

# **Lärmaktionsplan der Stufe III für die Kreisstadt Siegburg**

**März 2019**

## Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	S.3
2. Vermerk zur Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stufe II	S.8
3. Einführung Lärmaktionsplanung Siegburg	S.13
4. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigten Lärmquellen	S.15
5. Konfliktbeurteilung Großflughafen Köln_ Bonn	S.18
6. Zuständige Behörde	S.20
7. Verweis auf Ort der Veröffentlichung	S.21
8. Rechtlicher Hintergrund	S.21
9. Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG	S.21
10. Zusammenfassung der Lärmkarten	
10.1 Straßenverkehr	S.22
10.2 Schienenverkehr	S.50
10.3 Flugverkehr	S.55
11. Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen	
11.1 Straßenverkehr	S.58
11.2 Schienenverkehr	S.61
11.3 Flugverkehr	S.63
11.4 Teilaktionspläne	S.66
12. Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit	S.81
13. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmsanierung	S.82
14. Fazit	S.87
Anhang I: Lärmschutz an bestehenden Straßen	S.88
Anhang II: Stellungn. Straßen.NRW, Deutsche Bahn AG, Rhein-Sieg-Kreis	S.91

## 1. Allgemeines

Am 15. Juni 2002 haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Die Umgebungslärmrichtlinie (ULR) verfolgt das Ziel, ein gemeinsames Konzept zur Ermittlung, Bewertung und Bekämpfung durch Umgebungslärm vorzugeben. Das Konzept sollte schrittweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Ermittlung des Umgebungslärms anhand von Lärmkarten nach einheitlichen Bewertungsmethoden (Lärmkartierung)
- Information über Belastung durch Umgebungslärm und seine Auswirkungen (Information der Öffentlichkeit)
- Aufstellung von Aktionsplänen, um Umgebungslärm zu mindern, ihm vorzubeugen und zu verhindern (Lärmaktionsplan)

Eine Überprüfung der Lärmaktionspläne soll gem. § 47d Abs. 5 BlmschG alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung erfolgen und bei Bedarf eine Überarbeitung erfolgen. Gemäß vorgenannter EU-Richtlinie waren die Gemeinden verpflichtet bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne der Stufe 1 und bis zum 18.07.2013 Lärmaktionspläne der Stufe 2 zu erstellen.

Der Rat der Stadt Siegburg hat in seiner Sitzung vom 14.12.2017 den entsprechenden Lärmaktionsplan der Stufe 2 einstimmig beschlossen. Die Gründe für die nicht fristgerechte Erstellung wurden in der innerhalb des Verfahrens erläutert; auf die Sitzungen und Vorlagen des Planungsausschusses vom 26.09.2018 und des Rates vom 14.12.2017 wird verwiesen.

Lärmaktionspläne der Stufe 3 waren nunmehr bis zum 30.07.2018 aufzustellen, eine Weitergabe der Zusammenfassung des Planes an die zuständige Landesbehörde ist seit September 2018 möglich. Der Abschluss des Verfahrens zur Stufe 3, inkl. Übermittlung der Zusammenfassung ist seitens der Verwaltung für die erste Sitzungsperiode 2019, Februar/ März geplant.

Im Gegensatz vom Übergang der Stufe 1 zur Stufe 2 sind bei der Lärmaktionsplanung der Stufe 3 keinen neuen Eingangsparmeter in Bezug auf die Lärmquellen „Hauptverkehrsstraßen“, „Haupteisenbahnstrecken“ und „Großflughäfen“ zu berücksichtigen.

Lärmaktionspläne der dritten Stufe sind wiederum dann aufzustellen, wenn folgende Eingangswerte erreicht werden:

- **„Hauptverkehrsstraßen“** mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von ca. 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

Abschließend wird die Erstellung des Lärmaktionsplanes der hierfür zuständigen Landesbehörde gemeldet.

Im Sinne der Lärmaktionsplanung müssen die verschiedenen Lärmquellen (Straße, Schiene, Flugverkehr) getrennt erfasst und bewertet werden und dürfen nicht kumuliert werden.

Die Verwaltung ist gehalten, einen Vorentwurf des Lärmaktionsplanes zu erarbeiten, um auf dieser Grundlage die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch den Lärmaktionsplan berührt sein können, einzuholen und eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Es ergibt sich jedoch aus dem Lärmaktionsplan keine strikte Verpflichtung zur Durchführung der planerischen Maßnahmen, denn der Lärmaktionsplan ist innerhalb der nach § 1 BauGB geforderten Abwägung immer nur einer von mehreren Belangen. Die dort getroffenen Festlegungen müssen also im Rahmen der Bauleitplanung in die Abwägung einbezogen werden.

Der Lärmaktionsplan entfaltet somit keine unmittelbare Rechtswirkung nach außen.

Da die EU in der Umgebungslärmrichtlinie keine europaweit gültigen, einheitlichen Grenzwerte festgelegt hat gelten Auslösepegel, die von der Landesregierung festgesetzt wurden oder die aufgrund gesetzlicher Regelungen bestehen. Werden die Auslösepegel überschritten, sollen Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder umgesetzt werden.

Für den Straßen- und Schienenlärm ist dies ein Auslösepegel von LDEN= 70 dB(A) (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von LNight = 60 dB(A) (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt).

Für den Fluglärm gelten die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 mit einem Auslösepegel von LDEN= 65 dB(A) (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von LNight = 55 dB(A) (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt).

Das Landesamt für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) hat im Auftrag des Landes Lärmkarten für die Stufe III für die Ballungszonen und die Großstädte berechnet und im Internet im Sommer 2017 veröffentlicht. **Anders als in Lärmaktionsplänen der Stufe I und der Stufe II hat die Verwaltung bei der Kartierung zur Stufe III auf eine Überprüfung der Lärmkarten verzichtet.**

Die Karten der Stufen I und II wurden seitens Verwaltung einer Plausibilitätsprüfung unterzogen, da gravierende Abweichungen zur realen Situation festgestellt worden sind. Eine Änderung des durchgeführten Berechnungsverfahrens konnte leider nicht erreicht werden, so dass die Beauftragung eines Ingenieurbüros sowie die Neuberechnung der Lärmkarten in die Wege geleitet wurde. Die Betroffenheit der Siegburger Bevölkerung lag nach den Berechnungen des externen Gutachters über den Zahlen des LANUV.

Gründe für einen Verzicht für erneute externe Überprüfung der Lärmkarten des Landes:

- Keine wesentlichen Veränderungen der Verkehrsmengen und Zahl der Betroffenen im Sinne der Lärmaktionsplanung
- Anstehende harmonisierte Berechnungsmethode (CNOSSOS) auf EU-Ebene ab dem 31.12.2018, somit geltend ab der Stufe IV des Lärmaktionsplanes 2023. Bis dato gelten vier verschiedene Berechnungsmethoden für die verschiedenen Lärmquellen

- Faktisch fehlende Umsetzungsmöglichkeiten von Lärminderungsmaßnahmen durch die Gemeinde, aufgrund fehlender Zuständigkeit (Bundes- und Landesstraßen, Bahnverkehr, Flugverkehr)
- Nur geringe Betroffenheit der Siegburger Bevölkerung im Sinne der Lärmaktionsplanung. Betroffenheit in Bezug zur Gesamtbevölkerung (LDEN):
  - LANUV 2012: 0,8%
  - LANUV 2017: 0,7%
  - LAP II 2012 Stadt Siegburg: 1,7%
- Kosten der Beauftragung des externen Gutachters (im Verhältnis zum Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger.)

Anmerkung: Lärmkarten für den Flugverkehr konnten in keiner Stufe extern überprüft werden und müssen vom LANUV übernommen werden. Für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplanes des Schienenverkehrs ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig. Die Lärmkarten und Daten zur Betroffenheit werden von dort übernommen.

### **Gegenüberstellung der Berichte zur Lärmaktionsplanung der Stufe II (2012) und der Stufe III (2017) seitens des LANUV:**

**Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen, mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht

#### **LAP II:**

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

Lden /dB(A)	>55..60	>60..65	>65..70	>70..75	>75
N	2669	1223	879	307	0

Lnight/dB(A):	>50..55	>55..60	>60..65	>65..70	>70
N	1725	1019	479	6	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

Lden/dB(A)	>55	>65	>75
Größe/qkm	8,166259	2,209648	0,462366

#### **LAP III:**

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

Lden /dB(A)	>55..60	>60..65	>65..70	>70..75	>75
N	3290	1423	998	296	0

Lnight/dB(A):	>50..55	>55..60	>60..65	>65..70	>70
N	1966	1246	376	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

Lden/dB(A)	>55	>65	>75
Größe/qkm	8,433973	2,398534	0,461292

**Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr**, der von Hauptschienenstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen/Jahr ausgeht:

**LAP II:**

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L <sub>den</sub> /dB(A)	>55..60	>60..65	>65..70	>70..75	>75
N	860	260	200	70	20

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50..55	>55..60	>60..65	>65..70	>70
N	480	230	130	50	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A)	>55	>65	>75
Größe/qkm	2	1	0

**LAP III:**

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L <sub>den</sub> /dB(A)	>55..60	>60..65	>65..70	>70..75	>75
N	1.030	360	190	50	20

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50..55	>55..60	>60..65	>65..70	>70
N	630	250	100	30	<10

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A)	>55	>65	>75
Größe/qkm	2,51	0,64	0,22

**Lärmeinwirkung durch Flugverkehr**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen/Jahr ausgeht:

**LAP II:**

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L <sub>den</sub> /dB(A)	>55..60	>60..65	>65..70	>70..75	>75
N	11393	5051	18	0	0

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50..55	>55..60	>60..65	>65..70	>70
N	9560	3448	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A)	>55	>65	>75
Größe/qkm	13,852712	0,025882	0,00

**LAP III:**

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L <sub>den</sub> /dB(A)	>55..60	>60..65	>65..70	>70..75	>75
N	12423	5254	12	0	0

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50..55	>55..60	>60..65	>65..70	>70
N	10547	3633	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A)	>55	>65	>75
Größe/qkm	14,859018	0,035928	0,00

Aufgrund der vorgenannten Gegenüberstellung und der hieraus ablesbaren nahezu unveränderten Betroffenheit der Bevölkerung ist aus Sicht der Verwaltung die Aufstellung eines neuen Lärmaktionsplanes der Stufe III nicht erforderlich. Eine Aktualisierung der Daten des Lärmaktionsplanes der Stufe II ist ausreichend.

Das Thema Lärmimmission ist permanenter Bestandteil der kommunalen Bauleitplanung und wird unabhängig der jeweils aktuellen Stufe der Lärmaktionsplanung seitens der Verwaltung im Rahmen ihrer rechtlichen Zuständigkeit fortwährend berücksichtigt.

## **2. Vermerk zur Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stufe II nach**

### **§ 47 d Abs. 5 BImSchG**

Bestehende Lärmaktionspläne sind nach § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Aus Anhang V Nr. 1 (letzter Anstrich) der Richtlinie 2002/49/EG ergibt sich, dass bei der Überprüfung sowohl die Durchführung wie auch die Ergebnisse des vorhandenen Lärmaktionsplans zu bewerten sind.

Für die Überprüfung der Lärmaktionspläne können daher mindestens folgende Fragestellungen relevant sein:

- I. Erfüllt der bestehende Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Planaufstellung)?
- II. Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen dieses Aktionsplans?
- III. Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?
  - a. — Emissionen
  - b. — Ausbreitungsbedingungen
  - c. - Immissionen/Betroffenen
- IV. Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?

Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit nicht nur bei der Ausarbeitung sondern auch bei der Überprüfung der Lärmaktionspläne die Möglichkeit zu geben, rechtzeitig und effektiv mitzuwirken.

## **I. Erfüllt der bisherige Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne**

### Berücksichtigung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen im Aktionsplan

Berücksichtigt der bestehende Lärmaktionsplan ausreichend die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen?

*Ja, die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen wurden in der Stufe II sehr umfangreich dokumentiert und in entsprechenden Detailkarten für besonders betroffenen Bereiche dargestellt.*

### Mitwirkung der Öffentlichkeit (angemessen, rechtzeitig, effektiv)

Erfolgte die Mitwirkung der Öffentlichkeit angemessen, rechtzeitig und effektiv?

*Ja, neben der Sachberichtserstattung im hierfür zuständigen Planungsausschuss erfolgte eine Bürgerinformationsveranstaltung und anschließende Hinterlegung der Präsentation sowie des Entwurfes des Planes auf der Homepage der Stadt mit der Möglichkeit der Verfahrensbeteiligung.*

### Verwaltungsinterne und Stadt/Gemeinde-interne Abstimmung

Erfolgt eine klare Federführung und eine ausreichende Kooperation mit den beteiligten Fachbereichen?

*Thematisch ist die Lärmaktionsplanung im technischen Dezernat der Stadt Siegburg angesiedelt. Die Federführung liegt im Amt 61 „Planungs- und Bauaufsichtsamt“.*

### Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (z.B. Verkehrsbehörden, Straßenbaulastträger)

Wurden die erforderlichen Stellungnahmen zugeleitet und einbezogen?

*Der Flughafen Köln/ Bonn, der Landesbetrieb Straßen NRW und die DB Service Immobilien GmbH wurden im Verfahren beteiligt. Entsprechende Stellungnahmen wurden in das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes mit aufgenommen.*

### Validierung/Verabschiedung/Unterzeichnung des Plans

Wurde der Plan validiert, verabschiedet oder unterzeichnet? Durch wen und wann?

*Der Lärmaktionsplan wurde durch den Rat der Stadt Siegburg in seiner Sitzung vom 14.12.2017 einstimmig beschlossen.*

### Wurde eine Zusammenfassung des Plans mit dem Onlineformular übermittelt?

Ja, die Zusammenfassung wurde an das zuständige Landesamt übermittelt. Der vollständige Plan ist auf der Homepage der Stadt Siegburg hinterlegt und beinhaltet auch das Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung.

## **II. Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen dieses Aktionsplans?**

### **Durchführung des Aktionsplans**

Konnten die im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden?

*Die Umsetzung nahezu sämtlicher Maßnahmen mit lärmindernden Maßnahmen liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Siegburg, so dass bis dato keine Maßnahmen aus dem Plan heraus umgesetzt worden sind. Eine Antwort an den Landesbetrieb Straßen NRW wann mit dem Bau der avisierten neuen Lärmschutzwände an der A3 in der Ortslage Wolsdorf begonnen wird, steht noch aus.*

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

Enthält er Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete? Sind diese nützlich und aktuell?

*Nein.*

Enthält der bisherige Aktionsplan Angaben zur langfristigen Strategie zur Lärminderung in der Kommune? Sind diese nützlich und noch aktuell?

*Die langfristige Strategie liegt bei der Lärmquelle Straße ggf. im Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke. Diese Strategie ist nach wie vor aktuell, muss aber in jedem Einzelfall auf ihre Wirkung geprüft werden. Ein weiteres Ziel der Stadt Siegburg ist weiterhin ein Nachtflugverbot für den Flughafen Köln/ Bonn herbeizuführen.*

Welche Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten werden gesehen?

*Nach wie vor liegt ein Hemmnis in der bereits erwähnten Zuständigkeit der verschiedenen Lärmquellen. Auf die Lärmquellen Bahn und Flugverkehr hat die Stadt nur sehr beschränkte Einflussmöglichkeiten. In Bezug auf innerstädtischen Straßen scheiden aktive Lärmschutzmaßnahmen nahezu aus. Ggf. könnten abschnittsweise Geschwindigkeitsreduktionen eine Wirkung entfalten.*

### **Ergebnisse des Aktionsplans:**

Haben sich durch den Aktionsplan Veränderungen bei den Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ergeben?

*Nein.*

Hat sich durch den Aktionsplan die Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder die Größe der betroffenen Flächen relevant verändert?

*Nein.*

### **III. Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?**

#### **Emissionssituation**

Wurden zusätzliche oder andere Straßenabschnitte kartiert? Sind Straßenabschnitte weggefallen?

*Nein.*

Liegen relevante Änderungen in den Verkehrsbelastungen vor, z.B.:

- Verkehrsstärken +/- 30%,
- LKW-Anteile +/- 50 %, bei gleichbleibender Verkehrsstärke
- Geschwindigkeitsregelungen +/- 20 km/h?

*Nein, nicht bekannt.*

Sind relevante Veränderungen bei anderen Lärmquellen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie eingetreten?

*Nein.*

#### **Immissionssituation**

Hat eine geänderte Bebauungsstruktur die Schallausbreitung relevant verändert?  
Bemerkung: Gebäude, Lärmschutzbauwerke, Anzahl der entlasteten Personen/Gebäude...

*Nein, nur marginale Veränderungen.*

Wurden weitere passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) umgesetzt?

*Nein, nicht bekannt. Nur in privater Eigenregie*

Haben sich die Einwohnerzahlen bzw. die Anzahl von Lärm betroffenen Personen relevant geändert?

2012: 40.357 Einwohner 2017: 43.086 Einwohner

Zunahme ca. 6%

*Trotz der Zunahme der Bevölkerung um 6% hat sich die Zahl der betroffenen Einwohner im Sinne der Lärmaktionsplanung in geringem Umfang verringert.*

#### **IV. Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?**

Gab es Änderungen in den rechtlichen Grundlagen der Stadt/Gemeinde (z.B. Änderung von B- Plänen, F-Plänen, Gebietsausweisungen)? Haben diese Änderungen wesentliche Auswirkung auf die Bewertung der Lärmsituation? Sind sie relevant für die Lärmaktionsplanung?

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

Gab es Änderungen der rechtlichen Grundlagen (EU, Bund, NRW) - z.B. CNOSSOS bei 4. Runde, die Auswirkungen auf die Lärmsituation haben (Fahrverbote/Baurecht/16. BImSchV...)? Sind sie relevant für die Lärmaktionsplanung?

*Nein.*

#### **Zusammenfassende Bewertung**

**Schlussfolgerung:**

**Eine Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe ist ausreichend.**

### **3. Einführung Lärmaktionsplanung Siegburg**

Die Verwaltung ist gehalten, einen Vorentwurf des Lärmaktionsplanes zu erarbeiten, um auf dieser Grundlage die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch den Lärmaktionsplan berührt sein können, einzuholen und eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Es ergibt sich jedoch aus dem Lärmaktionsplan keine strikte Verpflichtung zur Durchführung der planerischen Maßnahmen, denn der Lärmaktionsplan ist innerhalb der nach § 1 BauGB geforderten Abwägung immer nur einer von mehreren Belangen. Die dort getroffenen Festlegungen müssen also im Rahmen der Bauleitplanung in die Abwägung einbezogen werden.

Der Lärmaktionsplan entfaltet somit keine unmittelbare Rechtswirkung nach außen.

Zur Bewertung des Lärmes werden als Größe der „LDEN“ (Level day, evening, night) und „LNight“ herangezogen. Diese Größen stellen einen energetisch ermittelten Dauerschallpegel im Jahresmittel dar. Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen demzufolge dann vor, wenn an bestimmten schutzwürdigen Gebäuden (Wohngebäude, Schulen, Krankenhäuser) ein LDEN von 70 dB(A) oder ein LNIGHT von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Nach Mitteilung des MUNLV vom 24.04.2008 gelten für Fluglärm verminderte Auslösewerte von LDEN 65 dB(A) und LNIGHT 55 dB(A)

Bereiche in Siegburg, in denen diese Werte überschritten werden, sind durch die Lärmkartierung ermittelt und graphisch auf sog. Isophonenkarten dargestellt worden. Die das Siedlungsgebiet betreffenden Überschreitungen konzentrieren sich im Wesentlichen auf den Verlauf der Bundesautobahn A 3, der Bundesstraße 56, den Landstraßen 16, 332, 333 und einigen weiteren innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sowie den Schienen- und Flugverkehr.

Nach Einarbeitung von Änderungen und Ergänzungen, die sich ggf. im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit ergeben haben, wird der Lärmaktionsplan ggf. angepasst und dem Planungsausschuss zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt.

Abschließend wird die Erstellung des Plans der Landesregierung (MUNLV) gemeldet.

Gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG müssen die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden.

Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans orientiert sich am Musteraktionsplan des Landes NRW, der die Mindestanforderungen gemäß Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie erfüllt.

#### **4. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen**

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 Siegaue 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 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  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  erfolgt, da das Ruhebedürfnis des Menschen am Tag im Vergleich zur Nacht unterschiedlich ist.

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind:

#### Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
<b>A 3</b>	~ 29,6 Mio.	<b>Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung querend</b>
<b>B 56</b>	~ 8,3 Mio.	<b>Abschnitt L 16 (Aulgasse) - Zeithstraße</b>
<b>B 56</b>	~ 13,8 Mio.	<b>Abschnitt L 333 (Luisenstr.) - L 16 (Aulgasse)</b>
<b>B 56</b>	~ 12,1 Mio.	<b>Abschnitt L 332 (Wilhelmstr.) - L 333 (Luisenstr.)</b>
<b>L 16</b>	~ 3,7 Mio.	<b>Aulgasse – Abschnitt Johannestr.- Alte Poststr.</b>
<b>L 16</b>	~ 3,7 Mio.	<b>Aulgasse – Abschnitt Alte Poststr. - B 56</b>
<b>L 16</b>	~ 8,7 Mio.	<b>Bonner Straße</b>
<b>L 332</b>	~ 3,0 Mio.	<b>Wilhelmstraße (Mühlengrabenquartier)</b>
<b>L 333</b>	~ 3,7 Mio.	<b>Luisenstraße</b>
<b>L 333</b>	~ 3,7 Mio.	<b>Augustastraße</b>
<b>L 333</b>	~ 4,2 Mio.	<b>Frankfurter Straße</b>
<b>Zeithstraße</b>	~ 4,8 Mio.	<b>Braschoß</b>

### Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage
Fern- und Regionalverkehr	~ 145.000	Von NW nach SO

### Flughafen

Name	Flugbewegungen/a	Lage
Köln-Bonn	151.000	Ca. 8 km nord- westlich

## **5. Konfliktbeurteilung – Großflughafen Köln- Bonn**

Der **Fluglärm** ist in Siegburg aufgrund der geographischen Lage der Siedlungsbereiche zu den Flugrouten und Start- und Landebahnen **sehr stark ausgeprägt**. Die Ortsteile Nordstadt, Stallberg, Braschoß, Kaldauen und Seligenthal sind vom Fluglärm besonders betroffen.

Die gesetzlichen Pflichten sind im § 29 b Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) hinreichend dargelegt:

**"Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen.**

**Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen."**

Wegen der Internationalität des Luftverkehrs werden die wesentlichen Regelungen in der Internationalen Luftfahrt-Organisation ICAO verhandelt und fließen dann in nationales Recht ein. Die Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr obliegt der Bundesrepublik Deutschland. Dem Land Nordrhein-Westfalen wurden wesentliche Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung übertragen (§ 31 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz). Für die Gemeinden verbleiben nur wenige Handlungsmöglichkeiten.

Eine Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen besteht immer dann, wenn für den jeweiligen Bereich festgelegte Beurteilungskriterien, insbesondere Grenzwerte, überschritten werden. Das EU-Recht gibt hierzu keine Grenzwerte vor, so dass es darauf ankommt, ob negative Lärmauswirkungen für die Gesundheit der Menschen zu befürchten sind und nur durch einen Lärmaktionsplan bewältigt werden können.

Nach Auffassung der nordrhein-westfälischen Landesregierung muss ein Lärmaktionsplan auf jeden Fall aufgestellt werden,

„wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein Tagespegel ( $L_{den}$ ) von 70 dB(A) oder ein Nachtpegel ( $L_{night}$ ) von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart.“

Quelle: Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008

[http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Regelwerke\\_und\\_Hilfen/Erlass\\_Laermaktionsplanung.pdf](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Regelwerke_und_Hilfen/Erlass_Laermaktionsplanung.pdf)

Diese sehr hohen, aus gesundheitlicher Sicht völlig unakzeptablen Auslöseschwellen der Landesregierung stehen im Widerspruch zur Intention der Umgebungslärmrichtlinie der EU, negative Lärmauswirkungen für die Gesundheit der Menschen zu verhindern. Das Umweltbundesamt ist bereits im März 2006 folgender Meinung:

„Erforderlich wäre demnach zur Vermeidung deutlicher Beeinträchtigungen durch Lärm eine Unterschreitung der Pegelwerte von  $L_{DEN}/L_{Night} = 55/45$  dB(A). Ein solches Ziel erscheint für die nächsten Jahrzehnte unrealistisch, so dass vorgeschlagen wird, die Wertepaare  $L_{DEN}/L_{Night} = 60/50$  dB(A) in Analogie der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bzw. 65/55 dB(A) als weitere vorgeschaltete Stufe heranzuziehen.“

Quelle: Umweltbundesamt, 2006

[http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/UBA\\_Kriterien\\_UL\\_R.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/UBA_Kriterien_UL_R.pdf)

Im Runderlass „Lärmaktionsplanung“ der Landesregierung (2008) ist ferner festgeschrieben, dass auch niedrigere Werte als Auslösekriterien von den Kommunen als Träger der Lärmaktionsplanung verwendet werden können:

**„Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen.“**

Quelle: Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008

[http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Regelwerke\\_und\\_Hilfen/Erlass\\_Laermaktionsplanung.pdf](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Regelwerke_und_Hilfen/Erlass_Laermaktionsplanung.pdf)

Die **Weltgesundheitsorganisation (WHO)** hat 2009 den Night Noise Guidelines for Europe veröffentlicht und empfiehlt als primäre Prävention, dass die Bevölkerung nachts keinem höheren mittleren Schalldruckpegel (Mittelungspegel) als  **$L_{Night, außen}$  von 40 dB(A)** ausgesetzt sein sollte.

**Dieser Wert wird als „gesundheitlich abgeleiteter Grenzwert** der „Night Noise Guidelines (NNG)“ angesehen, **der notwendig ist, um die Allgemeinbevölkerung** einschließlich der empfindlichsten Gruppen wie Kinder, chronisch Kranke und Ältere **vor den Wirkungen des Nachtlärms zu schützen.**

Des Weiteren wird ein **Interims-Zielwert (IT)  $L_{Night, außen}$  von 55 dB(A)** genannt, der als Minimalziel angestrebt werden sollte, wenn der NNG-Wert von 40 dB(A) kurzfristig nicht zu erreichen ist. Die WHO weist darauf hin, dass dieser Wert kein gesundheitlich abgeleiteter Grenzwert ist. Empfindliche Gruppen können bei dieser Lärmbelastung nicht hinreichend geschützt werden. Der IT-Wert sollte von den politisch Verantwortlichen daher nur als Übergangsziel in lokalen oder überregionalen Ausnahmesituationen verstanden werden.

Quelle: Weltgesundheitsorganisation (WHO), 2009

## **6. Zuständige Behörde**

Kreisstadt Siegburg

Nogenter Platz 10

53721 Siegburg

Telefon: 02241/102 - 377

Telefax: 02241/102- 9377

Homepage: [www.siegburg.de](http://www.siegburg.de)

Email: [stephan.marks@siegburg.de](mailto:stephan.marks@siegburg.de)

Gemeindeschlüssel: 05 3 82 060

NUTS3: DEA2C

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

Eisenbahnbundesamt

Vorgebirgsstraße 49

53110 Bonn

## **7. Verweis auf Ort der Veröffentlichung**

Die Lärmkarten der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Siegburg sowie des Großflughafens Köln-Bonn sind durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) erstellt worden. Für die Kartierung des Schienenlärms auf den Schienenwegen der Deutschen Bahn AG lag die Zuständigkeit bei dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Die Karten sind unter:

<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>

[www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de)

abrufbar.

Die Lärmaktionsplanung der Stadt Siegburg ist unter:

[www.siegburg.de](http://www.siegburg.de)

abrufbar.

## **8. Rechtlicher Hintergrund**

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47 a-f des BImSchG und der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV.

## **9. Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG**

Da die EU in der Umgebungslärmrichtlinie keine europaweit gültigen, einheitlichen Grenzwerte festgelegt hat gelten Auslösepegel, die von der Landesregierung festgesetzt wurden oder die aufgrund gesetzlicher Regelungen bestehen. Werden die Auslösepegel überschritten, sollen Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder umgesetzt werden.

Für den Straßen- und Schienenlärm ist dies ein Auslösepegel von  $L_{DEN} = 70$  dB(A) (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von  $L_{Night} = 60$  dB(A) (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt).

Für den Fluglärm gelten die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 mit einem Auslösepegel von  $L_{DEN} = 65$  dB(A) (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von  $L_{Night} = 55$  dB(A) (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt).

## **10. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten**

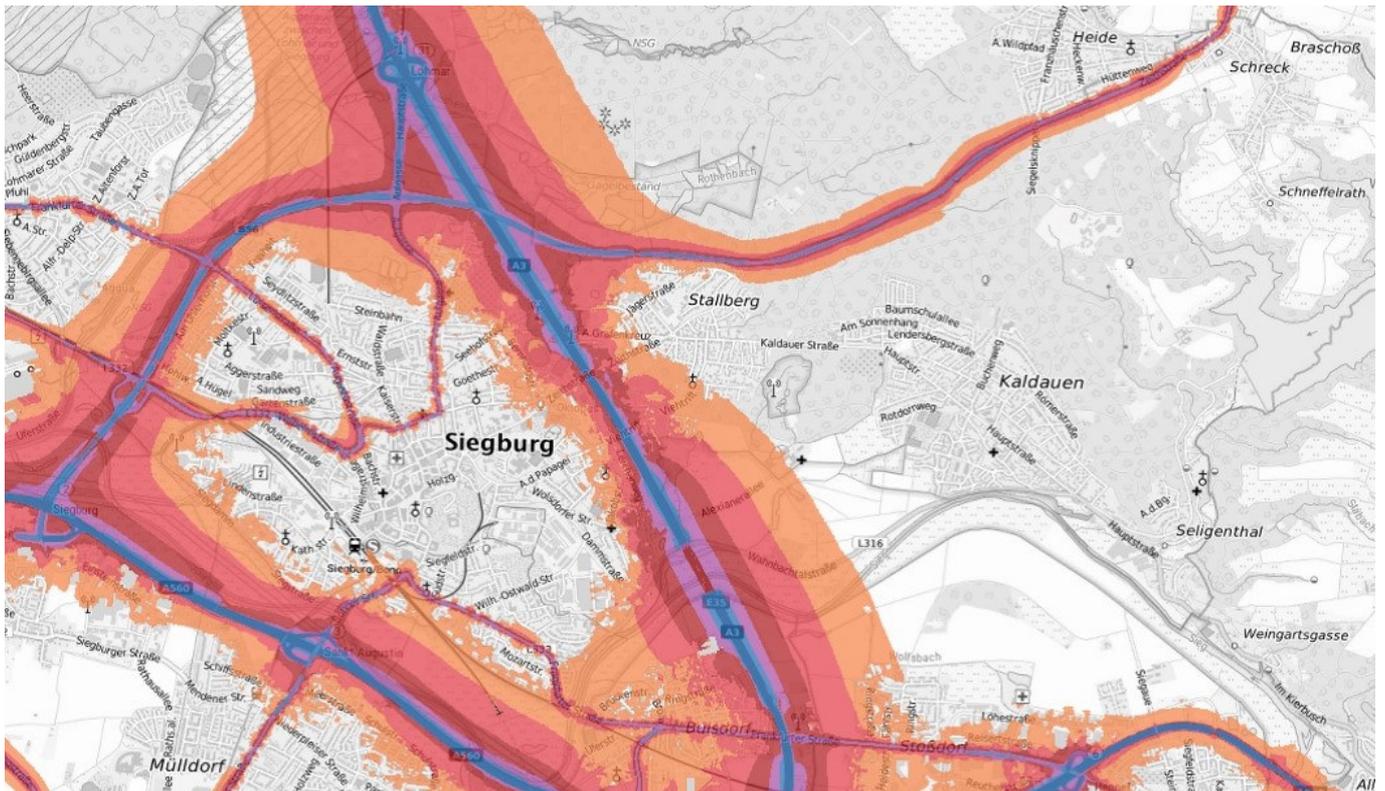
### **10.1 Straßenverkehr**

Für das Stadtgebiet der Kreisstadt Siegburg wird der aktuelle Stand der strategischen Lärmkarten als Gesamtübersicht und zusätzlich für die 10 Bereiche, die aufgrund der Überschreitung des Auslösewertes von  $L_{DEN} = 70$  dB(A) (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von  $L_{Night} = 60$  dB(A) (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt), dargestellt.

Übersichtskarten des gesamten Gemeindegebietes:

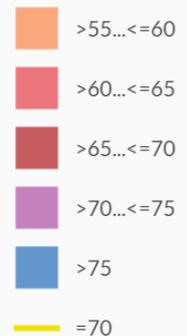
- Lärmkarte Straßenverkehr -  $L_{DEN}$
- Lärmkarte Straßenverkehr -  $L_{Night}$
- Kennzeichnung besonders betroffener Bereiche Nr. 1- 13

## Übersichtskarte des gesamten Stadtgebietes – Straßenverkehr Zeitbereich 24 Stunden



### Legende

#### Straße, 24h-Pegel



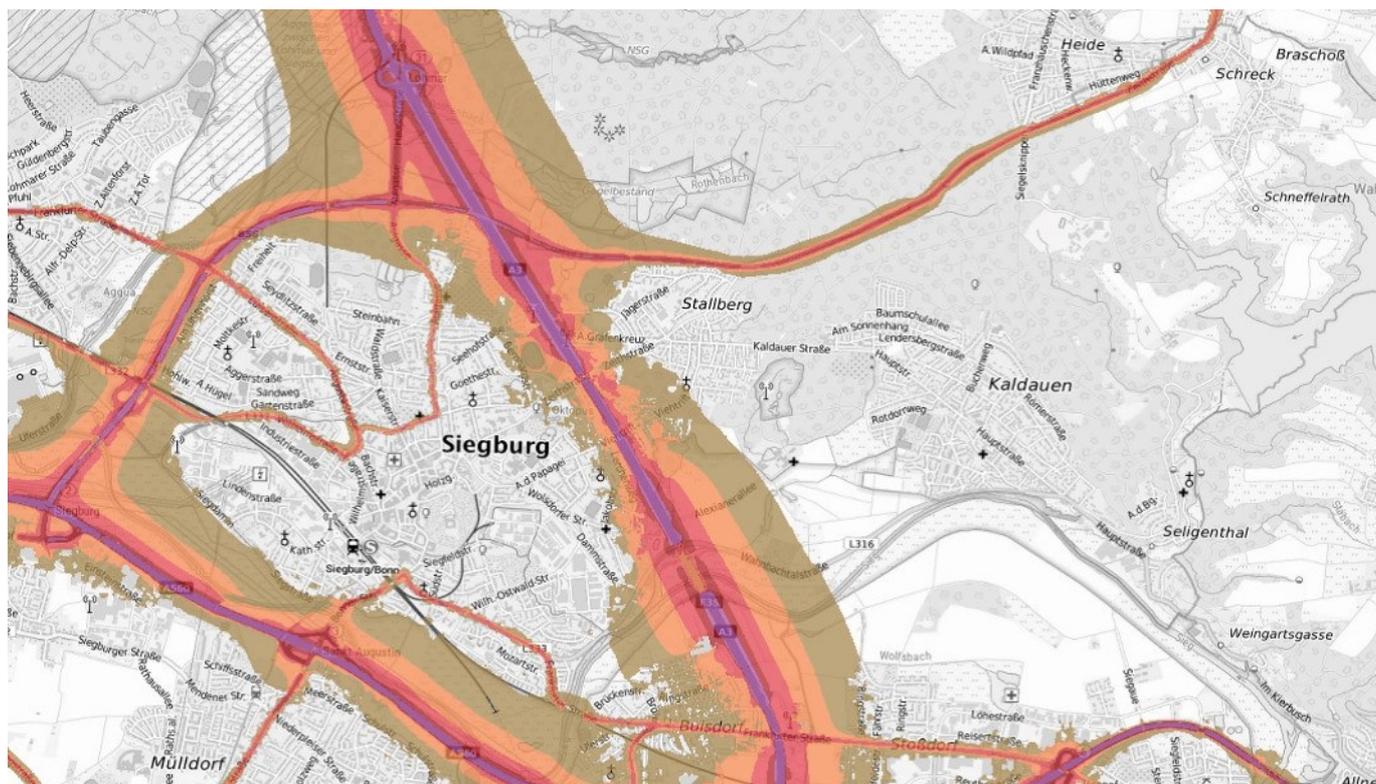
Schalltechnische Untersuchung zur Stufe 3 der EU-Umgebungsrichtlinie für die Stadt Siegburg

Straßenverkehr – Lden

Quelle: LANUV

Stand der Berechnung 2017

## Übersichtskarte des gesamten Stadtgebietes – Straßenverkehr Zeitbereich nachts (22:00 bis 6:00 Uhr)



Schalltechnische Untersuchung zur Stufe 2 der EU-Umgebungsrichtlinie für die Stadt Siegburg

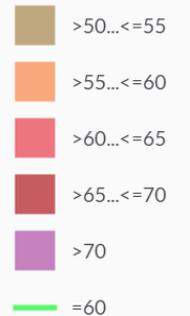
Straßenverkehr – L<sub>night</sub>

Quelle: LANUV

Stand der Berechnung 2017

### Legende

Straße, Nachtpegel

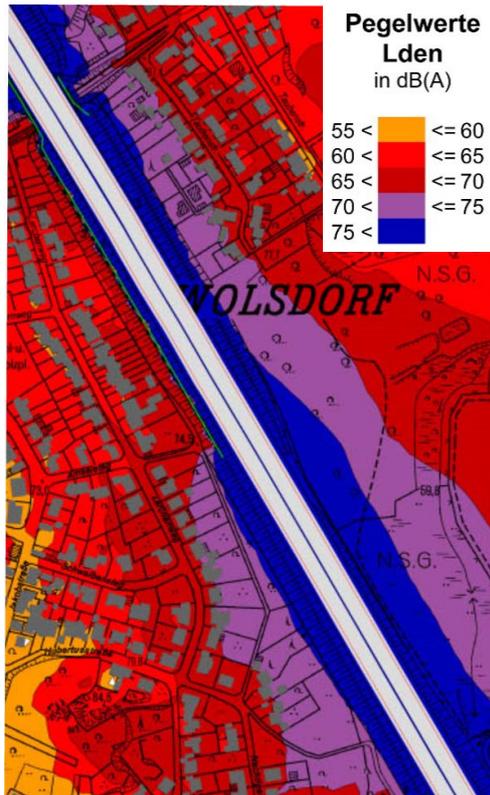


Detailkarten besonders betroffener Bereiche Nr. 1 – 13 mit einer Überschreitung der Auslösewerte  $L_{DEN}$  70 dB(A) und/ oder  $L_{Night}$  = 60 dB(A)

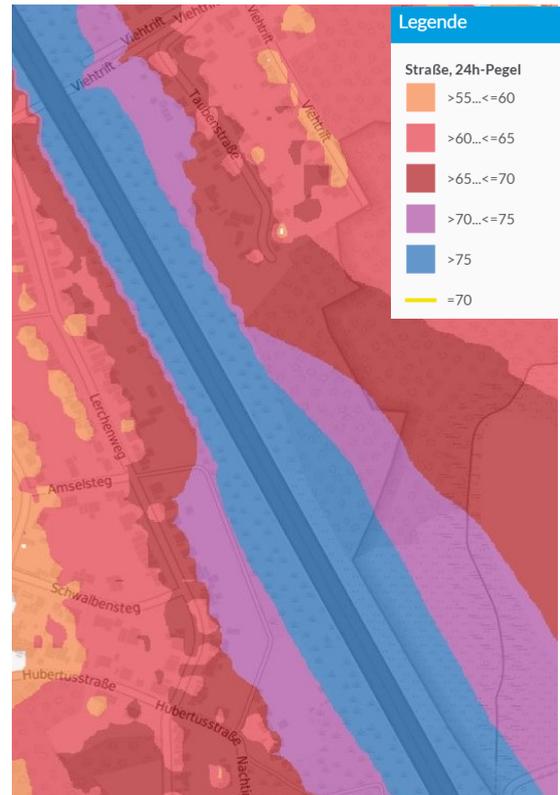
1. Wolsdorf: A 3
2. Nordstadt: B 56 – Abschnitt L 16 (Aulgasse) -Zeithstraße
3. Nordstadt: B 56 – Abschnitt L 333 (Luisenstraße) - L 16 (Aulgasse)
4. Nordstadt: B 56 – Abschnitt L 332 (Wilhelmstraße) – L 333 (Luisenstraße)
5. Nordstadt: L 16 – Aulgasse – Abschnitt Johannesstraße – Alte Poststraße
6. Nordstadt: L 16 – Aulgasse – Abschnitt Alte Poststraße – B 56
7. Zange: L16 Bonner Straße
8. Innenstadt: L 332 Wilhelmstraße (Mühlengrabenquartier)
9. Brückberg: L 333 Luisenstraße
10. Brückberg: L 333 Augustastraße
11. Deichhaus: L 333 Frankfurter Straße
12. Braschoß: Zeithstraße

Jeweils als Straßenverkehr Zeitbereich 24h und nachts (22:00 bis 6:00 Uhr)

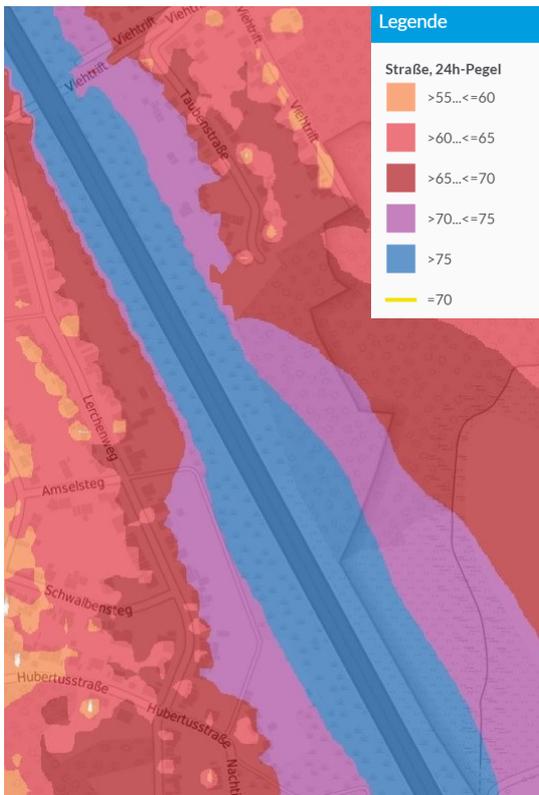
## Detailkarte 1: Wolsdorf: A 3 (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



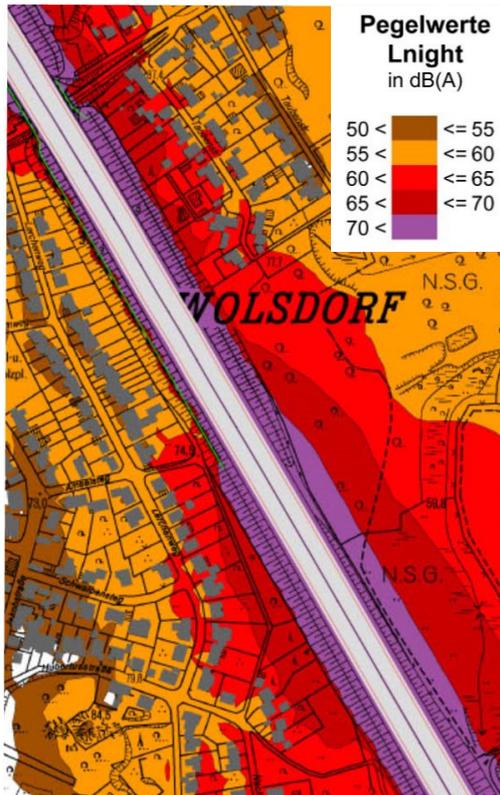
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>A0003</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>81208</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>130</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>80</b>
LKW-Anteil Tag	<b>11,9</b>
LKW-Anteil Abend	<b>10,4</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>27,4</b>

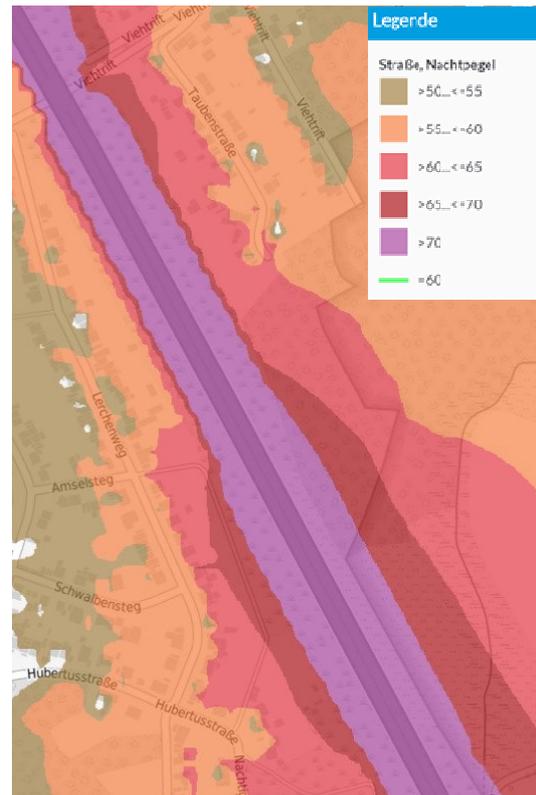
Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{DEN}$  70 dB(A) erreicht oder überschritten

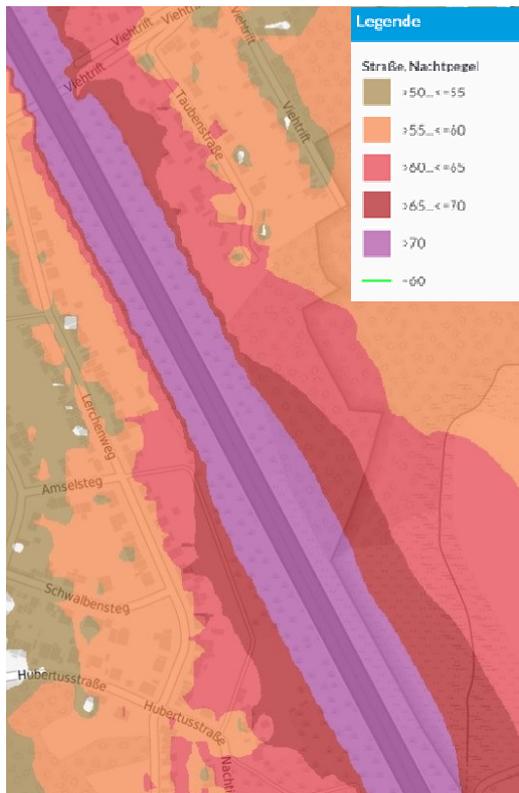
## Detailkarte 1: Wolsdorf: A 3 (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



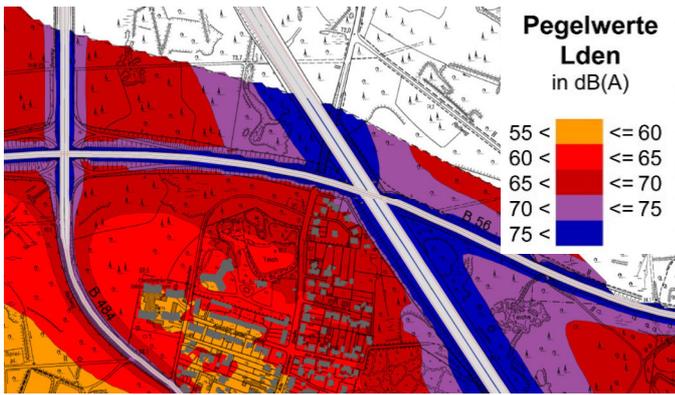
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>A0003</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>81208</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>130</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>80</b>
LKW-Anteil Tag	<b>11,9</b>
LKW-Anteil Abend	<b>10,4</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>27,4</b>

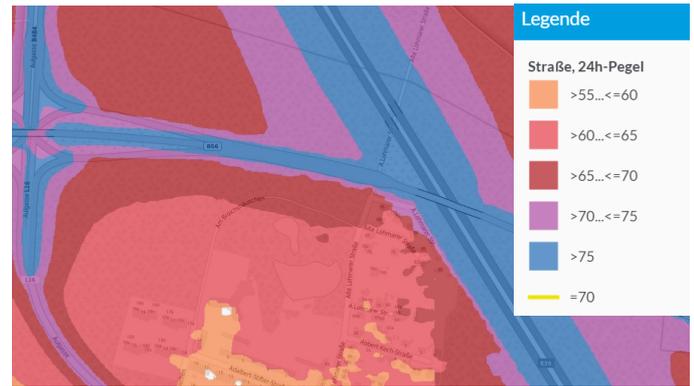
Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{\text{Night}}$  60 dB(A) erreicht oder überschritten

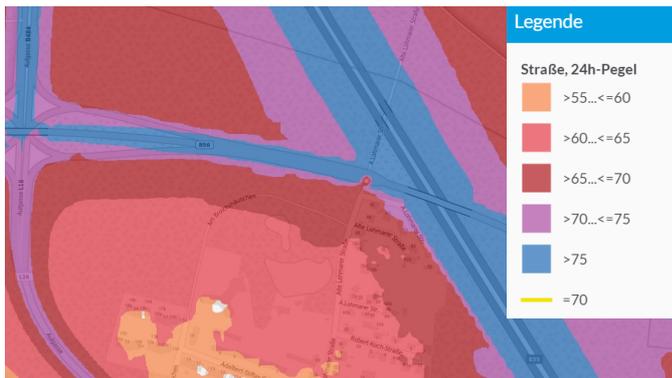
## Detailkarte 2: Nordstadt B 56 – Abschnitt L 16 (Aulgasse) –Zeithstraße (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>B0056</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>22814</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>100</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>100</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>100</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>80</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,1</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>2,9</b>

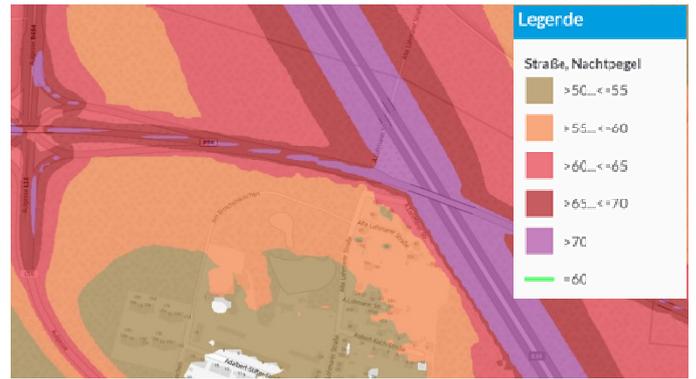
Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{DEN}$  70 dB(A) erreicht oder überschritten

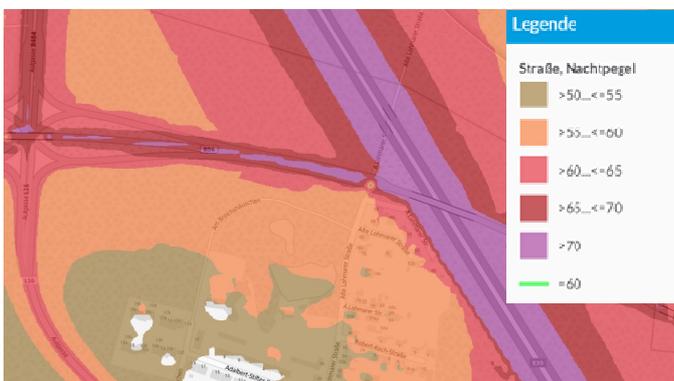
## Detailkarte 2: Nordstadt B 56 – Abschnitt L 16 (Aulgasse) –Zeithstraße (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



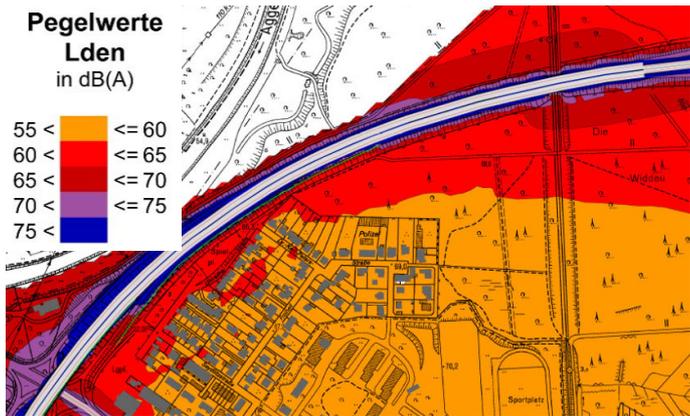
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>B0056</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>22814</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>100</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>100</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>100</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>80</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,1</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>2,9</b>

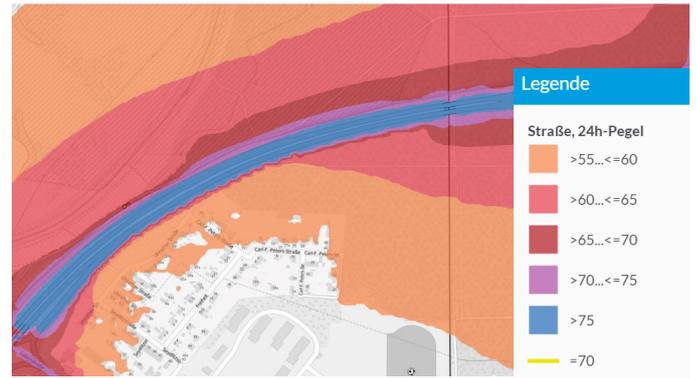
Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{\text{night}} = 60 \text{ dB(A)}$  erreicht oder überschritten

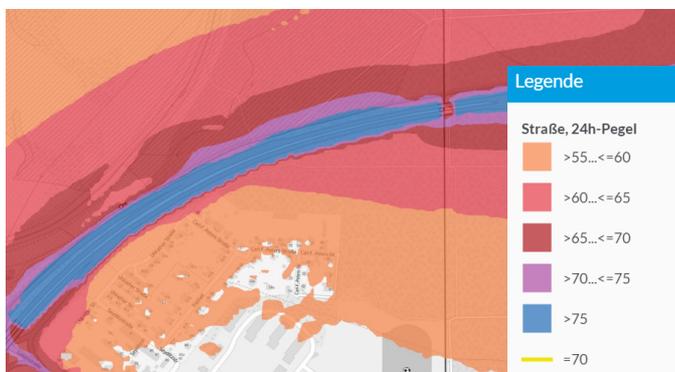
### Detailkarte 3: Nordstadt B 56 – Abschnitt L 333 (Luisenstraße) – L 16 (Aulgasse) (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



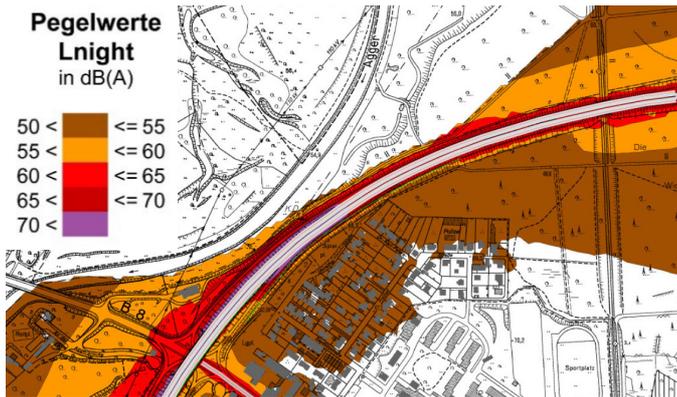
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>B0056</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>37892</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>130</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>80</b>
LKW-Anteil Tag	<b>4,3</b>
LKW-Anteil Abend	<b>2</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>5</b>

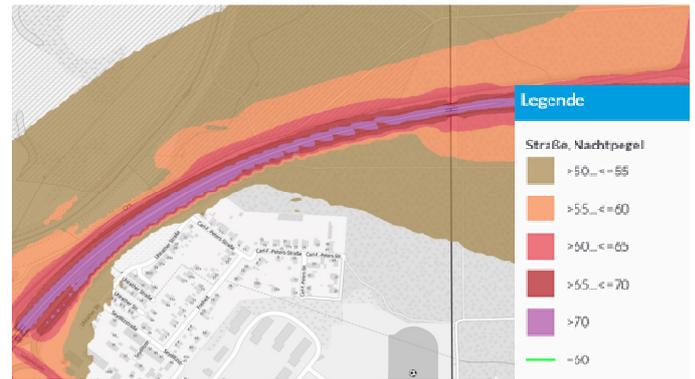
Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{DEN}$  70 dB(A) erreicht oder überschritten

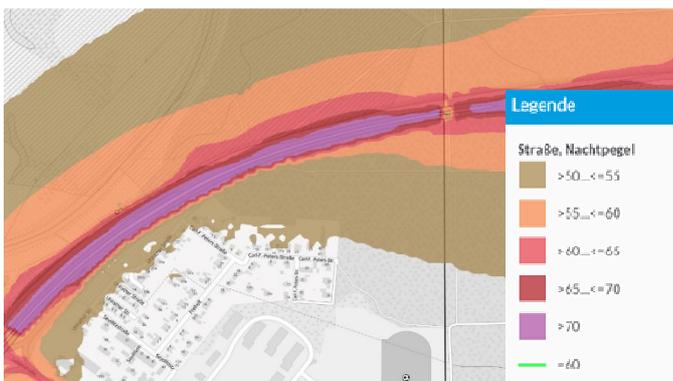
### Detailkarte 3: Nordstadt B 56 – Abschnitt L 333 (Luisenstraße) – L 16 (Aulgasse) (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



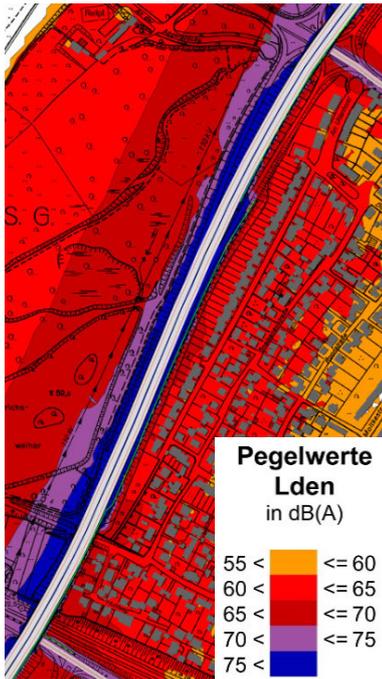
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>B0056</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>37892</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>130</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>80</b>
LKW-Anteil Tag	<b>4,3</b>
LKW-Anteil Abend	<b>2</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>5</b>

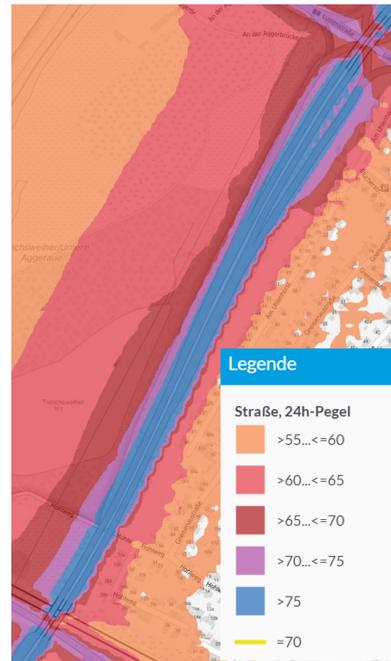
Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{Night} = 60$  dB(A) erreicht oder überschritten

**Detailkarte 4: Nordstadt B 56 – Abschnitt L 332 (Wilhelmstr.) – L 333 (Luisenstr.) (24h)**



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



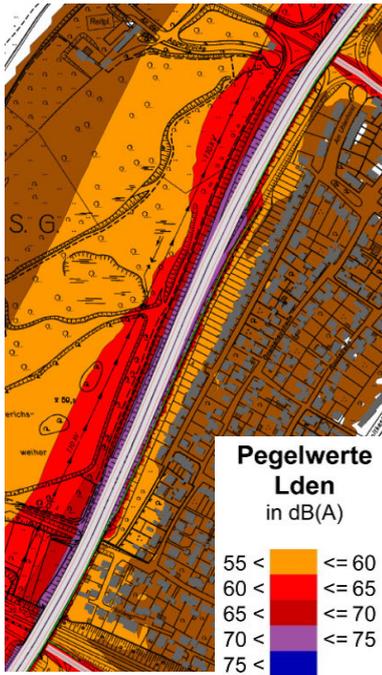
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>B0056</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>33352</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>130</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>80</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,5</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,6</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>4,1</b>

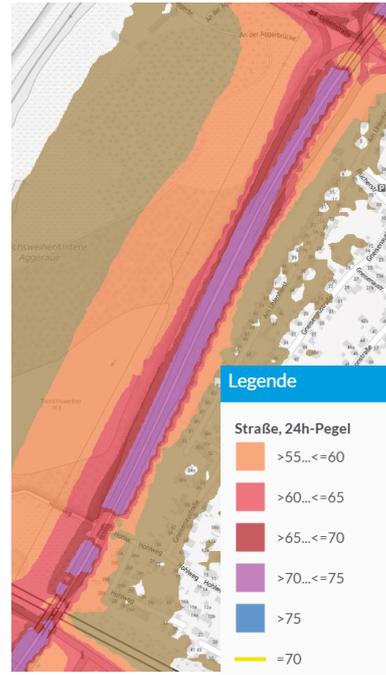
Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{DEN}$  70 dB(A) erreicht oder überschritten

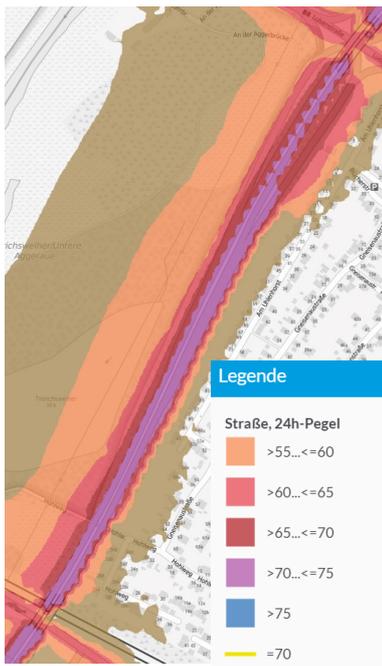
**Detailkarte 4: Nordstadt B 56 – Abschnitt L332 (Wilhelmstr.) – L333 (Luisenstr.) (nachts)**



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



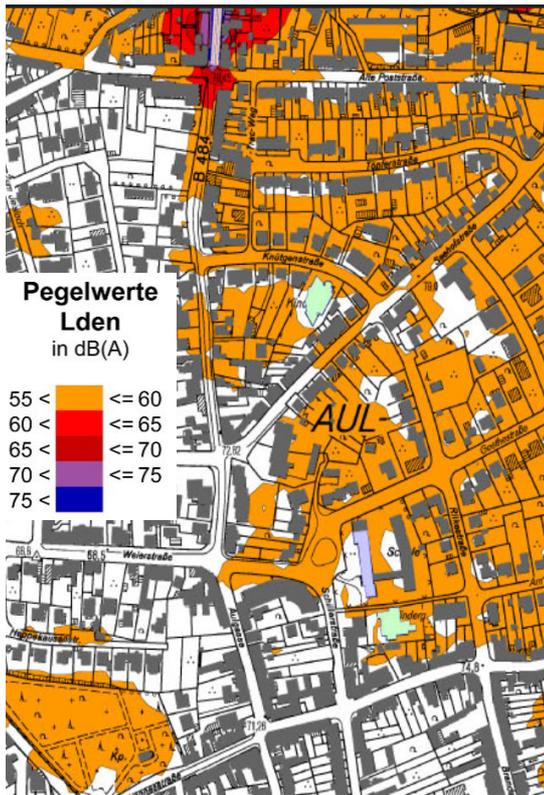
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>B0056</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>33352</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>130</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>130</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>80</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>80</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,5</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,6</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>4,1</b>

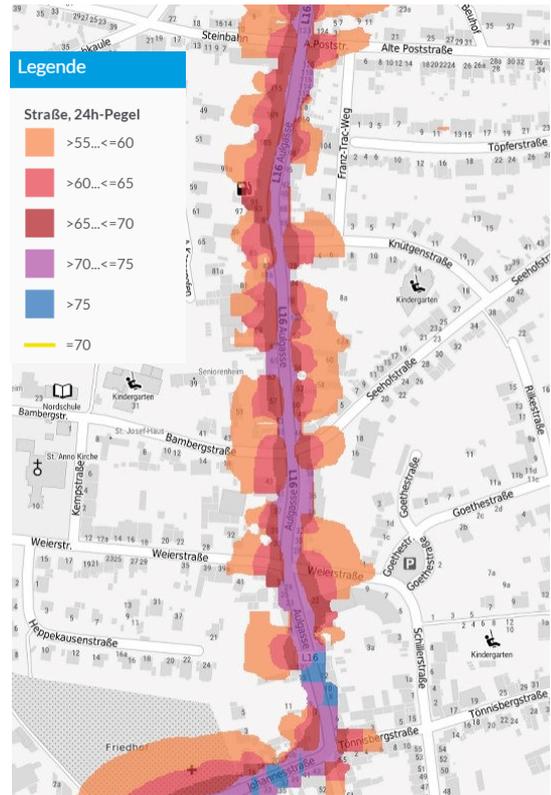
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>Night</sub> = 60 dB(A) erreicht oder überschritten

# Detailkarte 5: Nordstadt L16 – Aulgasse – (Abschnitt Johannesstr. – Alte Poststr.) (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



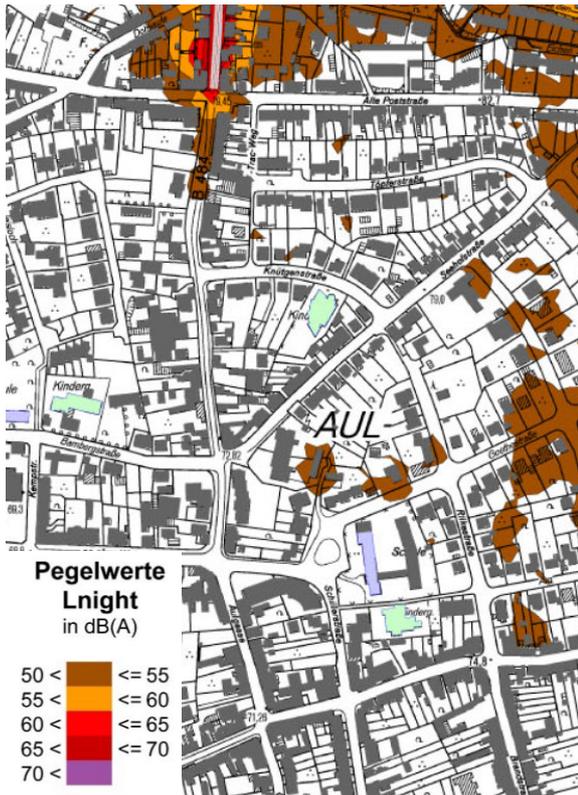
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0016</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>10138</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>2,925</b>
LKW-Anteil Abend	<b>2,586</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>2,338</b>

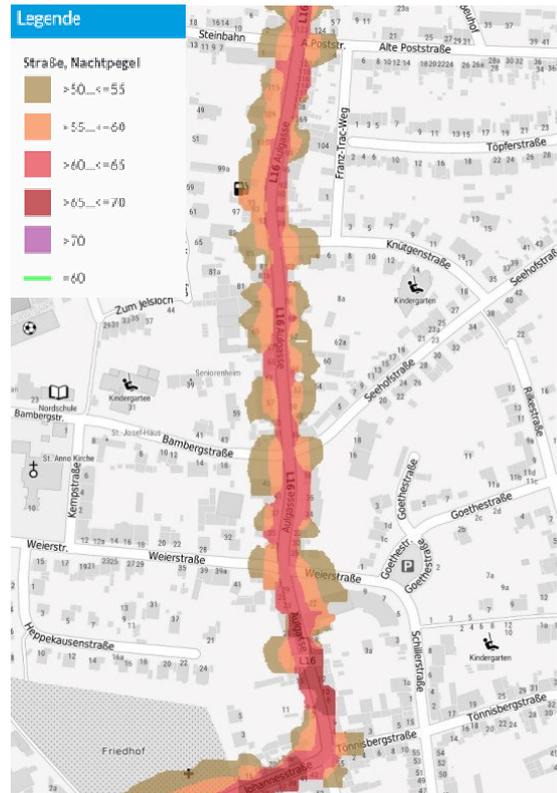
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>DEN</sub> 70 dB(A) erreicht oder überschritten

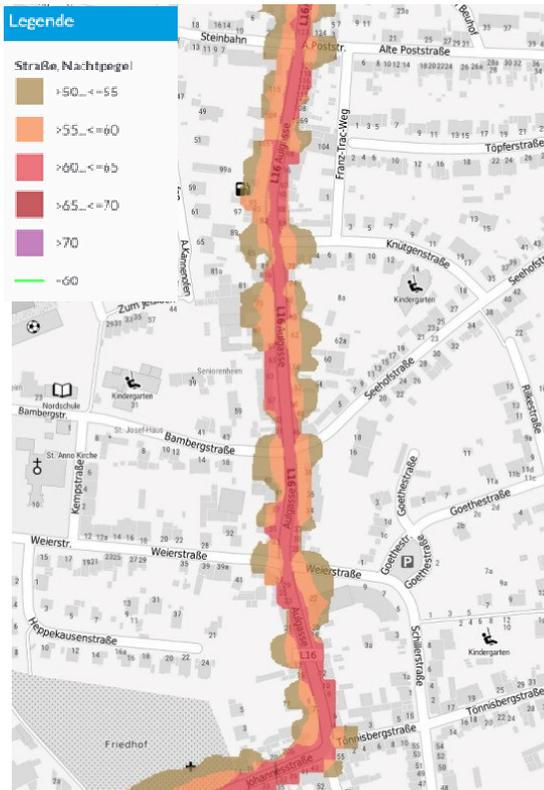
## Detailkarte 5: Nordstadt L16 – Aulgasse – (Abschnitt Johannesstr. – Alte Poststr.) (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



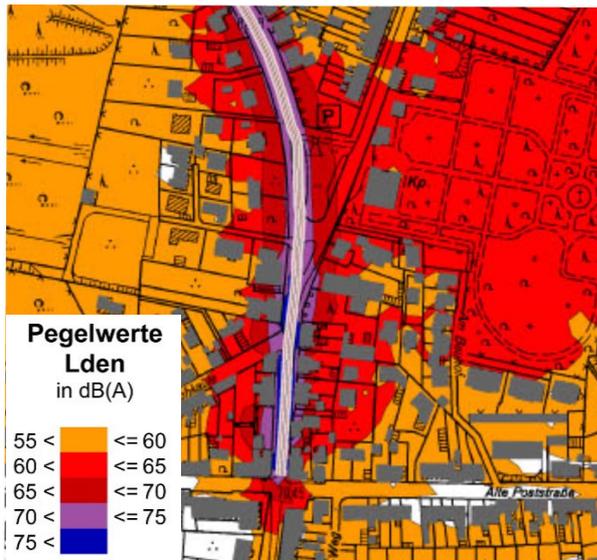
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0016</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>10138</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>2,925</b>
LKW-Anteil Abend	<b>2,586</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>2,338</b>

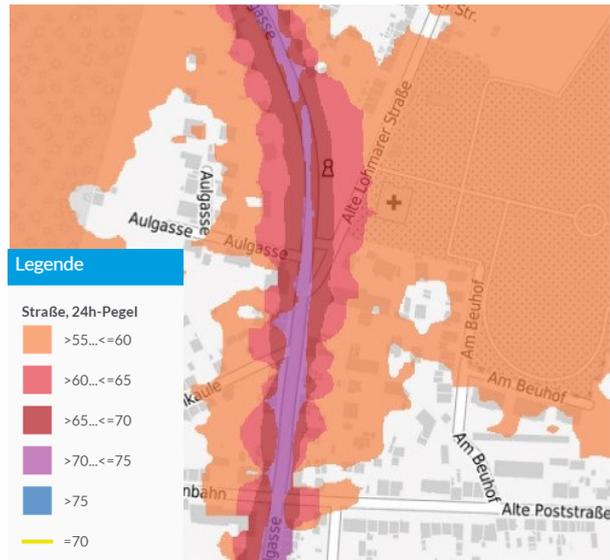
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>Night</sub> = 60 dB(A) erreicht oder überschritten

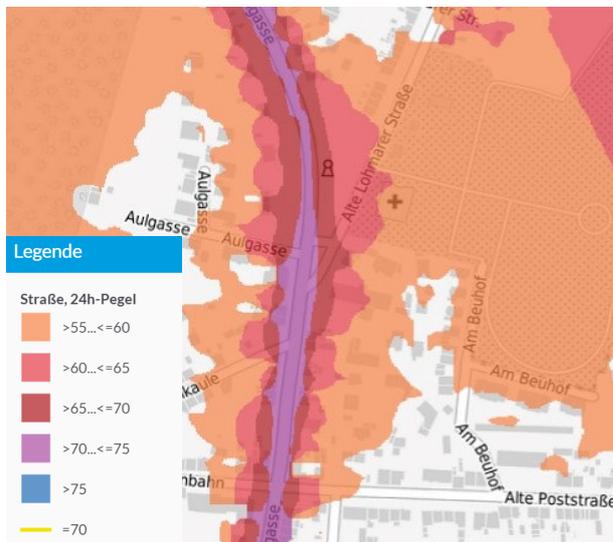
## Detailkarte 6: Nordstadt L 16 – Aulgasse – Abschnitt Alte Poststraße – B 56 (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



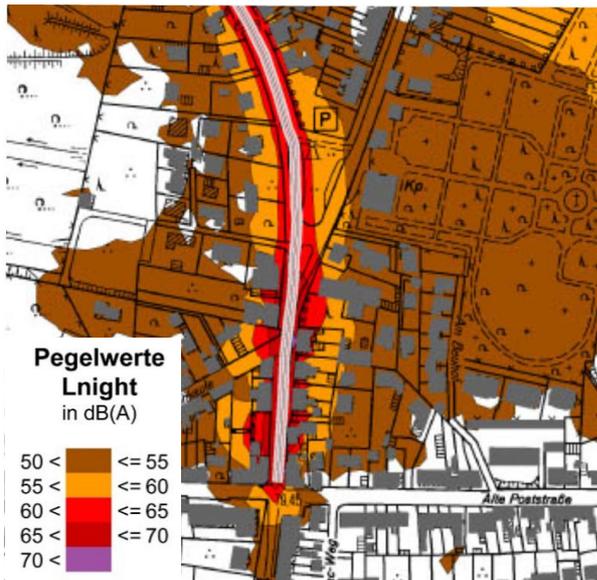
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0016</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>10138</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>70</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>70</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>70</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>70</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>70</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>70</b>
LKW-Anteil Tag	<b>2,925</b>
LKW-Anteil Abend	<b>2,586</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>2,338</b>

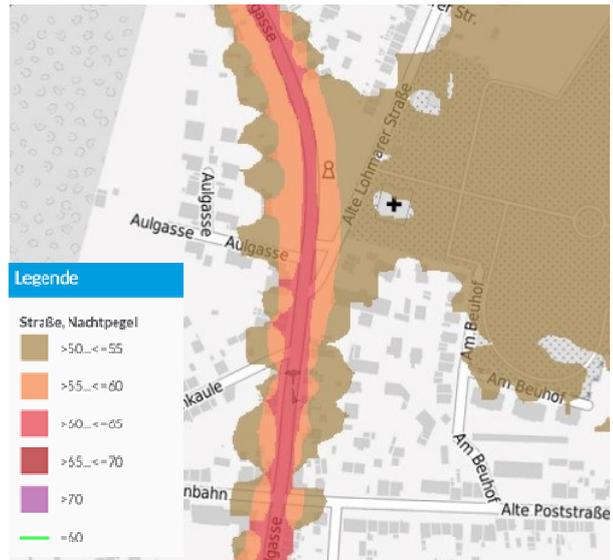
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>DEN</sub> 70 dB(A) erreicht oder überschritten

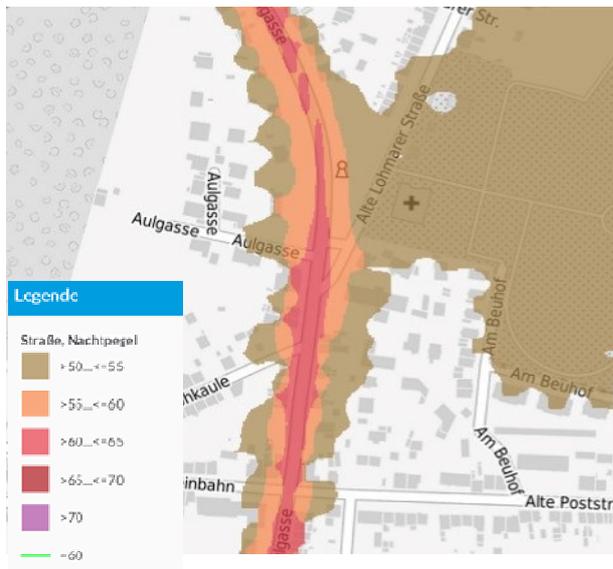
## Detailkarte 6: Nordstadt L 16 – Aulgasse – Abschnitt Alte Poststraße – B 56 (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



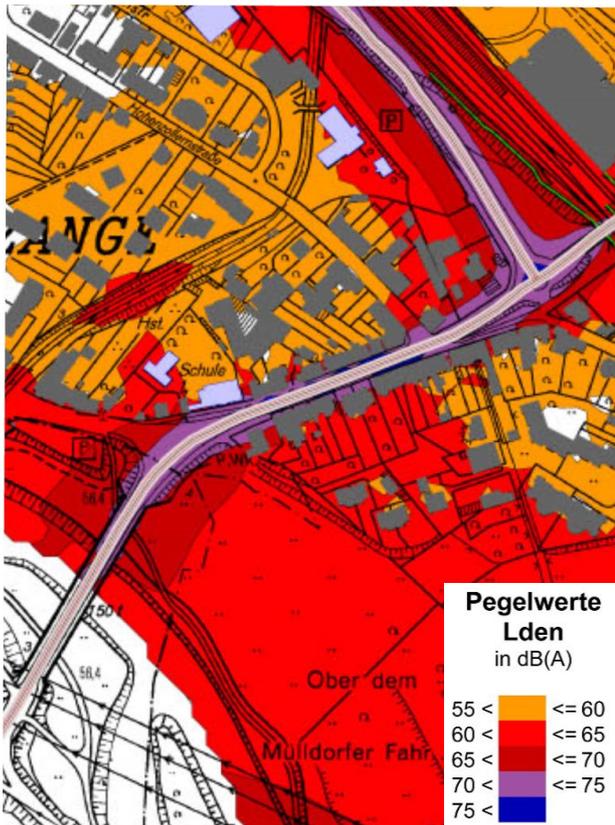
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0016</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>10138</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>70</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>70</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>70</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>70</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>70</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>70</b>
LKW-Anteil Tag	<b>2,925</b>
LKW-Anteil Abend	<b>2,586</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>2,338</b>

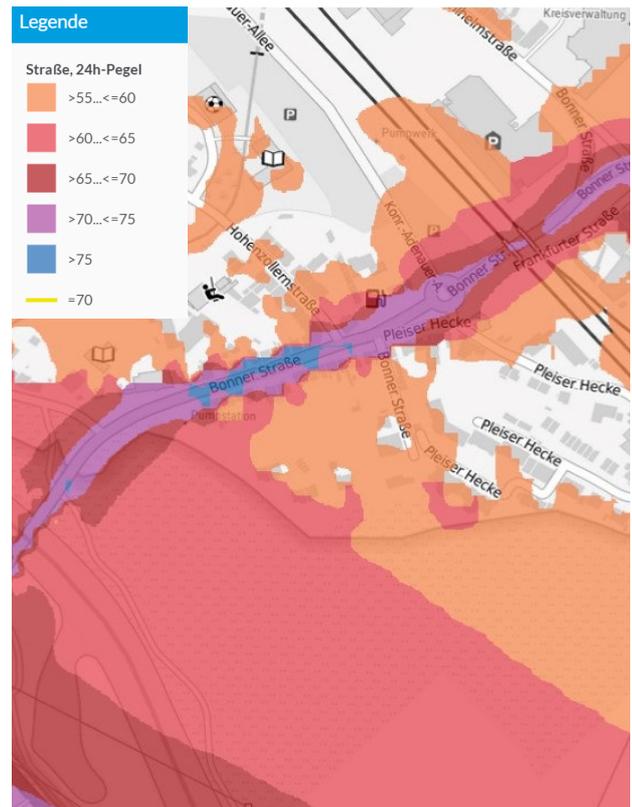
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>Night</sub> = 60 dB(A) erreicht oder überschritten

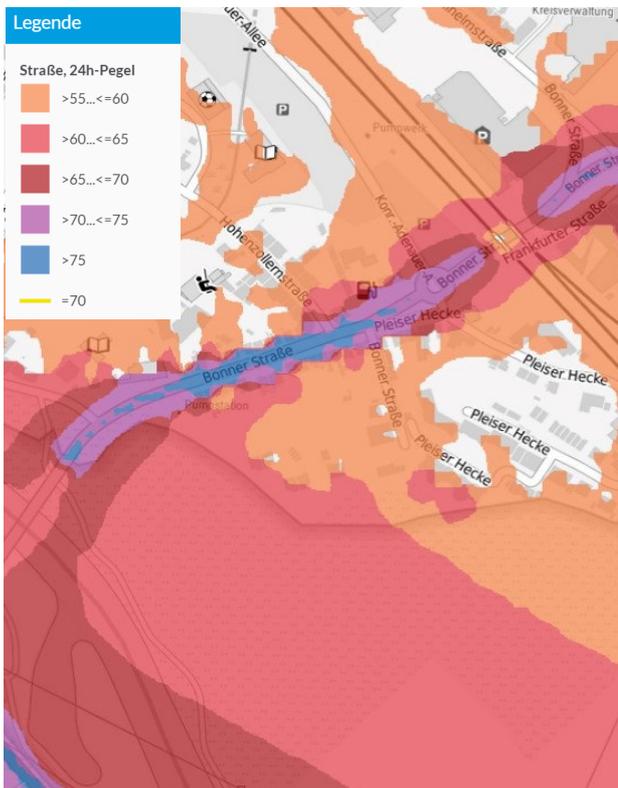
## Detailkarte 7: Zange - L16 Bonner Straße (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



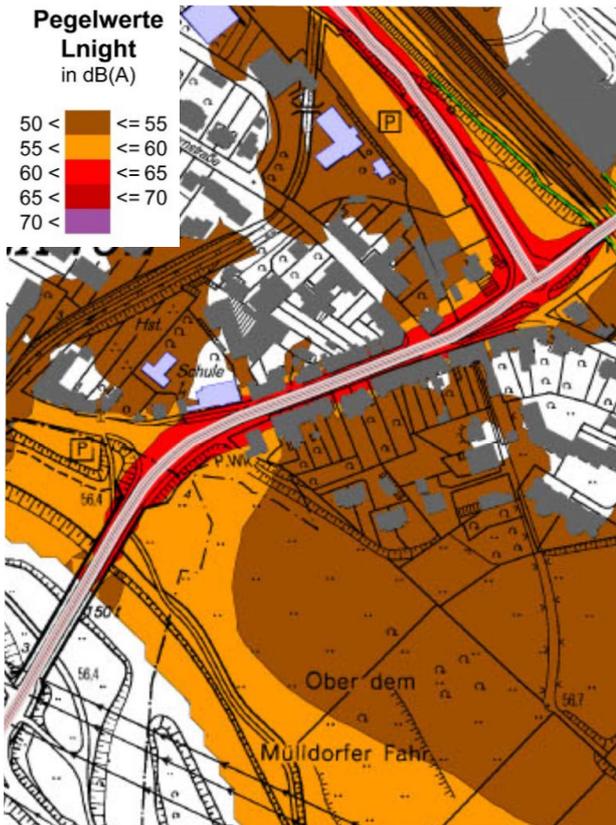
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0016</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>24020</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>4</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,8</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>4,6</b>

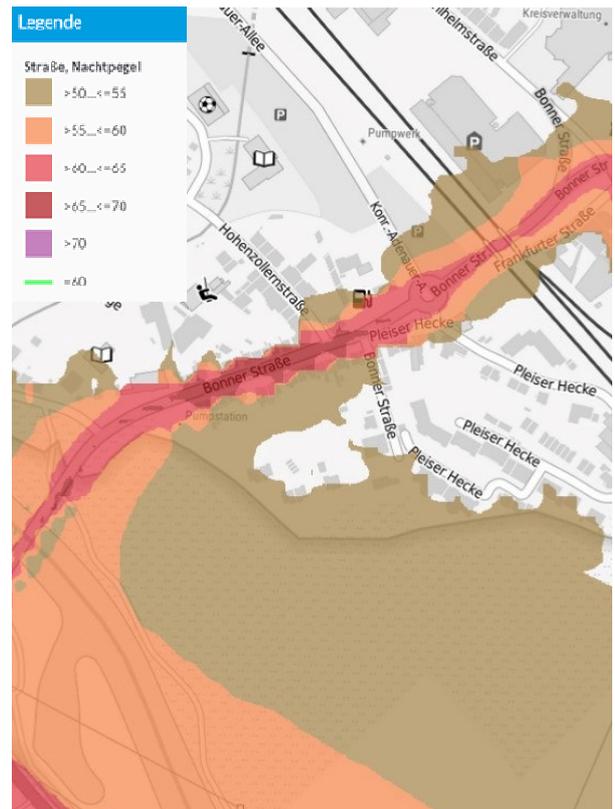
Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{DEN}$  70 dB(A) erreicht oder überschritten

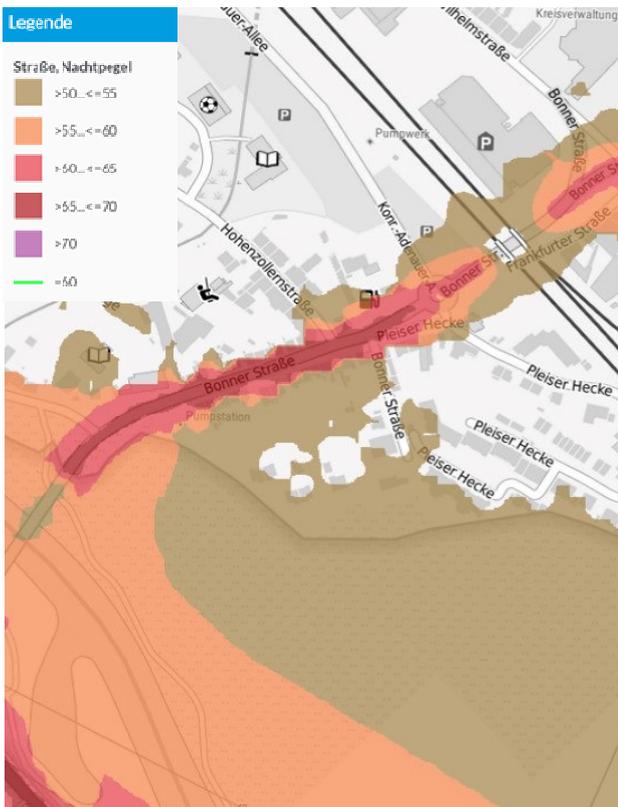
## Detailkarte 7: Zange L16 Bonner Straße (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



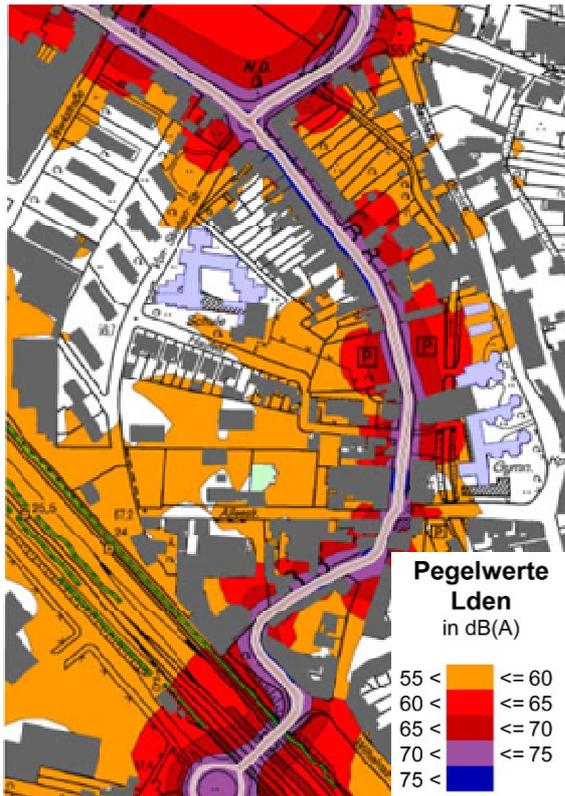
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0016</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>24020</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>4</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,8</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>4,6</b>

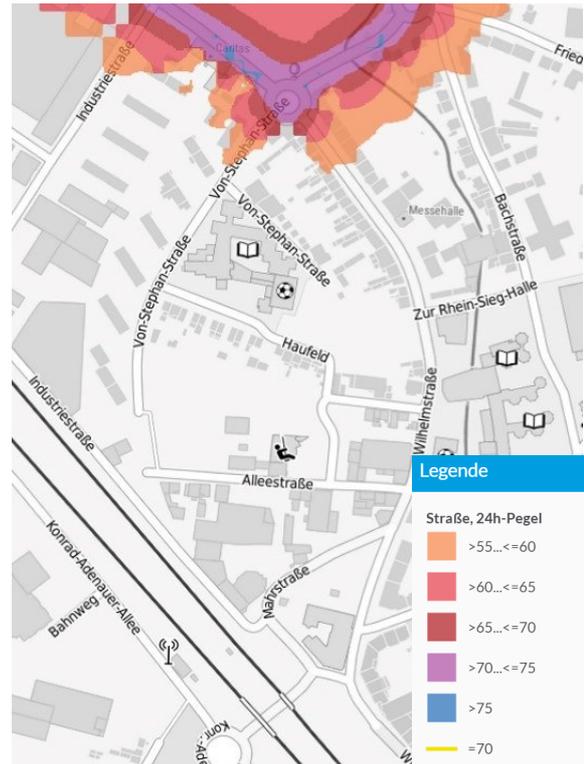
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>Night</sub> = 60 dB(A) erreicht oder überschritten

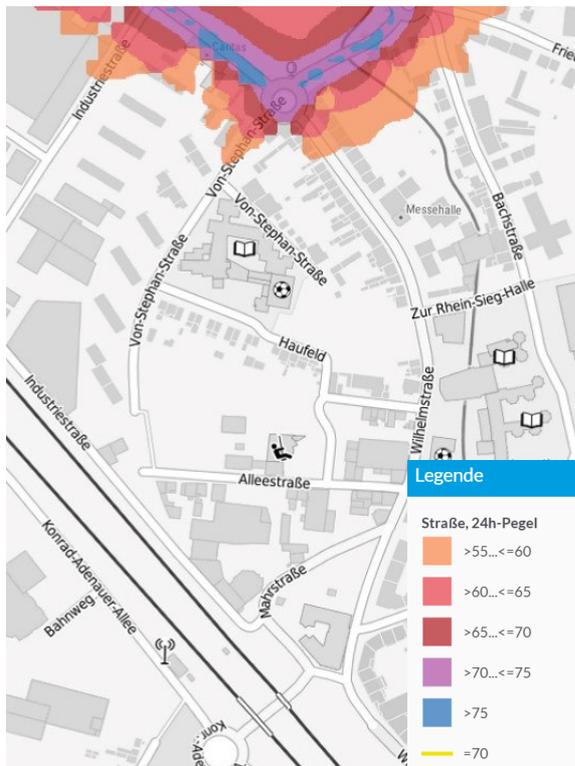
## Detailkarte 8: Innenstadt L 332 Wilhelmstraße (Mühlengrabenquartier) (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



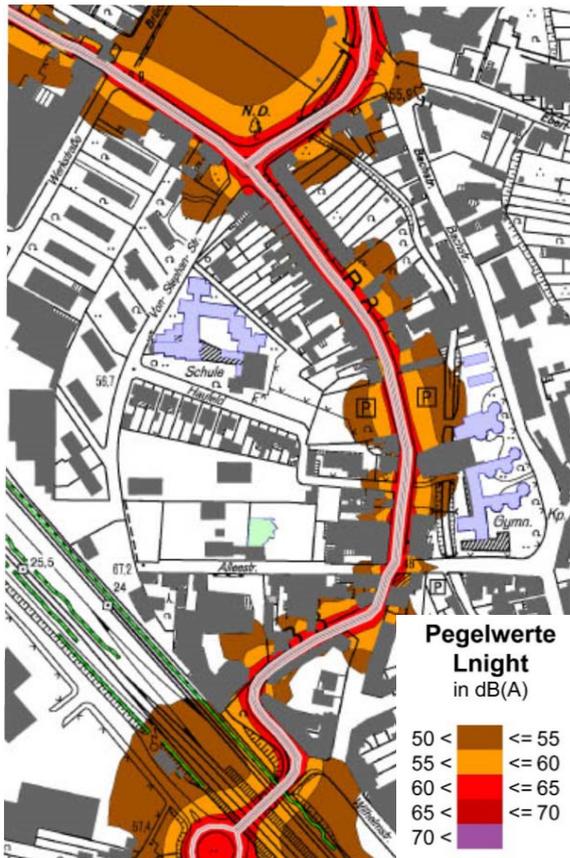
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0332</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>8220</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>20</b>
LKW-Anteil Abend	<b>20</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>10</b>

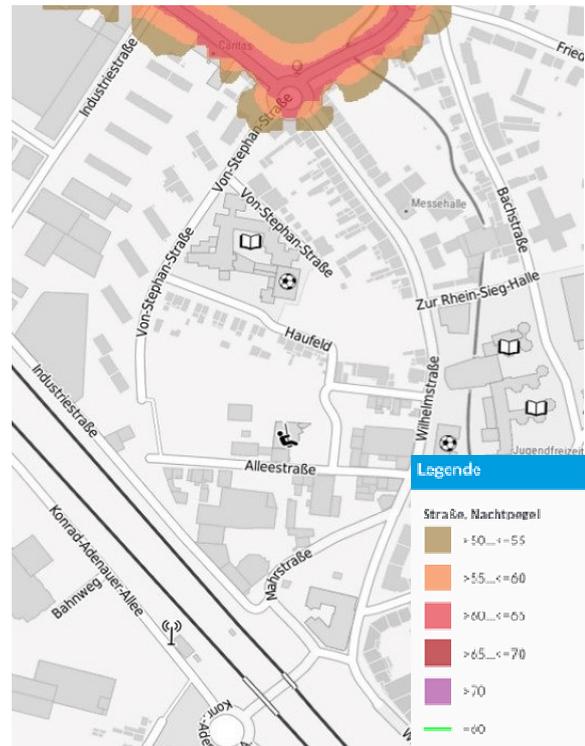
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>den</sub> 70 dB(A) erreicht oder überschritten

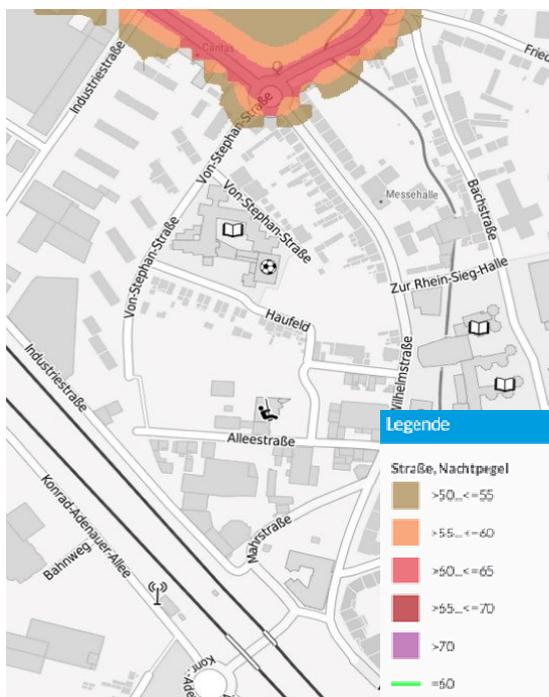
## Detailkarte 8: Innenstadt L 332 Wilhelmstraße (Mühlengrabenquartier) (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



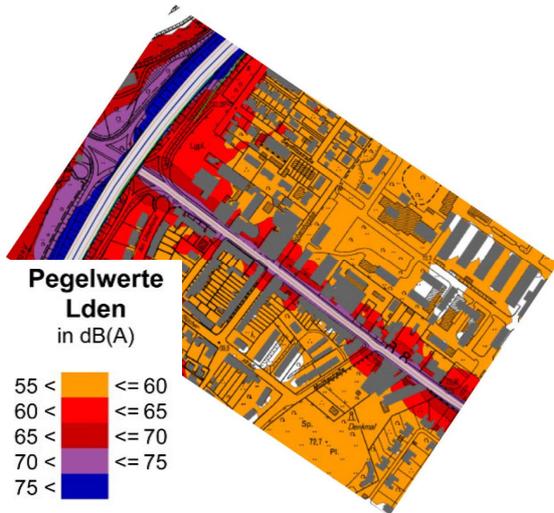
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0332</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>8220</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>20</b>
LKW-Anteil Abend	<b>20</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>10</b>

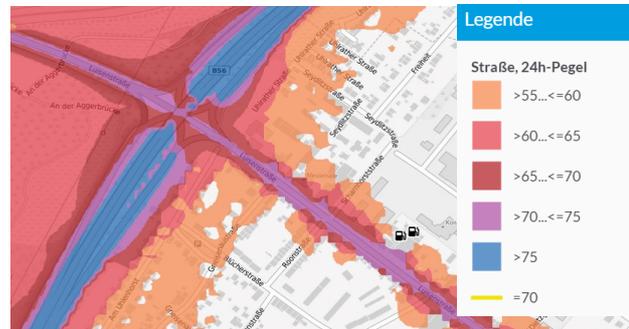
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>Night</sub> = 60 dB(A) erreicht oder überschritten

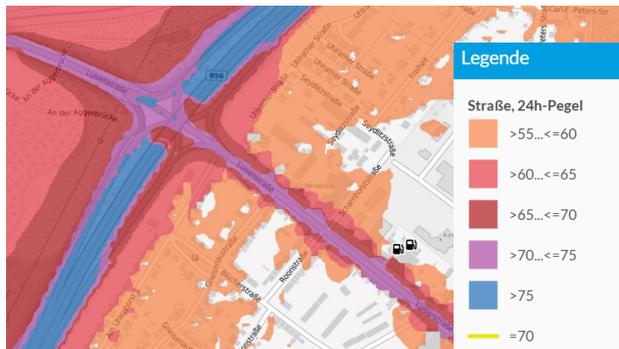
## Detailkarte 9: Brückberg L 333 Luisenstraße (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



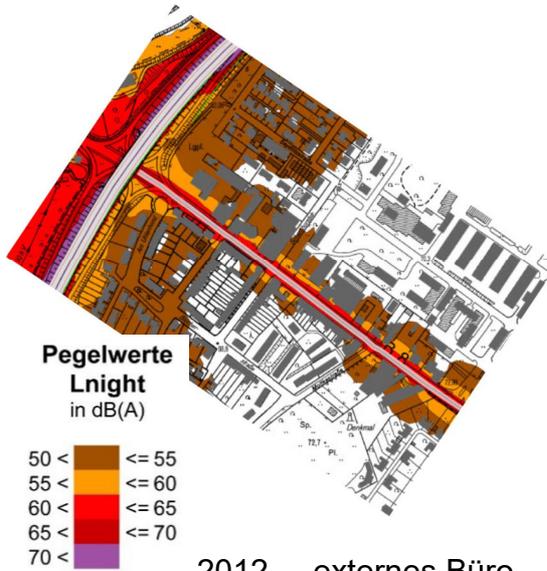
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0333</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>10284</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,1</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,4</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>3,6</b>

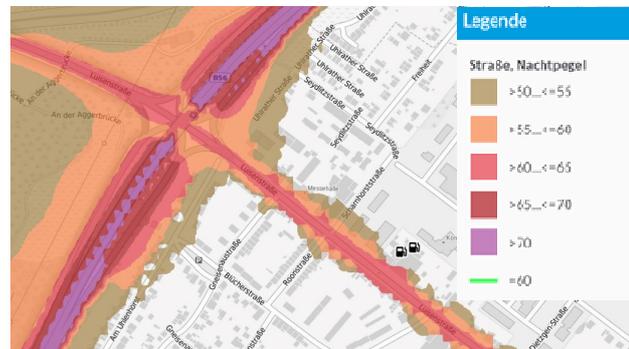
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>DEN</sub> 70 dB(A) erreicht oder überschritten

## Detailkarte 9: Brückberg L 333 Luisenstraße (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



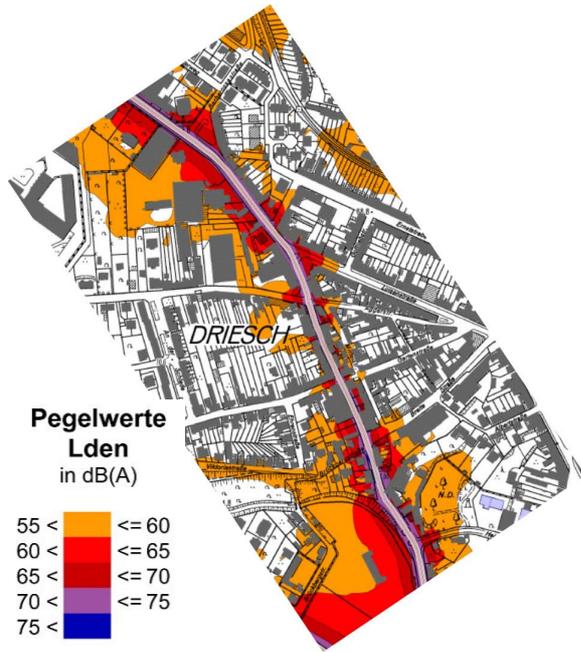
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0333</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>10284</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,1</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,4</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>3,6</b>

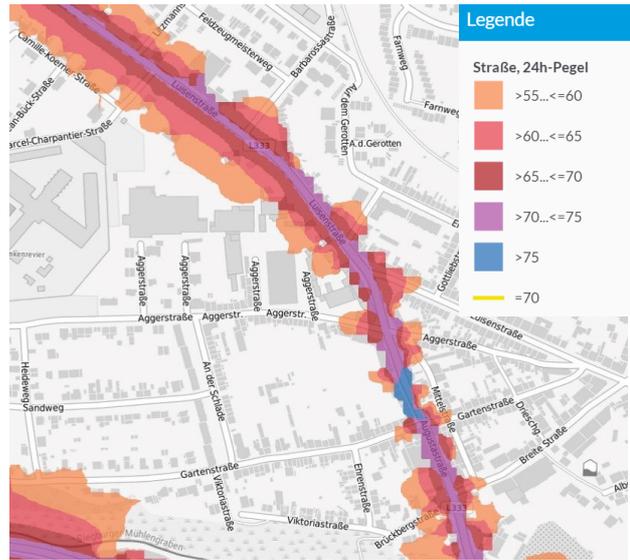
Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>Night</sub> = 60 dB(A) erreicht oder überschritten

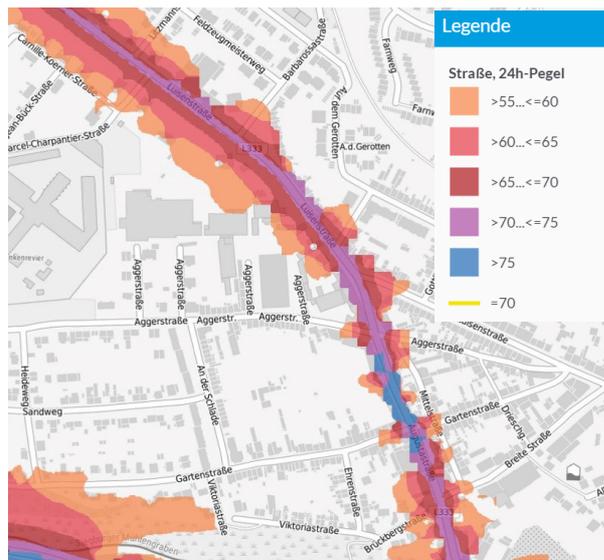
# Detailkarte 10: Brückberg L 333 Augustastraße (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



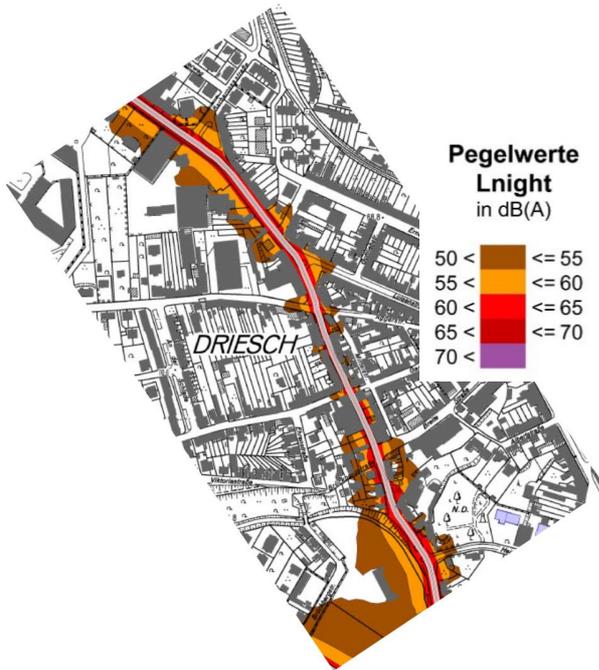
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0333</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>10284</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,1</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,4</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>3,6</b>

Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>DEN</sub> 70 dB(A) erreicht oder überschritten

# Detailkarte 10: Brückberg L 333 Augustastraße (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0333</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>10284</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,1</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,4</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>3,6</b>

Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>Night</sub> = 60 dB(A) erreicht oder überschritten

## Detailkarte 11: Deichhaus L 333 Frankfurter Straße (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0333</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>11464</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,2</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,5</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>3,7</b>

Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{DEN}$  70 dB(A) erreicht oder überschritten

## Detailkarte 11: Deichhaus L 333 Frankfurter Straße (nachts)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



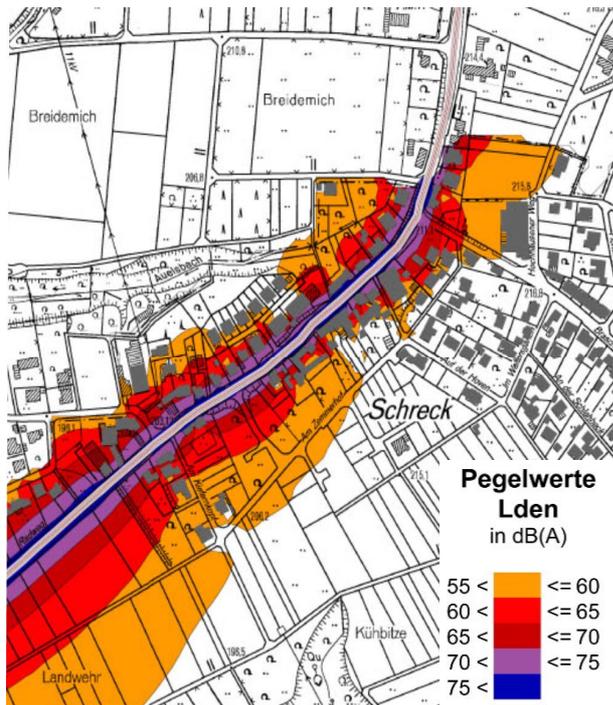
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>L0333</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>11464</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,2</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,5</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>3,7</b>

Straßendaten aus 2017

Auslösewert  $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$  erreicht oder überschritten

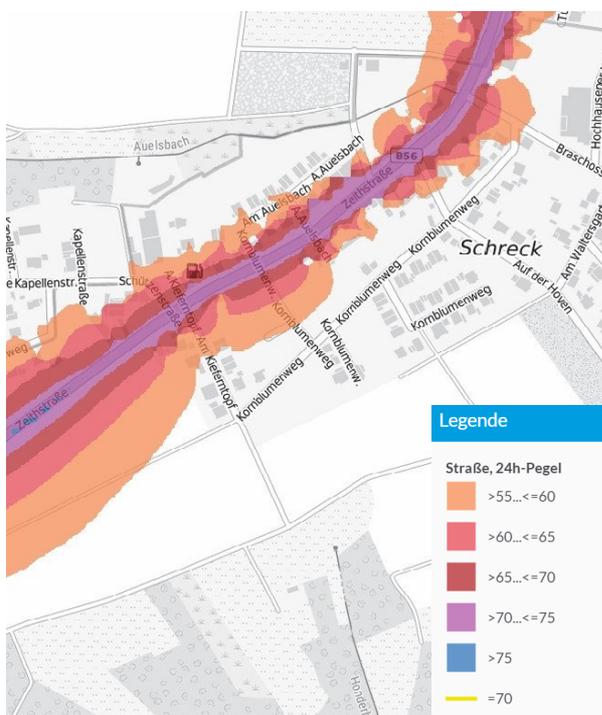
## Detailkarte 12: Braschoß Zeithstraße (24h)



2012 – externes Büro



2012 – LANUV



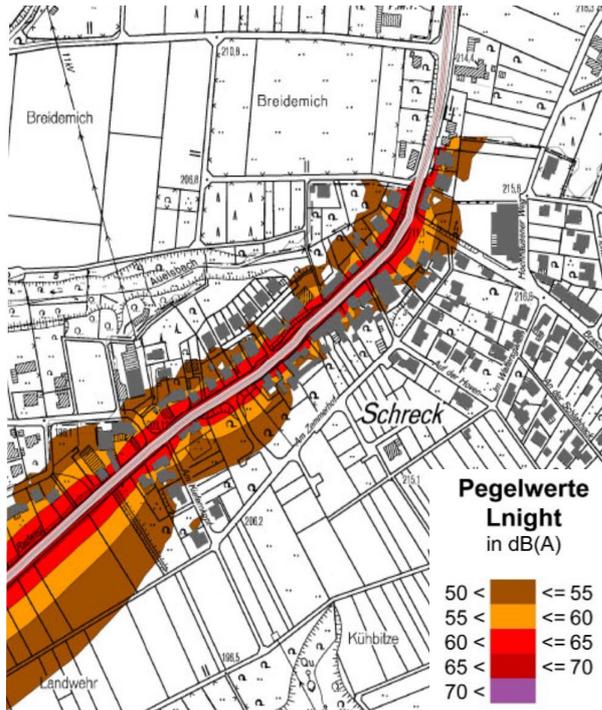
2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>B0056</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>13218</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,4</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,6</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>3,9</b>

Straßendaten aus 2017

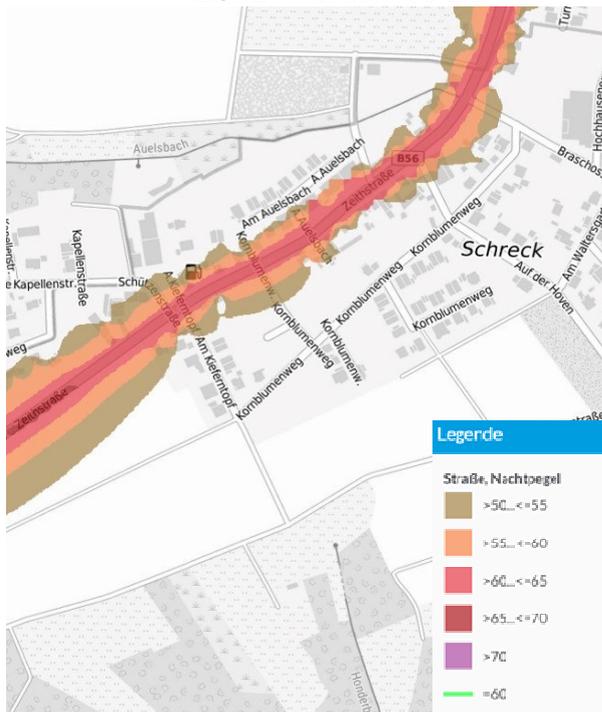
Auslösewert  $L_{Night} = 70 \text{ dB(A)}$  erreicht oder überschritten

## Detailkarte 12: Braschoß Zeithstraße (nachts)



2012 – externes Büro

2012 – LANUV



2017 – LANUV

Benennung der Straße	<b>B0056</b>
DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	<b>13218</b>
Geschwindigkeit PKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit PKW Nacht	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Tag	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Abend	<b>50</b>
Geschwindigkeit LKW Nacht	<b>50</b>
LKW-Anteil Tag	<b>3,4</b>
LKW-Anteil Abend	<b>1,6</b>
LKW-Anteil Nacht	<b>3,9</b>

Straßendaten aus 2017

Auslösewert L<sub>Night</sub> = 60 dB(A) erreicht oder überschritten

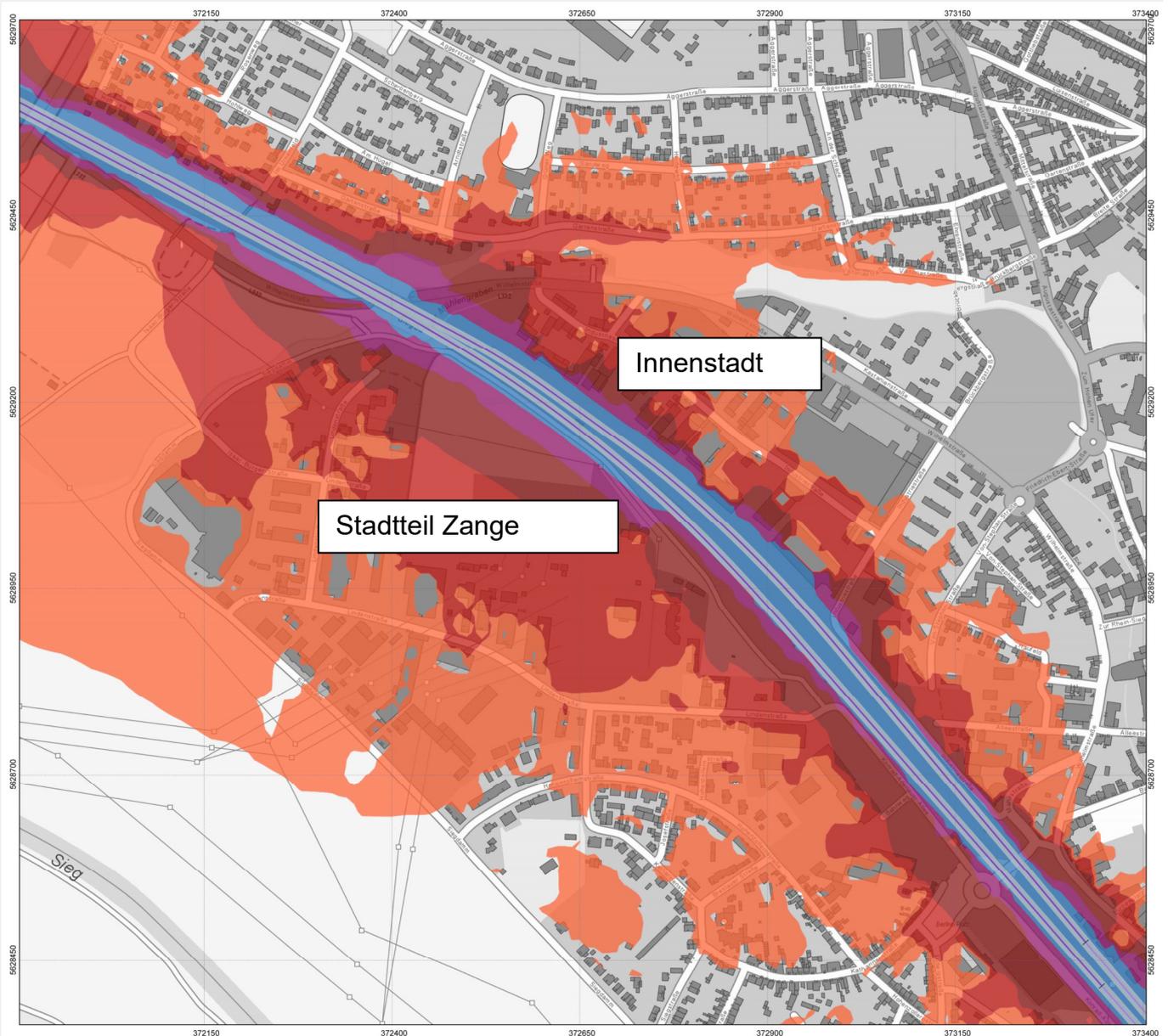
## 10.2 Schienenverkehr

Für das Stadtgebiet der Kreisstadt Siegburg wird der aktuelle Stand der strategischen Lärmkarten für die Bereiche, die aufgrund der Überschreitung des Auslösewertes von  $L_{DEN} = 70$  dB(A) (über 24 Stunden gemittelt) bzw. von  $L_{Night} = 60$  dB(A) (von 22.00 – 06.00 Uhr gemittelt), dargestellt. Die Kartierung des bundeseigenen Schienenverkehrs erfolgte aufgrund der Eingangsgröße von >30.000 Züge/Jahr. (Kartenservice des Eisenbahn-Bundesamtes).

Übersichtskarten für den betroffenen Bereich im südlichen Stadtgebiet:

- Lärmkarte Schienenverkehr -  $L_{DEN}$  Nord
- Lärmkarte Schienenverkehr -  $L_{DEN}$  Süd
- Lärmkarte Schienenverkehr -  $L_{Night}$  Nord
- Lärmkarte Schienenverkehr -  $L_{Night}$  Süd

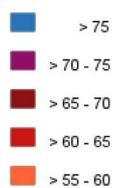
## Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange/ Innenstadt



## Detailkarte Schienenverkehr Abschnitt Nord – Zeitbereich 24h

Auslösewert  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  erreicht oder überschritten

Lärmindex Hauptstrecke [dB(A)]  
Tag-Abend-Nacht (LDEN)



0 1 : 5000 100m

Übersichtskarte



**Nutzungshinweise**  
Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2014  
Koordinatensystem: ETRS89 / UTM zone 32N  
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG [2013], www.bkg.bund.de  
Gleislage: DB Netz AG  
Berechnungsvorschrift: VBUSch

**Haftungshinweise**  
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

**Urheberrechtshinweis**  
Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials erstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:  
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2014.

In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft



Eisenbahn-Bundesamt  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn  
<http://www.eba.bund.de>  
Kartographische Bearbeitung: Referat 45  
Erstellungsdatum: 24.03.2017



# Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange/ Deichhaus



## Detailkarte Schienenverkehr Abschnitt Süd – Zeitbereich 24h

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)

Auslösewert  $L_{DEN} = 70$  dB(A) erreicht oder überschritten

Lärmindex Hauptstrecke [dB(A)]  
Tag-Abend-Nacht (LDEN)

- > 75
- > 70 - 75
- > 65 - 70
- > 60 - 65
- > 55 - 60



0 1 : 5000 100m

Übersichtskarte



**Nutzungshinweise**  
Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2014  
Koordinatensystem: ETRS89 / UTM zone 32N  
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG [2013], www.bkg.bund.de  
Gleislage: DB Netz AG  
Berechnungsvorschrift: VBUSch

**Haftungshinweise**  
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

**Urheberrechtshinweis**  
Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datennmaterials erstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:  
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2014.

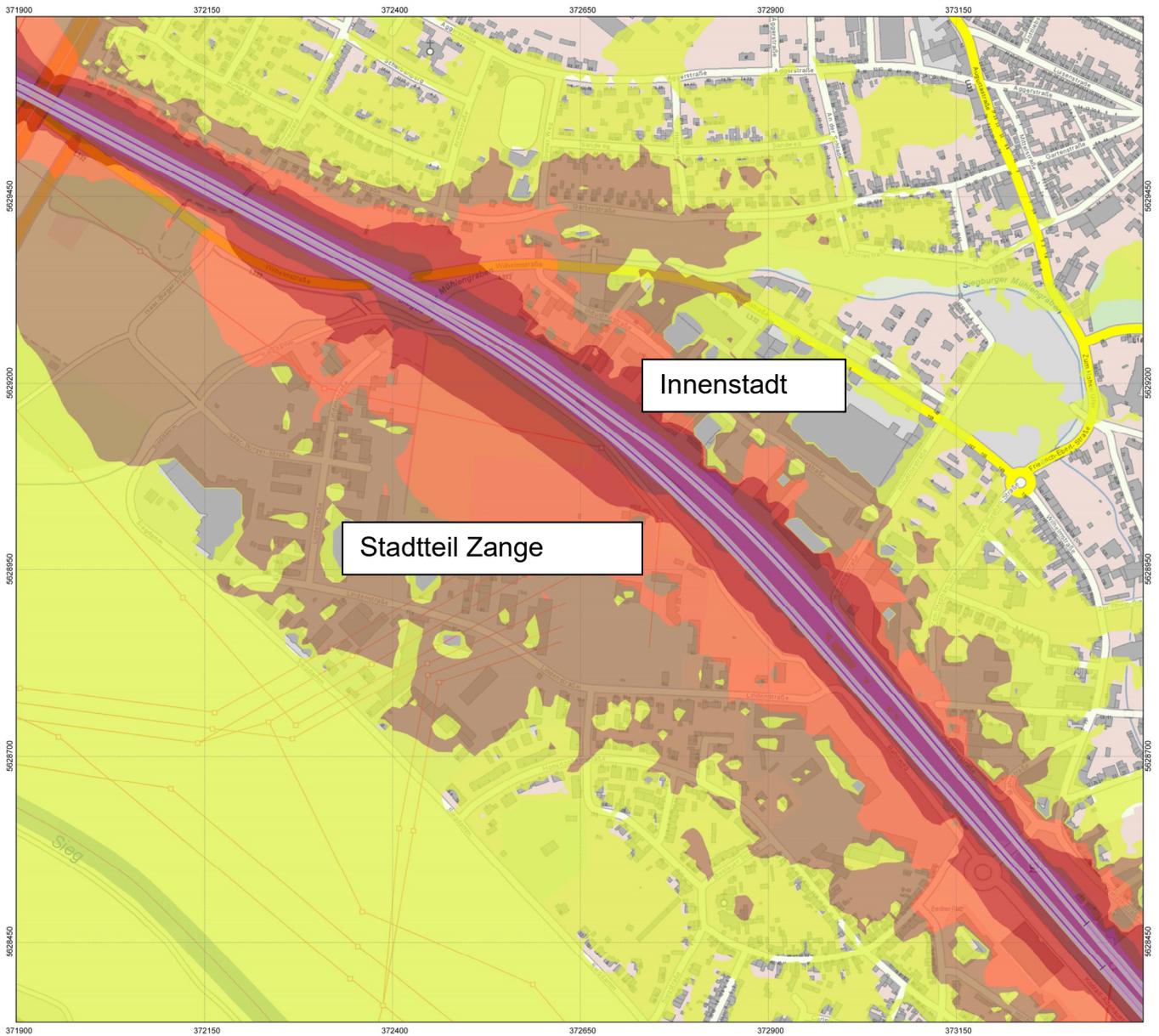
In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft



Eisenbahn Bundesamt  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn  
<http://www.eba.bund.de>  
Kartographische Bearbeitung: Referat 45  
Erstellungsdatum: 24.03.2017



## Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange/ Deichhaus



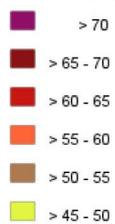
## Detailkarte Schienenverkehr Abschnitt Nord – Zeitbereich 22:00 bis 6:00 Uhr

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)

Auslösewert  $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$  erreicht oder überschritten

### Lärmindex Hauptstrecke [dB(A)]

#### Nacht (LNight)



0 1 : 5000 100m

### Übersichtskarte



#### Nutzungshinweise

Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2014  
 Koordinatensystem: ETRS89 / UTM zone 32N  
 Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG [2013], www.bkg.bund.de  
 Gleislage: DB Netz AG  
 Berechnungsvorschrift: VBUSch

#### Haftungshinweise

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

#### Urheberrechtshinweis

Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigt in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials erstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:  
 Datiergrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2014.

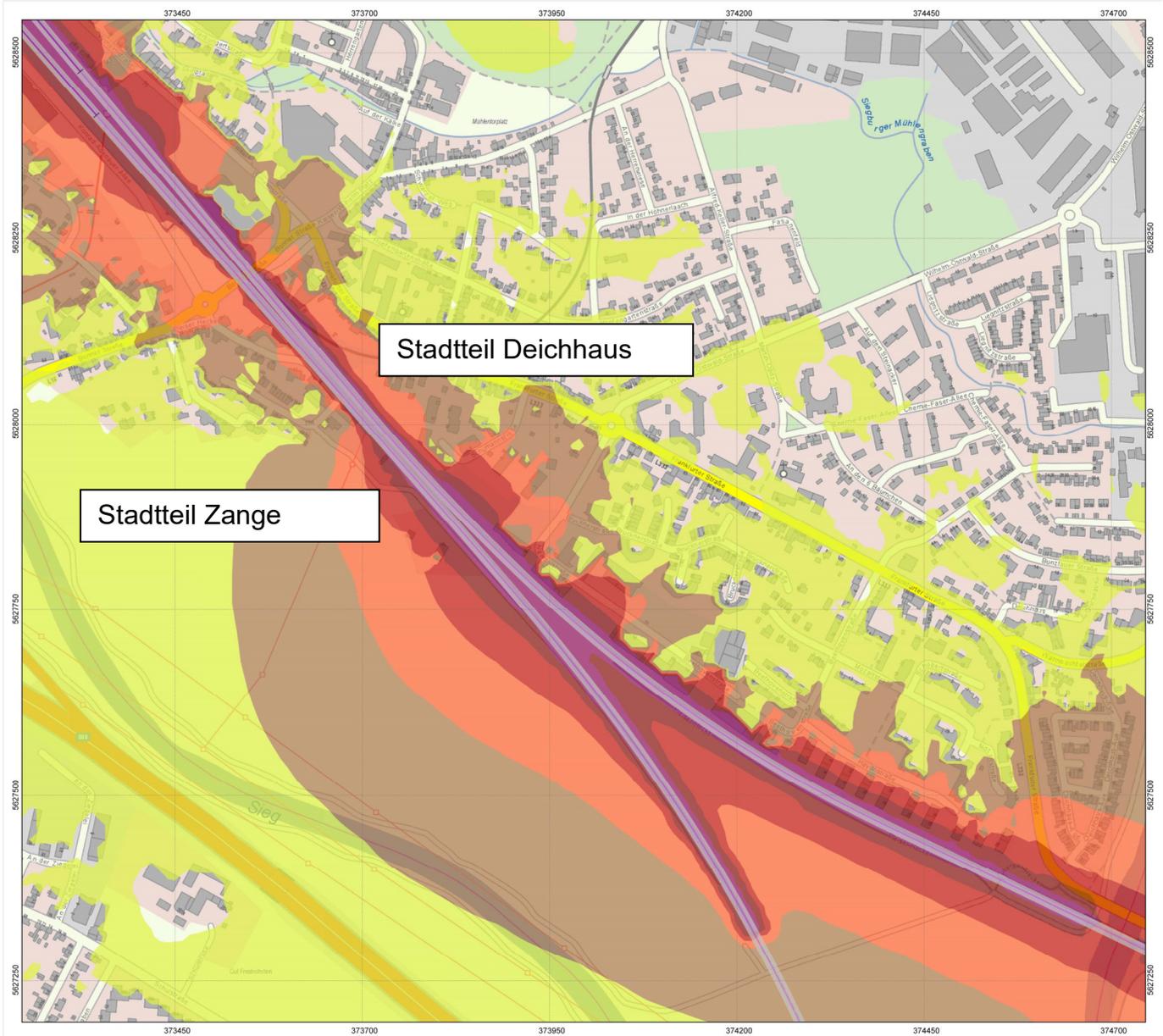
In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft



Eisenbahn-Bundesamt  
 Heinenmannstraße 6  
 53175 Bonn  
<http://www.eba.bund.de>  
 Kartographische Bearbeitung: Referat 45  
 Erststellungsdatum: 24.03.2017



# Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Zange/ Deichhaus



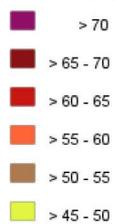
## Detailkarte Schienenverkehr Abschnitt Süd – Zeitbereich 22:00 bis 6:00 Uhr

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)

Auslösewert  $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$  erreicht oder überschritten

### Lärmindex Hauptstrecke [dB(A)]

#### Nacht (LNight)



0 1 : 5000 100m

### Übersichtskarte



#### Nutzungshinweise

Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2014  
 Koordinatensystem: ETRS89 / UTM zone 32N  
 Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG [2013], www.bkg.bund.de  
 Gleislage: DB Netz AG  
 Berechnungsvorschrift: VBUSch

#### Haftungshinweise

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

#### Urheberrechtshinweis

Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials erstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:  
 Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2014.

In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft



Eisenbahn Bundesamt  
 Heinenstraße 6  
 53175 Bonn  
<http://www.eba.bund.de>  
 Kartographische Bearbeitung: Referat 45  
 Erstellungsdatum: 24.03.2017



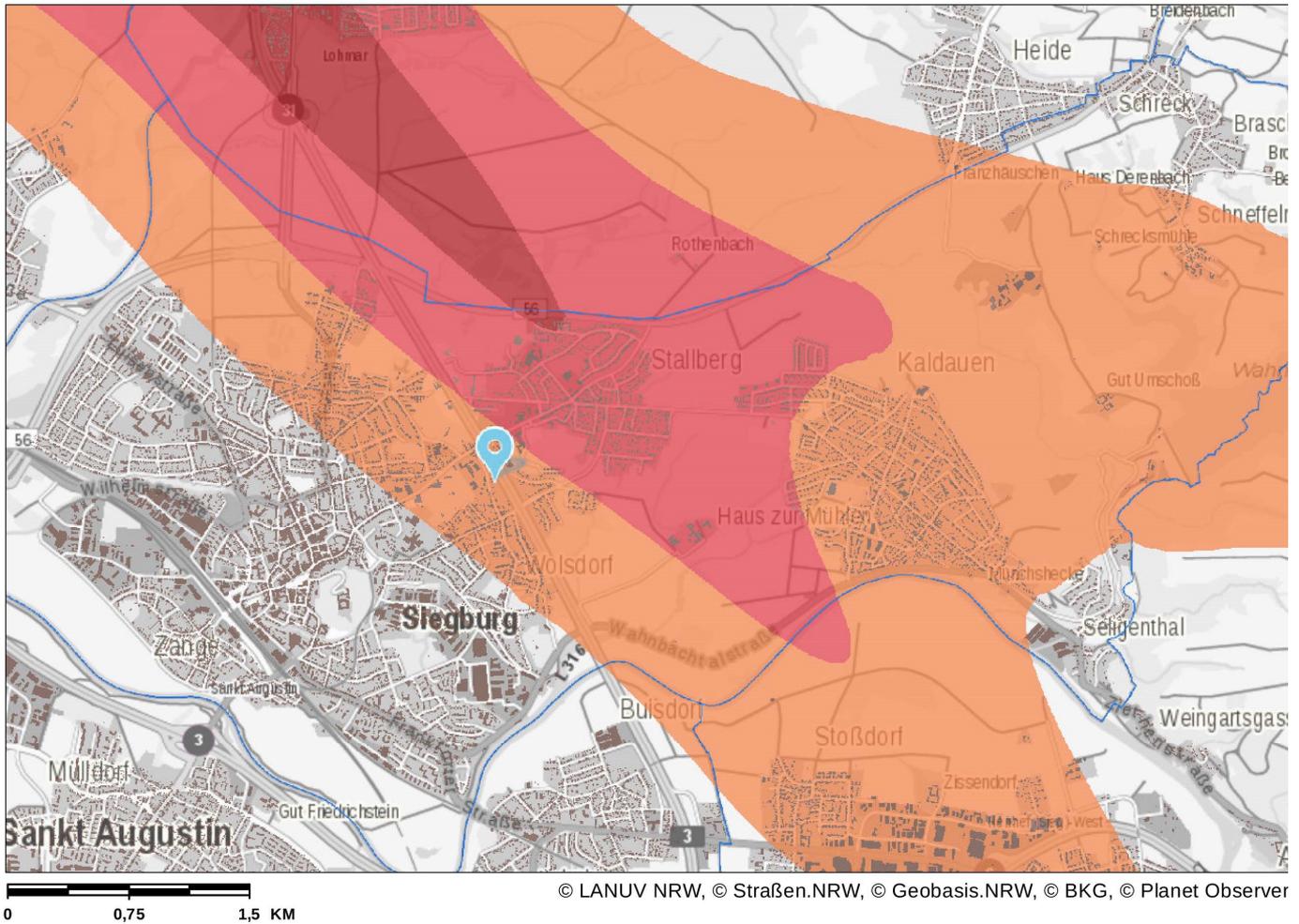
### 10.3 Flugverkehr

Die Kartierung des Flugverkehrs erfolgte durch das LANUV aufgrund der Anzahl von 151.000 Flügen/Jahr, welcher somit über der für die Lärmaktionsplanung relevanten Eingangsgröße von 50.000 Flügen/Jahr liegt. Der Fluglärm betrifft insbesondere die Stadtteile Kaldauen, Stallberg, Wolsdorf, Innenstadt und Nordstadt mit  $L_{DEN} >55... \leq 60$  dB(A) und  $L_{Night} >50$  dB(A). Aufgrund dieser Belastung werden die für die Lärmaktionsplanung relevanten Schwellenwerte im Stadtteil Stallberg erreicht.

Übersichtskarten für das betroffene Stadtgebiet:

- Lärmkarte Flugverkehr -  $L_{DEN}$
- Lärmkarte Flugverkehr -  $L_{Night}$

## Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Innenstadt, Wolsdorf, Stallberg, Kaldauen



### Detailkarte Flugverkehr – Zeitbereich 24h

Auslösewert  $L_{DEN} = 55 \text{ dB(A)}$  erreicht oder überschritten

#### Flugverkehr 24h

$L_{den}$  / dB(A)

> 55 ... ≤ 60

> 60 ... ≤ 65

> 65 ... ≤ 70

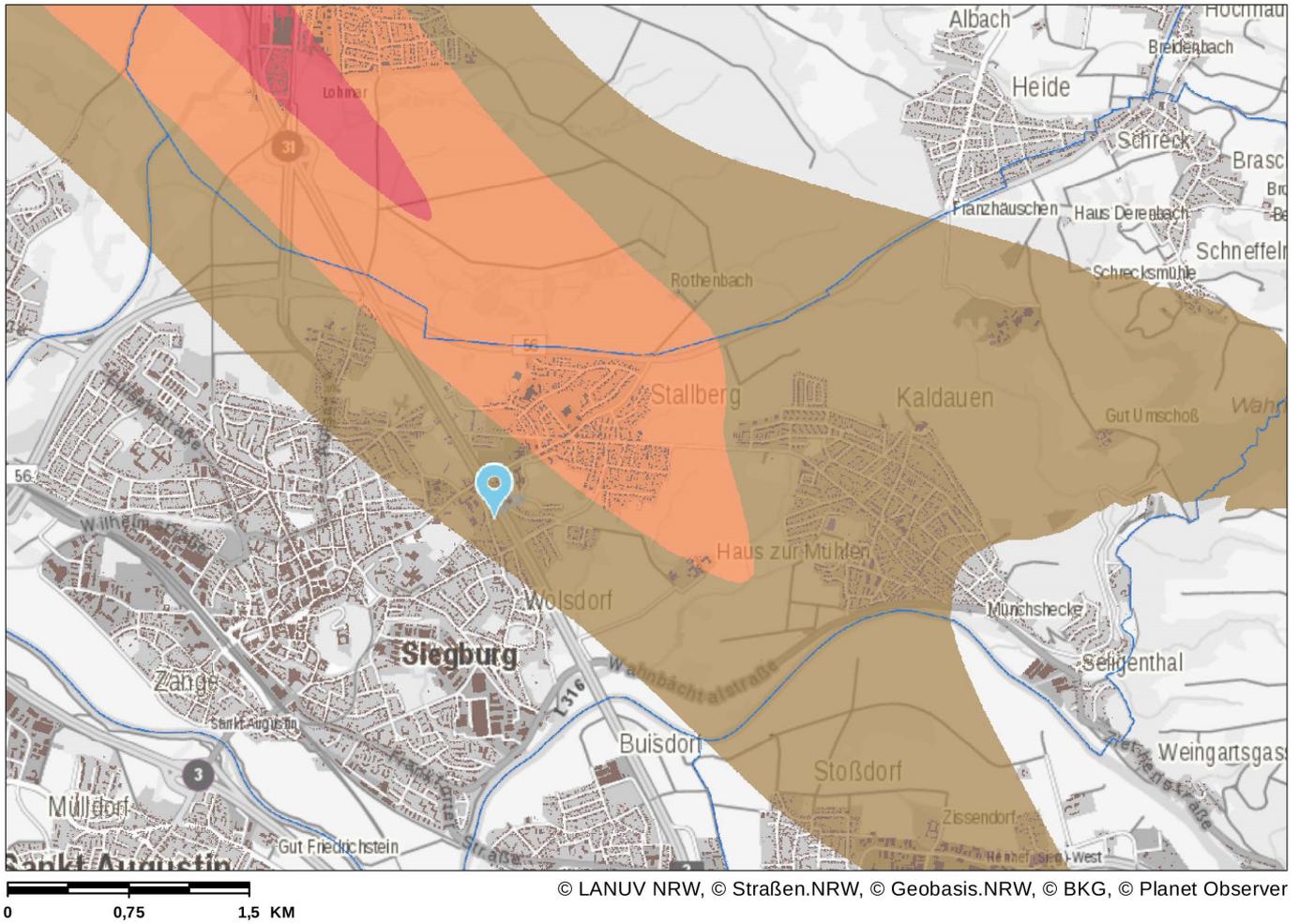
> 70 ... ≤ 75

> 75

 Gebäude

 Gemeindegrenzen

**Detailkarte besonders betroffener Bereiche: Innenstadt, Wolsdorf, Stallberg, Kaldauen**



**Detailkarte Flugverkehr – Zeitbereich 22:00 bis 6:00 Uhr**

Auslösewert  $L_{Night} = 50 \text{ dB(A)}$  erreicht oder überschritten

**Flugverkehr nachts**

$L_{night} / \text{dB(A)}$

> 50 ... <= 55

> 55 ... <= 60

> 60 ... <= 65

> 65 ... <= 70

> 70

**Gebäude**

**Gemeindegrenzen**

## **11. Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen**

Die Auswertung der Lärmkarten ergab, dass eine erhebliche Anzahl Siegburger Einwohner durch bestehenden Flug-, Straßen- und Schienenlärm betroffen sind. Auch die Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, der über den für das Land NRW festgelegten Auslösewerten gemäß dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV Lärmaktionsplanung RdErl. V-5-8820.4.1 vom 07.02.2008) liegt, ist nicht unerheblich. Die Auslösewerte von  $L_{DEN} >70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} >60$  dB(A) für den Straßen- und Schienenlärm und  $L_{DEN} >65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} >55$  dB(A) für den Fluglärm wurden bei den unter „10. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten“ genannten Bereichen überschritten.

Nachfolgend werden die Betroffenenangaben getrennt weiter detailliert.

### **11.1 Straßenverkehr**

Aus den durch das LANUV zu Verfügung gestellten Daten ergeben sich für Siegburg folgende statistische Betroffenheiten:

#### **Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete Straßenverkehr 24h ( $L_{DEN}$ )**

$L_{DEN}$ in dB(a)	>55	>65	>75
Größe in km <sup>2</sup>	8,43	2,39	0,46

Die dargestellten Tabellen zeigen die Summe der lärmbelasteten Flächen entlang der zu berücksichtigten Hauptlärmquellen (Verkehrswege >3 Mio. Kfz/a), in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Immissionswerten in dB(A). Die Flächen liegen in einem nach dem Immissionswerten abgestuften Band beidseits der vorgenannten Straßenverkehrswege. Alle Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen, auf die Lärmimmissionen über 55 dB(A) einwirken, haben in der Summe eine

Flächenausdehnung von 8,43 km<sup>2</sup> und damit einen Anteil von ca.36% am gesamten Gemeindegebiet (23,3 km<sup>2</sup>).

Die Summe der betroffenen Flächen über 65 dB(A) reduziert sich im Vergleich hierzu um etwa ¼ und beträgt mit 2,39 km<sup>2</sup> etwa einen Anteil von ca. 10% am gesamten Gemeindegebiet.

Auf 2% des gesamten Gemeindegebietes ist mit erheblichen Lärmimmissionen über 75 dB(A) zu rechnen. In diesen Bereichen befinden sich in Siegburg allerdings keine Wohnungen, Schulen/ Kindertagesstätten oder Krankenhäuser.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Straßenverkehr 24h (L<sub>DEN</sub>):

L <sub>DEN</sub> in dB(a)	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70...≤75	>75
Anzahl Personen	3.290	1.423	998	296	0

Die vorangestellte Tabelle zeigt, dass (rechnerisch) 6007 Personen im Siegburger Stadtgebiet im Pegelbereich >55 dB(A) leben. Bezogen auf den festgelegten Auslösepegel von L<sub>DEN</sub> 70 dB(A), ab dem Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen werden sollen, reduziert sich dieser Wert auf 296 Personen, dies entspricht einem Anteil von ca. 0,7% der Gesamtbevölkerung Siegburgs.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Straßenverkehr 22:00 bis 6:00 Uhr (L<sub>Night</sub>):

L <sub>Night</sub> in dB(a)	>50...≤55	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70
Anzahl Personen	1.966	1.246	376	0	0

Die Betroffenheit in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr stellt sich marginal anders dar, da hier, bezogen auf den Auslösepegel von L<sub>Night</sub> 60 dB(A), 376 Personen betroffen sind. Im Verhältnis zur Gesamteinwohneranzahl entspricht dies einem Wert von ebenfalls ca. 0,9%

## **Maßnahmen zur Lärminderung**

Grundsätzlich bestehen drei Möglichkeiten der Lärminderung:

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

### **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 notwendig
- Änderung Oberbelag („Flüsterasphalt“)
  - außerorts bis zu ~5 dB(A)
  - kostenintensiv
- Verkehrslenkung, Verkehrsreduzierung, Verkehrsvermeidung
  - Minderung nur auf Basis einer Verkehrsprognose abschätzbar
  - Bündelung des LKW-Verkehrs/ Sperrungen für LKW
  - Förderung/ Ausbau ÖPNV und „Park and Ride“
- 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

## 11.2 Schienenverkehr

Die Auswertung der Betroffenheiten als Ergebnis der Lärmkartierung erfolgte durch das EBA (Eisenbahnbundesamt) – abrufbar unter:

<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>

### Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete Schienenverkehr 24h (LDEN)

LDEN in dB(a)	>55	>65	>75
Größe in km <sup>2</sup>	2,51	0,64	0,22
Wohnungen	791	123	7
Schulen	13	3	0
Krankenhäuser	0	0	0

Die dargestellte Tabelle zeigt die Summe der lärmbelasteten Flächen entlang der zu berücksichtigen Hauptlärmquellen (Schienenverkehr >30.000Züge/a), in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Immissionswerten in dB(A). Die Flächen liegen in einem nach den Immissionswerten abgestuften Band beidseits der Schienenstrecke und betreffen hier vor allem die nördlich angrenzenden Bereiche Haydnstraße und Hohlweg. Der Schwellenwert für eine Kartierung liegt bei 55 dB(A) tagsüber bzw. 50 dB(A) nachts.

Alle Bereiche an Schienenstrecke, auf die Lärmimmissionen über 55 dB(A) einwirken, haben in der Summe eine Flächenausdehnung von 2,51 km<sup>2</sup> und damit einen Anteil von 10% am gesamten Gemeindegebiet (23,3 km<sup>2</sup>).

Die Summe der betroffenen Flächen über 65 dB(A) reduziert sich im Vergleich hierzu um etwa  $\frac{1}{4}$  und beträgt mit 0,64 km<sup>2</sup> etwa einen Anteil von 2% am gesamten Gemeindegebiet.

Auf 1% oder umgerechnet 0,22 km<sup>2</sup> des gesamten Gemeindegebietes ist mit erheblichen Lärmimmissionen über 75 dB(A) zu rechnen.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Schienenverkehr 24h (L<sub>DEN</sub>):

L <sub>DEN</sub> in dB(a)	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70...≤75	>75
Anzahl Personen	1.030	360	190	50	20

Die vorangestellte Tabelle zeigt, dass insgesamt ca. 1.650 Personen (errechneter Wert) im Siegburger Stadtgebiet im Pegelbereich >55 dB(A), in Bezug auf den Schienenlärm, leben. Bezogen auf den festgelegten Auslösepegel von L<sub>DEN</sub> 70 dB(A), ab dem Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen werden sollen, reduziert sich dieser Wert auf ca. 70 Personen, was einem Anteil von lediglich ca. 0,2% der Gesamtbevölkerung Siegburgs entspricht.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Schienenverkehr 22:00 bis 6:00 Uhr (L<sub>Night</sub>):

L <sub>Night</sub> in dB(a)	>50...≤55	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70
Anzahl Personen	630	250	100	30	10

Die Betroffenheit in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr stellt sich marginal anders dar, da hier, bezogen auf den Auslösepegel von L<sub>Night</sub> 60 dB(A), 140 Personen betroffen sind. Im Verhältnis zur Gesamteinwohneranzahl entspricht dies einem Wert von ca. 0,3%

Die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen an Schienenstrecken liegt nicht im Verantwortungsbereich der Stadt Siegburg. Für bauliche Änderungen, z.B. in Form von Lärmschutzwänden oder dem Einsatz leiserer Züge an dieser Lärmquelle, ist das Eisenbahnbundesamt bzw. die Deutsche Bahn AG als Maßnahmenträger zuständig.

## **Möglichkeiten der Lärminderung Schienenverkehrslärm:**

An der Quelle:

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

Auf dem Ausbreitungsweg:

- Lärmschutzwände/ Lärmschutzwälle

Am Empfänger:

- Schallschutzfenster (Schallschutzlüfter als Ergänzung bei Schlafräumen)

### **11.3 Flugverkehr (Flughafen Köln-Bonn)**

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von Fluglärm, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen/Jahr ausgeht, wurde durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) im Auftrag des Landes NRW rechnerisch ermittelt. Eine Überprüfung dieser Daten durch das beauftragte Ingenieurbüro wurde nicht durchgeführt, da die Wahrscheinlichkeit, ein anderes Berechnungsergebnis zu erzielen, als sehr gering eingeschätzt wurde. Dies ist insbesondere begründet in den Rahmenbedingungen für die Berechnung des Fluglärms.

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden in diesem Fall seitens der Stadt Siegburg vom LANUV übernommen.

Der Fluglärm vom Flughafen Köln/Bonn ist auf der Fluglärmkarte deutlich an der „Lärmschlepe“ über den Ortsteilen Nordstadt, Stallberg, Kaldauen und Seligenthal zu erkennen. Die Europäische Union schreibt für die Darstellung des Fluglärms die Verwendung des 24h-Pegels „L<sub>den</sub>“ vor (den = day-evening-night). Die Verwendung dieses Pegels L<sub>den</sub> ergibt für die Lärmschlepe Belastungswerte, die sich zwischen 50 und 65 dB(A) bewegen.

Die Auslöseschwelle für die Lärmaktionsplanung von L<sub>den</sub> von 65 dB(A) oder L<sub>night</sub> von 55 dB(A) werden in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr überschritten. Eine

Betroffenheit der Siegburger Bevölkerung im gemittelten 24 Stundenzeitraum liegt rechnerisch und im Sinne der Auslösewerte nicht vor.

In der Lärmaktionsplanung sollen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung entwickelt werden, auf jeden Fall für die Bereiche in Siegburg, wo der Auslösewert von  $L_{DEN}$  von 65 dB(A) oder  $L_{Night}$  von 55 dB(A) überschritten wird.

Der vorhandene und belästigende Fluglärm in Siegburg soll keinesfalls negiert werden; nur ist die Lärmaktionsplanung nicht das geeignete Instrument, da die Stadt Siegburg keine wirksamen Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms selbst festlegen kann. Dies ist nur durch das Land Nordrhein-Westfalen möglich.

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete Flugverkehr 24h ( $L_{DEN}$ )

$L_{DEN}$ in dB(a)	>55	>65	>75
Größe in km <sup>2</sup>	13,85	0,02	0

Die dargestellte Tabelle zeigt die Summe der lärmbelasteten Flächen in Bezug der zu berücksichtigenden Hauptlärmquellen (Flugverkehr >50.000 Flüge/a) in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Immissionswerten in dB(A).

Alle Bereiche, auf die der Flugverkehr mit über 55 dB(A) einwirkt, haben in der Summe eine Flächenausdehnung von 13,85 km<sup>2</sup> und damit einen Anteil von 59% am gesamten Gemeindegebiet (23,3 km<sup>2</sup>).

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Flugverkehr 24h ( $L_{DEN}$ ):

$L_{DEN}$ in dB(a)	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70...≤75	>75
Anzahl Personen	12.423	5254	12	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade Flugverkehr 22:00 bis 6:00 Uhr ( $L_{\text{Night}}$ ):

$L_{\text{Night}}$ in dB(a)	>50...≤55	>55...≤60	>60...≤65	>65...≤70	>70
Anzahl Personen	10.547	3.633	0	0	0

Die Lärmsituation in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr zeigt, dass insgesamt ca. 14.000 Personen im Stadtgebiet im Pegelbereich >50 dB(A) leben. Im Sinne der vorgegebenen Auslösewerte von  $L_{\text{night}}$  von 55 dB(A) ergibt sich eine Anzahl von 3.633 betroffenen Einwohnern. Dies entspricht einem Anteil von ca. 8% der Gesamtbevölkerung.

**Möglichkeiten der Lärminderung Fluglärm:**

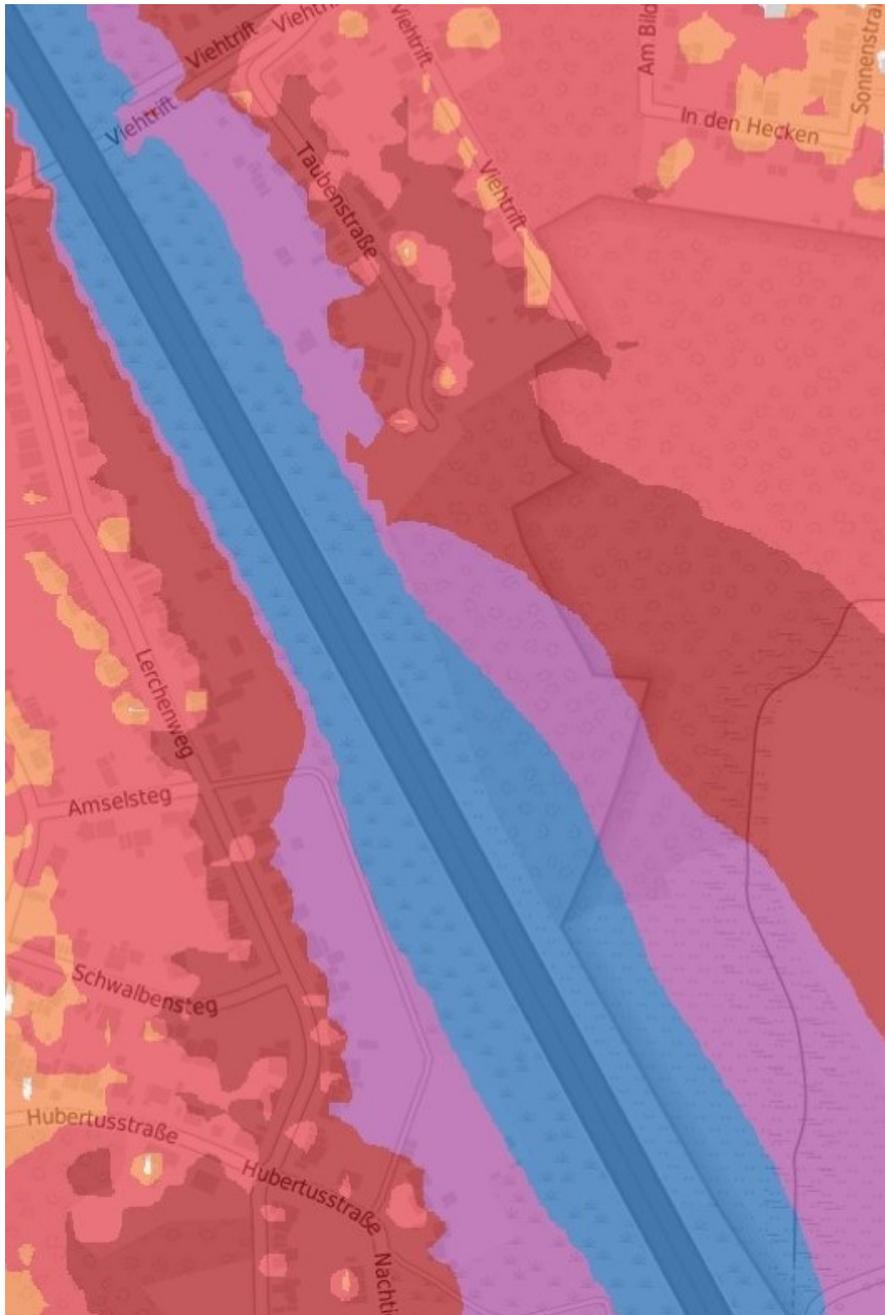
- Fortgesetzte Mitarbeit der Stadt Siegburg Beratungskommission nach §32 LVG (ehem. Fluglärmkommission)
- Optimierung von Flugrouten, Flughöhen und Flugverfahren
- Beschränkung von Nachtflügen
- Passiver Schallschutz
- etc.

## 11.4 Teilaktionspläne

Aufgrund der Überschreitung der Auslösewerte sind für folgende Bereiche Teilaktionspläne erforderlich:

<b>Planbezeichnung</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Lärmart</b>
Siegburg 2017-1	Wolsdorf	Straße: Autobahn A3
Siegburg 2017-2	Nordstadt	Straße: B 56 (Aulgasse – Zeithstr.)
Siegburg 2017-3	Nordstadt	Straße: B 56 (Luisenstr. - Aulgasee)
Siegburg 2017-4	Nordstadt	Straße: B 56 (Wilhelmstr. - Luisenstr.)
Siegburg 2017-5	Nordstadt	Straße: L 16 (Johannesstr.-Alte Poststr.)
Siegburg 2017-6	Nordstadt	Straße: L16 (Alte Poststr. – B 56)
Siegburg 2017-7	Zange	Straße: L 16 Bonner Str.
Siegburg 2017-8	Innenstadt	Straße: L 332 (Wilhelmstr.)
Siegburg 2017-9	Brückberg	Straße: L 333 Luisenstr.
Siegburg 2017-10	Brückberg	Straße: L 333 Augustastr.
Siegburg 2017-11	Deichhaus	Straße: L 333 Frankfurter Str.
Siegburg 2017-12	Braschoß	Zeithstraße
Siegburg 2017-13	Deichhaus	Schiene Frankfurt- Köln
Siegburg 2017-14	Gesamtstadt	Fluglärm Köln/ Bonn

## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 1 „Wolsdorf: A 3“



### Hotspot:

Ortslage: Wolsdorf

Abschnitt: A3

Lärmquelle: A3

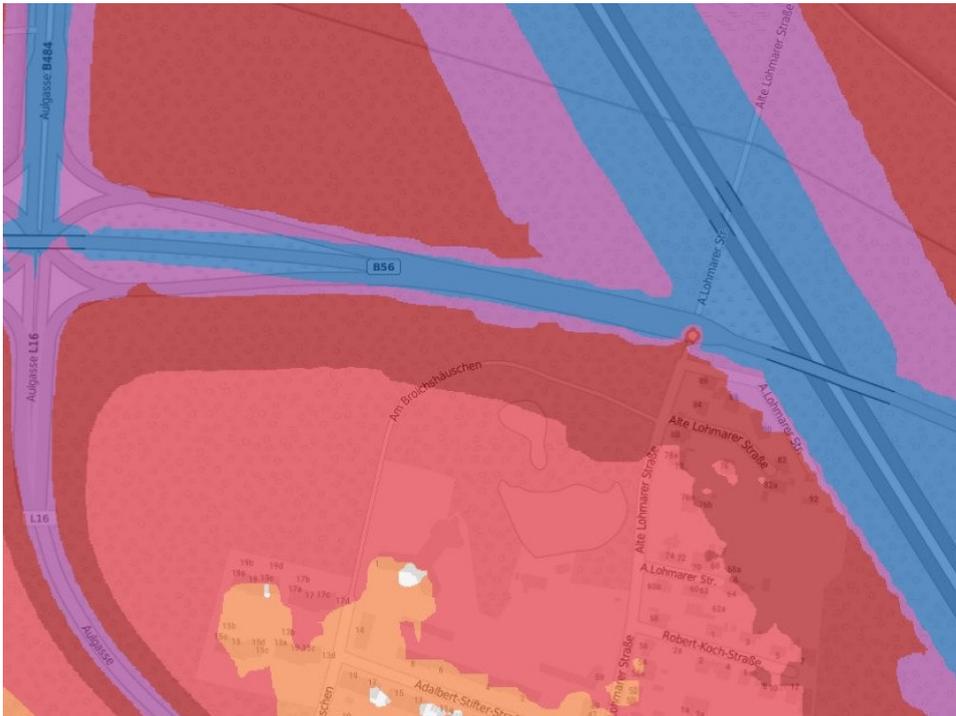
Verkehrsaufkommen:  
ca. 29,6 Mio. Kfz/a

### Legende

#### Straße, 24h-Pegel

- >55...<=60
- >60...<=65
- >65...<=70
- >70...<=75
- >75
- =70

## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 2 „Nordstadt B56“



### Hotspot:

Ortslage: Nordstadt

Abschnitt: Aulgasse -  
Zeithstraße

Lärmquelle: B56

Verkehrsaufkommen:  
ca. 8,3 Mio. Kfz/a

### Legende

#### Straße, 24h-Pegel

>55...<=60

>60...<=65

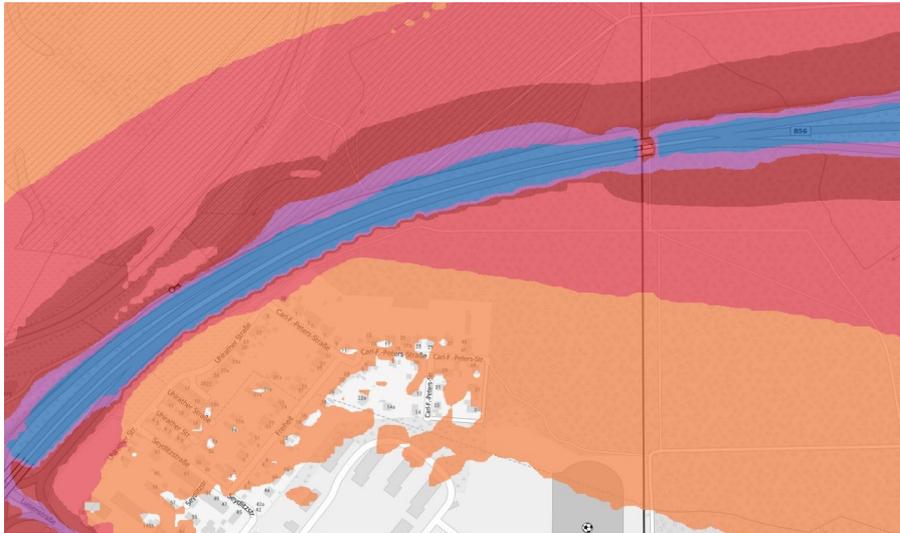
>65...<=70

>70...<=75

>75

=70

## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 3 „Nordstadt B56“



Hotspot:

Ortslage: Nordstadt

Abschnitt: Abschnitt  
L 333 (Luisenstraße) –  
L 16 (Aulgasse)

Lärmquelle: B56

Verkehrsaufkommen:  
ca. 13,9 Mio. Kfz/a

### Legende

Straße, 24h-Pegel

>55...<=60

>60...<=65

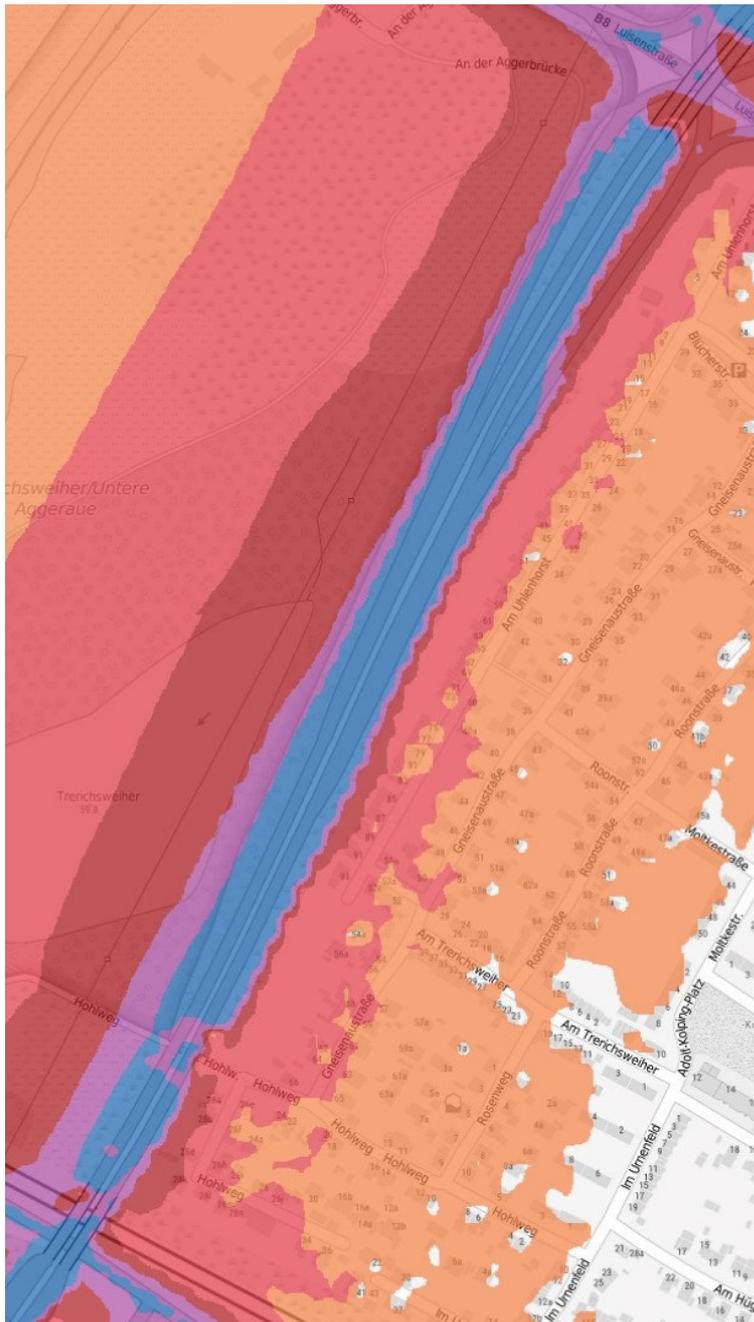
>65...<=70

>70...<=75

>75

=70

## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 4 „Nordstadt B56“



### Hotspot:

Ortslage: Nordstadt

Abschnitt: Abschnitt L 332  
(Wilhelmstraße) – L 333  
(Luisenstraße)

Lärmquelle: B 56

Verkehrsaufkommen: ca.  
12,1 Mio. Kfz/a

### Legende

#### Straße, 24h-Pegel

- >55...<=60
- >60...<=65
- >65...<=70
- >70...<=75
- >75
- =70

## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 5 „Nordstadt L 16“



Hotspot:

Ortslage: Nordstadt

Abschnitt: Johannesstraße  
– Alte Poststraße)

Lärmquelle: L 16

Verkehrsaufkommen: ca.  
3,7 Mio. Kfz/a

### Legende

Straße, 24h-Pegel

>55...<=60

>60...<=65

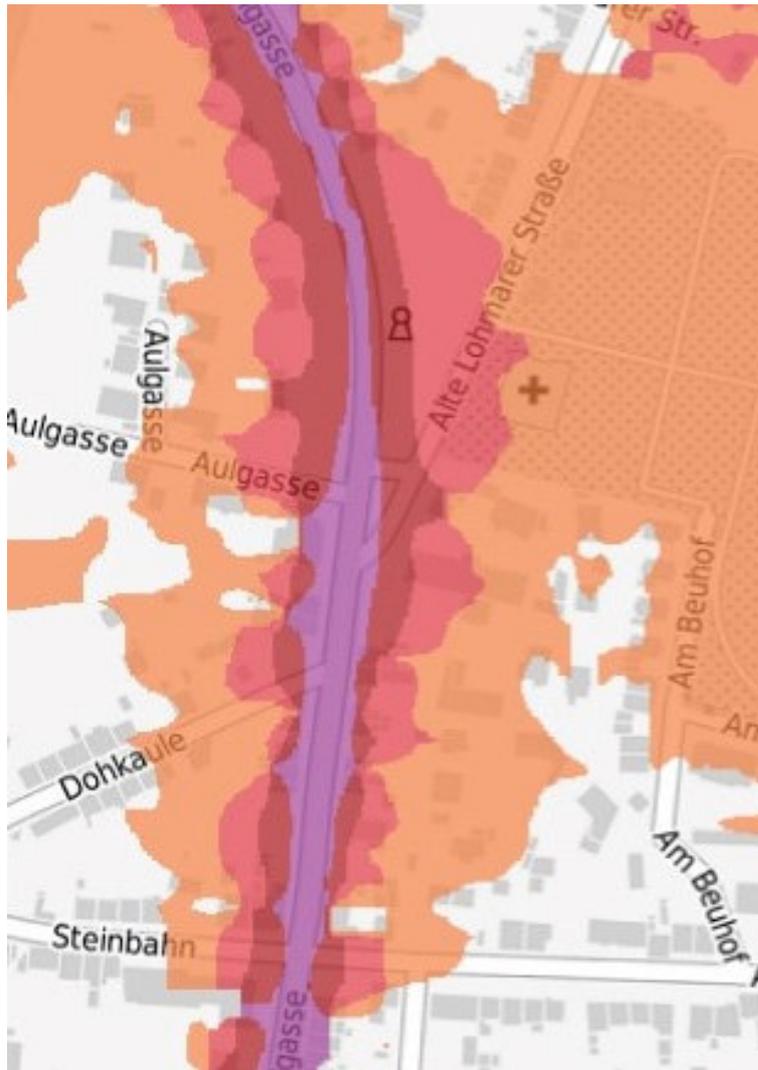
>65...<=70

>70...<=75

>75

=70

## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 6 „Nordstadt L16“



Hotspot:

Ortslage: Nordstadt

Abschnitt: Alte Poststraße  
– B 56

Lärmquelle: L 16

Verkehrsaufkommen: ca.  
3,7 Mio. Kfz/a

### Legende

Straße, 24h-Pegel

>55...<=60

>60...<=65

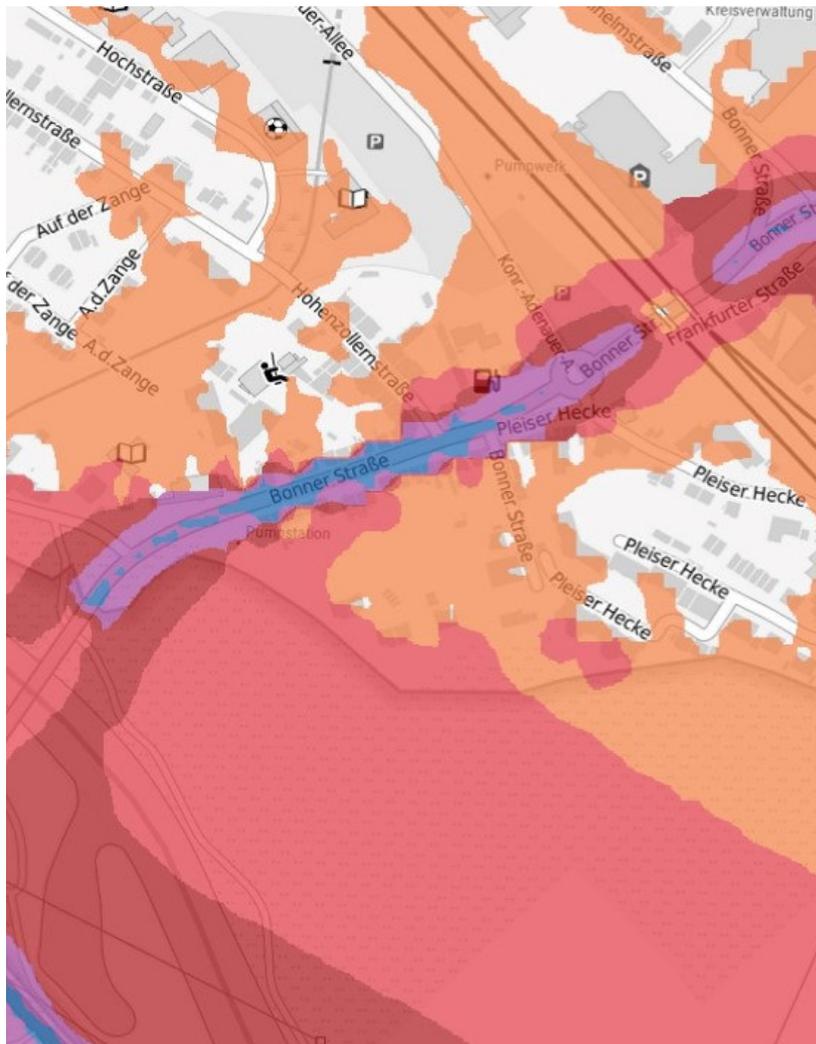
>65...<=70

>70...<=75

>75

=70

## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 7 „Zange L 16“



Hotspot:

Ortslage: Zange

Abschnitt: Bonner  
Straße

Lärmquelle: L 16

Verkehrsaufkommen:  
ca. 8,7 Mio. Kfz/a

### Legende

StraÙe, 24h-Pegel

Orange >55...<=60

Red >60...<=65

Dark Red >65...<=70

Purple >70...<=75

Blue >75

Yellow =70

## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 8 „Innenstadt L 332“



Hotspot:

Ortslage: Innenstadt

Abschnitt:  
Wilhelmstraße  
(Mühlengrabenquartier)

Lärmquelle: L 332

Verkehrsaufkommen:  
ca. 3,0 Mio. Kfz/a

### Legende

Straße, 24h-Pegel

>55...<=60

>60...<=65

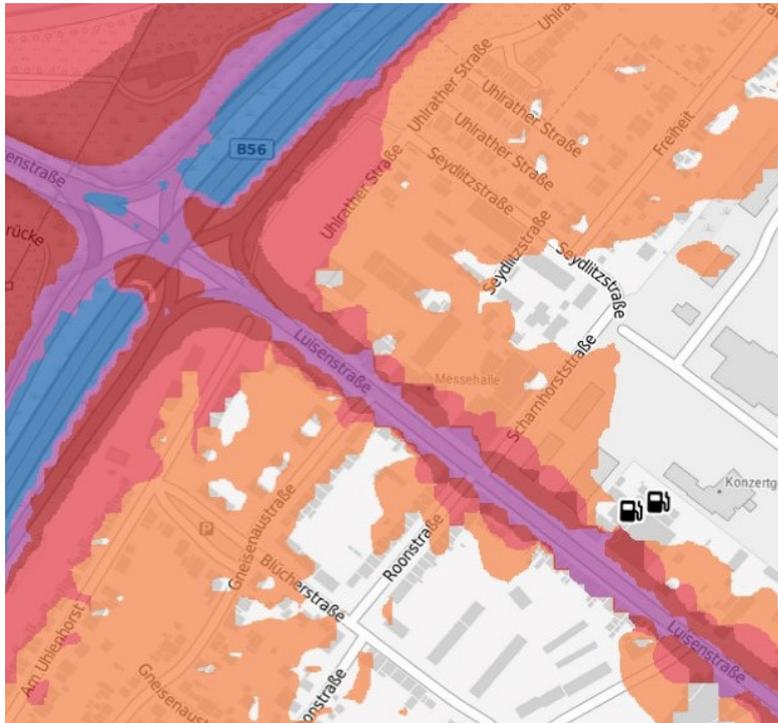
>65...<=70

>70...<=75

>75

=70

# Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 9 „Brückberg L 333“



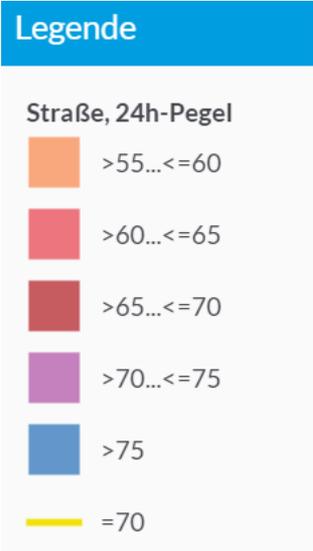
Hotspot:

Ortslage: Brückberg

Abschnitt: Luisenstraße

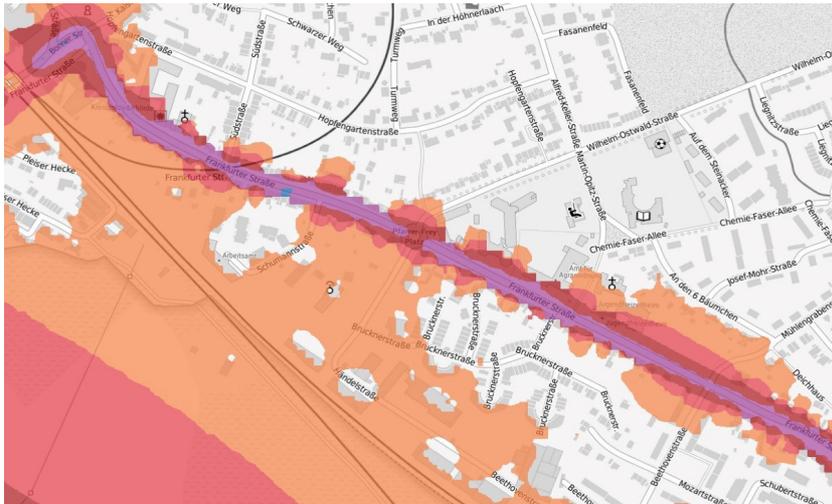
Lärmquelle: L 333

Verkehrsaufkommen:  
ca. 3,7 Mio. Kfz/a





## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 11 „Deichhaus L 333“



Hotspot:

Ortslage: Deichhaus

Abschnitt: Frankfurter  
Straße

Lärmquelle: L 333

Verkehrsaufkommen:  
ca. 4,1 Mio. Kfz/a

### Legende

Straße, 24h-Pegel

>55...<=60

>60...<=65

>65...<=70

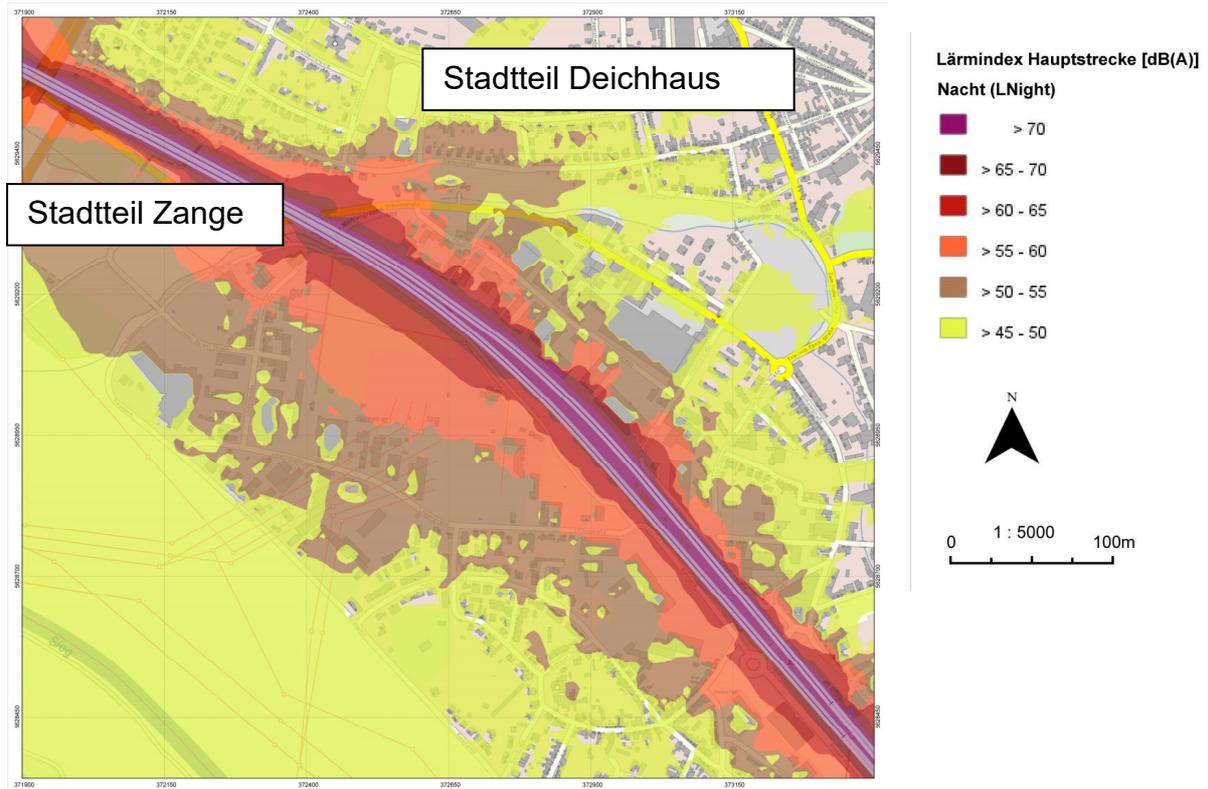
>70...<=75

>75

=70



## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 13 „Deichhaus“



### Hotspot:

Ortslage: Deichhaus

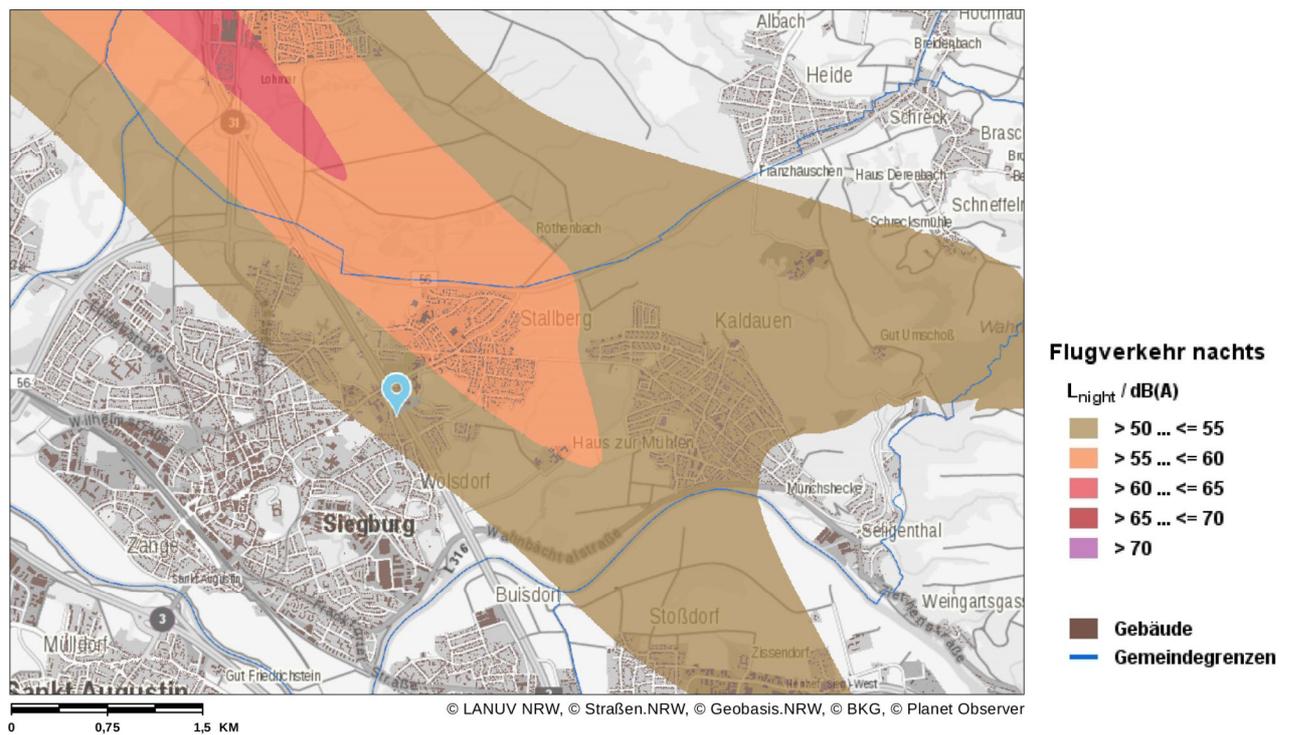
Abschnitt: Händelstraße, Beethovenstraße, Haydnstraße,

Lärmquelle: Schiene Köln - Frankfurt

Verkehrsaufkommen: ca. 145.000/a

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)

## Teilaktionsplan Siegburg 2017 – 14 „Fluglärm“ (Gesamtstadt)



Hotspot:

Ortslage: Gesamtstadt

Abschnitt: -

Lärmquelle: Flughafen Köln/ Bonn

Verkehrsaufkommen: ca. 151.000/a

## 12. Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand durch die öffentliche Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes der Stufe III im Rathaus der Stadt Siegburg im Zeitraum vom 19.12.2018 bis einschließlich den 18.01.2019 statt. Seitens der Öffentlichkeit wurde eine Anregung vorgetragen:

Anregung 1 vom 06.02.2019:

*„Bitte geben Sie sich bei der Darstellung solch komplexer Sachverhalte mehr Mühe, den Bürger einzubinden. Wie soll man es sonst nachvollziehen? Oder muss man sonst annehmen, dass der Wille hierzu oder gar die Kompetenz fehlt?“*

Stellungnahme der Verwaltung:

Es ist unbestritten, dass es sich bei der Lärmaktionsplanung grundsätzlich um eine sehr komplexe Fachdisziplin handelt. Aus diesem Grund hat sich die Verwaltung bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes an das Muster des LAI (Länderausschuss für Immissionsschutz) „Vermerk zur Überprüfung des Lärmaktionsplanes der 2. Stufe nach §47d Abs. 5 BImSchG“ gehalten, um Rechtssicherheit im Verfahren zu gewährleisten. Eine inhaltliche Anpassung des Lärmaktionsplanes erfolgte somit nicht, die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.

Die ebenfalls im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stufe III zu beteiligen Maßnahmenträger Flughafen Köln/ Bonn (Fluglärm), Eisenbahn-Bundesamt (Schienenlärm), Landesbetrieb Straßen.NRW (Straßenlärm) und der Rhein-Sieg-Kreis (Straßenlärm) wurden gebeten ihre Stellungnahmen ebenfalls bis zum 18. Januar 2019 abzugeben. Die Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamtes, des Landesbetriebes und des Rhein-Sieg-Kreises sind als Anlage angefügt. Eine Stellungnahme des Flughafens Köln/ Bonn liegt bis dato nicht vor.

Alle drei Stellungnahmen führen nicht zu inhaltlichen Änderungen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stufe III, sondern beinhalten lediglich redaktionelle Hinweise und Aussagen zu bereits getroffenen Lärmschutzmaßnahmen an der Eisenbahnstrecke sowie anstehenden Maßnahmen (Einbau lärmarmen Fahrbahnbelages und Erneuerung der Lärmschutzanlagen) an der Autobahn A3 im Bereich Wolsdorf.

### **13. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmsanierung**

#### **Straßenverkehr (Teilaktionsplan 2017 -1)**

An der Bundesautobahn A3 bestehen teilweise bereits Lärmschutzeinrichtungen. Weitere Maßnahmen sind frühestens für Sommer/ Herbst 2019 geplant.

#### **Schienenverkehr (Teilaktionsplan 2013 -13)**

Entlang der Bahnstrecke sind bereits Lärmschutzmaßnahmen in erheblichen Umfang vorhanden.

#### **Flugverkehr (Teilaktionsplan 2013 -14)**

Passive Schallschutzmaßnahmen

Mit Schreiben vom 11.12.2018 wurden der Landesbetrieb Straßenbau NRW, der Flughafen Köln/ Bonn GmbH, die Deutsche Bahn AG und der Rhein-Sieg-Kreis als zuständige Maßnahmenträger innerhalb des Verfahrens zur Fortschreibung des LAP III beteiligt und gebeten, bis zum 18.01.2019 Stellung zu nehmen. Die Schreiben des Landesbetriebes Straßenbau NRW, der Deutschen Bahn AG und des Rhein-Sieg-Kreises sind dem LAP III als Anlage II beigefügt. Eine Stellungnahme des Flughafens Köln/ Bonn ist bis dato nicht eingegangen.

### **Straßenverkehr (Teilaktionspläne Siegburg 2013 - 1 bis 12)**

Mögliche Maßnahmen werden mit den Maßnahmenträgern diskutiert und ggf. in die Teilaktionspläne mit eingearbeitet.

### **Schienenverkehr (Teilaktionsplan Siegburg 2013 - 13)**

Mögliche Maßnahmen werden mit den Maßnahmenträgern diskutiert und ggf. in die Teilaktionspläne mit eingearbeitet.

### **Flugverkehr (Teilaktionsplan Siegburg 2013 – 14)**

Mögliche Maßnahmen werden mit den Maßnahmenträgern diskutiert und ggf. in die Teilaktionspläne mit eingearbeitet.

<b>Teilaktionsplan</b>	<b>Maßnahmenvorschlag</b>	<b>Wirksamkeit der Maßnahme</b>
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>
Siegburg 2017- 2 bis 4 Nordstadt B 56	<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>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><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>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>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 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>Siegburg 2018-8 Innenstadt L 332 Wilhelmstraße</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>Siegburg 2017-9 Brückberg L333 Luisenstraße</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>Siegburg 2017-10 Brückberg L 333 Augustastraße</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>Siegburg 2017-11 Deichhaus L 333 Frankfurter Straße</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>Siegburg 2017-12 Braschoß Zeithstraße</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>Siegburg 2012-13 Deichhaus (Schienenverkehr) Händelstr., Heydnstr., Beethovenstr.</p>	<p><u>Lärmschutzmaßnahmen:</u> Aufgrund der relativ geringen Betroffenheit erscheinen weitere aktive/ passive Lärmschutzmaßnahmen unverhältnismäßig. Zuständigkeit liegt bei der DB AG</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p>
<p>Siegburg 2017-14 Fluglärm (Gesamtstadt)</p>	<p>Aktive Schallschutzmaßnahmen scheiden seitens der Kommune aus</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p>

## **14. Fazit**

Insgesamt lässt sich für das Siegburger Stadtgebiet feststellen, dass die Anzahl der, im Sinne des Gesetzgebers durch Lärm betroffenen Einwohner, verhältnismäßig gering ausfällt. Im Bereich Straßenlärm liegt die Betroffenheit bei <1,0% und beim Schienenlärm bei ca. 0,2% bezogen auf die Gesamtbevölkerung. Ob auch in diesen Bereichen eine Verbesserung erzielt werden kann, wird derzeit mit den verschiedenen Maßnahmenträgern diskutiert und abgewogen.

Die Betroffenheit im Bereich Fluglärm ist nach den Vorgaben des Gesetzgebers, aufgrund der angesetzten Schwellenwerte lediglich für ca. 8% der Siegburger Bevölkerung im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr gegeben. Dieser Auffassung wird seitens der Stadt Siegburg nicht gefolgt, da Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit auch schon bei geringeren Lärmpegeln/ Schwellenwerten auftreten können. Darüber hinaus werden die Vielzahl der einzelnen Lärmspitzen des Flugverkehrs, welche erheblich über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung liegen, nicht ausreichend innerhalb der vergebenen Berechnungsmodelle berücksichtigt.

## **Anhang I:**

### **Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)**

In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulasträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen (Autobahnen und freie Strecke von Bundesstraßen) oder das Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist; es geht um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung „gewachsenen“ und „verfestigten“ Situation.

Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90).

### **Voraussetzungen**

Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt.

Tabelle: Zusammenstellung der Immissionswerte der Lärmsanierung für Bundesfern- und Landesstraßen

<b>Kategorie</b>	<b>Bundesfernstraßen</b>		<b>Landesstraßen</b>	
	<b>Tag dB(A)</b>	<b>Nacht dB(A)</b>	<b>Tag dB(A)</b>	<b>Nacht dB(A)</b>
Krankenhäuser, Schulen, Kur-, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67	57	67	57
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69	59	67	57
Gewerbegebiete	72	62	72	62

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

### **Bewertung der Lärmsituation**

Anhand der Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnung wird eine Einschätzung der Lärmsituation unter Beachtung weiterer formaler Zulässigkeitsvoraussetzungen vorgenommen.

Die wesentlichen Kriterien zur Bewertung sind:

- Die Stärke der Lärmbelastung
- Die Anzahl der Betroffenen
- Die Art des Gebietes
- Die Nutzung der betroffenen Flächen
- Ausschluss-/Minderungsgründe

### **Schallschutzmaßnahmen**

Lärmsanierung besteht in Maßnahmen an der Straße (aktiver Schallschutz) oder in Maßnahmen an der baulichen Anlage (passiver Schallschutz).

Zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen gehören:

- Wälle
- Wände
- Kombination aus Wall/Wand
- lärmindernde Fahrbahnoberflächen
- Teil- und Vollabdeckungen, Einhausungen.

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume. (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern). Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 v.H. erstattet werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt.

Die Bemessung des Umfangs der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der zukünftigen Verkehrsmenge (Prognose).

## Information zur Lärmsituation

Jeder kann einen formlosen Antrag bzgl. der Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

### Ablaufschema: Lärmschutz an bestehenden Straßen

Im Rahmen der Lärmsanierung erfolgt zunächst die Bewertung der Lärmsituation nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzrichtlinien in Verbindung mit der Berechnungsvorschrift der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 und - sofern die Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllt sind – die Ausarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes.

Wer?	Was?	Wie?
Ausgangssituation Bürger, Gemeinde, Politik, Straßenbauverwaltung	Bennennung eines konkreten Lärmproblems	Eingabe, formloser Antrag
Schritt 1 Straßen.NRW	Überprüfung der Lärmsituation	Lärmtechnische Berechnung nach RLS- 90; Zusammenstellung der Geobasisdaten und relevanter Informationen; Infrastrukturdaten
Schritt 2 Straßen.NRW	Bewertung der Lärmbelastung	Auswertung der Lärmtechnischen Berechnung (Pegelhöhe, Zahl der Betroffenen, Gebietsnutzung, etc.);Vergleich mit den maßgeblichen Immissionswerten
Schritt 3 Straßen.NRW	Bewertung der allgemeinen und rechtlichen Situation	Prüfung von Ausschluss-/ Minderungsgründen, ggf. Hinweis auf § 75 Abs. 2 VwVfG (NRW); sonstige planerische Aktivitäten
Schritt 4 Straßen.NRW	Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes	Sachgerechte Bewertung verschiedener Maßnahmenvarianten, dabei Berücksichtigung von Machbarkeit, Kosten, Nutzen und Zeithorizont; Variantenvergleich mit Wirkungsanalyse und Abwägung möglicher Maßnahmen; Berücksichtigung weiterer Planungs- bzw. Baumaßnahmen
Schritt 5 Straßen.NRW, MBV, BMVBS	Abstimmung des Maßnahmenkonzeptes auf Landes- bzw. Bundesebene	
Schritt 6 Straßen.NRW	Aufstellung des Vorentwurfs und des Bauwerksentwurfs und ggf. Einholung des Genehmigungsvermerks	Detaillierte Ausarbeitung der Vorzugsvariante und Festlegung des Zeithorizonts
Schritt 7 Straßen.NRW; TÖB; Gemeinde	Schaffung von Baurecht und Sicherung der Finanzierung	Klärung, ob „Fall unwesentlicher Bedeutung“ oder ggf. Planfeststellungsverfahren, Antrag auf Befreiung; Grunderwerb; Abstimmung mit Dritten; Aufnahme in das Bauprogramm
Ziel Straßen.NRW	Umsetzung	Aktive Lärmschutzmaßnahmen; Passive Lärmschutzmaßnahmen: Benachrichtigung der Eigentümer hinsichtlich der Möglichkeit (Achtung: mind. 25 % Eigenanteil)

**Anlage II**

**Schreiben Eisenbahnbundesamt vom 14.01.2019**

**Schreiben Landesbetrieb Straßen.NRW vom 17.01.2019**

**Schreiben Rhein-Sieg-Kreis vom 14.01.2019**



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Kreisstadt Siegburg  
Der Bürgermeister  
Herrn Stephan Marks  
Planungs- und Bauaufsichtsamt  
Nogenter Platz 10  
53721 Siegburg

Bearbeitung: Sebastian Rothe  
Telefon: +49 (228) 9826-854  
Telefax: +49 (228) 9826-9199  
E-Mail: RotheS@eba.bund.de  
Ref53@eba.bund.de  
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de  
Datum: 14.01.2019

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)  
5362-53pa/001-0029#005

VMS-Nummer:

Betreff: Lärmaktionsplan Runde 3 - Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange  
Bezug:  
Anlagen: 0

Sehr geehrter Herr Marks,  
wie von Ihnen erbeten, erhalten Sie hiernit Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes zum Lärmaktionsplan (Runde 3) der Kreisstadt Siegburg. Behörden erhalten im Beteiligungsverfahren an der Lärmaktionsplanung die Gelegenheit zur Stellungnahme; dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar.

Da das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) erst seit dem 1. Januar 2015 für die Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig ist, kann ich Ihnen nur Angaben zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Runde 3 geben.

Die Angaben zu Belasteten durch Schienenverkehrslärm (im von Ihnen zur Verfügung gestellten PDF des Lärmaktionsplans auf Seite 4) stimmen mit den mir vorliegenden Daten überein. Wie bereits im Schreiben vom 2. November 2018 erwähnt, möchte ich Sie erneut darauf hinweisen, dass aus einem Vergleich der aktuellen Ergebnisdaten der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes (Runde 3) mit den Ergebnissen aus der Stufe II nur eingeschränkt Rückschlüsse auf die maßgeblichen Ursachen gezogen werden können. Durch die Verwendung aktueller und zum Teil anderer Eingangsdaten sowie auch die qualitative Veränderung eingesetzter

Hausanschrift:  
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn  
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0  
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199  
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier  
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken  
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20  
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Daten und Prozesse wird die Isolation einzelner Faktoren, die zu einer Lärmsituation beitragen, erschwert.

Auf den Seiten 36 bis 39 verwenden Sie Karten, die durch das Eisenbahn-Bundesamt angefertigt wurden. Bitte beachten Sie dabei folgenden Urheberrechtshinweis: Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Bei der Verwendung der Lärmkarten können Sie folgenden Verweis für die Zitation verwenden:

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)

© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)

Auf den Seiten 36 und 38 benutzen Sie zur Benennung der Detailkarten die Formulierung „Zeitbereich 24h“. Um Bürgerinnen und Bürgern die Nutzung der unterschiedlichen Datenquellen zu erleichtern, empfehle ich Ihnen, die Benennung durch den Zusatz „L-DEN“ zu ergänzen. Diese Kurzform des Lärmindex Tag-Abend-Nacht wird quellenübergreifend für den 24h-Bereich genutzt.

Analog dazu empfehle ich Ihnen auf den Seiten 37 und 39 die Benennung der Detailkarten durch den Zusatz „L-Night“ zu ergänzen. Diese Kurzform wird quellenübergreifend für den Nacht-Lärmindex verwendet.

Auch für die Detailkarten möchte ich Sie bitten, den bereits erwähnten Hinweis zur Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Lärmkartierung der Stufe II und Runde 3 zu berücksichtigen.

Darüber hinaus kann ich Ihnen noch folgende Informationen zu Lärminderungsmaßnahmen im Stadtgebiet der Kreisstadt Siegburg zur Verfügung stellen:

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gilt das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet, ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung bereits 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderungen am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann.

Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Eine Übersicht über bereits fertiggestellte, im Bau oder in Planung befindliche Lärmsanierungsmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes stellt die Anlage 1 zum Gesamtkonzept dar. In dieser Übersicht befinden sich für die

Seite 2 von 3

Kreisstadt Siegburg keine Angaben. In der Anlage 3 zum Gesamtkonzept, in der noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte aufgelistet sind, ist für Siegburg ein Sanierungsbereich entlang der Strecke 2651 im Bereich km 25,6 bis 26,0 (gesamt: 400 Meter) aufgelistet.

An dieser Stelle möchte ich Sie darauf hinweisen, dass die Deutsche Bahn AG als Projektträger des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes an Schienenwegen des Bundes zurzeit die Anlage 3 komplett überarbeitet. Dies ist notwendig, da durch den Wegfall des Schienenbonus zum 1. Januar 2015 der Abschlag von 5 dB(A) auf den rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel am Immissionsort entfällt. Außerdem erfolgte zum 1. Januar 2016 eine Absenkung der Auslöswerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) im Haushaltsgesetz des Bundes. Aus diesen beiden Gründen wird eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich, die das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes betrifft. Die Überprüfung erfolgt rechnerisch und es werden auch bereits sanierte Abschnitte in die Betrachtung einbezogen. Alle sanierungsbedürftigen Abschnitte werden mit neuen Prioritätskennziffern nach dem aktuellen Bemessungswerten versehen, auch die bereits in der Liste vorhandenen. Dadurch entsteht gegebenenfalls eine neue Reihung. Wo und in welchem Umfang sich ein erneuter, erhöhter oder erstmaliger Bedarf an Lärmsanierung ergibt und an welcher Stelle die Abschnitte dann stehen werden, ist erst nach Fertigstellung der Liste zu ersehen.

In Siegburg wurden jedoch bereits weitere Schallschutzwände errichtet, zum Beispiel im Rahmen der Lärmvorsorge. Eine Übersicht der errichteten Schallschutzwände können Sie dem Kartendienst des Eisenbahn-Bundesamtes entnehmen: <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>.

Ich hoffe, die Informationen unterstützen Sie bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans (Runde 3) für die Kreisstadt Siegburg. Wenn Sie weitere Fragen zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes haben, stehen meine Kolleginnen, Kollegen und ich Ihnen gern zur Verfügung.

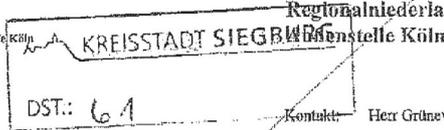
Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag  
Sebastian Rothe  
GA 5362



# Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Regionalniederlassung Rhein-Berg - Außenstelle Köln  
Postfach 210722 - 50532 Köln



Stadt Siegburg  
Stadtverwaltung  
z.Hd. Herrn Marks  
53719 Siegburg

Regionalniederlassung Rhein-Berg  
Außenstelle Köln

Kontakt: Herr Grünewald  
Telefon: 0221-8397359  
Fax: 0221-8397100  
E-Mail: johannes.grunewald@strassen.nrw.de  
Zeichen: 560/2.10.02.10/Lärm  
(Bei Antworten bitte angeben)  
Datum: 17.01.2019

**Lärmaktionsplanung Teil III**  
**Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange**  
Ihr Schreiben vom 11.12.2018

Sehr geehrter Herr Marks,

zu den mit o.g. Schreiben zugesandten Unterlagen zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans kann, ergänzend zu der Stellungnahme vom 10.08.2017 zum Lärmaktionsplan Teil II, folgendes mitgeteilt werden:

Zu den besonders betroffenen Bereichen, hier Nr. 10 – Wolsdorf westlich und östlich der A3 kann mitgeteilt werden, dass mit der geplanten Gesamtinstandsetzungsmaßnahme auf der A3 im Streckenabschnitt von der Anschlussstelle Lohmar bis zum Autobahnkreuz Bonn/Siegburg frühestens im Juli 2019 begonnen werden kann. Im Rahmen der Baumaßnahme wird auch der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags erfolgen und eine Erneuerung der Lärmschutzanlagen. Die neuen Lärmschutzanlagen werden länger und höher als die bestehenden sein, da sie unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Regelwerke dimensioniert worden sind. Es wird mit einer Gesamtbauzeit von zwei Jahren gerechnet.

Weitere Maßnahmen der Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen im Bereich der Stadt Siegburg sind in absehbarer Zeit nicht vorgesehen.

Abschließend kann festgestellt werden, dass der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen die in der Lärmaktionsplanung Teil III, bzw. der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung Teil II enthaltenen Maßnahmen zur Lärminderung zur Kenntnis nimmt. Jedoch kann für Maßnahmen an Straßen, welche sich in der Baulast des Landes und des Bundes befinden, kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vorausgesetzt werden. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Landes und des Bundes befinden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag *J. Grünewald*  
(Johannes Grünewald)

Straßen.NRW-Betriebsitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Celskenkirchen ·  
Telefon: 0209/3808-0  
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Landesbank Hessen-Thüringen  
IBAN: DE20300500900004005815 BIC: WELADED3  
Steuernummer: 319/5922/5316

Regionalniederlassung Rhein-Berg  
Außenstelle Köln  
Deutz-Kalker-Str. 18-26 · 50679 Köln  
Postfach 210722 · 50532 Köln  
Telefon: 0221/8397-0  
kontakt.ml.rb@strassen.nrw.de

*Handwritten notes:*  
13.01.2019/HH  
19.01.19

DST: 670

EING. 15. JAN 2019

**:rhein-sieg-kreis**  
Der Landrat

Rhein-Sieg-Kreis · Der Landrat · Postfach 1551 · 53705 Siegburg

**Stadt Siegburg  
Planungs- und Bauaufsichtsamt**

**53719 Siegburg**

**Referat Wirtschaftsförderung und  
Strategische Kreisentwicklung**

**- Fachbereich 01.3 -**

Frau Trompertz

Zimmer: 5.20

Telefon: 02241/13-2314

Telefax: 02241/13-3116

E-Mail: [petra.trompertz@rhein-sieg-kreis.de](mailto:petra.trompertz@rhein-sieg-kreis.de)

**Datum und Zeichen Ihres Schreibens**  
11.12.2018

**Mein Zeichen**  
01.3-Tro

**Datum**  
14.01.2019

**Lärmaktionsplanung Teil III für die Stadt Siegburg**  
hier: Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrter Herr Marks,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wie folgt wird zu dem unter Betreff genannten Verfahren Stellung genommen:

**Straßenverkehrsamt**

Die vorgeschlagenen langfristigen Maßnahmen, die zu einer grundsätzlichen Verbesserung der Geräuschkulisse führen, wie der Einbau lärmoptimierender Asphaltdecken, werden begrüßt.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Trompertz



Behindertenparkplätze  
befinden sich vor dem  
Haupteingang des  
Kreishauses (Zufahrt  
Mühlenstraße) und im  
Parkhaus P 10 Kreishaus

Dienstgebäude: Mühlenstraße 51  
Sitz der Kreisverwaltung: Kaiser-Wilhelm-Platz 1  
53721 Siegburg  
Tel. (0 22 41) 13-0  
Fax (0 22 41) 13 21 79  
Internet: <http://www.rhein-sieg-kreis.de>

Konten der Kreiskasse  
Kreissparkasse Köln IBAN: DE94 3705 0299 0001 0077 15  
SWIFT-BIC: COKSDE33  
Postbank Köln IBAN: DE66 3701 0050 0003 6185 00  
SWIFT-BIC: PBNKDEFF  
Umsatzsteuer-Ident-Nr.: DE123 102 775 | Steuer-Nr.: 220/5769/0451