STADT
ERFTSTADT

EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG
Stufe II der Lärmkartierung

Sachstandsbericht zur Lärmsituation
für die

Stadt
Erftstadt

Erstellt im Juni/Juli 2013
Stadtverwaltung Erftstadt
Umwelt- und Planungsamt
Holzdamm 10
50374 Erftstadt

Bericht zur Lärmsituation für die Stadt

Erftstadt

Die Prüfung der Lärmsituation auf Grundlage der Berechnungen des nordrhein-westfälischen Landesamtes für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (LANUV) mit den geltenden Grenzwerten hat ergeben, dass im Stadtgebiet Erftstadt keine erheblichen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vorhanden sind.

Mit einem „Bericht zur Lärmsituation" nutzt die Stadtverwaltung Erftstadt die Möglichkeit eines vereinfachten Verfahrens, das im Rahmen des Runderlasses des Landesumweltministeriums möglich ist. Ein Verfahren mit Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ist für diesen Bericht nicht erforderlich.

1 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Erftstadt liegt westlich angrenzend zu den großen Ballungsräumen Köln und Bonn am Südrand der Niederrheinischen Bucht. Weniger als 20% der Gesamtfläche ist bebaut, die restlichen gut 80% nehmen Freiraumbereiche ein; im Westen überwiegend Äcker, im mittleren Teil Auenbereiche der Erft und des Rotbachs, im östlichen Rand eine rekultivierte Wald-Seen-Landschaft, die ein attraktives Naherholungsgebiet für die Erftstädter sowie für die Bevölkerung aus den Ballungsräumen darstellt. In diesem Freiraum eingebettet liegen die einzelnen Ortsteile Erftstadts.
Erftstadt ist sehr gut an das überregionale Fernstraßennetz angebunden durch die Autobahnen A1 von Nordosten kommend und A61 vom Nordwesten kommend, die anschließend zusammengeführt zur sechsspurigen A1/A61 das Stadtgebiet zentral nach Süden durchlaufen und am Bliesheimer Kreuz im Süden wieder auseinander führen. Am Bliesheimer Kreuz besteht eine weitere Autobahn, die A553, die am südöstlichen Rand des Stadtgebietes nach Brühl verläuft. Zudem stellt die Bundesstraße 265 bzw. B265n eine direkte Verbindung mit dem Oberzentrum Köln dar. Verbindungen zwischen den Stadtteilen und dem überregionalen Straßennetz werden durch sieben Landes- und fünf Kreisstraßen im Stadtgebiet hergestellt, von der im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie insbesondere die L163 relevant ist.

In dem Bericht sind die relevanten Lärmquellen, die Ergebnisse der Lärmberechnung aus dem Jahre 2012 des nordrheinwestfälischen Landesamtes für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (LANUV) an Hauptverkehrstrassen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr und die Anzahl der hiervon betroffenen Personen und Wohnungen dargestellt. Daneben werden die „Ruhigen Gebiete" definiert, dargestellt und deren Schutz erläutert. Im Bericht werden zahlreiche Lärmminderungsmaßnahmen dargestellt, die bereits durchgeführt wurden bzw. es werden zukünftig erwünschte Maßnahmen aufgeführt. Im Anhang werden die Ergebnisse detailliert graphisch auf Stadtteilebene aufgeführt, bewertet und Problembereiche besonders hervorgehoben.

Hauptlärmquellen, welche auf die Stadtteile und die Wohnbevölkerung einwirken, sind:

> Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage im Stadtgebiet	
A1 / A61	ca. 32 Mio.	zentral (Nord-Süd-Richtung)	5,9 km
A1	ca. 19 Mio.	Nordosten und Süden	5,2 km
A61	ca. 20 Mio.	Nordwesten und Südosten	7,4 km
A553	ca. 10 Mio.	Südosten	2,9 km
B265	ca. 6 Mio.	zentral (Ost-Südwest)	13,1 km (relevant 1,6 km)
L163	ca. 3 Mio.	Osten	10,5 km (relevant 1,7 km)

> Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage
Strecke (Trier - Gerolstein) – Euskirchen – Köln	ca. 26 000	östliche Stadtrandlage

> Flughafen

Name	Bewegung/a	Lage
Flughafen Köln / Bonn	über 50 000	ca. 30 km östlich des Stadtgebietes
Militärflughafen Nörvenich	k. A.	ca. 10 km westlich des Stadtgebietes

Flughafen Köln / Bonn

Die Einwirkung von Fluglärm, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen / Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt. Der nächste Großflughafen in der Umgebung des Stadtgebietes von Erftstadt befindet sich ca. 30 km östlich in Köln-Porz-Wahn, es handelt sich um den Flughafen Köln-Bonn. Für Erftstadt ergibt sich dabei an keiner Stelle eine Belastung von mehr als 55 dB(A) durch den Flugverkehr ausgehend vom Köln-Bonner-Flughafen. Des Weiteren sind Schutzziele in rechtsverbindlicher Weise für den Fluglärm in § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm geregelt.

Militärflughafen Nörvenich

In der nordwestlich angrenzenden Gemeinde Nörvenich besteht der Militärflughafen Nörvenich. Hierfür wurden u. a. auch auf dem Stadtgebiet Erftstadts Lärmschutzzonen A, B und C eingerichtet gemäß „Landesentwicklungsplan Schutz vor Fluglärm“ vom 24.09.1997. Die Schutzzonenabgrenzung A und B entsprechen dabei den Schutzzonen 1 und 2 der seit 13.06.1996 rechtskräftigen „Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches (gem. Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) für den militärischen Flugplatz Nörvenich“. Als Bewertungsmaßstab für die Abgrenzung der Lärmschutzzonen wird der äquivalente Dauerschallpegel Leq der 6 verkehrsreichsten Monate zugrunde gelegt. Er beträgt in der Zone A über 75 dB (A), in der Zone B über 67 dB (A) und in der Zone C über 62 dB (A).

Das o. g. Lärmschutzgebiet bzw. dessen Schutzzonen A, B und C berühren lediglich die nordwestlich liegenden landwirtschaftlichen Flächen um Gymnich und liegen außerhalb der bebauten Stadtteile der Stadt Erftstadt. Planerisch soll damit erreicht werden, dass sich keine stärkeren Lärmbeeinträchtigungen für die Wohnbevölkerung ergeben. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass reale kritische Lärmbelastungen durch Einzelereignisse des militärischen Flugverkehrs für Gymnicher Bürger vorhanden sind.

2 Zuständige Behörde

Stadt Erftstadt; Holzdamm 10; 50374 Erftstadt; Telefon: 02235-409-0: Fax: 02235-409505, Homepage: www.erftstadt.de

3 Verweis auf Ort der Veröffentlichung (z.B. Internetseite)

Dieser Lärmbericht soll auf der Homepage der Stadt Erftstadt veröffentlicht werden.

4 Rechtlicher Hintergrund

Durch das Europäische Parlament und den Rat wurde die "Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" (kurz: EU-Umgebungslärmrichtlinie) verabschiedet, um ein europaweit einheitliches Konzept festzulegen, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern. Die Richtlinie wurde im Bundes Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) national umgesetzt. Das Land NRW hat einen Runderlass zur Durchführung der Lärmaktionsplanung herausgegeben.

Hiernach ist die Stadt Erftstadt in der zweiten Stufe der Lärmkartierung verpflichtet, für Straßen im Stadtgebiet, die mehr als 3 Mio. KFZ/Jahr aufweisen, eine Lärmaktionsplanung durchzuführen. Ähnliches gilt für Lärmbelastungen von Verkehrsflugzeugen und an Eisenbahnstrecken. Letztere stellen aber im Zusammenhang mit der Umgebungslärmrichtlinie für Erftstadt vorerst keine erheblichen Lärmquellen dar.

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen.

Die Einzelheiten zur Durchführung der Lärmaktionsplanung sind aber von der Betroffenheit im Stadtgebiet abhängig. Da im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Erftstadt keine erheblichen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorhanden sind, nutzt die Stadtverwaltung Erftstadt mit einem „Bericht zur Lärmsituation“ die Möglichkeit eines vereinfachten Verfahrens, das im Rahmen des Runderlasses des Landesumweltministeriums möglich ist. Ein Verfahren mit Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ist für diesen Bericht nicht erforderlich.

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

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/dezip/_EN_1.0_&a=d
http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/reporting2005_d2002-49/_DE_1.0_&a=d

6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden vom LANUV ermittelt und im Internet unter *www.umgebungslaerm.nrw.de* veröffentlicht. Gemäß § 47 c Abs. 1 Satz 2 BImSchG sind bis zum 30. Juni 2012 und danach alle fünf Jahre Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume sowie, für sämtliche Hauptverkehrsstraßen zu erstellen beziehungsweise vorhandene Lärmkarten zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Eine Hauptverkehrsstraße ist gemäß § 47 b Abs. 3 BImSchG eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem **Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr.**

Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führte das Eisenbahnbundesamt die Lärmkartierung durch. Die Veröffentlichung erfolgt unter: http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm. Für den in Erftstadt relevanten Schienenweg „Bahnstrecke Köln – Trier“ werden die Ergebnisse der Lärmkartierung erst Ende des Jahres 2013 vorliegen.

Es wurden seitens des LANUV graphische Darstellungen durch Isophonenflächen und Isophonenlinien für die Lärmimmissionen im Stadtgebiet erstellt. Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Erftstadt sowie von ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse *www.umgebungslaerm.nrw.de* zur Verfügung. **Im Anhang dieses Berichts werden die graphischen Darstellungen auf der Ebene der Erftstädter Stadtteile dargelegt mit besonderem Gewicht der beiden lärmkritischen Bereiche in Liblar (L163) und Kierdorf (Augustinusweg).**

Jede Karte stellt mit Isophonenflächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4 m Höhe über dem Erdboden in einem 10m-Raster berechnet wurden. Die Isophonenflächen sind entsprechend der Legende farbig gekennzeichnet. Als Auslösepegellinien sind in den Karten insbesondere die Pegel L_{den} = 70 dB(A) bzw. L_{night} = 60 dB(A) eingezeichnet. Sie kennzeichnen die Grenze, oberhalb derer Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.

7 Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Für das Stadtgebiet Erftstadt werden im Rahmen dieses Berichtes die Lärmquellen von Straßenverkehrswegen mit über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr bewertet. Es handelt sich hierbei um die Bundesautobahnen A1, A61 und A553 bzw. die Bundesstraße 265 sowie die L163 im Ortsdurchfahrtsbereich von Erftstadt-Liblar. Diese Verkehrswege durchziehen die Landschaft mit einem Lärmband mit abgestuften Lärmpegelbereichen.

Lärmprobleme - im Sinne des § 47d Abs. 1 BImSchG - liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{NIGHT} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart. Die Werte in den kritischen Bereichen von über 70 dB(A) und L_{NIGHT} über 60 dB(A) sind in den Darstellungen und Auszügen der Lärmkarten mit roter Farbe kenntlich gemacht bzw. sind die betroffenen Wohngebäude in den Grafiken in der Anlage 2 mit einem gelben Kreuz markiert.

Es existieren gemäß Lärmkarten keine Schulen oder Krankenhäuser im Stadtgebiet an denen kritische Werte von erreicht werden. In lediglich zwei Bereichen (Liblar an der L163 und in

Kierdorf am „Augustinusweg“) wurden Wohngebäudefassaden ermittelt, die die o. g. kritischen L_{DEN}-Werte bzw. L_{NIGHT}- Werte überschreiten.

Problembereich Augustinusweg in Kierdorf
Im Stadtteil Kierdorf handelt es sich hierbei um Teile der Wohnbebauung am „Augustinusweg“, etwa 50m entfernt von der A1. Hier wird die A1 in Troglage geführt, was bereits zu einer gewissen Lärmminderung führt. An und auf den Böschungsbereichen existieren dichte Gehölzstrukturen, die zumindest die Lärmquelle visuell abschirmen. Dennoch sind laut der Ergebnisse der Lärmkartierung zwei Wohngebäude mit kritischen Lärmbeeinträchtigungen von L_{DEN} über 70 dB(A) betroffen und sechs Wohngebäude mit einem Nachtpegel (L_{night}) von über 60 dB(A) (siehe Anlage 2). Um eine Minderung der Lärmbelastung in diesem Bereich herbeizuführen, sollte in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger über eine zusätzliche Lärmschutzwand auf der Böschungskante der A1 verhandelt werden. Wenn diese Schallschutzmaßnahme nicht zum Tragen kommt, sollten Lösungen über passive Maßnahmen mit den Wohnungseigentümern gesucht werden.

Problembereich Bliesheimer Straße (L163) in Liblar
Bei der Bliesheimer Straße in Liblar handelt es sich um die Ortsdurchfahrt der Landesstraße 163. Die hohe Verkehrsbelastung dieses Straßenabschnittes resultiert aus innerörtlichem Ziel- und Quellverkehr und dem ab- bzw. zufließenden Verkehr von/zur B265n, die wiederum als Zubringer zu den Autobahnen A1 und A61 fungiert.
Die von erhöhten Lärmpegelbereichen betroffenen Wohngebäude (10 Gebäude mit kritischen Lärmbeeinträchtigungen von L_{DEN} über 70 dB[A], 12 Gebäude mit einem Nachtpegel (L_{night}) von über 60 dB[A]; siehe Anlage 2) befinden sich vorwiegend im nördlichen Abschnitt der L163 in unmittelbarer Straßenrandnähe und weisen keine Lärmschutzeinrichtungen auf.
Um eine Minderung der Belastungen herbeizuführen, werden - in Absprache mit den Wohnungseigentümern - vermutlich eher passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden in Frage kommen. Die Errichtung von Lärmschutzwänden oder –wällen sind in Teilbereichen aufgrund der Lage der Gebäude nicht möglich oder sind in Teilbereichen städtebaulich nicht erwünscht.
Im weiteren Verlauf der Straße erkennt man bei den jüngeren Gebäuden, dass das Lärmproblem seit den 1990er-Jahren seitens der Stadtverwaltung und der Bauherren bzw. der Hauseigentümer mehr Gewicht bekam: die Wohngebäude liegen unter den kritischen Lärmpegelbereichen aufgrund von Lärmschutzwällen, die im Rahmen von Bebauungsplänen festgesetzt wurden oder privaten Lärmschutzmauern sowie einem ausreichenden Abstand gegenüber der Lärmquelle. Hieran ist abzulesen, dass für die Verbesserung der Lärmsituation an den Wohngebäuden entlang der Bliesheimer Straße bereits einiges getan wurde.

Weiterhin gibt es in Erftstadt autobahnnahe Wohngebiete, die gemäß der graphischen Darstellung der Lärmkarten dicht unterhalb der Schwelle der kritischen Werte liegen. Neben der oben genannten Situation in Kierdorf-Süd (Augustinusweg) bestehen trotz Unterschreiten der empfohlenen maßgeblichen Werte aus dem Runderlass des MUNLV auch mittelfristig weiterer Handlungsbedarf für die autobahnnahen Siedlungsbereiche Gymnich-Ost, Dirmerzheim-Ost, Blessem-Nordwest und Bliesheim-Ost. In all diesen Bereichen bestehen derzeit schon Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung in Form von Schutzwällen, -wänden oder dichten Bepflanzungen. Hier muss zukünftig geklärt werden, durch welche zusätzlichen Maßnahmen die Lärmsituation weiter verbessert werden kann. Die Stadt wird daher im Dialog mit dem Straßenbaulastträger, mit betroffenen Behörden, mit der Öffentlichkeit und den betroffenen Anwohnern geeignete Maßnahmen diskutieren und prüfen, um die Lärmbelastungen weiter zu vermindern.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Gemeindegebiet der Stadt Erftstadt auf Grundlage der Lärmkartierung 2012 keine erheblich relevanten Lärmprobleme und Lärmauswirkungen festzustellen sind.

8 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Ein Verfahren mit Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ist für diesen Bericht zur Lärmsituation nicht erforderlich. Allerdings wurde die Bevölkerung bei konkreten Maßnahmen zur Lärmminderung seitens des Straßenbaulastträgers oder der Stadtverwaltung in der Presse und tlw. bei Bürgerinformationsveranstaltungen informiert (siehe auch Anlage 3).

9 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

[x] Verkehrsplanung
– Verzicht auf den Neubau der Osttangente (K45n östlich von Liblar.
[ ] Raumordnung
[ ] auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
[x] Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
– lärmoptimierter Straßenbelag A1
[x] Verringerung der Schallübertragung
– zahlreiche Lärmschutzwälle bzw. –wände entlang der Autobahnen A1, A61, A553, entlang der B265 und B265n sowie der L163 in Liblar
[ ] verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
[x] sonstige:
- Stadtplanung: auf Neuausweisung autobahnnaher Wohngebiete wurde und wird zukünftig verzichtet.

10 Aktivitäten im Stadtgebiet Erftstadt seit dem Lärmbericht 2009

Bereits im Lärmbericht 2009 wurden verschiedene Lärmprobleme - im Sinne des § 47d Abs. 1 BImSchG - dargelegt. In einigen dieser kritischen Bereiche wurden seitdem verschiedene erfolgreiche Maßnahmen zur Reduktion des Umgebungslärms vorgenommen:

• Im Bereich Dirmerzheim-Südost wurden bereits vor 2009 Lärmschutzwände errichtet. Im Sommer/Herbst 2009 wurde ein weiterer, ca. 200m langer Lärmschutzwall mit aufgesetztem Wand nach Norden gebaut, um im Bereich Gymnich/Dirmerzheim einen Lückenschluss der Lärmschutzeinrichtungen zu erlangen. Dies führte zu einer deutlichen Reduktion des Verkehrslärms in den autobahnnahen Wohnbereichen im Nordosten von Dirmerzheim, was auch in den 2012er-Lärmkarten nachvollzogen werden kann.

• Auf den Neubau der ehemals geplanten Osttangente im Ortsteil Liblar (K45n) vom Bahnhof zur B265 wurde verzichtet, insbesondere auch zur Vermeidung weiteren Verkehrslärms für die angrenzende Wohnbebauung in Liblar-Ost und zum Schutz der Naherholungslandschaft des Waldseengebietes der Ville als „ruhigem Gebiet“.

• Im Bereich Blessem-West wird spätestens bis Herbst 2014 seitens Straßen NRW eine Erhöhung der Lärmschutzwälle mit zusätzlicher Wand im südlichen Abschnitt auf 6,50 m Höhe so-

wie eine Erweiterung des Lärmschutzwalles in nördlicher Richtung ab Brücke Frauenthaler Straße errichtet (siehe Zeitungsartikel, Anlage 3).

• Zwischen Kerpen-Türnich (A61) und dem Erfttal-Dreieck (A1/A61) wurde im Herbst 2009 der Straßenbelag saniert. Der alte Belag wurde durch einen leiseren, neuen Asphalt („lärmoptimierter Asphalt“) ersetzt. Davon sollen vor allem die Bürger von Blessem profitieren (siehe Zeitungsartikel, Anlage 3).

• Im Frühjahr 2013 wurde entlang der B265 als Ortsumgehung für den Erftstädter Ortsteil Erp auf einer Länge von 550 m eine 4m hohe Lärmschutzwand errichtet. Dieser Straßenabschnitt weist immerhin noch eine Verkehrsbelastung von etwa 2 Mio. Fahrzeugen im Jahr auf. Insbesondere die Bewohner an der Kranichstraße, die unmittelbar an die B265 heranreicht, wurden damit stark entlastet (siehe Zeitungsartikel, Anlage 3).

• Zur Vermeidung und Minderung von Lärmproblemen versucht die Stadt Erftstadt weiterhin durch eine vorausschauende städtebauliche Entwicklung Lärmprobleme zu vermeiden oder zu mindern:
- Das neue Gewerbegebiet in Lechenich (Bebauungsplan Nr. 141 und 141 A) weist eine direkte Anbindung an die Autobahn A1/A61 auf, so dass kein oder wenig zusätzlicher innerörtlicher Verkehr entsteht). Durch die autobahnnahe Ausweisung des Gewerbegebietes wird gleichzeitig ein Puffer zwischen Lärmquelle Autobahn und der Wohnbebauung geschaffen.
- Um zusätzliche über- und innerörtliche Kfz-Verkehre zu verhindern entstehen zwei größere Wohnbaugebiete (BP Nr. 160A „Villehang“ und BP Nr. 135 „Bergstraße“) in fußläufiger Nähe zum Liblarer Bahnhof.
- Auf die Ausweisung von autobahnnahen Wohngebieten wurde seit den 1990er-Jahren verzichtet.

• In den kommunalen Gremien wurden weitere Anpflanzungen entlang der Autobahnen diskutiert, die im geringen Umfang auch dem Lärmschutz dienen können. Konkrete Planungen hierzu liegen aber nicht vor.

11 Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärmminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete

[x] Verkehrsplanung
- Erstellung „Verkehrskonzept Liblar“ mit besonderer Berücksichtigung des Lärmschutzes
- Fortführung der Planungen für eine westliche Ortsumgehung von Lechenich

[ ] Raumordnung

[ ] auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen

[ ] Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung

[x] Verringerung der Schallübertragung
- Erweiterung Lärmschutzwall mit –wand westlich von Blessem (s. o.)

[x] verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- wünschenswert: weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen in wohnortnahen Abschnitte der Autobahnen A1 und A61

[x] sonstige:
- Schutz Ruhiger Gebiete durch Planungsinstrumente der Bauleitplanung und Landschaftsplanung

12 Schutz ruhiger Gebiete

Die Arbeitsgruppe der EU-Kommission für die Bewertung von Lärmbelastungen empfiehlt bei der Ausweisung ruhiger Gebiete „einen besonderen Schwerpunkt auf Erholungsgebiete zu setzen, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“. Nach dem Grundsatz der Vorbeugung sind diese Gebiete gegen Zunahme des Lärms zu schützen. Bei den ruhigen Gebieten handelt es sich somit um ruhige Landschaftsräume, d.h. um großflächige Gebiete, die einen weitgehend natur belassenen oder land- und forstwirtschaftlich genutzten, durchgängig erlebbaren Naturraum bilden. Entsprechend dieser Vorgabe können folgende Auswahlkriterien für Ruhige Gebiete definiert werden:

• zusammenhängende Naturräume wie Wald, Auenbereiche, Parkanlagen, Grünflächen, landwirtschaftliche Flächen
• Möglichkeit ausgedehnter Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche
• Lärmbelastung <= 50 dB(A) im überwiegenden Teil der Fläche
• Mindestgröße 30 ha

Neben dieser Definition von Ruhigen Gebieten können weiterhin innerstädtische Erholungsflächen definiert werden, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Diese Flächen sind fußläufig zu erreichen, und der Aufenthalt dient der Erholung oder sozialen Kontaktpflege. Folgende Auswahlkriterien können definiert werden:

• Grün- und Erholungsflächen in Wohngebietsnähe,
• in ihrer Kernfläche deutlich leiser als an ihrer Peripherie,
• genügt den (subjektiven) Ansprüchen der Erholungssuchenden.

Ruhige Gebiete im Stadtgebiet Erftstadt
Aufgrund dieser Auswahlkriterien können folgende Bereiche als Ruhige Gebiete in der freien Landschaft und in innerstädtischen Bereichen als Ruhige Gebiete eingeordnet werden:

Freie Landschaft:
- Wald- und Seengebiet „Ville“ am östlichen Rand des Stadtgebietes (mit Ausnahme der verlärmten Bereiche entlang der B 265 und der Bahntrasse Köln-Euskirchen)
- „Villehang“ zwischen Liblar und Bliesheim mit Waldbereich „Lauerbusch“
- Waldgebiet und ehemaliges Militärgelände „Friesheimer Busch“
- Die landwirtschaftlich genutzten Landschaftsräume zwischen Friesheim, Borr und Erp
- Auenbereich des Rotbaches zwischen Friesheim und Lechenich

Innerstädtische Bereiche:
- Schlosspark „Gracht“ in Liblar
- Schlosspark der „Landesburg“ in Lechenich
- Rotbachaue in Friesheim
- Erftaue in Bliesheim
- Parkanlage um „Schloss Gymnich“ mit „Ehrenfriedhof“ in Gymnich

Schutz der Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms
Beim Schutz ‚Ruhiger Gebiete‘soll der Vorsorgegedanke im Vordergrund stehen. Dabei ist ein integriertes Vorgehen erforderlich, das folgende Leitlinien berücksichtigt:

• Vermeidung von Verkehrsflächen- und Siedlungserweiterungen in Ruhige Gebiete hinein (zum Beispiel wurde auf den Neubau der geplanten Osttangente im Ortsteil Liblar (K45n) vom Bahnhof zur B265 verzichtet; siehe Punkt 10 Aktivitäten)
• Überprüfung künftiger Vorhaben der Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete

• Stadt Erftstadt als Partner im interkommunalen Projekt „RegioGrün“: Schwerpunkte Freiraumsicherung, Qualitätssicherung der Erholungslandschaft und Besucherlenkung

Grundsätzlich können für Ruhige Gebiete ähnliche Ansprüche geltend gemacht werden, wie sie für Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bereits bestehen. Da ein wirksamer Schutz ‘Ruhiger Gebiete‘ nur im Einklang mit den übrigen Zielen der Landschaftsplanung und der Bauleitplanung verwirklicht werden kann, wird dieses Schutzziel seitens der Stadtverwaltung mit Hilfe der vorhandenen Planungsinstrumente nachdrücklich verfolgt.

13 Langfristige Strategie der Lärmminderung

Um die Lärmsituation an den Hauptverkehrsachsen sowie in innerörtlich belasteten Bereichen weiter zu verbessern, können folgend aufgeführte Maßnahmen zur Anwendung kommen:

• vorsorgende Städtebauplanung zur Vermeidung und Minderung von Lärmproblemen
• Maßnahmen der Verkehrsregelung und -beschränkung (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen in wohnortnahen Autobahnabschnitten, Verkehrsverlagerungen auf unkritischere Bereiche, Verstetigung des Verkehrsflusses etc.)
• Maßnahmen der Verkehrsplanung (z. B. weitere Förderung des ÖPNV, des Fuß- und des Radverkehrs etc.)
• Die Stadt wird im Dialog mit lärmbeeinträchtigten Menschen, der Öffentlichkeit und den beteiligten Akteuren (z. B. Straßenbaulastträger, zuständige Behörden, gewerbliche Lärmverursacher) geeignete Maßnahmen diskutieren und prüfen, um Lärmbelastungen der Erftstädter Bevölkerung weiter zu vermindern.

Bemerkungen
Zu den o. g. geplanten und realisierten Maßnahmen wurden bisher Maßnahmenalternativen nicht in Erwägung gezogen. In lärmbeeinträchtigten Bereichen sind flächendeckend folgende Maßnahmen wünschenswert:
• Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes: „aktiver“ Schallschutz durch Dämmung an der Lärmquelle, z. B. Weiterentwicklung und Einsatz lärmarmer Reifen; an allen Hauptverkehrstraßen Änderung des Straßenbelages zu lärmarmen Fahrbahndecken
• weitere Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung: z.B. Schallschutzdämme mit aufgesetzten Wänden an allen siedlungsnahen Autobahnabschnitten; Einsatz von Resonatoren; Lärmabschirmung von innerörtlich belastenden Straßen (Lärmschutzwände, Einhausung, Troglage); technische Maßnahmen an allen lärmbeeinträchtigten Gebäuden wie Schallschutzfenster etc.

14 Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

Die 2012er-Lärmkarten werden zukünftig überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2012/2013 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten sich erhebliche Verschlechterungen der Lärmsituation ergeben, Grenzwerte nicht eingehalten oder Ziele nicht erreicht werden, wird ein Lärmaktionsplan erforderlich.

-- Ende Textteil Sachstandsbericht --

Anlage 1: Daten zu den Lärmkarten

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde: (in rot: kritische Lärmpegelbereiche)

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km2	30,93	9,14	2,19

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	1992	90	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

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

L_{den}/dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	3.352	855	168	23	0

L_{night}/dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1971	291	36	0	0

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Fluglärm**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50000 Bewegungen / Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km2	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	0	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	-	-	-

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

L_{den}/dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	-	-	-	-	-

L_{night}/dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	-	-	-	-	-

Zusammenfassung EU-Umgebungslärmrichtlinie – 2. Stufe
Daten Lärmberechnungen des LANUV

#STR Anzahl Personen

LDEN	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70-75	GT75
	3352	855	168	**23**	0
LNIGHT	GT50-55	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70
	1971	291	**36**	0	0

#STR Anzahl Wohnungen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	1992	90	0

#STR Anzahl Schulen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR Anzahl Krankenhäuser

LDEN	GT55	GT65	GT75
	1	0	0

#STR Belastete Flaeche_km²

LDEN	GT55	GT65	GT75
	30.931798	9.141327	2.192954

#STR_A Anzahl Personen

LDEN	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70-75	GT75
	2850	548	30	0	0
LNIGHT	GT50-55	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70
	1605	128	**2**	0	0

#STR_A Anzahl Wohnungen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	1611	14	0

#STR_A Anzahl Schulen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR_A Anzahl Krankenhäuser

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR_B Anzahl Personen

LDEN	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70-75	GT75
	35	6	5	0	0

LNIGHT	GT50-55	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70
	10	6	0	0	0

#STR_B Anzahl Wohnungen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	20	2	0

#STR_B Anzahl Schulen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR_B Anzahl Krankenhäuser

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR_L Anzahl Personen

LDEN	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70-75	GT75
	295	277	127	**22**	0
LNIGHT	GT50-55	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70
	285	154	**31**	0	0

#STR_L Anzahl Wohnungen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	270	70	0

#STR_L Anzahl Schulen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR_L Anzahl Krankenhäuser

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0