



Fachbereich 4

stadt  
**RÖSRATH**

Planen, Bauen, Umwelt, Mobilität

EU – Richtlinie Umgebungslärm

# Lärmaktionsplan für die Stadt Rösrath

Aktualisierung des Lärmaktionsplans  
aus dem Jahr 2018 nach § 47d BImSchG

Stand August 2024

# Inhaltsverzeichnis

I	Abbildungsverzeichnis.....	III
II	Tabellenverzeichnis.....	IV
III	Abkürzungsverzeichnis.....	V
1	Aktualisierung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG.....	6
2	Ablauf der Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung.....	7
3	Grundlagen der Datenerhebung und rechtlicher Hintergrund.....	10
4	Beschreibung der Hauptlärmquellen gemäß RL 2002/49/EG.....	12
4.1	Ballungsräume.....	12
4.2	Haupteisenbahnstrecken.....	12
4.3	Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-RL.....	12
4.4	Großflughäfen im Sinne der EU-RL.....	13
4.5	Darstellung der relevanten Hauptlärmquellen Rösraths.....	13
5	CNOSSOS Berechnungsmethode.....	14
5.1	Aktuelle Berechnungsmethoden.....	15
5.2	Auswirkungen von CNOSSOS.....	15
6	Aktualisierung des Teilaktionsplans Hauptverkehrsstraßen.....	16
6.1	Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm.....	20
6.2	Rückblick auf Maßnahmen vergangener Lärmaktionspläne.....	22
6.3	Neue Ansätze im Rahmen der Straßenlärmreduzierung seit der 3. Stufe des LAP.....	25
6.4	Anmerkungen zum Straßenverkehrsraum.....	32
7	Aktualisierung des Teilaktionsplans Fluglärm.....	34
7.1	Belastetenzahlen durch Fluglärm.....	37
7.2	Zusammenarbeit mit dem Flughafen Köln/Bonn.....	38
7.3	Weitere Entwicklungen.....	40
8	Zusammenfassung.....	41
9	Ergänzende Anmerkungen.....	43
IV	Literaturverzeichnis.....	V
V	Anhang.....	VII

## I Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 3 Mio. Kfz-Bewegungen pro Jahr auf Grundlage der Straßenverkehrswegezählung 2019.....	13
Abbildung 2: Kartierung des Straßenverkehrslärms $L_{DEN}$ aus dem Jahr 2019, gemittelt über 24 Stunden.....	16
Abbildung 3: Kartierung des Straßenverkehrslärms $L_{Night}$ aus dem Jahr 2019 .....	17
Abbildung 4: Sanierungsbedürftige Straßen in Rösrath, ein Einblick .....	31
Abbildung 5: Kartierung des Fluglärms $L_{DEN}$ aus dem Jahr 2019, gemittelt über 24 Stunden.....	35
Abbildung 6: Kartierung des Fluglärms $L_{Night}$ aus dem Jahr 2019 .....	36
Abbildung 7: Tempo 30 Anordnung in Forsbach.....	VII
Abbildung 8: Tempo 30 Anordnung Hoffnungsthal .....	VIII
Abbildung 9: Tempo 30 Anordnung Rösrath Mitte .....	IX

## II Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung am Flughafen Köln/Bonn .....	13
Tabelle 2: Verkehrswegezählungen aus 2015, 2019 (Hochrechnung (HR)), Daten aus 2019 bilden die Basis der Lärmkartierung .....	18
Tabelle 3: Betroffenenstatistik für die Hauptverkehrsstraßen (Zusammenfassung der Betroffenen von Landesstraßen und Autobahnen) $L_{DEN}$ für das Jahr 2019 .....	20
Tabelle 4: Betroffenenstatistik für die Hauptverkehrsstraßen (Zusammenfassung der Betroffenen von Landesstraßen und Autobahnen) $L_{night}$ für das Jahr 2019.....	20
Tabelle 5: Betroffenenstatistik der Autobahn A 3 in $L_{DEN}$ für das Jahr 2019 .....	21
Tabelle 6: Betroffenenstatistik der Autobahn A 3 in $L_{night}$ für das Jahr 2019 .....	21
Tabelle 7: Betroffenenstatistik der Landesstraßen $L_{DEN}$ für das Jahr 2019.....	21
Tabelle 8: Betroffenenstatistik der Landesstraßen $L_{night}$ für das Jahr 2019.....	21
Tabelle 9: Zusammensetzung der Lärmreduzierung durch Geschwindigkeitsreduzierungen	26
Tabelle 10: Betroffenenstatistik des Großflughafens Köln/Bonn in $L_{DEN}$ .....	37
Tabelle 11: Betroffenenstatistik des Großflughafens Köln/Bonn in $L_{night}$ .....	37

### III Abkürzungsverzeichnis

BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen
BUB	Berechnungsmethode für den Lärm von bodennahen Quellen
BUB-D	Datenbank für die Berechnungsmethode für den Lärm von bodennahen Quellen
CNOSSOS	Common Noise Assessment Methods
dB(A)	Dezibel (A-Bewertung), Geräuschmessung
HR	Hochrechnung
LAP	Lärmaktionsplanung
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	Landesanstalt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
L <sub>DEN</sub>	Day-Evening-Night-Lärmindex (Tag-Abend-Nacht), Lärmindex für die allgemeine Belästigung (Gesamtag – 24 h)
LKW	Lastkraftwagen
L <sub>night</sub>	Night-Lärmindex (Nacht), Lärmindex für Schlafstörungen (22.00 – 06.00 Uhr)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
SV	Schwerlastverkehr
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
UBA	Umweltbundesamt

# 1 Aktualisierung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG

Die zuständigen Behörden stellen nach § 47c (1) Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Lärmaktionspläne (LAP) auf, diese stellen die Basis zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen dar.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Erfassung von Lärmquellen und der Lärmbelastung, außerdem geben sie die Zahl der vom Lärm betroffenen Menschen an, mit dem Ziel die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar zu machen (LAI 2022). Gewerbelärm, also *„Geräusche von Fahrzeugen auf Betriebs- oder Werksgeländen, im Anlieferbereich von Verkaufseinrichtungen (z. B. Supermärkten) einschließlich auf den dazugehörenden Parkplätzen“* (UBA 2022) fällt nicht in die Untersuchung zum Lärmaktionsplan, sondern wird über die *„Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“* (TA Lärm) geregelt (ebd.).

Nach dem von der EU-Richtlinie Umgebungslärm vorgegebenen Terminplan hat die Stadt Rösrath den Lärmaktionsplan der 3. Stufe bis zum September 2018 erarbeitet. In diesem Zusammenhang waren in Rösrath die Lärmemissionen zu bewerten, die von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr und von dem Großflughafen Köln/Bonn ausgehen. Der Lärmaktionsplan wurde am 11.9.2018 durch den zuständigen Bau-, Vergabe- und Umweltausschuss beschlossen.

Da die EU-Umgebungslärmrichtlinie geändert wurde, gilt § 47d (5) BImSchG, der besagt, dass *„Lärmaktionspläne [...] bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet“* werden, wobei der Lärmaktionsplan der 4. Stufe zum 18. Juli 2024 zu überarbeiten ist (LAI 2022).

## 2 Ablauf der Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Nachdem die Lärmkarten und Betroffenenstatistiken des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, Nordrhein-Westfalen (LANUV) am 30. Juni 2022 veröffentlicht worden sind, konnte die Stadt Rösrath die Überarbeitung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe beginnen. Am 22.03.2024 wurde der erste Entwurf öffentlich in der Zeitung bekannt gemacht. Zwischen dem 25.03.2024 und dem 26.04.2024 erfolgte die Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Stadt erhielt bis zum 26.04.2024 fünf ausführliche Stellungnahmen zum Berichtsentwurf und 32 Anträge auf lärmreduzierende Maßnahmen entlang von Hauptverkehrsstraßen in der Zuständigkeit von Straßen.NRW. Hinsichtlich einzelner Punkte im Berichtsentwurf bestanden berechtigte Kritikpunkte. Dies führte dazu, dass der Entwurf weitgehend überarbeitet wurde und in Folge dessen der vorliegende Berichtsstand auch den gefolgten Stellungnahmen entspricht.

Die Stadt Rösrath bedankt sich bei Ihren Bürgerinnen und Bürgern für ihr Engagement und freut sich, einen überarbeiteten Lärmaktionsplan vorzustellen. Im Folgenden wird auf einige Punkte der Stellungnahmen eingegangen. Für detailliertere Informationen verweist die Stadt Rösrath auf die Abwägung.

Die Daten des vorliegenden Lärmaktionsplans wurden im Rahmen der Überarbeitung auf den relevanten Stand gebracht. Es werden hierzu die repräsentativen Daten des LANUV aus 2019 verwendet, die nicht durch die Corona-Pandemie verfälscht wurden. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größenordnung Rösraths in NRW dar, die nicht selber Ballungsraum sind. Der Bereich der L 284 zwischen der K 23 und Leimbach ist dadurch wieder in die Betrachtung eingeflossen. Redaktionelle inhaltliche Fehler aus dem bisherigen Berichtsentwurf wurden in diesem Zusammenhang korrigiert. Aufbau, Struktur und Inhalte wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP angepasst und enthalten u. a. ausführlichere Maßnahmenbeschreibungen zum Thema Geschwindigkeitsreduzierungen, dem Ausbau der Radwegeinfrastruktur und der multimodalen Verknüpfung von Verkehrsmitteln.

Im Zuge dessen wurden Geschwindigkeitsreduzierungen als grundsätzlich wirksame Maßnahme zur Lärmreduktion, besonders auf den Hauptverkehrsstraßen, identifiziert. Eine Geschwindigkeitsreduzierung um 20 km/h innerorts bedeutet pauschal eine Lärmreduzierung von ca. 3 dB(A). Dies stellt eine signifikante Minderung der wahrnehmbaren Lautstärke des Verkehrslärms dar. Innerhalb geschlossener Ortschaften trägt dies zu einer erheblichen Verbesserung der Lärmsituation für die betroffenen Anwohner bei.

Änderungen in den Modellberechnungen und Kartendarstellungen führen zu einer differenzierteren Darstellung der Lärmkarten und Betroffenheitsstatistiken der 4. Stufe im Vergleich zur 3. Stufe. Ein direkter Vergleich der Lärmkarten und Statistiken ist somit nicht möglich, eine Verschlechterung der tatsächlichen Lärmsituation ist pauschal nicht ableitbar.

Beschwerden, dass eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit nicht eingehalten wurde, gingen mittels Stellungnahmen bei der Stadt Rösrath ein. Die rechtliche Grundlage für die Erstellung des LAP ist § 47d BImSchG sowie die EU-Richtlinie 2002/49/EG. Danach wird die Öffentlichkeit *„zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken“* (§ 47d (3) BImSchG). Aus dieser gesetzlichen Grundlage ergibt sich keine Pflicht für eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit. Gemäß der *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – aus dem UMK-Umlaufbeschluss 40/2022* (LAI Beschluss 146. LAI) stellt der Ablauf der LAP lediglich eine Empfehlung dar. In der Umsetzung sind jedoch die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Diese erlauben bei geringen Lärmbelastungen die Phasen 1 und 2 (Beteiligung der Öffentlichkeit) zeitlich zu verknüpfen. Aufgrund der insgesamt geringen Lärmbelastungen in Rösrath wurden dementsprechend die einzelnen Beteiligungsphasen zusammengelegt.

Die Daten wurden im Rahmen der Überarbeitung des LAP auf den relevanten Stand gebracht. Unter Beachtung der sonstigen Datengrundlage ist eine umfassendere Überprüfung und Neuaufstellung des LAP somit ebenfalls nicht erforderlich.

Neben dem Straßenverkehr stellt auch der Flugverkehr eine bedeutende Lärmquelle für Teile Rösraths, insbesondere für Rambrücken, dar. Dies wurde auch durch die entsprechenden Stellungnahmen noch einmal deutlich. Aufgrund der aktuell noch geringen Datenbasis für eine genauere Untersuchung der Fluglärmsituation in Rambrücken kann die Stadt zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch keine abschließende Bewertung zur Betroffenheit des Überflugbereichs in Rambrücken vornehmen.

Zur in den Stellungnahmen kritisierten Berechnung des Fluglärms in Rambrücken erläutert das LANUV, dass die Gründe zur besonderen Bewertung der Messergebnisse für Rambrücken technisch nachvollziehbar und damit plausibel erscheinen. Dennoch ist es auch vorstellbar, die Messstation zu versetzen, sodass Überlagerungen der umgebenden Lärmquellen reduziert und genauere Messergebnisse erhalten werden können.

Aus Sicht der Stadt muss die Anzahl der Überflüge, insbesondere im Bereich der Fracht- und Charterflüge, mindestens in der Nacht über Rambrücken weiter reduziert werden. Die Stadt Rösrath strebt ferner ebenfalls ein allgemeines Nachtflugverbot am Flughafen Köln/Bonn an.



Allerdings fehlt hierzu die direkte rechtliche Einflussnahme auf die Flughafenbetreiber. Insofern kann die Stadt nur empfehlend auf die Flughafen Köln/Bonn GmbH einwirken und beispielsweise sich für die weitere Erhöhung der Gebühren für Flugbewegungen in der Nacht durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH im Rahmen der Fluglärmkommission einsetzen.

Um den Einfluss auf die Entscheidungen der Flughafenbetreiber zu erhöhen, soll der Rat der Stadt Rösrath entsprechend einer Stellungnahme die Mitgliedschaft in der „Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e. V.“ beantragen und eine Vertretung für diese, für die Stadt Rösrath, bestimmen.

Per Stellungnahme wurde der Stadt Rösrath die externe Beauftragung eines Planungsbüros zur Erstellung des Lärmaktionsplans nahegelegt, worauf die Stadt jedoch verzichtet hat. Die verfügbare Datengrundlage ist für den vorliegenden Lärmaktionsplan hinreichend aussagekräftig. Durch die Beauftragung eines externen Büros sind keine anderen Ergebnisse zu erwarten und aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten der Straßenbaulastträger, keine Maßnahmen, über die hier bereits beschriebenen hinaus, identifizierbar.

In der Vorberatung hat der Ausschuss für Bau, Landschaft und Vergabe am 12.06.2024 die Vertagung des Lärmaktionsplanes beschlossen. Grund der Vertagung war der Dissens in der Maßnahme „Temporeduzierung auf 30km/h“. Die Verwaltung sollte weiterhin Zeit bekommen, um eine Beteiligung einzelner Akteure (Ähnlich der Trägerbeteiligung gem. BauGB) durchzuführen. Die vorgeschriebene Frist (18. Juli) konnte daher nicht eingehalten werden. Der Lärmaktionsplan der 4. Stufe der Stadt Rösrath wurde daraufhin überarbeitet und zwischen dem 02.07.2024 bis 21.07.2024 eine Beteiligung einzelner Behörden durchgeführt. Begleitend zu dieser offiziellen Beteiligung, hat die Stadtverwaltung weitere interne Abstimmungsgespräche geführt um bspw. die bereits öffentlich geäußerten Bedenken der Feuerwehr zu berücksichtigen. Bis spätestens 18.10.2024 muss die Lärmaktionsplanung beim Umweltbundesamt abgegeben werden.

## 3 Grundlagen der Datenerhebung und rechtlicher Hintergrund

Für Kommunen außerhalb der definierten Ballungsräume in NRW hat das Landesamt für Natur,- Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) im Auftrag des Landesumweltministeriums im Zuge der Änderung der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine erneute „Lärmkartierung“ durchgeführt. Die bis zum 30. Juni 2022 aktualisierten Lärmkarten spiegeln die Lärmsituation aus dem Jahr 2019 wider. Auf Basis dieser Lärmkarten, die den Lärmpegel des Jahres 2019 abbilden, baut die vierte Stufe der Lärmaktionsplanung auf (LAI 2022). Durch die europäische Harmonisierung des Berechnungsverfahrens für den Umgebungslärm (durch CNOSSOS-EU), wurden alle Lärmkarten und Betroffenheitsstatistiken der 4. Stufe neu berechnet (LAI 2022).

**Durch diese Harmonisierung sind die Lärmkartierungen und Betroffenestatistiken der 3. und 4. Stufe nicht vergleichbar (LAI 2022).**

Der Anwendungsbereich für das Bundesimmissionsschutzgesetz gilt für den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind. Er gilt nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Nach **§ 47c (1) BImSchG** sind die zuständigen Behörden verantwortlich für die Erstellung von Lärmaktionsplänen für

- Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
- nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr
- Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr
- Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr

Zur Analyse der Lärmbelastung sind Schwellenwerte notwendig. Die Analyse beschäftigt sich ausschließlich mit Bereichen, welche Lärmbelastungen oberhalb des Schwellenwertes aufweisen. Im Regelfall orientieren sich diese Schwellenwerte an den unteren Pegelgrenzen der Lärmkarten:

- $L_{DEN} = 55 \text{ dB(A)}$
- $L_{night} = 50 \text{ dB(A)}$

Der Lärmindex  $L_{DEN}$  stellt ein Lärmbelastungsmaß gemittelt für einen ganzen Tag (24 h) dar.  $L_{night}$  stellt ein Lärmbelastungsmaß für die Nacht, zwischen 22 und 6 Uhr morgens, dar. Bei gezielten, standortspezifischen Analysen kann die Wahl eines höheren oder niedrigeren Schwellenwerts nützlich sein (LAI 2022) um standortspezifische Entscheidungen treffen zu können. Solche standortspezifischen Entscheidungen bei der Bearbeitung des LAP sind in Rösrath jedoch nicht erforderlich gewesen.

## 4 Beschreibung der Hauptlärmquellen gemäß RL 2002/49/EG

### 4.1 Ballungsräume

Kommunen mit mehr als 100.000 Einwohnern gelten als Ballungsraum. Am Ende des Jahres 2022 hatte Rösrath 29.028 Einwohner (nach IT NRW, Einwohner mit Hauptwohnsitz am 30.06.2023). Rösrath gilt somit nicht als Ballungsraum.

### 4.2 Haupteisenbahnstrecken

Der für eine Lärmkartierung maßgebliche Schwellenwert beträgt 30.000 Züge pro Jahr. Auf der durch Rösrath führenden Bahnlinie RB 25, verkehren, ohne Beeinträchtigungen durch Baustellen oder Zugausfälle, täglich maximal 81 Züge. Im Jahr sind dies maximal 29.600 Züge. Der durch das Gebiet der Stadt Rösrath verlaufende Schienenverkehr ist somit derzeit noch kein Lärmemittent im Sinne der EU-Richtlinie Umgebungslärm.

### 4.3 Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-RL

Nach EU-Richtlinie Umgebungslärm gelten Straßen mit mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr als lärmbelastet. In Rösrath werden nach wie vor alle Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr kartiert. Es sind weiterhin dieselben Straßen betroffen, für die auch bereits vor fünf Jahren Lärmemissionen berechnet wurden.

Abbildung 1 zeigt die Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 3 Mio. Kfz - Bewegungen pro Jahr auf Grundlage der Straßenverkehrswegezählung 2019. Betroffene Straßen sind die Bundesautobahn A3, die L 284 und Teile der L 288.

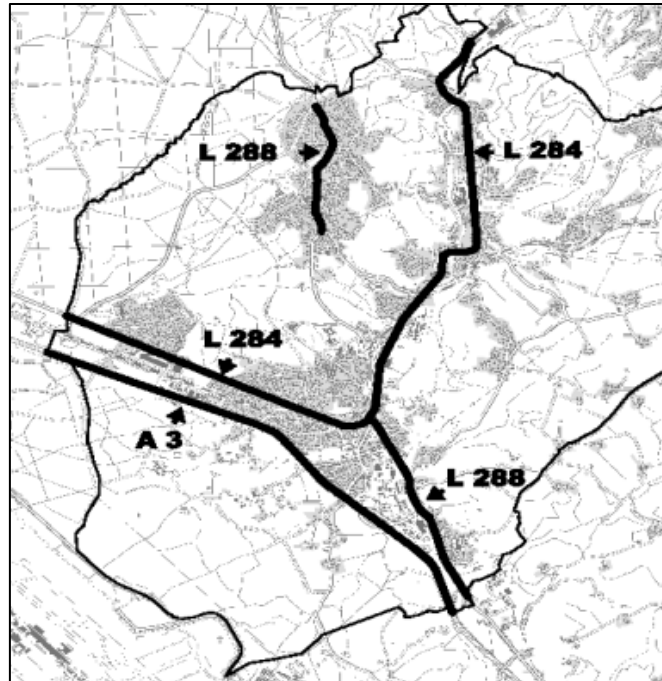


Abbildung 1: Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 3 Mio. Kfz-Bewegungen pro Jahr auf Grundlage der Straßenverkehrswegezählung 2019  
 Quelle: <https://nwsib-online.nrw.de/>

#### 4.4 Großflughäfen im Sinne der EU-RL

Der Großflughafen Köln/Bonn befindet sich im Südwesten der Ortslage Rösraath in einer Entfernung von etwa 3 km. In den letzten Jahren lag die Zahl der Flugbewegungen stets über 50.000. Nach wie vor ist der Flughafen Köln/Bonn somit im Lärmaktionsplan zu beachten.

Tabelle 1 zeigt die Verkehrsentwicklung am Flughafen Köln/Bonn beginnend mit dem Jahr 2017 bis zu den aktuellen Zahlen für 2023 laut Geschäftsbericht 2023.

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung am Flughafen Köln/Bonn  
 Quelle: Stabsstelle Unternehmenskommunikation (SU) Flughafen Köln/Bonn GmbH (2024)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Flugzeugbewegungen</b>	141.338	144.200	142.500	78.900	90.700	120.975	118.200
<b>Fluggäste</b>	12,38 Mio.	12,95 Mio.	12,35 Mio.	3,08 Mio.	4,25 Mio.	8,76 Mio.	9,76 Mio.
<b>Luftfracht</b>	838.526 t	859.400 t	814.600 t	863.400 t	986.000 t	971.442 t	872.500 t

#### 4.5 Darstellung der relevanten Hauptlärmquellen Rösraaths

Bei der Überprüfung des Lärmaktionsplan sind demnach die Lärmemissionen der Hauptverkehrsstraßen und des Flughafens Köln/Bonn im Anschluss genauer zu betrachten.

## 5 CNOSSOS Berechnungsmethode

Während die Lärmkartierung der ersten drei Stufen bislang nach national eingeführten, vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm erstellt wurde, ist zum 01. Januar 2019 das europaweit einheitliche Berechnungsverfahren **Common Noise Assessment Methods** in Europe (CNOSSOS-EU) in Kraft getreten. Dieses ist nun verbindlich zu verwenden (Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Sachsen 2022).

CNOSSOS ist nun die europaweit einheitliche Methode zur Beurteilung des Umgebungslärms für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Flug sowie der Industrie (Bundesanstalt für Straßenwesen 2024).

Im Jahre 2015 wurden die CNOSSOS-EU im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Deren Überführung in nationales Recht musste bis zum 31.12.2018 erfolgt sein. Dies wurde mit der Implementierung der deutschen Variante (CNOSSOS-DE) umgesetzt. Aus der nun eingeführten Methode resultieren Veränderungen gegenüber der bisherigen Herangehensweise an die Schallberechnung im Rahmen der Lärmkartierung. Beispielhaft zu nennen sind Änderungen an den für die Schallberechnung benötigten Eingangsdaten, aber auch an der der Berechnung zu Grunde liegenden Schallausbreitungsmodellierung (Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Sachsen 2022) und weiteren Veränderungen.

Für den Bereich des Schienenverkehrs umfassen diese zum Beispiel verschiedene Parameter der Schienenfahrzeuge, des Fahrweges und von Schallschutzeinrichtungen. Zudem wurden Berechnungsmethoden und schalltechnische Parameter zur Modellierung von Straßenbahnen hinzugefügt (Eisenbahn-Bundesamt 2024). Ein Vergleich der Emissionsmodelle der früheren Berechnungsmethode und von CNOSSOS-EU zeigt, dass in der Kategorie Straßenverkehrslärm für die drei Fahrzeugkategorien Pkw sowie leichte und schwere Lkw im früheren Model bei einem mit dem Referenzbelag von CNOSSOS vergleichbaren Belag zum Teil erhebliche höhere Pegel berechnet werden (Bartolomaeus 2018).

## 5.1 Aktuelle Berechnungsmethoden

Die für die Zwecke der Lärmkartierung relevanten Bestandteile der europaweit einheitlichen, auf deutsche Bedingungen angepassten Berechnungs- und Bewertungsvorschrift CNOSSOS-DE sind die:

- Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen (BEB)
- Berechnungsmethode für den Lärm von bodennahen Quellen (BUB)
- Datenbank für die Berechnungsmethode für den Lärm von bodennahen Quellen (BUB-D)

## 5.2 Auswirkungen von CNOSSOS

Die Verwendung der neuen Berechnungsvorschrift bringt verschiedene Änderungen mit sich, die einen direkten Vergleich der Resultate aus vorangegangenen Stufen mit denen der aktuellen nicht zulassen. Untersuchungen zeigen bei der Verwendung von CNOSSOS-DE bei gleicher Verkehrszusammensetzung in bebauten Bereichen eine erkennbar höhere Abschirmwirkung als bei der bislang verwendeten Methode. Dagegen sieht man in Bereichen mit eher freier Schallausbreitung nach CNOSSOS-DE höhere Belastungen. Durch die geänderten Vorgaben zur statistischen Auswertung lassen sich auch die Belastetenzahlen nicht miteinander vergleichen (Eisenbahn-Bundesamt 2024). Zusammenfassend gilt, die Anpassung der Berechnungsmethoden hat erhebliche Auswirkungen auf die berechnete Anzahl der Belasteten, und teilweise auch auf die Ausdehnung der Isophonen. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat. Auch können die Wirkungen von zwischenzeitlich ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen nur sehr bedingt oder gar nicht aus den aktuellen Lärmkarten und den Belastetenzahlen abgelesen werden (MUNV 2024).

Eine genaue Beschreibung der Veränderungen im Vergleich zur bisherigen Berechnungsmethode, speziell für die Geräuschquelle Straßenverkehr, wurde vom Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie vom Freistaat Sachsen in der Schriftenreihe 19, 2022 systematisch herausgearbeitet

## 6 Aktualisierung des Teilaktionsplans Hauptverkehrsstraßen

Es ist hervorzuheben, dass aufgrund des neuen Berechnungsverfahrens die Kartierungsergebnisse der 3. und 4. Stufen nicht direkt miteinander vergleichbar sind (LAI 2022). Dementsprechend werden die Lärmkarten von 2018 nicht in dem vorliegenden Lärmaktionsplan, der 4. Stufe aufgeführt.

Die nachfolgenden Abbildungen 2 und 3 zeigen das Ergebnis der Lärmkartierung des LANUV aus dem Jahr 2019, veröffentlicht im Jahr 2022, für die Stadt Rösrath, gemessen mit Hilfe der vorgegebenen Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{night}$ .



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



### Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

— Gemeindegrenzen



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)  
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Abbildung 2: Kartierung des Straßenverkehrslärms  $L_{DEN}$  aus dem Jahr 2019, gemittelt über 24 Stunden  
Quelle: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>



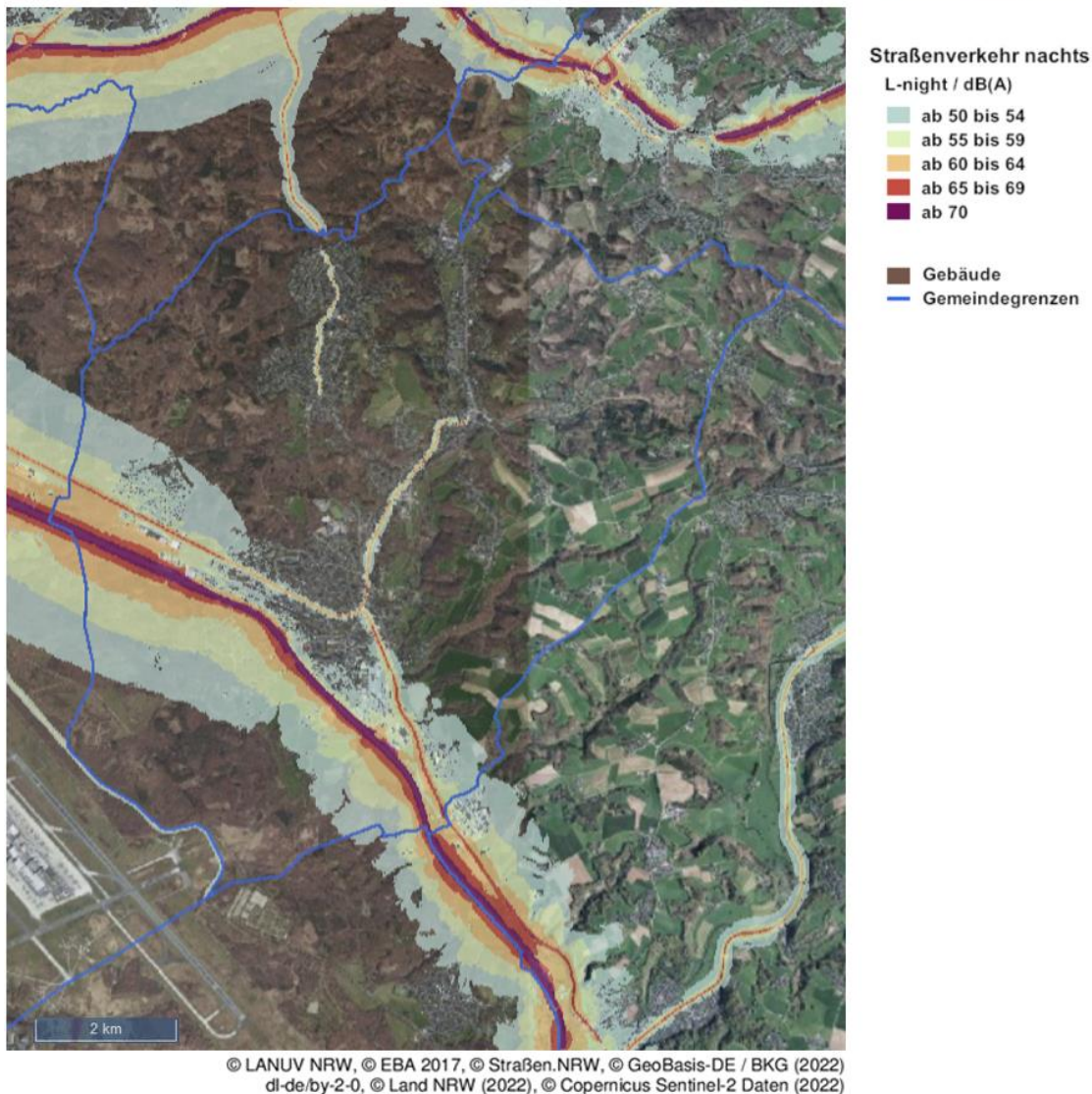


Abbildung 3: Kartierung des Straßenverkehrslärms  $L_{\text{Night}}$  aus dem Jahr 2019  
Quelle: <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

Nach wie vor sind in der Stadt Rösrath die A 3 und Teile der L 284 und der L 288 vom Straßenverkehrslärm, sowohl tagsüber als auch nachts, betroffen. Tabelle 2 listet die Verkehrswegezählungen zu den lärmkartierten Straßen der Jahre 2015 und 2019 auf. Die Daten des Jahres 2021 werden nicht aufgelistet, da sich die vorliegende Analyse auf die Verkehrswegezählung des Jahres 2019 bezieht. Die Daten stammen aus der öffentlich zugänglichen Straßeninformationsbank NRW (<https://www.nwsib-online.nrw.de/>) und wurden zur besseren Vergleichbarkeit auf die Anzahl der Pkw pro Jahr hochgerechnet.

180 Dauerzählstellen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen erfassen die Verkehrssituation in ganz NRW. Seit 2011 werden kontinuierlich Verkehrsdaten erfasst. Die momentan aktuellsten Daten stellen die des Jahres 2021 dar, welche jedoch aufgrund der Einflüsse der Covid-19-Pandemie und der Flutkatastrophe 2021 den Verkehr in Rösrath nicht repräsentativ darstellen und daher nicht in den vorliegenden Lärmaktionsplan einfließen. Neue Verkehrsdaten sollen im Herbst 2026 vorliegen (Straßen.NRW 2024). Für die Lärmkartierung des LANUV bis Juni 2022 (4. Stufe) bilden deshalb die Zählungen aus 2019 die Datenbasis.

Tabelle 2: Verkehrswegezahlungen aus 2015, 2019 (Hochrechnung (HR)), Daten aus 2019 bilden die Basis der Lärmkartierung

Quelle: <https://www.nwsib-online.nrw.de/>, eigene Analysen 2024

<b>Bezeichnung</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Kfz 2015</b>	<b>Kfz 2019 (HR)</b>	<b>Davon SV 2015</b>	<b>Davon SV 2019 (HR)</b>
<b>Autobahn 3</b>	Stadtgrenze NW bis Abfahrt Rösrath	35.457.560	<b>37.199.705</b>	4.453.365	<b>4.988.090</b>
<b>Autobahn 3</b>	Abfahrt Rösrath bis Stadtgrenze NW	29.010.565	<b>30.549.040</b>	4.361.020	<b>4.889.905</b>
<b>L 288</b>	Sülztalplatz – Schönrather Str.	5.172.780	4.439.860	131.035	102.930
<b>L 288</b>	Schönrather Str. – Kirschheiderbroich	6.517.440	<b>6.578.395</b>	223.380	216.445
<b>L 288</b>	Am Sommerberg – Holzmarkt	3.000.300	<b>3.043.370</b>	56.575	54.020
<b>L 284</b>	Zählstellenlage Kleineichen	4.491.325	<b>4.392.045</b>	73.365	101.105
<b>L 284</b>	Zählstellenlage Rösrath	3.682.850	<b>3.726.285</b>	120.850	113.515
<b>L 284</b>	Gerottener Weg – Am Sommerberg	4.151.510	<b>4.205.530</b>	117.165	111.690
<b>L 284</b>	Hofferhofer Str. – Lehmbach	3.027.675	<b>3.066.000</b>	93.075	87.965
<b>Summe der Kfz</b>		<b>94.512.005</b>	<b>97.200.230</b>	<b>9.629.830</b>	<b>10.665.665</b>
<b>Entwicklung der Gesamtsumme der Kfz</b>		<b>100 %</b>	<b>102,8 %</b>	<b>100 %</b>	<b>110,8 %</b>

Die Bundesanstalt für Verkehrswesen hat aufgrund der durch Covid-19 verschobenen Verkehrszählungen eine alternative Methode zur Bereitstellung von Verkehrsdaten für die Bundesfernstraßen zur Erstellung der aktuellen Lärmkartierung zur Verfügung gestellt. Es wurde eine Fortschreibung und Hochrechnung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung

(SVZ) 2015 in Verbindung mit den automatischen Dauerzählstellendaten sowie den TM-Zählungen (temporär) der Jahre 2016 – 2019 für das Jahr 2019 durchgeführt. Im Ergebnis liegen die Verkehrskenngrößen gemäß der SVZ-Schnellübersicht für das Jahr 2019 vor, dies sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken, die Bemessungsverkehrsstärken und die Lärmkennwerte, welche in Tabelle 2 auf Jahreswerte hochgerechnet wurden (Bundesanstalt für Straßenwesen 2022). Basis der Berechnung der Lärmkarten des LANUVs für die vorliegende 4. Stufe des LAP sind entsprechend die Hochrechnungen der Daten für 2019. Jährlich leichte Schwankungen der Verkehrsfrequenz auf den betroffenen Straßenabschnitten lassen sich aus den Daten der Bundesverkehrswegezählungen ablesen (vgl. Tabelle 2).

In der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung sind weiterhin alle bereits aus der 3. Stufe relevanten Straßen in der Lärmkartierung enthalten. Es ist eine generell steigende Tendenz der Kfz-Anzahl zwischen 2015 und der Hochrechnung von 2019 zu erkennen, insgesamt steigt die Anzahl der Kfz um 2,84 %. Lediglich der Streckenabschnitt der L 288 Sülztalplatz – Schönrather Straße zeigt einen Rückgang der Kfz-Zahlen im Jahr 2019. Diese leichte Abnahme bei den Kfz-Zahlen hat jedoch nach Rücksprache mit dem LANUV eine derart geringe Auswirkung auf die Lärmbelastung, dass diese als nicht relevant anzusehen ist.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die aktuell lärmbelasteten Straßen mit denen der 3. Stufe des Lärmaktionsplans bei leicht ansteigendem Verkehrsaufkommen im Jahr 2019 nahezu identisch sind.

Bezüglich des Schwerlastverkehrs (SV) ist insgesamt eine Zunahme (10,8 %) der Fahrzeugbewegungen im Hinblick auf die Hochrechnung von 2019 in Relation zu der Zählung aus 2015 festzustellen. Ein geringfügiger Rückgang der Fahrzeugbewegungen wurde in den Bereichen der L 288 und L 284 gemessen. Lediglich in Kleineichen ist eine Zunahme zu verzeichnen, ebenso nahmen die SV Fahrzeugbewegungen auf der A 3 deutlich zu. Es ist wahrscheinlich, dass die aktuell gefühlte höheren Lkw-Fahrten in Kleineichen lediglich temporäre Folgen von umliegenden Straßenbaumaßnahmen sind.

Die Voraussetzung einer Sperrung der L 284 zwischen Rösrath und Lehmbach für den Schwerlastverkehr >7,5t für den Durchgangsverkehr kann aus den derzeit vorliegenden Datensätzen nicht hergeleitet werden. Es ist nicht bekannt, wie groß der Anteil der tatsächlich nur Rösrath durchfahrenden Lkw im Vergleich zu den hier ansässigen Unternehmern und Anlieferverkehren, die sich nicht umleiten lassen, ist. Daher kann im Rahmen des LAP keine wirkungsvolle Maßnahme benannt werden.

## 6.1 Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm

Das LANUV stellt den Kommunen eine statistische Auswertung der Lärmkartierung dar. Die folgenden Tabellen zeigen die Anzahl der betroffenen Personen getrennt nach Straßengattung für die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{night}$ . Die Statistik beinhaltet die Belastetenzahlen nach der neuen Berechnungsmethode BEB (Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) sowie den prozentualen Anteil der Betroffenen in Bezug auf die Gesamtbevölkerung Rösraths (Einwohnerzahl: 29.028). Die neue Berechnungsmethode hat erhebliche Auswirkungen auf die berechnete Anzahl der Belasteten. Ein Vergleich mit früheren Statistiken ist demnach nicht möglich.

Die Statistiken orientieren sich an den unteren Pegelgrenzen der Lärmkarten:

- $L_{DEN}$  = unterste Pegelgrenze 55 dB(A)
- $L_{night}$  = unterste Pegelgrenze 50 dB(A)

In Rösrath wurden die Statistiken für die Gattungen Autobahn (Tabellen 5 u. 6) und Landesstraße (Tabellen 7 u. 8) berechnet. Eine Zusammenfassung aller Lärmbetroffenen in Rösrath zeigen die folgenden Tabellen 3 und 4 zu den Hauptverkehrsstraßen jeweils für  $L_{DEN}$  und  $L_{night}$ , bezogen auf das Jahr 2019. Da einige Grundstücke mehrfach lärmbeeinträchtigt sind, sowohl von der A 3 als auch den Landesstraßen, sind die Statistiken zu den Hauptverkehrsstraßen geringer als eine reine Addition der Betroffenen für die Straßengattungen Landesstraßen und Autobahn erwarten ließe.

Tabelle 3: Betroffenenstatistik für die Hauptverkehrsstraßen (Zusammenfassung der Betroffenen von Landesstraßen und Autobahnen)  $L_{DEN}$  für das Jahr 2019  
Quelle: LANUV 25.07.2023, eigene Analyse 2024

$L_{DEN}$ [dB(A)]	55-59	60-64	65-69	70-74	ab 75
<b>Anzahl der Belasteten Personen</b>	3.919	3.129	1.821	765	19
<b>Prozentualer Anteil der Gesamtbevölkerung Rösraths</b>	13,5 %	10,7 %	6,3 %	2,6 %	0,06 %

Insgesamt sind rundungsbedingt 33,16 % der Gesamtbevölkerung Rösraths vom Lärm, ausgehend von Hauptverkehrsstraßen, gemittelt über alle Tage im Jahr belastet.

Tabelle 4: Betroffenenstatistik für die Hauptverkehrsstraßen (Zusammenfassung der Betroffenen von Landesstraßen und Autobahnen)  $L_{night}$  für das Jahr 2019  
Quelle: LANUV 25.07.2023, eigene Analyse 2024

$L_{NGT}$ [dB(A)]	50-54	55-59	60-64	65-69	ab 70
<b>Anzahl der Belasteten Personen</b>	3.817	2.212	869	37	0
<b>Prozentualer Anteil der Gesamtbevölkerung Rösraths</b>	13,2 %	7,6 %	3 %	0,1 %	0 %

Insgesamt sind rundungsbedingt 23,9 % der Gesamtbevölkerung Rösraths vom Lärm, ausgehend von Hauptverkehrsstraßen, in der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr, belastet.

Tabellen 5 und 6 zeigen die Betroffenenstatistik der Autobahn A 3 jeweils für  $L_{DEN}$  und  $L_{night}$  bezogen auf das Jahr 2019.

Tabelle 5: Betroffenenstatistik der Autobahn A 3 in  $L_{DEN}$  für das Jahr 2019

Quelle: LANUV 25.07.2023, eigene Analyse 2024

$L_{DEN}$ [dB(A)]	55-59	60-64	65-69	70-74	ab 75
<b>Anzahl der Belasteten Personen</b>	3.094	2.189	446	108	13
<b>Prozentualer Anteil der Gesamtbevölkerung Rösraths</b>	10,7 %	7,5 %	1,5 %	0,4 %	0,04 %

Insgesamt sind rundungsbedingt 20,15 % der Gesamtbevölkerung Rösraths vom Lärm, ausgehend von der Autobahn A 3, gemittelt über alle Tage im Jahr belastet.

Tabelle 6: Betroffenenstatistik der Autobahn A 3 in  $L_{night}$  für das Jahr 2019

Quelle: LANUV 25.07.2023, eigene Analyse 2024

$L_{NGT}$ [dB(A)]	50-54	55-59	60-64	65-69	ab 70
<b>Anzahl der Belasteten Personen</b>	3.132	832	215	36	0
<b>Prozentualer Anteil der Gesamtbevölkerung Rösraths</b>	10,8 %	2,9 %	0,7 %	0,1 %	0 %

Insgesamt sind rundungsbedingt 14,5 % der Gesamtbevölkerung Rösraths vom Lärm, ausgehend von der Autobahn A 3, in der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr, belastet.

Tabellen 7 und 8 zeigen die Betroffenenstatistik der Landesstraßen jeweils für  $L_{DEN}$  und  $L_{night}$  bezogen auf das Jahr 2019.

Tabelle 7: Betroffenenstatistik der Landesstraßen  $L_{DEN}$  für das Jahr 2019

Quelle: LANUV 25.07.2023, eigene Analyse 2024

$L_{DEN}$ [dB(A)]	55-59	60-64	65-69	70-74	ab 75
<b>Anzahl der Belasteten Personen</b>	1.467	1.137	1.328	612	6
<b>Prozentualer Anteil der Gesamtbevölkerung Rösraths</b>	5,1 %	3,9 %	4,6 %	2,1 %	0,02 %

Insgesamt sind rundungsbedingt 15,7 % der Gesamtbevölkerung Rösraths vom Lärm, ausgehend von Landesstraßen, gemittelt über alle Tage im Jahr belastet.

Tabelle 8: Betroffenenstatistik der Landesstraßen  $L_{night}$  für das Jahr 2019

Quelle: LANUV 25.07.2023, eigene Analyse 2024

$L_{NGT}$ [dB(A)]	50-54	55-59	60-64	65-69	ab 70
<b>Anzahl der Belasteten Personen</b>	1.167	1.354	570	0	0
<b>Prozentualer Anteil der Gesamtbevölkerung Rösraths</b>	4,0 %	4,7 %	1,9 %	0 %	0 %

Insgesamt sind rundungsbedingt 10,6 % der Gesamtbevölkerung Rösraths vom Lärm, ausgehend von Landesstraßen, in der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr, belastet.

Aufgrund der Lärmkarten und Betroffenheitsberechnung wird kein Vergleich mit der Betroffenheitsstatistik aus der 3. Stufe des LAP gezogen. Neue Kriterien gehen, wie oben beschrieben, in die Berechnung mit ein und machen einen direkten Vergleich sowohl der Lärmkarten als auch der Betroffenenstatistiken der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe und 4. Stufe nicht möglich. Dennoch ist eine Verschlechterung der tatsächlichen Lärmsituation pauschal nicht ableitbar. Ganzheitlich betrachtet sind in beiden Straßengattungen mehrheitlich Bewohner in den unteren Pegelgrenzen ( $L_{DEN55}$  - 59 dB(A) und  $L_{night}$  50 - 55 dB(A)) belastet. Im Vergleich der zwei Straßengattungen Landesstraßen und Autobahnen ist der größte prozentuale Anteil der Gesamtbevölkerung durch Autobahnlärm belastet.

## 6.2 Rückblick auf Maßnahmen vergangener Lärmaktionspläne

### ▪ **Nächtliches Tempolimit auf der BAB 3**

Bereits im Zusammenhang mit der Erstellung des Lärmaktionsplans der 1. Runde hatte die Stadt Rösrath die Einführung eines nächtlichen Tempolimits bei der Bezirksregierung Köln beantragt. Dies wurde im Jahre 2009 mit der Begründung abgelehnt, dass aufgrund des hohen Anteils an Schwerlastverkehr hierdurch keine wahrnehmbare Lärmreduzierung erreicht werden könne. Mit Schreiben vom 14.10.2013 hat die Stadtverwaltung zum wiederholten Male die Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h auf der A 3 bei der Bezirksregierung Köln beantragt. Mit Schreiben vom 09.07.2014 wurde auch dieser Antrag mit der Begründung abgelehnt, dass die zulässigen Lärmpegel tagsüber nur an 2 Gebäuden in der Burggasse überschritten würden und nachts sogar eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h aufgrund des hohen Lkw-Anteils von seinerzeit 22,8 % keine wahrnehmbare Lärmreduzierung ergeben würde.

### ▪ **Umsetzung der vom Landesbetrieb angekündigten Sanierung des Fahrbahnbelags auf der A 3 und Einbau eines lärmreduzierenden Belags (Flüsterasphalt)**

Die Bezirksregierung teilt hierzu auf Anfrage mit, dass bereits 2010 der Fahrbahnbelag zwischen den Anschlussstellen Königsforst und Rösrath mit einem lärmreduzierenden Belag erneuert wurde. Durch die Sanierung konnte eine Lärmreduzierung von 2 dB(A) erreicht werden.

- **Überprüfung der Umsetzbarkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Landesstraßen**

Der Abschnitt der L 288 (Kölner Straße zwischen Kiefernweg und Brückenweg) befindet sich innerhalb der geschlossenen Ortslage. Somit ist hier die gesetzliche Geschwindigkeitsvorgabe innerorts von 50 km/h maßgebend. Die ursprünglich im Entwurf des Lärmaktionsplans aufgeführte Verbesserung durch eine Geschwindigkeitsreduzierung ist sachlich falsch, da eine Reduzierung der Geschwindigkeit nicht stattgefunden hat. In diesem Abschnitt durfte sowieso maximal 50 km/h schnell gefahren werden und dies gilt auch aktuell.

- **Sanierung der Fahrbahnbeläge der Landesstraßen in Rösrath**

Die dringend notwendige Sanierung der Beläge in Teilbereichen der L 284 und der L 288 im Bereich der Ortsdurchfahrt Rösrath (Beienburger Straße bis Anfang Sülztalstraße und Hauptstraße bis Jahnstraße) wurde im Herbst 2016 erfolgreich abgeschlossen.

- **Beschleunigung des Verkehrsabflusses in Richtung Hoffnungsthal**

Im Zusammenhang mit der o.g. Sanierung erfolgte auch ein Umbau des Knotenpunktes Sülztalplatz. Durch die Anlage einer eigenen Abbiegespur (von Rambrücken in Richtung Hoffnungsthal) und der Optimierung der Ampelsteuerung erfolgt seitdem eine wesentliche Entzerrung der Verkehrssituation und eine Verstetigung des Verkehrs im Bereich Rösrath-Mitte. Neben den oben beschriebenen Maßnahmen wird sich eine weitere Beschleunigung des Verkehrsabflusses in Richtung Hoffnungsthal erst durch die Realisierung der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme und Abbindung des Bahnübergangs „Gerottener Weg“ für Kraftfahrzeuge ergeben.

- **Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen an einzelnen Gebäuden**

Der Landesbetrieb hat hierzu im weiterhin gültigen Schreiben vom November 2013 mitgeteilt, dass schalltechnische Untersuchungen nur im begründeten Einzelfall und bei sehr hohen DTV-Werten und hohen Lkw-Anteilen möglich sind. Die Hauseigentümer müssen sich mit ihrem Anliegen zwecks lärmtechnischer Berechnung bzw. einem Antrag auf Gewährung von Fördermitteln für passive Schallschutzmaßnahmen direkt an den Landesbetrieb wenden. Das Landesamt für Natur,- Umwelt- und Verbraucherschutz NRW hat überschlägige Berechnungen nach der RLS 90 im Bereich der kartierten Hauptverkehrsstraßen durchgeführt und die Ergebnisse den Kommunen zur Verfügung gestellt. Aus den Berechnungen können sich erste Hinweise ergeben, an welchen Gebäuden der Beurteilungspegel möglicherweise einen der maßgeblichen Immissionswerte für eine Lärmsanierung überschreitet. Die Stadt Rösrath hat auf ihrer Homepage unter <https://www.roesrath.de/umwelt> unter "Lärmaktionsplanung nach § 47 Bundesimmissionsschutzgesetz" Darstellungen der

„Berechnung maßgeblicher Immissionswerte nach RLS 90“ bereitgestellt. Betroffene Gebäude sind an den roten Punkten vor den Fassaden zu erkennen. Die jeweiligen Grundstückseigentümer können sich zwecks genauer Berechnung nach der RLS 90 an den Landesbetrieb wenden. Dieser entscheidet letztlich im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel über etwaige Lärmsanierungen.

▪ **Lkw-Verkehr zwischen der A 4 und A 3 (mautfreie Schleichwege)**

Es war zu prüfen, wie sich der Lkw-Verkehr zwischen der A 3 und der A 4 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. Eine mautbedingte Mehrbelastung des Landesstraßennetzes konnte dabei nicht nachgewiesen werden. Vielmehr ergaben sich Hinweise auf eine Abnahme des Lkw-Anteils. Durch den Vergleich der Ergebnisse der Bundesverkehrswegezählungen 2015 und 2019 im Bereich Hauptstraße/Bergische Landstraße kann die damalige Tendenz bestätigt werden. Es lässt sich im Betrachtungszeitraum eine leichte Abnahme des Schwerlastaufkommens beobachten. Als Trend der vorangegangenen Jahre soll diese Tendenz weiter stabilisiert werden.

Die Stadt Rösrath hat daher im Juli 2015 eine Kooperationsvereinbarung mit „Mobil im Rheinland“ abgeschlossen und an der Erarbeitung eines Lkw-Führungskonzeptes mitgearbeitet. Das Konzept wurde verabschiedet und bezieht sich auf die Lkw-Navigationssysteme, die gewisse, abgestimmte Vorrangrouten definieren. Neben einer geringeren Umweltbelastung soll das Projekt auch die Lärmbelastung reduzieren. Dennoch bleibt es eine große Herausforderung, die allgemeine Zunahme an Schwerlastverkehr auf den deutschen Straßen mit dem Lkw-Führungskonzept aufzufangen.

▪ **Weitere Lärmreduzierung abseits der Lärmaktionsplanung**

Es ist darüber hinaus noch anzumerken, dass unter anderem im Rahmen der Bauleitplanverfahren die gesetzlichen Grenzwerte zu Lärmbelastungen eingehalten werden müssen. Dies wird über schalltechnischen Messungen und Berechnungen gutachterlich geprüft und fließt verbindlich in die Bebauungspläne ein.



## 6.3 Neue Ansätze im Rahmen der Straßenlärmminderung seit der 3. Stufe des LAP

### ▪ Geschwindigkeitsreduzierungen

Durch die Verwaltung werden Geschwindigkeitsreduzierungen auf einzelnen Streckenabschnitten innerhalb der Ortskerne Rösrath-Mitte, Forsbach und Hoffnungsthal auf 30 km/h vorgeschlagen. Speziell sind Temporeduzierungen in den Kernbereichen vorgesehen, da in diesen Gebieten besonders vielen Menschen betroffen sind, sowohl an ihrem Arbeitsplatz als auch in ihren Wohnstätten. Der Lärmaktionsplan beschränkt sich auf die Betrachtung der Hauptverkehrsstraßen – in Rösrath die L 288 und die L 284. Auch wenn die Stadt Rösrath hier nicht Straßenbaulastträger ist, kann sie innerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) entsprechende Beschränkungen anordnen.

Insofern wird hier für die L 288 (Bensberger Straße) im Ortsteil Forsbach von der Kreuzung „Hoffnungsthaler Straße“, „Königsforster Straße“ durch den Ortskern bis zur Kreuzung „Höhenweg“ in eine Reduzierung auf Tempo 30 angestrebt.

Für die L 284 wird im Ortsteil Rösrath-Mitte aus westlicher Richtung von der Kreuzung „Brückenweg“, aus südlicher Richtung von der Einmündung „Im Weidenauel“ vor dem Sülztalplatz bis zur Ampelanlage an der Kreuzung „Bensberger Straße“ auf Tempo 30 angestrebt. Die Tempo 30 Anordnung soll aus südlicher Richtung auf der Sülztalstraße verkehrsplanerisch vorbereitet werden.

Für den Ortsteil Hoffnungsthal wird die Temporeduzierung auf Tempo 30 auf der L 284 „Hauptstraße“ ab der Kreuzung „Am Sommerberg“ bis zur Kreuzung „Volberger Straße“, „Rotdornallee“ und „Am Hammer“ auf Tempo 30 angestrebt.

Die vorgeschlagene Temporeduzierung auf 30 km/h hat in der Literatur eine Lärmreduzierung um ca. 3 dB(A) als Konsequenz. Diese 3 dB(A) bedeuten in der akustischen Wahrnehmung etwa eine Halbierung der empfundenen Lautstärke. Rein rechnerisch erhöht sich die benötigte Zeit für die Durchfahung der Tempo 30-Zone für Hoffnungsthal lediglich um eine Minute, acht Sekunden, in Forsbach 24 Sekunden und in Rösrath Mitte um insgesamt 41 Sekunden. Faktisch wird der Verkehrsfluss jedoch deutlich verbessert. Eine Zusammenfassung der Effekte von Temporeduzierung auf den Straßenlärm ist in Tabelle 9 aufschlüsselt.

Tabelle 9: Zusammensetzung der Lärmreduzierung durch Geschwindigkeitsreduzierungen  
 Quelle: Stadt Rösrath nach Umweltbundesamt 2016

<b>MAßNAHME</b>	<b>EFFEKT</b>
<b>REDUKTION DER FAHRGESCHWINDIGKEIT</b>	Bei geringeren Geschwindigkeiten wird weniger Lärm durch Motoren, Reifen und den Fahrtwind erzeugt.
<b>REDUZIERTER REIFENGERÄUSCHPEGEL</b>	Bei Tempo 30 ist der Reifenabrieb und die Interaktion zwischen Reifen und Fahrbahn deutlich geringer als bei Tempo 50. Der Lärm wird wesentlich reduziert.
<b>GLEICHMÄßIGERE FAHRWEISE</b>	Durch eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit wird ein homogener Verkehrsfluss gefördert, wodurch weniger gebremst und beschleunigt werden muss. Lärm durch Beschleunigung und abrupte Bremsmanöver wird reduziert.
<b>VERMINDERTE MOTORENGERÄUSCHE</b>	Bei homogenerem Verkehrsfluss und geringeren Geschwindigkeiten wird der Motorenlärm gemindert.
<b>VERRINGERUNG SCHWERLASTVERKEHR</b>	Häufig geht bei einer Einführung von Tempo 30 der Schwerlastverkehr zurück, da alternative, schnellere Routen bevorzugt gewählt werden.

Die Anordnung von Tempo 30 ist eine angemessene Maßnahme, denn speziell an den oben genannten Abschnitten ist eine Reduzierung besonders relevant. In Bezug auf die Bevölkerungsdichte und der Höhe der vor Ort herrschenden Lärmpegel wurde eine große Belastung für die Anlieger festgestellt. Durch die Anordnung wird keine Sicherheit gefährdet und der Verkehrsfluss nicht behindert. Im Gegenteil, denn das Umweltbundesamt gibt an, dass Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 30 nicht grundsätzlich weniger Kfz-Verkehr bewältigen können als Tempo 50 Hauptverkehrsstraßen. Der Verkehrsfluss bei Tempo 30 kann sogar besser sein als bei Tempo 50. Das wird damit begründet, dass Störungen reduziert werden können und die geringeren Spannweiten der gefahrenen Geschwindigkeiten eine bessere Fahrzeugpulkbildung ermöglicht, wodurch die Nutzung von Grünen Wellen unterstützt wird. Auch wird die subjektive Qualitätswahrnehmung bei gleichmäßigem Verkehrsstrom ohne große Geschwindigkeitsdifferenzen auf niedrigem, aber homogenen Niveau positiver eingeschätzt als höhere Spitzengeschwindigkeiten mit mehr Stopps.

Die Leistungsfähigkeit innerstädtischer Hauptstraßen wird maßgeblich von Ampelkreuzungen bestimmt. Die Dauer der Grünphase nimmt Einfluss auf die Kapazität der Hauptverkehrsstraßen. Wobei die Dauer der Grünphase nicht im Zusammenhang mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit steht. Die Sättigungsverkehrsstärke hängt vom zeitlichen Abstand der fahrenden Kfz ab. Bei Einhaltung des Mindestabstands liegt der zeitliche Fahrzeugabstand bei Standardbedingungen für Pkw sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 bei 1,8 Sekunden. Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, Anzahl der querenden Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss auf die Leistungsfähigkeit von Hauptverkehrsstraßen als die zulässige Höchstgeschwindigkeit (Umweltbundesamt 2016).

Die flächenhaften Berechnungen der Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung dient unter anderem zum Aufzeigen von lärmbelasteten Räumen. Um konkrete Maßnahmen im Straßenverkehrsraum vorzunehmen, sind für alle angesprochenen Straßenabschnitte Lärmgutachten vorgesehen. Diese sollen überprüfen, ob vor Ort die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-STV erreicht oder überschritten werden, um dann nach Beteiligung weiterer Behörden die beschriebenen Temporeduzierungen vorzunehmen.

Neben der Reduzierung der Lärmimmissionen werden auch die schädlichen Abgase (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> etc.) wesentlich vermindert und führen somit zu einem positiven Aspekt für die Umwelt und die direkten Anwohner. Durch die Temporeduzierung wird auch der Ausstoß von CO<sub>2</sub> gemindert und somit ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Somit kommt die Stadt Rösrath auch Ihrer Pflicht nach, gemäß § 45 (1) BImSchG (Verbesserung der Luftqualität) erforderliche Maßnahmen zur Einhaltung der nach § 48a (2) BImSchG festgelegten Immissionswerte zu ergreifen.

Auch wird davon ausgegangen, dass bei einer Tempo 30 Anordnung die Fahrradnutzung und der öffentliche Nahverkehr im Vergleich zum Pkw attraktiver werden. Denn die Nutzung des eigenen Pkws wird mit einer geringeren Zeitersparnis verbunden. Dies wiederum hätte einen weiteren positiven Effekt auf die Lärmbelastung dieser Straßen (ADAC 2016).

Es gibt keine verlässlichen Quellen, dass eine Tempo 30 Anordnung sich negativ auf die Einsatzzeit der Feuerwehr auswirkt. Dennoch gibt es mehrere Maßnahmen die in der Praxis ergriffen werden, um potentielle Beeinträchtigung auszugleichen. Unter anderem ist es Feuerwehrfahrzeugen nach § 35 der StVO erlaubt im Einsatzfall die vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen zu überschreiten. Im Einsatzfall darf die Feuerwehr schneller als 30 km/h fahren. Bei Blaulicht und Martinshorn müssen andere Verkehrsteilnehmer den Weg freigeben und anhalten. Durch diese Regelung wird ein schneller und sicherer Durchlass der Feuerwehr ermöglicht. Auch Einsatzkräfte der freiwilligen Feuerwehr, die sich im privaten

PKW auf der Anfahrt zum Einsatz bzw. zur Feuerwehrstation befinden, haben gem. § 35 StVO Sonderrechte und können die Höchstgeschwindigkeit in Maßen überschreiten, wenn die allgemeine Sicherheit und Ordnung gewährleistet ist. Des Weiteren kann durch die enge Zusammenarbeit der Feuerwehr, der Straßenverkehrsbehörde und der Stadtplanungsabteilung die Tempo 30 Zone so gestaltet werden, dass die Einsatzfähigkeit nicht angetastet wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die Vorteile wie erhöhte Verkehrssicherheit und geringere Lärmbelastung die möglichen Nachteile überwiegen können. Die Feuerwehr Rösraths ist eine rein freiwillige Feuerwehr und auf eine schnelle Anfahrt zum Feuerwehrhaus angewiesen. Um die Belange der Rösrather Feuerwehr zu beachten und sicherzustellen, dass die Anfahrtszeit nicht verzögert wird, sollen für die jeweiligen Streckenabschnitte auch ergänzende Verkehrsgutachten erstellt werden, die aufzeigen, dass keine negativen Folgen für die Feuerwehr bei einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 entstehen.

In Bezug auf eine mögliche 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 § 10 Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung in **Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten** die örtlichen Ordnungsbehörden, also die Straßenverkehrsbehörde von Rösrath, für Maßnahmen nach § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zuständig sind.

Die Stadt Rösrath ist nach der offiziellen Zuordnung durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) eine „kleine Mittelstadt“. Das BBSR definiert eine Mittelstadt als *„Gemeinde eines Gemeindeverbandes oder Einheitsgemeinde mit 20.000 bis unter 100.000 Einwohnern oder oberzentraler Funktion mit mindestens 9.000 Einwohnern. Überwiegend haben diese Städte aber eine mittelzentrale Funktion. Die Gruppe der Mittelstädte kann in „Große Mittelstadt“ mit mindestens 50.000 Einwohnern in der Gemeinde eines Gemeindeverbandes oder Einheitsgemeinde oder „Kleine Mittelstadt“ mit weniger als 50.000 Einwohnern unterschieden werden.“*

Die Stadt Rösrath ist somit rechtlich befugt, auf allen in ihrem Gemeindegebiet liegenden Innerortsstraßen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auch im Rahmen des Lärmaktionsplans (LAP) auszusprechen. Sie kann nach § 45 Abs. 1 StVO sogar ohne LAP den Verkehr zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm beschränken und hat nach Abs. 1b StVO auch die dazu notwendigen Anordnungen zu treffen. Laut § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen zwar „insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs [...] nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage

besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [der jeweils zu schützenden] Rechtsgüter erheblich übersteigt“. Dies gilt nach Satz 4 (ebd.) allerdings nicht „für die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h [...] auf Straßen des überörtlichen Verkehrs“. Zudem verfügt die planende Gemeinde über einen Beurteilungsspielraum bei der Ausfüllung des Gefahrenbegriffs, der durch ein Urteil des Verwaltungsgerichtshofs (VGH) Mannheim bekräftigt wurde (*siehe 1. Anmerkung*).

Überdies erleichtert die am 14. Juni 2024 vom Bundestag und Bundesrat im Vermittlungsausschuss beschlossene Anpassung des Straßenverkehrsrechts die Anordnung von Tempo 30 durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Rösrath. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs sollen auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung als eigene Regelungszwecke berücksichtigt werden. Somit erhalten Länder und Kommunen weitere Entscheidungsspielräume etwa bei der Einrichtung von Busspuren, Regelungen bezüglich Bewohnerparken etc. aber auch bei der Anordnung von Tempo-30 (Bundesregierung 2024).

Weil europäisches Recht grundsätzlichen Vorrang gegenüber innerstaatlichem Recht hat und deshalb beachtet werden muss, sind die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo 30 auf einer Hauptverkehrsstraße gegeben, wenn dies dazu beiträgt, die festgelegten Ziele des LAP zu erreichen. Dazu braucht es eine planerische Abwägungsentscheidung, bei der sowohl lärm- als auch verkehrsbezogene und weitere Auswirkungen berücksichtigt werden müssen und die Öffentlichkeit zu beteiligen ist. Durch einen Beschluss des Stadtrates zur Umsetzung des LAP wird der Grundstein zur Durchsetzung von Tempo-30 Zonen im Stadtgebiet gelegt.

#### ▪ **Ausbau der Radwegeinfrastruktur**

Die Stadt Rösrath setzt sich aktiv für die Stärkung des Radverkehrs ein. Bereits 2015 wurde ein Radverkehrskonzept für die Hauptverkehrsstraßen verabschiedet, welches durch die Straßenbaulastträger schrittweise umgesetzt wird. Wesentliche Bestandteile sind die Markierung von Schutzstreifen, die Öffnung ausgewählter Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr, der punktuelle Umbau an kritischen Stellen im Straßennetz und die Öffnung von Alternativführungen um innerörtliche Geschäftszentren.

Ein mittelfristig angelegtes, gemeindeübergreifendes Projekt ist die Herstellung eines sowohl touristisch als auch für den Alltagsverkehr geeigneten „Agger-Sülz-Radwegs“ mit möglichst verkehrsarmer Führung in der Talachse zwischen Rösrath und Overath. Allerdings stockt das Projekt einerseits an der fehlenden Grundstücksverfügbarkeit, andererseits am Straßenbaulastträger Straßen.NRW (Abschnitt Lehmbach bis Untereschbach). Im Rahmen der Stadt-Umland-Kooperation „Köln-rechtsrheinisch“ wirkt die Stadt außerdem an der

Entwicklung einer schnellen Radpendlerroute zwischen Rösrath und der Kölner Innenstadt mit.

Der für zusätzliche Radverkehrsinfrastruktur benötigte bauliche Straßenraum ist in Rösrath nur äußerst begrenzt verfügbar. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Lage für den Radverkehr, wie die schnelle Radpendlerroute, sind insbesondere mit den zuständigen Straßenbausträgern abzustimmen. Entsprechende Planungen und Umsetzungen finden bereits statt.

#### ▪ **Multimodale Verknüpfung von Verkehrsmitteln**

In Zusammenarbeit mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis sowie den Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) und Wupsi GmbH hat die Stadt Rösrath in den vergangenen Jahren die intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel verfolgt und in diesem Zusammenhang sogenannte Mobilstationen eingerichtet bzw. ausgebaut. Dazu gehören verschiedene Elemente, wie der Ausbau der P+R Kapazitäten, die Aufstellung von abschließbaren Fahrradboxen, die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems (RVK/tier), Standorte für Leihfahrzeuge (E-Auto „Wupsi-Car“) sowie Ladestationen für E-Autos. Hierbei wurde der Fokus auf die drei Rösrather DB-Haltestellen als wesentliche Verkehrsknoten im Stadtgebiet gelegt, aber auch andere Ortslagen sind mit dem Projekt adressiert worden. Zudem wurde vereinzelt die Bustaktung intensiviert. Das RVK-Kundencenter am Bhf. Rösrath ist im Jahr 2021 in Betrieb gegangen und wo Bedarf und Möglichkeit gegeben waren, sind Fahrradabstellanlagen eingerichtet worden. Rösrath liegt im kreisweiten Vergleich mit allen 3 Ausleihstationen für E-Bikes in der Spitzengruppe.

Darüber hinaus wird derzeit geprüft, inwieweit das Projekt Mobilstationen mit einzelnen Elementen in weiteren Rösrather Ortslagen erweitert werden kann.

#### ▪ **Zustand der Landesstraßen in Rösrath**

Auf gewissen Abschnitten stellt sich die Fahrbahndecke der Landesstraßen als Flickenteppich, aus notdürftig reparierten Straßenschäden, Bodenwellen, abgesackten Kanalschächten und Regeneinläufen, sowie schadhafte Straßenbanketten, dar. Hiervon sind Teile, sowohl der L 284, als auch der L 288 betroffen, so dass es schwerfällt einzelne, besonders schadhafte Abschnitte herauszustellen. Die zuvor in besonders schlechtem Zustand befindliche L 284 im Bereich Kleineichen und Stümpen, sowie der Hauptstraße zwischen dem Sülztalplatz und dem Bereich Vierkotten, wurden mittlerweile aufwändig saniert.

Ebenso ist der Zustand der L 288 im unteren Abschnitt der Bensberger Straße zwischen Gerottener Weg und Am Sommerberg, der im Bericht zur 3. Stufe als dringend sanierungsbedürftig eingestuft wurde, zwischenzeitlich über eine neue Fahrbahndecke verbessert worden.

Die Stadt Rösrath hat im Jahr 2022 für Straßen.NRW im Bereich zwischen Bahnhof Rösrath und Sommerberg die Deckensanierung der L 284 durchgeführt, welche jedoch erneut Mängel aufweist. Diese wurden bereits Straßen.NRW und dem zuständigen Straßenbauunternehmen gemeldet, sind dort bekannt und weitere Anpassungen im Rahmen der Gewährleistungsphase geplant.

Die Landesstraßen werden dennoch in Teilen weiterhin als sanierungsbedürftig angesehen, siehe Abbildung 4. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der durch die schadhafte Fahrbahnbereiche verursachten unnötigen Geräuschemissionen, die bewusst im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der 4. Stufe aufgegriffen werden. Der Landesbetrieb wird aufgefordert, eine grundlegende Sanierung aller Landesstraßen in Rösrath einzuplanen und diese zeitnah umzusetzen. Wo immer möglich, sind dabei geräuschreduzierende Fahrbahnbeläge zu verwenden.

Nachrichtlich ist zu erwähnen, dass die Stadt Rösrath in ihrem Straßennetz sukzessive Straßenausbaumaßnahmen und Fahrbahnoberflächensanierungen durchführt, um auch hier die Lärmbelastung zu minimieren, auch wenn das kommunale Straßennetz nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes ist.



Abbildung 4: Sanierungsbedürftige Straßen in Rösrath, ein Einblick  
Quelle: Stadt Rösrath

### ▪ **Lärmtechnische Sanierung der Lärmschutzwände entlang der A 3**

Bereits 2014 teilte die Bezirksregierung mit, dass die Voraussetzungen für eine Verbesserung des Lärmschutzes zwischen dem Rastplatz Königsforst und der Unterführung Brander Straße nach Lärmsanierungskriterien gegeben seien. Mit Nachricht vom Dezember 2017 teilt der Landesbetrieb mit, dass eine grundhafte Sanierung der A 3 zwischen dem Autobahndreieck Heumar und der Anschlussstelle Bad Honnef in mehreren Bauabschnitten geplant sei.

Für die Anwohner entlang der Autobahn wird der Lärmschutz durch höhere und zusätzliche Lärmschutzwände sowie lärm mindernden Asphalt (-2 dBA) verbessert. In diesem Streckenabschnitt der A3 werden die Arbeiten zur grundhaften Erneuerung nicht vor 2025 starten (Stand Mai 2024) (Die Autobahn 2024).

### ▪ **Einbau von lärm minderndem Asphaltbelag auf Landes- und Kreisstraßen**

Die Stadt Rösrath setzt sich nachdrücklich für die Verwendung von lärm minderndem Asphaltbelag auf den innerörtlichen Abschnitten der Landes- und Kreisstraßen in Rösrath ein. Erhebliche Lärmbelastungen liegen vor und können durch den Einsatz von lärm minderndem Asphalt die Lärmbelastung im Durchschnitt um 1-2 dB(A) verringert werden (Die Autobahn 2024). Allerdings fehlt es hier an der geeigneten rechtlichen Handhabe, weshalb die Straßenbaulastträger nicht verpflichtet werden können, sogenannten Flüsterasphalt zu verwenden.

## 6.4 Anmerkungen zum Straßenverkehrsraum

Einige der zur 3. Stufe der Lärmaktionsplanung 2018 im Rahmen der Lärmaktionsplanung von der Stadt Rösrath beantragten Maßnahmen sind inzwischen umgesetzt worden und insofern positiv zu würdigen. Hier sind in erster Linie die Sanierung zahlreicher Fahrbahndecken sowie die Einrichtung von Mobilstationen zu nennen. Darüber hinaus hat die Stadt in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Radwegeinfrastruktur zu verbessern und hier auch vorzeigbare Erfolge erzielt, die letztlich auch zu einer Entlastung des motorisierten Straßenverkehrs beitragen. Diese Anstrengungen werden in den nächsten Jahren fortgesetzt.

Bei der Kartierung der Lärmemissionen hat sich an der bereits im Lärmaktionsplan 2013 kritisierten Problematik wenig geändert. Bei den nach der EU-Richtlinie Umgebungslärm kartierten Straßenabschnitten handelt es sich ausschließlich um Landesstraßen bzw. Bundesautobahnen, die in der Baulastträgerschaft des Landesbetriebs Straßen NRW liegen. Dieser entscheidet über die etwaige Umsetzung von lärm mindernden Maßnahmen nach



eigenem Ermessen, im Rahmen seiner Haushaltslage und der Personalressourcen. Über Emissionen an anderen – kommunalen – Straßen liegen keine Erkenntnisse vor und die Stadt Rösrath ist finanziell auch nicht in der Lage, selbst Lärmberechnungen in Auftrag zu geben. Der Einflussnahme der Kommunen sind daher enge Grenzen gesetzt.

Ein Vergleich des vorliegenden LAPs mit den vorherigen LAPs auf Basis der gegebenen Lärmkarten und betroffenen Statistiken ist nicht möglich, wesentliche Faktoren wie z.B. die Änderungen der Berechnungsmethode zur Erstellung der Lärmkarten, die Aktualisierung der Umgebungslärmrichtlinie erschweren die Vergleichbarkeit der Daten.

Neue Verkehrszählungen, welche im Jahr 2025 veröffentlicht werden, werden neue Kenntnisse über die Verkehrsentwicklung und somit auch auf die Lärmentwicklung aufzeigen.

## 7 Aktualisierung des Teilaktionsplans Fluglärm

Wie bereits in den vorangegangenen Stufen der Lärmaktionsplanung dargelegt, sind für die Beurteilung des Fluglärms nicht die Auslösepegel maßgeblich, die das Land für den Straßenverkehrslärm festgelegt hat, sondern die Zielwerte, die in dem im Jahre 2007 novellierten „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ (FluLärmG) in § 14 festgelegt wurden. Die Tagschutzzone 1 umfasst dabei alle Gebiete mit einem äquivalenten Dauerschallpegel  $L_{AEQ} \geq 65$  dB(A), die Tagschutzzone 2 Gebiete mit einem  $L_{AEQ} \geq 60$  dB(A) und die Nachtschutzzone Gebiete mit einem  $L_{AEQ} \geq 55$  dB(A). Hierbei sind gemäß Rundschreiben des MUNLV vom 24.08.2008 für die Lärmaktionsplanung  $L_{AEQ}$  und  $L_{DEN}/L_{NIGHT}$  gleichzusetzen, so dass als Auslösewerte die Isophonenlinien  $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) und  $L_{NIGHT} \geq 55$  dB(A) maßgeblich sind. Hieran hat sich bei der Bewertung der aktuellen Lärmkarten nichts geändert.

### **Tagschutzzone 1** [ $L_{AEQ} \geq 65$ dB(A)]

In der Tagschutzzone 1 des Flughafens Köln/Bonn liegen in Rösrath nach wie vor keine besiedelten Bereiche.

### **Tagschutzzone 2** [ $L_{AEQ} \geq 60$ dB(A)]

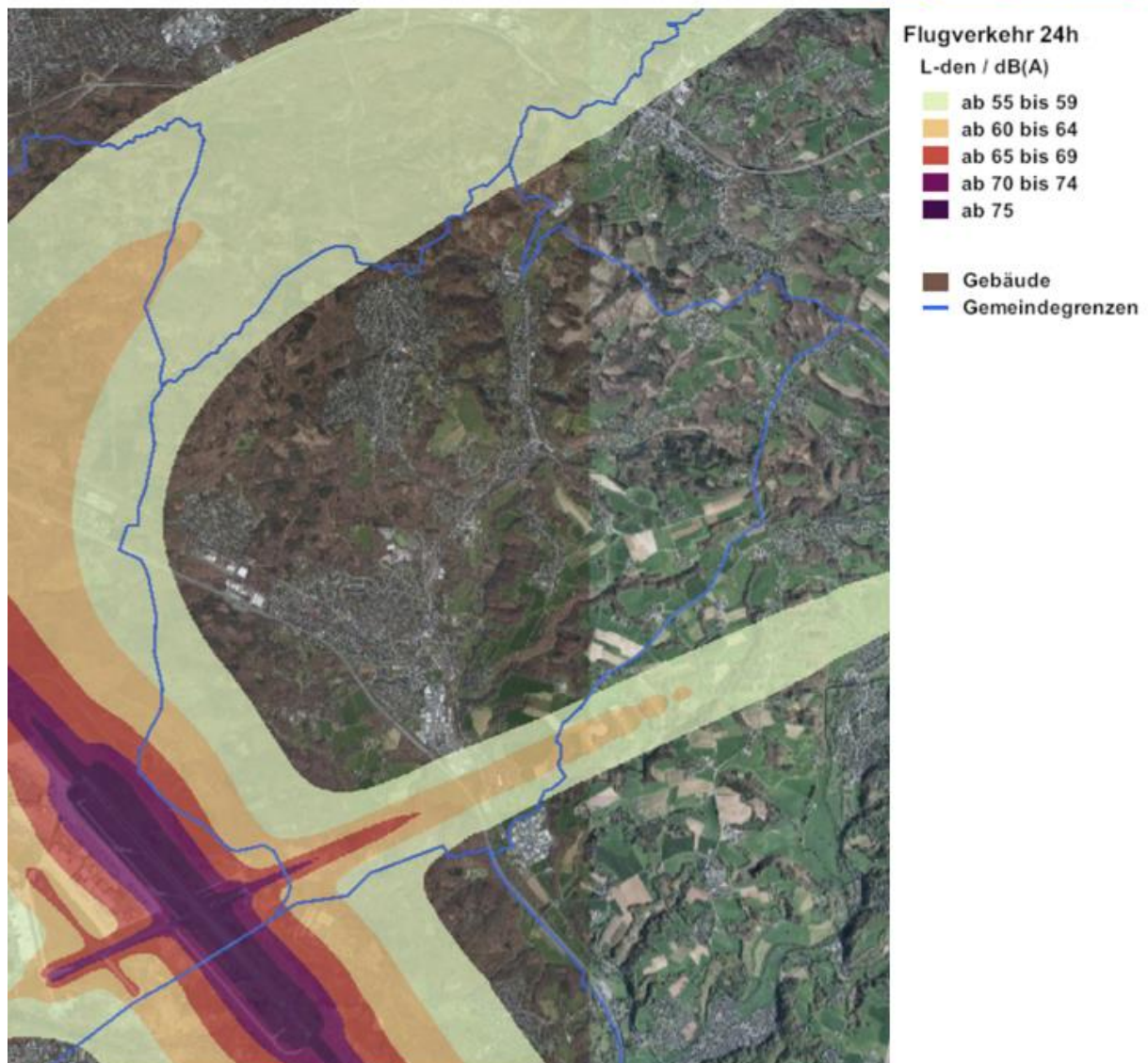
In der Tagschutzzone 2 liegt nach wie vor der besiedelte Kernbereich von Rambrücken. Es sind, wie schon bei der letzten Lärmkartierung, Teile der Straßen Rambrücken, Auf dem Saan, Zur Gerberei, Zum Körfergarten, Sülztastraße, Gammersbacher Weg und Rambrücker Mühle betroffen. Hier sind kaum Änderungen zu verzeichnen.

### **Nachtschutzzone** [ $L_{AEQ} \geq 55$ dB(A)] oder [ $L_{MAX} \geq 57$ 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.

Der äquivalente Dauerschallpegel ist keine allumfassende Aussage zur Lärmbelastung. In der Nacht wirken einzelne Lärmereignisse sehr störend, da sie bei Schlafenden zu Aufwachreaktionen führen können. Der Ortsteil Rambrücken ist hier besonders belastet. Laut den Lärmmessungen des Flughafens Köln/Bonn gab es im Dezember 2023 in Rambrücken nachts insgesamt 154 Überflüge mit einem Wert von jeweils über 80 dB(A). Grundsätzlich ist aber zur Beurteilung ein Lärmpegel zu berechnen, da Messungen Momentaufnahmen darstellen.

Die folgenden Abbildungen 5 und 6 zeigen das Ergebnis der aktuellen Lärmkartierung, die das Landesamt für Natur,- Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) für die vom Fluglärm betroffenen Gebiete in Rösrath durchgeführt hat.



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)  
di-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Abbildung 5: Kartierung des Fluglärms  $L_{DEN}$  aus dem Jahr 2019, gemittelt über 24 Stunden  
Quelle: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>

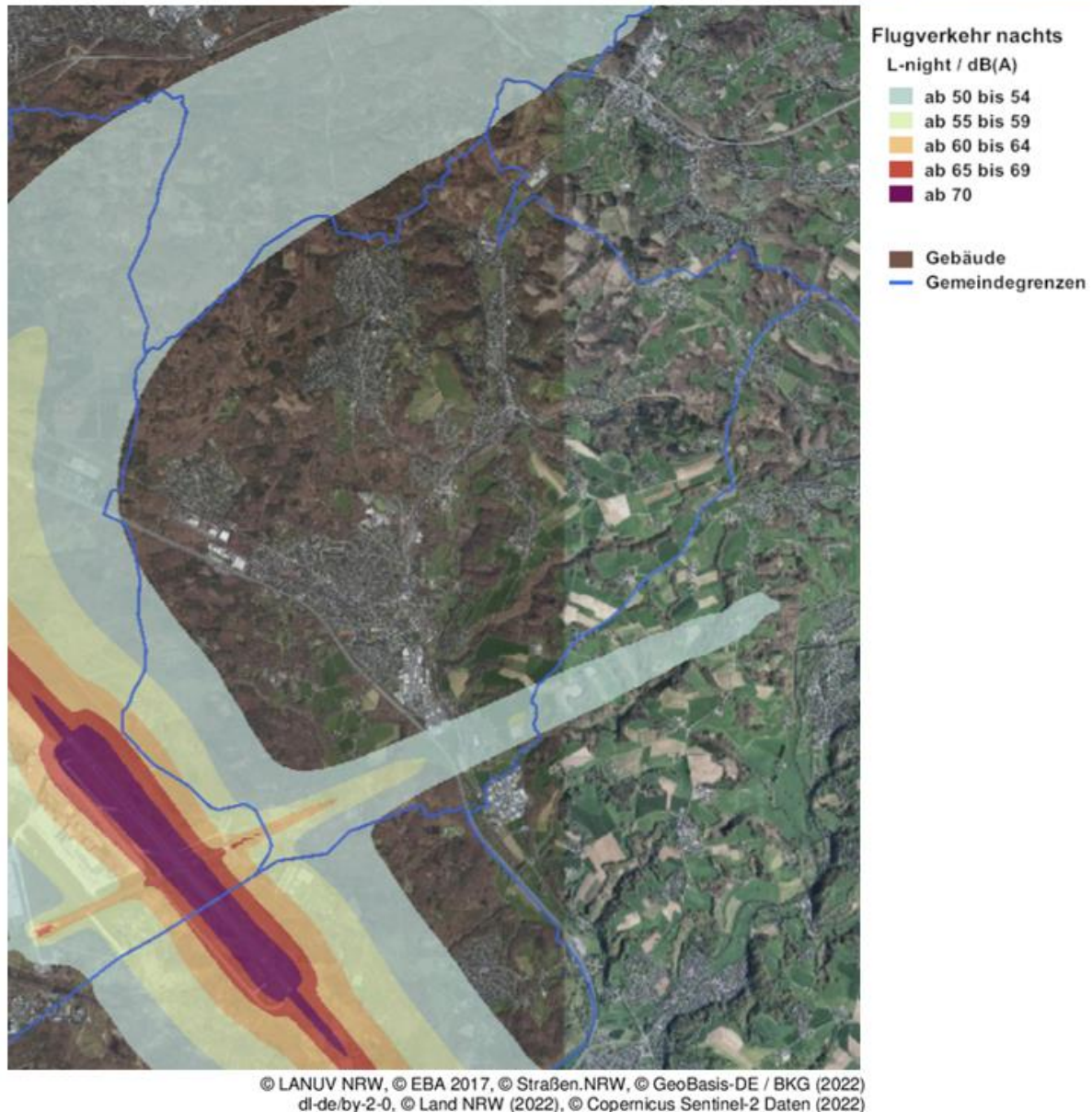


Abbildung 6: Kartierung des Fluglärms  $L_{Night}$  aus dem Jahr 2019  
Quelle: <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de>

Durch die Umstellung der Berechnungs- und Darstellungsmethoden haben sich bezüglich der durch Fluglärm verursachten Lärmeinträge Verschiebungen zwischen den Isophonenbändern ergeben. Deutlich erkennbar ist hier insbesondere eine Entlastung des Kernbereiches in Rambrücken während der Nachtstunden, die jedoch der weiteren Interpretation bedarf. Bei der Lärmberechnung, die den Aussagen der 3. Stufe des Lärmaktionsplanes zugrunde lagen, wurde erst verspätet vom LANUV mitgeteilt, dass im Zeitraum Oktober 2016 bis Januar 2018

die Querwindbahn saniert und damit außer Betrieb war. Eine Vergleichbarkeit der Daten aus dem letzten Lärmaktionsplan ist somit nur bedingt möglich. Es ist daher nicht auszuschließen, dass die nächste Lärmkartierung wieder höhere Belastungen darstellen wird.

## 7.1 Belastetenzahlen durch Fluglärm

Für den Fluglärm stellt das LANUV eine Betroffenenstatistik zur Verfügung. Die Statistik beinhaltet die Belastetenzahlen nach der neuen Berechnungsmethode BEB, (Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) sowie den prozentualen Anteil der Betroffenen in Bezug auf die Gesamtbevölkerung Rösraths (Einwohnerzahl: 29.028). Die neue Berechnungsmethode hat erhebliche Auswirkungen auf die berechnete Anzahl der Belasteten, ein Vergleich mit früheren Statistiken ist demnach, wie schon beim Straßenverkehr, nicht möglich.

Die folgenden Tabellen zeigen die Anzahl der betroffenen Personen getrennt für die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{night}$ .

*Tabelle 10: Betroffenenstatistik des Großflughafens Köln/Bonn in  $L_{DEN}$   
Quelle: LANUV 25.07.2023*

<b><math>L_{DEN}</math> [dB(A)]</b>	<b>55-59</b>	<b>60-64</b>	<b>65-69</b>	<b>70-74</b>	<b>ab 75</b>
<b>Anzahl der Belasteten Personen</b>	272	673	0	0	0
<b>Prozentualer Anteil der Gesamtbevölkerung Rösraths</b>	0,9 %	2,3 %	0 %	0 %	0 %

Insgesamt sind rundungsbedingt 3,2 % der Gesamtbevölkerung Rösraths, jedoch 89,7 % der Einwohner in Rambrücken vom Lärm, ausgehend vom Großflughafen, gemittelt über alle Tage im Jahr, belastet.

*Tabelle 11: Betroffenenstatistik des Großflughafens Köln/Bonn in  $L_{night}$   
Quelle: LANUV 25.07.2023*

<b><math>L_{NGT}</math> [dB(A)]</b>	<b>50-54</b>	<b>55-59</b>	<b>60-64</b>	<b>65-69</b>	<b>ab 70</b>
<b>Anzahl der Belasteten Personen</b>	811	0	0	0	0
<b>Prozentualer Anteil der Gesamtbevölkerung Rösraths</b>	2,8 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Insgesamt sind rundungsbedingt 2,8 % der Gesamtbevölkerung Rösraths, jedoch 76,9 % der Einwohner in Rambrücken vom Fluglärm in der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr belastet.

Bezüglich der für die Messstation in Rambrücken verwendeten abweichenden Berechnungsmethodik erläutert das LANUV, dass die Gründe zur besonderen Bewertung der Messergebnisse in Rambrücken technisch nachvollziehbar und damit plausibel erscheinen. Dennoch kann man sich auch dort vorstellen, die Messstation zu versetzen, um die störenden Überlagerungen der umgebenden Lärmquellen reduzieren zu können und genauere Ergebnisse zur Fluglärmbelastung in Rambrücken zu erhalten.

## 7.2 Zusammenarbeit mit dem Flughafen Köln/Bonn

Im Lärmaktionsplan der Stufe 2 von 2013 wurde im Teilaktionsplan Fluglärm bereits detailliert aufgeführt, mit welchen Themen sich Stadtverwaltung und Rat der Stadt Rösrath in den letzten Jahren befasst haben, welche Anträge gestellt wurden und inwiefern diesen Erfolg beschieden war. Über diese Punkte hinaus haben Verwaltung und Stadtrat im Dezember 2017 im Rahmen der Beteiligung am aktuell laufenden Planfeststellungsverfahren des Flughafens Köln/Bonn eine weitere detaillierte Stellungnahme abgegeben und wiederholt darauf hingewiesen, dass die Einwohner Rösraths in erheblichem Maße von Flug- und Bodenlärm betroffen sind. Im Einzelnen wurde angemahnt, dass

- bislang weder die Flughafen GmbH, noch die zuständigen Behörden eine verbindliche Lärminderungsplanung für den Flughafen vorgelegt haben
- die Auswirkung der vom Flughafen beantragten Ausbauten in den Planunterlagen nicht hinreichend genau dargestellt werden
- die neuen Abstellpositionen für Flugzeuge im Bereich des Vorfeldes A nicht für zusätzliche Passagierflüge während der Nacht genutzt werden dürfen
- die lärmmedizinischen Erkenntnisse in den Antragsunterlagen nur unzureichend gewürdigt wurden
- zu prüfen ist, ob das Planfeststellungsverfahren nicht für den Gesamtbetrieb des Flughafens statt nur für die zusätzlich beantragten Aufbauten durchzuführen ist und
- weiterhin zu prüfen ist, ob der Flughafen nach Umsetzung der im Planfeststellungsverfahren beantragten umfangreichen Maßnahmen zukünftig nicht als „baulich wesentlich erweiterter Flughafen“ mit verschärften Lärmgrenzwerten nach dem Fluglärmgesetz anzusprechen ist.

Die Eingaben der Kommunen zum Planfeststellungsverfahren wurden mittlerweile bearbeitet und ausgewertet. Am 31.01.2024 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) den Planfeststellungsbeschluss für bauliche Veränderungen am Verkehrsflughafen Köln/Bonn erlassen und damit die Nutzung vorhandener, jedoch bislang nicht zugelassener Vorfeldflächen für Flugzeug-Abstellpositionen genehmigt (MUNV NRW 2024).

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, während die Gebühren für Starts und Landungen am Tag gesenkt wurden. Im Vergleich zum Jahr 2013 wurde zum Beispiel der „Basiswert“ für die Berechnung der Gebühren für Passagiermaschinen während der Nacht um 80% angehoben. Über die neue Entgeltverordnung des Flughafens gibt es noch keine einheitlichen qualifizierten Aussagen, ob und inwiefern sie die erhoffte / gewünschte lärmindernde Wirkung hat. Eine Anpassung / Überarbeitung der bestehenden Entgeltordnung wird voraussichtlich erst in zwei bis drei Jahren erfolgen. Vor dem Hintergrund der tatsächlichen Wettbewerbssituation des Flughafens Köln/Bonn mit anderen Flughäfen um die Gebührenhöhe für Nachtflüge sieht die Stadt Rösrath die weitere Erhöhung der Gebühren für Flugbewegungen in der Nacht durch den Flughafen Köln/Bonn GmbH als sinnvoll an.

Grundsätzlich hat sich auch an der bereits in den vorherigen Lärmaktionsplänen von 2013 und 2018 für den Bereich Fluglärm angesprochenen Problematik nichts geändert. Insbesondere beim Fluglärm sind die Möglichkeiten der Einflussnahme für die Kommunen nach wie vor auf ein Minimum beschränkt, da die wesentlichen Regelungen auf EU- bzw. auf Bundes- und Landesebene getroffen werden. Rösrath wird daher weiter konstruktiv in der Fluglärmkommission mitarbeiten und gemeinsam mit den anderen betroffenen Kommunen die Interessen der Region vertreten. Um die Einflussnahme der Stadt Rösrath auf die Fluglärmkommission zu vergrößern, werden die Fraktionen im Rösrather Stadtrat aufgefordert, die Mitgliedschaft in der „Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e. V.“ zu beantragen und eine Vertretung für diese zu bestimmen.

### 7.3 Weitere Entwicklungen

Gegenüber den Vor-Corona-Jahren konnte aus den Zahlen zur Flugverkehrsentwicklung für 2023 festgestellt werden, dass, obwohl die Fluggastzahlen im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 1 Mio. gestiegen sind. Sowohl die Anzahl der Luftfracht ist um fast 100.000 t als auch die Anzahl der Flugzeugbewegungen sind insgesamt um ca. 3.000 zurückgegangen. Fracht- und Passagierflüge werden aktuell insgesamt weniger, da moderne, größere und besser ausgelastete Flugzeuge mit geringerer Lärmentwicklung eingesetzt werden. Diese Entwicklung betrachtet die Stadt grundsätzlich als positive Entwicklung hin zu weniger Flugverkehr und damit weniger Fluglärm über Rösrath.

Weiterhin sollten aus Sicht der Stadt die Anzahl der Überflüge insbesondere im Bereich der Fracht- und Charterflüge mindestens in der Nacht über Rambrücken weiter reduziert werden. Durch die Stadt Rösrath wird ebenfalls ein allgemeines Nachtflugverbot am Flughafen Köln/Bonn begrüßt. Insbesondere der Charterflugsektor hat aus Sicht der Stadt keinen Anspruch auf weitere Duldung. Hier muss aus gesundheitlichen Gründen entschieden dem Recht auf störungsfreie Nachtruhe Vorrang gegeben werden.



## 8 Zusammenfassung

Nach der EU – Richtlinie Umgebungslärm sind bis zum Sommer 2024 die Lärmaktionspläne der 3. Stufe aus 2018 zu aktualisieren. Die entsprechenden Daten für die aus dem Straßenverkehr und dem Flugverkehr resultierenden Immissionen hat das Landesamt für Natur,- Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) zum wiederholten Mal für die Kommunen außerhalb der Ballungsräume berechnet und über das Portal [www.umgebungslaerm.de](http://www.umgebungslaerm.de) bereitgestellt. Es werden hierzu die repräsentativen Daten aus 2019 verwendet. Diese stellen die einheitliche Datengrundlage für Kommunen der Größe Rösraths in NRW dar.

Auf den vorangestellten Seiten wurden Lärmkarten (Veröffentlichung 2022) und Betroffenenstatistiken von Rösrath für das Jahr 2019 dargestellt und zusätzliche Informationen zum Straßen- und Luftverkehr aufgezeigt. Maßnahmen zur Lärmreduzierung vergangener LAP wurden vorgestellt und zukünftige Maßnahmen besprochen.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs lässt sich zusammenfassend sagen, dass sich keine Änderungen bei der Kartierung der lärmrelevanten Straßen Rösraths seit der Veröffentlichung der 3. Stufe des Lärmaktionsplans ergeben haben. Weiterhin ist hervorzuheben, dass ein Vergleich mit dem LAP Stufe 3 auf Basis der gegebenen Daten nicht möglich ist. Das hat die Veränderung der Rahmenbedingungen zugrunde: Änderungen der Berechnungsmethode zur Erstellung der Lärmkarten und Betroffenenstatistiken, sowie der Aktualisierung der Umgebungslärmrichtlinie.

Am 25.03.2024 wurde der erste Entwurf der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung öffentlich bekannt gemacht. Zwischen dem 25.03.2024 und dem 26.04.2024 erfolgte die Öffentlichkeitsbeteiligung. Insgesamt erhielt die Stadt fünf ausführliche Stellungnahmen und 32 Anträge auf lärmreduzierende Maßnahmen. Mithilfe der ausführlichen Stellungnahmen konnte der LAP vollständig überarbeitet und Kritik eingearbeitet werden.

In der Vorberatung hat der Ausschuss für Bau, Landschaft und Vergabe am 12.06.2024 die Vertagung des Lärmaktionsplanes beschlossen. Grund der Vertagung war der Dissens in der Maßnahme „Temporeduzierung auf 30km/h“. Die Verwaltung sollte weiterhin Zeit bekommen, um eine Beteiligung einzelner Akteure (Ähnlich der Trägerbeteiligung gem. BauGB) durchzuführen. Die vorgeschriebene Frist (18. Juli) konnte daher nicht eingehalten werden. Der Lärmaktionsplan der 4. Stufe der Stadt Rösrath wurde daraufhin überarbeitet und zwischen dem 02.07.2024 bis 21.07.2024 eine Beteiligung einzelner Behörden durchgeführt. Nach Rücksprache mit dem LANUV muss spätestens bis zum 18.10.2024 die Lärmaktionsplanung beim Umweltbundesamt abgegeben werden. Es ist in diesem Jahr davon auszugehen, dass bei Nicht-Einhaltung mit Konsequenzen zu rechnen ist, da die Kommunen

bereits in der letzten Runde, ihre Pflichten nicht voll umfänglich erfüllt haben. Als Konsequenz sind hier Gerichtsverfahren und ggf. Strafzahlungen zu nennen.

Im Rahmen der Überarbeitung der Lärmaktionsplanung wurde daher insbesondere die Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung konkretisiert. Neben der Ausführung der gesetzlichen Grundlagen wurde unter anderem erläutert wie sich die Lärmreduzierung von bis zu 3 dB zusammensetzt und die Straßenabschnitte mit Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 reduziert. Stadtverwaltungsinterne Gespräche, unter anderem mit der freiwilligen Feuerwehr Rösraths und der Straßenverkehrsbehörde haben stattgefunden. Es sollen Gutachten erstellt werden die prüfen, ob an den angesprochenen Streckenabschnitten die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV erreicht oder überschritten werden. Die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten erhalten einen besonderen Stellungswert bei der Maßnahmenplanung. Bezüglich der Entwicklungen zum Fluglärm muss auf folgende Eckpunkte verwiesen werden: Eine klare Tendenz hin zu einer Besserung der Fluglärmbelastung für Rösrath (und hierbei insbesondere Rambrücken) ist aktuell noch nicht ersichtlich. Die bislang erzielten Kompromisse mit der Flughafen Köln/Bonn GmbH, z. B. zur Gebührenfestsetzung für Nachtflüge, oder der tatsächliche leichte Rückgang der Flugbewegungen sind grundsätzlich positiv, allerdings stehen dem die offenen und drängenden Fragen zur tatsächlichen Lärmbelastung über Rambrücken aufgrund uneindeutiger Messergebnisse und der weiterhin aus Sicht der Stadt Rösrath notwendigen Reduzierung bzw. Streichung der Nachtflüge gegenüber. Insbesondere der nächtliche Charterflugsektor hat aus Sicht der Stadt aus gesundheitlichen Gründen keinen Anspruch auf weitere Duldung.

Sinnvolle Instrumente, wie die Erhöhung der Flugbewegungsentgelte, sollten unter wirtschaftlicher Betrachtung weiter angepasst und konsequent angewendet werden. Zusätzliche technische Fortschritte in der Luftfahrt können, wie aufgezeigt, zu einer Optimierung der Flugbewegungen und sogar Reduzierung des Fluglärms im Jahreswert führen, dürfen aber kein Argument sein, weitere Anstrengungen zur Reduzierung des (Nacht-)Flugbetriebs seitens der Flughafen Köln/Bonn GmbH zu unterlassen.

## 9 Ergänzende Anmerkungen

1. Im Urteil vom 17.07.2018 - 10 S 2449/17 des VGH Baden-Württemberg wurde der Berufung der Gemeinde Uhdingen-Mühlhofen stattgegeben, die gegen das Land geklagt hatte, weil dieses straßenverkehrsrechtliche Festlegungen aus ihrem Lärmaktionsplan nicht umsetzen wollte. Der Lärmaktionsplan sieht eine (nächtliche) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die Ortsdurchfahrten der Landesstraße L 201 vor, damit eine Lärminderung zu erreichen.
2. Durch die kürzlich geschaffenen und nachbesetzten Stellen in den Bereichen Klimaschutz, Mobilität, Umwelt und Stadtplanung hat die Stadtverwaltung neue Grundlagen für künftige Planungen und Umsetzungen von lärmindernden Vorhaben geschaffen.
3. Die rechtliche Grundlage für die Erstellung des LAP ist § 47d BImSchG sowie die EU-Richtlinie 2022/49/EG. Danach wird die Öffentlichkeit „zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.“ (§ 47d (3) BImSchG). Aus dieser gesetzlichen Grundlage ergibt sich keine Pflicht für eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit.
4. Gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – aus dem UMK-Umlaufbeschluss 40/2022 (LAI Beschluss 146. LAI) stellt der Ablauf der LAP nur eine Empfehlung dar. In der Umsetzung sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Diese erlauben bei geringen Lärmbelastungen die Phasen 1 und 2 (Beteiligung der Öffentlichkeit) zeitlich zu verknüpfen. Aufgrund der insgesamt geringen Lärmbelastungen in Rösrath wurden dementsprechend die einzelnen Beteiligungsphasen zusammengelegt. Doch wurde im Juli 2024 eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

## IV Literaturverzeichnis

ADAC (2016): Verkehrssicherheit Tempo 30 – Pro & Contra, online abrufbar unter:  
[https://assets.adac.de/image/upload/v1646399819/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/expertendialog-09-tempo30-adac-bro\\_c0kgvj.pdf](https://assets.adac.de/image/upload/v1646399819/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/expertendialog-09-tempo30-adac-bro_c0kgvj.pdf)

Bartolomaeus, Wolfram (2018): Literaturlauswertung und nationale Festlegungen zum Model der Geräuschemissionen von Straßen in CNOSSOS-EU, online abrufbar unter:  
[https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/Daten/cnossos.pdf;jsessionid=595D00122B09C78B12A25D5C6B368869.live21304?\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/Daten/cnossos.pdf;jsessionid=595D00122B09C78B12A25D5C6B368869.live21304?_blob=publicationFile&v=3)

Bundesanstalt für Straßenwesen (2022): Bundesweite Verkehrsdaten 2019, BAST-Bericht V 365, online abrufbar unter: [BAST - Berichte der BAST - Bundesweite Verkehrsdaten 2019](#)

Bundesanstalt für Straßenwesen (2024): CNOSSOS Europäische Berechnungsmethode für den Umgebungslärm, online abrufbar unter:  
<https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/V3-cnossos.html>

Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 2022: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – online abrufbar unter:  
<https://www.umgebungslaerm.nrw.de/system/files/media/document/file/lai-hinweise-laermkartierung-maerz-2022-3te-aktualisierung.pdf>

Bundesregierung 2024: Ein Plus für Umwelt und Gesundheit, online abrufbar unter:  
<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvo-novelle-2023-2229430>.

Die Autobahn (2024): A 3, Grundhafte Erneuerung zwischen Köln-Heumar und Bad Honnef, online abrufbar unter: <https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/detail/grundhafte-erneuerung-zwischen-koeln-heumar-und-bad-honnef#abschnitt-i>

Eisenbahn-Bundesamt (2024): Lärm an Schienen, Lärmkartierung, Hintergrund, gesetzliche Grundlagen und Berechnungsmethoden, online abrufbar unter:  
[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm an Schienenwegen/Laermkartierung/Grundlagen/grundlagen\\_inhalt.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm an Schienenwegen/Laermkartierung/Grundlagen/grundlagen_inhalt.html)

Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2022): Lärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie, Schriftenreihen, Heft 19/2022, online abrufbar unter: <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/40392>

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) (2024): Ausarbeitung der Lärmkarten in NRW, online abrufbar unter: <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/laermkartierung/ausarbeitung-der-laermkarten-nrw>

Stabsstelle Unternehmenskommunikation (SU) Flughafen Köln/Bonn GmbH (2024): Geschäftsbericht 2023, online abrufbar unter: [Publikationen des Köln Bonn Airport \(koeln-bonn-airport.de\)](https://publikationen-des-koeln-bonn-airport-koeln-bonn-airport.de)

Straßen.NRW (24.04.2024): Straßenverkehrszählung startet, online abrufbar unter: <https://www.strassen.nrw.de/de/meldung/strassenverkehrszaehlung-startet.html>

Straßen.NRW (2024): NWSIB - Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen, online abrufbar unter: <https://www.nwsib-online.nrw.de/>

Umgebungslärmportal NRW (2022): Umgebungslärm in NRW, online abrufbar unter: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

Umweltbundesamt (2022): Was ist Straßenlärm?, online abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#was-ist-strassenverkehrslarm>

Umweltbundesamt (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, online abrufbar unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf)

V Anhang

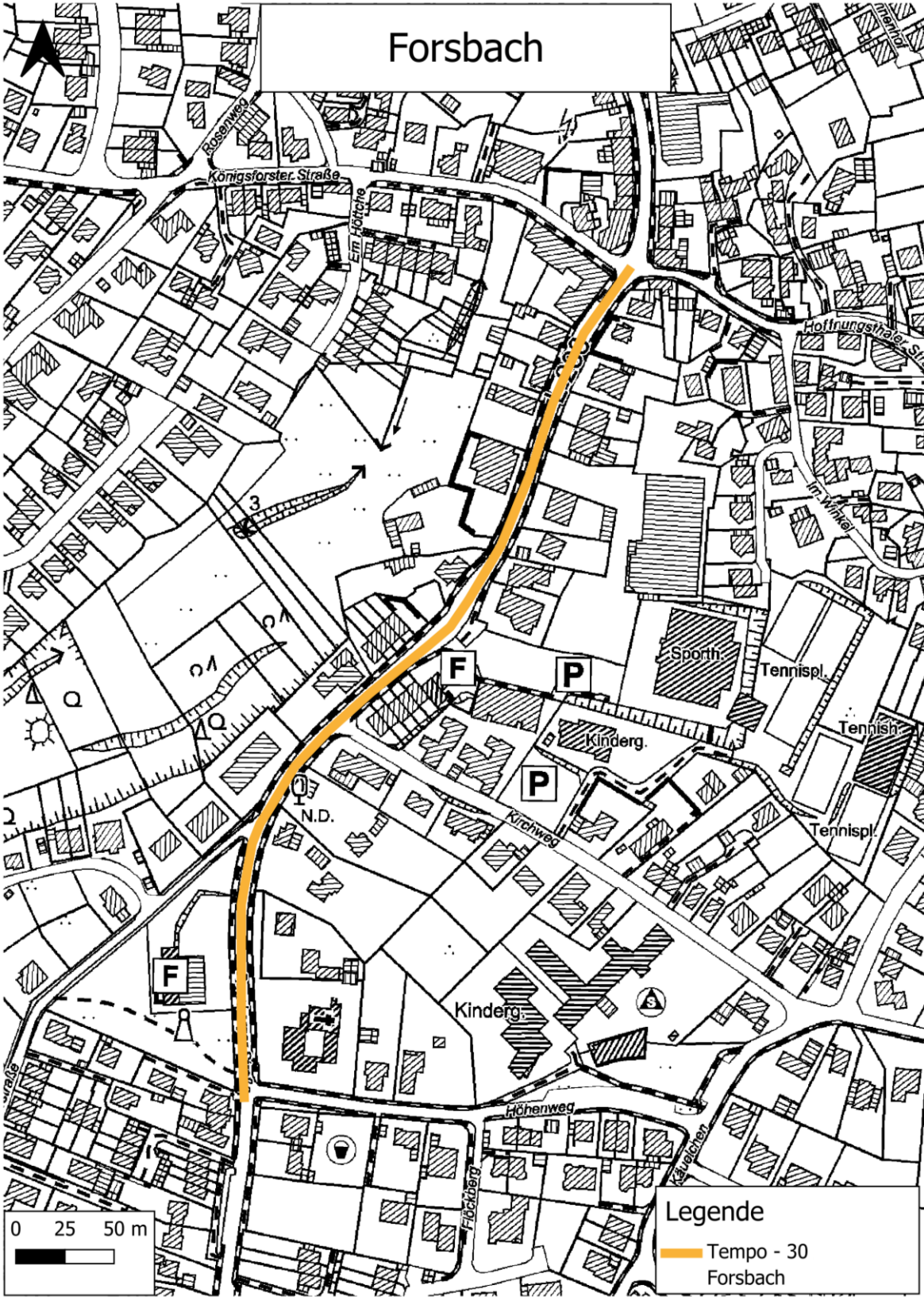


Abbildung 7: Tempo 30 in Forsbach  
Quelle: Stadt Rösrath 2024, Datenbasis: Rheinisch Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation

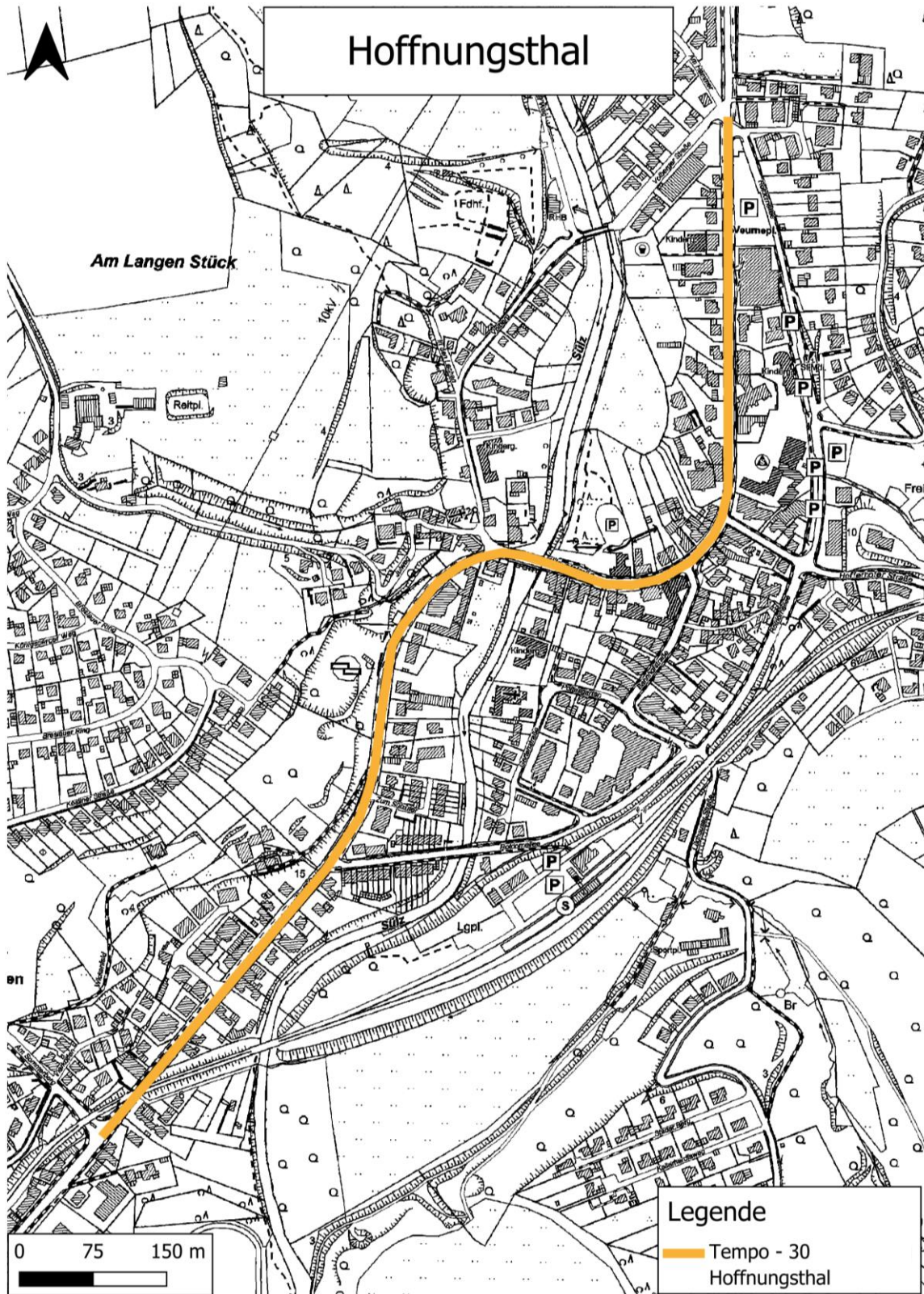


Abbildung 8: Tempo 30 Hoffnungsthal  
 Quelle: Stadt Rösrath 2024, Datenbasis: Rheinisch Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation

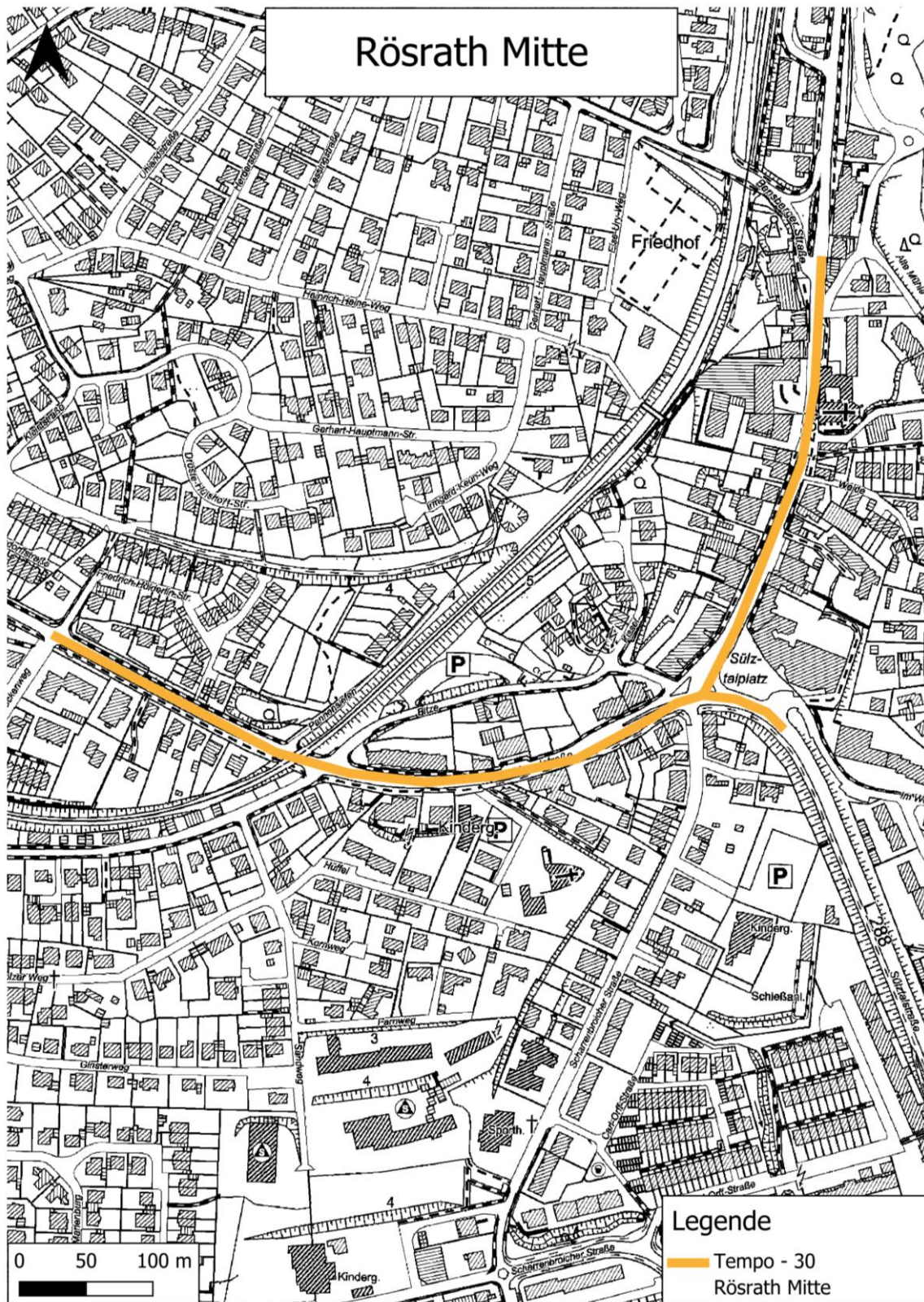


Abbildung 9: Tempo 30 Rösrath Mitte

Quelle: Stadt Rösrath 2024, Datenbasis: Rheinisch Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation