

# Stellungnahmen der Fachdienststellen und Institutionen zu den TOP 100

Qualität und Inhalt der Stellungnahmen zu den 100 bestbewerteten Bürgervorschlägen (TOP 100) sind durch die jeweils zuständigen Fachdienststellen und Institutionen bedingt.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>1</b> <b>956</b>	Causemannstraße <b>Merkenich</b>	<i>Lärm durch Autobahn</i>	Die Lärmkarte zeigt es in Merkenich ist es durch die Autobahn extrem laut. - Flüsterasphalt - neue Lärmschutzwände können helfen	Im Rahmen der Lärmsanierung wird in diesem Bereich mittelfristig eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt. Nach Vorliegen der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung bzw. Berechnung der Lärmmittelungspegel kann eine Abwägung für die Anordnung verkehrlicher Maßnahmen durchgeführt werden.
<b>2</b> <b>1579</b>	Merkenicher Hauptstraße <b>Merkenich</b>	<i>Lärmschwerpunkt Merkenich</i>	Ganz Merkenich leidet aufgrund der besonderen Lage Merkenichs besonders unter der massiven Lärmbelastung durch die unmittelbar angrenzenden Autobahnen A1/A3, die Industriestr. sowie die Emdener Str. Vorschläge für eine Lärmreduzierung: - Flüsterasphalt im Bereich Merkenich auf der A1/A3, der Industriestr. sowie der Emdener Str. - Modernisierung der Lärmschutzwand auf der A1 im Bereich Merkenich (auch auf Leverkusener Brücke)	Aufgrund der finanziellen Situation der Verwaltung sind keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung auf der Merkenicher Hauptstraße, Industriestraße oder Emdener Straße zurzeit vorgesehen.  Im Rahmen der Lärmsanierung wird in diesem Bereich mittelfristig eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt. Nach Vorliegen der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung bzw. Berechnung der Lärmmittelungspegel kann eine Abwägung für die Anordnung verkehrlicher Maßnahmen durchgeführt werden.
<b>3</b> <b>955</b>	Causemannstraße <b>Merkenich</b>	<i>Lärm durch Durchgangsverkehr</i>	Immer mehr LKWs, Sprinter fahren durch Merkenich Die einzige Möglichkeit dies zu verhindern ist es die Daverkusenstr. (Verlängerung der Causemannstr.) in eine Sackgasse umzuwandeln.	Die Verwaltung stimmt dem nicht zu, da als Ergebnis dieser Maßnahme lediglich eine Verlagerung des Verkehrs erfolgen würde und die "kleineren" Straßen in Köln-Merkenich dadurch erheblichen Belastungen ausgesetzt würden.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>4</b>	Causemannstraße	<i>Strassenlärm durch Schweller</i>	Schweller verursachen sehr viel Lärm durch - Abbremsen der Autos (quietschen) - Anfahren der Autos (Anfahrgeräusche) - LKWs und Anhänger mit teilweise unbefestigter Ladung poltern. - Zudem kommt es bei LKWs zur Erschütterungen Rechts-Vor-Links ist vollkommen ausreichend als Verkehrsberuhigung	Ein Abbau der Aufpflasterungen (Schweller) auf der Causemannstraße bzw. Daverkusener Straße wird unter Berücksichtigung der Haushaltslage von der Verwaltung geprüft.
<b>953</b>	<b>Merkenich</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
5	Goldfasanenweg	<i>Lärmbelastung durch unnötigen HGK Betrieb</i>	Guten Tag, wie der Lärmkarte der Stadt zu entnehmen ist, liegt der Pegel hier im 24h Schnitt im Bereich 75 db (eine Autobahn hat ca. 100 db). Es gibt keinerlei Lärmschutzmaßnahmen. Besonders ärgerlich ist der Nacht- und Wochenendbetrieb. Die HGK scheint sich an keinerlei Ruhezeiten halten zu müssen, jedenfalls tut sie das nicht. Mit die größte Belastung sind die Standzeiten der Loks. (auch was Abgasemissionen betrifft- Eine kleinere Diesellok verbrennt im Schnitt 80 Liter (!) Diesel pro Stunde) Regelmäßig stehen Loks über mehrere Stunden im "Leerlauf" mit laufendem Motor auf den Schienen. Obwohl, laut Aussage der HGK selbst, die Lokführer angewiesen sind, die Motoren abzustellen bzw. die Loks gar nicht in diesem Bereich zu parken. Dem kann abgeholfen werden durch eine Lärmschutzwand und Maßnahmen, die Lokführer zwingen sich an die Vorschriften zu halten. Insbesondere die jüngsten Expansionspläne bereiten den Anwohnern hier große Sorge. Der Lärm ist in jüngster Zeit eine extrem starke Belastung geworden.	<p>Triebfahrzeuge: Schon aus Kostengründen sind unsere Triebfahrzeugführer angewiesen, bei längeren Stillständen den Fahrzeugmotor auszuschalten. Dies ist jedoch nicht immer möglich, da es vorkommt, dass im Bahnhof abgestellte Züge nach einer Vorbereitung durch den Triebfahrzeugführer weiterbefördert werden. Die Einhaltung dieser Weisung werden wir zukünftig verstärkt kontrollieren. In den Nachtstunden werden in Köln-Bickendorf keine Triebfahrzeuge abgestellt. Bei Wartezeiten aufgrund erforderlicher Einfädelung in das Netz der Deutschen Bahn AG (der Bahnhof Bickendorf ist Übergangsbahnhof zur Deutschen Bahn) ist ein Abschalten der Triebfahrzeuge aus technischen Gründen (Bremsdruckverlust) nicht möglich. Wir überprüfen zurzeit, ob die Möglichkeit der Durchführung von Zug- und Rangierfahrten, insbesondere in den Nachtstunden, durch Gleise, welche weiter entfernt von Wohngebäuden sind, erfolgen kann.</p> <p>Güterwagen: Zur Verbesserung der Lärmsituation im Zug- und Rahngierbetrieb hat die HGK bei ihrem eigenen Güterwagenbestand inzwischen auch schon ca. 130 Güterwagen angemietet, die mit neuen Kunststoffbremssohlen ausgerüstet sind. Diese sollen zur Lärminderung beitragen. Im Rahmen der Güterbeförderung sind allerdings auch die Vielzahl von Güterwagen zu transportieren, die nicht über diese Technik verfügen.</p> <p>Zur Gesamtsituation bleibt festzuhalten, dass bereits Lärmmessungen durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro durchgeführt wurden. Die Messwerte lagen alle im zulässigen Bereich der von der TA Lärm vorgegebenen Richtwerte. Einer ggfs. erforderlichen Neubewertung der Messwerte bzw. neuen Messungen wird sich die HGK nicht verschließen.</p>
36	Vogelsang			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
6 1152	Köln-Hahnwald Hahnwald	<i>Lärmproblematik Hahnwald / Vorschläge der IG-Hahnwald</i>	<p>(Dieser Beitrag wurde schriftlich eingereicht und zusammengefasst von der Redaktion eingestellt) Die IG Hahnwald beschreibt als Interessenvertreterin der Bewohner des Hahnwaldes hohe Lärmabelastungen aus allen Himmelsrichtungen ausgehend von den Emittentengruppen Straßenverkehr, Gewerbe, Industrie und Fluglärm. Vor diesem Hintergrund und der unterschiedlichen Zuständigkeiten ist aus Sicht der IG-Hahnwald eine effektive Bekämpfung des Lärms nur durch eine Koordinierung der unterschiedlichen Verursacher möglich. Hinsichtlich der Lärmquellen zum Straßenlärm werden angesprochen die BAB A4 und die Rodenkirchener Str. (aus Norden), die BAB A 555 und die Bonner Landstraße (aus Westen) sowie der Kiesgrubenweg (aus Süden) Vorschläge zum Straßenverkehrslärm: I.: BAB A555: 1. Beidseitige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h vom Kreuz Köln Süd - Ausfahrt Godorf. 2. Im gleichen Abschnitt sollten bei der nächsten turnusmäßigen Fahrbahnerneuerung lärmarme Fahrbahnbeläge eingebaut werden. 3. Lärmschutzeinrichtung auf der westlichen Seite Richtung Köln vom Brückenbauwerk Kiesgrubenweg bis zum Kreuz Köln Süd. Die Bewohner des Hahnwaldes wären eventuell bereit, sich über nutzungsorientierte Umlagen an den Kosten zu beteiligen. Eventuell kann zum Teil Aushubmaterial kostengünstig zur Verfügung gestellt werden. II.: Bonner Landstraße Einbau von lärmarmen Belägen bei der nächsten turnusmäßigen Fahrbahnerneuerung. Es wird auf Zeitungsberichte verwiesen, die am Beispiel der Boltensternstraße in Köln eine hohe Lärminderung bei Mehrkosten von 1 € pro Quadratmeter beschreiben. III.: Kiesgrubenweg 1. Beidseitige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km / h von der Kreuzung Gewerbegebiet - Bonner Landstraße. 2. Einbau von lärmarmen Belägen bei der nächsten turnusmäßigen Fahrbahnerneuerung.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmsanierung wird für den Bereich A 555 Köln-Hahnwald mittelfristig eine Aktualisierung der lärmtechnischen Untersuchung unter Einbezug der Straßenverkehrszählung 2010 Daten durchgeführt. Für den Bereich L186 Köln-Hahnwald wird im Rahmen der Lärmsanierung, aufgrund der Absenkung der Auslösewerte, die Lärmsanierung mittelfristig aktualisiert.</p> <p>Der Bereich Kiesgrubenweg Köln-Hahnwald an der L 150 wird in die Liste der nach den Kriterien der Lärmsanierung zu untersuchenden Bereiche aufgenommen.</p> <p>Nach Vorliegen der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung bzw Berechnung der Lärmmittelungspegel mit den Verkehrsdaten aus der Bundesverkehrszählung 2010 kann eine Abwägung für die Anordnung verkehrlicher Maßnahmen durchgeführt werden.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
7 326	Neusser Straße Longerich	<i>Fluglärm im Kölner Norden</i>	Auch der Kölner Norden leidet unter dem Fluglärm. Dies wird leider nicht genug beachtet. Doch hier liegt die Haupteinflugschneise des Flughafens und die Maschinen fliegen hier schon sehr tief mit entsprechender Lärmbelastung. Vorschlag: Nachtflugverbot	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
8 555	(null)	<i>Flüsterasphalt in der ganzen Stadt</i>	Auf allen verkehrlich hoch frequentierten und gleichzeitig dicht mit Wohn- und Bürogebäuden bebauten Straßen im Stadtgebiet soll sukzessive Flüsterasphalt eingesetzt werden. Dies soll insbesondere bei ohnehin anstehenden Sanierungsmaßnahmen umgesetzt werden, so dass sich der Mehraufwand in Grenzen hält.	Grundsätzlich ist der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (kein Flüsterasphalt, da die Straßenentwässerung sehr problematisch ist) in Form einer angedachten Offensive geplant. Allerdings muss jede Fläche, die mit einer solchen Deckschicht versehen werden soll, einer Einzelfallüberprüfung standhalten. Grundsätzlich könnte aber diese Offensive eine Lösung im Rahmen der Lärmaktionsplanung sein. Hier sind folgende Gesichtspunkte zu beachten: Die Reifenrollgeräusche dominieren gegenüber den Motorengeräuschen ab einer Geschwindigkeit von > 42 km/h (die Fachwelt spricht aufgrund immer leiseren Motoren von derzeit evtl. auch 40 km/h). Das bedeutet, dass ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag in Straßen, wo eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, also auch heutige oder zukünftige Tempo 30-Zonen, nicht die gewünschte Zielsetzung erfüllt. Nach den Empfehlungen sollte die Strecke mindestens 500 m lang sein. Im Einzelfall kann aber hiervon abgewichen werden und auch Straßen infrage kommen, bei denen die Länge geringer ist. Unsinnig ist der Einbau bei einer Länge unter 100 m. Die Mehrkosten für den Einbau des lärmoptimierten Belages können derzeit mit circa 1 €/m <sup>2</sup> beziffert werden. Dies entspricht in etwa 1,5 Prozent. In der Prognose für die Zukunft ist aber davon auszugehen, dass sich die Kostendifferenz verkleinern wird. Die Verwaltung prüft derzeit standardmäßig, ob der Einbau eines lärmoptimierten Belages möglich und sinnvoll ist. Hinweis: Der Verkehrsausschuss hat diesbezüglich bereits einen Beschluss am 10.05.2011 gefasst.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>9</b> <b>1154</b>	Köln-Hahnwald <b>Hahnwald</b>	<i>Lärmproblematik Hahnwald / Vorschläge der IG-Hahnwald</i>	(Dieser Beitrag wurde schriftlich eingereicht und zusammengefasst von der Redaktion eingestellt) Die IG Hahnwald beschreibt als Interessenvertreterin der Bewohner des Hahnwaldes hohe Lärmbelastungen aus allen Himmelsrichtungen ausgehend von den Emittentengruppen Straßenverkehr, Gewerbe, Industrie und Fluglärm. Vor diesem Hintergrund und der unterschiedlichen Zuständigkeiten ist aus Sicht der IG-Hahnwald eine effektive Bekämpfung des Lärms nur durch eine Koordinierung der unterschiedlichen Verursacher möglich. Hinsichtlich des Fluglärms wird angesprochen, dass das Gebiet witterungsabhängig von Fluglärm im Nachtzeitraum beeinträchtigt wird. Vorschlag zum Fluglärm: Der Flughafen Köln / Bonn soll dafür Sorge tragen, dass sich die Flugzeuge strikt an die vorgesehenen Flugrouten halten	Die Erprobung und Einführung möglichst lärmarmen Flugverfahren gehört seit langem zum Aufgabengebiet der Fluglärmstelle des Flughafens. Schon in den Jahren 1994 bis 2000 wurde eine Reihe von Abflugverfahren und Abflugprofilen erprobt, um möglichst lärmarme Abflüge zu erreichen. Diese ständige Kontrolle und Optimierung gehört zu den Daueraufgaben, die durch Flughafen und 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. 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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>10</b> <b>710</b>	Aachener Straße <b>Junkersdorf</b>	<i>RTL-Bebauung</i>	<p>Die Aachener Straße ist zu jeder Tageszeit und an allen Wochentagen stark befahren. Zudem fährt bis in die Nacht hinein die KVB. Nun soll nach dem Auszug von RTL das Grundstück unverhältnismäßig extensiv ausgebaut werden. Die Bebauung soll um ein Mehrfaches der jetzigen Bebauung zunehmen. Alle politischen Kräfte und alle Bewohner vor Ort sind dagegen, was die Verantwortlichen im Rat nicht davon abhält, die Pläne weiter ohne Bedenken zu verfolgen. Wie man auf der Lärmkarte sehen kann, ist die Belastung jetzt schon über dem EU-Grenzwert. Durch die Umsetzung dieser besagten Planung würde die schon jetzt unverantwortlich hohe Lärm-, Stau-, Feinstaub- und Stickoxyd-Belastung weiter drastisch erhöht werden. Sofern man sich dem Thema <input type="checkbox"/>Lärm und andere Belastungen für die Bürger<input type="checkbox"/> von Seiten der Verantwortlichen überhaupt ernsthaft beschäftigt, kann man nicht zu dem Schluss die Aachener Strasse noch weiter zu belasten. Ich möchte Sie auffordern, die Planung für die RTL-Bebauung auch unter diesen Aspekten zu überdenken. Wenn Sie die Ziele verfolgen, die Sie vorgeben zu verfolgen, dann können dieses Bauvorhaben nicht wie geplant umsetzen.</p>	<p>Inhalt dieses Vorschlages ist die Planung „RTL Aachener Straße“. Diese Planung wird im Weiteren durch einen Bebauungsplan behandelt. In diesem Bebauungsplan-Verfahren werden sämtliche Anregungen aus dem Vorschlag in einer Umweltprüfung/Umweltbericht behandelt und dem Rat der Stadt Köln als Abwägungsvorschlag vorgelegt.</p>
<b>11</b> <b>1361</b>	(null)	<i>Dringend: Nachtflugverbot von 23:00 Uhr -5:00 Uhr</i>	<p>Extreme Lärmbelästigung durch 2-Minuten-Takt-Starts zwischen 1:00 und 4.00 morgens. Auch bei geschlossenen Fenstern ungestörte Nachtruhe nicht möglich. Unser Eindruck ist, dass sich der nächtliche Fluglärm in den letzten zwei Jahren verstärkt hat. Einzelne Maschinen erreichen übrigens Werte von 86 -90 Dezibel.</p>	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>12</b> <b>1305</b>	Alteburger Straße Neustadt/Süd	Frachtmaschinen	(Dieser Beitrag wurde über das Call-Center angenommen und von der Redaktion eingestellt) Lärmquelle: Flugverkehr vom Flughafen Köln/Bonn +++ Lärmmindernde Maßnahme: Nachtflugverbot für Frachtmaschinen.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>13</b> <b>444</b>	Pestalozzistr. 50767 Köln Pesch	Lärmsituation in Köln Pesch	Sehr geehrte Damen und Herren, im Jahr 2008, habe ich schon das Landesbetrieb Straßenbau NRW angeschrieben (s. Anlage als pdf-Datei). Die Antwort dazu war, dass alles gemäß neuster Richtlinien geplant und gebaut wurde und da lässt sich im Prinzip nichts machen. Es geht um erhöhten Lärm in bestimmten Teilen des Stadtteils Köln-Pesch nach der Ausbau der Autobahn A1 von 4 auf 6 Spuren. Bei der Planung der damit zusammenhängenden Schallschutzmauer hat man auf der AB-Seite von Pesch ein Stück von ca. 400-500 m zwischen Pesch und Bocklemünd ausgelassen (s. schwarze Linien in dem Plan in der pdf-Datei). Die A1 ist in diesem Bereich ca. 4-5 m über dem Terrain erhöht und da auch der Wind meistens von Südwest kommt, ist der Lärmpegel auch durch die Verbreitung der A1 höher als vor der Ausbau. Mein Vorschlag wäre dazu, dass man dieser Stück zumindest mit einem bepflanzten Erdwall (ohne zusätzlicher Betonwand) schließen sollte. Wenn der Erdwall, so hoch wie der jetzt gebaut worden ist, weiter bis Bocklemünd verlängert wird, kann man davon ausgehen, dass der Lärmpegel in Köln Pesch erträglicher wird. Ich hoffe, dass ich mit meinem Anliegen bei dieser Aktion ein bisschen mehr Verständnis finde.	Die Lärmschutzanlagen sind auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 23.10.2003 zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 zwischen AK Köln-Nord und DB-Strecke erstellt worden. Hierbei kamen die gesetzlich für den Neubau und die wesentliche Änderung vorgeschriebenen Regelungen der Lärmvorsorge zum Tragen. Der Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig. Weitere Maßnahmen sind in diesem Bereich nicht vorgesehen.



Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>14</b> <b>1341</b>	Feldgärtenstraße <b>Niehl</b>	<i>Nachtflugverbot</i>	(Dieser Beitrag wurde schriftlich eingereicht und von der Redaktion eingestellt) vorgeschlagene lärmindernde Maßnahme: nächtliche Kernruhezeit am Flughafen Köln Bonn	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>15</b> <b>658</b>	Aachener Straße <b>Weiden</b>	<i>Keine Ausweitung der Betriebszeiten des Rhein-Centers, Grund: Lärm und Luftverschmutzung</i>	Nach der Erweiterung des Rheincenters wurden die Befürchtungen der ortsansässigen Wohnbevölkerung zu den Belastungen durch den Centerbetrieb in vollem Umfang bestätigt. Zu nennen sind insbesondere die extrem hohen mit Passivsammlern ermittelten Schadstoffkonzentrationen, die Lärmbelastungen, der hohe Parkdruck durch Fehlparker im weiteren Umfeld. Die vom Rheincenter beantragte Verlängerung der Betriebs- und Öffnungszeiten, besonders der extrem frühe Beginn der Anlieferung, schränkt die Nachtruhe und die Lebensqualität im angrenzenden Wohnbereich empfindlich ein. Dadurch werden die bereits bestehenden Negativtendenzen nachhaltig verstärkt. Der in der Baugenehmigung definierte Kompromiss zwischen Geschäfts- und Wohninteressen würde einseitig zu Lasten der Weidener Wohnbevölkerung verschoben. Sollten die Betriebs- und Öffnungszeiten ausgeweitet werden, würde dies unweigerlich zu einer noch stärkeren Belastung durch Lärm und Luftverschmutzung führen. .	Auf Grundlage der bereits jetzt zum Verkehr vorliegenden Untersuchungen ist ersichtlich, dass die erweiterten Betriebszeiten insgesamt zu einer Entzerrung der Verkehrssituation am Einkaufszentrum führen könnten. Inwieweit sich dies tatsächlich auf die Schadstoffbelastung der Luft auswirkt, ist durch eine gesicherte Untersuchung einschließlich der Auswertung zur Feinstaubbelastung zu belegen und zu prüfen. Es liegt bisher noch kein abschließendes Gutachten zur Verkehrsuntersuchung vor, welches die Verwaltung abschließend bewerten kann. Es besteht weiterhin Bedarf für weitere Ergänzungen und Klarstellungen zu der Abwicklung des Lieferverkehrs und des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenland, damit eine Gesamtübersicht möglich ist und die Zahlen und Daten auch einer öffentlichen Diskussion Stand halten. Der Luftreinhalteplan ist derzeit in Überarbeitung. Die Federführung dafür obliegt der Bezirksregierung Köln. Zurzeit liegen noch keine Ergebnisse der Maßnahmenbilanzierung vor, die eine qualifizierte Aussage zur Entwicklung am Rhein-Center zuließe.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>16</b>	Neckarstraße	<i>Nachtflüge verbieten</i>	Durch ständigen Überflug von Frachtmaschinen ist nachts kein erholsamer Schlaf möglich. Die bestehenden Nachflugverbote sollten endlich umgesetzt werden!	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>452</b>	Westhoven			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 lärmarmen 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. 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.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>17</b> <b>254</b>	Köln-Mülheim <b>Mülheim</b>	<i>Fluglärm in der Einflugsschneise Mülheim</i>	Es sollte darauf geachtet werden, dass zumindest eine Nachtruhe von 24.00 Uhr bis 5.00 Uhr gewährleistet ist.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>18</b> <b>1342</b>	Sebastianstraße <b>Niehl</b>	<i>Flugverkehr Köln/Bonn</i>	(Dieser Beitrag wurde schriftlich eingereicht und von der Redaktion eingestellt) vorgeschlagene lärmmindernde Maßnahme: nächtliche Kernruhezeit	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>19</b>	Am Nordpark	<i>Ruhig einschlafen wäre schön!</i>	Gerade - 17 Uhr - sitze ich in meinem Büro unter dem Dach und die Flieger gehen fast im Minutentakt über unser Haus hinweg. Daran bin ich gewöhnt, der Fluglärm mischt sich tagsüber mit dem übrigen Verkehrslärm (Hochbahn Linie 13, Autoverkehr Amsterdamer Straße) zu Hintergrundrauschen. Deshalb würde ich hier keinen Eintrag schreiben. Schlimm wird der Fluglärm aber nachts ca. zwischen 23 und 1 Uhr, wenn die übrigen Lärmquellen verstummen und ich für gewöhnlich gerne in Ruhe einschlafen möchte. Das geht oft nicht, weil die Flieger direkt durch meinen Kopf fliegen, sie sind dann nicht mehr im Hintergrund, sondern ganz zentral im Vordergrund, wo sie nicht hingehören! Mein Vorschlag: KölnWahn abends spät und nachts nur noch über unbewohntes Gebiet - gibt es das hier überhaupt? - anfliegen. Oder Nachtflüge stoppen und endlich mal auf ein bisschen Profitgier verzichten - und jetzt nicht gleich wieder mit dem Verlust von Arbeitsplätzen drohen: Auch Menschen, die nicht ruhig (oder gar nicht) schlafen, arbeiten schlecht oder gar nicht!	Wirklich unbewohnte Gebiete gibt es rund um den Flughafen nicht. Die letzten 10 Meilen (18 km) muss unter Nutzung des Instrumentenlandesystem (ILS) aus Sicherheitsgründen geradeaus angefliegen werden.
<b>1210</b>	<b>Nippes</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>20</b> <b>338</b>	Region Köln <b>Porz</b>	<i>Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge durchsetzen!</i>	Lassen wir uns in unserem Protest gegen den Nachtfluglärm nicht durch Straßenangaben aufsplitten! Die überschweren Frachtmaschinen machen gewaltigen Lärm und es ist eine Illusion, dass die technische Entwicklung zu leiseren Maschinen führt. Dagegen ist jedoch schwer anzugehen. Doch zumindest das Nachtflugverbot für Passagiermaschinen muss nun kommen. Auch ein entsprechender Landtagsbeschluss liegt für NRW bereits vor!	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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.</p> <p>Auch in den nächsten Jahren ist eine weitere Modernisierung der Flotte zu erwarten, die über die Entgeltordnung beschleunigt werden soll. 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.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>21</b> <b>51</b>	(null)	<i>Fluglärm</i>	Wann kommt endlich das Nachtflugverbot, insbesondere für große, alte Frachtmaschinen, damit wir endlich mal ausgeruht und ohne Schlafstörungen unseren Tag beginnen können !!!???? Heike W. (...) Porz-Westhofen Die "sogenannten Lärmschutzfenster" bringen gar nichts !!!!	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>22</b> <b>146</b>	Leostraße Eil	<i>Kein Schlaf ab 4 Uhr am Morgen</i>	Eine Steigerung des normalen Nachtfluglärms in dem Bereich Leostraße ist bei geschlossener Wolkendecke zu beklagen. Hierbei werden die anscheinend vorgeschriebenen Abflughöhen und Routen durch Abkürzungen in westlichen Richtungen nicht eingehalten.	Die Erprobung und Einführung möglichst lärmarmen Flugverfahren gehört seit langem zum Aufgabengebiet der Fluglärmstelle des Flughafens. Schon in den Jahren 1994 bis 2000 wurde eine Reihe von Abflugverfahren und Abflugprofilen erprobt, um möglichst lärmarme Abflüge zu erreichen. Diese ständige Kontrolle und Optimierung gehört zu den Daueraufgaben, die durch Flughafen und 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. 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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>23</b> <b>85</b>	Grengeler Mauspfad, <b>Wahnheide</b>	<i>Schlafen unmöglich!</i>	Auch wenn lt. Karte der Bereich Grengeler Mauspfad in Wahnheide anscheinend nicht zum "extralauten" Gebiet gehört, ist dort an ungestörten Schlaf nicht zu denken! Während tagsüber dort manchmal fast idyllisch anmutende Ruhe herrscht, reißt einen nachts der Lärm von den Frachtmaschinen permanent aus dem Schlaf! Das kann auf Dauer nicht gesund sein!!! Ein Nachtflugverbot muss her!	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>24</b> <b>180</b>	In der Hütte <b>Rath/Heumar</b>	<i>Nachtfluglärm</i>	Muss unbedingt in starkem Maße eingeschränkt werden, wenn kein generelles Nachtflugverbot möglich ist.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>25</b>	Köln Nippes	<i>Fluglärm / Nachts</i>	Der Fluglärm ist stark und insbesondere nachts sehrstörend. Es gibt immer wieder Flugzeuge die bereits in Nippes sehr tief zum Landeanflug ansetzen. Der Lärm ist durchgäng. Es ist unverständlich, dass dies über einem Stadt-nahen Gebiet erfolgt, welches eigentlich recht weit weg vom Flughafen ist. Und dass es kein Nachtflugverbot gibt ist unbegreiflich, woanders ist oft um 22.00 Uhr Schluss.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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.</p> <p>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. 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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.</p>
<b>628</b>	Nippes			



Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>26</b>	Meerfeldstraße	<i>Hoffnung auf ein Nachtflugverbot</i>	vor allem Frachtmaschinen, die anders als tagsüber die Passagiermaschinen tiefer fliegen und genau hier ihr Fahrgestell ausfahren, was zusätzlich den Lärmpegel erhöht	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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.</p> <p>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. 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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.</p>
<b>854</b>	Longerich			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>27</b> <b>1217</b>	Ginsterweg <b>Rath/Heumar</b>	<i>Lärmschutz und Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A3 im Bereich der Ortschaft Rath-Heumar</i>	Neben dem Luftverkehr sind Anwohner von Rath-Heumar zusätzlich durch Lärmbelastungen der Bundesautobahn A3 mit stetig wachsendem Verkehrsaufkommen und fehlender Geschwindigkeitsbeschränkung in Richtung Frankfurt betroffen. Obwohl seit langem darauf hinweisen wird und die Zahlen einer lärmtechnischen Untersuchung Überschreitungen zahlreicher Immissionsgrenzwerte belegen, ist bis heute keine Verbesserung zustande gekommen. Nichtmals eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A3 im Bereich der Ortschaft Rath-Heumar in Richtung Frankfurt konnte aufgrund theoretischer Zahlenbeispiele und angeblich nicht erfüllter Voraussetzungen erreicht werden. Mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung könnten Lärmspitzen deutlich reduziert werden. Dabei hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau, Stadtentwicklung in einer Stellungnahme (Az. KabParl/DA 320/09) bereits im 1. Quartal 2009 das Vorliegen einer lärmtechnischen Untersuchung für die betroffenen Abschnitte der Ortschaft Rath-Heumar im Zuge der Autobahn A3 zwischen Anschlussstelle Königsforst und dem Autobahndreieck Köln-Heumar bestätigt. Zahlreiche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung liegen demnach vor. Mit der Errichtung zusätzlicher und höherer Lärmschutzwände sollte ursprünglich 2010 begonnen werden. Ich danke Ihnen im Rahmen der aktuellen Lärmaktionsplanung erneut eine Chance auf Gehör zu erhalten und eventuell mehr als bisher zu erreichen. Mit freundlichen Grüßen Martin Mehlem	Für diesen Bereich ist die Erhöhung bzw. Erneuerung der vorhandenen Lärmschutzwände geplant. Der Bau kann frühestens Ende 2012 begonnen werden.  Nach den Ergebnissen der lärmtechnischen Berechnung des Landesbetriebes Straßenbau NRW wurde am 27.9.2011 nach § 45 StVO angeordnet, die vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung 100km/h in Richtung Frankfurt von AD Heumar bis zur Anschlussstelle Königsforst zu erweitern. So wird nach Durchführung dieser Beschilderung in beiden Richtungen zwischen AS Königsforst und AD Heumar die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 100km/h begrenzt.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>28</b> <b>939</b>	gesamtes Stadtgebiet <b>Braunsfeld</b>	<i>Lärminderung durch integrierte Bauleit-, Umwelt- und Verkehrsplanung</i>	Lärminderung und Luftreinhaltung sind Querschnittsaufgaben in der Verwaltung. Im Interesse nachhaltiger Lösungen müssen Verkehrsplanung, Bauleitplanung und Umweltplanung bei Lärminderung und Luftreinhaltung Hand in Hand zusammenarbeiten. Dies ist bei der Stadt Köln nicht der Fall. Die Umweltprüfung im Rahmen der Bauleitplanung wird im Stadtplanungsamt wahrgenommen, die Spezialisten des Umweltamtes für Luftreinhaltung und Lärminderung sind nicht beteiligt. Es fehlt eine integrierte Baulei-, Umwelt- und Verkehrsplanung.	<p>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. Daneben gibt es noch den rechtlich unverbindlichen städtebaulichen Rahmenplan für Ortslagen oder Quartiere bei denen eine frühzeitige Beteiligung stattfindet.</p> <p>Die Träger der Fachplanungen und sonstigen öffentlichen Belange werden zudem im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gesetzlich verpflichtend beteiligt.</p> <p>Bei der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung, werden die fachlichen Belange des Umweltschutzes frühzeitig miteinbezogen, wie zum Beispiel beim LKW-Führungskonzept oder dem Gesamtverkehrskonzept Köln. Bei beiden Konzepten sind auch bereits Vorschläge aus der 1. Online-Phase der Bürgerbeteiligung eingeflossen.</p> <p>Auf gesamtstädtischer Ebene übernimmt das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln die Aufgabe der Integration von grundlegenden Aspekten der Siedlungs-, Umwelt- und Verkehrsplanung. Dieses Konzept 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.</p> <p>Bei all diesen Planungsinstrumenten obliegt die Abwägung den zuständigen Fachämtern.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>29</b>	Graditzer Straße	<i>FedEX-Nachtflüge über Kölner Norden</i>	Ich fordere ein sofortiges Umsetzen des im Koalitionsvertrag der SPD/Bündnis 90 Grüne beschlossenen Nachtflugverbots für Transportmaschinen! Durch den Umzug des FedEx Unternehmens in das nachflugfreundliche Köln (Klüngel der vorigen Regierung Rüttgers lässt grüßen) leiden wir als Bewohner nächtlich unter den lauten, viel zu tief fliegenden Transportmaschinen die im 2-Minuten-Takt über unser Haus fliegen und eine durchgehende Nachtruhe unmöglich machen. Dazu kommt der konstante Lärm der Autos, welche vom Niehler Ei kommend in die Amsterdamer Str. bzw. Boltensternstr. mit überhöhter Geschwindigkeit rasen sowie die Belastung durch die Nachtzüge HGK in den Niehler Hafen, auch hier fehlt jeglicher Lärmschutz. Ich lade alle Politiker und Entscheidungsträger zu einem nächtlichen Ortstermin ein bzw. biete kostenlos Übernachtungsquartier für diese Herren samt Kinder und Familienangehörige (Hr. OB Roters, Herr Ott) für einige Nächte, mal gucken, ob sich dann ihre Einstellung ändert.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>Zum Thema der überhöhten Geschwindigkeit besteht kurzfristig Handlungsmöglichkeit, indem die zuständige Polizeidienststelle gebeten wird, durch Geschwindigkeitskontrollen für eine Reduzierung zu sorgen. Die wird das Amt für Straßen und Verkehrstechnik veranlassen.</p> <p>Hinsichtlich der Belastung durch die Nachtzüge in den Niehler Hafen wäre zu prüfen, ob Lärmschutzwände/-wälle planungsrechtlich und bautechnisch möglich sind und die festgestellten Grenzwerte solche Maßnahmen rechtfertigen. Zur Reduzierung der Bremsvorgänge und damit einhergehend der Lärmimmission bei Fahrten in Richtung Köln-Niehl Hafen durch den Übergang von Zugfahrt in Rangierfahrt ohne Halt hat die HGK im Jahr 2010 aufwendige signaltechnische Umbauarbeiten durchgeführt, die ein Halten im Bahnhof Niehl nicht mehr erforderlich machen, wenn die Züge in den Hafen Köln-Niehl fahren. In der Gegenrichtung wird durch optimiertes Einschalten des Bahnübergangs Sebastianstraße und wiederholen der Fahrtstellung des Schutzsignals an einem Signalwiederholer ein Bremsen der Züge erheblich reduziert. Die Triebfahrzeugführer können den Schaltzustand des Bü viel früher wahrnehmen und dadurch die Bremsvorgänge auf ein sicherheitstechnisch notwendiges Maß reduzieren. Ein Ausbau des Godorfer Hafen könnte ebenfalls die Lärmimmission in diesem Bereich reduzieren, da Güter, die für den Köln Süden und dem Rhein-Erft-Kreis bestimmt sind, die Bahntrasse Niehl-Bickendorf und auch die Straßen rund um den Hafen nicht mehr belasten würden. Eine Bewertung der Fahrzeuge (Triebfahrzeuge und Güterwagen) kann dem Abschnitt zum Vorschlag 36, Rang 5 entnommen werden.</p>
<b>790</b>	Niehl			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
30 667	Frechener Weg	<i>Kein Anschluss des Frechener Wegs an das Autobahnkreuz Frechen Nord und Bonnstr. (L 183)</i>	Vor dem Hintergrund der hohen Verkehrsbelastung und der nachgewiesenen Überschreitung der Grenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe ist es aus überhaupt nicht nachvollziehbar, dass der Landesbetrieb Straßenbau eine Planung für die Anschlussstelle vorbereitet hat, nach der man von der neuen Ausfahrt aus Richtung Kreuz Köln-West sofort in den Frechener Weg kann und umgekehrt über Ostlandstr./Frechener Weg unmittelbar auf die A 4 Richtung Kerpen, Bergheim, Düren auffahren kann. Dies würde u.a. dazu führen, dass das Rhein-Center in Weiden einen Autobahnanschluss für sein Parkhaus und seine Anlieferung bekommen würde, der ausschließlich Wohngebiete in Weiden-Süd belastet. Neben dem Verkehr zum Rhein-Center würde eine solche Anbindung natürlich auch die Nutzung der Wohnstraßen in Weiden, Junkersdorf und Braunsfeld für den Durchgangsverkehr forcieren. Angesichts der Tatsache, dass 60% der Kunden und 75 % der Mitarbeiter des Rhein-Centers aus dem westlichen Umland kommen eine beängstigende Vorstellung für die Menschen im Kölner Westen. Der Frechener Weg weist ausschließlich Wohnnutzung auf, so dass die Bezirksvertretung Lindenthal am 02.02.2009 umfangreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Frechener Wegs und der Nebenstraßen beschlossen hat, die mehrheitlich bereits umgesetzt wurden und zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrsbelastung geführt haben.	Die Bezirksvertretung Lindenthal hat die Einrichtung einer Busschleuse auf dem Frechener Weg beschlossen. Somit ist in absehbarer Zeit die Anschlussstelle über den Frechener Weg nicht mehr anfahrbar.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>31</b> <b>493</b>	Salzburger Weg <b>Müngersdorf</b>	<i>Durchgangsstrasse</i>	Der Salzburgerweg wird zunehmend als Alternative zum Militäring befahren. Obwohl die Strasse für LKW verboten ist, nutzen immer mehr LKW den Salzburgerweg, um zur Aachenerstr. bzw. Autobahn zu kommen. Kaum jemand hält sich an das Tempolimit = 30 Km/h Zone. Nachts wird der Salzburgerweg hauptsächlich von Taxen als Rennstrecke umfunktioniert. Ich würde mir wünschen, daß öfters Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Die Straße sollte verengt und durch "Hubbel" weiter beruhigt werden.	Gemäß dem politischen Grundsatzbeschluss werden keine Aufpflasterungen mehr gebaut.  Nach § 48 Abs 3 Ordnungsbehördengesetz (OBG NW) sind neben der Polizei auch die Kreisordnungsbehörden und die großen kreisangehörigen Städte für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten zuständig. Die Zuständigkeit der Kommunen erstreckt sich jedoch auf die Überwachung vor schutzwürdigen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen sowie an Unfallhäufungsstellen (siehe Runderlass des Innenministers vom 31.08.2005 - 44 - 57.04.05 - 3/71). An den in den genannten Vorschlägen aufgeführten Straßen liegen die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitskontrolle durch die Stadt Köln nicht vor.
<b>32</b> <b>41</b>	Forststraße <b>Rath/Heumar</b>	<i>Unfassbar!</i>	CGN ist europaweit der einzige Flughafen mit unbeschränktem Nachtflug. Die Gesundheit der Wohnbevölkerung wird den Interessen von UPS und FedEx einfach untergeordnet.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>33</b> <b>140</b>	Lassallestraße <b>Mülheim</b>	<i>Fluglärm !!!</i>	Wer in der Stadt leben will, muß einiges an Lärm hinnehmen. Der nächtliche Fluglärm übersteigt diese Grenze bei weitem. Perfide ist der Lärm, weil er in den Schlaf eindringt, Unruhe auslöst, welche sich nachhaltig u.a. auf das Herz-Kreislaufsystem auswirkt. Lärm führt häufiger zum Tod als das vielumwetterte rauchen, aber wer will das schon hören.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>34</b> <b>112</b>	Im Falkenhorst Urbach	<i>nächtliche Frachtflieger</i>	Bei geöffneten Fenstern ist der Fluglärm der startenden Frachtflieger (alle 5 Minuten ) nicht zu ertragen. Besonders wenn Richtung Köln gestartet wird. Ist man erst einmal wach, ist an einschlafen kaum noch zu denken. Meistens werde ich zwischen 3 - 4:30 Uhr wach.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>35</b> <b>144</b>	Grengeler Mauspfad Grengel	<i>Fluglärm, Bodenlärm, Straßenlärm</i>	Ich bin auf dem Grengel ausgewachsen und lebe nun bereits seit mehr als 40 Jahren hier. Der Verkehrslärm durch PKW auf dem Mauspfad, der Bodenlärm des Flughafens, der immer näher an die Wohngebiete heranrückt, die Nachtflugbelastung sowie die Belastung durch Hubschrauberflüge hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Über das Nachtflugverbot ist viel diskutiert worden. Es muss nun endlich kommen. Die Hubschrauberkorridore seien temporär. Dies nun seit über 2 Jahren. Unerträglich. Der Bodenlärm ist durch die neue Frachthalle und die dafür entfernte Vegetation exorbitant gestiegen. Man kann LKW und sogar die Warntöne der Rolltore deutlich hören. Bei jedem Stau auf den chronisch überlasteten Autobahnen rings um das Heumarer Dreieck, wird der Mauspfad als Ausweichstrecke für den Durchgangsverkehr genutzt, ganz zu schweigen von dem steigenden Verkehrsaufkommen durch die Flughafenutzer (Parplatzsuchende, Lieferanten, etc.). Es ist dringend erforderlich, dass das gesamte Expansionskonzept des Flughafens einmal diskutiert wird und nicht jede Maßnahme des Flughafens abgesegnet, hingenommen und entgegen den Interessen der Bevölkerung durchgesetzt wird.	Die Stadtverwaltung hat den Ratsauftrag, ein Regionales Logistikkonzept zu erstellen, welches Handlungsempfehlungen geben soll, wie die Güterverkehrsströme auf der Straße und in der Luft möglichst stadtverträglich abgewickelt bzw. auf umweltverträglichere Transportmittel wie die Bahn oder das Schiff verlagert werden können. Das Logistikkonzept soll unter anderem untersuchen und bewerten, ob der Flughafen Köln/Bonn Bedarf an Logistikflächen hat und wenn ja, worin dieser besteht. Eine Schienenanbindung für den Güterverkehr an den Flughafen soll ebenfalls untersucht werden. Die ersten Schritte zur Erstellung des Konzepts wurden bereits eingeleitet. Gleichwohl muss konstatiert werden, dass Köln als bedeutender Logistikstandort auch zukünftig von einem hohen und sogar steigenden Transportaufkommen gekennzeichnet sein wird. Eine Einschränkung der Nachtflugerlaubnis für Frachtflüge ist nicht vorgesehen. Das berechnete Interesse der Bewohner an Lärminderung soll durch die Überwachung der Einhaltung der vorgesehenen Flugrouten sowie durch den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge erreicht werden. Der Gehölzstreifen zwischen Kriegerstraße und Mauspfad wurde nicht in Anspruch genommen und ist unverändert. Wo das Frachtzentrum steht waren vorher allenfalls einzelne kleinere Bäume und Büsche. Die im Grengel zu hörenden Geräusche der Warnhupen kamen nicht vom Frachtgebäude sondern von den fahrbaren Toren der Lärmschutzanlage. Aufgrund zahlreicher Beschwerden wurden diese Hupen durch leisere ersetzt.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>36</b>	Auf der Seekante	<i>Fluglärm</i>	Der Stadtteil Niehl ist genauso vom Lärm der landenden Maschinen betroffen wie die rechtsrheinischen Gebiete auf der Karte . Besonders Nachts fällt das besonders auf . Bei offenen Fenstern schlafen ist unmöglich wenn zwischen Mitternacht und 3 Uhr morgens alle 5 Minuten eine Maschine mit Höllenlärm im Tiefflug über's Haus donnert. Einzige Abhilfe wäre eine Kernruhezeit wie sie auch auf anderen Flughäfen üblich ist . Alles andere ist sanktionierte Körperverletzung!	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>392</b>	<b>Niehl</b>			



Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>37</b>	Rather Mauspfad	<i>Krank durch Nachtfluglärm</i>	Dass Nachtfluglärm krank macht, ist erwiesen, auch wenn der Flughafen dies immer wieder leugnet. Es ist eine Unverschämtheit des Flughafens, den Erhalt von Arbeitsplätzen für wichtiger zu erachten als die durch Nachtfluglärm erkrankten Bürger. Nur Köln/Bonn hat keinerlei Nachtflugbeschränkung! Wenn hier eine Kernruhezeit von 24 Uhr bis 6 Uhr eingeführt würde, ginge kein Arbeitsplatz verloren. Denn in Europa gibt es für die Carrier keine Flustrecke nach Köln, die länger als 3 Stunden ist. Dies besagt, wenn die Carrier ihr Werbung; "was sie bis 19 Uhr einliefern ist am anderen Morgen um 7 Uhr am Bestimmungsort in Europa, sonst Geld zurück," ändern würden in 17 Uhr Einlieferung und 9 Uhr Auslieferung, dann wäre kein Arbeitsplatz gefährdet und wir hätten unsere verdiente Nachtruhe. Das faule Argument des Flughafens, das berücksichtige nicht die Flüge in die USA zieht nicht. Dort bleiben ankommende Waren teilweise bis zu 24 Stunden im Zoll liegen! Das Konzept wäre für die Carrier nicht so optimal wie jetzt, würde aber den berechtigten Belangen der Betroffenen Bevölkerung Rechnung tragen. Es kann nicht sein, dass wirtschaftliche Optimalinteressen wichtiger als die Gesundheit der betroffenen Menschen ist. Als klar wurde, dass Asbest krank macht, sind die Produktionsstätten geschlossen worden. Man stelle sich einmal vor, damals hätte man argumentiert wie der Flughafen "Arbeitsplätze sind wichtiger als die Gesundheit der Bürger". Unvorstellbar!	Die Verschiebung von Frachtflügen in die Tages- bzw. Nachtrandzeit ist in einer Studie der FH Bad Honnef "Die Möglichkeit der Schaffung eines Logistik-Tagesfrachtzentrums auf dem Flughafen Köln/Bonn zur Entlastung der Flugbewegungen in der Nacht" untersucht worden. Das Fazit war, dass die Verlegung von Flügen für den Logistiksektor nahezu ausgeschlossen werden kann.
<b>369</b>	Rath/Heumar			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
38 329	Bonner Straße Leyboldstrasse <b>Marienburg</b>	<i>unabhängige Gebührenbelastung nach verursachtem nächtlichen Fluglärm</i>	STARTGEBÜHREN DRASTISCH ERHÖHEN GEMÄß LÄRMVERURSACHEN GEMESSEN DURCH EIN UNABHÄNGIGEN VEREIDIGTEN SACHVERSTÄNDIGEN [...] Je lauter das Flugzeug über dem Kölner Süden startet, um so drastisch teurer müssen die Startgebühren sein! Das darf nicht der Flughafen kontrollieren sonder ein unabhängiger vereidigter Sachverständiger, der im Auftrag der Stadt Köln den nächtlichen Fluglärm misst und sofort darauf hin die "Lärmbescheide " rechtsverbindlich an den Flughafen verschickt. Dieser ist Zahlungsverpflichteter. Er muss diese Lärmbescheide an die Flugzeughalter weitergeben und bevor die nächste Starterlaubnis erteilt wird, kassieren. Diese Gebühren sind an die Stadt abzuführen, die damit zweckgebunden Lärmschutzmassnahmen finanziert u. zwar in den Stadtteilen, in denen diese Gebühren entsprechend "erhoben" wurden...	Grundsätzlich verfährt der Flughafen Köln/Bonn bereits im Sinne der vorgeschlagenen Maßnahme, indem er lärm-, emissions- und tageszeitabhängige Start- und Landegebühren berechnet. Beispielsweise ist die Höhe dieser Gebühren in der Nacht doppelt so hoch wie am Tag. Reine Frachtflugzeuge erhalten einen zusätzlichen Bonus von 25% auf den Tagespreis, wenn Start und Landung zwischen 06:00 und 22:00 Uhr erfolgen. Aus den Einnahmen der Start- und Landegebühren werden die passiven Lärmschutzmaßnahmen finanziert. Im Übrigen hat die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen in den letzten 10 Jahren von mehr als 40.000 im Jahre 2000 auf rd. 34.000 Flugbewegungen im Jahr 2011 abgenommen. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten ringt die Stadt Köln u.a. als beratendes Mitglied der Fluglärmkommission permanent um eine Verbesserung der Fluglärmsituation für die Kölner Bürgerschaft. Dies betrifft z. B. den Einsatz für lärmarme Flugzeuge und den Continuous Descent Approach (CDA), bei dem Flugzeuge ihren Sinkflug später als üblich starten und somit höher und damit lärmärmer über Wohngebiete fliegen. Das Anflugverfahren CDA wird seit Februar 2009 in Köln eingesetzt.  Die Lärmmessung in Verantwortung der Flughäfen ist allgemein üblich (gesetzlicher Auftrag nach LuftVG). Der Flughafen steht mit den Airlines zwar in Geschäftsverbindung hat aber natürlich großes Interesse, dass die einzelnen Gesellschaften möglichst leises Gerät einsetzen und die flugbetrieblichen Bestimmungen einhalten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>39</b>	Riehler Straße	<i>Endlich Tempo 50</i>	Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in der Riehler Straße auf 50 km/h mit entsprechenden Kontrollen ist längst überfällig. Ganztags wird hier gerast, nachts gibt es regelrechte Rennen. Wie eine bewohnte Straße mitten in Köln hier schlechter gestellt sein kann als z.B. große Teile der Inneren Kanalstraße ist mir ein Rätsel. Für Radfahrer ist die Riehler Straße sowieso lebensgefährlich. Eine Neuregelung ist m.E. auch mit einfachen Mitteln möglich und erfordert nicht unbedingt die Ausstattung mit Flüsterasphalt. Über Starrenkästen kann gerne die Refinanzierung vorgenommen werden.	Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h müssen vorrangig die Programme der Lichtsignalanlagen an allen Kreuzungen verändert werden. Dabei müssen mindestens die Gelbzeiten sowie die Schutz- bzw. Zwischenzeiten angepasst werden. Eine aktuelle Prüfung ergab, dass eine einfach strukturierte Umsetzung der Maßnahme kurzfristig auch mit den vorhandenen, jedoch technisch überalterten Steuergeräten realisierbar ist. Eine Umprogrammierung der fünf betroffenen Lichtsignalanlagen wird Kosten in Höhe von circa 20.000 Euro verursachen. Vor der Reduzierung der Fahrspuren und der Einrichtung einer durchgängigen Radverkehrsanlage sind weitergehende Untersuchungen erforderlich. Der Beginn dieser Untersuchungen ist für das Jahr 2012 vorgesehen Nach einer Umgestaltung des Querschnittes werden im Rahmen des Erneuerungsprogramms für Lichtsignalanlagen neben der Erneuerung der Steuergeräte und der Außenanlagen die Signalisierung an die heutigen Verkehrsverhältnisse angepasst und um weitere tageszeitlich unterschiedliche Signalprogramme sowie um eine Blindensignalisierung erweitert. Für diese beiden Maßnahmen, Temporeduzierung sowie Radverkehrsanlage, ist die Einholung entsprechender politischer Beschlüsse erforderlich. Der Beschlussvorschlag für Tempo 50 wird derzeit erarbeitet.
<b>249</b>	Neustadt/Nord			Nach § 48 Abs 3 Ordnungsbehördengesetz (OBG NW) sind neben der Polizei auch die Kreisordnungsbehörden und die großen kreisangehörigen Städte für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten zuständig. Die Zuständigkeit der Kommunen erstreckt sich jedoch auf die Überwachung vor schutzwürdigen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen sowie an Unfallhäufungsstellen (siehe Runderlass des Innenministers vom 31.08.2005 - 44 - 57.04.05 - 3/71). Innerhalb dieser Vorgaben bestehen an der genannten Straße Messpunkte, die auch detailliert benannt werden können. Eine Zuordnung zu den Bürgervorschlägen kann jedoch nicht erfolgen, da diese lediglich die Straße benennen, nicht jedoch die konkrete Stelle (z.B. „vor Haus-Nr. 13“).

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>40</b> <b>653</b>	Nesselrodestraße <b>Niehl</b>	<i>Alte Frachtmaschinen machen sehr viel Krach</i>	Die kritische Lärmzone beginnt in der Karte erst hinter der Mülheimer Brücke. Das bezweifle ich stark. Auch über Niehl ist der nächtliche Fluglärm immens, während er (mich) tagsüber weniger stört. Die teilweise alten Frachtmaschinen machen sehr viel Krach. Hinzu kommt, dass über Niehl beschleunigt oder gebremst wird, was beides sehr viel Krach macht. Da die Politik eine Flugerlaubnis bis 2030 gewährt hat (einmalig in der BRD), frage ich mich, warum hier Einträge gesammelt werden. Vorschlag: Landegebühen für alle lauten Flugzeuge stark verteuern, nur moderne leise Maschinen zulassen.	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. Die preisliche Differenzierung der Entgelte zwischen Tag- und Nachtbetrieb und auch die Höhe der Lärmaufschläge in den einzelnen Lärmklassen kann auch darüber hinaus auch noch weiter ausgebaut werden.
<b>41</b> <b>682</b>	Haselweg <b>Grenge</b>	<i>Fluglärm</i>	Nachts erheblicher Fluglärm, Fenster müssen geschlossen bleiben um überhaupt etwas Ruhe zu bekommen. Nachtflugverkehr muss unbedingt eingestellt werden.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>42</b>	Graditzer Str. 85	<i>Nachtfluglärm-Terror im 2-Minuten-Takt</i>	Jede Nacht über unserem Haus Graditzer Str. (Hausnummer aus Datenschutzgründen gelöscht - die Redaktion) im 2-Minuten-Takt die lauten Frachtfieger und dazwischen die weniger lauten Passagier-Flieger, auch bei geschlossenem Fenster nicht zu überhören, man wacht jeden Morgen wie gerädert auf und ist nicht in der Lage, seinen Vollzeitjob zu bewältigen. Einladung an die Herren OB Roters und SPD-Politiker Ott, mal eine Woche bei uns zu übernachten, ob sich dann ihre Argumentation noch halten kann? Und die Jobs die in Gefahr sind am Flughafen sind meist Minijobs gefördert von der ARGE oder Agentur für Arbeit!!!!	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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".</p> <p>Die "Bonusliste" ist eine vom Bundesverkehrsministerium festgelegte Aufstellung besonders lärmarmen 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.</p> <p>Auch in den nächsten Jahren ist eine weitere Modernisierung der Flotte zu erwarten, die über die Entgeltordnung beschleunigt werden soll. 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.</p>
<b>786</b>	<b>Riehl</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>43</b> <b>1359</b>	Rather Mauspfad Rath/Heumar	<i>Nächtlicher Fluglärm durch veraltete Frachtflugzeuge</i>	Es würde helfen, alten und daher besonders laut dröhnenden Frachtflugzeugen, wie z.B. der MD 11 (Federal Express) keine Landeerlaubnis in Köln zu erteilen. Die Frachtunternehmen hätten die Möglichkeit, modernere und umweltfreundlicherer Maschinen einzusetzen. Ebenso sollte die Bundeswehr ihre AWACS und die von Zeit zu Zeit angemietete noch schlimmere Iljuschin nicht in einer Millionenstadt wie Köln landen lassen dürfen. Für diese nicht zivil genutzten Maschinen gibt es sicher geeignete Militärstützpunkte. Eine Kernruhezeit für den Flughafen von Mitternacht bis 5 Uhr morgens ist dringend notwendig. Es ist unverständlich, dass die Stadt Köln auf ihrer eigenen Homepage auf die gesundheitlichen Schäden durch Lärm hinweist, während sich der OB gleichzeitig gegen die Nachtruhe und den Lärmschutz ausspricht. Die Gesundheit vieler Tausender Anwohner willentlich aus rein materiellen Interessen zu gefährden, ist zynisch.	Auf die militärischen Bewegungen hat der Flughafen keinen Einfluss, da es hierzu verschiedene Ausnahmeregelungen gibt. Ältere Maschinen wie die zitierte AWACS oder alte Iljushin dürfen in Europa seit 2002 nur noch im militärischen oder humanitären Hilfseinsatz genutzt werden. Dies sind auch nur wenige Einzelfälle pro Jahr.
<b>44</b> <b>1116</b>	Neusser Straße Weidenpesch	<i>nächtliche Lärmspitzen in Karte nicht richtig wiedergegeben</i>	Die nachts im kurzen Taktzeiten und in großer Zahl anfliegenden Flugzeuge erzeugen erheblich schlafstörende Lärmspitzen. Diese werden in der Lärmkarte anscheinend nicht in ihrer tatsächlichen Wirkung wiedergegeben. Die 'gemittelten' Werte täuschen fälschlich Ruhe vor. (Ein einzelner Pistolknall in 24h wäre nach einer solchen 'gemittelten' 'Bewertung' so was wie himmlische Ruhe...)	Zur Kartierung nach Umgebungslärmrichtlinie gibt es europaweit einheitliche Vorschriften und zukünftig eine einheitliche Berechnungsmethode. Bei der Kartierung zum Fluglärm ist die vorgeschriebene Berechnungsmethode die "Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen" (VBUF). Die Lärmwirkung ist das wichtigste Kriterium bei der Beurteilung von Geräuschen. Neben den Pegelspitzen hängt die Lärmwirkung auch vom zeitlichen Verlauf eines Schallereignisses ab. Viele Schallereignisse ändern sich zeitlich, so dass zur Bewertung des Lärms ein zeitlich gemittelter Schallpegel, der so genannte Mittelungspegel, herangezogen wird. Einzelne Geräuschspitzen werden vom Mittelungspegel aber im besonderen Maß berücksichtigt und gehen durch das Mittelungsverfahren nicht unter. Die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen erfolgen aber auf Basis nationaler Berechnungsverfahren, in Deutschland das Fluglärmgesetz. Hier finden auch Spitzenpegel während der Nachtzeit gesondert Berücksichtigung.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>45</b> <b>927</b>	Venloer Straße, Militärring, <b>Bocklemünd/Mengenich</b>	<i>Bocklemünd: Eine Insel im Verkehrslärm</i>	Bocklemünd/Mengenich ist ein Insel-Wohnort, der umgeben ist von den am stärksten frequentierten Verkehrsadern der Stadt Köln. Auf der einen Seite (SW) belastet die A1 im Streckenabschnitt zwischen Egelspfad und Longerich (AB-Kreuz Nord) mit einem Verkehrsaufkommen von 105.000* Fahrzeugen pro Tag. Hierzu addiert sich der Lärmpegel der abschnittsweise parallel laufenden jedoch wesentlich näher am Ortskern befindlichen Venloer Straße/ B59 mit 28.000* Fahrzeugen pro Tag. Unmittelbar neben der Venloer Straße liegt die Bahntrasse Köln-Grevenbroich. Neben dem Personennahverkehr addiert sich hier Insbesondere Nachts der Lärm des über diese Trasse laufenden Güterverkehrs zu der ohnehin schon von A1 und Venloer Straße ausgehenden Lärmemission. Östlich des Ortes verläuft die Militärringstraße/L34 die mit 22.000* Fahrzeugen zu einer erheblichen Lärmbelastung des östlichen, zwischen Mathias-Brüggen-Straße und Venloer Straße liegen Teils von Bocklemünd/Mengenich führt. Maßnahmen: - A1: Schließung der Lärmschutzlücke - Venloer Str./Bahntrasse: Objektnaher Lärmschutz - Militärring: Geschwindigkeitsreduzierung * Siehe: <a href="http://www.stadt-frechen.de/s3_Verkehr.pdf">http://www.stadt-frechen.de/s3_Verkehr.pdf</a>	Die Lärmschutzanlagen sind auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 23.10.2003 zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 zwischen dem AK Köln-Nord und der DB-Strecke erstellt worden. Hierbei kamen die gesetzlich für den Neubau und die wesentliche Änderung vorgeschriebenen Regelungen der Lärmvorsorge zum Tragen. Der Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig. Weitere Maßnahmen sind in diesem Bereich nicht vorgesehen.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>46</b>	Venloer Straße	<i>Bocklemünd: Eine Insel im Verkehrslärm</i>	Bocklemünd/Mengenich ist ein Insel-Wohnort, der umgeben ist von den am stärksten frequentierten Verkehrsadern der Stadt Köln. Auf der einen Seite (SW) belastet die A1 im Streckenabschnitt zwischen Egelspfad und Longerich (AB-Kreuz Nord) mit einem Verkehrsaufkommen von 105.000* Fahrzeugen pro Tag. Hierzu addiert sich der Lärmpegel der abschnittsweise parallel laufenden jedoch wesentlich näher am Ortskern befindlichen Venloer Straße/ B59 mit 28.000* Fahrzeugen pro Tag. Unmittelbar neben der Venloer Straße liegt die Bahntrasse Köln-Grevenbroich. Neben dem Personennahverkehr addiert sich hier Insbesondere Nachts der Lärm des über diese Trasse laufenden Güterverkehrs zu der ohnehin schon von A1 und Venloer Straße ausgehenden Lärmemission. Östlich des Ortes verläuft die Militärringstraße/L34 die mit 22.000* Fahrzeugen zu einer erheblichen Lärmbelastung des östlichen, zwischen Mathias-Brüggen-Straße und Venloer Straße liegen Teils von Bocklemünd/Mengenich führt. Maßnahmen: - A1: Schließung der Lärmschutzlücke - Venloer Str./Bahntrasse: Objektnaher Lärmschutz - Militärring: Geschwindigkeitsreduzierung * Siehe: <a href="http://www.stadt-frechen.de/s3_Verkehr.pdf">http://www.stadt-frechen.de/s3_Verkehr.pdf</a>	Die Eingabe zum Schienenverkehrslärm der Bahntrasse Köln-Grevenbroich ist der Deutschen Bahn AG mit der Bitte um Stellungnahme zugeleitet worden. Seitens der Deutschen Bahn AG wurde hierzu keine konkrete Stellungnahme abgegeben. Eine allgemeine Stellungnahme zu den Lärminderungsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG kann unter dem folgenden Link (Link folgt) abgerufen werden.
<b>928</b>	<b>Bocklemünd/Mengenich</b>			



Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>47</b>	Riehler Straße	<i>Riehler Strasse</i>	Riehler Strasse zwischen Ebertplatz und Zoo ist grössten teils mit Wohnhäusern bebaut. Trotzdem dürfen in diesem Abschnitt die Verkehrsteilnehmer auf insgesamt 6 Spuren mit 70 kmh unterwegs sein. Das mus als erste Maßnahme auf 50 kmh reduziert werden. Ausßerdem sollte hier der Flüsterasphalt aufgetragen werden und am Reichenspergerplatz zur Entzerrung ein Kreisverkehr eingerichtet werden und die Spuren auf jeweils zwei pro Richtung reduzieren.	<p>Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h müssen vorrangig die Programme der Lichtsignalanlagen an allen Kreuzungen verändert werden. Dabei müssen mindestens die Gelbzeiten sowie die Schutz- bzw. Zwischenzeiten angepasst werden. Eine aktuelle Prüfung ergab, dass eine einfach strukturierte Umsetzung der Maßnahme kurzfristig auch mit den vorhandenen, jedoch technisch überalterten Steuergeräten realisierbar ist. Eine Umprogrammierung der fünf betroffenen Lichtsignalanlagen wird Kosten in Höhe von circa 20.000 Euro verursachen.</p> <p>Vor der Reduzierung der Fahrspuren und der Einrichtung einer durchgängigen Radverkehrsanlage sind weitergehende Untersuchungen erforderlich. Der Beginn dieser Untersuchungen ist für das Jahr 2012 vorgesehen. Nach einer Umgestaltung des Querschnittes werden im Rahmen des Erneuerungsprogramms für Lichtsignalanlagen neben der Erneuerung der Steuergeräte und der Außenanlagen die Signalisierung an die heutigen Verkehrsverhältnisse angepasst und um weitere tageszeitlich unterschiedliche Signalprogramme sowie um eine Blindensignalisierung erweitert.</p> <p>Für diese beiden Maßnahmen, Temporeduzierung sowie Radverkehrsanlage, ist die Einholung entsprechender politischer Beschlüsse erforderlich. Der Beschlussvorschlag für Tempo 50 wird derzeit erarbeitet.</p> <p>Hier wird auf die Stellungnahme zum Flüsterasphalt verwiesen. Der Einbau von Flüsterasphalt wird in jedem Einzelfall geprüft. Dies wird auch im Falle eines Umbaus oder einer Sanierung der Riehler Straße erfolgen.</p> <p>Der Bau eines Kreisverkehrs muss erst einmal städtebaulich durch das Stadtplanungsamt betrachtet werden.</p> <p>Die Reduzierung der Fahrspuren hat massive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte. Kritisch sind auf jeden Fall die Knotenpunkte Ebertplatz und Elsa-Brandström-Straße. Im Detail können die Auswirkungen jedoch erst beurteilt werden, wenn konkrete Straßenplanungen und Verkehrszahlen vorliegen.</p>
<b>516</b>	<b>Neustadt/Nord</b>	<i>und Zoo/ Nur laut / Hilfe!</i>		

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
48 185	Karl-Marx-Allee, Köln-Chorweiler <b>Seeberg</b>	<i>Fluglärm</i>	In Seeberg Nord, Fluglärm nachts zwischen 23:30 und 01.30 Uhr. 50769 Köln Honigsheimstr., von Frachtflieger gerade im Sommer 1 Minute Rhythmus Einflug. Lärmindernde Maßnahme: Flieger mit lauten und leisen Triebwerken wechseln ab, arbeiten viel mit Schub, d.h. nachts sollten nur noch Flugzeuge mit leiseren Triebwerken eingesetzt werden! (Dieser Beitrag wurde über das Call-Center angenommen und von der Redaktion eingestellt).	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. Die preisliche Differenzierung der Entgelte zwischen Tag- und Nachtbetrieb und auch die Höhe der Lärmaufschläge in den einzelnen Lärmklassen kann auch darüber hinaus auch noch weiter ausgebaut werden.
49 224	(null)	<i>Nachtruhe</i>	Ein Flugverbot von 0.00 bis 05.00 Uhr, wenn schon nicht für alle Flüge, dann aber für Personenflüge. Durch häufiges Wachwerden leidet meine Gesundheit, zumal ich als Krebspatient sowieso schon Schlafprobleme habe.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>50</b>	Hauptstraße	<i>Fluglärm ständig zunehmend</i>	Der Fluglärm hat hier spürbar zugenommen. Flugzeuge beachten anscheinend nicht ihre vorgeschriebenen Überflugbereiche und weichen davon ab. Mehr Kontrolle dringend erforderlich. Zweite Möglichkeit: Generelle Einschränkung der Nachtaktivität.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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.</p> <p>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. 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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.</p>
<b>321</b>	<b>Porz</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>51</b> <a href="#">252</a>	(null)	<i>Nächtlicher Fluglärm im Kölner Süden</i>	Besonders im Sommer finden Überflüge im Minutentakt ab ca. 2 Uhr nachts statt, vor allem durch laute Frachtflugzeuge. Maßnahme: Generelles Nachtflugverbot bis 6 Uhr.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>52</b>	Salzburger Weg	<i>Der Weg zum Glück: weniger Autos!</i>	Der Lärm, der uns quält kommt von zu viel Autos. Da hilft nur: Die Straßen unattraktiv machen für den Durchgangsverkehr (Tempo 30, Radarkontrollen) und Ausbau des ÖPNV (z.B. Anbindung Buslinie an die Dürener Str., höhere Taktung der Bus- und Bahnlinien), Ausbau der Radwege. Gut wäre zudem, wenn auch die Anwohner mitmachen würden: kurze Wege mit dem Fahrrad fahren und pro Familie nur ein Auto nutzen.	<p>Nach Analyse der Verkehrsstärken sind entlang des Salzburger Weges und Am Römerhof keine baulichen Radverkehrsanlagen notwendig. Richtung Süden, Dürener Straße, kann der Gehweg für den Radverkehr frei gegeben werden. In Richtung Norden, Aachener Straße, ist die Einrichtung eines Schutzstreifens möglich. Die Einbahnstraße Am Römerhof zwischen der Bushaltestelle an der Aachener Straße und dem Kölner Weg soll für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.</p> <p>Es besteht bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Salzburger Weg. Kontrollen des fließenden Verkehrs werden zuständigkeitshalber durch die Polizei durchgeführt.</p> <p>Die Stadtverwaltung erstellt derzeit das Stadtentwicklungskonzept Verkehr. Dieses Konzept soll aufzeigen, wie Kölnerinnen und Kölner sowie die Berufspendlerinnen und Berufspendler von außerhalb ihre täglichen Wege in Zukunft möglichst stadtverträglich, umweltschonend, preiswert, sicher und barrierefrei zurücklegen können. Ziel des Konzepts ist es, bei freier Wahlmöglichkeit des Einzelnen den Anteil des Bahn-, Bus-, Rad- und Fußgängerverkehrs am Verkehrsaufkommen in den nächsten 15 Jahren deutlich zu erhöhen. 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.</p> <p>Nach § 48 Abs 3 Ordnungsbehördengesetz (OBG NW) sind neben der Polizei auch die Kreisordnungsbehörden und die großen kreisangehörigen Städte für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten zuständig. Die Zuständigkeit der Kommunen erstreckt sich jedoch auf die Überwachung vor schutzwürdigen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen sowie an Unfallhäufungsstellen (siehe Runderlass des Innenministers vom 31.08.2005 - 44 - 57.04.05 - 3/71).</p> <p>An den in den genannten Vorschlägen aufgeführten Straßen liegen die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitskontrolle durch die</p>
<b>680</b>	<b>Junkersdorf</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
				<p>Stadt Köln nicht vor.</p> <p>Die Buslinie 136 über die Dürener Straße bis Junkersdorf zu verlängern, ist erst nach dem Ausbau des Knotenpunktes Dürener Straße/ Militärringstraße möglich. Derzeit scheitert ein regulärer Busbetrieb an den täglichen Rückstaus auf der Dürener Straße, die keinen fahrplantreuen Linienbetrieb erlauben. Nach der aktuellen Beschlusslage in der Bezirksvertretung Lindenthal soll nach erfolgtem Ausbau des Knotens Dürener Straße/ Militärringstraße (2012/2013?) die Möglichkeit einer Verlängerung der Linie 136 bis nach Junkersdorf erneut geprüft und gegebenenfalls verschiedene Varianten beurteilt werden. Sollte diese Beurteilung positiv ausfallen, könnte im Verkehrsausschuss der Stadt Köln ein entsprechender Entschluss gefasst werden und im Anschluss daran die KVB diese Relation bedienen.</p>
<b>53</b>	Am Feldrain, Köln-Sürth	<i>Flugverkehrslärm</i>	(Dieser Beitrag wurde schriftlich eingereicht und von der Redaktion eingestellt.) Situation: unser Wohnbereich ist durch den nächtlichen Flugverkehrslärm (Einflugschneise) außerordentlich belastet. Vorschlag: Nachtflugverbot analog Flughafen Düsseldorf.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p>
<b>606</b>	<b>Rodenkirchen</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>54</b> <b>1169</b>	Köln-Hahnwald <b>Hahnwald</b>	<i>Lärmproblematik Hahnwald / Vorschläge der IG-Hahnwald</i>	(Dieser Beitrag wurde schriftlich eingereicht und zusammengefasst von der Redaktion eingestellt) Die IG Hahnwald beschreibt als Interessenvertreterin der Bewohner des Hahnwaldes hohe Lärmabelastungen aus allen Himmelsrichtungen ausgehend von den Emittentengruppen Straßenverkehr, Gewerbe, Industrie und Fluglärm. Vor diesem Hintergrund und der unterschiedlichen Zuständigkeiten ist aus Sicht der IG-Hahnwald eine effektive Bekämpfung des Lärms nur durch eine Koordinierung der unterschiedlichen Verursacher möglich. Hinsichtlich des Industrie- und Gewerbelärms werden Belastungen von der südlich gelegenen Raffinerie in Godorf sowie dem östlich gelegenen Gewerbegebiet angesprochen. In dem Gewerbegebiet gibt es nach Einschätzung der IG nur einen Betrieb mit nächtlichen Aktivitäten. Vorschläge zum Industrie- und Gewerbelärm: 1. Kontrolle des für die Raffinerie einzuhaltenden Beurteilungspegels im Bereich des bestehenden Aufpunktes (hier 45 dB(A)) und das Ziehen von Konsequenzen bei Überschreitung. 2. Einführung eines zweiten Aufpunktes Ecke Judenpfad / Unter den Birken. Hier müsste die Raffinerie nachweisen, dass sie einen Beurteilungspegel nachts von 40 dB(A) nicht überschreitet. 3. Für das östliche Gewerbegebiet soll die gemäß TA-Lärm erforderliche Auflage gemacht werden, die im reinen Wohngebiet Hahnwald zulässigen Richtwerte der TA Lärm von 50 / 35 dB(A) tags /nachts unter Berücksichtigung der Vorbelastungen aus Industrie und Gewerbe einzuhalten. Eine entsprechende Überwachung wäre sicherzustellen.	<p>Die im östlich gelegenen Gewerbegebiet Rodenkirchen ansässigen Firmen betreiben keine Anlagen, die von der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfasst werden. Sie finden daher im Rahmen des Lärmaktionsplanes auch keine weitere Berücksichtigung.</p> <p>Hierzu wird aber auf Folgendes hingewiesen: Zuständig für die immissionsschutzrechtliche Überwachung dieser Gewerbebetriebe und deren Anlagen ist in der Regel die Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft im Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln.</p> <p>Grundsätzlich sind Gewerbetreibende verpflichtet ihre Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden. Als schädliche Umwelteinwirkungen gelten insbesondere erhebliche Belästigungen für die Nachbarschaft.</p> <p>Zur Vermeidung oder Minderung von erheblichen Belästigungen können die Mitarbeiter der Immissionsschutzbehörde gegenüber dem Betreiber Anordnungen zur Einhaltung des Standes der Emissionsminderungstechnik an der Anlage treffen.</p> <p>Die Beurteilung der Erheblichkeit von Belästigungen ist jeweils im konkreten Einzelfall festzustellen. Grundlage dieser Beurteilung sind dabei einschlägige Verwaltungs- und Rechtsvorschriften sowie diverse technische Richtlinien.</p> <p>Zum Vorschlag hinsichtlich der Kontrolle der Einhaltung des zulässigen Lärmimmissionswertes von 45 dB(A) (nachts) ist anzumerken, dass im Hahnwald durch die Industrie verursachte Lärmimmissionen, die die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes erforderlich machen, nicht erreicht werden. Im Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 07.02.2008 ist ausgeführt, dass ein Lärmaktionsplan erforderlich ist, wenn an schutzwürdigen Gebäuden ein LDEN von 70 dB(A) oder ein LNight von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies ist nach den im Umgebungslärmportal veröffentlichten Lärmkarten im Hahnwald nicht der Fall.</p> <p>Dies bedeutet allerdings nicht, dass dem Thema Lärm durch die Bezirksregierung keine Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die IG-Hahnwald hat sich mit ihren Vorschlägen nämlich nicht nur im Rahmen der Lärmaktionsplanung an die Stadt Köln, sondern parallel dazu direkt an die Bezirksregierung gewandt. Die von der</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
				<p>IG-Hahnwald vorgeschlagenen Kontrollen werden durch die Bezirksregierung als Überwachungsbehörde durchgeführt. Erkenntnisse darüber, dass durch die Raffinerie im Hahnwald Lärmwertüberschreitungen verursacht werden, die ein behördliches Einschreiten erforderlich machen, liegen hier nicht vor. Ebenfalls wird zur Zeit geprüft, ob für zukünftige Genehmigungsverfahren die Festlegung eines weiteren bzw. anderen Immissionsortes unter Berücksichtigung der Gemengelage, d. h. des Aneinandergrenzens eines Industriegebietes und eines Wohngebietes, sinnvoll und rechtlich geboten ist.</p>



Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>55</b>	Riehler Straße 1-	<i>Unerträglich laute Rennpiste</i>	Wann wird endlich das seit Jahrzehnten überholte auf 70 km/Std. erhöhte Tempolimit auf 50 km, besser 30 herabgesetzt??? Der Abschnitt Ebertplatz-Zoobrücke wird dreispurig (besonders am Abend und nachts als Rennpiste missbraucht. Diese erste billige Maßnahme sollte ergänzt werden durch Flüsterasphalt, Rückbau auf zwei Fahrspuren mit separatem Fahrradweg. Das beruhigt den Verkehrsfluss, dient der Sicherheit (Schulweg) und snkt automatisch den Lärm.	<p>Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h müssen vorrangig die Programme der Lichtsignalanlagen an allen Kreuzungen verändert werden. Dabei müssen mindestens die Gelbzeiten sowie die Schutz- bzw. Zwischenzeiten angepasst werden.</p> <p>Eine aktuelle Prüfung ergab, dass eine einfach strukturierte Umsetzung der Maßnahme kurzfristig auch mit den vorhandenen, jedoch technisch überalterten Steuergeräten realisierbar ist. Eine Umprogrammierung der fünf betroffenen Lichtsignalanlagen wird Kosten in Höhe von circa 20.000 Euro verursachen.</p> <p>Vor der Reduzierung der Fahrspuren und der Einrichtung einer durchgängigen Radverkehrsanlage sind weitergehende Untersuchungen erforderlich. Der Beginn dieser Untersuchungen ist für das Jahr 2012 vorgesehen Nach einer Umgestaltung des Querschnittes werden im Rahmen des Erneuerungsprogramms für Lichtsignalanlagen neben der Erneuerung der Steuergeräte und der Außenanlagen die Signalisierung an die heutigen Verkehrsverhältnisse angepasst und um weitere tageszeitlich unterschiedliche Signalprogramme sowie um eine Blindensignalisierung erweitert.</p> <p>Für diese beiden Maßnahmen, Temporeduzierung sowie Radverkehrsanlage, ist die Einholung entsprechender politischer Beschlüsse erforderlich. Der Beschlussvorschlag für Tempo 50 wird derzeit erarbeitet.</p>
<b>188</b>	<b>Riehl</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>56</b> <b>1240</b>	An der Mollburg, 51107 Köln Rath- <b>Rath/Heumar</b>	<i>Nachtflugverbot</i>	(Dieser Beitrag wurde über das Call-Center angenommen und von der Redaktion eingestellt.) Wo kommt der Lärm an? An der Mollburg und Holunderweg, Köln Rath-Heumar Flugverkehr: Flughafen Köln/Bonn GmbH Lärmmindernde Maßnahme: Kernruhezeit für Passagier- und Frachtflüge nachts zwischen 0:00 bis 6:00 Uhr. Ruhige Flugzeuge für Frachtflüge einsetzen.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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".</p> <p>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.</p> <p>Auch in den nächsten Jahren ist eine weitere Modernisierung der Flotte zu erwarten, die über die Entgeltordnung beschleunigt werden soll. 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.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>57</b>	Stegwiese	<i>Gemessener Lärmpegel 70dB und mehr</i>	Je nach Wetterlage, besonders bei Süd oder Südostwind ist der Fluglärm Nachts manchmal so stark, dass Einschlafen oft nicht möglich ist. Besonders im Sommer bei geöffnetem Fenster ist der nächtliche Fluglärm unerträglich. Mit einem iPhone App kann man sein Handy in ein Schallpegel Messgerät umfunktionieren. Mir ist auch klar das dies kein geeichtes Messgerät ist, aber es zeigt doch zumindest eine Lautstärkentendenz an, die mit einem gefüllten Brauhaus vergleichbar ist. Das App nennt sich "Decibels" und ist gratis im AppStore erhältlich. (übrigens absolute Ruhe gibt es nicht. Selbst die Ruhe hat ca. 30dB) In diesem Sinne.	Lärm kann nur mit den hierfür geeigneten Messgeräten und mit der entsprechenden Kenntnis, wie Messungen durchgeführt werden, gemessen werden. In vielen Rechtsvorschriften zur Erfassung des Lärms ist jedoch die Berechnung der Lärmbelastung vorgeschrieben. So auch bei der Umgebungslärmkartierung. Hier ist die vorgeschriebene Berechnungsmethode die "Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen" (VBUF). Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Vergleichsmessungen unter denen der Berechnung liegen. Berechnungen lassen sich zudem besser vergleichen, da die Messung immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängt. Es ist demnach geboten, vorsichtig mit Messungen zu sein. Die von der App bei Ruhe gemessenen 30 dB würden bei fachlich durchgeführter Messung etwa einem Flüstern oder etwa dem Geräusch eines Kühlschranks entsprechen.
<b>617</b>	Buchheim			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>58</b> (null) <b>994</b>		<i>urlaubsflüge stoppen während kernruhezeit</i>	mindestens während 0 und 5 uhr haben ferienflieger am boden zu bleiben, zumindest müssen die lautesten frachtflieger start- und landeverbot erhalten.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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".</p> <p>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.</p> <p>Auch in den nächsten Jahren ist eine weitere Modernisierung der Flotte zu erwarten, die über die Entgeltordnung beschleunigt werden soll. 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.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
59 394	(null)	<i>P&amp;R + KVB attraktiver machen</i>	Ein Problem was in den Medien auch oft angesprochen wurde und momentan von jedem Autofahrer bemerkbar ist, ist das erhöhte Verkehrsaufkommen in Köln, welches auch zu einem erhöhten Lärmpegel führt. Persönlich sehe ich eine Diskrepanz zwischen dem Angebot an Park und Ride Plätzen und dem Komfort mit dem Auto zu fahren. Genauso verhält es sich mit der Preispolitik der KVB. Ein Monatsticket ohne Jobticket für 76 Euro ist einfach innerstädtisch zu viel! Eine Einwohner freundliche Preispolitik und ein "Besucher" freundliches P&R sollte das Verkehrsaufkommen vermindern.	<p>Auf Kölner Stadtgebiet gibt es derzeit an 27 P+R-Anlagen ein Angebot von über 5.600 Parkplätzen. Davon sind circa 4.000 Plätze täglich belegt, was einer Auslastung von circa 70 % entspricht. Wenn an einer Anlage eine Auslastung von 100% vorliegt, ist ein Ausbau bzw. eine Erweiterung der Anlage vorgesehen. Somit wird dafür gesorgt, dass der Nachfrage an Stellplätzen auch stets ein adäquates Angebot an Parkplätzen gegenüber steht.</p> <p>Derzeit wird der Kölner Nahverkehrsplan (NVP) fortgeschrieben. Wesentliches Ziel des NVP ist es, die Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs attraktiver zu gestalten. Dazu gehören auch Planungsvorschläge für die Erweiterung von Park &amp; Ride-Anlagen und schnell erreichbare Haltestellen sowie für einen dem Bedarf angepassten Fahrplan. Park &amp; Ride-Anlagen sind allerdings nur am Stadtrand sinnvoll; dort wurde der Bedarf in den vergangenen Jahrzehnten weitestgehend gedeckt. Ein weiterer Ausbau wird aber bei den Bike &amp; Ride-Anlagen vorgenommen, da hier noch große Potenziale auch im innerstädtischen Raum vorliegen.</p> <p>Die KVB AG ist seit 1987 in die regionale Tarifstruktur des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS) eingebunden. Die Zusammenarbeit im VRS bezieht sich auf einheitliche Tickets und Preise, aufeinander abgestimmte Fahrpläne und gemeinsame Informations- und Serviceleistungen der 31 Verkehrsunternehmen im VRS. Eine Verminderung des VRS-Tarifes für KVB-Leistungen in Köln steht gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen des Unternehmens und der involvierten Kommunen entgegen. Ein weiteres Problem bei einer Überlegung für eine einseitige Senkung des Monatsticketpreises in Köln ist, dass die Kosten der Leistungserbringung dann anderweitig finanziert werden müssten. Eine Lösung für eine gerechte Verteilung der verbleibenden Kosten über die Nutzer oder die Einwohner des Bedienungsgebietes müsste noch gefunden werden. Somit ist erkennbar, dass es keine wirkliche Vergünstigung auf Grund der fehlenden Finanzierbarkeit in Zeiten der schlechten Finanzlage der öffentlichen Kassen (Bund/Land/Kommunen) geben wird. Hierzu sind keine politischen Mehrheiten erkennbar, denn im Bundesdurchschnitt werden ca. 50% der Kosten mit steigender Tendenz durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
				<p>Das Angebot der KVB attraktiv zu gestalten beinhaltet viele verschiedene Facetten. Da sind zum ersten sicherlich das eigentliche Fahrten- und Platzangebot zu nennen, zum anderen die Pünktlichkeit und zuverlässige Vernetzung der verschiedenen Fahrten. Darüber hinaus spielen sicherlich Themen wie Sauberkeit, Sicherheit und Service eine übergeordnete Rolle bei der Beurteilung der Attraktivität der KVB. Zugangshemmnisse wie nicht barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge müssen sukzessive abgebaut werden, die Infrastruktur generell in einem verkehrssicheren Zustand vorgehalten werden und all das zu einen akzeptablen Preis-Leistungs-Verhältnis. An all diesen Themen arbeitet die KVB gemeinsam mit der Stadt Köln permanent. Beispielsweise wird zum nächsten Fahrplanwechsel das Nachtangebot auf den Stadtbahnlinien deutlich ausgeweitet. Die Einnahmen aus den Fahrscheinverkäufen können den monetären Aufwand, den die KVB im Sinne ihrer Fahrgäste und aller Kölner Bürger betreibt nur zu einem Teil decken. Insofern sind die Ticketpreise mehr als angemessen. Gerade rabattierte Tickets wie das Jobticket oder Schüler- und Studententickets bieten für einen akzeptablen Preis nicht nur uneingeschränkte Mobilität in Köln sondern darüber hinaus auch im gesamten Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg.</p>
60 747	Niehler Damm, Köln-Niehl <b>Niehl</b>	<i>Fluglärm</i>	(Dieser Beitrag wurde schriftlich eingereicht und von der Redaktion eingestellt.) Einführung einer nächtlichen Kernruhezeit am Flughafen KölnBonn.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>61</b> <b>679</b>	Rather Schulstraße <b>Rath/Heumar</b>	<i>Gesundheitsgefährdend er Lärm, auch nachts</i>	<p>Der Fluglärm ist bei sommerlich geöffneten Fenstern und Türen kaum zu ertragen. Bei lauten Flugzeugen (mehrmals am Tag) fangen sogar unsere Vögel (Finken) im Käfig an zu schreien. Ein Telefongespräch (im Wohnzimmer) oder Fernsehen mit Ton sind dann kurzzeitig nicht möglich.</p> <p>Nachts ebenso: Bei geschlossenem Fenster können wir nicht durchschlafen, da zwischen 2 Uhr und 5 Uhr ununterbrochen sehr laute Maschinen landen. Wir werden dann immer zur gleichen Zeit wach und am nächsten Morgen unterhalten wir uns dann darüber, dass wir alle z. B. um 3.15 Uhr o. ä. geweckt worden sind. Wenn wir die Schallschutzfenster (vom Flughafen) schließen, und die entsprechenden Belüfter anmachen, können wir überhaupt nicht schlafen. Wir haben dann das Gefühl des eingeschlossen seins und der Motor des Belüftungsgerätes stört und dann die ganze Nacht. Wir haben unser Haus 1985 gekauft. Zu diesem Zeitpunkt war die Nachtflugsituation so geringfügig, dass wir damals nicht auf die Idee gekommen sind, nachts nun derartige Probleme zu haben. Bei der letzten Suche nach einem neuen Mieter (in unserem Haus) viele Absagen aufgrund des Fluglärms hatten. Eine Entlastung würde schon eine Kernruhezeit zwischen 24 Uhr und 5 Uhr bedeuten. Wenn generell alle Flughäfen in EUROPA in dieser Zeit geschlossen blieben, hätte auch kein Flughafen dadurch einen wirtschaftlichen Schaden.</p>	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>62</b>	Salzburger Weg	<i>Ständiger Lärm durch Ausweich- und Pendlerverkehr</i>	Der gesamte Bereich Junkersdorf leidet unter sehr hohem Straßenlärm. Pendler und "Ortskundige" nutzen den Salzburgerweg, den Kölner Weg und die Marsdorferstrasse, um die Staus auf der Dürenerstrasse und der A1 (wegen der Baustelle Fahrbahneinhausung) zu umfahren. Trotz Tempo 30/50 werden Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h und mehr gefahren. Mit entsprechendem drastischem Anstieg der Lärmwerte. Dieser Zustand wird sich bei Realisierung des Großmarktes in Marsdorf absehbar verschlimmern. Abhilfe könnten Wächterampeln an den Hauptzufahrten nach Junkersdorf, durchgehend Tempo 30 im gesamten Veedel, konsequenter "rechts-vor-links-Verkehr" oder geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen wie Fahrbahnschwellen schaffen. Außerdem wäre lohnenswert zu prüfen, ob die Durchfahrt Richtung Aachenerstrasse (von der Dürenerstrasse) nicht ausgeschlossen werden könnte.	Tempo 30 km/h: Die Verkehrsberuhigungsmaßnahme Am Weidenpesch wurde zwischenzeitlich durchgeführt. Der Minikreisverkehr Kölner Weg/Birkenallee wurde gebaut. Der Minikreisel Kölner Weg/Junkersdorfer Straße/Am Römerhof wird im Rahmen der Personalkapazitäten geplant. Nach Abschluss der vorgenannten Baumaßnahmen wird auf dem Streckenzug Am Weidenpesch/Kölner Weg durchgehend die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.
<b>640</b>	<b>Junkersdorf</b>			<p>Zu hohe Geschwindigkeit: Bei Verkehrserhebungen werden auch die Geschwindigkeiten gemessen. Signifikante Abweichungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurden nicht festgestellt.</p> <p>Fahrbahnanhebungen werden gemäß dem politischen Grundsatzbeschluss nicht mehr eingebaut.</p> <p>Die Prüfung des Durchfahrtsverbots von der Dürener Straße in Richtung Aachener Straße muss verkehrstechnisch bewertet werden.</p> <p>Um den Durchgangsverkehr in einem Stadtgebiet zu reduzieren ist die Installation von "Wächterampeln" nur dann ein brauchbares Instrument, wenn alle Zufahrten ins Gebiet durch Ampeln geregelt sind und wenn genügend Aufstellfläche für den zurückgehaltenen Verkehr zur Verfügung steht. Dies ist im Bereich Junkersdorf nicht der Fall. Eine Pfortnerung des Verkehrs würde Rückstauerscheinungen auf die Aachener Straße und Dürener Straße zum Folge haben. Aus diesem Grund rät die Verwaltung von solchen Maßnahmen ab.</p>



Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>63</b> <b>562</b>	Adamsstraße Mülheim	<i>Nachtflugverbot</i>	Hier unser Wunsch: Bundesweites Nachtflugverbot beschlossene Sache KÖLN heupd   In einer bundesweiten Metastudie werden erstmals die Kosten der Lärmschädigung an der Bevölkerung dem Gewinn der Flughäfen durch Nachtflüge entgegengerechnet. Das Ergebnis zeigt, dass gesundheitliche Kosten, Kosten für Baumaßnahmen und Verlustkosten durch Leistungseinbußen bis zum Arbeitsausfall die erzielten Gewinne um den Faktor 1,6 übersteigen. In dieser Studie sind noch nicht die Leistungs-Beeinträchtigungen durch Nachtlärm bei Kindern und Jugendlichen berücksichtigt, die sich vermutlich negativ auf die Schulkarriere auswirken werden. Dies wird nun separat in einer Langzeit - Zukunftsstudie erforscht. Das schockierende Ergebnis wird zur Zeit heftig von den Regierungs- und Oppositionsparteien diskutiert. Es ist mit einem bundesweiten Nachtflugverbot ab dem 1.1.2011 zu rechnen. In der Kernzeit von 22:00 bis 7:00 darf dann kein Flugzeug mehr starten und landen. us/hg	Es ist keine deutschlandweite Nachtflugregelung geplant.
<b>64</b> <b>324</b>	Wiehler Straße Brück	<i>Unerträgliche Nachtflüge</i>	Hallo, Wir werden, vor allen Dingen in den Sommermonaten, jede Nacht zwischen 3-4 Uhr durch den unerträglichen Fluglärm wach und brauchen dann ca. 1 Stunde um wieder einzuschlafen! Dies ist sehr belastend und bestimmt, auf Dauer, nicht Gesund. Wir sind beruflich sehr eingespannt und brauchen dringend einen erholsamen Schlaf. Leider sind die Flugzeuge sind in dieser Zeit aber extrem laut und fliegen im 5-10 Minuten Takt. Warum gibt es kein Nachtflugverbot? Gruß Petra und Michael Will	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
65 37	Merkenicher Straße <b>Niehl</b>	<i>Fluglärm durch Tiefflug</i>	In diesem Bereich beginnt die Tiefflugphase der Flugzeuge für Köln-Wahn. "Flüsterjets" sind nicht die Norm, Flugzeuge kommen viel zu tief über die Stadt, heulen mit den Motoren auf. Vorschlag: Nachtflugverbot über bewohntem Gebiet, Mindestflughöhe deutlich erweitern (wenn Sicherheit dies erlaubt), keine Landeerlaubnis für Nicht-Flüsterjets.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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. 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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.</p> <p>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".</p> <p>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.</p> <p>Auch in den nächsten Jahren ist eine weitere Modernisierung der Flotte zu erwarten, die über die Entgeltordnung beschleunigt werden soll. 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</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
				ausgebaut werden.
<b>66</b> <b>31</b>	Elisenstraße 51149 Köln <b>Ensen</b>	<i>Fluglärm Nachtruhe</i>	Nachts extreme Lärmbelästigung durch uneingeschränkten Flugverkehr . Nachtruhe von 23-06 Uhr aus gesundheitlichen Gründen notwendig !	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>67</b> <b>251</b>	Kendenicherstr, Zollstock <b>Zollstock</b>	<i>Fluglärmbelastung</i>	Zunehmende Fluglärmbelastung durch tieffliegende Cargo-Transporter zwischen 3 und 4 Uhr.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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.</p> <p>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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>68</b>	Mühlenbach	<i>Bäume für die Bäche</i>	Der Straßenzug □Mühlenbach, An der Malzmühle, Am Malzbüchel□ ist sehr laut. Als Anwohner sehe ich einen wesentlichen Grund darin, dass jegliche Begrünung fehlt. Der Straßenverlauf von der Nord-Süd-Fahrt bis zum Heumarkt ist sehr großzügig angelegt, hier ist es ohne Verlust von Fahrspuren möglich eine Allee zu bepflanzen. Die Maßnahme würde nicht nur den Lärm □schlucken□ sondern auch den ganzen Bereich aufwerten!	Der Straßenzug Blaubach - Mühlenbach - An der Malzmühle - Am Malzbüchel sowie die Verlängerung stadtauswärts mit Rothgerberbach – Weyerstraße – Luxemburger Straße ist im städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln bereits als Radiale Stadtstraße qualifiziert. Im Rahmen seiner Umsetzung ist die Erstellung eines Straßenbaumkonzeptes für die Innenstadt ab 2012 vorgesehen (vorbehaltlich Haushaltsansatz). Die Pflanzung von Straßenbäumen entlang der „Bäche“ von der Nord-Süd-Fahrt bis zum Heumarkt wird grundsätzlich befürwortet. Für die Durchführung von Baumpflanzungen müssen vielfältige Voraussetzungen erfüllt sein (z. B. hinsichtlich Straßenquerschnitte, verkehrliche Auswirkungen, Lage der Versorgungsleitungen, Finanzierung), die zuvor geprüft werden müssen.
<b>14</b>	<b>Altstadt/Süd</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
69	Kölner Weg	<i>Tempo 30 und LKW-Fahrverbot auf dem Kölner Weg</i>	Am Kölner Weg gibt es sehr viel Schleichverkehr. Die Aachener Straße und die Dürener Straße sind voll, deshalb weicht der Verkehr in unser Wohngebiet aus. Schlecht für die vielen Kinder, die hier wohnen. Der Spielplatz am Kölner Weg ist kaum noch besucht wegen dem Lärm. Warum ist hier nicht längst Tempo 30, dann kann man hier wieder spielen und dann kann man Kinder auch wieder alleine über die Straße gehen lassen. Ich schlage vor, hier Tempo 30 und alternierendes Parken einzurichten - der Verkehr würde langsamer werden und Anwohner und Besucher vom Birkenhof hätten dann endlich Parkmöglichkeiten, die heute dringend fehlen. Und es würde hoffentlich endlich etwas leider werden. Außerdem sollten hier keine LKW fahren dürfen, die hier nicht hingehören. Zur Info: an dieser Straße liegt nicht nur ein Spielplatz, sondern auch eine Schule. Auf Schulwegen ist Tempo 30 eigentlich Pflicht!	<p>Für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist es nach den geltenden Vorschriften der StVO zwingend erforderlich, dass hierfür besondere Unfallgefahren bzw. Gefährdungslagen vorliegen müssen. Da im Kölner Weg weder eine erhöhte Gefährdungslage vorliegt und auch keine Unfallhäufigkeit bekannt ist, kann eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht erfolgen.</p> <p>Tempo 30 km/h: Die Verkehrsberuhigungsmaßnahme Am Weidenpesch wurde zwischenzeitlich durchgeführt. Der Minikreisverkehr Kölner Weg/Birkenallee wurde gebaut. Der Minikreis Kölner Weg/Junkersdorfer Straße/Am Römerhof wird im Rahmen der Personalkapazitäten geplant. Nach Abschluss der vorgenannten Baumaßnahmen kann auf dem Streckenzug Am Weidenpesch/Kölner Weg durchgehend die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.</p> <p>Alternierendes Parken auf dem Kölner Weg: Auf der südlichen Seite des Kölner Weges ist ein absolutes Halteverbot eingerichtet. Aufgrund des vorhandenen Radschutzstreifens kann kein alternierendes Parken eingerichtet werden, da auf der nördlichen Straßenseite, bei Einrichtung von Längsparkständen, nur noch eine Restfahrbahnbreite von 2,75 m verbleibt und diese unter dem Mindestmaß von 3 m Restfahrbahnbreite liegt.</p>
419	Junkersdorf			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>70</b>	Marsdorfer Straße	<i>Junkersdorfe Probleme/Marsdorfer Straße</i>	Junkersdorf ist laut. Es ist bekannt, dass fast eine Viertelmillion versicherungspflichtige Arbeitnehmer tagtäglich -vorwiegend über das Autobahnnetz- die Kölner Gewerbegebiete aufsuchen. Der Verkehr an der Dürener Straße kollabiert ein Paar mal am Tag. Deswegen wird also durch das Wohngebiet Junkersdorf gefahren, um über die Marsdorfer Straße, den Statthaterhofweg und Kölner Weg in Junkersdorf und Friedrich-Schmidt Straße in Braunsfeld in das Gewerbegebiet Müngersdorf zu gelangen. Würde man die Linie 7 auch auf der Schiene der HGK nach Müngersdorf fahren lassen, wäre dies für alle Seiten eine annehmbare Lösung. Von der Dürener Straße, Marsdorfer Straße und über den Statthalterhofweg, die Straße Am Weiden Pesch und Vogelsanger Weg erreichen die Pendler, die die Autobahn 4 an der AS Stelle Frechen verlassen ihre Arbeitsstelle im Gewerbegebiet Lövenich. Würde die S-Bahn-Linie 13 eine Haltestelle im Gewerbegebiet Lövenich haben, könnte man an den Park- und Ride- Platz parken und mit der Linie 13 seinen Arbeitsplatz erreichen. Damit wäre Junkersdorf aber auch den zahlreichen Pendlern schon geholfen. Voraussetzung ist, dass der Knoten Militärring/Dürener Straße ausgebaut wird. maria	<p>Der Ausbau des Knotenpunktes Militärring/Dürener Str. befindet sich zurzeit in der Bearbeitung, so dass in Kürze mit dem Baubeginn zu rechnen ist. Ebenso plant Straßen NRW als zuständiger Baulastträger einen dreispurigen Ausbau der Dürener Straße zwischen Militärring und Gewerbegebiet Marsdorf mit Wechselsignalisierung der mittleren Fahrspur entsprechend der tageszeitlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens. Beide Maßnahmen werden den Durchgangsverkehr durch Junkersdorf in den kommenden Jahren erheblich vermindern.</p> <p>Die S-Bahn-Haltestelle liegt im Zentrum Lövenichs, von wo aus das Gewerbegebiet Lövenich fußläufig, mit dem Fahrrad oder der Buslinie 144 in wenigen Minuten erreicht werden kann; ein zusätzlich oder alternierend angefahrener Haltepunkt im Abstand von lediglich rd. 600m zur bestehenden Haltestelle würde, abgesehen von den erheblichen Kosten, vielen Fahrgästen Zeit-Nachteile und nur wenigen Fahrgästen einen Zeit-Vorteil bringen; dieser Vorschlag kann daher nicht erwogen werden.</p> <p>Der Vorschlag, die Linienführung der Stadtbahnlinie 7 zu ändern, hätte für den Bereich zwischen Lindenthal und Braunsfeld keine zusätzliche Erschließungsfunktion, da die Gleistrasse durch den Grüngürtel verläuft. Es gibt vielmehr Überlegungen, langfristig von der Stadtbahnlinie 1 eine neue Linie in das Gewerbegebiet Braunsfeld/Müngersdorf zu führen.</p> <p>Die auf dem Autobahnring Köln bereits durchgeführten, momentan in Bau befindlichen und geplanten Maßnahmen, werden einen Beitrag zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Köln leisten. Der Umbau des Knotenpunktes Militärring / Dürener Straße erfolgt durch die Stadt Köln.</p> <p>Die Linie 7 verbindet die Stadt Frechen mit der Kölner Innenstadt und erschließt auf diesem Weg auch das Gewerbegebiet Marsdorf sowie Teile Lindenthals entlang der Dürener Straße und des Stadtwaldgürtels. Eine Verlegung der Linie 7 auf die Gleise der HGK würde für den Stadtteil Lindenthal eine nicht hinnehmbare Verschlechterung der Erschließung bedeuten und wird daher abgelehnt.</p>
<b>613</b>	<b>Junkersdorf</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>71</b>	Köln-Junkersdorf	<i>Verkehrsberuhigung in Junkersdorf</i>	Auf Grund der Autobahn wird die Ortsdurchfahrt statt der B55 zur fast ampelfreien Durchfahrt durch das Dorf genutzt. Daher Tempo 30 für ganz Junkersdorf und endlich die Sanierung der Nebenstrassen!!	Für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist es nach den geltenden Vorschriften zwingend erforderlich, dass hierfür besondere Gefährdungslagen bzw. Unfallhäufigkeiten gegeben sind. Dies ist im Einzelfall zu prüfen und kann nicht pauschal vorgenommen werden.
<b>589</b>	<b>Junkersdorf</b>			<p>Die Verkehrsberuhigungsmaßnahme Am Weidenpesch wurde zwischenzeitlich durchgeführt. Der Minikreisverkehr Kölner Weg/Birkenallee wurde gebaut. Der Minikreis Kölner Weg/Junkersdorfer Straße/Am Römerhof wird im Rahmen der Personalkapazitäten geplant. Nach Abschluss der vorgenannten Baumaßnahmen wird auf dem Streckenzug Am Weidenpesch/Kölner Weg durchgehend die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.</p> <p>Die Verwaltung erstellt bereits seit vielen Jahren Prioritätenlisten zur Straßenunterhaltung für alle Stadtbezirke. Dies wurde auch für den Bezirk Lindenthal durchgeführt. Die aktuelle Liste wurde von der Bezirksvertretung Lindenthal in ihrer Sitzung am 30.05.2011 und vom Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 28.06.2011 beschlossen. Leider lassen die finanziellen Möglichkeiten der Verwaltung aber zurzeit nur die Erhaltung der Verkehrssicherheit zu. Soweit zusätzliche Mittel zur Verfügung stehen, werden die am dringendsten sanierungsbedürftigen Straßen in den einzelnen Stadtbezirken saniert. Dies trifft auch für den Stadtteil Junkersdorf zu.</p>



Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>72</b>	Marsdorfer Straße	<i>Durchgangsverkehr</i>	Die Marsdorfer Str. ist durch den Durchgangsverkehr von der Dürener Str. zur Aachener Str. und nach weiden über die Jungbluthgasse überlastet. Vom Ausbau her ist die Marsdorfer Str. gar nicht für den starken Durchgangsverkehr geeignet, da sie zu schmal ist und zusätzlich durch parkende Fahrzeuge eingeengt wird. Hinzu kommt, dass die Marsdorfer Str. bei Staus und Sperrungen der benachbarten Autobahnen zusätzlich Verkehr aufnehmen muss, der hier nicht hingehört. Mögliche Maßnahmen: Die Marsdorfer Str. wird für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Hersteller von Navigationsgeräten sollen den Verkehr großräumiger Umleiten.	<p>Die Straße ist für die Erschließung der anliegenden Wohngebiete notwendig, so dass eine Sperrung für den Durchgangsverkehr leider nicht möglich ist.</p> <p>Zur Verkehrsberuhigung wurden jedoch bereits einige Maßnahmen vorgenommen. Am südlichen Ortseingang wurde eine Fahrbahnverschwenkung errichtet. Zur Fahrbahneinengung wurden zwischen Statthalterhofweg und Sterrenhofweg die Längsparkstände in Schrägparkstände geändert. Die Kreuzung Marsdorfer Straße/Statthalterhofweg wurde umgestaltet. Hierdurch konnte unter anderem die fußläufige Querung im Kreuzungsbereich verbessert werden.</p> <p>Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik steht in engem Kontakt zu den beiden Firmen (TeleAtlas/TomTom; NAVTECH), die die straßennetzbezogenen Grunddaten für die Navigationssoftware erstellen und fortschreiben. Bei der nächsten Datensendung wird die Verwaltung anregen, die Durchfahrtsrestriktionen für die Marsdorfer Straße zu verschärfen.</p>
<b>339</b>	<b>Junkersdorf</b>			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>73</b> <b>209</b>	Neubrück - Europaring <b>Neubrück</b>	<i>Fluglärm - insbesondere der tieffliegenden Frachtmaschinen</i>	Ob am späten Abend nach 20.00 Uhr oder Sonntagnachmittag 16.00 Uhr, 17.00 Uhr, 18.00 Uhr, der Flugverkehr im 2-Minuten-Takt ist teilweise unzumutbar. Da nutzen auch keine 3-fach Verglasungen in den Schlafzimmern, wenn man sich im Sommer nachmittags auf dem Balkon aufhält. Telefonieren wird unmöglich, kaum ist ein Flieger weg, kommt auch schon der nächste. Mit geöffneter Balkontür macht auch fersehen nicht viel Freude, besonders wenn die schweren Frachmaschinen den Fernseher verstummen lassen. Ich bin für weitere Einschränkungen des Flugverkehrs gerade was Sonntage, Feiertage oder auch Abends ab 20.00 Uhr und Nachts angeht. Es könnte bestimmt besser auf alle Flughäfen verteilt werden und nicht für manche Flughäfen Sonderregeln wie Nachtflugverbot und andere Flughäfen sollen dann herhalten. Immerhin geht es hier um Lebensqualität. Und da haben alle Menschen ein Recht drauf! Und erst recht, wenn man zum Bruttosozialprodukt beiträgt, denn dann benötigt man auch Zeit, um sich zu erholen. Nicht nur die Reichen, die sich z. B. irgendwo in Lindenthal vor dem Lärm abschotten können!	Bei Verkehrsflughäfen sind uns keine Beschränkungen an Sonn- und Feiertagen bekannt. Freizeit und Urlaubsreisen beginnen oder enden typischerweise am Wochenende. Insgesamt ist am Flughafen Köln Bonn an den Wochenenden weniger Verkehr bei den Linienverbindungen ebenso wie bei den Frachtflügen. Die Anzahl der Flüge an Werktagen liegt meist zwischen 400 - 450, am Wochenende sind es rund 100 Flüge weniger.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>74</b>	Corneliusstraße	<i>Nachtflugverbot für Köln Bonn</i>	Von der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e. V. weiß ich das die Flugzeuge nicht die eigentliche Route über das Gestüt Röttgen fliegen, dazu müssten sie einen kleinen Bogen fliegen, sondern geradeaus über den bewohnten Ort. Unter anderem wird von einigen Fliegern Treibstoff abgelassen, was man im Garten sehen kann, im Wasser und auf der Terrasse. Am schlimmsten ist der Nachtfluglärm. Als ich vor 28 Jahren in Rath gebaut habe, wusste ich, dass da Flugzeuge fliegen, aber nicht nachts. Zu diesem Zeitpunkt gab es in Düsseldorf ein Nachtflugverbot, was bis heute noch gültig ist. Ebenso in München. Bis heute gibt es für den Flughafen Köln/Bonn keinerlei nächtliche Einschränkungen, warum nicht? Besonders laut sind die Frachtmaschinen. Man muss sich das mal vorstellen, da landet nachts eine Frachtmaschine in Köln, die Fracht wird umgeladen in einen LKW der die Ware dann über die Autobahn z. B. nach Hamburg bringt. Haben die etwa ein Nachtflugverbot? Für den Köln Bonner Flughafen fordere ich ein Nachtflugverbot. Sicher ist: Lärm ist nicht nur lästig, auf Dauer macht er auch krank.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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".</p> <p>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.</p> <p>Auch in den nächsten Jahren ist eine weitere Modernisierung der Flotte zu erwarten, die über die Entgeltordnung beschleunigt werden soll. 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.</p>
<b>267</b>	Rath/Heumar			

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>75</b> <b>422</b>	Mehlemer Straße <b>Marientburg</b>	<i>Fluglärm</i>	Nachtflugverbot muss her!	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>76</b> <b>948</b>	In der Kanne <b>Poll</b>	<i>Flugzeuge stören den Schlaf</i>	Nachtflugverbot!	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>77</b>	Europaring	<i>Nacht-Fluglärm über Neubrück</i>	Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist im besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. (Luftverkehrsgesetz §29b) Wie? Startverbot für Passagier-Flugzeuge! Start- u.Landeverbot für nachweislich laute Frachtflugzeuge. (Typ: MD11,u.a.) Flugschneise überwachen Techn.Daten,dBI(A),der Frachtflieger sind zu veröffentlichen. Dem grenzenlosen Streben nach Erweiterung der Nachtflugbewegungen auf Kosten der Gesundheit aller betroffenen Anlieger ist EINHALT zu gebieten.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.  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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.  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. 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.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>78</b> (null) <b>168</b>		<i>Fluglärm Kölner Norden</i>	Durch die breite Streuung der Anflugrouten verschwindet der komplette Kölner Norden mittlerweile unter einem Dauerlärmszustand. Die Anflüge sollten weit vor dem Erreichen des Stadtgebiets gebündelt über Wald und Industriegebiete geführt werden.	Grundsätzlich muss der Anflug in grader Verlängerung der Bahnmittelachse auf das Instrumentenlandesystem (ILS) geführt werden. Evt. wäre es aber möglich etwas weiter nördlich schon auf das Instrumentenlandesystem (ILS) einzudrehen und Köln dadurch etwas weiter zu umfliegen. Natürlich sind dadurch nördlich von Köln wohnende Menschen etwas mehr betroffen.
<b>79</b> Köln-Porz-Urbach <b>1052</b> Grengel	<i>Nachtflugverbot Flughafen Köln-Bonn</i>		Dieser Vorschlag wurde schriftlich eingereicht und von der Redaktion eingestellt.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
80 1242	Bragistraße Rath/Heumar	24 h Fluglärm!	Hier ist es - bedingt durch den Fluglärm - teilweise unmöglich, nachts durchzuschlafen, man könnte meinen, die Maschinen landen im Garten! Unsere Forderung: erweitertes Nachtflugverbot ab 22 Uhr, Abschaffung der unsinnigen Kapitel-3-Zertifizierungsbeschränkung, hin zu realer Lärmentlastung der Anwohner!	<p>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".</p> <p>Die "Bonusliste" ist eine vom Bundesverkehrsministerium festgelegte Aufstellung besonders lärmarmen 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.</p> <p>Auch in den nächsten Jahren ist eine weitere Modernisierung der Flotte zu erwarten, die über die Entgeltordnung beschleunigt werden soll. 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. Die Kapitel 3 Regelung wurde international durch die Ch. 4 Regelungen für neue Flugzeuge ergänzt. Darüber hinaus ist für den Nachtbetrieb die Zugehörigkeit zur Bonusliste obligatorisch.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>81</b> <b>1309</b>	Berliner Straße <b>Mülheim</b>	<i>Einflugschneise Mülheim</i>	(Dieser Beitrag wurde über das Call-Center angenommen und von der Redaktion eingestellt) Wo kommt der Lärm an: Berliner Str. in Köln- Mülheim, die Wohnung der Anruferin liegt in der Einflugschneise des Flughafens Köln / Bonn. Lärmquelle: Die Flugzeuge kommen im Sinkflug über die Stadtteile, Flittard, Stammheim, Mülheim. Im Sommer ist eine Unterhaltung auf der Terrasse wegen des Fluglärms unmöglich. Störung im Radio bei Anflug. Nachts kommen die Flugzeuge in 2-Minuten-Intervallen. Störung der Nachtruhe, Schlaf ist kaum möglich. Die Anruferin gab auch zu Bedenken das die Ruhe der Patienten im Krankenhaus Merheim durch den Fluglärm wesentlich mehr beeinträchtigt ist, weil durch den Sinkflug der Lärm dort noch stärker ist. vorgeschlagene lärmmindernde Maßnahme: Nächtliches Flugverbot	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>82</b> <b>618</b>	Brauweilerstraße (Ortskern) <b>Lövenich</b>	<i>Permanente Lärmbelästigung</i>	Die Brauweilerstraße in Lövenich gehört zu den am meisten befahrenen Ortsdurchfahrten in Deutschland. In der Lärmschutzkarte der Stadt Köln ist ein täglicher Durchschnittswert von 75dB ausgewiesen. Gründe: Durch das im Bau befindliche und teilweise schon bewohnte Neubaugebiet Widdersdorf-Süd, durch die Anwohner im Rhein-Erft-Kreis wird die Straße permanent benutzt. Es werden keine Kontrollen durchgeführt, deshalb wird die Beschränkung auf 30 km/h zu 90% überschritten. Weiter nutzen 6 Buslinien etwa im 10-Minutentakt diese Straße, zusätzlich dazu viele schwere LKW (auch Gefahr-Transporte) über 40 T. Vorschläge zur Verringerung der Lärmbelästigung: - Geschwindigkeitskontrollen (unregelmäßig) - Kontrollen von Kleinkrafträdern und Rollern (i.d.R. "friesiert") - Aufpflasterungen - Parkzonen am Straßenrand	Die Brauweiler Str. und die Goethestraße in Köln Lövenich werden von den Buslinien 141, 143, 144, 145, 149 sowie 961 bedient. Aufgrund überragenden Bedeutung der Haltestellen Weiden Zentrum und Bf. Lövenich, die von einem großen Teil der Fahrgäste angefahren werden, um dort auf die S-Bahn bzw. Stadtbahn umzusteigen falls sie nicht sogar ihr Ziel dort haben, kann diese Achse für den Busverkehr nicht aufgegeben werden.



Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>83</b> <b>1288</b>	Düsseldorfer Straße <b>Mülheim</b>	<i>Düsseldorferstrasse in Köln Mülheim</i>	Die Lärmbelästigung durch Fluglärm ist nicht mehr zu ertragen. Mittlerweile fliegen die Flugzeuge im 5 Minuten Takt über unser Haus. Gerade in der Nacht ist ein durchschlafen nicht mehr möglich. Warum wird in Köln nicht endlich ein Nachtflugverbot wie es bereits in ganz Europa besteht eingeführt. Die neue Landesregierung sollte Ihre Worte endlich in Taten umsetzen und dafür sorgen. Gründe das Arbeitsplätze verloren gehen bzgl. des Nachtflugverbot sind ein Witz. Die Gesundheit der Menschen steht im Vordergrund. Haben alle Flughäfen in Europa ein Nachtflugverbot, haben alle die gleichen Bedingungen. Bitte schaffen Sie hier für schnellstmögliche Abhilfe.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>84</b> <b>1389</b>	Eiler Straße <b>Rath/Heumar</b>	<i>Fluglärm in Rath- Heumar</i>	(Dieser Beitrag wurde über das Call-Center angenommen und von der Redaktion eingestellt) Lärmquelle: Flugverkehr vom Flughafen Köln/Bonn vorgeschlagene lärmmindernde Maßnahme: Passagierflüge nachts herausnehmen: Fluglärm ist im Sommer draussen so laut, dass kein Gespräch im Garten mehr möglich ist. Fenster müssen geschlossen bleiben, um Fernzusehen, nachts ist ein Schlafen bei geöffnetem Fenster unmöglich! Schallschutzmaßnahmen werden zwar angeboten, können aber nicht immer aus baulichen Gründen umgesetzt werden.	In aller Regel finden sich Lösungen zur Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen. Im Fall, dass umfangreiche Dämmmaßnahmen des Dachstuhls erforderlich sind, kann es in einzelnen Fällen zu Eigenanteilen der Hauseigentümer kommen, dies ist allerdings selten.
<b>85</b> <b>1368</b>	Schwetzingenstr. <b>Ostheim</b>	<i>Verringerung der Frachtmaschienen</i>	trotz der Angabe, dass das Badensische Viertel nicht in der Flugschneise liegt. fliegen 24h große Frachtmaschienen über unsere Köpfe.	Dieser Bereich hat einen seitlichen Abstand von etwa 1 km. Überflüge von Verkehr auf die kleine Parallelbahn ist plausibel aber nicht der Nachtverkehr auf die Bahn 14L.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
86	Am Weidenpesch	<i>Lärm an der Grundschule muss reduziert werden!</i>	Ich schlage die Einrichtung einer Tempo 30 Zone (mit rechts vor links) für den gesamten Ortskern von Junkersdorf vor. An der Schule ist heute 30, da in Junkersdorf die großen Straßen von Tempo 30 ausgenommen sind, fährt niemand 30. Man merkt kaum noch, wo jetzt 30 und wo 50 ist, so oft wechselt das in Junkersdorf. An der Schule - das sehen Sie in der Karte - herrschen Lärmbelastungen von über 70 db(A). Dort ist es kaum auszuhalten. Das gleiche gilt für den dort liegenden Dorfplatz und den Vorplatz der Kirche, auf dem sich kaum einer mehr aufhält, so laut ist es dort. In 2009 war die Straße wegen einer Baustelle gesperrt. Das hat auch funktioniert und endlich war es etwas ruhiger. Also: wer hier fahren will, soll wenigstens langsam fahren müssen. Und zwar überall in Junkersdorf, damit alle davon profitieren.	<p>Die Einführung von Tempo 30-Zonen im Stadtbezirk Lindenthal erfolgt seitens der Verwaltung wie im gesamten Kölner Stadtgebiet konform der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie entsprechend einer seitens des Rates der Stadt Köln sowie seiner Fachausschüsse und den Bezirksvertretungen festgelegten Vorgehensweise für alle Stadtbezirke.</p> <p>Die vorgesehene flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen für das Kölner Stadtgebiet erfordert darüber hinaus zur notwendigen Abwicklung anderer Verkehre ein leistungsfähiges Netz übergeordneter Straßen, die nicht in Tempo 30-Zonen liegen. Diese Straßen sind im Konzept über "Tempo 30-Zonen in allen geschlossenen Wohngebieten Kölns und das Netz der Vorfahrtsstraßen (Vorbehaltsnetz)" enthalten. Das Vorbehaltsnetz beinhaltet dabei Vorfahrtstraßen, die aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung wie z. B. ihrer Verkehrsfunktion für den überörtlichen und innerstädtischen Verkehr, ihres Charakters oder Ausbaus, ihrer Bedeutung für Rettungsdienste sowie aufgrund ihrer verkehrlichen Ausstattung nicht innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen können. In der Regel wird dort eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder höher zugelassen. In begründeten Einzelfällen besteht jedoch auch dort aufgrund einer besonderen Gefahrenlage unter Berücksichtigung der jeweiligen Örtlichkeit die Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren. Dieses Konzept bildet die Grundlage für alle Tempo 30-Zonen in Köln und entspricht den diesbezüglich definierten Vorgaben der Straßenverkehrsordnung zu deren Planung und Einrichtung.</p> <p>Im Hinblick auf mögliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für den Stadtbezirk hat die Bezirksvertretung Lindenthal die Verwaltung hinsichtlich des Vorbehaltsnetzes beauftragt zu prüfen, ob sich auch Straßenzüge des sog. Vorbehaltsnetzes zur Einbeziehung in Tempo 30-Zonen eignen könnten. Diese Prüfung hat ergeben, dass einige Straßen des Vorbehaltsnetzes aufgrund einer zum Zeitpunkt der Festlegung des dortigen Vorbehaltsnetzes geänderten Verkehrssituation insbesondere in Bezug auf das vorhandene Verkehrsaufkommen in die zukünftigen Tempo 30-Zonen einbezogen werden können. Die Prüfung hat ergeben, dass die Bachemer Straße zwischen Mommsenstraße und Lindenthalgürtel, Bachemer Straße zwischen</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
				<p>Decksteiner Straße und Mommsenstraße, Freiligrathstraße, Carl-Schurz-Straße, Selma-Lagerlöff-Straße und die Statthalterhofallee jeweils geeignet sind, in eine Tempo 30-Zone einbezogen zu werden.</p> <p>Eine Einbeziehung der Straße Am Weidenpesch in eine Tempo 30-Zone aus den genannten Gründen ist nicht möglich. Die für den Stadtbezirk Junkersdorf geplanten Tempo 30-Zonen werden seitens der Verwaltung sukzessive eingerichtet.</p> <p>Die Verkehrsberuhigungsmaßnahme Am Weidenpesch wurde zwischenzeitlich durchgeführt. Der Minikreisverkehr Kölner Straße/Blumenallee befindet sich in der Umsetzung. Der Minikreis Kölner Weg/Junkersdorfer Straße/Salzbürger Weg wird im Rahmen der Personalkapazitäten geplant. Nach Abschluss der vorgenannten Baumaßnahmen wird auf dem Streckenzug Am Weidenpesch/Kölner Weg durchgehend die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.</p>
87 341	Josef-Schwamborn-Wahnheide	<i>Nicht noch mehr Flüge in der Nacht!</i>	Auch wenn wir wussten, dass wir in die Einfugschneide gezogen sind und damit den Fluglärm in Kauf genommen haben, wir haben nicht gewusst, dass es immer mehr Flüge in der Nacht werden. Und leider ist weder Flughafenleitung noch die Politik bereits zu akzeptieren, dass zu viel Lärm krank macht!!! Trotz aller Studien und wissenschaftlichen Untersuchungen werden die Flüge, auch nachts, immer weiter ausgebaut...	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
88 413	Zum Kleinen Königsforst Rath/Heumar	<i>Fluglärm in der Nacht</i>	Wir wohnen ca.5km vom Flughafen entfernt und die nächtlichen An- und Abflüge sind immer mehr geworden, die angeblichen so leisen Maschinen sind wohl noch im Planungszustand. Es ist wirklich mittlerweile unzumutbar geworden. Da donnern in kurzen Abständen zur Nachtzeit die Maschinen über einen hinweg, daß ein Schlaf und Wiedereinschlafen unmöglich macht. Wir haben nichts gegen den Flughafen grundsätzlich, aber es muß doch organisatorisch wohl möglich sein, eine Kernruhezeit in den Nachtstunden einzuführen, so wie es auch auf anderen Flughäfen möglich ist. Immer nur mit dem nicht beweisenden hohen Verlust von Arbeitsplätzen zu drohen, kann es ja wohl nicht sein.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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".</p> <p>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.</p> <p>Auch in den nächsten Jahren ist eine weitere Modernisierung der Flotte zu erwarten, die über die Entgeltordnung beschleunigt werden soll. 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.</p>

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>89</b> <b>120</b>	Barbarastraße <b>Wahnheide</b>	<i>Keine Nachtruhe mehr!...</i>	Im Oktober 2000 zog ich in diese Straße nahe dem schönen Bieselwald, wohlwissend, dass der Flughafen auch nicht weit ist. Doch ist in den Jahren die nächtliche Geräuschkulisse durch Flugzeuge immer stärker angestiegen. Der wichtige Schlaf wird oft jäh um ca. 4/5 Uhr morgens beendet, und um diese Zeit findet man dann auch nur schwer wieder in den Schlaf zurück!	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>90</b> <b>951</b>	Am Urbacher Wall <b>Urbach</b>	<i>Fluglärm in der Nacht</i>	Besonders in den Sommermonaten, in denen man das Fenster während der Nacht aufmachen möchte, ist der Fluglärm sehr belastend. Eine Flugverbotszeit von 23.00 - 3.00 Uhr wäre eine signifikante Verbesserung der Lebensqualität. Dies gilt für die gesamte Region im Kölner, Oberbergischen- und Rhein-Sieg-Kreis.	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>91</b> <b>1216</b>	(null)	<i>Fluglärm</i>	Sehr geehrte Damen und Herren, der Nachtschlaf unserer Familie wird trotz geschlossener Fenster massiv durch den nächtlichen Flugverkehr gestört. Wir fordern eine Kernruhezeit von 0-5 Uhr. Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen-Familie Lauterkorn	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>92</b> <b>1332</b>	Astaweg <b>Niehl</b>	<i>Nachtflugverbot</i>	(Dieser Beitrag wurde schriftlich eingereicht und von der Redaktion eingestellt) +++ Lärmquelle: Flugverkehr Flughafen Köln/Bonn +++ vorgeschlagende lärmmindernde Maßnahme: nächtliche Kernruhezeit	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>93</b> <b>551</b>	BAB A 4 zwischen KREUZ KÖLN-Weiden	<i>BAB A 4 zwischen KREUZ KÖLN-WEST u. Bonnstr.</i>	Seit Beendigung des sechsspurigen Ausbaus der A 4 im bezeichneten Abschnitt geht von diesem eine permanente, teilweise unerträgliche Lärmbelastung aus. Besonders davon betroffen sind die Bewohner von WEIDEN SÜD. Deren Wohn- und Lebensqualität unterliegt einer ständig wachsenden Einbuße. Dazu wurde seit 2007 im Rahmen öffentlicher Anhörungen auf regionaler Ebene sowie vor der Bezirksvertretung LINDENTHAL und Ortsterminen u.a. mit dem OB KÖLN, Herrn Roters, vorgetragen. Verständnis für die Betroffenen wurde jeweils gezeigt. Seit mehreren Jahren plant nun Landesstraßenbau NRW in diesem Bereich einen Lärmschutz, dessen Realisierung allerdings fortlaufend Verzögerungen erfährt. Die Bewohner von WEIDEN-SÜD fordern deshalb nunmehr von Verwaltung und Politik der Stadt KÖLN, gegenüber Landesstraßenbau NRW und dem Bundesverkehrsministerium alles denkbar Mögliche zu unternehmen, damit ein hinreichender Lärmschutz in diesem Bereich endlich zeitnah Wirklichkeit wird.	Lärmschutz für Weiden ist auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.01.2000 zum sechsstreifigen Ausbau der A 4 zwischen AK Köln-West und AK Kerpen erstellt worden. Hierbei kamen die gesetzlich für den Neubau und die wesentliche Änderung vorgeschriebenen Regelungen der Lärmvorsorge zum Tragen. Der Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig. Weitere Maßnahmen sind derzeit in diesem Bereich nicht vorgesehen.  Verkehrliche Maßnahmen wie z.B. die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden als wirkungslos beurteilt, da hier ein LKW-Anteil am Gesamtverkehr von annähernd 20% vorhanden ist und dieser die Lärmmittelungspegel bestimmt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von LKW ist nach StVO §18 bereits auf 80km/h beschränkt. Der Lärmpegel wird durch den hohen Anteil von LKW bestimmt.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>94</b> 1327	Eichhornstraße / Niehl	<i>Einflugschneise</i>	(Dieser Beitrag wurde über das Call-Center angenommen und von der Redaktion eingestellt) +++ Wo kommt der Lärm an? Eichhornstr., Köln Niehl. Die Wohnung der Anruferin liegt direkt in der Einflugschneise des Flughafens Köln /Bonn. +++ Lärmquelle: Fluglärm, besonders Nachts. Flugzeuge kommen im Minutentakt, befinden sich im Sinkflug, Räder bereits aufgefahren, fliegen ständig direkt über das Haus der Antragstellerin. An Schlaf ist nicht zu denken	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. 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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.
<b>95</b> 531	In der Konde in Rath-Heumar	<i>Ein- und Ausflugschneisen</i>	(Dieser Beitrag wurde über das Call-Center angenommen und von der Redaktion eingestellt) Lärmquelle: Flugverkehr von Flughafen Köln/Bonn GmbH Lärmindernde Maßnahme: Veränderung der Ein- und Ausflug"straßen" ein- über den anderen Tag. Am Anfang zur Planung sicher Aufwand. Später nicht mehr. Dadurch könnte man dann wenigstens 1 Nacht das Fenster zum Schlafen öffnen. Die vor Jahren installierten "Luftumwälzer" sind zu laut und werden von den meisten meiner Nachbarn daher auch nicht genutzt. Besonders störend sind die Flugzeuge, die nah am Boden ruckartig Schub wegnehmen. Gespräche sind dann schlicht nicht mehr möglich.	Aus flugsicherungstechnischen Gründen erfolgt Start und Landung entgegen der Windrichtung. Die Zeiträume die wettermäßig beide Betriebsrichtungen zulassen sind recht selten. Auch wenn der Bodenwind mitunter recht schwach weht, sieht dies in 1000 oder 2000 ft meist schon deutlich anders aus.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>96</b> <b>590</b>	Junkersdorfer Straße <b>Lindenthal</b>	<i>Kein Durchgangsverkehr</i>	Sperrung der Straße für den Durchgangsverkehr als Rennbahn zwischen Kreuz Köln West und Militärringstraße. Damit würde auch der Durchgangsverkehr durch die Marsdorferstr. deutlich vermindert, da der Anreiz zur Umgehung der B55 und der Dürenerstr. wegfallen würde!	Die Straße ist für die Erschließung der anliegenden Wohngebiete notwendig, so dass eine Sperrung für den Durchgangsverkehr nicht möglich ist.



Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>97</b>	Jesuitengasse / Am Tetzerkamp	<i>Fluglärm vor allem Nachts</i>	Zu wenige leise Maschinen, hier sollte entweder ein generelles Nachtflugverbot erteilt werden, oder zu mindestens auf leise Maschinen eingeschränkt werden. Vor allem ab 22:00 und im Morgengrauen ist es zu laut!	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>977</b>	<b>Weidenpesch</b>			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 lärmarmen 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. 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.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
<b>98</b> <b>1120</b>	Niehler Straße <b>Nippes</b>	<i>Unerträglicher, nächtlicher Fluglärm</i>	... ab ca. 22 Uhr, manchmal erst ab Mitternacht, fliegen in 30sekündigem Abstand eine Maschine nach der anderen über Niehl und Weidenpesch ... Insbesondere auf dem Drosselweg, der Niehler- und der Trakehner Straße ist es so unerträglich laut, dass man selbst bei geschlossenen Schallschutzfenstern mit Oropax in den Ohren nicht einschlafen kann, bzw. aus dem Schlaf gerissen wird ... Das Argument, man brauchr die Arbeitsplätze am Flughafen ist unzutreffend: Köln ist der einzige Flughafen, wo es kein Nachtflugverbot gibt, an anderen Flughäfen werden die nächtlichen Aufgaben eben tagsüber ausgeführt !! Und Nacht-Schichtarbeit macht nachweislich krank, ebenso wie nächtlicher Lärm. Da kann ich nur den bekannten Spruch anführen : "Wenn Ihr alle Bäume abgeholzt, alle Fische gefangen habt etc., dann werdet Ihr sehen, dass man Geld nicht essen kann" !!	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.
<b>99</b> <b>718</b>	Auf dem Heidenberg <b>Niehl</b>	<i>Fluglärm in der Einflugschneise</i>	(Dieser Beitrag wurde schriftlich eingereicht und von der Redaktion eingestellt) Lärmquelle: Tag- und speziell Nachtflüge des Flughafen Köln Bonn vorgeschlagene lärmmindernde Maßnahme: Nachtflüge sollten abgeschafft werden	Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten. Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Rang/ V-Nr.	Adresse/ Stadtteil	Maßnahmenbezeichnung	Maßnahmenbeschreibung	Stellungnahme der Fachdienststellen und Institutionen
100	Frankstraße/Kölner Süden	NACHTFLUG EIN SKANDAL	Die Nächte sind durch Lärmterror geprägt. Es ist ein Skandal und kölntypisch, daß der Flughafen als EINZIGER IN MITTELEUROPA die Nacht durch geöffnet ist und die Belange der Bevölkerung mißachtet werden. Ein Skandal von Politik und Verwaltung! Ich verlange endlich ein Nachtflugverbot zwischen 0 Uhr und 6 Uhr. Hinzu kommt, daß die Flugzeuge oft am Tage, aber besonders nachts die Flugrouten nicht einhalten: Gen Norden und dann Westen startende Maschinen fliegen voll über Rodenkirchen, anstatt - wie vorgeschrieben - einen größeren Bogen zu nehmen und erst in Höhe Autobahnbrücke den Rhein zu überfliegen. Dann wäre man nämlich am Grüngürtel und hätte kein bewohntes Gelände unter sich.	<p>Laut Gutachten der NRW-Landesregierung ist es nach dortiger Auffassung rechtlich möglich, den Passagierverkehr am Köln Bonn Airport in der Zeit von 0 bis 5 Uhr zu verbieten.</p> <p>Ein Gutachten der Flughafengesellschaft kommt zu einem gegenteiligen Ergebnis, dass nämlich die bis 2030 gültige Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr Bestand hat und gerichtsfest ist. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p> <p>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.</p> <p>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. 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. An einer Verbesserung der CDA Quote, das heißt, ein möglichst hoher Anteil soll CDA-Profil fliegen, wird weiterhin gearbeitet. Dazu findet noch im Herbst 2011 ein Workshop mit Fluggesellschaften und DFS statt.</p>
1185	Rodenkirchen			