

Entwurf

# Handlungs- und Maßnahmenkatalog zum Lärmaktionsplan der Stadt Köln



Bildnachweis: Stadt Köln

22. Januar 2015

**LK Argus GmbH**



Entwurf

# Handlungs- und Maßnahmenkatalog zum Lärmaktionsplan der Stadt Köln

Auftraggeber

**Stadt Köln**

Umwelt- und Verbraucherschutzamt

Willy-Brandt-Platz 2

50679 Köln

Auftragnehmer

**LK Argus GmbH**

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Köln / Berlin, 22. Januar 2015



<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>1</b>	Stadt Köln
			<b>Lärmaktionsplan</b>
			Handlungs- und Maßnahmenkatalog
			22. Januar 2015
<b>1.1</b>	Zusammenfassung der Maßnahmenvorschläge	1	
<b>1.2</b>	Bereiche mit Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärmminderung	3	
<b>2</b>	<b>Verfahrensschritte zur Abarbeitung der Empfehlungen (Maßnahmen) zur Lärmminderung</b>	<b>6</b>	
<b>2.1</b>	Verfahren zur Handlungsebene Fahrbahnerneuerung	6	
<b>2.2</b>	Verfahren zur Handlungsebene Lkw-Führung	9	
<b>2.3</b>	Verfahren zur Handlungsebene Qualität des Verkehrsflusses	12	
<b>2.4</b>	Verfahren zur Handlungsebene zulässige Höchstgeschwindigkeit	16	
<b>2.5</b>	Verfahren zur Handlungsebene Straßenraumgestaltung	26	
<b>2.6</b>	Verfahren zur Handlungsebene städtebauliche Aspekte	30	
<b>2.7</b>	Verfahren zur Handlungsebene Kfz- Verkehrsvermeidungsstrategie	31	
<b>2.8</b>	Verfahren zur Handlungsebene kleinräumige Handlungskonzepte	34	
<b>2.9</b>	Verfahren zur Handlungsebene Informationsebene zur Straßenverkehrsplanung	36	
<b>2.10</b>	Verfahren zur Handlungsebene Maßnahmen außerhalb des kommunalen Handlungsbereiches	37	
<b>2.11</b>	Verfahren zur Festlegung Ruhige Gebiete	42	
<b>3</b>	<b>Prioritätenreihung zur Umsetzung der Empfehlungen</b>	<b>45</b>	
	Tabellenverzeichnis	54	
	Abbildungsverzeichnis	54	
	Kartenverzeichnis	54	
	Anlagenverzeichnis	55	



# 1 Einführung

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Für die Stadt Köln wird nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie ein Lärmaktionsplan erstellt. Der vorliegende Handlungs- und Maßnahmenkatalog fasst in Kapitel 2 die wesentlichen Ergebnisse des Lärmaktionsplanes zusammen, indem die Empfehlungen kurz beschrieben, die Verfahrensschritte und die für die Umsetzung zuständigen Institutionen benannt werden. Der Handlungs- und Maßnahmenkatalog wird abgeschlossen von einer Prioritätenreihung zur Umsetzung der einzelnen Lärminderungsmaßnahmen (Kapitel 3). Sie gibt zudem einen Überblick über die Lärminderungswirkung sowie den Personal- und Umsetzungsaufwand der jeweiligen Empfehlung bzw. Maßnahme.

## 1.1 Zusammenfassung der Maßnahmenvorschläge

Der Handlungs- und Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes beruht auf den Empfehlungen der verwaltungsinternen Analyse zur Lärmaktionsplanung aus dem Jahr 2009<sup>1</sup> und auf den Vorschlägen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung aus den Jahren 2010 und 2011<sup>2,3</sup>. Die entsprechenden Berichte sind unter dem link <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/laerm/laermaktionsplanung-koeln-aktiv-gegen-laerm> veröffentlicht. Die aus der verwaltungsinternen Analyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung resultierenden 28 Maßnahmenvorschläge sind für den Handlungs- und Maßnahmenkatalog zu folgenden Konzepten / Verfahren zusammengefasst (vgl. Tabelle 1).

**Tabelle 1:** Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges

<b>Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges</b>	<b>Maßnahmenvorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung<sup>3</sup></b>
Verfahren zur Handlungsebene Fahrbahnsanierung vgl. Kapitel 2.1, Seite 6 ff.	1 Konzept lärmindernder Fahrbahnbelag für Stadtstraßen
	9 Ausbesserung von Straßen
Verfahren zur Handlungsebene Lkw-Führung vgl. Kapitel 2.2, Seite 9 ff.	10 LKW-Führungskonzept
	11 LKW-Nachtfahrverbot an hochbelasteten Straßen

<sup>1</sup> Stadt Köln (Auftraggeber), LK Argus GmbH und Lärmkontor GmbH (Bearbeiter): Analyse und Entwicklung eines strategischen Konzeptes zur Lärmaktionsplanung der Stadt Köln, Dezember 2009.

<sup>2</sup> Stadt Köln in Zusammenarbeit mit ADU cologne – Institut für Immissionsschutz GmbH: Köln aktiv gegen Lärm – Lärmaktionsplanung für Köln 2011 – Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 23. November bis 12. Dezember 2010, Stand Mai 2011.

<sup>3</sup> Stadt Köln in Zusammenarbeit mit ADU cologne – Institut für Immissionsschutz GmbH: Köln aktiv gegen Lärm – Lärmaktionsplanung für Köln – Auswertung der elektronischen Öffentlichkeitsbeteiligung 2010 / 2011, Stand April 2012.

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

<b>Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges</b>	<b>Maßnahmenvorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung<sup>3</sup></b>
Verfahren zur Handlungsebene Qualität des Verkehrsflusses vgl. Kapitel 2.3, Seite 12 ff.	5 Optimierung der Verkehrsführung
	6 Kreisverkehre statt Ampeln
	8 Ampel-Hotline
Verfahren zur Handlungsebene zulässige Höchstgeschwindigkeit vgl. Kapitel 2.4, Seite 16 ff.	2 Gesamtstädtisches Geschwindigkeitskonzept
	3 Geschwindigkeitsbegrenzung (nachts) auf Stadtstraßen
	4 Geschwindigkeitsanzeigen
Verfahren zur Handlungsebene Straßenraumgestaltung vgl. Kapitel 2.5, Seite 26 ff.	7 Rückbau von Straßen
	20 Bewuchs von Baumreihen, Hecken und Sträuchern entlang stark lärmemittierender kommunaler Straßen
Verfahren zur Handlungsebene städtebauliche Aspekte vgl. Kapitel 2.6, Seite 30 ff.	16 Siedlungsbeschränkungen
	17 Baulückenschließung
Verfahren zur Handlungsebene Kfz-Verkehrsvermeidungsstrategie vgl. Kapitel 2.7, Seite 31 ff.	12 Parkraummanagement
	13 Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept
	14 Förderung des Radverkehrs
	18 Verkehrsentwicklungsplan
	28 Weitere Attraktivierung des ÖPNV
Verfahren zur Handlungsebene kleinräumige Handlungskonzepte vgl. Kapitel 2.8, Seite 34 ff.	15 Umgestaltung Neusser Straße als Beispiel für eine effektive Lärminderung an hochbelasteten Einkaufsstraßen
	21 Kleinräumige Handlungskonzepte (Detailklärung für einzelne Maßnahmen / konzeptionelle Betrachtung)
Verfahren zur Handlungsebene Informationsebene zur Straßenverkehrsplanung vgl. Kapitel 2.9, Seite 36 ff.	19 Berücksichtigung des Lärmaspekts bei Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im Straßenverkehr

<b>Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges</b>	<b>Maßnahmenvorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung<sup>3</sup></b>
Verfahren zur Handlungsebene Maßnahmen außerhalb des kommunalen Handlungsbereiches vgl. Kapitel 2.10, Seite 37 ff.	22 Einrichtung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen
	23 Kontrolle der Fluggenauigkeit und der Flughöhe
	24 Einsatz leiser Maschinen im Flugverkehr
	25 Sanierungsprogramm an Bundesfern- und Landesstraßen
	26 Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG
	27 Pilotprojekt Leiser Güterverkehr der Deutschen Bahn AG
Verfahren zur Festlegung ruhiger Gebiete vgl. Kapitel 2.11, Seite 42 ff.	

Die aus der verwaltungsinternen Analyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgegangenen Empfehlungen und Vorschläge liegen in verschiedener Detailliertheit vor.

- Es bestehen Forderungen nach konzeptionellen Ansätzen, wie z. B. der Erstellung eines Geschwindigkeitskonzeptes oder eines Fahrbahnsanierungskonzeptes. Hier stehen vorerst die Prozesse der Konzepterstellung im Vordergrund. → strategische Ebene
- Durch die Bürgerhinweise sind zahlreiche konkrete Hinweise zu verbesserungsbedürftigen und an Örtlichkeiten geknüpfte Situationen eingegangen. Für diese ist zu überprüfen, ob tatsächlich ein Lärmproblem (Handlungsbedarf) gegeben ist und ob Forderungen und Wünsche der Bürger umsetzbar erscheinen. → konkrete Ebene

Mit dem Handlungs- und Maßnahmenkatalog werden Verfahrens- und Arbeitsschritte vorgegeben, die im Ergebnis ihrer Anwendung zur Umsetzung der aus der verwaltungsinternen Analyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung hervorgegangenen Empfehlungen und Vorschläge führen sollen.

## **1.2 Bereiche mit Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung**

Die Bestimmung von Handlungsschwerpunkten für die Lärmaktionsplanung basiert auf einer Identifizierung von Bereichen, in denen Lärmpegel auftreten, die für die Anwohner potenziell negative gesundheitliche Auswirkungen mit sich bringen. Dies ist bei einer Lärmpegelüberschreitung von 65 dB(A) im Tagesdurchschnitt und / oder 55 dB(A) in den Nachtstunden der Fall. Zur Ausweisung

Stadt Köln

## Lärmaktionsplan

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

dieser Bereiche dienen die für die Stadt Köln gemäß 34. BImSchV<sup>4</sup> erarbeiteten Lärmkarten. Die Lärmkarten sowie der Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Köln (Stand 22.02.2008) können auf der Internetseite <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/laerm/> eingesehen werden.

Da aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel nicht in all diesen Bereichen zeitnah Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden können, wurde eine weitere Priorisierung vorgenommen.

Das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) hat für die Kommunen in NRW per Erlass Auslösewerte für die Aktionsplanung von 70 / 60 dB(A) tags / nachts festgelegt.<sup>5</sup> Da es im Rahmen der jetzigen Lärmaktionsplanung für die Stadt Köln in erster Linie darum geht, mit den verfügbaren finanziellen Mitteln die vorhandenen Spitzenbelastungen abzubauen, sind die per Erlass vorgegebenen Auslösewerte für die Aktionsplanung als erster Schritt gut geeignet. In den später folgenden, gesetzlich vorgeschriebenen Fortschreibungen der Lärmaktionsplanung sollten jedoch nach und nach niedrigere, sich am Gesundheitsschutz orientierende Auslösewerte verwendet werden.

Im Rahmen der „Analyse und Entwicklung eines strategischen Konzeptes zur Lärmaktionsplanung der Stadt Köln“ wurde als weiteres Kriterium für die Priorisierung die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen herangezogen. Hierzu wurden den Bereichen mit Auslösewertüberschreitungen die anliegenden Anwohner zugeordnet. Die daraus resultierenden Betroffenenkarten und Karten zu den Belastungsschwerpunkten sind den nachfolgenden städtischen Internetseiten zu entnehmen:

- <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/laerm/betroffenenkarten>  
(Betroffenenkarten),
- <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/laerm/belastungsschwerpunkte>  
(Belastungsschwerpunkte)
- <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/laerm/belastungsraeume-mit-mehrfachbelastung>  
(Belastungsräume mit Mehrfachbelastung)

Im Ergebnis ergibt sich folgende für den Maßnahmen- und Handlungskatalog verwendete Unterscheidung der lärmbeeinträchtigten Straßenabschnitte:

---

<sup>4</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) vom 6. März 2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15. März 2006.

<sup>5</sup> Lärmaktionsplanung, RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008.

Handlungsbedarf 1. Ordnung: Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) sehr hoher Belastung mit durchgängig mehr als 80 Betroffenen bei  $L_{DEN} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 60$  dB(A) je Hektar,

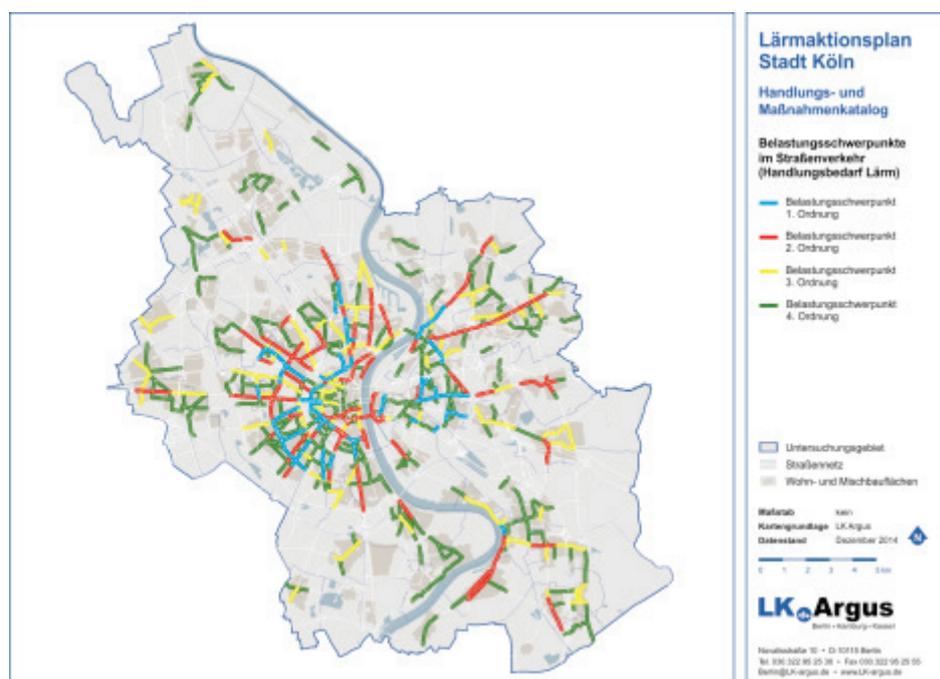
Handlungsbedarf 2. Ordnung: Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) hoher Belastung mit durchgängig mehr als 20 Betroffenen bei  $L_{DEN} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 60$  dB(A) je Hektar,

Handlungsbedarf 3. Ordnung: Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) mit weniger als 20 Betroffenen bei  $L_{DEN} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 60$  dB(A) je Hektar,

Handlungsbedarf 4. Ordnung: verbleibende Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) mit Lärmpegeln von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 55$  dB(A).

In der Anlage 1 sind Straßenabschnitte tabellarisch zusammengefasst. Einen grafischen Überblick gibt die Karte 1. Diese Karte ist wie alle weiteren Karten dieses Berichts für eine bessere Lesbarkeit in der Anlage 2 enthalten.

**Karte 1:** Belastungsschwerpunkte im Straßenverkehr



Alle Handlungen und Maßnahmen des Lärmaktionsplanes sollten sich aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel in erster Linie auf die Straßenabschnitte mit dem Handlungsbedarf erster und zweiter Ordnung orientieren. Sind für diese Straßenabschnitte keine Maßnahmen anwendbar, sind die Straßenabschnitte mit einem Handlungsbedarf dritter und vierter Ordnung für Maßnahmen vorzusehen.

## **2 Verfahrensschritte zur Abarbeitung der Empfehlungen (Maßnahmen) zur Lärminderung**

### **2.1 Verfahren zur Handlungsebene Fahrbahnerneuerung**

Für die Bearbeitung der in die Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Maßnahmenvorschläge 1 „Konzept lärmindernder Fahrbahnbelag für Stadtstraßen“ und 9 „Ausbesserung von Straßen“ wurde ein Verfahren zur Handlungsebene Fahrbahnerneuerung hergeleitet.

Ziel dieses Verfahrens ist die Erarbeitung einer Prioritätenreihung als Entscheidungsgrundlage für die Verwaltung hinsichtlich vordringlich für Fahrbahnerneuerungsmaßnahmen - konventionell oder mit besonders lärmindernden Oberflächen - in Frage kommender Straßen.

Darüber hinaus soll diese Prioritätenreihung eine Bewertung der aus der 1. Online-Phase sowie weiterer bei der Stadtverwaltung eingehender Bürgerhinweise zur Fahrbahnschäden und erwünschten Fahrbahnsanierungen ermöglichen und diese hinsichtlich Ihrer Dringlichkeit und akustischen Erfordernis zu bewerten.

Ein lärmoptimierter Asphalt mit Gummimodifikation wurde bereits auf den Hauptverkehrsstraßen Konrad-Adenauer-Ufer zwischen Goldgasse und Zoo-Brücke (Stadtteil Altstadt-Nord) und Boltensternstraße zwischen An der Schanz bis Amsterdamer Straße (Stadtteil Riehl; jeweils im Rahmen des Konjunkturpaketes II) eingebaut. Ein weiterer lärmindernder Asphalt (PMA 08) wurde in der Waldecker Straße zwischen Stadtautobahn und Heidelberger Straße in Buchheim, in der Berliner Straße zwischen Clevischer Ring und Markgrafen Straße und in der Frankfurter Straße zwischen Wiener Platz und Bahnhof Köln-Mülheim (im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes des Strukturförderprogramms MÜLHEIM 2020) eingebaut. Vor kurzem wurde außerdem auf der Riehler Straße im Bereich zwischen Frohngasse und Boltensternstraße ein Belag mit lärmindernder Wirkung eingebaut.

#### **Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen 1 „Konzept lärmindernder Fahrbahnbelag für Stadtstraßen“ und 9 „Ausbesserung von Straßen“**

Fahrbahnerneuerungen werden bislang unabhängig von Lärmschutzgründen vorgenommen. Maßgeblich ist hierbei immer der Zustand der Fahrbahnen. Es ist jedoch sinnvoller, den baulichen Erneuerungsbedarf der Fahrbahnen mit dem Bedarf nach einer Lärminderung für die Anwohner (akustischer Handlungsbedarf) zu verknüpfen.

Mit einer Prioritätenreihung unter Beachtung beider Aspekte kann gewährleistet werden, dass die vorhandenen Finanzmittel für Fahrbahnerneuerungen gezielt

dort eingesetzt werden, wo die höchsten Lärmbetroffenheiten bestehen und der Erneuerungsbedarf für Fahrbahnen am höchsten ist.

Das Amt 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) verfügt bereits über ein eigenes Maßnahmenprogramm zu Baumaßnahmen. In dieses sollte der Aspekt Lärm mit eingearbeitet werden und in die Priorisierung der erforderlichen Baumaßnahmen einfließen.

Ein möglicher Ansatz für das Verfahren zur Handlungsebene Fahrbahnerneuerung, welches den Zustand der Fahrbahn und den Lärm Aspekt berücksichtigt, ist nachfolgend beschrieben. Dieser Ansatz ist zwischen den zu beteiligenden Ämtern 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) und 57 (Umwelt- und Verbraucherschutzamt) ggf. anzupassen und bei Bedarf zu konkretisieren.

#### Schritt 1: Verknüpfung der Handlungsbedarfe Erneuerung und Lärm

Der Erneuerungsbedarf der Fahrbahnen ließe sich am besten über ein Straßenzustandskataster darstellen. Eine solche Datenbank liegt in Köln jedoch nicht vor. Flächendeckend verfügbar sind ausschließlich Angaben zur Restnutzungsdauer von Straßen. Mit der Restnutzungsdauer sind grobe Aussagen zum Erneuerungsbedarf von Straßen möglich. Abschnitte mit einer geringen Restnutzungsdauer sind eher sanierungsbedürftig als Fahrbahnen, die über eine lange Restnutzungsdauer verfügen. Daraus sind als erster Ansatz folgende Prioritäten für die Erneuerung von Fahrbahnen abgeleitet (baulicher Aspekt:  $Priorität_{\text{baulich}}$ ):

1. (höchste)  $Priorität_{\text{baulich}}$  bei einer Restnutzungsdauer von 0-5 Jahren,
2.  $Priorität_{\text{baulich}}$  bei einer Restnutzungsdauer von 6-15 Jahren,
3.  $Priorität_{\text{baulich}}$  bei einer Restnutzungsdauer von 16-30 Jahren und
4. (niedrigste)  $Priorität_{\text{baulich}}$  bei einer Restnutzungsdauer > 30 Jahren.

Für die Belastungsschwerpunkte der Lärmaktionsplanung liegt zudem eine Einteilung in Straßenabschnitte entsprechend des Handlungsbedarfes „Lärm“ vor (akustischer Aspekt; 1. Ordnung bis 4. Ordnung; vgl. Karte 1, Seite 5 und Anlage 1).

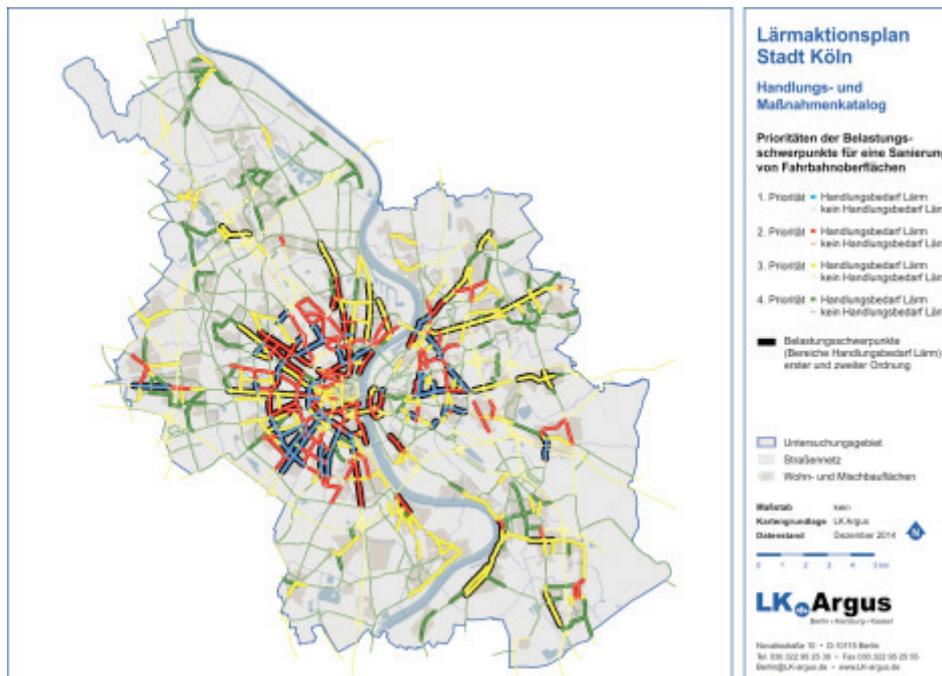
Ein Verschneiden der Prioritäten für die Erneuerung von Fahrbahnen (baulicher Aspekt:  $Priorität_{\text{baulich}}$ ) mit dem akustischen Handlungsbedarf (Aspekt Lärm) ermöglicht eine erste Aussage zum Vorrang bestimmter Straßen für Fahrbahnerneuerungsmaßnahmen. Eine Empfehlung für die Herleitung der Gesamtpriorität zeigt die nachfolgende Tabelle 2. Das Resultat ist in der Karte 2 grafisch zusammengefasst.

**Tabelle 2:** Herleitung der Gesamtpriorität zur Erneuerung von Fahrbahnoberflächen

baulicher Aspekt		Aspekt Lärm	baulicher Aspekt und Aspekt Lärm
Restnutzungsdauer von Straßen	Abgeleiteter Handlungsbedarf für eine Fahrbahnerneuerung	Handlungsbedarf Lärm vgl. Karte 1, Seite 5	Gesamtpriorität
0 bis 5 Jahre	1. Priorität <sub>baulich</sub>	1. Ordnung	1. Priorität <sub>gesamt</sub>
		2. Ordnung	
		3. Ordnung	2. Priorität <sub>gesamt</sub>
		4. Ordnung	3. Priorität <sub>gesamt</sub>
		kein Schwerpunkt	
6 bis 15 Jahre	2. Priorität <sub>baulich</sub>	1. Ordnung	1. Priorität <sub>gesamt</sub>
		2. Ordnung	2. Priorität <sub>gesamt</sub>
		3. Ordnung	3. Priorität <sub>gesamt</sub>
		4. Ordnung	4. Priorität <sub>gesamt</sub>
		kein Schwerpunkt	
16 bis 30 Jahre	3. Priorität <sub>baulich</sub>	1. Ordnung	2. Priorität <sub>gesamt</sub>
		2. Ordnung	3. Priorität <sub>gesamt</sub>
		3. Ordnung	
		4. Ordnung	4. Priorität <sub>gesamt</sub>
		kein Schwerpunkt	
> 30 Jahre	4. Priorität <sub>baulich</sub>	1. Ordnung	3. Priorität <sub>gesamt</sub>
		2. Ordnung	
		3. Ordnung	
		4. Ordnung	4. Priorität <sub>gesamt</sub>
		kein Schwerpunkt	

Über Angaben zur Restnutzungsdauer hinaus liegen dem Amt 66 zudem Daten zu den seit 2009 durchgeführten und geplanten Straßenerhaltungsmaßnahmen vor. Die voran hergeleitete Gesamtprioritätenreihung für die Erneuerung von Fahrbahnoberflächen ist diesbezüglich anzupassen. So sind Straßenabschnitte, für die bereits Maßnahmen vorgenommen wurden, aus der Prioritätenliste zu streichen. Für noch geplante Straßenerhaltungsmaßnahmen sollte das o.g. Verfahren Anwendung finden.

**Karte 2:** Prioritäten der Belastungsschwerpunkte Lärm für eine Sanierung von Fahrbahnoberflächen



Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

### Schritt 2: Abgleich der Ergebnisse mit den Hinweisen aus der Öffentlichkeit

Von den Bürgerinnen und Bürgern sind im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Köln konkrete Hinweise zu Fahrbahnsanierungen eingegangen. Insofern diese Hinweise auch Bereiche mit Handlungsbedarf betreffen, können diese nun im Ergebnis des vorangegangenen Arbeitsschrittes hinsichtlich einer möglichen Umsetzbarkeit bewertet bzw. die Gründe für eine fehlende Realisierbarkeit gegeben werden.

## **2.2 Verfahren zur Handlungsebene Lkw-Führung**

Für die Bearbeitung der in die Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Maßnahmvorschläge 10 „Lkw-Führungskonzept“ und 11 „Lkw-Nachtfahrverbot“ wurde ein Verfahren zur Handlungsebene Lkw-Führung hergeleitet.

Die Stadt Köln hat aktuell ein Lkw-Führungskonzept erarbeitet. Dieses wurde im Verkehrsausschuss am 5. November 2013 mit der Auflage einer Abstimmung mit den Nachbarkommunen beschlossen. Das Lkw-Führungskonzept beinhaltet eine Klassifizierung des Straßennetzes in Straßen für den übergeordneten Lkw-Verkehr (Bundesautobahn und sonstige Straßen) sowie in Straßen der nachgeordneten Erschließung.

Für das Lkw-Führungskonzept sind bereits alle Vorschläge zum Thema Lkw-Verkehr aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung des Lärmaktionsplanes geprüft worden. Nach Auswertung wurden 86 Vorschläge übernommen. Somit ist eine weitere Vertiefung der Maßnahme 10 „Lkw-Führungskonzept“

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

nicht erforderlich. Es verbleibt ein Umgang mit der Maßnahme 11 „Lkw-Nachtfahrverbot an hochbelasteten Straßen“.

Als Beispiel für nächtliche Lkw-Fahrverbote kann der Verkehrsversuch zur Führung des Lkw-Verkehrs im Bereich der Hartwichstraße genannt werden. Dieser beinhaltet ein komplettes Lkw-Fahrverbot in der Hartwichstraße und ein nächtliches Fahrverbot (22 bis 6 Uhr) in deren Nebenstraßen. Ein weiteres Beispiel gibt es auf der B 51 Bühler Landstraße im Bereich der Ortsdurchfahrt Köln-Meschenich. Hier wurde vor kurzem aus Lärmschutzgründen ein nächtliches Lkw-Verbot eingeführt.

**Abbildung 1:** Verkehrsversuch Lkw-Führung im Bereich Hartwichstraße



Quelle: Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln.

### **Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahme 11 „Lkw-Nachtfahrverbot“**

Nachtfahrverbote für den Lkw-Verkehr sind im Lkw-Führungskonzept bisher nicht vorgesehen. Für die Maßnahme 11 „Lkw-Nachtfahrverbot an hochbelasteten Straßen“ sind auf Grundlage der gesetzlichen Rahmenbedingungen § 45 StVO und Lärmschutzrichtlinien-StV Empfehlungen zu erarbeiten.

Die hierfür empfohlenen Arbeitsschritte sind nachfolgend beschrieben. Diese sind zwischen den zu beteiligenden Straßenverkehrsbehörden Abteilung 662 (Bau und Unterhaltung) des Amtes 66 (Straßen und Verkehrstechnik) und der Bezirksregierung Köln sowie dem Amt 57 (Umwelt- und Verbraucherschutzamt), den Abteilungen 661 (Planung) und 663 (Verkehrsmanagement) des Amtes 66 (Abteilung Straßen und Verkehrstechnik) und dem Amt 80 (Amt für Wirtschaftsförderung) vorab abzustimmen, ggf. anzupassen und bei Bedarf zu konkretisieren.

#### Schritt 1: Auswahl zu prüfender Straßenabschnitte

Erfahrungsgemäß sind Maßnahmen, die den Lkw-Verkehr betreffen, im Besonderen dann sinnvoll, wenn der Lkw-Anteil am Gesamtverkehr 10 % oder mehr beträgt. Da bei der Lärmkartierung keine genauen Lkw-Anteile vorlagen und auf Standardwerte nach der VBUS zurückgegriffen werden musste, sollte zu Be-

ginn eine Auswahl der Straßenabschnitte mit mehr als 10 % Lkw-Anteil in Abstimmung mit dem Amt 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) getroffen werden. Die im Ergebnis der Abstimmung herausgearbeiteten Straßenabschnitte sind nachfolgend einer weiteren Prüfung auf Eignung für ein Lkw-Nachtfahrverbot zu unterziehen (vgl. Schritt 2).

### Schritt 2: Vorprüfung der vorausgewählten Straßenabschnitte

Erfahrungsgemäß ist es sinnvoll, in Vorbereitung einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung die vorausgewählten Straßenabschnitte einer Vorprüfung zu unterziehen. Diese dient dazu, die Vorauswahl der Straßenabschnitte auf diejenigen einzugrenzen, die einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung möglichst standhalten werden. Mit dieser beschränkten Auswahl lässt sich der mit der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung einhergehende Prüfaufwand (vgl. Schritt 3) weiter minimieren. Die Vorauswahl sollte in gemeinsamen Arbeitsgesprächen mit den zu beteiligenden Fachbereichen der Ämter 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik), 57 (Umwelt und Verbraucherschutzamt), 80 (Amt für Wirtschaftsförderung) und bezüglich bestimmter Fälle auch mit der höheren Straßenverkehrsbehörde bei der Bezirksregierung Köln getroffen werden.

Für die Arbeitsgespräche sollten vorbereitend für jeden vorausgewählten Straßenabschnitt die gegebenen verkehrlichen Aspekte (Amt 66) und der akustische Handlungsbedarf für die Maßnahme (Immissionspegel, Anzahl der betroffenen Personen, Schwere der Lärmbetroffenheit, Amt 57) zusammengestellt werden. Auf Grundlage dessen soll aus der Diskussion heraus unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben des § 45 StVO und der Lärm-schutzrichtlinien-StV sowie folgender Kriterien eine Vorauswahl möglichst geeigneter Straßenabschnitte getroffen werden.

- Es muss eine zumutbare und geeignete Ausweichroute für den Lkw-Verkehr vorhanden sein. Auf diese ist frühzeitig durch eine entsprechende Beschilderung hinzuweisen.
- Eine Verlagerung in andere schutzwürdige Gebiete muss auszuschließen sein bzw. durch geeignete Maßnahmen verhindert werden.
- Eine aus der Sicht der Lärminderung positive Bündelung des Lkw-Verkehrs auf wenigen, leistungsfähigen Strecken kann zu einem Zielkonflikt mit der Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte führen.

### Schritt 3: Abwägungsprozess in Vorbereitung einer Anordnung

Die Prüfung der im Ergebnis des Schrittes 2 verbliebenen Straßenabschnitte ist gem. der gesetzlichen Vorgaben Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (Amt für Straßen und Verkehrstechnik und Bezirksregierung Köln). Sie beinhaltet gesondert für jeden vorausgewählten Straßenabschnitt eine Prüfung und Abwägung gem. der gesetzlichen Vorgaben des § 45 StVO und der Lärm-

schutzrichtlinien-StV inklusive eines Nachweises der Lärminderungswirkung nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90.

#### Schritt 4: Abgleich der Ergebnisse mit den Hinweisen aus der Öffentlichkeit

Von den Bürgerinnen und Bürgern sind im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Köln konkrete Hinweise zu Lkw-Nachfahrverboten eingegangen. Insofern diese die Bereiche mit Handlungsbedarf betreffen, können diese nun im Ergebnis der vorangegangenen Arbeitsschritte hinsichtlich einer möglichen Umsetzbarkeit bewertet bzw. die Gründe für eine fehlende Realisierbarkeit gegeben werden.

### **2.3 Verfahren zur Handlungsebene Qualität des Verkehrsflusses**

Für die Bearbeitung der in der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Maßnahmenvorschläge 5 „Optimierung der Verkehrsführung“, 6 „Kreisverkehre statt Ampeln“ und 8 „Ampel-Hotline“ wurde ein Verfahren zur Handlungsebene Qualität des Verkehrsflusses hergeleitet.

Zur Maßnahme 5 „Optimierung der Verkehrsführung“ wurden von den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 169 Eingaben zur Verkehrsführung auf Stadtstraßen gemacht. Diese sollten genauer geprüft und Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsflusses aufgezeigt werden.

Über die bestehende Ampel-Hotline haben Bürger und Bürgerinnen der Stadt Köln bereits heute die Möglichkeit, Auffälligkeiten an Lichtsignalanlagen zu melden. Die Verwaltung nimmt in der bestehenden Ampel-Hotline alle Eingaben zu Ampeln an und bearbeitet diese bei Verkehrssicherheitsproblemen sofort, in Fragen des Verkehrskomforts im Zuge der anstehenden Überplanungen. Eingaben erfolgen nicht nur über die Hotline, sondern auch direkt bei den Mitarbeitern per Telefon, über die „Meckerbox“ im Verkehrskalender sowie durch Meldungen der Polizei und anderer Institutionen.

Eine lärmmindernde Wirkung hat bereits das Erneuerungsprogramm Lichtsignalanlagen (LSA) der Stadt Köln. Dieses führt durch eine flexiblere LSA-Programmgestaltung und -auswahl zu einer Verstetigung des Verkehrs und somit zu weniger Stop+Go. Das Programm läuft seit 2010 und wird kontinuierlich umgesetzt.

Aktuell sind 133 Lichtsignalanlagen in Köln für eine Erneuerung vorgesehen. Abgeschlossen sind die Erneuerungsmaßnahmen

- der acht Anlagen in der Boltensternstraße,
- von acht Anlagen auf dem Konrad-Adenauer-Ufer und

- von zwei Anlagen auf der südlichen Gürtelstrecke.
- Derzeit in Bearbeitung ist die Erneuerung von
- weiteren sechs Anlagen auf dem Konrad-Adenauer-Ufer,
  - weiteren elf Anlagen auf der südlichen Gürtelstrecke,
  - von vier Anlagen im Klettenberggürtel,
  - von fünf Anlagen auf der Wilhelm-Sollmann-Straße und
  - neun Anlagen in der Turiner Straße / Viktoriastraße.

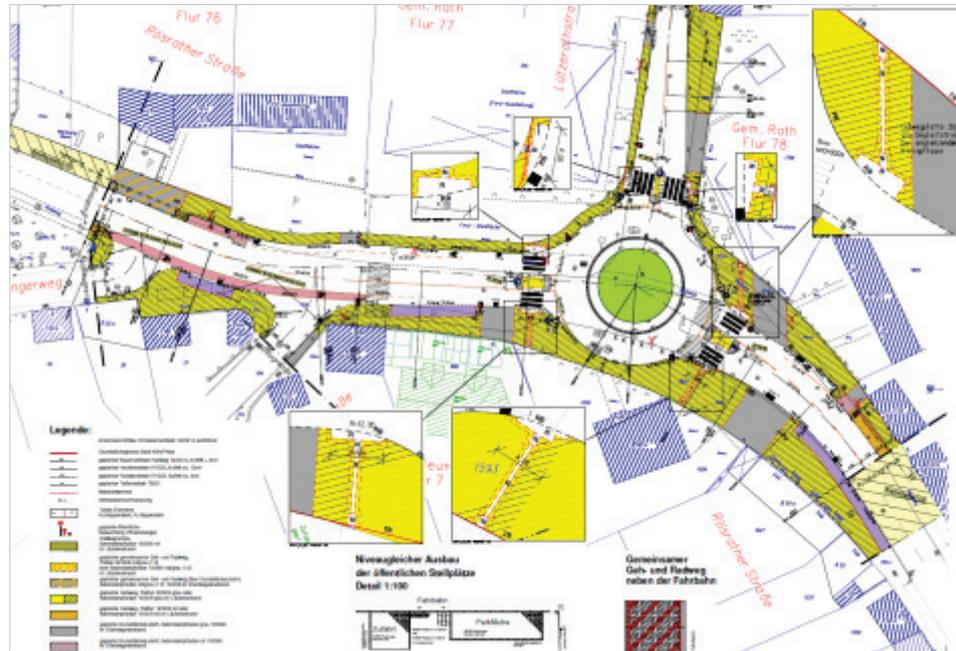
In den vergangenen Jahren hat die Stadt Köln 129 Lichtsignalanlagen durch andere AusbaufORMen wie Kreisverkehre, Querunginseln und Zebrastreifen ersetzt. Derzeit überprüft die Stadt für das gesamte Netz der Lichtsignalanlagen, ob weitere Anlagen ersetzt werden können (Machbarkeitsuntersuchung zum Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre). Eine Vorbetrachtung identifizierte insgesamt 204 Lichtsignalanlagen, die für alternative Betriebsformen geeignet erscheinen. Diese werden nun durch die Stadt einer konkreten Untersuchung unterzogen. Um die – voraussichtlich nicht vor 2015 beginnende – Umsetzung einzuleiten, werden die letztendlich verbleibenden, geeigneten Anlagen priorisiert. Die Prioritätenstufen werden derzeit erarbeitet. Beispiele für umgesetzte Kreisverkehre sind Marzellenstraße / Unter Sachsenhausen, Athener Ring / Willi-Suth-Allee, Rolandstraße / Magazinstraße, Kapellenstraße / Dillenburger Straße, Kalkweg / Diepeschrather Straße, Neufelder Straße / Dellbrücker Mauspfad, Kempener Straße / Lokomotivstraße, Rösrather Straße / Lützerathstraße und Waldecker Straße / Stadtautobahn.

**Abbildung 2:** Umgesetzter Kreisverkehr Kempener Straße / Lokomotivstraße



Quelle: Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln.

**Abbildung 3:** Lageplanausschnitt umgesetzter Kreisverkehr Rösrather Straße / Lützerathstraße



Quelle: Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln.

**Abbildung 4:** Lageplanausschnitt umgesetzter Kreisverkehr Waldecker Straße / Stadtautobahn



Quelle: Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln.

## Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahme 6 „Kreisverkehre statt Ampeln“

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Mit Hilfe des Lärmaktionsplanes sollte in erster Linie auf die Prioritätenreihung zur Umsetzung der Machbarkeitsuntersuchung zum Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre Einfluss genommen werden (Maßnahme 6 „Kreisverkehre statt Ampeln“). Der Aspekt der Lärminderung findet in der Machbarkeitsuntersuchung noch keine Berücksichtigung.

Mit einer Prioritätenreihung unter Beachtung des Lärmaspektes kann gewährleistet werden, dass die vorhandenen Finanzmittel für den Umbau von Lichtsignalanlagen in Kreisverkehre gezielt dort eingesetzt werden, wo ein Umbau verkehrstechnisch (Leistungsfähigkeit) und räumlich (Fahrgeometrie u.a. Beachtung Schwerverkehr) möglich erscheint und hohe Lärmbetroffenheiten bestehen.

Ein möglicher Ansatz ist nachfolgend beschrieben. Dieser Ansatz ist zwischen den zu beteiligenden Ämtern 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) und 57 (Umwelt- und Verbraucherschutzamt) ggf. anzupassen und bei Bedarf zu konkretisieren.

In die Machbarkeitsuntersuchung zum Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre sollte mit dem akustischen Handlungsbedarf ein weiteres Entscheidungs- bzw. Priorisierungskriterium eingeführt werden. Hierzu kann auf die im Kapitel 1.2 vorgenommene Einteilung der Belastungsschwerpunkte hinsichtlich des Handlungsbedarfes zurückgegriffen werden, indem die in der Machbarkeitsuntersuchung betrachteten Knoten dem anliegenden akustischen Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung zugeordnet werden (Tabelle 3). Die sich daraus ergebenden akustischen Prioritäten sind in der Machbarkeitsanalyse als ein weiteres Bewertungskriterium einzuarbeiten.

**Tabelle 3:** Herleitung der Priorität aus akustischer Sicht für die in der Machbarkeitsanalyse zum Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre betrachteten Knoten

Der in der Machbarkeitsanalyse zum Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre betrachtete Knoten liegt innerhalb oder angrenzend an einen Lärmbelastungsschwerpunkt mit einem ...	Der Umbau des Knotenpunktes genießt aus akustischer Sicht folgende Priorität ...
Handlungsbedarf 1. Ordnung	1. Priorität
Handlungsbedarf 2. Ordnung	2. Priorität
Handlungsbedarf 3. Ordnung	3. Priorität
Handlungsbedarf 4. Ordnung	4. Priorität

## **Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen 5 „Optimierung der Verkehrsführung“ und 8 „Ampel-Hotline“**

Insofern diese Eingaben und Hinweise der Bürger bzgl. der Maßnahme 5 „Optimierung der Verkehrsführung“ und die aus der Ampel-Hotline hervorgehenden Bürgerhinweise (Maßnahme 8 „Ampel-Hotline“) Bereiche mit einem akustischen Handlungsbedarf gem. Kapitel 1.2 betreffen, sollten sie einer Überprüfung auf Umsetzbarkeit unterzogen werden.

Die Überprüfung auf Umsetzbarkeit setzt eine intensive Auseinandersetzung mit den in der Öffentlichkeitbeteiligung eingebrachten Hinweisen zur Verkehrsführung, zu Veränderungen bei Fahrbahnmarkierungen, Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen durch das Amt 66 (Straßen und Verkehrstechnik) voraus. Erste, an Örtlichkeiten gebundene Potenziale zur Optimierung der Verkehrsführung und des Verkehrsflusses lassen sich derzeit im Rahmen dieser Untersuchung aus den vorliegenden Daten nicht ableiten. Es wird empfohlen, vordringlich Eingaben und Hinweise abzuarbeiten, welche Belastungsschwerpunkte mit einem Handlungsbedarf 1. und 2. Ordnung betreffen. Hier sind die Lärmbetroffenheit und dementsprechend der Bedarf für Maßnahmen zur Lärminderung am höchsten. Die Zuständigkeit für die Prüfung liegt beim Amt 66.

### **2.4 Verfahren zur Handlungsebene zulässige Höchstgeschwindigkeit**

Für die Bearbeitung der in der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Maßnahmenvorschläge 2 „*Gesamtstädtisches Geschwindigkeitskonzept*“, 3 „*Geschwindigkeitsbegrenzung auf Stadtstraßen (nachts)*“ und 4 „*Geschwindigkeitsanzeigen (Dialogdisplays)*“ wurde ein Verfahren zur Handlungsebene zulässige Höchstgeschwindigkeit hergeleitet.

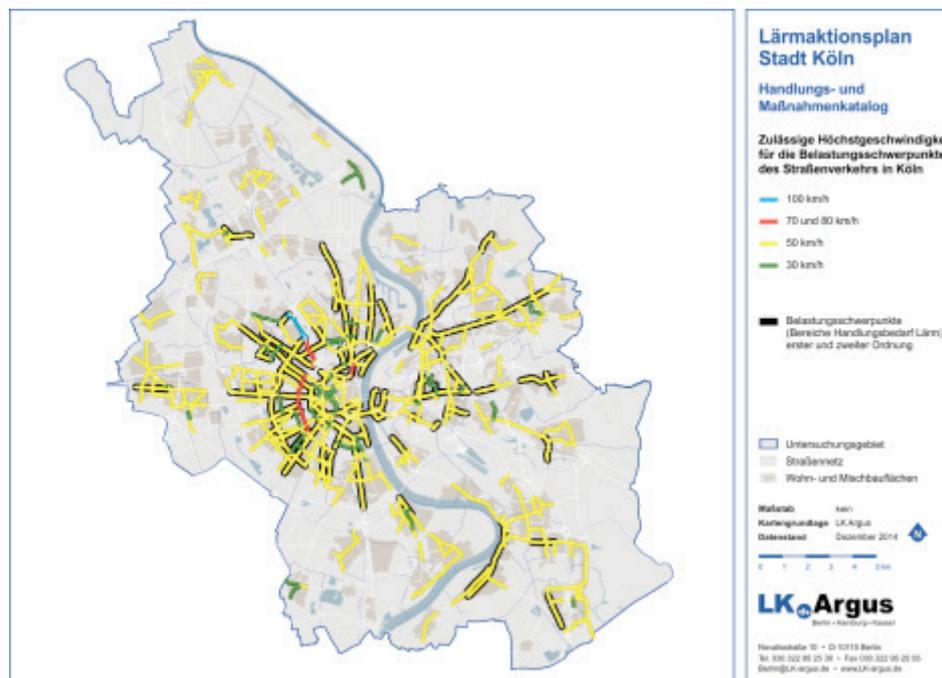
Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Anpassungen bei den angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten vorgenommen:

- Konrad-Adenauer-Ufer (B 51) zwischen Trankgasse und Zoobrücke von 70 km/h auf 50 km/h,
- Riehler Straße von 70 km/h auf 50 km/h,
- Bundesautobahn A 3 zwischen Kreuz Heumar und Königsforst Reduzierung der Geschwindigkeit auf 100 km/h.

In der Brühler Landstraße in Köln-Meschenich ist aktuell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingeführt worden. Zudem ist im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020 vorgesehen die B 51 (Berliner Straße) auf 30 km/h zu begrenzen.

In Karte 3 sind für die Bereiche mit Handlungsbedarf (siehe Kapitel 1.2) die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten dargestellt. Geschwindigkeiten von 50 km/h sind hierbei die Regel.

**Karte 3:** Zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Belastungsschwerpunkte des Straßenverkehrslärms in Köln



In folgenden Lärmbelastungsschwerpunkten gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (vgl. Tabelle 4).

**Tabelle 4:** Belastungsschwerpunkte mit in Abschnitten geltenden 30 km/h

Belastungsschwerpunkte mit einem Handlungsbedarf ...	Straßen mit in Abschnitten geltenden 30 km/h
1. Ordnung	Eythstraße, Kuenstraße, Lübecker Straße, Maybachstraße
2. Ordnung	Berrenrather Straße, Hauptstraße
3. Ordnung	Venloer Straße
4. Ordnung	Alte Fischenicher Straße, Alte Kölnstraße, Alteburger Straße, Am Duffelsbach, Antwerpener Straße, Apostelnstraße, Bahnstraße, Bayardsgasse, Benesisstraße, Blücherstraße, Brühler Landstraße, Bonner Wall, Brabanter Straße, Breite Straße, Brüsseler Straße, Buchforststraße, Causmannstraße, Dasselstraße, Dillenburger Straße, Ehrenstraße, Falckensteinstraße, Fleischmengergasse, Frohnhofstraße, Grafenmühlenweg, Guntherstraße, Hartwichstraße, Hatzfeldstraße, Helmholtzstraße, Höhenberger Straße, Kapellenweg, Klosterstraße, Koblenzer Straße, Limburger Straße, Lungengasse, Marsdorfer Straße, Merheimer Platz, Merkenicher Hauptstraße, Nibelungenweg, Sechzigstraße, Servatiusstraße, Siebachstraße, Siegfriedstraße, St.-Apern-Straße, Stammheimstraße, Steinmetzstraße, Sülzburgstraße, Sürther Straße, Thieboldsgasse, Von-Werth-Straße, Weyertal

## **Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen 2 „Gesamtstädtisches Geschwindigkeitskonzept“ und 3 „Geschwindigkeitsbegrenzung auf Stadtstraßen (nachts)“**

Im Rahmen eines Geschwindigkeitskonzeptes soll für die Bereiche mit Handlungsbedarf herausgearbeitet werden, welche Straßenabschnitte unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags oder beschränkt auf die Nachtstunden in Frage kommen.

Die Beschränkungen sollten in der Regel auf besonders hoch lärmbelastete Tageszeiten, auf Streckenabschnitte mit einigen hundert Metern Länge und erkennbar vorhandener Wohnbebauung beschränkt werden. Es müssen die verkehrliche Funktion der Straßen sowie die Belange des ÖPNV berücksichtigt werden. Zudem muss bei Temporeduzierungen darauf geachtet werden, dass ein gleichmäßiger Verkehrsfluss beibehalten bleibt (Erhalt der Koordinierung von Lichtsignalanlagen), da es sonst zu einem Anstieg der Luft- und Lärmemissionen kommt.

Auf den Nachtzeitraum bezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten insbesondere in Straßen mit hoher Wohndichte eingesetzt werden, die aufgrund von Anforderungen des ÖPNV oder wegen der Belange des Kfz-Verkehrs nicht ganztägig ausgewiesen werden können.

Für Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen sind auf Grundlage der gesetzlichen Rahmenbedingungen § 45 StVO und Lärmschutzrichtlinien-StV Empfehlungen zu erarbeiten. Zuständig für die Anordnung ist die Straßenverkehrsbehörde. Sie ordnet die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Basis der Straßenverkehrsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften und Richtlinien an.

Um Prüfabschnitte für eine Geschwindigkeitsreduzierung auszuwählen, welche einer straßenverkehrsrechtlichen Prüfung standhalten, wird ein mehrstufiges Verfahren zur Auswahl geeigneter Abschnitte und zur Vorbereitung des straßenverkehrsbehördlichen Abwägungsprozesses vorgeschlagen. Die endgültige Entscheidung obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Die hierfür empfohlenen Arbeitsschritte und denkbaren Inhalte sind nachfolgend beschrieben.

Für das Gelingen der Geschwindigkeitskonzeption und für eine zukünftige Umsetzung in ausgewählten Abschnitten ist eine frühzeitige Beteiligung folgender Akteure erforderlich:

- zuständige Straßenverkehrsbehörden  
Abteilung 662 (Bau und Unterhaltung) des Amtes 66 (Straßen und Verkehrstechnik) als Straßenverkehrsbehörde der Stadt Köln,  
Bezirksregierung Köln als höhere Straßenverkehrsbehörde),

- Amt 57 (Umwelt- und Verbraucherschutzamt),
- Abteilungen 661 (Planung) und 663 (Verkehrsmanagement) des Amtes 66 (Abteilung Straßen und Verkehrstechnik),
- betroffene Betreiber des öffentlichen Verkehrs (u.a. KVB mit Amt 15 (Amt für Stadtentwicklung und Statistik)).

Die empfohlenen Arbeitsschritte und Inhalte sind ggf. anzupassen und bei Bedarf zu konkretisieren.

#### Schritt 1: Auswahl zu prüfender Straßenabschnitte

Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die RLS-90 (zukünftig RLS-2014). Örtliche Schallmessungen und auch die im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführte Lärmkartierung nach der Berechnungsvorschrift der VBUS (vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) sind keine ausreichende Grundlage.

Die in Karte 1 (Seite 5) dargestellten Bereiche mit einem akustischen Handlungsbedarf wurden nach der Berechnungsvorschrift VBUS (Vorläufige Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm an Straßen) bestimmt. Für erste Einschätzungen, wo ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung angewendet werden könnte, genügen diese Aussagen. Sie definieren die Vorauswahl der akustischen Härtefälle für eine Reduzierung der Geschwindigkeit bei innerörtlichen Straßen von 50 km/h auf 30 km/h oder 70 km/h auf 50 km/h sowie bei Autobahnen auf 100 km/h oder 80 km/h.

#### Schritt 2: Vorprüfung der vorausgewählten Straßenabschnitte

Die vorangestellt identifizierten Straßen sind in einer zweiten Bearbeitungsstufe hinsichtlich ihrer verkehrlichen Belange einer weiteren Prüfung zu unterziehen. Somit kann über Kriterien die Vorauswahl der Prüfabschnitte weiter eingegrenzt werden. Die letztendlich verbleibenden und mit den zuständigen Stellen (Amt 66, Straßenverkehrsbehörde, Betreiber des öffentlichen Verkehrs) abgestimmten Straßenabschnitte können abschließend (Schritt 3) der Prüfung auf Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde unterzogen werden.

In Anlehnung an die Straßenverkehrsordnung und zugehörigen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien werden folgende Kriterien abwägungsrelevanter Belange für Geschwindigkeitsreduzierungen empfohlen:

- a. Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung,
- b. Verkehrsverlagerungseffekte,
- c. Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr,
- d. Vereinbarkeit mit der Lichtsignalkoordinierung.

Stadt Köln

## Lärmaktionsplan

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Nachfolgend sind die einzelnen Kriterien beschrieben.

Um den Bearbeitungsaufwand einzugrenzen sollte sich die Prüfung vorerst auf einzelne ausgewählte Abschnitte für eine Geschwindigkeitsreduzierung beschränken. Einen Ansatz zur Auswahl bietet die Einordnung der Bereiche mit Handlungsbedarf hinsichtlich ihrer Priorität (vgl. Karte 1, Seite 5):

- **Priorität 1** für Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) sehr hoher Belastung mit durchgängig mehr als 80 Betroffenen bei LDEN > 70 dB(A) bzw. LNight > 60 dB(A) je Hektar  
→ Belastungsschwerpunkte mit Handlungsbedarf 1. Ordnung,
- **Priorität 2** für Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) hoher Belastung mit durchgängig mehr als 20 Betroffenen bei LDEN > 70 dB(A) bzw. LNight > 60 dB(A) je Hektar  
→ Belastungsschwerpunkte mit Handlungsbedarf 2. Ordnung,
- **Priorität 3** für Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) mit weniger als 20 Betroffenen bei LDEN > 70 dB(A) bzw. LNight > 60 dB(A) je Hektar  
→ Belastungsschwerpunkte mit Handlungsbedarf 3. Ordnung,
- **Priorität 4** für verbleibende Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) mit Lärmpegeln von LDEN > 65 dB(A) bzw. LNight > 55 dB(A)  
→ Belastungsschwerpunkte mit Handlungsbedarf 4. Ordnung,

### zu Punkt a: *Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung*

Vorrangnetze besitzen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie nehmen einen großen Teil des Durchgangs- und innerstädtischen Verkehrs auf, dienen der verkehrlichen Entlastung des übrigen Straßennetzes und sichern die Kfz-Erreichbarkeit zentraler Bereiche. Zur Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung dieser Straßen wird häufig von einer Reduzierung der Geschwindigkeit für die Tagstunden (6 bis 22 Uhr) – d.h. zu Zeiten der Hauptverkehrslasten – abgesehen. Auf Straßen, die nicht dem Vorrangnetz zugeordnet werden, erscheint eine Geschwindigkeitsreduzierung prinzipiell eher möglich.

Für die Bearbeitung des Handlungs- und Maßnahmenkataloges zur Lärmaktionsplanung liegt eine Zuordnung der Belastungsschwerpunkte hinsichtlich des Vorrangnetzes der Stadt Köln vor. Daraus wurde die nachfolgende Karte 4 erstellt.

Die in der Karte 4 gelb und grün dargestellten und den Vorrangstraßen zuzuordnenden Straßenabschnitte mit Lärmbetroffenheiten (Bereiche mit Handlungsbedarf) werden aufgrund ihrer höheren verkehrlichen Funktion für eine Prüfung auf Geschwindigkeitsreduzierung ausschließlich in den Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) empfohlen. Die blau und rot dargestellten Bereiche mit Handlungsbedarf sind nicht dem Vorrangnetz zugehörig. Aufgrund der geringeren

Verkehrsfunktion kommen diese Abschnitte für eine Prüfung auf eine ganztags (24 h) geltende Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht.

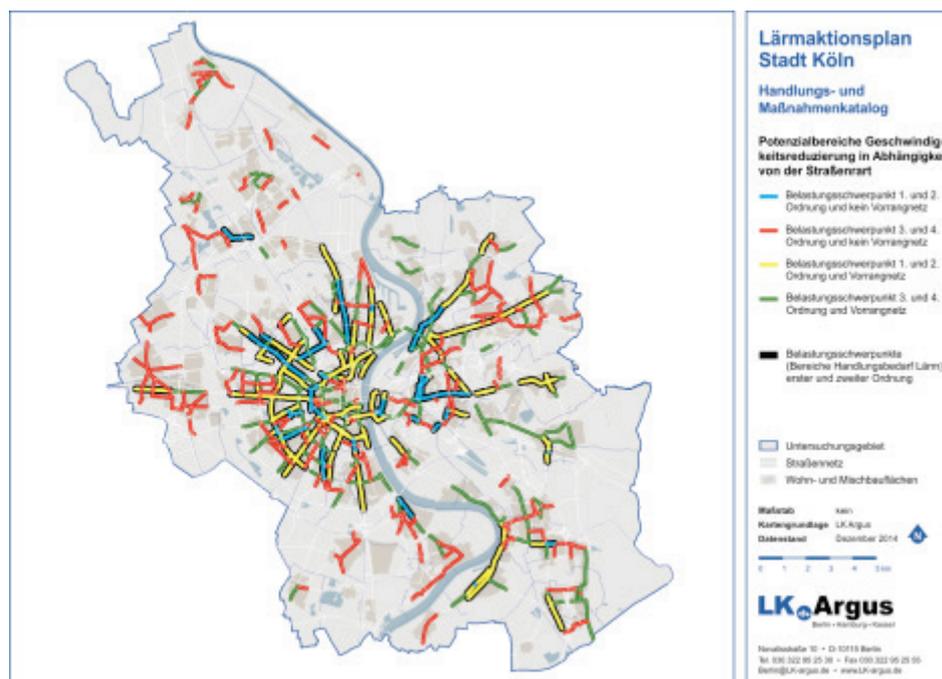
Das Verfahren und die Ergebnisse der Prüfung sind mit dem Amt 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) und der Bezirksregierung abzustimmen.

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

**Karte 4:** Potenzialbereiche für eine Geschwindigkeitsreduzierung in Abhängigkeit von der Zuordnung zum Vorrangnetz für die Belastungsschwerpunkte des Straßenverkehrslärms in Köln



zu Punkt b: Verkehrsverlagerungseffekte

Ein Prüfabschnitt sollte dann ausgeschlossen werden, wenn durch die Geschwindigkeitsreduzierung eine Verkehrsverlagerung auf andere Netzteile – und hierbei insbesondere auf angrenzende Wohn- und Anliegerstraßen – in akustisch relevantem Maß zu erwarten ist.

Hierzu sind detaillierte Untersuchungen erforderlich, die im Rahmen der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht erfolgen können. Mögliche Verdrängungseffekte können über Verkehrsmodellrechnungen nachgewiesen werden. Solche Modellrechnungen sind kostenintensiv, da eine entsprechende Software erforderlich ist und unter Umständen auch externe Gutachter einzubinden sind. Für erste grobe Aussagen sind auch Einschätzungen auf Basis bestehender Ortskenntnis oder durch Inaugenscheinnahme des Verkehrsnetzes möglich.

Das Verfahren und die Ergebnisse der Prüfung auf mögliche Verlagerungseffekte sind mit dem Amt 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) und der Bezirksregierung abzustimmen.

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

zu Punkt c: *Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr*

Ist auch der öffentliche Verkehr von einer Geschwindigkeitsreduzierung betroffen, kann dies zu einer Verlängerung der Fahrzeit führen. Dementsprechend sind die Auswirkungen auf den Stadtbahn- und Busbetrieb zu überprüfen. Karte 5 gibt einen Überblick über die Stadtbahn- und Bustrassen sowie die Vorausswahl an Prüfabschnitten für eine etwaige Geschwindigkeitsreduzierung in den Belastungsschwerpunkten. Zu erkennen ist, dass es bei zahlreichen Prüfabschnitten Überschneidungen mit der Stadtbahn und den Buslinien gibt.

Zur Ermittlung der Vereinbarkeit der Geschwindigkeitsreduzierung mit dem öffentlichen Verkehr sind Abstimmungen mit den Kölner Verkehrsbetrieben und weiteren Betreibern des öffentlichen Verkehrs erforderlich. Vorbereitend bietet es sich an, für einzelne Prüfabschnitte oder für Bündel aus Prüfabschnitten zur Geschwindigkeitsreduzierung die Fahrzeitverlängerungen linienfein zu ermitteln (vgl. Beispiel in Tabelle 5). Eine grobe Abschätzung der Zeitverluste genügt, kostenintensive Modellrechnungen sind nicht zwingend erforderlich. Auf dieser Basis ist es den Verkehrsbetrieben in der Regel möglich, die Auswirkungen auf die Linienpläne, das Halten von Anschlüssen und den Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal abzuschätzen (vgl. Beispiel Tabelle 6). Das Vorgehen ist im Vorfeld mit den betroffenen Betreibern und mit dem Amt 15 abzustimmen.

**Tabelle 5:** Zusammenfassung linienbezogener Fahrzeitverluste infolge von Tempo 30 (Beispiel)

Streckenabschnitt mit T30-Empfehlung (ganztags / nachts)	s	Δ t	Linie					
			23	25	28	33	37	F1
Blücherstraße	g 398	19,1	■					
Goerdeler Straße	n 340	16,3		■		■		■
Händelstraße	n 447	21,5		■				■
Herweghstraße	g 622	29,9	■					
Kopernikusstraße	n 355	17,0		■	■			■
Rostocker Straße	g 250	12,0					■	
<b>Gesamtverlust [s]</b>			<b>49,0</b>	<b>54,8</b>	<b>17,0</b>	<b>16,3</b>	<b>12,0</b>	<b>54,8</b>

Quelle: bearbeitetes Beispiel, entnommen aus der Abstimmung zum Lärmaktionsplan der Hansestadt Rostock; Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz (Auftraggeber) / LK Argus GmbH (Bearbeiter); März 2014.

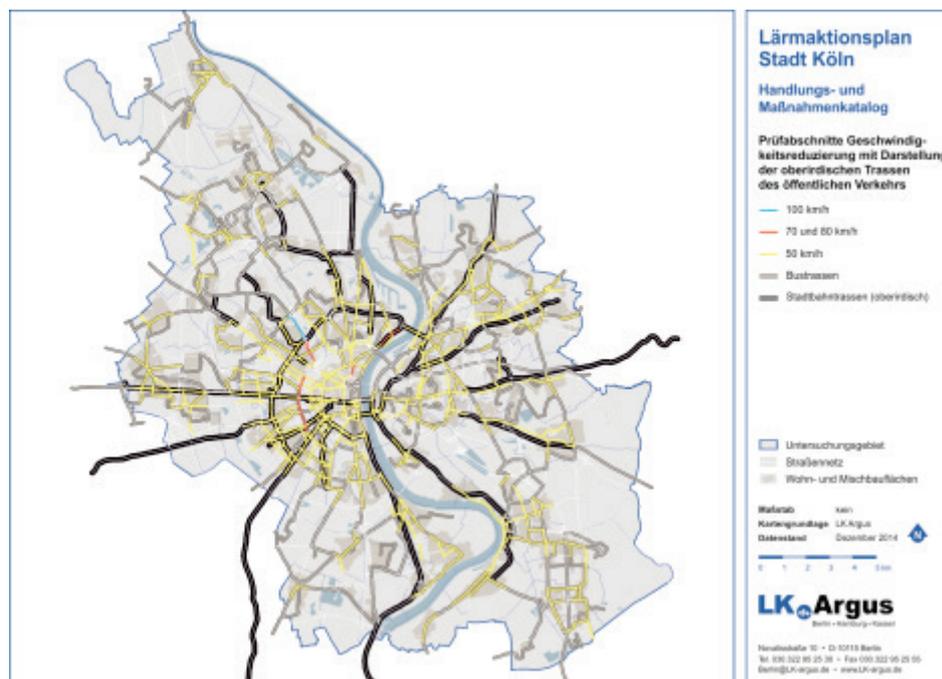
**Tabelle 6:** Vorprüfungsergebnis zu den Auswirkungen aller Tempo 30 Prüfabschnitte auf den Betriebsablauf (Beispiel)

Linie	Auswirkungen der Tempo 30 Abschnitte auf den Betriebsablauf
Linie 23	Verspätungen in Richtung <i>Hauptbahnhof</i> werden größer kritischer Zustand: Reduzierung der Wendezeit von 2:00 min auf 1:12 min, 1 zusätzlicher Bus erforderlich
Linie 25	keine relevanten Auswirkungen

Linie	Auswirkungen der Tempo 30 Abschnitte auf den Betriebsablauf
Linie 28	Wendenzeiten in der Hauptverkehrszeit am <i>Rathausplatz</i> mit 1:00 min sehr kurz, da an <i>Mensa</i> Anschluss an Linie 6 gehalten werden muss kritischer Zustand: Reduzierung der Wendezeit auf 0:43 min, 1 zusätzlicher Bus erforderlich
Linie 33	keine relevanten Auswirkungen
Linie F1	zentrales Treffen am Postplatz gerade noch möglich, Umsteigezeiten reduzieren sich von 3:00 min auf 2:41 min instabiler Zustand: bei F1 kein Verspätungsausgleich mehr vorhanden, 1 zusätzlicher Bus erforderlich

Quelle: bearbeitetes Beispiel, entnommen aus der Abstimmung zum Lärmaktionsplan der Hansestadt Rostock; Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz (Auftraggeber) / LK Argus GmbH (Bearbeiter); März 2014.

**Karte 5:** Prüfabschnitte mit sehr hoher und hoher Lärmbelastung (Belastungsschwerpunkte) für eine etwaige Geschwindigkeitsreduzierung mit Darstellung der oberirdischen Trassen des öffentlichen Verkehrs



**Zu Punkt d:** Vereinbarkeit mit der Lichtsignalkoordinierung

Um die Stetigkeit des Kfz-Verkehrs zu wahren, muss eine Reduzierung der Geschwindigkeit in den Prüfabschnitten immer mit der (vorhandenen) Lichtsignalkoordinierung vereinbar sein. Die Prüfung auf Vereinbarkeit kann aufgrund der Komplexität dieses Verfahrens nicht innerhalb der Lärmaktionsplanung erfolgen. Hier sind verkehrstechnische Untersuchungen erforderlich. Deren Zuständigkeit liegt beim Amt 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik). In der Regel sind jedoch erste grobe Einschätzungen möglich (Zuständigkeit Amt 66).

Stadt Köln

## Lärmaktionsplan

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

### Schritt 3: Abwägungsprozess in Vorbereitung einer Anordnung

Die Prüfung der im Ergebnis des Schrittes 2 verbliebenen vorausgewählten Straßenabschnitte ist gem. der gesetzlichen Vorgaben Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (Amt für Straßen und Verkehrstechnik und Bezirksregierung Köln als Straßenverkehrsbehörde). Sie beinhaltet gesondert für jeden vorausgewählten Straßenabschnitt eine Prüfung und Abwägung gem. der gesetzlichen Vorgaben des § 45 StVO und der Lärmschutzrichtlinien-StV inklusive eines Nachweises der Lärminderungswirkung nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90 (zukünftig RLS-2014).

### Schritt 4: Abgleich der Ergebnisse mit den Hinweisen aus der Öffentlichkeit

Von den Bürgerinnen und Bürgern sind im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Köln konkrete Hinweise zu Geschwindigkeitsbeschränkungen eingegangen. Insofern diese die Bereiche mit Handlungsbedarf betreffen, können diese nun im Ergebnis der vorangegangenen Arbeitsschritte hinsichtlich einer möglichen Umsetzbarkeit bewertet bzw. die Gründe für eine fehlende Realisierbarkeit gegeben werden.

## **Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahme 4 „Geschwindigkeitsanzeigen (Dialogdisplays)“**

Von Bürgerinnen und Bürgern wurden 185 Hinweise zur Verkehrsüberwachung eingebracht. In Nordrhein-Westfalen sind nach der neuen, am 15. Juni 2013 in Kraft getretenen Verwaltungsvorschrift zu § 48 Abs. 2 Ordnungsbehördengesetz (OBG NRW) neben der Polizei auch die Kreisordnungsbehörden und die großen kreisangehörigen Städte – und somit auch die Stadt Köln – für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten zuständig. Ihre Zuständigkeit erstreckt sich nur auf die Überwachung an Gefahrenstellen. Gefahrenstellen sind nach den neuen Regelungen zu § 48 Abs. 2 OBG

- Unfallhäufungsstellen,
- Streckenabschnitte mit erhöhter Unfallgefahr.

Eine erhöhte Unfallgefahr kommt nach den neuen Regelungen zu § 48 Abs. 2 OBG u.a. in Betracht

- an oder in unmittelbarer Nähe zu Orten und Strecken, die vermehrt von schwachen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger und Radfahrer) sowie besonders schützenswerten Personen (Kinder, Schüler, Hilfsbedürftige, ältere Menschen) frequentiert werden,
  - Ziel ist der Schutz der Verkehrsteilnehmer (bspw. Schüler auf dem Schulweg) und nicht wie in der Vergangenheit der Schutz von Örtlichkeiten (bspw. Bereich vor der Schule).

- wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden.
  - Ziel soll nicht mehr sein, abzuwarten, bis sich schwere Unfälle ereignen, sondern frühzeitig überall dort zu kontrollieren, wo Gefahrenstellen bestehen oder gerast wird.

Die Feststellung, ob überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung in einem Streckenabschnitt bestehen, erfolgt durch den Ordnungs- und Verkehrsdienst mittels objektiver Messung mit einem Seitenradargerät. In Übereinkunft mit der Polizei Köln wurde als Kriterium eine Übertretungsquote von 20 Prozent festgelegt.

Demnach ist mit Bezug auf die Bürgerhinweise aus der Lärmaktionsplanung vorab zu klären, ob in den jeweiligen Straßenabschnitten eine Gefährdung nach den neuen Regelungen zu § 48 Abs. 2 OBG vorliegt.

Betreffen die von den Bürgerinnen und Bürgern gemachten Hinweise voran genannte Gefahrenstellen, sollte in Erwägung gezogen werden, hier Überwachungsmaßnahmen durchzuführen.

Geschwindigkeitsüberwachungen können nach den Regelungen zu § 48 Abs. 2 OBG auch Straßenstrecken betreffen, auf denen aus Gründen des Lärmschutzes und aus Gründen der Luftreinhalteplanung Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet wurden. Demnach ist auch zu prüfen, ob Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern entsprechende Bereiche in Köln betreffen. Vorrangiges Ziel der Verkehrsüberwachung ist gem. § 48 Abs. 2 OBG jedoch die Verkehrsunfallprävention. So sollen Überwachungsmaßnahmen speziell dort durchgeführt werden, wo Gefahrenstellen (s.o.) bestehen. Eine Verkehrsüberwachung zur Begrenzung schädlicher Umwelteinflüsse (Lärmschutz, Luftreinhaltung) steht der Verkehrsunfallprävention nach.

Für von Bürgerinnen und Bürgern genannte Bereiche, in denen keine Gefahrenstelle gem. der neuen Regelungen zu § 48 Abs. 2 OBG, aber einen Handlungsbedarf Lärm (vgl. Karte 1, Seite 5 und Anlage 1) vorliegt, sollte die Installation von mobilen oder festen Geschwindigkeitsanzeigen bzw. Dialogdisplays in Erwägung gezogen werden. Selbiges gilt,

- wenn entsprechend der Sach- und Personalressourcen eine Geschwindigkeitsüberwachung zur Einhaltung der Begrenzung schädlicher Umwelteinflüsse (Lärmschutz, Luftreinhaltung) wegen des Vorrangs der Verkehrsunfallprävention oder
- wenn aus baulich-technischen Gründen (z.B. in Kurvenbereichen) eine Geschwindigkeitsüberwachung nicht möglich erscheint.

Dialogdisplays dienen als Rückmeldung für Verkehrsteilnehmer, ermahnen zur Einhaltung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und dienen somit auch dem Lärmschutz.

## **2.5 Verfahren zur Handlungsebene Straßenraumgestaltung**

Für die Bearbeitung der in der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Maßnahmvorschläge 7 „*Rückbau von Straßen*“ und 20 „*Bewuchs von Baumreihen, Hecken und Sträuchern entlang stark lärmemittierender kommunaler Straßen*“ wurde ein Verfahren zur Handlungsebene Straßenraumgestaltung hergeleitet.

Die Gestaltung des Straßenraums hat einen unmittelbaren Einfluss auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer. Je nach Breite der Fahrbahnen, Übersichtlichkeit und Nutzung der Straßenränder bestimmen sich die Fahrgeschwindigkeit und der Verkehrsfluss. Eine Lärminderung kann durch die Verringerung von Fahrstreifen erzielt werden. Die gewonnenen Flächen können gleichzeitig anderen Nutzungen zugeführt werden (zusätzliche Radfahrwege, zusätzliche Parkbuchten oder breitere Fußwege und Grünbereiche).

Folgende Rückbaumaßnahmen wurden bereits realisiert:

- Waldecker Straße in Buchforst (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn),
- Buchheimer Straße in Mülheim (breitere Gehwege),
- Umgestaltung der Berliner Straße (Mülheim) zwischen Clevischer Ring und Bredemeyerstraße im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020. Ein Schwerpunkt der Planung ist die Verringerung der Fahrbahnbreite von ca. 9,5 m auf maximal 6,5 m,
- Umgestaltung und Aufwertung der Frankfurter Straße im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020 zwischen Wiener Platz und Mülheimer Bahnhof (Multifunktionszonen, breitere Gehwege).

Zudem sind derzeit folgende Rückbaumaßnahmen in Planung:

- Kalker Hauptstraße in dem Abschnitt von Rolshover Straße bis Kapellenstraße (Schutzstreifen für Radverkehr),
- Umgestaltung Kirchweg in Junkersdorf.

Forschungsprojekte weisen darauf hin, dass der Lärm auch von der subjektiven Einstellung des Wahrnehmenden aus beurteilt wird. Ein begrünter Straßenraum wird in der Regel als angenehmer und leiser empfunden als ein ausschließlich vom Verkehr geprägter Straßenraum. Für eine Begrünung ist jedoch Platz im Straßenraum erforderlich.

In Anlehnung an den Masterplan Innenstadt erarbeitet das Amt für Grünflächen und Landschaftspflege (67) Straßenbaumkonzepte für die Stadtbezirke Nippes, Ehrenfeld und Mülheim. Das Straßenbaumkonzept für den Stadtbezirk Nippes wurde von der Bezirksvertretung Nippes beschlossen und sollte 2014 umge-

setzt werden. Das Konzept zum Bezirk Mülheim wird der Bezirksvertretung Mülheim in Kürze vorgelegt. Es sieht 106 Baumpflanzungen, teilweise zu Lasten von Flächen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum vor.

Die in den Straßenbaumkonzepten vorgeschlagenen Baumstandorte werden wegen Nutzungskonkurrenzen insbesondere mit Flächen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum häufig verworfen. Aufgrund dessen ist der Fortgang des Projektes in den weiteren Bezirken inzwischen ungewiss.

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

### **Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen 7 „Rückbau von Straßen“ und 20 „Bewuchs von Baumreihen, Hecken und Sträuchern entlang stark lärmemittierender kommunaler Straßen“**

Um Prüfabschnitte mit Handlungspotenzialen für eine Straßenraumgestaltung und Begrünung auszuwählen werden nachfolgende Arbeitsschritte empfohlen.

Für das Gelingen und für eine zukünftige Umsetzung in ausgewählten Abschnitten ist eine frühzeitige Beteiligung der zu beteiligenden Ämtern 57 (Umwelt- und Verbraucherschutzamt), 61 (Stadtplanungsamt), 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) und 67 (Amt für Grünflächen und Landschaftspflege) erforderlich. Die empfohlenen Arbeitsschritte und Inhalte sind ggf. anzupassen und bei Bedarf zu konkretisieren.

#### Schritt 1: Auswahl zu prüfender Straßenabschnitte / Vorprüfung

Die Straßenraumgestaltung kann durch größere Abstände zwischen Emissionsort (Fahrbahn) und Immissionsort (Fassade) zur Lärminderung beitragen. Durch angepasste Fahrbahnbreiten wird außerdem ein langsamerer und stetiger Verkehrsfluss angestrebt, der zusätzlich einen Minderungseffekt bezüglich der Lärmbelastung mit sich bringt.

Handlungsmöglichkeiten zur Straßenraumgestaltung lassen sich aus einer Überprüfung der vorhandenen Fahrbahnbreiten im Hinblick auf den benötigten Flächenbedarf ableiten. Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)<sup>6</sup> gibt diesbezüglich Hinweise für die Querschnittsaufteilung in Abhängigkeit von der Kfz-Verkehrsstärke (Tabelle 7). Diese Überlegungen sind mit dem Amt 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) abzustimmen und ggf. anzupassen. Die Durchführung obliegt dem Amt 66. Die Ergebnisse sollten im Anschluss zwischen den zu beteiligenden Ämtern 57 (Umwelt- und Verbraucherschutzamt), 61 (Stadtplanungsamt), 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) und 67 (Amt für Grünflächen und Landschaftspflege) abgestimmt werden.

---

<sup>6</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06, Ausgabe 2006.

**Tabelle 7:** Notwendiger Ausbauzustand bei verschiedenen Verkehrsstärken nach RASSt 06

Ausbauzustand	Verkehrsstärke
1 Fahrstreifen je Richtung	1.400 – 2.200 Kfz/h im Querschnitt
2 Fahrstreifen je Richtung	1.800 – 2.600 Kfz/h je Richtung

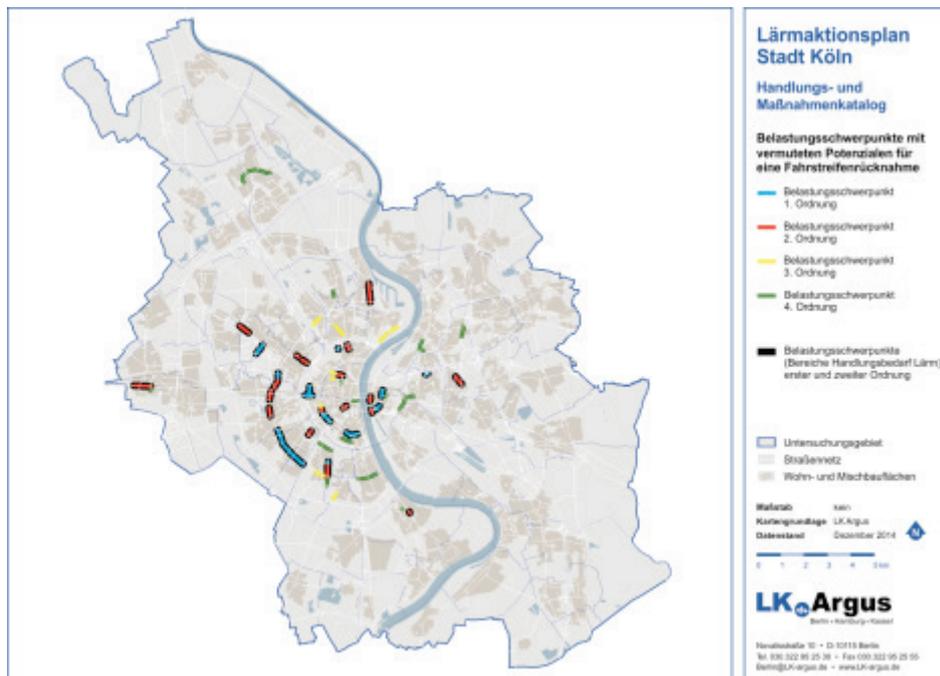
Die für die Bearbeitung des Lärmaktionsplanes verfügbaren Daten zum Straßennetz der Stadt Köln geben einen ersten Überblick über den vorliegenden Regelquerschnitt der Straßenräume und über die Verkehrsstärken. Aus dem Regelquerschnitt lässt sich grob die Anzahl der vorliegenden Fahrstreifen herleiten. Die entsprechende Zuordnung wird in der Tabelle 8 abgebildet.

**Tabelle 8:** Zuordnung der Fahrstreifenanzahl zu den Regelquerschnitten in Anlehnung an die RASSt 06

Regelquerschnitt	Anzahl der Fahrstreifen
< RQ 20	2 bis 3
< RQ 33	4
< RQ 35	6

Anhand der im Netz vorliegenden Verkehrsstärken ist es unter Anwendung der Empfehlungen der RASSt 06 (Tabelle 7) in einer ersten Näherung möglich, den notwendigen bzw. ausreichenden Ausbauzustand (Anzahl Fahrstreifen) grob herzuleiten. Vergleicht man diesen anschließend mit dem über den Regelquerschnitt hergeleiteten Ausbauzustand, zeigen sich Straßenabschnitte, die anscheinend großzügig dimensioniert sind. Diese Vorprüfung gibt erste Hinweise auf mögliche Potenziale für eine eventuelle Rücknahme von Fahrstreifen im Straßennetz. Das Ergebnis ist für die Bereiche mit Handlungsbedarf (Belastungsschwerpunkte 1. bis 4. Ordnung) in Karte 6 dargestellt.

**Karte 6:** Straßenabschnitte mit vermuteten Potenzialen für eine Fahrstreifenrücknahme in den Belastungsschwerpunkten



Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

### Schritt 2: vertiefende Betrachtung der vorgeprüften Straßenabschnitte

Neben den Verkehrsmengen im Querschnitt sind weitere, den erforderlichen Ausbauzustand bestimmende Parameter zu beachten:

- vorhandene Knotenpunktabstände und Knotenpunktströme,
- Anforderungen des ruhenden Verkehrs,
- Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs (Liefers und Laden),
- Anforderungen des Radverkehrs und
- die anliegenden Randnutzungen.

Um Aussagen treffen zu können, ob und in welchen Streckenabschnitten eine Reduzierung der vorhandenen Fahrstreifenanzahl verkehrstechnisch tatsächlich möglich ist, sind weiterführende, vertiefende Betrachtungen zwingend erforderlich. Hierfür kann die vorliegende Betrachtung als Vorauswahl dienen.

Die durch eine Fahrstreifenreduzierung gewonnenen Flächen stehen anderen Nutzungen, bspw. zur Begrünung, zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrsangebotes und für den ruhenden Verkehr zur Verfügung. Wie die Flächenpotenziale genutzt werden, sollte federführend vom Amt 66 (Amt für Straßen und Verkehrstechnik) in Abstimmung mit den Ämtern 57 (Umwelt- und Verbraucherschutzamt), 61 (Stadtplanungsamt) und 67 (Amt für Landschaftspflege und Grünflächen) erarbeitet werden. Hierbei sollten auch die in der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Hinweise zu Baumreihen, Hecken und Sträuchern

Stadt Köln

## Lärmaktionsplan

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

entlang stark lärmemittierender kommunaler Straßen Berücksichtigung finden. Hat die vertiefende Betrachtung zum Ergebnis, dass in den geprüften Straßenräumen kein Potenzial für eine Fahrstreifenreduzierung besteht, sollte ergänzend analysiert werden, ob im Straßenraum anderweitig Flächen für andere Nutzungen (Begrünung, Verbesserung Fuß- und Radverkehrsangebot etc.) zu Verfügung stehen.

Um den Bearbeitungsaufwand für die weiterführenden, vertiefenden Betrachtungen einzugrenzen empfiehlt sich die Beschränkung der Prüfung auf einzelne ausgewählte Abschnitte. Eine Auswahl sollte unter Beteiligung der Ämter 61, 66 und 67 nach qualitativer fachlicher Einschätzung der jeweiligen örtlichen Situation erfolgen.

### Schritt 3: Abgleich der Ergebnisse mit den Hinweisen aus der Öffentlichkeit

Von den Bürgerinnen und Bürgern sind im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Köln konkrete Hinweise zu Gestaltungskonzepten für Straßenräume bzw. zur Begrünung von Straßenräumen eingegangen. Insofern diese die Bereiche mit Handlungsbedarf betreffen, können diese nun im Ergebnis der vorangegangenen Arbeitsschritte hinsichtlich einer möglichen Umsetzbarkeit bewertet bzw. die Gründe für eine fehlende Realisierbarkeit gegeben werden.

## **2.6 Verfahren zur Handlungsebene städtebauliche Aspekte**

Für die Bearbeitung der in der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Maßnahmenvorschläge 16 „Siedlungsbeschränkungen“ und 17 „Baulückenschließung“ wurde ein Verfahren zur Handlungsebene städtebauliche Aspekte hergeleitet.

Siedlungsbeschränkungen (Maßnahme 16) als Planungsorientierung für die nachgelagerte Bauleitplanung und weitere städtische Fachplanungen können dazu beitragen, im Vorfeld der formellen Planung mögliche Lärmkonflikte in der Zukunft zu vermeiden. Hierbei sollte eine Nutzungsstaffelung, das heißt die räumliche Trennung störender Nutzungen (Platzierung lärmempfindlicher Nutzungen direkt an der stark emittierenden Quelle, Anordnung empfindlicherer Nutzungen dahinter) sowie die Sicherung bislang ruhiger Gebiete vor einer Zunahme des Lärms geprüft werden. Eine Umsetzung des Maßnahmenvorschlages 16 „Siedlungsbeschränkungen“ erscheint aufgrund der derzeitigen Wohnungsbedarfslage und der in der Stadt Köln bevorzugten projektbezogenen Lösungen zum Lärmschutz bei Siedlungsausweisungen eher unwahrscheinlich. Diesem Maßnahmenvorschlag wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung von den Bürgern zudem nur ein geringer Stellenwert beigemessen (Rang 26 von 28 bewerteten Maßnahmen).

Mit der Schließung von Baulücken (Maßnahme 17 „Baulückenschließung“) können im Rahmen der Stadt- und Verkehrsplanung Verringerungen von Immissionen in angrenzenden und zurückgesetzten Bereichen wie beispielsweise Hinterhöfen erreicht werden. Neben der Schließung von Baulücken durch Gebäude sind auch Lärmschutzwände, gestalterische Elemente wie zum Beispiel Torbauten und Nebengebäude wie Garagen möglich. Bei der Umsetzung eines Baulückenprogramms sollte gezielt der Aspekt des Lärms mit berücksichtigt werden. Zudem sind in jedem Einzelfall die Belange von Lärminderung und Luftqualität abzuwägen, da Baulückenschließungen nicht zu relevanten Verschlechterungen des Mikroklimas oder Erhöhungen der Luftschadstoffimmissionen führen sollen.

Zum Baulückenprogramm existiert ein Ratsbeschluss vom 30.04.2013, mit dem dieses Programm aufgrund finanzieller und personeller Engpässe lediglich in Form einer Beratung für Bürger fortgeführt wird. Die vorher praktizierte Strategie, Eigentümer von Baulücken gezielt anzusprechen, um sie aktiv für die Schließung von Baulücken zu gewinnen, wird nicht mehr verfolgt. Insofern ist für die Lärmaktionsplanung die Wiederaufnahme eines über die reine Beratung hinausgehenden Baulückenprogramms, das zusätzlich auch der Lärminderung dienen soll, nicht mehr angedacht.

## **2.7 Verfahren zur Handlungsebene Kfz-Verkehrsvermeidungsstrategie**

Der Berücksichtigung des Lärmaspektes in der städtischen Verkehrsplanung sind folgende Vorschläge aus der verwaltungsinternen Analyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung zugeordnet:

- Maßnahme 12: Parkraummanagement
- Maßnahme 13: gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept
- Maßnahme 14: Förderung des Radverkehrs
- Maßnahme 18: Verkehrsentwicklungsplan („Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr“, vorher Gesamtverkehrskonzept)
- Maßnahme 28: weitere Attraktivierung des ÖPNV

Alle fünf Maßnahmenvorschläge verfolgen das Ziel, Kfz-Verkehr und die damit einhergehenden Lärmbelastungen zu vermeiden.

Für die Bearbeitung dieser Maßnahmenvorschläge wurde ein Verfahren zur Handlungsebene Kfz-Verkehrsvermeidungsstrategie hergeleitet.

Unter Parkraummanagement versteht man die Steuerung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage. Ein gezieltes Parkraummanagement kann den Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduzieren, indem vor allem

Stadt Köln

## Lärmaktionsplan

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Berufspendlerinnen und Berufspendler zum Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bewegt und Parksuchverkehre reduziert werden. Parkraumbewirtschaftung und Parkraummanagement werden in der Stadt Köln bereits betrieben. Es bestehen insgesamt 35 Bewohnerparkgebiete, davon 21 Gebiete in der Innenstadt und weitere Gebiete in Lindenthal, Mülheim, Nippes und Porz (Stand 2013). In Vorbereitung sind die Bewohnerparkgebiete Rodenkirchen I und Rodenkirchen II, Lindenthal-Nord, Pauliviertel, Hültzviertel sowie Architektenviertel in Lindenthal und Mülheim.

Gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr leisten einen wesentlichen Beitrag zum Verzicht auf das Auto und somit auch zur Lärminderung. Die Stadt Köln ist bereits bestrebt, den Radverkehr zu stärken. Ein neues Radverkehrskonzept Innenstadt befindet sich derzeit in der Bearbeitung. Mit dem Radverkehrskonzept Lindenthal, Sülz und Klettberg existieren bereits Planungsgrundlagen. Die Ausweitung des Angebotes von 260 auf 500 Fahrradboxen in der Stadt Köln ist bereits abgeschlossen. Darüber hinaus hat die Stadt Köln bis Ende September 2013 1.000 zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder geschaffen. Größere Anlagen gibt es nun beispielsweise in der Nikolausstraße in Köln-Sülz mit mehr als 120 Plätzen, in der Nußbaumerstraße in Neuhöfen (100) sowie in der Bismarckstraße (40) und der Mohrenstraße (30), beide im Stadtbezirk Innenstadt.

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr ist für die Lärminderung ebenfalls von Bedeutung. Mit einem guten ÖV-Angebot lassen sich Kfz-Fahrten vermeiden und auf den umweltfreundlicheren öffentlichen Verkehr verlagern. Die Qualität des Angebotes wird dabei unter anderem beeinflusst durch:

- die Netzabdeckung (räumlich und zeitlich),
- die Verknüpfungsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln,
- die eingesetzten Fahrzeuge (Komfort- und Imagemerkmale),
- die Umweltaspekte (Klimaschutz, Lärminderung und Luftreinhaltung) und
- die Serviceangebote.

Die Sicherung und Entwicklung dieser Qualitäten ist Gegenstand des Nahverkehrsplanes, welcher turnusmäßig fortgeschrieben wird.

Aktuell sollen in Köln die Verknüpfungspunkte bzw. Park-and-Ride Anlagen in Weiden West und Porz-Wahn erweitert werden. Es bestehen Überlegungen diese Erweiterungen in Form von Parkpaletten auszuführen. Eine weitere Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs findet durch eine Erweiterung der Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen sowie durch eine Kooperation der KVB mit Car-Sharing-Unternehmen statt. Darüber hinaus möchte die KVB in Kooperation mit einem Energieunternehmen in den nächsten Jahren Strom-Tankstellen an ausgewählten Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen

installieren. Die ersten 6 Ladestationen stehen den Kunden seit August 2013 am Park-and-Ride-Platz Weiden West zur Verfügung.

Auch bezüglich der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs tut sich etwas. Seit 2012 werden zwei Hybridbusse getestet, die abwechselnd mit Diesel oder lärmindernd mit Elektroenergie fahren. Darüber hinaus fördert die KVB zurzeit das Innovationsprojekt E-Bus-Linie. Dazu werden neu entwickelte Elektro-Gelenkbusse auf einer Linie gefahren. Die Bestellung der Busse erfolgte im Jahr 2014. Die Auslieferung soll 2015 stattfinden. Der Start des Projektes ist für das Jahr 2016 vorgesehen. Mit dem Einsatz der Elektrobusse wird vordergründig eine Reduzierung der direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen angestrebt. Jedoch ist hier auch eine Lärminderung zu erwarten.

Bei der Straßenbahn liegt die KVB das Hauptaugenmerk der Lärminderung auf dem System zwischen Schiene und Rad. Um die Geräuschkulisse der Bahnen zu reduzieren, unternimmt die KVB Anstrengungen unterschiedlicherer Art, wobei nicht jede Maßnahme an jedem Ort angewendet werden kann oder im Hinblick auf die Emissionsart geeignet ist. Dazu gehören:

- **Pflege von Rädern und Schienen**

Durch das Abbremsen wie auch das Anfahren der Züge entstehen auf den Schienenoberflächen winzige Unebenheiten, die sich mit der Zeit immer mehr verstärken. Diese bemerken die Fahrgäste in der Bahn als unangenehme Rüttelbewegungen. Für die Anwohner und Passanten wird die Bahn beim Vorbeifahren deutlich lauter, denn die Abrollgeräusche der Züge verstärken sich. Dem wirkt eine Zweiwege-Schleifmaschine der KVB entgegen. Sie besitzt Schleifmodule, die eine stark befahrene Schiene wie in den Neuzustand schleifen. Ähnliches geschieht auch mit den Rädern der Bahnen. Diese werden in einem festgelegten Turnus auf einer speziellen Unterflur-Drehmaschine – ohne dass Räder demontiert werden müssen – „abgedreht“. Das Resultat sind gleichmäßige, glatte und reprofilierte Räder. Im Zusammenspiel mit den glatten und reprofilierten Schienen ergeben sich verminderte Fahrgeräusche.

- **Schienenschmierung**

Rund 70 % der Bahnen im KVB-Netz haben eine Spurkranzschmieranlage an Bord. Ihre Aufgabe ist es, zeit- oder weggesteuert Schmierstoff auf die Innenseite des Spurkranzes der Räder zu sprühen. Dieser wird von den Rädern sofort mitgenommen und verteilt. Die Spurkranzschmierung verringert den Verschleiß am Rad- Schiene-System und sorgt für eine Geräuschreduktion. Aktuell sind ca. 200 stationäre Schmieranlagen in Betrieb. Für die Zukunft plant die KVB, die zeit- und taktgesteuerte Schmierung durch eine ortsabhängige Spurkranzschmierung an den Fahrzeugrädern zu ersetzen.

Stadt Köln

## Lärmaktionsplan

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Darüber hinaus wird aktuell die Wirksamkeit von Radschallabsorbern und von auf den Schienenkopf aufgebrauchten Schweißraupen zur Geräuschreduzierung getestet.

- Einsatz elastischer Oberbauformen

Ist das Gleisbett als feste Fahrbahn mit hochelastischen Schienen- Auflagern angelegt, wird eine hohe Schall- und Erschütterungsabsorption erreicht. Die KVB wählt diese zukunftsweisenden Bauformen und kommt damit Kunden, Anwohnern und auch dem Gesetzgeber entgegen.

In einem Verkehrsentwicklungsplan („Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr“) und im Nahverkehrsplan sollten die Aspekte der Lärmvermeidung durch Förderung des Umweltverbundes eine Berücksichtigung finden.

### Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen

Derzeit wird der Kölner Nahverkehrsplan (NVP) fortgeschrieben. Auf gesamtstädtischer Ebene übernimmt der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Köln die Aufgabe der Integration von grundlegenden Aspekten der Siedlungs-, Umwelt- und Verkehrsplanung. Es ist vorgesehen, das in Köln seit 1992 unter dem Titel „Gesamtverkehrskonzept“ und zukünftig als „Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr (StEK MoVe)“ firmierende Planungsinstrument ab Ende 2014 auf Grundlage des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ neu aufzunehmen.

Gesonderte Lärminderungskonzepte bezüglich der Maßnahmen 12 „Parkraummanagement“, 13 „gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept“, 14 „Förderung des Radverkehrs“, 18 „Verkehrsentwicklungsplan“ und 28 „weitere Attraktivierung des ÖPNV“ erscheinen vor dem Hintergrund der derzeitigen Bearbeitung des Nahverkehrsplanes und des Verkehrsentwicklungsplanes („Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr“) als nicht zielführend. Vielmehr sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes und des Verkehrsentwicklungsplanes die Aspekte zur Lärmvermeidung durch Förderung des Umweltverbundes und durch das Parkraummanagement zu berücksichtigen. Hierzu ist neben den ohnehin bei der Aufstellung der Planwerke zu beteiligenden Ämtern auch das Amt 57 Umwelt- und Verbraucherschutzamt zu beteiligen.

### 2.8 Verfahren zur Handlungsebene kleinräumige Handlungskonzepte

Für die Bearbeitung der in der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Maßnahmenvorschläge 15 „Umgestaltung der Neusser Straße als Beispiel für eine effektive Lärminderung an hochbelasteten Einkaufsstraßen“ und 21 „Kleinräumige Handlungskonzepte (Detailklärung für einzelne Maßnahmen / konzeptio-

*nelle Betrachtung)*“ wurde ein Verfahren zur Handlungsebene kleinräumige Handlungskonzepte hergeleitet.

Die Neusser Straße ist die zentrale Einkaufsstraße und gleichzeitig eine der zentralen Erschließungsachsen für den Stadtbezirk Nippes. Sie verfügt über eine Kfz-Verkehrsstärke von 12.000 bis 14.000 Kfz am Tag (Wert 2008). Der Abschnitt zwischen Innerer Kanalstraße und Kempener Straße weist mit ungefähr 20.000 Kfz am Tag eine noch höhere Verkehrsstärke auf. Bei gleichzeitig sehr hoher Einwohnerdichte besteht hier sehr dringlicher Handlungsbedarf zur Lärmreduzierung.

Im Rahmen des bereits bestehenden Planungskonzeptes Neusser Straße finden mehrere Lärminderungsmaßnahmen Berücksichtigung. Insgesamt zeigt das Beispiel der Umgestaltung der Neusser Straße als zentraler Einkaufsstraße in Nippes und übergreifend auch der Straßen in direkter Umgebung zur Neusser Straße eine Zusammenstellung verschiedener wirksamer Lärminderungsmaßnahmen auf.

Ein weiteres Beispiel eines kleinräumigen Handlungskonzeptes ist die geplante Umgestaltung des Kirchwegs in Junkersdorf. Da sich der Kirchweg in einem schlechten baulichen Zustand befindet, ist eine grundlegende Sanierung der Straße erforderlich. Durch eine Neuordnung der Parkflächen erweitert sich der Gehweg auf zwei Meter. Darüber hinaus werden auf dem kompletten Kirchweg eine Tempo-30-Zone sowie ein Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen angeordnet, wodurch die Verkehrssicherheit deutlich erhöht und eine Lärminderung erzielt wird.

### **Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen 15 „Umgestaltung der Neusser Straße als Beispiel für eine effektive Lärminderung an hochbelasteten Einkaufsstraßen“ und 21 „Kleinräumige Handlungskonzepte“**

Das Umgestaltungskonzept zur Neusser Straße ist als gutes Beispiel für eine Zusammenstellung verschiedener wirksamer Lärminderungsmaßnahmen möglichst schnell umzusetzen.

Für weitere kleinräumige Handlungskonzepte gilt: Mit den in den voran genannten Kapiteln 2.1 bis 2.7 zu erarbeitenden Konzepten werden mögliche Ansätze zur Lärminderung in den Bereichen mit Handlungsbedarf erarbeitet. Wenn sich mehrere Maßnahmen zur Lärminderung in bestimmten Bereichen mit Handlungsbedarf für eine Umsetzung eignen, sollten für die entsprechenden Straßen kleinräumige Handlungskonzepte erarbeitet werden. Derzeit sind keine konkreten ortsbezogenen Empfehlungen im Rahmen des Lärmaktionsplanes ableitbar. Hierfür sind die Ergebnisse der eingangs erwähnten Konzepte abzuwarten. Neben den ohnehin bei der Erarbeitung der Konzepte zu betei-

genden Ämtern ist auch das Amt 57 Umwelt- und Verbraucherschutzamt zu beteiligen.

## **2.9 Verfahren zur Handlungsebene Informationsebene zur Straßenverkehrsplanung**

Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen wie die Erneuerung des Straßenbelags, Geschwindigkeitsreduzierungen oder Kreisverkehre besitzen eine Lärminderungswirkung. Die in Köln laufenden Projekte mit Lärminderungswirkung sollten in die Lärmierungsplanung einfließen und mit den Hinweisen und Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung abgeglichen werden. Dies setzt jedoch eine Kenntnis der geplanten und umgesetzten Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen voraus.

Die im Vorfeld der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes durch das Amt 57 (Umwelt- und Verbraucherschutzamt) vorgenommene Recherche nach straßenverkehrlichen Maßnahmen und Konzepten hat sich als sehr aufwändig erwiesen. Die Zusammenstellung und Aufbereitung der angefragten Daten ist zudem für die an der Lärmaktionsplanung zu beteiligenden Ämter „auf einen Schlag“ sehr zeitintensiv und personell nur schwer zu leisten.

Bisher besteht keine Informationsebene, die eine stetige Übermittlung lärmrelevanter Planungen und Maßnahmen an das Amt 57 (Umwelt- und Verbraucherschutzamt) vorsieht. Mit der Einrichtung einer solchen Ebene besteht die Möglichkeit, die Aufwände für die Aufstellung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes sowie zur Überprüfung der in Köln laufenden straßenverkehrlichen Konzepte und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Lärmrelevanz für alle zu beteiligenden Ämter zu reduzieren.

### **Konzeptionelle Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahme**

Es wird empfohlen, das Amt 57 turnusmäßig über die in Köln geplanten und umgesetzten straßenverkehrlichen Konzepte und Maßnahmen zu informieren.

Aufgabe des Amtes 57 wiederum wäre es,

- die eingehenden Informationen zu sammeln und aufzubereiten,
- diese den Handlungsebenen des Lärmaktionsplanes zuzuweisen,
- die Maßnahmen hinsichtlich Ihrer Lärminderungswirkung zu überprüfen, zu bewerten und ggf. zu priorisieren und
- die Maßnahmen mit den Hinweisen und Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung abzugleichen.

Die Ergebnisse sollten wiederum an die zu beteiligenden Ämter übermittelt werden, um in deren weiterer Planung, zum Beispiel bei Machbarkeitsuntersuchungen und Prioritätenreihungen, den Aspekt der Lärminderung stärker berücksichtigen zu können.

## **2.10 Verfahren zur Handlungsebene Maßnahmen außerhalb des kommunalen Handlungsbereiches**

Den Maßnahmenfeldern außerhalb des kommunalen Handlungsbereiches sind nachfolgende Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zugeordnet. Sie werden mit ihren Inhalten und den sich bereits in der Umsetzung befindlichen Empfehlungen nachstehend kurz vorgestellt. Auf die Umsetzung sollte die Stadt Köln hinwirken.

### **Flugverkehr**

#### *Maßnahme 22: Einrichtung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen*

Auf Basis der Flugbewegungen im Jahr 2008 wurde ein Verkehrsszenario für das Jahr 2017 prognostiziert. Nach der Validierung dieser Eingangsdaten durch das Umweltbundesamt und die Deutsche Flugsicherung (DFS) wurde durch das Landesumweltamt NRW ein Entwurf für die Neufestsetzung der Tag- und Nachtlärmschutzzonen für den Flughafen Köln Bonn berechnet.

Die Festlegung des Lärmschutzbereiches für die Flughafen Köln/Bonn GmbH erfolgt aufgrund § 4 Abs. 2 des Bundesgesetzes zum Schutz gegen den Fluglärm (FlugLärmG). Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben werden in Köln die entsprechenden Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen abgearbeitet. Im Kölner Stadtgebiet fallen außerhalb der bisherigen Festlegungen im freiwilligen Schallschutzprogramm nun Teilbereiche von Mülheim in die Nachtschutzzone und erhalten dadurch Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

#### *Maßnahme 23: Kontrolle der Fluggenauigkeit und der Flughöhe*

Die Erprobung und Einführung möglichst lärmarmen Flugverfahren gehört seit langem zum Aufgabengebiet der Fluglärmstelle 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.

Stadt Köln

## **Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Neben der Optimierung der Abflüge wird auch an der Entwicklung möglichst lärmarmen Landeanflüge gearbeitet. Seit dem 12. Februar 2009 wenden Piloten, die in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr am Köln Bonn Airport 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.

### *Maßnahme 24: Einsatz leiser Maschinen im Flugverkehr*

Nachdem lange eine Entgelt-Differenzierung anhand zertifizierter Lärmwerte erfolgte, wird seit 2009 auf tatsächlich gemessene Werte abgestellt. Der mittlere Maximalpegel beim Start in Lohmar ist das Kriterium zur Eingruppierung des jeweiligen Flugzeugtyps. Mit der neuen, ab Frühjahr 2013 geltenden Entgeltordnung wird dieses Modell mittels 11 Lärmklassen noch feiner differenziert. Lautere Maschinen werden – besonders beim Betrieb in der Nachtzeit – nochmals deutlich verteuert. Darüber hinaus wird eine Rabattierung moderner leiser Großraumfrachter wie der Boeing B 777, B 747-8 oder der Airbus A 330 eingeführt, um einen besonderen Anreiz zum Einsatz dieser Typen zu bieten.

Zudem müssen Flugzeuge in Abhängigkeit von Antriebsart, Motorenanzahl und Gewicht bestimmte Lärmgrenzwerte einhalten. Da die Airlines, die den Köln Bonn Airport anfliegen, ihre Flotten in den vergangenen Jahren erheblich modernisierten, sind inzwischen fast alle hier eingesetzten Strahlflugzeuge den besonders lärmarmen Kapitel-3-Flugzeugen zuzuordnen.

## **Straßen in der Baulast von Bund und Land**

### *Maßnahme 25: Sanierungsprogramm an Bundesfern- und Landesstraßen*

Die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen ist eine freiwillige Leistung des Bundes nach Haushaltslage. Es gibt keine gesetzliche Verpflichtung zu dieser Leistung. Bereits seit 1978 wird Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen auch in Köln durchgeführt.

Lärmsanierung besteht in Maßnahmen an der Straße (aktiver Schallschutz durch Wälle, Wände, lärmindernde Fahrbahnoberflächen, Galerien, Einbau-

sungen) oder in Maßnahmen am Gebäude (passiver Schallschutz durch den Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern).

Aktuell sind 13 geplante und im Bau befindliche Maßnahmen mit Lärmminde- rungswirkung an Bundesfern- und Landesstraßen auf Kölner Stadtgebiet Be- standteil des Lärmsanierungsprogramms (vgl. Tabelle 9). Hierbei handelt es sich sowohl um Baumaßnahmen zur Lärmsanierung als auch um Maßnahmen der Lärmvorsorge bei Straßenneubau und Straßenausbau.

**Tabelle 9:** Liste der geplanten und in Bau befindlichen Baumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Zeit (unter Vorbehalt)</b>
A 1	Bahnstrecke Köln-Aachen bis Autobahnkreuz Köln-Nord	6-streifiger Ausbau	im Bau
A 1 / A 57	Autobahnkreuz Köln-Nord	Umbau	mittelfristig
A 3	Anschlussstelle Leverkusen bis Anschlussstelle Köln-Mülheim	8-streifiger Ausbau	in Bauvorbereitung
A 3	Köln-Rath / Heumar	Lärmsanierung	ab 2014
A 4	Anschlussstelle Frechen-Nord bis Autobahnkreuz Köln-West	Vollausbau Anschlussstelle Frechen-Nord	mittelfristig
A 4	Köln-Merheim	Lärmsanierung	ab 2016 (wenn westl. der A 4 bei Stadtautobahn der Tunnel Kalk fertig ist)
A 4 / A 555	Autobahnkreuz Köln-Süd	Umbau	mittelfristig
A 59	Autobahndreieck Köln-Porz bis Anschlussstelle Köln-Flughafen	6-streifiger Ausbau	im Planfest- stellungsverfahren
A 59	Anschlussstelle Flughafen bis Anschlussstelle Lind	6-streifiger Ausbau	langfristig
B 51	Ortsumfahrung Köln / Meschenich	Ortsumgehung	Planfeststellung eingeleitet
B 265	Ortsumfahrung Hürth / Her- mülheim bis Anschluss- stelle Köln / Militärring	Ortsumgehung	Planfeststellung eingeleitet
L 150	Ausbau Brühl bis Köln- Godorf	Ausbau	im Bau
L 213	Köln Müngersdorf, Wohn- gebiet Egelspfad	Lärmsanierung	kurzfristig

Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW), Stand 22.09.2014.

Straßen.NRW hat nach Analyse und Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung erläutert, dass mittelfristig geplant ist, für bestimmte Bereiche einen Anspruch auf Sanierungsmaßnahmen zu prüfen.

## **Deutsche Bahn AG**

### *Maßnahme 26: Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG*

Die Lärmsanierung an bundeseigenen Schienenwegen ist eine freiwillige Leistung des Bundes nach Haushaltslage. Es gibt keine gesetzliche Verpflichtung zu dieser Leistung. An bundeseigenen Schienenwegen gibt es das „Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes“, das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung durchgeführt wird. Seit 1999 setzt die DB Netz AG das Lärmsanierungsprogramm im Auftrag der Bundesregierung um. Dabei hat sich die Deutsche Bahn AG das Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zu 2000 zu halbieren. Es sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und wo viele Anwohner davon betroffen sind. Voraussetzung für die Aufnahme von Ortslagen in das Lärmsanierungsprogramm ist die zu erwartende Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte an Wohngebäuden von 70 dB (A) am Tag und/oder von 60 dB(A) in der Nacht.

In Köln sind Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen in einer Gesamtlänge von 23,5 km geplant. 2010 wurden bereits an folgenden Streckenabschnitten neue Lärmschutzwände aufgestellt: Köln-Longerich (2610), Köln-Nippes (2610), Köln-Volkhoven-Weiler (2610), Köln Zentrum-West (2630), Köln-Eifeltor (2630) und Köln-Bonntor (2641). Die ursprünglich im Bereich des S-Bahnhofes Köln-Nippes vorgesehene Lärmschutzwand wird dagegen laut Information zur Beschlussvorlage des Stadtentwicklungsausschusses Nr. 3295/2009 vom 08.09.2009 seitens der DB Projektbau GmbH nicht zur Ausführung kommen. Gründe sind die erhöhten Kosten für die notwendige Ständerkonstruktion. Stattdessen wird für die in Betracht kommenden Wohnungen passiver Schallschutz angeboten werden. In Köln-Gremberg und Köln-Höhenhaus werden derzeit Lärmsanierungsmaßnahmen geplant.

Für die vorgenannten Maßnahmen ist ab 2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig. Insofern wird die Lärmaktionsplanung hierzu seitens der Stadt Köln nicht weiter betrieben. Bei Maßnahmen in kommunaler Baulast wirkt das Eisenbahnbundesamt mit.

### *Maßnahme 27: Pilotprojekt Leiser Güterverkehr der Deutschen Bahn AG*

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht mit seinem 2008 gestarteten Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ vor, wesentliche Grundlagen für eine flottenbezogene Ausrüstung der vorhandenen Güterwagen mit leisen Bremssohlen aus Verbundwerkstoffen, den sogenannten Flüstersohlen oder Flüsterbremsen, zu schaffen. Ziel ist insbesondere die Vermeidung bzw. Begrenzung von Lärm an der Quelle als die wirksamste Lärmvorsorge.

Mit bundesweit 20 Millionen Euro aus dem Lärmsanierungsprogramm wird im Rahmen des Pilotprojektes der Einbau von lärm mindernden Bremstechniken an Güterwaggons gefördert. Sowohl die bereits seit 2003 zugelassene, aber teure, sogenannte K-Sohle (Komposit-Bremssohle) wie auch die neu entwickelte und deutlich billigere LL-Sohle (Low-Low-Bremssohle) unterscheiden sich dabei von bisher eingesetzten herkömmlichen Bremsklötzen aus Grauguss dadurch, dass sie die Laufflächen der Räder nicht aufrauen und damit die Rollgeräusche um etwa 10 Dezibel reduzieren.

Seit 2009 liegt die beihilferechtliche Genehmigung der EU-Kommission vor, so dass Anträge zur Förderung der Umrüstung von Güterwagen entsprechend der Förderrichtlinie zum Pilotprojekt „Leiser Rhein“ gestellt werden.

Am 1. Juni 2013 startete das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Deutsche Bahn AG eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem. Der Schienenlärm soll damit deutlich und dauerhaft verringert werden. Das lärmabhängige Trassenpreissystem sieht höhere Entgelte für Züge ohne Flüsterbremsen vor und einen Bonus für Güterwagen, die auf lärm mindernde Technologie umgerüstet werden. Der Bonus wird direkt an die Wagenhalter ausgezahlt. Die Finanzierung für die Umrüstung erfolgt durch einen Bundeszuschuss. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung rechnet für die Umrüstung der rund 180.000 Güterwagen in Deutschland mit Kosten von über 300 Millionen Euro.<sup>7</sup>

### **Hafen- und Güterverkehr Köln AG (HGK)**

Die Maßnahmen und Bestrebungen zum Lärmschutz bei der Hafen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) sind nachfolgend zusammengefasst. Die hierzu im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung aus den Jahren 2010 und 2011 eingegangene Stellungnahme der HGK befindet sich ergänzend in der Anlage 3 dieses Berichtes.

Aus Kostengründen und um Lärmbelastigungen durch Triebfahrzeuge zu vermeiden, sind die Triebfahrzeugführer der HGK mit der Dienstanweisung vom 13. Juni 2013 angewiesen, im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten den Fahrzeugmotor bei längeren Stillständen auszuschalten. Die Einhaltung dieser Weisung wird verstärkt kontrolliert. In Köln-Bickendorf wird das nächtliche Abstellen von Triebfahrzeugen ganz unterlassen. Darüber hinaus prüft die HGK, ob im Bereich der Bahnhöfe Bickendorf und Niehl nächtliche Zug- und Rangierfahrten vordringlich auf Gleisen erfolgen können, die weiter von Wohngebieten entfernt sind.

---

<sup>7</sup> Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 5. Juli 2011

Stadt Köln

## Lärmaktionsplan

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Durch aufwändige lichtsignaltechnische Umbauarbeiten zum Beispiel im Jahr 2010 im Bereich des Bahnhofes Niehl konnte erreicht werden, dass Halte - und somit Brems- und Anfahrvorgänge mit den einhergehenden Lärmemissionen - vermieden werden.

Zur allgemeinen Verbesserung der Lärmsituation hat die HGK eine Vielzahl an Güterwagen angemietet, die mit neuen, zur Lärminderung beitragenden Kunststoffbremssohlen ausgerüstet sind. Bei der Güterbeförderung muss die HGK allerdings auch eine Vielzahl von Güterwagen fremder Wagenhalter transportieren, die (noch) nicht über diese Technik verfügen.

## Industrie und Häfen

Die Stellungnahmen zu Industrie- und Hafenanlagen, die seitens der Immissionschutzbehörden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung abgegeben wurden, können der Anlage 3 entnommen werden.

### 2.11 Verfahren zur Festlegung Ruhige Gebiete

„Ruhige Gebiete“ sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG festzulegen und zu bewahren. Der Gesetzgeber liefert für die Festlegung solcher Gebiete nur wenige konkrete Anhaltspunkte. Jede Kommune kann daher selbst geeignete Beurteilungskriterien definieren. Für die Stadt Köln wurde im Ergebnis der „Analyse und Entwicklung eines strategischen Konzeptes zur Lärmaktionsplanung der Stadt Köln“ folgende Methodik zur Auswahl von ruhigen Gebieten gewählt.

Die ruhigen Gebiete in Köln sollen

- den Ansprüchen der Umgebungslärmrichtlinie genügen,
- mit der in Köln gegebenen Datenbasis bestimmbar sein und
- den (subjektiven) Ansprüchen Erholungssuchender genügen.

Vor diesem Hintergrund wurden zunächst einmal alle Gebiete zur Diskussion gestellt, die eine Lärmbelastung von  $L_{DEN} < 55$  dB(A) aufweisen, d.h. verhältnismäßig ruhig sind.

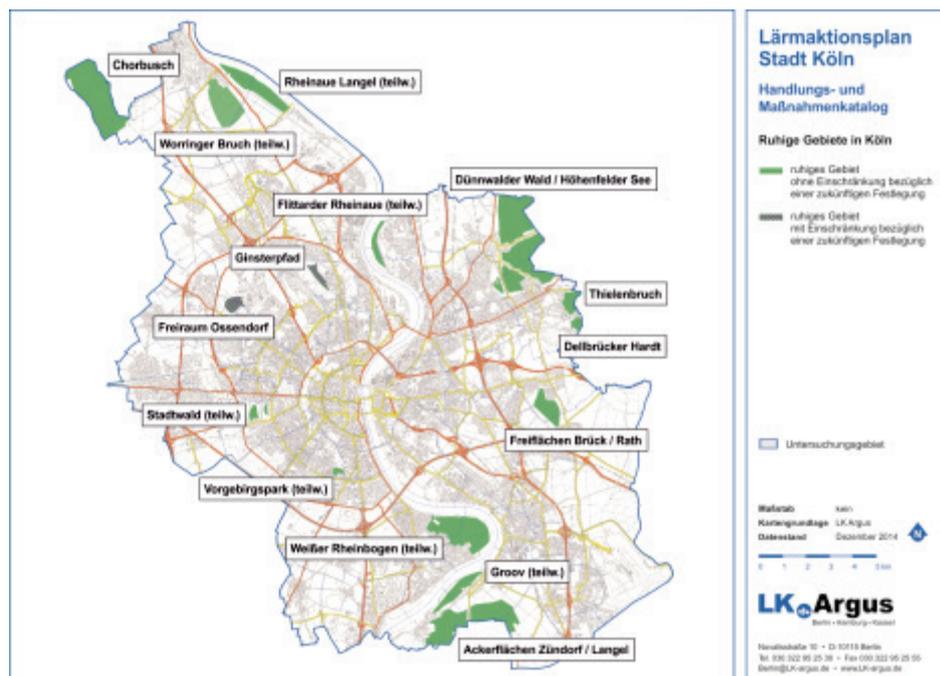
Um dem Kriterium der Erholung zu genügen wurde neben dem Immissionspegel auch die Flächennutzung eines potenziellen Gebietes berücksichtigt. Es wurde zugrunde gelegt, dass bei Flächen, die im Flächennutzungsplan als Grünflächen, landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen ausgewiesen sind, eine Erholungsfunktion zu vermuten ist. Bebaute Bereiche werden zunächst nicht berücksichtigt. Sie können jedoch zu einem späteren Zeitpunkt mit eingepflegt werden.

Nach erfolgter Abstimmung mit den zuständigen Ämtern wurden aufgrund der zuvor genannten Auswahlkriterien folgende 15 ruhige Gebiete zur Ausweisung empfohlen (Tabelle 10 und Karte 7). Mit dem Lärmaktionsplan ist diese Gebietskulisse für ruhige Gebiete zu beschließen.

**Tabelle 10:** Zur Ausweisung empfohlene „Ruhige Gebiete“ in Köln

empfohlene „Ruhige Gebiete“	
Ackerflächen Zündorf / Langel	Groov (Teilfläche)
Chorbusch	(ggf. Lärmbelastung durch Schifffahrt)
Dellbrücker Hardt	Rheinaue Langel (Teilfläche)
Dünnwälder Wald / Höhenfelder See	(ggf. Lärmbelastung durch Schifffahrt)
Flittarder Rheinaue (Teilfläche)	Stadtwald (Teilfläche)
(ggf. Lärmbelastung durch Schifffahrt)	Thielenbruch
Freiflächen Brück / Rath	Vorgebirgspark (Teilfläche)
Freiraum Ossendorf (Teilfläche) <sup>8</sup>	Weißer Rheinbogen (Teilfläche)
Ginsterpfad (Teilfläche) <sup>9</sup>	(ggf. Lärmbelastung durch Schifffahrt)
	Worringer Bruch (Teilfläche)

**Karte 7:** Ruhige Gebiete in Köln (Hintergrund TK 100)



Mit einem Blick auf die Gebietskulisse (vgl. Karte 7) wird deutlich, dass zusammenhängende ruhige Gebiete mit Pegeln  $L_{DEN} < 55$  dB(A) vor allem in den Stadtrandlagen vorhanden sind. Für die Wohnbevölkerung sind darüber hinaus

<sup>8</sup> Ausweisung des ruhigen Gebietes „Freiraum Ossendorf“ unter der Voraussetzung keiner Einschränkung der Entwicklung des angrenzenden Gewerbegebietes.

<sup>9</sup> Ausweisung des ruhigen Gebietes „Ginsterpfad“ unter der Voraussetzung keiner Einschränkungen der zukünftigen durchquerenden Straßentrasse.

Stadt Köln

## Lärmaktionsplan

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

aber auch (innerstädtische) Bereiche wie der Grüngürtel wertvoll, die zwar keine geringen Immissionspegel aufweisen, aber eine hohe Erholungsfunktion besitzen.

Es wird daher empfohlen in der weiteren Lärmaktionsplanung mögliche Auswahlkriterien für innerstädtische Erholungsflächen zu diskutieren. Denkbar sind beispielsweise folgende Kriterien:

- hohe Aufenthaltsfunktion

Die Funktion kann mit der vorhandenen Ortskenntnis und unter Beachtung der vorhandenen Planungen zu Erholungsflächen bestimmt werden.

- fußläufige Entfernung zu Wohnstandorten

Die Auswahl kann aufgrund vorliegender Einwohnerverortung mit Auswertung der Bewohner-Einzugsbereiche geschehen.

- relative Ruhe

Auch Gebiete mit hohen Lärmbelastungen können als ruhig empfunden werden, wenn sie in ihrer Kernfläche deutlich leiser sind als an ihrer Peripherie.

- Naturraumzugehörigkeit

Ein Naturraum ist ein zusammenhängendes, großflächiges, weitgehend naturnahes Gebiet mit Erholungsfunktion für die Bevölkerung. Es kann auch über die Stadtgrenzen hinausgehen. Um den gesamten Naturraum vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, ist es denkbar, auch einen verlärmten, zum Naturraum gehörigen Teilbereich mit in die Kulisse der ruhigen Gebiete aufzunehmen.

- Mindestgröße

Möglicherweise ist eine Beschränkung auf ausreichend große Gebiete sinnvoll, um die oben beschriebene, relative Ruhe zu sichern und um die Handelbarkeit der Gebietsanzahl zu gewährleisten.

In Frage kommen auch ruhige Gebiete, die durch relevante Lärmquellen (z.B. Hauptverkehrsstraßen) in Teilflächen zerschnitten werden und die nicht in allen Bereichen das Lärmkriterium von  $L_{DEN} < 55$  dB(A) erfüllen.

Die innerstädtischen Erholungsflächen sollen zukünftig ähnlich wie ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms geschützt und dementsprechend festgesetzt werden. Bei der weiteren Lärmaktionsplanung sollen zusätzlich zu der Gebietskulisse ruhiger Gebiete (vgl. Tabelle 10 und Karte 7) weitere Flächen vor dem Hintergrund der möglichen Auswahlkriterien für innerstädtische Erholungsflächen abgestimmt werden.

### 3 Prioritätenreihung zur Umsetzung der Empfehlungen

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Die nachfolgende Tabelle 11 gibt zu empfohlenen Verfahren (Konzepterstellung) einen Überblick zu den Bearbeitungsschritten, Zuständigkeiten, zum Bearbeitungsaufwand und zusätzlich erforderlichen Ressourcen. Die Zusammenstellung wird abgeschlossen von einer Empfehlung zur Priorität der Bearbeitung der jeweiligen Maßnahme. Diese wird im Wesentlichen auf Grundlage von gewonnenen Bearbeitungserfahrungen mit Lärmaktionsplänen anderer Gemeinden und Städte in Deutschland getroffen. Zudem finden die zu erwartenden Aufwände und die mit Umsetzung der Konzepte zu erwartenden Lärm-minderungswirkungen Berücksichtigung.

Die anschließende Tabelle 12 gibt eine Übersicht zu den Kosten je Einheit (Kostensätze) und zu den Lärm-minderungswirkungen, die sich im Ergebnis der empfohlenen Verfahren (Konzepterstellung) mit einer Umsetzung ergeben. Eine Angabe der Kosten ist lediglich je Einheit (d.h. bspw. für 1 m<sup>2</sup> Fahrbahnsanie-rung oder 1 Schild für Tempo 30) möglich, da mit dem vorliegenden Handlungs- und Maßnahmenkatalog noch keine Angaben zum Gesamtumfang der Maß-nahmen gemacht werden können (Sanierungsumfang insgesamt, Anzahl Schilder für Tempo 30 insgesamt). Es werden nur Kostensätze genannt, wenn die Umsetzung der Maßnahme (z.T. ausschließlich) dem Lärmschutz zuzuordnen ist. So wird beispielweise eine Parkraumbewirtschaftung in der Regel nicht allein aus Lärmschutzgründen vorgenommen. Dementsprechend können diese Kosten für die Umsetzung nicht dem Lärmschutz zugeordnet werden.

**Tabelle 11:** Planerische Aufwände und Priorisierung der Empfehlungen

Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges	Bearbeitungsschritte, Zuständigkeiten und Bearbeitungsaufwand	zusätzliche Ressourcen	Priorität
Verfahren zur Handlungsebene Fahrbahnsanierung vgl. Kapitel 2.1 mit den Maßnahmen 1 Konzept lärm-mindernder Fahrbahnbelag für Stadtstraßen 9 Ausbesserung von Straßen	Abstimmung des Verfahrens (57, 66) Verknüpfung der Handlungsbedarfe Lärm und Sanierung (66) Ergebnisabstimmung (57, 66) Zuordnung der Bürgerhinweise hinsichtlich des akustischen Handlungsbedarfes (57) Abgleich mit den Bürgerhinweisen (57) <b>Aufwand:            1,0 Jahre, danach laufende Tätigkeit</b>	¼ Stelle 57	1. Priorität

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges	Bearbeitungsschritte, Zuständigkeiten und Bearbeitungsaufwand	zusätzliche Ressourcen	Priorität
Verfahren zur Handlungsebene Lkw-Führung vgl. Kapitel 2.2 mit der Maßnahme 11 LKW-Nachtfahrverbot an hochbelasteten Straßen	Verfahrensabstimmung (57, 66, 80, BezReg) Vorprüfung der vorausgewählten Straßenabschnitte (66, BezReg) Ergebnisabstimmung (57, 66, 80, BezReg) Einzelfallprüfungen zur Anordnung (66, BezReg) Zuordnung der Bürgerhinweise hinsichtlich des akustischen Handlungsbedarfes (57) Abgleich mit den Bürgerhinweisen (57) <b>Aufwand: 1,5 Jahre</b>	unter Umständen den Verkehrsmodellrechnung (5.000,- € je Straßenabschnitt) RLS-90 Lärmberechnung zur Einzelfallprüfung (1.000,- € je Straßenabschnitt) ¼ Stelle 57	3. Priorität
Verfahren zur Handlungsebene Qualität des Verkehrsflusses vgl. Kapitel 2.3 mit den Maßnahmen 5 Optimierung der Verkehrsführung 6 Kreisverkehre statt Ampeln 8 Ampel-Hotline	Verfahrensabstimmung (15, 57, 66) Berücksichtigung des Lärmaspektes bei der Machbarkeitsuntersuchung zu alternativen Bedienformen (Kreisverkehre statt Ampel) (66) Ergebnisabstimmung (57, 66) Zuordnung der Bürgerhinweise Optimierung der Verkehrsführung und Ampel-Hotline hinsichtlich des akustischen Handlungsbedarfes (57) Einzelfallprüfung der Bürgerhinweise Optimierung der Verkehrsführung und Ampel-Hotline auf Umsetzbarkeit (15, 66) Abstimmung des Ergebnisses (15, 57, 66) <b>Aufwand 2,5 Jahre</b>		2. Priorität aufgrund der Abhängigkeit verkehrsverstetigender Maßnahmen mit der Geschwindigkeit empfiehlt sich eine parallele Bearbeitung mit der Handlungsebene zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges	Bearbeitungsschritte, Zuständigkeiten und Bearbeitungsaufwand	zusätzliche Ressourcen	Priorität
<p>Verfahren zur Handlungsebene zulässige Höchstgeschwindigkeit vgl. Kapitel 2.4 mit den Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2 Gesamtstädtisches Geschwindigkeitskonzept</li> <li>3 Geschwindigkeitsbegrenzung auf Stadtstraßen (nachts)</li> <li>4 Geschwindigkeitsanzeigen (Dialogdisplays)</li> </ul>	<p>Verfahrensabstimmung (15, 57, 66, BezReg, KVB)</p> <p>Vorprüfung der vorgewählten Straßenabschnitte (15, 66, BezReg, KVB)</p> <p>Ergebnisabstimmung (15, 57, 66, BezReg, KVB)</p> <p>Einzelfallprüfungen zur Anordnung (66, BezReg)</p> <p>Zuordnung der Bürgerhinweise hinsichtlich des akustischen Handlungsbedarfes (57)</p> <p>Ableich mit den Bürgerhinweisen (57)</p> <p>Bestimmung von Standorten für Geschwindigkeitsüberwachung und Dialogdisplays (66)</p> <p><b>Aufwand: 2,5 Jahre</b></p>	<p>unter Umständen Verkehrsmodellrechnung (5.000,- € je Straßenabschnitt)</p> <p>RLS-90 Lärmberechnung zur Einzelfallprüfung (1.000,- € je Straßenabschnitt)</p> <p>¼ Stelle 57</p>	<p>2. Priorität aufgrund der Abhängigkeit verkehrsverstetigender Maßnahmen mit der Geschwindigkeit empfiehlt sich eine parallele Bearbeitung mit der Handlungsebene Qualität des Verkehrsflusses.</p>
<p>Verfahren zur Handlungsebene Straßenraumgestaltung vgl. Kapitel 2.5 mit den Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7 Rückbau von Straßen</li> <li>20 Bewuchs von Baumreihen, Hecken und Sträuchern entlang stark lärmemittierender kommunaler Straßen</li> </ul>	<p>Verfahrensabstimmung (57, 61, 66, 67)</p> <p>Auswahl zu prüfender Straßenabschnitte / Vorprüfung (66)</p> <p>Ergebnisabstimmung (57, 61, 66, 67)</p> <p>vertiefende Betrachtung der vorgeprüften Straßenabschnitte (66)</p> <p>Ergebnisabstimmung (57, 61, 66, 67)</p> <p>Zuordnung der Bürgerhinweise hinsichtlich des akustischen Handlungsbedarfes (57)</p> <p>Ableich mit den Bürgerhinweisen (57)</p> <p><b>Aufwand: 1,5 Jahre</b></p>	<p>externer Sachverständiger</p> <p>¼ Stelle 57 zusammen mit kleinräumigen Handlungskonzepten (Kapitel 2.8)</p>	<p>4. Priorität</p>

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges	Bearbeitungsschritte, Zuständigkeiten und Bearbeitungsaufwand	zusätzliche Ressourcen	Priorität
<p>Verfahren zur Handlungsebene städtebauliche Aspekte vgl. Kapitel 2.6 mit den Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>16 Siedlungsbeschränkungen</li> <li>17 Baulückenschließung</li> </ul>	<p>Eine Umsetzung des Maßnahmenvorschlages 16 „Siedlungsbeschränkungen“ erscheint aufgrund der derzeitigen Wohnungsbedarfslage und der in der Stadt Köln bevorzugten projektbezogenen Lösungen zum Lärmschutz bei Siedlungsausweisungen eher unwahrscheinlich.</p> <p>Die vor dem Ratsbeschluss vom 30. April 2013 praktizierte Strategie, Eigentümer von Baulücken gezielt anzusprechen, um sie aktiv für die Schließung von Baulücken zu gewinnen, wird nicht mehr verfolgt. Insofern ist für die Lärmaktionsplanung die Wiederaufnahme eines über die reine Beratung hinausgehenden Baulückenprogramms, das zusätzlich auch der Lärminderung dienen soll, nicht mehr angedacht.</p>		
<p>Verfahren zur Handlungsebene Kfz-Verkehrsvermeidungsstrategie vgl. Kapitel 2.7 mit den Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>12 Parkraummanagement</li> <li>13 Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept</li> <li>14 Förderung des Radverkehrs</li> <li>18 Verkehrsentwicklungsplan</li> <li>28 weitere Attraktivierung des ÖPNV</li> </ul>	<p>Bearbeitung als laufende Tätigkeit und Erarbeitung im Rahmen des Nahverkehrsplanes (NVP) und des Stadtentwicklungskonzeptes Mobilität und Verkehr (StEK MoVe) Köln (15, 66)</p> <p>Abstimmungs- und Beteiligungsprozess u.a. an NVP und StEK MoVe (15, 57, 61, 66, 67)<sup>10</sup></p> <p><b>laufende Tätigkeit, abhängig vom Umfang des NVP und StEK MoVe.</b></p>		<p>keine Priorität, da laufende Tätigkeit</p> <p>Ausnahme: Fußverkehrskonzept. Dieses ist noch nicht existent. Die Priorität eines Fußverkehrskonzeptes ist abhängig vom NVP und vom StEK MoVe.</p>

<sup>10</sup> Beteiligung von Amt 67 (Amt für Grünflächen und Landschaftspflege) bei Abstimmungen im Zusammenhang mit Fußverkehrskonzept und ggf. bei Abstimmungen zu neuen Radwegen.

Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges	Bearbeitungsschritte, Zuständigkeiten und Bearbeitungsaufwand	zusätzliche Ressourcen	Priorität
<p>Verfahren zur Handlungsebene kleinräumige Handlungskonzepte vgl. Kapitel 2.8 mit den Maßnahmen</p> <p>15 Umgestaltung Neusser Straße als Beispiel für eine effektive Lärminderung an hochbelasteten Einkaufsstrassen</p> <p>21 Kleinräumige Handlungskonzepte</p>	<p>Verfahrensabstimmung (15, 57, 61, 63, 66, StVB)</p> <p>Auswahl geeigneter Straßenabschnitte (61, 66)</p> <p>Ergebnisabstimmung (57, 61, 66, 67)</p> <p>Einzelfallprüfung (15, 61, 66, 67, StVB)</p> <p><b>Aufwand abhängig von Einzelmaßnahmen</b></p>	<p>externer Sachverständiger</p> <p>¼ Stelle 57 zusammen mit Straßenraumgestaltung (Kapitel 2.5)</p>	<p>5. Priorität</p> <p>Aufgrund der Abhängigkeit von den Ergebnissen der voranstehenden Verfahren</p>
<p>Verfahren zur Handlungsebene Informationsebene zur Straßenverkehrsplanung vgl. Kapitel 2.9 mit der Maßnahme</p> <p>19 Berücksichtigung des Lärmaspekts bei Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im Straßenverkehr</p>	<p>Informationsprozess (15, 57, 61, 66)</p> <p>Aufbereitung der Daten und Zuordnung zu den Handlungsebenen des Lärmaktionsplanes (57)</p> <p>Überprüfung von Maßnahmen hinsichtlich des Aspektes der Lärminderung (57)</p> <p>Abgleich der Maßnahmen mit den Bürgerhinweise (57)</p> <p>Informations- und Abstimmungsprozess (15, 57, 61, 66)</p> <p><b>turnusmäßige Tätigkeit</b></p>		<p>1. Priorität, turnusmäßige Tätigkeit</p>

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges	Bearbeitungsschritte, Zuständigkeiten und Bearbeitungsaufwand	zusätzliche Ressourcen	Priorität
<p>Verfahren zur Handlungsebene Maßnahmen außerhalb des kommunalen Handlungsbereiches</p> <p>vgl. Kapitel 2.10 mit den Maßnahmen</p> <p>22 Einrichtung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen</p> <p>23 Kontrolle der Fluggenauigkeit und der Flughöhe</p> <p>24 Einsatz leiser Maschinen im Flugverkehr</p> <p>25 Sanierungsprogramm an Bundesfern- und Landesstraßen</p> <p>26 Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG</p> <p>27 Pilotprojekt Leiser Güterverkehr der Deutschen Bahn AG</p>	<p>Prüf-, Informations- und Abstimmungsprozess (57)</p> <p><b>laufende Tätigkeit</b></p>		<p>keine Priorität, da laufende Tätigkeit</p>
<p>Verfahren zur Festlegung Ruhiger Gebiete</p> <p>vgl. Kapitel 2.11</p>	<p>Abstimmung für den jetzigen Stand der Auswahl ruhiger Gebiete abgeschlossen</p> <p>Einbeziehung neuer Kartierungsergebnisse (57)</p> <p>Diskussion möglicher Auswahlkriterien für innerstädtische Erholungsflächen (15, 57, 61, 66, 67, 80)</p> <p>Abstimmung zur Auswahl innerstädtische Erholungsflächen (15, 57, 61, 66, 67, 80)</p>		<p>1. Priorität</p>

**Tabelle 12:** Übersicht für die Einzelmaßnahmen bei Umsetzung der Handlungsebenen zu den Lärminderungswirkungen und zu den Kosten, die nach Möglichkeit ausschließlich dem Lärmschutz zuzuordnen sind

Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges	Maßnahmenvorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung <sup>3</sup>	Kosten pro Einheit	Lärminderungswirkung
Handlungsebene Fahrbahnsanierung vgl. Kapitel 2.1	1 Konzept lärmindernder Fahrbahnbelag für Stadtstraßen	Zusatzkosten lärmindernder Fahrbahnbelag von 1,- bis 3,- €/m <sup>2</sup>	bei Tempo 50 und lärmoptimiertem Asphalt bis zu 5 dB(A)
	9 Ausbesserung von Straßen	keine dem Lärmschutz zuzuordnenden Kosten wenn lärmindernder Fahrbahnbelag, Zusatzkosten von 1,- bis 3,- €/m <sup>2</sup>	je nach Fahrbahnart und -zustand bei Tempo 50 und Asphaltanierung bis zu 2 dB(A) bei Tempo 50 und lärmoptimiertem Asphalt bis zu 5 dB(A)
Handlungsebene Lkw-Führung vgl. Kapitel 2.2	10 LKW-Führungskonzept	500,- € je Schild inkl. Einbau	je nach Minderung des Lkw-Anteils bei Tempo 50 bis zu 6 dB(A)
	11 LKW-Nachfahrverbot an hochbelasteten Straßen	500,- € je Schild inkl. Einbau	
Handlungsebene Qualität des Verkehrsflusses vgl. Kapitel 2.3	5 Optimierung der Verkehrsführung	keine zusätzlichen Kosten für den Lärmschutz	je nach Geschwindigkeit und Lkw-Anteil bei Tempo 50 und Lkw-Anteil nahe 0 % bis zu 3 dB(A) bei Tempo 50 und Lkw-Anteil 10 % bis zu 1,5 dB(A)
	6 Kreisverkehre statt Ampeln		
	8 Ampel-Hotline		
Handlungsebene zulässige Höchstgeschwindigkeit vgl. Kapitel 2.4	2 Gesamtstädtisches Geschwindigkeitskonzept	500,- € je Schild inkl. Einbau	je nach Lkw-Anteil 50 auf 30 km/h bei Lkw-Anteil nahe 0 bis zu 3 dB(A)
	3 Geschwindigkeitsbegrenzung (nachts) auf Stadtstraßen		
	4 Geschwindigkeitsanzeigen	12.000,- € je Stück inkl. Einbau	50 auf 30 km/h bei Lkw-Anteil 10% bis zu 2,5 dB(A)

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges	Maßnahmenvorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung <sup>3</sup>	Kosten pro Einheit	Lärmminde- rungswirkung
Handlungsebene Straßenraumgestaltung vgl. Kapitel 2.5	7 Rückbau von Straßen	12,- € je m bei Veränderung der Markierung 300,- € je m <sup>2</sup> bei baulichen Maßnahmen	je nach Abstandsvergrößerung zwischen Haus und Fahrbahn bei 5 auf 7 m bis zu 1 dB(A) bei 5 auf 10 m bis zu 3 dB(A)
	20 Bewuchs von Baumreihen, Hecken und Sträuchern entlang stark lärmemittierender kommunaler Straßen	keine dem Lärmschutz zuzuordnen- den Kosten 1.200,- € je Baumpflan- zung ohne Baumaßnah- men	keine messba- re (objektive) Wirkung (bei geringen Tiefen unter 100 m)
Handlungsebene städtebauliche Aspekte wird zurzeit nicht weiter verfolgt vgl. Kapitel 2.6	16 Siedlungsbe- schränkungen	keine; Handlungsansatz wird zurzeit nicht weiter verfolgt	
	17 Baulückenschlie- ßung		
Handlungsebene Kfz- Verkehrsvermeidungs- strategie vgl. Kapitel 2.7	12 Parkraumma- nagement	keine dem Lärmschutz zuzuordnen- den Kosten	keine konkre- ten Angaben möglich
	13 Gesamtstädtisches Fußverkehrskon- zept		
	14 Förderung des Radverkehrs		
	18 Verkehrsentwick- lungsplan		
	28 Weitere Attraktivie- rung des ÖPNV		
Handlungsebene kleinräumige Hand- lungskonzepte vgl. Kapitel 2.8	15 Umgestaltung Neusser Straße als Beispiel für eine effektive Lärmmin- derung an hochbe- lasteten Einkaufs- straßen	keine Angabe möglich, ab- hängig von Einzelmaß- nahme	abhängig von Einzelmaß- nahmen keine konkre- ten Angaben möglich
	21 Kleinräumige Handlungskonzepte (Detailklärung für einzelne Maßnahmen / konzeptionelle Betrachtung)		

<b>Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges</b>	<b>Maßnahmenvorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung<sup>3</sup></b>	<b>Kosten pro Einheit</b>	<b>Lärmminde- rungswirkung</b>
Handlungsebene Informationsebene zur Straßenverkehrsplanung vgl. Kapitel 2.9	19 Berücksichtigung des Lärmaspekts bei Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im Straßenverkehr	keine Angabe möglich	keine konkreten Angaben möglich
Handlungsebene Maßnahmen außerhalb des kommunalen Handlungsbereiches vgl. Kapitel 2.10	22 Einrichtung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen	nicht in kommunaler Zuständigkeit	keine konkreten Angaben möglich
	23 Kontrolle der Fluggenauigkeit und der Flughöhe		
	24 Einsatz leiser Maschinen im Flugverkehr		
	25 Sanierungsprogramm an Bundesfern- und Landesstraßen		
	26 Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG		
	27 Pilotprojekt Leiser Güterverkehr der Deutschen Bahn AG		
Festlegung Ruhiger Gebiete vgl. Kapitel 2.11		nicht quantifizierbar, da primär Gebietsfestsetzungen erfolgen	Ziel ist der Schutz eines Gebietes vor mehr Lärm. Eine Lärmmin- derung steht nicht im Vor- dergrund.

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

22. Januar 2015

**Tabellenverzeichnis**

<b>Tabelle 1:</b>	Empfehlungen des Handlungs- und Maßnahmenkataloges	1
<b>Tabelle 2:</b>	Herleitung der Gesamtpriorität zur Erneuerung von Fahrbahnoberflächen	8
<b>Tabelle 3:</b>	Herleitung der Priorität aus akustischer Sicht für die in der Machbarkeitsanalyse zum Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre betrachteten Knoten	15
<b>Tabelle 4:</b>	Belastungsschwerpunkte mit in Abschnitten geltenden 30 km/h	17
<b>Tabelle 5:</b>	Zusammenfassung linienbezogener Fahrzeitverluste infolge von Tempo 30 (Beispiel)	22
<b>Tabelle 6:</b>	Vorprüfungsergebnis zu den Auswirkungen aller Tempo 30 Prüfabschnitte auf den Betriebsablauf (Beispiel)	22
<b>Tabelle 7:</b>	Notwendiger Ausbaurzustand bei verschiedenen Verkehrsstärken nach RASt 06	28
<b>Tabelle 8:</b>	Zuordnung der Fahrstreifenanzahl zu den Regelquerschnitten in Anlehnung an die RASt 06	28
<b>Tabelle 9:</b>	Liste der geplanten und in Bau befindlichen Baumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen	39
<b>Tabelle 10:</b>	Zur Ausweisung empfohlene „Ruhige Gebiete“ in Köln	43
<b>Tabelle 11:</b>	Planerische Aufwände und Priorisierung der Empfehlungen	45
<b>Tabelle 12:</b>	Übersicht für die Einzelmaßnahmen bei Umsetzung der Handlungsebenen zu den Lärminderungswirkungen und zu den Kosten, die nach Möglichkeit ausschließlich dem Lärmschutz zuzuordnen sind	51

**Abbildungsverzeichnis**

<b>Abbildung 1:</b>	Verkehrsversuch Lkw-Führung im Bereich Hartwichstraße	10
<b>Abbildung 2:</b>	Umgesetzter Kreisverkehr Kempener Straße / Lokomotivstraße	13
<b>Abbildung 3:</b>	Lageplanausschnitt umgesetzter Kreisverkehr Rösrather Straße / Lützerathstraße	14
<b>Abbildung 4:</b>	Lageplanausschnitt umgesetzter Kreisverkehr Waldecker Straße / Stadtautobahn	14

**Kartenverzeichnis**

<b>Karte 1:</b>	Belastungsschwerpunkte im Straßenverkehr	5
<b>Karte 2:</b>	Prioritäten der Belastungsschwerpunkte Lärm für eine Sanierung von Fahrbahnoberflächen	9

<b>Karte 3:</b>	Zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Belastungsschwerpunkte des Straßenverkehrslärms in Köln	17	Stadt Köln <b>Lärmaktionsplan</b>
<b>Karte 4:</b>	Potenzialbereiche für eine Geschwindigkeitsreduzierung in Abhängigkeit von der Zuordnung zum Vorrangnetz für die Belastungsschwerpunkte des Straßenverkehrslärms in Köln	21	Handlungs- und Maßnahmenkatalog 22. Januar 2015
<b>Karte 5:</b>	Prüfabschnitte mit sehr hoher und hoher Lärmbelastung (Belastungsschwerpunkte) für eine etwaige Geschwindigkeitsreduzierung mit Darstellung der oberirdischen Trassen des öffentlichen Verkehrs	23	
<b>Karte 6:</b>	Straßenabschnitte mit vermuteten Potenzialen für eine Fahrstreifenrücknahme in den Belastungsschwerpunkten	29	
<b>Karte 7:</b>	Ruhige Gebiete in Köln (Hintergrund TK 100)	43	

### **Anlagenverzeichnis**

<b>Anlage 1:</b>	Liste der Belastungsschwerpunkte (Straßennamen mit Abschnittsbezeichnung)
<b>Anlage 2:</b>	Karten des Textteils
<b>Anlage 3:</b>	Stellungnahmen der Hafen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) und der Immissionsschutzbehörden als Träger öffentlicher Belange zur Öffentlichkeitsbeteiligung der Lärmaktionsplanung aus den Jahren 2010 und 2011.





**Berlin**

Novalisstraße 10  
D-10115 Berlin-Mitte  
Tel. 030.322 95 25 30  
Fax 030.322 95 25 55  
berlin@LK-argus.de

**Hamburg**

Altonaer Poststraße 13b  
D-22767 Hamburg-Altona  
Tel. 040.38 99 94 50  
Fax 040.38 99 94 55  
hamburg@LK-argus.de

**Kassel**

Ludwig-Erhard-Straße 8  
D-34131 Kassel  
Tel. 0561.31 09 72 80  
Fax 0561.31 09 72 89  
kassel@LK-argus.de

## Handlungsbedarf 1. Ordnung

Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) sehr hoher Belastung mit durchgängig mehr als 80 Betroffenen bei  $L_{DEN} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 60$  dB(A) je Hektar.

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
 Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Aachener Str.	Hohenzollernring bis Innere Kanalstr.
Äußere Kanalstr.	Vogelsanger Str. bis Venloer Str.
Barbarossaplatz / Salierring / Sachsenring	Roonstr. bis Am Trutzenberg
Berliner Str.	Clevischer Ring bis Steinkaulerstr.
Bismarckstr. (Neustadt / Nord)	
Bonner Str.	Chlodwigplatz bis Koblenzer Str.
Dürener Str.	Stadtwaldgürtel bis Universitätsstr.
Ehrenfeldgürtel / Melatengürtel	Venloer Str. bis Froebelstr.
Eythstr.	Steinmetzstr. bis Kalker Hauptstr.
Frankfurter Str.	Wiener Platz bis Heidelberger Str.
Gladbacher Str.	Ertfstr. bis Kaiser-Wilhelm-Ring
Gotenring / Justinianstr.	
Gremberger Str.	Rolshover Str. bis Taunusstr.
Hansaring	
Hauptstr. Zü (Po)	Steinstr. Po bis Karlstr. Po
Homarstr.	Ostheimer Str. bis Kampgasse
Höninger Weg	Am Vorgebirgstor bis Zollstockgürtel
Kalker Hauptstr. / Olpener Str.	Vietorstr. bis Frankfurter Str.
Kalk-Mülheimer Str.	Höhe Stadtautobahn bis Kalker Hauptstr.
Karolingerring / Chlodwigplatz / Ubierring	Sachsenring bis Mainzer Str.
Klettenberggürtel	Luxemburger Str. bis Rhöndorfer Str.
Krefelder Str. (Neustadt/Nord)	
Kuenstr.	Neusser Str. bis Niehler Str.
Lindenthalgürtel / Sülzgürtel	
Lübecker Str. / Maybachstr.	Krefelder Str. bis Hansaring
Lützowstr.	
Luxemburger Str.	Weißhausstr. bis Neuenhöfer Allee
Luxemburger Str.	Barbarossaplatz bis Eifelwall
Maarweg	Stolberger Str. bis Aachener Str.
Merheimer Str.	Mauenheimer Gürtel bis Friedrich-Karl-Str.

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
 Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Moltkestr. (Neustadt/Nord u. Süd)	
Mülheimer Freiheit / Dünnwalder Str.	
Neusser Str.	Scheibenstr. bis Friedrich-Karl-Str.
Neusser Str.	Niehler Kirchweg bis Kempener Str.
Neusser Str.	Weißenburgstr. bis Ebertplatz
Ostheimer Str.	Vingster Ring bis Homarstr.
Poll-Vingster Str.	Gremberger Str. bis Odenwaldstr.
Richard-Wagner-Str.	Habsburgerring bis Schienentrasse
Roonstr. (Neustadt/Süd)	
Venloer Str.	Äußere Kanalstr. bis Innere Kanalstr.
Vorgebirgstr.	Am Vorgebirgstor bis Zollstocksweg
Wipperfürther Str. / Solinger Str.	Kalk-Mülheimer Str. bis Buchforststr.
Zülpicher Str.	Universitätsstr. bis Lindenthalgürtel
Zülpicher Str.	Zülpicher Platz bis Moselstr.

## Handlungsbedarf 2. Ordnung

Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) hoher Belastung mit durchgängig mehr als 20 Betroffenen bei  $L_{DEN} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 60$  dB(A) je Hektar.

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Aachener Str.	Innere Kanalstr. bis Alter Militärring
Aachener Str.	Bahnstr. We bis OE
Amsterdamer Str.	Boltensternstr. bis Innere Kanalstr.
Äußere Kanalstr.	Iltisstr. bis BAB 57
Bachemer Str.	Universitätsstr. bis Gleueler Str.
Bayenstr. / Am Bayenturm / Agrippinaufer	Dreikönigenstr. bis Oberländer Wall
Bergisch Gladbacher Str.	Genovevastr. bis Eschenbruchstr..
Berliner Str.	OD Dünwald
Berliner Str.	Steinkaulerstr. bis Wupperweg
Berrenrather Str.	Universitätsstr. bis Neuenhöfer Allee
Blaubach / Mühlenbach	
Boltensternstr.	Friedrich-Karl-Str. bis Riehler Str.
Bonner Str.	Marktstr. bis Am Verteilerkreis
Brücker Mauspfad	Petersenstr. bis Am Hirschsprung
Deutz-Mülheimer Str.	Lohmühlenstr. bis Danzierstr.
Donatusstr.	Longericher Str. Pe bis Am Pescher Holz
Eiler Str.	OD Rath / Heumar
Escher Str.	Liebigstr. bis Parkgürtel
Filzengraben	
Frankfurter Str.	Stadtautobahn bis Olpener Str.
Frankfurter Str. Po	Im Bodesfeld bis Ende Wohnbebauung
Genovevastr.	Frankfurter Str. bis Bergisch Gladbacher Str.
Gleueler Str.	Mommsenstr. bis Lindenthalgürtel
Hans-Sachs-Str.	
Hauptstr. Ro / Weißer Str. Ro	Brückenstr. bis Sürther Str.
Hauptstr. Zü	Karlstr. Po bis Ankergasse
Hohenstaufenring	Zülpicher Platz bis Roonstr.
Im Hasental / westl. Abfahrt Deutzer Ring / Deutzer Ring	
Kaiserstr. / Waldstr. Po	Dortheenstr. bis Mühlenweg Po
Kaiser-Wilhelm-Ring	Hansaring bis Bismarckstr.

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
 Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Konrad-Adenauer-Ufer	Elsa-Brändström-Str. bis Kunibertsgasse
Liebigstr.	
Luxemburger Str.	Eifelwall bis Weißhausstr.
Luxemburger Str.	Neuenhöfer Allee bis Militärringstr.
Melatengürtel / Stadtwaldgürtel	Froebelstr. bis Dürener Str.
Mindener Str.	
Neue Weyerstr. / Rothgerberbach	
Neusser Str.	Scheibenstr. bis Bremerhavener Str.
Neusser Str.	Friedrich-Karl-Str. bis Niehler Kirchweg
Neusser Str.	Innere Kanalstr. bis Weißenburgstr.
Niehler Str.	Xantener Str. bis Innere Kanalstr.
Olpener Str.	Nohlenweg bis Korbacher Str.
Olpener Str.	Broichstr. bis Overather Str.
Parkgürtel / Ehrenfeldgürtel	BAB 57 bis Venloer Str.
Perlengraben	
Pescher Weg Pe / Longericher Str. Pe	Donatusstr. bis Marienberger Weg
Riehler Str.	Ebertplatz bis Elsa-Brändström-Str.
Rösrather Str.	Eiler Str. bis Lützerathstr.
Sachsenring / Ulrichgasse	
Schmittgasse	Hauptstr. Zü bis Ranzeler Str.
Severinsbrücke	
Siegburger Str.	Deutzer Brücke bis Im Hasental
Siegburger Str.	Allerseelenstr. bis Auf dem Sandberg
Subbelrather Str.	Innere Kanalstr. bis Sandweg
Trierer Str. / Pfälzer Str.	
Ubierring	Mainzer Str. bis Agrippinaufer
Venloer Str.	Äußere Kanalstr. bis Mathias-Brüggen-Str.
Victoriastr. / Ursulastr. / Turiner Str.	Klingelpütz bis Ebertplatz
Vietorstr. / Wipperfürther Str.	Kalker Hauptstr. / Kalk-Mülheimer Str.
Vogelsanger Str.	Äußere Kanalstr. bis Helmholtzstr.
Vogelsanger Str.	Ehrenfeldgürtel bis Bismarckstr.
Vorgebirgstr.	Sachsenring bis Bischofsweg
Vorgebirgstr.	Zollstocksweg bis Zollstockgürtel
Weyerstr. / Pantaleonswall	Barbarossaplatz bis Neue Weyerstr.
Zülpicher Platz	

### Handlungsbedarf 3. Ordnung

Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) mit weniger als 20 Betroffenen bei  $L_{DEN} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 60$  dB(A) je Hektar.

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Aachener Str.	Brauweilerweg bis Bahnstr. We
Adrian-Meller-Str.	Hauptstr. Wi bis OE
Alte Wipperfürther Str. / Herler Str.	Frankfurter Str. bis Schützengildeweg
Am Weidenbach	
Am Leystapel / Holzmarkt / Bayenstr.	Heumarkt bis Dreikönigenstr.
Auf dem Driesch	OD Esch
Äußere Kanalstr.	Venloer Str. bis Subbelrather Str.
Auweilerstr.	OD Esch
BAB 57 und Abbiegespur auf die Innere Kanalstr.	Innere Kanalstr. bis Äußere Kanalstr.
Bahnhofstr. Po	Mühlenstr. bis Kaiserstr.
Bergisch Gladbacher Str.	Otto-Kayser-Str. bis Tannenforst
Brauweilerstr.	Moltkestr. We bis OE
Brühler Landstr.	OD Meschenich
Brühler Str.	Raderberggürtel bis Bonner Str.
Brühler Str.	Militärringstr. bis Markusstr.
Chorbuschstr.	OD Esch
Christophstr. / Gereonstr. / Unter Sachsenhausen	
Clevischer Ring	Keupstr. bis Mülheimer Zubringer
Dellbrücker Hauptstr.	Hatzfeldstr. bis Hünenstr.
Dellbrücker Mauspfad	Hagedornstr. bis Stadtbahntrasse
Deutzer Ring	in Höhe Tenktererstr. bis Östliche Zubringerstr.
Dürener Str.	Militärringstr. bis Stadtwaldgürtel
Ebertplatz	
Erftr. / Maybachstr. / Am Kümpchenshof / Kyotostr.	
Escher Str. Pe	Longericher Str. Pe bis Am Pescher Holz
Frankfurter Str.	Ortsanfang bis Rösrather Str.
Frankfurter Str. Po	Bochumer Str. Eil bis Hirschgraben
Frankfurter Str. Po	Waldstr. Po bis Friedensstr.
Frankfurter Str. Po	Nachtigallenstr. bis Im Bodesfeld

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Frechener Weg / Moltkestr. We	OD Weiden
Friedrich-Karl-Str.	Merheimer Str. bis Amsterdamer Str.
Friesenplatz	
Gottesweg	Rhöndorfer Str. bis Luxemburger Str.
Hagedornstr.	
Hahnenstr. / Neumarkt	
Hauptstr. Wi	OD Widdersdorf
Heidestr. Po	Linder Mauspfad bis Auf- / Abfahrt BAB 59
Hohenzollernring / Habsburgerring / Hohenstaufenring	Bismarckstr. bis Zülpicher Platz
Holzmarkt	
Honschaftsstr.	Im Weidenbruch bis Sigwinstr.
Im Weidenbruch	Berliner Str. bis Birkenweg
Innere Kanalstr.	Frohngasse bis Merheimer Str.
Kaiserstr.	Klingerstr. bis Dortheenstr.
Kapellenstr. Rd	Rondorfer Hauptstr. bis Bödinger Str.
Kempener Str.	Mauenheimer Gürtel bis Neusser Str.
Kölner Str. Po / Hauptstr. Zü	Gilgaustr. bis Steinstr. Po
Leonhardsgasse	OD Widdersdorf
Leyendeckerstr.	
Lindenstr.	
Lindweilerweg	Robert-Perthel-Str. bis Militärringstr.
Longericher Str.	Rommerskircher Str. bis Johannes-Rings-Str.
Longericher Str. Pe	Johannesstr. Pe bis Donatusstr.
Lützerathstr.	Rösrather Str. bis Rather Mauspfad
Maarweg	Widdersdorfer Str. bis Stolberger Str.
Magazinstr.	Nachtigallenstr. bis Heidestr. Po
Magnusstr. / Zeughausstr.	Hohenzollernring bis Auf dem Berlich
Markusstr.	
Moltkestr. We	Weiden
Montanusstr.	
Mühlenstr.	
Nachtigallenstr. / Rolandstr. Wh	Sportplatzstr. bis Grengeler Mauspfad
Neusser Landstr.	Lievergesberg bis Kurzer Damm

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Neusser Landstr.	OD Fühlingen
Neusser Str.	Kempener Str. bis Innere Kanalstr.
Neusser Wall / Niehler Str.	Neusser Str. bis Innere Kanalstr.
Niehler Damm	Sebastianstr. bis Industriestr.
Niehler Str.	Friedrich-Karl-Str. bis Xantener Str.
Odenthaler Str. / Dünnwalder Mauspfad	Berliner Str. bis Leuchterstr.
Olpener Str.	Korbacher Str. bis OE Merheim
Orrer Str.	OD Esch
Parkgürtel	Longericher Str. bis Escher Str.
Piccoloministr.	Honschaftsstr. bis Gerhart-Hauptmann-St
Rather Mauspfad	Rösrather Str. bis Hermodurstr.
Riehler Str. / An der Schanz	Auffahrt Zoobrücke bis Mülheimer Brücke
Ringstr. Ro	Siegstr. Ro bis Maternusstr. Ro
Rolandstr. Wh	
Rolshover Str.	Wetzlarer Str. bis Westerwaldstr.
Rondorfer Hauptstr. / Rodenkirchener Str. Rd	Kapellenstr. bis A 555
Rösrather Str.	Eiler Str. bis Rather Mauspfad
Rösrather Str.	A 3 bis Frankfurter Str.
Scheidtweilerstr.	
Schnellweider Str.	
Sebastianstr.	Niehler Damm bis Scheibenstr.
Sportplatzstr.	Nachtigallenstr. bis Heidestr. Po
St.-Tönnis-Str.	Üdesheimer Weg bis Alte Neusser Landstr.
Steinstr. Po	Hauptstr. Zü bis Deutzer Weg
Ulrichgasse	Sachsenring bis Tel-Aviv-Str.
Universitätsstr.	
Venloer Str.	Spichernstr. bis Friesenplatz
Waldecker Str. / Bertoldistr.	Graf-Adolf-Str. bis Heidelberger Str.
Waldstr. Po	Mühlenweg Po bis Grengeler Mauspfad
Weilerstr.	OD Esch
Weinsbergstr. / Widdersdorfer Str.	Innere Kanalstr. bis Girlitzweg
Zaunstr. / Widdersdorfer Landstr.	Brauweiler Str. bis OE Lövenich
Zollstockgürtel / Raderthalgürtel	DB Trasse bis Leichweg

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

**Handlungsbedarf 4. Ordnung**

Verbleibende Straßenabschnitte (Belastungsschwerpunkte) mit Lärmpegeln von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 55$  dB(A).

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Akazienweg Gr	Friedensstr. bis Waldstr. Po
Alte Fischenicher St	Brühler Landstr. bis OE
Alte Kölnstr. / Zaunhofstr.	Brühler Landstr. bis OE
Alte Neusser Landstr.	St.-Tönnis-Str. bis OE
Alte Römerstr.	Kuhlenweg bis Auf dem Herbst
Alteburger Str.	Ubierring bis Schönhauser Str.
Alter Militärring	Wendelinstr. bis Aachener Str.
Am Bilderstöckchen	
Am Duffesbach	
Am Linder Kreuz	Viehtrift bis Franfurter Str. Po
Am Weidenpesch	
An der Alten Post / Ostlandstr. / Breslauer Str. We /	Goethestr. We / Aachener Str. bis Aachener Str. / Bahnstr. We
An der Malzmühle / Am Malzbüchel	
An der Schanz / Niederländer Ufer	Riehler Str. bis Tiergartenstr.
An St.Katharinen / Severinstr.	Im Sionstal bis Severinsbrücke / Severinstr.
Apostelnstr.	
Arnulfstr.	
Athener Ring	Merianstr. bis Grazer Steig
Auf dem Klemberg	
Auf dem Sandberg	Poller Hauptstr. bis Rolshover Str.
Augustinerstr.	
Auweilerweg Au / Pohlhofstr. / Orrer Str.	OD Esch / Auweiler
Bachemer Str.	Lindentalgürtel bis Gleueler Str.
Bahnstr. We	
Bayenthalgürtel / Raderberggürtel	
Beneisstr.	
Bensberger Marktweg	Dellbrücker Mauspfad bis Mielenforster Str.
Bergerstr.	
Bergischer Ring	Wiener Platz bis Rendsburger Platz

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Berliner Str.	Wupperweg bis Leuchterstr.
Berrenrather Str.	Neuenhöfer Allee bis Friedrich-Engels-Str.
Berrischstr.	Walter-Dodde-Weg bis Mörterweg
Birkenweg	Im Weidenbruch bis Zeisbuschweg
Bitterstr.	Hackhauser Weg bis Hackenbroicher Str.
Blücherstr. Ni	
Bonner Str.	Koblenzer Str. bis Marktstr.
Bonner Wall	
Breite Str.	Richmodstr. bis St.-Apern-Str.
Breslauer Str Ur / Fauststr.	Königsberger Str. Po bis Frankfurter Str. Po
Brückenstr. Ro	
Brücker Mauspfad	Am Hirschsprung bis OE Brück
Brüsseler Str. / Antwerper Str. / Barbanter Str.	Bismarckstr. bis Aachener Str.
Brüsseler Str.	Aachener Str. Richard-Wagner-Str.
Buchforststr.	Steinmetzstr. bis Stadtautobahn/Solinger Str.
Burgmauer	Auf dem Berlich bis Tunisstr.
Buschfeldstr.	Bergisch Gladbacher Str. bis Piccoloministr.
Buschweg (Mengenich)	Untere Dorfstr. bis Schuhmacherring
Causemannstr. / Daverkusenstr.	
Danzierstr.	
Dasselstr.	
Dellbrücker Mauspfad	Dornröschenhecke bis Mielenforster Str.
Deutzer Ring	Zubringerstr. bis Deutz-Kalker Str.
Deutz-Kalker Str. / Kalker Hauptstr.	Gotenring bis Vietorstr.
Deutz-Mülheimer Str.	Messeallee Nord bis Gaußstr.
Diepenbeekallee / Iagnystr.	Breslauer Str. We bis Jungbluthgasse
Diepeschrather Str.	Anemonenweg bis Waltherstr.
Dillenburg Str.	Trimbornstr. bis Rolshover Str.
Dörnchensweg / Dornstr.	Neusser Landstr. bis Grimlinghauserweg
Ehrenstr.	Apostelnstr. bis Benesisstr.
Eifelstr.	
Eifelwall	

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Eschenbruchstr.	
Escher Str.	Parkgürtel bis Am Bilderstöckchen
Eupener Str. (Braunsfeld)	
Falckensteinstr.	Steinmetzstr. bis Wipperfürther Str.
Frankfurter Str.	Rösrather Str. bis Hardtgenbuscherkirchweg
Frankfurter Str. Po	Hirschgraben bis Theodor-Heuss-Str. Po
Frankfurter Str. Po	Fauststr. bis Kaiserstr.
Friedrich-Ebert-Str.	Ringstr. Ro bis OE Rodenkirchen
Friedrich-Schmidt-Str.	Militärringstr. bis Hültzplatz
Frohnhofstr.	Sandweg bis Iltisstr.
Fühlinger Weg	
Fuldaer Str.	
Geldernstr.	
Gerhart-Hauptmann-St / Kühzällerweg	Piccoloministr. bis Grunerstr.
Germaniastr.	Stadtautobahn bis Olpener Str.
Gießener Str.	Taunusstr. bis Deutzer Ring
Gleueler Str.	Lindenthalgürtel bis Bachemer Str.
Gleueler Str.	Mommsenstr. bis Militärringstr.
Goethestr. We / Brauweilerstr.	Aachener Str. bis Moltkestr. We
Goltsteinstr.	
Gottesweg	Vorgebirgstr. bis Rhöndorfer Str.
Graf-Adolf-Str.	
Grafenmühlenweg	Bergisch Gladbacher Str. bis Hatzfeldstr.
Gremberger Str.	Burgenlandstr. bis Taunusstr.
Gremberger Str.	Rolshover Str. bis Poll-Vingster Str.
Grengeler Mauspfad	Waldstr. Po bis Rolandstr. Wh
Griechenpforte / Kleiner Griechenmarkt / Fleischmengergasse / Bayardsgasse / Thieboldsgasse	
Guntherstr. Wh	Gernotstr. bis Heidestr. Po
Hackenbroicher Str.	St.-Tönnis-Str. bis Widdeshoverweg
Hackhauser Weg	St.-Tönnis-Str. bis Üdesheimer Weg
Hammerschmidtstr.	Weißer Str. Ro bis Auf dem Klemberg
Händelstr.	Aachener Str. bis Richard-Wagner-Str.
Hartwichstr. / Merheimer Str.	Escher Str. bis Merheimer Platz

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Hatzfeldstr.	
Heidelberger Str.	
Heidelweg / Heinrichstr. Wß	
Heidestr. Po	Frankfurter Str. Po bis Albin-Köbis-Str.
Helmholtzstr.	Hospeltstr. bis Äußere Kanalstr.
Herler Ring / Buchheimer Ring	Bergisch Gladbacher Str. bis Herler Str.
Heumarkt	
Hirschgraben	OD Eil
Höhenberger Str.	
Homarstr.	Kampgasse bis OE Vingst
Höninger Weg	Eifelwall bis Am Vorgebirgstor
Höninger Weg	Zollstockgürtel bis Höninger Platz
Honschaftsstr.	Wupperweg bis Im Weidenbruch
Humboldtstr. Po	
Ittisstr. / Nußbaumerstr.	Frohnhofstr. bis Ehrenfeldgürtel
Innere Kanalstr.	Venloer Str. bis Aachener Str.
Johannesstr. Pe	Longericher Str. bis OE Pesch
Jungbluthgasse / Holunderweg Ju / Beller Weg	Ignystr. bis Vogelsanger Weg Ju
Kalk-Mülheimer Str.	Stadtautobahn bis Rendsburger Platz
Kalscheurer Weg	Höninger Weg bis Kendenicher Str.
Kampgasse / Kuthstr.	Homarstr. bis Ostheimer Str.
Kapellenstr.	Kalker Hauptstr. bis Heinrich-Bützler-Str.
Kapellenweg	
Kapuzinerstr.	
Karlstr. Po / Josefstr.	Bergerstr. bis Hauptstr. Zü
Kerpener Str.	Lindenthalgürtel bis Zülpicher Str.
Kieskaulerweg	Kratzweg bis Olpener Str.
Kirchweg	
Kitschburger Str.	Friedrich-Schmidt-Str. bis Aachener Str.
Kleine Witschgasse	
Klosterstr.	
Koblener Str.	Bonner Str. bis Goltsteinstr.
Kolkrabenweg / Steinkauzweg / Goldammerweg	

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Kölner Str. Lö	
Kölner Str. Po	André-Citroën-Str. bis Gilgaustr.
Kölner Weg	
Königsberger Str. Po	Humboldtstr. Po bis Breslauer Str. Ur
Leuchterstr.	Dünnwalder Mauspfad bis OE Dünnwald
Limburger Str.	Hohenzollernring bis Friesenplatz
Linder Mauspfad	Heidestr. Po bis OE Lind
Longericher Str.	Parkgürtel bis Am Bilderstöckchen
Loorweg	Ankergasse bis OE Zündorf
Lungengasse / Im Laach / Marsilstein / Schaafenstr.	
Lülsdorfer Str. / Sandbergstr.	OD Langel
Markmannsgasse	Heumarkt bis Unterführung Brücke
Marktstr.	Bonner Str. bis Raderberger Str.
Marsdorfer Str.	Statthalterhofweg bis OE
Maternustr. Ro	
Maternusplatz / Nibelungenweg	Maternustr. Ro bis Kriemhildstr. Ro
Mechtildisstr.	
Merheimer Platz / Siebachstr.	Merheimer Str. bis Sechzigstr.
Merheimer Str. / Jesuitengasse	Friedrich-Karl-Str. bis Kapuzinerstr.
Merianstr.	Willi-Suth-Allee bis Fühlinger Weg
Merkenicher Hauptstr.	Ivenshofweg bis Schlettstadter Str.
Mielenforster Str.	Bensberger Marktweg bis Hatzfeldstr.
Mommsenstr.	
Mühlenweg Po	Waldstr. bis Friedensstr.
Mülheimer Brücke	
Mülheimer Zubringer	
Nachtigallenstr.	Frankfurter Str. Po bis Sportplatzstr.
Neue Eiler Str.	
Neuenhöfer Allee	
Neufelder Str.	
Neumarkt (West-, Nord- und Ostseite)	
Neusser Landstr.	Stallagsbergweg bis Oranjehofstr.
Niehler Str. / Sebastianstr.	Friedrich-Karl-Str. bis Scheibenstr.
Oberländer Ufer	

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Olpener Str.	Overrather Str. bis OE Brück
Oranienstr. / Burgstr.	Olpener Str. bis Ostheimer Str.
Oranjarahofstr.	Mercatorstr. bis Seerosenweg
Oskar-Jäger-Str.	Weinsbergstr. bis Melatengürtel
Ossendorfer Str.	Ittisstr. bis Äußere Kanalstr.
Ostmerheimer Str.	Kratzweg bis Eggerbachstr.
Paffrather Str.	
Pescher Str. / Auweilerstr. / Doktorshof	OD Esch / Auweiler
Pfälzer Str. / Moselstr.	Eifelplatz bis Zülpicher Str.
Pfarrer-Moll-Str. / Am Grauen Stein	Gremberger Str. bis Höhe L 124
Pipinstr.	
Poller Hauptstr.	
Poststr. Po	Mühlenstr. bis Abzweig Sachgasse
Rather Str.	Bahnhofplatz bis Ettore-Bugatti-Str.
Rendsburger Platz	
Rhöndorfer Str.	Weißhausstr. bis Klettenberggürtel
Rodfeldstr.	
Roggendorfstr.	
Rolandstr. (Neustadt / Süd)	
Rolshover Str.	Kalker Hauptstr. bis Wetzlarer Str.
Rondorfer Hauptstr.	Kapellenstr. Rd bis OE
Rösrather Str.	Neubrucker Ring bis Lützerathstr.
Salmstr.	
Sandweg	Subbelrather Str. bis Frohnhofstr.
Schiefersburger Weg	
Schillingsrotter Str	Nibelungenweg bis OE Rodenkirchen
Schlagbaumsweg	Ostmerheimer Str. bis A 3 / A 4
Sechzigstr.	
Servatiusstr.	Rösrather Str. bis Uckermarkstr.
Siegburger Str.	Auf dem Sandberg bis Am Weizenacker
Siegfriedstr. (Neustadt / Süd)	
Sigwinstr.	
St.-Apern-Str.	
St.-Tönnis-Str.	Üdesheimer Weg bis Am Bergerhof
Stammheimer Ring	

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Stammheimer Str.	Boltensternstr. Bis Am Botanischen Garten
Statthalterhofweg	
Steinmetzstr.	Falckensteinstr. bis Eythstr.
Stolberger Str.	Eupener Str. bis Oskar-Jäger-Str.
Strundener Str.	Mielenforster Str. bis Gemarkenstr.
Strundener Str. / Gierather Str.	Brambachstr. bis OE
Sülzburgstr.	Berrenrather Str. bis Luxemburger Str.
Sürther Hauptstr.	Wesseling Str. Sü bis Heidelberg
Sürther Str. Ro	Michaelshoven bis An der Hellfuhr
Sürther Str. Ro / Nibelungenweg	Grüngürtelstr. bis Maternusstr. Ro
Tel-Aviv-Str. / Neuköllner Str. / Nord-Süd-Fahrt / Offenbachplatz / Tunisstr.	
Theodor-Heuss-Ring	Turiner Str. bis Konrad-Adenauer-Ufer
Thuleweg	Im Weidenbruch bis Glockenblumenweg
Troisdorfer Str. (Deutz)	
Üdesheimer Weg	Hackhauser Weg bis St.-Tönnis-Str.
Untere Dorfstr.	
Venloer Str.	Innere Kanalstr. bis Spichernstr.
Venloer Str.	Mathias-Brüggen-Str. bis Westendstr.
Vitalistr.	Stolberger Str. bis Widdersdorfer Str.
Vogelsanger Str.	Goldammerweg bis Wilhelm-Mauser-Str.
Vogelsanger Weg Ju	Beller Weg bis Aachener Str.
Volkhovener Weg	Stallagsweg bis Pingeweg
Von-Werth-Str.	Christophstr. bis Hansaring
Vorgebirgstr.	Raderthalgürtel bis Höninger Platz
Wahner Str. Po	Schmittgasse bis OE
Waldecker Str.	Heidelberger Str. bis Stadtautobahn
Weißdornweg Ro	Rodenkirchener Str. Rd bis A 4
Weißer Hauptstr. / Weißer Str. Ro	Heinrichstr. bis Johann-Strauss-Str.
Weißer Str. Ro	Sürther Str. bis OE Rodenkirchen
Weißhausstr. / Pohligstr. / Am Vorgebirgs-tor	
Wendelinstr.	Neuer Grüner Weg bis Alter Militärring
Wesseling Str. Sü	Sürther Hauptstr. bis An den Weiden
Weyertal	

<b>Straßenname</b>	<b>Straßenabschnitt</b>
Wiener Platz / Clevischer Ring	Mülheimer Brücke bis Keupstr.
Willi-Suth-Allee	Athener Ring bis Karl-Marx-Allee
Wupperweg	Berliner Str. bis Honschaftsstr.
Würzburger Str.	Ostheimer Str. bis Oranienstr.
Xantener Str.	Niehler Str. bis Amsterdamer Str.
Zaunstr. / Widdersdorfer Landstr.	Brauweilerstr. bis OE Lövenich
Zeughausstr. / Komödienstr.	Mohrenstr bis Tunisstr.
Zollstocksweg	
Zülpicher Str.	Lindenthalgürtel bis Gleueler Str.
Zülpicher Str.	Universitätsstr. bis Moselstr.

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
 Maßnahmenkatalog

Anlage 1

22. Januar 2015

# Lärmaktionsplan Stadt Köln

## Handlungs- und Maßnahmenkatalog

### Anlage 2 - Karte 1 des Textteils

#### Belastungsschwerpunkte im Straßenverkehr (Handlungsbedarf Lärm)

- Belastungsschwerpunkt  
1. Ordnung
- Belastungsschwerpunkt  
2. Ordnung
- Belastungsschwerpunkt  
3. Ordnung
- Belastungsschwerpunkt  
4. Ordnung

- Untersuchungsgebiet
- Straßennetz
- Wohn- und Mischbauflächen

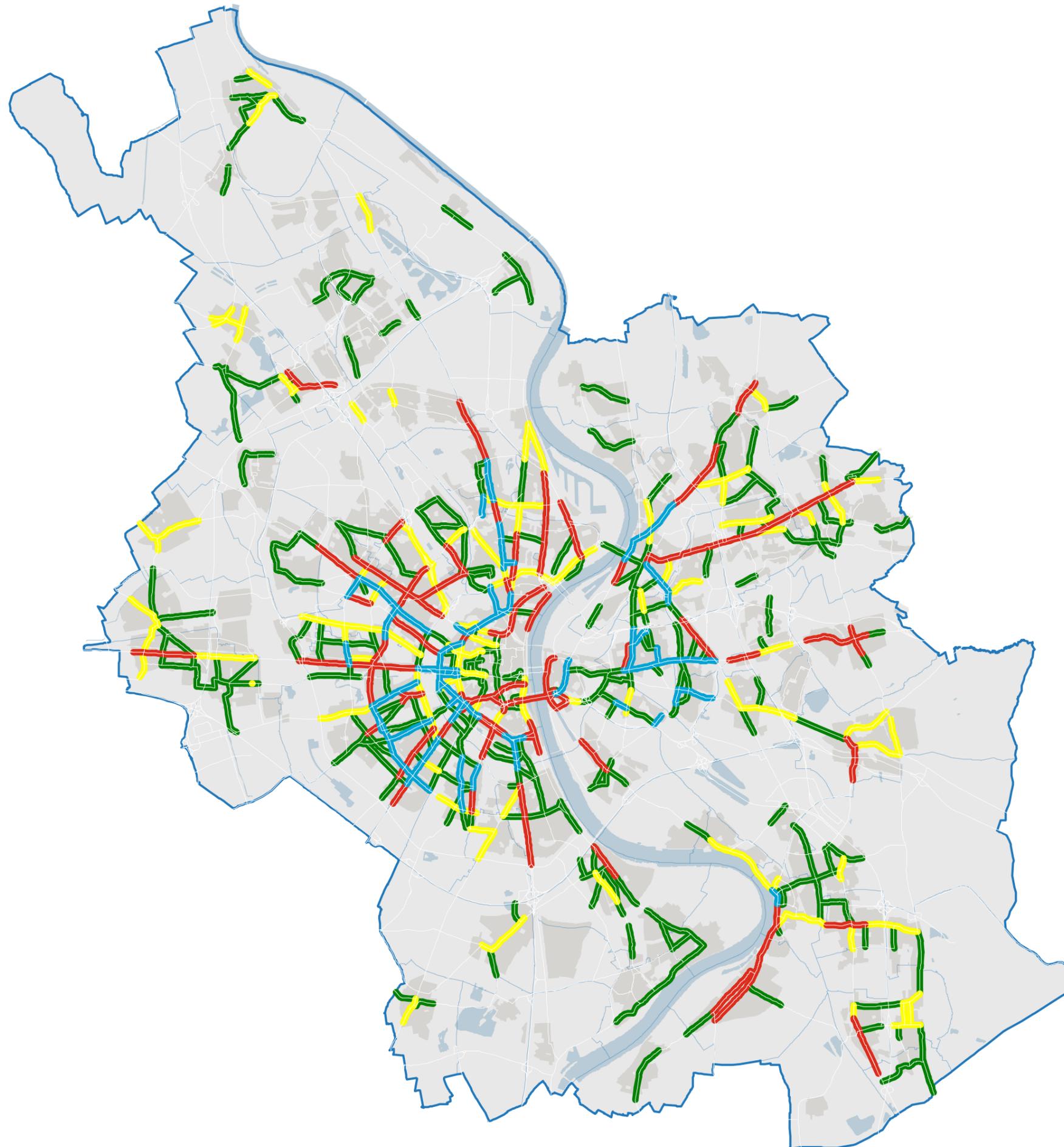
Maßstab           kein  
Kartengrundlage   LK Argus  
Datenstand        Dezember 2014



0 1 2 3 4 5 km

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin  
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55  
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



# Lärmaktionsplan Stadt Köln

## Handlungs- und Maßnahmenkatalog

### Anlage 2 - Karte 2 des Textteils

#### Prioritäten der Belastungs- schwerpunkte für eine Sanierung von Fahrbahnoberflächen

1. Priorität ■ Handlungsbedarf Lärm  
■ kein Handlungsbedarf Lärm
2. Priorität ■ Handlungsbedarf Lärm  
■ kein Handlungsbedarf Lärm
3. Priorität ■ Handlungsbedarf Lärm  
■ kein Handlungsbedarf Lärm
4. Priorität ■ Handlungsbedarf Lärm  
■ kein Handlungsbedarf Lärm

■ Belastungsschwerpunkte  
(Bereiche Handlungsbedarf Lärm)  
erster und zweiter Ordnung

- Untersuchungsgebiet
- Straßennetz
- Wohn- und Mischbauflächen

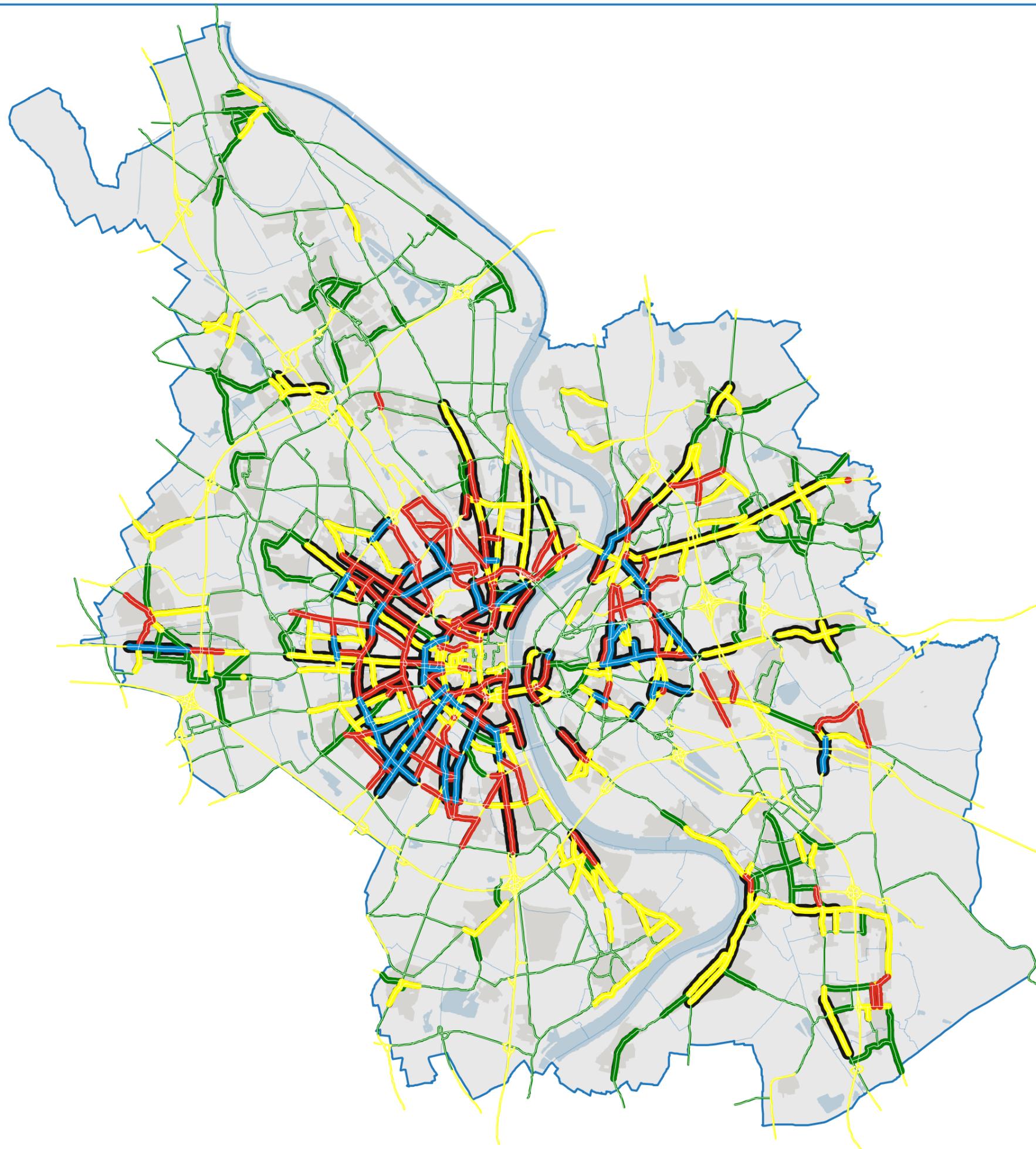
Maßstab            kein  
Kartengrundlage    LK Argus  
Datenstand        Dezember 2014



0 1 2 3 4 5 km

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin  
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55  
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



# Lärmaktionsplan Stadt Köln

## Handlungs- und Maßnahmenkatalog

Anlage 2 - Karte 3 des Textteils

### Zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Belastungsschwerpunkte des Straßenverkehrs in Köln

100 km/h

70 und 80 km/h

50 km/h

30 km/h

Belastungsschwerpunkte  
(Bereiche Handlungsbedarf Lärm)  
erster und zweiter Ordnung

Untersuchungsgebiet

Straßennetz

Wohn- und Mischbauflächen

Maßstab kein

Kartengrundlage LK Argus

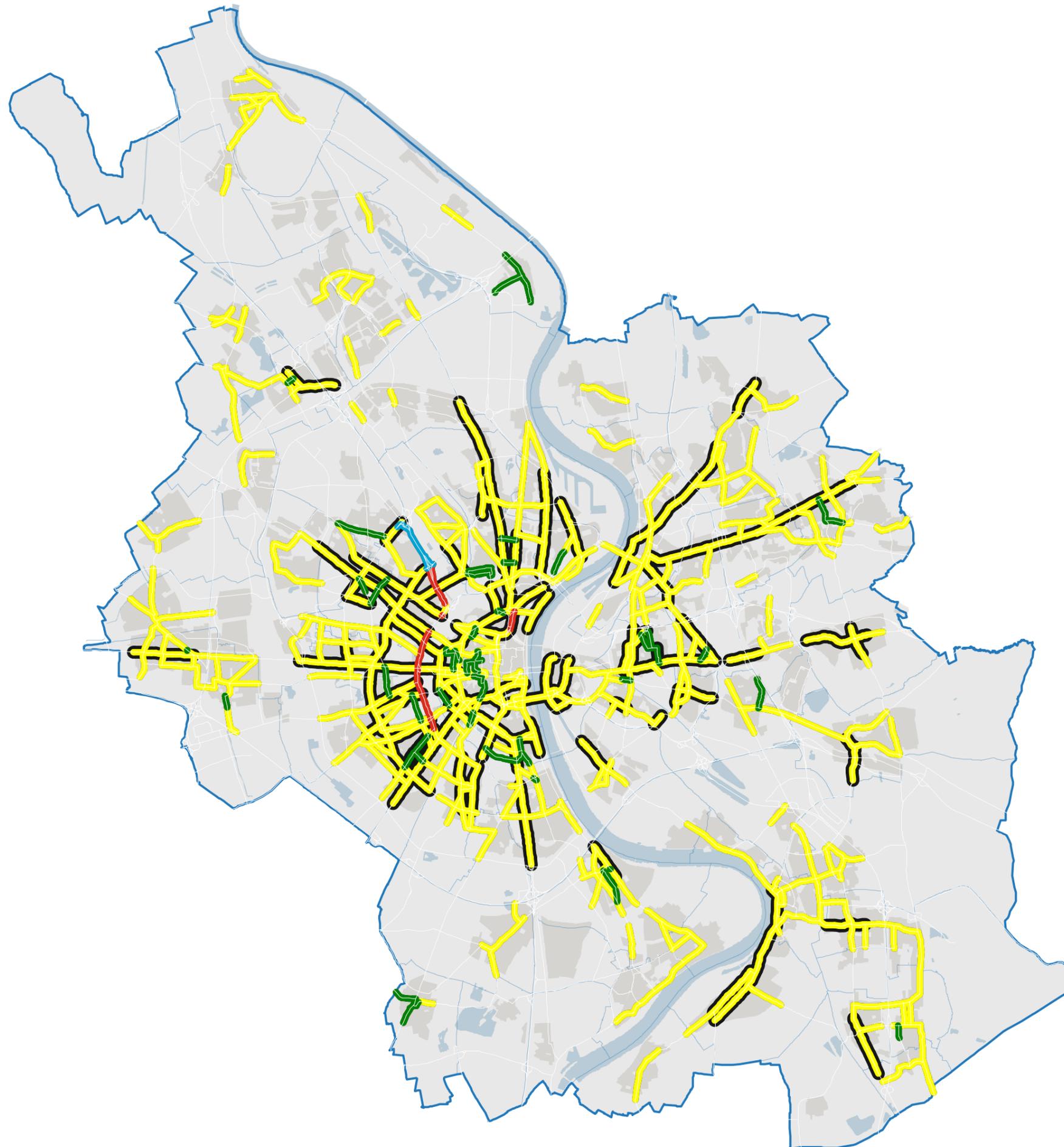
Datenstand Dezember 2014



0 1 2 3 4 5 km

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin  
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55  
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



# Lärmaktionsplan Stadt Köln

## Handlungs- und Maßnahmenkatalog

### Anlage 2 - Karte 4 des Textteils

#### Potenzialbereiche Geschwindigkeitsreduzierung in Abhängigkeit von der Straßenart

-  Belastungsschwerpunkt 1. und 2. Ordnung und kein Vorrangnetz
-  Belastungsschwerpunkt 3. und 4. Ordnung und kein Vorrangnetz
-  Belastungsschwerpunkt 1. und 2. Ordnung und Vorrangnetz
-  Belastungsschwerpunkt 3. und 4. Ordnung und Vorrangnetz
-  Belastungsschwerpunkte (Bereiche Handlungsbedarf Lärm) erster und zweiter Ordnung
-  Untersuchungsgebiet
-  Straßennetz
-  Wohn- und Mischbauflächen

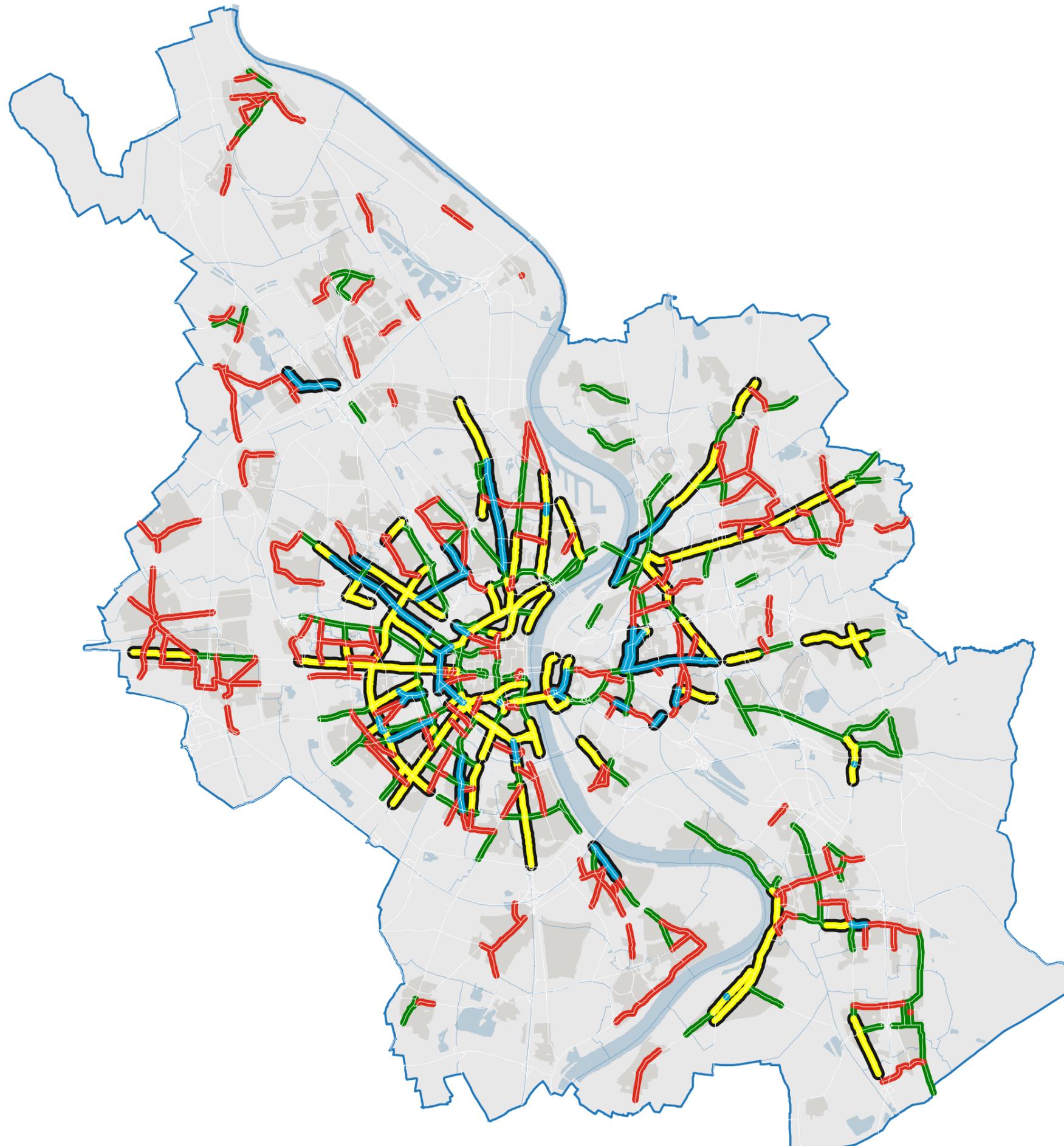
Maßstab            kein  
Kartengrundlage    LK Argus  
Datenstand            Dezember 2014



0    1    2    3    4    5 km

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin  
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55  
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



# Lärmaktionsplan Stadt Köln

## Handlungs- und Maßnahmenkatalog

Anlage 2 - Karte 5 des Textteils

**Prüfabchnitte Geschwindigkeitsreduzierung mit Darstellung der oberirdischen Trassen des öffentlichen Verkehrs**

- 100 km/h
- 70 und 80 km/h
- 50 km/h
- Bustrassen
- Stadtbahntrassen (oberirdisch)

- Untersuchungsgebiet
- Straßennetz
- Wohn- und Mischbauflächen

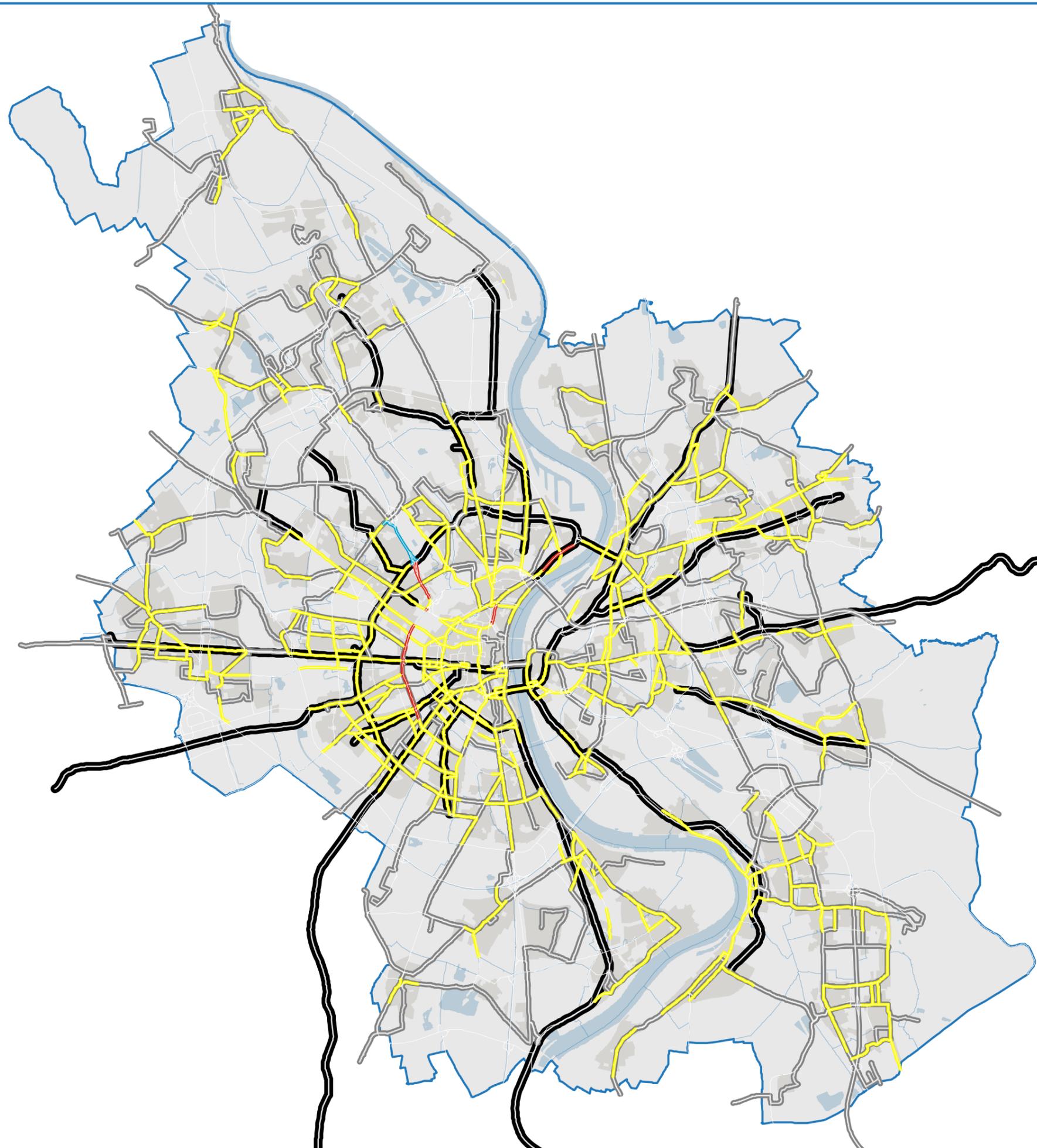
Maßstab      kein  
Kartengrundlage      LK Argus  
Datenstand      Dezember 2014



0 1 2 3 4 5 km

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin  
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55  
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



# Lärmaktionsplan Stadt Köln

## Handlungs- und Maßnahmenkatalog

### Anlage 2 - Karte 6 des Textteils

#### Belastungsschwerpunkte mit vermuteten Potenzialen für eine Fahrstreifenrücknahme

-  Belastungsschwerpunkt  
1. Ordnung
-  Belastungsschwerpunkt  
2. Ordnung
-  Belastungsschwerpunkt  
3. Ordnung
-  Belastungsschwerpunkt  
4. Ordnung
  
-  Belastungsschwerpunkte  
(Bereiche Handlungsbedarf Lärm)  
erster und zweiter Ordnung
  
-  Untersuchungsgebiet
-  Straßennetz
-  Wohn- und Mischbauflächen

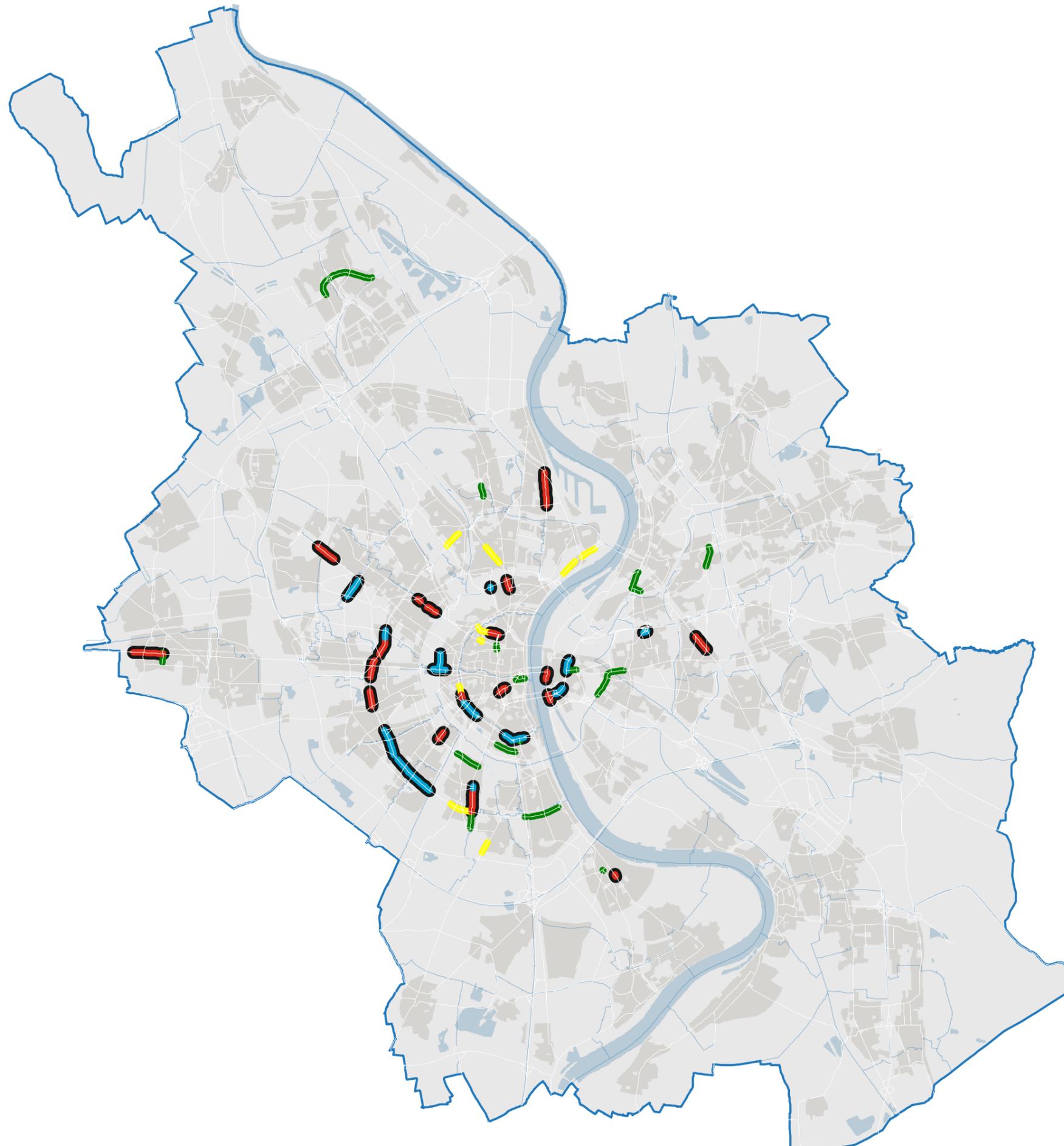
**Maßstab**           kein  
**Kartengrundlage** LK Argus  
**Datenstand**       Dezember 2014



0 1 2 3 4 5 km

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin  
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55  
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



# Lärmaktionsplan Stadt Köln

## Handlungs- und Maßnahmenkatalog

Anlage 2 - Karte 7 des Textteils

### Ruhige Gebiete in Köln

-  ruhiges Gebiet  
ohne Einschränkung bezüglich  
einer zukünftigen Festlegung
-  ruhiges Gebiet  
mit Einschränkung bezüglich  
einer zukünftigen Festlegung

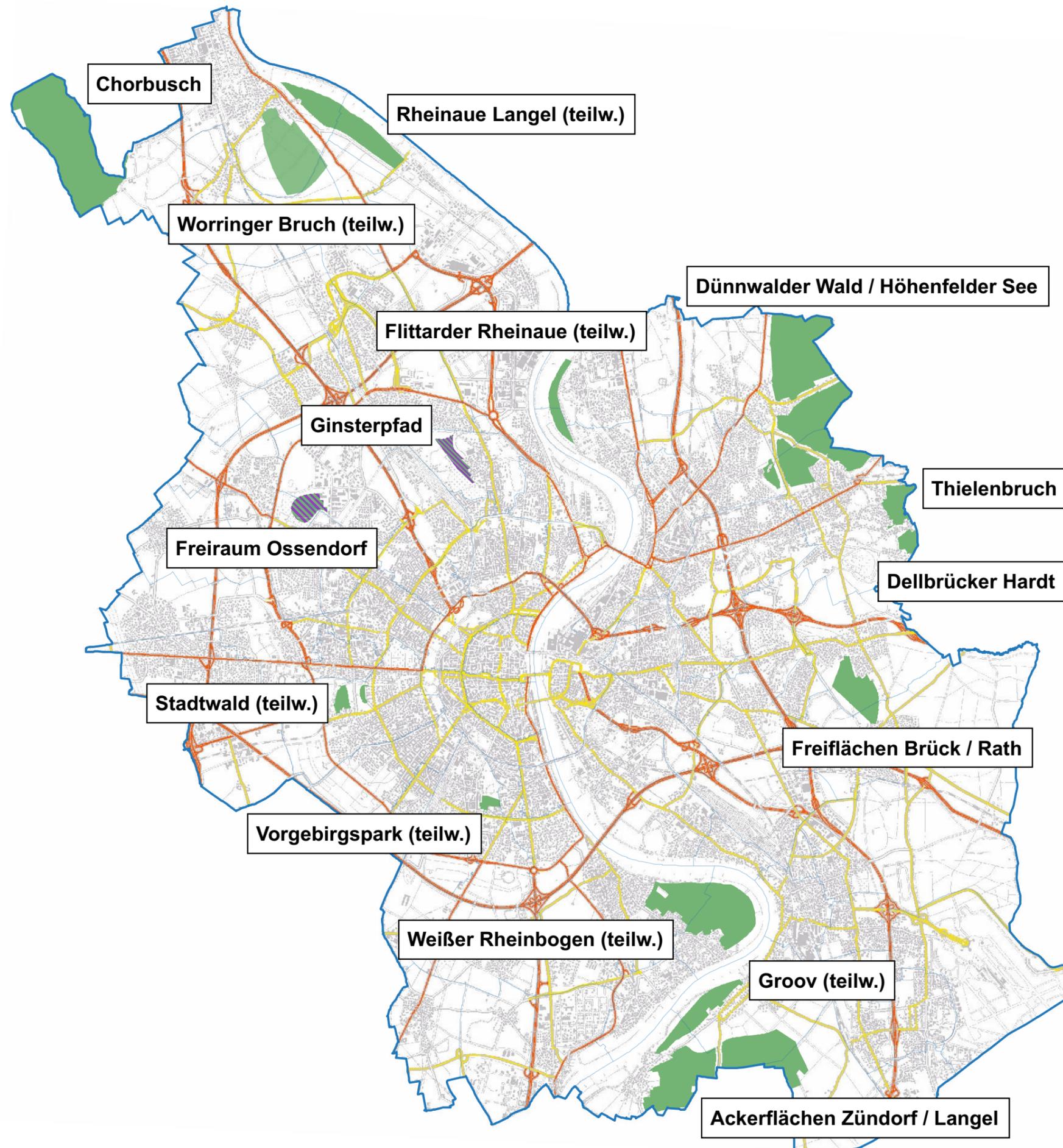
 Untersuchungsgebiet

Maßstab            kein  
Kartengrundlage    LK Argus  
Datenstand            Dezember 2014

 0 1 2 3 4 5 km

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin  
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55  
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



# **1 Anmerkungen der Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) - Bereiche Cargo und Netz - zum Lärmaktionsplan der Stadt Köln**

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 3

22. Januar 2015

Zusammenfassende Stellungnahme zu örtlich identischen Vorschlägen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben uns mit den Vorschlägen aus dem Lärmaktionsplan intensiv beschäftigt und nehmen nach Örtlichkeit zusammengefasst wie folgt Stellung:

## **Stellungnahme zu den Vorschlägen 36 und 1452/ Stadtteil Vogel-sang: betrifft Bahnhof Bickendorf**

Allgemeines:

Das Gebiet befindet sich allein schon aus der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) in einem Pegelbereich von 55 - 70 dB. Es ist von 2 Seiten dem Lärm der DB Trassen ausgesetzt und von der 3. Seite liegt es am Bahnhof Bickendorf.

Die bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) betriebenen Fahrzeuge besitzen alle eine Zulassung nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 32 sowie eine Bauartzulassung nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 33 Abs. 1. Bei der Abnahme nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 32 durch das Eisenbahnbundesamt wird auch die Lärmimmission nach der „Verwaltungsrichtlinie zur Messung und Angabe der Geräuschimmission“ bei der Abnahme von Schienenfahrzeugen“ (Verwaltungsvorschrift des Eisenbahnbundesamtes) geprüft.

Triebfahrzeuge:

Schon aus Kostengründen sind unsere Triebfahrzeugführer angewiesen mit Dienstanweisung vom 13. Juni 2008 angewiesen, bei längeren Stillständen den Fahrzeugmotor auszuschalten. Dies ist jedoch nicht immer möglich, da es vorkommt, dass im Bahnhof abgestellte Züge nach einer Vorbereitung durch den Triebfahrzeugführer weiterbefördert werden.

Die Einhaltung dieser Weisung werden wir zukünftig verstärkt kontrollieren. In den Nachtstunden werden in Köln- Bickendorf keine Triebfahrzeuge abgestellt.

Bei Wartezeiten aufgrund erforderlicher Einfädelung in das Netz der Deutschen Bahn AG (der Bahnhof Bickendorf ist Übergabebahnhof zur Deutschen Bahn) ist ein Abschalten der Triebfahrzeuge aus technischen Gründen (Bremsdruckverlust) nicht möglich. Wir überprüfen zurzeit, ob die Möglichkeit der Durchführung von Zug- und Rangierfahrten, insbesondere in den Nachtstunden, durch Gleise, welche weiter entfernt von Wohngebäuden sind, erfolgen kann.

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 3

22. Januar 2015

Güterwagen:

Zur Verbesserung der Lärmsituation im Zug- und Rangierbetrieb hat die Häfen und Güter-verkehr Köln AG (HGK) bei ihrem eigenen Güterwagenbestand inzwischen auch schon ca. 130 Güterwagen angemietet, die mit neuen Kunststoffbremssohlen ausgerüstet sind. Diese sollen zur Lärminderung beitragen. Im Rahmen der Güterbeförderung sind allerdings auch die Vielzahl von Güterwagen zu transportieren, die nicht über diese Technik verfügen.

Zur Gesamtsituation bleibt festzuhalten, dass bereits Lärmmessungen durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro durchgeführt wurden. Die Messwerte lagen alle im zulässigen Bereich der von der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm / Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz) vorgegebenen Richtwerte. Einer gegebenenfalls erforderlichen Neubewertung der Messwerte bzw. neuen Messungen wird sich die Häfen und Güter-verkehr Köln AG (HGK) nicht verschließen.

**Stellungnahme zu den Vorschlägen 790, 447, 474, 787, 903 und 1335/ Stadtteil Niehl: betrifft Bahnhof Niehl**

Zur Reduzierung der Bremsvorgänge und damit einhergehend der Lärmimmission bei Fahrten in Richtung Köln-Niehl Hafen durch den Übergang von Zufahrt in Rangierfahrt ohne Halt hat die Häfen und Güter-verkehr Köln AG (HGK) im Jahr 2010 aufwendige signaltechnische Umbauarbeiten durchgeführt, die ein Halten im Bahnhof Niehl nicht mehr erforderlich machen, wenn die Züge in den Hafen Köln-Niehl fahren.

In der Gegenrichtung wird durch optimiertes Einschalten des Bahnübergangs Sebastianstraße und wiederholen der Fahrtstellung des Schutzsignals an einem Signalwiederholer ein Bremsen der Züge erheblich reduziert. Die Triebfahrzeugführer können den Schaltzustand des Bü viel früher wahrnehmen und dadurch die Bremsvorgänge auf ein sicherheitstechnisch notwendiges Maß reduzieren.

Ein Ausbau des Godorfer Hafen könnte ebenfalls die Lärmimmission in diesem Bereich reduzieren, da Güter, die für den Köln Süden und dem Rhein-Erft-Kreis bestimmt sind, die Bahntrasse Niehl-Bickendorf und auch die Straßen rund um den Hafen nicht mehr belasten würden.

Eine Bewertung der Fahrzeuge (Triebfahrzeuge und Güterwagen) kann dem Abschnitt zum Vorschlag 36 entnommen werden.

**Stellungnahme zu den Vorschlägen 613, 141, 981, 1275, 1467, 449, 758 und 1467/ Stadtteil Lindenthal: betrifft Linie 7 der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) im Bereich Dürener Straße**Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 3

22. Januar 2015

Es wurde vorgeschlagen, dass die Stadtbahnlinie 7 statt über die KVB-Gleisanlagen der Dürener Straße über das HGK-Gleis durch den Stadtwald fahren zu lassen.

Das ist aus mehreren Gründen nicht möglich:

- Die Linie 7 ist zweigleisig. Die Stadtwaldstrecke ist eingleisig und kann den Stadtbahnverkehr kapazitätsmäßig gar nicht aufnehmen.
- Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) konzessioniert, die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) nach Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BoStrab). Die technischen Anforderungen an die Infrastruktur sind unterschiedlich.
- Die Stadtwaldstrecke hat keine Fahrleitung.
- Die Stadtwaldstrecke ist als Industriedenkmal eingestuft und darf baulich nicht verändert werden.

Ein Hinweis noch zur Straßenkreuzung Militärring / Dürener Straße: Diese Kreuzung soll 2012 umgebaut werden. Es entstehen neue Fahrspuren, so dass nach dem Umbau die Kreuzung leistungsfähiger sein soll.

**Stellungnahme zu den Vorschlägen 867, 879, 887, 941, 220, 362, 504/ Stadtteil Buchforst, Flittard, Mülheim und Stammheim: Lärm durch Güterzüge**

Durch die Liberalisierung des Eisenbahnmarktes in den 90-er Jahren ist quasi jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen berechtigt, auf der Eisenbahninfrastruktur eines anderen Eisenbahnunternehmens zu fahren. Daher ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) berechtigt, die Trassen der Deutschen Bahn AG zu nutzen. Natürlich entspricht das eingesetzte „rollende Material“ den technischen Vorgaben und somit auch den gesetzlichen Bestimmungen zum Lärmschutz. Gleichwohl werden die Fahrzeuge ständig weiterentwickelt und Verbesserungen auch den Lärmschutz betreffend eingeführt.

Folgendes bleibt jedoch festzustellen:

Triebfahrzeuge:

Die bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) betriebenen Fahrzeuge besitzen alle eine Zulassung nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 32 sowie eine Bauartzulassung nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung

Stadt Köln

**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 3

22. Januar 2015

(EBO) § 33 Abs. 1. Bei der Abnahme nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 32 durch das Eisenbahnbundesamt wird auch die Lärmimmission nach der „Verwaltungsrichtlinie zur Messung und Angabe der Geräuschimmission“ bei der Abnahme von Schienenfahrzeugen“ (Verwaltungsvorschrift des Eisenbahnbundesamtes) geprüft.

Güterwagen:

Zur Verbesserung der Lärmsituation im Zug- und Rangierbetrieb hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) bei ihrem eigenen Güterwagenbestand inzwischen auch schon ca. 130 Güterwagen angemietet, die mit neuen Kunststoffbremssohlen ausgerüstet sind. Diese sollen zur Lärminderung beitragen. Im Rahmen der Güterbeförderung sind allerdings auch die Vielzahl von Güterwagen zu transportieren, die nicht über diese Technik verfügen.

**Stellungnahme zum Vorschlag 376/ Stadtteil Höhenberg; Vorschlag 142/ Stadtteil Poll und Vorschlag 1215/ Stadtteil Zollstock:  
Lärm durch Güterzüge**

Auch hier betreibt die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) keine eigene Infrastruktur und es gelten die Ausführungen zum vorgenannten Punkt.

Selbstverständlich ist uns als Eisenbahnverkehrs- und infrastrukturunternehmen daran gelegen, die Umweltbelastungen wie Lärmimmission und Schadstoffbelastung zum Wohle unserer Nachbarn und zum Wohle der Umwelt möglichst gering zu halten.

Daher arbeiten wir ständig an Verbesserungen baulicher Art und optimieren unsere Betriebsabläufe. Jedoch möchten wir nicht unerwähnt lassen, dass nach dem Konjunkturereinbruch 2008/2009 die Transportmengen und der Güterumschlag wieder zugenommen haben und was unseres Erachtens gut ist, dieser Mengenzuwachs nicht nur über die jetzt schon sehr stark belasteten Kölner Straßen, sondern auch über die umweltfreundliche Eisenbahn transportiert werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

## **2 Antwort der Bezirksregierung Köln (Immissions- schutzdezernat) Auswertung der Bürgervorschläge aus der 1. Online Beteiligungsphase betreffend die Lärmart Industrie und Gewerbe**

Stadt Köln  
**Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 3

22. Januar 2015

Die Bezirksregierung Köln hat zu den übersandten Anregungen und Vorschlägen, die nicht in die TOP 100 eingegangen sind, die aber die Lärmemissionen von Industriebetrieben in der Zuständigkeit der Bezirksregierung als Immissionsschutzbehörde betreffen, die nachfolgende Stellungnahme abgegeben:

### **Vorschlagsnummern 351 und 1491**

Die Vorschläge betreffen die Raffinerie in Wesseling. Aufgrund der Entfernung zum Kölner Stadtgebiet und da die Stadt Wesseling selbst kein Ballungsraum ist, ist für die Raffinerie keine Lärmkartierung erfolgt. Eine Behandlung im Lärmaktionsplan der Stadt Köln scheidet daher nach Erachten der Bezirksregierung Köln aus.

### **Vorschlagsnummern 409, 1358, 1632 und 1635 (Godorf/Hahnwald) Vorschlagsnummer 548 (Roggendorf/Thenhoven) Vorschlagsnummer 962 (Merkenich) Vorschlagsnummer 1535 (Longerich)**

Zu diesen Vorschlägen wird angemerkt, dass durch die Industrie verursachte Lärm-immissionen, die die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes erforderlich machen, hier nicht erreicht werden. Im Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 07.02.2008 ist ausgeführt, dass ein Lärmaktionsplan erforderlich ist, wenn an schutzwürdigen Gebäuden ein LDEN von 70 dB(A) oder ein LNight von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies ist nach den im Umgebungslärmportal veröffentlichten Lärmkarten nicht der Fall.

Die vorgenannten Vorschläge wurden innerhalb der Bezirksregierung Köln an die für die Überwachung der für die Lärmverursachung in Frage kommenden Betriebe zuständigen Mitarbeiter weitergereicht, um diese über den von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Köln als belästigend empfundenen Lärm zu unterrichten.

**3 Antworten der Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfall-wirtschaft im Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln (IWA)  
Bürgervorschläge zu Anlagen und Häfen im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie die in die Zuständigkeit der Stadt Köln als Im-missionsschutzbehörde fallen**

**Vorschlags-Nrn.: 629, 1496, 1612**

Betrifft: Firma Campina, Geldern Str., Köln-Nippes

Die Umgebungslärmrichtlinie berücksichtigt nur Anlagen, die dem Geltungsbereich der EU-Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (IVU-Richtlinie) unterliegen. Der betreffende Industriebetrieb fällt als Anlage zur Milchverarbeitung in diesen Geltungsbereich und wurde deshalb im Rahmen der Lärmaktionsplanung entsprechend beurteilt. Für den Betrieb dieser IVU-Anlage wurden keine Überschreitungen der sogenannten Auslösewerte von 70 dB(A) für den Gesamttag (24 h) oder 60 dB(A) in der Nacht, die eine weitergehende Einbeziehung in die Lärmaktionsplanung erfordern würde, rechnerisch nachgewiesen.

Allerdings wird der Industriebetrieb zusätzlich nach nationalem Immissionschutzrecht beurteilt. Die für Gewerbe- und Industriebetriebe zur Lärmbeurteilung geltende Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) berücksichtigt demgegenüber höhere Schutzziele.

Aktuell in 2011 wird der Gesamtbetrieb gemäß technischer Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) auf der Grundlage bereits bestehender Erhebungen schalltechnisch erneut untersucht und beurteilt. Inwieweit sich aus diesen Ergebnissen zusätzliche Lärmsanierungsmaßnahmen ergeben, bleibt abzuwarten.

In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass das Baugebiet „ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk“ in einem durch den angrenzenden Industriebetrieb zwangsläufig verursachten vorbelasteten Bereich entwickelt wurde. Diese Lärmvorbelastung fand im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung für das Baugebiet mit dem in solchen Fällen allgemein geltenden „Gebot zur gegenseitigen Rücksichtnahme“ Beachtung.

**Vorschlags-Nrn.: 156, 560, 845, 1199, 1333, 1344**

Betrifft: Niehler Hafen

Von den Bürger/innen sind Anregungen und Vorschläge zur Lärminderung des Niehler Hafens eingegangen. Großhäfen, wie der Niehler Hafen unterlie-

gen dem Geltungsbereich der EU-Umgebungsrichtlinie und sind deshalb im Rahmen der Lärmaktionsplanung entsprechend zu beurteilen. Für den Betrieb des Niehler Hafens wurden allerdings keine Überschreitungen der sogenannten Auslösewerte von 70 dB(A) für den Gesamttag (24 h) oder 60 dB(A) in der Nacht, die eine weitergehende Einbeziehung in die Lärmaktionsplanung erfordern würde, rechnerisch nachgewiesen.

Ergänzend zur EU-Umgebungsrichtlinie werden die Gewerbe- bzw. Industriebetriebe im Niehler Hafen nach nationalem Immissionsschutzrecht beurteilt. Die danach anzuwendende Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) berücksichtigt demgegenüber höhere Schutzziele.

Zuständig für die immissionsschutzrechtliche Überwachung dieser Gewerbebetriebe ist in der Regel die Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft im Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln als untere Immissionsschutzbehörde.

Die vorgebrachten Anregungen und Beschwerden wurden an diese Dienststelle weitergeleitet und werden dort eingehend geprüft. Bisher lagen dort keine Lärmbeschwerden über die im Niehler Hafen ansässigen Gewerbebetriebe vor. Kurzfristig findet die vorliegende Beschwerdesituation in aktuellen Genehmigungsverfahren mit entsprechenden Anforderungen an die Antragsunterlagen indirekte Beachtung.

Stadt Köln

## **Lärmaktionsplan**

Handlungs- und  
Maßnahmenkatalog

Anlage 3

22. Januar 2015