Stadt Leverkusen Vorlage Nr. 2024/2942

Der Oberbürgermeister

III/32-
Dezernat/Fachbereich/AZ

29.08.2024
Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Bürgereingaben und Umwelt	12.09.2024	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	23.09.2024	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	24.09.2024	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	26.09.2024	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	07.10.2024	Entscheidung	öffentlich

Betreff:
Lärmaktionsplan (LAP) - Runde 4
- Abschlussbericht

Beschlussentwurf:

1. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Lärmaktionsplans (LAP) vorgebrachten Stellungnahmen sind in der von der Verwaltung vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln (Anlage 7 dieser Vorlage).

2. Der Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Leverkusen wird in der vorliegenden Fassung beschlossen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen - soweit sie im Einflussbereich der Verwaltung liegen - im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen. Über die Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen ist jeweils gesondert durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung
Lünenbach

I) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren

☒ **Nein** (sofern keine Auswirkung = entfällt die Aufzählung/Punkt beendet)

☐ **Ja – ergebniswirksam**
Produkt: Sachkonto:
Aufwendungen für die Maßnahme: €
Fördermittel beantragt: ☐ Nein ☐ Ja %
Name Förderprogramm:
Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.
Beantragte Förderhöhe: €

☐ **Ja – investiv**
Finanzstelle/n: Finanzposition/en:
Auszahlungen für die Maßnahme: €
Fördermittel beantragt: ☐ Nein ☐ Ja %
Name Förderprogramm:
Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.
Beantragte Förderhöhe: €

Maßnahme ist im Haushalt ausreichend veranschlagt
☐ Ansätze sind ausreichend
☐ Deckung erfolgt aus Produkt/Finanzstelle
in Höhe von €

Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr:
☐ Personal-/Sachaufwand: €
☐ Bilanzielle Abschreibungen: €
Hierunter fallen neben den üblichen bilanziellen Abschreibungen auch einmalige bzw. Sonderabschreibungen.
☐ Aktuell nicht bezifferbar

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr:
☐ **Erträge (z. B. Gebühren, Beiträge, Auflösung Sonderposten): €**
Produkt: Sachkonto

Einsparungen ab Haushaltsjahr:
☐ Personal-/Sachaufwand**:** **€**
Produkt: Sachkonto

☐ **ggf. Hinweis Dez. II/FB 20**:

II) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	**Nachhaltigkeit**	**kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit**	**langfristige Nachhaltigkeit**
☐ ja ☒ nein	☐ ja ☒ nein	☐ ja ☒ nein	☐ ja ☒ nein

Begründung:

Hintergrund der Lärmaktionsplanung:
Die Europäische Gemeinschaft hat im Jahr 2002 mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstmals eine gemeinsame Vorgehensweise zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung geschaffen. Die Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht erfolgte in Deutschland über eine Anpassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) im Jahr 2005. "Umgebungslärm" im Sinne dieser Richtlinie bzw. dieses Gesetzes sind belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten des Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Industrieanlagen ausgeht.

Um diesen Lärmproblemen entgegenzuwirken, sind die Gemeinden gemäß § 47c-e BImSchG angehalten, ein zweistufiges Verfahren durchzuführen. Aufbauend auf einer Lärmkartierung mit anschließender Analyse der Lärmkarten werden sogenannte LAP, welche entsprechende Maßnahmen zur Lärmminderung enthalten, aufgestellt. Der LAP ist, bezogen auf die Fristen des BImSchG, alle fünf Jahre zu überprüfen und soweit notwendig, fortzuschreiben. Die Lärmkarten hingegen sind verpflichtend in diesem regelmäßigen Turnus zu erstellen.

Beschlusslage:
Die Stufe 1 der Umgebungslärmrichtlinie wurde für die Stadt Leverkusen mit Ratsbeschluss zum LAP vom 21.02.2011 (Vorlage Nr. 0708/2010) abgeschlossen. Der Ratsbeschluss für den LAP (Straßenverkehr) der Stufe 2 erfolgte am 14.12.2015 (Vorlage Nr. 2015/0770). Der LAP der Stufe 3 (Abschlussbericht) wurde am 10.10.2019 beschlossen (Vorlage Nr. 2019/3080). Nachdem am 06.05.2024 die Absenkung der Auslösewerte sowie die öffentliche Auslegung des Entwurfes des LAP beschlossen wurden, erfolgte in der Zeit vom 29.05.2024 bis 30.06.2024 die Beteiligung der Öffentlichkeit. Zuvor wurde bereits die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung vom 20.02.2024 bis zum 19.03.2024 durchgeführt. Grundlage der frühzeitigen Beteiligung war die Lärmkartierung.

Lärmkartierung und LAP:
Durch den LAP soll die Kommune die anhand der Lärmkarten festgestellten Probleme regeln und darüber hinaus ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms schützen. Gemäß Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) liegen Lärmprobleme im Sinne des § 47d Abs. 1 BImSchG auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} (gemittelter 24-Stunden-Pegel mit Nacht- und Abendzuschlägen) von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) (gemittelter Nachtpegel - 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) erreicht oder überschritten wird. Diese Werte wurden folglich in den LAP der Stufe 1 bis 3 in der Stadt Leverkusen als Auslösewerte angesetzt. Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen. Aus der Lärmwirkungsforschung ist bekannt, dass gesundheitliche Risiken aufgrund von Lärmimmissionen bereits bei niedrigeren Lärmpegeln auftreten können.

In einem ersten Schritt wurden deshalb die Auslösewerte des LAP der Stadt Leverkusen im Rahmen der Runde 4 um 5 dB(A) gesenkt. Die neuen Auslösewerte liegen somit bei

einem $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und einem $L_{Night} \geq 55$ dB(A). Auf der Grundlage dieser neuen Auslösewerten wurden im LAP flächendeckend Lärmbrennpunkte ermittelt.

Der LAP enthält für diese Bereiche z. B. die folgenden Maßnahmen:

- bauliche Maßnahmen, wie Erneuerung des Fahrbahnbelags oder Aufbringen von lärmarmen Fahrbahndecken,
- verkehrssteuernde Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- straßenraumgestaltende Maßnahmen.

Aufgrund der bestehenden Zuständigkeiten erfolgt die Erstellung eines LAP mit dem Schwerpunkt „Straßenverkehr“. Sonstige Lärmquellen, wie Schienen- und Flugverkehr, werden soweit notwendig bei der Bewertung der jeweiligen Lärmsituation berücksichtigt. Zuständig für den LAP zum Schienenverkehr ist das Eisenbahnbundesamt. Die Ergebnisse dieses LAP sowie der aktuelle Stand des Lärmsanierungsprogramms des Bundes werden in den LAP der Stadt Leverkusen nachrichtlich übernommen. Beim Flugverkehrslärm liegt die Verantwortung beim Flughafen Köln / Bonn, die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Die getroffenen Maßnahmen werden ebenfalls in den LAP der Stadt Leverkusen nachrichtlich übernommen.

Darüber hinaus werden ruhige Gebiete im Stadtgebiet identifiziert und im LAP ausgewiesen.

Rechtlicher Charakter:
Liegen in einem Ballungsraum oder in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen Lärmprobleme oder Lärmauswirkungen vor, ist ein LAP durch die Kommune aufzustellen. Es liegt allerdings im pflichtgemäßen Ermessen der Kommune, durch welche Maßnahmen sie dem Lärmproblem begegnen will. Alle Maßnahmen sind daher im Einvernehmen mit den für deren Umsetzung zuständigen Behörden in den LAP aufzunehmen. Die Umgebungslärmrichtlinie enthält keine Grenzwerte, die verbindlich einzuhalten sind. Ein Rechtsanspruch der Bevölkerung auf die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen besteht nicht. Der LAP muss aber künftig bei Planungen und Entscheidungen - ähnlich wie ein informeller Rahmenplan - berücksichtigt werden.

Weiteres Vorgehen:
Der LAP der Stadt Leverkusen ist über die Bezirksregierung Köln und das Landesamt für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen und das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen an die EU-Kommission zu melden. Über die Durchführung und Finanzierung der im LAP enthaltenen Maßnahmen ist jeweils gesondert durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Stellungnahmen werden, soweit diese anonym über die Plattform www.beteiligung.nrw.de vorgebracht wurden, nach Beschluss des LAP über die Plattform beantwortet. Andernfalls erfolgt eine Rückmeldung über die angegebenen Kontaktdaten. Die Öffentlichkeit wird darüber mittels einer Pressemitteilung und Bekanntmachung auf der städtischen Internetseite informiert.

Der LAP ist alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls fortzuschreiben.

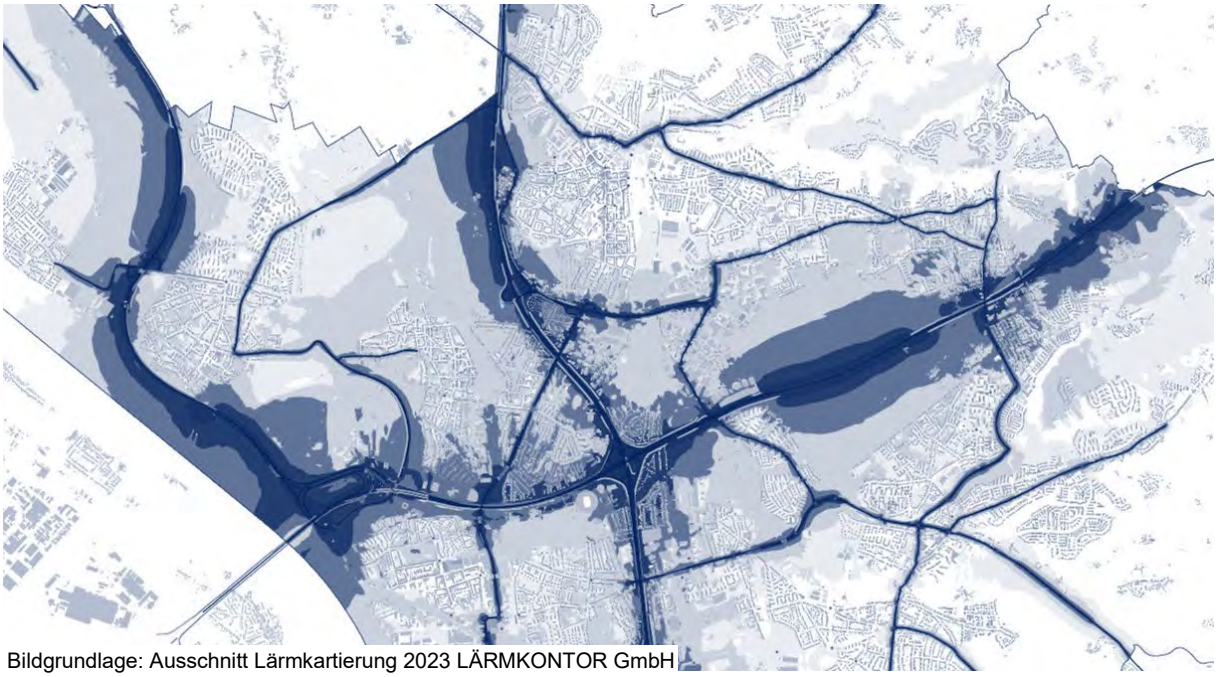
Anlage/n:

Lärmaktionsplan_Leverkusen Runde 4 - Endbericht
Anlage 1 - Strategische Lärmkarten und Lärmkennziffernkarten
Anlage 2 - Karten des Textteils
Anlage 3 - Kriterien- und Bewertungsmatrix zur Fahrbahnsanierung
Anlage 4 - Kriterien- und Bewertungsmatrix zur Verstetigung des Verkehrsflusses
Anlage 5 - Kriterien- und Bewertungsmatrix zur Straßenraumgestaltung
Anlage 6 - Kriterien- und Bewertungsmatrix zur Senkung der Höchstgeschwindigkeit
Anlage 7 - Zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung

Bericht

Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Leverkusen

Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Runde 4



Bildgrundlage: Ausschnitt Lärmkartierung 2023 LÄRMKONTOR GmbH

16. August 2024

Ramboll Deutschland GmbH (ehem. LK Argus GmbH)

Bericht

Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Leverkusen

Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Runde 4

Auftraggeber

Stadt Leverkusen, Fachbereich Umwelt

Quettinger Straße 220

51381 Leverkusen

Auftragnehmer

Ramboll Deutschland GmbH | Smart Mobility DE
(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Michael.schreiber@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

Bearbeitung

Michael Schreiber

Matéo Suard

Sonja Patermann

Unterauftragnehmer

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13b

D-22767 Hamburg

Tel. 040.38 99 94 0

Fax 040.38 99 94 44

hamburg@laermkontor.de

www.laermkontor.de

Bearbeitung

Marion Krüger

Berlin, 16.08.2024

1 Einleitung 1
1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen 1
1.2 Auslösewerte und Grenzwerte 3
1.3 Zuständige Behörden 3
1.4 Untersuchungsraum 4
1.5 Vorgehensweise 5
2 Rückblick auf die bisherige Lärmaktionsplanung 6
2.1 Vorgehen 6
2.2 Stand der Maßnahmenumsetzung im Straßenverkehr 8
3 Auswertung der Lärmkartierung Runde 4 10
3.1 Lärmeinwirkung durch den Straßenverkehr 10
3.2 Lärmeinwirkung durch den Eisenbahnverkehr 15
3.3 Lärmeinwirkung durch den Flugverkehr 16
3.4 Lärmeinwirkung durch IED-Anlagen 16
3.5 Zusammenfassung 17
4 Analyse vorhandener Planungen und Unterlagen mit Wechselwirkungen zur Lärmminderung 22
5 Maßnahmenplanung Straßenverkehr 28
5.1 Lärmarme Fahrbahnbeläge 31
5.2 Verstetigung des Verkehrsflusses 37
5.3 Straßenraumgestaltung 39
5.4 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 43
5.5 Maßnahmen an den Autobahnen 59
6 Wirkungsanalyse Straßenverkehr 62
6.1 Wirkungsanalyse Verkehr 62
6.2 Wirkungsanalysen Lärm 62
7 Maßnahmenkonzept Straßenverkehr 66

Stadt Leverkusen
Lärmaktionsplan
Runde 4

Bericht

16.08.2024

7.1 Prioritätenreihung 66

7.2 Zusammenfassende Bewertung 69

8 Maßnahmenansätze für weitere Lärmverursacher 70

8.1 Eisenbahnverkehr 70

8.2 Flugverkehr 73

9 Ruhige Gebiete 77

9.1 Rechtliche Grundlagen 78

9.2 Erfahrungen zu Auswahlkriterien 79

9.3 Vorgehensweise zur Auswahl der ruhigen Gebiete für die Stadt Leverkusen 83

9.4 Hinweise zum Schutz und zur Entwicklung ruhiger Gebiete 90

10 Zusammenfassung 92

Tabellenverzeichnis 95

Abbildungsverzeichnis 97

Anlagenverzeichnis 98

Literaturverzeichnis 98

1 Einleitung

Für die Stadt Leverkusen wird die Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie (EG, 2002) fortgeschrieben. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastung zu senken und die Lebensqualität in der Stadt Leverkusen zu erhöhen. Konkret geht es darum, potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, Belästigungen zu verringern und der Bevölkerung einen ungestörten Schlaf zu ermöglichen.

Der Nutzen und die Vorteile der Lärmaktionsplanung sind vielfältig. Beispielhaft zu nennen sind:

- Reduktion der Geräuschbelastung,
- Gesundheitsschutz und -vorsorge,
- Verbesserung des Wohnumfelds und Erhöhung der Lebensqualität.

Grundlage für die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung bilden der Lärmaktionsplan der Stadt Leverkusen aus dem Jahr 2019 und die Ergebnisse der 2022-2023 durchgeführten Lärmkartierung für das Straßennetz, die Haupt- und Nebeneisenbahnstrecken, die Großflughäfen und die IED-Anlagen[1].

Erster Teil der Lärmaktionsplanung der Runde 4 ist die Auswertung der aktuellen Lärmkartierung 2023 und eine Evaluierung der Lärmaktionsplanung (LAP) der Stufe 3. Im zweiten Teil der Lärmaktionsplanung der Runde 4 werden die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe 3 in die Maßnahmenplanung der Runde 4 überführt und fortgeschrieben. Im dritten Teil werden „ruhige Gebiete“ ermittelt und Strategien zu ihrer Sicherung erarbeitet.

1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47a - f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) (Bundesrepublik Deutschland, 2013/2017), das mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (Bundesrepublik Deutschland, 2005) die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG, 2002) in nationales Recht umsetzt.

[1] Die Industrieemissionsrichtlinie 2010/75/EU, engl. Industrial Emissions Directive (IED), ist eine EU Richtlinie mit Regelungen zur Genehmigung, zum Betrieb, zur Überwachung und zur Stilllegung von Industrieanlagen in der Europäischen Union. Die IED ersetzt die bisherige Genehmigungsgrundlage für Industrieanlagen in EU-Mitgliedsländern, die sogenannte IVU-Richtlinie sowie andere Richtlinien.

In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher geregelt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern zu regeln. Als Umgebungslärm werden „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“ bezeichnet, „die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung ausgeht“. Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen und spätestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Gemäß § 47f BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) müssen die Aktionspläne unter anderem folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung des Ballungsraums und der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Informationen zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärmminderung,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

Gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG und § 47 Abs. 6 BImSchG sind die im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. Straßenverkehrsgesetz StVG, Straßenverkehrsordnung StVO) durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

In der aktuellen Runde der Lärmkartierung (Runde 4) kommt erstmals die EU-weit eingeführte Berechnungs- und Bewertungsvorschrift CNOSSOS (Common Noise Assessment Methods) zur Anwendung. Die nach der 34. BImSchV nun anzuwendenden Berechnungsverfahren wurden am 5. Oktober 2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht und sind seit dem 31. Dezember 2021 verpflichtend anzuwenden. Diese lösen die bislang in Deutschland verwendeten vorläufigen

Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm ab. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit zu den Ergebnissen der vorherigen Kartierungsrunden (vor allem bei der Anzahl lärmbetroffener Menschen) ist daher nicht gegeben.

1.2 Auslösewerte und Grenzwerte

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Es gibt jedoch weder auf EU- noch auf Bundesebene verbindliche Schwellenwerte / Grenzwerte, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden müssen. Das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) hat daher für die Kommunen in NRW per Erlass Auslösewerte für die Aktionsplanung von 70 / 60 dB(A) tags / nachts festgelegt (MULNV, 2008). Diese Auslösewerte dienen dazu, die Handlungsschwerpunkte aus dem untersuchten Straßennetz herauszufiltern. Überschreitungen dieser Werte werden bei der Lärmkartierung deutlich gemacht. Gemeinden können im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen.

Die Stadt Leverkusen hat sich dazu entschieden, die Auslösewerte um 5 dB(A) zu senken. Die Runde 4 wird somit Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) als Bewertungsgrundlage heranziehen. Diese Werte decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU, 1999) im Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungsziele. Sie entsprechen in etwa den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für innerstädtische Bereiche. Hintergrund dieser Auslösewerte ist die medizinisch gesicherte Erkenntnis, dass dauerhafte Lärmbelastungen oberhalb dieser Schwellenwerte zu signifikanten Steigerungen von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können.

In den später folgenden, gesetzlich vorgeschriebenen Fortschreibungen der Lärmaktionsplanung ist zu prüfen, ob nach und nach niedrigere, sich am Gesundheitsschutz bzw. der Vorsorge orientierende Auslösewerte[2] herangezogen werden können. Das Umweltbundesamt sieht diese Werte bei 60 dB(A) für den L_{DEN} und 50 dB(A) für den L_{Night}.

1.3 Zuständige Behörden

Zuständig für die Aktionsplanung sind die Städte und Gemeinden. Die für die Lärmaktionsplanung federführende Dienststelle der Stadt Leverkusen ist der Fachbereich Umwelt, Quettinger Straße 220 in 51381 Leverkusen.

[2] Im folgenden Bericht werden diese Schwellenwerte genannt.

Für den Lärmaktionsplan der Haupteisenbahnstrecken des Bundes[3] ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Der erste gesetzlich vom Eisenbahn-Bundesamt geforderte Lärmaktionsplan wurde nach § 47e Abs. 4 in Verbindung mit § 47d Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes fristgerecht am 18.07.2018 veröffentlicht. Bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das Eisenbahn-Bundesamt mit. Für die sonstigen Strecken[4] innerhalb des Ballungsraums Leverkusen ist die Kommune selbst zuständig. Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt die Kommune dabei.

1.4 Untersuchungsraum

Die Stadt Leverkusen ist eine kreisfreie Stadt im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Sie ist Teil des Regierungsbezirks Köln, liegt geografisch im Bergischen Land und gehört somit zum Rheinland. Sie grenzt an die Städte und Kommunen Köln, Bergisch Gladbach, Odenthal, Burscheid, Leichlingen, Langenfeld und Monheim an. Im Westen wird sie vom Rhein begrenzt. Leverkusen besteht aus drei Stadtbezirken und 13 Stadtteilen. Autobahnen und Eisenbahnstrecken haben eine stark trennende Wirkung. Die von West nach Ost führende A1, die von Nord nach Süd führende A3 und die Bahntrassen führen direkt durch Leverkusen.

Die Stadt Leverkusen hat eine Gesamtfläche 78,9 km². 169.116 Einwohnerinnen und Einwohner sind in Leverkusen mit ihrem Hauptwohnsitz gemeldet.[5] Daraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 2.143 Einwohnern je km². Die Bevölkerungszahlen steigen seit dem Jahr 2000 an.

Für die Lärmaktionsplanung von Relevanz sind

- das Straßennetz, bestehend aus allen Straßen bzw. Straßenabschnitten mit einem Verkehrsaufkommen von über 4.000 Kfz / Tag,
- die Haupteisenbahnstrecken mit jeweils einer Zugverkehrsstärke von mehr als 30.000 Zugfahrten / Jahr sowie sonstige Eisenbahnstrecken mit einer Zugverkehrsstärke von weniger als 30.000 Zugfahrten / Jahr,
- der Großflughafen Köln / Bonn,
- die Industrie- und Gewerbeanlagen.

---

3 Dies sind Strecken mit mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr.

4 Strecken, die weniger als 30.000 Zugfahrten pro Jahr aufweisen.

5 Stadt Leverkusen, Statistikstelle, Städtische Bevölkerungsstatistik (Stand 30.06.2023).

1.5 Vorgehensweise

Seit der zweiten Runde der Lärmkartierung im Jahr 2012 sind alle Straßen, Schienenwege, Großflughäfen und Industrieanlagen zu berücksichtigen, die relevanten Umgebungslärm verursachen. In die Lärmaktionsplanung gehen letztendlich die Bereiche ein, in denen die Auslösewerte für die Aktionsplanung von 65 / 55 dB(A) tags / nachts überschritten werden.

Die Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung für die Stadt Leverkusen orientiert sich an Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie und hat folgende Schwerpunkte.

1. Rückblick und Stand der Umsetzung der bisherigen Lärmaktionsplanung in Kapitel 2 dieses Berichts,
2. Auswertung der Lärmkartierung 2023 in Kapitel 3 dieses Berichts,
3. Fortschreibung der Maßnahmenplanung Straßenverkehr in Kapitel 4 dieses Berichts,
4. Wirkungsanalysen und Maßnahmenkonzept Straßenverkehr in Kapitel 6 und 7 dieses Berichts,
5. Maßnahmenansätze für weitere Lärmverursacher (Schienenverkehr, Großflughäfen und Industrie) in Kapitel 8 dieses Berichts,
6. Ruhige Gebiete in Kapitel 9 dieses Berichts,
7. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit.
   Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, der politischen Gremien und der Bürgerinnen und Bürger erfolgte fortlaufend im Rahmen der Ausarbeitung des Lärmaktionsplanentwurfs. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung wurde in der Zeit vom 20.02.2024 bis 19.03.2024 durchgeführt. Anschließend erfolgte auf Grundlage des Lärmaktionsplanentwurfs die 2. Beteiligung der Öffentlichkeit (29-05-2024 bis 30.06.2024). Die Ergebnisse sind in den Anlagen zur politischen Sitzungsvorlage dokumentiert.

2 Rückblick auf die bisherige Lärmaktionsplanung

Nachfolgend werden das bisherige Vorgehen und der Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung der Runden 1 bis 3 zusammengefasst.

2.1 Vorgehen

Den ersten Lärmaktionsplan (Runde 1) hat die Stadt Leverkusen im Jahr 2010 erarbeitet. Mit rund 170.000 Einwohnerinnen und Einwohnern gehört die Stadt Leverkusen nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie nicht zu den Ballungsräumen der Runde 1 (Ballungsraum > 250.000 Einwohnern). Daher mussten für den LAP der Runde 1 für Leverkusen nur Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit über 60.000 Zügen pro Jahr betrachtet werden. Am 21. Februar 2011 beschloss der Rat der Stadt Leverkusen den Lärmaktionsplan der Runde 1.

Für die Lärmkartierung der Runde 2 (Ballungsraum > 100.000 Einwohnern) im Jahr 2012 waren alle Straßen, Schienenwege, Großflughäfen und Industrieanlagen zu berücksichtigen, die relevanten Umgebungslärm verursachen. Für die Kartierung der Eisenbahnstrecken ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig. Sie erfolgte für die Runde 2 im Jahr 2015. Alle lärmrelevanten Straßen sowie Industrieanlagen hatte die Stadt Leverkusen im Jahr 2012 durch das Unternehmen deBAKOM kartieren lassen. Bereits im Rahmen der Kartierung wurde gemäß den für das Land Nordrhein-Westfalen geltenden Auslösewerten (vgl. Abschnitt Ablösewerte und Grenzwerte) und in Abstimmung mit der Stadt Leverkusen durch das Unternehmen deBAKOM eine Kenngröße bestimmt, mit deren Hilfe besonders lärmbetroffene Bereiche herausgearbeitet werden konnten. Diese Kenngröße errechnet sich aus dem mittleren Pegel an der Fassade des Gebäudes, der Anzahl der dort wohnenden Personen und der Fläche des Gebäudes. In die Lärmaktionsplanung gingen letztendlich die Bereiche ein, in denen die Auslösewerte für die Aktionsplanung von 70 / 60 dB(A) tags / nachts überschritten wurden.

Im Ergebnis dieser Vorbetrachtung wurden 26 Straßenabschnitte mit im städtischen Vergleich besonders lärmbetroffenen Bereichen bestimmt. Bei acht dieser Lärmbrennpunkte gelten Autobahnen als Hauptlärmquellen. Bei ihnen ist der Bund der Träger der Straßenbaulast. Diese Lärmbrennpunkte wurden im Rahmen der Umgebungslärmkartierung 2012 erfasst und als Konfliktbereiche an den Baulastträger gemeldet. Die übrigen 18 Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs wurden im zweiteiligen Lärmaktionsplan der Stadt bearbeitet. Im 2013 erarbeiteten ersten Teil der Lärmaktionsplanung wurden Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt. Diese wurden 2014 im zweiten Teil der Lärmaktionsplanung konkretisiert.

In der Bestandsanalyse der Lärmaktionsplanung der Runde 2 wurden die Lärmsituation der 18 zu bearbeitenden Lärmbrennpunkte näher beleuchtet, Ortsbesichtigungen durchgeführt und die für die Aktionsplanung relevanten Vorhaben und Planungen der Stadt beschrieben und ausgewertet. Die Lärmeinwirkungen wurden für die Lärmbrennpunkte anhand der Kartierungsergebnisse aufgezeigt. Um die durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbrennpunkte zu präzisieren, erfolgte eine detaillierte Analyse der Belastungssituation anhand der Lärmkartierungsergebnisse.

Darauf aufbauend wurde erarbeitet, welche Abschnitte der zu untersuchenden Lärmbrennpunkte zum Beispiel für eine Fahrbahnsanierung oder Maßnahmen des Verkehrsmanagements geeignet sein können. Im Ergebnis wurden folgende Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen:

- Einbau von lärmarmem Asphalt,
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- Knotenpunktumbau zu einem Kreisverkehrsplatz inkl. einer Veränderung des Fahrbahnquerschnitts und
- Ersatz von Fußgänger-LSA durch andere bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen.

Mit einer rechnerisch ermittelten akustischen Wirkungsprognose konnten die Entlastungswirkungen der Maßnahmen abgeschätzt werden. Angaben zur Lärmminderungswirkung wurden für jede einzelne Maßnahme genannt. Für alle Maßnahmen wurden die voraussichtlichen Kosten für die Umsetzung grob abgeschätzt. Eine Dringlichkeitsreihung schloss die Lärmaktionsplanung der Runde 2 ab.

Im Rahmen der Stufe 3 erfolgte eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Runde 2. Hierbei wurden für insgesamt 15 Lärmbrennpunkte, analog zur Vorgehensweise der Runde 2, Lärmminderungsmaßnahmen untersucht und im Endbericht festgehalten.

Zusätzlich erfolgte bei der Stufe 3 auch die Identifikation und der vorsorgende Schutz von bislang ruhigen Gebieten. Hier können Erholungssuchende möglichst frei von Lärmbelästigungen „zur Ruhe kommen“. Im Lärmaktionsplan der Stufe 3 wurde erstmalig eine Gebietskulisse für ruhige Gebiete entwickelt. Als Ergebnis wurden insgesamt 30 räumlich zusammengefasste ruhige Gebiete mit einer geeigneten Flächennutzung und Mindestgröße von 10 ha entwickelt, die in zwei Kategorien unterschieden werden. In den empfohlenen 20 ruhigen Gebiete der Kategorie I liegen die Lärmpegel durchgängig unterhalb von 55 dB(A) im Tagesmittel. Die identifizierten ergänzenden 10 ruhigen Gebiete der Kategorie II sind im Inneren im Verhältnis zu ihrer Umgebung mindestens 5 dB(A) leiser und weisen einen Lärmpegel unterhalb von 65 dB(A) im Kerngebiet auf.

Der Lärmaktionsplan der Stufe 3 wurde im Jahr 2019 durch den Rat der Stadt Leverkusen beschlossen.

2.2 Stand der Maßnahmenumsetzung im Straßenverkehr

In den letzten Runden wurden verschiedene Maßnahmen zur Lärmminderung realisiert. Darüber hinaus gab es Maßnahmen, die eine andere Zielstellung wie die Verkehrssicherheit verfolgten, aber nach Ihrer Umsetzung auch Lärmminderungs-Effekte haben.

Fahrbahnsanierung

An zwei Lärmbrennpunkten wurden Fahrbahnsanierungen mit lärmarmem Asphalt durchgeführt:

- Lärmbrennpunkt 3 – Düsseldorfer Straße,
- Lärmbrennpunkt 18 – Burscheider Straße.

In folgenden Lärmbrennpunkten wurden Fahrbahnsanierungen durchgeführt:

- Lärmbrennpunkt 16 – Gustav-Heinemann-Straße zw. Kalkstraße und Karl-Carstens-Ring
- Lärmbrennpunkt 20 – Düsseldorfer Straße zw. Hardter Straße und Sandstraße
- Lärmbrennpunkt 28 – Gustav-Heinemann-Straße (L 290) Friedrichstraße, Hemmelräther Weg zwischen Höhe Kalkstraße und Hemmelräther Weg.
- Lärmbrennpunkt 37 – Solinger Straße zw. Wupperstraße und Am Vogelsang
- Lärmbrennpunkt 38 – Rheindorfer Straße

Für weitere Lärmbrennpunkte befinden sich Fahrbahnsanierungen derzeit in der Planung.

Im Bereich des Lärmbrennpunktes 21 – „Mühlheimer Straße (L188), Oulustraße (L 188)“ erfolgte der Ersatz des Pflasterbelags zwischen der Bergischen Landstraße und der Morsbroicher Straße.

Am Lärmbrennpunkt 31 – A1, Kreuz Leverkusen West, werden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des Brückenneubaus und den damit verbundenen Planfeststellungsbeschluss umgesetzt (Lärmschutzwand + lärmoptimierender Asphalt).

Straßenraumumgestaltung und Verkehrsorganisation

An zwei Knotenpunkten konnten lichtsignalgeregelte Kreuzungen durch einen Kreisverkehr ersetzt werden:

- Lärmbrennpunkt 17 – Knotenpunkt Lützenkirchener Straße / Stauffenbergstraße / Werkstättenstraße
- Lärmbrennpunkt 20 – Knotenpunkt Lützenkirchener Straße / Kapellenstraße / Altenberger Straße / Von-Knoeringen-Straße

Darüber hinaus wurde die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Lützenkirchener Straße / Im Dorf (Lärmbrennpunkt 20) durch einen Fußgängerüberweg ersetzt. Alle Maßnahmen sind dazu geeignet, die Haltevorgänge zu reduzieren und den Verkehr zu verstetigen.

Für weitere Lärmbrennpunkte sind Änderungen der Straßenraumgestaltung geplant. Eine Aufführung der entsprechenden Abschnitte erfolgt im weiteren Verfahren im Rahmen der Maßnahmenplanung.

Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde bisher an zwei Lärmbrennpunkten herabgesetzt. Im Europaring (Lärmbrennpunkt 6) gilt durchgängig eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h statt zuvor 80 km/h. In der Kölner Straße wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt.

3 Auswertung der Lärmkartierung Runde 4

Die Berechnung der Lärmbelastung in Leverkusen erfolgte für die im Kapitel 1.4 genannten Straßenabschnitte und IED-Anlagen durch das Büro LÄRMKONTOR. Für die Lärmkartierung des Eisenbahnverkehrs ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Die Lärmkartierung des Flugverkehrs für den Großflughafen Köln / Bonn stellt das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verfügung.

Die in diesem Kapitel zusammengetragenen Ergebnisse beruhen auf den Lärmkartierungen mit Stand vom Juni 2023 (Straße, IED-Anlagen), September 2023 (Flugverkehr) und Juni 2022 (Eisenbahnverkehr).

Wie bereits im Kapitel 1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen erläutert, ist eine unmittelbare Vergleichbarkeit zu den Ergebnissen der vorherigen Kartierungsrunden (vor allem bei der Anzahl lärmbetroffener Menschen) aufgrund der neuen Berechnungsmethoden nicht mehr gegeben.

3.1 Lärmeinwirkung durch den Straßenverkehr

Sehr hohen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) sind im Tagesmittel 4.300 Personen an ihren Wohnstandorten ausgesetzt (Tabelle 1).[6] Dies entspricht rund 2,5 % der Leverkusener Bevölkerung. In den Nachtstunden beträgt die Anzahl mit sehr hohen Lärmpegeln $L_{Night} \geq 60$ dB(A) an den Wohnstandorten ausgesetzter Personen 10.200 (6,0 %).[7]

Werden die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von $L_{DEN} \geq 65$ d(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) berücksichtigt, so sind im Tagesmittel 27.100 Personen und in den Nachtstunden 40.100 Personen an ihren Wohnstandorten potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr ausgesetzt. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung sind dies 15,9 % (Tagesmittel) bzw. 23,7 % (Nachtstunden).

Sowohl bezogen auf die besonders hohen Werte von L_{DEN} / L_{Night} 70 bzw. 60 dB(A) als auch auf die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 / 55 dB(A) zeigt sich, dass die Betroffenheiten in den Nachtstunden weitaus größer sind als im Tagesmittel.

---

6 Der L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden: Day (Tag), Evening (Abend), Night (Nacht). Bei seiner Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB (Abend) bzw. 10 dB (Nacht) berücksichtigt. Der L_{DEN} dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung.

7 Der L_{Night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22-6 Uhr). Der L_{Night} dient zur Bewertung der Nachtruhe.

Nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV sind tabellarische Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in der Lärmkartierung aufzuführen (Tabelle 4). Diese Angaben sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden.

Die farbigen Isophonenflächen in den Lärmkarten für L_{DEN} und L_{Night} stellen die Pegel entlang des lärmkartierten Straßennetzes dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände im Tagesmittel und in der Nacht errechnet wurden (Abbildung 1 und Abbildung 2).

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen für das untersuchte Straßennetz der Lärmkartierung

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen	Anteil Gesamtbevölkerung[8]	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen	Anteil Gesamtbevölkerung
55 bis 59	51.800	30,6 %	**50 bis 54**	48.300	28,6 %
60 bis 64	39.400	23,3 %	**55 bis 59**	29.900	17,7 %
65 bis 69	22.800	13,5 %	**60 bis 64**	9.600	5,7 %
70 bis 74	4.100	2,4 %	**65 bis 69**	500	0,3 %
ab 75	200	0,1 %	**ab 70**	100	0,1 %
Summe ab 55	**118.300**	**70,0 %**	**Summe ab 50**	**88.400**	**52,3 %**
Summe ab 65	**27.100**	**16,0 %**	**Summe ab 55**	**40.100**	**23,7 %**
Summe ab 70	**4.300**	**2,5 %**	**Summe ab 60**	**10.200**	**6,0 %**

Datenquelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 19.06.2023.

[8] Die Gesamtbevölkerung beträgt 169.116 Einwohnende mit Stand vom 30. Juni 2023 (Quelle: Stadt Leverkusen - Statistikstelle). Durch das Runden auf die erste Nachkommastelle können die Summen von dem Additionsergebnis der Einzelwerte abweichen.

Tabelle 2: Vom Straßenverkehrslärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Hauptverkehrsstraßennetz der Lärmkartierung

L_{DEN} dB(A)	Fläche km²	Anzahl der Wohnungen	Anzahl der Schulgebäude[9]	Anzahl der Krankenhaus-gebäude
ab 55	33	35.400	157	28
ab 65	15	9.300	32	0
ab 75	3	100	0	0

Datenquelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 19.06.2023.

Tabelle 3: Vom Straßenverkehrslärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser für das gesamte Straßennetz der Lärmkartierung

L_{DEN} dB(A)	Fläche km²	Anzahl der Wohnungen	Anzahl der Schulgebäude[10]	Anzahl der Krankenhaus-gebäude
> 55	35	43.400	187	44
> 65	17	12.800	36	1
> 75	4	100	0	0

Datenquelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 19.06.2023.

Tabelle 4: Geschätzte Zahl der durch den Straßenverkehrslärm verursachten Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Leverkusen

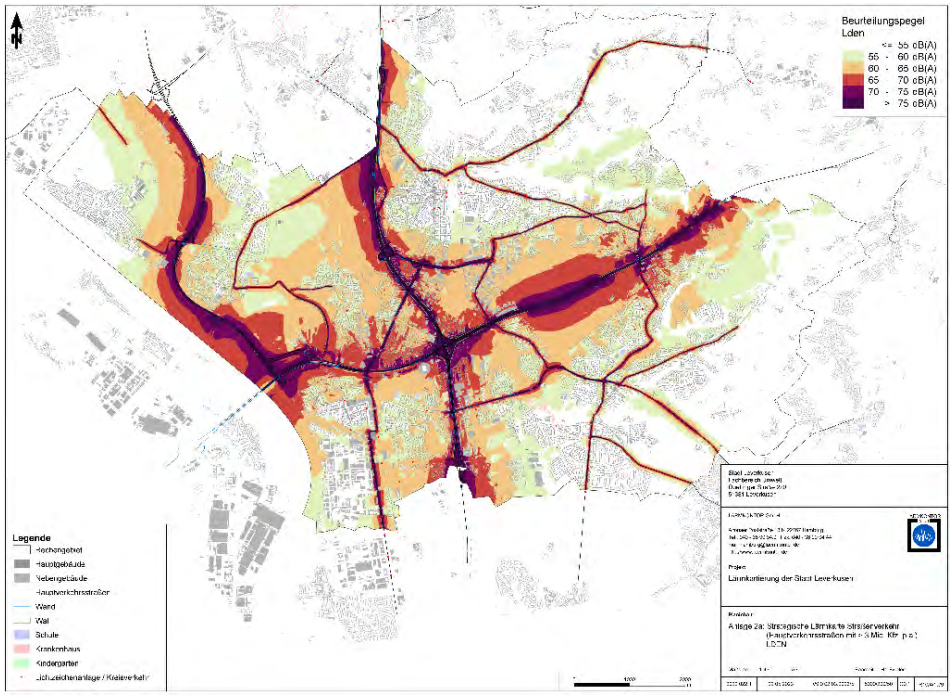
Anzahl Betroffener	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Hauptver-kehrsstraßen	30	15.578	4.549
Alle Straßen	30	19.998	5.557

Datenquelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 19.06.2023.

9 Anzahl der belasteten Einzelgebäude.

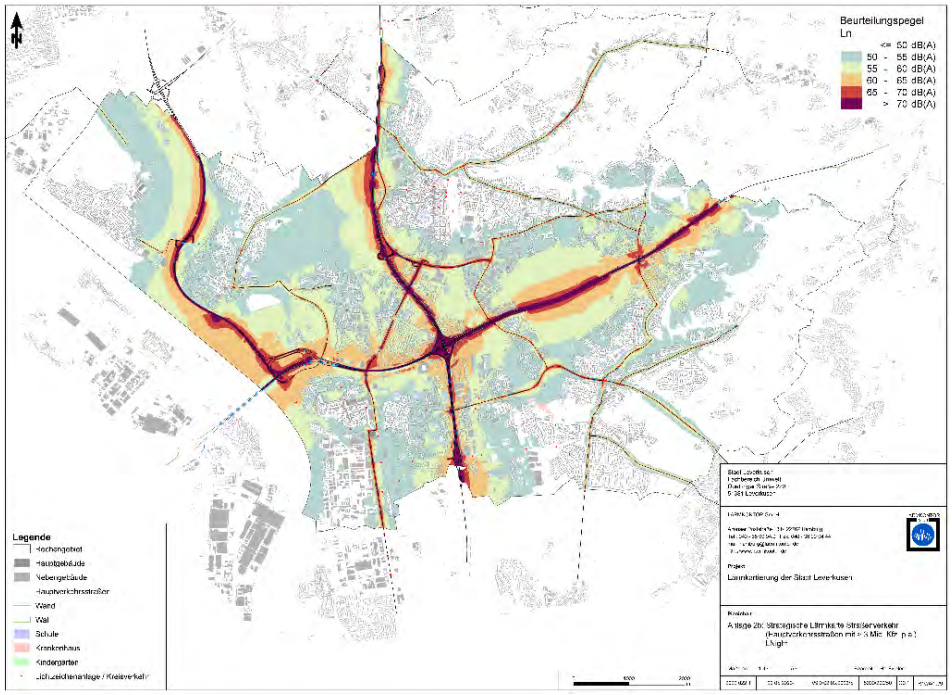
10 Bei Schulen und Krankenhäuser wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.

Abbildung 1: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr für das untersuchte Straßennetz der Lärmkartierung; Schallimmissionsplan für das Tagesmittel



Quelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 22.05.2023.

Abbildung 2: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr für das untersuchte Straßennetz der Lärmkartierung; Schallimmissionsplan für die Nachtstunden



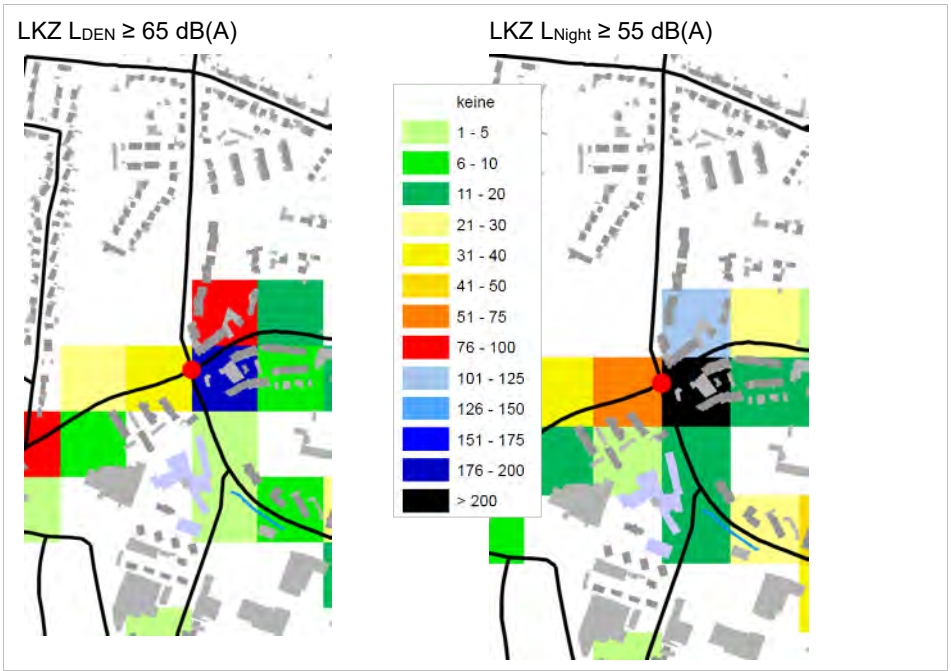
Quelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 22.05.2023.

In Ergänzung der statistischen Auswertung der Lärmkartierung und der Berechnung der Schallimmissionspläne für den Bestand (Lärmkartierung 2023) wurden sogenannte Lärmkennziffern (LKZ) ermittelt und graphisch dargestellt.

Über die Lärmkennziffer (LKZ) lässt sich die Schwere der Lärmbetroffenheit im Untersuchungsgebiet abbilden. Die Lärmkennziffer berücksichtigt zwei Aspekte: das Ausmaß der Auslösewertüberschreitung (L_{DEN} ≥ 65 dB(A) bzw. L_{Night} ≥ 55 dB(A)) und die Anzahl der Betroffenen, jeweils bezogen auf eine Fläche von 100 mal 100 Metern. Im Ergebnis werden ausschließlich die Bereiche des Stadtgebietes dargestellt, in denen tatsächlich Lärmbetroffene wohnen. In der Abbildung 3 ist beispielhaft ein Auszug aus der LKZ-Karte Tagesmittel (links) und Nacht (rechts) für den Bereich Kreisverkehr Rennbaumstraße dargestellt. Die LKZ-Karten des Stadtgebietes sind in der Anlage 1 zu finden.

Die Betroffenenanalyse über die Lärmkennziffern unterstreicht die Ergebnisse. In den Nachtstunden sind die Betroffenheiten oberhalb der Auslösewerte höher als im Tagesmittel. Zudem sind nachts auch mehr Straßenabschnitte von Auslösewertüberschreitungen betroffen als im Tagesmittel. Das Beispiel in Abbildung 3 verdeutlicht dies (Anzahl und Farbgebung der Kacheln).

Abbildung 3: Auszug aus der Lärmkennziffernkarte Straßenverkehr für das untersuchte Straßennetz der Lärmkartierung für das Tagesmittel (links) und die Nachtstunden (rechts); Bereich Kreisverkehr Rennbaumstraße



Quelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 22.05.2023

3.2 Lärmeinwirkung durch den Eisenbahnverkehr

Mit Lärmpegeln ab 65 dB(A) sind im Tagesmittel durch die Eisenbahn 1.360 Menschen an ihren Wohnstandorten belastet (Tabelle 5). In den Nachtstunden sind durch den Eisenbahnverkehr 2.650 Personen gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen von 55 dB(A) und mehr ausgesetzt. Dieser Wert entspricht ca. 1,5% der Leverkusener Bevölkerung.

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der vom Eisenbahnverkehrslärm belasteten Menschen für das untersuchte Schienennetz der Lärmkartierung

LDEN dB(A)	Belastete Menschen	Anteil Gesamtbevölkerung	LNight dB(A)	Belastete Menschen	Anteil Gesamtbevölkerung
55 bis 59	4.480	2,6 %	**50 bis 54**	3.390	2,0 %
60 bis 64	2.150	1,3 %	**55 bis 59**	1.800	1,1 %
65 bis 69	1.270	0,7 %	**60 bis 64**	800	0,5 %
70 bis 74	80	0,0 %	**65 bis 69**	50	0,0 %
ab 75	< 10	0,0 %	**ab 70**	0	0,0 %
Summe ab 55	**7.990**	**4,7 %**	**Summe ab 50**	**6.040**	**3,5 %**
Summe ab 65	**1.360**	**0,8 %**	**Summe ab 55**	**2.650**	**1,5 %**
Summe ab 70	**90**	**0,1 %**	**Summe ab 60**	**850**	**0,5 %**

Datenquelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand: 06.07.2023 (Eisenbahn-Bundesamt, 2023).

Tabelle 6: Vom Eisenbahnverkehrslärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser für das untersuchte Schienennetz der Lärmkartierung

LDEN dB(A)	Fläche km²	Anzahl der Wohnungen	Anzahl der Schulgebäude	Anzahl der Krankenhausgebäude
ab 55	10,48	3.800	31	7
ab 65	2,85	640	1	0
ab 75	0,45	< 10	0	0

Datenquelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand: 06.07.2023 (Eisenbahn-Bundesamt, 2023).

Tabelle 7: Geschätzte Zahl der durch den Eisenbahnverkehrslärm verursachten Fälle starker Belästigung und starker Schlafstörung in Leverkusen

Anzahl Betroffener	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
	1.438	669

Datenquelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand: 06.07.2023 (Eisenbahn-Bundesamt, 2023).

Die Strategischen Lärmkarten für den Eisenbahnverkehr und die LKZ-Karten des Eisenbahn-Bundesamtes befinden sich in der Anlage 1. Bei den LKZ-Karten zur Eisenbahn ist zu beachten, dass hier für die Lärmkennziffern Pegelwerte für L_{DEN} ab 55 dB(A) und für L_{Night} ab 50 dB(A) einbezogen werden. In der Folge erreichen diese Lärmkennziffern höhere Werte als die Lärmkennziffern zum Straßenverkehr[11]. Die Lärmkennziffernkarten zum Straßen- und Eisenbahnverkehr sind infolgedessen nicht direkt miteinander vergleichbar.

3.3 Lärmeinwirkung durch den Flugverkehr

Die Lärmkartierung 2023, veröffentlicht vom Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, weist keinen Fluglärm oberhalb der Lärmpegel L_{DEN} = 55 dB(A) und L_{Night} = 50 dB(A) für das Stadtgebiet Leverkusen aus. Die Strategischen Lärmkarten zum Flugverkehr befinden sich in Anlage 1.

3.4 Lärmeinwirkung durch IED-Anlagen

Von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln oberhalb von 65 dB(A) im Tagesmittel und / oder oberhalb von 55 dB(A) in der Nacht sind gemäß Lärmkartierung keine Personen durch von IED-Anlagen verursachten Lärm betroffen (Tabelle 9, Tabelle 8). Die Strategischen Lärmkarten zu den IED-Anlagen befinden sich in Anlage 1.

Tabelle 8: Geschätzte Zahl der vom Lärm der IED-Anlagen belasteten Menschen in Leverkusen

LDEN dB(A)	Belastete Menschen	Anteil Gesamtbevölkerung	LNight dB(A)	Belastete Menschen	Anteil Gesamtbevölkerung
55 bis 59	300	0,2 %	**50 bis 54**	0	0,0 %
60 bis 64	0	0,0 %	**55 bis 59**	0	0,0 %
65 bis 69	0	0,0 %	**60 bis 64**	0	0,0 %
70 bis 74	0	0,0 %	**65 bis 69**	0	0,0 %
ab 75	0	0,0 %	**ab 70**	0	0,0 %

Datenquelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 19.06.2023.

[11] Die Lärmkennziffern zum Straßenverkehr berücksichtigen ausschließlich Pegelwerte für L_{DEN} ab 65 dB(A) und für L_{Night} ab 55 dB(A).

Tabelle 9: Von IED-Anlagen ausgehendem Lärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L_{DEN} dB(A)	Fläche km²	Anzahl der Wohnungen	Anzahl der Schulge-bäude	Anzahl der Krankenhaus-gebäude
ab 55	2,0	100	0	0
ab 65	3,0	0	0	0
ab 75	0,0	0	0	0

Datenquelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 19.06.2023

3.5 Zusammenfassung

Gemäß Lärmkartierung ist der Straßenverkehr in Leverkusen der Hauptlärmverursacher (Abbildung 4 und Abbildung 5). Für den Flugverkehr und die IED-Anlagen konnten keine potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegel ermittelt werden.

Abbildung 4: Betroffenenvergleich zwischen den Lärmverursachern im Tagesmittel (L_{DEN})

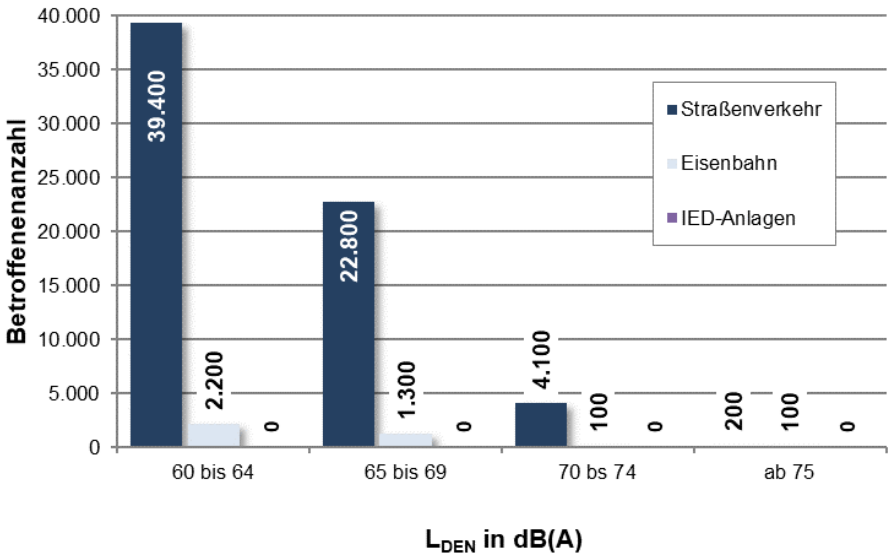
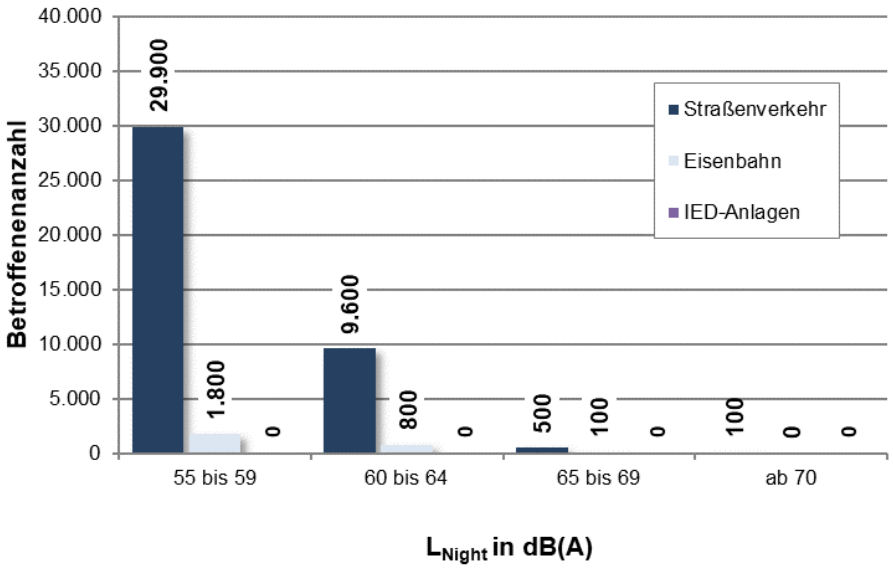


Abbildung 5: Betroffenenvergleich zwischen den Lärmverursachern in den Nachtstunden (L_{Night})



Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Leverkusen werden Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) verwendet (vgl. Kapitel 1.2). Bei Überschreitung dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärmminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden.

Mit den Lärmkennziffern lässt sich die Schwere der Lärmbetroffenheit im Untersuchungsgebiet abbilden. Für den Straßenverkehr wurde eine entsprechende Aufbereitung der Lärmkartierung vom Büro LÄRMKONTOR vorgenommen. Um die akustisch besonders auffälligen Bereiche hervorzuheben, werden die Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit und einer aufsummierten Lärmkennziffer > 20 zu Lärmbrennpunkten zusammengefasst.[12] Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist es, vordringlich für diese Abschnitte geeignete Maßnahmen zur Lärmminderung zu entwickeln. Eine Übersicht über die Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs geben die Tabelle 10 und die Abbildung 6.

Für Maßnahmen an den Bundesautobahnen ist der Bund, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, zuständig. Für Maßnahmen an den Bundes- und Landesstraßen ist im Land Nordrhein-Westfalen der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) zuständig. Die ermittelten Lärmbrennpunkte an den Bundesautobahnen A1 und A3 wurden daher an die Autobahn GmbH des Bundes übergeben. Dort geplante Maßnahmen werden nachrichtlich in den Maßnahmenteil Straße übernommen.

[12] Im Anschluss erfolgte eine Plausibilitätsprüfung der Eingangsdaten wie Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteilen. Daraufhin konnte die Anzahl der Lärmbrennpunkte reduziert werden.

Tabelle 10: Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs

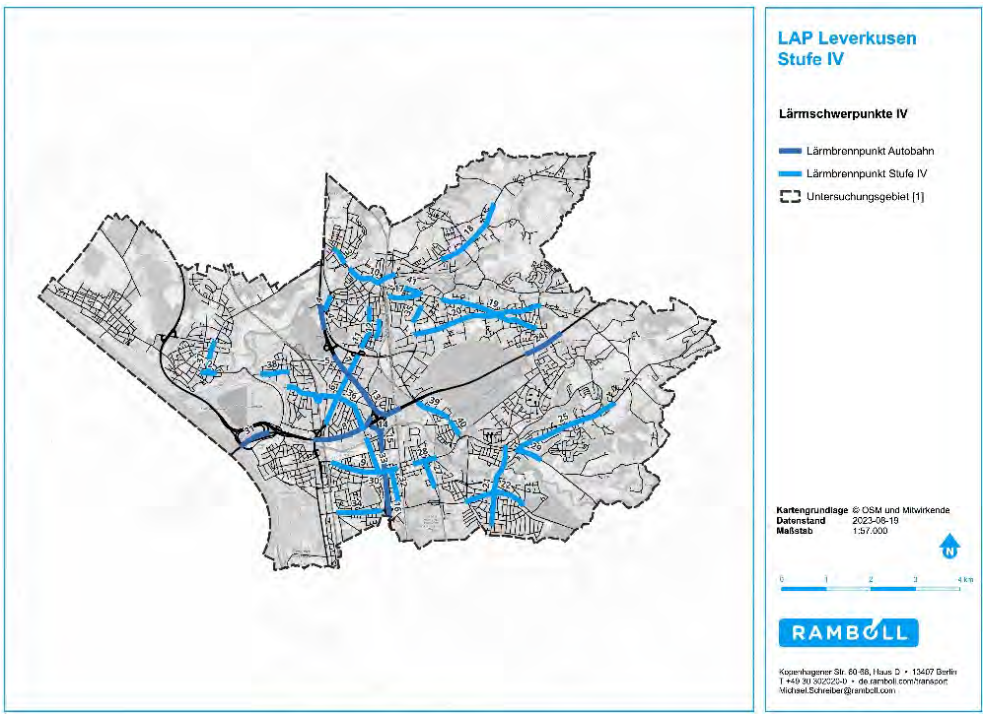
Nr.	Straße
1	Entfällt [13]
2	Wupperstraße
3	Düsseldorfer Straße Haltestelle Am Frankenberg, Hermann-Löns-Straße"
4a	Bonner Straße
4b	BAB A3 – Bonner Straße
5	BAB A3 – Mühlenweg, Michaelsweg, Zeisigweg
6	Europaring
7	BAB A3 – Mühlenweg, Amselweg
8	BAB A1 / AK Leverkusen – Marienburger Straße, Bismarckstraße
9	Rathenaustraße
10	Rennbaumstraße, Rat-Deycks-Straße, Düsseldorfer Straße, Am Weiher - Dechant-Krey-Straße
11	Kölner Straße
12	Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße
13	BAB A3 / AK Leverkusen (BAB A1) – Eichenweg, Eschenweg
14	BAB A3 / AK Leverkusen – Fr.-Nansen-Straße, Flensburger Straße, Rather-kämp, Am Stadtpark
15	BAB A3 / AK Leverkusen – Flensburger Straße, Glücksburger Straße, Apen-rader Straße
16	BAB A3 – Gustav-Heinemann-Straße, Borkumstraße, Norderneystraße, Hal-ligstraße, Kunstfeldstraße
17	Lützenkirchener Straße (Pommernstraße – Stauffenbergstraße)
18	Burscheider Straße (Ortsteil Berg. Neukirchen)
19	Lützenkirchener Straße (Neukronenberger Straße -Von-Knoeringen-Straße)
20a	Quettinger Straße, Lützenkirchener Straße
20b	Lützenkirchener Straße (In Holzhausen – Kapellenstraße)
21	Mülheimer Straße, Oulustraße
22	Bensberger Straße
23	Burscheider Straße (Ortsteil Pattscheid)
24	BAB A1 – Bruchhauser Straße
25	Bergische Landstraße, Berliner Straße

[13] Mit „Entfällt“ gekennzeichnete Lärmbrennpunkte stammen aus dem LAP Stufe II vom Dezember 2014. Auf Grundlage der Lärmkartierung 2023 erfüllen sie die Lärm-brennpunktkriterien nicht mehr.

Nr.	Straße
26	Entfällt[13]
27	Kalkstraße
28	Gustav-Heinemann-Straße
29	Odenthaler Straße
30	BAB A3 – Konrad-Adenauer-Platz, Weiherstraße, Bertha-von-Suttner-Straße, Elisabeth-Langgässer-Straße
31	BAB A1, Kreuz Leverkusen-West - Albert-Einstein-Straße
32	Stixchesstraße
33	Bismarckstraße (Schulzentrum)
34	Willy-Brandt-Ring
35	Feldstraße
36	Bismarckstraße, Küppersteger Straße, Von-Ketteler-Straße
37	Solinger Straße
38	Rheindorfer Straße
39	Alkenrather Straße, A1 - Geschwister-Scholl-Straße
40	Alkenrather Straße, Wilhelm-Leuschner-Straße - Wilhelm-Kaltenbach-Weg
41	Pommernstraße

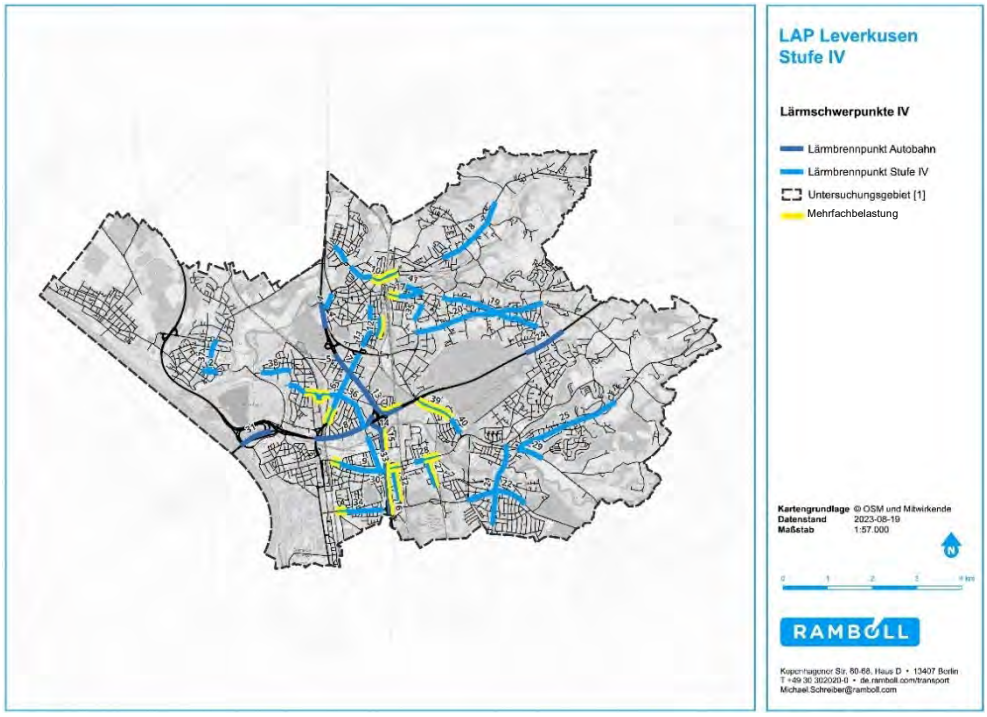
Die grau hinterlegten Bereiche liegen im Einflussbereich von Autobahnen. Die Nummerierung der Lärmbrennpunkte wurde zu Vergleichszwecken aus dem Lärmaktionsplan der Stufe 3 vom Oktober 2019 übernommen und ergänzt bzw. fortgeführt.

Abbildung 6: Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs



Die drei Bahnstrecken Köln-Duisburg, Köln-Gruiten und Niederlahnstein-Mülheim/Speldorf führen gemäß der durch das EBA zur Verfügung gestellten Lärmkennziffernkarten fast in ihrem gesamten Verlauf in Leverkusen zu Lärmbetroffenheiten. Lärmkennziffern sind für 10 der 13 Stadtteile ausgewiesen: Rheindorf, Bürrig, Küppersteg, Wiesdorf, Manfort, Alkenrath, Schlebusch, Opladen, Quettingen und Bergisch Neukirchen. Abbildung 7 zeigt die Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs, die zusätzlich von Bahnlärm betroffen sind[14].

Abbildung 7: Bereiche mit Mehrfachbelastungen durch Straßen- und Eisenbahnverkehr



[14] Dargestellt sind Bereiche, für die das Eisenbahn-Bundesamt Lärmpegel L_{Night} von mehr als 45 dB(A) oder L_{DEN} von mehr als 55 dB(A) errechnet hat.

4 Analyse vorhandener Planungen und Unterlagen mit Wechselwirkungen zur Lärmminderung

Eine wesentliche Grundlage für das Maßnahmenkonzept sind neben den vorliegenden Lärmkartierungen die bereits vorhandenen Planungen. Einige der in Leverkusen vom Stadtrat beschlossenen Planungen beinhalten Maßnahmen, die neben ihrem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung haben. Es ist daher naheliegend, diese zunächst ausfindig zu machen und die darin enthaltenen Hinweise und Empfehlungen soweit möglich in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen.

Nachfolgend werden die vorhandenen Planungen beschrieben und – soweit dies beim bisherigen Arbeitsstand möglich ist – zu berücksichtigende Wechselwirkungen mit der Lärmaktionsplanung aufgezeigt.

Relevante Planungen mit Auswirkungen auf die Lärmsituation sind:

- die Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne),
- die „neue bahnstadt opladen“,
- Großprojekt – Umbau Europaring (B8)
- das Mobilitätskonzept 2030+,
- der Luftreinhalteplan.

Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan[15] stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung der Stadt Leverkusen dar. Er enthält Planungsleitlinien und Erläuterungen für die beabsichtigte Art der Bodennutzung.

Durch die Aufstellung von Bebauungsplänen werden die bauliche Inanspruchnahme, die Art und das Maß der Nutzung einzelner Teilbereiche des Stadtgebietes rechtsverbindlich als Ortssatzung geregelt. Damit werden die Vorgaben der Stadtentwicklung in konkrete Projekte umgesetzt und für den Einzelnen Rechtssicherheit geschaffen.

Die im Planungsrecht festgelegten Vorschriften zur Aufstellung von Bebauungsplänen gewährleisten, dass alle für die Satzung wichtigen Grundlagen, Ziele und Interessen – die öffentlichen und privaten Belange – ermittelt und gerecht untereinander und gegeneinander abgewogen werden.

[15] Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung: Flächennutzungsplan 2006.

Die Frage des Immissionsschutzes wird in den jeweiligen Planverfahren entsprechend der geltenden Rechtslage umfassend behandelt und abgewogen.

„neue bahnstadt opladen“

Auf rund 72 ha befindet sich das Stadtquartier „neue bahnstadt opladen“ u. a. auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes im Osten des Bahnhofs Opladen.

Für das Vorhaben „neue bahnstadt opladen“ wurden bereits eine Reihe von Verkehrsuntersuchungen durchgeführt.

Neben neuen Quartiersstraßen besteht die größte Änderung in dem Bau der Europa-Allee entlang der Gleise. Diese wurde 2021 eröffnet und nimmt unter anderem den Durchgangsverkehr anstatt des Straßenzuges Robert-Koch-Straße, Humboldtstraße und Bahnallee (in Teilen Lärmbrennpunkt Nr. 12) auf. Die Humboldtstraße,die Kölner Straßend die Pommernstraße werden somit entlastet. Es ist davon auszugehen, dass die Veränderungen auch akustisch wahrgenommen werden können.

Im Rahmen der neuen bahnstadt opladen wurden zwei Knotenpunkte angepasst, deren Verkehrsqualität in dem benannten Verkehrsgutachten berechnet wurden. Der Knoten Quettinger Straße / Borsigstraße / Feldstraße[16] wurde ausgebaut und hat ein modifiziertes Signalprogramm erhalten. Der Knoten Lützenkirchener Straße / Werkstättenstraße / Stauffenbergstraße[17] wurde zu einem Minikreisverkehr umgebaut. Ersetzen Kreisverkehre lichtsignalgeregelte Knotenpunkte führt dies zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und damit zu einer Verminderung der Lärmemissionen. Rückt der Verkehr durch diese Maßnahme näher an die Bebauung, kann der Effekt der Lärmminderung jedoch auch wieder aufgehoben werden.

Entlang der Europaallee wurde eine ca. 1,3 Kilometer lange Schallschutzwand mit einer maximalen Höhe von 4 Metern umgesetzt. Bei einer finalen Umsetzung der Bebauung westlich der Gleise ist eine deutliche Minderung der Schienenverkehrsgeräusche im Stadtteil Opladen auszugehen. Die neue Bebauung dient hierbei als eine Art Schallschutzbebauung.

Großprojekt – Umbau Europaring (B8)

Der Europaring stellt die Hauptverbindung zwischen den Stadtteilen Wiesdorf und Opladen dar. Die Hauptstraße in Troglage besitzt den Charakter einer Stadtautobahn. Die angrenzenden Siedlungsbereiche sind stark verlärmt. Seit

---

16 Der Knoten befindet sich am Rand des Lärmbrennpunkts Nr. 20, Quettinger Straße.

17 Der Knoten befindet sich am Rand des Lärmbrennpunkts Nr. 17, Lützenkirchener Straße.

Anfang der 2000er Jahre ist bekannt, dass es an den Stützwänden südlich des Kreisverkehres zu Bewegungen kommt. Zur Sicherung werden dauerhaft Maßnahmen / Überprüfungen durchgeführt.

Im Jahr 2011 wurde deshalb eine Entwicklungsstudie zur Umplanung des Europarings durchgeführt.

In dem Zusammenhang ist auch die Thematik einer möglichen Stadtbahntrasse auf der B8 zu betrachten, die auf Beschluss des Rates vom 14.12.2015 von der Stadt Leverkusen für den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes NRW angemeldet wurde. Im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans wird landesseitig eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt und eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen. Sowohl die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans als auch die Erstellung des multimodalen Landesverkehrsmodells als Grundlage hierfür, haben sich mehrfach verzögert. Daher kann weiterhin keine zeitliche Perspektive genannt werden, wann mit der Fertigstellung zu rechnen ist.

Aufgrund dieser Entwicklungen und der Tatsache, dass die Pläne für den Umbau der B8 mittlerweile einige Jahre alt sind, erscheint es sinnvoll, zu überprüfen, ob die Planungen in der beschlossenen Form weiter fortgeführt werden sollten. Deshalb wurde die Alternativplanung „Ebenerdige Führung der B8, plangleicher Knoten B8/Küppersteg“ durch den Rat der Stadt Leverkusen am 08.04.2024 beschlossen. Bestandteil dieser Prüfung wird dabei auch sein, wie der ÖPNV auf dieser zentralen Achse zwischen Leverkusen-Mitte und Opladen gestärkt werden kann, z. B. durch die Einrichtung von Busspuren. Ein weiterer, zu untersuchender Aspekt stellt auch die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs dar, zumal gemäß Mobilitätskonzept 2030+ dieser Abschnitt des Europarings in Küppersteg mit der parallel verlaufenden Hardenberg- und Windthorststraße zur Hauptfußwegeachse gehört und Bestandteil des Rad-Pendler-Routen-Netzes ist.

Teil dieser Planung wird auch das Thema Lärmschutz sein.

Mobilitätskonzept 2030+

In der Stadtentwicklung gibt es unterschiedliche konzeptionelle sowie strategische Planwerke, die sich mit der zukünftigen Entwicklung der Stadt Leverkusen befassen. Das Mobilitätskonzept als Teil dessen definiert die Ziele und Strategien im Bereich der Mobilität für die nächsten 10 bis 15 Jahre („Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+“). Das Mobilitätskonzept befasst sich hierbei mit allen für Leverkusen relevanten Mobilitätsthemen und definiert Strategien und auch Maßnahmenempfehlungen, um die Mobilität in Leverkusen zukunftsgerichtet zu gestalten, Konflikte mit weiteren Zielen der Stadtentwicklung zu lösen und die Lebensqualität in Leverkusen insgesamt weiter zu erhöhen. Ein zentrales Ziel ist hierbei die Gestaltung der Verkehrswende hin zu einer umweltschonenden und

ressourcensparenden Mobilität. Am 25. Juni 2020 hat der Rat der Stadt dieses rund 300 Seiten starke Konzept beschlossen

Im Mobilitätskonzept werden, basierend auf einer Stärken- und Schwächen-Analyse der verkehrlichen Situation die verkehrlichen Ziele bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus sowie die dafür erforderlichen Veränderungen definiert. Es dient damit der Vorbereitung nachfolgender Verkehrsprojekte, Planung zukünftiger Personal- und Finanzressourcen und ist ein wichtiger Orientierungsrahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt.

Neben dem Kapitel „Handlungsfeld L: Umwelt- und Klimaschutz“ mit den Maßnahmenfeldern „Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen“, „Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen“, „Verstärkter Einsatz lärmreduzierenden Asphalts“ und „Begrünung und Klimaanpassung“ erfolgen im Mobilitätskonzept u.a. Vorschläge für eine Attraktivierung des Straßenraumes bzw. des Fußwegenetzes (Lärmbrennpunkt 11 und 17 (in Teilen)), die Einführung von Tempo 30 im Bereich der Mühlheimer Straße (Lärmbrennpunkt 21) sowie weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Lärmbrennpunkten 18, 19, 20, 25, 36, 37, 38, 39, 40 (von-Ketteler-Straße).

Auch werden Empfehlungen zu Radführungsformen in den Lärmbrennpunkten 6, 9, 12, 28, 39 und 40 gegeben.

<u>Weitere Maßnahmenfelder mit Betroffenheit der Lärmbrennpunkte:</u>

- Knotenpunkte fahrradfreundlich umgestalten
- Etablierung von Schnellbuslinien und Busspuren
- Errichtung von Kreisverkehren bzw. Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten
- verkehrliche Entlastung von Stadteilzentren, u.a. über die Klassifizierung von Straßen
- Einführung von Tempo 30

Luftreinhalteplan für die Stadt Leverkusen

Die Luftreinhalteplanung und die Lärmaktionsplanung verfolgen ein gemeinsames Ziel – den Schutz der menschlichen Gesundheit. Beide Planungen sind dabei stark durch europarechtliche Vorgaben geprägt. Die bereits in den Kapiteln zuvor beschriebene Umgebungslärmrichtlinie ist die zentrale Richtlinie für die Umsetzung der Lärmaktionsplanung. Für die Luftreinhalteplanung ist dies die Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Richtlinie 2008/50/EG), umgangssprachlich auch „Luftqualitätsrichtlinie“ genannt.

Im Gegensatz zur Lärmbelastung wird die Luftqualität vor allem in besonders belasteten Bereichen gemessen. Für einzelne, lufthygienisch ungünstige Streckenabschnitte können auch Ausbreitungsberechnungen durchgeführt werden. Rechtlich bindend und relevant für die Anordnung von Maßnahmen bzw. die Aufstellung eines Luftreinhalteplans sind allerdings die im Rahmen der Messungen erhobenen Werte.

Zuständig für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen in Nordrhein-Westfalen sind die Bezirksregierungen. Auf Veranlassung des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen wird seit Januar 2015 an der Gustav-Heinemann-Straße eine verkehrsbezogene Luftmessstation (Stationskürzel VLEG) durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) NRW betrieben. Für die Jahre 2015, 2016 und 2017 wurde an der VLEG-Station ein Jahresmittelwert von 45 bis 47 µg/m³ Stickstoffdioxid (NO_2) gemessen. Der zulässige Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wurde somit deutlich überschritten. Der Grenzwert für Feinstaub der Partikelgröße PM_{10} wird hingegen deutlich unterschritten. Seit Januar 2018 wird an der Gustav-Heinemann-Straße auch Feinstaub der Fraktion $PM_{2.5}$ gemessen. Die Grenzwerte für $PM_{2.5}$ werden seit Start der Messungen sicher eingehalten.

Mit Nachricht vom 01.06.2016 teilte die Bezirksregierung Köln der Stadt Leverkusen mit, dass sie aufgrund der in 2015 gemessenen Grenzwertüberschreitung mit Erlass vom MULNV aufgefordert ist, einen Luftreinhalteplan für die Stadt Leverkusen aufzustellen. Der Luftreinhalteplan hat die notwendigen Maßnahmen zur dauerhaften Reduzierung von Grenzwertüberschreitungen festzulegen. Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans müssen geeignet sein, den Zeitraum einer bereits festgestellten Grenzwertüberschreitung so kurz wie möglich zu halten. Anders als in der EG-Umgebungslärmrichtlinie existieren in der Luftreinhalteplanung verbindliche Grenzwerte, welche es einzuhalten gilt. Beschlossene Maßnahmen innerhalb eines Luftreinhalteplanes zur Einhaltung der Grenzwerte sind somit rechtlich bindend und entfalten eine Umsetzungsverpflichtung.

Der Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Leverkusen ist in Zusammenarbeit mit der für die Erstellung zuständigen Bezirksregierung Köln erarbeitet worden. Die im Luftreinhalteplan aufgeführten Maßnahmen sind aus einem zuvor im Rat beschlossenen Maßnahmenkatalog entwickelt worden. Nach mehrmaliger Offenlage ist der Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Leverkusen am 01.01.2020 in Kraft getreten. Seit 2019 wird der Grenzwert für den im Luftreinhalteplan betrachteten Luftschadstoff NO_2 an beiden Leverkusener Messstationen sicher eingehalten (zuletzt 32 µg/m³ im Jahr 2022).

Grundsätzlich zeichnen sich vor allem stark befahrene Straßenabschnitte mit einer lückenlosen bzw. geschlossenen Bebauung durch eine erhöhte Luftbelastung aus. Solche Abschnitte werden für gewöhnlich schlechter durchlüftet und neigen deshalb zu einer Ansammlung von Luftschadstoffen. Als maßgeblicher Emittent liegt dabei der Fokus auf dem Straßenverkehr.

Das Portfolio der Maßnahmenplanung ist bei der Luftreinhalteplanung zunächst deutlich weiter gefasst als bei der Lärmaktionsplanung. Stehen bei der Lärmaktionsplanung zunächst verkehrsorganisatorische (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen) und straßenbauliche Maßnahmen (z.B. lärmarme Fahrbahnbeläge) im Fokus, legt der Luftreinhalteplan für Leverkusen den Fokus auf allgemeine Maßnahmen wie z. B. die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Radverkehrs. Gleichermaßen sind Maßnahmen zur Förderung der Elektrifizierung im öffentlichen Nahverkehr und motorisierten Individualverkehr in den Luftreinhalteplan aufgenommen worden.

Viele Maßnahmen der Luftreinhalteplanung wirken sich ebenso positiv auf die Lärmaktionsplanung aus. Die Reduzierung der Verkehre (z. B. durch Verlagerung auf den ÖPNV) führt automatisch zu einer Reduzierung der Lärmbelastung. Ebenso kann die Verstetigung des Verkehrs (Stichwort: flüssiger Verkehr) sowohl zu einer Verbesserung der Luftqualität, als auch zur Minderung der Lärmbelastung führen. Gleichermaßen führen nicht alle Maßnahmen zu einer Verbesserung der jeweiligen Problemsituation. Einige Maßnahmen können sich auch konträr verhalten. Die Schließung von Baulücken zum Beispiel schützt die rückwärtigen Bereiche der Häuser vor dem vom Straßenverkehr ausgehendem Lärm. Gleichzeitig kann sich die geschlossene Bebauung je nach Ausprägung und fehlendem Luftaustausch allerdings negativ auf die lufthygienische Situation auswirken.

5 Maßnahmenplanung Straßenverkehr

In der Regel reichen einzelne Maßnahmen zur Lärmminderung im Straßenverkehr nicht aus, um eine wirksame Lärmminderung zu erreichen. Maßnahmen können technischer, baulicher, gestalterischer, verkehrlicher und organisatorischer Natur sein. Die Priorität sollte bei vorbeugenden Maßnahmen liegen bzw. bei Maßnahmen, die bereits am Entstehungsort ansetzen.

Die Lärmminderung für den Straßenverkehr verfolgt generell die Ansätze:

- Vermeidung: Maßnahmen, die beitragen, den Verkehrslärm zu vermeiden. Es gilt das Motto: Am besten ist der Lärm, der gar nicht erst entsteht.
- Bündelung / Verlagerung: Maßnahmen, die den nicht vermeidbaren Verkehr bündeln oder in weniger sensible Bereiche verlagern (z. B. auf gewerblich genutzte oder anbaufreie Strecken).
- Verträglichere Abwicklung: Hierfür sind beispielhaft bessere Fahrbahnen, eine gedrosselte Geschwindigkeit, größere Abstände zwischen Emissions- und Immissionsort sowie ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss wirksam.
- Schallschutz: Prüfung von Möglichkeiten von Schallschutzwänden oder Schallschutzfenstern.

Die Lärmaktionsplanung Leverkusen konzentriert sich ausschließlich auf die Möglichkeiten einer verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Hier verbergen sich die größten Potenziale der Lärmminderung (Tabelle 11). Diese sind in Abbildung 8 noch einmal beziffert.

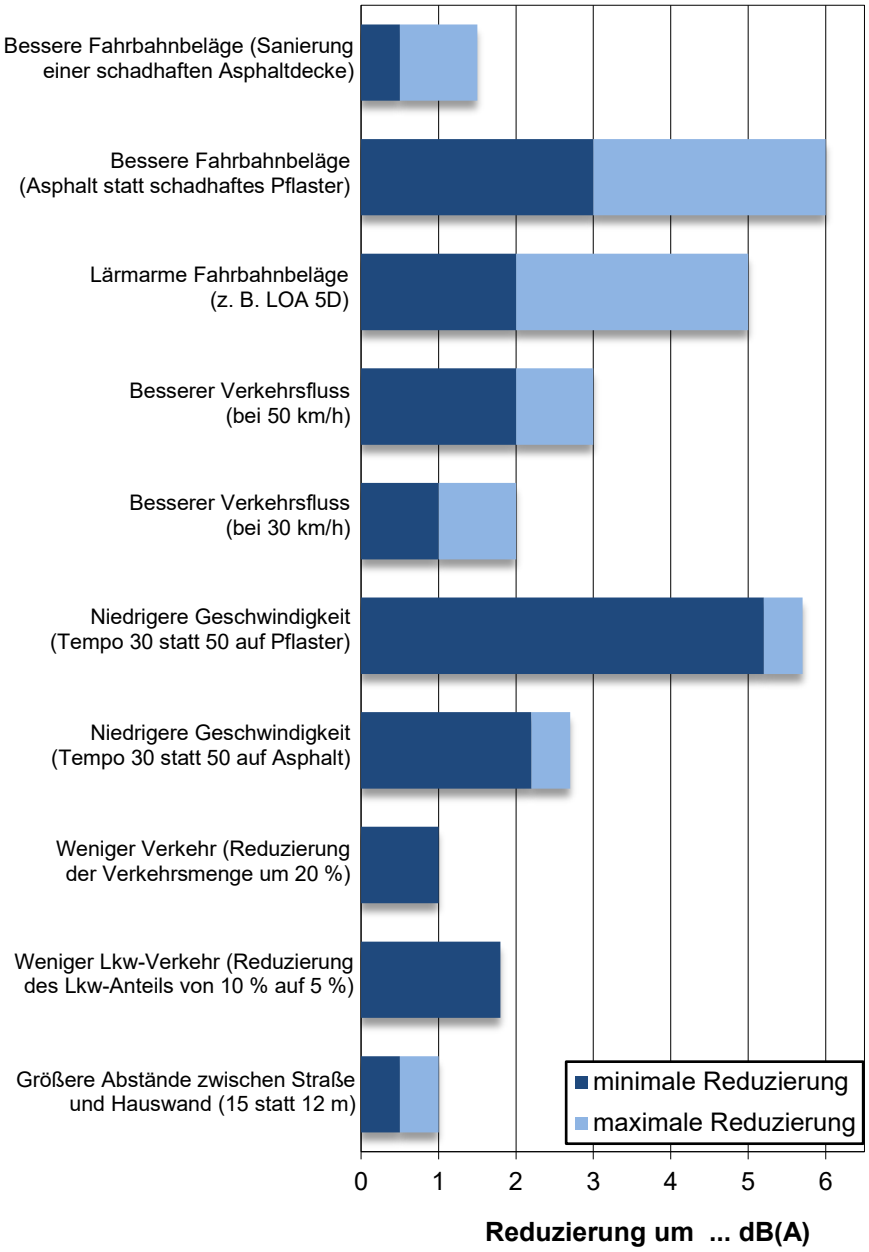
Tabelle 11: Generelle Maßnahmen zur Lärmminderung im Kfz-Verkehr

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärmminderungswirkung
Vermeidung von Kfz-Verkehr	Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und -dichte in der Stadt, dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Wohngebieten	(+)
	Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte: Parkraumbewirtschaftung, City-Maut	+
	City-Logistik: Güterverkehrszentren / Verknüpfung von Binnenschifffahrt, Schienen- und Lkw-Verkehr	+
Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln	Bus und Bahn: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV-Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern	(+)
	Fahrradverkehr: Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Fahrradverleihsysteme, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr	(+)

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärmminderungswirkung
	Fußverkehr: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung	(+)
Bündelung und Verlagerung von Verkehr	Verkehrsberuhigung des Straßennebennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung	++
	Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen	+
	Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z. B. Lkw) und/oder zu bestimmten Zeiten (z. B. nachts)	++
	Verkehrsorganisation: Zuflussdosierung, Pförtnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme	+
	In Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau: Ortsumfahrung, innerstädtische Straßennetzergänzung	(+)
Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Lärmarme Fahrbahnbeläge	++
	Niedrige Höchstgeschwindigkeiten	++
	Stetiger Verkehrsfluss: Koordination Lichtsignalanlagen bei niedriger Geschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entladezonen) zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, Kreisverkehre	+
Höhere Aufenthaltsqualitäten	Städtebauliche Integration des Straßenraums: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahrbahnverengung, Querungsmöglichkeiten	(+)
	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung: Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweisen, Anordnung sensibler Nutzungen zur straßenabgewandten Seite, lärmoptimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrichtungen, lärmoptimierte Überplanung	++
Baulicher Schallschutz	Schließung von Baulücken	++
	Tunnel, Troglagen oder Überbauung	++
	Schallschutzwände, Schallschutzwälle	++
	Schallschutzfenster	(++)

Legende: ++ sehr gute Wirkung, + gute Wirkung, () Einschränkung
Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 8: Lärmminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung werden die bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus Stufe 3 auf ihre Aktualität überprüft. Für die neuen Lärmbrennpunkte erfolgt eine Maßnahmenplanung analog zur Stufe 3.

5.1 Lärmarme Fahrbahnbeläge

Ebene, glatte und lärmarme Fahrbahnoberflächen sind für die Lärmminderung von hoher Bedeutung. Die Bestandsanalyse zeigt nur für wenige Lärmbrennpunkte in Leverkusen einen Fahrbahnsanierungsbedarf. Mit den Ergebnissen der Lärmkartierung und der Bestandsanalyse werden die Straßenabschnitte identifiziert, für die aus Lärmgesichtspunkten eine Fahrbahnsanierung empfehlenswert erscheint.

Bei Sanierungs- und Neubaumaßnahmen sollte der Einbau neuartiger, besonders lärmarmer und bei innerstädtischen Geschwindigkeiten wirksamer Deckschichten geprüft werden. Für diese neuartigen Bauweisen ist größtenteils die Erneuerung der Verschleißschicht und der Binderschicht erforderlich. Liegt kein regelkonformer Unterbau des Straßenkörpers vor, ist zudem die erforderliche Ebenenflächigkeit nicht gewährleistet, was in den meisten Fällen nicht nur eine Sanierung der Decke, sondern einen grundhaften Ausbau erforderlich macht. Dies hat wesentliche Auswirkungen auf die Finanzierbarkeit und Realisierbarkeit dieser neuartigen Bauweisen.

In Leverkusen wurde der LOA 5D bereits 2013 in der Düsseldorfer Straße zwischen der Wupperbrücke und dem Ortsausgang (Lärmbrennpunkt 3) und auf dem Willy-Brandt-Ring zwischen der A 3 und der Carl-Duisberg-Straße eingebaut. Mit dem Einbau testet die Stadt die Haltbarkeit dieser neuen Asphaltrezeptur. Später erhielt auch die Burscheider Straße (Lärmbrennpunkt 23) einen lärmarmen Asphalt. Weitere Maßnahmen sind zurzeit nicht vorgesehen.

Lärmarme Fahrbahnbeläge sind bei niedrigen Geschwindigkeiten und hohem Lkw-Anteil wenig wirksam, da bei einem Lkw bei niedrigen Geschwindigkeiten die Antriebsgeräusche gegenüber den Rollgeräuschen dominieren. Beim Pkw-Verkehr ist das Gesamtgeräusch eines Pkw aus Antriebs- und Rollgeräusch bei niedrigen Geschwindigkeiten maßgeblich abhängig von der Wahl des Ganges. Der Geräuschpegel bei 30 km/h wird im 1. und 2. Gang vornehmlich durch das Antriebsgeräusch bestimmt, während bei der Fahrt im 3. Gang das Rollgeräusch die wesentliche Komponente darstellt (UBA, 1994). Insgesamt muss aber auch für den Pkw-Verkehr festgestellt werden, dass die Pegelminderung lärmarmer Fahrbahnbeläge bei 30 km/h unter den Minderungswirkungen bei 50 km/h liegt.

Auch in anderen Städten wie München wurden Erfahrungen mit verschiedenen lärmmindernden bzw. lärmtechnisch optimierten Fahrbahnbelägen gesammelt und in Anlehnung an Empfehlungen der FGSV (FGSV, 2014) Randbedingungen für deren Einsatz bestimmt. Wesentliche Voraussetzungen für die Wirksamkeit eines lärmmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelages innerorts sind demnach:

- Um einen konstanten Verkehrsfluss bzw. eine konstante Geschwindigkeit zu ermöglichen, sollte der Abstand zwischen den signalgeregelten Knotenpunkten mindestens 300 m, besser aber 500 m betragen. Durch Maßnahmen der Verkehrsverflüssigung können die Abstände zwischen den lichtsignalisierten Knotenpunkten aber auch geringer sein.
- Es bestehen hohe Anforderungen an die Ebenheit der Fahrbahn. Daher sollten möglichst wenige Einbauten wie zum Beispiel Schachtabdeckungen in den Rollspuren liegen und die Einbaufelder eine ausreichende Baulänge (mind. 300 m) aufweisen.
- Der vorhandene Fahrbahnbelag muss entsprechende, akustisch ungünstige, Oberflächenstrukturen wie z. B. Unebenheiten, Nähte, Risse, raue Oberflächen und ähnliches aufweisen.

Die Technische Betriebe Leverkusen entscheiden in den Fällen, wo Lärmoptimierter Asphalt angedacht ist, ob dieser aus technischen Gründen eingebaut werden kann. Ansonsten kann Splittmastixbelag eingebaut werden, der aufgrund seiner Oberflächenstruktur annähernde lärmtechnische Eigenschaften aufweist.

Im Rahmen der Stufe 3 wurde für die Lärmbrennpunkte 9, 19, 21 und 27 eine Sanierung vorhandener Asphaltdecken empfohlen. In diesen Abschnitten liegen sowohl stärkere als auch kleinere Fahrbahnschäden und hohe Lärmbetroffenheiten vor. Empfohlen wurde die Sanierung der Asphaltdecken zumindest mit konventionellem Asphalt, in zwei Fällen auch die Prüfung des Einbaus lärmoptimierter Asphaltdecken Bis auf den Lärmbrennpunkt 21 (Mühlheimer Straße und Oulustraße zwischen Willy-Brandt-Ring und Gezelinallee), wo der Pflaster seit der Stufe 3 ersetzt wurde, bleibt die Empfehlung einer Sanierung der Asphaltdecken für die restlichen Abschnitte bestehen:

- Lärmbrennpunkt 9: Rathenaustraße zwischen Bismarckstraße und Fr.-Ferdinand-Runge-Straße.

  Die Straßenschäden erfordern mindestens eine Fahrbahnsanierung. Die abschnittsweise hohe Anzahl an Einbauten macht eine Einzelfallprüfung auf Einbau eines lärmarmen Asphalts notwendig.

- Lärmbrennpunkt 19: Lützenkirchener Straße zwischen Neukronenberger Straße und In Holzhausen.

  Die Straßenschäden erfordern mindestens eine Fahrbahnsanierung. Die abschnittsweise hohe Anzahl an Einbauten macht eine Einzelfallprüfung auf Einbau eines lärmarmen Asphalts notwendig.

- Lärmbrennpunkt 27: Kalkstraße zwischen Scharnhorststraße und Sauerbruchstraße.

Straßenschäden erfordern mindestens eine Fahrbahnsanierung. Die hohe Anzahl an Einbauten gestattet voraussichtlich nur eine Fahrbahnsanierung in konventioneller Asphaltbauweise.

Darüber hinaus wurden in der Stufe 3 fünf Straßenabschnitte identifiziert, indem der Einsatz einer lärmoptimierten Asphaltdecke empfohlen wurde. Seit der Stufe 3 der Lärmaktionsplanung wurde lärmoptimierter Asphalt am Lärmbrennpunkt 18 (Burscheider Straße zwischen Am Plattenbusch und Ortsende) eingesetzt. Auch am Lärmbrennpunkt 20 (Lützenkirchener Straße zwischen In Holzhausen und Lehner Mühle) wurde eine Fahrbahnsanierung durchgeführt. Deshalb werden weitere Fahrbahnsanierungen für beide Straßenabschnitte in der Runde 4 nicht mehr empfohlen. Bei den drei anderen Straßenabschnitten bleiben die hohen Lärmbetroffenheiten bestehen und keine Sanierung ist erfolgt. Daher bleibt die Empfehlung einer Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt für folgende drei Lärmbrennpunkte bestehen:

- Lärmbrennpunkt 6: Europaring zwischen Bonner Straße und Alte Landstraße.
- Lärmbrennpunkt 17: Lützenkirchener Straße zwischen Pommernstraße und Stauffenbergstraße.

  Hier ist eine Einzelfallprüfung wegen einer abschnittsweisen hohen Anzahl an Einbauten notwendig.
- Lärmbrennpunkt 29: Odenthaler Straße zwischen Bergische Landstraße und Kandinskystraße.

Viele Straßen in Leverkusen verfügen über relativ neue Fahrbahnbeläge. Eine Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt wurde für vier Abschnitte in der Stufe 3 als in der weiteren Zukunft liegende Maßnahme empfohlen. Bis auf dem Lärmbrennpunkt 20, wo eine Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt seit der Stufe 3 erfolgt ist, bleibt die Empfehlung für diese Lärmbrennpunkte bestehen:

- Lärmbrennpunkt 12: Humboldtstraße und Robert-Koch-Straße zwischen Bahnallee und Billrothstraße.

  Hier ist eine Einzelfallprüfung wegen einer abschnittsweisen hohen Anzahl an Einbauten notwendig.
- Lärmbrennpunkt 22: Bensberger Straße zwischen Mülheimer Straße und Brucknerstraße.

  Hier ist eine Einzelfallprüfung wegen einer abschnittsweisen hohen Anzahl an Einbauten notwendig.
- Lärmbrennpunkt 25: Bergische Landstraße und Berliner Straße zwischen Herbert-Wehner-Straße und Am Thelenhof.

Hier ist eine Einzelfallprüfung wegen einer abschnittsweisen hohen Anzahl an Einbauten notwendig.

Für die in der Runde 4 neu betrachtende Lärmbrennpunkte wurde eine Prüfung eventueller Fahrbahnschäden sowie hoher Lärmbetroffenheit durchgeführt. Dabei wurden sechs weitere Lärmbrennpunkte mit kleineren bis umfangreicheren Fahrbahnschäden identifiziert. Für diese Lärmbrennpunkte wird ebenfalls eine Sanierung der Asphaltdecken empfohlen:

- Lärmbrennpunkt 19: Im Holzhausen zwischen Lützenkirchener Straße und von-Knoeringen-Straße.

  Straßenschäden erfordern mindestens eine Fahrbahnsanierung. Die hohe Anzahl an Einbauten gestattet voraussichtlich nur eine Fahrbahnsanierung in konventioneller Asphaltbauweise.

- Lärmbrennpunkt 21: Mülheimer Straße zwischen Willy-Brandt-Ring und am Junkernkamp.

  Straßenschäden erfordern mindestens eine Fahrbahnsanierung. Die hohe Anzahl an Einbauten gestattet voraussichtlich nur eine Fahrbahnsanierung in konventioneller Asphaltbauweise.

- Lärmbrennpunkt 32: Stixchestraße zwischen Gustav-Heinemann-Straße und Auf dem Stein.

  Straßenschäden erfordern mindestens eine Fahrbahnsanierung. Die hohe Anzahl an Einbauten gestattet voraussichtlich nur eine Fahrbahnsanierung in konventioneller Asphaltbauweise.

- Lärmbrennpunkt 33: Bismarckstraße zwischen Flensburger Straße und Am Stadtpark.

  Straßenschäden erfordern mindestens eine Fahrbahnsanierung. Die hohe Anzahl an Einbauten gestattet voraussichtlich nur eine Fahrbahnsanierung in konventioneller Asphaltbauweise.

- Lärmbrennpunkt 39: Alkenrather Straße zwischen Alkenrather Straße[18] und Brüder-Bonhoeffer-Straße.

  Straßenschäden erfordern mindestens eine Fahrbahnsanierung. Da relativ wenige Einbauten auf die Fahrbahnoberfläche vorliegen wird die Untersuchung einer Sanierung mit lärmoptimiertem Asphalt empfohlen.

- Lärmbrennpunkt 41: Pommerstraße zwischen Zur Alten Fabrik und Lützenkirchener.

[18] Hausnummer 40

Straßenschäden erfordern mindestens eine Fahrbahnsanierung. Da relativ wenige Einbauten auf die Fahrbahnoberfläche vorliegen wird die Untersuchung einer Sanierung mit lärmoptimiertem Asphalt empfohlen.

Abbildung 9: Maßnahmenempfehlung zur Fahrbahnsanierung

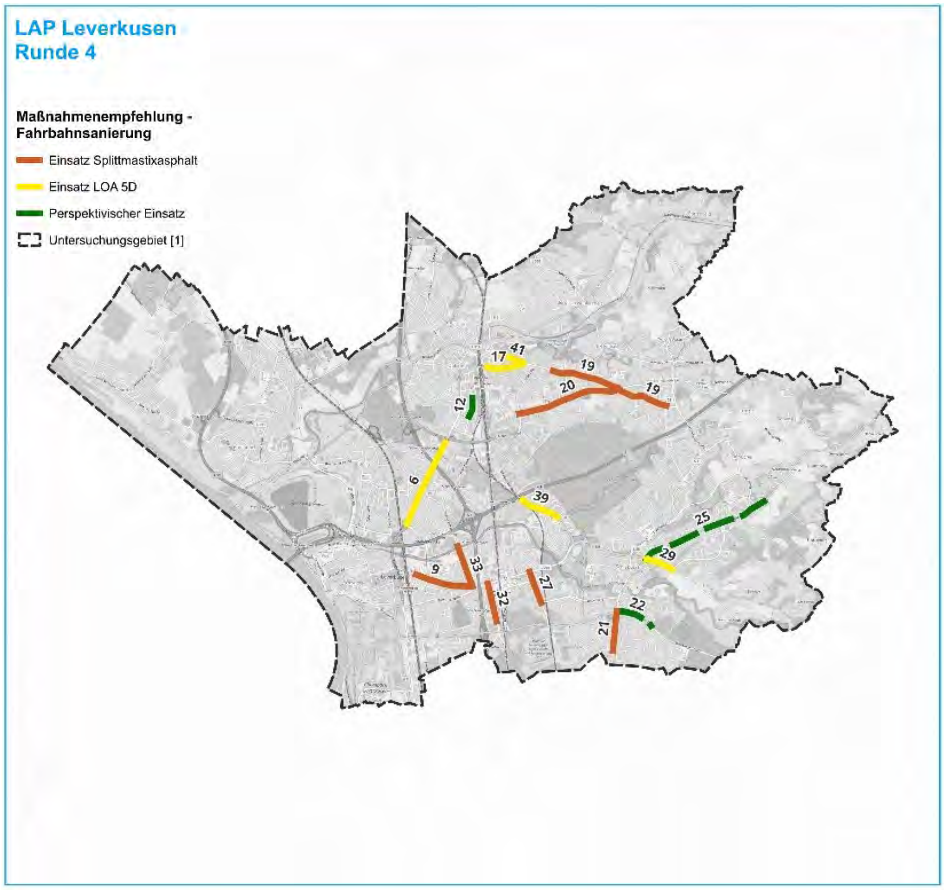


Tabelle 12: Maßnahmenaktualisierung Fahrbahnsanierung

Lärmbrennpunkt	Maßnahmenempfehlung LAP Runde 4	Begründung
Lärmbrennpunkt 6	Einsatz lärmoptimierter Asphaltdecke, wie Stufe 3	Lärmbrennpunkt, wie Stufe 3
Lärmbrennpunkt 9	Sanierung vorhandener Asphaltdecken	Lärmbrennpunkt, wie Stufe 3
Lärmbrennpunkt 12	Einsatz lärmoptimierter Asphaltdecke, längerfristig	Lärmbrennpunkt, wie Stufe 3
Lärmbrennpunkt 17	Einsatz lärmoptimierter Asphaltdecke, wie Stufe 3	Lärmbrennpunkt, wie Stufe 3
Lärmbrennpunkt 18	-	Lärmoptimierter Asphalt wurde eingesetzt
Lärmbrennpunkt 19 (Lützenkirchener Straße)	Sanierung vorhandener Asphaltdecken	Lärmbrennpunkt, wie Stufe 3
Lärmbrennpunkt 20	-	Fahrbahnsanierung durchgeführt
Lärmbrennpunkt 21 (Nördlich des Willy-Brandt-Rings)	-	Pflaster am Lärmbrennpunkt seit der Stufe 3 ausgetauscht.
Lärmbrennpunkt 22	Einsatz lärmoptimierter Asphaltdecke, längerfristig	Lärmbrennpunkt, wie Stufe 3
Lärmbrennpunkt 25	Einsatz lärmoptimierter Asphaltdecke, längerfristig	Lärmbrennpunkt, wie Stufe 3
Lärmbrennpunkt 27	Sanierung vorhandener Asphaltdecken	Lärmbrennpunkt, wie Stufe 3
Lärmbrennpunkt 29	Einsatz lärmoptimierter Asphaltdecke, wie Stufe 3	Lärmbrennpunkt, wie Stufe 3

Tabelle 13: Maßnahmenprüfung Fahrbahnsanierung für die neu in Runde 4 betrachteten Lärmbrennpunkte

Lärmbrennpunkt	Maßnahmenempfehlung LAP Runde 4	Begründung
Lärmbrennpunkt 19 (Im Holzhausen)	Sanierung vorhandener Asphaltdecken	Fahrbahnschäden, Lärmbrennpunkt, aber viele Einbauten
Lärmbrennpunkt 21 (Südlich des Willy-Brandt-Rings)	Sanierung vorhandener Asphaltdecken	Fahrbahnschäden, Lärmbrennpunkt, aber viele Einbauten
Lärmbrennpunkt 32	Sanierung vorhandener Asphaltdecken	Fahrbahnschäden, Lärmbrennpunkt, aber viele Einbauten
Lärmbrennpunkt 33	Sanierung vorhandener Asphaltdecken	Fahrbahnschäden, Lärmbrennpunkt, aber viele Einbauten
Lärmbrennpunkt 39	Fahrbahnsanierung mi Einsatz lärmoptimierter Asphaltdecke	Fahrbahnschäden, Lärmbrennpunkt, relativ wenige Einbauten
Lärmbrennpunkt 41	Fahrbahnsanierung mit Einsatz lärmoptimierter Asphaltdecke	Fahrbahnschäden, Lärmbrennpunkt, relativ wenige Einbauten

5.2 Verstetigung des Verkehrsflusses

Einer Verstetigung dienlich sind verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen, wie eine Lichtsignalkoordinierung, die nächtliche Abschaltung von Lichtsignalanlagen (LSA) oder die Anlage von Lieferzonen.

Lichtsignalanlagen

Eine Grüne Welle soll im optimalen Fall einen kontinuierlichen Verkehrsfluss erzeugen, in dem beim Befahren einer Straße in Abhängigkeit von der zugelassenen Geschwindigkeit die Ampelanlagen auf Grün geschaltet werden, wenn sich der Fahrzeugpulk der Anlage nähert. Da die Abstände zwischen den einzelnen Ampeln bzw. Kreuzungen i. d. R. nicht gleich lang sind und/oder Linksabbiegephasen geschaltet sind, funktionieren Grüne Wellen i. d. R. nur in eine bestimmte Fahrtrichtung; d. h. morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts. Sind die Abstände zwischen den einzelnen Ampeln/Knoten jedoch zu groß, lösen sich erfahrungsgemäß die Fahrzeugpulks so weit auf, dass ein kontinuierlicher Verkehrsfluss nicht mehr gewährleistet werden kann.

Wesentlichen Einfluss auf das Funktionieren einer Grünen Welle haben darüber hinaus u. a. der Lkw- bzw. Bus-Anteil, die Gradiente des Straßenzuges (Gefälle/Steigung), Parkmöglichkeiten am Straßenrand und das Vorhandensein von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.

Darüber hinaus wird im Stadtgebiet Leverkusen grundsätzlich die Signalschaltung „Hauptrichtung Dauergrün“ eingesetzt. Dies bedeutet, dass die Nebenstraßen bzw. querende Fußgänger erst bei entsprechender Anforderung grün erhalten. Für Großveranstaltungen in der Bay-Arena werden zu den entsprechenden Zeiten Sonderprogramme geschaltet.

Bei den im Rahmen der Stufe 3 untersuchten Knotenpunkten wurde keine Handlungspotenziale für eine LSA-Koordinierung ermittelt. Auch die Nachtabschaltung von LSA wurde nach einer Abstimmung mit dem Fachbereich Tiefbau nicht befürwortet.

Von den achtzehn neu in Runde 4 untersuchten Lärmbrennpunkten sind sieben mit LSA-Knotenpunkten ausgestattet. Dabei besteht bereits an sechs Lärmbrennpunkten eine Koordinierung der LSA.

Der neu untersuchte Lärmbrennpunkt ohne LSA-Koordinierung (LBP 10, Düsseldorfer Straße, Rat-Deycks-Straße, Rennbaumstraße) ist ca. 1,1 km lang. Dort ist eine Fußgänger-LSA am Knotenpunkt Rat-Deycks-Straße / Fürstenbergstraße vorhanden. Diese zeigt für den Kfz-Verkehr dauerhaft grün und schaltet erst auf Anforderung durch zu Fußgehende auf Rot. Die andere LSA befindet sich am Knotenpunkt Rat-Deycks-Straße / Rennbaumstraße. Eine Koordinierung dieses Streckenzuges ist u. a. aufgrund der Bushaltestellen im Fahrbahnbereich nicht möglich.

Im Rahmen des Austausches bzw. der Erneuerung einzelner LSA besteht für einzelne Streckenabschnitte ggf. die Möglichkeit eine Optimierung der Steuerung der LSA durchzuführen. Die Überprüfung sowie die Erneuerung einzelner LSA ist ein fortlaufender Prozess. Die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung werden dabei in angemessener Weise berücksichtigt. Dies gilt ebenso für zukünftige Koordinierungen von LSA. Weitergehende Angaben, ob und wann einzelne LSA erneuert / ausgetauscht bzw. koordiniert werden, können derzeit nicht getroffen werden.

Laut Angaben der Stadtverwaltung sollten die Belange der Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr an LSA-Knotenpunkte zukünftig besser berücksichtigt werden. Das betrifft ggf. auch die Koordinierung der LSA-Schaltung.

Die nächtliche Abschaltung von LSA ist an den Lärmbrennpunkten 3 (Düsseldorfer Straße), 9 (Gustav-Heinemann-Straße), 10 (Düsseldorfer Straße, Rat-Deycks-Straße und Rennbaumstraße) und 34 (Willy-Brandt-Ring) theoretisch möglich, wird allerdings aufgrund der damit einhergehenden Erhöhung des Unfallrisikos nicht empfohlen.

Lieferzonen

Das Halten in zweiter Reihe führt in vielen Fällen zu Störungen im Verkehrsablauf. Dem kann mit der Einrichtung von Lieferzonen entgegengewirkt werden. Im Rahmen der Stufe 3 der Lärmaktionsplanung wurde kein Potenzial in den untersuchten Lärmbrennpunkten identifiziert. Für die in der Runde 4 neu betrachteten Lärmbrennpunkte bietet sich der Abschnitt an der von-Ketteler-Straße des Lärmbrennpunktes 36 für die weitere Untersuchung zur Einrichtung einer Lieferzone an. Dort sind unterschiedliche Gewerbeeinrichtugen und Geschäfte vorhanden.

5.3 Straßenraumgestaltung

Straßenraumgestaltung auf der Strecke

Auch die Straßenraumumgestaltung kann zur Lärmminderung beitragen. Eine Erhöhung des Abstandes zwischen Lärmquelle und Hausfassade (Immissionsort) wirkt lärmreduzierend. Zudem wird durch eine auf den Kfz-Verkehr abgestimmte Fahrbahnbreite und -aufteilung ein stetiger Verkehrsfluss angestrebt. Neben einer Lärmpegelreduzierung können sich folgende Synergieeffekte mit anderen Zielfeldern ergeben:

- Qualitative Aufwertung des Straßenraumes,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr.

Die Frage der notwendigen Verkehrsflächen ist jedoch auch von weiteren Faktoren wie der Intensität der Randnutzungen, der Anordnung des ruhenden Verkehrs und den Kapazitäten an den Knotenpunkten abhängig. Diese machen eine Prüfung durch Vor-Ort-Analysen in jedem Fall erforderlich.

Bei der Umgestaltung von Straßenräumen sind generell zwei Ansätze möglich:

- Bestandslösung: In der Bestandslösung wird der Straßenraum unter Beibehaltung der Borde umorganisiert. Diese Variante ist vergleichsweise preiswert durchzuführen.
- Umbaulösung: In der Umbaulösung wird der Straßenraum durch Versetzen der Borde neu aufgeteilt. Der Vorteil liegt in einer flexibleren und besser an den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsarten orientierten Gestaltung des Straßenraumes. Nachteilig sind die höheren Kosten gegenüber einer Bestandslösung.

Im Allgemeinen sollten beide Ansätze für die Prüfabschnitte verfolgt und die Kosten dem Nutzen gegenübergestellt werden. Positive Synergieeffekte können sich durch eine ohnehin anstehende Fahrbahnsanierung ergeben.

Im Rahmen der Stufe 3 wurden für einzelne Lärmbrennpunkte Potentiale für eine mögliche Änderung der Straßenraumgestaltung identifiziert. Dabei handelt es sich insbesondere um den Bereich der Lützenkirchener Straße an den Lärmbrennpunkten 19 und 20. Dort variiert die Fahrbahnbreite zwischen 7 und 9 m. Die nutzbare Fahrbahnbreite reduziert sich an Abschnitten mit markierten Parkständen auf 6 bis 8 m. Die zum Teil große Breite der nutzbaren Fahrbahn führt zu hohen Geschwindigkeiten, gleichzeitig sind die nutzbaren Gehwegbreiten sehr eingeschränkt.

Da an den Lärmbrennpunkten 19 und 20 weiterhin hohe Lärmbetroffenheiten vorhanden sind, werden die Maßnahmen aus der Stufe 3 für die Lützenkirchener Straße weiterhin empfohlen.

Die in der Runde 4 neu betrachteten Lärmbrennpunkte werden auf die Möglichkeit einer Straßenraumumgestaltung hin untersucht. Dabei werden vor allem folgende Kriterien berücksichtigt:

- Überbreite Fahrstreifen oder mehrere Fahrstreifen je Richtung,
- Verkehrsstärken unter 20.000 Kfz / 24 Stunden,
- Kompatibilität mit dem Busverkehr.

Im Ergebnis wir die Prüfung einer Straßenraumumgestaltung zur Verengung der Fahrbahn durch eine Verlagerung des halbseitigen Gehwegparkens auf die Straße an zwei Lärmbrennpunkten empfohlen:

- Lärmbrennpunkt 19: Im Holzhausen zwischen Lützenkirchener Straße und von-Knoeringen-Straße.

  Der ruhende Verkehr beeinträchtigt die Gehwegbreite. Da die Fahrbahn wie an der Lützenkirchener Straße gestaltet ist, würde eine Anpassung der Parkregelung durch die Verlagerung des halbseitigen Gehwegparkens auf die Straße die Fahrbahnbreite reduzieren, ohne den Busverkehr zu beeinträchtigen. Eine Umgestaltung des Straßenabschnittes ist aktuell nach Angaben der Stadtverwaltung mittelfristig vorgesehen.

- Lärmbrennpunkt 41: Pommerstraße zwischen Zur Alten Fabrik und Lützenkirchener Straße.

  Die Straßenraumgestaltung ähnelt dem nahegelegenen Lärmbrennpunkt 19 und bietet sich entsprechend für eine Verlagerung des halbseitigen Gehwegparkens auf die Straße an.

Die wachsende Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Nutzungen und Ansprüche am Straßenraum (Breitere Geh- und Radwege, Grünstreifen, Regenwasserbewirtschaftung) kann als Chance für den Lärmschutz benutzt werden, wenn die beschriebenen Kriterien (Fahrbahnbreite, Abstand zwischen Fahrbahn und Fassaden) im Rahmen der Umgestaltungen berücksichtigt werden.

Straßenraumgestaltung an Knotenpunkten (Kreisverkehre)

Die Einrichtung von Kreisverkehren anstatt lichtsignalgeregelter Knotenpunkte kann zur Lärmminderung beitragen. Richtig angewendet lassen sich mit ihrer Hilfe die an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten für alle Zufahrten auftretenden Haltevorgänge vermindern. Zudem ist mit der Anlage von Kreisverkehren bereits in den Annäherungsbereichen (ca. 50 m) eine Minimierung und Verstetigung der Fahrgeschwindigkeiten verbunden. Außerhalb des Knotenpunktes bzw. des Annäherungsbereiches ist keine Lärmminderungswirkung vorhanden.

Weitere Vorteile von Kreisverkehren sind geringere Unterhaltungskosten gegenüber LSA-geregelten Knotenpunkten und – eine richtige Anwendung vorausgesetzt – eine höhere Verkehrssicherheit.

Gesamtverkehrsstärken in Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten von bis zu 15.000 Kfz/24h können von kleinen Kreisverkehren mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden. Bei günstiger Verkehrsverteilung sind kleine Kreisverkehrsplätze auch bei Gesamtverkehrsstärken von bis zu 25.000 Kfz/24h denkbar (FGSV, 2006). Ein kleiner Kreisverkehr hat für den Außendurchmesser einen Regelwert von 30-35 m.

Bereits im Lärmaktionsplan der Runde 2 wurde die Anwendbarkeit von Kreisverkehren für die Lärmbrennpunkte 1 bis 26 geprüft. Die damals geplanten Kreisverkehre in den aktuell zu untersuchenden Lärmbrennpunkten wurden inzwischen umgesetzt (Lärmbrennpunkt 17: Knoten Lützenkirchener Straße / Stauffenbergstraße / Werkstättenstraße und Lärmbrennpunkt 20: Knoten Lützenkirchener Straße / Kapellenstraße / Altenberger Straße / Von-Knoeringen-Straße).

Im Rahmen der Stufe 3 wurde für drei Knotenpunkte eine Umgestaltung zum Kreisverkehr empfohlen. Am Knotenpunkt Scharnhorststraße / Kalkstraße / Gneisenaustraße sind die Verkehrsmengen wie in der Stufe 3 deutlich unter 25.000 Kfz/24h. Nach einem Hinweis der Stadtverwaltung, wurde aufgrund der zu hohen Diskrepanz zwischen den Verkehrsmengen an den beiden Armen des Knotenpunktes die Empfehlung für die Runde 4 zurückgenommen.

Am Knotenpunkt Gustav-Heinemann-Straße / Mauspfad / Kalkstraße (Lärmbrennpunkt 28) bestehen Verkehrsmengen von ca. 30.000 Kfz/24h, somit wird der Einbau eines Kreisverkehrs nicht empfohlen. Dies betrifft ebenfalls der Knotenpunkt zwischen Herbert-Wehner-Straße / Bergische Landstraße / Odenthaler

Straße (Lärmbrennpunkt 29) mit Verkehrsmengen über 30.000 Kfz/24h: Die Empfehlung des Einbaus eines Kreisverkehrs entfällt.

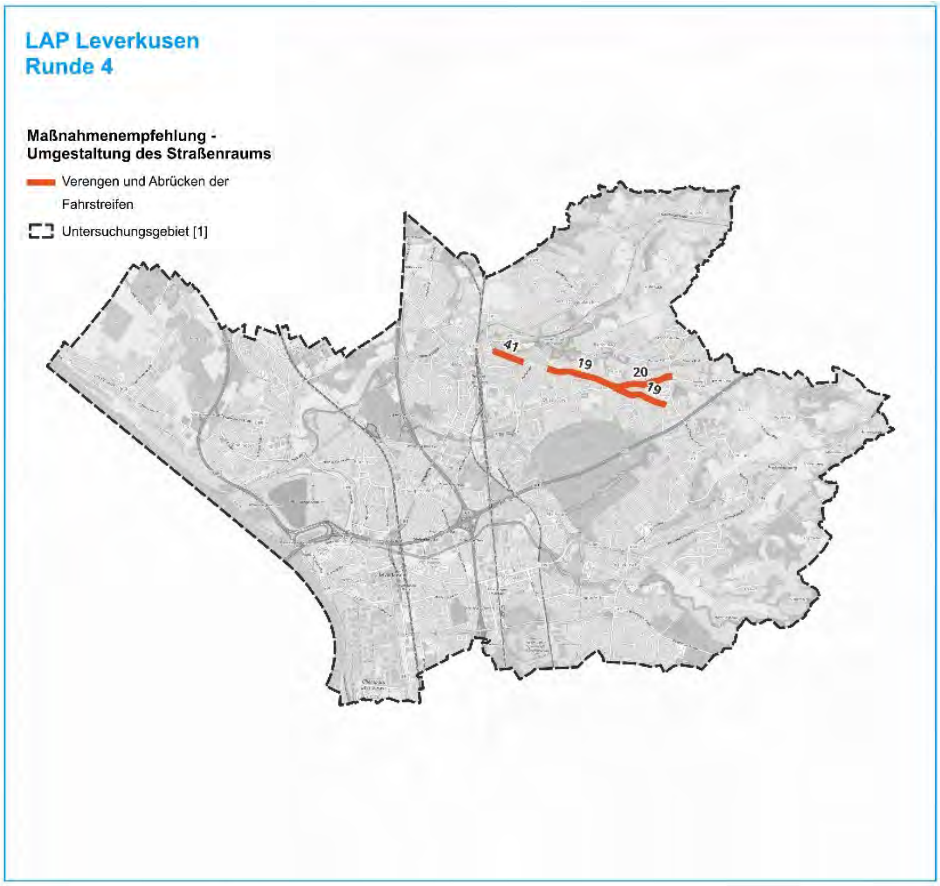
Die in der Runde 4 neu betrachteten Lärmbrennpunkten werden auch auf Potenzial zum Umbau als Kreisverkehre untersucht. Dabei entfallen die meisten LSA-geregelte Knotenpunkte am Kriterium der Verkehrsmengen, die deutlich über 25.000 Kfz / 24h liegen. An den Lärmbrennpunkten 3 (Knotenpunkt zwischen Düsseldorfer Straße und Sandstraße) und 37 (Solinger Straße / Am Vogelsang) liegen die Verkehrsmengen nur knapp über 25.000 Kfz / 24h, die erforderliche Fläche zum Einbau eines Kreisverkehrs (min. 32 m Durchmesser) ist aber nicht gegeben. Daher wird bei den in der Runde 4 neu betrachteten Lärmbrennpunkten kein Kreisverkehr empfohlen.

Da der Umbau einer Kreuzung in einen Kreisverkehr sehr kostenintensiv ist, sollten neben einer lärmmindernden Wirkung auch weitere positive Effekte wie eine gesteigerte Leistungsfähigkeit und eine höhere Verkehrssicherheit mit dem Umbau einhergehen.

Bei den Abwägungen sind neben den Lärmminderungsaspekten auch städtebauliche und verkehrliche Aspekte relevant. Beispielsweise ist zu prüfen, ob mit dem Ersatz der Lichtsignalanlage durch einen Kreisverkehr ein Heranrücken der Fahrbahn an die Wohnbebauung verbunden ist. Verkehrlich relevant sind neben der Lage im Netzzusammenhang, die vorhandene Verkehrsführung, verkehrsplanerische Grundüberlegungen wie zum Beispiel eine beabsichtigte Bevorrechtigung einzelner Ströme, eventuelle ÖPNV-Bevorrechtigungen oder die Einbindung in eine Lichtsignalkoordinierung.

Der Umbau eines lichtsignalgeregelten Knotens zu einem Kreisverkehr darf daher nicht als Allheilmittel im Sinne der Lärmminderung verstanden werden. Im Einzelfall ist die Machbarkeit der Kreisverkehre unter anderem unter Berücksichtigung knotenstromfeiner Verkehrsdaten, des Netzzusammenhangs, der räumlichen Gegebenheiten, der Belange des öffentlichen Verkehrs, der Belange des Fußverkehrs und der Schulwegsicherung noch näher zu prüfen.

Abbildung 10: Maßnahmenempfehlung zur Umgestaltung des Straßenraums



5.4 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Je höher die gefahrene Geschwindigkeit ist, desto lauter wird das verursachte Geräusch. Beispielsweise bewirkt eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine Pegelminderung um 2 bis 3 dB(A). Geschwindigkeitsreduzierungen sind daher eine wirksame, vergleichsweise preiswerte und kurzfristig realisierbare Maßnahme. Geschwindigkeitsreduzierungen besitzen zudem positive Synergieeffekte mit der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und unter geeigneten Rahmenbedingungen (Stetigkeit des Verkehrsflusses) auch der Luftqualität.

Das Minderungspotential ist abhängig von der Fahrbahnoberfläche und dem Lkw-Anteil. Da beim Lkw das Antriebsgeräusch bei niedrigen Geschwindigkeiten überwiegt, sinkt die lärmmindernde Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen mit steigendem Anteil schwerer Fahrzeuge wie Lastkraftwagen und Busse.

Bei einer niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Hauptnetz besteht außerdem bei parallel verlaufenden Nebenstraßen die Gefahr, dass sich der Verkehr dorthin verlagert. Deshalb müssen die Gegebenheiten des Nebennetzes stets mitbetrachtet werden. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sollten

daher nur dort herabgesetzt werden, wo es keine parallel verlaufenden Straßen im Nebennetz gibt oder dort ebenfalls verkehrsberuhigende Maßnahmen eingesetzt werden können. Auch die Belange des ÖPNV und ggf. vorhandene Lichtsignalkoordinierungen (Grüne Welle) sind zu beachten.

Am günstigsten sind akustisch gesehen die Fälle, in denen sowohl die gefahrenen Geschwindigkeiten gesenkt als auch ein stetigerer Verkehrsfluss erreicht werden kann.

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen kann die Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ anordnen. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV (BMVBS, 2007) dienen den Straßenverkehrsbehörden als Orientierungshilfe für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm nach § 45 StVO auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Hauptverkehrsstraßen. Darin heißt es, dass Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in den Nachtstunden sowie in Dorf-, Kern- und Mischgebieten 72 dB(A) am Tage und 62 dB(A) überschreitet. Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90 (BMV, 1990).

Vorgehensweise für den Lärmaktionsplan

In einem ersten Schritt werden die Maßnahmenempfehlungen aus der Stufe 3 aktualisiert: dabei wird genauer geprüft, inwiefern Lärmbetroffenheiten am Lärmbrennpunkt weiterhin gegeben sind, und die Rahmenbedingungen zur weiteren Untersuchung von Tempo 30 weiterhin eingehalten werden.

Anschließend werden die neu in der Runde 4 betrachteten Lärmbrennpunkte auf einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit untersucht. Die gesetzlich geforderten Einzelfallabwägungen lassen sich im Zeitrahmen der Lärmaktionsplanung nicht realisieren. Um dennoch Straßenabschnitte für eine Geschwindigkeitsreduzierung auszuwählen, wird ein Verfahren mit drei Bearbeitungsschritten angewendet. Dieses orientiert sich an den Vorgaben des Straßenverkehrsrechts. Ergebnis ist die Benennung von Straßenabschnitten, die einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung möglichst standhalten. Diese Straßenabschnitte (Prüfabschnitte) sind gleichbedeutend mit Prüfaufträgen für die Einzelfallabwägung der Straßenverkehrsbehörde.

Die Stadt Leverkusen hat außerdem einzelne Straßenabschnitte aus der Untersuchung für eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit aus unterschiedlichen verkehrlich relevanten Gründen ausgeschlossen:

- Lärmbrennpunkt 2 (Wupperstraße): Tempo 30 bereits im Bereich der Bushaltestellen vorhanden.

- Lärmbrennpunkt 4 (Bonner Straße): bei dieser Straße handelt es sich um eine Autobahnumleitungsstrecke.
- Lärmbrennpunkt 6 (Europaring): bei dieser Straße handelt es sich um eine Autobahnumleitungsstrecke.
- Lärmbrennpunkt 11 (Kölner Straße): Hier besteht bereits ein Beschluss des Bezirks II den Bereich umgestalten zu lassen.
- Lärmbrennpunkt 12 (Robert-Koch-Straße, Humboldtstraße): Hier besteht bereits ein Beschluss des Bezirks II den Bereich umgestalten zu lassen.
- Lärmbrennpunkt 37 (Solinger Straße): bei dieser Straße handelt es sich um eine Autobahnumleitungsstrecke.

Aktualisierung der Empfehlungen aus Stufe 3

Im Rahmen der Stufe 3 der Lärmaktionsplanung wurde die Prüfung einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für folgende Lärmbrennpunkte empfohlen[19]:

Tabelle 14: Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in der Stufe 3

Lärmbrennpunkt		Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30 in den Tagstunden	Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30 in den Nachtstunden
12	Humboldtstraße und Robert-Koch-Straße zwischen Karlstraße und Neustadtstraße	■	■
17	Lützenkirchener Straße zwischen Stauffenbergstraße und Görlitzer Straße	■	■
20	Quettinger Straße zwischen Kolberger Straße und Maurinusstraße	□	■
21	Mülheimer Straße und Oulustraße zwischen Willy-Brandt-Ring und Gezelinallee	■	■

Um die Empfehlung einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit aus der Stufe 3 weiter in die Runde 4 zu betrachten, sollen folgende Kriterien erfüllt werden:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt mehr als 30 km/h,

[19] Die Rathenaustraße (Lärmbrennpunkt 9) wurde nach einem Antrag wieder geprüft, entfällt aber aufgrund dessen Klassifizierung im Straßennetz als L 290 aus der weiteren Betrachtung.

- die Lärmpegel erreichen in der Lärmkartierung die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) und
- es sind keine gleichwertigen Lärmschutzmaßnahmen vorhanden.

Die Lärmbrennpunkte an der Lützenkirchener Straße (17), der Quettinger Straße (20) und der Mühlheimer Straße (21) sind diese drei Kriterien auch in der Runde 4 erfüllt.

Beim Lärmbrennpunkt 20 (Quettinger Straße) wurde in der Stufe 3 die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nur nachts empfohlen. Da die Auslösewerte in der Runde 4 ganztags überschritten werden, wird die Prüfempfehlung von Tempo 30 auf den gesamten Tag erweitert. Darüber hinaus wird in Abstimmung mit der Stadtverwaltung empfohlen, eine Tempo 30 Regelung für den gesamten Straßenabschnitt zwischen Feldstraße und Lützenkirchener Straße auzudehnen. Die dafür einzuhaltenden Kriterien werden genauer in den Tabellen Tabelle 16 bis 19 beschrieben.

Da für den Lärmbrennpunkt an der Humboldtstraße (12) nach einem Beschluss des Bezirkes die Umgestaltung bereits geplant ist, wird hier Tempo 30 zunächst nicht weiterverfolgt. Geplant ist zunächst die Durchführung einer ergebnisoffenen Bürgerbeteiligung zur Neuaufteilung des Straßenraumes in der Neustadt von Opladen. Die Bürgerbeteiligung soll idealerweise zum Jahresanfang 2025 durchgeführt werden.

Tabelle 15: Aktualisierung der Maßnahmenplanung aus der Stufe 3: Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Lärmbrennpunkt		Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30, Stufe 3	Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30, Runde 4	Begründung
12	Humboldtstraße und Robert-Koch-Straße zwischen Karlstraße und Neustadtstraße	Tempo 30 Ganztags	Empfehlung entfällt	Umgestaltung in Planung
17	Lützenkirchener Straße zwischen Stauffenbergstraße und Görlitzer Straße	Tempo 30 Ganztags	Tempo 30 Ganztags	Kriterien weiterhin erfüllt
20	Quettinger Straße zwischen Kolberger Straße und Maurinusstraße	Tempo 30 Nachts	Tempo 30 Ganztags, Gesamter LBP 20 (Quettinger Straße)	Kriterien werden ganztags auf dem gesamter Straßenabschnitt erfüllt.
21	Mülheimer Straße und Oulustraße zwischen Willy-Brandt-Ring und Gezelinallee	Tempo 30 Ganztags	Tempo 30 Ganztags	Kriterien weiterhin erfüllt

Maßnahmenplanung für neue Lärmbrennpunkte in Runde 4

1. Schritt: Vorauswahl zu untersuchender Straßenabschnitte

Im ersten Schritt wurden Straßenabschnitte der zu untersuchenden Lärmbrennpunkte vorausgewählt, für die eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine mögliche Option zur Lärmminderung darstellt, wenn sie folgende Bedingungen erfüllen:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt mehr als 30 km/h,
- die Lärmpegel erreichen in der Lärmkartierung die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) und
- es wurden keine gleichwertigen Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.

Außer bei den Lärmbrennpunkten 2 und 32 gilt bei 16 der 18 neu in der Runde 4 betrachteten Lärmbrennpunkten eine Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h. Alle Lärmbrennpunkte weisen Lärmpegeln über $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) auf. Es wurden keine gleichwertigen lärmmindernden Maßnahmen umgesetzt.

Im Ergebnis dieser Vorprüfung verbleiben sechzehn Abschnitte. Hier soll eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h geprüft werden.

- Lärmbrennpunkt 3: Düsseldorfer Straße zwischen Reusrather Straße und Haus-Vorster-Straße
- Lärmbrennpunkt 9: Gustav-Heinemann-Straße zwischen Konrad-Adenauer-Platz bis Kunstfeldstraße
- Lärmbrennpunkt 10: Düsseldorfer Straße / Rat-Deycks-Straße / Rennbaumstraße zwischen Am Weiher bis Stauffenbergstraße
- Lärmbrennpunkt 11: Kölner Straße zwischen Neustadtstraße bis Robert-Blum-Straße
- Lärmbrennpunkt 19: Im Holzhausen zwischen Lützenkirchener Straße und von-Knoeringen-Straße
- Lärmbrennpunkt 21: Mülheimer Straße zwischen Willy-Brandt-Ring und am Junkernkamp
- Lärmbrennpunkt 22: Willy-Brandt-Ring zwischen Karl-Carstens-Ring bis Mülheimer Straße
- Lärmbrennpunkt 33: Bismarckstraße zwischen Flensburger Straße und Rathenaustraße

- Lärmbrennpunkt 34: Willy-Brandt-Ring zwischen Edith-Weyde-Straße und Höhe Karl-Krekeler-Straße[20]
- Lärmbrennpunkt 35: Feldstraße zwischen Torstraße und Kolberger Straße
- Lärmbrennpunkt 36: Von-Ketteler-Straße, Küppersteger Straße, Bismarckstraße zwischen Von-Ketteler-Straße und A 1
- Lärmbrennpunkt 37: Solinger Straße zwischen Wupperstraße und Am Vogelsang
- Lärmbrennpunkt 38: Rheindorfer Straße zwischen In der Felderhütten und Heinrich-Brüning-Straße
- Lärmbrennpunkt 39: Alkenrather Straße zwischen Alkenrather Straße und Brüder-Bonhoeffer-Straße.
- Lärmbrennpunkt 40: Alkenrather Straße zwischen Wilhelm-Leuschner-Straße und Wilhelm-Kaltenbach-Weg
- Lärmbrennpunkt 41: Pommerstraße zwischen Zur Alten Fabrik und Lützenkirchener Straße

2. Schritt: Eingrenzung der Prüfabschnitte

Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist ausgeschlossen oder sollte im Falle der verkehrlichen Bedeutung auf die Nachtstunden beschränkt werden, wenn:

- der Prüfabschnitt besonders verkehrlich bedeutend ist,
- Verlagerungseffekte in sensible Bereiche zu erwarten sind,
- die Nutzungs- und Baustruktur des Prüfabschnitts (deutlich erkennbare Wohnbebauung) der Regelung nicht entspricht und
- der Prüfabschnitt weniger als 150 m lang ist.

<u>Verkehrliche Bedeutung</u>

Die Verkehrsbedeutung einer Straße kann in den Abwägungsprozess für eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen mit eingehen.

Es wird angenommen, dass die klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) eine gehobene verkehrliche Bedeutung haben.

[20] Hausnummern 54-56

Von den sechzehn Prüfabschnitten gehören 9 zum klassifizierten Straßennetz:

- Düsseldorfer Straße als L 219 (Lärmbrennpunkt 3),
- Gustav-Heinemann-Straße als L 290 (Lärmbrennpunkt 9),
- Düsseldorfer Straße / Rat-Deycks-Straße / Rennbaumstraße als L 219 (Lärmbrennpunkt 10),
- Im Holzhausen als K 4 (Lärmbrennpunkt 19),
- Mülheimer Straße als L 188 (Lärmbrennpunkt 21),
- Solinger Straße als L 108 (Lärmbrennpunkt 37),
- Alkenrather Straße als L 288 (Lärmbrennpunkt 39),
- Alkenrather Straße als L 288 (Lärmbrennpunkt 40),
- Pommerstraße als L 219 (Lärmbrennpunkt 41).

Als klassifizierte Straßen nehmen sie den übergeordneten Verkehr auf, dienen der verkehrlichen Erschließung des übrigen Straßennetzes und sichern die Kfz-Erreichbarkeit zentraler Bereiche der Stadt.

Aufgrund der gehobenen verkehrlichen Bedeutung der benannten Straßen wird vorerst davon ausgegangen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung zu Zeiten der Hauptverkehrszeiten, d. h. in den Tagstunden zwischen 6 und 22 Uhr, aus Lärmschutzgründen nur eine bedingte Anwendungsmöglichkeit besitzt.

Verkehrsverlagerungseffekte

Ein Prüfabschnitt wird dann ausgeschlossen, wenn mit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Prüfabschnitt eine Verkehrsverlagerung auf andere Netzteile in akustisch relevantem Maß zu erwarten ist. Hierzu erfolgt für jeden einzelnen Prüfabschnitt eine fachliche Einschätzung, ob potenzielle attraktive Ausweichstrecken vorhanden sind und Verlagerungseffekte zu erwarten sind.

Tabelle 16: Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Straßenabschnitten

Lärmbrennpunkt		Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss Senkung zulässige Höchstgeschwindigkeit
3	Düsseldorfer Straße zwischen Reusrather Straße und Haus-Vorster-Straße	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
9	Gustav-Heinemann-Straße, zwischen Konrad-Adenauer-Platz bis Kunstfeldstraße	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
10	Düsseldorfer Straße / Rat-Deycks-Straße / Rennbaumstraße, zwischen Am Weiher bis Stauffenbergstraße	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
11	Kölner Straße, zwischen Neustadtstraße bis Robert-Blum-Straße	Eine alternative Verbindung in Ost-West-Richtung könnte über die Humboldtstraße erfolgen (Lärmbrennpunkt 12).	Ja
19	Im Holzhausen zwischen Lützenkirchener Straße und von-Knoeringen-Straße	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
20	Quettinger Straße zwischen Feldstraße und Lützenkirchener Straße	Alternativrouten im Nahbereich sind umwegig und führen durch Tempo-30-Zonen. Großräumig wäre eine Umfahrung über Lützenkirchener Straße (L 219, Lärmbrennpunkt 19) und Feldstraße möglich, aber aufgrund des Umwegs, sind akustisch relevante Verlagerungseffekte unwahrscheinlich.	Nein
21.2	Mülheimer Straße zwischen Willy-Brandt-Ring und Am Junkernkamp	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein

Lärmbrennpunkt		Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss Senkung zulässige Höchstgeschwindigkeit
22	Willy-Brandt-Ring, zwischen Karl-Carstens-Ring bis Mülheimer Straße	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
33	Bismarckstraße zwischen Flensburger Straße und Rathenaustraße	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
34	Willy-Brandt-Ring, zwischen Edith-Weyde-Straße und Höhe Karl-Krekeler-Straße[21]	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
35	Feldstraße, zwischen Torstraße und Kolberger Straße	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
36	Von-Ketteler-Straße, Küppersteger Straße, Bismarckstraße zwischen Von-Ketteler-Straße und A 1	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
37	Solinger Straße, zwischen Wupperstraße und Am Vogelsang	Beim Straßenabschnitt handelt es sich um eine Autobahnumleitungsstrecke.	Ja
38	Rheindorfer Straße, zwischen In der Felderhütten und Heinrich-Brüning-Straße	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
39	Alkenrather Straße zwischen Alkenrather Straße und Brüder-Bonhoeffer-Straße.	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
40	Alkenrather Straße zwischen Wilhelm-Leuschner-Straße und Wilhelm-Kaltenbach-Weg	Im Nahbereich besteht keine Alternativroute. Großräumige Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.	Nein
41	Pommerstraße, zwischen Zur Alten Fabrik und Lützenkirchener Straße	Eine alternative Verbindung in Ost-West-Richtung könnte über die Lützenkirchener	Ja

[21] Hausnummer 54-56

Lärmbrennpunkt	Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss Senkung zulässige Höchstgeschwindigkeit
	Straße erfolgen (Lärmbrennpunkt 17).	

Akustisch wirksame Verlagerungseffekte sind in den meisten Fällen nicht zu erwarten. Bis auf wenige Ausnahmen bringen die Alternativrouten, sofern sie bestehen, keine zeitlichen Vorteile. Kritisch könnten die Lärmbrennpunkte 11, 37 und 41 sein. Dabei könnten alternativen Verbindungen auf andere Lärmbrennpunkte erfolgen. Bei diesen sollte daher auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verzichtet werden.

Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Bei der Festlegung von Tempo 30-Abschnitten ist es ratsam, auf eine erkennbare und zusammenhängende Bebauungsstruktur bzw. Wohnbebauung zu achten. Dies fördert die Akzeptanz der Regelung. Für eine hohe Befolgungsrate bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen, ist eine durchgehende auch in der Dunkelheit gut sichtbare Wohnbebauung wichtig. In Tabelle 15 wird die Bebauungs- und Nutzungsstruktur je Lärmbrennpunkt dargestellt und ein abschließendes Urteil gebildet, ob die Struktur zu einem Ausschluss der Geschwindigkeitsreduzierung führt.

Tabelle 17: Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Lärmbrennpunkt		Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Ausschluss Senkung zulässige Höchstgeschwindigkeit
3	Düsseldorfer Straße zwischen Reusrather Straße und Haus-Vorster-Straße	Allgemeines Wohngebiet mit direkt an der Straße stehenden Gebäuden bis zu 5-6 Geschossen. Westlich der Sandstraße aber offene Struktur	Teilweise
9	Gustav-Heinemann-Straße, zwischen Konrad-Adenauer-Platz bis Kunstfeldstraße	Wohnnutzung am Straßenrand mit geschlossener Struktur östlich der A3	Nein
10	Düsseldorfer Straße / Rat-Deycks-Straße / Rennbaumstraße, zwischen Am Weiher bis Stauffenbergstraße	Keine Wohnbebauung östlich An St. Remigius, hauptsächlich Gewerbenutzung nordwestlich des Kreisverkehrs an der Bonner Straße.	Teilweise
11	Kölner Straße, zwischen Neustadtstraße bis Robert-Blum-Straße	Dreigeschossige Wohnnutzung direkt am Straßenrand, aber offene und Senkrechtbebauung auf Westseite.	Ja
19	Im Holzhausen zwischen Lützenkirchener Straße und von-Knoeringen-Straße	Dreigeschossige, am Straßenrand stehende, aber offene Struktur mit Wohnnutzung	Ja
20	Quettinger Straße zwischen Feldstraße und Lützenkirchener Straße	Allgemeines Wohngebiet mit 3- bis 4-geschossiger geschlossener Bauweise direkt oder nah am Straßenrand zwischen Kolberger Straße und Maurinusstraße. Ansonsten vorwiegend einzeln, paarweise oder in kurzen Reihen stehende 2- bis 4-geschossige Wohngebäude, oft mit Gärten. Gewerbegebiet westlich Kolberger Straße.	Teilweise
21.2	Mülheimer Straße zwischen Willy-Brandt-Ring und am Junkernkamp	Dreigeschossige, am Straßenrand stehende, geschlossene Wohnnutzug mit engem Straßenverlauf.	Nein
22	Willy-Brandt-Ring, zwischen Karl-Carstens-Ring bis Mülheimer Straße	Keine Wohnnutzung am Straßenrand	Ja
33	Bismarckstraße Flensburger Straße und Rathenaustraße	Schulgelände und Freizeitbad im nördlichen Bereich,	Nein

Lärmbrennpunkt		Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Ausschluss Senkung zulässige Höchstgeschwindigkeit
		Dreigeschossige und geschlossene Wohnnutzung am Straßenrand.	
34	Willy-Brandt-Ring, zwischen Edith-Weyde-Straße und Höhe Karl-Krekeler-Straße	Keine Wohnnutzung am Straßenrand	Ja
35	Feldstraße, zwischen Torstraße und Kolberger Straße	Drei- bis viergeschossige Wohnnutzung am Straßenrand.	Nein
36	Von-Ketteler-Straße, Küppersteger Straße, Bismarckstraße zwischen Von-Ketteler-Straße und A 1	An der Bismarckstraße: Wohnbebauung mit Abstand und senkrecht zur Fahrbahn aufgebaut. Beidseitige Wohnbebauung eng an der Fahrbahn an der Küppersteger Straße Westlich der Haltestelle Küppersteg: Mischgebiet mit Gewerbe, offene Bebauung auf südlicher Seite.	Teilweise (Küppersteger Straße)
37	Solinger Straße, zwischen Wupperstraße und Am Vogelsang	Teilweise offene Struktur, dreigeschossige Wohnnutzung, breiter Straßenraum.	Ja
38	Rheindorfer Straße, zwischen In der Felderhütten und Heinrich-Brüning-Straße	Teilweise offene Bebauung mit Wohnnutzung, aber schmaler Straßenverlauf.	Teilweise
39	Alkenrather Straße zwischen Alkenrather Straße und Brüder-Bonhoeffer-Straße.	Hauptsächlich Offene Bebauung, senkrecht zum Straßenverlauf. 6-geschossige Wohnnutzung, aber breiter Straßenverlauf.	Ja
40	Alkenrather Straße zwischen Wilhelm-Leuschner-Straße und Wilhelm-Kaltenbach-Weg	Nur einseitige, zweigeschossige Bebauung, Mischnutzung	Ja
41	Pommerstraße, zwischen Zur Alten Fabrik und Lützenkirchener Straße	Offene Struktur, Senkrecht zur Fahrbahn und zweigeschossige Wohnnutzung.	Ja

Abschnittslänge

Die für eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvolle Abschnittslänge beträgt mindestens 150 m. Alle untersuchte Straßenabschnitte überschreiten diese Länge.

3. Schritt: Vertiefende Untersuchung zu den Prüfabschnitten

Im Folgenden sollen die für eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagenen Prüfabschnitte tiefergehend untersucht werden. Dies erfolgt mit folgenden Kriterien:

- Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr,
- Vereinbarkeit mit der Lichtsignalkoordinierung,
- Vorsorge für den Radverkehr,
- Existenz geeigneterer oder gleichwertiger Maßnahmen.

Diese Kriterien werden innerhalb einer Bewertungsmatrix berücksichtigt.

Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr

Bei Geschwindigkeitsreduzierungen sind Strecken zu berücksichtigen, die vom öffentlichen Linienbusnahverkehr befahren werden. Tabelle 18 stellt dar, auf welchen Prüfabschnitten ein Linienbusverkehr stattfindet. Erste Hinweise, welche Auswirkungen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf den Linienverkehr hat, zeigen der maximal mögliche Zeitverlust und die Anzahl der Haltestellen in dem Abschnitt.

Da die Durchschnittsgeschwindigkeit im Linienbusverkehr in der Regel deutlich langsamer als 50 km/h verläuft, bei Straßenabschnitten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen oft sogar unter 30 km/h, soll der tatsächliche Fahrzeitverlust deutlich geringer als in Tabelle 18 dargestellt ausfallen.[22]

Tabelle 18: Lärmbrennpunkte mit Linienverkehr

Lärmbrennpunkt		Linien	Abschnittlänge T-30	max. Fahrzeitverlust	Anzahl Haltestellen
20	Quettinger Straße zwischen Feldstraße und Lützenkirchener Straße	220, 231	290 m	14 s	1
21.1	Mülheimer Straße zwischen Willy-Brandt-Ring und Dhünnberg	202, 208, 215, 225, 227, 260, N22	210 m	10 s	1

[22] Werte für die Durchschnittsgeschwindigkeit des Busverkehrs liegen für Leverkusen nicht vor. In Berlin waren beispielsweise 2021 die Busse im Schnitt mit 17,9 km/h unterwegs (RBB24, 2022).

Lärmbrennpunkt		Linien	Ab-schnitt-länge T-30	max. Fahrzeit-verlust	Anzahl Halte-stellen
33	Bismarckstraße zwischen Flensburger Straße und Rathenaustraße	203, 207, 222, N22	640 m	31 s	2
35	Feldstraße, zwischen Torstraße und Kolberger Straße	205, 206, 209	305 m	14 s	0
36	Küppersteger Straße zwischen Europaring und P+R Küppersteg	204, 207	330m	16 s	0
38	Rheindorfer Straße, zwischen In der Felderhütten und Heinrich-Brüning-Straße	207, 211, N23	560 m	27 s	1

In Verbindung mit einer späteren Umsetzung von Tempo 30-Empfehlungen sind weitere Untersuchungen zur Abschätzung der Auswirkung auf den öffentlichen Verkehr vorzunehmen und ggf. in anderen Netzabschnitten kompensierende Maßnahmen einzuleiten (bspw. Schaffung von Busspuren oder die Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen).

Vereinbarkeit mit der Lichtsignalkoordinierung

Neben dem ÖPNV sind auch bestehende oder geplante LSA-Koordinierungen zu beachten, da sie einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entgegenstehen können.

Zur Klärung der Frage, ob eine Koordinierung von Lichtsignalanlagen auch bei einer geringeren Progressions- bzw. Fahrgeschwindigkeit funktioniert, sind weitere, über die Lärmaktionsplanung hinausgehende verkehrstechnische Untersuchungen und verkehrstechnische Nachweise erforderlich.

Vorsorge für den Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiges Instrument zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit zur Verbesserung der Lärmsituation. In Abhängigkeit von der Stärke des Kfz-Verkehrs und den gefahrenen Geschwindigkeiten werden Radverkehrsanlagen benötigt. Beispielsweise ist bei einer Verkehrsstärke von unter 8.000 Kfz pro Tag unter der Maßgabe einer Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h ein Mischverkehr von Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zulässig und sicher. In der folgenden Tabelle 19 wird aufgelistet, an welchen Straßenabschnitten Radverkehrsanlagen oder eine Geschwindigkeitsreduzierung sinnvoll sind und an welchen Straßenabschnitten anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen bereits bestehen.

Tabelle 19: Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in den Straßenabschnitten

Lärmbrennpunkt		Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Geschwindigkeitsreduzierung notwendig
20	Quettinger Straße zwischen Feldstraße und Lützenkirchener Straße	Auf der Nordseite besteht keine Radverkehrsanlage. Auf der Südseite ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Dieser ist allerdings für eine Freigabe zu stark von zu Fuß Gehenden frequentiert. Der DTV liegt bei rund 16.000 Kfz/Tag. Tempo 30 verbessert die Situation für den Radverkehr.	Ja
21	Mülheimer Straße zwischen Willy-Brandt-Ring und Dhünnberg	Für den Radverkehr freigegebene Gehwege. Der DTV liegt bei rund 12.000 Kfz/Tag. Die Kombination Mischverkehr bei Tempo 30 und Gehweg, Radverkehr frei ist bei diesen Verkehrsstärken ideal (sonstiger Radweg). Eine Kombination mit Tempo 50 wird in der ERA nicht empfohlen.	Ja
33	Bismarckstraße zwischen Flensburger Straße und Rathenaustraße	Schmaler, beidseitig verlaufender Radweg am Seitenstreifen. Einerseits als gemeinsamer, anderseits als getrennter Geh- und Radweg ausgeschildert. Der DTV liegt bei rund 10.000 Kfz/Tag. Tempo 30 würde somit die Situation für den Radverkehr verbessern.	Ja
35	Feldstraße, zwischen Torstraße und Kolberger Straße	Die Feldstraße verfügt über keinen Radweg. Im südlichen Bereich des Lärmbrennpunkts wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr am Seitenstreifen geführt. Der DTV liegt bei rund 9.000 Kfz/Tag. Tempo 30 würde somit die Situation für den Radverkehr an der Fahrbahn verbessern.	Ja
36	Küppersteger Straße zwischen Europaring und P+R Küppersteg	Die Küppersteger Straße verfügt zwischen dem Europaring und dem Bereich am P+R Küppersteg über keinen Radweg. Da der Seitenstreifen schmal ist, muss der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf die Fahrbahn geführt werden. Der DTV liegt bei rund 7.500 Kfz/Tag. Die Erweiterung der Tempo 30 Regelung auch nachts würde somit die Situation für den Radverkehr an der Fahrbahn verbessern.	Ja

Lärmbrennpunkt		Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr	Geschwindigkeitsreduzierung notwendig
38	Rheindorfer Straße, zwischen In der Felderhütten und Heinrich-Brüning-Straße	Die Rheindorfer Straße verfügt über keinen Radweg. Der DTV liegt bei rund 7.500 Kfz/Tag. Tempo 30 würde somit die Situation für den Radverkehr an der Fahrbahn verbessern.	Ja

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit werden in Abbildung 12 und Tabelle 20 zusammengefasst.

Abbildung 11: Maßnahmenempfehlung Tempo 30

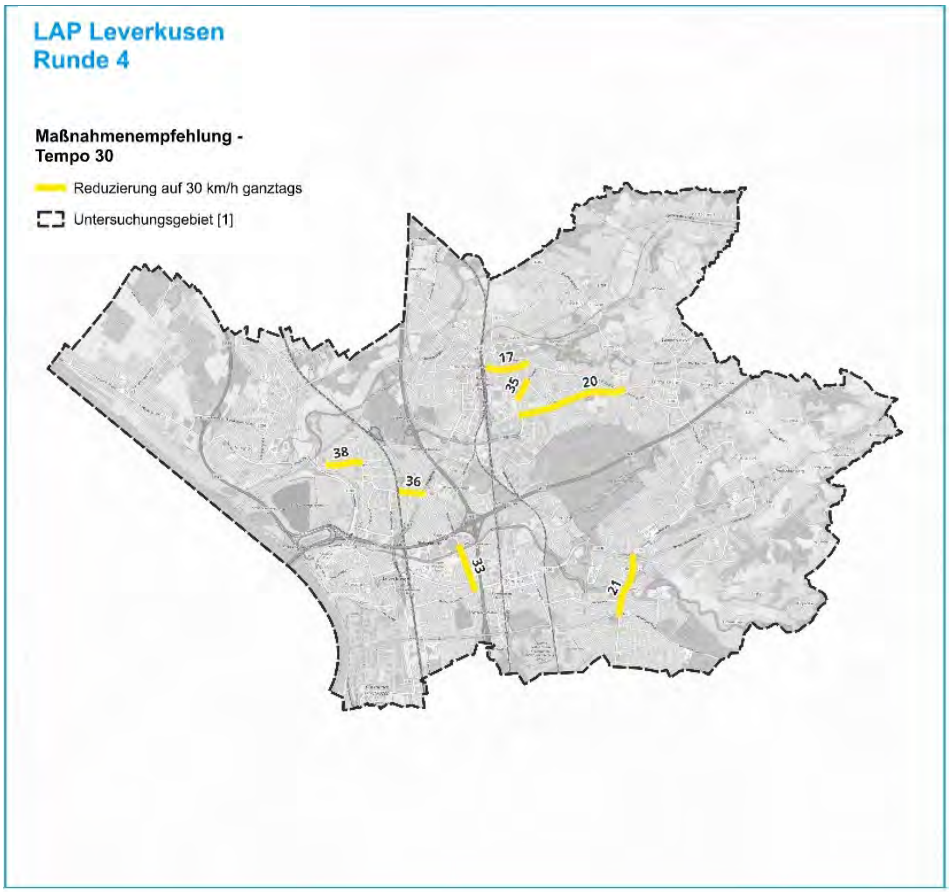


Tabelle 20: Maßnahmenempfehlung Tempo 30, Runde 4

Lärmbrennpunkt		Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30 in den Tagstunden	Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30 in den Nachtstunden
17	Lützenkirchener Straße zwischen Stauffenbergstraße und Görlitzer Straße	■	■
20	Quettinger Straße zwischen Feldstraße und Lützenkirchener Straße	■	■
21	Mülheimer Straße und Oulustraße zwischen Willy-Brandt-Ring und Gezelinallee	■	■
33	Bismarckstraße zwischen Flensburger Straße und Rathenaustraße	■	■
35	Feldstraße, zwischen Torstraße und Kolberger Straße	■	■
36	Küppersteger Straße zwischen Europaring und P+R Küppersteg	■	■
38	Rheindorfer Straße, zwischen In der Felderhütten und Heinrich-Brüning-Straße	■	■

5.5 Maßnahmen an den Autobahnen

2017 wurde an den Lärmbrennpunkten 4, 5, 7, 14, 15, 16, 24 und 30 der BAB 3 ein lärmarmer Belag eingebaut (Tabelle 21). Weitere Verbesserungen beim Lärmschutz sind im Zuge der im aktuellen Bundesverkehrswegeplan gelisteten Ausbaumaßnahmen angedacht. Geplant sind der acht-streifige Ausbau der A 1 zwischen Köln und Autobahnkreuz Leverkusen inkl. der Rheinbrücke sowie der acht-streifige Ausbau der A 3 zwischen Köln/Mülheim und Autobahnkreuz Leverkusen (BMVI, 2016).

Betroffen sind die Lärmbrennpunkte 4b, 5, 7, 8, 13, 14, 15, 16 und 30. Angaben zu Art der Maßnahmen und zur zeitlichen Umsetzung können laut der Regionalniederlassung Rhein-Berg des Landesbetriebs Straßenbau NRW aktuell allerdings noch nicht getroffen werden. Diese seien vom Fortgang der Entwurfsplanung und dem sich anschließenden Verfahren zur Baurechterlangung abhängig. In mehreren Beschlüssen[23] forderte der Rat der Stadt Leverkusen vom

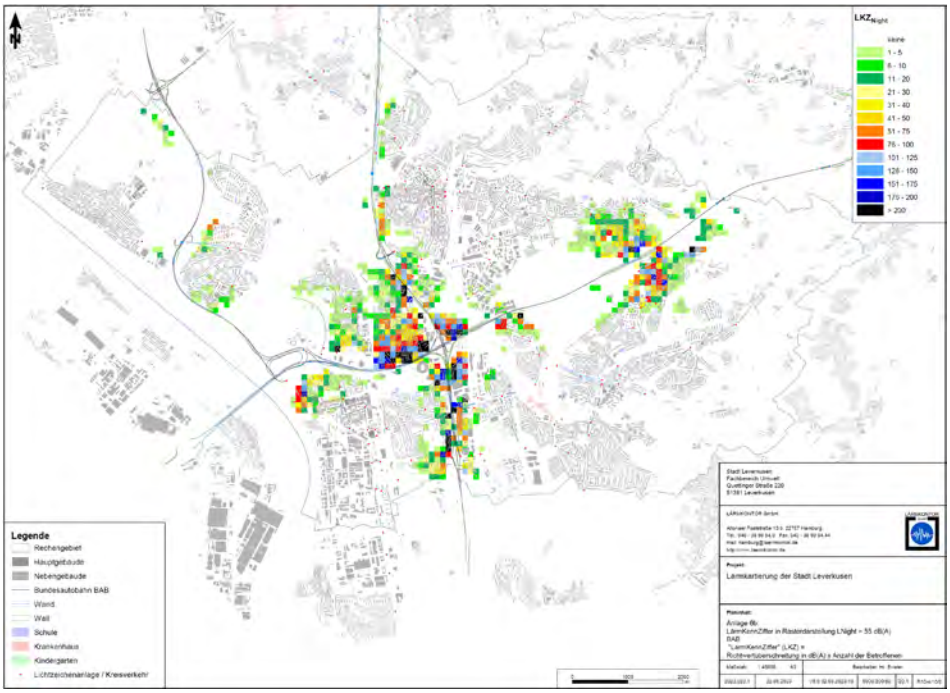
[23] Rats-Beschluss vom 18.03.2016 zur A 1 gemäß ergänzter Antrags-Vorlage mit der Nr. 2016/1036.
Rats-Beschluss vom 29.08.2016 zur A 1 gemäß Antrags-Vorlage mit der Nr. 2016/1237.
Rats-Beschluss vom 18.12.2017 zur A 3 gemäß Antrags-Vorlage mit der Nr. 2017/2045.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Berücksichtigung von Tunnelvarianten bei den Ausbauplänen für die A 1 und A 3. Diese würden die Lärmbelastungen wesentlich reduzieren. Das Verkehrsministerium hat am 05.11.2018 die Machbarkeitsstudien für den Ausbau der A 1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen sowie den Ausbau der A3 zwischen Leverkusen-Zentrum und dem Autobahnkreuz Leverkusen an die Straßenbauabteilung des Bundes mit Sitz in Bonn geschickt. Nach der Schutzgutbetrachtung liegt im Bereich der A 1 die Tunnelvariante vor der Hochlage und ließe sich daher aus fachlicher Sicht vom Land auch befürworten. Für den Bereich der A 3 wird seitens des Landes der Ausbau im Bestand vorgeschlagen. Aus lärmschutztechnischer Sicht ist diese Variante als ungünstigste Lösung zu bewerten. Die fachliche Entscheidung muss nun von der Straßenbauabteilung des Bundes getroffen werden.

Ende 2020 hat sich das Bundesverkehrsministerium für den Ausbau der beiden Abschnitte in Höhenlage ausgesprochen. Das bedeutet, dass die Autobahn GmbH des Bundes sich für den Neubau der Stelze im Bestand sowie die Erweiterung der A 3 auf acht Spuren im Bestand ausgesprochen hat. Eine Tunnellösung wird nicht mehr verfolgt. Aus Lärmschutzsicht weist der Ausbau im Bestand gegenüber einer möglichen Tunnellösung erhebliche Nachteile auf.

Insbesondere während der Nachtzeit führt der Autobahnlärm zu erheblichen Lärmbelastungen im Stadtgebiet. Dies ist auch anhand der für den Autobahnlärm ermittelten Lärmkennziffern deutlich zu erkennen (siehe Abbildung 9).

Abbildung 12: Lärmkennziffernkarte für den Autobahnlärm in den Nachtstunden



Quelle: LÄRMKONTOR GmbH, Stand: 22.05.2023.

Der Ausbau der Autobahnen A 1 und A 3 führt während des Umbaus zu geringeren gefahrenen Geschwindigkeiten auf den Autobahnen. Gleichzeitig können durch Ausweichverkehre die Verkehrsbelastungen in Leverkusen höher werden. In welcher Form sich dies niederschlägt, ist auch von den Verkehrsführungen während der verschiedenen Baustellenphasen abhängig. Diese stehen noch nicht fest. Mögliche akustische Effekte sind daher noch nicht abbildbar.

Im Rahmen der Trägerbeteiligung wird die Autobahn GmbH des Bundes aufgefordert, lärmmindernde Maßnahmen für die Lärmbrennpunkte aufzuzeigen.

Tabelle 21: Maßnahmen an den Autobahnen

Lärmbrennpunkt		Maßnahme
4	BAB 3	Einbau eines lärmarmen Belags in 2017. Planung: Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen des Ausbaus der A 3.
5	BAB 3	Einbau eines lärmarmen Belags in 2017. Planung: Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen des Ausbaus der A 3.
7	BAB 3	Einbau eines lärmarmen Belags in 2017. Planung: Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen des Ausbaus der A 3.
8	BAB 1 / AK Leverkusen	Planung: Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen des acht-streifigen Ausbaus der A 1.
13	BAB 3 / AK Leverkusen (BAB A1)	Planung: Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen des Ausbaus der A 3.
14	BAB 3 / AK Leverkusen	Einbau eines lärmarmen Belags in 2017. Planung: Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen des acht-streifigen Ausbaus der A 3.
15	BAB 3 / AK Leverkusen	Einbau eines lärmarmen Belags in 2017. Planung: Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen des acht-streifigen Ausbaus der A 3.
16	BAB 3	Einbau eines lärmarmen Belags in 2017. Planung: Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen des acht-streifigen Ausbaus der A 3.
24	BAB 1	Einbau eines lärmarmen Belags in 2022.
30	BAB 3	Einbau eines lärmarmen Belags in 2017. Planung: Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen des achtstreifigen Ausbaus der A 3.
31	BAB 1	Einbau eines lärmarmen Belags in 2023 Bau einer Lärmschutzwand für Q4 2024 geplant.

6 Wirkungsanalyse Straßenverkehr

6.1 Wirkungsanalyse Verkehr

Die Mehrzahl der empfohlenen Maßnahmen – Fahrbahnsanierungen, Einbau lärmarmer Fahrbahnbeläge, Kreisverkehre, Fahrbahnverengungen – haben keinen Einfluss auf die Kapazität der Straßen und führen daher zu keinen verkehrlichen Auswirkungen. Die verkehrsverlagernden Effekte bei der Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurden qualitativ abgeschätzt und als Kriterium zur Auswahl der zu untersuchenden Straßenabschnitten berücksichtigt (vgl. Kapitel 5.4). Sie haben keinen nennenswerten Einfluss auf die Verkehrsstärken in den Lärmbrennpunkten.

6.2 Wirkungsanalysen Lärm

Die akustischen Wirkungen der Maßnahmen im Straßenverkehr werden im weiteren Verfahren anhand der in Tabelle 22 genannten Lärmminderungswirkungen abgeschätzt.

Tabelle 22: Übersicht über die Prüfmaßnahmen mit Angabe der Lärmminderungswirkung in Vorbereitung auf die Prioritätenreihung

Maßnahme	Lärmminderungswirkung in dB(A)
konventioneller Asphalt[24]	< 1,5
Ersatz Pflaster durch konventionellen Asphalt[25]	1-3
lärmarmer Fahrbahnbelag[26]	2-5
Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30	2-3
Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 auf Tempo 50	2-3
Knotenpunktumbau Kreisverkehr[27]	< 1

[24] Fahrbahnsanierungen gehen nicht in die Wirkungsanalyse ein, da für schadhaften Asphalt aufgrund der unterschiedlichen Intensität der Schäden keine durchgängig gleich hohen Aufschlagswerte angenommen werden können.

[25] Pflasterbeläge gingen mit einem Aufschlag von 3 dB(A) in die Berechnungen ein.

[26] Der LOA 5D kann nach den Erfahrungen aus dem Konjunkturpaket II zu einer Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) führen (vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012). Die Haltbarkeit dieser neuen Asphaltrezeptur wird von der Stadt Leverkusen getestet. Nur wenn diese Tests erfolgreich sind, kann dieser Belag auf weiteren Straßen zum Einsatz kommen. Um bei der Wirkungsanalyse auf der sicheren Seite zu sein, wird ein Abschlag von 2 dB(A) für die Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag angesetzt. Dieser Wert wird in der Regel auch mit anderen lärmarmen Belägen erreicht.

[27] Kreisverkehre haben eine örtlich begrenzte Wirkung. In die Abschätzung geht eine Minderungswirkung von 1 dB(A) im Annäherungsbereich (50 m) ein.

Maßnahme	Lärmminderungswirkung in dB(A)
Abrücken der Fahrstreifen von der Bebauungskante (0,5-1,0 m)[28]	< 1

Tabelle 23 gibt einen Überblick, wieviele Einwohnende der Stadt Leverkusen durch die Maßnahmen direkt vom Lärm entlastet würden, je nach Maßnahme zwischen 1 und 5 dB(A).

Tabelle 23: Ermittlung der Anzahl an Einwohnenden, die von den empfohlenen Maßnahmen profitieren würden.

Straßenabschnitt	Maßnahme	Ganztags (L_{DEN}) [dB(A)]			Nachts (L_{Night}) [dB(A)]		
		≥ 70	65 – 69	55 – 64	≥ 60	55 – 59	45 - 54
Europaring zwischen Bonner Straße und Alte Landstraße.	Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt	302	377	359	793	252	6
Rathenaustraße zwischen Bismarckstraße und Fr.-Ferdinand-Runge-Straße.	Fahrbahnsanierung	754	15	365	338	51	701
Humboldtstraße und Robert-Koch-Straße zwischen Bahnallee und Billrothstraße.	Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt (Perspektivisch)	0	131	90	0	286	90
Lützenkirchener Straße zwischen Stauffenbergstraße und Pommernstraße	Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt	0	226	200	7	455	273
Im Holzhausen zwischen Lützenkirchener Straße und von-Knoeringen-Straße.	Straßenraumumgestaltung Fahrbahnsanierung	134	544	596	614	810	110
Quettinger Straße zwischen Feldstraße und Lützenkirchener Straße	Tempo 30 Ganztags Fahrbahnsanierung	214	327	366	651	408	50

[28] Die Abrückungen gehen nicht in die Wirkungsanalyse ein, da aufgrund der unterschiedlichen Stärke der Veränderungen keine durchgängig gleich hohen Aufschlagswerte angenommen werden können. Zudem sind ihre Wirkungen bei der Stärke der Veränderungen sehr gering.

Straßenab-schnitt	**Maßnahme**	**Ganztags (L_{DEN}) [dB(A)]**			**Nachts (L_{Night}) [dB(A)]**		
		≥ 70	**65 – 69**	**55 – 64**	**≥ 60**	**55 – 59**	**45 - 54**
Lützenkirchener Straße zwischen im Holzhausen und Kapellen-straße	Straßenraum-umgestaltung	36	182	221	152	329	70
Mülheimer Straße und Ou-lustraße zwi-schen Willy-Brandt-Ring und Gezelinallee	Tempo 30 Ganztags	68	164	95	281	153	43
Mülheimer Straße zwischen Willy-Brandt-Ring und am Junkernkamp	Fahrbahn-sanierung	10	106	146	53	238	59
Bensberger Straße zwischen Mülheimer Straße und Brücknerstraße.	Fahrbahn-sanierung mit lärmoptimiertem Asphalt (Perspektivisch)	20	103	91	117	147	25
Bergische Land-straße und Berli-ner Straße zwi-schen Herbert-Wehner-Straße und Am Thelen-hof	Fahrbahn-sanierung mit lärmoptimiertem Asphalt (Perspektivisch)	25	223	426	220	397	279
Kalkstraße zwi-schen Scharn-horststraße und Sauerbruch-straße.	Fahrbahn-sanierung	0	115	318	0	294	253
Odenthaler Straße zwischen Bergische Land-straße und Kan-dinskystraße.	Fahrbahn-sanierung mit lärmoptimiertem Asphalt	8	56	78	25	125	43
Stixchestraße zwischen Gus-tav-Heinemann-Straße und Auf dem Stein.	Fahrbahn-sanierung	2	224	250	46	412	29
Bismarckstraße zwischen Flens-burger Straße und Am Stadt-park	Tempo 30 Ganztags Fahrbahn-sanierung	0	194	171	32	324	31
Feldstraße, zwi-schen Torstraße	Tempo 30 Ganztags	0	107	98	0	230	79

Straßenabschnitt	**Maßnahme**	**Ganztags (L_{DEN}) [dB(A)]**			**Nachts (L_{Night}) [dB(A)]**		
		≥ 70	**65 – 69**	**55 – 64**	**≥ 60**	**55 – 59**	**45 - 54**
und Kolberger Straße							
Küppersteger Straße zwischen Europaring und P+R Küppersteg	Tempo 30 Ganztags	0	112	110	0	230	24
Von Ketteler Straße zwischen Ahrstraße und Bürriger Weg	Lieferzone	0	78	52	51	97	20
Rheindorfer Straße, zwischen In der Felderhütten und Heinrich-Brüning-Straße	Tempo 30 Ganztags	0	131	193	25	300	40
Alkenrather Straße zwischen Alkenrather Straße und Brüder-Bonhoeffer-Straße.	Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt	0	239	832	119	763	352
Pommerstraße zwischen Zur Alten Fabrik und Lützenkirchener Straße.	Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt	0	125	154	10	265	167

7 Maßnahmenkonzept Straßenverkehr

7.1 Prioritätenreihung

Neben der akustischen Wirksamkeit der Empfehlungen sind weitere Faktoren ausschlaggebend dafür, in welchem Zeitrahmen eine Umsetzung erfolgen sollte. Die Dringlichkeitsreihung (1., 2. und 3. Priorität sowie perspektivisch) erfolgt in Abhängigkeit einer Bewertung der Maßnahmen bzgl. der akustischen Wirkungen, der Kosten und im Fall der Fahrbahnsanierungen anhand des Zustands des Fahrbahnbelags. Die Kriterien fast Tabelle 24 zusammen.

Tabelle 24: Festlegung der Kriterien für die Ermittlung der Priorität

Dringlichkeit	Kriterien
1. Priorität	hohe Wirkung (oder besonders hohe Pegelwerte) und niedrige Kosten oder bereits von der Stadt geplante Maßnahmen
2. Priorität	hohe Wirkung und hohe Kosten oder mittlere Wirkung und niedrige Kosten
3. Priorität	mittlere Wirkung und hohe Kosten oder geringe Wirkung und niedrige Kosten
perspektivisch gilt nur für Maßnahme lärmarmer Fahrbahnbelag	Fahrbahn ist in gutem Zustand und nicht älter als 15-20 Jahre
keine Maßnahme	geringe Wirkung und hohe Kosten oder sehr geringe Wirkung

Reine verkehrsorganisatorische Maßnahmen, die keine oder nur geringe bauliche Eingriffe benötigen, wie beispielweise eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die Anpassung der Parkregelung oder die Einrichtung von Lieferzonen werden als niedrige Kosten bewertet. Alle darüber hinaus gehenden baulichen Maßnahmen, wie Fahrbahnsanierungen, werden als hohe Kosten bewertet.

Tabelle 25: Maßnahmen erster Priorität

Maßnahme	Lärmbrennpunkt (zwischen … und …)		Anmerkung
Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen	17	**Lützenkirchener Straße** Pommernstraße, Stauffenbergstraße	
	20a	**Quettinger Straße** Kolberger Straße, Maurinusstraße	
	21	**Mülheimer Straße, Oulustraße** Willy-Brandt-Ring, Gezelinallee	
	33	**Bismarckstraße** Flensburger Straße, Am Stadtpark	
	35	**Feldstraße** Torstraße, Kolberger Straße	
	36	**Küppersteger Straße** Europaring, P+R Küppersteg	
	38	**Rheindorfer Straße** In der Felderhütten, Heinrich-Brüning-Straße	

Tabelle 26: Maßnahmen zweiter Priorität

Maßnahme	Lärmbrennpunkt (zwischen … und …)		Anmerkung
Lärmarmer Fahrbahnbelag	6	**Europaring** Alte Landstraße, Bonner Straße	
	9	**Rathenaustraße** Bismarckstraße, Fr.-Ferd.-Runge-Straße	
	18	**Burscheider Straße** Am Plattenbusch, Ortsende	
	19	**Lützenkirchener Straße** Neukronenberger Straße, In Holzhausen	
	20b	**Lützenkirchener Straße** In Holzhausen, Kapellenstraße	
	29	**Odenthaler Straße** Bergische Landstraße, Kandinskystraße	
	39	**Alkenrather Straße** Alkenrather Straße, Brüder-Bonhoeffer-Straße	
	41	**Pommerstraße** Zur Alten Fabrik, Lützenkirchener Straße	

Tabelle 27: Maßnahmen dritter Priorität

Maßnahme	Lärmbrennpunkt (zwischen … und …)		Anmerkung
Fahrbahnsanierung	9	**Rathenaustraße** Bismarckstraße, Fr.-Ferd.-Runge-Straße	
	19	**Lützenkirchener Straße** Neukronenberger Straße, In Holzhausen	
	19	**Im Holzhausen** Lützenkirchener Straße, von-Knoeringen-Straße.	
	27	**Kalkstraße** Scharnhorststraße, Sauerbruchstraße	
	21	**Mülheimer Straße** Willy-Brandt-Ring, am Junkernkamp.	
	32	**Stixchestraße** Gustav-Heinemann-Straße, Auf dem Stein.	
	33	**Bismarckstraße** Flensburger Straße, Am Stadtpark	
Verengung und Abrücken der Fahrstreifen von der Bebauungskante	19	**Lützenkirchener Straße** Neukronenberger Straße, In Holzhausen	In Kombination mit einer Fahrbahnsanierung
	19	**Im Holzhausen** Lützenkirchener Straße, von-Knoeringen-Straße.	In Kombination mit einer Fahrbahnsanierung
	20b	**Lützenkirchener Straße** In Holzhausen, Kapellenstraße	In Kombination mit einer Fahrbahnsanierung
	41	**Pommerstraße** Zur Alten Fabrik, Lützenkirchener Straße	In Kombination mit einer Fahrbahnsanierung
Einrichtung einer Lieferzone	36	**Von-Ketteler-Straße** Rüttersweg, Bürriger Weg	

Tabelle 28: Perspektivische Maßnahmen

Maßnahme	Lärmbrennpunkt (zwischen … und …)		Anmerkung
Lärmarmer Fahrbahnbelag	12	Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße Bahnallee, Billrothstraße	
	20a	**Quettinger Straße** Feldstraße, Lützenkirchener Straße	
	22	**Bensberger Straße** Mülheimer Straße, Saarstraße	
	25	Bergische Landstraße, Berliner Straße Herbert-Wehner-Straße, Am Thelenhof	

7.2 Zusammenfassende Bewertung

Um die Wirkung der Maßnahmen in den betrachteten Lärmbrennpunkten zu dokumentieren, wird die Anzahl der Anwohnenden dargestellt, die durch die Maßnahmenempfehlungen von einer Lärmminderung profitieren. Dabei werden die Auswirkungen der Maßnahmen nach den in Kapitel 7.1 vergebenen Prioritäten gruppiert. D. h. die Anzahl der entlasteten Personen aller Maßnahmen, die der ersten Priorität zugeordnet wurden, werden aufaddiert. Im nächsten Schritt wird die Anzahl der entlasteten Personen der Maßnahmen der zweiten Priorität hinzuaddiert usw.

Tabelle 29: Zusammenfassende Bewertung der Betroffenen nach Priorisierung der Maßnahmen

Priorisierung	L_{DEN} ≥ 70 dB(A)	L_{DEN} 65-70 dB(A)	L_{Night} ≥ 60 dB(A)	L_{Night} 55-60 dB(A)
1. Priorität	Ca. 280	Ca. 1.230	Ca. 1.000	Ca. 2.100
2. Priorität	Ca. 310	Ca. 1.020	Ca. 960	Ca. 1.860
3. Priorität	Ca. 410	Ca. 2.250	Ca. 1.660	Ca. 3.880
Perspektivische Maßnahmen	Ca. 50	Ca. 610	Ca. 340	Ca. 830

8 Maßnahmenansätze für weitere Lärmverursacher

Der Eisenbahnverkehrslärm wird in einem eigenen Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes (EBA) behandelt. Die Ergebnisse dieses Lärmaktionsplans sowie der aktuelle Stand des Lärmsanierungsprogramms des Bundes werden in den Lärmaktionsplan der Stadt Leverkusen nachrichtlich übernommen (Kapitel 8.1). Es wird darauf hingewiesen, dass der Lärmaktionsplan des EBA keine eigene Maßnahmenplanung enthält, sondern lediglich auf einzelne Programme und Projekte, wie zu Beispiel das Lärmsanierungsprogramm des Bundes, verweist.

Beim Flugverkehrslärm liegt die Verantwortung beim Flughafen Köln / Bonn, die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Die getroffenen Maßnahmen werden in den Lärmaktionsplan der Stadt Leverkusen nachrichtlich übernommen (Kapitel 8.2). Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Leverkusen sowie allgemeine Hintergrundinformationen zum Thema Fluglärm werden dargestellt.

Wegen der nicht vorhandenen Betroffenheiten durch IED-Anlagen (Kapitel 3.4) wird der Gewerbelärm nicht über die Bewertung der Lärmsituation hinaus behandelt. Die Thematik des Gewerbelärms wird in der Regel ausreichend außerhalb der Lärmaktionsplanung im Rahmen des kommunalen Handlungsfeldes „betrieblicher Umweltschutz“ und in der behördlichen Anlagenüberwachung berücksichtigt.

8.1 Eisenbahnverkehr

Lärmsanierungsprogramm des Bundes

Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung des Bundes unter Vorbehalt der dafür jeweils im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel gewährt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

Die Rahmenbedingungen für das Lärmsanierungsprogramm sind in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes festgelegt (BMVI, 2018). Mit dem Bundeshaushaltsgesetz für das Jahr 2016 wurden die Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB (A) abgesenkt. Im Bundeshaushaltsgesetz 2021 wurde die Absenkung der Auslösewerte um weitere 3 dB(A) festgelegt. Seit Inkrafttreten der überarbeiteten Förderrichtlinie Lärmsanierung zum 1. Juli 2022 kommen die neuen Auslösewerte zur Anwendung. Tabelle 30 zeigt die aktuell geltenden Immissionsgrenzwerte.

Tabelle 30: Immissionsgrenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes

Gebietskategorie	Tagstunden (6 bis 22 Uhr)	Nachtstunden (22 bis 6 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine und allgemeine Wohngebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)

Da sich nicht in kurzer Zeit die Versäumnisse vergangener Jahrzehnte ausgleichen lassen, werden vorrangig Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken ergriffen, an denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohnende betroffen sind.

Durch die erneute Absenkung der Auslösewerte wurde eine komplette Überarbeitung des bestehenden Gesamtkonzeptes erforderlich. Diese Überprüfung erfolgte rechnerisch. Dabei wurden auch die bereits sanierten Abschnitte wieder mit betrachtet. Somit kam es zu einer vollständigen Überarbeitung der Prioritätenliste. Alle als sanierungsbedürftig eingestuften Streckenabschnitte wurden mit neuen Priorisierungskennziffern nach den aktuellen Bemessungswerten versehen. Dies betrifft teilweise auch die bereits in der Liste vorhandenen Abschnitte. Dadurch entsteht eine neue Reihung. Die Stadt Leverkusen hat sich im Rahmen der Fortschreibung bei den zuständigen Behörden für eine Aufnahme bestehender Belastungsschwerpunkte eingesetzt.

Folgende Maßnahmen sieht das Lärmsanierungsprogramm vor:

- Maßnahmen an der Entstehungsquelle (aktiver Lärmschutz) an Bahnanlagen, wie zum Beispiel
  - Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen,
  - Errichtung von niedrigen Lärmschutzwänden,
  - Einbau von Schienenstegdämpfern oder –abschirmungen,
  - Einbau von Schienenschmiereinrichtungen,
  - Einbau von Spurkranzschmiereinrichtungen in engen Gleisbögen,
  - Maßnahmen zur Lärmminderung an Brückenbauwerken,
  - Andere bahntechnische und schalltechnische Innovationen nach Anerkennung gemäß § 5 der 16. BImSchV (Beispiel: „Besonders überwachtes Gleis" mit frühzeitigem Schienenschleifen),
- Maßnahmen an der Einwirkungsstelle (passiver Lärmschutz) an baulichen Anlagen, wie zum Beispiel Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen.

Laut Lärmsanierungskonzept sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Wirkung der Maßnahme besonders hoch ist.

Im Rahmen der Lärmsanierung umgesetzte und geplante Maßnahmen

Die Stadt Leverkusen durchqueren drei Haupteisenbahnstrecken in Nord-Süd-Richtung (Aufzählung von West nach Ost):

- Strecke 2650/2670 über Rheindorf, Küppersteg, Mitte und Chempark,
- Strecke 2730 über Opladen und Schlebusch (West),
- Strecke 2324 über Opladen, Fixheide, Alkenrath und Schlebusch (Ost).

An allen drei Strecken wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes Lärmschutzmaßnahmen ergriffen. Unter anderem wurden Schallschutzwände errichtet und Schallschutzfenster eingebaut. An einem Abschnitt der Strecke 2730 (Eisholz, Manfort Süd und Stixchesstraße) befinden sich weitere Schallschutzwände noch in Planung. Zudem wird dort und an der Strecke 2650 in Küppersteg eine schalltechnische Untersuchung für den Einbau von Schallschutzfenstern durchgeführt. Zu Beginn dieses Jahres hat das BMVI die Fortschreibung des Lärmsanierungsprogramms für die Schiene veröffentlicht. In Abstimmung mit der Deutschen Bahn und dem BMVI sind in Tabelle 31 die zukünftig für eine Lärmsanierung in Betracht kommenden Abschnitte aufgelistet.

Tabelle 31: Lärmsanierungsbereiche in der Stadt Leverkusen (aus der Anlage 1 und Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms zusammengefasst)

Streckennummer	Sanierungsbereich / Ortsteil	Lage des Sanierungsbereiches		
		von km	bis km	Länge in km
2324	Leverkusen - Opladen / Quettingen / Alkenrath / Schlebusch / Manfort	448	53,8	9,0
2730	Leverkusen - Quettingen	15,5	22,7	7,4
2650 / 2670	Leverkusen - Küppersteg / Bürrig	12,8	15,9	3,1

Mit der Fortschreibung des Lärmsanierungsprogramms sind auch bereits lärmsanierte Bereiche wieder in das Programm aufgenommen wurden. Das bedeutet, zukünftig können auch an Bereichen mit bestehenden Lärmschutzwänden weitergehende Maßnahmen getroffen werden. Im Vorfeld der Maßnahmenumsetzung wird die jeweilige Lärmsituation über schalltechnische Untersuchungen ermittelt und darauf aufbauend entsprechende Lärmschutzmaßnahmen konzipiert.

Weitergehende Information können dem Lärmsanierungsprogramm, abzurufen unter www.bmvi.de, Stichwort „Lärmsanierung“, entnommen werden.

Im Rahmen des Neu- und Umbaus der Schieneninfrastruktur geplante Maßnahmen

Im Rahmen der Umsetzung des Stadtentwicklungsprojekts „Neue Bahnstadt Opladen“ werden an Häusern der Lützenkirchener Straße, Rennbaumstraße, Stauffenbergstraße und Werkstättenstraße mit dem Einbau von Schallschutzfenstern, Wand- und Deckenlüftern passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Im Zuge der Planung für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) wird an der Strecke 2650/2670 (Rheindorf, Küppersteg, Mitte und Chempark) derzeit der Neubau von Lärmschutzwänden geplant und umgesetzt. Darüber hinaus besteht an ca. 60 Gebäuden Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen (Fenster / Lüftungseinrichtungen).

8.2 Flugverkehr

Die Stadt Leverkusen liegt im Bereich des Landevoranflugs der Nord-Süd-Bahnen des Flughafens Köln / Bonn. Die Flughöhe beträgt dabei üblicherweise 1,0 bis 1,3 km über dem Grund und ist die von der Deutschen Flugsicherung zugewiesene Voranflughöhe. Die Überflüge sind dabei in unterschiedlicher Intensität wahrnehmbar. Nachfolgend werden Hintergrundinformationen und Einflussmöglichkeiten der Stadt Leverkusen auf den Fluglärm dargestellt.

Fluglärmkommission nach § 32b Luftverkehrsgesetz

Die Stadt Leverkusen ist Mitglied der Fluglärmkommission (FLK) des Flughafens Köln / Bonn. Die FLK setzt sich im Wesentlichen aus Vertretern der vom Fluglärm in der Umgebung des Flughafens betroffenen Gemeinden, Vertretern der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertretern der Luftfahrzeughalter, Vertretern des Flughafens, Vertretern der Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf und des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrheinwestfalen sowie Vertretern der deutschen Flugsicherung zusammen.

Die Fluglärmkommission berät neben der jeweils zuständigen Genehmigungsbehörde des Bundeslandes auch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die Deutsche Flugsicherung. Insofern wirken die Diskussionen innerhalb der Fluglärmkommission auf die Organisation des Flugbetriebes und die Lärmschutzmaßnahmen am Flughafen hin.

Als Vertreter der Interessen der Bürgerinnen und Bürger setzt sich die Stadt Leverkusen gegenüber dem Flughafen und den Luftaufsichtsbehörden dafür ein, dass die negativen Auswirkungen des Flugbetriebes auf das Stadtgebiet soweit wie möglich vermieden werden.

Aus den Mitgliedern der Fluglärmkommission hat sich ein „Arbeitsausschuss technische Lärmminderungsmaßnahmen“ gebildet. Dieser setzt sich aus dem Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Köln / Bonn und Vertretern des Flughafens, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, der Deutschen Flugsicherung GmbH sowie Vertretern diverser Airlines zusammen. In diesem werden fortlaufend Möglichkeiten der Lärmreduzierung durch Anpassung der Anflugverfahren und der technischen Abläufe diskutiert und erarbeitet.

Grenzwerte

Die Festlegung von Grenzwerten für den Fluglärm erfolgt über das Fluglärmschutzgesetz (§ 2 FluLärmG). In diesem Gesetz werden Lärmschutzzonen um die Flughäfen herum definiert. Die Lärmschutzzonen des Flughafens Köln / Bonn erreichen die Stadtgrenze der Stadt Leverkusen nicht. Insofern können aus dem bestehenden Recht keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßahmen in Leverkusen abgeleitet werden.

Zur Überwachung des Fluglärms betreibt der Flughafen Köln / Bonn Anlagen zur Geräuschmessung. Neben mehreren festen Fluglärm-Messstationen im näheren Umkreis des Flughafens, unterhält die Flughafen Köln / Bonn GmbH auch einen mobilen Fluglärm-Messcontainer, welcher regelmäßig an wechselnden Orten eingesetzt wird.

Die Monatswerte der festen Messstationen werden von der Fluglärmmessstelle fortlaufend im Internet veröffentlicht. Die mit dem mobilen Fluglärm-Messcontainer im Leverkusener Stadtgebiet ermittelten Daten belegten stets die Einhaltung der Grenzwerte nach dem Fluglärmgesetz von 60 dB(A) für den Tag und 55 dB(A) für die Nacht (Tabelle 32).

Tabelle 32: Ergebnisse der Fluglärmmessungen in Leverkusen

Messzeitpunkt	Ort	Äquivalenter Dauerschallpegel in dB(A)		
		Minimalpegel	Maximalpegel	Durchschnitt
02.03.2001 – 08.03.2001	Rheindorf	28,1	42,9	38,1
28.08.2003 – 17.09.2003	Schlebusch	24,0	42,2	33,6
23.06.2007 – 07.07.2007	Rheindorf	26,8	40,1	31,8
06.07.2016 – 20.07.2016	Rheindorf	28,8	41,8	35,6

Flugrouten

Nach Art. 73 Abs. 1 Nr. 6 des Grundgesetzes liegt die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr beim Bund. Die Flugrouten werden in Form einer Rechtsverordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt. Die Planung der Flugrouten erfolgt wiederrum durch die deutsche Flugsicherung (DFS). Der Begriff „Flugroute“ ist dahingehend irreführend, als das mit ihm ein konkreter räumlicher Bezug in Verbindung gebracht wird. Die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) verwendet hingegen den Begriff des Flugverfahrens. In der Rechtsverordnung zum jeweiligen Flugverfahren werden zum Beispiel Flughöhen, Meldepunkte, Fluggeschwindigkeiten, Flugrichtungen und Sicherheitsabstände zu Hindernissen am Boden festgelegt. Insofern handelt es sich vielmehr um einen weit gefassten Korridor, als um eine konkrete Route. Ob ein Überflug über das Stadtgebiet stattfindet, ist im Wesentlichen von der vorherrschenden Windrichtung abhängig. Im Jahresmittel werden ca. 50 % der Anflüge über die Nord-Süd-Bahnen und somit über die Stadt Leverkusen abgewickelt.

Die Flugverfahren werden fortlaufend überprüft und bei Bedarf neu festgelegt. Dies kann zum Beispiel auch aufgrund neuer technischer Entwicklungen im Bereich des Lärmschutzes sein.

Eine direkte formelle Beteiligung der Stadt Leverkusen sowie der Öffentlichkeit bei der Festlegung der Flugverfahren erfolgt nicht. Vielmehr kann die Fluglärmkommission im Rahmen des Festlegungsverfahrens Empfehlungen aussprechen, welche die Flugsicherung mit in ihre Abwägung aufnehmen muss. Eine Nicht-Berücksichtigung der Empfehlungen ist zu begründen. Darüber hinaus sind nach dem Luftverkehrsgesetz die Flugverfahren im Benehmen mit dem Umweltbundesamt festzulegen. Die Einflussnahme der Stadt Leverkusen auf die Festlegung der Flugrouten ist somit sehr beschränkt.

Kontrolle der Fluggenauigkeit und der Flughöhe

Die Erprobung und Einführung möglichst lärmarmer Flugverfahren gehört seit langem zum Aufgabengebiet der Fluglärmmessstelle des Flughafens. Schon in den Jahren 1994 bis 2000 wurde eine Reihe von Abflugverfahren und Abflugprofilen erprobt, um möglichst lärmarme Abflüge zu erreichen. Diese ständige Kontrolle und Optimierung gehört zu den Daueraufgaben, die durch Flughafen und Deutsche Flugsicherung (DFS) gemeinschaftlich wahrgenommen werden.

Weiterhin gibt es eine enge Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften und der Flugsicherung zur Optimierung der Abfluggenauigkeit in Form kurzfristiger Information bezüglich nicht präziser Flüge sowie regelmäßige Treffen mit Fluggesellschaften zur Sensibilisierung in dieser Problematik.

Neben der Optimierung der Abflüge wird auch an der Entwicklung möglichst lärmarmer Landeanflüge gearbeitet. Seit dem 12. Februar 2009 wenden Piloten, die in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr am Flughafen Köln / Bonn landen, ein neues Anflugverfahren an. Im August 2011 erfolgte die Ausdehnung des Anwendungszeitraums nicht nur bei Nacht, sondern auch in der Zeit von 6 bis 8 Uhr.

Mit der Einführung des „Continuous Descent Approach“ (CDA) lässt sich in einer Entfernung zwischen etwa 20 und 50 Kilometern vom Flughafen der maximale Geräuschpegel am Boden um 4 bis 6 Dezibel reduzieren. Der CDA sorgt auch dafür, dass die Flugzeuge länger in größeren Höhen gehalten werden. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet.

Auch zukünftig erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften und der Flugsicherung zur Optimierung der Fluggenauigkeit.

Nachtflugverbote

Am Flughafen Köln / Bonn besteht kein generelles Nachtflugverbot. Allerdings müssen zwischen 22 und 6 Uhr die Flugzeuge lärmarm und mindestens nach ICAO-Kapitel 3 zugelassen sein. Darüber hinaus besteht an drei von sechs An- und Abflugbereichen völliges Start- und / oder Landeverbot.

Ein generelles Passagiernachtflugverbot wird unter anderem von einigen Stadt- und Gemeinderäten, der Fluglärmkommission und dem Landtag NRW gefordert. Der Rat der Stadt Leverkusen sprach sich am 17.10.2011 per Beschluss für ein Nachtflugverbot für Passagiermaschinen in der Zeit von 0 bis 5 Uhr aus.

Der Forderung nach einem Nachtflugverbot wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bisher stets widersprochen.

9 Ruhige Gebiete

Die Belästigung durch Lärm ist weit verbreitet. In Deutschland fühlen sich rund 55 Prozent der Bevölkerung allein durch den Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt.[29] Bei Flug- und Gewerbelärm sind es jeweils rund 20 Prozent und beim Schienenlärm rund 15 Prozent. Es ist anzunehmen, dass diese Anteile in verdichteten Ballungsräumen noch höher sind als die genannten bundesweiten Durchschnittswerte.

Es ist daher das Ziel einer integrierten Stadtentwicklungsplanung, die Lärmbelastung in den Städten zu senken und Bereiche zu schaffen, in denen Erholungssuchende möglichst frei von Lärmbelästigungen „zur Ruhe kommen“ können.

Gerade in dicht besiedelten Großstädten haben in diesem Zusammenhang vor allem die innerstädtischen Parks und Grünanlagen eine große Bedeutung. Diese Flächen werden aber häufig zunehmend verlärmt. Dadurch sinken vielerorts ihre Attraktivität, ihr Erholungspotential und ihre Nutzungsintensität. Infolgedessen kann weiterer Verkehr erzeugt werden, weil nun die ruhigeren, aber entfernteren Naherholungsgebiete angesteuert werden, und zwar ganz überwiegend mit dem Pkw.[30]

Ein Angebot von innerstädtischen ruhigen Gebieten trägt somit doppelt zur Lebensqualität in der Stadt bei. Durch Erholungsmöglichkeiten im Nahumfeld steigt die dortige Wohnumfeldqualität und durch die entfallende Notwendigkeit, entferntere Erholungsgebiete anzufahren sinkt das Aufkommen im motorisierten Freizeitverkehr.

Die Ausweisung von ruhigen Gebieten ist somit ein wichtiger Beitrag zum Erhalt einer hohen Lebensqualität in der Stadt Leverkusen.

Die Vorgehensweise bei der Ausweisung der Ruhigen Gebiete im Rahmen der Runde 4 entspricht der Methodik der Ausweisung im Lärmaktionsplan der Stufe 3. Im Kapitel 9.3. wird diese in den Schritten 1-5 noch einmal umfassend erläutert.

---

29 Umweltbundesamt: Umweltbewusstsein in Deutschland 2014, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Berlin 2015.

30 Umweltbundesamt / PG Martin Kirchner, ISW (Bearb.): Minderung der Beeinträchtigung durch Lärm im Naherholungsbereich, 1991.

9.1 Rechtliche Grundlagen

Ruhige Gebiete wurden in den bisherigen Lärmaktionsplänen oft außer Acht gelassen. Ein Grund ist, dass offene Fragen zur Bindungswirkung und zu möglichen Rechtsfolgen einer Festsetzung bei den Kommunen häufig Unsicherheiten erzeugen. Das Umweltbundesamt hat daher die rechtlichen Rahmenbedingungen untersuchen lassen.[31] Die wesentlichen Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst.

Die 2002 in Kraft getretene EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG fordert die Identifizierung so genannter ruhiger Gebiete und Maßnahmen zum Schutz gegen eine Zunahme des dortigen Lärms. Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie definiert als ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{DEN}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt. Weitergehende Definitionen werden nicht genannt.

Mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24.06.2005 wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht eingeführt. Auch dort werden keine weitergehenden Definitionen aufgeführt. Die genaue Definition eines ruhigen Gebiets obliegt damit der Kommune.

Auf kommunaler Ebene sind vor allem zwei rechtliche Aspekte von großer Bedeutung. Dies sind die Bindungswirkung einer Festsetzung von ruhigen Gebieten und die Anforderungen an eine ordnungsgemäße Festsetzung:

- Die Festsetzung als ruhiges Gebiet löst als Rechtsfolge grundsätzlich die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, die Festsetzung und den damit verbundenen grundsätzlichen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Berücksichtigen heißt, dass andere mit der nachfolgenden Planung verfolgten Belange gegen den Schutz des ruhigen Gebietes abzuwägen sind.
- Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind verschiedene Aspekte zu beachten:
  - Die Frage, ob und ggf. welche ruhigen Gebiete festgesetzt werden können, muss im Rahmen des Lärmaktionsplans geklärt werden. Die Planungsträger sind nicht frei, das Thema ruhige Gebiete auszuklammern.

[31] Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete (UBA Texte 74/2015). Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt 2015, abrufbar unter: http://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/tune-ulr-technisch-wissenschaftliche-unterstuetzung-0

- Ruhige Gebiete bedürfen einer Festsetzung durch den Planungsträger. In der Regel erfolgt diese durch eine entsprechende Ausweisung im beschlossenen Lärmaktionsplan. Ratsam ist eine klar definierte Begrenzung des Gebietes. Etwaige Schutzfolgen (Rechtsfolgen) knüpfen erst an diese Festsetzung an.
- Die Auswahlkriterien müssen nachvollziehbar, in sich konsequent und am Ziel des Schutzes ruhiger Gebiete orientiert sein. Fehler bei der Festlegung der Kriterien und der darauf basierenden Auswahl eines ruhigen Gebietes können als Abwägungsfehler die Rechtmäßigkeit und damit die Bindungswirkungen des Lärmaktionsplans in Frage stellen.
- Schließlich muss der Lärmaktionsplan die Entscheidungen zu den ruhigen Gebieten ausreichend begründen. Die Planung muss die zugrundeliegende Informationserhebung, Kriterienauswahl, Bewertung und Abwägung nachvollziehbar dokumentieren.

Die rechtlichen Anforderungen umfassen neben der Beteiligung und ggf. Abstimmung mit anderen Behörden und Trägern öffentlicher Belange und den anderen kommunalen Planungen auch die Mitwirkung der Öffentlichkeit.

Durch die Ausweisung ruhiger Gebiete entsteht für die Allgemeinheit nicht automatisch ein Benutzungs- bzw. Betretungsrecht. Nutzer haben sich weiterhin nach den entsprechenden gesetzlichen Regelungen der Schutzgebietsverordnungen (kein verlassen der Wege etc.) bzw. an eigentumsrechtliche Regelungen (kein Betreten von privatem Eigentum) zu richten.

9.2 Erfahrungen zu Auswahlkriterien

Das Umweltbundesamt hat in der oben genannten Studie auch die bisherigen Vorgehensweisen bei der Auswahl von ruhigen Gebieten untersuchen lassen.[32] Die wesentlichen Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst.

In der Praxis werden häufig unterschiedliche Kriterien verwendet:

- **Akustische Kriterien** mit absoluten Pegeln von 40 bis 55 dB(A) L_{DEN}. Der untere Wert gilt für sehr ruhige Gebiete, der obere Wert wird in der Regel als maximal zulässiger Wert verwendet. Häufig werden diese Werte ergänzt oder differenziert:

[32] Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete (UBA Texte 74/2015). Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt 2015, abrufbar unter: http://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/tune-ulr-technisch-wissenschaftliche-unterstuetzung-0

- Schwellenwerte müssen nur in einem Teil der Fläche oder nur zu einer bestimmten Tageszeit eingehalten werden,
- die Flächen sollen relativ zu ihrer Umgebung ruhiger sein; die genannten Differenzen von der lauten Umgebung zum leiseren Gebietsinneren reichen von 5 bis 10 dB(A),
- das subjektive Lärmempfinden wird berücksichtigt, beispielsweise bei einer Nutzung als ruhiger Rückzugsort oder bei einem Überwiegen natürlicher Geräusche.

Strategische Lärmkarten nach Umgebungslärmrichtlinie weisen in der Regel erst Werte über 55 dB(A) L_{DEN} aus. Außerdem werden die Lärmquellen getrennt kartiert und die Lärmkarten beruhen je nach Lärmquelle auf eigens dafür aufgestellten und vorgeschriebenen Berechnungsverfahren. Schließlich ist die subjektive Wahrnehmung der verschiedenen Lärmquellen nicht immer gleich. Die Lärmkarten alleine sind daher häufig keine ausreichende Grundlage für die Auswahl ruhiger Gebiete. Dies berücksichtigen die Kommunen, indem sie weitere Kriterien heranziehen.

- Die Art der **Flächennutzung** ist das bisher am häufigsten verwendete Auswahlkriterium für ruhige Gebiete. Die Kommunen ziehen vor allem folgende Flächen für ruhige Gebiete in Betracht: Grünflächen / Parks, Waldflächen, Wasserflächen / Moore, Naturschutzgebiete / Naturdenkmäler / FFH-Gebiete / Rekultivierungsbereiche und Landwirtschaftsflächen. Seltener genannt werden: Kleingartenanlagen, Friedhöfe, Altstadtkerne, Krankenhaus- / Klinikgelände, Altenheime, Kurgebiete sowie Kindergärten, Schulen und Spielplätze. Oft wird die Art der Flächennutzung mit der Funktion für Erholung und Tourismus kombiniert.
- Auch **Lage, Einzugsgebiet und Zugänglichkeit** des Gebietes können berücksichtigt werden. Ruhige Gebiete sollten möglichst wohnungsnah und der Öffentlichkeit zugänglich sein (z. B. kostenfrei und barrierefrei).
- Eine **Mindestgröße** für ruhige Gebiete kann sinnvoll sein, um die Anzahl der Flächen handhabbar zu halten und um die Ruhe im Rahmen der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sichern zu können. Die in der Praxis angewendeten Mindestgrößen variieren zwischen 0,1 ha und 6.400 Hektar.
- Da das Dezibel die subjektiv empfundene Ruhe in einem Gebiet nur unvollständig abbilden kann, werden auch **Einschätzungen der Bevölkerung** berücksichtigt.
- **Störeinflüsse** (beispielsweise durch eine benachbarte Lärmquelle) schließen eine Festlegung als ruhiges Gebiet nicht unbedingt aus. Beispielsweise ist zu prüfen, ob die betroffenen Teilgebiete als relativ ruhige Gebiete ausgewiesen werden können.

Häufig werden mehrere Kriterien für die Festlegung ruhiger Gebiete kombiniert (Tabelle 33). Viele Städte legen auch unterschiedliche Kategorien ruhiger Gebiete fest, um auf die verschiedenen Anforderungen und Rahmenbedingungen zu reagieren (Tabelle 34).

Tabelle 33: Häufig verwendete Auswahlkriterien für ruhige Gebiete

	Ausprägung	**Anwendung in der Praxis**
Akustische Kriterien	Unterschreiten eines Wertes: In der Regel L_{DEN} von 40 bis 55 dB(A). In Innenstadtbereichen bis zu L_{DEN} 60 dB(A) Innenbereich ruhiger als die Umgebung: In der Kernfläche um 5 bis 10 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich bzw. in der direkten Umgebung Einschränkungen: die Schwellenwerte müssen nur in einem Teil der Fläche und/oder nur tagsüber eingehalten werden und können von der Lage des Gebiets abhängen	Häufig verwendet Kombination mit Flächennutzung und / oder Erholungsfunktion
Flächennutzung	Häufig angewendet: Grünflächen, Parks, Waldflächen, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, FFH-Gebiete, Rekultivierungsbereiche und Landwirtschaftsflächen Seltener angewendet: Kleingartenanlagen, Friedhöfe, Altstadtkern, Krankenhaus-, Klinikgelände, Altenheime, Kurgebiete, Kindergärten, Schulen und Spielplätze Kontrovers diskutiert und selten angewendet: Wohngebiete	Das bislang am häufigsten verwendete Kriterium Kombination mit akustischen Kriterien oder Erholungsfunktion
Erholung	Fläche zur Erholung der Anwohnenden	in Kombination mit der Flächennutzung
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Frei zugänglich für die Öffentlichkeit Fußläufig erreichbar, teilweise an eine Mindestzahl von Anwohnenden im fußläufigen Umfeld gekoppelt Höhe der Anwohnenden-Belastung im Umkreis Verbindung zu anderen ruhigen Gebieten Mindestabstand zu Lärmquellen	Meist in Städten mit verschiedenen Kategorien von ruhigen Gebieten In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung
Mindestgröße	Mindestgrößen sind oft abhängig von der Kategorie des ruhigen Gebiets. Bisher wurden häufig verwendet: Flächen zwischen 0,1 und 6.400 ha Kantenlängen von mindestens 200 m ruhige Achsen mit Längen ab 1.000 m	Meist in Städten mit verschiedenen Kategorien von ruhigen Gebieten In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung

	Ausprägung	**Anwendung in der Praxis**
Einschätzung der Bevölkerung	Berücksichtigung des subjektiven Empfindens Bevölkerung benennt oder bestätigt ruhige Gebiete im Rahmen der LAP-Öffentlichkeitsbeteiligung	Bisher selten angewendet In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung
Umgang mit Störungen	Verlärmte Bereiche zwischen ruhigen Gebieten werden als relativ ruhige Gebiete ausgewiesen Teilweise Nutzungsstaffelung innerhalb des ruhigen Gebiets (lautere Nutzungen in Randlage)	Bisher sehr selten angewendet In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung

Quelle: Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete (UBA Texte 74/2015). Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt 2015.

Tabelle 34: Gängige Kategorien von ruhigen Gebieten

	Innerstädtische Erholungsflächen, Stadtoasen	**Ruhiges Gebiet, ruhiger Stadtraum**	**Landschaftlich geprägte Erholungsräume**
Akustische Kriterien	L_{DEN} 55 dB(A) bis L_{DEN} 60 dB(A) oder in der Kernfläche um 5 bis 10 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich	L_{DEN} 50 dB(A) bis L_{DEN} 55 dB(A)	L_{DEN} 40 dB(A) bis L_{DEN} 50 dB(A)
Flächennutzung	Grünflächen, Parks, Friedhöfe, Spielplätze, Kleingärten, Altenheime	Wald, Grünflächen, Parks, Feld, Flur und Wiesen	Naturschutzgebiete, Landwirtschaft, Wald, Wasser, Moore
Mindestgröße	bis 30 ha	3 bis 400 ha	30 bis 6.400 ha
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Wohngebietsnah, fußläufig erreichbar		
Zusammenfassung	Innerstädtische Grünflächen und Parks als Ruheoasen für die Anwohnenden	Mittelgroße Naturflächen, die Anwohnenden zur Erholung dienen und ruhiger sind als Stadtoasen	Große, außerhalb der Innenstadt gelegene Flächen

Quelle: Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete (UBA Texte 74/2015). Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt 2015

9.3 Vorgehensweise zur Auswahl der ruhigen Gebiete für die Stadt Leverkusen

Schritt 1 Definition geeigneter Flächen auf Grundlage des Flächennutzungsplanes = Definition einer Grundkulisse

Laut Artikel 2 der Umgebungslärmrichtlinie betrifft die Richtlinie „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“ (kursive Hervorhebung durch den Gutachter).

Es ist unstrittig, dass wenig verlärmte Flächen hinsichtlich ihrer Eignung als ruhige Gebiete geprüft werden sollten. Ob allerdings bebaute Gebiete (z. B. reine Wohngebiete) als ruhige Gebiete in Frage kommen, wird in Deutschland unterschiedlich gehandhabt und kontrovers diskutiert. Während einige Länder-Empfehlungen ausdrücklich bebaute Gebiete nennen, konzentrieren sich die meisten Städte zunächst auf unbebaute Bereiche. Das Regelwerk lässt den zuständigen Behörden in dieser Hinsicht alle Freiheiten. Dies ist somit keine juristische Frage - rechtlich möglich ist beides - sondern eine planerische bzw. politische Entscheidung.

Während Manche in der Berücksichtigung von ruhigen Wohngebieten eine Möglichkeit zum Schutz der Wohnruhe und Aufenthaltsqualität sehen, befürchten Andere eine mangelnde Akzeptanz in der Öffentlichkeit, wenn die Lärmaktionsplanung zwar sowohl für die sehr stark belasteten Wohn- und Mischgebiete als auch für die ruhigen Wohngebiete durchgeführt wird, die „dazwischen" liegenden, häufig ebenfalls hoch belasteten Gebiete aber außer Acht lässt.

Für Leverkusen wird empfohlen, sich bei der Festlegung der ruhigen Gebiete auf die öffentlich zugänglichen und der Freizeit und Erholung dienenden Freiflächen zu konzentrieren. Damit werden sinnvolle Prioritäten in der Lärmvorsorge getroffen. In weiteren Fortschreibungen der Lärmaktionsplanung kann eine Überprüfung dieser Vorgehensweise erfolgen.

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leverkusen bietet eine breite Basis für die Auswahl entsprechender Flächen. Er fasst unter anderem die für eine Freizeit und Erholungsnutzung potenziell geeigneten Grün- und Waldflächen, die landwirtschaftlich genutzten Flächen und die Wasserflächen zusammen. Daher erscheint die Nutzung des Flächennutzungsplanes für die Herleitung der Grundkulisse potenzieller ruhiger Gebiete für die Stadt Leverkusen als sinnvoll.

Bestandteil dieser Kulisse sind allerdings noch Bau- und Verkehrsflächen sowie Versorgungsanlagen und Flächen für den Abbau von Bodenschätzen o. Ä., die gemäß den vorangestellten Ausführungen kein Gegenstand einer zukünftigen

Kulisse ruhiger Gebiete in Leverkusen sein sollten. Die entsprechenden Flächen werden auf Basis des Flächennutzungsplanes (FNP) entfernt. Entfernt wurden darüber hinaus auch Sportflächen, da von Ihnen störender Freizeit- und Veranstaltungslärm ausgesehen kann.

Wasserflächen dienen der Erholung, sind aber auch Verkehrsachsen und Wirtschaftsraum. Somit würde bei Ausweisung aller Wasserflächen als ruhige Gebiete in Teilbereichen ein Zielkonflikt entstehen. Um dies zu vermeiden, wird festgelegt, Wasserflächen in der Gebietskulisse nur zu berücksichtigen, wenn sie nicht als Verkehrsweg für den Wirtschaftsverkehr und somit vordergründig der Erholung der Bevölkerung dienen. Dies führt zum Ausschluss des Rheinverlaufes.

Zu diskutieren ist die Frage, ob forstwirtschaftliche Flächen (Wald) und landwirtschaftliche Flächen in der Grundkulisse verbleiben sollten. Hintergrund dieser Diskussion ist die Frage nach der Zugänglichkeit und der Art der tatsächlichen Flächennutzung (intensiv oder extensiv). Für den Verbleib der Waldflächen in der Grundkulisse spricht, dass diese in den meisten Fällen frei zugänglich sind und extensiv genutzt werden. Darüber hinaus sind sie für die Leverkusener Bevölkerung bedeutende Rückzugs- und Erholungsräume. Forstwirtschaftliche Flächen verbleiben somit in der Gebietskulisse. Schwieriger ist die Entscheidung bei den landwirtschaftlichen Flächen. Areale mit intensiver Landwirtschaft bieten in Bezug auf die Erholung geringere Nutzwerte als extensiv genutzte Flächen. Auch die Zugänglichkeit ist nicht immer gegeben. Der FNP ermöglicht jedoch keine Aussage darüber. Da für die Bewältigung der Planungsaufgabe auf Grundlage des FNP keine konkreteren Angaben zur Verfügung stehen, werden landwirtschaftlich genutzte Flächen vorerst in der Grundkulisse belassen. Es wird davon ausgegangen, dass sie überwiegend einen hohen Erholungswert haben und hier des Weiteren meist niedrige Immissionspegel vorherrschen.

Schritt 2 Anwenden eines Immissionspegels auf Grundlage der strategischen Lärmkarten der Lärmaktionsplanung

Die Auswahl der ruhigen Gebete greift bei der Lärmbetrachtung auf die Lärmkarten der Lärmaktionsplanung zurück. Verwendung finden die Lärmkarten zur Darstellung der Lärmsituation an einem durchschnittlichen Gesamttag (24 h-Betrachtung). Somit wird der Lärmpegel L_{DEN} verwendet.

Es erfolgt eine Überlagerung der Grundkulisse mit den Lärmkarten für den Straßen- und Schienenverkehr und den lärmkartierten Industrieanlagen (IED-Anlagen). Als Schwellenwert werden L_{DEN} 55 dB(A) festgelegt.

Schritt 3 Anwenden einer Mindestgröße

Grundsätzlich ist eine Beschränkung auf ausreichend große Gebiete sinnvoll, um die Ruhe im Rahmen der kommunalen Handlungsmöglichkeiten tatsächlich sichern zu können und um die Handhabbarkeit der Gebietsanzahl zu gewährleisten. Auch aus Sicht der Nutzer ist eine Mindestgröße sinnvoll, etwa um bei einem Spaziergang nicht umgehend wieder in verlärmte Bereiche zu gelangen.

Mit der an der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes beteiligten Verwaltung wurde die Anwendung einer Mindestgröße von 10 ha abgestimmt.

Die über die Kriterien Flächennutzung (Schritt 1), Immissionspegel (Schritt 2) und Mindestgröße (Schritt 3) aufeinander aufbauend bestimmten Gebiete werden unter der Bezeichnung ruhige Gebiete der Kategorie I zusammengefasst.

Schritt 4 Anwenden der relativen Ruhe

Zusammenhängende ruhige Gebiete mit geringen Immissionspegeln sind vor allem in den Randlagen von Großstädten vorhanden. Dieses Bild zeigt sich auch für Leverkusen bei Gebrauch der in den vorangestellten Schritten angesprochenen Kriterien. Diese Gebiete besitzen aufgrund ihrer Größe und landschaftlichen Vielfalt eine gesamtstädtische Bedeutung. Kurzwegig erreichbar sind sie für große Bevölkerungsteile hingegen nicht.

Für die Wohnbevölkerung sind aber auch innenstädtische Bereiche wichtig, die zwar keine flächendeckend geringen Immissionspegel aufweisen, aber eine hohe (Nah-)Erholungsfunktion haben, fußläufig oder mit dem Rad erreichbar sind und eine relative Ruhe bieten. Die Definition entsprechender Gebiete für Leverkusen ist Gegenstand der nachfolgenden Ausführung.

Neben den absoluten Schwellenwerten wird vielerorts auch ein relatives akustisches Kriterium berücksichtigt, z. B. eine Pegeldifferenz von 5 dB(A) zwischen der Grenze und dem Inneren eines potenziellen ruhigen Gebietes. Dieser Ansatz wird für die Gebietsdefinition in Leverkusen übernommen und um folgende Kriterien ergänzt:

- Die um mindestens 5 dB(A) leisere Kernfläche muss eine Mindestgröße von 10 ha haben. Dadurch stehen den Nutzern ausreichend große Gebiete relativer Ruhe zur Verfügung.
- Die Kernfläche muss bezogen auf die Geräuschquellen Straße, Schiene und IED-Anlagen einen Maximalpegel von L_{DEN} 65 dB(A) unterschreiten. Dieser Wert wird in der Lärmaktionsplanung in der Regel als gesundheitsrelevanter Schwellenwert angesetzt.

Die über die Kriterien Lage, Einzugsbereich und relative Ruhe definierten Gebiete werden unter der Bezeichnung ruhige Gebiete der Kategorie II zusammengefasst.

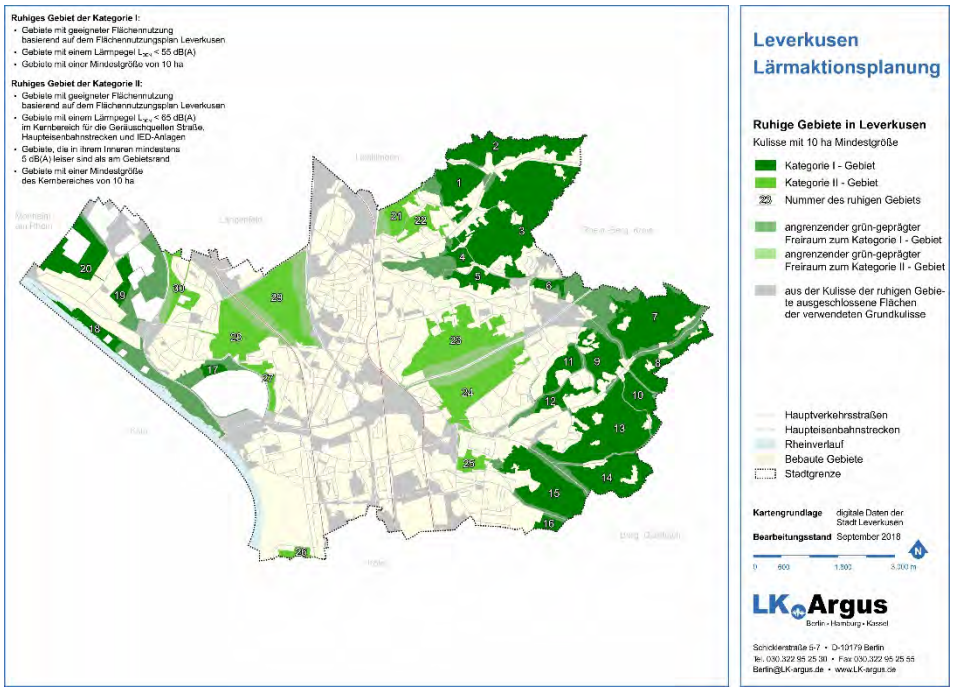
Schritt 5 Anpassen der Abgrenzung der ausgewählten Gebiete auf Grundlage des Flächennutzungsplanes

Die im Ergebnis der voran gestellten Arbeitsschritte entstehenden Flächen möglicher ruhiger Gebiete sind das Ergebnis eines Verschnitts von Flächen des Flächennutzungsplans (Grundkulisse aus Schritt 1) mit den Lärmkarten (Schritte 2 und 4). Umgrenzung und Ausdehnung der somit bestimmten Flächen möglicher ruhiger Gebiete orientieren sich an dem „Verschnittergebnis“. Sie haben häufig keinerlei Bezug zu natürlichen Grenzen, die sich beispielsweise durch Straßen oder Nutzungsänderungen zeigen. Dadurch fällt es der Allgemeinheit häufig schwer, die Gebiete konkret in das Stadt- und Landschaftsgefüge räumlich einzuordnen.

Um diesen Umstand zu beseitigen, werden im weiteren Verfahren den ruhigen Gebieten der Kategorie I und II ergänzend die „angrenzenden grün-geprägten Freiräume“ zur Seite gestellt. Schutzwürdig sind ausschließlich die ruhigen Gebiete der Kategorie I und II. Die ergänzend erfassten dargestellten „angrenzenden grün-geprägten Freiräume“ dienen lediglich der besseren Veranschaulichung und Einordnung der ruhigen Gebiete in das Stadt- und Landschaftsgefüge. Darüber hinaus werden die Einzelflächen der ruhigen Gebiete der Kategorie I und II zu größeren Einheiten zusammengefasst, wenn sie naturräumlich zusammengehören und somit in der Regel von der Bevölkerung auch als Einheit verstanden werden. Dies betrifft jedoch nur benachbarte Einzelflächen, die nicht durch Barrieren wie Verkehrswege voneinander getrennt sind.

Als Ergebnis dieser 5 Schritte der Ermittlung der Ruhigen Gebiete verblieben insgesamt 20 räumlich zusammengefasste ruhige Gebiete der Kategorien I und 10 ruhige Gebiete der Kategorie II in der Gebietskulisse des Lärmaktionsplans der Stufe 3 (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 13: Ruhige Gebiete der Kategorie I und II nach abschließender Anpassung der Abgrenzung der ausgewählten Gebiete in Stufe 3



Schritt 6 Aktualisierung der Ruhigen Gebiete im Rahmen der Runde 4

Auf Grundlage der aktualisierten Kartierungsergebnisse werden die Ruhigen Gebiete überprüft und angepasst. Die abschließende Kulisse der Ruhigen Gebiete für die Runde 4 ist der Abbildung 15 zu entnehmen. Es zeigt sich, dass aufgrund der neuen Berechnungsmethode eine flächenhafte Zunahme der Lärmbelästigung im Stadtgebiet vorliegt. Diese Zunahme führt gleichzeitig zu einer Abnahme der Ruhigen Gebiete der Kategorie I. Insgesamt 8 Ruhige Gebiete der Kategorie I aus der Stufe 3 werden nun als Ruhige Gebiete der Kategorie II in der Runde 4 fortgeführt.

Insbesondere im Umfeld der Autobahn erfolgt eine großflächigere Lärmzunahme innerhalb der Ruhigen Gebiete. Die zusätzlich verlärmten Bereiche sind in Abbildung 15 ebenfalls dargestellt.

Abbildung 14: überarbeitete Ruhige Gebiete der Kategorie I und II in Runde 4

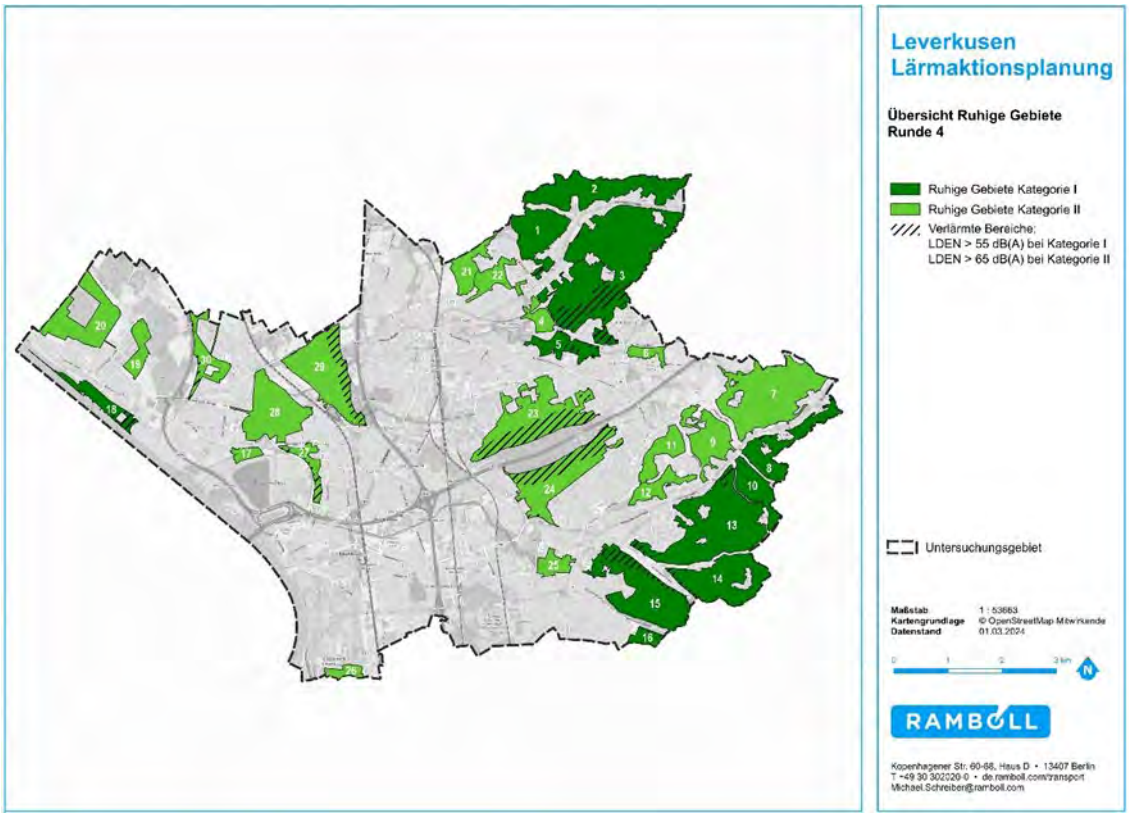


Tabelle 35: Übersicht der ruhigen Gebiete

Nr.	Kategorie	Fläche	Name des ruhigen Gebiets
1	Kat. I	73,2 ha	Wupperhang
2	Kat. I	113,0 ha	Murbachtal
3	Kat. I	308,4 ha	nördl. Ölbachtal und Wiembachtal
4	Kat. II	19,5 ha	westl. Ölbachtal und Wiembachtal
5	Kat. I	36,7 ha	Ölbachtal und Wiembachtal
6	Kat. II	13,4 ha	östl. Ölbachtal und Wiembachtal
7	Kat. II	165,1 ha	Köttersbachtal
8	Kat. I	63,1 ha	nördl. Leimbachtal
9	Kat. II	60,9 ha	östl. Ophovener Mühlenbachtal
10	Kat. I	44,2 ha	östl. Leimbachtal
11/12	Kat. II	64,8 ha	Ophovener Mühlenbachtal
13	Kat. I	191,7 ha	Leimbachtal
14	Kat. I	101,1 ha	Dhünn ländlicher Raum
15	Kat. I	133,1 ha	Scherfenbrand
16	Kat. I	13,7 ha	Dünnwalder Wald
17	Kat. II	10,9 ha	Unteres Tal der Wupper
18	Kat. I	31,5 ha	Rheinaue
19	Kat. II	25,8 ha	östl. Hitdorfer Feldflur und Seenlandschaft
20	Kat. II	81,2 ha	Hitdorfer Feldflur und Seenlandschaft
21/22	Kat. II	63,4 ha	südl. Wupperhang
23	Kat. II	142,7 ha	nördl. Bürgerbusch
24	Kat. II	113,9 ha	südl. Bürgerbusch
25	Kat. II	21,2 ha	östl. Dhünn städtischer Raum
26	Entfällt		
27	Kat. II	21,7 ha	Dhünn städtischer Raum
28	Kat. II	97,5 ha	Untere Wupper
29	Kat. II	118,5 ha	Pescher Busch
30	Kat. II	35,6 ha	Rheindorfer Feldflur

9.4 Hinweise zum Schutz und zur Entwicklung ruhiger Gebiete

Hintergrund einer Festsetzung von ruhigen Gebieten ist der Vorsorgegedanke. Bestehende Erholungsflächen sollen erhalten und vor zunehmender Verlärmung geschützt werden. Dem Richtlinien- und Gesetzgeber geht es bei den ruhigen Gebieten somit um die Vermeidung der Lärmzunahme und weniger um eine Verringerung der vorhandenen Lärmbelastung.

Grundlegende Voraussetzung für den dauerhaften Schutz der ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms ist ihre Berücksichtigung in allen Planungen, die potentiell die Lärmbelastung erhöhen können. In der Praxis betrifft dies vor allem die Bauleitplanung und die Verkehrsplanung.

Die ruhigen Gebiete sind von den zuständigen Behörden in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten. Daraus resultiert beispielsweise eine Überprüfung von Stadt- und Verkehrsplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete (z. B. Verlärmung, Zerschneidung) oder die Prüfung von Siedlungserweiterungen in ruhige Gebiete hinein.

Darüber hinaus ist aus planerischer Sicht die Integration und Weiterentwicklung des Aspektes „Ruhige Gebiete“ mit benachbarten Disziplinen wie Landschaftsplanung oder Freiflächenentwicklung wünschenswert, weil Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete in der Regel ein integriertes Vorgehen von Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanung erfordern.

So gibt es neben dem Schutz der Ruhe verwandte Ziele wie die Sicherung von ökologischen und klimatisch wertvollen Bereichen (zu denen viele ruhige Gebiete gehören) oder die Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität in der Stadt.

Zusammenfassend können folgende Handlungsansätze zum Schutz und zur Entwicklung der ruhigen Gebiete angewendet werden:

- Berücksichtigung der ruhigen Gebiete in allen potentiell lärmerhöhenden Planungen,
- Weiterentwicklung der ruhigen Gebiete im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung, Freiflächenentwicklung usw.,
- Maßnahmen im Inneren der ruhigen Gebiete wie z. B.
  - allgemeine Erhöhung der Aufenthaltsqualität, beispielsweise durch attraktive und nutzergerechte Gestaltung (Liegewiesen, Grillplätze usw.),
  - Ergänzung von als angenehm empfundenen Geräuschquellen (z. B. Springbrunnen), die die als störend empfundenen Einflüsse von außen überlagern,

- Schaffung von Sichtbarrieren zwischen ruhigen Gebieten und angrenzenden Lärmquellen,
- Schaffung von Pufferzonen innerhalb ruhiger Gebiete mit einer Nutzungsstaffelung von innen (leise Nutzungen, z. B. Ruhebereiche, Liegewiesen) nach außen (lautere Nutzungen, z. B. Sportwiesen, Gastronomie, Einrichtungen mit hoher Besucherfrequenz),

- Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit der ruhigen Gebiete für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV).

Daneben sind auch Maßnahmen möglich, die ruhige Gebiete noch ruhiger machen oder lärmerhöhende Maßnahmen in ihrem Umfeld kompensieren und damit zu einer höheren Erholungsfunktion und Lebensqualität in der Stadt beitragen. Dazu gehören beispielsweise landschaftsgestalterisch integrierte Lärmschutzwälle und die Prüfung von verkehrsbezogenen Maßnahmen im Umfeld der Gebiete. Bei letztgenannten Maßnahmen müssen jedoch die Wechselwirkungen mit bewohnten Bereichen beachtet werden.

10 Zusammenfassung

Für die Stadt Leverkusen wird ein Lärmaktionsplan der Runde 4 nach EG-Umgebungslärmrichtlinie erstellt. Das Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, die potentiell gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen zu verringern. Mit der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung führt die Stadt Leverkusen die vorangegangene Lärmaktionsplanung der Stufen 1 bis 3 weiter fort.

Der Lärmaktionsplan der Runde 4 wertet die Lärmkartierung für Straßen-, Eisenbahn-, Flug- und Gewerbelärm aus und zeigt den Umsetzungsstand der Maßnahmen aus Stufe 3 für den Straßenverkehr auf. Die Maßnahmenplanung für den Straßenverkehr wird für die verbliebenen Lärmbrennpunkte aus den vorangegangenen Runden und für zusätzliche Lärmbrennpunkte durchgeführt. Für den Eisenbahn- und Flugverkehrslärm werden bestehende Maßnahmenansätze zusammengefasst. Darüber hinaus werden „ruhige Gebiete“ entwickelt und Strategien zu ihrer Sicherung aufgezeigt.

Gemäß Lärmkartierung ist der Straßenverkehr in Leverkusen der Hauptlärmverursacher. In den kartierten Straßenabschnitten (Gesamtstraßennetz) sind von Lärmpegeln im potentiell gesundheitsgefährdenden Bereich (L_{DEN} > 65 dB(A) bzw. L_{Night} > 55 dB(A)) im Tagesmittel 27.100 Personen und in den Nachtstunden 40.100 Personen an ihren Wohnstandorten betroffen. Die Anzahl Eisenbahnverkehrslärmbetroffener mit potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln beträgt rund 1.360 Personen im Tagesmittel und 2.650 Personen in den Nachtstunden. Für den Flugverkehr und die IED-Anlagen konnten keine potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegel ermittelt werden.

In den letzten Jahren wurden in der Stadt Leverkusen verschiedene Maßnahmen zur Lärmminderung umgesetzt. Beispielhaft sind Fahrbahnsanierungen mit lärmarmem Asphalt an der Düsseldorfer Straße, der Burscheider Straße und der BAB 3, Fahrbahnsanierungen an der Solinger Straße, die Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Kölner Straße und die Umgestaltung lichtsignalisierter Knotenpunkte zu Kreisverkehren zu nennen.

Für die Lärmminderung im Straßenverkehr an den 21 im städtischen Straßennetz identifizierten Lärmbrennpunkten werden im Ergebnis folgende, im Lärmaktionsplan mit Realisierungshorizonten versehene Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen:

- Fahrbahnsanierungen für Abschnitte der Lärmbrennpunkte 9 Rathenaustraße, 19 Lützenkirchener Straße und Im Holzhausen, 20 Quettinger Straße, 21 Mühlheimer Straße, 27 Kalkstraße, 32 Stixchestraße und 33 Bismarckstraße.
- Einbau von lärmarmem Asphalt für Abschnitte der Lärmbrennpunkte 6 Europaring, 12 Humboldtstraße / Robert-Koch-Straße, 17 Lützenkirchener

Straße, 22 Bensberger Straße, 25 Bergische Landstraße / Berliner Straße, 29 Odenthaler Straße, 39 Alkenrather Straße und 41 Pommernstraße.

- Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 km/h auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen für Abschnitte der Lärmbrennpunkte 17 Lützenkirchener Straße, 20a Quettinger Straße und 21 Mühlheimer Straße /Oulustraße, 33 Bismarckstraße, 35 Feldstraße, 36 Küppersteger Straße und 38 Rheindorfer Straße.
- Veränderung des Fahrbahnquerschnitts für Abschnitte der Lärmbrennpunkte 19 und 20b in der Lützenkirchener Straße und Im Holzhausen, sowie am Lärmbrennpunkt 41 in der Pommernstraße.
- Einrichtung einer Lieferzone am Lärmbrennpunkt 36 Von-Ketteler-Straße.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans erfordert weitere Prüfungen sowie die Bereitstellung finanzieller Mittel.

Mit den empfohlenen Maßnahmen profitieren ca. 20 % der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von L_{DEN} > 70 dB(A) von einer Reduzierung der Lärmbetroffenheiten. Nachts profitieren ca. 32 % der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte von L_{Night} > 60 dB(A). Bei den gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von L_{DEN} > 65 dB(A) bzw. L_{Night} > 55 dB(A) profitieren jeweils ca. 18 % und 26 % von Lärmreduzierungen durch die empfohlenen Maßnahmen. Somit verbleibt auch zukünftig ein Handlungsbedarf.

Für die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden die Kosten der Maßnahmen qualitativ eingeschätzt. Unter Berücksichtigung der Lärmminderungswirkung und der abgeschätzten Kosten wurde eine Dringlichkeitsreihung erarbeitet.

Der Eisenbahnverkehrslärm wird in einem eigenen Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes (EBA) behandelt. Die Ergebnisse dieses Lärmaktionsplans sowie der aktuelle Stand des Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurden in den Lärmaktionsplan der Stadt Leverkusen nachrichtlich übernommen. So ist beispielsweise von Seiten der Bahn für die Bahnstrecke über Opladen und Schlebusch (West) im Abschnitt Eisholz, Manfort Süd und Stixchesstraße der Einbau von Schallschutzwänden bereits teilweise erfolgt, den Rest befindet sich noch in Planung. Zudem wurde dort und an der Strecke über Rheindorf, Küppersteg, Mitte und Chempark in Küppersteg von Seiten der Bahn eine schalltechnische Untersuchung für den Einbau von Schallschutzfenstern durchgeführt. Es wird darauf hingewiesen, dass der Lärmaktionsplan des EBA keine eigene Maßnahmenplanung enthält, sondern lediglich auf das Lärmsanierungsprogramm des Bundes verweist.

Im Rahmen der Umsetzung des Stadtentwicklungsprojekts „Neue Bahnstadt Opladen“ werden an Häusern der Lützenkirchener Straße, Rennbaumstraße, Stauffenbergstraße und Werkstättenstraße mit dem Einbau von Schallschutz-

fenstern, Wand- und Deckenlüftern passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Im Zuge der Planung für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) wird an der Bahnstrecke über Rheindorf, Küppersteg, Mitte und Chempark der Neubau von Lärmschutzwänden geplant und umgesetzt.

Beim Flugverkehrslärm liegt die Verantwortung, die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten, beim Flughafen Köln / Bonn. Die getroffenen Maßnahmen wurden ebenfalls nachrichtlich in den Lärmaktionsplan der Stadt Leverkusen übernommen. Sie betreffen die Aufgaben der Fluglärmkommission sowie bestehende Regelungen und Vereinbarungen zu den Themen Flugrouten, Kontrolle der Fluggenauigkeit, Einsatz leiser Maschinen im Flugverkehr und Nachtflugverbote.

Die Luftreinhalteplanung und die Lärmaktionsplanung verfolgen ein gemeinsames Ziel – den Schutz der menschlichen Gesundheit. Aber nicht alle Maßnahmen führen gleichermaßen zu einer Verbesserung der jeweiligen Problemsituation. Einige Maßnahmen können sich auch konträr verhalten. Grundsätzlich gilt, dass die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan keine negativen Auswirkungen auf die Luftqualität haben darf und die Bildung von neuen lufthygienischen Hotspots ausgeschlossen werden muss bzw. die Lage an bestehenden Hotspots nicht verschlechtert werden darf. Eine Vorprüfung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ergab, dass bei einer Umsetzung des im Rahmen des Lärmaktionsplans entwickelten Maßnahmenkonzeptes keine negativen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten sind. Die Lärmaktionsplanung steht der Luftreinhalteplanung somit nicht entgegen.

Inhalt der Lärmaktionsplanung ist nicht nur die Entwicklung von lärmmindernden Maßnahmen in lauten Bereichen, sondern auch die Identifikation und der der vorsorgende Schutz von bislang ruhigen Gebieten. Hier können Erholungssuchende möglichst frei von Lärmbelästigungen „zur Ruhe kommen“. Im Lärmaktionsplan der Stufe 3 wurde erstmalig eine Gebietskulisse für ruhige Gebiete entwickelt. Diese wurden im Rahmen der Runde 4 aktualisiert. Als Ergebnis wurden insgesamt 29 räumlich zusammengefasste ruhige Gebiete mit einer geeigneten Flächennutzung und Mindestgröße von 10 ha entwickelt, die in zwei Kategorien unterschieden werden. In den empfohlenen 11 ruhigen Gebiete der Kategorie I liegen die Lärmpegel durchgängig unterhalb von 55 dB(A) im Tagesmittel. Die identifizierten ergänzenden 19 ruhigen Gebiete der Kategorie II sind im Inneren im Verhältnis zu ihrer Umgebung mindestens 5 dB(A) leiser und weisen einen Lärmpegel unterhalb von 65 dB(A) im Kerngebiet auf.

Die Lärmaktionsplanung ist ein stetig fortlaufender Prozess. Der Gesetzgeber schreibt turnusmäßig spätestens alle fünf Jahre eine Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne vor.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen für das untersuchte Straßennetz der Lärmkartierung	11
Tabelle 2:	Vom Straßenverkehrslärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Hauptverkehrsstraßennetz der Lärmkartierung	12
Tabelle 3:	Vom Straßenverkehrslärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser für das gesamte Straßennetz der Lärmkartierung	12
Tabelle 4:	Geschätzte Zahl der durch den Straßenverkehrslärm verursachten Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Leverkusen	12
Tabelle 5:	Geschätzte Zahl der vom Eisenbahnverkehrslärm belasteten Menschen für das untersuchte Schienennetz der Lärmkartierung	15
Tabelle 6:	Vom Eisenbahnverkehrslärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser für das untersuchte Schienennetz der Lärmkartierung	15
Tabelle 7:	Geschätzte Zahl der durch den Eisenbahnverkehrslärm verursachten Fälle starker Belästigung und starker Schlafstörung in Leverkusen	15
Tabelle 8:	Geschätzte Zahl der vom Lärm der IED-Anlagen belasteten Menschen in Leverkusen	16
Tabelle 9:	Von IED-Anlagen ausgehendem Lärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	17
Tabelle 10:	Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs	19
Tabelle 11:	Generelle Maßnahmen zur Lärmminderung im Kfz-Verkehr	28
Tabelle 12:	Maßnahmenaktualisierung Fahrbahnsanierung	36
Tabelle 13:	Maßnahmenprüfung Fahrbahnsanierung für die neu in Runde 4 betrachteten Lärmbrennpunkte	37
Tabelle 14:	Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in der Stufe 3	45
Tabelle 15:	Aktualisierung der Maßnahmenplanung aus der Stufe 3: Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	46
Tabelle 16:	Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Straßenabschnitten	50
Tabelle 17:	Prüfabschnitte für Tempo 30 mit Bebauungs- und Nutzungsstruktur	53
Tabelle 18:	Lärmbrennpunkte mit Linienverkehr	55
Tabelle 19:	Notwendigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr in den Straßenabschnitten	57

Tabelle 20:	Maßnahmenempfehlung Tempo 30, Runde 4	59
Tabelle 21:	Maßnahmen an den Autobahnen	61
Tabelle 22:	Übersicht über die Prüfmaßnahmen mit Angabe der Lärmminderungswirkung in Vorbereitung auf die Prioritätenreihung	62
Tabelle 23:	Ermittlung der Anzahl an Einwohnenden, die von den empfohlenen Maßnahmen profitieren würden.	63
Tabelle 24:	Festlegung der Kriterien für die Ermittlung der Priorität	66
Tabelle 25:	Maßnahmen erster Priorität	67
Tabelle 26:	Maßnahmen zweiter Priorität	67
Tabelle 27:	Maßnahmen dritter Priorität	68
Tabelle 28:	Perspektivische Maßnahmen	69
Tabelle 29:	Zusammenfassende Bewertung der Betroffenen nach Priorisierung der Maßnahmen	69
Tabelle 30:	Immissionsgrenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes	71
Tabelle 31:	Lärmsanierungsbereiche in der Stadt Leverkusen (aus der Anlage 1 und Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms zusammengefasst)	72
Tabelle 32:	Ergebnisse der Fluglärmmessungen in Leverkusen	75
Tabelle 33:	Häufig verwendete Auswahlkriterien für ruhige Gebiete	81
Tabelle 34:	Gängige Kategorien von ruhigen Gebieten	82
Tabelle 35:	Übersicht der ruhigen Gebiete	89

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr für das untersuchte Straßennetz der Lärmkartierung; Schallimmissionsplan für das Tagesmittel	13
Abbildung 2:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr für das untersuchte Straßennetz der Lärmkartierung; Schallimmissionsplan für die Nachtstunden	13
Abbildung 3:	Auszug aus der Lärmkennziffernkarte Straßenverkehr für das untersuchte Straßennetz der Lärmkartierung für das Tagesmittel (links) und die Nachtstunden (rechts); Bereich Kreisverkehr Rennbaumstraße	14
Abbildung 4:	Betroffenenvergleich zwischen den Lärmverursachern im Tagesmittel (L_{DEN})	17
Abbildung 5:	Betroffenenvergleich zwischen den Lärmverursachern in den Nachtstunden (L_{Night})	18
Abbildung 6:	Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs	20
Abbildung 7:	Bereiche mit Mehrfachbelastungen durch Straßen- und Eisenbahnverkehr	21
Abbildung 8:	Lärmminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen	30
Abbildung 9:	Maßnahmenempfehlung zur Fahrbahnsanierung	35
Abbildung 10:	Maßnahmenempfehlung zur Umgestaltung des Straßenraums	43
Abbildung 11:	Maßnahmenempfehlung Tempo 30	58
Abbildung 12:	Lärmkennziffernkarte für den Autobahnlärm in den Nachtstunden	60
Abbildung 13:	Ruhige Gebiete der Kategorie I und II nach abschließender Anpassung der Abgrenzung der ausgewählten Gebiete in Stufe 3	87
Abbildung 14:	überarbeitete Ruhige Gebiete der Kategorie I und II in Runde 4	88

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Strategische Lärmkarten und Lärmkennziffernkarten

Anlage 2: Karten des Textteils

Anlage 3: Kriterien- und Bewertungsmatrix zur Fahrbahnsanierung

Anlage 4: Kriterien- und Bewertungsmatrix zur Verstetigung des Verkehrsflusses

Anlage 5: Kriterien- und Bewertungsmatrix zur Straßenraumgestaltung

Anlage 6: Kriterien- und Bewertungsmatrix zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Literaturverzeichnis

BMV. (14. April 1990). Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - (RLS-90). *Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr, Nr. 7*.

BMVBS. (2007). *Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV).* Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

BMVI. (2016). *Bundesverkehrswegeplan 2030.* (Bundesministerium f. Verkehr u. digitale Infrastr., Hrsg.) Berlin.

BMVI. (2018). *Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes - überarbeitete Fassung 2018-*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Bundesrepublik Deutschland. (29. Juni 2005). Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005. *Bundesgesetzblatt* (Teil I Nr. 38).

Bundesrepublik Deutschland. (2013/2017). Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG). *Bundesgesetzblatt* (in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 212)).

EG. (18. Juli 2002). Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*(L 189/12).

Eisenbahn-Bundesamt. (2018). *Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A 2017/2018.* Bonn: EBA.

Eisenbahn-Bundesamt. (2018). *Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes 2017/2018.* Bonn: EBA.

Eisenbahn-Bundesamt. (2023). *Lärmstatistik Gemeinde: Leverkusen.* Bonn: EBA. Abgerufen am 14. Mai 2018 von http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/statistik?id=4697&br=false&gemeinde=Leverkusen

FGSV. (2006). *Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren.* Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2014). *Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten aus AC D LOA und SMA LA.* Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2015). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA).* Bonn: FGSV-Verlag.

LANUV NRW. (2018). *Umgebungslärm in NRW*. Abgerufen am 15. Mai 2018 von https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/

MULNV. (2008). *Lärmaktionsplanung. RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008.*

RBB24. (2022). Berliner Trams und Busse verlieren an Geschwindigkeit. *RBB*.

SRU. (1999). *Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen: Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen* (Bd. Drucksache 14/2300). Bonn: Deutscher Bundestag.

Straßen.NRW. (2016). *Lärmtechnische Untersuchung nach den Kriterien der Lärmsanierung - A1 - Leverkusen-Lützenkirchen Betr.-Km 398,7 bis 399,6.* Krefeld: Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Autobahnniederlassung Krefeld.

UBA. (1994). *Handbuch Lärmminderungspläne.* (Umweltbundesamt, Hrsg.) Berlin: Erich Schmidt Verlag.

UBA, BASt. (2014). *Lärmmindernde Fahrbahnbeläge - Ein Überblick über den Stand der Technik* (Bd. Texte 20/2014). (Umweltbundesamt, Hrsg.) Dessau-Roßlau: UBA.

Stadt Leverkusen

Lärmaktionsplan

Runde 4

Bericht

16.08.2024

Ramboll Deutschland GmbH |
Smart Mobility DE
(vormals LK Argus GmbH)

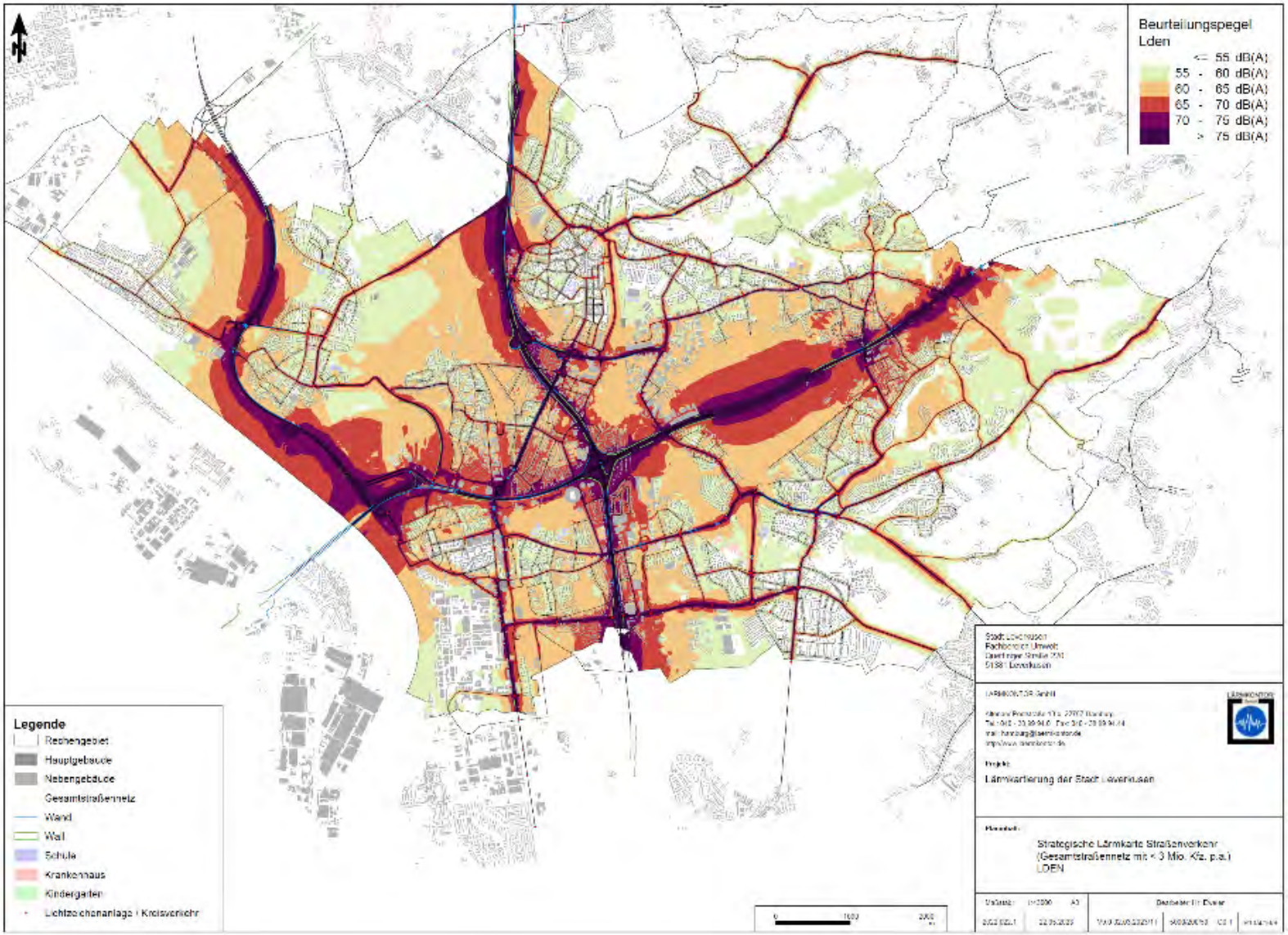
Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

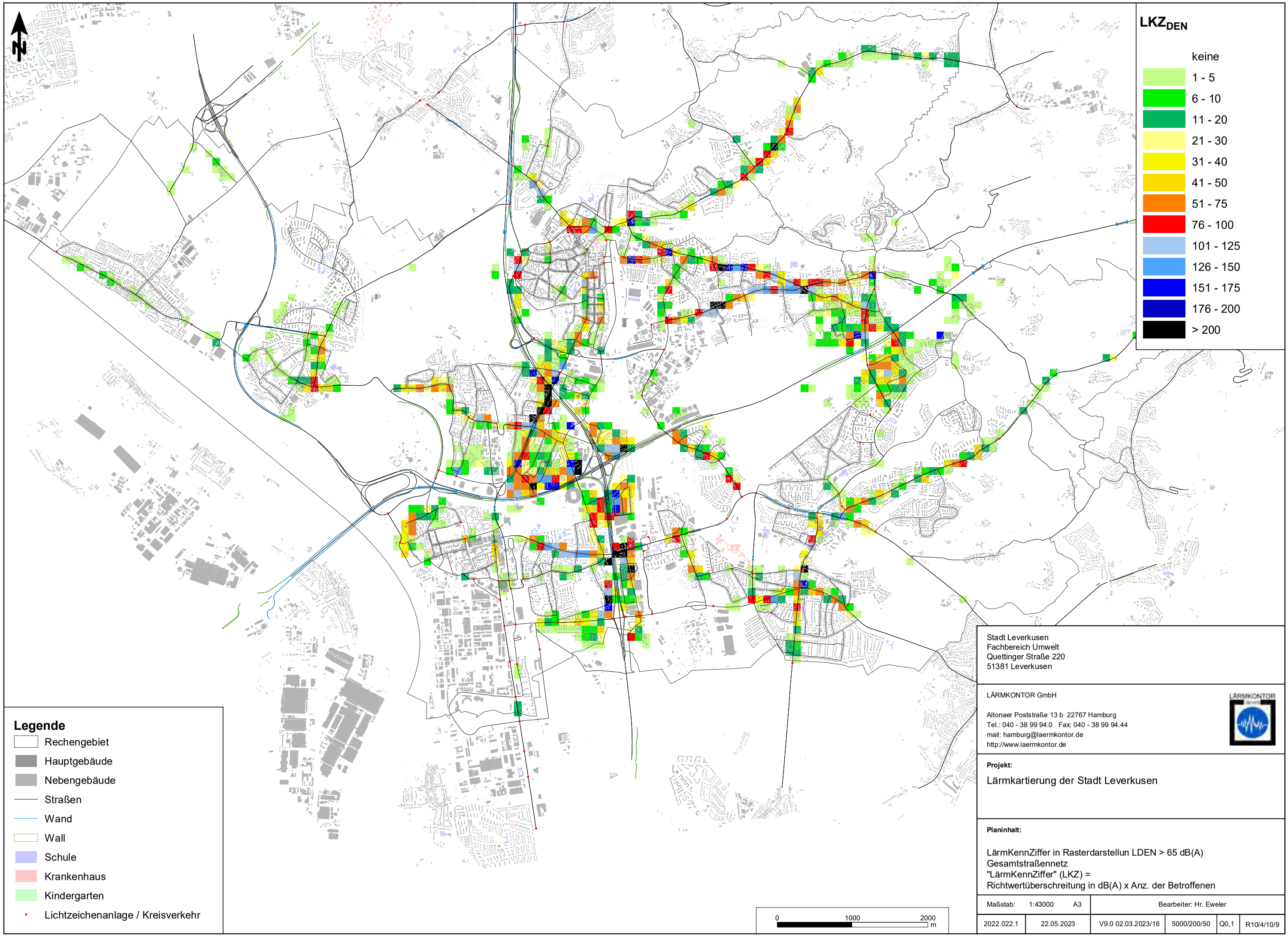
13407 Berlin

T +49 30 302020-

Anlage 1 – Strategische Lärmkarten und Lärmkennziffernkarten

Die strategischen Lärmkarten können unter https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/ eingesehen werden.





Stadt Leverkusen
Fachbereich Umwelt
Quettinger Straße 220
51381 Leverkusen

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

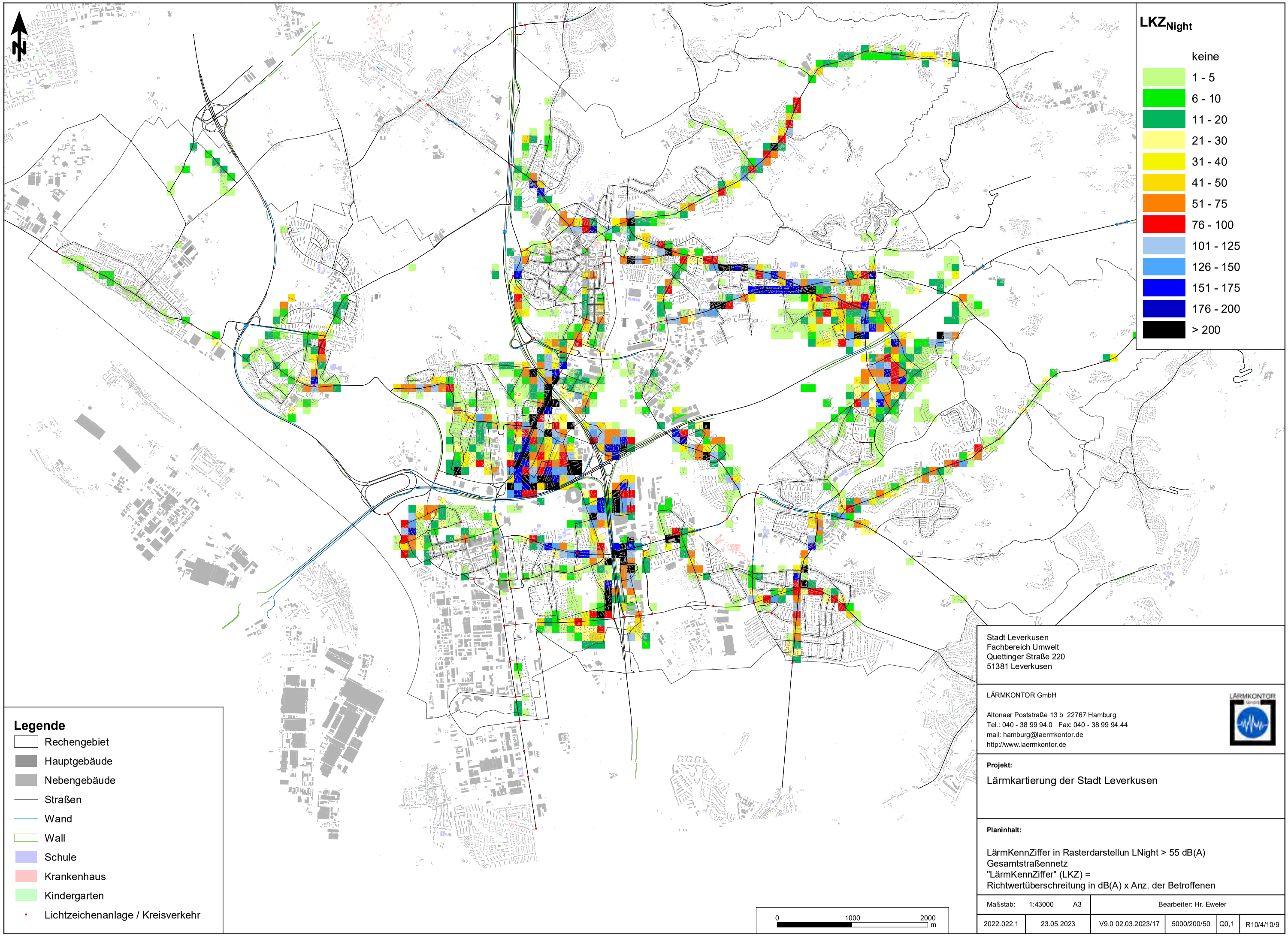
Projekt:

Lärmkartierung der Stadt Leverkusen

Planinhalt:

LärmKennZiffer in Rasterdarstellun LDEN > 65 dB(A)
Gesamtstraßennetz
"LärmKennZiffer" (LKZ) =
Richtwertüberschreitung in dB(A) x Anz. der Betroffenen

Maßstab: 1:43000 A3		Bearbeiter: Hr. Eweler			
2022.022.1	22.05.2023	V9.0 02.03.2023/16	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9



Stadt Leverkusen
Fachbereich Umwelt
Quettinger Straße 220
51381 Leverkusen

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

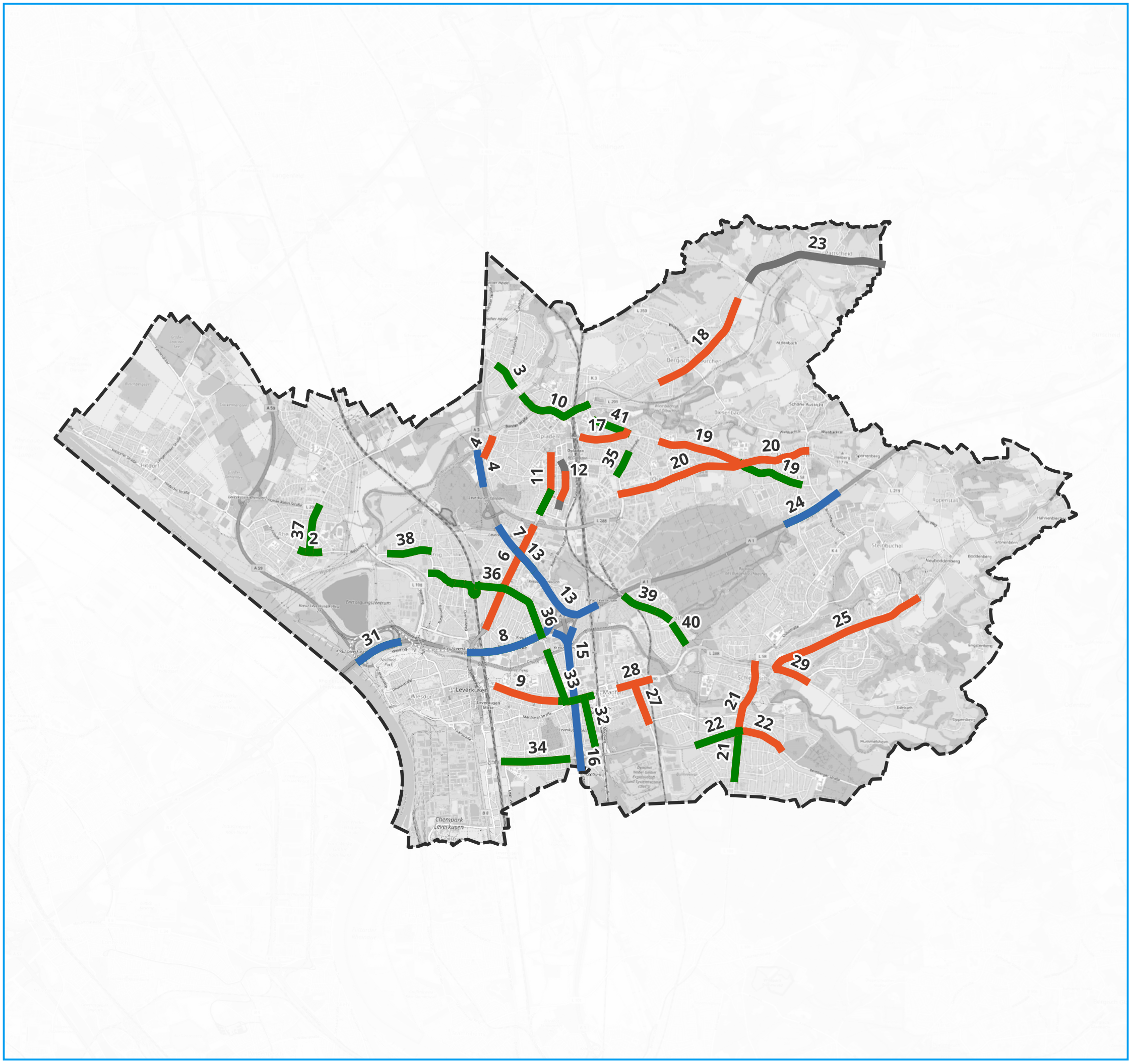
Projekt:

Lärmkartierung der Stadt Leverkusen

Planinhalt:

LärmKennZiffer in Rasterdarstellun LNight > 55 dB(A)
Gesamtstraßennetz
"LärmKennZiffer" (LKZ) =
Richtwertüberschreitung in dB(A) x Anz. der Betroffenen

Maßstab: 1:43000 A3		Bearbeiter: Hr. Eweler			
2022.022.1	23.05.2023	V9.0 02.03.2023/17	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9



LAP Leverkusen
Runde 4

Lärmbrennpunkte

- Lärmbrennpunkt Stufe 3 und Runde 4
- Lärmbrennpunkt Stufe 3 (entfällt)
- Lärmbrennpunkt Runde 4 (neu)
- Lärmbrennpunkt Autobahn
- Untersuchungsgebiet [1]

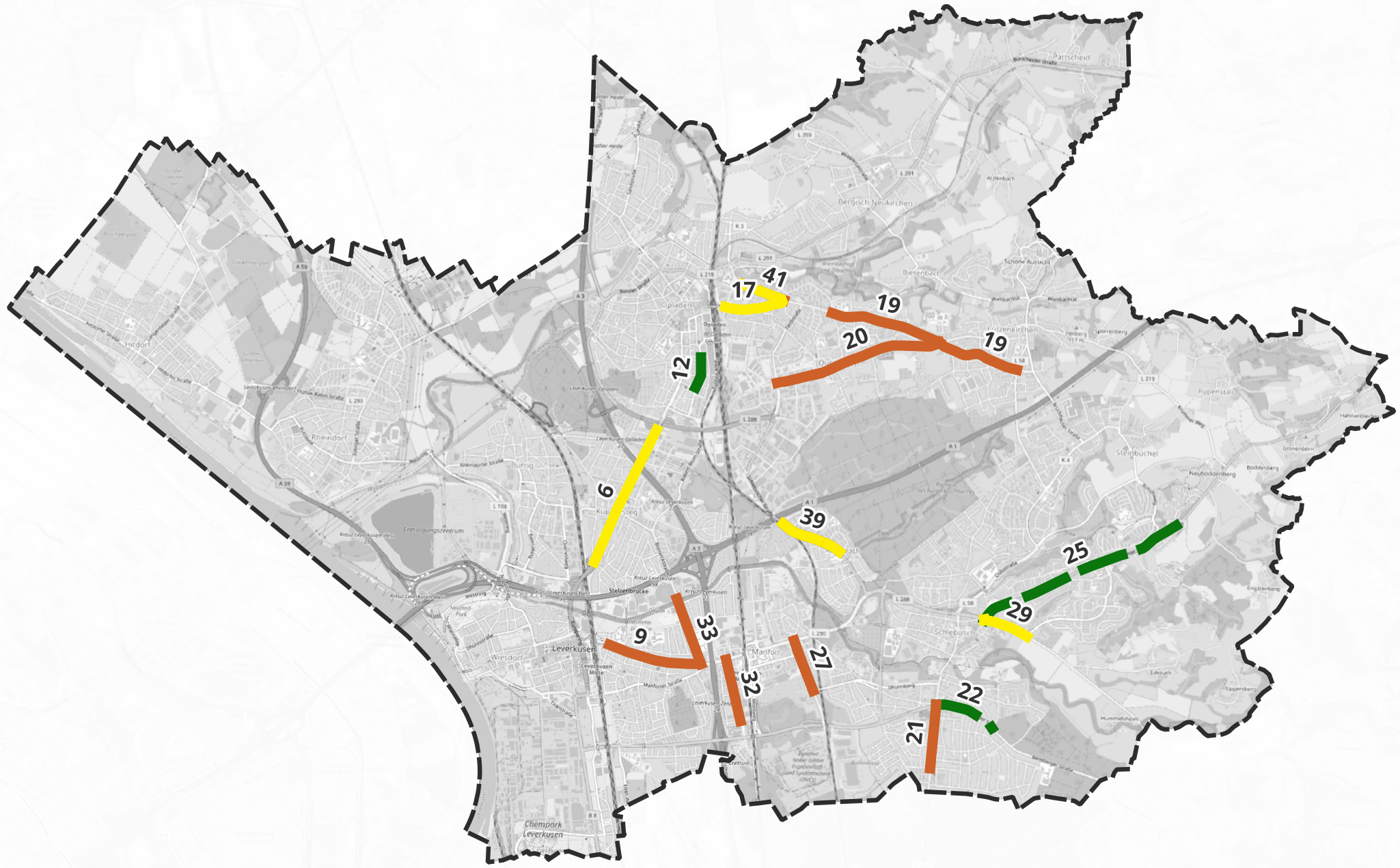
Kartengrundlage © OSM und Mitwirkende
Datenstand 2024-07-17
Maßstab 1:57.000

N

0 1 2 3 4 km

RAMBOLL

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin
T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport
Michael.Schreiber@ramboll.com



LAP Leverkusen
Runde 4

Maßnahmenempfehlung - Fahrbahnsanierung

- Einsatz Splittmastixasphalt
- Einsatz LOA 5D
- Perspektivischer Einsatz
- Untersuchungsgebiet [1]

Kartengrundlage © OSM und Mitwirkende
Datenstand 2024-07-17
Maßstab 1:57.000

N

0 1 2 3 4 km

RAMBOLL

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin
T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport
Michael.Schreiber@ramboll.com

LAP Leverkusen
Runde 4

Maßnahmenempfehlung - Umgestaltung des Straßenraums

Verengen und Abrücken der Fahrstreifen

Untersuchungsgebiet [1]

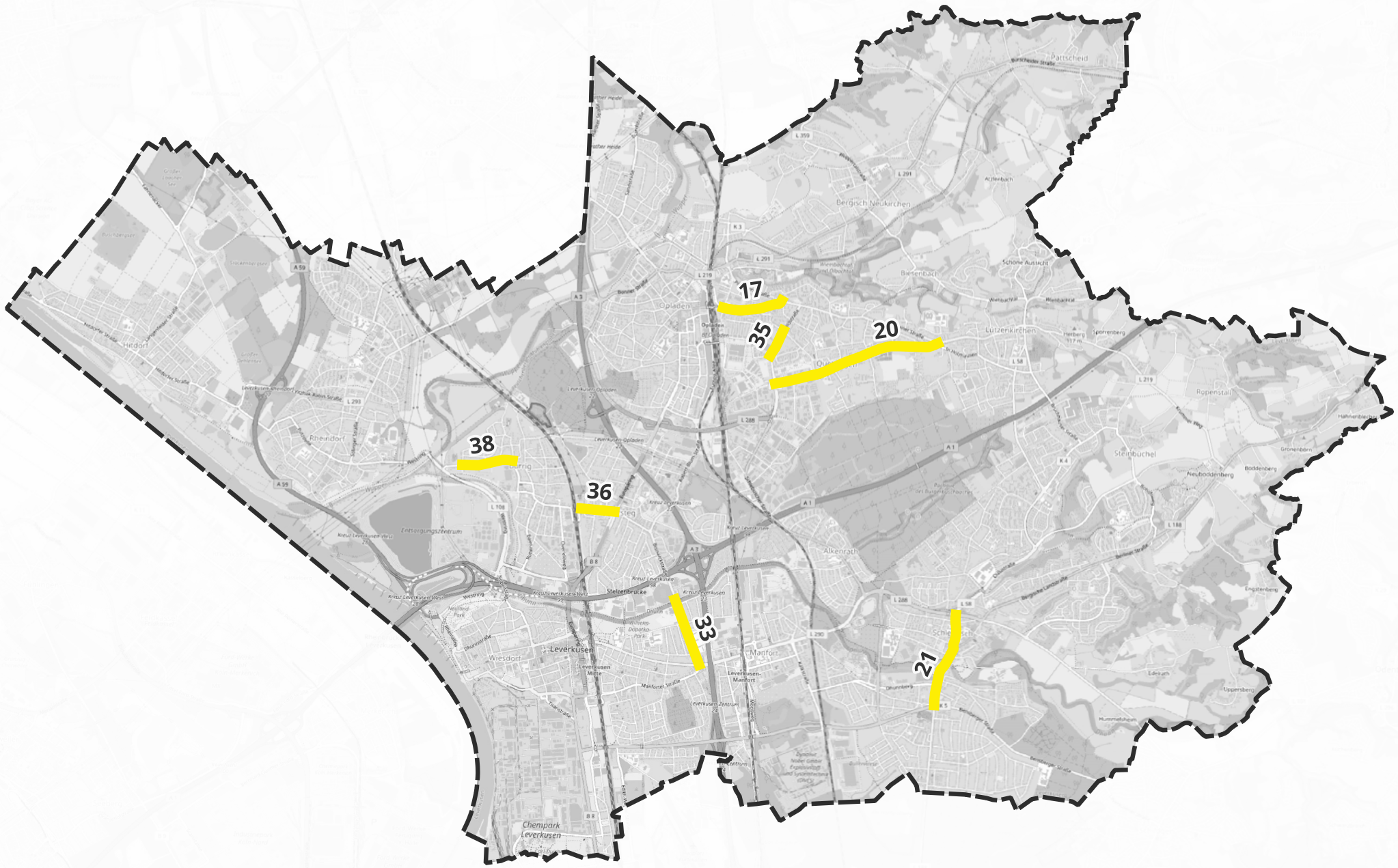
Kartengrundlage © OSM und Mitwirkende
Datenstand 2024-07-17
Maßstab 1:57.000

N

0 1 2 3 4 km

RAMBOLL

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin
T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport
Michael.Schreiber@ramboll.com



LAP Leverkusen
Runde 4

Maßnahmenempfehlung - Tempo 30

Reduzierung auf 30 km/h ganztags

Untersuchungsgebiet [1]

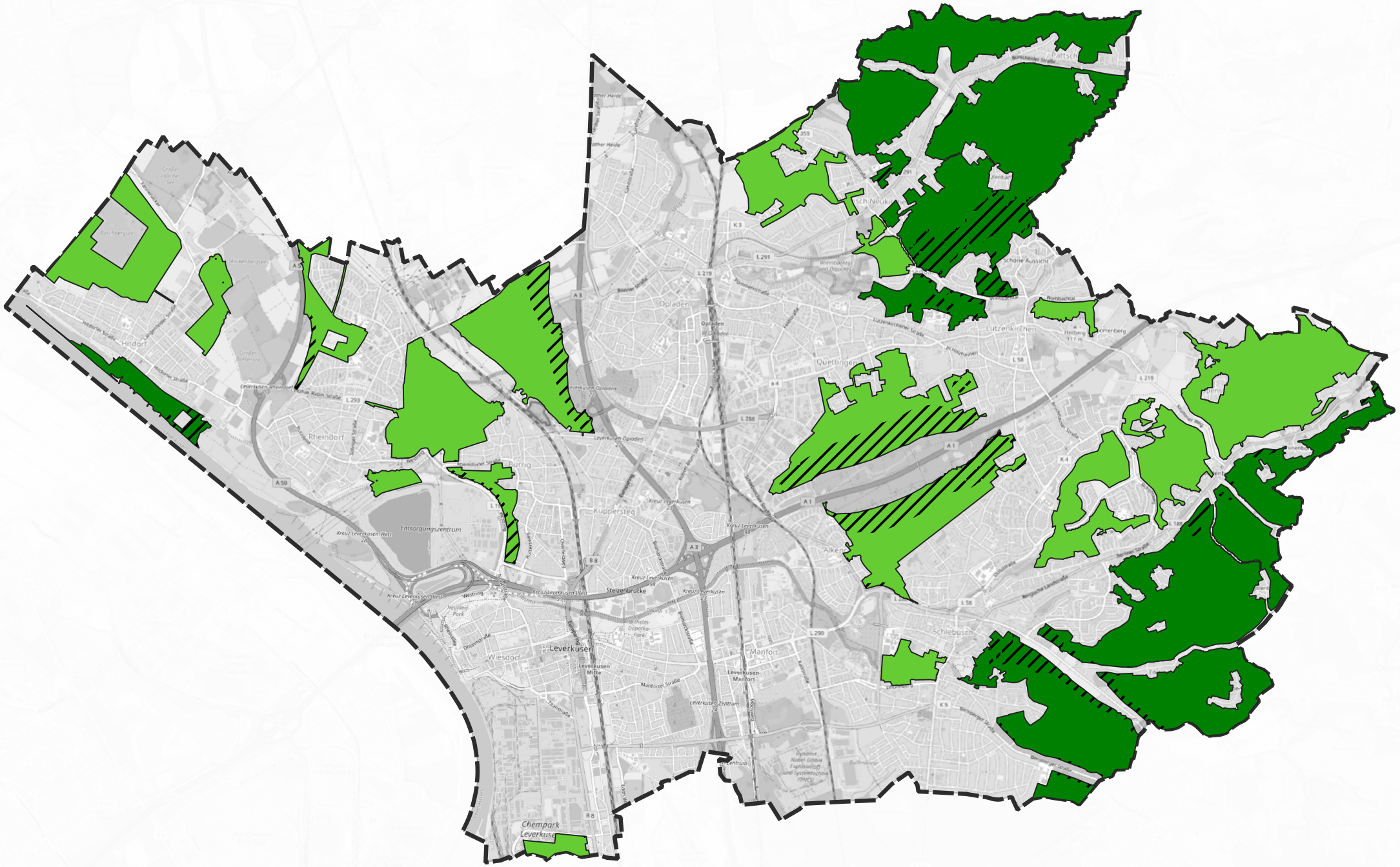
Kartengrundlage © OSM und Mitwirkende
Datenstand 2024-07-17
Maßstab 1:57.000

N

0 1 2 3 4 km

RAMBOLL

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin
T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport
Michael.Schreiber@ramboll.com



Leverkusen
Lärmaktionsplanung

Übersicht Ruhige Gebiete
Runde 4

- Ruhige Gebiete Kategorie I
- Ruhige Gebiete Kategorie II
- Verlärmte Bereiche:
  LDEN > 55 dB(A) bei Kategorie I
  LDEN > 65 dB(A) bei Kategorie II

Untersuchungsgebiet

Maßstab	1 : 53663
Kartengrundlage	© OpenStreetMap Mitwirkende
Datenstand	01.03.2024

0 1 2 3 km

N

RAMBOLL

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin
T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport
Michael.Schreiber@ramboll.com

		Fahrbahnsanierung								
		Bestand			Kriterien			Empfehlung		
Nr.	Lärmbrennpunkt	Pflaster	Schadhafter Belag	Lärmoptimierter Asphalt	Keine/wenige Einbauten	Zul. Höchstgeschwindigkeit ≥ 50 km/h	Abstand zwischen den LSA < 300 m oder Koordinierung	Ersatz Pflaster durch konventionellen Asphalt	Konventioneller Asphalt	Lärmoptimierter Asphalt
2	Wupperstraße	□	□	□	□	■	□	□	□	□
3	Düsseldorfer Straße	□	□	■	□	■	■	□	□	□
9	Gustav-Heinemann-Straße	□	□	□	□	■	■	□	□	□
10	Düsseldorfer Straße / Rat-Deycks-Straße / Rennbaumstraße	□	□	□	□	■	■	□	□	□
11	Kölner Straße	□	□	□	□	■	■	□	□	□
19	Im Holzhausen	□	■	□	□	■	□	□	■	□
21	Mülheimer Straße	□	■	□	□	■	□	□	■	□
22	Willy-Brandt-Ring	□	□	□	■	■	□	□	□	□
32	Stixchesstraße	□	■	□	□	□	□	□	■	□
33	Bismarckstraße	□	■	□	□	■	□	□	■	□
34	Willy-Brandt-Ring	□	□	□	■	■	□	□	□	□
35	Feldstraße	□	□	□	□	■	□	□	□	□
36	Von-Ketteler-Straße, Küppersteger Straße, Bismarckstraße	□	□	□	□	■	□	□	□	□
37	Solinger Straße	□	□	□	□	■	□	□	□	□

Confidential

		Fahrbahnsanierung								
		Bestand			Kriterien			Empfehlung		
Nr.	Lärmbrennpunkt	Pflaster	Schadhafter Belag	Lärmoptimierter Asphalt	Keine/wenige Einbauten	Zul. Höchstgeschwindigkeit ≥ 50 km/h	Abstand zwischen den LSA < 300 m oder Koordinierung	Ersatz Pflaster durch konventionellen Asphalt	Konventioneller Asphalt	Lärmoptimierter Asphalt
38	Rheindorfer Straße	□	□	□	□	■	□	□	□	□
39	Alkenrather Straße	□	■	□	■	■	■	□	■	■
40	Alkenrather Straße	□	□	□	□	■	■	□	□	□
41	Pommerstraße	□	■	□	■	■	□	□	■	■

■ Kriterium erfüllt

□ Kriterium nicht erfüllt

(■) Kriterium teilweise erfüllt, Einzelfallprüfung erforderlich

		Fahrbahnsanierung								
		Empfohlene Maßnahme Stufe 3			Entwicklung seit Stufe 3			Empfehlung Runde 4		
Nr.	Lärmbrennpunkt	Ersatz Pflaster durch konventionellen Asphalt	Konventioneller Asphalt	Lärmoptimierter Asphalt	Lärmbrennpunkt weiterhin vorhanden	Fahrbahnsanierung / Lärmoptimierter Asphalt / Pflasterersatz	Keine Sanierung durchgeführt	Ersatz Pflaster durch konventionellen Asphalt	Sanierung mit konventionellem Asphalt	Lärmoptimierter Asphalt
6	Europaring	□	□	■	■	□	■	□	□	■
9	Rathenaustraße	□	■	□	■	□	■	□	■	□
12	Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße	□	□	■	■	□	■	□	□	■
17	Lützenkirchener Straße	□	□	■	■	□	■	□	□	■
18	Burscheider Straße (Ortsteil Berg. Neukirchen)	□	□	■	■	■	□	□	□	□
19	Lützenkirchener Straße	□	■	□	■	□	■	□	■	□
20a	Quettinger Straße	□	■	□	■	□	■	□	■	□
20b	Lützenkirchener Straße	□	■	□	■	■	□	□	□	□
21	Mülheimer Straße, Oulustraße	■	□	□	■	■	□	□	□	□
22	Bensberger Straße	□	□	■	■	□	■	□	□	■
25	Bergische Landstraße, Berliner Straße	□	□	■	■	□	■	□	□	■

		Fahrbahnsanierung								
		Empfohlene Maßnahme Stufe 3			Entwicklung seit Stufe 3			Empfehlung Runde 4		
Nr.	Lärmbrennpunkt	Ersatz Pflaster durch konventionellen Asphalt	Konventioneller Asphalt	Lärmoptimierter Asphalt	Lärmbrennpunkt weiterhin vorhanden	Fahrbahnsanierung / Lärmoptimierter Asphalt / Pflasterersatz	Keine Sanierung durchgeführt	Ersatz Pflaster durch konventionellen Asphalt	Sanierung mit konventionellem Asphalt	Lärmoptimierter Asphalt
27	Kalkstraße	□	■	□	■	□	■	□	■	□
29	Odenthaler Straße	□	□	■	■	□	■	□	□	■

■ Kriterium erfüllt

□ Kriterium nicht erfüllt

(■) Kriterium teilweise erfüllt, Einzelfallprüfung erforderlich

		Verstetigung Verkehrsfluss								
		Bestand				Kriterien		Empfehlung		
Nr.	Lärmbrennpunkt	Keine oder einzelne LSA	LSA-Koordinierung oder verkehrsabhängige Steuerung	LSA Nachtabschaltung	potenzielle Störungen des Verkehrsflusses	LSA-Abstand < 750 m	Kein nächtlicher LSA-Bedarf	LSA-Koordinierung	LSA Nachtabschaltung	Lieferzonen
2	Wupperstraße	■	□	□	□	□	□	□	□	□
3	Düsseldorfer Straße	□	■	□	□	■	?	□	?	□
9	Gustav-Heinemann-Straße	□	■	□	□	■	?	□	?	□
10	Düsseldorfer Straße / Rat-Deycks-Straße / Rennbaumstraße	□	□	□	□	■	?	□	?	□
11	Kölner Straße	■	□	□	□	■	?	□	?	□
19	Im Holzhausen	■	□	□	□	□	□	□	□	□
21	Mülheimer Straße	■	□	□	□	□	□	□	□	□
22	Willy-Brandt-Ring	■	□	□	□	■	□	□	□	□
32	Stixchesstraße	■	□	□	□	■	□	□	□	□
33	Bismarckstraße	□	■	■	□	■	?	□	□	□
34	Willy-Brandt-Ring	□	■	□	□	■	?	□	□	□
35	Feldstraße	■	□	□	□	■	□	□	□	□
36	Von-Ketteler-Straße, Küppersteger Straße, Bismarckstraße	■	□	□	■	□	□	□	□	■
37	Solinger Straße	■	□	□	□	■	□	□	□	□

Confidential

		Verstetigung Verkehrsfluss								
		Bestand				Kriterien		Empfehlung		
Nr.	Lärmbrennpunkt	Keine oder einzelne LSA	LSA-Koordinierung oder verkehrsabhängige Steuerung	LSA Nachtabschaltung	potenzielle Störungen des Verkehrsflusses	LSA-Abstand < 750 m	Kein nächtlicher LSA-Bedarf	LSA-Koordinierung	LSA Nachtabschaltung	Lieferzonen
38	Rheindorfer Straße	■	□	□	□	■	□	□	□	□
39	Alkenrather Straße	□	■	■	□	■	?	□	□	□
40	Alkenrather Straße	□	■	■	□	■	?	□	□	□
41	Pommerstraße	■	□	□	□	□	□	□	□	□

■ Kriterium erfüllt

□ Kriterium nicht erfüllt

(■) Kriterium teilweise erfüllt, Einzelfallprüfung erforderlich

Nr.	Lärmbrennpunkt	Verstetigung des Verkehrsflusses		
		Empfohlene Maßnahme Stufe 3	**Entwicklung seit Stufe 3**	**Empfehlung Runde 4**
X	X	An keine der untersuchten Kreuzungen konnte eine LSA-Koordinierung empfohlen werden.	-	-
X	X	Im Rahmen der Befahrung konnten keine Störungen im Verkehrsablauf festgestellt werden.	-	-

■ Kriterium erfüllt

□ Kriterium nicht erfüllt

(■) Kriterium teilweise erfüllt, Einzelfallprüfung erforderlich

		Straßenraum- und Knotengestaltung							
		Bestand		Kriterien				Empfehlung	
Nr.	Lärmbrennpunkt	Fahrbahnbreite > 1 Standard-Fahrstreifen je Richtung	Knotenpunkte mit Umgestaltungspotenzial	Verkehrsstärken auf der Strecke < 20.000 Kfz/24h	Gesamtverkehrsstärke am Knoten < 25.000 Kfz/24h	Fläche für Kreisverkehr mit Durchmesser > 32 m vorhanden	Verengung und Abrücken der Fahrstreifen	Kreisverkehr
2	Wupperstraße	□	□	■	□	□	□	□
3	Düsseldorfer Straße	■	■	■	(■)	□	□	□
9	Gustav-Heinemann-Straße	■	■	□	□	□	□	□
10	Düsseldorfer Straße / Rat-Deycks-Straße / Rennbaumstraße	■	■	□	□	□	□	□
11	Kölner Straße	□	□	■	■	□	□	□
19	Im Holzhausen	□	■	■	□	□	■	□
21	Mülheimer Straße	□	□	■	□	□	□	□
22	Willy-Brandt-Ring	■	□	■	□	□	□	□
32	Stixchesstraße	□	■	■	□	□	□	□
33	Bismarckstraße	□	■	■	□	□	□	□
34	Willy-Brandt-Ring	■	□	□	□	□	□	□
35	Feldstraße	□	□	■	□	□	□	□
36	Von-Ketteler-Straße, Küppersteger Straße, Bismarckstraße	□	□	■	□	□	□	□
37	Solinger Straße	□	■	■	(■)	□	□	□

		Straßenraum- und Knotengestaltung							
		Bestand		Kriterien				Empfehlung	
Nr.	Lärmbrennpunkt	Fahrbahnbreite > 1 Standard-Fahrstreifen je Richtung	Knotenpunkte mit Umgestaltungspotenzial	Verkehrsstärken auf der Strecke < 20.000 Kfz/24h	Gesamtverkehrsstärke am Knoten < 25.000 Kfz/24h	Fläche für Kreisverkehr mit Durchmesser > 32 m vorhanden	Verengung und Abrücken der Fahrstreifen	Kreisverkehr
38	Rheindorfer Straße	□	□	■	□	□	□	□
39	Alkenrather Straße	□	■	■	□	□	□	□
40	Alkenrather Straße	□	■	■	□	□	□	□
41	Pommerstraße	□	■	■	(■)	□	■	□

■ Kriterium erfüllt

□ Kriterium nicht erfüllt

(■) Kriterium teilweise erfüllt, Einzelfallprüfung erforderlich

		Straßenraum- und Knotengestaltung						
		Empfohlene Maßnahme Stufe 3		Entwicklung seit Stufe 3			Empfehlung Runde 4	
Nr.	Lärmbrennpunkt	Umgestaltung des Straßenraums	Einrichtung Kreisverkehr	Lärmbrennpunkt weiterhin vorhanden	Umgestaltung des Straßenraums	Einrichtung Kreisverkehr	Umgestaltung des Straßenraums	Einrichtung Kreisverkehr
19	Lützenkirchener Straße	■	□	■	□	□	■	□
20b	Lützenkirchener Straße	■	□	■	□	□	■	□
27	Kalkstraße	□	■	■	□	□	□	□
29	Odenthaler Straße	□	■	■	□	□	□	□

■ Kriterium erfüllt

□ Kriterium nicht erfüllt

(■) Kriterium teilweise erfüllt, Einzelfallprüfung erforderlich

		Tempo 30																		
		Bestand						Ausschlusskriterien				Abwägungskriterien					Empfehlung	
Nr.	Lärmbrennpunkt	Zul. Höchst-geschwindigkeit [km/h]	L_{DEN} > 70 dB(A)	L_{Night} > 60 dB(A)	L_{DEN} > 65 dB(A)	L_{Night} > 55 dB(A)	Keine gleichwertige Lärmminderungsmaß-nahme in bisherigen Stufen	Keine gehobene verkehrliche Bedeutung	Keine Verkehrs-verlagerungseffekte	Unterstützende Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Abschnittslänge > 150 m	Vereinbarkeit mit dem ÖPNV	Vereinbarkeit mit LSA-Schaltung	Unbefriedigende Radverkehrsführung	Keine geeignetere oder gleichwertige Maßnahmen	Nicht durch die Stadtverwaltung von der Prüfung ausgeschlossen	Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30 in den Tagstunden	Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30 in den Nachtstunden
2	Wupperstraße (Hausnr. 12 bis 54)	50	□	■	■	■	■	□	■	□	■	(■)	■	□	□	□	□	□
3	Düsseldorfer Straße (Hausnr. 185a bis Haus-Vorster-Straße)	50	■	■	■	■	■	□	■	(■)	■	(■)	?	■	■	■	□	□
9	Gustav-Heinemann-Straße (A3 bis Höhe Kunstfeldstraße)	50	■	■	■	■	■	□	■	■	■	(■)	?	□	□	■	□	□
10	Düsseldorfer Straße / Rennbaumstraße (Am Weiher bis Stauffenbergstraße)	50	■	■	■	■	■	□	■	(■)	■	(■)	?	■	□	■	□	□
11	Kölner Straße (Neustadtstraße bis Robert-Blum-Straße)	50	□	□	■	■	■	■	□	□	■	(■)	?	■	□	□	□	□
19	Im Holzhausen (Lützenkirchener Straße bis Von-Knoeringen-Straße)	50	■	■	■	■	■	□	■	□	■	(■)	■	■	■	■	□	□
21	Mülheimer Straße (Willy-Brandt-Ring bis Am Junkernkamp)	50	■	■	■	■	■	□	■	■	■	(■)	■	□	■	■	□	□
22	Willy-Brandt-Ring (Karl-Carstens-Ring bis Mülheimer Straße)	50	■	■	■	■	■	■	■	□	■	■	■	□	□	■	□	□
32	Stixchesstraße (Gustav-Heinemann-Straße bis Auf dem Stein)	30	□	■	■	■	■	■	■	■	■	(■)	■	■	■	■	□	□
33	Bismarckstraße (Rathenaustraße bis Flensburger Straße)	50	□	□	■	■	■	■	■	■	■	(■)	?	■	■	■	■	■
34	Willy-Brandt-Ring (Edith-Weyde-Straße bis Höhe Karl-Krekeler-Straße 56)	50	□	■	■	■	■	■	■	□	■	(■)	?	□	□	■	□	□
35	Feldstraße (Torstraße bis Kolberger Straße)	50	□	□	■	■	■	■	■	■	■	(■)	■	■	□	■	■	■
36	Küppersteger Straße (Europaring bis P+R Küppersteg)	50	□	■	■	■	■	■	■	(■)	■	(■)	■	■	□	■	(■)	(■)
37	Solinger Straße (Wupperstraße bis Am Vogelsang)	50	□	□	■	■	■	□	□	□	■	(■)	■	□	■	□	□	□
38	Rheindorfer Straße (In den Felderhütten bis Heinrich-Brüning-Straße)	50	□	■	■	■	■	■	■	(■)	■	(■)	■	■	□	■	■	■

		Tempo 30																		
		Bestand						Ausschlusskriterien				Abwägungskriterien					Empfehlung	
Nr.	Lärmbrennpunkt	Zul. Höchst-geschwindigkeit [km/h]	L_{DEN} > 70 dB(A)	L_{Night} > 60 dB(A)	L_{DEN} > 65 dB(A)	L_{Night} > 55 dB(A)	Keine gleichwertige Lärmminderungsmaß-nahme in bisherigen Stufen	Keine gehobene verkehrliche Bedeutung	Keine Verkehrs-verlagerungseffekte	Unterstützende Bebauungs- und Nutzungsstruktur	Abschnittslänge > 150 m	Vereinbarkeit mit dem ÖPNV	Vereinbarkeit mit LSA-Schaltung	Unbefriedigende Radverkehrsführung	Keine geeignetere oder gleichwertige Maßnahmen	Nicht durch die Stadtverwaltung von der Prüfung ausgeschlossen	Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30 in den Tagstunden	Anwendungsmöglichkeit für Tempo 30 in den Nachtstunden
39	Alkenrather Straße (Hausnr. 40 bis Geschwister-Scholl-Straße)	50	□	■	■	■	■	□	■	□	■	(■)	?	■	■	■	□	□
40	Alkenrather Straße (Wilhelm-Leuschner-Straße bis Wilhelm-Kaltenbach-Weg)	50	■	■	■	■	■	□	■	□	■	(■)	?	■	□	■	□	□
41	Pommerstraße (Zur Alten Fabrik bis Lützenkirchener Straße)	50	□	■	■	■	■	□	□	□	■	(■)	■	■	■	■	□	□

■ Kriterium erfüllt

□ Kriterium nicht erfüllt

(■) Kriterium teilweise erfüllt, Einzelfallprüfung erforderlich

Confidential

		Tempo 30									
		Empfohlene Maßnahme Stufe 3		Entwicklung seit Stufe 3						Empfehlung Runde 4	
Nr.	Lärmbrennpunkt	Anwendungs-möglichkeit für Tempo-30 in den Tagstunden	Anwendungs-möglichkeit für Tempo-30 in den Nachtstunden	Zul. Höchst-geschwindigkeit bei 50 Km/h	L_{Tag} > 70 dB(A)	L_{Nacht} > 60 dB(A)	L_{Tag} > 65 dB(A)	LNacht > 65 dB(A)	Nicht durch die Stadtverwaltung von der Prüfung ausgeschlossen	Anwendungs-möglichkeit für Tempo-30 in den Tagstunden	Anwendungs-möglichkeit für Tempo-30 in den Nachtstunden
12	Humboldtstraße, Robert-Koch-Straße (Karlstraße bis Neustadtstraße)	■	■	■	□	□	■	■	□	□	□
17	Lützenkirchener Straße (Stauffenbergstraße bis Görlitzer Straße)	■	■	■	□	□	■	■	■	■	■
20a	Quettinger Straße (Feldstraße bis Lützenkirchener Straße)	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■
21	Mülheimer Straße, Oulustraße (Willy-Brandt-Ring bis Gezelinallee)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ Kriterium erfüllt

□ Kriterium nicht erfüllt

(■) Kriterium teilweise erfüllt, Einzelfallprüfung erforderlich

Anlage 7 - Ergebnisse der zweistufigen Öffentlichkeitsbeteiligung

1. Eingaben der frühzeitigen Beteiligung. Durchgeführt im Zeitraum vom 19. Februar 2024 bis zum 18. März 2024 durchgeführt.

Nummer	Eingabe	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
1	Unser Garten grenzt direkt an den Willy-Brandt-Ring und hier herrscht leider Tempo 70 - an das sich viele Fahrer am Abend und in der Nacht nicht halten. Mit geöffneten Fenstern kann man vor 0:00 Uhr und nach 4:45 Uhr leider nicht schlafen. Es ist viel zu laut. Bitte reduzieren Sie das Tempolimit. Danke	Im Lärmaktionsplan wird die Anordnung eine Geschwindigkeitsreduzierung negativ geprüft. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
2	Der Straßenlärm an der großen Kreuzung ist sehr stark. Insbesondere Nachts wird viel gerast..	Für den genannten Abschnitt werden im Lärmaktionsplan unter der Kennzeichnung Lärmbrennpunkt 19 lärmmindernde Maßnahmen vorgeschlagen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
3	Als Anwohner der Eduard-Spranger-Straße haben wir direkten Lärm von der Von-Knoeringen-Straße. Wie Stadtbekannt ist, gibt es hier auch Probleme mit Rasern etc., sodass ich der Meinung bin, man müsste die Straße zusätzlich zur Geschwindigkeitsreduzierung mit 2 weitern Kreisverkehren Ecke Heinrich-Lübke-Straße und Theodor-Adorno-Straße versehen. Zusätzlich käme den Anwohnern der Eduard-Spranger-Straße und anderen die Möglichkeit recht, ihr Grundstück, was Rückwärtig an der Von-Knoeringen-Straße angrenzt, mit einem Zugang, für z.B. eine PKW-Einfahrt, zu versehen, dies würde zusätzlich den Verkehr beruhigen. Ich habe bereits eine Genehmigung des Landes, da es sich um eine Straße des Landes und nicht der Stadt handelt, allerdings nur für einen kleinen Zugang. Eine PKW-Einfahrt auf mein Grundstück würde ebenfalls die schlechte Parkplatzsituation im Wendehammer Eduard-Spranger-Straße 39 etc. verbessern.	Individuelles Verkehrsverhalten ist nicht Teil des Lärmaktionsplans. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden an den zuständigen Baulastträger weitergegeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4	Durch die Bauweise der Häuser In Hozhausen 9 bis 11 51381 Leverkusen und gegenüberliegend In Holzhausen 20 bis 22 51381 Leverkusen kommt es an sich schon zu Lärmbelästigungen über 100dB (selber gemessen). Zusätzlich wird durch die Breite der Strasse unser Strassenabschnitt als Rennstrecke genutzt. Mehrfach am Tag kommt es zu gefährlichen Überholmanövern, obwohl sich zwei Bushaltestellen in dem Strassenabschnitt befinden. Diese werden zu gewissen Zeiten sogar von Schulkindern der benachbarten Schule (Werner Heisenberg Gymnasium) genutzt. Von der Feinstaubbelastung mal abgesehen ist der Lärm so groß, dass unsere Balkone nicht genutzt werden können. Der Lärm ist trotz geschlossener Fenster stark in den Innenraümen zu hören. Eine a) Lärmmessung oder gar Messung der b) Feinstaubbelastung hat vor unserem Haus bisher noch nicht stattgefunden. Eine Lösung wären c) versetzte Parkzonen verteilt auf beide Strassenseiten der gesamten Strasse In Holzhausen, sowie die d) Einführung einer überwachten 30 Zone vor allem im Bereich Lützenkirchener Strasse bis Dohrgasse oder weiter.	a) Die Umgebungslärmrichtlinie sieht ausschließlich eine Berechnung des Lärms vor. b) Die Luftqualität wird in Leverkusen durch zwei stationäre Messstationen laufend überwacht. In Leverkusen werden die geltenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit sowohl im sogenannten „städtischen Hintergrund“ (Manforter Str.) als auch an der besonders durch Verkehr beeinträchtigen Station an der Gustav-Heinemann-Straße seit mehreren Jahren eingehalten. Grundsätzlich ist im genannten Bereich von einem geringeren Verkehrsaufkommen, als in der Gustav-Heinemann-Straße auszugehen, wodurch in diesem Bereich allenfalls mit einer geringfügigen Erhöhung der Luftschadstoffkonzentration im Vergleich zum städtischen Hintergrund, nicht aber mit einer Überschreitung der der gesetzlich festgesetzten Grenzwerte zu rechnen ist. c) Die Erneuerung der Straße ist in der mittelfristigen Finanzplanung im Haushalt etatisiert. Wie bei allen investiven Maßnahmen findet eine planerische Überprüfung der vorhandenen Situation statt. d) Die Anordnung von Tempo 30 wurde im Lärmaktionsplan negativ geprüft. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis. Der Vorschlag wird zu gegebener Zeit geprüft. Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
5	Extremer Straßenlärm von der Bismarckstrasse und den Autobahnen	Der betroffene Abschnitt befindet sich im Bereich des Lärmbrennpunktes 13. Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. Die Bismarckstraße ist als Lärmbrennpunkt in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

6	Die Lärmbelastung ist hier am Mühlenweg in den letzten Jahren stark gestiegen. Die Gründe dafür liegen an dem ständig steigenden Verkehrsaufkommen auf der A3 und der nicht Einhaltung der Tempo 30 Beschränkung auf dem Mühlenweg selber. Tempo 30 wird so gut wie gar nicht mehr eingehalten.	Auf dem Mühlenweg werden Kontrollen weiterhin regelmäßig durchgeführt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
7	Sehr geehrte Damen und Herren, das Kirchengeläut der Kirche Heilige Drei Könige in Bergisch Neukirchen ist absolut nicht mehr zeitgemäß und überschreitet sicherlich auch der Dezibelhöhe. Hier läutet teils bis zu 15 Minuten am Stück die Kirchenglocke. Zu besonderen Anlässen ist das sicherlich ok, aber auch grundsätzlich morgens (egal an welchem Tag) läutet um 08:00 Uhr die Glocke. In unserer hektischen Zeit heutzutage sind wir froh zB. am Wochenende länger schlafen zu können. Auch unsere Kinder müssen Leistungen bringen und werden vor allem bei geöffnetem Fenster ständig damit geweckt. An Ausschlafen ist nicht zu denken! Hier muss unbedingt etwas angepasst werden. Zudem wir hier auch sehr nah an der Kirche wohnen. Natürlich könnte man jetzt sagen, dass man das ja vorher wusste. Da jedoch unser Wohnraum in Leverkusen teils sehr eingeschränkt ist, nimmt man das zuerst einmal in Kauf. Ein Teufelskreis. Wir finden, dass hier das Läutgesetz dringend überarbeitet werden muss und einfach an die heutige Zeit angepasst werden muss.	Kirchengeläut ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Eingabe wird an die Gemeinde weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
8	In der betroffenen Siedlung Nordstraße, Kolpingstraße, Reusratherstraße, Hermann-Milde-Str., Herman-Löns-Str. ist in den letzten Jahren die Lärmbelästigung durch den Flugverkehr (vorallem nachts) sowie der Autobahn und der L288 durch steigenden Verkehr extrem gestiegen.	Der betroffene Abschnitt befindet sich nicht im Bereich eines Lärmbrennpunktes. Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. Fluglärm ist nicht unmittelbar Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9	In der Herderstraße ist zu Schulbeginn und Schulende eine nicht unerhebliche Lärmbelästigung durch sogenannte Eltern-Taxis. Die Eltern fahren Ihre Kinder bis vor dem Eingang der Schule und nutzen nicht die Hol- und Bringzonen. Sie lassen Ihr Auto Minuten Lang laufen z.B. wenn Kinder ein- oder aussteigen und wenn sie mit anderen Eltern klönen. Des weiteren ist dadurch auch die Feinstaubbelastung und Geruchsbelastung in der Herderstraße nicht unerherblich. Eine Möglichkeit die Belastung Lärm, Feinstaub und Geruchsbelastung zu verringern, wäre die Einrichtung einer Anwohnerstraße oder wie aktuell vom Land genehmigt die Einrichtung einer Schulstraße und somit zu den Stoßzeiten eine Sperrung der Straße für den Durchgangsverkehr.	Ob die Einrichtung einer Schulstraße möglich ist, welche aufgrund fehlender personeller Kapazitäten nicht wirkungsvoll von der Polizei zu kontrollieren ist, wird sich Rahmen des Schulwegsicherungskonzeptes zeigen. Bislang wird aufgrund dieser fehlenden Kontrollmöglichkeiten und anderer Problematiken in der Umsetzung, auch nach Austausch mit Kommunen welche diese bereits umgesetzt haben, seitens der Verwaltung von Schulstraßen noch Abstand genommen. Anwohnerstraßen gibt es gemäß Straßenverkehrsordnung nicht, lediglich die Beschilderung Anlieger frei ist möglich. Aufgrund fehlender Kontrollmöglichkeiten wird dies nicht mehr eingerichtet.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

10	Dass es öffentliche Verkehrsmittel gibt, begrüße ich ja, aber der Lärm der Busse und die Poser, die Abends Ihre Motoren aufheulen lassen ist, nicht mehr erträglich. Es ist eine 30 Zone, viele halten sich nicht an die Geschwindigkeit und rassen Abends durch die Straße, sodass sie die Geräuschkulisse der Abgasanlage vermehrt zum Ausdruck bringen. Der Busverkehr hier an der Kölner Str. und Ihre Geräuschkulisse ist in den Jahren sehr verstärkt geworden. Nicht nur das Sie Lärm erzeugen (zwischen 78 - 85 dB), bei 2 Busse kann es auch mal bis zu 91- 95 dB werden, unnötigen co² Ausstoßen, weil sie Ihre Motoren ständig laufen haben, auch die Vibrationen in den Gebäuden ist deutlich zu spüren. Zum anderen kommt hinzu das es vermehrt zum Verkehrschaos auf der Kölner Str. kommt. Ampelschaltungen sollten überprüft werden, damit der Verkehr besser abfließen könnte. Es kann doch nicht sein, dass es nur 3 bis 4 Autos über die Grünphase an der Kreuzung Kölner Str. Schillerstr. passieren können. Der dadurch verursachte Rückstau verstärkt die Lärmbelastung immens!	In der Kölner Straße werden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Gemäß politischen Beschluss soll die gesamte Opladener Neustadt planerisch überarbeitet werden. Hierzu wird eine entsprechende Bürgerinfo-Veranstaltung vorbereitet. Von der Verwaltung wird derzeit keine Veranlassung gesehen, die vorhandene LSA-Schaltung an der Schillerstraße zu ändern.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
11	Lärm wird hervorgerufen durch Busse, die durch Bodenunebenheiten extreme Schläge verursachen, Fahrzeuge, die mit veränderten Abgasanlagen zu abendlichen Stunden Straßenrennen veranstalten und die Gegensprechanlage der ARAL Tankstelle am Nachtschalter, die durch die gesamte Nachbarschaft schallt.	Der Hinweis wird an die Polizei sowie die Untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
12	Lärmbelästigung durch Verkehr auf Pützdelle 42. a) Warum wird nicht komplett eine Zone 30 eingerichtet? Warum nur auf Teilstücken der Pützdelle? b) Eine Blitzeraufstellung in den Parkbuchten auf Höhe Friedhof der Pützdelle würde auch mal gut tun. Zudem tägliches Hupkonzert durch zu wenige oder zu kleine Einscherlücken für Gegenverkehr. Tempo 30 könnte auch hier helfen. c) Dauerhafte Lärmbelästigung durch A59. Ebenso -zwar etwas leiserer aber dennoch deutlich hörbar - Lärm der A1. Deutlich spürbarer Unterschied zur Vollsperrung während der Brückenöffnung. Das war eine wahre Wohltat. Aber hier kommt eine Lärmumfrage wohl zu spät. Wen interessiert schon die Leverkusener Bevölkerung.	a) Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für die gesamte Pützdelle bzw. Wupperstraße zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde. b)Für den Bereich wird derzeit durch die zuständige Stelle die Erstellung eines Geschwindigkeitsprofils und eine anschließende Prüfung, ob eine Messstelleneinrichtung möglich ist, veranlasst. c) Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt.
13	Besonders in den Nachtstunden sind sehr laute Frachtflugzeuge über unserem Wohngebiet unterwegs. Je nach Windrichtung (?) gibt es auch tagsüber phasenweise sehr niedrig fliegende Flugzeuge.	Fluglärm ist nicht unmittelbar Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

14	Die Autobahn A1/A3 sowie der Bau der Leverkusener Brücke hinterlässt eindeutig Lärmspuren. Wir nehmen z.Z. auch deutlich die Veränderung wahr, dass LKW's nun wieder über die A1 Rheinbrücke fahren dürfen.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
15	Besonders laut sind hier abends und nachts rasende Autos (zwischen den Kreisverkehren) und tagsüber die großen LKW der Avea. Da scheppern die Container über die Straße.	Individuelles Verkehrsverhalten ist nicht Teil des Lärmaktionsplans.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
16	Der Flug Lärm nimmt zu und der Verkehr wird größer und dadurch auch lauter	Fluglärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
17	Im Umfeld zum angegebenen Standort ist Verkehrslärm der Autobahn wahrzunehmen und es wäre wünschenswert wenn hier zumindest etwas Abhilfe geschaffen werden könnte. Wahrzunehmen ist es vor allem in den wärmen Sommermonaten, wenn man mit offenem Fenster schläft wird man morgens von dem Verkehrslärm der Autobahn geweckt. Vielleicht besteht hier die möglich dem steigenden Verkehrslärm entgegen zu wirken u.a. die Erweiterung der Fahrspuren dürfte gefühlt eher zu einer weiteren Erhöhung des Verkehrslärms führen. Ich hoffe es erfolgt eine Prüfung nicht nur auf Grundlage der berechneten Werte, sondern auch einer Einstufung wie es wahrgenommen wird.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
18	Guten Tag, am genannten Standort ist eine starke Lärmbelästigung durch die Autobahn und die Zugstrecke permanent wahrzunehmen.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. Im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes ist für das Jahr 2025 der Bau einer Lärmschutzwand entlang der Schienenstrecke geplant.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

19	30iger Zone bis mindestens Mittelberg verlängern und dauerhaft also 24/7 einführen, Blitzer aufstellen, da sich vor allem Berg runter nach dem Blitzer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung gehalten wird.	Die Voraussetzungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Immissionsschutzgründen sind nicht gegeben. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Bergischen Landstraße zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde Es werden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Dem Vorschlag wird gefolgt.
20	Durch extrem hohes Verkehrsaufkommen (vor allem auch große, laute LKW) kommt es quasi dauerhaft zu einer fast unerträglichen Lärmbelästigung. Man kann auch abends/nachts kein Fenster offen haben, da in der Nacht einige Raser die Quettinger Straße zur Rennstrecke umfunktionieren.	Die Quettinger Straße ist als Lärmbrennpunkt in den Lärmaktionsplan aufgenommen und es erfolgt eine Maßnahmenplanung. Entsprechende Maßnahmenempfehlungen sind dem Lärmaktionsplan zu entnehmen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
21	Die Bahnverbindung Düsseldorf - Köln verläuft in kurzer Entfernung und die Bahnen - vor allem die Schnellzüge (ICE, Thalys) - fahren Rund um die Uhr. Selbst durch dicke Neubau - Fenster ist der Lärm deutlich zu hören. Höhere Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecke würden Abhilfe schaffen.	Der Maßnahmenvorschlag wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
22	Durch fehlende Lärmschutzwände im Bereich des naheliegenden Rastplatzes kommt es bei starkem Verkehr auf der Autobahn und durch Wind aus richtung Westen, zu sehr lautem Verkehrslärm.	Die Stellungnahme wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
23	Ich fände es super, wenn es auch anwendbare Richtlinien zu privatem Lärm gibt. Ich wohne in Bergisch Neukirchen und dort wird sehr viel in Gärten gearbeitet. Leider gibt es fast keine Möglichkeit wenigstens in den Mittags oder Abendstunden Ruhe vor Laubbläsern, Kettensägen etc. zu haben wenn der Nachbar wenig rücksichtsvoll ist. Das wäre sehr hilfreich, denn das ist unmittelbarer und sehr lauter Lärm.	Privater Lärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
24	Es ist Laut! Bei der Sperrung der Lützenkirchener Str durch eine Bautstelle 2022 oder 2023 hat es sich bestätigt das eine Einbahnstraßen-Lösung möglich ist. Parallel dazu verläuft die Quettinger Str in beide Richtungen. Es könnte auch Tempo 30 eingeführt werden. Da die Autos ab Lützenkirchener Ecke Maurinus Str. sehr stark beschleunigen. Dies sollte auch mit einen "Blitzer" überwacht werden. Vergleichbare Zubringer-Straßen in Köln sind längst Tempo 30 Zonen mit Verkehrsüberwachung. Zb Bergisch Gladbacher Str in Köln Holweide.	Der Lärmaktionsplan prüft für den genannten Abschnitt u.a. die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen. Im Ergebnis wird Tempo 30 nicht empfohlen. Als Maßnahme wird der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags empfohlen, Die Installation eines festen Blitzers ist nur über einen politischen Beschluss möglich.	Den Vorschlägen wird nicht gefolgt.
25	Im Bereich der gepflasterten Rinne der Straße sind an zwei Stellen starke Absackungen erkennbar. Wasser bleibt hier stehen und kann nicht in die Kanalisation abfließen.	Der Hinweis wurde an die Technischen Betriebe der Stadt Leverkusen weitergeleitet. Der Bereich wird im Rahmen der laufenden Unterhaltung behoben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

26	Auf der Oulustr Richtung Steinbüchel, kommt es zu starker Lärmbelästigung durch Raser die von der Gezelinallee über die Kreuzung Opladenerstr in Richtung Steinbüchel bis Steinbüchelerstr. diese „ausgebaute“ Strecke zur Rennstrecke umfunktionieren.Besonders in den Abend und Nachtstunden. In Fahrtrichtung Schlebusch wurde kurz vor der Kreuzung Opladenerstr. ein Blitzer installiert, der die Rennstrecke in diese Richtung entzerrt hat. Würde man einen Blitzer in Fahrtrichtung Steinbüchel installieren, am Besten ein paar hundert Meter weiter Richtung Steinbüchel, wäre auch dieses Problem verringert.	Eine Prüfung der Erweiterung des bestehenden stationären Blitzers um die 2 Fahrtrichtung wird in den kommenden Monaten möglicherweise in Betracht gezogen. Das Aufstellen eines weiteren Blitzers in einer anderen Höhe der Oulustraße erscheint jedoch sowohl wirtschaftlich als auch standorttechnisch nicht sinnvoll. Unabhängig davon bedarf es für die Erweiterung eines politischen Beschlusses.	Dem Vorschlag wird in Teilen gefolgt.
27	Durch den hohen Durchgangsverkehr auf der Feldstraße ist es tagsüber sshr laut. Fenster öffnen ist unmöglich da sshr laut und sehr hohe Feinstaubbelastung.	Die Luftqualität wird in Leverkusen durch zwei stationäre Messstationen laufend überwacht. In Leverkusen werden die geltenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit sowohl im sogenannten „städtischen Hintergrund“ (Manforter Str.) als auch an der besonders durch Verkehr beeinträchtigen Station an der Gustav-Heinemann-Straße seit mehreren Jahren eingehalten. Grundsätzlich ist im genannten Bereich von einem geringeren Verkehrsaufkommen, als in der Gustav-Heinemann-Straße auszugehen, wodurch in diesem Bereich allenfalls mit einer geringfügigen Erhöhung der Luftschadstoffkonzentration im Vergleich zum städtischen Hintergrund, nicht aber mit einer Überschreitung der der gesetzlich festgesetzten Grenzwerte zu rechnen ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
28	Wir liegen in der Einflugschneise vom Flughafen Köln-Bonn und werden rund um die Uhr belärmt. Besonders schmerzhaft ist es in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr Morgens, besonders intensiv in der Zeit von 23:00 Uhr bis 02:30 Uhr. Häufig haben wir den Eindruck dass die Lärmer besonders tief fliegen um uns den Mittelfinger zeigen zu können. Noch schlimmer wird es werden wenn die neue Autobahn A1 fertig wird, und als Landebahn für Köln-Bonn benutzt wird. Sie ist ja dann breiter als die Landebahn vom Flughafen Frankfurt, und somit bestens geeignet.	Fluglärm ist nicht unmittelbarer Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stellungnahme wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet. Darüber hinaus hat der Rat der Stadt Leverkusen sich deshalb in seiner Sitzung am 17.10.2011 für ein generelles Nachtflugverbot für Passagiermaschinen in der Zeit von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr aus gesprochen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

29	Sehr intensive Lärmbelastung an der Bahnstrecke(Güterverkehr), vor allen nachts, schlafen mit offenem Fenster ist nicht möglich, Bäume und Sträucher (die frühe als Lärmschutz gedient haben) wurden entlang der Gleisen in Alkenrath Carlo-Mierendorff-Str gerodet, Lärmbelastung durch die Autobahn, dauerhaftes Geräuschpegel	Schienenlärm ist nicht unmittelbar Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stellungnahme wird an die Deutsche Bahn AG weitergeleitet. Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
30	Abhilfe: Tempo 80 PKW /60 LKW und Flüsterasphalt !	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
31	Der nächtliche Fluglärm durch Transportflugzeuge lässt einen fast jeden Nacht aus dem Schlaf aufschrecken. Zudem ist die Autobahn A3 auch trotz des Reuschenberger Waldes sehr laut. Der Verkehr wird immer mehr aber es wird nichts für den Schutz der Bürger getan bezgl.Lärmschutz.	Fluglärm ist nicht unmittelbar Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stellungnahme wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet. Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

32	- a) Schießstand Kalk Straße bei Ostwind sehr laut - b) Vereinzelt Sportflugzeuge vom Flugplatz Kurtenkotten sehr laut, nicht alle aber vereinzelt. Insbesondere ältere Modelle - c) Natürlich Autobahn A1/A3 bei Westwind extrem laut - d) Bahnstrecke bei Ostwind sehr laut - e) Abkürzerverkehr und Besucher Bauhaus/Metro/Aldi verursachen viel Verkehr und Lärm	zu a) Der Hinweis wird an die Untere Immissionsschutzbehörde als zuständige Ordnungsbehörde weitergeleitet. zu b) Die Aufsicht über die Flugbetrieb liegt bei der Bezirksregierung Düsseldorf. Der Hinweis wird entsprechend an die zuständige Stelle weitergeleitet. zu c) Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. zu d) Der Bau einer Lärmschutzwand entlang der Güterzugstrecke ist nach Aussage der Deutschen Bahn für das Jahr 2025 vorgesehen. zu e) Keine Regelung im Lärmaktionsplan möglich.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
33	Hoher Lärm aufgrund der Autobahn	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
34	Wupperstraße - Tempo 30 wäre hier in beiden Richtungen sehr empfehlenswert.	Eine Anordnung von Tempo 30 wird aus dem Lärmaktionsplan nicht begründet. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für die gesamte Pützdelle bzw. Wupperstraße zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

35	Seit dem Ausbau der Gaspipeline durch Open Grid Europe, bei dem im Zuge des Baus viele Bäume und Buschwerk entfernt worden sind, kommt es zu vermehrten Lärm an unserem Standort. Eine Aufforstung bzw. Instandsetzung der Vegetation ist ja bemerkenswerter Weise nicht vor Ort, sondern an Ausweichorten erfolgt, das nutzt uns hier näher wenig! Bei der Untertunnelung der Fahrbahn der A1 für die Pipeline im Bereich Sporrenberger Mühle / Wiehbachtal ist die Autobahn nicht mehr von Buschwerk und Bäumen gesäumt. Eine Lärmschutzwand existierte dort bisher sowieso nicht. Durch die Inbetriebnahme der A1-Brücke und den damit verbundenen erhöhten Auto- und LKW-Verkehr ist der Lärmpegel nun zusätzlich deutlich gestiegen.	Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
36	Leider erhöhter Lärm am Tag und in der Nacht durch Flugzeuge, die sehr niedrig fliegen sowie verstärkter Lärm je nach Wind von der Autobahn, vermutlich wegen der abgebauten Lärmschutzwände. Die Güterbahnstrecke verursacht ebenfalls Lärm.	Die Hinweise werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
37	Hier wäre ein Flüsterasphalt und auch eine 30er Zone sinnvoll, da auch viele LKW hier lang fahren.	Die Straße In Holzhausen muss grundhaft erneuert werden und ist im Haushalt der Stadt etatisiert. Der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts wird im Zuge der Sanierung geprüft werden. Die Anordnung von Tempo 30 wurde im Lärmaktionsplan negativ geprüft. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Der Vorschlag wird gefolgt. Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
38	Im Bereich Mühlenweg Nord ist in den letzten Jahren der Lärmpegel,hauptsächlich des Autobahnverkehrs gestiegen. Meiner Meinung nach wurde die natürliche Schalladsorption der Natur vernichtet. Durch starken unnötigen BaumStrauchrückschnitt im ReuschenbergerBusch verlauf der Hochspannungsleitung (bis vor 4 Jahren gab es in diesem Bereich keinen Fussweg jetzt ist er vorhanden). Allgemeine Aufforstung aufgrund von Sturmschäden ist nicht wahrnehmbar. Natürlich ist der Lärmpegel auch Windabhängig. Vielleicht gibt es Möglichkeiten den naturellen Lärmschutz nicht ganz so rigoros zu zerstören.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird mit der an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

39	Reflexion durch gegenüberliegender Kirche erhöht die Lärmbelästigung. Fahrzeuge fahren teilweise deutlich zu schnell.Möglichkeit: a) Verengung der Fahrbahn mit Begrünung, dadurch wird automatisch langsamer gefahren und Stadtbild verbessert b) Flüsterasphalt mit lokalen festen Blitzer c) Einrichtung einer 30er Zone	a) Es handelt sich um eine Landesstraße mit entsprechendem Schwerlastverkehr; daher müssen entsprechende Querschnittsbreiten vorgehalten werden. Punktuelle Einengungen sind kaum möglich und führen aufgrund von Brems- und Anfahrvorgängen zu entsprechenden Lärmemissionen. b) Ein lärmoptimierter Asphalt kann bei einer in Zukunft stattfindenden Instandsetzung der Deckschicht berücksichtigt werden.Die Einrichtung eines festen Blitzers ist nur über einen politischen Beschluss möglich. c) Die Einrichtung einer 30er-Zone wurde im Lärmaktionsplan mit negativem Ergebnis geprüft.	Den Vorschlägen wird nicht gefolgt.
40	Das es auf der oben genannte Straße aufgrund des hauptsächlichen Berufsverkehrs nicht unbedingt leise zu geht, drückt ja schon die Lärmkarte aus. Jedoch kommt es gerade an Sonntagen immer häufiger vor (seit Jahren steigend), dass Autos oder Motorräder aus dem Kreisverkehr Steinbüchler Straße auf die Von-Knoeringen-Straße abbiegen und dann wie Rennfahrer beschleunigen (die meisten haben dabei wohl noch auf entsprechende Auspuffanlagen umgerüstet). Von den dabei erreichten Geschwindigkeiten von locker 90-100 Km/h ist auszugehen (zusätzlich höchst gefährlich). Hier wäre es schon hilfreich, wenn - wie auf der Oulustraße (von Schlebusch kommend) immer wieder einmal mobile Radargeräte aufgestellt würden um die Geschwindigkeit und den Lärm signifikant zu senken und Präsens zu zeige.	Für den Bereich wird derzeit durch die zuständige Stelle die Erstellung eines Geschwindigkeitsprofils und eine anschließende Prüfung, ob eine Messstelleneinrichtung möglich ist, veranlasst.	Der Vorschlag wird geprüft.
41	Der Verkehrslärm hat zugenommen. Mehr Straßenverkehr auf der BAB 3 und dem Mühlenweg, mehr Zugfahrten durch RRX, nach Corona wieder mehr Flugverkehr nach Köln Bonn. Besonders der Berufsverkehr zwischen 6.30 und 9.00 und 16.00 bis 18.00 auf dem Mühlenweg stört erheblich.	Der Hinweis wird an die jeweils zuständigen Stellen weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

42	Die Myliusstraße ist in dem Bereich zu einer Hauptverkehrsstraße geworden. Die Autofahrer, die nach Rheindorf wollen fahren nicht über den Westring sondern über die Myliusstraße. Nach Fußballspielen ist es noch extremer. Außerdem halten unter den Balkonen Myliusstraße 6 bzw. 8 die Schulbusse der GGS Im Steinfeld und dies fast immer mit laufenden Motor. Auch schon mal gerne 10 Minuten. Die Belastung mit Abgasen, Feinstaub und Lärm hat derart zugenommen, dass es, bis auf die ganz frühen Morgenstunden, kaum möglich ist Balkontür oder Fenster zu öffnen.	Die Myliusstraße ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt deshalb keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Hinweis bzgl. der haltenden Busse wird an die zuständige Stelle mit der Bitte um Beachtung weitergegeben. Zu Feinstaub: Die Luftqualität wird in Leverkusen durch zwei stationäre Messstationen laufend überwacht. In Leverkusen werden die geltenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit sowohl im sogenannten „städtischen Hintergrund“ (Manforter Str.) als auch an der besonders durch Verkehr beeinträchtigen Station an der Gustav-Heinemann-Straße seit mehreren Jahren eingehalten. Grundsätzlich ist in der Myliusstraße von einem geringeren Verkehrsaufkommen, als in der Gustav-Heinemann-Straße auszugehen, wodurch in diesem Bereich allenfalls mit einer geringfügigen Erhöhung der Luftschadstoffkonzentration im Vergleich zum städtischen Hintergrund, nicht aber mit einer Überschreitung der der gesetzlich festgesetzten Grenzwerte zu rechnen ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
43	Im Rahmen des RRX-Ausbaus wurden/werden an etlichen Stellen in Leverkusen die Bahn-Lärmschutzwände erhöht/ausgebaut. Die Passagen zwischen Leverkusen Mitte und Leverkusen Rheindorf wurden dabei jedoch weitgehend ausgelassen. Zwar ist teilweise bereits eine hohe Schallschutzwand vorhanden, in anderen Bereichen, bspw. am Bürriger Weg, steht nur eine halbhohe Schallschutzwand, weshalb der Bahnlärm im nördlichen Bürrig, bspw. im Bereich Alte Garten, deutlich zu hören ist. Hier sollte geprüft werden, inwieweit eine Erhöhung der vorhandenen Schallschutzwand darstellbar ist.	Der Maßnahmenvorschlag wird an die zuständige Stelle bei der Deutschen Bahn weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
44	Seit Dezember 2023 sind auf der Burscheiderstrasse, Ende Bergisch Neukirchen/Anfang Pattscheid 11 weisse BMW s abgestellt. Bis Januar waren Kennzeichen angebracht, seit ca 4 Wochen stehen die 11 Fahrzeuge unangemeldet hintereinander am Strassenrand.	Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergegeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
45	Auch wenn es hier um Straßen geht ist an dieser Stelle der Lärm vom dortigen Schießstand, insbesondere auch an Sonntagen, deutlich störender als der der Hauptstraßen.	Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergegeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
46	Je nach Schleife der Flugzeuge zum Köln-Bonner Flughafen gibt es Tage und Nächte mit deutlichem Fluglärm.	Fluglärm ist nicht unmittelbar Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stellungnahme wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

47	In LEV-Rheindorf, in Verlängerung der Muldestraße, entsteht ein neuer Wohnpark für Familien, der durch seine bauliche Lage deutlich näher an die Fahrbahn der Autobahn A59 heranrückt und somit in besonderem Maße durch die Lärmquellen der Autobahn betroffen ist. Durch das hohe tägliche Verkehrsaufkommen auf der A59 und die veraltete Lärmschutzinfrastruktur besteht in diesem Bereich bereits seit langem Handlungsbedarf, die Anwohner im Bereich der Muldestraße vor dauerhaften Lärm zu schützen. Hilfreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation könnten in der Erneuerung der Lärmschutzwände an der A59 (Abschnitt 27 - 26 Lev Rheindorf -> Dreieck Monheim Süd), der Verlegung von Flüsterasphalt auf oder in der Durchsetzung einer geeigneten Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A59 liegen.	Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
48	Je nach Witterung und Einflugschneise nach Köln empfinde ich den Fluglärm als beträchtlich und v.a. am späten Abend als störend. Durch die innenhofartige Anlage der Gärten hinter den Häusern Speestraße, Weddigenstraße, Rathenaustr und H.v.Helmholtz-Straße scheint sich der Schall zu reflektieren. Ich würde mir daher ein Nachtflugverbot auch für den Köln-Bonner Flughafen wünschen. Mindestens jedoch eine Anpassung der (nächtlichen) Einflugschneise.	Fluglärm ist nicht unmittelbar Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stellungnahme wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet. Darüber hinaus hat der Rat der Stadt Leverkusen sich deshalb in seiner Sitzung am 17.10.2011 für ein generelles Nachtflugverbot für Passagiermaschinen in der Zeit von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr aus gesprochen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
49	Wenn auch diese Meldung nicht in Ihre Zuständigkeit fällt, so hoffe ich doch, dass Sie diese entsprechend weiterleiten: Durchfahrende Schnellzüge sind bis in meine Wohnung in der Speestraße zu hören. Durch die innenhofartige Anlage der Gärten zwischen Speestraße, Weddigenstraße, Rathenaustr und H.v.Helmholtz-Straße wird der Schall vermutlich reflektiert. Auch auf dem Fußgänger-und Fahrradweg zwischen Gleis und Stadtpark ist es keine Freude unterwegs zu sein, wenn ein Schnellzug passiert. Zum einen der Lärm, zum anderen schlagen dort bei Regenwetter Blitze von der Oberleitung bis in die Pfützen auf dem Weg. Ich wünsche mir dort eine Ergänzung der Schallschutzwand vom Bahnhof Leverkusen-Mitte bis zur Stelze.	Zu Fluglärm: Fluglärm ist nicht unmittelbar Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stellungnahme wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet. Darüber hinaus hat der Rat der Stadt Leverkusen sich deshalb in seiner Sitzung am 17.10.2011 für ein generelles Nachtflugverbot für Passagiermaschinen in der Zeit von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr aus gesprochen. Zu Schienenverkehrslärm / "Blitze von Oberleitung": Der Hinweis wird an die zuständige Stelle der Deutschen Bahn weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
50	Robert Blum Straße Auf der einen Seite obi mit der Anlieferung per LKW. Auf der anderen Seite Bahngleise mit Güterzügen ohne Lärmschutz. Seit dem neuen Kreisverkehr ist es kaum möglich die Straße zu wechseln. Da ich eine leichte geh Behinderungen habe kann ich nicht rennen. Die Autos beschleunigen vom Kreisverkehr komment gefühlt auf mehr als 50km/h.	Aufgrund der vielen privaten Ein-u. Ausfahrten/Stellplätze ist es im betroffenen Bereich der nicht möglich eine Verbesserung bzgl. der Straßenquerung zu erreichen.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

51	Der Karl-Carstens-Ring ab dem Kreisverkehr Dhünnberg Richtung Dhünn, bzw. Herbert-Wehner-Str. wir teilweise von Autofahrern oder Autofahrerinnen als Beschleunigungsstrecke angesehen. Die Lärmbelastung ist dann über 75 dB(A) und zu Nachtzeiten nicht tolerierbar. Ebenfalls führt der PKW, Schwerlast- und Busverkehr zu einem ständigen Straßenlärm. Ich würde vorschlagen diesen Bereich aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h zu beschränken. So werden die Beschleunigungen der Fahrzeuge nach dem Kreisverkehr geringer ausfallen, was sicherlich zu einer Lärmentlastung führen wird.	Die Voraussetzungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Immissionsschutzgründen sind nicht gegeben. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
52	Bei Windstille, schlimmer bei Ostwind und vor allem bei Laubfreiheit des Waldstreifens starke Lärmbelästigung durch die A3. Bitte kein Ausbau der A3 unter weiterem Fällen von Bäumen. Keine stärkere Lärm- und Abgasbelastung!	Der betroffene Abschnitt befindet sich im Bereich des Lärmbrennpunktes 7. Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
53	Die Lärmbelastung ist durch die nahen Autobahnen A1/A3 und dem Autobahn-Kreuz Leverkusen, sowie der Bahnlinie Köln-Wuppertal extrem hoch. Im Bereich der Bahnlinie ist ein aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand) geplant. Der Bau der Lärmschutzwand wird leider immer wieder verschoben. Durch den Bau der Lärmschutzwand wird die Siedlung nicht nur durch die direkte Lärmquelle Bahn geschützt, sondern auch der Reflexionslärm der Autobahnlärm wird reduziert. Die Reflektion entsteht an einer auf der anderen Seite der Bahngleise gelegenen Industriehalle. Die Bahnstrecke soll Ende 2024/2025 saniert werden. Durch die Sanierung wird der Lärmpegel nochmals weiter zunehmen. Daher halten wir es für erforderlich, die Lärmschutzwand im Vorfeld der Baustelle zu errichten.	Nach Aussage der Deutschen Bahn ist der Bau der Lärmschutzwand derzeit für das Jahr 2025 vorgesehen. Der Hinweis wird an die zuständigen Stelle weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
54	Der Lärm der Autobahn ist viel zu hoch.	Der betroffene Abschnitt befindet sich im Bereich des Lärmbrennpunktes 15. Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

55	Gemäß den Informationenausder Lärmkartenberechnung werden hier beeinträchtigende Lärmwerte angegeben. Durch eine Temporeduzierung auf 30km/h läßtsichdiese Lärmbelastung mindern. Auf der Oulustraße und Schlebuscher Straße im Ortskernbereich Schlebusch werden in den angrenzenden Wohngebieten z.B. Gezellinallee, Felix von Roll, Moisbroicher Straße Lärmbelastungen erreicht,welche die Nachtruhe beeinträchtigen. Hier kann durch eine nächtliche Temporeduzierung auf 30km/heine minderung der Lärmbeeinträchtigung erreicht werden.	Der Bereich der Mühlheimer Straße ist als Lärmbrennpunkt Nr. 21 in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 wird dabei als geeignetes Mittel der Lärmreduzierung identifiziert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III in seiner Sitzung am 14.09.2023 die Einführung von Tempo 30 im Bereich der Mühlheimer Straße abgelehnt hat.	Der Stellungnahme wird gefolgt.
56	Die Autobahn ist über den Tag verteilt viel zu laut.	Der betroffene Abschnitt befindet sich im Bereich des Lärmbrennpunktes 15. Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
57	Der Bahnverkehr hat sich in den letzten Jahrzehnten brutal erhöht und durch die immer höheren Geschwindigkeiten der Züge ist die Lautstärke auf ein unerträgliches Maß gestiegen. Auch die Erschütterungen haben Spuren an den Immobilien hinterlassen. Das mindeste was dagegen unternommen werden muß, ist eine ausreichend hohe Lärmschutzwand.	Die Deutsche Bahn AG hat für das Jahr 2025 den Bau einer Lärmschutzwand in dem betroffenen Bereich angekündigt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

58	Guten Tag, als unmittelbarer Anwohner an o.g. Kreisverkehr möchte ich auf folgende Probleme hinweisen und Lösungsmöglichkeiten nennen: ° Permanent zunehmender PKW und Schwerlastverkehr mit sehr hoher Lärmbeltung. Bei PKW häufige Nutzung der Ausfahrten aus dem Kreisverkehr als Beschleunigungsstrecke, bei LKW Bremsmanöver vor dem Kreisverkehr und wegen Überlängen überfahren der Randstreifen mit entsprechenden Abrollgeräuschen der Räder und poltern der Ladung. ABHILFE: Tempo 30 Zone im Umkreis von mind. 500 m um den Kreisverkehr und Einschränkungen für den Schwerlastverkehr. Positiver Nebeneffekt: Reduzierung der Unfallzahlen im und am Kreisverkehr. ° Die Strasse Dhünnberg ist eine wichtige Route der Wupsi. Die Busse mit Dieselmotor sind nicht nur sehr laut, zum Lärm kommt noch die Umweltverschmutzung durch Abgase. Zusätzlich hohes Verkehrsaufkommen PKW etc. ABHILFE: Schnellere Umstellung der Bussflotte auf Elektrofahrzeuge und zusätzlich Tempo 30 Zone. Ausserdem soll der Dhünnberg zur Anliegerstrasse erklärt werden. ° Besonders in den Sommermonaten erhebliche Lärmbelastung ausgehend von der Flüchtlingsunterkunft Auermühle. ABHILFE: Einführung Sperrstunde genau wie auch diese für uns gilt. ° Alarmfahrten von Feuerwehr etc. sowie Rettungsdiensten mit Ziel Klinikum unter Einsatz Martinshorn, auch wenn kein Verkehr herrscht. Dies ist zeitweise extrem oft und kaum zu ertragen. ABHILFE: Die Fahrer dieser Fahrzeuge für dieses Problem sensibel machen (das kostet sogar nichts)! Ausserdem gibt es doch Zufahrtsmöglichkeiten zum Klinikum ab Gustav-Heinemann-Str. Somit könnte ein Teil der Fahrten über diese Strecke führen und die Fahrzeiten können in vielen Fällen reduziert werden. ° Die Schiessübungen des Schützenverein Schlebusch erfolgen offensichtlich auch mit Kleinkalibergewehren. Die Schussgeräusche werden noch durch ein Echo verstärkt, sodass immer Knall plus Echo besonders in den Sommermonaten an den Nerven zehren. ABHILFE: Besseren Schallschutz an der Schiessbahn installieren. Die von mir angeführten Punkte belasten Nerven und Gesundheit zunehmend und ich erhebe keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es wäre zu begrüssen, wenn die Anregungen aufgegriffen werden und zu einer Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität führen würden.	Die Voraussetzungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Immissionsschutzgründen sind nicht gegeben. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine Beschränkung des Verkehres zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde. Die Beschilderung Anlieger frei kann durch die Polizei nicht kontrolliert werden und wird daher derzeit nicht mehr angeordnet. Die Hinweise zum Schießstand sowie der Flüchtlingsunterkunft werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Beide Einrichtungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
59	An der in Fahrtrichtung Langenfeld rechten Abfahrt der Autobahnbrücke A59 Rheinstraße, unmittelbar hinter dem Brückenbauwerk, hat jemand große Mengen Baumaterial abgeladen. Komplette Zementsäcke, Mischeinmer usw. Ich würde ja gerne Fotos davon hochladen, aber das scheint hier nicht zu gehen.	Der Hinweis wurde an die zuständige Stelle weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

60	Im Wiehbachtal und den angrenzenden Siedlungen herrscht ein permanentes Autobahngeräusch ("Hintergrundrauschen") aus Östlicher bis Süd-Östlicher Richtung mit gut 50dB. Mutmaßlich stammt diese Lärmbelastung von der Talbrücke Köttersbach A1 Streckenkilometer 397,5. Die Brücke verfügt aktuell noch über keinerlei Lärmschutzmaßnahmen, so dass der Autobahnlärm ungehindert durch das ganze Tal und dessen Anreiner rollt. Hier würden wir uns über eine nähere professionelle Untersuchung der Situation und ggf. daraus resultierende Schallschutzmaßnahmen sehr freuen.	Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
61	Sehr geehrte Damen und Herren, an der markierten Stelle wird aktuell ein neues Bauprojekt mit 27 Einfamilienhäusern gebaut, welches im Laufe des Jahres fertiggestellt wird. Das Grundstück nähert sich der Autobahn sehr stark an. Nach zahlreichen Besuchen fällt uns auf, dass die Lärmbelastung durch die unmittelbare Nähe zur A59 enorm hoch ist. Eine erneuerte Lärmschutzwand und zusätzliche Baumaßnahmen im Bereich der anliegenden Brückenüberquerung würde die Lärmbelastung sicherlich senken. Ich hoffe, dass die Meldung Gehör findet. Damit würden Sie die Lebensqualität vieler Familien, die sich im Rahmen dieses Neubauprojekts in Leverkusen ein Eigenheim gekauft haben, verbessern.	Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. Grundsätzlich gilt es anzumerken, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Vorhaben entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse festgesetzt wurden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
62	Auf Grund der Abholzungsarbeiten/Bau-Vorbereitungsarbeiten an der A3 hat sich die dauerhafte Lärmbelästigung/der dauerhafte Lärmpegel drastisch erhöht. Eine Reduzierung dessen ist durch die geplanten Maßnahmen nicht mehr erwartbar.	Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. Grundsätzlich gilt es anzumerken, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Vorhaben entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse festgesetzt wurden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
63	In der Muldestraße haben wir ein Eigenheim aus einem Neubauprojekt gekauft. Dieser Neubau wird in Ihrer Karte noch gar nicht angezeigt, befindet sich jedoch unmittelbar an der Autobahn. Hinzu kommt hier eine Fußgänger-Autobahnüberquerung wodurch (natürlich erstmal subjektiv) auch ein Teil der Lärms nicht abgefangen werden kann.Wir nehmen insgesamt eine sehr hohe Lärmbelastung wahr - vermutlich auch höher als auf der Karte angezeigt.Wir würden Sie bitten, sich dieser hohen Lärmbelastung anzunehmen und hoffen auf eine Rückmeldung.	Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. Grundsätzlich gilt es anzumerken, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Vorhaben entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse festgesetzt wurden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
64	Wir haben vor kurzen ein Haus auf der Muldestr./Rheindorf gekauft.Wird zwar noch gebaut, und liegt sehr nah an der autobahn A59. Haben festgestellt, daß an manchen Tagen und Uhrzeiten der Lärmpegel zum teil sehr hoch ist.deshalb möchte wir an diesem Lärmaktionsplan teilnehmen. Daher bitte ich Sie höflichst, evtl mit Lärmschutzwände den Lärm zu verringern!	Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. Grundsätzlich gilt es anzumerken, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Vorhaben entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse festgesetzt wurden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65	Seit Frühjahr 2022 ist nun die Neupflanzung des Baumes vor der Dechant-Fein-Str. 21 offen und die Pflanzung wird immer wieder auf die nächste Pflanzperiode verschoben … Die städtischen Gärtner(innen) haben hier nach Neuanlage des Beetes und Entfernung des alten Baums einen Pfahl eingeschlagen, der die Position des Baumes anzeigen soll (s. Photo in alter Meldung 1008309). In der näheren Umgebung wurden in den letzten Pflanzperioden etliche Bäume ersetzt … Aber hier tut sich seit nunmehr 2 Jahren nichts. Insofern möchte ich gerne nachfragen , inwiefern die Neupflanzung vor der Dechant-Fein-Str. 21 nun endlich in der jetzigen aktuellen Pflanzperiode erfolgen wird.	Die Anfrage wurde an die zuständige Stelle weitergeleitet und vor dort bereits beantwortet. Sie bezieht sich inhaltlich nicht auf den Lärmaktionsplan.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
66	Der Lärmpegel von der naheliegenden Autobahn ist zu hoch.	Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

67	folgende Punkte könnten verbessert werden: - Der Karl-Carstens-Ring ab dem Kreisverkehr Dhünnberg Richtung Dhünn, bzw. Herbert-Wehner-Str. wird teilweise von Autofahrern oder Autofahrerinnen als Beschleunigungsstrecke angesehen. Die Lärmbelastung ist dann über 75 dB(A) und zu Nachtzeiten nicht tolerierbar. - Gleiches gilt für die Beschleunigung aus der Sauerbruchstr. in Richtung Willy-Brandt-Ring. - Ebenfalls führt der PKW, Schwerlast- und Busverkehr zu einem ständigen Straßenlärm. Ich würde vorschlagen diesen gesamten Bereich aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h zu beschränken. So werden die Beschleunigungen der Fahrzeuge nach dem Kreisverkehr/Einmündung geringer ausfallen, was sicherlich zu einer Lärmentlastung führen wird. - Durchgangsverkehr Dhünnberg durch Anliegerstraße und Tempo 30 reduzieren, dadurch weniger Lärm (Beispiel Straßburger Str). Auch hier die ist die Beschleunigung aus dem Kreisverkehr eine Lärmquelle. a)- Reduzierung Verkehr und Lärm durch Elterntaxis (https://www.n-tv.de/panorama/Staedte-wollen-Elterntaxis-ausbremsen-article24795240.html) b)- Mittlerweile Dauerbeschallung durch Trainings und Spielbetrieb (zzgl. Zuschauer- und Lautsprecherlärm) SV Schlebusch vor allem am Wochenende (Samstag und Sonntag) und Feiertagen (Schallschutzmaßnahmen (https://www.jensen-media.de/nachhaltiger-laermschutz-so-gruen-wie-der-stadionrasen-rau-klimawand/) c)- Reduzierung Lärmbelastung Flüchtlingsunterkunft insbesondere in Sommermonaten bis in den späten Abend (Picknicken auf Parkplatz). d)- Reduzierung des Lärms durch Flugverkehr Flughafen Köln-Bonn, Flughöhen sind scheinbar niedriger als früher und daher lauter. e)- Reduzierung Geräuschpegel durch Martinshorn (andere Verkehrslenkung ab Dynamit Nobel über Sauerbruchstr. und dort wie am Dhünnberg Anliegerstraße), Nutzung Zufahrt zum Klinikum ab Gustav-Heinemannstr. bei Dhünnbrücke. f)- Reduzierung Lärm durch Flugverkehr der Sportflugzeuge vom Kurtekotten. Diese Lärmquelle ist insbesondere bei schönem Wetter vorhanden. g)- Reduzierung Lärm durch Schießübungsplatz (insbesondere Freitag und Samstag) an der Kalkstraße durch Schallschutzmaßnahmen. h)- Reduzierung Lärm von der Güterzugstrecke - Schallschutzmaßnahmen. i)- KFZ-Werkstatt "Stengel", laute Arbeiten bei offenem Tor (Abhilfe: Türen schließen).	Die Voraussetzungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Immissionsschutzgründen sind nicht gegeben. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine Beschränkung des Verkehres zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde. Die Beschilderung Anlieger frei kann durch die Polizei nicht kontrolliert werden und wird daher derzeit nicht mehr angeordnet. Die Hinweise zu den Ziffern a bis i werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Diese Themen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans bzw. nicht in der Zuständigkeit der Stadt Leverkusen.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

68	Ein grosses schlagloch vor der Bushaltestelle Seniorencentrum Höhe Berliner Str 6 Richtung Schlebusch	Das Schlagloch wird im Rahmen der laufenden Unterhaltung beseitigt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
69	Einteilung der dB für den Bereich nicht aktuell aufgrund einer Zunahme des Fluglärms bzw. Verringerung der Flughöhe in der Einflugsschneise Flughafen Köln/Bonn, des zunehmenden Autoverkehrs auf dem Mühlenweg und auf den Autobahnen A3, A1 und deren Baustellenlärm durch Erweiterung und Umbau. Vorstellbare Maßnahmen Nachtflugverbot, wechselnde Flugrouten, reglementierte Tempolimits innerorts überall auf 30 km/h, auf allen Autobahnen 80 km/h und Einbau von Flüsterasphalt. Finanzierung und Einbau von passiven Lärmschutzmaßnahmen wie 3fach Verglasung von Privathäusern	Die Hinweise werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Die Finanzierung von Schallschutzfenstern durch die Stadt Leverkusen erfolgt derzeit nicht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
70	Mit der Eröffnung der Leverkusener Brücke ist die Geräuschpegel in Muldestraße in Leverkusen Rheindorf gestiegen. Lärmpegelbereich liegt hier deutliche höher als die gemessene Werte von 61 dB(A) tags und nachts 56 dB(A) aufgrund der viel verkehrende LKWs. Es ist dringend notwendig Lärmschutzwände oder Fahrbahndecke zu erneuern.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen,
71	Man hört besonders in der Nacht wenn man das Fenster gekippt hat den Lärm von den angrenzenden Autobahnen. Es scheint sich durch die Sanierung/Wärmedämmung durch die Vonovia verschlimmert zu haben. Die Materialien scheinen den Lärm weniger zu "schlucken" als zuvor.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
72	Ca. 4 m3 Bauabfälle direkt am Wanderweg	Der Hinweis wird an die Untere Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Leverkusen weitergegeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

73	Guten Tag. Es geht um die Kandinskystr./Leimbacherberg. Viele haben dort Eigentum. Die Straße wird immer mehr zur Rennstrecke für Autos. Hausnr 9-17 , kinderreiche Familien bewohnen diese Straße. Deshalb fordern und bitten Bewohner seit Jahren eine 30er Zone. Man findet einfach keine Ruhe. Hinzu kommt noch der Lärm der anliegenden B51 und abends hörbar der Autobahnlärm der A1 und je nach Windrichtung der A3. Es ist ein Dauerquitschen/Summen zu hören. Vielen Dank für diese Möglichkeit sich äußern zu können .	Die Voraussetzungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Immissionsschutzgründen sind nicht gegeben. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine Beschränkung des Verkehres zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde. Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird mit der an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
74	Seitdem die Busspur, die die Nobelstraße mit dem Westring verbindet, zweispurig ausgebaut und für alle freigegeben wurde, ist es für uns Anwohner in der Nobelstraße unerträglich laut geworden. Vorher war diese Verbindung nur für Busse, Taxen, Krankenwagen und Anwohner freigegeben. Obendrein war diese Verbindung nur einspurig zu befahren. Die Autofahrer, die vorher die Olaf-Palme Straße nutzten, Rasen jetzt durch die Nobelstraße. Und das Tag und Nacht. Hinzu kommt der Lärm der Stelzenautobahn, die seitdem der erste Teil der Rheinbrücke fertig ist, von vielen LKWS genutzt wird. Und nicht zu vergessen die Baustelle an der Dhünn. Die Baustellenfahrzeuge fahren regelmäßig durch die Nobelstraße. Zur Zeit ist dir damalige Busspur wegen Bauarbeiten gesperrt. Voraussichtlich bis Ende März. Dadurch entfällt der Durchgangsverkehr und somit auch größtenteils die erhebliche Lärmbelästigung. Zur Zeit fahren auch keine Busse und LKW 's durch die Nobelstraße. Der Westring endete vor Jahren in der Albert-Einstein-Straße. Damals wurde im Rahmen von Ummbauarbeiten die Busspur eingerichtet, um auch unsere Straße von Wiesdorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten, was auch funktioniert hat. In einer Nacht und Nebel Aktion wurde aus der Busspur eine zweispurrige Straße. Uns Bürger wurde damals mitgeteilt, dass Leitungen verlegt werden müssen. Hier besteht dringend Handlungsbedarf. Wiesdorf ist ein sehr kleiner Stadtteil. Die Stadtmitte kann nur über die Wöhlerstraße, Hauptstr , Dhünnstraße und Nobelstraße erreicht werden. Wobei die Hauptstraße eine Einbahnstraße ist. Die Dhünnstraße wird nicht mehr viel genutzt, weil viele Autofahrer lieber die Busspur als Abkürzung nutzen und sich somit die Umfahrrung über die Rheinallee, Dhünnstraße und Olaf-Palme Straße sparen. Davon betroffen ist das Stück Nobelstraße zwischen der früheren Busspur und dem Erholungshaus. Für uns Anwohner ist die Situation sehr belastend. Die Dhünnstraße um den Kaiserplatz rum ist mittlerweile eine Spielstraße und wird zu manchen Zeiten (Weihnachten)für Durchgangsverkehr gesperrt. Vielleicht könnte uns in der Nobelstraße eine Einbahnstraßenregelungzwischen Emil- Fischer-Straße und Dhünnstraße entlasten. Es ist für mich absolut nicht nachvollziehbar, warum die Busspur in einer Nacht und Nebel Aktion umgebaut wurde.	Die ursprünglich als reine Busspur hergestellte Verbindung zwischen Nobelstraße und Westring wurde Ende der 90er Jahre auf Wunsch der Politik und der Anwohner für den allgemeinen Verkehr geöffnet. Sollte dies rückgängig gemacht werden, wäre eine politische Entscheidung notwendig. Darüber hinaus ist die Nobelstraße nicht Teil des Lärmaktionsplans / der Maßnahmenplanung.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

75	an der Berliner Straße ist es regelmäßig durch Bus und Lkw Verkehr sehr laut (bis zu 75 dB). Durch die engere Bebauung (mehrere neue Häuser) und relativ schmale Straße wird der Lärm durch die Gebäude reflektiert und teilweise verstärkt. Zusätzlich ist der Straßenbelag in schlechtem Zustand und fördert Lärm. Auch nachts fahren dort häufig laute Fahrzeuge vorbei. Gibt es die Möglichkeit, dort Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen? Z.b. Tempo 30 im eng bebauten Teil von Fettehenne? Hauptsächlich ca. Einmündung Bohofsweg bis ca.Einmündung Teltower Str. Als AnwohnerIn fühlt man sich häufig (auch nachts) gestört.	Eine Anordnung von Tempo 30 wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 3 mit negativem Ergebnis geprüft.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
76	Sehr geehrte Damen und Herren, wir sind dem Lärm der A59 ausgesetzt. Durch das Fenster, weches nachts auf Kipp steht, hört man den Verkehr auf der Autobahn. Im Sommer, wenn man draußen sitzt, ist ein permanentes Surren zu hören obwohl die Bäume den Lärm schlucken sollten. Aktuell hört man nachts Arbeiten auf der Autobahn.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird mit der an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
77	Um der steten Lärmbelastung auf der Sandstr. In Opladen entgegenzuwirken ist es wunschenswert endlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempi 30 für die gesamte Sandstr. Umzusetzen. Die Kitas die an der Sandstr. Kiegen werden dies sicher auch begrüssen.	Die Voraussetzungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Immissionsschutzgründen liegen nicht vor. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung für die gesamte Sandstraße begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
78	Besonders nachts Fluglärm durch Anflug auf den Köln/Bonner Flughafen. Auch durch 3fach-Verglasung sind oft tieffliegende Maschinen deutlich zu hören	Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergegeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
79	Ich wohne in der Gerhart-Hauptmann-Str. die in die Düsseldorfer Str. mündet. Der Verkehr ist enorm zu den Stoßzeiten 8 Uhr bis 17 Uhr besonders. Zudem blockieren trotz Parkverbot Schilder auf der Seite des Rewe Marktes den Verkehr erheblich, (Höhe: ab Zebrastreifen bis zur ersten Parkinsel), sodass es zu einer einspurigen Fahrbahn kommt. Gehupe ist täglich und auch der Stau, sowie die Sicherheit für Fußgänger sehr beeinträchtigt. Beim zuständigen Ordnungsamt rufen wir so gut wie täglich an. Vorschlag: Einbahnstraße ab Kreuzung Kantstraße / Gerhart-Hauptmann-Str. bis Einmündung Düsseldorfer Str. Begrünte Parkinseln erweitern bis zum Zebrastreifen. Dämmt den Verkehr und durch das Grün wird es für Klima, Bewohner, Natur gut. Umgehungstraße ist durch die Günter-Weißborn-Straße möglich und gegeben.	Eine Einbahnstraßenregelung wird im Rahmen des aktuellen Antrages Nr. 2024/2925 geprüft. Darüber hinaus ist die Gerhart-Hauptmann-Straße nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sodass keine Maßnahmenplanung erfolgt. Der Hinweis bzgl. der Verkehrsinseln wird an die zuständige Stelle weitergegeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

80	Durch Straßenverkehr. 75 dB Nachts Autorennen Felderstr bis Hitdorf Richtung A 59. Bushaltestelle vor dem Haus. Laute Busse.	Der Hinweis bzgl. Autorennen wird an die Polizei weitergegeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
81	Mueritzstr. 51371 Leverkusen Rheindorf, hier ist vom Umspannwerk (RWE) ständig ein lauter Brummton zu hören, das ist sehr störend.	Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergegeben.	Die Stellungnahme wird zu Kenntnis genommen.
82	Auf der Kandinsky Straße ist es durch die 50 er Zone sehr laut und vor allem für die Schulkinder auf Höhe der Verengung zur Paul Klee Straße gefährlich. In der Paul Klee Straße - Ecke Hannah-Hoech-Strasse hält sich kaum jemand an 30, was zu lauten Fahrgeräuschen teils untermalt mit lauter Musik führt. Überdies ist die Paul Klee Straße dort eine breite Asphalt Wüste, die sich im Sommer stark aufheizt. Ggf könnte man hier Lärm und Klimaschutz durch Bäume etc. verbinden.	Einzelne Baumpflanzungen haben grundsätzlich akustisch keine Wirkung. Der Hinweis wird dann die zuständige Stelle mit der Bitte um Prüfung weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
83	Erhöhtes Verkehrsaufkommen (Inkl. Schwerlasttransporten) führt zu enormer Lärmbelästigung auf der Burscheider Straße, Höhe Bushaltestelle Muhrgasse bis Bushaltestelle Oberölbach. In dem Bereich liegen wir bei 70-74 db(A) (wahrscheinlich ermittelt im trockenen Zustand der Straße und bei Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) was für ein kleines Dorf wie Pattscheid völlig inakzeptabel und für die Anwohner stark gesundheitsgefährdend ist. Bei Regen sammelt sich ungewöhnlich viel Wasser auf der Straße, wodurch die Fahrgeräusche noch um ein vielfaches erhöht werden. In diesem Bereich ist der Straßenabschnitt gradlinig was dazu führt, dass der Schall kanalisiert und weniger absorbiert wird. Zudem verleitet der gradlinige Straßenverlauf dazu schneller zu fahren, was das Problem noch weiter verstärkt. Vorschläge zur Minderung der Lärmbelästigung: 1. 30er Zone | Lärmschutz 2. 30er Zone | Luftreinhaltung 2. 30er Zone zu bestimmten Zeiten wie zur Rush Hour 3. Flüsterasphalt 4. Schallschutzmauer 5. Radarkontrolle | fest oder vermehrte mobile Kontrollen	Zu 1 und 2) Die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wurde bereits im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 3 mit negativem Ergebnis geprüft. Eine Anordnung aus Gründen der Luftreinhaltplanung ist in Leverkusen aufgrund der Einhaltung der Grenzwerte nicht zu begründen. Somit besteht auch keine Grundlage für eine temporärere Anordnung. Zu 3) Bei den in der jüngeren Vergangenheit (2014-2018) durchgeführten Instandsetzungen wurde ein lärmoptimierter Splittmastix eingebaut. Mittelfristig sind keine Instandsetzungen geplant. zu 4) Eine Schallschutzmauer ist aus städtebaulichen Gründen sowie mangelnder Flächenverfügbarkeit und der diversen Ein- und Ausfahrten nicht möglich. zu 5.) Im Bereich der Burscheider befinden sich mehrere mobile Messstellen. Hier werden weiterhin regelmäßig Kontrollen durchgeführt. Die Installation eine festen Blitzers kann nur über einen politischen Beschluss erfolgen.	Den Vorschlägen wird nicht gefolgt.
84	Auf der gesamten Wupperstraße sollte zur Lärmreduktion ab dem Ortseingangsschild "Rheindorf" die Geschwindigkeit auf Tempo 30 herabgesetzt werden.	Die Anordnung von Tempo 30 wurde bereits im Rahmen des Bürgerantrages Nr. 2023/2137 geprüft.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
85	Auf der Solingerstraße sollte ab dem Kreisverkehr (Ecke Wupperstraße) bis zur Ecke Oderstraße zur Lärmreduktion die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden. Vor allem die Anwohnenden bis zur Aral sind, wegen der direkten Straßenlage stark betroffen.	Der Abschnitt ist als Lärmbrennpunkt Nr. 37 im Lärmaktionsplan enthalten. Die Anordnung von Tempo 30 wird nach eingehender Prüfung nicht empfohlen.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

86	In den Abendstunden / nachts wird die Straße gerne von Rasern genutzt, welche den Motor aufheulen lassen und /oder mit deutlich überhöter Geschwindigkeit fahren. Das stört die Nachtruhe	Individuelles Verkehrsverhalten ist nicht Teil des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wurde an die Polizei weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
87	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
88	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
89	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
90	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
91	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
92	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

93	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
94	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
95	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
96	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
97	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
98	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

99	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
100	Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr zunimmt und etwas dagegen unternommen werden muss. Entweder agiert man mit einem Tempolimit, welches dann auch kontrolliert wird, oder man investiert in Lärmschutz Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder ähnlich.	Der betroffene Bereich ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt somit keine Maßnahmenplanung für den betroffenen Bereich. Sollten die Auslösewerte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter gesenkt werden, ist eine Aufnahme in die Maßnahmenplanung ggf. möglich.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
101	Ringstr, Busverkehr und Berufsverkehr, überfahren des Kreisverkehrs führt zu hoher Lärmbelastung	Individuelles Verkehrsverhalten ist nicht Teil des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die zuständigen Verkehrsbetriebe (Wupsi) weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
102	Pützdelle, hohes Verkehrsaufkommen		Die Stellungnahme wird zur Kenntis genommen.
103	Auch in der an sich ruhigen Waldsiedlung hören wir nachts - tags überdeckt von anderen Geräuschen - das Dauerrauschen der Autobahn (A 3), so dass ich deshalb z. B. bei Westwind mit geschlossenem Fenster schlafe.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
104	Es stehen wieder Baggerfahrzeuge OHNE amtliches Kennzeichen auf unseren schön sehr knappen öffentlichen Parkplätzen vor der Schöneberger Straße 24 in Leverkusen Mathildenhof. Ein unmöglicher Zustand!	Die Anfrage wurde an die zuständige Stelle weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2. Eingaben der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung (Durchgeführt im Zeitraum vom 29. Mai 2024 bis zum 30. Juni 2024)			
105	Die Kandinsky Straße am Leimbacher Berg in Leverkusen ist insbesondere ab der Einmündungen Paul -Klee- Straße bis Berliner Straße sehr laut. Zusätzlich ist die Straße dort deutlich enger und schwer einzusehen, sodass es zu gefährlichen Situationen mit parkenden Autos, Bus, Fußgängern und Schülern kommt. Tempo 30 würde daher neben dem Lärm auch die anderen Probleme mit beheben.	Die Voraussetzungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Immissionsschutzgründen liegen nicht vor. Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
106	Hupen bei der Ampel Fürstenbergplatz B 8 verbieten. Linksabbieger auf der B8 in die Fürstenbergstrasse Richtung Düsseldorfer Straße dürfen bei Rot fahren, bemerken es nicht und die nachfolgen Fahrer Hupen regelmäßig.	Individuelle Verkehrsverhalten ist nicht Teil des Lärmaktionsplans.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
107	Mehr Tempo 30 für PKW und LKW. Besonders in Wohngebieten. Zusätzlich Überprüfung der bestehenden 30er Zonen. zb. Birkenbergstr in Opladen. Mehrere Schulen in der Nähe: Tempo wird oftmals nicht eingehalten. Zusätzlich Öffnung der Einbahnstrassen für Fahrräder!	Für den Bereich wird derzeit durch die zuständige Stelle die Erstellung eines Geschwindigkeitsprofils und eine anschließende Prüfung, ob eine Messstelleneinrichtung möglich ist, veranlasst In reinen Wohngebieten, wo dies möglich, ist wurden bereits in der Vergangenheit Tempo-30-Zonen eingerichtet bzw. an besonderen Gefahrenstellen, wie zum Beispiel an Einrichtungen für Schutzbedürftige. Die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr wird aufgrund mangelnder Ausweichflächen nicht befürwortet.	Der Vorschlag wird geprüft. Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
108	Westring zwischen Rheindorf und Wiesdorf Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 Km/h / alternativ eine Lärmschutzwand Der Geräuschpegel ist mitlerweile enorm geworden. ich bin Abwohner auf dem gegenüberliegenden Bendenweges.	Die Voraussetzungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Immissionsschutzgründen und somit auch dem Bau einer Lärmschutzwand liegen nicht vor. Zu beachten ist, dass die Straße für den ÖPNV von Bedeutung ist, da hier Schnellbuslinien verkehren. Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

109	In dem Abschnitt der Mühlheimer-Straße zwischen Willy-Brandt-Ring und Stadtbahn fahren sehr viele Autos und vor allem auch viele LKWs. Die Straßenbelege gehen ständig kaputt und ohne Fußgänger-Ampel kann man die Straße zur Hauptverkehrszeit kaum überqueren. Der Lärm und die Feinstaubbelastung sind enorm. Eine a) Geschwindigkeitsbegrenzung (auch um das nächtliche Rasen zu vermeiden), sowie b) bessere Straßenbelege und c) eine Umgehungsstraße oder Fahrverbot für LKWs wären sehr hilfreich	zu a)Tempo 30 wird als Maßnahme im Lärmaktionsplan empfohlen. zu b) Eine Fahrbahnsanierung wird perspektivisch als Maßnahme im Lärmaktionsplan empfohlen. zu c) Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Beschränkung des Verkehres zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird gefolgt. Dem Vorschlag wird gefolgt. Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
110	Ich würde mir eine Prüfung wünschen, ob es möglich ist, die gesamte Quettinger Str. mit Tempo 30 auszuweisen. Es ist neben der Lützenkirchener Straße eine sehr stark befahrene Straße und in der aktuellen Lärmkatierung auch als sehr laut ausgewiesen. Ein Einführung von Tempo 30 wäre eine sehr einfache aber wirksame Methode hier Abhilfe zu schaffen.	Die Quettinger Straße ist als Lärmbrennpunkt in den Lärmaktionsplan aufgenommen und es erfolgt eine Maßnahmenplanung. Entsprechende Maßnahmenempfehlungen sind dem Lärmaktionsplan zu entnehmen. Die Minderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird ebenfalls empfohlen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.
111	Ich wohne an einer Straße mit viel Autoverkehr, bin an laufenden Lärm gewohnt. Morgens ist der Lärm nicht so groß, weil viel Stau. Den Lärm von der Bahn und die Flugzeuge kann ich gut ertragen. Was aber immer unerträglicher wird, ist der Verkehrslärm ab ca. 19:00 Uhr bis spät in die Nacht. Aus dem Kreisverkehr Rennbaumstraße Richtung Berg.-Neukirchen ziehen die "Spezialautos und Nichtnormal-Motorräder" ihre Fahrzeuge in den ersten zwei Gängen bis 70-90 Km/h hoch, um dann noch ein paar Knall-Aussetzer hinterherzuschicken. Das ist auch mit guter Verglasung unüberhörbar. Der Blitzer an der Bushaltestelle/Rennbaumbrücke, den man schon aus weiter Entfernung sehen kann, ist dann ein Spass, um vom Gas zu gehen und es dann noch mal knattern zu lassen. Mein Wunsch: Stellt das Ding direkt in die erste Kurve, gegenüber vom Ehrenfriedhof. Hier wohnen sehr viele Menschen, (rechts und links der Rennbaumstraße) und auch das Caritas-Pflegeheim in der Talstraße ist direkter Anlieger in diesem Bereich an der Rennbaumstraße. Auch wenn die da größtenteils schwerhörig sein sollten..., das kann man hören.	In der Zeit vom 01.01. bis einschließlich 22.07.2024 wurden insgesamt 2.710 Geschwindigkeitsverstöße durch die benannte Messanlage festgestellt und entsprechend geahndet. Ein Versetzen ist aufgrund des bestehenden Ratsbeschluss nicht möglich und wird seitens des FB 36 auch nicht geprüft, da hierfür keine Notwendigkeit gesehen wird. Die Anlage erfüllt am derzeitigen Standort bereits ihren Zweck.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

112	Uns ist bewusst das Sie gegen zu laute Motorräder und Pkws nichts machen können aber warum gibt es keine Initiative für Tempo 100 auf Autobahnen im Stadtgebiet? Wir wohnen in der Alexanderstr. im Norden von Opladen. Speziell der Lärm von der Autobahn 3 ist unerträglich. Wenn dann noch wie jetzt feuchte Luft hinzu kommt und die Windrichtung stimmt wird es noch lauter. Uns wurde damals, als dort die Fahrbahn erneuert wurde, versprochen der Asphalt würde Lärm reduzieren (für Flüsterasphalt reichte es nicht). Das Gegenteil ist der Fall. Aus Vergleichsmessungen ergab sich eine Erhöhung um 1,1 dB. Ein Tempolimit wegen Lärm wurde immer abgewiesen das sich der Verkehr in Zukunft verringern würde. Auch das ist gelogen oder warum denkt man über den 4 spurigen Ausbau nach? Die uralte Lärmschutzwand hält nicht viel ab, zusätzlich gibt es speziell im Sommer und speziell von Motorrädern immer eine Beschleunigungsorgie von der Kreuzung Düsseldorfer Str. entlang der Autobahn (Hardter Str.) in Richtung Leichlingen. Es gibt viele Beispiele speziell vom "platten Land" wo die Geschwindigkeit auf Autobahnen wegen Lärm auf 100 begrenzt ist und man (wegen fehlender Lärmschutzwände) rechts und links nur auf Felder schaut, da fragt man sich warum so etwas in Stadtgebieten nicht möglich sein sollte. Es ist ja nicht so als das der Autoverkehr die einzige Lärmquelle ist. Der Zugverkehr ist zugegebermassen nur gering hörbat aber wenn speziell in der Nacht die lauten Frachtmaschinen nach Köln einfliegen wird die Nachtruhe empfindlich gestört. Bei uns ist das schon sehr laut, ich möchte gar nicht wissen wie es sich dichter am Flughafen anhört.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. Der Hinweis wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
113	Umfang und Inhalt des Dokuments lassen erwarten, dass sich einfache Bürger kaum dazu äußern werden können, sondern nur Personen und Organisation mit speziellen Kenntnissen bzw. vor allem eigenen Interessen. Der Begriff "Öffentlichkeitsbeteiligung" ist daher fragwürdig. Für Bürger zählt die Summe des gesamten Lärms. Besser als eine nicht nachvollziehbare Bewertung, was eine einzelne Maßnahme in einem Subsektor schätzungsweise bringen könnte, wären Informationen darüber, was bereits durchgeführte Lärmschutzmaßnahmen empirische tatsächlich an Verbesserungen der Gesamtlärmbelastung am jeweiligen Ort gebracht haben. Nur so ist eine Einschätzung von geplanten weiteren Maßnahmen möglich und sinnvoll. Es fällt auf, dass Maßnahmen wie Tempo 30 Zonen und weitere Maßnahmen zu Lasten des PKW Verkehrs sehr positiv dargestellt werden, ohne dass die genauen Grundlagen dafür nachvollziehbar wären. Damit entsteht leider der Eindruck, dass sogenannte Lärmschutzplanung lediglich als Vehikel zur weiteren Dämonisierung des motorisierten Individualverkehrs, den die Mehrheit der Bürger will, vorgeschoben wird. Die Bedeutung der unsäglichen Baustellenplanung und -ausführung in Leverkusen für den Lärm wird noch nicht einmal erwähnt. Ewig lange währende Baustellen, deren Bauzeiten dann nochmals weit überschritten werden (Bsp Rennbaunkreisel), schlechte Umleitungsplanung, große Baustellen nah beisammen (Lutzenkirchener Straße, Quettinger Straße), Baustellen an einer Straße innerhalb von wenigen Jahren (von Knörringen Straße, Steinbüchler Kreisel aktuell). Das sind Zusatzstaus, Zusatz Lärmbelastung, Zusatz Abgase, Zusatzverkehr in Wohngebiete. Vielleicht sollte man dies einmal überwachen, aus Lärmaspekten bewerten und in dein nächsten Plan mit aufnehmen. Vielen Dank.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

114	B51 Bergische Landstr.: bei Stau auf der A1 Richtung Leverkusen wird die B51 als Ausweichroute genutzt. Für die Anwohner an der B51, Bergische Landstr., bedeutet dies eine erhebliche Lärmbelästigung. Es handelt sich dann um reinen Durchgangsverkehr Richtung A3/A1 Kreuz Leverkusen. Kann man dies unterbinden, z. B. mit Verbot der Durchfahrt? In Österreich wird dies praktiziert. Durchfahrt dann nur für innerstädtischen Verkehr.	Die ehemalige B51 nun L188 ist ausgewiesene Autobahn Umleitungsstrecke. Für Sperrungen und Staulagen auf den Autobahnen in und um Leverkusen gibt es von der Bezirksregierung Köln festgeschriebene Umleitungsstrecken, welche sich in den letzten Jahren bewährt haben. Hierbei handelt es sich um eben solche Straßen, welche geeignet sind, eine größere Menge Verkehr aufzunehmen. Daher ist vorgesehen, dass diese Strecken gerade vom Durchgangsverkehr genutzt werden und können nicht gesperrt werden.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
115	Busverkehr Opladenerstr. Leverkusen Schlebusch.Der Busverkehr hat seit 2013 um mehr als 300% zugenommen, es werden auffällig viele alte Fahrzeuge eingesetzt, beginnend morgens gegen 4.30 Uhr bis ca 1Uhr nachts.Die Lärmentwicklung ist enorm, weil auch nicht der Strassenführung entsprechend angepasst gefahren wird. Nachts mit offenem Fenster zu schlafen ist nicht mehr möglich, auch sind Ohropax dringend erforderlich. Das ist alles andere als gesundheitsfördernd.Die geforderte Maßnahme einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h wurde trotz mehrfacher Gespräche und örtlicher Versammlungen in den letzten 3 Jahren abgelehnt. Die Differenzgeschwindigkeiten sind einfach zu hoch, zuviele kurze unnütze Vollgasfahrten und dann notwendiges zu starkes mit erheblicher Lärmentwicklung verbundenes Abbremsen.Angeblich weigere sich die Bezirksregierung!!! der Einführung von 30Km/hAuch bei 30Km/h kann ohne weiteres der Fahrplantakt eingehalten werden, wie von Seiten der Wupsi bestätigt wurde.Hier sind dringend Maßnahmen erforderlich.	Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

116	Seit ziemlich genau 30 Jahren bewohnen wir unser Haus an der Kapellenstraße, direkt am Wiembach. In dieser Zeit hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Kapellenstraße - gefühlt? - vervielfacht: Oft können wir die Fenster zur Straße gar nicht öffnen, weil uns keine Frischluft in Haus weht, sondern Abgase entgegenkommen. Es ist laut, was nicht nur dem hohen Verkehrsaufkommen geschuldet ist, sondern zum Einen Rasenden - wir haben hier diverse Motorradfahrer, die ihre Maschinen noch mal richtig hochdrehn, sowohl bergauf als auch bergab, aber auch Autofahrer, die sich bisweilen in irrer Geschwindigkeit die Kapellenstraße hinunterstürzen- zum anderen auch dem Straßenbelag. Bei Regen z.B. zischt es richtig laut. Viele halten sich nicht an die ortsübliche Geschwindigkeit, obwohl die Kapellenstraße ein viel begangener Schulweg ist, Oft ist es tatsächlich schwierig, die Straßenseite zu wechseln. Nicht selten stürzen sich Erwachsene und Kinder auf ihren Rädern den Bürgersteig entgegen zur Fahrtrichtung hinunter, würden sie die andere Seite nutzen, wäre es schwierig, die Straße in Höhe Wiembachtal/Schöne Aussicht zu wechseln, des Verkehrsaufkommens wegen und wegen der Kurve, die die Straße zusätzlich unübersichtlich macht Noch etwas lauter wird es hier freitags ab 14:oo bis Sonntag spät abends: Dann ist Wochenendverkehr. Es ist oft so heftiger Verkehr, dass man auf dem Bürgersteig kaum sein eigenes Wort versteht. Ein anderer Fahrbahnbelag und oder Geschwindigkeitsbegrenzung wären sicher hilfreich, ebenso eine "Blitze" Der Versuch, unser Haus zu verkaufen, scheiterte am Lärm und Abgasgestank, potentielle KäuferInnen winkten ab, besonders die mit kleinen Kindern, obwohl das Haus gerade für Familien bestens geeignet wäre. Und wir hatten auch schon Menschen hier, die eine Wohnung im Haus mieten wollen, aber aus denselben Gründen absagten Wir hoffen sehr, dass es Möglichkeiten gibt, unsere Lebens-/Wohnqualität zu verbessern, denn selbst im Garten riecht man die Abgase und der Straßenlärm ist deutlichst zu vernehmen Eine Verkehrsberuhigung u.a. . ist nicht nur aus unserer Sicht angebracht	Ein lärmoptimierter Asphalt kann bei einer in Zukunft stattfindenden Instandsetzung der Deckschicht berücksichtigt werden. Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde. Für den Bereich wird derzeit durch die zuständige Stelle die Erstellung eines Geschwindigkeitsprofils und eine anschließende Prüfung, ob eine Messstelleneinrichtung möglich ist, veranlasst	Der Vorschlag wird geprüft. Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Der Vorschlag wird geprüft.
117	Ich schlage vor in Leverkusen Schlebusch in der Oulustr./ Mülheimer Str. im Bereich des Zentrums Tempo 30 einzuführen. Das würde den Bereich nicht nur ruhiger für uns Anwohner machen, sondern nebenbei noch sicherer für den Weg zur Schule oder zum Kindergarten. Ein anderer Vorschlag ist die Busse von lauten Diesel zu den deutlich leiseren Elektrobussen umzustellen.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten. Die Wupsi GmbH ist bestrebt den Ausbau des alternativen Antriebs zu fördern.	Dem Vorschlag wird gefolgt.
118	Sinnvoll wäre es gerade in Leverkusen die einzelnen Bezirke in 30er Zonen zu ändern, lediglich die Schnellstrassen oder die Verbindungsstrassen zu den einzelnen Bezirken auszunehmen. Hier auf der Opladenerstr. in Schlebuschz.B. beklagen die Bürger seit Jahren die erheblich zugenommene Lärmbelkästigung durch Auto und Musikposer, sowie auch durch den seit 2013 um 300% zugenommenen Busverkehr. Eine Reduzierung von 50Km/h auf 30Km/h bringt nachweislich eine erhebliche Lärmreduzierung und auch eine verbesserte Schadstoffbelastung. Der vor Jahren aufgebrachte sogenannte Flüsterasphalt zeigt bis dato keine positive Wirkung. Leider haben sich die Behördern der Stadt Leverkusen trotz mehrerer Bürgeranfragen und auch Versammlungen vor Ort mit Politik und Behörde dem Thema mit nicht nachvollziehbaren Gründen verweigert.	Die Opladener Straße ist nicht als Lärmbrennpunkt im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Es erfolgt keine Maßnahmenplanung für diesen Bereich.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

119	Wir haben in der Alexanderstr. im Opladener Norden nachts ein durchschnittliches Grundrauschen der naheligenden Autobahn je nach Wetterlage von bis zu 61dB. Bei hoher Luftfeuchtigkeit und Westwind sogar noch darüber. Auf den Lärmkarten wird aber ein wesentlich geringerer Wert angegeben. Und für Bahn und speziell Flugzeuglärm liegen keine Ergebnisse vor. Und speziell nachts hört es sich manchmal so an als ob die lauten Frachtmaschinen nach Köln ihnen direkt durchs Schlafzimmer fliegen. Tagsüber ist das Problem geringer da Passagiermaschinen meistens leiser und auch etwas höher fliegen. Fließt so etwas in eine Lärmschutzplanung ein? Gegen Flugzeuge kann man wahrscheinlich nichts machen aber wie sieht es mit einem Tempolimit auf Autobahnen innerhalb des Stadtgebietes aus? Es gibt Stellen auf Autobahnen mit solch einem Limit und dem Zusatzschild Lärm an Stellen da sieht man gar nichts von einer Bebauung. Warum geht so etwas nicht bei Strecken die mitten durch's Stadtgebiet gehen? Vor einigen Jahren wurde der Asphalt auf der Autobahn erneuert. Flüsterasphalt hielt man nicht für notwendig da ja in Zukunft mit einer geringeren Verkehrsbelastung zu rechnen sei. Und deshalb plant man wahrscheinlich jetzt auch den 4 spurigen Ausbau. Mit dem neuen Belag ist de Lärm sogar noch um ca. 1,2 dB angestiegen.	Der Lärmaktionsplan der Stadt Leverkusen beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit den Straßen in kommunaler Baulast. Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
120	Die Bergische Landstraße in Leverkusen Schlebusch etwa ab der Hausnummer 100 stadtauswärts wir teilweise von Autofahrern oder Autofahrerinnen als Beschleunigungs- und Rennstrecke angesehen. Die Lärmbelastung ist dann über 70 dB(A) und zu Nachtzeiten nicht tolerierbar. Auf Höhe des stationären Blitzers wird dann die Fahrspur auf den Gegenverkehr gewechselt, so dass Geschwindigkeiten weit über 100 kM / h hier gefahren werden. Ebenfalls führt der normale PKW, Schwerlast- und Busverkehr zu einem ständigen Straßenlärm. Ich würde vorschlagen diesen Bereich aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h zu beschränken. Diese Maßnahmen haben z.B. in Köln auf der Bergisch Gladbacher Straße zu einer erheblichen Entlastung der Anwohner geführt.	Eine Anordnung von Tempo 30 wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 3 mit negativem Ergebnis geprüft.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
121	Sehr geehrte Damen und Herren, die Bergische Landstraße etwa ab der Hausnummer 100 stadtauswärts wir teilweise von Autofahrern oder Autofahrerinnen als Beschleunigungs- und Rennstrecke angesehen. Die Lärmbelastung ist dann über 70 dB(A) und zu Nachtzeiten nicht tolerierbar. Auf Höhe des stationären Blitzers wird dann die Fahrspur auf den Gegenverkehr gewechselt, so dass Geschwindigkeiten weit über 100 km / h hier gefahren werden. Ebenfalls führt der normale PKW, Schwerlast- und Busverkehr zu einem ständigen Straßenlärm. Ich würde vorschlagen diesen Bereich aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h zu beschränken. Diese Maßnahmen haben z.B. in Köln auf der Bergisch Gladbacher Straße zu einer erheblichen Entlastung der Anwohner geführt.	Eine Anordnung von Tempo 30 wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 3 mit negativem Ergebnis geprüft.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
122	Man sollte die Durchfahrten von Lkws durch Schlebusch, welche die Autobahn in Burscheid verlassen, verbieten - die neue Rheinbrücke ist schliesslich zur Hälfte fertiggestellt. Hierdurch kann unnötiger Lärm , Luftverschmutzung und Strassenschäden vermieden werden; die Kreuzung in Schlebusch-Post besteht seit Jahren nur noch aus Wellen-Asphalt, der Carl-Karsten-Ring wurde bereits durch die Strassenschäden, die von den Lkws verursacht wurden, neu asphaltiert. Durch diese Maßnahme könnte in Schlebusch Lärm und Luftverschmutzung enorm vermieden werden, sowie Strassen, die es in Leverkusen nötiger haben neu asphaltiert werden. Ein lärmgenervter Mitbürger	Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine Beschränkung des Verkehres zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde. Bzgl. des LKW Durchfahrtverbotes wird auf die Vorlage Nr. 2023/2319 im Ratsinformationssystem der Stadt Leverkusen verwiesen.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

123	Hiermit nehme ich Stellung zur Bergischen Landstraße in Schlebusch. Auf Höhe des Blitzers. Hier herrscht ein enormer Geräuschpegel vor allem zur späteren Stunde. Hier wird gerne mal die 70 bis 100km/h gefahren auf Höhe des Blitzers wird die Straßenseite gewechselt der Auspuff wird knallen gelassen wo man gerne auch mal nachts von aus dem Schlaf gerissen wird. Mal abgesehen davon das wir die nächsten Jahre mit Baulärm konfrontiert werden möchte man wenigstens nachts gerne schlafen und im Sommer auch gerne mit offenem Fenster. Mein Vorschlag wäre hier eine neue Blitzeranlage die in beide Richtungen Blitzen kann.	Der benannte Blitzer auf der Berliner Straße ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr betriebsfähig. Die Einrichtung einer Messstelle für die Messanhänger wird zeitnah geprüft.	Der Vorschlag wird geprüft.
124	Hiermit nehme ich Stellung zur Bergischen Landstraße in Schlebusch. Auf Höhe des Blitzers. Hier herrscht ein enormer Geräuschpegel vor allem zur späteren Stunde. Hier wird gerne mal die 70 bis 100km/h gefahren auf Höhe des Blitzers wird die Straßenseite gewechselt der Auspuff wird knallen gelassen wo man gerne auch mal nachts von aus dem Schlaf gerissen wird. Mal abgesehen davon das wir die nächsten Jahre mit Baulärm konfrontiert werden möchte man wenigstens nachts gerne schlafen und im Sommer auch gerne mit offenem Fenster. Mein Vorschlag wäre hier eine neue Blitzeranlage die in beide Richtungen Blitzen kann.	Der benannte Blitzer auf der Berliner Straße ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr betriebsfähig. Die Einrichtung einer Messstelle für die Messanhänger wird zeitnah geprüft.	Der Vorschlag wird geprüft.
125	Die Bergische Landstraße ab ca. Hausnummer 100 stadtauswärts sowie stadteinwärts ab Hausnummer 214, wird teilweise von Autofahrern oder Autofahrerinnen als Beschleunigungs- und Rennstrecke angesehen. Die Lärmbelastung ist dann über 70 dB(A) und zu Nachtzeiten nicht tolerierbar. Auf Höhe des stationären Blitzers wird dann die Fahrspur auf den Gegenverkehr gewechselt, so dass Geschwindigkeiten weit über 100 km / h hier gefahren werden. Ebenfalls führt der normale PKW, Schwerlast- und Busverkehr zu einem ständigen Straßenlärm. Ich würde vorschlagen diesen Bereich aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h zu reduzieren.	Die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wurde bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 3 negativ geprüft.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
126	Dadurch das es noch kein Verkehrskonzept in der Opladener Neustadt gibt, der den Verkehr lärmschonend regelt, ist immer noch eine starke Lärmbelästigung festzustellen. Zudem wird die kölnerstr. oft von sogannten "Posern" verwendet, um lautstark ihre Motoren zu demponstrieren. In der Karlstr. Gibt es, besonders Morgens und Abends einen starken Durchgangsverkehr, der zwangsweise zu einer starken Lärmbelästigung führt. Auch die Zufahrt zur Tankstelle ist eine zusätzliche Lärmbelästigung. Da die Durchfahrt für zwei Autos nicht möglich ist, müssen die Fahrzeuge oft im Stau warten.	Individuelles Verkehrsverhalten ist nicht Teil des Lärmaktionsplans. Die Karlstraße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

127	Als direkte, jahrelange Anwohner der Burscheider Straße/ Kreuzung Wuppertal Straße in Bergisch Neukirchen nehmen wir Stellung zur aktuellen Lärmaktionsplanung der Stadt Leverkusen. Wir möchten Ihre Untersuchungen unterstreichen und ergänzen: 1. Lärmbelästigung Burscheider Straße Der Verkehrslärm auf der gesamten Burscheider Straße in Bergisch Neukirchen ist enorm. Der Verkehrslärm spitzt sich vor allem an der Kreuzung Burscheider Straße/ Wuppertal Straße zu, Tendenz steigend. Von früh morgens bis abends reißt der Verkehr nicht ab. Die Burscheider Straße ist eine Hauptverkehrsstraße für zahlreiche Pendler und LKW. Zu den Stoßzeiten kommt es regelmäßig mitten in Bergisch Neukirchen zu Staus, die zusätzlich Lärm und Luftverschmutzung mit sich bringen. Des Weiteren ist zu erwähnen, dass die Autos und LKW häufig viel zu schnell unterwegs sind und es regelmäßig zu Unfällen kommt. Wenn es, wie so häufig, auf der A 1 in Burscheid zu Unfällen und/ oder Sperrungen kommt, wird die Verkehrsbelästigung noch extremer. Bei den vielen, schnellen LKW wackeln die Häuser. Nachts kommt es häufig zu Rasereien oder lauten Motorgeräuschen an den roten Ampeln. Die Lärmbelästigung auf der Burscheider Straße (und auch Ecke Wuppertal Straße) ist unbedingt zu reduzieren. Sinnvoll wäre hier wahrscheinlich eine Verkehrsberuhigung durch Tempo 30, lärmarmer Fahrbahnbelag und Verkehrsinseln zur Verkehrsberuhigung. Um die Lärmbelästigung und die Luftqualität und somit die Lebensqualität zu verbessern, möchten wir bitten, die Verkehrsinseln mit Bäumen zu bepflanzen. 2. Ruhige Gebiete Als direkte Anwohner können wir die Ausweisung des ruhigen "Gebiets 1" in Bergisch Neukirchen nur unterstützen. Vor allem mitten in Bergisch Neukirchen ist der Lärmpegel enorm hoch, so dass das von Ihnen eingezeichnete Gebiet 1 als Ruhezone besonders wertvoll, schützenswert und unbedingt weiterzuverfolgen ist, wenn nicht sogar noch auszuweiten ist.	Ein lärmoptimierter Asphalt kann bei einer in Zukunft stattfindenden Instandsetzung der Deckschicht berücksichtigt werden. Da es sich hierbei um eine Landesstraße mit der Funktion einer offiziellen Autobahnumleitungstrecke handelt, haben die bestehenden Überquerungshilfen nicht die Funktion der Verkehrsberuhigung, sondern dienen der sicheren Überquerung. Die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wurde bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 3 negativ geprüft.	Dem Vorschlag wird gefolgt. Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
128	1. Lärm am Mühlenweg, vornehmlich westlicher Bereich zw. S-Bahn und Am Entenpfuhl 1a) überhöhte Geschwindigkeit Der o.g. Abschnitt ist schon im alten Lärmaktionsplan als deutlich belastet hervorgehoben. Seitdem hat der Lärm (Hintergrund, Tages- und Nachtlärm) sowie inbesondere der unmittelbar im Quartier erzeugte Lärm erheblich zugenommen. einzelne Lärmursachen: - fehlende Kontrolle des Tempolimits von 30 kmh Nachweislich fahren ca. 50 % der Fahrzeuge deutlich schneller als zulässig, regelmäßige Raserei von über 50 kmh mit Spitzenwerten bis 90 kmh in den Abend- und Nachtstunden müssen die Anwohner ertragen. Besonders die Unterquerung der S-Bahn wird zum Rasen genutzt, die Fahrzeuge fahren fast alle nach der Tunneldurchfahrt mit "Schwung" mit 40 - 60 kmh weiter gen Westen. Maßnahme: a) dauerhafte Radarfalle an der Brücke Richtung Westen anbringen b) verstärkte Tempokontrolle c) Hindernisse optimieren d) Trennstreifen auf der Tunneldurchfahrt wird zu einem echten Radschutzstreifen (rot) und physisch durch Hindernisse von Autoverkehr getrennt. (die Durchfahrt für Radfahrer und Weiterfahrt gen Westen ist dort lebensgefährlich !!, kein entgegenkommendes, passierendes Fahrzeug hält sich an das 1,5m -Abstandsgebot) 1b) verbotene LKW-Durchfahrten Myliustr., Mühlenweg, Entenpfuhl	Der Mühlenweg ist als Lärmbrennpunkt Nr. 4 im Lärmaktionsplan enthalten. Hauptlärmquelle für diesen Bereich ist aus akustischer Sicht die Autobahn. Der Mühlenweg ist deshalb nicht Teil der Maßnahmenplanung des Lärmaktionsplans. Die einzelnen Hinweise und Anregungen werden an die zuständigen Stellen mit der Bitte um Prüfung und Stellungnahme weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden zur Prüfung an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

	trotz der Freigabe der Leverkusener Rheinbrücke fahren immer noch regelmäßig LKW und Sattelschlepper ins Quartier Maßnahme: wesentlich deutlichere Beschilderung und Strassenverengungen, Überwachung. 2. regelmäßige Helikoptereinsätze bei Spielen von Bayer 04 Helikopter stehen extrem laut länger anhaltend im Tiefflug über Bürrig bei Spielen von Bayer 04, wohlmöglich gibt es auch Überwachungsflüge über den Bahngleisen, Stromfernleitung und der Autobahn. Maßnahme: Einsatz von Drohnen und finanzielle Lärmabgabe der Fußballfirma Bayer 04 3. Quartierslärm Der durch laute Heimwerkerarbeiten, Gartenpflege (Mäh- und Schneidgeräte), laute Partymusik (Hochzeiten, Events oder einfach Gartenfeste) verursachte Lärm im Quartier hat seit 1999 dramatisch zugenommen. Die Bestimmungen/Zeiten der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung werden regelmäßig nicht eingehalten. Einige Nachbarn "unterhalten" seit 5-7 Jahren Aussenbaustellen, besonders gerne nach 17 Uhr und am WE. Maßnahme: Quartierslärmsatzung wg. enormer Verdichtung der Bebauung und zunehmender Rücksichtslosigkeit mancher Mitbürger dringend erforderlich Der Gewerbeverkehr zur Firma Schallenberg (Mühlenfeld) wird künftig nicht mehr durch schwere LKWs/Sattelschlepper bis 18m, sondern durch lärmreduzierte 7,5t-LKWs durchgeführt. Ich erwarte, daß Maßnahmen zum Schutz der Bürger in diesem Quartier eingeleitet werden. Insbesondere die Raserei als Lärm- und Gefahrenquelle wird künftig durch die Stadt wirksam unterbunden.		

129	Sehr gern hätte ich Ihre Einschätzung zu der folgenden Situation:Die ersten Meter der Altstadtstraße in Opladen (von der Ecke Düsseldorfer/Kölner Straße an) ist eine Einbahnstraße. Deshalb müssen Fahrzeuge, die in Richtung Düsseldorfer Straße fahren, nach links in die Lessingstraße einbiegen.Die Lessingstraße ist sehr kurz und an deren Ende ist eine Rechts-vor-Links-Kreuzung.Das bedeutet: Die Fahrzeuge bremsen ab, biegen in die Lessingstraße ein, beschleunigen kurz, bremsen und ggf. halten dann wieder.Wie ist das zu vereinbaren mit einem möglichst regelmäßigen Verkehrsfluss, der laut Lärmaktionsplan angestrebt wird? Insbesondere unter dem Aspekt, dass in der Lessingstraße größtenteils Wohnbebauung ist? Und insbesondere auch unter der Annahme, dass die meisten Fahrer*innen in die Düsseldorfer Straße wollen – also dafür diesen Umweg in Kauf nehmen müssen?Welchen Grund gibt es dafür, die Altstadtstraße auf diesen paar Metern zur Einbahnstraße zu machen? Eng ist sie auch an anderen Stellen, in der sie keine Einbahnstraße ist.Zudem würde ich mir Informationen zum Thema Schallschutzfenster wünschen – also, wer hat Anspruch darauf (bzw. auf welche Fensterkategorie genau bei welcher Lärmbelastung) und wer muss den Austausch bezahlen? (Vermieter*innen, Mieter*innen, Stadt, Land …) Gibt es Fördergelder dafür? Ob diese Informationen in einen Lärmaktionsplan passen oder an andere Stelle, können Sie selbstverständlich besser beurteilen.	Die Altstadtstraße ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.Die Stadt Leverkusen verfügt derzeit über kein Schallschutzfensterprogramm. Weitergehende Informationen zum Thema Schallschutzfenster können im Austausch mit dem Fachbereich Umwelt, Quettinger Straße 220, erörtert werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
130	Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in der Bismarckstraße von 50 auf 30. Die allgemeine Belastung durch die Berufsschule und dessen Lautstärke sowie die Fußballspiele und die dazugehörigen Absperrungen, Abfälle auf den Straßen und lauten Fans ist bereit sehr hoch. Der hinzukommende Straßenlärm an Werktagen sowie Wochenenden bis in die frühen Abendstunden macht eine Erholung im eigenen häuslichen Umfeld fast unmachbar.	Im Lärmaktionsplan wird für die Bismarckstraße die Anordnung von Tempo 30 zwischen der Flensburger Straße und der Straße am Stadtpark empfohlen.	Dem Vorschlag wird gefolgt.
131	Stellungnahmen zum Bereich 17, genauer Lützenkirchener Straße 26-30: hier ist es nach wie vor so, dass der Verkehrslärm über den Kreisel Werkstättenstr./Staffenbergstr. durch den zum Bahnhof andienenden Verkehr gerade in den Morgen- u. Abendstunden erheblich ist. Hinzu kommt der an- und abfließende Verkehr in nördlicher u. südlicher Richtung über die Werkstättenstr. aus in die Bahnstadt von Anwohner-, stetig steigende Pendler- durch die weiteren Firmenansiedlungen und steigende Studentenverkehr. Außerdem ist es so, dass gerade zu den genannten Zeiten die Lärmbelastung durch den anfahrenden Verkehr am Anfang der Lützenkirchener Straße höher ist, da die Verkehrsteilnehmer nach der teilweise langen Wartephase z.B. an der Bushaltestelle wegen der fehlenden Haltbucht am Bahnhofsbrückenaufgang besonders stark beschleunigen. Nicht unerwähnt möchte ich die Lärmbelastung durch die Nähe des Bahnhofs und der auf unserer Seite fehlende Lärmschutzwand vor allem in den Nachtstunden hervorgerufen durch den zunehmenden Güterverkehr hinweisen sowie den seit der Pandemie weiter gestiegenen Fluglärm, der bei entsprechender Anflugrichtung über Opladen auch sehr hoch ist.	Für den Bereich werden im Rahmen des Lärmaktionsplans Maßnahmen zur Lärmreduzierung empfohlen (Tempo 30 / Lärmmindernder Fahrbahnbelag). Im Rahmen der Lärmsanierung soll durch die Deutsche Bahn eine Lärmschutzwand auf der östlichen Seite der Gleise errichtet werden. Der Bau ist derzeit für das Jahr 2025 geplant. Der Hinweis wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
132	Die Geschwindigkeit in 30er-Zonen sollte regelmäßig unangekündigt kontrolliert werden. Flächendeckender Einsatz von Elektrobussen wäre auch wünschenswert.	Es finden regelmäßig Kontrollen in 30er-Zonen statt. Die Wupsi GmbH ist bestrebt die Busflotte stetig zu erneuern und neue Elektrobusse anzuschaffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

133	Es wäre auch kurzfristig eine Lärmmimnderung an den BAB 1&3 möglich, wenn man die Geschwindigkeit tagsüber auf 100km/h und Nachts ab 22.00 - 6:00 auf 80km/h begerenzen würde. Die Begrenzung müsste auf der BAB 3 zwischen Höhe Kurtekotten und deutlich hinter Auf-/Abfahrt Lev.-Opladen erfolgen.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
134	Zwischen der Lützenkirchener Str. 113 (Kreuzung von Aldi) bis Feldstraße 18 (Kreuzung zur Görlitzer Str.) ist der Straßenlärm sehr deutlich, die Fahrer hören laute Musik an der Ampel und haben das Fenster öffen. Dort fehlt es an einer 30er Zone oder eine Lärmschutzzone. In der Nachbarschaft ist es für viele Leute ärgerlich, da der Bass der Musik in die Wohnungen dringt, sowie in Schlafzimmer. Der Lärm ist nach 22:00 Uhr sehr deutlich zu hören. Meine Idee es könnte sinnvoll sein den kleinen Bereich ab Feldstraße 2 bis Feldstraße 18 zu einer 30er Zone zu erklären. Somit wäre auch auch der kleine Fußgängerüberweg sicherer der nach rechts aus der Lützenkirchener Str. in die Feldstraße mündet, ich bin als Fußgänger schon mehrmals fast Überfahren worden!	Der betroffene Bereich der Lützenkirchener Straße wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 3 hinsichtlich einer Anordnung von Tempo 30 bereits negativ geprüft.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
135	Bei den Autobahnen ist es bewusst klar, dass sie sehr Lämbelastend sind. Vielmehr geht es mir um die umliegenden Straßen in die Wohngebiete. Besonders der Teil der Gehrart-Hauptmann-Str. zwischen Kreuzung Kantstr./Günter-Weißborn-Str. und Düsseldorferstr. In dem kleinen Abschnitt ist der Lärmpegel besonders in den Stoßzeiten besonders hoch. Seit dem Neubau mit dem Rewe-Markt ist, dieser Teil wie eine Schlucht, in der die Lautstärke durch PKWs, LKWs, gehupe, Sirenen von Rettungsfahrzeugen nach oben gedrückt wird. Zudem wird auf der Rewe Seite trotz Verbotsschilder geparkt, sodass sehr oft eine einspuriger Straßenverlauf besteht. Fahrzeuge stauen sich bis auf die Düsseldorfer Str. und über dei gesamte Gerhart-Hauptmann-Str. Der Lärm ist nicht als Bewohner zu ertragen. Diese hat auch tatsälich mit dem Bau des Wohn- und Geschäftshauses (Rewe) sehr zugenommen. Tatsächlich ist auch die Teilüberdachung über den Bürgersteigen an den Gebäude ein zudem ein Grund, wodurch sich der Lärm weiter erhöht. Maßnahmen wären zum grössten Teil, eine Einbahnstraße ein zurichten, das freie Teilstück auf der Rewe-Seite mit Grüne Inseln zu versehen, wie es schon teils gemacht wurde. Wer dort wohnt, weiß wie es ist.	Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird im Rahmen des aktuellen Antrages Nr. 2024/2925 geprüft. "Grüne Inseln" bringen keinen akustisch wahrnehmbaren Effekt und werden deshalb nicht im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergegeben.	Der Vorschlag wird geprüft. Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
136	Bitte die Rat -Deycks -Straße zur 30er Zone umgestalten und zur Kreuzung Richtung Bergisch Neukirchen einen Kreisverkehr erreichten. Die Lärmschutzwand an der Bahn auch bis Leichlingen hochziehen. Nachts bitte eine Flugsverbotzone einreichen.	Die Rat -Deycks -Straße ist Teil des Lärmbrennpunktes Nr.10. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Rahmen des Lärmaktionsplans negativ geprüft.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

137	Die Bensberger Strasse auf 30 kmh ändern. Hier ist fast nur ein Durchfahrtsverkehr aus Bergisch Gladbach zur Autobahn.	Die Anordnung von Tempo 30 wurde bereits im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 3 negativ geprüft. Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
138	Man merkt, dass die Lärmkarte hauptsächlich auf theoretischem Berechnungen und nicht auf tatsächlichen Messungen basiert. Die tatsächlichen Emissionen, insbesondere in Wohngebieten, stellen sich anders dar. Ein Beispiel ist die Straße "An der Bergerweide" in Rheindorf. Diese fällt in der theoretischen Betrachtung nicht auf, praktisch wird diese schmale Nebenstraße zu bestimmten Tageszeiten und insbesondere bei regelmäßig erhöhtem Verkehrsaufkommen auf Wupperstr. und Solinger Straße als Ausweichroute und Abkürzung genutzt. Damit steigt der Lärmpegel drastisch zu verfängt sich mangels Lärmschutzmaßnahmen zwischen den Häusern. auf Balkon und im Garten ist dann teils keine Unterhaltung mehr möglich, da man sein Gegenüber nicht versteht. Dem würde sich zumindest mit klugen verkehrsleitenden Maßnahmen wie Einbahnstraßen begegnen lassen. Bitte nehmen sie dies zur Prüfung auf.	Die Notwendigkeit der Einrichtung einer Einbahnstraße wird aus Sicht der Verwaltung nicht gesehen.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
139	Lärmblitzer gefordert im Bereich Kreisverkehr Oulustraße / Wilhelmsstraße	Die Anschaffung eine Lärmblitzers ist derzeit nicht beabsichtigt.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

140	Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt – dazu gehöre auch ich. Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Leverkusen eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird. Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Dhünnberg 51375 Leverkusen . Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden. Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen z.B. in Form von Durchfahrtssperren für Kfz-Verkehr. Lärmschutz muss an der Quelle ansetzen - um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, muss der motorisierte Individualverkehr im oben genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen wird eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar sein. Finanzierung und Einbau von Schallschutzfenstern. Derlei bauliche Maßnahmen sind zur Entlastung der Betroffenen zwingend notwendig. Wo Lärm nicht ausreichend vermieden werden kann, sind sie eine notwendige Ergänzung zu verkehrsrechtlichen Anordnungen. Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Schlafen nur mit Ohrstöpsel möglich Zuviel Buslinien, Pkws, Zuviel Raser und Dröhner. Schlechter Strassenbelag und Kanaldeckel. Bluthochdruck, Herzrytmusstörung Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden. Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/laerm/	Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine Beschränkung des Verkehres zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
141	Seitdem die neue Autobahn Brücke offen ist, ist es sogar hier, Alte Landstr in Küppersteg sehr laut geworden, auch die A3 je nach Windrichtung ist zu hören. Und natürlich die Eisenbahn, besonders der Flix Zug, da wackelt das Bett sogar.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet. Schienenverkehrslärm wird gesondert im Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes untersucht. Der Hinweis wird an die Betreiber des Flix-Zuges weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

142	Mein Mann und ich wohnen in der Schleswig-Holsteinsiedlung in Leverkusen Manfort, in unmittelbarer Nähe des AB Kreuzes A1 und A3. Ich wünsche mir ein Tempolimit von 80 km/h auf beiden Autobahnen, innerhalb der Stadtgrenzen, zur Verringerung des Lärms, des CO^2 Ausstoßes und Vermeidung von Staus. Grundsätzlich bin ich für das Tempolimit 130 km/h auf deutschen Autobahnen aus eben diesen, oben genannten, Gründen.	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
143	Meine Meinung zur Verringerung von Lärm in Leverkusen: PKW-Verkehr verringern!! Zum Beispiel auf der Oulustraße in Schlebusch. Maßnahmen: Radwege verbessern und Busfahrkarten für Bürger billiger machen. Ich finde, dass wir in Lev ein sehr gutes Bus-angebot haben (auch und besonders auf der Oulustraße in Schlebusch!!) Dies muss meiner Meinung nach mehr bei der Bevölkerung beworben werden (Aktionstage, Zeiträume mit günstigeren Fahrkarten , Umfrage bei allen Bürgern: was würde Busfahren für die Bürger attraktiver machen?)und noch etwas billiger werden. Damit schon die Kinder an das Radfahren gewöhnt werden, fände ich Radaktionen für Kinder toll sowie Infotage der Polizei zum sicheren Fahren. Erholungsräume wie der Park des Schloss Morsbroich müssten stärker vor Lärm geschützt werden. Vorschlag zur Oulustraße Schlebusch: Durchfahrtverkehr verringern durch Ampelschaltung, die nicht für die Busse gilt. Ich finde auch, dass man durch weniger Neubebauung von unversiegelten Flächen weniger Verkehr und Lärm generiert, da auch weniger neue Straßen entstehen und unbebaute Flächen mit Hecken, Bäumen und Wiesen nicht nur CO2, sondern auch Lärm schlucken! Außerdem müsste das Parkangebot für Pkw eingeschränkt und verteuert werden, meiner Meinung nach. Bzgl. der Nachtflüge zum Flughafen köln müssten alte, laute Flugzeuge für Nachtflüge verboten werden.	Vonseiten der Wupsi GmbH wird die zuletzt durchgeführte Taktverdichtung im Schnellbusnetz mit verstärkten Marketingaktivitäten begleitet. Die Höhe der Ticketpreise werden einheitlich im Verkehrsverbund Rhein-Sieg festgelegt. Mit dem Deutschlandticket und den noch höher rabattierten Ticketvarianten (Deutschlandticket Sozial, als Schüler-, Semester- oder Jobticket) existiert ein preislich sehr attraktives Angebot. Auch für Gelegenheitskunden gibt es mit dem Luftlinientarif „eezy.nrw“ ein günstiges Angebot mit einem monatlichen Preislimit von 49 Euro pro Monat analog zum Preis des Deutschlandtickets. Für eine weitere Absenkung von Ticketpreisen nur in der Stadt Leverkusen, die neben den hohen Zuschüssen für das ÖPNV-Angebot zusätzlich bereit gestellt werden müssten, bestehen keine finanziellen Spielräume. Eine Evaluation des Busangebots ist im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Nahverkehrsplans vorgesehen. Die Stadt Leverkusen ist bestrebt die Radwegeverbindungen zu verbessern (Stichwort Mobilitätskonzept). Bzgl. des Parkangebotes wird auf den Ratsbeschluss Nr. 2024/2808 verwiesen. Den hohen Quell- und Zielverkehr im Ortsteil Schlebusch (Geschäfte, Schulen u. a.) vom Durchgangsverkehr zu trennen, ist durch Lichtsignalschaltungen nicht möglich. Der Hinweis in Sachen Fluglärm wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

144	Wir wohnen Am Weingarten / Ecke Solinger Straße. Leider wird die Solingerstraße vom Kreisverkehr in Rheindorf-Süd Richtung Aral-Tankstelle immer wieder als Rennstrecke missbraucht. Gerade abends / nachts schlägt sogar des Öfteren das Babyphone meines Kindes aus, da die Motoren der Autos so sehr aufheulen. Ich konnte zudem schon häufig ein Überholmannöver beobachten, dies sogar in der Nachmittagszeit. Die Beschleunigung der Fahrzeuge, Motorräder nicht ausgeschlossen, lässt sogar unsere Küchenfensterscheibe vibrieren. Anbei leite ich Ihnen sogar noch zwei Artikel aus letztem Jahr bezüglich eines illegalen Autorennens auf der Solinger Straße weiter. Diese Veröffentlichung ist jedoch nur ein Rennen von vielen. Tag täglich wird die Straße als Rennstrecke umfunktioniert. Abhilfe schaffen könnte ein fest installierter Blitzer (auf beiden Straßenseiten), der etwa auf der Hälfte der Strecke zwischen Kreisverkehr und Aral-Tankstelle positioniert wird. Dies spricht sich sehr schnell, die Autofahrer beschleunigen nicht mehr so extrem, die Strecke wird sicherer und die Geräuschskulisse lässt nach. Ein- bis zweimal im Jahr steht zwar auch der schwarze Blitzanhänger an der Solingerstraße, dieser ist allerdings nur temporär eingesetzt. Doch in dieser Zeit merkt man schon die Verbesserung des eigentlich sehr hohen Lärmpegels.	Für den Bereich wird derzeit durch die zuständige Stelle die Erstellung eines Geschwindigkeitsprofils und eine anschließende Prüfung, ob eine Messstelleneinrichtung möglich ist, veranlasst.	Der Vorschlag wird geprüft.
145	Seit einigen Jahren nimmt der Lärm durch die den Flughafen Köln/Bonn ansteuernden Flugzeuge zu: - mehr Flüge (besonders zur Ferienzeit) - vermehrt große, lautere Maschinen der Cargo-Unternehmen UPS, MAERSK, FED - öfters auch dichtere Flugfolge zw. 23:00 und 0:30 Uhr (mehrere im Abstand 5-7- min) Mit der App Flightradar 24 läßt sich erkennen, dass die Maschinen in einer Höhe von 3000+ bis 4000 feet über das Wohngebiet und die Stadt, oft über Chorweiler, nach Westen und dann mit Kurs nach Süden abbiegen.	Die Stellungnahme wird an den Flughafen Köln / Bonn weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
146	Unsere Vorschläge für die Reduzierung des krank machenden Lärms in Leverkusen für die Siedlungen rechts und links des Willi Brand Rings Richtung Bayerwerk 1. Dauernde Überwachung des bereits bestehenden Tempolimits von 50 km/h auf dm Willy Brand Ring (Blitzer) 2. Bepflanzung beidseitig des Willy Brand Ringes beüglich Schallreduzierung 3. Überwachung des bestehenden Tempolimits von 30 km/h besoders in der Siedlung Eigenheim durch geeignete Maßnahmen (Blitzer) 4. Eigenheimsiedlung: Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigungen wie z.B. Aufpflasterungen, Versätze oder Schwellen 5. Deutlichere Hinweise auf Tempolimit 30 km/h. In der Siedlung Eigenheim besteht erheblicher zusätzlicher Verkehr durch 2 Kindergärten (Mo-Frei) und 2 überregionale Freikirchen (SA &So). Zusätzlich wird diese Siedlung als Haltepunkt der Elern - Taxis für die Kinder der Theodor Fontane Schule genutzt. 6. Zur Reduktion des Dauerauschen der A3 könnte im Bereich der Abfahrt LEV Mitte / Chempark ein Tempolimit 100 eingeführt sowie Schallschutzwände errichtet werden	Zu 1) Im Bereich der Siedlung Eigenheim erfolgen regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen. Zu 2) Aus akustischer Sicht hat eine Bepflanzung eine sehr untergeordnete Wirkung. Zu 3) Der Hinweis wurde an die zuständige Stelle weitergeleitet. Zu 4) Im Zuge von Straßenerneuerungsmaßnahmen wird grundsätzlich die verkehrliche Situation überprüft. Diese stehen mittelfristig nicht an. Zu 5) Der Bereich der Wohnsiedlung liegt im Bereich einer Tempo-30-Zone, welche lediglich an Eingängen ausgeschildert wird. Zu 6) Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der	Den Vorschlägen wird nicht gefolgt.Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

		Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	
147	Im Bereich der Hitdorfer Straße 35-41 wird sehr viel zu schnell gefahren, es ist hier eine Zone 30, geschätzte Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h sind wirklich an der Tagesordnung, ich schätze mal 70% der Fahrzeuge sind noch schneller. Das ist nicht nur gefährlich sondern auch sehr laut.	Für den Bereich wird derzeit durch die zuständige Stelle die Erstellung eines Geschwindigkeitsprofils und eine anschließende Prüfung, ob eine Messstelleneinrichtung möglich ist, veranlasst	Dem Hinweis wird gefolgt.
148	In Opladen in der Kölner Straße ist es besonders laut. Nicht nur der Berufsverkehr, sondern auch Autotuner nutzen gerne diese steil abwärts laufende Straße um zu schnell und zu laut zu fahren. Zudem die Anzahl an Autos innerhalb der Fußgängerzone auch immer mehr zunimmt.	Die Kölner Straße ist als Lärmbrennpunkt Nr. 11 im Lärmaktionsplan enthalten. Individuelles Verkehrsverhalten ist darüber hinaus nicht Teil des Lärmaktionsplans.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
149	Tempo 30 für den Dhünnberg	Die Voraussetzungen einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Immissionsschutzgründen sind derzeit nicht gegeben. Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
150	Wunsch nach Tempo 30 in der von-Ketteler-Straße, Anwohnerin Stephanusstrasse	Der betroffene Bereich ist als Lärmbrennpunkt Nummer 36 im Lärmaktionsplan ausgewiesen. Die Anordnung von Tempo 30 wird nach eingehender Prüfung nicht empfohlen (Kapitel 5.4). Darüber hinaus liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.

151	Wie im vorliegenden Gutachten zutreffend ausgeführt wird, entfalten verkehrsberuhigende Maßnahmen wie die Einrichtung von Tempo 30 Zonen einfache, schnelle und kostengünstige Abhilfe bei verkehrsbedingtem Lärm. Gemäß § 45 Absatz 1 Nr. 3 StVO können zulässige Höchstgeschwindigkeiten aus Gründen des Emissions- und Immissionsschutzes von Seiten der Straßenverkehrsbehörden einschränkend angeordnet werden. Insofern ist nicht nachvollziehbar, warum in Leverkusen bislang gerade einmal an zwei Straßen (Unterer Teil der Kölner Straße in Leverkusen-Opladen und ein Teil der Bundesstraße 8 in Leverkusen- Küppersteg) aus angeblichen Lärmschutzgründen verkehrsberuhigt sind. Dabei werden in dem von der Stadt Leverkusen beauftragten Gutachten gleich vielzählige Straßen in Leverkusen als Lärmbrennpunkte ausgemacht. Dazu zählen unter anderem die Burscheider Straße, die Lützenkirchener Straße, die Rathenaustraße, der Willy-Brandt-Ring, die Mülheimer Straße, die Odenthaler Straße, die Oulustraße, die Kalkstraße und die Bundesstraße 8 zwischen Bonner Straße und Alte Landstraße. In der Vergangenheit wurden zudem bereits Teile der Quettinger Straße als deutlich lärmvorbelastet qualifiziert. Abhilfe bezüglich der Lärmimmissionen wurde bei allen oben genannten Lärmbrennpunkten bisher aus unerklärlichen Gründen nicht getroffen. Lärmmindernde Maßnahmen durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit dienen gleichsam auch der Minderung von Abgasemissionen und der Lenkung und Minimierung von Verkehrsströmen, so wie es unter anderem auch das von der Stadt Leverkusen erstellte und beschlossene Mobilitätskonzept deskriptiv einfordert.Insoweit darf wohlwollend davon ausgegangen werden, dass die Anordnung von verkehrsberuhigenden und lärmmindernden Maßnahmen durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zumindest in den oben genannten und eruierten Lärmschwerpunkten zeitnah, das heißt unverzüglich umgesetzt werden, da das Aufstellen von Verkehrsschildern wie oben bereits dargestellt einfach, schnell und kostengünstig umgesetzt werden kann. Weiter Sachvortrag darf sich bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ausdrücklich vorbehalten werden.	Gemäß Beschlusspunkt Nummer 3 ist über die Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen jeweils gesondert durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
152	Einrichtung eines Kreisverkehrs Knotenpunkt / Kreuzung Düsseldorfer Straße / Sandstraße	Aufgrund der vorhandenen privaten Stellplätze und Zufahrt vom Gewerbebetrieb ist ein Kreisverkehr an der angegebenen Stelle kaum umzusetzen.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
153	Umgehungsverkehr von Düsseldorfer Straße im Kalkfeld verhindern. Zahlreiche Autofahrer aus Richtung Norden kommend vermeiden eventuelle Wartezeiten (Ampelschaltung Kreuzung Düsseldorfer Straße / Sandstraße bzw. Stausituation an der Kreuzung Düsseldorfer Straße / Sandstraße). Sie biegen in die Straße im Kalkfeld ein und fahren später wieder auf die Sandstraße. Lärmquellen werden so in ein reines Wohngebiet transportiert.	Es liegt aktuell keine Gefahrenlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine Beschränkung des Verkehres zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.
154	Tempo 100 auf allen Autobahnen im Stadtgebiet	Die Verwaltung hat die Autobahnen des Bundes GmbH im Rahmen des Verfahrens beteiligt und losgelöst von der notwendigen Lärmvorsorge im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, um die Umsetzung von kurz- bzw. mittelfristig Maßnahmen zur Lärmminderung gebeten. Die Autobahnen des Bundes GmbH hat in Ihrer Antwort dennoch lediglich darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Planungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 1 und BAB 3 der Abschnitt lärmtechnisch untersucht wird. Der Hinweis wird an die Autobahnen des Bundes GmbH weitergeleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

155	Klinikumverkehr, Klinikumparkplatz Auermühle, 207, 222, 227, SB, E, Schul, Fan und Nachtbusse über den schmalen Dhünnberg, 380 Busse pro Tag, Kanaldeckel klappern, Strasse wird stark verbraucht. Das Geschirr klappert in den Schränken, Risse in Hauswand, schlafen nur mit Ohrstöpseln, Gesundheit leidet. 227 könnte wie früher über Haltestelle Ölbergstr. W. Brandring Richtung Waldsiedlung fahren. Vielleicht der ein oder andere Bus auch. Unbedingt ist Tempo 30 eine Lösung. Wenn der Stadtrat, das wie ich hörte das ablehnt, aber sich selber gut versorgt siehe Saarstr. H.-Lübke str. ist das nicht in Ordnung. Es wäre möglich, weil hier Schulweg, Kindergarten und Schule ansässig ist. Lärm macht krank!	Es liegt aktuell keine rechtliche Grundlage vor, welche eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem gesamten Dhünnberg bzw. eine Beschränkung des Verkehres zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung begründen würde. Der Vorschlag wird an die Wupsi GmbH weitergeleitet.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.