrifft hauptsächlich Wolsdorf und Brückberg. (oder die sollen die Rute ändern, wie früher, nicht direkt am Wolsberg und Riemberg vorbei) ab 03:00 h oder 04:00 h werde ich dadurch wach (und dann beginnt die Lesestunden weil ich nicht mehr einschlafen kann)</p> <p>Die Züge und Autobahn kann man Nachts auch teilweise hören, je nachdem wie der Wind steht. Brückberg.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	15
Erstelldatum	27.10.2023 11:46:01
Kommentare	<p>Es wäre interessant, ob die Messstationen insbesondere in Hennef noch richtig platziert sind eben weil das neue Steigflugverfahren dazu führt, dass die Flugzeuge dort bereits viel höher sind - im Endeffekt mit sehr viel mehr Lärm in der Phase davor. Last but not least vermisse ich von der Landesregierung erstens ein klares Statement gegen nächtlichen Passagierflug und eine Regelung, dass keine Frachtmaschine mehr als heute schon nachts den Flughafen nutzen darf. Dass der Frachtflug gar nicht verlängert wird glaube ich nicht, aber wir sind Umschlagplatz für Europa und im Gegensatz zum Flughafen Leipzig ist das Planfeststellungsverfahren als Handstreich zu bezeichnen gewesen, oder etwa nicht?</p> <p>Betroffene haben ggf alte Schallschutzfenster aber die viel zu netten Schallgrenzen für Flugzeuge, die den Durchschnitt und nicht das Einzelergebnis bewerten führen dazu, dass man ggf selbst über eine Klimaanlage nachdenkt, denn die Lüfter waren noch nie ausreichend. Nachhaltig ist dann halt anders...</p> <p>Ich nehme an, wir sind beide Mitglied der Lärmschutzgemeinschaft? Grüße aus Wolsdorf</p>

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Zunehmende Lärmbelästigung von der A560 durch zunehmenden Verkehr
Beschreibung	Der stetig zunehmende Verkehr führt zu erheblichem Lärm(mehr)belastung auf dem Siegdamm und der Siegstraße. Je nachdem wie der Wind steht und die allgemeine Wetterlage ist, kann man noch nicht mal mehr das Fensterr öffnen, ohne dass es unangenehm wird. Neben Lärmschutzwänden und Tempolimit in der Nacht wäre eine geräuscharme Deckschicht der Fahrbahnoberfläche sicherlich gute Mittel um den Lärm entsprechend zu reduzieren.
Bild	
Unterstützer*innen	35
Erstelldatum	25.10.2023 13:13:42
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	B56 vs. Naturschutzgebiet & Klimaquartier Brückberg
Beschreibung	<p>Die B56 hat entlang des Wohngebiets Brückberg bzw. Naturschutzgebiet Trerichsweiher keine Geschwindigkeitsbegrenzung.</p> <p>Das bedeutet: Auto- und Motorradfahrer nutzen den Abschnitt zum Beschleunigen auf teils 200 km/h, speziell in der Nacht und am Wochenende ("Raserstrecke").</p> <p>Für uns als Anwohner ist dies trotz Lärmschutzwand (zusätzlich zum Fluglärm) eine große Belastung, hinzu kommen CO2 und Feinstaub Emissionen. All dies ist nicht mit dem Begriff "Klimaquartier" und Naturschutzgebiet vereinbar. Das Naturschutzgebiet "Trerichsweiher" wird von vielen Siegburgern als Naherholungsgebiet genutzt.</p> <p>Die einfachste Möglichkeit gerade den Lärm in der Spitze zu reduzieren, wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 oder 80 km/h. Hierfür müsste die Geschwindigkeitsbegrenzung, die kurz vor St. Augustin Menden beginnt, nur um 2 Kilometer verlängert werden. Dadurch würden sowohl die Anwohner, die Spaziergänger rund um den Trerichsweiher und die Natur entlastet werden.</p> <p>Eine Verlegung von Flüsterbeton würde nur bedingt helfen, da das Hauptproblem nicht die Reifen- sondern die Motorengeräusche der Raser (speziell beim Beschleunigen) sind.</p> <p>Diese Lärmspitzen sind aus unserer Sicht nicht ausreichend in der Lärmkarte berücksichtigt.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	8
Erstelldatum	23.10.2023 19:35:53
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Starke Lärmbelastung in der Wolsdorfer Str. durch Pkws, LKWs und Busse, Fluglärm
Beschreibung	<p>Morgens und nachmittags ist die Wolsdorfer Str. durch den Berufsverkehr stark lärmbelastet. Dazu kommen ganztägig LKWs und Busse, die in dieser Straße nun, seit Wegfall der Ampel an unübersichtlicher Stelle, nun richtig Gas geben können. Nach eigener Lärmmessung komme ich bei vorbeifahrenden Bussen auf über 90dB. Acht verschiedene Buslinien werden hier bis in den späten Abend durchgeführt, obwohl es nur für zwei Buslinien Haltestellen gibt. Nachts sorgt der Fluglärm für ein unangenehmes Erwachen.</p> <p>Abhilfe würde hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h, ein Zebrasteifen zur Überquerung der Straße anstelle der abmontierten Ampel, und eine Veränderung der Busrouten bringen.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	5
Erstelldatum	22.10.2023 17:19:41
Kommentare	Dieselbe Situation wie Zeithstrasse: nachdem nun auch noch die Ampel zur Schule Auf der Papagei abgebaut wurde, kann die Straße erst Recht als Rennstrecke Richtung Innenstadt genutzt werden.

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Nächtliches Fahrverbot für LKW
Beschreibung	Durch das angrenzende Siegwerk kommt es ganzjährig zu erhöhtem LKW-Verkehr in der Wilhelm-Ostwald-Str.. Speziell in den Nacht und den frühen Morgenstunden wird dies als störend empfunden. Natürlich kann der Lieferverkehr nicht gänzlich eingeschränkt werden, jedoch wäre ein nächtliches Fahrverbot in der Zeit von 22-6 Uhr wünschenswert.
Bild	
Unterstützer*innen	8
Erstelldatum	21.10.2023 14:01:08
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Lärmreduzierung durch Bremsschwelle in 30er Zone
Beschreibung	In der Wilhelm-Ostwald-Straße, Höhe Grundschule entsteht trotz 30er Zone erhöhter Lärm durch Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung. Zusätzlich würden Bremsschwellen einen sichereren Schul-/Kitaweg gewährleisten.
Bild	
Unterstützer*innen	6
Erstelldatum	21.10.2023 13:51:22
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	A560 Lärmschutzwand
Beschreibung	Beeinflusst durch die Jahreszeiten und die Wetterverhältnisse ist die Lärmbelästigung im Stadtteil Deichhaus hoch. Hier könnte mit einer Lärmschutzwand Abhilfe geschaffen werden.
Bild	
Unterstützer*innen	10
Erstelldatum	17.10.2023 20:21:08
Kommentare	Es ist mir nicht klar, wo Sie eine Lärmschutzwand wollen und ob klar ist, dass Schall ggf auch Abpraller und dann buchstäblich weiter fliegt?


Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Autobahnlärm im Naturschutzgebiet
Beschreibung	<p>Der Lärm der A560 beeinträchtigt die Naherholung und insbesondere das Natur- und Landschaftserleben (vgl. § 3 Abs. 2 c) der VO über "Landschaftsschutzgebiete in den Gemeinden Windeck, Eitorf, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth und Much sowie in den Städten Hennef und Siegburg im Rhein-Sieg-Kreis" vom 31. August 2006) an der Sieg.</p> <p>Abhilfe kann eine bauliche (Lärmschutzwand) sowie verkehrliche (Tempolimit mit Überwachung) Maßnahme, bestenfalls eine Kombination beider Maßnahmen, schaffen.</p> <p>Positiver Nebeneffekt wäre eine Reduzierung des Autobahnlärms auch für die Bewohner:innen des Deichhaus.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	12
Erstelldatum	17.10.2023 10:30:53
Kommentare	<p>Also die Lärmschutzwand an der A3 hat gegenüber dem vorherigen kleinen Wald null Vorteil - zu meiner eigenen Überraschung.</p> <p>Und da dort derzeit (!) Dank Baustelle auch ein Tempolimit gilt bin ich erst recht ernüchtert. Also wenn überhaupt ein Tempolimit aber ohne fest installierte Blitzkiste mit Doppelkamera für Motorräder bringt das nichts.</p> <p>Eigentlich tatsächlich sogar die n Deutschland noch nicht zulässige bzw bei den vielen Abfahrten auch nahezu unmögliche Streckenmessung, denn ich gebe nach einer Baustelle mit Tempo 60 oder 80 auch wieder Gas.</p>

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Ampelschaltung Frankfurter Str./Mühlengrabenstr./Beethovenstr.
Beschreibung	<p>Die Ampelschaltung bremst manchmal Fahrzeuge aus, selbst wenn diese sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit halten. Das führt dazu, dass diese zum Stillstand kommen und beim anfahren naturgemäß laute Geräusche erzeugen.</p> <p>Ich schlage vor, die Ampelschaltung diesbezüglich zu untersuchen und zu optimieren. Bitte parallele Diskussionen zu Tempolimit (30 km/h, Vorschlag im Rahmen des Lärmaktionsplans sowie im Rahmen des Verkehrskonzeptes) beachten.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	5
Erstelldatum	17.10.2023 10:18:05
Kommentare	<p>Applaus! Und Fahrzeuge verbrauchen durch Beschleunigung mehr Energie und Bremsstsub und Reifenabrieb kommen on top drauf. Allerdings bin ich gegen Tempo 30 auf Busstrecken - sonst ist sogar der Bus nach Hennef langsamer als ich ohne Pedelectrieb und erst recht mit dieser Unterstützung und das kann nicht das Ziel sein.</p> <p>Dass unsere Pkw mit 30 km/h Dank ungünstigem Gang (zweiter) auch lauter sind sei ergänzt.</p> <p>-----</p> <p>Ich erinnere mich an die Diskussion zum Verkehrskonzept. Soll hier aber nicht Thema sein. Man kann aber auch niedertourig im dritten Gang 30 fahren.</p> <p>-----</p> <p>In unserem Fall untertourig- den Unterschied und Folgen kennen Sie?</p> <p>Aber davon abgesehen habe ich gerade Deichhaus Aue bis Stallberg gegoogelt.</p> <p>Maps liefert folgende Ergebnisse für die Strecke bergauf (!):</p> <p>Pkw 8 Minuten Rad 13 Minuten Bus ohne Tempolimit 24 bis zu 34 Minuten Zu Fuß: 47 Minuten</p> <p>Der Pkw wird mit Tempolimit dann vielleicht 10 Minuten brauchen, der Bus weiterhin die dreifache Zeit.</p> <p>Wenn es das Wert ist?</p>

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	30er-Zone nutzlos ohne Kontrolle
Beschreibung	<p>In der Weierstraße existiert eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, was aus verschiedenen Gründen (Zebrastreifen, kreuzender Radweg, angrenzende Spielstraße, nahe Schule und Kita) äußerst sinnvoll ist. Allerdings halten sich so gut wie keine Fahrzeuge daran. Das führt nicht nur zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr, sondern auch zu einer erheblichen Lärmbelästigung der Anwohnerinnen und Anwohner. Die kurze Strecke in der Weierstraße wird offenbar häufig genutzt, um auf einer kurzen "Rennstrecke" zwischen der Kreuzung Kaiser-/Luisen-/Breite Str. und Aulgasse/Schillerstr. von einer Ampel möglichst schnell zur nächsten Ampel zu rasen.</p> <p>Die Einrichtung von Bremsschwellen oder Maßnahmen zur Fahrbahnverengung wären natürlich eine Möglichkeit. Am sinnvollsten erscheint es allerdings, wenn in der Weierstraße häufiger (bzw. überhaupt einmal) geblitzt werden würde, sodass die Autofahrer motiviert werden, sich einfach an die vorgeschriebenen 30 km/h zu halten. Die Anwohnerinnen und Anwohner werden es danken.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	4
Erstelldatum	12.10.2023 15:46:56
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Massiver Lärm durch Verkehr
Beschreibung	Raser & Fluglärm
Bild	
Unterstützer*innen	12
Erstelldatum	10.10.2023 18:57:08
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Mehr Lärm trotz Lärmschutzwand
Beschreibung	Seitdem die Lärmschutzwand auf der B56 und der A3 steht ist es ganz im Norden der Stadt viel lauter geworden. Es ist wie in einem Kessel.
Bild	
Unterstützer*innen	8
Erstelldatum	30.09.2023 22:41:45
Kommentare	<p>Und das mit aktuell immer noch vorhandenem Tempolimit auf der A3, richtig?</p> <p>Bis die Wände mit Efeu oder ähnlichem bewachsen sind wundert es mich leider nicht. Insbesondere da die Schallschutzwände zumindest an der B56 überraschend früh aufhören...</p> <p>Wenn jetzt demnächst auf der Ostseite die Wände auch etwas höher sind können noch ganz andere Effekte auftreten?</p> <p>Lösung? Efeu.</p> <p>Tempolimit allein nützt nichts wenn nicht wie am Bielefelder Berg eine Dauerblitzkiste mit zweiter Kamera für Motorräder installiert wird - und eine Tempokontrolle mittels Streckenmessung ist in Deutschland noch nicht zulässig und nur bei langen Strecken ohne Ausfahrten überhaupt sinnvoll?</p> <p>-----</p> <p>Inwieweit könnte der nächtliche Fluglärm sogar an den Mauern "abprallen" und damit doppelt zu hören sein?</p>

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Gleise über Frankfurter Str. zum Siegwerk
Beschreibung	<p>Durch die, immer größer werdenden, Rillen zwischen Gleisen und Fahrbahn kommt es ab morgens um 4:30 Uhr zu erheblichen Lärmbelästigungen. Die LKWs zum Siegwerk, Kaufland, Aldi etc. fahren besonders früh, ohne großen Verkehr, mit hoher Geschwindigkeit über die Gleise, sodass die Schränke und Türen im Haus wackeln. Durch die Gleise erhöhter Lärm besteht natürlich den ganzen Tag über.</p> <p>Wir könnten uns eine Zone 30 vorstellen, oder, wie für die Radfahrer letztens geschehen, die Lücken mit Teer zu schließen.</p> <p>Lieben Dank.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	6
Erstelldatum	25.09.2023 19:14:05
Kommentare	<p>Hallo, Lärm und Erschütterung durch LKW und Landwirtschaftlichen Verkehr kann ich bestätigen.</p> <p>Als schnelle Maßnahme würde ich ein ausbessern der Löcher um die alten Bahngleise empfehlen.</p> <p>Man könnte gerne an dieser Position einen Fußgängerüberweg integrieren.</p> <p>Die nächsten Überwege sind > 200m entfernt. Dadurch würde auch die sichere Nutzung der RSVG Bike Station möglich.</p> <p>Bei Interesse kann ich gerne ein Konzept mit entwickeln.</p> <p>VG</p> <p>-----</p> <p>Ich bin klar gegen Tempo 30 auf Strecken des ÖPNV da dieser schneller als Fahrräder bleiben muss, aber der Rücklauf der Schienen wäre separat beantragt unterstützenswert.</p>

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Erhebung der Lärmkarten fragwürdig?
Beschreibung	<p>Ich verstehe nicht, wie die Lärmkarten ermittelt werden. Messungen können es wohl nicht sein.</p> <p>Wir wohnen in einem Viertel, dass laut Lärmkarte sehr ruhig ist. Dennoch haben wir im Rahmen der Dachsanierung eine Lärmdämmung einbauen, sowie unsere Fenster gegen Dreifachverglasung austauschen und einen Schalldämmlüfter installieren lassen.</p> <p>Nun können wir auch gut schlafen.</p> <p>Dennoch sind sehr laute Flugzeuge immer noch gut zu hören.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	4
Erstelldatum	22.09.2023 09:27:40
Kommentare	

Kategorie	Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Nächtliches Tempolimit
Beschreibung	Auf den Hauptverkehrsstraßen der Stadt sollte ein nächtliches Tempolimit eingeführt werden, z.B. 30km/h zwischen 22:00 und 06:00 Uhr
Bild	
Unterstützer*innen	19
Erstelldatum	22.09.2023 09:21:31
Kommentare	<p>Aus Lärmschutzgründen wäre es natürlich schon nachts super, mit Blick auf die Gesundheit aller in der Stadt (zu Fuß gehende Kinder / Erwachsene, Anwohner, ...) wäre es ganztägig wünschenswert :)</p> <p>-----</p> <p>Es fehlt in SU nicht an 30er-Zonen sondern an Kontrollen UND Bremsschweller auf der Fahrbahn: Alfred-Keller-Str, Tönnisbergstr., Auf der Papagei, usw...</p>

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Hupkonzerte Wellenstr/Tönnisbergstr
Beschreibung	An der Kreuzung Wellenstr/ Tönnisbergstr wird aufgrund der Verkehrssituation (Stauungen in der Tönnisbergstr/Blockade der Kreuzung etc.) regelmäßig (teils mehrmals pro Stunde) lautstark gehupt... Vorschläge zur Verbesserung der Situation wurden im SUMP unterbreitet. auch als die Wellenstr noch in beide Richtungen befahrbar war, fand dieses Gehupe statt. Hat also nicht alleinig was mit der aktuellen Verkehrsführung zu tun
Bild	
Unterstützer*innen	3
Erstelldatum	18.09.2023 21:25:13
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Fluglärm
Beschreibung	Insbesondere nachts störend; Nachtflugverbot wäre eine wirksame Maßnahme
Bild	
Unterstützer*innen	31
Erstelldatum	18.09.2023 08:55:04
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Straßenlärm
Beschreibung	Beträchtlicher Lärm durch motorisierten Verkehr in Siegburg, verschärft durch die enge Bebauung. Vorschlag: stadtweit Tempo 30 zur deutlichen Reduktion von Lärmspitzen; regelm. Verkehrskontrollen, wo mögliche straßenbauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion; mehr Anreiz zur Nutzung alternativer Fortbewegungsmittel (Rad, Fuß)
Bild	
Unterstützer*innen	17
Erstelldatum	18.09.2023 08:52:14
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Nächtlicher Fluglärm
Beschreibung	Durch die Wälder in der direkten Umgebung haben wir in der Viehtrift eine sehr schöne Wohnlage. Aber der zunehmende Fluglärm nachts raubt uns den Schlaf. Gerade im Sommer, wenn es aufgrund der Hitzewellen nur nachts möglich wäre, die Wohnräume abzukühlen, ist es aufgrund des Fluglärms kaum möglich. Entweder Lärm oder Hitze. Die einzige Alternative wäre der Einbau einer Klimaanlage, was aber für jeden umweltbewussten Menschen keine Alternative ist. Außerdem sind gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Fluglärm längst erforscht und bekannt. Hier muss die Verwaltung endlich handeln.
Bild	
Unterstützer*innen	26
Erstelldatum	17.09.2023 14:35:43
Kommentare	

Kategorie	Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Lärmblitzer
Beschreibung	Insbesondere am Wochenende oder zu später Stunde wird noch einmal bewusst auf das Gaspedal getreten ("Auto-Posing" nennt die Straßenverkehrsordnung das) damit alle was vom lauten Motorrad oder Auto haben. Ich schlage daher vor z.B hier in der Tönnisbergstr. und anderen Hotspots einen Lärmblitzer zu verproben um Erkenntnisse zu sammeln und anschließend Maßnahmen ableiten zu können.
Bild	
Unterstützer*innen	14
Erstelldatum	15.09.2023 21:04:14
Kommentare	Ein weiterer Schwerpunkt dieser „Posing“-Problematik ist die Kaiserstrasse zwischen Kreuzung zur Breite Straße und Beginn Fußgängerzone ----- Auf der Aulgasse wird gerast, das ist unvorstellbar! Die rote Ampel ist kein Hindernis, die wird einfach ignoriert.

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Zunehmender nächtlicher Fluglärm
Beschreibung	In der unteren Waldstraße nahm der nächtliche Fluglärm in den letzten Jahren immer mehr zu - nur kurz unterbrochen durch die "Corona-Anfangszeit". Die "Lärmgrenze" der ehemaligen Bahnlinie, bis zu dieser Lärmschutzmaßnahmen durch den Flughafen bezuschusst wurden, erscheint willkürlich und entspricht nicht im geringsten der nächtlichen Lärmbelastung. Zudem erscheint es immer öfter, dass vorgeschriebene Korridore beim Abflug nicht korrekt beachtet werden.
Bild	
Unterstützer*innen	23
Erstelldatum	15.09.2023 17:23:02
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Deutlich überhöhte Geschwindigkeit auf der Zeithstraße
Beschreibung	Häufig Raser auf der Strecke Kreisverkehr Zeithstraße/Feuerwehr in Richtung Schwimmbad. Die Strecke wird als Beschleunigungsstrecke genutzt um mit hoher Geschwindigkeit den Berg hinauf zu fahren. Auf der Strecke befinden sich 2 (!) Schulen und das Schwimmbad! Ich würde daher dringend eine Verkehrsberuhigung kombiniert mit Bepflanzungen und Bäumen. Das würde auch der Einfahrt in die Innenstadt ein schöneres Stadtbild bescheren.
Bild	
Unterstützer*innen	12
Erstelldatum	15.09.2023 15:07:16
Kommentare	Vollkommen richtig! Die Zeithstraße in Siegburg ist wohl noch ein Relikt aus der Adenauer-Ära. Hier ist dringend Abhilfe geboten.

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Raser & Flugzeuge
Beschreibung	<p>Auf der Luisenstraße kommt es immer wieder zu starken Lärmbelastigungen aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen. Autos, LKWs und Busse sind ständig auf der vielbefahrenen Straße unterwegs.</p> <p>Besonders in den Sommermonaten ist aber auch verstärkt zu beobachten, dass Autos mit überhöhter Geschwindigkeit und provokantem Fahrstil unterwegs sind. Laute Auspuffe und quietschende Reifen stören nicht nur in ihrer Lautstärke, sondern stellen auch ein massives Unfallrisiko dar!</p> <p>Hinzu kommt die Lautstärke aus der Luft: der Flugzeuflärm rund um die Uhr ist bei offenem Fenster in manchen Nächten kaum zu ertragen. Schlaflose Nächte garantiert, wenn Verkehrs- und Fluglärm zusammen kommen.</p> <p>Hier muss die Stadt, wie im Wahlversprechen angekündigt, dringend das Thema Nachtflugverbot vorantreiben und gerne auch über ein Tempo 30 auf der Luisenstraße nachdenken! Denn auf der Luisenstraße kommt viel Lärm zusammen!</p>
Bild	
Unterstützer*innen	10
Erstelldatum	15.09.2023 12:54:01
Kommentare	Tempo 30 stadtweit ist sinnvoll, um Ausweichverkehre zu vermeiden

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Verkehrslärm im Schreck
Beschreibung	Die meisten Autos, die auf der B56 in Richtung Much unterwegs sind, fahren mit etwa 70 km/h in Shreck ein und verlangsamen erst auf 50 km/h, wenn sie sich der Bushaltestelle nähern. In höchstem Maße verursachen viel Lärm die Lkw's. Häuser entlang der Zeithstraße sind vor Lärm besonders betroffen. Es wäre sinnvoll, die Geschwindigkeit innerhalb der Siedlung zu begrenzen oder zumindest am Ortseingang zu kontrollieren.
Bild	
Unterstützer*innen	5
Erstelldatum	15.09.2023 12:52:35
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem, Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Nachtflugverbot
Beschreibung	An den meisten deutschen Flughäfen gilt ein Nachtflugverbot. Sogar am großen Frankfurter Flughafen funktioniert es. Das wäre garantiert auch am Flughafen Köln/Bonn möglich. Am schlimmsten sind die UPS-Flugzeuge, die gerade nachts landen und starten.
Bild	
Unterstützer*innen	37
Erstelldatum	15.09.2023 12:35:28
Kommentare	<p>Wohne auf dem früheren Lüghausengelände mit 3-fach-Verglasung. Aber selbst hier ist bei geschlossenen Fenstern der massive nächtliche Fluglärm eine heftige Störung. Schlafen bei offenem Fenster ist UNMÖGLICH ! Dass hier in der politischen Entscheidung nicht das Wohl und die Gesundheit der Menschen wichtiger ist als die „wirtschaftliche Bedeutung der Nachtflüge“, ist ein Skandal. Klare Forderung: Endlich das Nachtflugverbot !!</p> <p>-----</p> <p>Ich finde auch unverständlich, wie die Gesundheitsschädigung so vieler Bürgerinnen und Bürger durch nächtlichen Fluglärm in Kauf genommen werden kann. Das ist ein echter Standortnachteil dieser Stadt.</p> <p>-----</p> <p>Gilt auch für Wolsdorf; Stadt Siegburg (SPD) sollte den Flughafen auffordern die Fenster der Anwohner*innen auszutauschen.</p> <p>-----</p> <p>Lärmschutz durch neue Fenster zu gewährleisten hat der Flughafen vor einigen Jahren ja bereits versucht. Im Sommer bringen die besten Fenster nichts, wenn man frische Luft zum Schlafen braucht. Außerdem werden es gefühlt immer mehr UPS-Flugzeuge, die durch Wände und Fenster dröhnen.</p>

Kategorie	Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Nachtflugverbot
Beschreibung	Die Überschrift sagt alles. Je nach Start-/Landebahn, Witterung und Windrichtung ist die Lärmbelästigung unterschiedlich stark. Ein generelles Nachtflugverbot, wie auf vielen anderen Flughäfen auch, wäre äusserst gesundheitsfördernd.
Bild	
Unterstützer*innen	30
Erstelldatum	15.09.2023 12:33:55
Kommentare	

Kategorie	Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Tempolimit auf der A560
Beschreibung	Je nach Windrichtung und Witterung ist die Lärmbelästigung der A560 insbesondere im Stadtteil Zange sehr hoch. Ein Tempolimit (wie z. B. auf der A59 bei Sieglar) würde hier schon teilweise Abhilfe schaffen. Wenn dann noch Lärmschutzwände aufgebaut würden (wie in Richtung St. Augustin) wäre es sicher perfekt.
Bild	
Unterstützer*innen	15
Erstelldatum	15.09.2023 12:29:17
Kommentare	Dazu sollte man überlegen, bei Sanierung der Fahrbahn der Autobahn A560 eine geräuscharme Teerdecke zu installieren.

Kategorie	Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Breitestraße mit Fahrradstreifen
Beschreibung	Markierungen für Radfahrer, z.B. Fahrradstreifen, wären sehr wünschenswert. Der Kanal und die Fahrbahn der Breitestraße wurde in den letzten ca. 2 Jahren saniert, bisher fehlen leider Angebote für Radfahrer. Will man den Radverkehr nachhaltig stärken, sollte man auch die Infrastruktur zu Verfügung stellen.
Bild	
Unterstützer*innen	6
Erstelldatum	15.09.2023 12:14:28
Kommentare	

Kategorie	Lärmproblem
Titel	Busverbindungen
Beschreibung	<p>Vor allem rund um die Haltestelle "Volkshochschule" kommt es am Nachmittag zu hohem Stauaufkommen, sowie am Abend und in der Nacht zu verstärktem Lärm durch Busse und wartende Passanten.</p> <p>Busse könnten durch die neu erweiterte "Breite Straße", über Augustastraße und Kaiserstraße, umgeleitet werden. Hierdurch würden sich die abendliche Stausituation und nächtliche Busfrequenz in der Heinrichstraße und dadurch verstärkter Lärm minimieren und auf umliegende Straßen verteilt werden.</p>
Bild	
Unterstützer*innen	2
Erstelldatum	15.09.2023 11:53:55
Kommentare	Es würde vielleicht schon reichen, wenn die Linien 501 und 503 wie früher nur auf der Kaiserstrasse halten? Die Heinrichstrasse als eine Art Busbahnhof zu betreiben ist m.E die eigentliche Katastrophe und wie ich jetzt in Hennef feststellte auch sonst nicht üblich - da ist es absolut zumutbar mindestens 100 m zwischen den Haltestellen verschiedener Linien zu überwinden.

Kategorie	Vorschlag zur Lärmreduzierung
Titel	Tempobegrenzung auf 30 innerhalb der Stadtgrenzen
Beschreibung	Es ist ein Klassiker, aber sehr effektiv: im gesamten Stadtgebiet sollte eine Tempo 30'beschränkung eingeführt werden. Das reduziert automatisch all Lärm, Schmutz, CO2-Ausstoß und Gefahrenquellen. Zudem wären wir dann einer der Vorreiter in der Hinsicht.
Bild	
Unterstützer *innen	34
Erstelldatum	15.09.2023 11:39:48
Kommentare	<p>Volle Unterstützung! Es wäre ein deutliches Plus an Lebensqualität und würde die Attraktivität für Besucher/innen steigern.</p> <p>-----</p> <p>Wieso sind unsere Pkw mit 30 km/h im zweiten Gang lauter als mit 40 km/h im dritten und 50 km/h im vierten Gang? Gibt es Messungen, die man einsehen kann, dass das Ausbremsen des ÖPNV* wirklich gerechtfertigt ist? Wenn ja, bitte als Antwort verlinken.</p> <p>* mit Tempo 30 ist ein Bus Dank vieler Haltestellen langsamer als ich auf dem Rad ohne Pedelectrieb und ich bin keine Sportskanone! Attraktivität ist dann anders.</p> <p>-----</p> <p>Aber nur, wenn diese nicht auf den dann noch langsameren Bus angewiesen sind.</p> <p>-----</p> <p>Das Umweltbundesamt hat kürzlich die Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h untersucht und ist bezüglich der Lärmemissionen zu folgendem Schluss kommt: „Tempo30 senkt die Lärmbetroffenheiten vor allem an den hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen, aber in allen Beispielstädten auch stadtweit insgesamt deutlich. Insbesondere in den hoch belasteten Bereichen über 65 dB(A) nimmt die LärmKennZiffer (LKZ) je nach Stadt um 25 bis 50 Prozent ab“.</p> <p>Der Kurzbericht kann hier eingesehen werden: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/umweltwirkungen_von_tempo_30_innerorts_-_kurzbeschreibung_und_ergebnisse.pdf</p> <p>-----</p> <p>Ich finde das Argument, dass Tempo 30 den ÖPNV ausbremst, schwach, da ich nicht glaube, dass die Auswirkungen signifikant sind.</p> <p>Bei 30 km/h braucht man 2 Minuten pro Kilometer, bei 50 km/h ist man in der Theorie 48 Sekunden pro Kilometer schneller. Da man im Siegburger Zentrum wegen einiger Kreisel, Kurven, Ampelanlagen und überwiegend enger Straßen eh häufig abbremsten muss, kommen diese 48 Sekunden Zeiteinsparung in Siegburg nie zum tragen. Viel schlimmer ist häufig zäh fließender Verkehr. Daher weichen ja viele Autofahrer ständig von der Autobahn, auf der man ja eigentlich so schnell fahren darf wie man will, bei Stau auf die Nebenstraßen und auch auf das Siegburger Zentrum aus.</p> <p>-----</p> <p>Kennen Sie eigentlich die Rechtsprechung zum Überholen?</p>

	<p>Die würde in Ihrer idealen Welt dazu führen, dass der Beruf der Busfahrer an Attraktivität um ein vielfaches gesteigert wird, weil Radler ab 20 km/h auch ohne Gegenverkehr nicht mehr überholt werden dürfen...</p> <p>Man sollte vielleicht mal die Betroffenen befragen - Busfahrt und Kunden.</p> <p>https://www.rechtsportal.de/Verkehrsrecht/Bibliothek/Handbuecher/Strafrecht/Ordnungswidrigkeiten/Sonstige-Verstoesse-im-fahrenden-Verkehr/Ueberholen-5-StVO/Wesentliche-hoehere-Geschwindigkeit-des-Ueberholenden-5-Abs.-2-Satz-2-StVO</p> <p>-----</p> <p>Meinte Busfahrer statt Busfahrt.</p>
--	--

Anhang V Bewertung der Maßnahmen der Teilaktionspläne aus LAP III

Teilaktionsplan	Maßnahmenvorschlag	Wirksamkeit der Auslösewerte	Kenntnisstand und Beurteilung um aktuellen Zeitpunkt, teils mit Bezug zur Öffentlichkeitsbeteiligung Abschnitt 2.4
Siegburg 2017-1 Wolsdorf A3	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Lärmschutzwände, Reduzierung der Geschwindigkeit</p> <p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Wegen der geringen Zahl der Betroffenen, sollten. aus wirtschaftlichen Überlegungen auch passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden</p> <p><u>Langfristig:</u> Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke</p>	<p>Einhaltung der Auslösewerte</p> <p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse</p>	<p>Die Maßnahmen liegen in der Hand des Trägers der Straßenbaulast, hier strassen.nrw. Es wurden entlang der A3 zahlreiche Lärmschutzwände errichtet. Inwieweit eine lärmoptimierte Oberflächengestaltung erfolgen soll ist nicht bekannt. Die Entscheidung zur Realisierung einer solchen Maßnahme müssen unter Abwägung der Vor- und Nachteile einer solchen Maßnahme vom Träger der Straßenbaulast abgewogen werden.</p> <p>In der in Abschnitt 2.4 beschrieben der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde aber auch benannt, dass ggf. die erfolgten Lärmschutzmaßnahmen dafür gesorgt haben, dass es im Norden der Stadt lauter geworden ist (Kesselwirkung?).</p> <p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p>
Siegburg 2017- 2 bis 4 Nordstadt B 56	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B.</p>		<p>Der Lärmquelle ist die B56. Die Maßnahmen liegen in der Hand des Trägers der Straßenbaulast, hier strassen.nrw.</p>

	<p>Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.</p> <p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden.</p> <p><u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse</p>	<p>Es wurden entlang der 56 in Abschnitten Lärmschutzwände errichtet. Im Bereich der Bebbauung ist dies, wie beschrieben, nicht möglich. Inwieweit eine lärmoptimierte Oberflächengestaltung erfolgen soll ist nicht bekannt. Die Entscheidung zur Realisierung einer solchen Maßnahme müssen unter Abwägung der Vor- und Nachteile einer solchen Maßnahme vom Träger der Straßenbaulast abgewogen werden.</p> <p>In der in Abschnitt 2.4 beschrieben der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde aber auch benannt, dass ggf. die erfolgten Lärmschutzmaßnahmen dafür gesorgt haben, dass es im Norden der Stadt lauter geworden ist (Kesselwirkung?).</p> <p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p>
<p>Siegburg 2017-5 Nordstadt L 16 Johannesstr.- Alte Poststraße</p>	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.</p>		<p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p> <p>Lärmmindernde Fahrbahnbeläge wirken aufgrund der</p>

	<p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden.</p> <p><u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse</p>	<p>im Stadtverkehr gegenüber dem Außerortsverkehr i.d.R. geringeren Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Dominanz des Motorengeräuschs gegenüber dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch nur wenig bis nicht lärmreduzierend.</p>
<p>Siegburg 2017-6 Nordstadt L16 Alte Poststraße – B 56</p>	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.</p> <p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden.</p> <p><u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse</p>	<p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p> <p>Lärmindernde Fahrbahnbeläge wirken aufgrund der im Stadtverkehr gegenüber dem Außerortsverkehr i.d.R. geringeren Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Dominanz des Motorengeräuschs gegenüber dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch nur wenig bis nicht lärmreduzierend.</p>
<p>Siegburg 2017-7 Zange L 16 Bonner Straße</p>	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes</p>		<p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu</p>

	<p>zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.</p> <p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden.</p> <p><u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse</p>	<p>veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p> <p>Lärmindernde Fahrbahnbeläge wirken aufgrund der im Stadtverkehr gegenüber dem Außerortsverkehr i.d.R. geringeren Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Dominanz des Motorengeräuschs gegenüber dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch nur wenig bis nicht lärmreduzierend.</p>
<p>Siegburg 2018-8 Innenstadt L 332 Wilhelmstrase</p>	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.</p> <p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden.</p> <p><u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse</p>	<p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p> <p>Lärmindernde Fahrbahnbeläge wirken aufgrund der im Stadtverkehr gegenüber dem Außerortsverkehr i.d.R. geringeren Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Dominanz des Motorengeräuschs gegenüber dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch nur wenig bis nicht lärmreduzierend.</p>
<p>Siegburg 2017-9 Bruckberg L333 Luisenstrase</p>	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u></p>		<p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht</p>

	<p>Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.</p> <p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden.</p> <p><u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse</p>	<p>festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p> <p>Lärmindernde Fahrbahnbeläge wirken aufgrund der im Stadtverkehr gegenüber dem Außerortsverkehr i.d.R. geringeren Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Dominanz des Motorengeräuschs gegenüber dem Reifen- Fahrbahn-Geräusch nur wenig bis nicht lärmreduzierend.</p>
<p>Siegburg 2017-10 Bruckberg L 333 Augustastrase</p>	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.</p> <p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden.</p> <p><u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse</p>	<p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p> <p>Lärmindernde Fahrbahnbeläge wirken aufgrund der im Stadtverkehr gegenüber dem Außerortsverkehr i.d.R. geringeren Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Dominanz des Motorengeräuschs gegenüber dem Reifen- Fahrbahn-Geräusch nur wenig bis nicht lärmreduzierend.</p>

	Einzelfall nachgewiesen werden		
Siegburg 2017-11 Deichhaus L 333 Frankfurter Strase	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.</p> <p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden.</p> <p><u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse</p>	<p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p> <p>Lärmindernde Fahrbahnbeläge wirken aufgrund der im Stadtverkehr gegenüber dem Außerortsverkehr i.d.R. geringeren Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Dominanz des Motorengeräuschs gegenüber dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch nur wenig bis nicht lärmreduzierend.</p>
Siegburg 2017-12 Braschoß Zeithstraße	<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) scheiden aufgrund des zu geringen Abstandes zwischen Fahrbahn und Gebäuden aus; auch aus städtebaulicher Sicht nicht zu präferieren.</p> <p><u>Passive Lärmschutzmaßnahmen:</u> Da aktive Maßnahmen ausfallen, sollten passive Maßnahmen geprüft werden.</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p>	<p>Inwieweit eine Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt ist, kann nicht festgestellt werden. Hierzu sind Maßnahmen an den jeweiligen Gebäuden notwendig, die vom Eigentümer oder Besitzer zu veranlassen sind und nicht meldepflichtig sind.</p> <p>Lärmindernde Fahrbahnbeläge wirken aufgrund der im Stadtverkehr gegenüber dem Außerortsverkehr i.d.R. geringeren Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Dominanz des Motorengeräuschs gegenüber dem Reifen-</p>

	<u>Langfristig:</u> Ggf. Einbau lärmoptimierender Asphaltdecke – Wirkung muss im Einzelfall nachgewiesen werden	Grundsätzliche Verbesserung der Geräuschkulisse	Fahrbahn-Geräusch nur wenig bis nicht lärmreduzierend.
Siegburg 2012-13 Deichhaus (Schienenverkehr) Händelstr., Heydnstr., Beethovenstr.	Lärmschutzmaßnahmen: Aufgrund der relativ geringen Betroffenheit erscheinen weitere aktive/ passive Lärmschutzmaßnahmen unverhältnismäßig. Zuständigkeit liegt bei der DB AG	Schutz der Aufenthaltsräume	Zuständigkeit liegt beim Bund
Siegburg 2017-14 Fluglärm (Gesamtstadt)	Aktive Schallschutzmaßnahmen scheiden seitens der Kommune aus	Schutz der Aufenthaltsräume	Verweis auf Abschnitt xx

Anhang VI Quellenverzeichnis

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG)

Ausfertigungsdatum: 30.03.1971; Neugefasst durch Bek. v. 31.10.2007 I 2550LuftVG

Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Ausfertigungsdatum: 01.08.1922; Neugefasst durch Bek. v. 10.5.2007 I 698; zuletzt geändert durch Art. 15 G v. 8.10.2023 I Nr. 272

RICHTLINIE (EU) 2015/996 DER KOMMISSION

vom 19. Mai 2015

zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 25. Juni 2002

über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Bundes-Immissionsschutzgesetz

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG)

Ausfertigungsdatum: 15.03.1974; Stand: Neugefasst durch Bek. v. 17.5.2013 I 1274; 2021, 123; zuletzt geändert durch Art. 11 Abs. 3 G v. 26.7.2023 I Nr. 202

Verordnung über die Lärmkartierung

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (34. BImSchV)

Ausfertigungsdatum: 06.03.2006; Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 28.5.2021 I 1251FluLärmG

LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung

– Dritte Aktualisierung –

UMK-Umlaufbeschluss 40/2022; (LAI Beschluss 146. LAI); Stand 19.09.2022