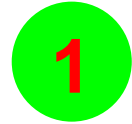


Maßnahmenvorschlag 25



Lärmart: Straßenlärm 24h



Sanierungsprogramm an Bundesfern- und Landesstraßen

Hohe Priorität: 144

Niedrige Priorität: 27

69 Kommentare

Im Lärmschutz wird unterschieden zwischen der **Lärmvorsorge** als Lärmschutz beim Bau und wesentlicher Änderung von Verkehrswegen und der **Lärmsanierung** als Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Verkehrswegen.

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.

Eine der Grundvoraussetzungen für eine Lärmsanierung ist, dass der "Beurteilungsspiegel" einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Die Lärmpegel werden mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet.

- Für Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete gelten tagsüber 67 dB(A) und nachts 57 dB(A) als maßgebliche Immissionswerte.
- Für Kern-, Dorf- und Mischgebiete liegen die maßgeblichen Werte an Bundesfernstraßen tagsüber bei 69 dB(A) und nachts bei 59 dB(A).
- In Gewerbegebieten sind tagsüber 72 dB(A) und nachts 62 dB(A) maßgeblich.
- An Landesstraßen gelten generell die Werte von 67 dB(A) bei Tag und 57 dB(A) in der Nacht.

Die Kommunen weisen die Gebiete in ihren Bebauungsplänen aus. Zur Beurteilung der Lärmpegel können nicht die Lärmpegel aus der EU-Lärmkartierung herangezogen werden, da diese nach einem anderen Verfahren berechnet werden.

Lärmsanierung besteht in Maßnahmen an der Straße (aktiver Schallschutz) oder in Maßnahmen an der baulichen Anlage (passiver Schallschutz).

Zu den *aktiven Lärmschutzmaßnahmen* gehören:

- Wälle
- Wände
- Wall/Wand-Kombinationen
- lärmmindernde Fahrbahnoberflächen
- Teil- und Vollabdeckungen, Einhausungen

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern.

Nach Auswertung der 1. Online-Phase und weiteren Analysen wird angeregt, folgende Bereiche auf die Möglichkeit der Anwendung der Lärmsanierung von den Landesbetriebe Straßen NRW zu überprüfen:

- A 1 in Bereich Köln-Merkenich
- A 57 im Bereich Köln-Bilderstöckchen / Neuehrenfeld
- A 555 im Bereich Hahnwald / Rondorf / Godorf

Eigentümer von Immobilien können sich mit Lärmproblemen zuständigkeitshalber an den Landesbetrieb Straßen NRW wenden.

<http://www.strassen.nrw.de/einrichtungen/nl/index.html> Dort wird die Lärmsituation entsprechend den Regelungen der Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmschR97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) überprüft und das weitere Verfahren durchgeführt.

Nachfolgende Tabelle listet alle geplanten und in Bau befindlichen Baumaßnahmen an Bundesfern- und Landesstraßen auf. Hierbei handelt es sich sowohl um Baumaßnahmen zur Lärmsanierung als auch Maßnahmen der Lärmvorsorge bei Straßenneu- und -ausbau.

Weiterführende Informationen [„Hinweise Landesbetrieb Straßenbau NRW“](#)

Liste der geplanten und in Bau befindlichen Baumaßnahmen an Bundesfern- und Landesstraßen

(Unter Vorbehalt => Zur Umsetzung sind die Rechtskraft eines Planfeststellungsbeschlusses (Ausbau- und Neubaumaßnahmen), die Entscheidung zur Verwirklichung und die Finanzierungszusage des Vorhabensträgers notwendig)

Prioritäten-Liste: Maßnahmenvorschläge - Köln aktiv gegen Lärm
Endstand (22.11.2011, 8:00 Uhr bis 11.12.2011, 20:00 Uhr)

Straße	Abschnitt	Bezeichnung	Zeit (unter Vorbehalt)	Material (D_{stro})
A 1	AK Köln-West – DB (K – AC)	6-streifiger Aus- bau	In Bau	SMA (-2 dB(A))
A 1	DB (K – AC) – AK Köln-Nord	6-streifiger Aus- bau	In Bau	SMA (-2 dB(A))
A 1 / A 57	AK Köln-Nord	Umbau	mittelfristig	
A 3	AS Leverkusen – AS Köln-Mülheim	8-streifiger Aus- bau	Im Planfeststel- lungs-Verfahren	
A 3	AS Köln-Mülheim – AS Köln-Dellbrück	8-streifiger Aus- bau	In Bau	OPA (-5 dB(A))
A 3	AS Köln-Dellbrück – AK Köln-Ost	8-streifiger Aus- bau	Fertig gestellt 2008	OPA (-5 dB(A))
A 3	AK Köln-Ost – Griesinger Straße	8-streifiger Aus- bau	Fertig gestellt 2005	SMA / Beton (-2 dB(A))
A 3	Köln-Rath / Heu- mar	Lärmsanierung	2012/2013	
A 4	AS Frechen-Nord – AK Köln-West	Vollausbau AS Frechen-Nord	Mittelfristig	
A 4	Köln-Merheim	Lärmsanierung	2012 / 2013	
A 4 / A 555	AK Köln-Süd	Umbau	Mittelfristig	
A 59	AD Köln-Porz – AS Flughafen	6-streifiger Aus- bau	Mittelfristig	
A 59	AS Flughafen – AS Lind	6-streifiger Aus- bau	Langfristig	
B 8	Köln / Porz – Lind – Wahn	Deckschicht- erneuerung	Ab 10 /2011 Bau	SMA (-2 dB(A))
B 51	OU Köln / Me- schenich	Ortumgehung	Planfeststellung eingeleitet	-2 dB(A)
B 265	OU Hürth / Her- mühlheim - AS Köln / Militär-	Ortumgehung	Planfeststellung eingeleitet	-2 dB(A)

Prioritäten-Liste: Maßnahmenvorschläge - Köln aktiv gegen Lärm
Endstand (22.11.2011, 8:00 Uhr bis 11.12.2011, 20:00 Uhr)

	ring			
L 150	Ausbau Brühl – Köln-Godorf	Ausbau	Kurzfristig	
L 213	Köln-Gregor-Mendel-Ring (im Bereich der Siedlung Egelspfad)	Lärmsanierung	2012	

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	5
Umsetzungszeitraum	Mittel- bis langfristig
Kostentendenz	Mittel bis hoch
Zuständigkeit	externe Zuständigkeit

Lärmminderungspotential:

Die möglichen aktiven und auch passiven Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm des Landesbetriebs Straßenbau NRW führen zu einer Verminderung des Straßenverkehrslärms an Bundesfernstraßen. Sie haben damit direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Das Lärmsanierungsprogramm des Landesbetriebs Straßenbau NRW kann mittel- bis langfristig geprüft und umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeit für die Maßnahme liegt beim Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Ziel der Maßnahme:

Schutz der Allgemeinheit vor erheblichen Belästigungen durch Straßenverkehrslärm



Kommentare:

Kommentar von [PrinzBauer](#)

23.11.2011 | 14:50

unterstützt den Vorschlag

Ran an die A 57 !

Verlängert den Deckel über der A57 von der Inneren Kanalstraße bis zum Blücherpark. Das bedeutet nicht nur Lärmschutz, sondern auch neue Flächen zur Attraktivierung des Wohnumfelds. Einen BEitrag zur Finanzierung könnten Erlöse über einige Grundstücksverkäufe einbringen, zum Beispiel gleich zu Beginn am alten Straßenverkehrsamt.

Kommentar von [Arnold](#)

02.12.2011 | 16:19

Ran an die A 57 !

Ich unterstütze den Vorschlag voll und ganz. Was auf der A1 im Bereich Köln-Weiden möglich ist, sollte auch in einem wesentlich zentraler gelegenen Innenstadtbereich realisierbar sein. Bei dem Dauerlärm der von Wohngebieten umgebenen A 57 ohne bisherigen Schallschutz besteht zwischen der Inneren Kanalstraße und dem Blücherpark dringender Handlungsbedarf.

Kommentar von [NeuNeuEhrenfeld](#)

03.12.2011 | 19:05

Kann mich meinen Vorgängern nur anschließen.

Kommentar von [Cleder2011](#)

29.11.2011 | 19:02

ist neutral

Lärmschutzwand Köln Pesch

schließt endlich die Lücken an der A1 mit entsprechenden Lärmschutzwänden. Der Lärm ist nicht mehr zu ertragen. Im Garten kann man kaum noch sitzen. Seitdem die neue (nicht vollständige) Lärmwand steht, ist es lauter als je zuvor

Kommentar von [kromrey](#)

10.12.2011 | 17:54

Lückenschluss in Pesch

Die fehlende Lücke im Lärmschutz an der A 1 in Pesch ist dringend erforderlich, da ansonsten die bereits errichteten Wände ihre Wirkung nicht entfalten können. Je nach Wind und Wetter ist kaum eine Besserung festzustellen. Hier muss dringend nachgebessert werden.

Kommentar von [ulla65](#)

10.12.2011 | 18:21

Lärmschutzwand Köln-Pesch

Ohne eine Schließung der Lücke bringt das bereits für den Lärmschutz verbaute Geld keinen Nutzen.

Kommentar von [Perchte](#)

01.12.2011 | 10:17

unterstützt den Vorschlag

A57 Einhausung und OPA

Beim Betrachten der Lärmkarten für die Straße fällt auf, dass insbesondere im Stadtgebiet Köln die A57 eine herausragende Lärmquelle darstellt. Bis hin zum Militärring sind die Grenzwerte der Lärmsanierung nachts weit überschritten (Überschreitungen von mehr als 5dB(A)!). Eine möglichst weit reichende Einhausung wäre aus meiner Sicht die zielführende Lösung, da die Wirkung des offenporigen Asphaltes mit der Zeit durch Einlagerung von Verunreinigungen in den Poren abnimmt. Auch wenn Freizeit und Erholungsfläche im Sinne der Lärmsanierung nicht schützenswert sind möchte ich an dieser Stelle betonen, dass sich hier jede Maßnahme auch positiv auf den Erholungswert vieler Ehrenfelder, Nippeser, Bickendorfer, Familien beim Aufenthalt im Blücherpark auswirkt.

Kommentar von [Arnold](#)

02.12.2011 | 16:11

A57 Einhausung und OPA

Eine Einhausung würde nicht nur Freizeit- und Erholungsflächen betreffen, sondern auch erheblich die Wohnqualität in den angrenzenden Wohngebieten in Neuehrenfeld (Bereich Mylius-, Herkules- und Graeffstraße) verbessern.

Kommentar von [kromrey](#)

10.12.2011 | 17:59

Lärmschutz an der A 57

Vom Militäring bis zur Brücke der Butzweiler Straße wurde die A 57 mit einem Lärmschutzwall eingefasst. Im weiteren Verlauf der A 57 in Richtung Innenstadt fehlt nach nach Osten jeglicher Lärmschutz. Insbesondere für Longerich ist der unmittelbar an die Brücke der Butzweiler Straße angrenzende flache Bereich sehr ärgerlich, da der Straßenlärm hier ungehindert bis tief in die Wohngebiete eindringt. Ein Erdwall könnte sicherlich hier viel Lärmentlastung bringen.

Kommentar von [ulla65](#)

10.12.2011 | 18:25

Lärmschutz an der A57

Mit der Schließung der kleinen Lücke von der Butzweilerstr. Richtung Innenstadt könnte mit sehr geringem Aufwand die Wohngebiete in Longerich deutlich vom Autobahnlärm entlastet werden.

Kommentar von [dieterweyers](#)

01.12.2011 | 11:32

unterstützt den Vorschlag

Lärmreduktion auf der A555

Die hier gemachten Vorschläge sind gut und können die Belastungen durch Lärm deutlich reduzieren. Step 1 Geschwindigkeitsreduktion in beiden Seiten der Autobahn, Step 2 Flüsterasphalt aufbringen Step 3 Lärmschutzwand .
Die Bürger werden es danken

Kommentar von [Henningsen](#)

02.12.2011 | 16:15

Lärmreduktion auf der A555

Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die Vorschläge umgesetzt würden (Geschwindigkeitsreduzierung/Flüsterasphalt/Lärmschutzwand). Insbesondere bei dem häufigen Westwind ist die Lärmbelastung enorm.

Kommentar von [mueller](#)

08.12.2011 | 14:37

Die 555 muss leiser werden

Am Ab Kreuz-Süd müssen Geschwindigkeitsbegrenzungen in beide Richtungen möglich sein in Kombination mit Flüsterasphalt. Die A 555 ist zu einer Raserstrecke verkommen!

Kommentar von [Kanzberg](#)

09.12.2011 | 12:47

GESCHWINDIGKEIT RUNTER AUF DER 555 UND ZWAR IN BEIDE RICHTUNGEN

Im Zuge des mittelfristigen Umbaus der 555 wird man hoffentlich an lärmarmen Asphalt denken. Aber was immer auch "mittelfristig" bedeuten mag, den Autobahnlärm auf der 555 ist mit einer Geschwindigkeitsreduzierung kurzfristig beizukommen. Mir schleierhaft, warum man nicht mehr auf die Anwohner in Godorf/ Rondorf und Hahnwald Rücksicht nimmt, die durch alle möglichen Zubringerstraßen schon genug belastet sind. Liebe Anwohner, wehrt Euch!!

Kommentar von [sophielexa](#)

06.12.2011 | 14:39

Lärmreduktion auf der A 555

Dem kann ich mich nur anschliessen!!

Kommentar von [mannimaq](#)

01.12.2011 | 13:32

sonstiges

Lärmsamierungsmaßnahmen an Autobahnen

Ich finde es höchst übel, dass bei einem Autobahnausbau, der faktisch ein Neubau ist, auf Lärmschutzmaßnahmen verzichtet wird. Das ist eine riesige Gesetzeslücke und MUSS schnellstens geändert werden. Besonders im Hinblick, dass dieses Problem ja nicht neu ist. Also: auf, ihr Politiker, verdient euch mal eure Diäten. (Sonst wüsste ich nicht genau, warum die Altersvorsorge um 500 E aufgestockt werden sollte. es sei denn, Häuschen in ruhigen Gegenden werden noch seltener und damit unbezahlbarer.
mannimaq

Kommentar von [ModerationDF](#)

01.12.2011 | 15:11

Bitte beachten Sie die Spielregeln

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,
Bitte stellen Sie auch bei hitzigen Diskussionsthemen ihre sachlichen Argumente in den Vordergrund, und vermeiden Sie Aussagen die andere Personen verletzen oder beleidigen könnten.

Gruß und besten Dank

ModerationDF

Kommentar von [khubkoeln](#)

01.12.2011 | 17:26

unterstützt den Vorschlag

Lücken schließen

Lärmschutzwände und (überwachte) Geschwindigkeitsbegrenzungen können den Lärm, der von den BABs ausgeht sicher dämpfen. Wie aber auch andere Kommentatoren erwähnen, sind viel zu viele Löcher vorhanden. Auch dem Lövenicher Deckel sehe ich mit einiger Unruhe entgegen, da ich starke Lärmbelastungen an den Tunneleingängen und Ausfahrten erwarte. Nördlich des Tunnelausgangs bis zur Brücke (Zaunstraße) über die A1 ist ohnehin eine Lücke, die schon jetzt für ordentliche Beschallung Richtung Lövenich und Widdersdorf sorgt.

Kommentar von [okehrl](#)

02.12.2011 | 15:21

keine Verknüpfung

A 555

Großer Lärm von der Autobahn direkt ins Wohngebiet hinein.

Kommentar von [nikneng](#)

02.12.2011 | 15:39

unterstützt den Vorschlag

Lärmpegel A555

In der Tat ist der Lärmpegel an der A555 extrem hoch! Das offensichtlich gestiegene Verkehrsaufkommen in den vergangenen Jahren hat zu einem konstanten Dauerrauschen geführt, das je nach Wetterlage in der Lautstärke variiert, aber ständig präsent ist. Hier könnten Massnahmen wie der neue 'Flüsterasphalt' oder eine Schutzwand mit Sicherheit zu einer grosse Entlastung zu beiden Seiten der Autobahn führen.

02.12.2011 | 16:10

unterstützt den Vorschlag

A555 Hahnwald/Rondorf

Seit Jahrzehnten "kämpfen" die Anwohner für eine Lärmreduzierung der Autobahn A555 in Höhe Hahnwald/Rondorf. Eine Temporeduzierung in beide Richtungen, sowie eine Fahrbahnsanierung mit "Flüsterasphalt" wären die ersten Schritte in die richtige Richtung!

Eine Lärmschutzwand würde das Thema natürlich auch stark unterstützen. Alle genannten Vorschläge wurden ja auch schon ein paar KM weiter Richtung Bonn (Höhe Wesseling) vor Jahren realisiert... Warum also nicht auch hier? Ich hoffe und freue mich auf eine Umsetzung!

Kommentar von [murielle](#)

11.12.2011 | 14:17

Lärmschutz A555 Hahnwald

Leider haben wir versäumt in 30 Jahren, die wir im Hahnwald wohnend die Lärmimmission zu messen; zwischenzeitlich ist der Lärm oftmals unerträglich und lässt eine Entspannung im Außenbereich kaum noch zu. Deshalb, korrigiert diese Entwicklung und ergreift die erforderlichen Maßnahmen bald!!! Geschwindigkeitsbegrenzung, Flüsterasphalt, Lärmschutzwand, aber bitte bald!!

Kommentar von [BaE](#)

02.12.2011 | 16:13

keine Verknüpfung

A 555 / A4 Bereich Hahnwald

Wer in diesem Autobahnkreuz liegt, leidet Tag und Nacht. Wir können nur noch mit geschlossenen Fenstern schlafen; der Genuß eines Terrassenbesuches ist schier ausgeschlossen, weil man sich nicht unterhalten kann - Lärm-Lärm-Lärm

Kommentar von [Schoenau](#)

02.12.2011 | 17:49

keine Verknüpfung

Lärmreduzierung A555 Stadtteil Hahnwald

Die Lärmbelästigung im Stadtteil Hahnwald unmittelbar an den extrem frequentierten Autobahnauf- und abfahrten (IKEA) sind nahezu unerträglich. Wer hier wohnt, kann von längeren Aufenthalten im Garten oder geöffneten Fenstern nur träumen. Es herrscht Tag wie Nacht ein Dauerrauschen, mal stärker, mal schwächer. Da auf der A555 (Weseling/Bornheim) schon Teilstücke einer Lärmschutzwand existieren, sollte der weitere Bau gerade in den Bereichen Hahnwald und Rondorf schnellstmöglich realisiert werden!

Kommentar von [rfuhrmann](#)

02.12.2011 | 20:52

keine Verknüpfung

Lärmreduzierung A555 für den Hahnwald

Eine Lärmreduzierung im Bereich Hahnwald an der A 555 ist dringend nötig. Schritt 1 Temporeduzierung ist zum Teil erfolgt, Schritt 2 Flüsterasphalt müsste zeitnah umgesetzt werden, Schritt 3 Lärmschutzwand wäre ein großer Wunsch der Bewohner im Hahnwald. Es wäre sinnvoll das Projekt nicht mittelfristig wie im Plan, sondern kurzfristig anzugehen. 20 Jahren Warten auf eine Verbesserung ist lang genug!

Kommentar von [mueller](#)

08.12.2011 | 14:41

Die Rondorfer leiden auch!

Wenn es schon an finanziellen Mitteln hapert, warum dann nicht einfach eine Geschwindigkeitsreduzierung? Das wäre doch die einfachste Lösung.

Kommentar von [irisp](#)

02.12.2011 | 21:13

unterstützt den Vorschlag

Lärmreduzierung A555 Stadtteil Hahnwald

der Lärm an der A 555 im Bereich Ikea/Godorf bis zum Verteilerkreis-Süd ist unerträglich. Durch den steigenden Verkehr nimmt er eher zu als ab. Dringend überfällig ist eine Lärmsanierung! Flüsteraspalt in Kombination mit Temporeduzierung und im letzten Schritt eine Lärmschutzwand sind nötig. Der Autobahnlärm Tag und Nacht ist für die Anwohner eine echte Belastung. Der Plan sollte aber nicht mittelfristig sondern kurzfristig umgesetzt werden. Die Anwohner warten schon sehr, sehr lange - Jahrzehnte, dass endlich etwas passiert. Bitte auf die Prioritätenliste nach oben setzen.

Kommentar von [TBerlemann](#)

03.12.2011 | 13:48

unterstützt den Vorschlag

A 555

Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Situation nachhaltig verbessert würde. Die Belastung durch den Verkehr auf der A 555 muss kurzfristig durch geeignete Massnahmen sinken. Im Sinne aller hier ansässigen Familien.

Kommentar von [Hsk](#)

03.12.2011 | 15:16

unterstützt den Vorschlag

A555

laermschutzmassnahmen sollten hier eine höhere Priorität haben. Starke Zunahme des Verkehrs, nach wie vor ein Strassenbelag mit hohem Geräuschpegel, keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf den ersten 2 km Richtung Bonn, keine Lärmschutzwand, etc. Belegen eine bedauerliche jahrelange Untaetigkeit von Verwaltung und Politik.

Kommentar von [lenzen](#)

03.12.2011 | 18:59

unterstützt den Vorschlag

Lärmreduzierungen an der A555

Ich finde, dass die Stadt Köln sehr starken Einfluss auf die Landesbetriebe nehmen sollen, damit die Lärmimmission der A555 in den Ortsteil Hahnwald reduziert werden. Dies kann in zeitlich abgestuften Maßnahmenkombinationen erreicht werden. Abrollgeräusch reduzierte neue Fahrbahndecke, Geschwindigkeitsreduzierung auf 100km/h, bzw. 80km/h bei Nacht (nur wirksam bei Geschwindigkeitskontrollintervallen) und als wichtigste Maßnahme der Bau einer Lärmschutzwand bzw. eines Lärmschutzwalles. Wir würden diese letzte Maßnahme sicher in einer Art ppp-Modell als Bürger finanziell unterstützen, sollte daurch eine zeitliche Beschleunigung erfolgen.

Kommentar von [Aldo](#)

04.12.2011 | 02:35

unterstützt den Vorschlag

Lärmreduktion auf der A555

Durch die nur einseitige Lärmschutzreduktion, ist der Lärm nicht reduziert, sondern eher erhöht worden. Die Errichtung eines Lärmschutzwalls direkt hinter dem Kreuz-Süd würde den Lärm erfolgreich bekämpfen.

Kommentar von [Kanibel](#)

04.12.2011 | 11:07

unterstützt den Vorschlag

A 555

Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die Vorschläge umgesetzt würden (Geschwindigkeitsreduzierung/Flüsterasphalt/ Lärmschutzwand). Insbesondere bei dem häufigen Westwind ist die Lärmbelästigung oft unerträglich.

Kommentar von [klingenberg](#)

05.12.2011 | 14:17

unterstützt den Vorschlag

A555 Hahnwald/Rondorf

Ich begrüße die Vorschläge und setze auf Temporeduzierung in beide Fahrbahnrichtungen, Fahrbahnsanierung mit "Flüsterasphalt" und ggf. Einrichtung einer Lärmschutzwand!!

Kommentar von [drrudolfzankovich](#)

10.12.2011 | 07:42

A555 Hahnwald

Ich begrüße die Vorschläge und empfehle Fahrbahnsanierung durch Flüsterasphalt.

Kommentar von [knokkezoute](#)

05.12.2011 | 22:35

unterstützt den Vorschlag

A 555

Seit Jahren warten wir (die Bewohner des Hahnwalds) auf eine Verbesserung bzgl. des Lärmschutzes.!! Daher wünsche ich mir Geschwindigkeitsbegrenzung in beiden Fahrrichtungen, Flüsterbelag und einen Lärmschutzwall oder Lärmschutzmauer, wie sie bereits auf der Rondorfer Seite exisziert.

Kommentar von [christine](#)

06.12.2011 | 09:18

unterstützt den Vorschlag

A 555 Rondorf/Hahnwald

Flüsterasphalt, Temporeduzierung und weitere Schallschutzmassnahmen sind hier seit langem überfällig !

Kommentar von [Koeln123](#)

06.12.2011 | 10:35

unterstützt den Vorschlag

A 555 Rondorf-Hahnwald

Wir brauchen dringend Lärmschutzmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Flüsterasphalt und Lärmschutzwände um eine akzeptable Wohnqualität zu erreichen.

Kommentar von [maosterrieth](#)

06.12.2011 | 10:37

unterstützt den Vorschlag

A555 zu laut

Guter Maßnahmenansatz, auch kleine Schritte helfen. Geschwindigkeitsreduktion in beide Richtungen. Leise Fahrbahndecke und Lärmschutzwand.

Kommentar von [buerger1](#)

06.12.2011 | 10:43

unterstützt den Vorschlag

A 555 Rondorf - Hahnwald

Viele Jahre warten wir jetzt schon auf Lärmschutzmaßnahmen, damit auch wir in einem lebenswerten Umfeld wohnen können.
Hierfür werden dringend zumindestens die kleinen Schritte gebraucht wie Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbegrenzungen und vor allem Lärmschutzwände!

Kommentar von [maw32](#)

06.12.2011 | 10:46

unterstützt den Vorschlag

A555 kann leiser sein

Ich begrüße den Vorschlag, ein erster Schritt wäre eine Geschwindigkeitsreduktion in beide Fahrtrichtungen im Bereich Rondorf Hahnwald. Das wird nicht teuer sein!!!!
Und setzt nur guten Willen voraus.

Kommentar von [Cadzand](#)

06.12.2011 | 17:39

keine Verknüpfung

A 555

Wir warten seit 20 Jahren darauf, dass der Autolärm auf der A555 Höhe Hahnwald - Rondorf eingedämmt wird. Stattdessen ist die Lärmbelastung in den Jahren immer schlimmer geworden. Es wird echt Zeit, dass nicht mehr geredet sondern gehandelt wird !!!!

Kommentar von [Gredies](#)

07.12.2011 | 10:25

unterstützt den Vorschlag

Das Handicap: Die Geräuschkulisse!

Jeder der einmal mit dem Auto über den sogenannten Autobahnflüsterbelag auf der A3 bei Köln gefahren ist weiß, wie angenehm leise Autoverkehr klingen kann. Einfachste Maßnahmen wie diese und eine Reduzierung der Geschwindigkeit würden das leidige Thema endlich beenden und die Bewohner rund um das Gebiet wieder ruhig schlafen lassen.

Kommentar von [Foema](#)

07.12.2011 | 15:35

keine Verknüpfung

A 555 viel zu laut!

Steter Tropfen höhlt den Stein, stetiges Rauschen macht uns krank! Wann kommen endlich die schon oft erwähnten aber leider nicht umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen für den Hahnwald?

Bei Westwind (haben wir fast immer) ist das Hintergrundrauschen sehr unangenehm, am Abend und am Wochenende(wenn mal kein Rückstau von der A 4 da ist) werden die ersten Kilometer als Rennstrecke mibraucht, was zu einer enormen Lärmemission führt.

Baut endlich diese Mauer!!!

Kommentar von [RuedigerG](#)

07.12.2011 | 16:21

keine Verknüpfung

A 555

Die Autobahn ist so laut, dass man sich nicht vor der Tür aufhalten kann!

Kommentar von [GaseV](#)

07.12.2011 | 16:24

unterstützt den Vorschlag

A 555

Der Lärm der A 555 ist unerträglich!

Kommentar von [HannappelV](#)

07.12.2011 | 16:28

unterstützt den Vorschlag

A 555

Der Lärm der A 555 ist unerträglich.

Kommentar von [DreessenS](#)

07.12.2011 | 16:30

unterstützt den Vorschlag

A 555

Der Lärm der A 555 ist unerträglich.

Kommentar von [FeuersaengerA](#)

07.12.2011 | 16:32

unterstützt den Vorschlag

A 555

Der Lärm der A 555 ist unerträglich.

Kommentar von [2307JAL](#)

07.12.2011 | 18:11

unterstützt den Vorschlag

Kölner Süden - nicht nur für Hörgeschädigte!

Damit wir Anwohner von Hahnwald/ Rondorf beim Aufenthalt in unseren Gärten zukünftig auf die Gebärdensprache verzichten können:

1. Tempo 80 am AK Köln-Süd SOFORT (Warum geht in Wesseling und in Bonn, was hier scheinbar nicht gehen soll???)!! - nahezu kostenneutral zu realisieren
2. Flüsterasphalt + 3. Lärmschutzwand und -mauer (2.+3. könnten z.T. über die Anwohner umlagefinanziert werden; Wertsteigerung der Grundstücke als return on invest). Andernfalls könnte der Kölner Süden bald nur noch bevorzugte Wohnlage für Hörgeschädigte sein.

Kommentar von [1912GL](#)

07.12.2011 | 18:43

unterstützt den Vorschlag

A 555 - Lärmschutz ist überfällig!

Die erste Maßnahme ist ein Tempolimit am Kreuz Köln-Süd in beide Richtungen. Immer noch scheinen uns manche mit dem Nürburgring zu verwechseln; sie geben hemmungslos Gas und uns Grund für manche schlaflose Nacht. So etwas findet sich in den errechneten (nicht gemessenen) Messdaten der Behörden natürlich nicht wieder. Deswegen brauchen wir zusätzlich den Flüsterasphalt und auch eine Lärmschutzwand.

Kommentar von [axelmomm](#)

08.12.2011 | 12:54

keine Verknüpfung

Lärmschutz BAB 555

Die Lärmbelastung für unser Wohnhaus in Köln-Hahnwald durch die Autobahn 555 Köln-Bonn ist bei - häufigem - Südwestwind sehr hoch, insbesondere im Sommer und nachts.

Eine Einstufung in "Hohe Priorität" ist daher geboten-

Kommentar von [Derkoch](#)

09.12.2011 | 12:29

unterstützt den Vorschlag

A 555

Wenn schon niemand dem (nächtlichen) Lärm der Shell-Raffinerie Einhalt gebieten kann, dann doch bitte die Belästigung durch den Straßenverkehrslärm auf der A 555 reduzieren.

Tempolimit und Flüsterbelag wäre die Lösung. Wir warten seit Jahrzehnten darauf.

Kommentar von [janrolff](#)

09.12.2011 | 12:57

unterstützt den Vorschlag

Lärminderung Köln Hahnwald (A555)

Tempolimit in beide Richtungen auf der A555 (zwischen Kreuz Köln-Süd und Ausfahrt Godorf) in Verbindung mit Flüsterasphalt wäre ein positiver Anfang zur Lärminderung für den Hahnwald, welcher zusätzlich noch von Industrielärm (Shell, Basel) und Fluglärm (besonders nachts!) belastet wird!

Bitte gehen Sie spätestens jetzt auf die vielen Lärmreduzierungs-Anfragen von den Bürgern dieses Wohngebietes ein und zeigen ihnen mit Taten, dass sie verstanden wurden! DANKE!

Kommentar von [tigla](#)

09.12.2011 | 13:06

keine Verknüpfung

A 555

Verkehrslärm führt dauerhaft zu Schädigungen, dies ist zwischenzeitlich in etlichen Untersuchungen dargestellt. Der Hahnwald, als eine der inzwischen kinderreichsten Regionen der Stadt, sollte von der Lärmbelastung durch Verkehr auf der A555 schleunigst entlastet werden, dies sind wir zumindest unseren Kindern schuldig!

Kommentar von [Mahr](#)

09.12.2011 | 13:11

keine Verknüpfung

Lärmwall A 555

Wer vertritt eigentlich die Bürger im Süden Kölns? Seit mehr als zehn Jahren wird ein Lärmschutzwall auf dem letzten Stück der A555 versprochen. Während man beim Kreuz West eine absurd teure Gesamtüberbauung der Autobahn aus Lärmschutzgründen durchführt, geht bei der A 555 nichts weiter - offensichtlich zuwenige Stimmbürger, daher will sich die Politik darum nicht kümmern. Gerade im Rathaus sollte sich niemand wundern, wenn bei der nächsten Wahl Piraten- oder sonstige Protestparteien große Erfolge feiern.

Tut endlich was!

Kommentar von [gsc](#)

10.12.2011 | 19:40

das trifft den Kern...

Dem kann man nur zustimmen!

Kommentar von [MAM](#)

09.12.2011 | 13:50

unterstützt den Vorschlag

Wir möchten endlich die versprochenen Lärminderungsmaßnahmen!

Wann wird endlich was für den Hahnwald getan?

Der zunehmende Verkehr hat enorm die Beeinträchtigung durch Lärm gesteigert. Schlafen bei offenen Fenster ist schier unmöglich!

Bitte setzen sie die von der IGHahnwald vorgeschlagenen Maßnahmen so schnell wie möglich um!

Kommentar von [Winkel](#)

09.12.2011 | 13:51

keine Verknüpfung

A 555

Flüsterasphalt und Lärmschutzwand würden gute Dienste leisten

Kommentar von [mmessler](#)

09.12.2011 | 14:35

unterstützt den Vorschlag

Lärmbelästigung A555 Hahnwald Rondorf

Lärmschutzmassnahmen in diesem Bereich sind seit langen überfällig.
Es ist nicht nachvollziehbar warum in diesem Bereich bis heute NICHTS! passiert ist, während in Lövenich/Weiden eine abstruse, völlig überzogene Massnahme durchgeführt wird.

Dr. Martin Messler

Kommentar von [Anabel](#)

09.12.2011 | 20:21

keine Verknüpfung

Lärmbelästigung A555 Hahnwald Rondorf

Die Lärmbelästigung ist in den letzten Jahren unerträglich geworden.
Es ist dringend Zeit, dass hier etwas unternommen wird!

Kommentar von [silbersimba](#)

10.12.2011 | 08:19

unterstützt den Vorschlag

A555

Der Verkehr an der Autobahn hat in den letzten Jahren dramatisch zugenommen. Die Kilometer Begrenzung im Bereich Roßdorf-Hahnwald wurde aufgehoben. Dies ist der einzige Abschnitt im gesamten Kölnerautobahnring wo Vollgas gefahren werden darf. Eine Kilometer Begrenzung auf 80 km/h würde für eine erhebliche lärmreduktion führen.

Kommentar von [Leopard21](#)

10.12.2011 | 18:41

unterstützt den Vorschlag

Lärmverminderung auf der A555

Die hier gemachten Vorschläge sind gut und können die Belastungen durch Lärm deutlich reduzieren.

Schritt 1: Geschwindigkeitsreduzierung auf beiden Seiten der Autobahn.

Schritt 2: Flüsterasphalt aufbringen.

Schritt 3: Lärmschutzwand - unbedingt!

Die Bürger/Anwohner werden es danken.

Kommentar von [gsc](#)

10.12.2011 | 19:38

keine Verknüpfung

Dringender Handlungsbedarf an der A 555!

Seit beinahe 20 Jahren wird über Lärmschutzmaßnahmen an der A 555 zwischen der Ausfahrt Rodenkirchen und dem Verteilerkreis diskutiert. In dieser Zeit ist der Lärmpegel für die Bewohner Hahnwalds aufgrund des stark gewachsenen PKW- und LKW-Aufkommens immer weiter gestiegen. Es ist nun mehr als überfällig, diesen Zustand durch den Bau einer Lärmschutzwand zu ändern! Auf der "gegenüberliegenden" Seite der A 555 wurde dies bereits vor Jahren mit der Abschirmung der Ortsteile Hochkirchen / Rondorf realisiert. Die Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität durch ignorantes Nichtstun der verantwortlichen Stellen ist für die Bewohner Hahnwalds nicht länger hinnehmbar!

Kommentar von [abein](#)

10.12.2011 | 21:52

unterstützt den Vorschlag

Die Lärmbelästigung A555 Hahnwald Rondorf ist unerträglich !!!

Wann wird endlich was getan??

Kommentar von [AndreasSchwering](#)

11.12.2011 | 10:33

unterstützt den Vorschlag

Rodenkirchen / Lärmschutz / Hahnwald / Rondorf

Die Lärmbelästigung ist unerträglich und führt immer wieder zu Massiven Einschränkungen. Warum geht so etwas in Lindenthal und hier nicht ?
Eine Lärmschutzmauer würde uns allen helfen.

Kommentar von [Anatheus](#)

11.12.2011 | 11:38

keine Verknüpfung

A 555

Die A 555 muß leiser werden! Eine beidseitige durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung mit Kontrollen, eine Lärmschutzwand auch auf Seite des Hahnwaldes sowie Flüsterasphalt könnten hier eine Abhilfe schaffen.

Kommentar von [hmueller](#)

11.12.2011 | 13:45

unterstützt den Vorschlag

A555

Die hier gemachten Vorschläge sollen die Belastungen durch Lärm deutlich reduzieren durch 1. Geschwindigkeitsreduktion in beiden Fahrtrichtungen der Autobahn, 2. Flüsterasphalt aufbringen und 3. Lärmschutzwand oder -schutzwall.
Die Anwohner werden es dankbar begrüßen, wenn hier etwas voran gebracht würde.

Kommentar von [ecco](#)

11.12.2011 | 18:36

unterstützt den Vorschlag

A 555

Der Hahnwald, ein vom Lärm ungeschütztes Wohngebiet.
Aufgrund stark gestiegener Frequentierung und einem Lärmschutzwall auf der gegenüberliegenden Seite ist der Aufenthalt im Freien sowie Schlafen beim geöffneten Fenster nicht mehr möglich

Kommentar von [ecco](#)

11.12.2011 | 18:42

unterstützt den Vorschlag

A 555

Der Aufenthalt in frischer Luft ist im Hahnwald nicht mehr möglich. Der Krach von der A 555 ist nicht mehr zumutbar.

Dieses in einem reinen Wohngebiet.

Was vor 20 Jahren eine Wohnlage mit gutem Entspannungswert war, ist heute aufgrund des enorm gestiegenen Verkehrs, mit dem zwangsläufig daher resultierenden Verkehr eine Zumutung.

Maßnahmenvorschlag 24



Lärmart: Fluglärm 24h



Einsatz leiser Maschinen im Flugverkehr

Hohe Priorität: 129

Niedrige Priorität: 24

17 Kommentare

Seit vielen Jahren gibt es am Köln Bonn Airport – dies ist auch Praxis an anderen deutschen Flughäfen - eine Differenzierung der Landeentgelte, die sich am Lärmwert des entsprechenden Luftfahrzeuges orientiert. In einem weiteren Schritt wird bei der Entgeltberechnung zwischen Tages- und Nachtzeit unterschieden. Dadurch soll für Airlines der Anreiz geschaffen werden, den Verkehr am Tag abzuwickeln und möglichst lärmarme Fluggeräte einzusetzen. Abhängig von Antriebsart, Motorenanzahl und Gewicht müssen Flugzeuge bestimmte Lärmgrenzwerte einhalten. Dabei wurde unterschieden in die Zugehörigkeit zu Kapitel 2, Kapitel 3 sowie "verzeichnet auf der Bonusliste".

Die "Bonusliste" ist eine vom Bundesverkehrsministerium festgelegte Aufstellung besonders lärmarmer Kapitel-3-Flugzeuge. Da die Airlines, die den Köln Bonn Airport anfliegen, ihre Flotten in den vergangenen Jahren erheblich modernisierten, sind inzwischen fast alle hier eingesetzten Strahlflugzeuge auf der Bonusliste verzeichnet.

Auch in den nächsten Jahren ist eine weitere Modernisierung der Flotte zu erwarten, die über die Entgeltordnung beschleunigt werden soll. Denkbar sind Incentive-Modelle, bei denen die entsprechenden Fluggesellschaften finanzielle Vorteile durch den Austausch z.B. von MD 11 Frachtern und Ersatz durch die deutlich leisere B 777 erhalten.

Die preisliche Differenzierung der Entgelte zwischen Tag- und Nachtbetrieb und auch die Höhe der Lärmaufschläge in den einzelnen Lärmklassen kann darüber hinaus auch noch weiter ausgebaut werden.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	4
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kostentendenz	hoch
Zuständigkeit	externe Zuständigkeit

Lärminderungspotential:

Durch Minderung der nächtlichen Einzelschallpegel über 75 dB(A) und über 80 dB(A) sind auch Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen gegeben.

Umsetzungszeitraum:

In den nächsten 2 Jahren

Kostentendenz:

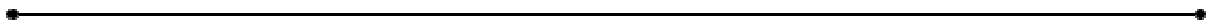
Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Externe Zuständigkeit

Ziel der Maßnahme:

- Reduzierung der nächtlichen Einzelschallpegel
- Abwicklung des Flugverkehrs am Tag



Kommentare:

Kommentar von [roclih](#)

23.11.2011 | 09:38

unterstützt den Vorschlag

Angeblich vorhandene Startgebühren nach erzeugtem Lärm gestaffelt!

Die hier seit Jahren angeblich vorhandenen lärmabhängigen Start u Landegebühren sind -wie so vieles bei der Fluglärmbekämpfung - ausschliesslich WINDOW DRESSING! Wie sonst ist es möglich das gerade nachts lfd im Kölner Süden Einzelschallereignisse mit 85dB u. darüber gemessen werden! M.E. betreibt der Flughafen genau das Gegenteil: Je lauter die Frachtmaschinen je später der Nachtstart desto billiger die Startgebühren!!!

Kommentar von [Kontrolletti](#)

23.11.2011 | 10:54

unterstützt den Vorschlag

Laute Maschinen verbieten

Diese Maßnahme ist vielversprechend, wenn die Landegebühren für Flugzeuge so stark erhöht werden, dass sich Landungen nachts für die Unternehmen nicht mehr lohnen. Mindestens sollte so der Einsatz besonders lauter Frachtmaschinen wirtschaftlich unmöglich gemacht werden.

Da die Stadt Köln Hauptgesellschafterin des Flughafens ist, kann hier sicher, trotz offiziell "externer" Zuständigkeit, viel erreicht werden. Man muss es allerdings wollen!

Kommentar von [Fledermaus](#)

28.11.2011 | 18:23

lehnt den Vorschlag ab

Weniger fliegen

Wir brauchen vor allem viel weniger Flugzeuge. Unsere Welt ertrinkt in Lärm und Wasser, das wäre doch mal ein Grund die Flugzeuge zu verschrotten. Fledermaus

Kommentar von [SabineSchur](#)

29.11.2011 | 18:29

Nächtlicher Fluglärm

Mich wundert es doch sehr, dass bei 28 Maßnahmenvorschlägen sich nur lediglich 3 davon sich über die Lärmart Fluglärm beschäftigen. Die Bürgerbefragung im letzten Jahr legte dieser Lärmart eine doch größere Gewichtung bei als wie in diesem Maßnahmenkatalog, meines Erachtens, wiedergegeben wird.

Bei der Lärmbelastung durch den Fluglärm geht es natürlich auch um laute, alte Flugzeuge, Einflugschneisen ... aber vorallendingen um das enorme immer steigende Flugaufkommen am Tag und in der Nacht, durch Passagier- und Fracht. Warum wird dieses Problem nicht angesprochen?

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

30.11.2011 | 17:50

Gewichtung Vorschläge/Maßnahmen

Liebe Frau Schur,
ich kann Ihnen und "Fledermaus" nur recht geben:
Das Problem (Nacht-)Fluglärm wird ganz eindeutig kleingeredet (hier ein bisschen, da ein bisschen verbessern; Stellungnahmen i.S.v. einzuhaltenden Verträgen etc.; Arbeitsplätze)!

Dabei ist die Absicht unverkennbar: Geld ist letztendlich wichtiger als die Gesundheit der Betroffenen - ach ja, "die Arbeitsplätze" natürlich auch. Sicherlich schafft der Flughafen Arbeitsplätze, aber hat schon mal jemand gefragt, wie viele er vernichtet (andere Transportmethoden, Gesundheit von Arbeitnehmern)?

In einigen anderen Kommentaren zum Thema ist vom "Window Dressing" die Rede: Genau, auch dies fällt hierunter. Wie gesagt, hier ein bisschen, da ein bisschen, aber bloß nicht richtig aufräumen (Nachtflugverbot, keine Start- und Landeflüge direkt über bewohnten Gebieten). Alles wie beim Bürgerhaushalt: Man soll den Eindruck kriegen, dass man mitmachen darf, aber echt passieren tut nichts!

Ein Letztes noch:

Gestern war ich - aus Nippes - etwas verpipst und früh im Bett. Ab 23 Uhr war für ca. eine Stunde an Schlaf nicht mehr zu denken. Wie ein ganz nahes Gewitter dröhnten die Maschinen von Nord nach Süd vor unserem Schlafzimmerfenster vorbei, als sei die Amsterdamer Straße der Leitstrahl Richtung Flughafen. Dabei erschienen ihre Lichter so tief über den Bäumen, als könnte man sie vom Himmel greifen. Und noch während der Lärm der einen Maschine im Süden verhallte, dröhnte aus Norden die nächste heran

...

Gute Nacht zusammen!!!

Kommentar von [lurchi321](#)

01.12.2011 | 21:29

keine Verknüpfung

Start- und Landegebühren für Frachtflüge in Köln lächerlich niedrig

Angeblich sollen die Start- und Landegebühren nach Lärmmenge und Tageszeit gestaffelt sein. Tatsächlich aber sind die Gebühren lächerlich niedrig, so dass von ihnen keinerlei steuernde Wirkung ausgeht. Laut einem Bericht des Kölner Stadtanzeigers vom 1.9.2010 verlangt der Flughafen Köln für die bekanntlich lauteste Maschine vom Typ MD11 gerade einmal 240 Euro Nachtlandegebühr. Da eine MD11 eine Ladekapazität von 90 Tonnen hat, entspricht das einer Gebühr von 0,27 Cent (!) pro Kilogramm Fracht - eine homöopathische Gebühr, die nächtliche Frachtflüge für UPS und FedEx extrem attraktiv macht, da man sich daran eine goldene Nase verdienen kann. Nach dem gleichen Zeitungsbericht erhebt der Flughafen Hamburg für MD11-Maschinen 7000 Euro Landegebühr, wobei selbst dieser Betrag nur gerade einmal 7,78 Cent pro Kilogramm Fracht ausmacht. Würde der Flughafen Köln wenigstens Gebühren in dieser Höhe erheben (die aus meiner Sicht immer noch zu niedrig sind, um Anreize zum Verzicht auf Nachtflüge zu schaffen), würde dies pro Jahr allein aufgrund der MD11-Maschinen über 6 Millionen Euro in die Kassen spülen. Würde man Nachtlandegebühren von z.B. 5000 Euro für sämtliche schweren Frachtmaschinen (und davon landen in Köln nachts immerhin mehr als 12 Tausend pro Jahr) erheben, lägen die Gebühreneinnahmen bei 60 Millionen Euro. Für 2011 vermeldete der Flughafen vor Kurzem einen Gewinn von 10 Millionen Euro. 100000 fluglärmgeplagte Bürger im Kölner Umland werden also Jahr für Jahr um mindestens 50 Millionen Euro geprellt.

Start- und Landegebühren, die tatsächlich steuernde Wirkung haben, müssen her - und das könnte man innerhalb kürzester Zeit umsetzen, man muss es nur beschließen! Außerdem braucht es ein schnelles Verbot von Starts und Landungen in der Nacht für MD11-Maschinen, die die allerschlimmsten Krachschläger sind. Wie kann es angehen, dass solche Maschinen auf der "Bonus-Liste" stehen?

Kommentar von [ruthio](#)

02.12.2011 | 08:45

unterstützt den Vorschlag

Einsatz leiser Maschinen im Flugverkehr

Als Betroffene hat dieser Vorschlag für mich höchste Priorität, zumal der OB Erhalt von ein paar Arbeitsplätzen priorisiert und stetig steigende (durch Nachtflugverbot Frankfurt) fortgesetzte Körperverletzung der Anwohner nicht zur Kenntnis nimmt. Auch ich bin Arbeitnehmer und brauche meine Nachtruhe um meinen Job auszuüben.

Kommentar von [ModerationSOK](#)

02.12.2011 | 09:06

Bitte die Spielregeln beachten

Sehr geehrte ruthio,

persönliche Angriffe und/oder Mutmaßungen, wie in Ihrem Beitrag gegen den Oberbürgermeister, tragen nicht zur sachlichen Diskussion bei. Bitte beachten Sie die Spielregeln und vermeiden Sie Aussagen, die andere verletzen oder beleidigen können.

Mit freundlichen Grüßen,
Moderation Knuth

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

02.12.2011 | 17:32

???

Worin liegen genau die "persönlichen Angriffe und/oder Mutmaßungen"?

Kommentar von [ModerationAW](#)

03.12.2011 | 10:19

Missverständnisse vermeiden

Liebe Diskussionsteilnehmer,

Erst einmal vielen Dank für ihre aktive Teilnahme bisher! In einem, wie hier, schriftlich geführten Dialog kann es sehr schnell zu Missverständnissen kommen. Wenn wir als Moderatoren auf die Spielregeln aufmerksam machen, möchten wir daran erinnern, dass am anderen Ende des Computernetzes Menschen sitzen, die, wie wir alle, respektvoll behandelt werden möchten.

Das schließt natürlich nicht aus, dass auch mal Unmut geäußert wird, das ist gerade bei hitzigen Diskussionen, durchaus verständlich.

In diesem Sinne entschuldigen wir uns für das etwas "strenge Eingreifen" und wünschen weiter eine konstruktive Diskussion.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihre Moderation

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

03.12.2011 | 11:51

!!!

Vielen Dank, bin beeindruckt!

Kommentar von [RG1](#)

06.12.2011 | 05:23

keine Verknüpfung

Werbung für Nachtflüge in Köln

Kaum war das Gerichtsurteil zum Nachtflugverbot in Frankfurt durch, bot sich der Kölner Flughafen an, diese Flüge zu übernehmen. Wie die Financial Times kommentierte: Jetzt sind noch mehr Menschen vom Lärm betroffen. Solange wirtschaftlichen Interessen einzelner Unternehmen Vorrang eingeräumt wird, wird der Lärm trotz aller Maßnahmen steigen. Ein Blick nach Düsseldorf, da ist 22.00 Bis 6.00 Ruhe! Köln wird so wirklich nicht attraktiver!

Kommentar von [dezibel](#)

08.12.2011 | 17:09

unterstützt den Vorschlag

Selbstverständlich....

.... sollte die Einführung leiser Maschinen im Flugverkehr, verbesserte An- und Abflugverfahren, Einrichtung von Schutzzonen, Kontrolle der Fluggenauigkeit und Höhe begrüßt werden, aber führt dies alles wirklich zur erforderlichen Verbesserung für die Betroffenen? Die Problematik bleibt doch, oder? Dann werden wir künftig nicht mehr von Einzelschallereignissen > 80 dB(A) und > 75 dB(A) geweckt, sondern von < 74 dB(A), zum Wachwerden reicht das immer noch.

Wie hoch dürfen denn Einzelschallereignisse (außen und innen) sein, damit keine Aufweckreaktionen mehr ausgelöst werden? Gibt es da Hinweise aus der Rechtssprechung, Schlafforschung oder der Gesetzgebung?

Dreh- und Angelpunkt in der hiesigen Fluglärmthematik bzw. -problematik sind meiner Meinung die Mängel im Fluglärmgesetz und die unsagbare genehmigte Betriebserlaubnis bis 2030 für den Flughafen KölnBonn. Jetzt haben wir

- 24 h – Dauerbetrieb
- keine nächtlichen Kernruhezeiten
- nachts Passagierflüge
- nachts die MD 11 und andere laute Maschinen
- geringerer Lärmschutz als Anlieger neuer Flugplätze und vieles mehr.

Solange sich die Ergebnisse aus der Lärmforschung, mit inzwischen fast 200 epidemiologischen Untersuchungen nur zum Thema Fluglärm und Wohnbevölkerung, in Gesetzgebung und Betriebsgenehmigungen nicht ausreichend niederschlagen, wird sich die Fluglärmproblematik in Köln und Umland auch nicht wesentlich verbessern.

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

08.12.2011 | 23:35

Wie wahr!

Dem ist nichts hinzuzufügen - außer vielleicht dies:
Money keeps the world go around ...

Kommentar von [RedaktionKK](#)

09.12.2011 | 17:32

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte/r dezibel,

die Grenzwerte bei Dauerschall- und Einzelschallereignissen sind im Fluglärmgesetz § 2 Absatz 2 Nr. 2 geregelt. Für Bestandsflughäfen wie Köln definiert sich die Nachtschutzzone durch den Dauerschallpegel von 55 dB(A) in Verbindung mit dem Einzelschallkriterium 6 x 57 dB(A) im Rauminneren (entspricht 6 x 72 dB(A) im Freien). Hierbei gilt die „Umhüllende“ beider Bereiche, das heißt, auch wenn nur eines der beiden Kriterien (Dauerschallpegel oder Einzelschallkriterium) erfüllt ist, gehört der entsprechende Bereich in die Nachtschutzzone und hat Anspruch auf Schallschutz.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihre Redaktion

Kommentar von [Kropat](#)

09.12.2011 | 14:59

keine Verknüpfung

Bonusliste nur Makulatur

Der Flughafen wirbt ja in Sachen Fluglärm mit seiner sogenannten "Bonusliste", nach der die Flugzeuge eine bestimmte Lautstärke nicht überschreiten dürfen.

Das ließt sich natürlich toll. Was der Flughafen nicht alles für die Anwohner tut!

Wenn man dann diese Liste allerdings mal hinterfragt, so ist hat sie eine reine Alibi-Funktion. Wie sonst ist es zu erklären daß extrem laute Maschinen wie die MD11 im Kölner Nachtflugverkehr die Regel sind?

Die Bonusliste bringt rein gar nichts, außer dem Flughafen auf den ersten Blick ein gutes Image. Auf den zweiten dafür ein umso schlechteres.

Kommentar von [Prante](#)

11.12.2011 | 17:12

keine Verknüpfung

Kapitl 4 Bonusliste muss kommen

Wenn nachts noch 105 Flugzeuge mit mehr als 80 dBA und 50 Flugzeuge mit mehr als 85 dBA Lärm verursachen,so sind solche Ereignisse für Anlieger krank machend d.h. nicht akzeptabel.Diese Flugzeuge gehören nach einem verbindlichen Zeitplan ausgemustert anstatt sie in Köln-Bonn mit einem relativ geringen Lärmzuschlag weiterhin auf Dauer landen zu lassen.Freiwillig werden dies die Fluggesellschaften nicht tun,deshalb sind die verantwortlichen Politiker in Berlin und Düsseldorf aufgefordert nun endlich den Lärm an der Lärmquelle anzugehen d.h.,es dürfen nur die weltweit leisesten Flugzeuge nachts für Köln-Bonn eine Landeerlaubnis erhalten. Das Flugerät ist da,siehe Dreamliner von Boeing.

Maßnahmenvorschlag 14

3

Lärmart: Straßenlärm 24h



Förderung des Radverkehrs

Hohe Priorität: 116

Niedrige Priorität: 24

10 Kommentare

Mit Verbesserungen von Radverkehrsnetzen und –anlagen, gegebenenfalls in Kombination mit verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, kann es zu einer Steigerung von Wohnqualität und Gesundheitsbewusstsein kommen. Positive Wirkungen auf die Luftqualität sind ebenso zu erwarten.

Die Förderung des Radverkehrs hat mit der Reduzierung von Fahrten mit dem eigenen Kfz insgesamt eine lärmmindernde Wirkung.

Fördermaßnahmen können beispielsweise sein:

- Durchgängiges und sicheres Radwegenetz
- Verlagerung der Radwege aus dem Gehwegbereich auf die Fahrbahn und gleichzeitige Reduzierung der Fahrbahnbreite (Abrücken der Lärmquelle Straße von der Bebauung)
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung
- Bevorzugung der Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr an Engpässen, soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen
- Ausreichendes Angebot an Abstellplätzen für Fahrräder mit Schutz vor Wetter und Diebstahl
- Attraktive Kombinationsmöglichkeiten des Radverkehrs mit dem ÖPNV
- Aufhebung des Gehwegparkens und Verlagerung in den Fahrbahnbereich (Vergrößerung des Abstandes der Bebauung zur Fahrbahn)
- Erhöhung der subjektiv empfundenen Sicherheit (z.B. durch Beleuchtung)
- Attraktivierung des Aufenthalts im öffentlichen Raum, z.B. durch interessante Stadtgestaltung, abwechslungsreiche Randnutzungen, schattige Wege, begrünte Areale

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	3
Umsetzungszeitraum	kurz- bis langfristig
Kostentendenz	gering bis mittel
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Die Förderung des Radverkehrs führt durch die Reduzierung von Fahrten mit dem eigenen Kfz zu einer Verminderung des Straßenverkehrslärms und hat damit direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenanzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Die Förderung des Radverkehrs kann kurz – bis langfristig geprüft und umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Verlagerung von Kfz-Verkehren auf die umweltfreundlicheren und lärmärmeren Verkehrsarten
- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen
- Schulwegsicherung
- Verbesserung der Luftqualität
- Unterstützung des Aspektes der Gesundheitsförderung



Kommentare:

Kommentar von [tosch](#)

22.11.2011 | 20:20

unterstützt den Vorschlag

Neue Fahrräder berücksichtigen

In der Maßnahme sollte auch berücksichtigt werden, dass es mittlerweile Pedelecs, eBikes und schnelle Fahrräder gibt. Um das Fahrrad zu einer wirklichen Alternative zum Auto zu machen sollten auch "Schnellwege" für den Fahrradverkehrsverkehr geschaffen werden, z.B. Ausbau (oder wenigstens Sanierung) des Radweges am Militärring und im Inneren Grüngürtel, ausserdem Schaffung von Nord-Süd und Ost-West Achsen mit breiten Radwegen (breit ist eine Fahrbahnbreite).

Kommentar von [dastier](#)

22.11.2011 | 21:53

unterstützt den Vorschlag

Aufwertung des Radverkehrs

Köln sollte sich bemühen, Radfahrer als eigenständige Gruppe von Verkehrsteilnehmern zu betrachten. Momentan gehört man oft auf ein und der selben Straße mal zum Autoverkehr und 100m weiter zu den Fußgänger (z.B auch bei den Ampelanlagen).

Kommentar von [pittermann](#)

23.11.2011 | 09:04

unterstützt den Vorschlag

Umwelt u. Gesundheit

die verstärkte Nutzung des Fahrrades ist der effizienteste Weg zur Reduzierung des Verkehrslärms. Mit der Verlagerung auf Bus und Bahn würden auch durch diese Fahrzeuge wieder der Lärm steigen. Neben dem großen Vorteil der stärksten Lärmreduzierung wird auch die größte Endlastung unserer Umwelt durch Abgase erreicht. Es sollte mehr "Erziehung" zur Benutzung des Fahrrades erfolgen. Wenn viel der bisher gefahrenen Strecken unter 1-2km zu Fuß oder mit dem Rad erledigt würden hätten wir weniger Lärm, Abgase, Stau....So einfach hätten wir unsere eigene Lebensqualität erhöht. 1-2km zu Fuß oder mit dem Rad zu fahren ist auch noch gut für die eigene Gesundheit.

Kommentar von [KuLiSZ](#)

23.11.2011 | 12:18

keine Verknüpfung

Ausbau gerne - aber dann auch Verkehrskontrolle!

Ich bin eigentlich auch der Meinung, dass ein vermehrter Umstieg auf das Rad in allen Belangen gut wäre für die Stadt und ihre Bürger. Theoretisch.

Leider habe ich aber das Pech, als Fußgänger unterwegs zu sein, und mir scheint, dass viele Radfahrer keinerlei Verkehrsregeln beherrschen (es kann ja nun mal jeder ohne die leiseste Vorbildung aufs Rad steigen) oder sie schlicht ignorieren. Gehe ich bei grüner Fußgängerampel über die Straße, werde ich fast angefahren, weil dem Radfahrer (der eigentlich Rot hätte) überhaupt nicht in den Sinn kommt anzuhalten (er ist schließlich auf seinem Radweg, und da gilt die Ampel offenbar nicht). Und bin ich mit vollen Einkaufstüten auf dem Gehweg unterwegs, werde ich angeklingelt und es zwingt sich ganz bestimmt ein eiliger Radfahrer an mir vorbei, der sich beschwert, dass ich ihn behindere (der -leere- Radweg wäre leider 5 m weit weg auf der anderen Seite der Anwohnerstraße gewesen).

Angesichts dieser täglichen Erlebnisse hier in der Innenstadt muss ich mich fragen: Wann werden denn bitte auch mal sichere Verkehrswege für Fußgänger eingerichtet?

Kommentar von [ruthio](#)

02.12.2011 | 09:38

Verkehrskontrolle für Radfahrer

Ich schließe mich Ihrem Vorschlag an, und zwar nicht nur als Fußgänger (wo ich ständig Ü70-Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung auf Fußwegen antreffe oder durch mich überholende erwachsene Radfahrer auf ebendiesem Fußweg überholen und mit Einkaufsnetzen oder Paketen einhändig fahrend streifen und obendrein noch beschimpfen), sondern auch als Autofahrer (da mir beim Einbiegen in eine Einbahnstraße ständig böse Blicke und Beschimpfungen von entgegenkommenden Radlern drohen). Die StVO gilt für alle Verkehrsteilnehmer, und wenn sie nicht befolgt wird, müssen Sanktionen greifen, z. B. durch Kontrollen in Wohngebieten, die kronisch Radfahrererkampfgebiet sind (Rath-Königsforst)! Man denke auch an Rennradfarerpulks!

Kommentar von [manfredmgithde](#)

04.12.2011 | 16:09

Kontrolle der PKW-Fahrer?

Seit 50 Jahren fahre ich Fahrrad in deutschen Großstädten und ich kenne den Verkehr auch aus der Sicht der PKW-Fahrer. Mein Fazit ist: die Menschen fahren nach Machtin-
stinkt. Autofahrer beachten die Verkehrsregeln, wenn sie von anderen Autos bedroht sind. Schwächeren gegenüber werden die Regeln systematisch missachtet. Eine verstärkte Kontrolle der PKWs würde daran kaum etwas ändern. Nach einer Fahrt durch die Kölner Innenstadt von ca. 20 Minuten habe ich mindestens fünf Regelverletzungen erlebt, die meine Gesundheit bedrohen, sei es beim rechts Abbiegen der PKWs oder in der Einbahnstraße, da die meisten PKW-Fahrer nicht realisieren, dass das Fahrradfahren gegen die Einbahnstraße erlaubt ist. Meine Schlussfolgerung:

Die Verkehrsführung muss von einem reinen Autoverkehr auf eine Teilnahme für alle umgestellt werden. Ein paar Fahrradwege mehr nutzen da nichts, sondern verstärken nur den Eindruck, dass die Straßen nur für Autos da sind.

Kommentar von [Kontrolletti](#)

24.11.2011 | 10:41

keine Verknüpfung

Wird doch schon gemacht?

Das ist doch kein neuer Vorschlag, dafür gab es - zu Recht - bisher in beiden Bürgerhaushalten Mittel.

Kommentar von [knbkoein](#)

01.12.2011 | 17:46

unterstützt den Vorschlag

Mehr Rücksicht und weniger Hindernisse

Als Fußgänger, Fahrradfahrer und Autofahrer möchte ich das ewige Gezänk zwischen den Gruppen nicht mitmachen. In jeder Rolle habe ich mich schon über Rücksichtslosigkeit aufgeregt und habe sicher auch selbst schon Fehler gemacht. Ein großes Problem stellen insbesondere aus Fahrradfahrersicht die vielen Hindernisse dar, die in Köln aus meiner Sicht besonders ausgeprägt sind: plötzlich endende Radwege, Engstellen durch Sperreinrichtungen (wie am Ende der Fahrradstraße am Alten Militärring), viel zu schmale Radwege, auf denen eine Überholen praktisch unmöglich ist,... Hier wären auch mit kleinem Budget viele Dinge machbar, die die Nutzung des Fahrrads im Stadtgebiet attraktiver machen würden.

Kommentar von [marlina](#)

02.12.2011 | 13:46

unterstützt den Vorschlag

längst überfällig

Die Förderung des Radverkehrs ist längst überfällig. Weg vom Gießkannenprinzip, hin zu gleichwertiger Planung! Radfahrer/-innen gehören zusätzlich auf die Straße, wer mag, kann ja die Radwege benutzen. Radschutzstreifen und Piktogramme auf der Fahrbahn engen die Fahrbahn optisch ein, reduzieren somit das Verkehrstempo und schafft Sichtbarkeit. Zu viele Unfälle sind auch dieses Jahr passiert; außerdem kommen sich Fußgänger und Radfahrer zu häufig in die Quere. PKW-Fahrer dürfen Räder nicht mehr als störendes Übel ansehen, sondern als Verkehrspartner mit gleichen Rechten und Pflichten.

Kommentar von [wees](#)

07.12.2011 | 15:21

keine Verknüpfung

Radverkehr bevorzugt fördern - ein Gewinn für alle!

Radfahrer

verursachen keinen Lärm,

verschmutzen nicht die Luft,

belasten nicht den Klimahaushalt,

verschwenden keine wertvollen Ressourcen, wie Öl.

Deshalb sollte Radverkehr bevorzugt gefördert werden.

Bisher wurden RadfahrerInnen von der Stadt Köln als Manövriermasse behandelt: hier mal absteigen, da mal auf dem Bürgersteig fahren müssen und dort mal einen Umweg fahren.

Sie sollten nicht weiter als Verkehrsteilnehmer 3. Klasse behandelt werden!

Maßnahmenvorschlag 28

4

Lärmart: Straßenlärm 24h



Weitere Attraktivierung ÖPNV

Hohe Priorität: 109

Niedrige Priorität: 26

9 Kommentare

Ein leistungsfähiger und kundenorientierter schienen- und straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist sehr gut geeignet, die Benutzung des motorisierten Individualverkehrs und damit auch den Straßenlärm und gleichzeitig die Belastung der Luft durch Schadstoffe zu mindern. Durch ein ständig verbessertes Verkehrsangebot und attraktive Zeittickets wie Job-, Semester- oder Schülerticket konnte der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr in Köln in den vergangenen rund 25 Jahren von 18 auf 21 % gesteigert werden. Für die Zukunft gilt es, dieses Angebot durch infrastrukturelle und planerische Maßnahmen weiter zu optimieren.

Vor allem für Unternehmen in Gebieten mit Flächenknappheit kann das Schaffen oder Fördern von Alternativen zur Pkw-Nutzung die Möglichkeit bieten, Kosten für die Bereitstellung, Unterhaltung bzw. Anmietung von Stellplätzen einzusparen. Dies ist besonders bei einer Kombination aus gutem Angebot und Job-Ticket vielversprechend.

Bestandteile eines attraktiven ÖPNV sind beispielsweise:

- Schnelle und häufige Verbindungen durch eigene Fahrspuren, Ampelbevorrechtigung, dichte Taktfolge
- Gute Umsteigemöglichkeiten durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne
- Dichtes Haltestellennetz und ansprechende Haltestellengestaltung
- Barrierefreier Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen
- Moderne, komfortable und umweltfreundliche Fahrzeuge
- Übersichtliches und leicht verständliches Informationssystem
- Attraktive und übersichtliche Tarifstruktur und Preisvergünstigungen bei Zeitkarten und Abonnements
- Ausreichende Park+Ride- und Bike&Ride-Angebote

Derzeit wird der Kölner Nahverkehrsplan (NVP) fortgeschrieben. Wesentliches Ziel des NVP ist es, die Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs weiter zu attraktivieren. Dazu gehören die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Angebots, z.B. durch Taktverdichtungen in den Abend- und Nachtstunden, aber auch Planungsvorschläge für Infrastrukturweiterungen wie z.B. die Erweiterung von Stadtbahnlinien, die barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen durch den Bau von Aufzügen, Buskaps und die Anpassung von Bahnsteighöhen sowie der Bau von Abstellanlagen für Pkw (Park+Ride-Anlagen) und Fahrräder (Bike & Ride). P+R-Anlagen sind allerdings nur am Stadtrand sinnvoll; um den Autoverkehr aus der Kernstadt herauszuhalten. Dort wurde der Bedarf in den vergangenen Jahrzehnten weitestgehend gedeckt. Ein weiterer Ausbau wird aber bei den Bike&Ride-Anlagen vorgenommen, da hier noch große Potenziale auch im innerstädtischen Raum vorliegen. Eine sinnvolle Ergänzung des Verkehrsangebots für Stammkunden kann auch die bestehende Kooperation der KVB mit Car-Sharing-Unternehmen wie Cambio oder Flinkster (DB) bieten.

In der Prüfung befinden sich derzeit eine Erweiterung des bestehenden Neubürgerangebots der KVB sowie eine mögliche Bereitstellung von Leihrädern an ÖPNV-Haltestellen.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	3
Umsetzungszeitraum	kurzfristig bis Daueraufgabe
Kostentendenz	mittel bis hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung / stadteigener Betrieb

Lärmminderungspotential:

Die weitere Attraktivierung des ÖPNV und führt mittel- bis langfristig durch die Reduzierung von Fahrten mit dem eigenen Kfz zu einer Verminderung des Straßenverkehrslärms und hat damit direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen. Positive Synergieeffekte für die Luftreinhaltung sind ebenso zu erwarten. Auf der anderen Seite sind die Lärmemissionen von Stadtbahnfahrzeugen und Bussen, insbesondere in engen und verkehrsberuhigten Straßen, zu beachten.

Umsetzungszeitraum:

Die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist eine Daueraufgabe

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden, da diese je nach Art der Maßnahme sehr unterschiedlich ausfallen.

Zuständigkeit:

Der Nahverkehrsplan wird gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes NRW vom Aufgabenträger (Stadt Köln) in enger Kooperation mit den Verkehrsunternehmen erstellt.

Ziel der Maßnahme:

- Verlagerung von Kfz-Verkehren auf die umweltfreundlicheren und lärmärmeren Verkehrsarten, hier den ÖPNV
 - Verbesserung des Umstiegs zwischen den Verkehrsmitteln untereinander
 - Minderung der Schallemissionen und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen
 - Wirtschaftsförderung
 - Schulwegsicherung
 - Tourismusförderung
 - Verbesserung der Luftqualität
-

Kommentare:

Kommentar von [koelnerauskoeln](#)

22.11.2011 | 13:42

unterstützt den Vorschlag

Vieles verbessert - vieles liegt noch im Argen

Zunächst einmal eine Lanze für die sonst so oft gescholtene KVB: vieles hat sich in den letzten Jahren verbessert - Taktfrequenzen wurden erhöht, neue Linien eingerichtet oder bestehende verlängert und auch das "Rendezvous"-System nachts sind hier zu nennen. Andererseits gibt es noch sehr viel Optimierungsbedarf: weitere Erhöhung der Taktfrequenzen, deutlich mehr Kontrollen, Sicherheitspersonal und Überwachungskameras (wohl offensichtlich leider notwendig) sind neben der Zuverlässigkeit (für (un-) verschuldete Unfälle kann die KVB nichts, sehr wohl aber für Ausfälle technischer Art) einige Punkte.

Dort wo möglich sollte man zudem die Belange des ÖPNV besser mit dem Individualverkehr verknüpfen, soll heißen, dass der ÖPNV nicht IMMER Vorrang haben muss, wenn sich an neuralgischen Verkehrsknoten im Sinne einer übergeordneten Lärmvermeidung vielleicht der Bus einmal 2 Minuten gedulden muss und der Individualverkehr Vorrang erhält.

Kommentar von [KuLiSZ](#)

23.11.2011 | 11:27

trifft genau meine Meinung,

daher will ich nicht alles noch einmal wiederholen.

Nur zwei Punkte:

1. Weitere Förderung des ÖPNV - ja, bitte! Doch Ampelbevorrechtigung um jeden Preis - bitte nicht! Wenn der Individualverkehr dadurch (wie an einigen Punkten zu beobachten) völlig zum Stillstand kommt, ist niemandem gedient.
2. In der Fahrkartenpalette der KVB vermisste ich ganz schmerzlich so etwas wie Zehner- oder Zwölfertickets! Für mich persönlich rechnen sich Zeitfahrkarten leider nicht, und die Vierer-Tickets, mit denen man gerade zweimal hin und zurück kommt, sind auch nicht sehr hilfreich.

Kommentar von [PrinzBauer](#)

23.11.2011 | 14:46

keine Verknüpfung

Es geht nur über den Preis

Seit Jahren ist ein Fahrpreis-System in der Diskussion, dass eine haltestellengenaue Abrechnung mittels einer erkennbaren Chipkarte ermöglicht. Sie würde endlich eine attraktive Preisgestaltung für Kunden ohne Dauerkarte ermöglichen. Zur Zeit ist das Bahnfahren auf kürzeren Distanzen viel zu teuer. 6 Haltestellen über den Ring und vier Minuten Fahrzeit kosten dasselbe wie eine Fahrt von Brück zum Stadion. Das ist ungerecht und falsch.

Kommentar von [mannimaq](#)

23.11.2011 | 16:28

unterstützt den Vorschlag

Attraktivierung ÖPVN

...die o.g. 8 Punkte sollten die sog. "VERANTWORTLICHEN" auswendig lernen und jeden Morgen, wenn sie ihr Amt betreten, aufsagen müssen.

Kommentar von [ModerationSOK](#)

23.11.2011 | 16:49

Bitte die Spielregeln beachten

Hallo mannimag,
bitte beachten Sie die Spielregeln! Ihre Formulierung "die sog. 'Verantwortlichen'" könnte andere beleidigen oder verletzen. Persönliche Angriffe tragen nicht zur sachlichen Diskussion bei. Vielen Dank für ihr Verständnis.

Besten Gruß,
Moderation Knuth.

Kommentar von [manfredmgithde](#)

24.11.2011 | 14:37

keine Verknüpfung

Grüne Welle für Buss und Bahnen

Die Ampelanlagen müssen zentral so gesteuert werden, dass alle Busse und Bahnen an keiner Ampel warten müssen. Ein Computersystem muss die genaue Position von Bussen und Bahnen kennen und kontinuierliche Weiterfahrt ermöglichen.

Kommentar von [MischaKlais](#)

27.11.2011 | 20:01

unterstützt den Vorschlag

weitere Attraktivierung ÖPNV

das Angebot auszudehnen ist der vollkommen richtige Weg. leider ist in den letzten Jahren das Gegenteil geschehen, da der Fahrplantakt an der Nachfrage ausgerichtet wurde um Geld zu sparen, und nicht wie zuvor ein Angebot besteht mit festen Taktzeiten über den gesamten Tag. das ist jetzt, wo die Umweltzone stark ausgedehnt, wird zu korrigieren.

Kommentar von [Hau22](#)

28.11.2011 | 21:36

ist neutral

Wichtig - aber kaum Lärmschutz

Ich finde es wichtig den ÖPNV zu fördern, allerdings eher aus ökologischen Gründen. Als Anwohner einer großen Ausfallstraße kann ich aus Erfahrung sagen, dass der LKW-Verkehr (analog zum Busverkehr) eine ganz andere Lärmdimension hat als PKWs. Vor dem Hintergrund des Lärmschutzes verspreche ich mir daher keine Verbesserung von dieser Maßnahme.

Kommentar von [jule318](#)

06.12.2011 | 17:14

unterstützt den Vorschlag

Preise runter für umweltbewusstes Fortbewegen!

Vor allem vernünftige (d.h. meines Erachtens wesentlich niedrigere) Preise würden zur vermehrten Nutzung der ÖPNV beitragen. Es kann doch nicht sein, dass es immer noch günstiger ist, mit dem Auto zu fahren, statt sich ein Abo bei der Bahn zu kaufen!

Maßnahmenvorschlag 1

5

Lärmart: Straßenlärm 24h



Konzept lärmindernder Fahrbahnbelag für Stadtstraßen

Hohe Priorität: 99

Niedrige Priorität: 9

8 Kommentare

Mit dem Einsatz von lärmminderndem Asphalt kann insbesondere auf stark frequentierten und mit Wohn- und Bürogebäuden dicht bebauten Straßen in innerstädtischen Bereichen die Lärmbelastung von betroffenen Bürgern und Bürgerinnen im Stadtgebiet Köln gesenkt werden.

Das Abrollen der Reifen wird oberhalb von 40 bis 60 km/h als entscheidende Geräuschquelle von Autos wahrgenommen. Daher versprechen Maßnahmen, die am Fahrzeug oder am Reifen-Fahrbahn-Geräusch ansetzen, eine beträchtliche Lärmminde- rung.

Bei den lärmoptimierten Asphaltdeckschichten kann, je nach Zusammensetzung (LOA, gummimodifizierte Asphaltdeckschichten etc.) 3 – 7 dB Minderung erreicht werden. Der Kölner gummimodifizierte LOA 5 DGM bringt etwa eine Lärmminde- rung von 5 – 6 dB. Die Höhe der Minderung ist daneben auch abhängig von der gefahrenen Geschwindig- keit und dem LKW-Anteil.

Anmerkung: eine Verringerung des Lärms um 3 dB entspricht einer Halbierung des Fahrzeugaufkommens.

Die Kosten sind im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen vergleichsweise gering – etwa 1 € / qm zusätzlich.

Im Rahmen des Bürgervorschlags soll die für die innerstädtischen Straßen zuständige Stadt ein Konzept zum Einsatz von lärmoptimierten Asphalt LOA 5 DGM aufstellen. Hoch lärmbelastete Straßen mit Überschreitungen der Auslösewerte bei gleichzeitig hohen Einwohnerbetroffenheiten sollen dabei Vorrang haben.

Nach Auswertung der 1. Online-Phase und weiteren Analysen wird angeregt, folgende Bereiche auf die Möglichkeit des Einbaus von lärmmindernden Fahrbahnbelägen vorrangig zu überprüfen und umzusetzen:

**Tabelle: Auswahl hochbelasteter Straßenabschnitte unter dem Aspekt lärmmin-
dernder Beläge als mögliche Lärminderungsmaßnahme**

Lfd. Nr.	Straße	Abschnitt
1	Alte Wipperfürther Straße	
2	Amsterdamer Str.	Johannes-Müller-Straße bis Pohlmannstraße
3	Äußere Kanalstr.	Venloer Straße bis Vogelsanger Straße
4	Bergerstraße	Schientrasse bis Frankfurter Straße
5	Bergisch-Gladbacher-Straße	Genovevastraße bis Otto-Kayser-Straße
6	Brühler Landstraße	Am Kölnberg bis OE
7	Eiler Str.	Gut Maarhausen bis Rösrather Straße
8	Escher Straße	Parkgürtel bis Liebigstraße
9	Frankfurter Str.	Olpener Straße bis Stadtautobahn
10	Frankfurter Str.	Guilleaumestraße bis Graf-Adolf-Straße
11	Frankfurter Straße	Wahn
12	Friedrich-Karl-Straße	Neusser Straße bis Amsterdamer Straße
13	Friedrich-Schmidt-Straße	
14	gesamte Gürtelstraße	innerhalb bebauter Bereiche
15	Gremberger Str.	An der Pulvermühle bis Rolshover Straße
16	Hauptstr. (Porz)	Karlstraße bis Steinstraße
17	Hauptstr. Ro	Sürther Straße bis Frankstraße
18	Hauptstr. Zü	Anker-/Börschgasse bis Karlstraße
19	Heidestraße	bebauter Bereich
20	Kaiserstr.	Dorotheenstraße bis Frankfurter Straße Porz
21	Liebigstraße	Subbelrather Straße bis Herkulesstraße
22	Liebigstraße	Escherstraße bis Methweg
23	Luxemburger Str.	Zu-/Abfahrt Militärringstraße bis Hans-Carl-Nipperdey-Straße
24	Luxemburger Str.	Luxemburger Wall/Eifelwall bis Barbarossaplatz
25	Maarweg	Aachener Straße bis Stolberger Straße
26	Marsdorfer Straße / Statthalterhofweg / Kirchweg	
27	Merianstraße	
28	Mülheimer Zubringer	
29	Neue Weyerstraße / Rothgerberbach / Blaubach / Mühlenbach / Filzengraben	
30	Neusser Straße	

Prioritäten-Liste: Maßnahmenvorschläge - Köln aktiv gegen Lärm
Endstand (22.11.2011, 8:00 Uhr bis 11.12.2011, 20:00 Uhr)

Lfd. Nr.	Straße	Abschnitt
31	Niehler Damm	
32	Niehler Str.	Auerstraße bis Namibiastraße
33	Rather Mauspfad	Ortsdurchfahrt Rath / Heumar
34	Richard-Wagner-Str.	
35	Riehler Straße	Ebertplatz bis Elsa-Brändström-Straße
36	Riehler Straße / An der Schanz	Zoobrücke bis Mülheimer Brücke
37	Ringstraßen	Innenstadt
38	Roggendorfstraße	
39	Roonstr.	
40	Schmittgasse	
41	Schönhauserstraße	
42	Siegburger Straße	Deutzer Brücke bis Severinsbrücke
43	Sülzburgstraße	Berrenrather Straße bis Luxemburger Straße
44	Vogelsanger Str.	Maarweg/Äußere Kanalstraße bis Helmholtzstraße
45	Vogelsanger Str.	Melaten-/Ehrenfeldgürtel bis Moltke-/Bismarckstraße
46	Vorgebirgsstraße	--
47	Volkhovener Weg	Bereich Heimersdorf
48	Wahner Straße	Anker-/Börschgasse bis Karlstraße
49	Waldstraße	Frankfurter Straße bis Mühlenweg Po
50	Willi-Suth-Allee	--
51	Zülpicher Str.	Lindenthal-/Sülzgürtel bis Universitätsstraße

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	5
Umsetzungszeitraum	Erstellung des Konzepts kurzfristig / Umsetzung der Maßnahmen kurz- bis langfristig
Kostentendenz	im Rahmen von Straßensanierungsmaßnahmen: gering / sonst hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärmminderungspotential:

Der Einsatz von lärmminderndem Asphalt auf innerstädtischen Straßen hat direkte und sehr positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen. In Abhängigkeit von zulässiger Geschwindigkeit und LKW-Anteil können Minderungen von 5 – 6 dB erreicht werden.

Umsetzungszeitraum:

Die Erstellung eines Konzepts ist kurzfristig möglich, die Umsetzung der Maßnahmen kurz- bis langfristig.

Kostentendenz:

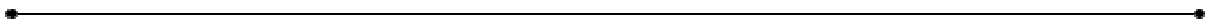
Erstellung des Konzepts aus Mitteln des laufenden Haushalts, Umsetzung im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen etwa 1 € / qm teurer als herkömmlicher Belag.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahmen an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen.
- Ausstattung möglichst vieler Straßen mit lärmoptimiertem Asphalt.



Kommentare:

Kommentar von [Hau22](#)

28.11.2011 | 21:50

lehnt den Vorschlag ab

Schwachstelle Versorgungsdeckel

Ich wohne an einer Straße mit "Flüster-Asphalt", der Lärm ist immer noch enorm. Kleine Unebenheiten an "Versorgungsdeckeln" (Gully, Telefon, Kanal, TV-Kabel, . . .) machen die Investition schnell zunichte, insbesondere die nächtlichen LKW mit klappernden (Container-)Türen werden dadurch nicht leiser. Der Vorteil ist jedoch, dass dieser Asphalt nicht so haltbar ist wie der herkömmliche, daraus folgen häufigere mit Straßensperrungen verbundene Ausbesserungsarbeiten. In diesen Zeiten ist nachts Ruhe :-)

Kommentar von [RedaktionKK](#)

30.11.2011 | 15:02

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte/r havi22

vor dem Hintergrund hier vorliegender Informationen möchte ich auf folgendes hinweisen:

Unebenheiten an Versorgungsdeckeln:

Eigentümer der „Versorgungsdeckel“ sind die jeweils zuständigen Ver- und Entsorgungsunternehmen. Beim Ausbau des Konrad-Adenauer-Ufers mit lärm mindernden Belägen wurde in einem Bereich eine „lärmarme Schachtabdeckung“ als Versuchsobjekt eingebaut. Dieser reduziert im Überfahrgeräusch den Lärm gegenüber einer "normalen" Abdeckung um rund 4 dB(A) (dies ist eine Reduzierung um mehr als die Hälfte).

Zukünftig ist aber beabsichtigt, die jeweiligen Eigentümer dieser Schachtbauwerke dazu zu bringen, diese Flüsterabdeckungen auch einzubauen. Hinsichtlich der Ebenheit beim Einbau der Abdeckungen stehen die ausführenden Firmen auch in der Gewährleistung. Sollten hier im Einzelfall Einbauten abgesackt sein, und somit zur Lärmquelle werden, kann der Bürger dies unter der Schlaglochhotline (Telefon: 0221 / 221-38141; E-Mail: strassenverkehrstechnik@stadt-koeln.de) mitteilen. Von dort aus wird dann die Firma aufgefordert, die Schadstelle zu beseitigen.

Haltbarkeit:

Ein Ermüdungsgutachten hat ergeben, dass der in Köln erstmalig eingebaute lärmoptimierte Asphalt mit Gummi-modifizierung (LOA 5 D GM) deutlich länger hält als ein polymermodifizierter Asphalt. Er ist nicht vergleichbar mit dem klassischen "Flüsterasphalt", auch offenporiger Asphalt genannt, der nach Veröffentlichungen (Beispiel: Minderung des Verkehrslärms in Städten und Gemeinden, Broschüre ADAC 2011) nur 6-8 Jahre hält und etwa dreimal so teuer sei. Die Kölner Variante LOA 5 D GM ist nicht wesentlich teurer als ein polymermodifizierter, herkömmlicher Asphalt, und man geht derzeit von einer Haltbarkeit von bis zu 30 Jahren aus.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Kommentar von [Niehl2010](#)

01.12.2011 | 20:23

unterstützt den Vorschlag

Niehler Damm

Die Rheinenergie hat über Monate den Niehler Damm aufgerissen und Rohre verlegt. In einer einzigartigen "Flickschusterei" hat sie die Straße bzw. die Löcher, die vorher schon in keinem guten Zustand war, mit Teer geflickt, und zu einer Holperstrecke gemacht, Ich wüsste gerne, inwiefern man die Rheinenergie bei einer hoffentlich geplanten Straßensanierung in die Pflicht nehmen kann. Wenn man schon nicht, durch Geschwindigkeitsbeschränkungen den Niehler Damm für "Staumumfahrer" unattraktiv machen kann, wäre doch wenigstens ein so genannter "Flüsterasphalt" wünschenswert.

Kommentar von [bumbel](#)

02.12.2011 | 21:03

unterstützt den Vorschlag

Flüsterasphalt

Im Gegensatz zur Rheinufer- u. Boltens Sternstrasse ist der Niehler Damm vom Hafen bis hinter den Niehler Dom dicht bebaut mit Wohnhäusern. Also bitte auch hier FLÜSTERASPHALT! Danke

Kommentar von [dezibel](#)

07.12.2011 | 21:18

unterstützt den Vorschlag

Flüsterasphalt

Ich halte diese Maßnahme in Bezug auf die Lärminderung für sehr effektiv! Zusätzliche flankierende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen, LKW-Lenkungskonzepte und Einbau von lärmarmen Abdeckungen, Vermeidung von Unebenheiten der Strassendecke etc. können wirklich zu einer deutlichen Verbesserung führen.

Hinsichtlich der Luftschadsituation ich diese Maßnahme leider völlig unwirksam.

Wie lange hält denn normalerweise ein herkömmlicher Asphalt und was kostet er pro m²? Kann denn nicht künftig auch an den weniger betroffenen Strassen LOA 5 D GM eingebaut werden?

Kommentar von [RedaktionHK](#)

09.12.2011 | 09:51

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte/r dezibel,

zu den von Ihnen gestellten Fragen kann folgendes gesagt werden:

Kosten und Haltbarkeit herkömmlichen Asphalts:

Beim Einbau des LOA 5 D GM in den Straßen Konrad-Adenauer Ufer und Boltensternstraße, bei denen eine zweilagige Erneuerung erforderlich war, ergaben sich nach hier vorliegenden Informationen folgende Erkenntnisse.

Bei einer zweilagigen Erneuerung, abhängig von der Bauklasse nach den Richtlinien für den Straßenoberbau (RSTO), kostet ein herkömmlicher, polymermodifizierter Asphalt mit einer Schichtdicke von insgesamt 12 Zentimetern im Einbau rund 66 Euro pro Quadratmeter („Gesamtpaket“ d. h. Einbau, Ausbau usw.). Man geht derzeit bei diesem Asphalt von einer Liegedauer von rund 10 bis 15 Jahren aus.

Die durchgeführte Ermüdungsstudie hat ergeben, dass der gummimodifizierte Asphalt (LOA 5 D GM) deutlich bessere Werte in der Nachhaltigkeit ergeben hat. Daher kann man davon ausgehen, dass dieser Asphalt eine Haltbarkeit von 20 bis 30 Jahren erzielen wird.

Einbau an weniger betroffenen Straßen:

Laut Erlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008 zur Lärmaktionsplanung (Ziffer 2) ist bei der Lärmaktionsplanung in der Regel eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. Dabei stehen insbesondere das Ausmaß der Pegelüberschreitung, die Anzahl der betroffenen Personen, der Gesamtlärmpegel sowie der technische, zeitliche und finanzielle Aufwand im Vordergrund. Vor diesem Hintergrund kommt der LOA 5 D GM unter dem Aspekt der Lärmaktionsplanung vorrangig für hoch lärmbelastete Straßen in Frage.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Kommentar von [dezibel](#)

09.12.2011 | 11:19

LOA 5 D GM der Asphalt der Zukunft?

Sehr geehrte Redaktion,

vielen Dank für die ausführliche Beantwortung meiner Fragen! Wenn ich alles richtig verstanden habe, entsteht beim Einbau von LOA 5 D GM 1 €/m² Mehrkosten, aber er hält doppelt solange und ist damit deutlich günstiger! Das heißt für mich, aus Kostengründen kann und darf künftig nur noch LOA 5 D GM als Asphalt der Zukunft eingesetzt werden.

Und das alles unabhängig vom Erlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008 zur Lärmaktionsplanung (Ziffer 2).

Kommentar von [Redder](#)

09.12.2011 | 17:59

keine Verknüpfung

Lärmmindernder Fahrbahnbelag für Stadtstraßen

Mich wundert nur, dass hier weder die Innere Kanalstraße noch die Universitätsstraße genannt werden.

Maßnahmenvorschlag 11

6

Lärmart: Straßenlärm 24h



Durchgangsverkehr
7,5 t
22 – 6 h

LKW-Nachtfahrverbot an hochbelasteten Straßen

Hohe Priorität: 94

Niedrige Priorität: 15

4 Kommentare

Lkw tragen maßgeblich zu den Lärmemissionen im Straßenverkehr bei. Hier ist es insbesondere ihr im Vergleich zu Pkw hoher Vorbeifahrtpegel und ihre Schadstoffemissionen, die zu erheblichen Störfwirkungen führen. So sind beispielsweise leichte Lkw bis 7,5 t um ungefähr 5 dB und schwere Lkw sogar um ungefähr 14 dB lauter als ein Pkw. Die Geräuschbelastung eines Lkw entspricht der von 23 Pkw.

Ein Nachtfahrverbot für LKW zielt in erster Linie darauf ab, den Lkw-Verkehr in der lärmsensiblen Zeit im Nachtzeitraum zu beschränken und damit die Nachtruhe von Anwohnerinnen und Anwohnern der betroffenen Straßen sicherzustellen. Das Nachtfahrverbot bezieht sich auf die Zeit zwischen 22.00 bis 06.00 Uhr.

Anlieger- und Lieferverkehre wie auch die Erreichbarkeit von Gewerbestandorten sind bei der Planung der Verbotszonen ebenso zu berücksichtigen wie mögliche neue Belastungen durch Verlagerung der Lkw auf Ausweichstrecken. Ein entsprechendes Beschilderungskonzept wie auch mögliche Alternativrouten, die die Lkw dann nutzen können, sind aufzustellen beziehungsweise auszuweisen.

Mit der Maßnahme können Pegelminderungen von 1 bis 3 dB(A) erreicht werden.

Besonders wirksam ist die Umsetzung eines Lkw-Nachtfahrverbotes in Kopplung mit einer gleichzeitigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h. Mit dieser gekoppelten Maßnahme kann der Lärmpegel sogar um 3 bis 5 Dezibel gesenkt werden.

Hoch lärmbelastete Straßen mit Überschreitungen der Auslösewerte bei gleichzeitig hohen Einwohnerbetroffenheiten sollen dabei Vorrang haben.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	4
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig
Kostentendenz	gering bis hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

LKW-Nachtfahrverbote haben direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenen-zahlen. Lärminderungen zwischen 1 – 3 dB sind möglich. Insbesondere Belastungen durch Spitzenpegel fallen geringer aus.

Umsetzungszeitraum:

Beschilderungen für ein LKW-Nachtfahrverbot können sicherlich kurz- bis mittelfristig geprüft und umgesetzt werden. Planung und Umsetzung von den LKW-Verkehr auffan-genden Ausweichstrecken und möglichen Umgehungsstraßen bedürfen eher eines langfristigen Umsetzungszeitraums.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten für zusätzliche Beschilderungen eher gering ausfallen, die Kosten für Planung und Umsetzung von den LKW-Verkehr auffan-genden Ausweichstrecken und möglichen Umgehungsstraßen mittel bis sehr hoch sind.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Reduzierung der LKW-Anteile in den betroffenen Straßen
- Minderung der Lärmbetroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner während der sensiblen Nachtstunden
- Positive Synergieeffekte für die Luftreinhaltung



Kommentare:

Kommentar von [hennes4711](#)

01.12.2011 | 11:09

keine Verknüpfung

Sollte auch mal überprüft werden

Seit der Umgestaltung des fließenden Verkehrs durch die Ansiedlung von IKEA, ist der Lindweiler Weg in Longerich für den LKW-Verkehr gesperrt. Leider hält sich kein Fahrer (s. Zoobrücke) an dieses Verbot. Auch meine Anfrage beim Straßen-Verkehrsamt brachte nur die üblichen Ausreden der Verantwortlichen.

Halt, nein... es wurde ein weiteres Schild angebracht (hier wird kontrolliert) . Geholfen hat das natürlich überhaupt nicht.

Hier sollte endlich mal was unternommen werden.

Kommentar von [js47loevenich](#)

03.12.2011 | 16:29

Dies trifft auf viele Stadtteile zu...

Überall dort, wo ein Durchfahrtsverbot erlassen worden ist, sollte auch kontrolliert werden - die LKW-Fahrer kümmern sich einen "... um die Verbote (auch die Polizei scheint sich nicht zu kümmern, im Gegenteil: LKW's werden freundlich durchgewinkt, Streifenwagen fahren friedlich hinterher, anstatt die Fahrer für ihr verbotswidriges Tun zur Rechenschaft zu ziehen.

Begründung der Führung: Hier ist kein Unfallschwerpunkt...). Also bitte: Nicht nur nachts, sondern überall kontrollieren!

Kommentar von [Niehl2010](#)

01.12.2011 | 20:04

unterstützt den Vorschlag

Niehler Damm

Es gibt ein Anwohnerschild für LKWs, wenn man von der Boltensternstraße kommt. Sehr gerne wird diese Abkürzung ins Gewerbegebiet von LKWs genommen. Vom Norden kommend gibt es sogar ein Schild "Anwohner ab 21 oder 22 Uhr keine LKWs, Autos und Motorräder". Leider hält sich keiner daran. Es wäre vielleicht schon wünschenswert, wenn dieses Schild auch am Niehler Damm von der Boltensternstraße/Amsterdamer Straße aufgehängt würde.

Kommentar von [Lindenthalerin](#)

07.12.2011 | 10:47

keine Verknüpfung

Westliche Stadtteile gehen im Lärm unter

Bekannt ist der Stadtteil Lindenthal durch seine Grünanlagen und "Villen". Doch die immens hohe Verkehrsbelastung wegen der höchsten Krankenhausdichte Europas, der Universität, der Feuerwehr und vieler Schleichwegfahrer wird nie erwähnt. Jetzt soll auch noch der Großmarkt nach Marsdorf verlegt werden. Es ist doch schon jetzt klar, dass die LKW natürlich schon wieder durch Lindenthal brettern, besonders gerne nachts!!!! Auch der Fluglärm ist für Lindenthaler kein Fremdwort !!! Straßen, wie die Bachemerstraße brauchen unbedingt einen Fahrradstreifen, denn die Fahrbahnbreite auf dem Stück zwischen der Kreuzung Hans-Sachs-Str./ Bachemer Str. und der Grundschule Bachemer Straße ist "Autobahnbreit". Durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreite durch den Radfahrstreifen könnte man hier 2 Fliegen mit einer Klappe schlagen. Sicherheit für die Fahrradfahrer und eine Minderung der Geschwindigkeit für die Autofahrer.

Maßnahmenvorschlag 18



Lärmart: Straßenlärm 24h



Gesamtverkehrskonzept

Hohe Priorität: 91

Niedrige Priorität: 14

5 Kommentare

Auf gesamtstädtischer Ebene übernimmt das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln die Aufgabe der Integration von grundlegenden Aspekten der Siedlungs-, Umwelt- und Verkehrsplanung. Das Konzept von 1992 wird derzeit von der Verwaltung unter dem Titel „Stadtentwicklungskonzept Verkehr“ unter Beteiligung der betroffenen städtischen Dienststellen überarbeitet und soll anschließend als Beurteilungsgrundlage für teilräumliche Planungen und der verkehrlichen Auswirkungen größerer Projekte in der Stadt dienen.

Das Konzept beschreibt Rahmenbedingungen, Ziele und Maßnahmen für verbesserte Verkehrsverhältnisse in Köln. Dabei werden langfristige Entwicklungstrends beachtet. Zur Minimierung von Konfliktfällen sollen die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung der Kosten rechtzeitig abgewogen werden.

Dieses Konzept soll unter anderem auch aufzeigen, wie Kölnerinnen und Kölner sowie die Berufspendlerinnen und Berufspendler von außerhalb ihrer täglichen Wege in Zukunft möglichst stadtverträglich, umweltschonend, preiswert, sicher und barrierefrei zurücklegen können. Hierzu wird das Konzept geeignete Maßnahmenbündel benennen, die anschließend umgesetzt werden sollen. Die Verkehrsmittelwahl der Kölnerinnen und Kölner hat sich übrigens in den letzten drei Jahrzehnten bereits in Richtung Umweltverbund verändert. So hat sich der Anteil der Pkw-Fahrten zugunsten des ÖPNV- und Radverkehrs zwischen 1982 und 2006 von 48 auf 43 % verringert. Die Verkehrsbelastung in der Innenstadt liegt heute rund 10 % unter der in den 90er Jahren.

Die im Stadtentwicklungskonzept Verkehr vorzuschlagenden Maßnahmen sollen auch zu einer Verringerung der Lärmbelastung, insbesondere nachts, führen.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	4
Umsetzungszeitraum	langfristig
Kostentendenz	gering bis hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Das Stadtentwicklungskonzept Verkehr hat direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenanzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Das Konzept lässt sich kurz- bis mittelfristig erstellen. Der Umsetzungszeitraum der Maßnahmen erfolgt langfristig.

Kostentendenz:

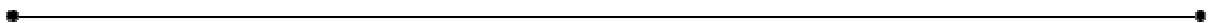
Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Leistungsfähige Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz.
- Entlastung von Streckenabschnitten mit hohen Einwohnerdichten und hohen Lärmbelastungen
- Ausgewogenes und angemessenes Angebot für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer
- Erhöhung des Anteils an Bahn-, Bus-, Rad- und Fußgängerverkehrs am Verkehrsaufkommen in den nächsten 15 Jahren
- Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen. Positive Effekte sind auch im Bereich Luftqualität zu erwarten



Kommentare:

Kommentar von [Kontrolletti](#)

23.11.2011 | 10:38

keine Verknüpfung

Bitte Maßnahmen, keine Konzepte

Wenn die Bürgervorschläge schon auf 28 heruntergekocht werden, dann erwarte ich von der Verwaltung ganz konkrete Maßnahmen, keine weitere Arbeitsbeschaffung durch Konzeptentwicklung.

Kommentar von [KuLiSZ](#)

23.11.2011 | 11:37

genau meine Meinung

was nützt der Blick auf das große Ganze, wenn es dann aus Kostengründen nur beim Zuschauen bleibt? Jede kleine, tatsächlich umgesetzte Einzelmaßnahme bringt mehr als ein Konzept, für das wir erst noch hundert Jahre sparen müssen.

Kommentar von [niels](#)

27.11.2011 | 16:16

Nicht zielführend

Dieses Denken führt nicht selten zu genau den Problemen über die man sich als Kölner immer so gerne aufregt: ein Haufen nicht aufeinander abgestimmter, teils sogar gegensätzlicher, Einzelmaßnahmen die zwar viel kosten, in der Summe aber nicht zu viel führen.

So mag bspw. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf irgendeiner Durchgangsstraße einzeln betrachtet sinnvoll sein, wenn die Taxis und LKWs dann aber einfach auf die umliegenden Wohngebiete ausweichen, war das unter'm Strich wohl keine gute Idee.

Um mit möglichst wenig Geld möglichst viel zu erreichen, muss man den gesamten Kölner Verkehr holistisch betrachten. Man muss wissen, wie die Pendlerströme aktuell verlaufen, und in den nächsten verlaufen werden, wie sich der ÖPNV entwickeln wird/muss, wie man ein attraktives Fahrradstraßennetz aufbauen kann, etc.

So ist auf den ersten Blick z.B. jeder Meter Radweg begrüßenswert. Möchte man allerdings dauerhaft den Verkehr vom Auto aufs Rad verlagern, so muss man dafür sorgen dass bspw. der gesamte Weg von Wohn- zu Arbeitsort bequem zurückgelegt werden kann. Selbst wenn nur der allerletzte Kilometer nicht ordentlich für Radler befahrbar ist, werden sie vermutlich gar nichts erst aufs Rad steigen und lieber direkt das Auto nehmen, alle bis dahin ausgeführten Maßnahmen bringen somit wenig bis gar nichts, nur weil das letzte Glied in der Kette fehlt..

Solche Probleme konnte man bei der noch nicht so lange zurückliegenden Hafenausbaudiskussion gut beobachten. Wer einen Hafen vergrößert muss auch darlegen wie die Fracht dann von/nach dort auf dem Landwege weitertransportiert werden kann, etc. Was nützt ein toller Hafen (Einzelmaßnahme) wenn er für Bahnen unerreichbar ist und die LKWs stundenlang im Stau stehen und die Anwohner nerven (wg. fehlendem Gesamtkonzept)?

Kommentar von [Klausen](#)

23.11.2011 | 16:12

unterstützt den Vorschlag

Gesamtverkehrskonz. u. LKW-Führungskonz. für den Kölner-Norden

Die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe im Kölner Norden erfordern die Erstellung der genannten Konzepte. Neben IKEA und den Logistikzentren der Fa. REWE und Rossmann wurde die Kapazität der MVA erweitert. Für das ehemalige Rangierbahnhofsge-
lände Nippes werden FNP`s erstellt um derzeitigen und zukünftigen Gewerbebetrieben Ausdehnung und Ansiedlung zu ermöglichen. Im Jahr 2013 wird die erste Ausbaustufe des Container Terminals an der Geestemünder Straße gebaut. Bis 2015 soll eine Gesamtschule für ca. 1100 Schüler in Longerich erstellt werden.

Alle diese Maßnahmen haben bzw. werden zu erheblichen Verkehrssteigerungen führen. Ohne die genannten Konzepte wird der Kölner Norden im Verkehr ersticken und die Bevölkerung durch Lärmemission geschädigt werden.

Kommentar von [Philipp786](#)

26.11.2011 | 11:08

ist neutral

Gesamtverkehrskonzept

Es sollte auch über eine viel besser deutlich werdende Beschilderung zurückgegriffen werden. Als ich nach Köln gezogen bin, habe ich viele Kilometer Umweg durch Verfahren in Kauf nehmen müssen, da die Beschilderung für Richtungswechsel etc. einfach Mangelhaft bis unzureichend aufgestellt sind.

Maßnahmenvorschlag 10

8

Lärmart: Straßenlärm 24h



LKW - Führungskonzept

Hohe Priorität: 90

Niedrige Priorität: 11

8 Kommentare

Teilweise verkehrt ein nicht unerheblicher Anteil des Schwerverkehrs als reiner Durchgangsverkehr auf innerstädtischen Straßen. Das LKW-Führungskonzept strebt eine Bündelung dieser Verkehre auf übergeordnete Hauptverkehrsstrecken und eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche, wie beispielsweise gewerblich genutzte und anbaufreie Strecken und eine daraus resultierende Entlastung von Wohngebieten an. Eine Halbierung des Schwerverkehrsanteils führt auf Innerortsstraßen mit hohem Schwerlastanteil nicht selten zu Pegelminderungen von 4-6 dB(A).

Die Stadt überarbeitet zurzeit das LKW-Führungskonzept. 86 Vorschläge aus der 1. Online-Beteiligung sind in die Betrachtung einbezogen worden.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	3
Umsetzungszeitraum	kurz- bis langfristig
Kostentendenz	gering bis hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Das LKW-Führungskonzept hat direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen in den Bereichen, in denen eine Einschränkung bzw. Entlastung erfolgt.

Umsetzungszeitraum:

Das Konzept lässt sich kurzfristig erstellen. Der Umsetzungszeitraum der Maßnahmen hängt von der Art der Maßnahmen ab, zum Beispiel Beschilderung kurzfristig, gegebenenfalls erwogene Umgehungsstraßen langfristig.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden. Kosten für Beschilderung fallen gering aus, der Bau von gegebenenfalls erwogenen Umgehungsstraßen ist sehr kostspielig.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahmen liegen bei der Stadt Köln (innerstädtische Straßen).

Ziel der Maßnahme:

- Ziel des LKW-Führungskonzeptes ist, für den LKW Verkehr die besten, sichersten und geeignetesten Fahrrouten im Kölner Stadtnetz festzulegen, ohne das Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung unnötig von LKW Durchgangsverkehr belastet werden.
 - Weitere positive Effekte sind auch in den Bereichen Lärm und Luftqualität zu erwarten
-

Kommentare:

Kommentar von [Kontrolletti](#)

23.11.2011 | 10:43

keine Verknüpfung

Bitte Maßnahmen, keine Konzepte!

Wenn die Bürgervorschläge schon auf 28 heruntergekocht werden, dann erwarte ich von der Verwaltung ganz konkrete Maßnahmen, keine weitere Arbeitsbeschaffung durch Konzeptentwicklung.

Kommentar von [ModerationJO](#)

23.11.2011 | 11:29

Bitte nicht der selbe Kommentar zu verschiedenen Konzepten!

Sehr geehrter Diskussionsteilnehmer, bitte fügen Sie zu verschiedenen Konzeptvorschlägen nicht immer den selben Kommentar ein. Gehen Sie bitte inhaltlich auf die verschiedenen Vorschläge ein. Formulierungen "wie keine weitere Arbeitsbeschaffung durch Konzeptentwicklung" können als eine Unterstellung gegen die Verwaltung verstanden werden. Dies ist für eine inhaltliche Diskussion nicht förderlich.

Mit freundlichen Grüßen
Moderation Joseph Strauch

Kommentar von [Kontrolletti](#)

24.11.2011 | 10:32

Diskussion über das Verfahren, Infos zum Verfahren?

Hallo, vielleicht liegt meine Frustration an der Menge der "Konzepte" auch an einem Informationsdefizit? Dazu zwei Fragen:

Gibt es im Rahmen dieser Website eine Möglichkeit, über das Verfahren an sich zu diskutieren?

Und wo kann man nähere Informationen zum Vorgehen der Verwaltung finden, beispielsweise zu den Fragen:

Nach welchen spezifischen Kriterien wurden die 28 Vorschläge ausgesucht?

Nach welchen spezifischen Kriterien wurde das Lärmmin-
derungspotential der Vorschläge eingestuft (1-5)?

Kommentar von [RedaktionHK](#)

24.11.2011 | 17:53

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrter Teilnehmer,

die Erstellung von Konzepten stellt die Basis für eine systematische und auf die Zukunft ausgerichtete Umsetzung von Einzelmaßnahmen dar. Ein lediglich auf die ad hoc Festlegung von Einzelmaßnahmen abzielender Lärmaktionsplan entspricht in erster Linie nicht der Intention der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Ein solcher würde zu einer Verlagerung der planerischen Probleme in die nächsten Stufen des regelmäßig zu überarbeitenden Lärmaktionsplans führen.

Informationen zur Erarbeitung der Maßnahmenvorschläge finden Sie auf den Internetseiten z. B. unter dem Reiter „Informationen“ (2. Online-Phase seit dem 22. November eröffnet!) und bei den FAQ.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Redaktion

Kommentar von [ModerationAW](#)

25.11.2011 | 09:44

Hinweis der Moderation

Sehr geehrter Teilnehmer,
es besteht die Möglichkeit Kommentare zum Verfahren in der Rubrik Lob & Kritik zu äußern.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihre Moderation

Kommentar von [Kodinger](#)

01.12.2011 | 16:33

keine Verknüpfung

LKW Führungskonzept / Gesamt-Güterkonzept

Eine einseitige Umlenkung auf die Autobahnen reicht nicht aus. Da wird das Problem nur verlagert.

Es muss ein Konzept aller möglichen Transportmittel erarbeitet werden unter Beteiligung LKW/Strasse (bis zu welcher Klasse dürfen LKWs in die Stadt) Schiffe/Wasserwege, Bahn/Schiene.

Die Logisitkette/Dispostionsverhalten muß den verfügbaren Kapazitäten angepaßt werden. Z.B. Vermeidung von Leerfahrten, usw.

Kommentar von [js47loevenich](#)

03.12.2011 | 16:34

unterstützt den Vorschlag

Schilder bringen nichts...

... hier muss Kontrolle her! Bei uns ist seit März ein Durchfahrtsverbot für LKW wieder eingerichtet. Fazit:

Kein Brummi kümmert sich darum - am schlimmsten sind Baustellen- und Containerfahrzeuge. Wichtig: Die Polizei sollte endlich mal durchgreifen!

Kommentar von [Lindenthalerin](#)

07.12.2011 | 10:57

keine Verknüpfung

LKW Verkehr nur über die großen Radialstraßen in die Innenstadt

Der LKW Verkehr sollte nur über die dafür ausgebauten Radialstraßen und auch nur tagsüber geleitet werden. Warum müssen stadtteilbezogene Straßen wie die Gleueler und die Bachemer Straße in Lindenthal als Schleichweg erhalten? Wir sind schon genug mit dem Berufsverkehr aus dem westlichen "Speckgürtel" gestraft! Neben Universität und Krankenhausverkehr reicht es jetzt.

Maßnahmenvorschlag 23

9

Lärmart: Fluglärm 24h



Kontrolle der Fluggenauigkeit und Flughöhe

Hohe Priorität: 88

Niedrige Priorität: 31

21 Kommentare

Die Erprobung und Einführung möglichst lärmarmen Flugverfahren gehört seit langem zum Aufgabengebiet der Fluglärmmessstelle des Flughafens.

Schon in den Jahren 1994 bis 2000 wurde eine Reihe von Abflugverfahren und Abflugprofilen erprobt, um möglichst lärmarme Abflüge zu erreichen. Diese ständige Kontrolle und Optimierung gehört zu den Daueraufgaben, die durch Flughafen und Flugsicherung DFS gemeinschaftlich wahrgenommen werden.

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

Neben der Optimierung der Abflüge wird auch an der Entwicklung möglichst 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 6⁰⁰ - 8⁰⁰ 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 Abfluggenauigkeit.

Weiterhin soll die CDA Quote verbessert werden, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll beim Anflug CDA-Profil fliegen.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	4
Umsetzungszeitraum	kurzfristig bis Daueraufgabe
Kostentendenz	gering
Zuständigkeit	externe Zuständigkeit

Lärmminderungspotential:

Durch Minderung des maximalen Geräuschpegels beim CDA-Profil hat dies auch direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen im Anflugbereich. Auch die Optimierung der Abflüge hat positive Auswirkungen.

Umsetzungszeitraum:

Kurzfristig bis Daueraufgabe. Zur Verbesserung der CDA-Quote findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Flughafen Köln / Bonn und Flugsicherung DFS

Ziel der Maßnahme:

- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürgerinnen und Bürger
- Mittels verbesserter Beschreibung von Abflugrouten anhand geografischer Wegpunkte soll eine höhere Genauigkeit beim Abflug erreicht werden. Dies ermöglicht so ein präzises und reproduzierbares Abflugverhalten
- Neben der durch CDA erzielten zusätzlichen Lärmminderung sparen die Airlines auf diese Weise auch Kerosin



Kommentare:

Kommentar von [schuetze21](#)

22.11.2011 | 22:30

keine Verknüpfung

Kontrolle der Fluggenauigkeit und Flughöhe

Die Piloten der Maschinen die sowohl Nachts oder am Tag Richtung Norden starten sollten sich mehr an die vorgegebenen Radien halten wenn sie Richtung Westen abdrehen. Es ist an manchen Sommertagen kaum möglich sich außerhalb des Hauses bei dem Startlärm zu unterhalten. Nachts dröhnen die Frachtmaschinen, während sie die Abflugradien sehr eng nehmen, so das man das Gefühl hat die Maschinen gleich durchs Dach kommen. Nach meiner Schätzung werden im Bereich Köln-Porz-Ensen die Abflugradien um etwa 1 KM Richtung Süden verengt.

In klaren Nächten dröhnt der Schalldruck der Frachtmaschinen die in Richtung Süden abfliegen so heftig, dass man meint es würde ein starkes Gewitter aufziehen.

Nach meinen Recherchen mit (<http://www.flightradar24.com>) handelt es sich nachts überwiegend um Maschinen des Typs MD11. Diese Maschinen sollten sich genauestens an die zentralen Abflugkorridore halten und möglichst schnell an Höhe gewinnen. Außerdem müssten diese Frachtflieger schnellstmöglich ersetzt werden.

Kommentar von [koelnfreund](#)

23.11.2011 | 09:09

keine Verknüpfung

Beitrag

wurde von mir nicht verstanden. Hier wird doch die Genauigkeit der Flugkorridore angemahnt. Ein Verfahren wie das cda wird längst durchgeführt aber scheint gemaess der Lawine von Beschwerden nicht auszureichen.

Was wird getan gegen die breite Streuung der Anflüge ?

Kommentar von RedaktionHK

23.11.2011 | 18:16

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrter Koelnfreund, es ist richtig, dass das CDA-Verfahren bei den Anflügen bereits praktiziert wird. Gegenstand des Maßnahmenvorschlags ist die Erhöhung des CDA-Anteils, d. h. ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen. Daran wird weiterhin gearbeitet. Anfliegende Luftfahrzeuge werden nach hiesigem Kenntnisstand mittels Radarführung zum Endanflug der sich im Betrieb befindlichen Landebahn geleitet. Bei der Radarführung stellt der Lotse die erforderlichen Abstände durch Zuweisung von Steuerkursen und Geschwindigkeiten her; dadurch kommt es bei den einzelnen Flügen zu zufallsweise gestreuten Flugwegen. Grundsätzlich werden Instrumentenflüge zum Endanflugpunkt des Instrumentenlandesystems geführt. Diese Verfahren beruhen auf internationalen Standards. Genauere Informationen erhalten Sie bei der Deutschen Flugsicherung in Langen
(http://www.dfs.de/dfs/internet_2008/portal/deutsch/footer/impresum/index.html; info@dfs.de Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Kommentar von roclih

23.11.2011 | 09:53

keine Verknüpfung

CDA QUOTE Lärminderungspotential erneutes WINDOW Dressing

Alles was der Flughafen über angebliches Bemühen bzgl. mgl. Lärminderung aufführt ist reines vordergründiges BLA BLA. Dass das hier breit beschriebene CDA Anflugverfahren in Regionen, die weit vom Flughafen entfernt sind u. daher nur marginal vom Fluglärm betroffen sind, marginale Lärmreduktionen bewirkt, ist unbestritten. Aber wenn es an wirklich effektive Lärmreduktionsverfahren geht wie drastische Gebühren - Erhöhung der lärmintensiven Nachstarts oder Steilstartverfahren, dann finden selbst Versuche hierzu gar nicht erst statt.....

Kommentar von [Kontrolletti](#)

23.11.2011 | 10:48

keine Verknüpfung

Bringt nicht viel

Wie dieser Vorschlag von der Verwaltung ein genauso hohes Lärminderungspotential bescheinigt bekommt wie der Einsatz leiserer Flugzeuge ist mir ein Rätsel. Wie wurde diese Einstufung vorgenommen?

Kommentar von [RedaktionHK](#)

23.11.2011 | 19:04

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrter Kontrolletti,
das der Einsatz von leiseren Flugzeugen ein hohes Lärm-minderungspotential hat, ist unstrittig.
Dies gilt jedoch auch für das CDA-Anflugverfahren. Wie im Maßnahmenvorschlag aufgezeigt, kann dieses immerhin eine Lärminderung von bis zu 6 dB(A) bewirken.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Kommentar von [Kontrolletti](#)

24.11.2011 | 10:55

Hilft den wirklich Belasteten nicht.

Sehr geehrte Redaktion:
CDA soll laut Maßnahmenvorschlag in einer Entfernung von 20-50 km vom Flughafen wirken, also nur deutlich außerhalb der Lärmschutzbereiche, die ja am stärksten belastet sind.
Zum Vergleich: Wie hoch ist die Lautstärkedifferenz im Anflug zwischen MD-11 und Boeing 777? Oder zwischen Boeing 777 (Fracht) und Boeing 747 (Passagier)? Innerhalb der Lärmschutzzone, also beispielsweise in einer Entfernung von 5 oder 10 km vom Flughafen?

Kommentar von [akuleo](#)

25.11.2011 | 15:07

unterstützt den Vorschlag

Ungenaue Flüge

Alle Beteuerungen sind Augenwischerei:

Jedes Flugzeug, das vom Flughafen in Richtung Nord-West startet, ist gehalten, den Rhein über der Rodenkirchener Brücke zu überqueren.

Fast jedes Flugzeug fliegt eine engere Kurve und donnert über Rodenkirchen - um etwas zu sparen.

Man hält sich nicht dran.

Kommentar von [Fledermaus](#)

28.11.2011 | 18:29

lehnt den Vorschlag ab

Nicht mehr fliegen

Flugzeuge und Autos verpesten mit Lärm und Abgasen unsere Welt und nehmen uns Lebewesen irrsinnig viel Platz weg. Also: Unnötiges Fliegen (z.B. innerhalb Europas zum Einkaufen) nicht mehr zulassen. Fledermaus

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

30.11.2011 | 18:00

keine Verknüpfung

Querverweis

Liebe Beteiligte,
bitte meinen Kommentar unter Maßnahmenvorschlag 24 (Antwort auf Frau Schur) lesen;
muss man ja nicht alles dreimal schreiben.
Gute Nacht!

Kommentar von [ruthio](#)

02.12.2011 | 08:57

unterstützt den Vorschlag

Kontrolle der Fluggenauigkeit und Flughöhe

Siehe Kommentar zu Vorschlag 24. Höchste Priorität! Hier muss auch die genaue Einhaltung der Flugrouten kontrolliert werden, da viele Piloten offensichtlich die bestehenden Vorschriften missachten oder aber ihre Bordgeräte unprofessionell beherrschen. Vielleicht hilft auch ein Sehtest!

Kommentar von [ModerationSOK](#)

02.12.2011 | 09:11

Bitte die Spielregeln beachten

Liebe ruthio,

auch hier gilt die Spielregel: Seien Sie respektvoll. Vermeiden Sie persönliche Angriffe. Dies könnte andere verletzen oder beleidigen. Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Moderation Knuth.

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

02.12.2011 | 17:39

???

"andere verletzen oder beleidigen"?

Ist Ironie ein nur für Politiker und Fluglärmbefürworter erlaubtes Stilmittel?

"persönliche Angriffe" ist ja wohl auch Ihrerseits bestenfalls als ironisch zu verstehen angesichts von Gesundheitsschädigungen durch Fluglärm?

Kommentar von [ModerationAW](#)

02.12.2011 | 18:04

Die Spielregeln

Lieber GuteNachtBaer,

ich möchte Sie an die Besonderheiten der schriftlichen Kommunikation erinnern: Manchmal kann Ironie falsch verstanden werden, wenn man seinem Gegenüber nicht in die Augen sehen kann. Dies möchten wir verhindern! Wir freuen uns über Ihre Beiträge und wünschen viel Spaß beim Kommentieren der Vorschläge,

Moderation AW

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

02.12.2011 | 19:34

???

"nicht in die Augen sehen kann"?

Was ist mit Schriftstellern, Journalisten ...

Natürlich kann Ironie "falsch" - oder vielleicht besser "nicht" - verstanden werden, aber sie kann auch genau richtig verstanden werden; und wenn sie dann ausgeschlossen werden soll, kriegt das Ganze für mich ein "Geschmäckle" - nur deshalb habe ich mich hier eingemischt.

Auf wessen Seite steht die Moderation?

Kommentar von [ModerationAW](#)

03.12.2011 | 10:26

Aufgabe der Moderation

Liebe Teilnehmer,

wir weisen als Moderation auf die Spielregeln dieses Dialogs hin, um möglichen Missverständnissen vorzubeugen. Dies ist keinesfalls als Zensur zu verstehen. Auch steht die Moderation allen Teilnehmern neutral gegenüber.

Wir würden uns freuen, wenn sich die Diskussion in diesem Forum wieder um die Stadt Köln drehen würde. Generelle Anmerkungen zu Verfahren können gerne im Forum "Lob und Kritik" auf dieser Seite gemacht werden.

Viele Grüße, Moderation AW

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

03.12.2011 | 12:00

Versachlichung

finde ich auch gut; gestern ist mir einfach der Kragen geplatzt.

Sicherlich soll es sich "wieder um die Stadt Köln drehen", aber das ist eben die Krux bei der Sache, dass "die Stadt Köln" Strukturen beinhaltet, gegen die man wie gegen Windmühlenflügel ankämpft.

Wie bereits in einem früheren Kommentar - und nicht nur von mir - gesagt, und jetzt ganz sicher zum letzten Mal: Wenn "die Stadt", "die Verwaltung" oder wer auch immer nur homöopathische Dosen anbietet für ein Problem, das einen massiven Eingriff erfordert, dann ist "die Stadt" selber das Problem und gehört m.E. hier sehr wohl thematisiert!

Ein schönes Wochenende an alle Interessierten

GuteNachtBaer

Kommentar von [dellbruecker](#)

06.12.2011 | 12:52

keine Verknüpfung

Streuung der Anflüge sowie Flughöhe

Ich kann nur bestätigen, dass die Anflüge viel zu breit gestreut sind. Die Flugkorridore sowie die Flughöhe werden nicht eingehalten. Über unser Wohngebiet dürfte gar kein Flugzeug fliegen. Ich werde nachts des öfteren nur durch den Fluglärm wach und fühle mich morgens wie gerädert.

Kommentar von [BirgitGoerres](#)

10.12.2011 | 21:17

Flughöhe

Seit vier Jahren ändert sich die Anflugroute die über die Zoobrücke führt ganz langsam - die Flugzeuge fliegen tiefer, kommnern näher an unsere Häuserzeile heran und sind teilweise sehr sehr laut. Besonders nachts - mit zunehmender Tendenz. Im Sommer kann man nicht mehr bei offenem Fenster schlafen. Inzwischen fliegen sie schon fast über das Agnesviertel = dichtbebaute Kölner Innenstadt. Das dies erlaubt ist wundert mich sehr. Das Agnesviertel ist seit Jahren sehr lärmbelastet durch die Innere Kanalstrasse, die Zoobrücke, teilweise durch den Güterverkehr der DB - jetzt neu mit nächtlichem Pfeifen der Loks ...- und eben mit dem Fluglärm Tag und Nacht. Meine Nachfrage bei der Stadt Köln, was getan werde, oder beabsichtigt sei, um diese vielfältige Lärmbelastung zu minimieren ergab das die Werte alle unterhalb der zulässigen Lärmpegel liegen. Da diese offiziellen Werte aber Mittelwerte sind ist die punktuelle Lärmbelastung aber erheblich höher als gemessen ...Ich fühle mich mit solchen Aussagen die sich ausschließlich auf Mittelwerte beziehen und die Realität der Anwohner nicht abbilden nicht ernst genommen und als Bürger und Steuerzahler für "dumm verkauft". Ich würde mir wünschen, dass eine solche Befragung dazu führt, dass auf die nachweisliche erhöhte Lärmbelastung von Seiten der Stadtverwaltung und Politik reagiert wird und eine solche Befragung nicht zum Feigenblatt verkommt.

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

11.12.2011 | 10:45

100 Prozent Zustimmung!!!

Mehr habe ich - aus Nippes, Höhe Amsterdamer Straße - zu Ihrer perfekten Beschreibung der Situation nicht zu sagen, aber das Programm verlangt einen Text.

Schönen (und ruhigen!) Sonntag

GuteNachtBaer

Kommentar von [koelnfreund](#)

11.12.2011 | 15:11

stimme

ich leider exakt zu, dies ist bei uns in Longerich ebenfalls zu beobachten.

Maßnahmenvorschlag 9

10

Lärmart: Straßenlärm 24h



Ausbesserung von Straßen

Hohe Priorität: 86

Niedrige Priorität: 18

1 Kommentare

Straßen unterliegen einem ständigen Verschleiß durch Verkehrsbelastung und Witterungseinflüssen und müssen daher systematisch in Stand gehalten werden. Ein schadhafter Belag verstärkt den Lärm. Neben der Erhöhung des Mittelungspegels treten bei schadhaften Fahrbahnbelägen auch deutlich höhere Spitzenpegel auf, die äußerst störend sind. Sofern die schlechte Fahrbahnbeschaffenheit für die erhöhte Störwirkung des Verkehrslärms verantwortlich ist, kann die Ausbesserung von Straßenschäden auch als Lärmschutzmaßnahme geprüft werden.

Die für die innerstädtischen Straßen zuständige Stadt sollte anhand der in der 1. Online-Phase eingebrachten Vorschläge der von besonders schadhaften und damit lauten Straßenschäden betroffenen Bürgerinnen und Bürgern prüfen, welche Straßenabschnitte im Kölner Straßennetz den größten Bedarf haben. Diese Vorschläge können mit den Ergebnissen der stadtweiten Straßenzustandserfassung verglichen werden.

Das Kölner Straßennetz umfasst circa 2.300 Kilometer und wird regelmäßig auf Schäden untersucht. Gleichzeitig wird versucht, diese schnellstmöglich zu beheben. Aufgrund der Größe des Straßennetzes können nur leider nicht alle Schäden frühzeitig erfasst und behoben werden.

Da es in Köln eine ["Schlagloch-Hotline"](#) gibt, können Eingaben zu diesem Thema im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen geprüft werden.

*Hinweis: Beeinträchtigungen auf den Kölner Straßen können an die Hotline **0221 / 221-38141** gemeldet werden.*

Sollte Ihr Anruf nicht persönlich entgegen genommen werden, können Sie Ihre Meldung auf einen Anrufbeantworter sprechen, der täglich abgehört wird. Teilen Sie daher bitte auf jeden Fall die genaue Stelle mit, damit die Straßenschäden auch gefunden werden.

Daneben gibt es noch die Möglichkeit der Meldung per E-Mail strassenverkehrstechnik@stadt-koeln.de

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	1
Umsetzungszeitraum	Schlagloch-Hotline im Betrieb / Ausbesserung der Fahrbahnschäden kurz- bis mittelfristig
Kostentendenz	gering
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Durch Beseitigung kleiner und großflächiger Fahrbahnschäden und Aufbringen eines neuen Fahrbahnbelages wird eine deutliche Verminderung der Lärmbelastung der Anwohner erreicht. Emissionsseitige Minderungen von 2 bis 3 dB können erreicht werden. Die Minderung der Spitzenpegel ist noch höher. Bei der Lärmkartierung wird allerdings vom ordnungsgemäßen Zustand ausgegangen, so dass rechnerisch keine Verringerung der Betroffenenzahlen ermittelt wird.

Umsetzungszeitraum:

Die Hotline besteht bereits. Die Ausbesserung schadhafter Straßen kann kurzfristig im Rahmen einer Straßenzustandserfassung geprüft und kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Hierbei ist im Vorfeld zu prüfen, an welchen Straßenabschnitten die größten Fahrbahnschäden vorliegen und ob die Aufbringung von lärmoptimiertem Asphalt direkt auf großflächigeren Abschnitten nicht geeigneter wäre.

Kostentendenz:

Die Schlagloch-Hotline ist bereits in Betrieb. Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Bei umfassender Sanierung, beispielsweise ganzer Straßenabschnitte, sollte das Aufbringen von lärmoptimiertem Asphalt geprüft werden, da diese Maßnahme nur unwesentlich teurer wäre als das Aufbringen von herkömmlichem Asphalt.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahmen an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Gewährleistung der Verkehrssicherheit

- Defekte Straßenoberflächen werden durch die Erneuerung der Fahrbahndeckschichten saniert. Nebeneffekt ist, dass bessere, glattere Straßenoberflächen auch eine lärmreduzierende Wirkung haben.
 - Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen
-

Kommentare:

Kommentar von [Niehl2010](#)

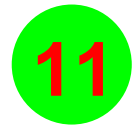
01.12.2011 | 20:11

unterstützt den Vorschlag

Niehler Damm

Die Rheinenergie hat über Monate den Niehler Damm aufgerissen und Rohre verlegt. In einer einzigartigen "Flickschusterei" hat sie die Straße bzw. die Löcher, die vorher schon in keinem guten Zustand war, mit Teer geflickt, und zu einer Holperstrecke gemacht, Ich wüsste gerne, inwiefern man die Rheinenergie bei einer hoffentlich geplanten Straßensanierung in die Pflicht nehmen kann.

Maßnahmenvorschlag 27



Lärmart: Schienenlärm DB-AG 24h



Pilotprojekt „Leiser Güterverkehr“ der DB AG

Hohe Priorität: 85

Niedrige Priorität: 33

17 Kommentare

Neben der Verhinderung der Schallausbreitung kann der Schall auch an der Quelle bekämpft werden.

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 lärmindernden 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. Diese Minderung wird vom menschlichen Ohr als Halbierung des Lärms wahrgenommen.

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 29.10.2010 hat Herr Bundesminister Dr. Peter Ramsauer den ersten Förderbescheid für die Umrüstung von 1.150 Güterwagen auf K-Sohlen und für 100 Wagen für die Umrüstung auf LL-Sohlen an die Deutsche Bahn AG übergeben.

Darüber hinaus sollen mit einem Programmbaustein zur Wagenerfassung Erfahrungen für die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems gesammelt werden. In der Pilotphase wird geprüft, ob die Kosten zur Nutzung der Schienenwege künftig nicht

mehr zugbezogen, sondern an der Anzahl der eingesetzten Wagen bemessen werden. Hiernach könnten emissionsärmere Wagen, ausgerüstet mit K- oder LL-Sohle, niedriger bepreist werden als laute Wagen.

Hier finden Sie weitere Informationen:

www.leiser-queterverkehr.de

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	5
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Kostentendenz	mittel bis hoch
Zuständigkeit	externe Zuständigkeit

Lärmminderungspotential:

Die aktiven Maßnahmen der Umrüstung der Bremssohlen an Güterwaggons im Rahmen des Pilot- und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“ können zu einer deutlichen Verminderung des Schienenverkehrslärms führen. Emissionsseitige Minderungen von bis zu 10 dB sind dabei möglich. Sie haben damit direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenanzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Die Maßnahmen aus dem Pilot- und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“ werden zur Zeit im Rahmen des Pilotprojektes der DB AG „Leiser Rhein“ geprüft und können mittel- und langfristig umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Deutschen Bahn AG.

Ziel der Maßnahme:

- flottenbezogene Ausrüstung der vorhandenen Güterwagen mit leiseren Bremssohlen aus Verbundwerkstoffen, den sogenannten Flüstersohlen oder Flüsterbremsen
- Vermeidung bzw. Begrenzung von Lärm an der Quelle als die wirksamste Lärmvorsorge
- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen

Kommentare:

Kommentar von [karlhawe](#)

22.11.2011 | 17:19

unterstützt den Vorschlag

Leiser Güterverkehr auch bei NE-Bahnen

Warum wird hier nur der DB-Güterverkehr einbezogen. Besonders auch für das rollende Material sind alle Güterverkehre zuständig. NE-Bahnbetriebe wie die KBE haben mittlerweile auch eine große Bedeutung und u.a. in Köln auch ein großes eigenes Gleisnetz.

Kommentar von [Kontrolletti](#)

23.11.2011 | 10:34

keine Verknüpfung

Projekt, popekt

Wenn die Bürgervorschläge schon auf 28 heruntergekocht werden, dann erwarte ich ganz konkrete Maßnahmen, keine Pilotprojekte oder gar Konzepte.

Kommentar von [Klausen](#)

23.11.2011 | 11:48

unterstützt den Vorschlag

Leiser Güterverkehr

Bei dieser Betrachtung darf der Schienenverkehr der HGK nicht vergessen werden. Schon heute führt der Bahnverkehr vom Niehler Hafen zum Umschlagplatz Eifeltor dicht an Wohngebiete vorbei. (Niehl, Longerich, Ossendorf, Bickendorf, Braunsfeld und Lindenthal) Mit weiter steigendem Hafenumschlag wird sich dieser Verkehr noch erhöhen. 2013 soll die erste Ausbaustufe des Terminal Nord an der Geestemünder Straße mit weiteren Verkehren in Betrieb gehen.

Schon heute ist die Lärmbelästigung für Anwohner, Krankenhäuser und Schulen sehr belastend. In Zukunnft muss hier durch Aufbau von Lärmschutzwänden, besserer Gleis-aufbau und Maßnahmen an den Güterzügen eine Lärminderung erreicht werden.

Kommentar von [manfredmgithde](#)

24.11.2011 | 14:30

keine Verknüpfung

Lärmschutzwände an allen Strecken in der Stadt

Bestehende Verträge, nach denen die DB nur zu Maßnahmen bei Neubauten verpflichtet ist, müssen gekündigt und ersetzt werden. Dass Politiker den nächtlichen Lärmterror durch Güterzüge tolerieren, ist unbegreiflich und vom Bürger nicht hinnehmbar.

Kommentar von [Rwegener](#)

24.11.2011 | 15:19

unterstützt den Vorschlag

Leise Sohlen und bessere Fahrplanungen

Hallo, leider halten die Züge ständig mitten auf der Strecke. Das verursacht einen ungemainen Lärm da ein Güterzug nicht nur sehr lang ist sondern auch ziemlich Schwer. Wenn die jeweilige fahrt mitten durch die Stadt so geplant werden könnte das der Zug ohne Unterbrechung komplett durchfahren könnte, wäre das ein ungemeiner Gewinn für die Bevölkerung im Sinne der Nachtruhe.

Kommentar von [Fassben](#)

24.11.2011 | 21:28

unterstützt den Vorschlag

Warum nur für Güterverkehr

Jeder Beitrag, die Züge leiser zu machen ist positiv, aber das sollte auch bei Personenzügen gelten. Außerdem müssen die Schienen in Ordnung sein. Oft sind Schienen locker oder kaputt, dann Klappern die Räder immer klack klack klack, dann nützen auch leise Sohlen oder Bremsen nichts.

Kommentar von [ThoSte](#)

27.11.2011 | 22:17

unterstützt den Vorschlag

Nachts immer schlimmer!!

Nicht nur, dass der Lärm der Güterzüge schon tagsüber extrem ist, so dass man noch nicht mal in Ruhe Fernseh gucken kann, nein auch nachts wird es immer extremer... An der Strecke Poll - Südbrücke fahren die Züge teilweise in einer halben Std. 3-4x... An Nachtruhe ist hier wirklich nicht zu denken.... Ebenfalls die Geschwindigkeit... Kann man diese nicht etwas runter stufen in den Wohngebieten?? Das muss möglich sein... Sollen die von der DB sich doch mal hier hinsetzen.... Die halten das nicht länger als 5 Min aus.... Hier sind Lärmschutzwänder dringend nötig!!!!

Kommentar von [Fledermaus](#)

28.11.2011 | 18:34

lehnt den Vorschlag ab

Hä?

Hier wird von Lärm bei Güterverkehr auf Gleisen geredet? In jeder Kölner Straße werden die Menschen von Autolärm und Platzmangel belästigt. Die Prioritäten sollten auf Autofreie Städte liegen. Fledermaus

Kommentar von [ModerationSOK](#)

28.11.2011 | 18:48

Bitte beim Thema bleiben

Sehr geehrte Fledermaus,
bei mehreren der auf dieser Seite veröffentlichten Maßnahmenvorschlägen geht es um Verminderung des Straßenlärms. Allerdings liegen den Teilnehmern auch andere Themen am Herzen, wie zum Beispiel der Güterverkehr. Wir möchten Sie daher bitten, dies zu respektieren und sich in Ihren Kommentaren auf die einzelnen Vorschläge zu beziehen.

Mit freundlichen Grüßen,
Moderation Knuth.

Kommentar von [Vogelsanger](#)

02.12.2011 | 12:46

keine Verknüpfung

Wo bleibt die HGK?

Was ist denn aus dem Vorschlagsthema "Schienenlärm durch HGK 24h" geworden? Das war mit 70 "Pro" stimmen eines der am höchsten priorisierten Probleme in der 1. Phase. Wiso taucht das jetzt gar nicht mehr auf? Die Lärmbelastung im Bereich Bickendorf/Vogelsang (vor allem Nachts) durch die HGK hat wieder einen neuen Höchststand erreicht. Es kann ja nicht sein, dass ein Problem mit so hoher Beteiligung jetzt einfach in der 2. Phase aus dem Raster fällt.

Kommentar von [RedaktionKK](#)

02.12.2011 | 14:30

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrter Vogelsanger,

das Umweltamt der Stadt Köln hat mit der HGK als Baulastträger gesprochen. Grundlage für dieses Gespräch waren alle Vorschläge aus der 1. Online-Phase, die die HGK betrafen. Die HGK hat diese geprüft und hierzu eine zusammenfassende Stellungnahme abgegeben. Sie finden diese Stellungnahme auf der rechten Seite dieser Plattform neben der Auflistung der Maßnahmenvorschläge.

Da das Streckennetz der HGK auch von den Güterzügen der Deutschen Bahn AG genutzt werden, ist diese Maßnahme anteilig auch auf diesen Strecken wirksam.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Redaktion

Kommentar von [vanBerkom](#)

05.12.2011 | 18:52

lehnt den Vorschlag ab

Güterzüge im Innenstadt/Wohngebiet ! ! !

Bitte verzeih mein Deutsche grammatik, ich bin Niederlander, wohne seit 2 jahren in Köln und hatte leider nie Deutsch unterricht genossen.

Das Problem:

Bremssohlen an Güterwaggonen für teuer Geld zu erneuern löst nicht das Lärmproblem auf, das Effekt ist minimal weil der bremsen nicht das problem sind von der Lärm Belästigung. Hauptproblem ist das die Tonnenschwere Güterzüge auf sich riesig viel Lärm produzieren wenn sie schneller als 30 Km/h durch die Stadt fahren, am schlimmsten ist es wenn sie eine von den vielen Brücken passieren.

Der Lärmschutzwall der teilweise zu dieser Zeit gebaut wird an einer Seite das Bahntrajekt in der Innenstadt hilft auch kaum etwas, erstmals ist der Lärmschutzwall zu niedrig, andererseits projiziert es den Lärm zu der anderen Seite des Bahntrajekt, also an der anderen Seite wird es noch lauter, eine Verlegung des Problems.

Die Lösung:

Fakt ist das Güterzüge nichts in einer Innenstadt und Wohngebiet zu suchen haben, (übrigens genau so wie Haupt-Verkehrsstraßen) (80% vom Autoverkehr im Zentrum von Köln hat dort nichts zu suchen, ist nur Durchgehen-Verkehr, muss aber dort fahren weil es keine Alternative gibt).

Die Güterzüge sollen weit umgeleitet werden an der Stadt und Wohngebieten vorbei. Die heutigen Industriegelände haben auch nichts in einem Stadtkern verloren, man muss dies alles verlegen weit außerhalb von Köln, da wo in Moment genügend Platz frei ist weil der Landbau immer mehr verschwindet, und Sorge nebenbei für eine gute ÖPNV Verbindung für Personal auf die neue Industrie Gewerben flachen.

Auf der Größe frei gekommenen Räumen in der Stadt, kann man endlich mal bezahlbare soziale Wohnungen bauen (im eigenen Verwaltung, nicht an Investments Fonds) anstatt weiter sinnlose Büro-Gebäuden zu bauen wovon 30% leer steht.

Der einstige der an diesen Vorschlag (leise Bremssohlen) verdient ist der Firma die der Millionenauftrag bekommt, bin gespannt wer von der Kölner Politik damit verwandt ist!!

Mit freundlichen Grüßen,
Frank van Berkomp.

(...) [eMailAdresse aus datenschutzrechtlichen Gründen entfernt, Mod.]

Kommentar von [ModerationSOK](#)

05.12.2011 | 19:16

Anmerkung der Moderation

Sehr geehrter Herr van Berkom,

vielen Dank für ihren konstruktiven Beitrag zu dieser Diskussion. Jedoch trägt die von Ihnen geäußerte Mutmaßung, jemand "von der Kölsche Politik" könne womöglich einen persönlichen Vorteil aus dem angesprochenen Maßnahmenvorschlag ziehen, nicht zur sachlichen Diskussion bei. Wir hoffen auf Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen,
Moderation Knuth.

Kommentar von [vanBerkom](#)

06.12.2011 | 13:54

Follow up.

Geachte herr Knuth,

Schade das sie ihr kommentar reduzieren auf nur der aller-
letzte satz meiner beitrage (was ich schon erwartet hatte).
Und ich hatte es noch so schön und neutral verpackt.

Weil lass uns ehrlich sein, nur weil ein paar Güterwagons
neue (teure) bremssohlen bekommen muss ich im sommer
noch immer mit geschlossene fenster schlafen weil ich
sonnst keine nachtruhe bekomme.

Das "pilotprojekt" das in 2008 gestartet ist, hat bis jetzt
(nach 3 jahren) 0% dazu beigetragen das irgendjemand
sein nachtruhe gewährleistet ist.

Nein der einstige der hier von profitiert ist der Deutsche
Bahn AG, weil die bekommen 20 millionen euro aus steu-
ergeldern um ihre güterwagons zu warten.

Dan frage ich... Wo kann ich mein auto auf kosten der
steuerzahler neue (leise) bremssohlen verpassen? Weil
mein auto braucht auch dringent neue bremsen, produziert
auch lärm beim bremsen, und ich wohne in der innenstadt,
also???

Nein, das pilotprojekt und die 20 millionen ist ein verkappte
unterstützung der Deutsche Bahn AG.

Wie wir (fast) alle wissen liegt der priorität der Deutsche
Bahn AG nicht beim lärm reduzieren, nein die wollen ein-
fach schwarze zahlen schreiben, und wissen das nach
neue urteilen der Bundes-gerichtshof jeder sie auf schade
ersatz verklagen kann wenn sie im wohngebieten mehr
denn 75 dezibel lärm produzieren.

Der "Kölsche politik" wird seit jahren nicht ernst genommen
durch der Deutsche Bahn und mit leckerlies unterhalten,
aber das kapieren die Kölner selbe nicht. (aber das darf ich
hier bestimmt nicht schreiben)

Wie gesagt, güterzügen haben nichts zu suchen in wohn-
gebieten und innenstadten, und wenn sie denn doch mal
dort durchfahren müssen, dann bitte tagsüber, mit maximal
30 km/h und im ein zug ohne zu bremsen.

Mit freundlichen grüßen,
Frank van Berkom

Zum kontaktieren über mein name beim Facebook.

Kommentar von [RG1](#)

06.12.2011 | 04:57

keine Verknüpfung

Pilotprojekt aus 2008

Jede Idee zur Lärmvermeidung ist ja grundsätzlich zu begrüßen. Ein Pilotprojekt aus 2008 hier anzuführen erstaunt schon, wo ist denn hier Köln aktiv gegen Lärm. Unter dem Deckmantel der technischen Innovation wird bereits seit 2008 versucht Kritik beiseite zu wischen. welches konkrete Ziel hat denn die Massnahme und was ist der Zeitplan? Dies kann man nicht ernsthaft als eine auf Köln angepeste Massnahme ansehen.

Kommentar von [RedaktionHK](#)

06.12.2011 | 14:41

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte/r RG1,

bei der ersten Online-Phase haben Bürger zum Schienenlärm der DB AG häufig das Thema „Lärm durch Güterzüge angesprochen“. Die Schienenwege des Bundes im Kölner Stadtgebiet zählen zum bundesweiten Schienennetz und haben gerade in Köln als westlichem Schienenknotenpunkt eine bundesweit wesentliche Verkehrsfunktion. Die Stadt Köln hat vor diesem Hintergrund keine Einflussmöglichkeiten auf Führung und Nutzung der vorhandenen Strecken.

Von hier aus wurde zusätzlich zu allen Bürgervorschlägen zum Schienenlärm auch eine Auswahl der Bürgervorschläge zum Güterverkehrslärm der DB AG an die Deutsche Bahn AG übermittelt. In ihrer Stellungnahme verweist die Deutsche AG im Hinblick auf den Güterverkehrslärm letztendlich auf die Aktivitäten, die im Maßnahmenvorschlag 27 beschrieben sind. Diese sind zwar nicht speziell auf Köln ausgerichtet, stellen bei fortschreitender Umsetzung aber auch in Köln einen wichtigen Beitrag zur Lärminderung dar.

Mit der Einstellung des Maßnahmenvorschlags in die zweite Online-Phase sollen den Bürgern der Stadt Köln die Aktivitätsbereiche der DB AG zur dieser Thematik aufgezeigt werden. Es ist beabsichtigt, die Ergebnisse der Bewertung zu diesem Vorschlag an die Deutsche Bahn AG weiterzuleiten, um somit seine Bedeutung für die Kölner Bürger zu verdeutlichen.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Kommentar von [OrientExpress](#)

08.12.2011 | 14:00

unterstützt den Vorschlag

Änderung der Fahrplantaktung

Als zusätzliche Maßnahme sollte auch eine Änderung der Fahrplantaktung in Betracht gezogen werden. Damit soll vermieden werden, dass in entgegengesetzte Richtungen fahrende Güterzüge sich nicht mehr in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten begegnen, was die Lärmbelastung ja geradezu potenziert, wie das derzeit regelmäßig am Stellwerk Kalk-Nord der Fall ist.

Maßnahmenvorschlag 6

12

Lärmart: Straßenlärm 24h



Kreisverkehre statt Ampeln

Hohe Priorität: 77

Niedrige Priorität: 16

2 Kommentare

Der Ersatz von Lichtsignalanlagen an Straßenkreuzungen durch Kreisverkehre führt zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss und damit auch zu einer Minderung der Anfahr- und Bremsgeräusche des Kfz-Verkehrs. Während lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte in schalltechnischen Berechnungen einen Zuschlag von 3 dB erhalten, fällt dieser bei Kreisverkehren weg. Nach einer Untersuchung von Prof. Schew-Ram Mehra an der Universität Stuttgart fiel die subjektive Beurteilung durch die Anwohner noch positiver aus.

Die Eignung eines Kreisverkehrs im konkreten Fall hängt insbesondere von der Flächenverfügbarkeit und den vor Ort vorzufindenden Verkehrsverhältnissen ab. Der Kölner Minikreisel hat einen Außendurchmesser von 20 m, so dass hier deutlich weniger Platzbedarf als bei einem normalen Kreisel mit 30 m Durchmesser ist.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollten hoch lärmbelastete Straßen mit Überschreitungen der Auslösewerte bei gleichzeitig hohen Einwohnerbetroffenheiten Vorrang haben.

Nachfolgende Kreisverkehre sind bereits geplant und kurzfristig realisierbar:

- Berliner Straße / Von-Sparr-Straße
- Hauptstraße / Barbarastraße Ro
- Lützerathstraße / Rösrather Straße
- Markgrafenstraße / Berliner Straße / Bredemeyerstraße
- Neusser Straße von Kempener Straße bis Niehler Kirchweg
- Waldecker Str. / Auffahrt zur Stadtautobahn
- Kempener Straße / Neusser Straße
- Kempener Straße / Gocher Straße

Nach Auswertung der 1. Online-Phase und weiteren Analysen wird angeregt, folgende Bereiche auf die Möglichkeit der Anwendung der Lärmsanierung überprüfen zu lassen:

- Antwerpener Straße
- Berrenrather Str./ Neuenhöfer Allee
- Blaubach
- Lindenstraße/Lützowstraße
- Neusser Straße
- Universitätsstraße / Ecke Zülpicher Str.
- Viersener Straße / Neusser Straße
- Vorgebirgstraße
- An der Alten Post
- Brauweilerweg
- Danzierstraße / Schleiermacherstrasse
- Friedrich-Karl-Straße
- Graf-Adolf-Straße
- Kirchweg
- Moltkestraße zw. Bahnbrücke und Braugasse
- Neuenhöfer Allee / Berrenrather Straße
- Ostlandstraße
- Riehler Straße
- Schönhauser Straße
- Sebastianstraße
- Wahner Straße

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	3
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kostentendenz	hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärmminderungspotential:

Die Umwandlung von lichtsignalgesteuerten Straßenkreuzungen zu Kreisverkehren kann nach vorheriger Machbarkeitsprüfung zu einer Verminderung der Lärmbelastung der Anwohner führen. Emissionsseitige Minderungen von bis zu 3 dB können damit erreicht werden. Allerdings gibt es im Rahmen der EU-Lärmkartierung keinen Ampelzuschlag, so dass diese Maßnahme keine direkte Auswirkung auf die Betroffenenanzahlen hat.

Umsetzungszeitraum:

Die Umwandlung von lichtsignalgesteuerten Straßenkreuzungen zu Kreisverkehren kann mittelfristig umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahmen an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Kostensenkung in der Verkehrssicherung
- Minderung der Anfahr- und Bremsgeräusche des Kfz-Verkehrs
- Minderung der Lärmbelastung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger

Kommentare:

Kommentar von [ruthio](#)

02.12.2011 | 09:13

unterstützt den Vorschlag

Kreisverkehre statt Ampeln

Hohe Priorität für CO²-Ausstoß-Minderung und Stressfaktorsenkung Ampelschaltung!!!

Kommentar von [dezibel](#)

07.12.2011 | 15:06

keine Verknüpfung

Ja zum Kreisverkehr

Sicherlich keine preiswerte Lösung, aber sehr effektiv. Kreisverkehre und damit einhergehende Verflüssigung des Verkehrs führt zu Lärmreduzierung im Kreuzungsumfeld und vor allem auch zur Reduzierung der Luftschadstoffproblematik.

Maßnahmenvorschlag 2

13

Lärmart: Straßenlärm 24h



Gesamtstädtisches Geschwindigkeitskonzept

Hohe Priorität: 76

Niedrige Priorität: 36

11 Kommentare

Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 70 km/h auf 50 km/h oder 50 km/h auf 30 km/h auf Stadtstraßen sind unter Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeitsanforderungen effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung, die auch Synergieeffekte mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und der Luftqualität aufweisen. Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten kann dabei auch zeitlich gestaffelt nach Tageszeiten (tags und nachts) erfolgen. Jedoch sollte diese Maßnahme auf besonders hoch belastete Tageszeiten und Streckenabschnitte mit wenigen hundert Metern Länge und erkennbar vorhandener Wohnbebauung beschränkt werden.

Geschwindigkeitsreduktionen von 50 km/h auf 30 km/h können eine Reduktion des Mittelungspegels von 2 bis 3 dB(A) bewirken. Bei einer Absenkung von 70 km/h auf 50 km/h kann der Mittelungspegel um etwa 2 dB(A) verringert werden. Die Senkung der Spitzenpegel ist noch höher. Die Wirkung der Geschwindigkeitssenkung erhöht sich, wenn dadurch gleichzeitig ein stetigerer Verkehrsfluss erreicht werden kann.

Anmerkung: eine Verringerung des Lärms um 3 dB entspricht einer Halbierung des Fahrzeugaufkommens.

Zur Umsetzung geschwindigkeitsbegrenzender Maßnahmen sollte für Köln ein abgestuftes Konzept zulässiger Höchstgeschwindigkeiten entwickelt und umgesetzt werden, das neben der Lärmbelastung die Betroffenheiten, die straßenräumlichen Gegebenheiten, die verkehrliche Funktion sowie die Belange des ÖPNV berücksichtigt.

Eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung wird für Straßenabschnitte vorgeschlagen:

- die einen hohen Bedarf zur Lärmsanierung aufweisen,
- in denen die Belange eines wirtschaftlichen ÖPNVs nicht gegen eine generelle Temporeduzierung sprechen und

- bei denen nicht die Gefahr der Verdrängung von Verkehr in parallel verlaufende Nebenstraßen besteht.

Nach Auswertung der 1. Online-Phase und weiteren Analysen wird angeregt, folgende Bereiche auf die Möglichkeit der Anwendung der Geschwindigkeitsreduzierung vorrangig zu überprüfen bzw. kurzfristig umzusetzen:

- Aachener Straße westl. Melaten-Friedhof
- Aachener Straße, Köln-Weiden
- Amsterdamer Straße südl. Riehler Gürtel
- Äußere Kanalstraße 312
- Bachemer Straße
- Bayenstraße
- Bergisch Gladbacher Straße, Genovevastraße bis Eschenbruchstraße
- Berrenrather Str. 248
- Berrenrather Str./ Neuenhöfer Allee
- Berrenratherstraße zwischen Neuenhöfer Allee und Universitätsstraße
- Brücker Mauspfad südl. Olpener Straße
- Ehrenfeldgürtel zwischen Subbelrather Straße und Venloer Straße
- Gleueler Straße
- Hauptstraße/Schmittgasse Zündorf Nord/Süd
- Höninger Weg/ Gottesweg
- Kuenstraße
- Lindenstraße
- Lindenthalgürtel
- Lothringer Straße
- Luxemburger Str., Klettenbergpark
- Mülheimer Freiheit
- Neusser Straße
- Niehler Straße
- Raderthalgürtel zwischen Zollstock und Raderthal
- Riehler Straße
- Roonstraße
- Stadtwaldgürtel/Wülnerstraße
- Subbelrather Str., Höhe St. Peter Kirche
- Subbelrather Straße zwischen Liebigstraße und Hackländerstraße
- Venloer Straße zwischen Ehrenfeldgürtel und Äußere Kanalstraße
- Venloer Straße zwischen Ehrenfeldgürtel und Innere Kanalstraße
- Vogelsanger Straße zwischen Ehrenfeldgürtel und Innere Kanalstraße
- Vorgebirgstraße zwischen Am Vorgebirgstor und Gottesweg
- Zulpicher Straße/ Ecke Universitätsstr.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	4
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kostentendenz	gering
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärmminderungspotential:

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf innerstädtischen Straßen haben direkte und sehr positive Auswirkungen auf die Betroffenenanzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf innerstädtischen Straßen können kurzfristig geprüft und umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den zusätzlichen Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten für die Aufstellung einer Beschilderung gering ausfallen.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung einer Verkehrsverstetigung
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Luftqualität



Kommentare:

Kommentar von [cyrano](#)

25.11.2011 | 11:11

ist neutral

Wichtige Ursache für Lärmbelästigung bleibt unberücksichtigt

Beim Durchlesen der verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation in Köln ist mir aufgefallen, dass ein wichtiger Aspekt nicht berücksichtigt wird:

Als Anwohner der "Ringe" empfinde ich den normalen Verkehrslärm nicht als übermäßig störend - gleich ob fließender Verkehr oder Fahrzeuge, die gerade an einer Ampel anfahren. Wird die Höchstgeschwindigkeit hier auf 30 km/h gesenkt wird es vermutlich etwas leiser werden.

Der Meinung meiner Nachbarn und auch meiner Meinung nach sind jedoch Lärmbelästigungen, die durch das Verhalten einzelner verursacht werden, viel störender.

Beispiele:

- Fahren im hohen Drehzahlbereich, "Ausfahren der Gänge"
- "Kavaliersstart"
- Reifenquitschen bei Kurvendurchfahrten
- Hohe Drehzahlen bei Motorrädern
- Scharfes Bremsen
- Defekte Auspuffanlagen insbesondere bei Lieferfahrzeugen
- Nichtabstellen des Motors beim Be- und Entladen von Lieferfahrzeugen (insbesondere ältere Dieselmotoren)

Ich würde mich freuen, wenn auch diese Elemente berücksichtigt werden könnten und - soweit dies nicht im Zuständigkeitsbereich der Verwaltung liegt - auch mit anderen Behörden, wie beispielsweise der Polizei besprochen wird.

Es ist sicher schwierig "Lärmkontrollen" für einzelne Autos zu etablieren, doch sollte dieses zumindest einmal versucht werden. Wenn die oben genannten vermeidbaren Lärmquellen beseitigt würden, wäre die Lärmsituation deutlich besser, als es durch eine reine Geschwindigkeitsreduzierung oder Flüsterasphalt erreicht werden könnte. Auch Tempo 30 könnte im "ersten Gang" gefahren werden.

Kommentar von [Philipp786](#)

26.11.2011 | 11:01

ist neutral

Gesamtstädtisches Geschwindigkeitskonzept

Ich bin der Meinung, dass eine gut funktionierende Ampelschaltung ein deutlich besseren Effekt bringt, als die Geschwindigkeit zu reduzieren. Dennoch gibt es nur wenige Autofahrer, die beispielsweise auf der Universitätsstraße, tatsächlich 70km/h fahren. Dafür ist diese einfach zu schmal, viele haben Angst und fahren meist nur 50- 60km/h, dann kommen die 70km/h Fahrer, welche sich gestört fühlen und hupen, drängeln und machen damit einen viel größeren Lärm.

Fazit: Von 70 auf 60km/h, stärkere Kontrollen (auch Langsamfahrer) und besseren Verkehrsfluss durch Ampelschaltung.

Kommentar von [hennes4711](#)

01.12.2011 | 11:16

unterstützt den Vorschlag

Lärmbelästigung durch Einzelne

Hier hat Cyrano vollkommen recht. Würden einige Verkehrsteilnehmer etwas mehr Rücksicht nehmen, wäre die Lärmbelästigung gar nicht mehr so hoch. Hier sei auch mal die KVB genannt. Die Haltestelle bei mir wird immer wieder als Pausenzone (natürlich bei laufendem Motor) genutzt. Das ist den Fahrern verboten, wird aber immer wieder gemacht. Trotz mehrmaliger Anfrage/Hinweise bei den KVB, ist man dort nicht in der Lage diesen Verstoss zu beseitigen. Natürlich sind diese Wartezeiten (ohne das jemand an der Haltestelle steht/Bus ist leer) mitten in der Nacht oder am frühen Morgen.

Kommentar von [Iltschi](#)

01.12.2011 | 16:27

keine Verknüpfung

Rodenkirchener Str.

Es ist mir rätselhaft, nach welchen Kriterien diese Maßnahmen geplant und entschieden wurden. Nur, weil sich lediglich 2 Bewohner dieser Str. aufgerafft haben, sich hier mit einem Vorschlag gegen die Lärmbelastung durch den Berufs- und Bus-Durchgangsverkehr einzubringen, heißt dies ja nicht, dass die Lärmbelastung niedrig ist.

Wenn man sich die Schallpegel-Karte einmal anschaut gehört die Rodenkirchener Str. zu den Straßen mit den "Top-"Werten bezüglich der Lärmbelastung.

Natürlich gilt mein Einwand nicht nur "meiner" Straße, sondern allen, in denen schier unerträgliche Werte gemessen werden. Warum nur einzelne herausnehmen und nicht das Gesamt-Problem angehen?

Schicksal eines Einzelnen?

Kommentar von [RedaktionKK](#)

02.12.2011 | 14:13

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte/r Iltschi,

diese Straßen sind laut Maßnahmenvorschlag vorrangig zu prüfen, da es sich um Belastungsschwerpunkte (hohe Lärmpegel und hohe Einwohnerzahlen) nach Analyse der Lärmkartierung in Köln handelt und von den Bürgerinnen und Bürgern in der 1. Online-Phase genannt worden sind. Dies ist also eine Verschneidung aus Analyse und Vorschlägen der Bürgerinnen und Bürger.

Dies schließt aber nicht aus, dass weitere Straßen betrachtet werden. In einem weiteren Schritt würden dann alle Straßen betrachtet, die an den Gebäudefassaden Lärmpegel über den Auslösewerten verursachen. Zu diesen Straßen zählt auch die Rodenkirchener Straße. Zudem ist die Geschwindigkeitsreduzierung auch eine kostengünstige Maßnahme.

Ein weiterer Aspekt ist die Machbarkeit der Maßnahme. Diese berücksichtigt unter anderem auch die genannten Kriterien „Wirtschaftlichkeit des ÖPNV“ und „Gefahr der Verdrängung in Nebenstraßen“.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Kommentar von [lenzen](#)

03.12.2011 | 19:07

keine Verknüpfung

Das Schild alleine reicht nicht

Wir wohnen in der Straße Unter den Birken, dort ist die Geschwindigkeit auf 30km/h reduziert, nur niemand hält sich daran. Selbst die Busse der KVB fahren mit mind. der doppelten Geschwindigkeit, d.h. in bereits reduzierten Straßen müssen auch geeignete Maßnahmen, wie rechts vor links, Fahrbahnschweller, Verengungen, Fahrbahnbreite und evtl. Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Also bitte auch bei uns!!!!

Kommentar von [laermel2012](#)

06.12.2011 | 19:58

Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Schilder können auch meiner täglichen Erfahrung nach (ich wohne in einer 30 km/h - Zone) nur wirksam werden, wenn sie am besten durch möglichst viele dauerhafte flankierende Maßnahmen begleitet sind. Rechts vor links mit Kreuzungsschild plus L-förmiger "Haltelinie" (sie scheint mir generell mehr Wirksamkeit auszulösen als ein I-förmiger) plus Verkehrsinseln plus, plus plus, um höhere Geschwindigkeiten zu erschweren und gleichzeitig gleichzeitig einen gleichmäßigeren Geschwindigkeitsverlauf zu provozieren.

Kommentar von [tille56](#)

05.12.2011 | 18:16

unterstützt den Vorschlag

Entschleunigung

Es freut mich, die Berrenrather Str. auf der Liste der Straßen mit "Handlungsbedarf" zu finden. Zwischen der Universitätsstraße und dem Militärring sollte eine Tempo 30 Strecke entstehen. Im Bereich der Grundschulen ist dies bereits Realität und beeinträchtigt den Verkehrsfluss auch nicht erheblich. Ab dem Gürtel stadtauswärts wird die Berrenrather Str. allmählich zur reinen "Wohnstraße". Leider wird besonders hier immer wieder sehr rücksichtslos gefahren und selbst die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50km/h wird wenig beachtet. Dies verursacht Lärm, erhöhte Abgase, gefährliche Situationen für Fußgänger und Radfahrer oder ein- und ausparkende Fahrzeuge. Mit einer entschlossenen Überwachung (!) wären geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen auf Tempo 30 extrem sinnvoll und zielführend auch in Hinsicht auf die angestrebte Lärmreduzierung. Ich hoffe auf baldige Umsetzung und werde den Entscheidungsprozess beobachten.

Kommentar von [dezibel](#)

07.12.2011 | 15:09

unterstützt den Vorschlag

Ohne flankierende Maßnahmen nicht wirksam

In unserem Quartier wurde vor etwa 4 Jahren eine 30 km/h Zone eingerichtet, jedoch ohne flankierende Maßnahmen wie z. B. Einrichtung von Schwellen, Verengung der Fahrbahn oder versetzte Parktaschen anzulegen und somit eine Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsberuhigung zu erreichen. Mit dem Erfolg, dass weiter munter gerast oder bei Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeit kräftig gehupt wird.

Aus der Erfahrung kann ich nur sagen, ohne dauerhafte flankierende Maßnahmen wie

- Fahrbahnverengung
- Schwellen einrichten
- Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen

ist die Einrichtung von 30 km/h Zonen unwirksam.

Kommentar von [laut](#)

07.12.2011 | 19:46

keine Verknüpfung

Riehler Strasse

Mir ist absolut unverständlich, warum auf der Riehler Strasse ein Tempo von 70 km/h erlaubt ist. Von morgens bis nachts rauscht der Verkehr mit teilweise deutlich mehr als der erlaubten 70 Stundenkilometern. Der Lärm hallt bis weit ins Agnesviertel. Für Radfahrer ist die Riehler Strasse lebensgefährlich; es gibt keinen Radweg. Als verantwortungsvoller Politiker würde ich das Risiko eines tödlichen Unfalls nicht hinnehmen und könnte es auch mit meinem Gewissen nicht vereinbaren. Wer das nicht glaubt, sollte selber mal eine Probefahrt auf der Riehler Strasse unternehmen - das gleicht schon einer echten Mutprobe.

Kommentar von RedaktionHK

08.12.2011 | 10:42

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte/r laut,

die von Ihnen angesprochenen Punkte waren auch Gegenstand von Bürgervorschlägen, die in der 1. Online-Phase in die Liste der 100-bestbewerten Bürgervorschläge gelangt sind.

Zu diesen Vorschlägen wurden Stellungnahmen abgegeben.

Ich verweise insofern z. B. auf die Stellungnahme zum Bürgerschlag Nr. 188 (Nr. 55 der Bestenliste), den Sie unter dem nachfolgenden Link einsehen können.

<http://laermaktionsplanung.stadt-koeln.de/dito/forum?action=laptopicshow&id=589>

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Maßnahmenvorschlag 13

14

Lärmart: Straßenlärm 24h



Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept

Hohe Priorität: 75

Niedrige Priorität: 33

2 Kommentare

Zufußgehen ist für die meisten Menschen ohne Inanspruchnahme von größeren finanziellen Mitteln und technischen Voraussetzungen möglich. Im Rahmen eines Konzeptes kann der gesamtstädtische Fußgängerverkehr unter anderem durch attraktivere Fußwegeverbindungen gefördert werden.

So sollten beispielsweise Gehwege an Hauptverkehrsstraßen und Straßenüberquerungen möglichst breit sein, um die Attraktivität und das Sicherheitsgefühl für die Fußgänger zu erhöhen. Ebenso sollten Ampeln an Fußgängerüberwegen nach Möglichkeit so geschaltet sein, dass lange Wartezeiten vermieden werden können.

Querungshilfen /Fußgängerschutzhilfen an Straßen und Überwegen können fußläufige Verbindungen aufgreifen und sichere, einfache und barrierefreie Straßenquerungen ermöglichen.

Vorrangig sollte eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Innenstadt, der Quartierszentren und sonstiger Einkaufsbereiche betrachtet werden.

Die Aufstellung eines Fußverkehrskonzeptes kann zu einer Reduzierung von Fahrten mit dem eigenen Kfz beitragen und hat damit insgesamt eine lärm- und schadstoffmindernde Wirkung. Mit dem Konzept wird gleichzeitig der Aspekt der Gesundheitsförderung unterstützt.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	3
Umsetzungszeitraum	kurz- bis langfristig
Kostentendenz	gering bis mittel
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärmminderungspotential:

Die Aufstellung eines Fußverkehrskonzeptes führt durch die Reduzierung von Fahrten mit dem eigenen Kfz zu einer Verminderung des Straßenverkehrslärms und hat damit direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Die Förderung des Fußverkehrs kann kurz- bis mittelfristig geprüft und langfristig umgesetzt werden. Eventuell wären hier auch die planerischen Ansätze aus dem Masterplan für die Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes für die Innenstadt im Rahmen der Umsetzung des „städtebaulichen Masterplans Innenstadt“ in Erwägung zu ziehen.

Kostentendenz:

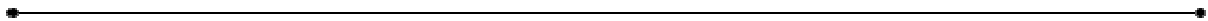
Konkrete Angaben zu den zusätzlichen Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Verlagerung von Kfz-Verkehren auf umweltfreundlichere und lärmärmere Verkehrsarten
- Schulwegsicherung
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Luftqualität
- Unterstützung des Aspektes der Gesundheitsförderung
- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der Bürgerinnen und Bürger
- Tourismusförderung



Kommentare:

Kommentar von [Kontrolletti](#)

23.11.2011 | 10:42

lehnt den Vorschlag ab

Bitte Maßnahmen, keine Konzepte!

Wenn die Bürgervorschläge schon auf 28 heruntergekocht werden, dann erwarte ich von der Verwaltung ganz konkrete Maßnahmen, keine weitere Arbeitsbeschaffung durch Konzeptentwicklung.

Kommentar von [KuLiSZ](#)

23.11.2011 | 12:30

keine Verknüpfung

würde mich freuen, wenn es funktionierte, aaaber....

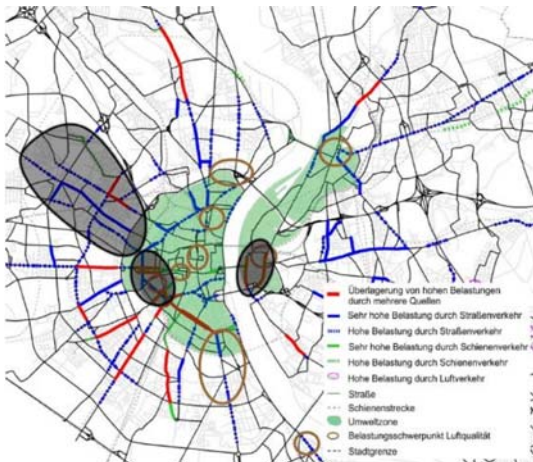
abgesehen davon, dass jeder Plan nur so weit wirkt wie er auch tatsächlich umgesetzt wird, lässt die Beschreibung "möglichst breite" Gehwege vor meinem inneren Auge sofort das Bild von ein paar Fußgängern erstehen, die zwischen Radfahrern (die dieses üppige Platzangebot sicher gern annehmen werden) herum huschen.

Ganz ehrlich: Um mich als Fußgänger sicher zu fühlen, brauche ich keine neuen breiten Gehwege, sondern schlicht die Gewissheit, dass die vorhandenen Gehwege auch wirklich nur den Fußgängern vorbehalten sind!

Maßnahmenvorschlag 21

15

Lärmart: Straßenlärm 24h



Kleinräumige Handlungskonzepte (Detailklärung für einzelne Maßnahmen / konzeptionelle Betrachtung)

Hohe Priorität: 72

Niedrige Priorität: 21

6 Kommentare

Laut Runderlass des MUNLV soll eine Lärmaktionsplanung für alle Bereiche durchgeführt werden, die Lärmbelastungen oberhalb der Schwellenwerte LDEN 70 dB(A) bzw. LNight 60 dB(A) aufweisen. Aufgrund der Stadtgröße Kölns gibt es aber sehr viele Bereiche, die diese Auslösewerte überschreiten. Es ist daher sinnvoll zunächst für die Gesamtstadt ein strategisches Konzept zu erstellen um die Belastungs- und Handlungsschwerpunkte zu identifizieren. Nachfolgend können dann diese Handlungsansätze vertieft und in kleinräumigeren Betrachtungen, zum Beispiel auf Stadtteil- oder Quartiersebene, detailliertere Maßnahmen entworfen werden.

Konzeptionelle Ansätze sind vor allem immer da sinnvoll, wo Einzelmaßnahmen nicht ausreichend sind. Sie werden insbesondere für die Bereiche erarbeitet, die sich im Rahmen der Lärmanalyse als Belastungsschwerpunkte herausgestellt haben. Es handelt sich dabei in Bezug auf den dominanten Straßenverkehrslärm um die Straßenabschnitte mit hohem Handlungsbedarf, bei Überschreitung der Auslösewerte und gleichzeitig hoher Einwohnerdichte.

Die Analyse der Belastungsschwerpunkte ergab vor allem für

- die innenstadtnahen Abschnitte der Radialen (z.B. Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße) und
- die Straßen parallel zur Bahnstrecke im Innenstadtbereich (Sachsenring, Roonstraße, Moltkestraße, Bismarckstraße, Kaiser-Wilhelm- und Hansaring) sowie
- für den Ring aus Sülz-, Lindenthal-, Stadtwald- und Melatengürtel

hohe Lärmbetroffenheiten. Bei vielen dieser Straßen handelt es sich um Bundesstraßen (B 9, B 264, B 265, B 55) in der Baulast der Stadt Köln.

Elemente der lärmindernden Straßenraumgestaltung sind beispielsweise:

- Fahrbahnsanierung mit lärmmindernder Oberfläche
- Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Verkehren im Teilgebiet oder zur Verlagerung von Kfz-Verkehren auf umweltverträgliche Verkehrsmittel
- verkehrslenkende und verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wie zum Beispiel Lkw-Lenkung und Geschwindigkeiten
- verkehrsverstetigende Maßnahmen wie Lichtsignalanlagen-Koordinierung, Knotenpunktgestaltung oder auch Parkraummanagement
- Empfehlungen für straßenräumliche Maßnahmen, zum Beispiel Querschnittsanpassungen, Einrichtung von Radverkehrsanlagen und Querungshilfen, Vergrößerung des Abstandes von den Fahrspuren zur Bebauung
- städtebauliche Maßnahmen wie Baulückenschließungen oder der Schutz von ruhigen, schallabgewandten Innenbereichen
- Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Förderung des Fußverkehrs / Verbreiterung von Gehwegbereichen
- Begrünung des Straßenraumes

Nach Auswertung der 1. Online-Phase und der Analyse der Lärmkartierung würden sich folgende Bereiche mit hohem Handlungsbedarf für eine genauere konzeptionelle Betrachtungsweise anbieten:

- Stadtteil Junkersdorf
- Riehler Straße (Neustadt-Nord)
- Vorgebirgsstraße (Zollstock / Neustadt-Süd)
- Bergisch Gladbacher Straße
- Nippes im Bereich Kuenstraße und Neusser Straße
- Der Belastungsraum Ehrenfeld umfasst im Wesentlichen die Weinsbergstraße, Vogelsanger Straße, Venloer Straße, Subbelrather Straße und Ittisstraße.
- Der Belastungsraum Neustadt-Süd besteht vor allem aus Roonstraße, Moltkestraße, Aachener Straße, Barbarossaplatz und einem Abschnitt der Zülpicher Straße.
- Der Belastungsraum Deutz umfasst vorwiegend Gotenring, Justinianstraße und Siegburger Straße.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	5
Umsetzungszeitraum	kurz- bis langfristig
Kostentendenz	gering bis hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Durch den konzeptionellen Ansatz sind hier sehr hohe Lärminderungen zu erwarten, die auch direkte, sehr positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen haben.

Umsetzungszeitraum:

Je nach Maßnahme beziehungsweise Maßnahmenbündel kurz- bis langfristig. Bei der Bearbeitung der teilräumlichen Lärminderungskonzepte sollten bereits geplante und beschlossene Maßnahmen und Konzepte Berücksichtigung finden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten der verschiedenen Maßnahmen zur Lärminderung können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen
- Synergieeffekte zu anderen Umweltplanungen, wie Luft und Klima

Kommentare:

Kommentar von [karlhawe](#)

22.11.2011 | 17:35

unterstützt den Vorschlag

Universitätsstraße

Im Text des Vorschlages sind zwar die Ringe und der Gürtel genannt aber nicht die Universitätsstraße - Innere Kanalstraße. Auch hier muss gemäß Vorschlag 38 etwas passieren.

Kommentar von [Koelnmusslebenswertbleiben](#)

22.11.2011 | 19:53

keine Verknüpfung

Riehler Straße

Liebe Stadt Köln,

vorgenanntes geht nun scheinbar zwangsläufig wieder vom einzelnen konkreten Vorschlag des Bürgers weg und gleitet hoffentlich nicht in allgemeingültige Aussagen ab. Ich möchte daher nochmal auf eine sehr preiswerte aber sehr Lärm sparende Maßnahme hinweisen. Also bitte Verlegung der Bus-Halt Reichenspergerplatz stadteinwärts auf die unbewohnte Fläche vor dem Landgericht (zur Zeit Parkbucht). Diese Stellplätze können dann an der alten Stelle vor den Wohnhäusern neu angelegt werden. Ein neues Schild für den Bushalt und etwas Fahrbahnmarkierung und fertig.

Gruß an die Entscheidungsträger

Kommentar von [Kontrolletti](#)

23.11.2011 | 10:37

keine Verknüpfung

Bitte Maßnahmen, keine Konzepte

Wenn die Bürgervorschläge schon auf 28 heruntergekocht werden, dann erwarte ich von der Verwaltung ganz konkrete Maßnahmen, keine weitere Arbeitsbeschaffung durch Konzeptentwicklung.

Kommentar von [KuLiSZ](#)

23.11.2011 | 11:12

sehe ich genauso

Natürlich wäre ein Gesamtkonzept sinnvoll, doch aufgrund des Umfangs sowie fehlender Mittel würde es ja doch nur auf unabsehbare Zeit in den Startlöchern stecken bleiben. Das Geld für die Planung sollte man lieber in Einzelmaßnahmen stecken, die auch schon etwas bewirken würden und wenigstens eine Chance auf Umsetzung hätten.

Kommentar von [lassdiesonnerein](#)

01.12.2011 | 18:07

unterstützt den Vorschlag

Subbelrather Str. / Straßenbahn

Eine einfache Geschwindigkeitsreduktion bei der Tunnelausfahrt senkt die Lärmbelastung für die Anwohner deutlich. Daher die Bitte um eine Senkung der Geschwindigkeit der Straßenbahn.

Kommentar von [Niehl2010](#)

01.12.2011 | 19:42

unterstützt den Vorschlag

Niehler Damm

Auch der Niehler Damm erfährt eine extreme Lärmbelästigung, vor allem zu den Schichtzeiten der Fordwerke und seit der Sanierung des Niehler Ei's. Danach haben noch mehr Fordmitarbeiter festgestellt, wie komfortabel man den Staus auf der Industriestraße ausweichen kann. Nachdem die Rheinenergie ihre Grabungsarbeiten abgeschlossen hat, ist die Straßendecke in einem noch schlimmeren Zustand. Was die Autofahrer allerdings nicht daran hindert, mit Höchstgeschwindigkeiten den Niehler Damm zu befahren. Erst letzte Woche hat ein Autofahrer seinen Wagen sich auf die einzige Verkehrsinsel gesetzt (Totalschaden). Eine Geschwindigkeitsbeschränkung sowie Flüsterasphalt sollte man daher dringend in Erwägung ziehen.

Maßnahmenvorschlag 19

16

Lärmart: Straßenlärm 24h



Berücksichtigung des Lärmaspekts bei Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Hohe Priorität: 70

Niedrige Priorität: 24

2 Kommentar

Im Rahmen der gesetzlich verpflichtenden Ämterbeteiligung werden die Fachplanungen des Umweltamtes beteiligt. In der Stadtplanung betrifft dies den **Flächennutzungsplan**, der das Gebiet der gesamten Gemeinde umfasst, den **Bebauungsplan** und den **Vorhaben- und Erschließungsplan**.

Die Träger der Fachplanungen und sonstigen öffentlichen Belange werden zudem im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gesetzlich verpflichtend beteiligt. Im Regelfall werden nur bei einer erheblichen baulichen Veränderung und auch hier nur im konkreten Einzelfall Untersuchungen durchgeführt.

Bei Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen - zum Beispiel ein neuer Straßenbelag ist erforderlich – gibt es keine Vorgaben die Lärmauswirkungen dieser Maßnahme zu betrachten. Viele straßenverkehrliche Maßnahmen wirken sich aber auch auf den Lärm aus. Im Einzelnen können dies zum Beispiel Erneuerung des Straßenbelags, Geschwindigkeitsreduzierung oder Kreisverkehre sein. Da die EU-Umgebungslärmrichtlinie Maßnahmen in „Lärmaktionsplänen“ fordert, ist es sinnvoll auch Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, soweit sie lärmrelevant sind, in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Letztendlich wirken sich lärmrelevante Maßnahmen auf die Lärmaktionsplanung aus. Weiterhin sind sie ein wichtiger Informationsbaustein für die Lärmkartierung, die die Grundlage für Lärminderungsmaßnahmen bildet.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	5
Umsetzungszeitraum	kurzfristig bis Daueraufgabe
Kostentendenz	gering
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Mit der Berücksichtigung des Lärmaspekts bei konkret anstehenden oder auch geplanten Straßensanierungen und Straßenumbauten sind direkte und positive Auswirkungen für die Betroffenen zu erwarten. Hierbei können sehr hohe Lärminderungen erzielt werden.

Umsetzungszeitraum:

Kurzfristig bis Daueraufgabe

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zusätzliche Kosten gering ausfallen.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Fachübergreifende nachhaltige Erarbeitung von Lösungen in den Umweltbelangen Lärm und Luft
- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen
- Positive Synergieeffekte für die Luftreinhaltung
- Bessere Datengrundlage für die Lärmkartierung



Kommentare:

Kommentar von [MischaKlais](#)

27.11.2011 | 19:51

unterstützt den Vorschlag

Lärmarme Fahrbahnbeläge

das Beispiel Boltensternstraße zeigt, dass solche Maßnahmen sehr gute Effekte erreichen. es sollten auch die sehr stark befahrenen Autobahnen im Stadtgebiet berücksichtigt werden.

Kommentar von [rfuhrmann](#)

02.12.2011 | 20:34

keine Verknüpfung

Flüsterasphalt für die A555

die A555 ist Tag und Nacht für Anlieger sehr laut. Dringend sind Lärmschutzwände und /oder Flüsterasphalt notwendig. Nach 20 Jahren Autobahnlärm ist diese Maßnahme überfällig für die Bewohner des Hahnwalds.

Maßnahmenvorschlag 20

17

Lärmart: Straßenlärm 24h



Bewuchs von Baumreihen, Hecken und Sträucher entlang stark lärmemittierender kommunaler Straßen

Hohe Priorität: 69

Niedrige Priorität: 29

2 Kommentar

Physikalisch messbare schalldämmende Effekte durch Pflanzungen treten zwar erst bei großen Bewuchstiefen von mehreren hundert Metern auf, aber als Sichtschutz – die Lärmquelle wird nicht mehr gesehen – wird der Lärm subjektiv nicht mehr so stark wahrgenommen. Verschiedene Forschungsprojekte weisen darauf hin, dass nicht nur die physikalisch beschreibbaren Komponenten des Lärms die Wahrnehmung beeinflussen, sondern dass der Lärm auch von der subjektiven Einstellung des Wahrnehmenden aus beurteilt wird.

Zusätzliche positive Effekte sind die Reinigung der Luft und die Schaffung von Lebensraum für Klein- und Kleinsttiere.

Insgesamt sind 28 Vorschläge / Nennungen zur Begrünung als lärm mindernde Maßnahme eingegangen, davon beziehen sich 12 Maßnahmenvorschläge auf Straßen in kommunaler Baulast).

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	1
Umsetzungszeitraum	langfristig
Kostentendenz	mittel
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärmminderungspotential:

Bewuchs mit geringen Tiefen hat keine Auswirkungen auf die Betroffenenanzahlen, führt aber zu einer subjektiv empfundenen Lärmminderung.

Umsetzungszeitraum:

Langfristig. Die Erstellung eines Straßenbaumkonzeptes für die Innenstadt ist im Rahmen der Umsetzung des städtebaulichen Masterplans Innenstadt ab 2012 vorgesehen (vorbehaltlich Haushaltsansatz).

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahmen an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Vermehrung des Straßenbaumbestandes
- Schaffung von Lebensraum für Klein- und Kleinsttiere
- Verbesserung der Luftqualität
- Reduzierungen der „Lärmbelastigungen“ durch Sichtschutz
- Verbesserung des Mikroklimas

Kommentare:

Kommentar von [rob1](#)

22.11.2011 | 16:57

lehnt den Vorschlag ab

weiße Salbe

Dafür, dass es lediglich um eine "subjektiv wahrgenommene" Lärminderung geht und keine tatsächliche, sind derartige Maßnahmen eher als "weiße Salbe" bezeichnen. Dafür sind sie aber in Bezug auf den Lärm zu aufwendig und zu teuer. Bepflanzung im Stadtbild muss nicht nur angelegt werden, sondern auch regelmäßig gepflegt werden. Viele Beispiele zeigen, dass die Stadt bereits jetzt mit der Pflege der vorhandenen Bepflanzung überfordert ist. Bei schlechter Pflege entstehen jedoch neue Probleme, etwa Sichteinschränkungen, Verkehrshindernisse und Angsträume. Das Geld kann in anderen Maßnahmen effektiver eingesetzt werden.

Kommentar von [rfuhrmann](#)

02.12.2011 | 20:42

keine Verknüpfung

Immergrüne Bepflanzung an der A 555

Um wenigstens den freien Blick auf die Autobahn zu versperren, wäre eine immergrüne Bepflanzung am der A 555 von Ikea Richtung Verteilerkreis-Süd sinnvoll. Hier gibt es keinen Lärmschutzwall und keinerlei Sichtschutz. Nur für die Anwohner auf der gegenüberliegenden Seite (Rondorf) besteht ein Lärmschutzwall. Da muss nach 20 Jahren Untätigkeit endlich gehandelt werden. Auch wenn die immergrünen Pflanzen lärmtechnisch wenig bringen, sind sie in Kombination mit Flüsterasphalt eine realistischere Lösung als der Lärmschutzwall, auf den die Bewohner des Hahnwald seit Jahrzehnten warten.

Maßnahmenvorschlag 26

18

Lärmart: Schienenlärm DB-AG 24h



Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG

Hohe Priorität: 64

Niedrige Priorität: 36

6 Kommentare

Im Lärmschutz wird unterschieden zwischen der **Lärmvorsorge** als Lärmschutz beim Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen und der **Lärmsanierung** als Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Schienenwegen.

Während die Lärmvorsorge gesetzlich geregelt ist, gibt es für die Lärmsanierung an bundeseigenen Schienen keine gesetzliche Verpflichtung. Sie ist eine freiwillige Leistung nach Haushaltslage. An bundeseigenen Schienen 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.

Vorraussetzung für die Aufnahme von Ortslagen in das Lärmsanierungsprogramm ist die zu erwartende Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte an Wohngebäuden am Tag und/oder in der Nacht. Diese Grenzwerte betragen am Tage 70 dB (A) und in der Nacht 60 dB(A).

Hinweis: Zur Beurteilung der Lärmpegel können nicht die Lärmpegel aus der EU-Lärmkartierung herangezogen werden, da diese nach einem anderen Verfahren berechnet werden. Dabei gelten nur jene Wohngebäude als anspruchsberechtigt für Lärmsanierungsmaßnahmen, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden.

Es können - je nach den örtlichen Verhältnissen - Maßnahmen als Maßnahmenpakete oder einzeln getroffen werden:

- an der Entstehungsquelle (aktiver Lärmschutz) an Bahnanlagen (zum Beispiel: Lärmschutzwände oder -wälle, Einbau von Spurkranzschmiereinrichtungen in engen Gleisbögen, Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken, "Besonders überwachtes Gleis" mit frühzeitigem Schienenschleifen).
- an der Einwirkungsstelle (passiver Lärmschutz) an baulichen Anlagen wie zum Beispiel Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen.

Für Köln sind Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen in einer Gesamtlänge von 23,5 km geplant.

Die nachfolgende Tabelle listet alle Streckenabschnitte in Köln auf, an denen Lärmsanierungsmaßnahmen geplant oder bereits in der Umsetzung sind:

Tabelle 1: Liste der Lärmsanierungsabschnitte in Köln (Quelle: Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, [Anhang 3 der Gesamtkonzeption der Lärmsanierung](#), Zugriff: 19.10.2011)

Strecken-Nr.	Sanierungsbereich in Köln	von km	bis km	Länge in km
2611	Köln-Bocklemünd 1	3,5	4,3	0,8
2611	Köln-Bocklemünd 2	5,6	6,2	0,6
	Köln-Bocklemünd Rg. Mönchengladbach-Rheyd		Σ	1,4
2610	Köln Zentrum Nord	1	1,4	0,4
2610	Köln-Nippes Süd 1	1,8	2,4	0,6
2610	Köln-Nippes Süd 2	2,5	2,7	0,2
2610	Köln-Nippes 1	3,1	3,4	0,3
2610	Köln-Nippes 2	3,5	4,8	1,3
2610	Köln-Nippes 3	5,2	5,9	0,7
2610	Köln-Longerich	6,9	7,8	0,9
2610	Köln-Heimersdorf	8,1	8,9	0,8
2610	Köln-Volkhoven-Weiler	10	11,2	1,2
2610	Köln-Worringen	13,9	14,9	1

Prioritäten-Liste: Maßnahmenvorschläge - Köln aktiv gegen Lärm
Endstand (22.11.2011, 8:00 Uhr bis 11.12.2011, 20:00 Uhr)

2630	Köln Zentrum West	0,6	3,8	3,2
2630	Köln-Eifeltor	4	6,3	2,3
	Köln linksrheinisch		Σ	12,9
2600	Köln-Ehrenfeld	2	4	2
	Köln-Ehrenfeld Rg. Stolberg (Rhld)		Σ	2
2641	Köln-Bonntor	0,7	3	2,3
2641	Köln-Poll	3,8	4,4	0,6
2641	Köln-Gremberg Nord	5	7,3	2,3
2650	Köln-Stammheim	7,5	7,7	0,2
2656	Köln-Poll	0,5	2,3	1,8
	Köln2641, Köln-Stammheim Rg. Leverkusen		Σ	7,2
			Gesamt	21,5

Die ursprünglich im Bereich des S-Bahnhofes Köln-Nippes vorgesehene Lärmschutzwand wird laut Beschlussvorlage des Stadtentwicklungsausschusses Nr. 3295/2009 vom 07.08.2009 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.

Unter nachfolgendem LINK finden Sie Abbildungen, die in etwa die Lage der geplanten beziehungsweise der in Umsetzung befindlichen Lärmschutzwände zeigen (Stand März 2010).

www.stadt-koeln.de/3/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/laermaktionsplanung/06446/

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	5
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Kostentendenz	mittel bis hoch
Zuständigkeit	externe Zuständigkeit

Lärmminderungspotential:

Die möglichen aktiven und auch passiven Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG führen zu einer Verminderung des Schienenverkehrslärms. Sie haben damit direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Das Lärmsanierungsprogramm der DB AG kann mittel- bis langfristig geprüft und umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Deutschen Bahn AG.

Ziel der Maßnahme:

Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen



Kommentare:

Kommentar von [HeWei](#)

22.11.2011 | 14:10

unterstützt den Vorschlag

Schienenlärm !

Ich bin Anwohner der Vorgebirgstrasse und wohne direkt an der Unterführung. Der Schienenverkehr hat in den letzten Jahren dermaßen zugenommen, dass die Lärmbelästigung eine Zumutung ist. Eine Lärmschutzwand wäre sehr wünschenswert. Gleichzeitig sind wir auch vom Strassenlärm stark betroffen.
Mit freundlichen Grüßen.

Kommentar von [bumblebee](#)

23.11.2011 | 11:21

unterstützt den Vorschlag

Lärmschutzwände sind die richtige Idee, aber...

... im Bereich Nippes auf der Strecke 2610 sind in der Planung immer wieder Lücken zu erkennen. Um eine effektive Lärminderung zu erreichen, sollte die Strecke lückenlos mit Lärmschutzwänden versehen werden!

Kommentar von [Fassben](#)

24.11.2011 | 18:08

keine Verknüpfung

Lärmschutzwände der DB

Wir sind Anwohner in der Nähe Westbahnhof, wo jetzt auf der gegenüberliegenden Seite von uns eine Lärmschutzwand montiert wurde. Dadurch ist der Lärm bei uns viel lauter geworden. Wir sind sehr verärgert, dass die Lärmschutzwände an vielen Stellen nur auf einer Seite montiert werden, dadurch werden die auf der anderen Seite benachteiligt.

Kommentar von [Perchte](#)

01.12.2011 | 10:31

unterstützt den Vorschlag

Abwägung aktiv - passiv

Leider sind die Abwägungskriterien zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht transparent. Kriterien für die Abwägung sind vermutlich die Kostenverhältnisse zwischen beiden Maßnahmen. Andere Faktoren wie z.B. Außengelände von Wohnhäusern oder positive Wirkungen auf Freizeit und Erholungsflächen werden ausgeblendet (ganz abgesehen von Einzelschicksalen). Ich bin der Ansicht, dass die Bahn verstärkt auf die Betroffenen eingehen sollte, damit Lücken bei den aktiven Maßnahmen an unangebrachten Stellen vermieden werden können.

Kommentar von [RG1](#)

06.12.2011 | 05:11

keine Verknüpfung

2610 warum nicht die ganze Strecke ?

Die Aufstellung der Lärmschutzwände geht in die richtige Richtung. Die Lücken bleiben allerdings nicht nachvollziehbar. In den Bereichen, in denen die Bahn zu kurz springt, sollte die Stadt entsprechend tätig werden, auch diese hat von sich aus die Möglichkeit Schutzwände zu erstellen.

Kommentar von [LepusColonia](#)

11.12.2011 | 10:50

unterstützt den Vorschlag

Unzureichender Lärmschutz im Bereich S-Bahnhof Longerich

Wir sind Anwohner der Gleisanlagen östlich des S-Bahnhofs Köln-Longerich. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms (Abschnitt 2610) wurden in Longerich teilweise beidseitig und teilweise einseitig Lärmschutzwände installiert. Auf der Strecke zwischen Longericher Hauptstrasse und Militärring wurde die Lärmschutzwand nur westlich der Gleisanlagen errichtet.

Somit sind wir mit dem östlich gelegenen Grundstück sehr stark vom Rückschalleffekt betroffen. Aufgrund des immer stärker werdenden Güterverkehrs in den Abend-/ Nachtstunden bis in den frühen Morgen und des jetzt existierenden Rückschalleffektes ist auch bei geschlossenen Fenstern die Lärmbelästigung innerhalb der Räume so hoch, dass nachts ein Durchschlafen unmöglich ist.

Abhängig von der Beschaffenheit der Güterzüge

sind die Erschütterungen im Haus zusätzlich zu vermehren. Auch tagsüber ist die Lärmbelästigung im Haus und im Garten belastend.

Maßnahmenvorschlag 3

19

Lärmart: Straßenlärm Nacht



Geschwindigkeitsbegrenzung (nachts) auf Stadtstraßen

Hohe Priorität: 62

Niedrige Priorität: 41

1 Kommentar

Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 70 km/h auf 50 km/h oder 50 km/h auf 30 km/h auf Stadtstraßen sind unter Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeitsanforderungen effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung, die auch Synergieeffekte mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und der Luftqualität aufweisen. Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten kann dabei auch zeitlich gestaffelt nach Tageszeiten (tags und nachts) erfolgen. Jedoch sollte diese Maßnahme auf besonders hoch belastete Tageszeiten und Streckenabschnitte mit wenigen hundert Metern Länge und erkennbar vorhandener Wohnbebauung beschränkt werden.

Bei dieser Maßnahme kämen mehr Straßen in Frage als bei einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung nachts von 50 km/h auf 30 km/h bei einem LKW-Anteil von 10 % kann dabei beispielsweise zu einer Reduzierung des Mittelungspegels um 2 bis 3 dB führen. Voraussetzung hierfür ist die Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch die Verkehrsteilnehmer.

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-Verkehrsflusses nicht ganztägig mit 30 beziehungsweise 50 km/h ausgewiesen werden können.

Mit der auch kurzfristig umsetzbaren Maßnahme der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Stadtstraßen im Kölner Stadtgebiet soll die Lärmbelastung von betroffenen Bürgern und Bürgerinnen merklich gesenkt werden. Hoch lärmbelastete Straßen mit Überschreitungen der Auslösewerte bei gleichzeitig hohen Einwohnerbetroffenheiten sollen dabei Vorrang haben.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	3
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kostentendenz	gering
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf innerstädtischen Straßen haben direkte und sehr positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf innerstädtischen Straßen können kurzfristig geprüft und umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den zusätzlichen Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten für die Aufstellung einer Beschilderung gering ausfallen.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Minderung der nächtlichen Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der Bürger und Bürgerinnen
- Besonderer Schutz der nächtlichen Ruhezeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Luftqualität



Kommentare:

Kommentar von [MischaKlais](#)

27.11.2011 | 19:56

unterstützt den Vorschlag

Geschwindigkeitsbegrenzungen auch auf Autobahnen

die Anordnung nächtlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen sollte nicht nur auf Stadtstraßen beschränkt, sondern auch auf Autobahnen - wie beispielsweise die A1 bei Merkenich - ausgedehnt werden. Beispiele gibt es in Bayern genug, aber auch in Wesseling und an der A 565 im Raum Bonn.

Maßnahmenvorschlag 7

20

Lärmart: Straßenlärm 24h



Rückbau von Straßen

Hohe Priorität: 54

Niedrige Priorität: 30

2 Kommentare

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.

Ein wirksamer Lärmschutz kann durch die Verringerung von Fahrspuren, durch zusätzliche Radfahrwege und/oder zusätzliche Parkbuchten geschaffen werden oder auch breitere Fußwege und Grünbereiche.

Der Rückbau von Straßen mit weniger und/oder engeren Fahrspuren und eine ansprechende Gestaltung der Straßenseitenräume haben verschiedene Vorteile:

- Vergrößerung des Abstands zwischen lärmemittierender Fahrbahn und Bebauung
- Verstetigung des Verkehrs, da Überholvorgänge mit lauterem Beschleunigungsgeräuschen vermindert werden
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Intensivere Nutzung und attraktive Gestaltung des Straßenseitenraums (Radfahrer, erhöhte Fußgängerfrequenz, zusätzliche Parkbuchten, Grünbereiche) bewirken niedrigere Geschwindigkeiten
- Erhöhte Aufenthaltsqualität und Aufwertung des Wohnumfeldes
- Leichtere Quermöglichkeiten für Fußgänger

Hieraus resultiert ein wirksamer Lärmschutz für die betroffenen Anwohner.

Von den Bürgerinnen und Bürger wurden 133 Eingaben zur Straßenraumgestaltung auf Stadtstraßen gemacht. Diese sollten genauer überprüft werden.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	3
Umsetzungszeitraum	je nach Aufwand kurz- bis langfristig
Kostentendenz	je nach Aufwand gering bis hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärmminderungspotential:

Der Rückbau von Straßen kann nach entsprechender vorheriger Prüfung zu einer Verminderung der Lärmbelastung der Anwohner führen und hat damit in der Regel direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass keine gegenläufigen Effekte wie zum Beispiel Lärmbelastung durch häufige Anfahrvorgänge aufgrund von Staubildung erfolgen.

Umsetzungszeitraum:

Der Rückbau von Straßen kann mittel- bis langfristig umgesetzt werden. Hierbei sind jedoch im Vorfeld einer Entscheidung zu prüfen, welche Auswirkungen diese Maßnahme auf den Verkehrsfluss hat, ob es zu möglichen Verdrängungseffekten in umliegenden Wohnbereichen kommen wird und wie hoch die Kosten für die Umgestaltung des Straßenraums wären.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden. Die Kosten sind dabei sehr vom Ausbauumfang der Maßnahme abhängig. Während bei Neugestaltung der kompletten Oberflächen von erheblichen Kosten auszugehen ist, könnte durch Auftragung von Farbflächen und Fahrbahnmarkierungen ein weitaus kostgünstigerer Ausbau erfolgen.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahmen an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Senkung der durchschnittlichen Verkehrsbelastung
- Zunahme der Entfernung zwischen Geräuschquelle und Gebäudefront
- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen

Kommentare:

Kommentar von [gabrielek](#)

05.12.2011 | 13:21

keine Verknüpfung

Raserei im 30er Bereich

sogar im 30-er Bereich ist eine Einhaltung der vorgegeben Geschwindigkeit nicht möglich, wenn die Straße durch die Breite zum Rasen einlädt. Hier würde mit wenig Aufwand große Wirkung erzielt werden, wenn o. g. Maßnahmen greifen würden. (Probieren bereits seit 1,5 Jahren, hier eine Lösung mit der Stadt zu finden - bisher leider ohne Erfolg ;())

Kommentar von [tille56](#)

05.12.2011 | 18:02

keine Verknüpfung

Entschleunigung der Verkehrs

Anlegen von kleinen Kreisel, Parkbuchten, Verschwenkungen und breite Rad- und Fußgängerwege lassen automatisch nur geringere Geschwindigkeiten zu. So wird ein Stück Stadt für die dort lebenden Menschen zurück erobert. Sicherlich sind entsprechende Maßnahmen auch für stärker befahrene Straßen wie z.B. die Berrenrather Str. in Sülz machbar und meiner Meinung nach sinnvoll. Neben dem Abschnitt der Berrenrather Str., die verstärkt als Einkaufsstraße fungiert, gibt es auch einen Teil, der reine "Wohnstraße" ist. Leider zur Zeit als eine der Hauptaussfallstraßen extrem unwirtlich und sehr laut. Tempobeschränkungen durchgehend auf 30km/h auf der Gesamtlänge zwischen Militärring und Universitätsstraße könnten schon viel Effekt bringen, müssten jedoch auch überzeugend überwacht werden. Besser und wirksamer sind bauliche Veränderungen!

Lärmart: Straßenlärm 24h



2 Kommentare

Fußgänger werden an den Kreisverkehren und an weiteren neun Stellen durch Zebra-
streifen bevorrechtigt geführt. An Stellen mit erhöhtem Überquerungsbedarf werden
linienhafte Querungshilfen angeboten. So werden zum Beispiel die wichtigen Fußgän-
gerquerungen in Höhe Wilhelmstraße und Florastraße durch die Kombination von

linearen Mittelinseln und Fußgängerüberwegen gesichert. Der Überquerungsbereich in Höhe Florastraße wird darüber hinaus durch Materialwechsel gestalterisch hervorgehoben. Die Gehwege werden aufgewertet und im zentralen Abschnitt durch Gehwegüberfahrten an den Einmündungen gesichert.

In den Abschnitten mit starkem Geschäftsbesatz werden die Gehwege zusätzlich verbreitert.

Die Neusser Straße erhält auch weiterhin durchgängige Schutzstreifen für den Radverkehr, in einer Breite von 1,75m, so dass gegen die parkenden Kfz ein Sicherheitsabstand von 0,5m eingehalten wird. Darüber hinaus sind weitere Fahrrad-Abstellanlagen vorgesehen.

Die Buslinie 147 soll demnächst über den Kreisverkehr Kempener Straße / Neusser Straße verkehren, so dass die Cranachstraße zwischen Kempener Straße und Neusser Straße umgestaltet werden kann. Die neue Haltestelle wird in Höhe des Geschäftshauses Woolworth auf der Neusser Straße angelegt.

In den meisten Abschnitten kann das Parken im heutigen Umfang erhalten bleiben. Nur zu Gunsten sicherer Fußgängerüberquerungen und einer neuen Bushaltestelle soll das Parken eingeschränkt werden. Auf den bestehenden und geplanten Ladezonen kann auch künftig außerhalb der Ladezeiten geparkt werden. Durch die Umgestaltung der Cranachstraße können ungefähr 20 neue Stellplätze geschaffen werden. Ersatzstellplätze können in der Cranachstraße angeboten werden.

Über diese Maßnahmen hinaus sollen zusätzliche Baumpflanzungen den Alleencharakter unterstreichen. Hierzu werden 16 neue Baumstandorte vorgesehen.

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 Minderungsmaßnahmen auf.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	4
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kostentendenz	mittel
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärmminderungspotential:

Die Umgestaltung der Neusser Straße hat durch Summierung unterschiedlicher Maßnahmen, die gleichzeitig auch den Lärm reduzieren, ein hohes Lärmminderungspotenzial. Die lärmrelevanten Maßnahmen sind im Einzelnen Kreisverkehr statt Ampeln, teilweise Rückbau der Straße und Geschwindigkeitsreduzierung. Zusammen genommen führen sie zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses bei gleichzeitiger Steigerung der Aufenthaltsqualität und haben damit direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Laut Beschluss der Bezirksvertretung Nippes aus dem Jahr 2010 sind weiterführende Planungen für das Jahr 2011 angesetzt und die Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen ab 2012.

Kostentendenz:

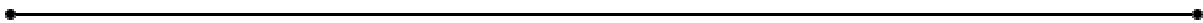
Laut Beschluss der Bezirksvertretung Nippes sind Gesamtausgaben in Höhe von 2.513.000 € angesetzt.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Städtebauliche Aufwertung und Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Ersatz der bestehenden Signalanlagen durch andere Betriebsformen in den nächsten Jahren (beispielsweise Kreisverkehr Ecke Neusser Straße / Kempener Straße), damit verbundener Wegfall von Wartezeiten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verständliche Straßenraumgestaltung und mit Verstetigung des Verkehrsflusses zwischen 30 und 40 km/h
- Erhalt der Schutzstreifen für den Radverkehr
- Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Erhalt von Parken im Straßenraum
- Schaffung zusätzlicher Ladezonen an geeigneten Stellen
- Erhalt und Aufstockung des Baumbestands
- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen
- Positive Synergieeffekte für die Luftreinhaltung



Kommentare:

Kommentar von [pewiju](#)

26.11.2011 | 15:36

unterstützt den Vorschlag

Gutes Konzept!

Die Neusser Straße würde durch dieses Maßnahmenpaket deutlich an Attraktivität gewinnen, der ganze Stadtbezirk ebenso an Lebensqualität. Nägel mit Köpfen machen hieße, diese Maßnahmen m.E. letztlich zwischen den Kreuzungen mit der Inneren-Kanalstraße und Scheibenstraße...oder sogar der Wilhelm-Sollmann-Str. auszudehnen. Im gesamten Bereich liegen etliche Schulen und herrscht lebhafter Fußgängerverkehr.

Kommentar von [dana](#)

09.12.2011 | 10:06

unterstützt den Vorschlag

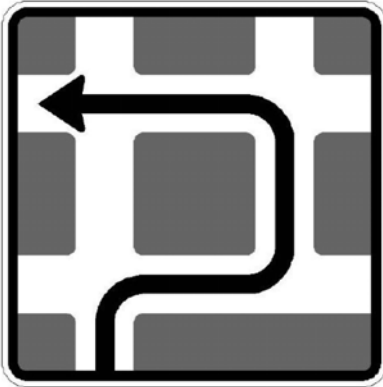
Bitte Kuenstraße einbeziehen!

Dankbar wären die Bewohner der Kuenstraße, wenn sie diese in die Umbaumaßnahmen einbeziehen würden. Die Lärmbelastung - insbesondere durch LKW und "Abkürzungs"-Verkehr - ist extrem hoch. Auf das Alleinstellungsmerkmal "einzige Durchgangsstraße" in diesem Bereich zu sein, kann sehr gerne verzichtet werden! Vielen Dank!

Maßnahmenvorschlag 5

22

Lärmart: Straßenlärm 24h



Optimierung der Verkehrsführung

Hohe Priorität: 39

Niedrige Priorität: 27

1 Kommentar

Unter Optimierung der Verkehrsführung versteht man im Verkehrswesen die zielgerichtete aktive Beeinflussung des Verkehrs beispielsweise durch Fahrbahnmarkierungen, Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen. Verkehrsinseln und Fahrbahnteiler können den Verkehrsfluss ebenso verändern wie Kreisverkehre anstelle von Kreuzungen oder Ergänzungen des Straßennetzes. Im Sinne des Lärmschutzes könnte es ein Ziel sein, einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss zu erreichen und Durchgangsverkehre zu verhindern.

Dabei soll der Verkehr aus Wohngebieten abgezogen werden und auf Hauptdurchgangsstraßen gebündelt werden, ohne dass sich dort die Lärmbelastung erhöht.

Um hier keine Verlagerungen von Lärmproblemen auf andere Straßen zu bewirken, erfordert diese Maßnahme einen konzeptionellen Ansatz.

Von den Bürgerinnen und Bürger wurden 169 Eingaben zur Verkehrsführung auf Stadtstraßen gemacht. Diese sollten genauer überprüft werden.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	3
Umsetzungszeitraum	je nach Maßnahme kurz- bis langfristig
Kostentendenz	je nach Maßnahme gering bis hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärmminderungspotential:

Die durch Umsetzung einer optimierten Verkehrsführung erreichbare Vermeidung von innerstädtischen Staus beziehungsweise nicht gewollten Fahrten auf bestimmten

Strecken kann zu einer Verminderung der Lärmbelastung der Anwohner führen und hat direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Der Einsatz einer optimierten Verkehrsführung im Stadtgebiet mittels Maßnahmen wie Änderungen in der Beschilderung kann verhältnismäßig kurzfristig geprüft und umgesetzt werden. Hierbei ist im Vorfeld jedoch noch zu prüfen, ob ungewollte Verdrängungsverkehre zu befürchten sind. Weitere Maßnahmen, wie die Errichtung von Verkehrsinseln, werden eher mittel- bis langfristig umsetzbar sein.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den zusätzlichen Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einer geänderten Beschilderung oder einer anderen Ampelschaltung verhältnismäßig geringe Kosten anfallen. Die Kosten für Verkehrsinseln und Fahrbahnteiler werden hingegen deutlich kostenintensiver sein.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahmen an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Gewährleistung eines möglichst reibungslosen Verkehrsflusses um ungewollte (Durchgangs-) Verkehre zu verhindern
- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen

Kommentare:

Kommentar von [Fledermaus](#)

24.11.2011 | 10:01

lehnt den Vorschlag ab

Weniger Autos

In den Städten brauchen wir Bewohner nicht eine noch bessere Autoführung durch die Straßen, sondern viel weniger Autos! Und viel bessere Rad-, Fußgänger- und ÖPNV-Wege.

Fledermaus

Maßnahmenvorschlag 22

23

Lärmart: Fluglärm 24h



Einrichtung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen

Hohe Priorität: 38

Niedrige Priorität: 37

14 Kommentare

Für den Fluglärm sind Schutzziele für die Lärmaktionsplanung in rechtsverbindlicher Weise in § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm geregelt.

Bereits seit 1991/92 wurden im Rahmen eines freiwilligen Nachtschallschutz-Programms in der Umgebung des Flughafens Köln Bonn Schallschutzmaßnahmen mit einem Umfang von rund 75 Mio € umgesetzt.

Sachstand: 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 DFS (Deutsche Flugsicherung) wurde durch das Landesumweltamt NRW ein Entwurf für die Neufestsetzung der Tag- und Nachtlärmschutzzonen für den Flughafen Köln Bonn berechnet.

Dieser Entwurf wurde im Rahmen des vorgesehenen Anhörungsverfahrens allen Städten und Gemeinden in der Flughafenumgebung zugestellt. Nach Auswertung und Abschluss dieses Verfahrens, kann die endgültige Festsetzung der Zonen erfolgen.

Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben können dann die entsprechenden Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen abgearbeitet werden. Im Kölner Stadtgebiet werden außerhalb der bisherigen Festlegungen im freiwilligen Schallschutzprogramm voraussichtlich Teilbereiche von Mülheim in die Nachtschutzzone fallen und dadurch Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen erhalten.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	4
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kostentendenz	mittel
Zuständigkeit	externe Zuständigkeit

Lärmminderungspotential:

Die Schutzbereiche verhindern eine weitere Verlärmung sensibler Nutzungen. Der bauliche Schallschutz für vorhandene Bebauung in Schutzbereichen führt zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität in Innenräumen.

Umsetzungszeitraum:

Festlegung der Zonen per Verordnung durch das Landesumweltministerium kurzfristig (Ende 2011 / Anfang 2012). Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen gemäß der gesetzlichen Vorgaben.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Externe Zuständigkeit. Durchführung der Schallschutzmaßnahmen nach Festsetzung des Nachtschutzbereichs durch Flughafen Köln-Bonn.

Ziel der Maßnahme:

Zweck dieses Gesetzes ist es, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen (§ 1 FluLärmG).



Kommentare:

Kommentar von [roclih](#)

23.11.2011 | 10:04

keine Verknüpfung

zusätzliche Fluglärmschutzzonen...

Auf der offiziellen Fluglärmkarte ist der Kölner Süden als fluglärmfreie Zone ausgewiesen, obwohl durchschnittlich ca 33% aller Starts über die Rodenkirchener Autobahnbrücke und die angrenzenden Teile des Stadtgebiets gehen. Selbst Nähe Bonnerstrasse werden des nachts Spitzenwerte über 85 dB gemessen bei zunehmender Frachtflugfrequenz mit uralten Maschinen MD11 u.a; Uralt Jumbos die mit 300m Höhe über den Kölner Süden fliegen, etc.

Wenn dann nach neuesten Erkenntnissen der Behörden nur Köln Mülheim zusätzlich in den "Genuss" einer Fluglärmschutzzone kommen soll, dann weiss der unbedarfte Betrachter was es mit diesem Massnahme tatsächlich auf sich hat!

Kommentar von [Kontrolletti](#)

23.11.2011 | 10:46

keine Verknüpfung

Aktiver Schutz statt Passivschutz

Wichtiger als zusätzliche Lärmschutzbereiche ist eine Verminderung des Lärms, also idealerweise ein Nachtflugverbot sowie ein Landeverbot für besonders laute Frachtmaschinen.

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

30.11.2011 | 17:57

Zustimmung

Bin ganz Ihrer Meinung, lieber "Kontrolletti"; siehe auch meinen ausführlichen Kommentar unter Maßnahmenvorschlag 24.
Gute Nacht!

Kommentar von [laermel2012](#)

06.12.2011 | 19:15

Aktiver Schutz statt P

Hier hilft nur eine Grundsatzentscheidung, denn die Interessenkonflikte sind nicht ausgleichbar. das bedeutet Nachtflugverbot als wirksamste Maßnahme zum Gesundheitsschutz von tausenden Menschen.

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

30.11.2011 | 18:06

keine Verknüpfung

PS

PS zu meinem anderen Beitrag:

Mir ist schleierhaft, wie Lärmschutz die meisten niedrigen Einstufungen kriegen kann.

Man kann ja andere Maßnahmenvorschläge wichtiger finden, aber Lärmschutz extra runtermachen finde ich doch sehr bedenklich, um es vorsichtig auszudrücken.

Lärm ist hinter z.B. persönlichen Schicksalsschlägen einer der schlimmsten Stressfaktoren für Menschen!

Kommentar von [ruthio](#)

02.12.2011 | 09:06

unterstützt den Vorschlag

Einrichtung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen

Nachtschallschutz - was ist das denn? Man nehme den längst bestehenden Lärm und optimiere ihn durch Annahme der Frankfurt-Flieger? Stellt sich der Kölner OB demnächst der Wahl zum OB Frankfurt?

Kommentar von [ModerationSOK](#)

02.12.2011 | 09:17

Bitte sachlich bleiben

Hallo ruthio,

wie schon zu Ihren Beiträgen zu den Vorschlägen 23 und 24 noch einmal die Bitte: Vermeiden Sie Aussagen, die andere beleidigen oder verletzen können. Vielen Dank.

Moderation Knuth.

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

02.12.2011 | 17:43

???

Argumente wie zuvor!

Ist "der OB" - wohl gemerkt: in seiner Funktion, nicht als Person - in der politischen Auseinandersetzung etwa sakrosankt, wohingegen "der Bürger" den ganzen Radau möglichst klaglos hinnehmen soll?

Kommentar von [ModerationAW](#)

02.12.2011 | 18:05

Die Spielregeln

Lieber GuteNachtBaer,

ich möchte Sie an die Besonderheiten der schriftlichen Kommunikation erinnern: Manchmal kann Ironie falsch verstanden werden, wenn man seinem Gegenüber nicht in die Augen sehen kann. Dies möchten wir verhindern! Wir freuen uns über Ihre Beiträge und wünschen viel Spaß beim Kommentieren der Vorschläge,

Moderation AW

Kommentar von [GuteNachtBaer](#)

02.12.2011 | 19:47

???

Liebe Moderatoren,
was hat Ihre standardisierte Antwort mit dem Vorwurf von "ruthio" zu tun, dass man in Köln - aus Geldgier oder warum auch immer - auf die eh schon vorhandene extrem hohe Belastung durch Nachtfluglärm (dieser hat mich in der laufenden Woche zwei Nächte gekostet, obwohl ich "nur" in Nippes lebe) auch noch die dort derzeit wohl unmöglichen Nachtflüge von Frankfurt draufsattelt? Und natürlich ist (auch) der OB in seiner Funktion für das verantwortlich, was in dieser unserer Stadt passiert - auch mit der Gesundheit der Bürger!

Nichts für ungut, aber es ist leicht, ein paar wütende - und geschädigte! - Mitbürger im Internet in die Schranken zu weisen, aber wer stoppt die Gesundheitsschädigungen durch Nachtfluglärm und vor allem die dafür Verantwortlichen?

Gute Nacht!

Kommentar von [ModerationAW](#)

03.12.2011 | 10:34

Hinweise der Moderation

Liebe Teilnehmer,

die Hinweise auf die Spielregeln sollen Sie nicht als Eingriff in Ihre Meinungsfreiheit verstehen. Wir versuchen damit allen Teilnehmern aber auch den Personen um die es geht, eine angenehme und vor allem faire Diskussion zu ermöglichen.

Inhaltliche Fragen richten Sie am besten nicht an die Moderatoren selbst, sondern an die Teilnehmer. Schließlich ist die Rolle der Moderatoren in diesem Dialog neutral!

Wir freuen uns auf eine weiterhin konstruktive Diskussion in diesem Forum und verweisen auf den Bereich "Lob und Kritik" falls Sie über das Verfahren und den Dialog an sich diskutieren wollen.

Mit freundlichen Grüßen,
Moderation AW

Kommentar von [dezibel](#)

07.12.2011 | 21:23

keine Verknüpfung

Lärmschutzbereich

Die Festsetzung der Zonen sind auf Grundlage des neuen Fluglärmschutzgesetzes (FluLärmG) berechnet worden. Diese Gesetz dient dazu, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Beschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen. Damit hat dieser Vorschlag eigentlich gar nichts mit der Aktion Köln aktiv gegen Lärm zu tun. Oder verstehe ich da was falsch? Werden die Schutzbereiche tatsächlich eine weitere Verlärmung sensibler Nutzungen verhindern? Wo steht das? Sollte der Flughafen noch mehr expandieren und/oder andere lautere Flugzeugflotten einsetzen werden dann die Schutzbereiche künftig nicht „einfach“ größer?

Na ja, ein wenig Kritik zum neuen FluLärmG scheint mir an dieser Stelle auch angebracht. Wir, die betroffene Bürgerschaft eines bereits vorhandenen Flughafens, hat einen deutlich geringeren Schutzanspruch als die Bürgerschaft von neuen Flughäfen.

Kommentar von [RedaktionKK](#)

09.12.2011 | 15:46

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte / r dezibel,

Laut Erlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008 zur Lärmaktionsplanung (Ziffer 2) sind Schutzziele für die Lärmaktionsplanung in rechtsverbindlicher Weise für den Fluglärm in § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm geregelt. Gemäß Punkt 5 dieses Erlasses ist die Analyse vorhandener und geplanter Lärmschutzprogramme und –maßnahmen ein wichtiges Element der Lärmaktionsplanung. Insofern können Maßnahmen, die aus dem Fluglärmgesetz resultieren nachrichtlich auch in Lärmaktionspläne übernommen werden.

Das Fluglärmgesetz sieht in den Schutzbereichen auch Beschränkungen für die Neuansiedlung von sensiblen Nutzungen vor und vermindert somit die Gefahr zuzugsbedingter Mehrbelastungen.

Außerdem sieht das Fluglärmgesetz vor, dass spätestens alle 10 Jahre zu überprüfen ist, ob sich die Lärmbelastung wesentlich erhöht hat. Sollten sich wesentliche Mehrbelastungen ergeben, sind die Lärmsschutzbereiche entsprechend anzupassen. Im Sinne der beschriebenen Maßnahme hätte dies bei Erweiterung der Nachtschutzzone dann auch die Erweiterung der Bereiche zur Folge, in denen bestehende Bebauung Anspruch auf passiven Schallschutz erhält.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Kommentar von [Kropat](#)

09.12.2011 | 15:10

keine Verknüpfung

Wie der Lärm geschützt wird

Lärmschutzzonen sind derzeit ja ein großes Thema - und zwar für die Flughafen-Anrainerkommunen, die nun in ihrer Planungshoheit eingeschränkt werden.

Es muß klar sein daß damit, wie beim passiven Schallschutz generell, Symptome und nicht Ursachen bekämpft werden. Im Extremfall wird das dann zum Freibrief für noch mehr Lärm: Wir haben ja Lärmschutzzonen, damit ist ja alles gut, dann können wir ja noch ein paar weitere Cargoflieger von Frankfurt übernehmen....

Maßnahmenvorschlag 12

24

Lärmart: Straßenlärm 24h



Parkraummanagement

Hohe Priorität: 36

Niedrige Priorität: 49

0 Kommentare

Parkraummanagement ist die Steuerung des Parkraumangebots und der -nachfrage mit dem Ziel, den Pkw-Verkehr auf das notwendige Maß zu senken. Die voraussichtliche Verfügbarkeit von Stellplätzen bzw. die Höhe der Nutzungsgebühr beeinflussen das Verkehrsgeschehen und somit auch die Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Auf der Suche nach freien Parkplätzen durch Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher sowie Pendlerinnen und Pendler werden insbesondere in der Innenstadt verstärkt Lärm und Abgase verursacht und zudem Gehwege, Ecken und Einfahrten häufig zugeparkt.

Ein gezieltes Parkraummanagement kann den Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduzieren, indem vor allem Berufspendlerinnen und Berufspendler zum Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bewegt und Parksuchverkehre reduziert werden.

Ziele der Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind:

- Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, vor allem im Berufsverkehr,
- Verringerung des Parksuchverkehrs auch für Besucherbusse,
- Senkung der Parkraumauslastung und damit Steigerung der Wahrscheinlichkeit für Bewohnerinnen und Bewohner, Kundinnen und Kunden und Wirtschaftsverkehr, einen freien Parkplatz zu finden,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- Verbesserung des Verkehrsablaufs, z.B. durch Reduktion des Parkens in zweiter Reihe,
- Senkung des Falschparkeranteils.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	3
Umsetzungszeitraum	mittelfristig bis Daueraufgabe
Kostentendenz	gering bis mittel
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Durch Verringerung des Parksuchverkehrs verringern sich auch die Lärmemissionen.

Umsetzungszeitraum:

Mittelfristig bis Daueraufgabe

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den zusätzlichen Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Verlagerung von Kfz-Verkehren auf die umweltfreundlicheren und lärmärmeren Verkehrsarten durch Park & Ride
- Verringerung des Parksuchverkehrs
- Senkung des Verkehrsaufkommens und damit von Lärm und Umweltbelastung
- Senkung des ordnungswidrigen Flächenverbrauches
- Verbesserung der Luftqualität
- Bereitstellung von Parkraum für Gewerbetreibende, Besucherbusse und Anwohnerinnen und Anwohner der Innenstädte

Kommentare:

Maßnahmenvorschlag 4

25

Lärmart: Straßenlärm 24h



Geschwindigkeitsanzeigen

Hohe Priorität: 26

Niedrige Priorität: 48

5 Kommentare

185 Vorschläge gab es zum Thema Verkehrsüberwachung. Die Zuständigkeit der Kommunen erstreckt sich jedoch auf die Überwachung vor schutzwürdigen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen sowie an Unfallhäufungsstellen. Die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitskontrolle liegen nach Aussagen der zuständigen Behörden bei einer Lärmreduzierung damit nicht vor. Hier könnte man sogenannte Dialog-Displays installieren. Geschwindigkeitsanzeigen (oder auch Dialog-Displays) am Straßenrand dienen als Rückmeldung für Verkehrsteilnehmer und ermahnen zur Einhaltung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.

Mit den Anzeigen werden zwei unterschiedliche Messungen durchgeführt. Zunächst wird die Eingangsgeschwindigkeit eines Kfz gemessen und je nach Höhe dieser Geschwindigkeit wird dem Fahrer auf einem Display mit "Danke" in grüner Schrift die Einhaltung der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit angezeigt. Hat der Fahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten, so wird auf dem Display die Aufforderung "Langsam" in roter Schrift angezeigt.

In einem Abstand von ca. 30 m nach der ersten Messung kann eine weitere Messung durchgeführt werden. Hier wird dann geprüft, ob der Fahrer auf die Anzeigen auf dem Display reagiert hat. Hält sich der Fahrer an die zulässige Höchstgeschwindigkeit, so erscheint auf dem zweiten Display ein "Danke". Überschreitet er diese, erscheint erneut die Aufforderung "Langsam".

Die Installation von Dialog-Displays führt neben einer effektiven Minderung von Straßenverkehrslärm durch Einhaltung der Geschwindigkeiten zu einer Erhöhung der Aufmerksamkeit an Konfliktstellen und zu einer Verringerung der lokalen Unfallgefährdung.

Dialog-Displays können sowohl über das Stromnetz vor Ort wie auch autark über Solarmodule betrieben werden.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	1
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig
Kostentendenz	gering bis mittel
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Geschwindigkeitsanzeigen (Dialog-Displays) führen bei einem Großteil der Verkehrsteilnehmer dazu, lokal die Geschwindigkeiten zu verringern und haben damit lokale, direkte und positive Auswirkungen auf die Bürgerinnen und Bürger in der näheren Umgebung. Einhaltung der Geschwindigkeit führt rechnerisch jedoch nicht zu einer Verringerung der Betroffenenzahlen, da bei der Lärmkartierung mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gerechnet wird. Untersuchungen haben gezeigt, dass Dialog-Displays nur wirken, solange sie aktiv sind. Nach Abbau der Geräte kehren die Verkehrsteilnehmer wieder zu ihrem ursprünglichen Verhalten zurück.

Umsetzungszeitraum:

Die Installation von Geschwindigkeitsanzeigen können kurz- bis mittelfristig geprüft und umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden. Es entstehen aber zusätzliche Kosten im Vergleich zu einer normalen Beschilderung.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme an den innerstädtischen Straßen liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten
- Minderung der Lärmbetroffenheit der Bürgerinnen und Bürger
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufmerksamkeitserhöhung

Kommentare:

Kommentar von [koelnerauskoeln](#)

22.11.2011 | 13:11

unterstützt den Vorschlag

Erfahrung aus Junkersdorf / Weiden: effiziente Maßnahme!

Aus privaten Mitteln wurden mehrere Anzeigetafeln in Junkersdorf / Weiden angeschafft und in Abstimmung mit der Stadt Köln wechselnd an verschiedenen Stellen angebracht. Der Effekt war eindeutig positiv!

Viele Verkehrsteilnehmer achten besonders bei "Tempo-30km/h" nicht so genau auf die gefahrene Geschwindigkeit und werden so aktiv daran erinnert.

Zugegeben: besser wäre die Erinnerung durch die Geldbörse, aber abgesehen von den Zuständigkeitsverschiebungen (Polizei / Ordnungsamt) argumentieren beide Stellen mit den begrenzten Kontrollmöglichkeiten im Rahmen der bestehenden Personal-/ Sachausstattung.

Von daher: DAUMEN HOCH für diese Maßnahme!

Kommentar von [SchadenWargalla](#)

23.11.2011 | 09:35

unterstützt den Vorschlag

Wichtig in den Seitenstraßen

Den positiven Effekt habe ich schon oft bei mir selber beobachten können. Man konzentriert sich beim Erblicken der Hinweisschilder sofort auf seine eigene Geschwindigkeit und überprüft diese.

Wichtig wären diese Hinweisschilder in den Seitenstraßen, wie z.B. in der Ehrenfelder Körnerstraße. Dort wird täglich immer wieder mit hoher Geschwindigkeit gerast. Dort wohnen sehr viele Familien mit Kleinkindern. Und es ist nur eine Frage der Zeit, wann nochmal ein Kind angefahren wird.....

Kommentar von [KuLiSZ](#)

23.11.2011 | 12:49

würde ein Blitzer nicht effektiver helfen?

Ich würde die Hinweisschilder für eine gute Maßnahme halten. Oft habe ich allerdings den Eindruck, dass sie von manchen Autofahrern allenfalls als unverbindlicher Vorschlag betrachtet werden.

Wäre es da nicht sinnvoller, das Geld in einen Blitzer zu stecken, mit dem auch gleich die akute Gefahr einer Sanktion verbunden wäre?

(Wobei es natürlich schöner wäre, wenn der freundliche Hinweis genügen würde.)

Kommentar von [RedaktionHK](#)

23.11.2011 | 19:16

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte / geehrter KuLiSZ,

vorrangiges Ziel der Geschwindigkeitsüberwachung ist die Verkehrsunfallprävention. Geschwindigkeitsüberwachung ist eine Kontrollmaßnahme der Polizei und der Ordnungsämter im öffentlichen Straßenverkehr zur Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (§ 3 StVO).

Die Zuständigkeit der Kommunen erstreckt sich damit auf die Überwachung vor schutzwürdigen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen sowie an Unfallhäufungsstellen.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Kommentar von [Niehl2010](#)

24.11.2011 | 11:22

unterstützt den Vorschlag

Wichtig auch am Niehler Damm

Solch eine Einrichtung verbunden mit einer 30er-Zone würde auch am Niehler Damm vor dem Kinderspielplatz helfen, die Geschwindigkeit der PKW zu verringern und die Raserei zu stoppen.

Maßnahmenvorschlag 16

26

Lärmart: alle Lärmarten



Siedlungsbeschränkungen

Hohe Priorität: 25

Niedrige Priorität: 53

3 Kommentare

Die direkten Handlungsmöglichkeiten der Stadt Köln im Rahmen der Lärmaktionsplanung beschränken sich oft auf planungsrechtliche Verbote und / oder Regelungen zu Neuansiedlungen und Nutzungsänderungen innerhalb besonders belasteter Bereiche. Sinnvoll ist die Bildung von Korridoren mit lärmrobusten Nutzungsstrukturen entlang stark lärmemittierender Quellen.

Siedlungsbeschränkungen als Planungsorientierung für die nachgelagerte Bauleitplanung und weitere städtische Fachplanungen können dazu beitragen im Vorfeld der formellen Planung mögliche Konflikte in der Zukunft zu vermeiden.

Hierbei ist eine Nutzungsstaffelung, dass heißt die räumliche Trennung störender Nutzungen (Platzierung lärmunempfindlicher Nutzungen direkt an der stark emittierenden Quelle, Anordnung empfindlicherer Nutzungen dahinter) sowie die Sicherung bislang ruhiger Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu prüfen.

Die Vorgehensweise wäre hierbei zunächst die Planung / Zonierung räumlicher Strukturen und Nutzungen entlang Infrastrukturen ohne unmittelbare Erschließungsfunktion (übergeordnete Verkehrswege, Flugverkehr). Die nächste Ebene wären dann kleinräumigere Zonierungen.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	5
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Kostentendenz	gering
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärminderungspotential:

Durch Vermeidung zukünftiger Lärmkonflikte beziehungsweise deren Verfestigungen gibt es hier ein sehr hohes Lärminderungspotential mit direkten Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Die Prüfung von Siedlungsbeschränkungen und Erarbeitung eines Konzeptes kann mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- verträglichen Zuordnung von Raumnutzungen
- Vermeidung künftiger Konflikte
- Schaffung von Ruhebereichen mit hoher Wohn- und Erholungsqualität

Kommentare:

Kommentar von [moforever](#)

23.11.2011 | 19:40

keine Verknüpfung

Bürgerbefragung vor Konzessionsvergabe oder- änderung

als verzweifelte Bewohnerin einer schon durch Verkehrslärm und zwar von allen üblichen Verkehrsmitteln ausgehend werde ich zunehmend von neueren Freizeitlärmquellen um Schlaf und Ruhephasen gebracht. Erst durfte ein bestehendes, als Theater definiertes Lokal am Ehrenfeldgürtel eine Disco eröffnen ohne dass die angrenzenden Bewohner/innen gefragt wurden und ohne dass als Auflage Lärmschutz oder entsprechende Isolierung gefordert waren, dann wurde ein Altersheim auf dem Nachbargrundstück gebaut und auch Samstag an der Baustelle gelärmt und in weiterer Folge wurde am Bahnhof Ehrenfeld ein weiteres lautes Lokal eröffnet. Unweit der beiden Lärmquellen befindet sich an der Subbelrather Str. ein Krankenhaus und das Altersheim ist auch längst bewohnt. Welcher Wahnsinn! Und, ehrlich gesagt merke ich, wie mir der Lärm und der daraus resultierende Schlafmangel schadet und meine Arbeitsfähigkeit reduziert. Was denken sich Mitarbeiter, die solche Konzessionen vergeben?

Kommentar von [RedaktionKK](#)

24.11.2011 | 09:30

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte Frau Moforever,

die von Ihnen kritisierte Lärmbelastung beinhaltet eine Lärmquelle, die nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung behandelt wird, da sie als Freizeitlärm/Gaststättenlärm zu bewerten ist. Unabhängig davon werde ich Ihre Beschwerde an die zuständige Fachdienststelle (Ordnungsamt) mit der Bitte um Überprüfung des Sachverhalts weiterleiten.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihre RedaktionKK

Kommentar von [Rwegener](#)

24.11.2011 | 15:34

keine Verknüpfung

Bauaufsichtsamt hält sich nicht an Gesetzliche Richtlinien

Hallo, solange Bauprojekte genehmigt werden wo von Anfang an schon klar ist, das alle Bundes-Richtlinien im Bezug auf Lautstärke Immissionen für die späteren Anwohner um ein vielfaches überschritten werden, nutzen die besten Maßnahmen nichts. Beispiel ist das Volksgarten Plus Projekt am Eifelplatz. Hier wurden 6 Stöckige Häuser, 10 m von dem 8 Gleisigen Güterbahnknotenpunkt entfernt genehmigt, wo die heutigen Anwohner über 70DB Lärmimmissionen 7x24h auf der Terrasse hinnehmen müssen. Mal von dem bis 60DB Lärm in den Wohnungen ganz zu schweigen. Das Bauprojekt ist von 2008-2011 also Aktuell!

Maßnahmenvorschlag 8

27

Lärmart: Straßenlärm 24h



Ampel-Hotline

Hohe Priorität: 22

Niedrige Priorität: 39

1 Kommentare

Ampeln (Lichtsignalanlagen) dienen der Steuerung des Straßenverkehrs und ordnen mit elektronisch gesteuerten Lichtsignalen für Verkehrsteilnehmer ein bestimmtes Verhalten an. Sie werden errichtet, um den Verkehrsfluss zu verbessern, gefährliche oder gefahrenträchtige Verkehrssituationen, beispielsweise an Kreuzungen, zu entschärfen (Verkehrssicherheit) und den Verkehrsablauf sowie die Verkehrsführung zu organisieren.

In dem komplexen Verkehrsgeschehen unserer Städte werden jedoch von allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern vielschichtige Nutzungsansprüche, Erwartungen und Anforderungen an ein effizientes und leistungsfähiges Verkehrssystem gestellt.

Hieraus ergeben sich zwangsläufig Zielkonflikte und Konkurrenzen zwischen den einzelnen Verkehrsarten und Verkehrsträgern.

Da das Thema Lichtsignalanlagen in der öffentlichen Diskussion immer wieder Stoff für Kritik bot, wurde von Seiten der Stadt Köln eine "[Ampel-Hotline](#)" eingerichtet. Dort können Bürgerinnen und Bürger Auffälligkeiten im Zusammenhang mit Ampeln melden. Alle bei der Ampel-Hotline eingegangenen Vorschläge zum Thema Ampeln sind an die Ampel-Hotline weitergeleitet worden und werden dort im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen im Detail geprüft.

Die Ampel-Hotline nimmt Ihre Hinweise und Anregungen, die Sie im Zusammenhang mit Ampeln bei der täglichen Teilnahme im Straßenverkehr machen, unter der Telefonnummer 0221 / 221-24484 oder per E-Mail gerne entgegen!

- ampelhotline@stadt-koeln.de

Wegen der vielschichtigen Anforderungen an das Verkehrssystem sind die Möglichkeiten von Veränderungen der Signalschaltungen begrenzt.

Verbesserungen beziehen sich im Wesentlichen auf offensichtliche Unstimmigkeiten, oder - wenn vorhanden - auf die Ausnutzung von Leistungsreserven.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärmminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	2
Umsetzungszeitraum	in Betrieb
Kostentendenz	gering
Zuständigkeit	Stadtverwaltung

Lärmminderungspotential:

Die Ampel-Hotline führt mit ihrer Möglichkeit für die Bürger, Auffälligkeiten an Lichtsignalanlagen zu melden und Verbesserungsvorschläge zu machen erst sekundär zu einer zunehmenden Verstetigung des Verkehrs auf den Straßen und damit zu einer Verminderung des Straßenverkehrslärms. Sie hat damit direkte und positive Auswirkungen auf die Betroffenenanzahlen.

Umsetzungszeitraum:

Die Ampel-Hotline ist bereits in Betrieb.

Kostentendenz:

Die Ampel-Hotline ist bereits in Betrieb. Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Stadt Köln.

Ziel der Maßnahme:

- sekundäre Verstetigung von Kfz-Verkehr
- Minderung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz) durch Verstetigung und dadurch auch der Lärmbetroffenheit der betroffenen Bürger und Bürgerinnen
- Positive Synergieeffekte für die Luftreinhaltung

Kommentare:

Kommentar von [Kodinger](#)

01.12.2011 | 16:43

unterstützt den Vorschlag

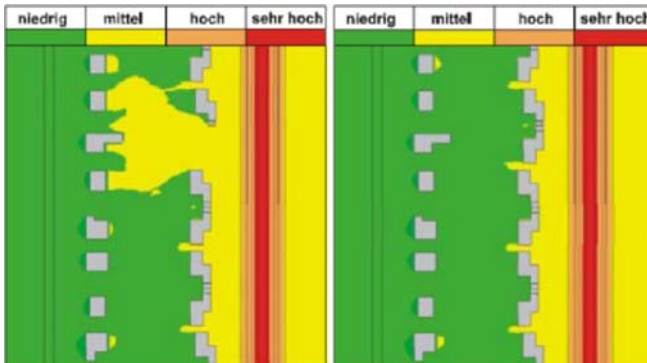
Ampel Hotline

Die Hotline finde ich ich sehr gut uns werde Sie auch gleich. nutzen. Vor über einem Jahr wurde eine neue Ampel an der Kreuzung Humboldtstr./ Steinstr. in Porz-Grneberghoven installiert. Leider kommt es seit dem zu noch größeren Rückstaus bis auf die Frankfurter Str. und führt zu nicht ungefährlichen Situationen. Obwohl oft aus Richtung Potz kein Fahrzeug kommt, bleibt ide Ampel für die Linksabbieger auf Rot.

Maßnahmenvorschlag 17

28

Lärmart: Straßenlärm 24h



Baulückenschließung

Hohe Priorität: 18

Niedrige Priorität: 74

6 Kommentare

Mit der Schließung von Baulücken können im Rahmen der Stadt- und Verkehrsplanung Verringerungen von Immissionen in angrenzenden und zurückgesetzten Bereichen wie beispielsweise Hinterhöfen erreicht werden.

So ermöglichen beispielsweise parallel zur jeweiligen Straßenachse angeordnete Gebäude eine Lärmabschattung der hinter den Gebäuden liegenden Areale. Liegen hingegen Gebäude senkrecht zur Straßenachse, wird in der Regel eine stärkere Ausbreitung der Lärmemissionen entlang der in die hinteren Bereiche greifenden Gebäudefassaden begünstigt und es kann zu einer beiderseitigen Verlärmung kommen.

Bei Baulückenschließung sollten lärmunempfindliche Nutzungen direkt an der Straße platziert werden, dagegen empfindlichere Nutzungen dahinter angeordnet werden.

Neben der Schließung von Baulücken durch Gebäude sind auch noch nachfolgende Maßnahmenbeispiele möglich:

- Lärmschutzwände
- Gestalterische Elemente wie zum Beispiel Torbauten
- Nebengebäude wie Garagen

Die Stadt Köln hat ein Programm zur Baulückenschließung. Bei der Umsetzung des Baulückenprogramms sollte gezielt darauf geachtet werden, so genannte „lärmrobuste“ Strukturen zu schaffen.

Bei diesen Detailplanungen sind in jedem Einzelfall die Belange von Lärminderung und Luftqualität abzuwägen, da Baulückenschließungen nicht zu relevanten Verschlechterungen des Mikroklimas oder Erhöhungen der Luftschadstoffimmissionen führen dürfen. Durch zusätzliche Bauwerke können hohe Lärminderungen von 10 bis 20 dB(A) in den betroffenen Bereichen erreicht werden.

Fachliche Bewertung der Stadtverwaltung:	
Lärminderungspotential 1 (neutral) bis 5 (sehr hoch)	5
Umsetzungszeitraum	mittel- bis langfristig
Kostentendenz	hoch
Zuständigkeit	Stadtverwaltung / externe Zuständigkeit

Lärminderungspotential:

Die Schließung von Baulücken hat in der Regel direkte und sehr positive Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen, insbesondere auf die dahinter liegenden Bereiche.

Umsetzungszeitraum:

Die Schließung von Baulücken insbesondere entlang innerstädtischer Straßen können mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

Kostentendenz:

Konkrete Angaben zu den Kosten können hier im Vorfeld nicht gemacht werden.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeiten für die Maßnahme liegen bei der Stadt Köln beziehungsweise bei den zuständigen Eigentümern.

Ziel der Maßnahme:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Entwicklung kompakter Siedlungsstrukturen
- Wohnumfeldverbesserung durch ruhigen Innenhof
- Minderung der Schallimmissionen bei betroffenen Bürger und Bürgerinnen



Kommentare:

Kommentar von [Geissbock12](#)

23.11.2011 | 08:48

unterstützt den Vorschlag

Baulückenschließung

Dem kann ich nur zustimmen. meine Kollegen und ich schließen seit 20 Jahren Baulücken in Köln mit großem Erfolg. Seit Beginn des Baulückenprogramms in den 80/90 Jahren wurden rund 25.000 Wohneinheiten verwirklicht.

Kommentar von [SchadenWargalla](#)

23.11.2011 | 09:20

lehnt den Vorschlag ab

Baulücken sind auch angenehm

Baulücken sind auch für das Auge und das menschliche Wohlempfinden extrem wichtig. Schon jetzt fühlt man sich in der Stadt sehr eingesperrt, weil die endlosen Fassadenreihen wie Mauern wirken.

Kommentar von [Kontrolletti](#)

23.11.2011 | 10:41

keine Verknüpfung

Lärmminderungspotential 5?

Für mich als Laien wirkt die Einstufung "Lärmminderungspotential 5" fragwürdig. Mir scheint, dass hier versucht wird, das Ziel "Baulückenschließung", für das in der Presse schon seit einiger Zeit geworben wird, über den Lärmaspekt weiter zu pushen.

Kommentar von [RG1](#)

06.12.2011 | 05:36

keine Verknüpfung

Konkret ?

Welche Baulücken sollen konkret geschlossen werden ? Wie kann man hier seine Vorschläge einbringen ? Kann man dies mit dem Kommentar der Abteilung für Immissionsschutz im Hinblick auf die Neubewertung der Campina abstimmen? hier gäbe es z.B. Noch einige Möglichkeiten

Kommentar von [RedaktionHK](#)

07.12.2011 | 15:33

Hinweis der Redaktion

Sehr geehrte/r RG1,

bei dem Maßnahmenvorschlag handelt es sich um einen konzeptionellen Ansatz, auf dessen Basis noch konkrete Bereiche herausgearbeitet werden sollen. Sofern er beschlossen wird, soll das bestehende Baulückenprogramm um den Aspekt Lärmschutz angereichert werden.

Hierbei sollen dann die auf der Grundlage der Lärmkartierung analysierten Lärmbelastungsschwerpunkte und die hierzu bei der 1. Online-Phase eingegangenen Bürgerbeiträge mit in die Betrachtungen einbezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion

Kommentar von [dezibel](#)

07.12.2011 | 16:02

lehnt den Vorschlag ab

Leben hinter Mauern

Durch Baulückenschließung punktuell hohe Lärmminderungen bis zu 20 dB zu erreichen ist machbar, dennoch bleibt die Lärmsituation an den lärmzugewandten Fassaden unverändert und kann sich wegen veränderter Reflexionsverhalten im ungünstigen Fall sogar erhöhen.

Das Mikroklima wird immer verändert und die Verschlechterung der Luftschadstoffsituation ist auch fast immer gewährleistet. Bevor im Stadtgebiet aus Lärmgründen „gemauert“ werden soll, sind alle anderen aktiven Maßnahmen auszuschöpfen.

Impressum:

Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt

Unter Mitwirkung:

ADU cologne, Fraunhofer IAIS, ZebraLog, ontopica

Foto-/Grafiknachweis:

Maßnahmenvorschlag 25: Stadt Köln	S. 1
Maßnahmenvorschlag 24: Klaus Schinzel	S. 25
Maßnahmenvorschlag 14: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	S. 35
Maßnahmenvorschlag 28: Stadt Köln	S. 42
Maßnahmenvorschlag 1: Stadt Köln	S. 48
Maßnahmenvorschlag 11: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)/Stadt Köln	S. 56
Maßnahmenvorschlag 18: Stadt Köln	S. 60
Maßnahmenvorschlag 10: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	S. 65
Maßnahmenvorschlag 23: Klaus Schinzel	S. 70
Maßnahmenvorschlag 9: Stadt Köln	S. 80
Maßnahmenvorschlag 27: Stadt Köln	S. 83
Maßnahmenvorschlag 6: Stadt Köln	S. 94
Maßnahmenvorschlag 2: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	S. 97
Maßnahmenvorschlag 13: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	S.106
Maßnahmenvorschlag 21: LK Argus (aus Vortrag im Auftrag der Stadt Köln)	S.109
Maßnahmenvorschlag 19: Stadt Köln	S.114
Maßnahmenvorschlag 20: Stadt Köln	S.117
Maßnahmenvorschlag 26: Stadt Köln	S.120
Maßnahmenvorschlag 3: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	S.126
Maßnahmenvorschlag 7: Stadt Köln	S.129
Maßnahmenvorschlag 15: Stadt Köln	S.132
Maßnahmenvorschlag 5: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	S.136
Maßnahmenvorschlag 22: Klaus Schinzel	S.138
Maßnahmenvorschlag 12: Stadt Köln	S.145
Maßnahmenvorschlag 4: © RTB GmbH & Co. KG, www.rtb-bl.de	S.147
Maßnahmenvorschlag 16: Stadt Köln	S.151
Maßnahmenvorschlag 8: Stadt Köln	S.154
Maßnahmenvorschlag 17: LK Argus (aus Vortrag im Auftrag der Stadt Köln)	S.157