

## **Verein Lebenswertes Sülztal e.V.**

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans LAP 4. Runde von Januar 2024

### **1. Einleitung**

**Lärmaktionspläne** sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die gemäß § 47 b Satz 1 Nr. 1 BImSchG als Umgebungslärm bezeichnet werden... Diese Kriterien sind erfüllt, sobald Lärmkarten vorliegen. Daher sind Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufzustellen, für die Lärmkarten vorliegen...

Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein städtisches Gesamtkonzept. ... Der Lärmaktionsplan besteht aus dem Maßnahmenplan und weiteren dazugehörigen Unterlagen, wie z.B. dem Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung ... (Phase 1 und 2).

Die EU-Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten bei der Lärmaktionsplanung zu größtmöglicher Transparenz. Die Öffentlichkeit soll die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne aktiv mitzuwirken. Dazu müssen die zuständigen Behörden die Lärmkarten – auch unter Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien – zugänglich machen. Die Öffentlichkeit kann sich über die Lärmsituation informieren und anschließend ihre Interessen zur Lärminderung in die Lärmaktionspläne einbringen.

#### **Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Öffentlichkeit wird frühzeitig eingeladen, an der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Dazu werden folgende Informationen zur Verfügung gestellt:

- die Ergebnisse der Lärmkartierung (Karten mit Bericht zu den Ergebnissen)
- die Erforderlichkeit der Planaufstellung bzw. Planüberprüfung
- die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung
- ggf. der zu überprüfende Lärmaktionsplan und
- ggf. verschiedene Vorschläge zur Lärminderung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung jeweiliger Maßnahmen

Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass sich die zuständige Behörde mit den Anregungen inhaltlich auseinandersetzen muss. Die Anregungen müssen nicht zwingend in den Lärmaktionsplan einfließen.

#### **Phase 2 der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Ortsübliche Bekanntmachung des Lärmaktionsplanentwurfes bzw. der Überprüfung des Lärmaktionsplans

- Gelegenheit für die Öffentlichkeit sich innerhalb einer angemessenen Frist erneut zu äußern
- Berücksichtigung der Eingaben bei der Entscheidung über die Annahme des Plans

Für einen erfolgreichen Lärmaktionsplan ist es erforderlich, dass alle Beteiligten eng kooperieren. Daher sollte bereits in der Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung auch eine Beteiligung anderer Behörden bzw. Fachämtern usw. erfolgen.

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

Anmerkung: der im Text oben kursiv gesetzte Text beinhaltet Zitate zum LAP, überwiegend aus den Seiten von <https://www.umgebungslaerm.nrw.de>

## 2. Stellungnahme

Die vorgelegte Stellungnahme ist als Einwendung gegen den ausgelegten LAP zu verstehen.

### 2.1. allgemeine Feststellungen

Der Verein Lebenswertes Sülztal e.V. vertritt mit dieser Einwendung – neben seinen allgemeinen Satzungszielen – auch die Interessen seiner > 130 Mitglieder, die teilweise in den lärmkartierten Bereichen wohnen.

Unter Hinweis auf die in der Einleitung gesetzlich vorgegebenen Ziele und Ansprüche an die Aufstellung eines LAP ist folgendes festzustellen:

Eine belastbare, nach 5 Jahren vorgeschriebene Überprüfung der Lärmsituation ist nicht geschehen. Die Verantwortlichen räumen selbst den personellen Engpass (die Stelle für den Bereich Umwelt ist seit längerer Zeit nicht besetzt) und eine sehr spät angegangene „Aktualisierung“ ein.

Der vorgelegte „aktualisierte“ LAP-Entwurf entspricht in mehreren wesentlichen Punkten nicht den Vorgaben.

Begründung:

1. Der LAP 4. Runde wurde lediglich „aktualisiert“ - und das auch nur unvollständig. Pauschale Hinweise darauf, dass sich „nur wenig geändert“ habe, werden im Einzelnen nicht hinreichend dargestellt und begründet.
2. Das „zentrale Element Maßnahmenkatalog“ wird überwiegend reduziert auf die Aufzählung älterer Maßnahmen aus dem LAP der 3. Runde – aktuelle Maßnahmen werden nicht hinreichend erkennbar.  
(<https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/laermaktionsplanung/massnahmen-gegen-laerm>)
3. Die Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung (Die Öffentlichkeit wird frühzeitig eingeladen, an der Lärmaktionsplanung mitzuwirken.) fand nicht statt. Die Begründung dafür auf S. 26 kann aus den unter 4. genannten Gründen nicht akzeptiert werden.
4. Aus den folgenden Gründen kann der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung sein, sondern erfordert eine umfassende Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Runde:
  - Seit Aufstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde haben sich im Grunde auf allen Ebenen (straßenverkehrsrechtlich, straßenbaulich, verfahrensmäßig) neue Entwicklungen, Rahmenbedingungen und Rechtsgrundlagen eingestellt, so dass die Fortschreibung des Lärmaktionsplans zur 4. Runde wesentliche Neuerungen enthält, die zu beachten wären.
  - Das Umweltbundesamt empfiehlt eine deutliche Absenkung der Auslösewerte ("Umwelthandlungsziele) für den Lärmaktionsplan.
  - Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert.
  - Bereits seit 1. Januar 2022 ist das bis zur 3. Runde gültige Berichtsformular an die EU geändert mit der Folge, dass der Aufwand für die Übermittlung der Daten deutlich komplizierter ist als bisher.
  - Es wird vom LAI empfohlen, die ruhigen Gebiete in einem kleinteiligeren Rahmen zu betrachten als es die Umgebungsrichtlinie vorgibt.
  - Es wurden neue Verfahren für die Berechnung der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen eingeführt

## 2.2. Stellungnahme zum Straßenverkehrslärm und zum Fluglärm

### 2.2.1. Stellungnahme zum Teilaktionsplan Straßenverkehrslärm

Betroffene Hauptverkehrsstraßen sind die A3 sowie Teile der L 284 und der L 288.

In der Tabelle auf Seite 9/26 finden sich verschiedene Abschnitte der gen. Hauptverkehrsstraßen mit den entsprechenden Verkehrszahlen aus 2015 und 2021 gegenübergestellt. In der untersten Zeile der Tabelle wird der Rückgang des KFZ-Verkehrs (auf < 3 Mill.) im nördlichen Hoffnungsthal dargestellt, so dass dieser aus der neuen Lärmkartierung für 2023 verschwindet.

Die Grundlage für die aktuellen Zahlen bilden angeblich die Zahlen des LANUV aus 2021.

Dabei wird auf die Quelle „<https://www.nwsib-online.nrw.de> Eigene Hochrechnung“ hingewiesen.

Welche Hochrechnung gemeint ist wird nicht ersichtlich). Für die geringere Auslastung der Streckenabschnitte wird eine Folge der Corona-Pandemie unterstellt.

Schaut man sich die Zahlen aus der Quelle <https://www.nwsib-online.nrw.de> genauer an, so ist festzustellen, dass dort neben den Zahlen für 2021 auch die Zahlen für 2019 (Hochrechnung)

aufgelistet sind. Zum Hintergrund siehe „Bundesweite Verkehrsdaten 2019,

Fortschreibung/Hochrechnung der Ergebnisse der SVZ 2015 und der temporären Messungen 2016 – 2019 auf das Jahr 2019 für die Lärmkartierung gemäß 34. BImSchV,

siehe <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2022-2021/v365.html>.

Straße	Streckenabschnitt	KFZ 2015	KFZ 2021	KFZ 2019 HR*	SV 2015	SV 2021	SV 2019 HR*
A 3	Stadtgrenze NW- Abfahrt Rösrath	35457560	28069595	37199705	4453365	3816075	4988090
A 3	Abfahrt Rösrath Bis Stadtgrenze NW	29010565	22831845	30549040	4361020	3742345	4889905
L288	Sülztalplatz – Schönrather Str.	5172780	4045295	4439860	131035	98815 ?	102930
L288	Schönrather Str. - Kirschheiderbroic h	6517440	6045860	6578395	223380	212795	216445
L288	Am Sommerberg - Holzmarkt	3000300	3132065	3043370	56575	51830	54020
L284	Zählstellenlage Kleineichen	4491325	4285465	4392045	73365	109135 ?	101105
L284	Zählstellenlage Rösrath	3682850	3455090	3726285	120.85	76650	113515
L284	Gerottener Weg - Am Sommerberg	4151510	3283175	4205530	117165	111690	111690
L284	Hofferhofer Str. - Lehmbach	3027675	<b>2750640</b>	<b>3066000</b>	93075	74460	87965

Laut Auskunft des LANUV sollten statt 2021 diese Zahlen aus der HR 2019 zum Vergleich herangezogen werden, da man sich bewusst ist, dass die Zahlen aus 2021 wegen der Corona-Einflüsse „korrupt“ sind.

In der modifizierten Tabelle haben wir daher den Zahlen aus 2015 bzw. 2021 in einer separaten Spalte noch die Zahlen aus 2019 HR (rote Schrift) gegenübergestellt. Diese Zahlen zeigen – bis auf 1 Ausnahme - keinen Rückgang, sondern einen Anstieg an. Danach bleibt auch die Verkehrsbelastung im nördlichen Hoffnungsthal (unterste Zeile der Tabelle = L 284 zw. Hofferhofer Str. und Leimbach) > 3 Mill.. Dieser Streckenabschnitt müsste folgerichtig in der Lärmkartierung verbleiben. Eine Ausnahme im Rückgang der Zahlen aus 2015 zu 2021 bildet der Streckenabschnitt L 288 zw. Am Sommerberg und Holzmarkt. Auch zu diesem auffälligen Anstieg in 2021 gegenüber 2015 findet sich leider keine Hinterfragung/Erklärung.



Abb. aus <https://www.nwsib-online.nrw.de>: Daten der HR aus 2019 – Ortsdurchfahrten gelb hinterlegt - erkennbar: 8400 Kfz/Tag zw. Hofferhofer Str. und Leimbach (> 3 Mill./Jahr)

Auf S. 9 letzter Absatz im neuen LAP wird lediglich angemerkt „... sind die bei einem Vergleich der Lärmkarten „aus **den Jahren 2013 und 2018**“ erkennbaren Veränderungen sehr gering und aufgrund des insgesamt geringeren Verkehrsaufkommens während der Corona-Pandemie weniger aussagekräftig als die Jahre zuvor“.

In diesem Satz zeigt sich, dass nicht nur die Schlussfolgerung auf falscher Datengrundlage besteht ist (weil eben nicht die Zahlen der HR aus 2019 verwendet wurden), sondern auch noch aus dem 2018er LAP ohne Anpassung der Jahreszahlen („2013 und 2018“) abgeschrieben wurde.

Auf S. 10 heißt es dann: *Das LANUV hat jedoch wie bei der letzten Lärmkartierung zusätzlich überarbeitete statistische Auswertungen zur Verfügung gestellt, die anschließend vorgestellt werden.* Es werden 3 Säulen-Diagramme abgebildet, die einen - ohne weitere Erklärung - unerklärlichen Widerspruch darstellen zwischen dem (coronabedingten) Rückgang in den zitierten Zahlen der Verkehrsbelastung von 2021 und der Lärmbelastung in der Fläche bzw. hinsichtlich der betroffenen Einwohner zw. 2018 und 2022.

Es wird lapidar festgestellt: „Aus diesem statistischen Datenmaterial lässt sich jedoch nicht ableiten, in

welchen Bereichen sich entlang der kartierten Straßenabschnitte höhere oder niedrigere Belastungen ergeben“. Es findet sich weder eine Hinterfragung der höheren und daher widersprüchlichen Lärmbelastungen in den Diagrammen noch eine Erklärung zum Hintergrund der neueren Zahlen, nämlich dass die Werte der roten Säulen in den abgebildeten 3 Diagrammen auf geänderte Berechnungsverfahren zurückzuführen sind.

**Zu „Rückblick auf die im Rahmen vorheriger Lärmaktionspläne beantragte Maßnahmen und deren Umsetzung:“ auf S. 11 ff.**

Auf den Seiten 11- 17 erfolgt der Rückblick auf bereits im alten LAP von 2018 beantragte Maßnahmen. (Auch) hier wurden überwiegend die Texte aus dem alten LAP übernommen.

Auf S. 16 erfolgt eine „Bewertung der Ergebnisse: Wie bereits mehrfach betont sind die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Zahl der Kfz und den Schwerlastverkehr im Jahr der Erhebung 2021 deutlich spürbar, weswegen eine klare Bewertung der Ergebnisse sich schwierig gestaltet. ... Weder aus einer visuellen Überprüfung der bereitgestellten Lärmkarten, noch aus der Auswertung der statistischen Daten lässt sich lokalisieren, in welchen Wohnbereichen die Lärm-belastungen zugenommen haben und wo Entlastungen eingetreten sind. Eine vertiefte, punktgenaue Betrachtung der eingetretenen Verschiebungen der Lärmimmissionen ist daher nicht möglich.“

Wären - wie vom LANUV empfohlen – korrekterweise die Zahlen aus der HR für 2019 genommen worden, hätte man zu anderen Schlüssen kommen müssen. So hätte man den besagten Streckenabschnitt im nördlichen Hoffnungsthal nicht herausnehmen dürfen.

**Zu „LKW-Verkehr zwischen der A4 und A3 (mautfreie Schleichwege) In diesem Zusammenhang war zu prüfen, wie sich der LKW-Verkehr zwischen der A3 und der A4 seit Einführung der Mautpflicht für LKW im Jahre 2005 entwickelt hat und ob ggf. Instrumentarien zur Reduzierung des LKW-Aufkommens zur Verfügung stehen. Die Stadtverwaltung hatte bereits in den Jahren seit 2002 als zuständige Straßenverkehrsbehörde wiederholt eigene Zählungen des LKW-Anteils durchgeführt. ...“**

Auf mehrfache email-Anfrage des Vereins nach den Zahlen/Jahren der eigenen SV-Zählungen wurde leider bisher nicht geantwortet.

„ ... Eine mautbedingte Mehrbelastung des Landesstraßennetzes konnte dabei nicht nachgewiesen werden. Vielmehr ergaben sich Hinweise auf eine Abnahme des LKW-Anteils. Der Vergleich der Ergebnisse der Bundesverkehrswegezählungen 2015 und 2021 im Bereich der Hauptstraße / Bergischen Landstraße bestätigt die bereits damals erkennbare Tendenz. ...“

Auch hier gilt: die Zahlen der HR aus 2019 zeigen keinen dtl. Rückgang des SV-Verkehrs auf diesen Abschnitten, sondern eine Zunahme - wenn die korrekten Zahlen herangezogen worden wären. Hat eine Prüfung der Eingangsdaten für die Lärmkartierung des LANUV überhaupt stattgefunden?

**Zur Zusammenfassung**

**hier: Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen**

„Die Zuständigkeit für die Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen liegt unverändert in der Hand des Landesbetriebs Straßen NRW und der Autobahn GmbH als Straßenbaulastträger, der nach eigenem Ermessen im Rahmen ihrer Haushaltslage über die Umsetzung von beantragten Maßnahmen entscheidet. Insofern hat sich an den bescheidenen Einflussmöglichkeiten der Kommunen in den letzten Jahren nichts geändert.

Hinsichtlich einer möglichen Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, um im Rahmen der Lärmaktionsplanung grundsätzlich die Geschwindigkeit im Stadtgebiet auf 30 km/h zu reduzieren, gilt, dass nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) die Unteren Straßenverkehrsbehörden, somit die Stadt Rösrath, zuständig für die verkehrs-rechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind. Die Anordnung von Tempo 30 auf (innerörtlichen) Landstraßen ist jedoch nur im gesetzlich festgelegten Rahmen möglich. Die Anordnung bedarf...“

Diese und die nachfolgenden Sätze mögen zwar die potenziellen Schwierigkeiten bis bei der Einrichtung einer Tempo-30-Einrichtung beschreiben – sie können allerdings die Bemühungen um eine Einzelfallprüfung keinesfalls ersetzen, die in anderen Orten z.T. erfolgreich umgesetzt wurden. (Auch im aktuellen LAP für Overath wird die Fortsetzung der Bemühungen um die Einrichtung u.a. für den Ortskern erkennbar. <https://www.overath.de/overath-lap-4-2024-02-15.pdf?forced=true>)

In den 3 Ortszentren von Rösrath finden sich u. E. nach durchaus Hinweise für die Sinnhaftigkeit von Einzelfallprüfungen für begrenzte Tempolimits. So z.B. in der Ortsdurchfahrt Hoffnungsthal – in nördlicher Richtung gesehen – ab der Kurve vor der Gaststätte Fachwerk bis zum Beginn der Tempo30-Zone ab Hofferhoferstr. (dieser Bereich deckt sich i.ü. weitgehend mit dem Denkmalschutz-Bereich Volberg). In diesem Bereich der Belastungsachse gibt es keine durchgängig angemessene Radverkehrsführung: hier wird der Radverkehr - spätestens ab der Sülzbrücke bis zum Ende der bestehenden Tempo30-Zone - im Mischverkehr geführt.

Daher bietet sich hier aus verschiedenen Gründen eine Einzelfallprüfung auf Tempo-Reduktion 30\* an. Es geht nicht nur um die Reduzierung der Lärmbelastung, sondern auch um eine allgemeine Verkehrsberuhigung aus Verkehrssicherheitsgründen (gefährliche Straßeneinmündung aus Volberg, fehlender Radweg /-streifen, gefährliche Radwegenge am südlichen Ende des Fachwerks - an dieser Stelle hatten sich 2015/2016 2 schwere Unfälle ereignet,...). Nebenher ergäbe sich damit eine Zone, die die Ortsmitte für den Fuß- und Radverkehr wieder lebenswerter und damit bel(i)ebter machen könnte.

\*Entsprechende Maßnahmenvorschläge im Lärmaktionsplan (wie z.B. Einzelfallprüfungen auf Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h) sind die 1. Voraussetzung zur Erzielung gewünschter Verbesserungen.

### 2.2.2. Stellungnahme zum Teilaktionsplan Fluglärm

Zitate aus dem LAP zum Fluglärm:

*„Ähnlich wie bei den durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen haben sich auch bezüglich der durch Fluglärm verursachten Lärmeinträge Verschiebungen zwischen den Iso-phonenbändern ergeben. Deutlich erkennbar ist hier insbesondere eine angebliche Entlastung des Kernbereiches in Rambrücken während der Nachtstunden, die der weiteren Interpretation bedarf.*

*... Nachtschutzzone [LAEQ $\geq$ 55 dB(A)] oder [LMAX6x57 dB(A)]*

*Lag bei der vorangegangenen Lärmkartierung der besiedelte Kernbereich der Ortslage Rambrücken noch in der Nachtschutzzone, so ist dieser Bereich nach der aktuellen Darstellung komplett aus der Nachtschutzzone herausgefallen. Die genannten Bereiche in Rambrücken sind nun dem niedrigeren Isophonenband  $\geq 50$  dB(A) < 55 dB(A) zugeordnet.\**

\*Anmerkung:

das auf Seite 22 des LAP abgebildete Diagramm ist nicht korrekt. Hier wurden die Zahlen aus der angehängten Excel-Tabelle offensichtlich falsch übernommen: in der entsprechenden Tabelle, Spalte I sind die im Diagramm dargestellten Werte dem Isophonenband >50-54 (statt wie dargestellt in 55-59) zuzuordnen.

Vgl. Tabelle „Betroffene\_Vergleich\_ULK2022BUF-2017VBUF.xlsx“ in Anlage!

*... Bezogen auf den Fluglärm lässt die aktuell bereitgestellte Lärmkartierung für die vom Fluglärm betroffenen Gebiete in Rösrath keine Bewertung der Entwicklung seit 2018 zu, da die Querwindbahn in der Zeit, in der die Daten erhoben wurden, aufgrund der durchgeführten Sanierung gesperrt war. Die ... berechneten Schallimmissionen sind nicht realistisch für einen Flugbetrieb unter Normalbedingungen, wie er seit Beendigung der Sanierung wieder stattfindet.“*

Demzufolge stellen wir fest:

Die Verantwortlichen für den LAP in Rösrath beschreiben (auch hier) sehr ausführlich – aber leider



nicht vollständig korrekt - wie wenig nachvollziehbar bis falsch - aufgrund mangelnder bzw. inadäquater Datengrundlage - die beschlossenen neuen Einstufungen des Fluglärms über Rambrücken sind.

Daher wenden wir ein: Die Herausnahme des Bereichs Rambrücken aus der Nachtschutzzone ist nicht zu rechtfertigen und muss revidiert werden!

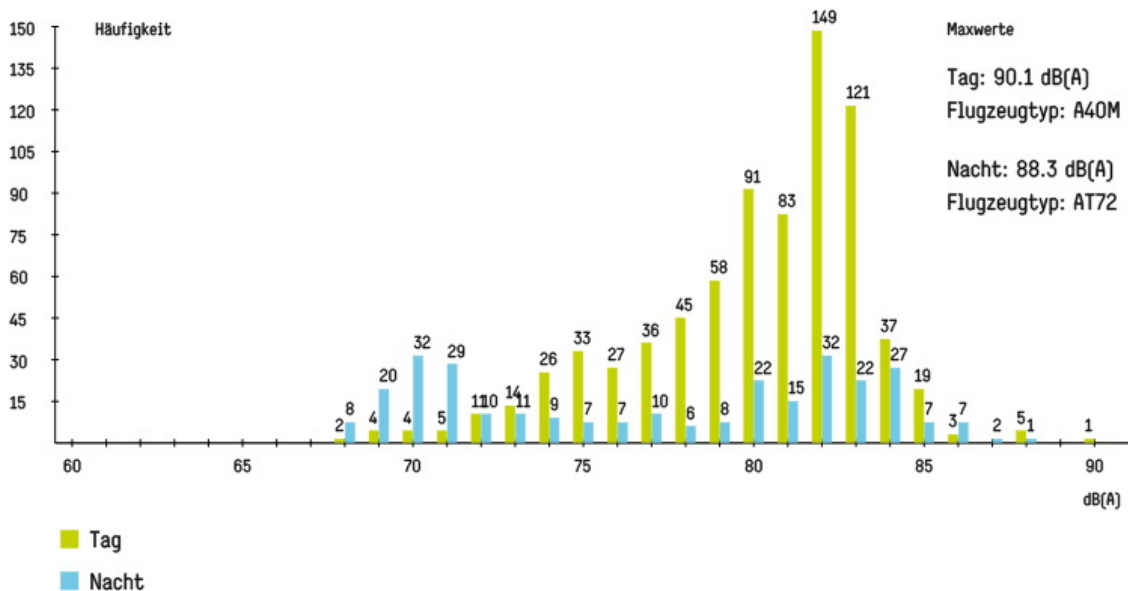
Begründung:

Rambrücken ist unter Hinblick auf die besonders vielen, besonders lauten Einzelschallereignisse mit 893 Überflügen >80db (2023) besonders belastet, d.h. es sind 46 % aller ü80 dB-Überflüge am Flughafen über Rambrücken gelistet), siehe Tabelle der >80 dB-Überflüge in Anlage! - bei nur 5 bzw. 24 % aller Starts bzw. Landungen auf der Bahn 24.

Auch wenn der berechnete Leq3 Nacht seit 2019 knapp unter 55 dB liegt (2018 > 55 dB) so ist doch viel stärker zu beachten, welchen enormen Spitzenbelastungen die Bewohner von Rambrücken ausgesetzt sind – auch in der Nacht!

Pegelhäufigkeitsverteilung Jun 2022

**Messstelle 5: Rösrath-Rambrücken**



Mess-Stelle Rambrücken, BEISPIEL Juni 2022: hohe Anzahl von Einzel-Lärmereignissen >80 dB!

Anmerkung: alle besonders lauten Ereignisse zw. 80 und 85 dB werden in den offiziellen Tabellen ausgespart, und das nur nur für die Mess-Stelle Rambrücken – warum?

Siehe <https://www.cgn-nebenan.de/laermenschutz/laermmessung.html> und im Text!

Die im Anhang beigefügte Tabelle der >80 dB-Überflüge stammt in ihrer Originalversion von Herrn Partsch (Flughafen, Nachhaltigkeit / Fluglärm). Sie enthält insgesamt 1.922 Datensätze, d.h. es hat 1.922 Fluglärmereignisse mit lauter als 80 dB gegeben. Dennoch gibt der Flughafen offiziell nur 1.218 Lärmereignisse mit >80 dB an (s.S.2 in der offiziellen „Jahresübersicht 2023“ des Flughafen und weiter unten im Text). Er begründet dies damit, dass man für die Mess-Stelle Rambrücken nur die ganz besonders lauten (>86 dB) Ereignisse berücksichtigen könne, weil der Abstand zwischen der Messstelle Rambrücken=MP05 und der Landebahnschwelle der Landebahn 24 (und daher auch die geringe Überflughöhe an der Messstelle) zu einer verzerrten Darstellung führe. Von der Mess-Stelle Rambrücken bis zur Landebahnschwelle sind es genau 3.000 m und die Überflughöhe dort ist 365m (NN), abzüglich 90 m örtliche Höhe ergibt eine Flughöhe von 275m in Höhe der Messstelle! Daher argumentiert der Flughafen so: „An der Messstelle 05 liegt eigentlich jeder Anflug auch von

kleinen Maschinen in der Größenordnung von 80 dB und mehr. (Zwischen 15.05. und 30.12.2023 werden dort 893 Überflüge mit >80db in Rambrücken (Mess-Stelle 05) gelistet. Da mache es angeblich keinen Sinn alle Anflüge zu listen, „wir wollen ja die lautereren Flüge dort kenntlich machen.“

In der Jahresübersicht für 2023 steht daher zu: Lautere Lärmereignisse bei Nacht:

„Im Jahr 2023 traten bei Nacht insgesamt 1218 Ereignisse auf, die an den Messstellen über 80 dB(A) (Mp 05 über 86 dB(A)) lagen.“

Es werden folglich für Rambrücken für diese Auflistung alle 80 bis 86 dB-Überflüge schlichtweg unter den Tisch fallen gelassen, d.h. in Rambrücken werden nur 189 von tatsächlich 893 Überflügen mit als > 80 dB bewertet und gelistet. Diese besonderen Hintergründe und Fakten erfordern für Rambrücken eine gesonderte Bewertung der Lärmsituation dort!

Die Stadt Rösrath erscheint angesichts solcher „Zahlenspiele“ gut beraten, vom Flughafen eine offizielle Auskunft darüber zu verlangen, warum die tatsächlichen Gesamtzahlen nicht öffentlich gemacht werden. Die Tatsache der nahen Lage zur Landebahn (wie oben beschrieben) rechtfertigt diese sehr eindrucksvolle „Unterschlagung“ jedenfalls nicht.

*Zu „Rösrath wird daher weiter konstruktiv in der Fluglärmkommission mitarbeiten und gemeinsam mit den anderen betroffenen Kommunen die Interessen der Region vertreten...“*

Hier wird angeregt – unabhängig von dieser Ausarbeitung des LAP - neben der Mitgliedschaft in der Fluglärmkommission (FLK) die [Mitgliedschaft in der Lärmschutzgenmeinschaft Flughafen Köln/Bonn \(LSG\) zu beantragen](#). In der LSG sind unter den 1800 Mitgliedern auch 14 Flughafen-Anrainer-Kommunen vertreten (darunter Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichterath, Siegburg, Hennef, St. Augustin, Much, Lohmar, Troisdorf, Königswinter, Odenthal, Kürten, Bergisch-Gladbach). Die LSG selbst ist auch Mitglied in der FLK.

*Zu „**Positiv zu würdigen ist in diesem Zusammenhang, ... dass die Flughafen Köln/Bonn GmbH auf Druck der Kommunen ein eigenes „Lärminderungsprogramm“ erarbeitet hat, dessen Inhalte seit Mai 2017 in Kraft sind. Wesentlicher Bestandteil des Programms ist ein Gebührenmodell, wonach die Entgelte für Flugbewegungen in der Nacht deutlich angehoben wurden...***

Anmerkung dazu: Die u. E. viel zu milde Gebührenerhöhung bewirkt kaum etwas - im Gegenteil: es trägt mglw. noch dazu bei, dass die Nachtflüge weiter deutlich zunehmen, weil Köln/Bonn im Vergleich zu Nachtflug-Konkurrenten immer noch überaus günstige Gebühren hat.

### **3. Zusammenfassende Stellungnahme**

Der Verein Lebenswertes Sülztal e.V. vertritt mit dieser Einwendung neben seinen allgemeinen Satzungszielen auch die Interessen seiner > 130 Mitglieder, die teilweise in den lärmkartierten Bereichen wohnen.

Seit der 3. Runde der Lärmaktionspläne haben sich nahezu alle Richtlinien und Berechnungsverordnungen zum Lärmschutz auf EU- wie auch auf nationaler Ebene verändert. Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert. Die neuen Berechnungsmethoden für die strategischen Lärmkarten arbeiten im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien mit zum Teil stark veränderten Parametern. Ein direkter Vergleich der bisherigen und der neuen Werte als Zeitreihe ist nicht mehr möglich.

Als Folge darf der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung bzw. Aktualisierung sein, sondern erfordert eine umfassende Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Runde, u.a. das Zugrundelegen der Zahlen der HR 2019 statt der von 2021 hinsichtlich der Verkehrszählungen an den Hauptverkehrsstraßen.



Diese eigentlich begründete, umfassende Überprüfung des alten LAP ist in Rösrath nicht geschehen. Selbst die „Aktualisierung“ des alten LAP von 2018 ist an einigen Stellen fehlerhaft (Tabellen, Diagramme und Text) bzw. unvollständig geschehen.

In den o. gen. Ausführungen wird dargestellt, warum eine vollständige Überprüfung hätte geschehen müssen. Das wichtigste Instrument des LAP – der aktuelle Maßnahmenkatalog – wird nicht wirklich genutzt. Außerdem wurde die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung außer Acht gelassen. Die vorgebrachte Argumentation: „*Hinsichtlich der Fertigstellungsfrist des Lärmaktionsplans der 4. Stufe bis zum 18.07.2024 ist eine zweite Beteiligungsstufe aus organisatorischen Gründen zudem nicht durchführbar.*“ kann unter Hinblick auf den begründeten Überprüfungsbedarf und die Bedeutung der Lärmaktionsplanung nicht gelten.

Aus diesen Gründen kann der vorgelegte Entwurf nicht akzeptiert werden.

Insbesondere die Festschreibung der Herausnahme des Streckenabschnitts der Bergischen Landstr. L 284 (Hofferhofer Str. - Lehmbach) aus der Lärmkartierung sowie des Bereichs Rambrücken aus der Fluglärm-Nachtschutzzone für die nächsten 5 Jahre ist nicht vertretbar. Die tatsächliche, große Anzahl der besonders lauten Überflüge (> 80 dB) über Rambrücken muss näher untersucht und ggfs. neu bewertet werden.

Ratsam erscheint die Beauftragung eines fachlich anerkannten Planungsbüros, ggfs. verbunden mit einem Antrag auf Aufschub des Abgabetermins für den LAP. Die damit verbundenen Kosten dürfen kein Argument gegenüber einer fachlich fundierten Lärmaktionsplanung sein.

Rösrath, den 24.04.2024

Verein Lebenswertes Sülztal e.V.

für den Vorstand: Bettina Montfort, Dr. Heinrich Mersmann