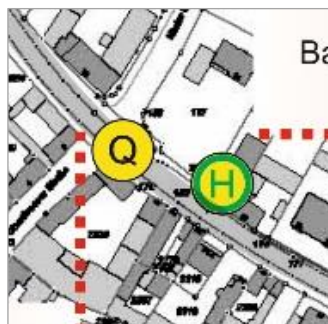
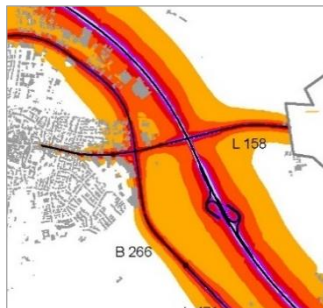


Stadt Rheinbach

Lärmaktionsplan 3. Runde

Arbeitsstand: 2021-09-16





Lärmaktionsplan 3. Runde

im Auftrag der

Stadt Rheinbach

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard

Hilde Richter-Richard

Aachen, September 2021



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	1
2.	Zuständige Behörde	4
3.	Rechtlicher Hintergrund	5
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	9
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
5.1	Strategische Lärmkarten	10
5.2	Belastungsachsen und -räume	19
5.3	Ruhige Gebiete	23
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	25
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	26
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	27
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	29
9.1	Managementansatz zur Lärminderung	29
9.2	Strategische Maßnahmen	30
9.2.1	Stadtentwicklung	31
9.2.2	Verkehrsentwicklungsplan	32
9.2.3	Förderung Radverkehr	33
9.2.4	Schallschutz am Bau	34
9.3	Maßnahmen an Belastungsachsen	36
9.3.1	B 266 Ortsdurchfahrt Oberdrees	37
9.3.2	L 158, Vor dem Voigtstor – Koblenzer Str. – Meckenheimer Str.	42
9.4	Einzelfallprüfung Anordnung zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h	47
9.4.1	Einzelfallprüfung Ortsdurchfahrt Oberdrees	47
9.4.2	Einzelfallprüfung Koblenzer Straße	49
9.5	Hinweise zum Motorradlärm	52
9.6	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	57
10.	Langfristige Strategie	58
11.	Finanzielle Informationen	59
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	60
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	61

Anhang I Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Anhang II Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Anhang IV Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen [Datengrundlage LANUV]	3
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) [Datengrundlage LANUV]	11
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – SV-Anteil Tag/Nacht [Datengrundlage LANUV]	12
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zul. Höchstgeschwindigkeit [Datengrundlage LANUV]	13
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche [Datengrundlage LANUV]	14
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk [Datengrundlage LANUV]	15
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} [Datengrundlage LANUV]	17
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night} [Datengrundlage LANUV]	18
Abb. 5.8:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) [Datengrundlage LANUV]	20
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) [Datengrundlage LANUV]	21
Abb. 5.10:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 65/55$ dB(A) [Datengrundlage LANUV]	22
Abb. 5.11:	Ruhige Gebiete mit Ausschnitt Screening Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003)	24
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht Ortsdurchfahrt Oberdrees	41
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht Belastungsachse L 158 Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße – Meckenheimer Straße	46

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 4.1:	Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne	9
Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr	25
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	25
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	25
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde	28
Tab. 9.1:	Basisdaten B 266, Ortsdurchfahrt Oberdrees	38
Tab. 9.2:	Basisdaten L 158, Achse Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße – Meckenheimer Straße	43
Tab. 9.3:	Maximale Fassadenpegel Belastungsachse L 158 Straße Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße – Meckenheimer Straße	44



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AC D LOA	-	lärmetechnisch optimierter Asphalt (Straßendeckschichttyp)
BauGB	-	Baugesetzbuch
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	-	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EFRE	-	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
FluLärmG	-	Fluglärmgesetz
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
KBS	-	Kursbuchstrecke
KfW	-	Kreditanstalt für Wiederaufbau
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LSA	-	Lichtsignalanlage
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RdErl	-	Runderlass
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLS-19	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
SV	-	Schwerverkehr
SMA	-	Splittmastixasphalt (Straßendeckschichttyp)
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flughäfen
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes
VwVfg	-	Verwaltungsverfahrensgesetz



1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Rheinbach im Rhein-Sieg-Kreis zählt mit 27.063 Einwohnern zum 31. Dezember 2018 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Auch in der 3. Runde sind regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (DTV > 8.200 Kfz) zu betrachten. Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert:

- A 61 innerhalb des Stadtgebiets,
- B 266 von nordwestlicher Stadtgrenze bis Einmündung L 471 in Höhe Autobahnanschlussstelle Rheinbach an der A 61,
- L 158 von östlicher Stadtgrenze bis Gymnasiumstraße,
- L 471 von B 266 bis Wormersdorfer Straße.

Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Rheinbach ist nicht von Haupteisenbahnen mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr betroffen.

Großflughäfen

Die Stadt Rheinbach befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Gewerbelärm

Nur in Ballungsräumen sind Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive gemäß RL 2010/75/EU des Rates vom 17. Dezember 2010 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr zu kartieren.

Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.



Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung. Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

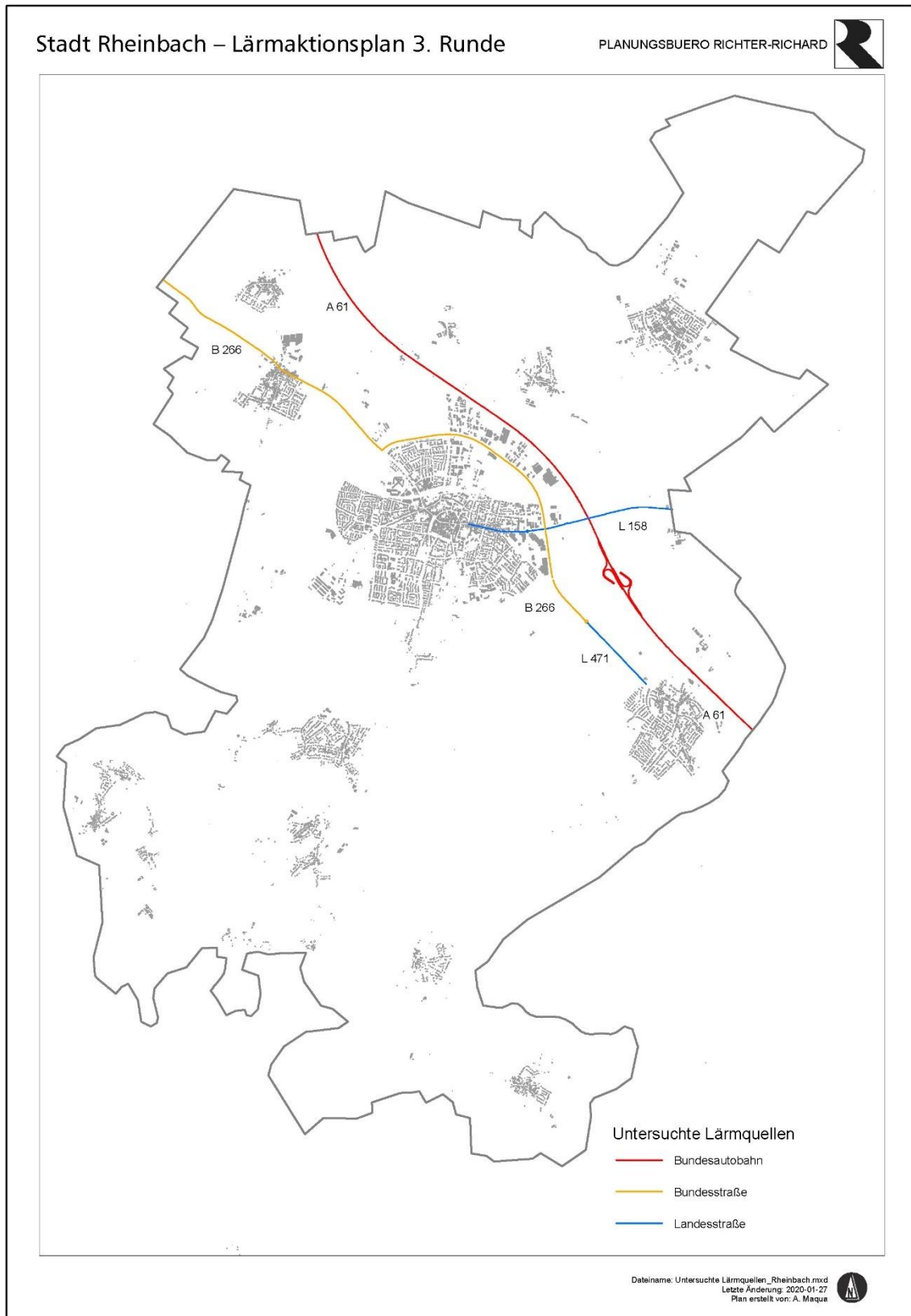


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen [Datengrundlage LANUV]



2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr sind in NRW die Städte und Gemeinden zuständig. Die Gemeinden in den Nicht-Ballungsräumen werden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das LANUV unterstützt.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Ballungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Rheinbach
Fachbereich 5 – Stadtentwicklung, Infrastruktur, Bauen
Schweigelstraße 23
53359 Rheinbach

Tel. 02226/ 917-0
E-Mail: planung@stadt-rheinbach.de

Internet: www.stadt-rheinbach.de

Gemeindeschlüssel: 05382048

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Zunächst waren in einer 1. Runde (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner in der Lärminderungsplanung alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

In der 2. Runde (bis 18. Juli 2013) war außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 3. Runde bis zum 18. Juli 2018 die Lärmaktionspläne der 2. Runde aus dem Jahr 2013 zu überprüfen.

Als Anhang III sind ergänzend die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

In den meisten Bundesländern sind die Gemeinden die zuständige Behörde und verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, *"dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden*



und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-*
rung,
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant*
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-*
lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-*
nisse des Lärmaktionsplans."

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.



Nationales Recht zum Lärmschutz

Hinweis: Die im Folgenden aufgeführten rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechen dem Stand 4/2021. Das nationale Lärmschutzrecht hat sich in wesentlichen Teilen verändert (z. B. Einführung RLS-19 mit Änderung der 16. BImSchV), verschiedene Richtlinien stehen noch zur Anpassung an (z. B. Lärmschutz-Richtlinien-StV). Es gibt deshalb derzeit nur einen "tagesaktuellen" Stand. Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist der jeweils aktuelle Stand des Lärmschutzrechts zu beachten.

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlässe der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL97 in Verbindung mit den RLS-90 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann die betroffenen Gebäude errichtet wurden).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, allgemeine Wohngebiete, reine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete an Bundesfernstraßen	66 dB(A)	56 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete an Landesstraßen	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) gelten die §§ 41-43 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV und der 24. BImSchV. Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. wird auf die RLS-90 verwiesen.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchR 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO).



Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Rechengrundlagen nicht möglich. Der Baulastträger prüft deshalb die Lärmsituation jeweils als Einzelfallprüfung mit den national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90.



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat jedoch eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung¹, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004² und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005³ auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Weltgesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in ihren Night Noise Guidelines⁴ auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen⁵:

Tab. 4.1: Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{den}	L_{night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

Die Stadt Rheinbach verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{night} , um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Bei einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

¹ Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018

² Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

³ Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005

⁴ World Health Organization, Night Noise Guidelines for Europe, Copenhagen, 2009

⁵ www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung, zuletzt abgerufen 2019-04-21



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Berechnung der strategischen Lärmkarten erfolgte mit den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS).

5.1 Strategische Lärmkarten

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Die Prüfung der Eingangsdaten führte zu folgendem Ergebnis:

- Auf der L 158 Meckenheimer Straße zwischen Koblenzer Straße und der B 266 wurde für die Eingangsdaten der Lärmkartierung die DTV mit 8.220 Kfz, der unteren Grenze für die Kartierungspflicht, für den Schwerverkehrsanteil mit 20/10 % angenommen. Das entspricht den Ersatzwerten der RLS-90, wenn keine Kfz-Mengen bekannt sind. Aus der Datenbank NWSIB wird deutlich, dass auf diesem Abschnitt keine Zählstelle existiert. Die umliegenden Daten lassen den Schluss zu, dass eine wesentlich höhere DTV und ein deutlich niedrigerer SV-Anteil dem tatsächlichen Verkehrsgeschehen näherkommen. Für die belasteten Gebäude um den Knotenpunkt Koblenzer Straße/ Meckenheimer Straße können etwa die Werte der westlichen Koblenzer Straße (Belastungsachse) angenommen werden.
- Nach Erstellung der Lärmkartierung erfolgte auf der B 266, Ortsdurchfahrt Oberdrees, der Einbau von SMA 08 = -2 dB(A).

Diese Änderungen werden bei den Maßnahmen in Kapitel 9.3 berücksichtigt.

Darüber hinaus sind bei der Kartierung zur 4. Runde der Lärmaktionspläne folgende Hinweise zu beachten:

- NWSIB-online ist zu entnehmen, dass es für den Bereich Wormersdorf keine Zählstelle gibt. Aufgrund der Zählstellen in Ersdorf (DTV 4.113 Kfz) und auf der K 62 (DTV 3.198 Kfz) wurde offensichtlich darauf geschlossen, dass die Ortsdurchfahrt Wormersdorf mit einer DTV von <8.200 Kfz einzustufen und damit nicht Gegenstand der Lärmkartierung ist. Die Stadt Rheinbach hat mit dem Straßenbaulastträger Kontakt aufgenommen und einen Antrag auf Einrichtung einer zusätzlichen Zählstelle gestellt. Der Antrag wurde genehmigt, so dass bei der nächsten Fortschreibung des LAP auch die Ortsdurchfahrt Wormersdorf auf Grundlage der dann zu erstellenden Lärmkartierung betrachtet werden kann.
- Die Straße Vor dem Voigtstor zwischen Gymnasiumstraße und Löherstraße fehlt im Lärmaktionsplan, obwohl dort ähnliche Verkehrsverhältnisse vorliegen wie im weiteren Verlauf der L 158 bis zum "Aldi-Kreisel". In der 4. Runde der Lärmaktionspläne sollte dieser Abschnitt aufgenommen und geprüft werden, ob auch der Straßenzug Löherstraße – Grabenstraße kartierungspflichtig sein könnte.

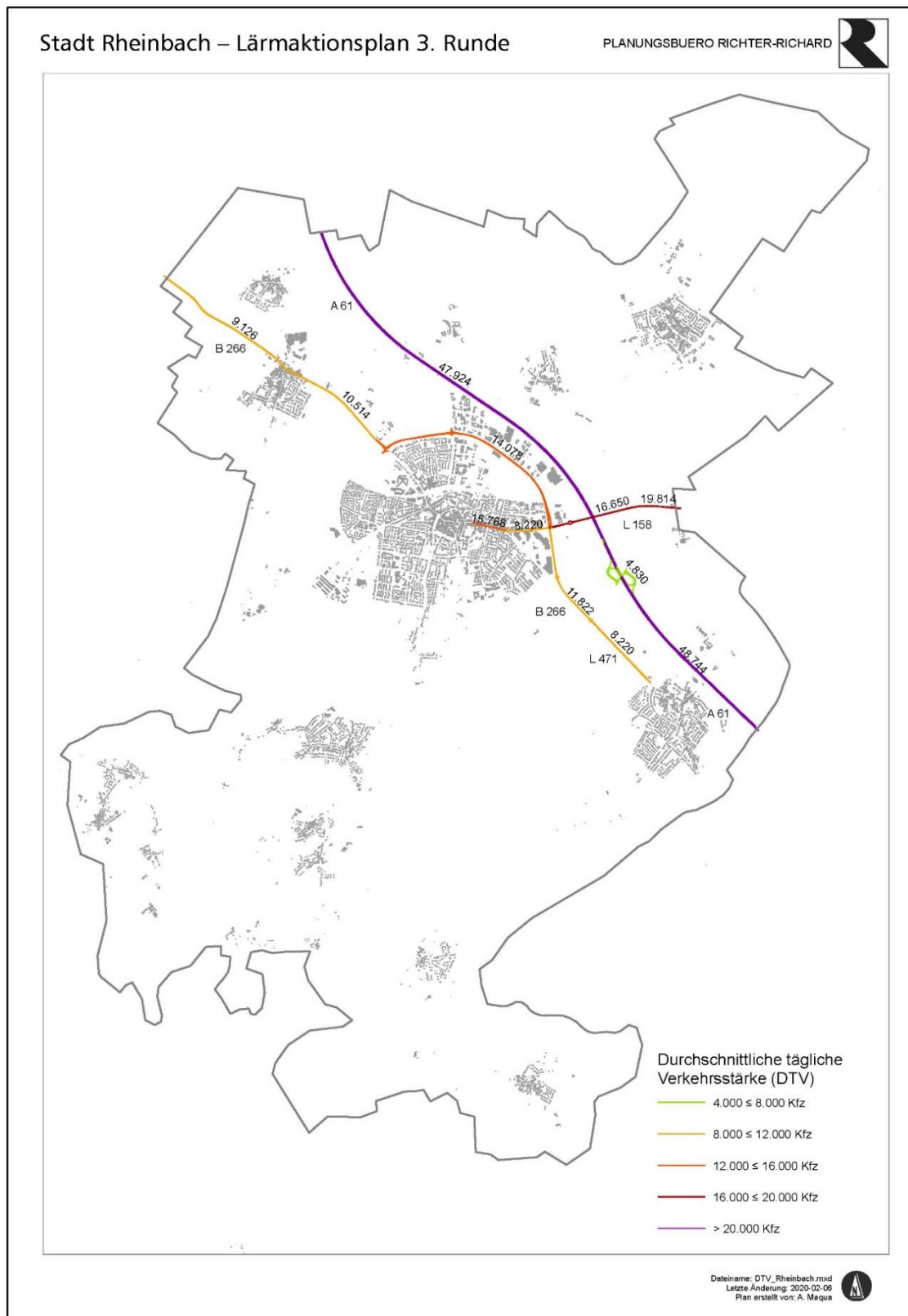


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) [Daten-grundlage LANUV]

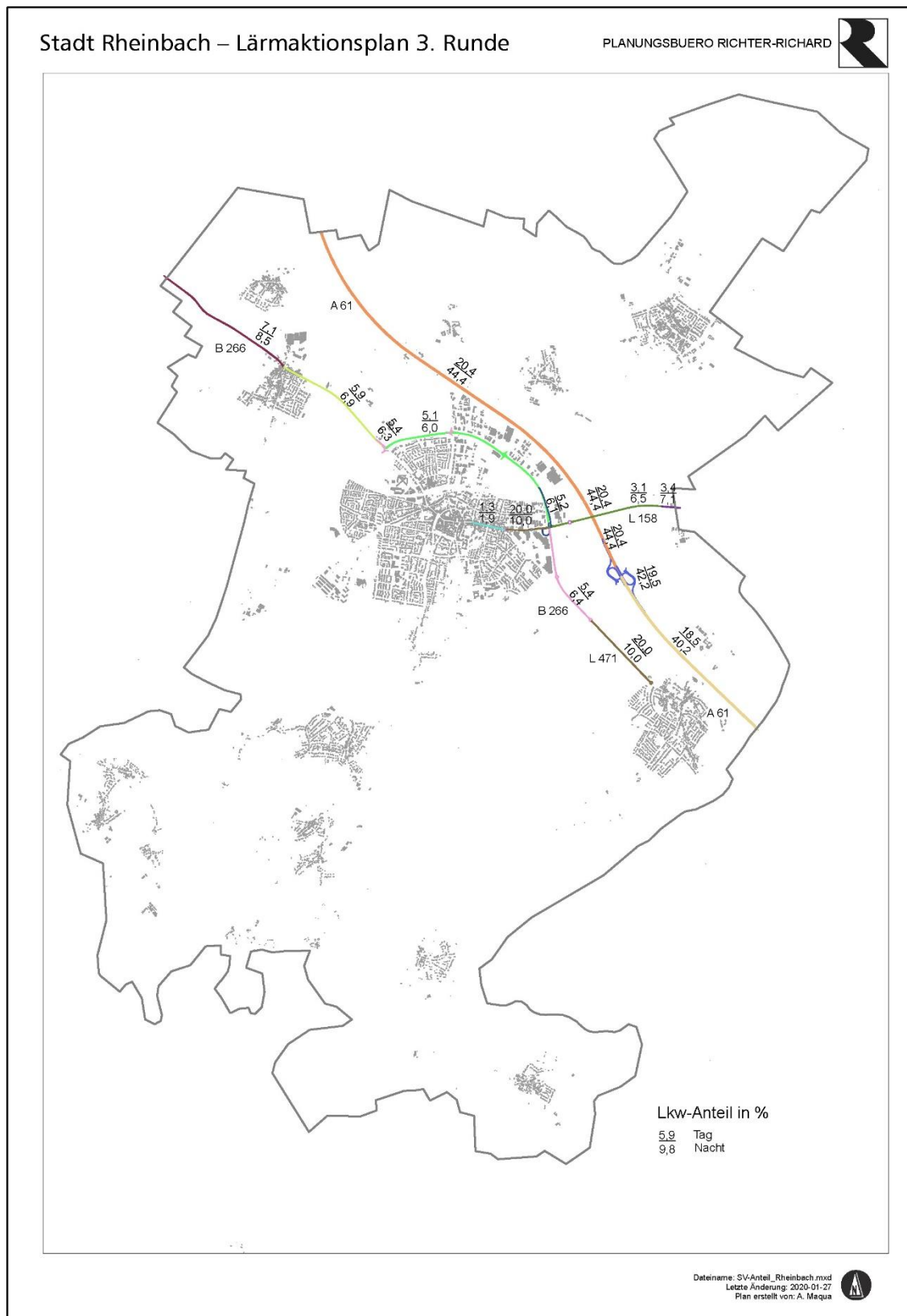


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – SV-Anteil Tag/Nacht [Datengrundlage LANUV]

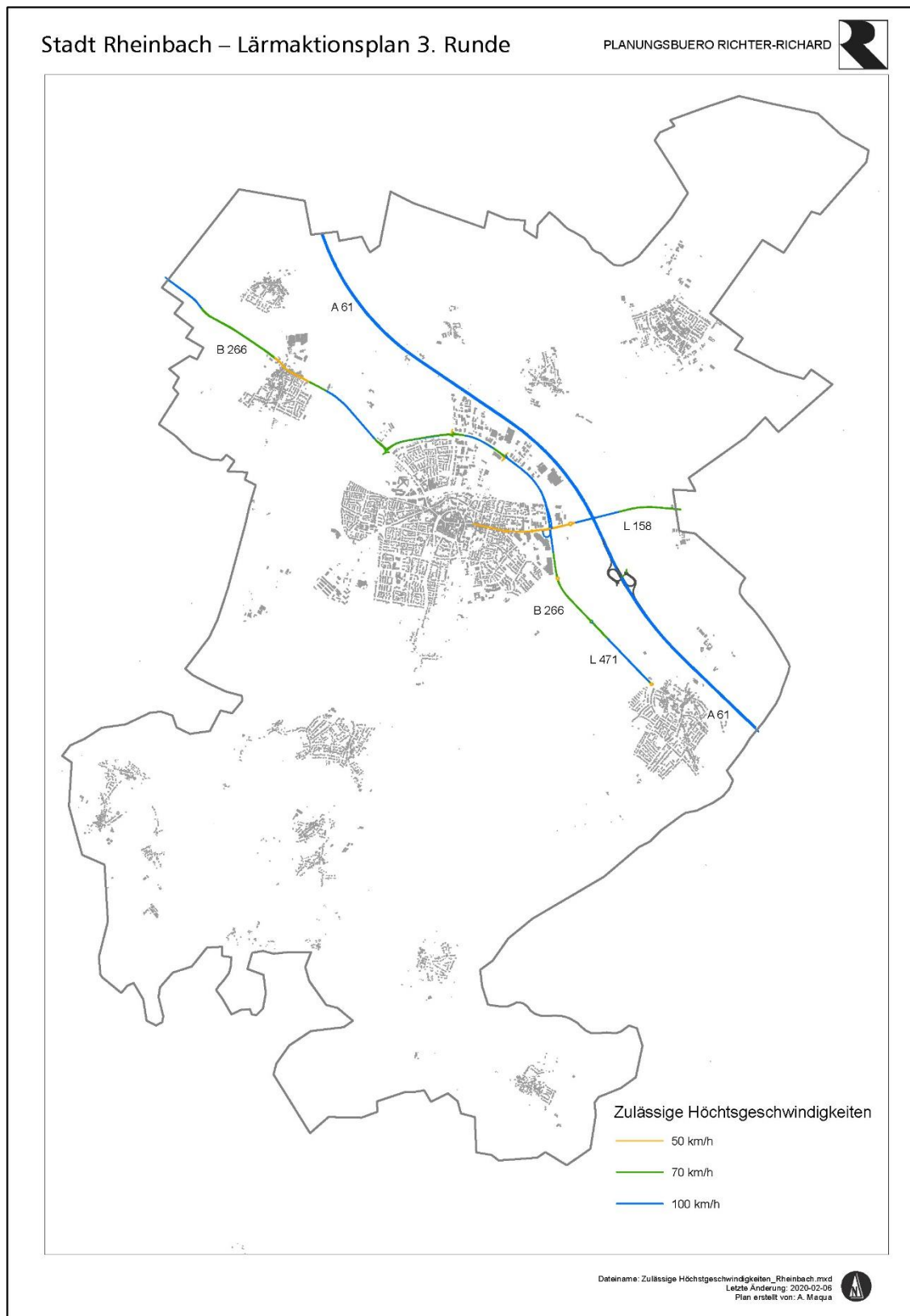


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zul. Höchstgeschwindigkeit [Datengrundlage LANUV]

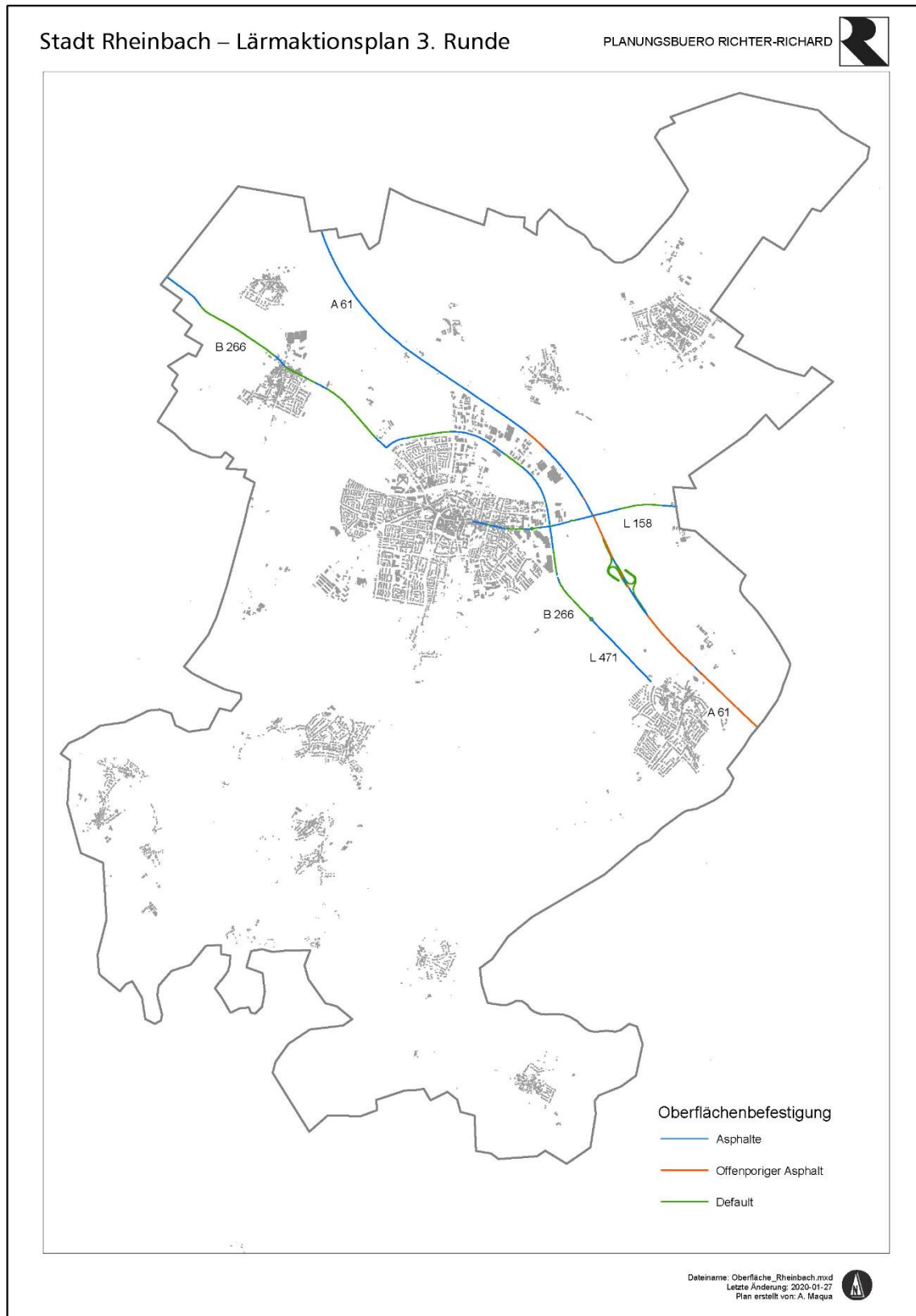


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche [Datengrundlage LANUV]

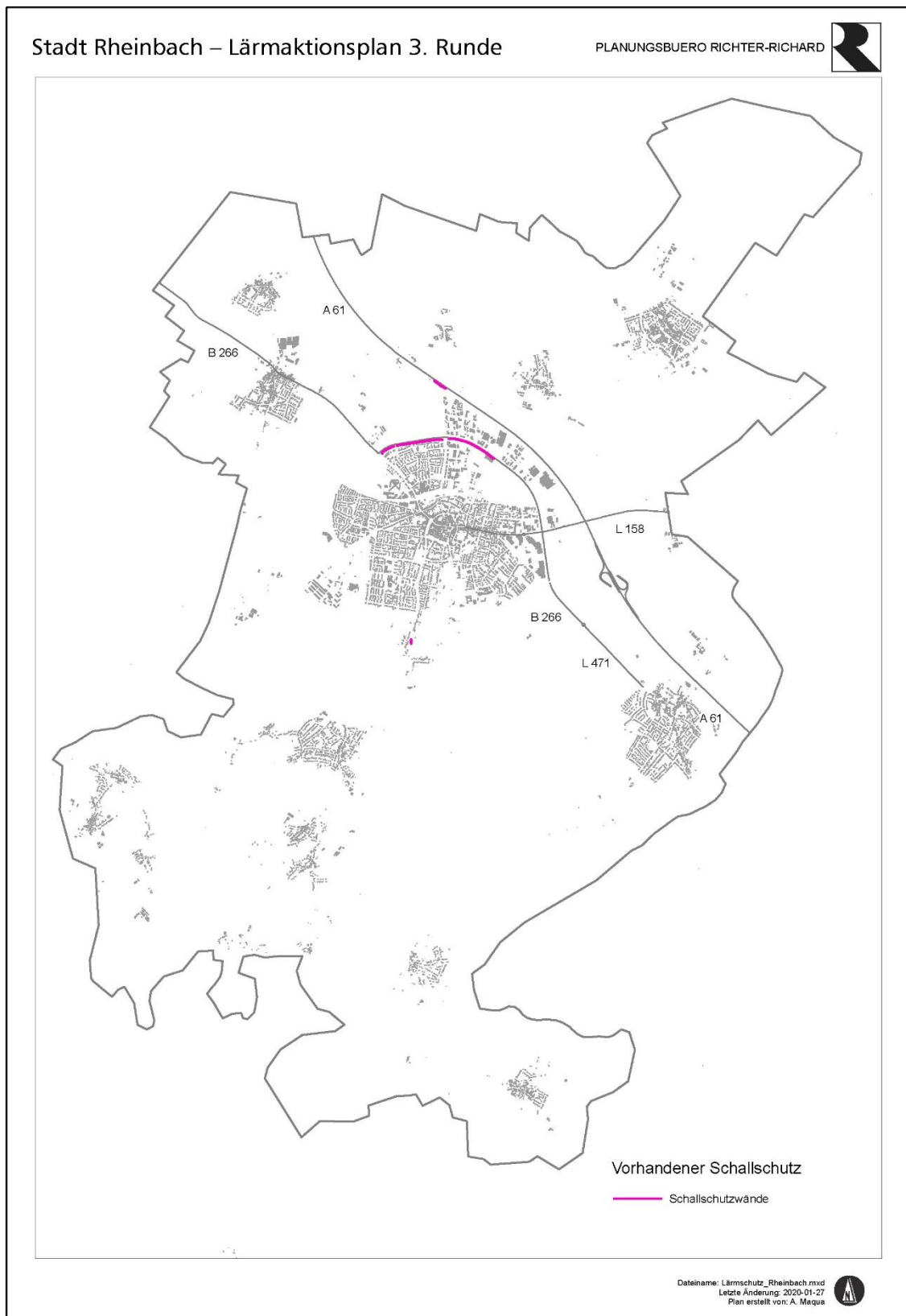


Abb. 5.5: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk [Datengrundlage LANUV]



Die mit diesen Daten berechneten strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

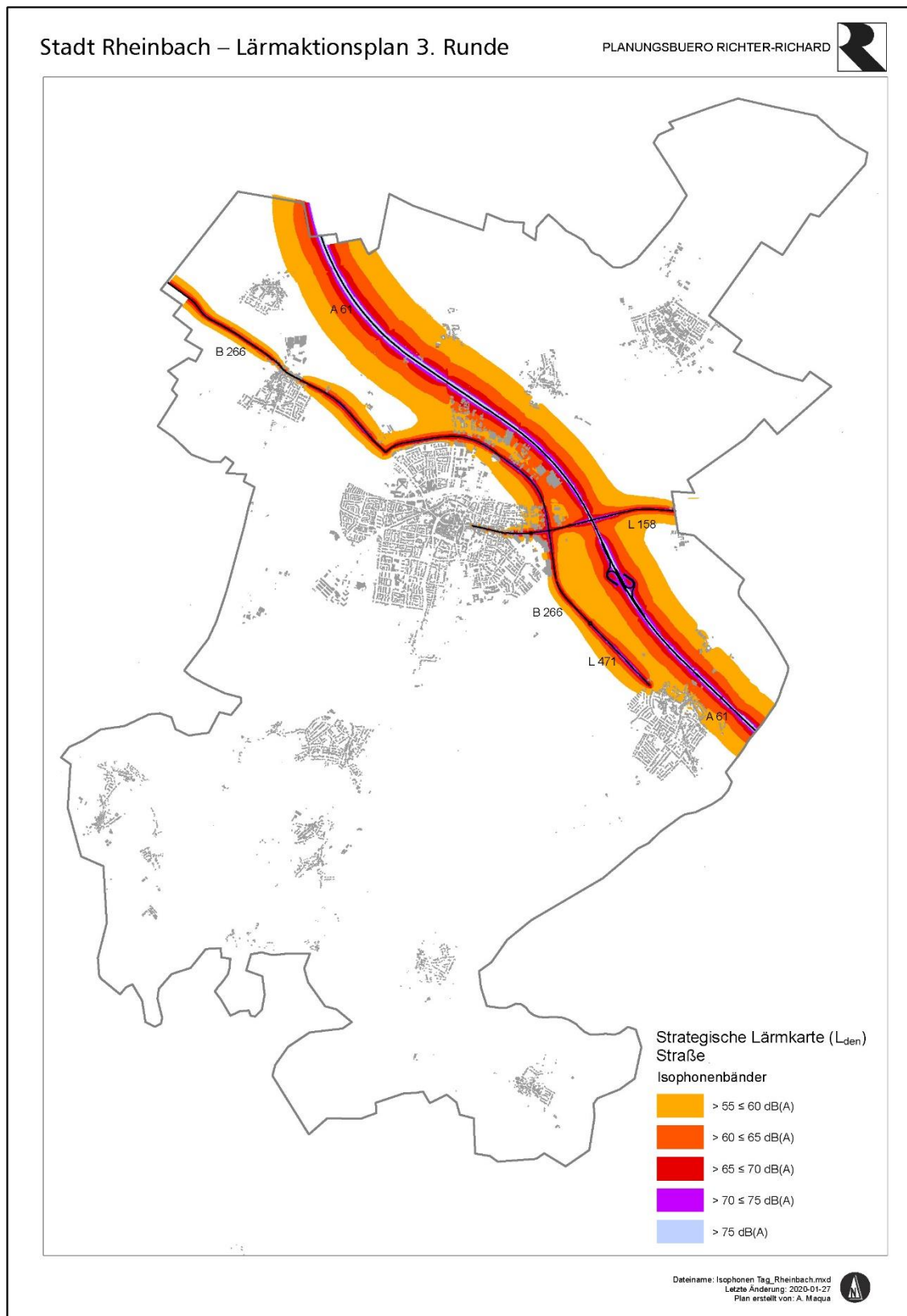


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} [Datengrundlage LANUV]

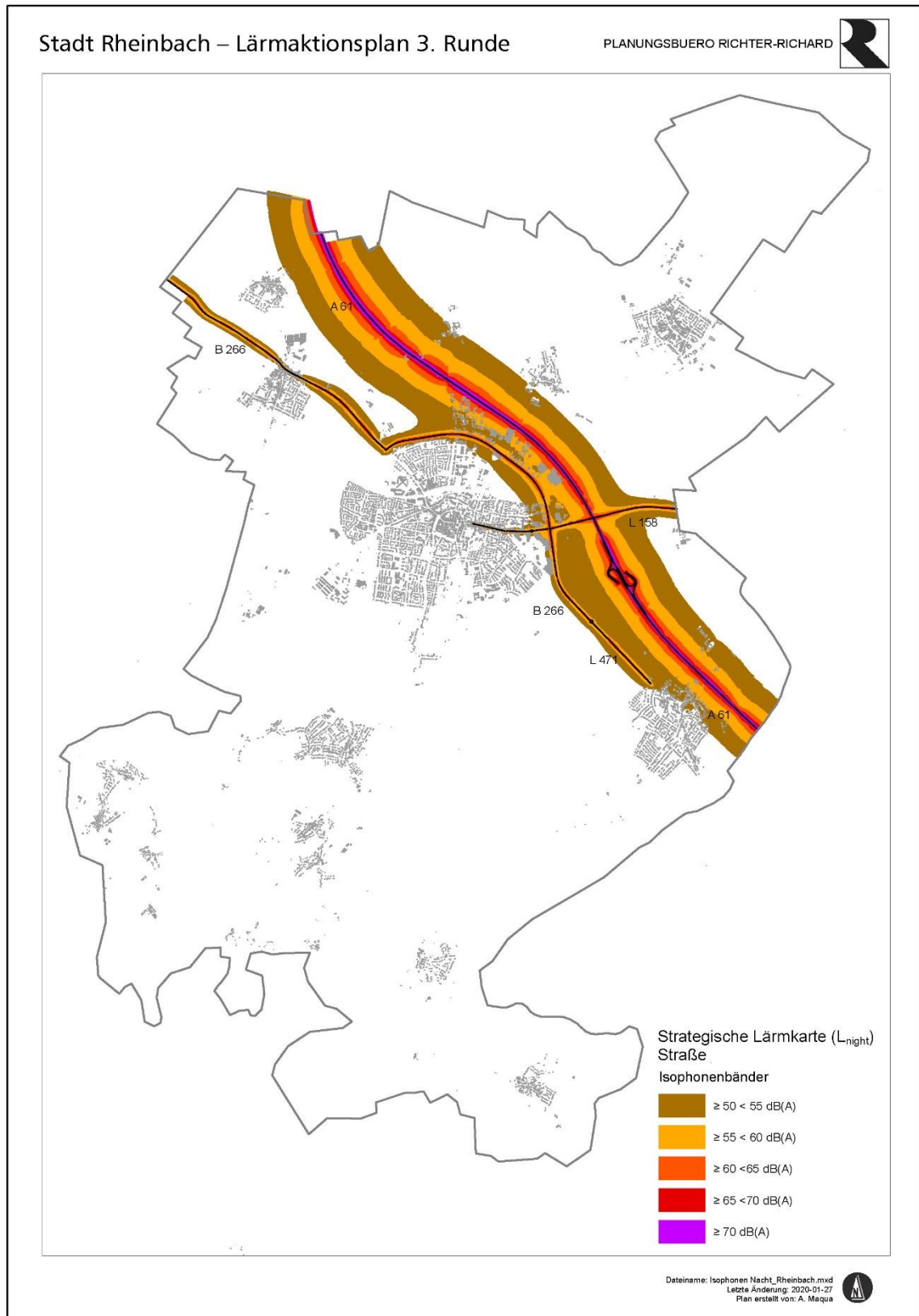


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night} [Datengrundlage LANUV]



5.2 Belastungsachsen und -räume

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig relativ große Ungenauigkeiten auf. Genauer sind dagegen die Fassadenpegel, die im Rahmen der VBEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Auslösewerte ($L_{den} > 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 55$ dB(A)) und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben:

- B 266 Ortsdurchfahrt Oberdrees,
- L 158 Koblenzer Straße von Gymnasiumstraße bis Kreisverkehr Anschluss Meckenheimer Straße.

Darin enthalten sind als sehr stark belastete Bereiche mit $L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A):

- B 266 im Bereich Oberdrees von Bundesstraße, Haus Nr. 46, bis Bundesstraße, Haus Nr. 1,
- L 158 Gymnasiumstraße bis Schützenstraße,
- L 158 Meckenheimer Straße von Kreisverkehr Koblenzer Straße bis Segerstraße.

Es befinden sich im Bereich

- zwischen A 61, B 266, L 493 und Eulenbach (BAB als Hauptverursacher)
- Wormersdorf (BAB als Hauptverursacher) und
- B 266 zwischen L 158 und Bahnstrecke

vereinzelte belastete Gebäude, die jedoch keine Belastungsachse darstellen. Es ist bei den autobahnnahen Gebäuden nicht auszuschließen, dass hier bereits passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

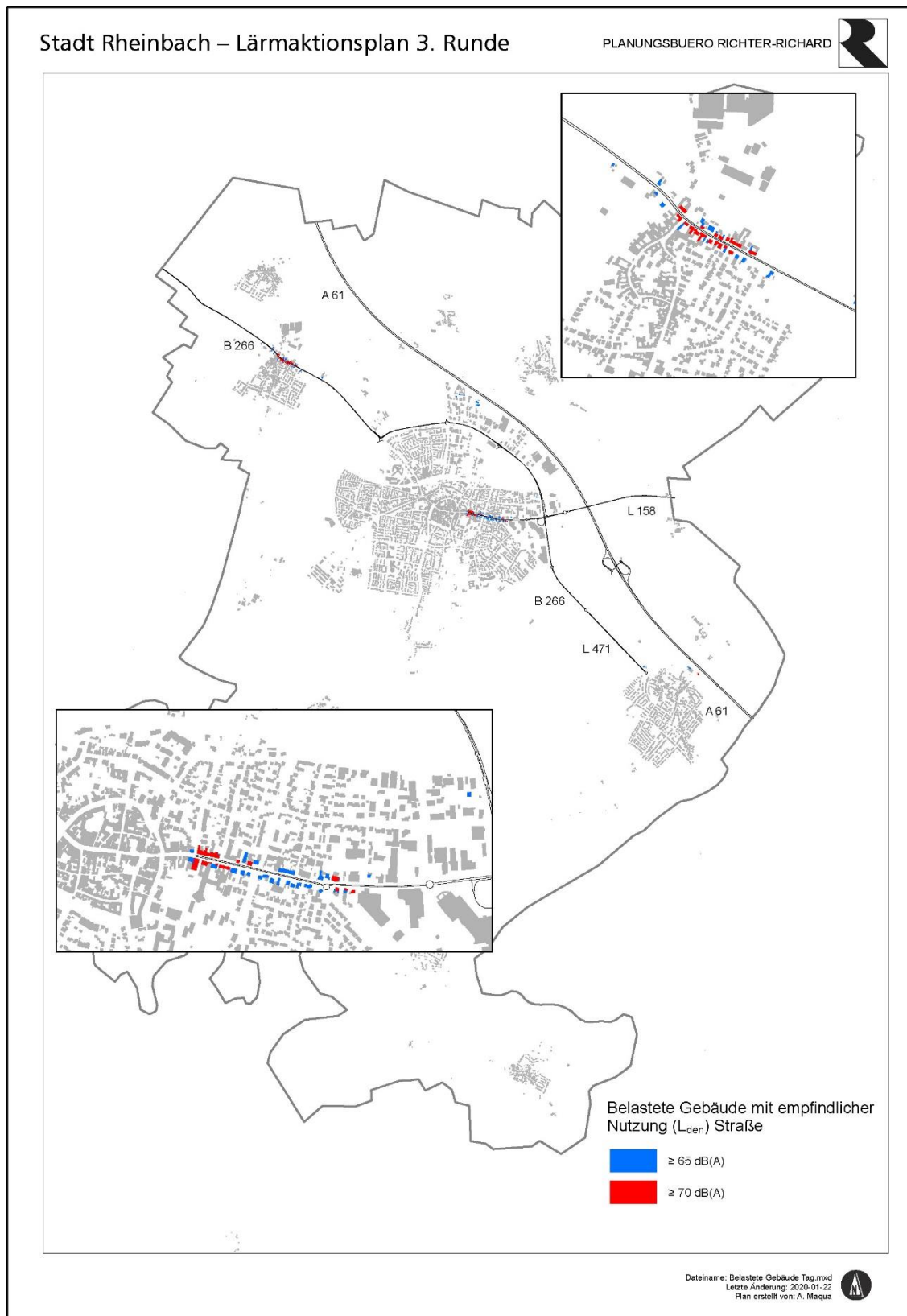


Abb. 5.8: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) [Datengrundlage LANUV]

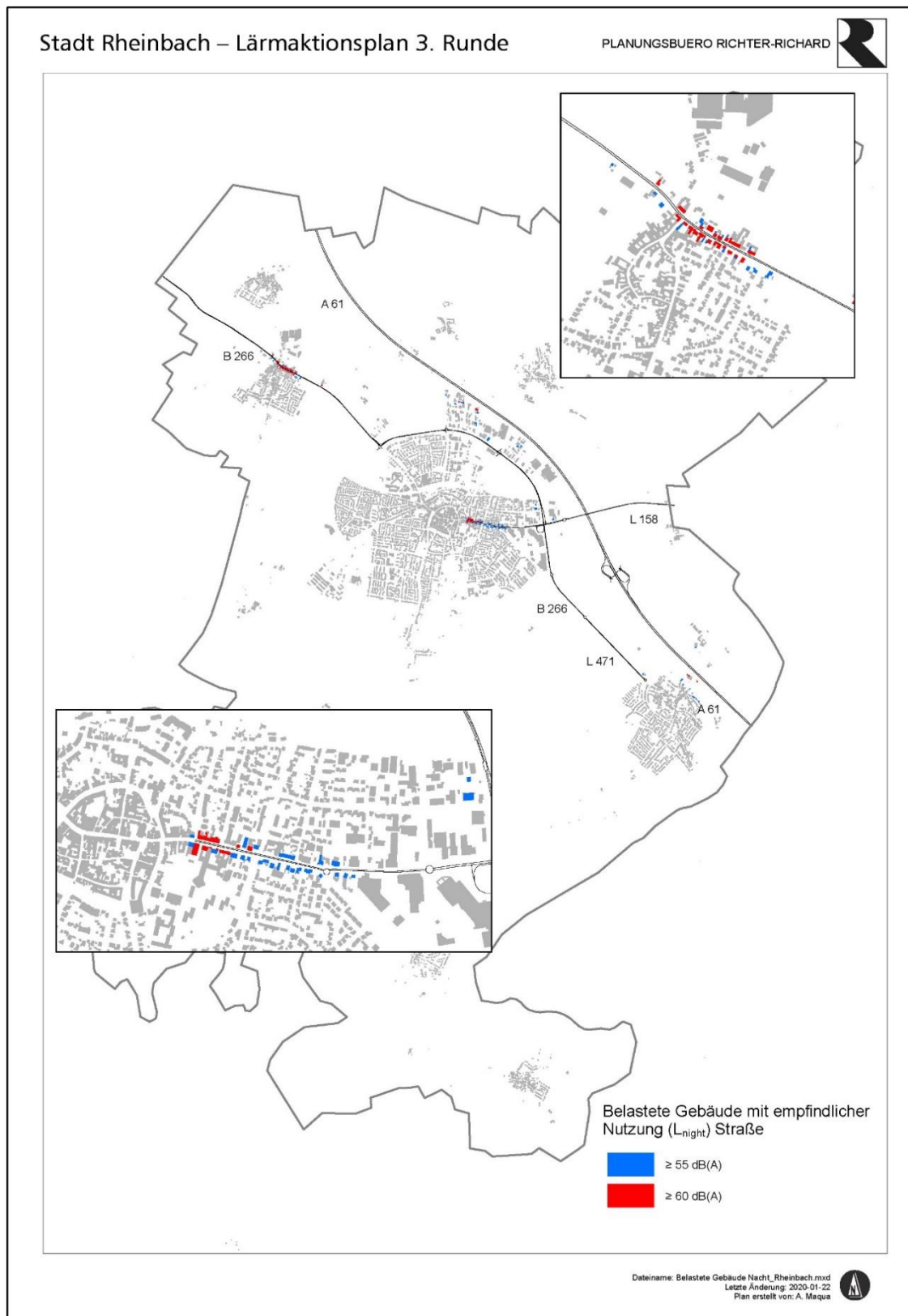


Abb. 5.9: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{\text{night}} > 55 \text{ dB(A)}$ [Datengrundlage LANUV]

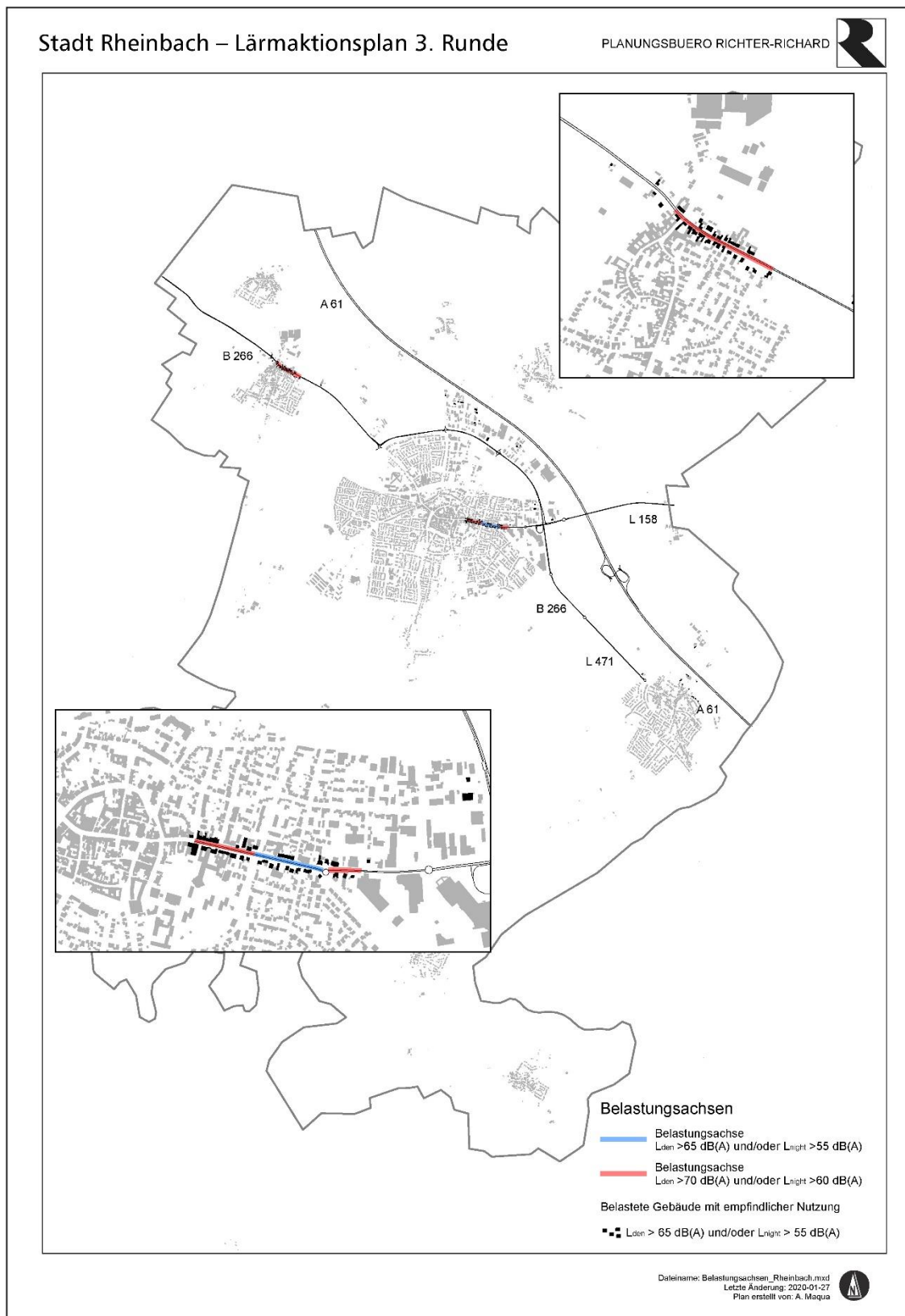


Abb. 5.10: Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 65/55 \text{ dB(A)}$ [Datengrundlage LANUV]



5.3 Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete auf dem Land

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein *"ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*. Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Da die Bundesrepublik Deutschland keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, liegt es bei den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

Einen Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist laut Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{den} = 40 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten werden. Die Darstellungstiefe der Lärmkarten reicht außerhalb der Ballungsräume nicht aus, diese Gebiete präzise zu identifizieren, da keine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen vorliegt. Hierzu sind großräumige, zusammenhängende Freiräume ohne Siedlungen und Verkehrswege erforderlich, die häufig über das Gemeindegebiet hinausgehen.

Die LAI gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Ausdehnung vom 4 km^2 auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50 \text{ dB(A)}$ aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete auf dem Land um, ist eine Kantenlänge von $16 \times 16 \text{ km}$ in jedem Fall zur Identifizierung eines ruhigen Gebiets auf dem Land ausreichend. Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, und das ist im ländlichen Raum häufig der Fall, reicht eine Fläche von 64 km^2 bzw. eine Kantenlänge von 8 km aus. Ggf. kann bereits eine Fläche von 16 km^2 auf ein ruhiges Gebiet hinweisen. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist in jedem Fall die öffentliche Zugänglichkeit.

Gemeindeübergreifend erfüllt die vorwiegend forstwirtschaftlich genutzte Fläche im Südwesten der Stadt mit den Abmessungen von etwa $6,6 \times 10,6 \text{ km}$ das Größenkriterium für ein ruhiges Gebiet auf dem Land. Es wird von B 51 – Schleidstraße – Ahrstraße – L 113 – L 210 – Arloffers Straße – Kirchheimer Straße begrenzt.

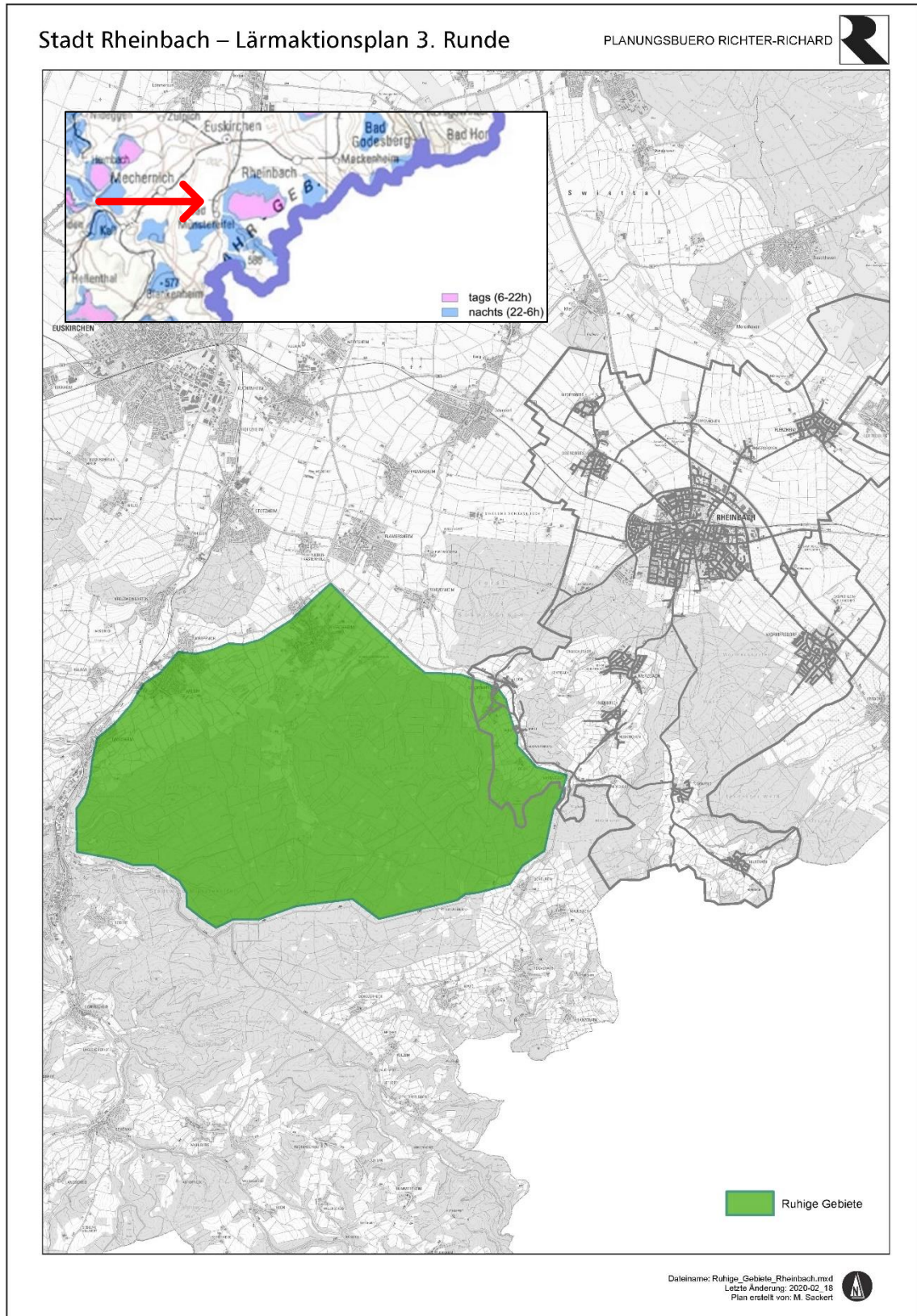


Abb. 5.11: Ruhige Gebiete mit Ausschnitt Screening Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003)



6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten durch Hauptlärmquellen erfolgte mit der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Einwohnerzahlen und Wohnungen je Wohngebäude wurden auf Grundlage des Verfahrens zur Zuordnung der Einwohnerzahlen zu Gebäuden gemäß VBEB rechnerisch abgeschätzt. Die Einstufung der Gebäude in Wohn- und Nebengebäude erfolgte dabei überschlägig anhand der Grundfläche und Höhe der Gebäude und zusätzlich anhand des FNP, aus dem die Flächennutzung (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) hervorgeht. Die ermittelten Einwohner je Wohngebäude kann deshalb nicht mit den Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes verglichen werden.

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	12,7	3,5	0,8

3,5 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,8 km² auf.

Tab. 6.2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	375	79	0
Schulen (Gebäude)	2	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

79 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf. Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	625	170	111	55	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	382	121	60	3	0

Ganztags sind 166 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon 55 von Pegeln >70 dB(A). Nachts sind 184 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 63 >60 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit etwas höher als ganztags.



7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Die Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans der 3. Runde wurde dem Ausschuss für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr in seiner Sitzung 26. Mai 2020 vorgestellt (BV/1364/2020).

Die Bürger- und Behördenbeteiligung wurde in der Ratssitzung am 18. August 2020 (BV/1362/2020/1) beschlossen und in der November-Ausgabe 2020 des amtlichen Mitteilungsblattes der Stadt Rheinbach "kultur und gewerbe" sowie über die städtische Internetseite öffentlich bekannt gemacht und im Zeitraum vom 2. November 2020 bis 27. November 2020 durchgeführt. Dazu fand am 26. November 2020 eine Bürgersprechstunde im Rathaus statt, in der Fragen und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der 3. Runde direkt mit einem Mitarbeiter des beauftragten Planungsbüros und der Stadtverwaltung erörtert werden konnten. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 29. Oktober 2020 am Verfahren beteiligt und um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 02. Dezember 2020 gebeten.

Der mit diesen Ergebnissen überarbeitete Lärmaktionsplan wurde am 30. September 2021 im Ausschuss für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr vorgestellt und am 08. November 2021 vom Rat der Stadt Rheinbach beschlossen.



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Stadt Rheinbach hat in der 2. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Der Lärmaktionsplan wurde am 14. März 2016 per Ratsbeschluss angenommen. Der Lärmaktionsplan enthält Empfehlungen zu Maßnahmen. Maßnahmen wurden nicht beschlossen. Im Lärmaktionsplan der 3. Runde wird dieser Formfehler des Lärmaktionsplans der 2. Runde durch Beschluss von Maßnahmen geheilt.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Empfehlungen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Empfehlungen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde

grün = Maßnahme umgesetzt
blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt
schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

Belastungsabschnitt	Maßnahme Lärmaktionsplan	Erläuterung
Empfehlungen für kurz- bis mittelfristige Maßnahmen		
A 61	Gegenüber der Bezirksregierung Köln als zuständige Straßenbehörde soll eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h tagsüber und 80 km/h nachts von der nördlichen bis zur südlichen Stadtgrenze angeregt werden.	Antrag der Stadt Rheinbach vom 4.4.2014 wurde am 19.2.2015 abgelehnt. Maßnahme wird nicht weiterverfolgt
B 266	Einbau von SMA 08 in der Ortsdurchfahrt Oberdrees	Maßnahme ist umgesetzt.
Östlicher Ortsrand Wormersdorf	Für diesen Konfliktbereich soll im Zuge einer erforderlichen Lärmsanierung und einer nachhaltigen Lärminderung dem aktiven Lärmschutz Vorrang eingeräumt werden.	Lärmschutzwand nach der Lärmkartierung für den LAP 3 umgesetzt (2018).
Empfehlungen zu strategischen Maßnahmen		
Stadt Rheinbach	Eindeutige und durchgängige Beschilderung zur gezielten Lenkung des Schwerlastverkehrs.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt (siehe Kapitel 9.2 Strategische Maßnahmen).
Stadt Rheinbach	Prüfung sämtlicher Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt (siehe Kapitel 9.2 Strategische Maßnahmen).
Stadt Rheinbach	Bündelung des nicht vermeidbaren Kfz-Verkehrs auf dem in Rheinbach vorhandenen, leistungsfähigen Hauptstraßennetz. Zum Beispiel durch gezielte Anwendung einer Bewirtschaftung des Parkraums.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt (siehe Kapitel 9.2 Strategische Maßnahmen).
Stadt Rheinbach	Untersuchung und Berücksichtigung entsprechender Vorgaben (zur Verstärkung des Verkehrs durch entsprechende Ampelschaltung oder Wegfall von Behinderungen) im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen und bei der Aufstellung von Verkehrskonzepten.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt (siehe Kapitel 9.2 Strategische Maßnahmen).
Empfehlungen für langfristige Maßnahmen		
Straßen.NRW	Sanierung schadhafter Fahrbahnbeläge. Insbesondere in der Innenstadt sowie im Bereich der Ortsdurchfahrten, sind im Zuge von Straßensanierungen bevorzugt lärmarme Straßenbeläge einzusetzen.	Straßen.NRW teilt mit: Im Bereich der L 158 (Meckenheimer Straße) wurde im Bereich der Kalkofenstraße ein schadhafter Bereich der Fahrbahndecke saniert. Ähnliches wurde auf der L 113 nach Merzbach, auf der L 492 nach Todenfeld und der L 493 bei Rheinbach durchgeführt. Dabei handelt es sich um örtlich begrenzte Maßnahmen um Schadstellen zu beseitigen. Eingebaut wurde an allen Stellen ein Asphaltbeton AC 11 D S.
Stadt Rheinbach	Bei Neubauten, Ersatzbauten und umfangreichen Gebäudesanierungen sollten durch die entsprechende Grundrissgestaltung weniger sensible Nutzungen in Gebäuden der lärmzugewandten Seite und sensible Nutzungen wie Schlaf-, Wohn- und Arbeitsräume der lärmabgewandten Seite zugeordnet werden. Durchführung von Bürgerinformationsveranstaltungen, um betroffene Eigentümer von Bestandsimmobilien über die Möglichkeit der Inanspruchnahme von passiven Schallschutzmaßnahmen und möglicher Förderungen aufzuklären.	Im Rahmen von Bauleitplanverfahren werden entsprechende Festsetzungen getroffen. Die Maßnahme wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt. Die Durchführung von Bürgerinformationsveranstaltungen wird nicht weiterverfolgt.



9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

9.1 Managementansatz zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,



- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Es kann sich deshalb anbieten, für die Umsetzung des Lärmaktionsplans ein Maßnahmen-Durchführungs-Finanzierungskonzept (MDF-Konzept) zu erstellen, das fortschreibungsfähig die einzelnen Maßnahmen aufführt und ihnen Zuständigkeiten und vor allem Finanzierungsmöglichkeiten bzw. Finanzierungsbedarfe zuordnet.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Stadtentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.

9.2 Strategische Maßnahmen

Es hat sich bei der Umsetzung bisheriger Lärmaktionspläne gezeigt, dass die Abstimmungsverfahren von Einzelmaßnahmen häufig mit hohem Aufwand verbunden sind. Um die Umsetzungseffizienz zu erhöhen, sollten deshalb Lärminderungsmaßnahmen verstärkt im Rahmen gesamtstädtischer Konzepte entwickelt, Einzelmaßnahmen im Systemzusammenhang betrachtet und abgestimmt werden.



Um eine leisere und lebenswerte Stadt mit hoher Aufenthalts- und Wohnqualität zu erhalten, ist zukünftig die Verkehrspolitik noch stärker darauf auszurichten, durch gesamtstädtische Planungsansätze ergänzt durch lokale Maßnahmen die Lärmbelastung an den Hauptverkehrsstraßen soweit als möglich zu begrenzen.

9.2.1 Stadtentwicklung

Rheinbach 2030

Der Rat der Stadt Rheinbach hat in seiner Sitzung vom 27. September 2010 den Beschluss über die strategischen Ziele der Stadtentwicklung – "Rheinbach 2030" – gefasst. Der Schutz der Bevölkerung vor negativen Einflüssen durch den Verkehr und die Optimierung der bestehenden Systeme einschließlich des ÖPNV sind strategische Ziele dieses Konzepts.

Schwerpunkthemen des Stadtentwicklungskonzepts sind

- Bildung, Kultur und soziale Infrastruktur,
- Bevölkerung,
- Bauen und Wohnen,
- Natur- Erholen, Freizeit und Sport,
- Verkehr, Mobilität und technische Infrastruktur,
- Wirtschaft und Arbeit,
- Klimaschutz und Energiewandel,
- Innenstadt und
- Sicherheit.

Eine leisere Stadt kann zu fast allen Schwerpunkthemen des Stadtentwicklungskonzepts einen direkten oder einen unterstützenden Betrag leisten.

Integriertes Handlungskonzept "Masterplan Innenstadt"

Die Leitziele und Unterziele des Masterplans für den inneren Stadtbereich werden aus den strategischen Zielen der "Stadtentwicklung – Rheinbach 2030" abgeleitet. Mit Bezug zum Lärmschutz sind aus dem Masterplan folgende Ziele zu nennen:

- Eine der größten Herausforderungen Rheinbachs ist der starke Kfz-Durchgangsverkehr. Insbesondere die Innenstadt wird dadurch belastet und die Aufenthaltsqualität gemindert. Aufgrund dessen hat die Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr eine sehr hohe Priorität. Zur Verbesserung der gesamten Verkehrssituation dienen folgende Unterziele:
 - Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Stadtkern,
 - Stärkung und Attraktivierung von ÖPNV,
 - Rad- und Fußverkehr,
 - barrierefreier Ausbau und Verbesserung von Fußwegeverbindungen
 - Radwegenetz mit Radverkehrsachsen in die benachbarten Wohnquartiere der Innenstadt,

- Optimierung von Verkehrsführung und Knotenpunkten für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer.

Das Themenfeld städtische Mobilität zielt vor allem auf die Kfz-Verkehrsprobleme in der Rheinbacher Innenstadt:

- Die Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie die Optimierung der Verkehrsführung und der Knotenpunkte soll die allgemeine Verkehrssituation verbessern und zu einer nachhaltigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Stadtkern führen.
- Insbesondere soll ein Schwerpunkt auf den Ausbau des Fußwege- und Radwegenetzes gelegt werden. Hierzu bedarf es der Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts für die Innenstadt, in dem die zuvor genannten Zielsetzungen für den Kfz-Verkehr und alternative Verkehrsarten zusammengeführt werden.

Kommunales Handlungskonzept Wohnen 2030

Die Handlungsempfehlungen orientieren sich an den strategischen Zielen, die die Stadt Rheinbach in ihrem Beschluss zur Stadtentwicklung im September 2010 gefasst hat. Für den Lärmaktionsplan hat insbesondere das Ziel der Stadt der kurzen Wege, das implizit in den Handlungsempfehlungen enthalten ist, besondere Bedeutung.

- Konzentration der Baulandbereitstellung auf den Bereich der Kernstadt,
- ausreichende Baulandbereitstellung in den Ortschaften,
- Bereitstellung von geeigneten Wohnformen unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung,
- Stabilisierung des Preisniveaus von Bauland,
- Forcierung des Wiederverkaufs und Sanierung von Bestandsimmobilien,
- Berücksichtigung von technischer Infrastruktur sowie anderer vorhandener Infrastruktur bei Ausweisung von Bauland,
- Erhalt der Ortsteilzentren mit ihrem speziellen Charakter,
- aktives Hinwirken auf eine qualitätsvolle baulich-räumliche Weiterentwicklung.

9.2.2 Verkehrsentwicklungsplan

Die Stadt Rheinbach beabsichtigt, 2020 mit der Aufstellung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) für die Gesamtstadt zu beginnen. Der VEP soll verkehrsarten- und verkehrsmittelübergreifend alle Belange betrachten und ein Leitbild für die Entwicklung im Bereich Verkehr abbilden. Für priorisierte Maßnahmen soll die zu erarbeitende Planung auch eine bis ins Detail ausgearbeitete Umsetzung der entwickelten Maßnahmen enthalten.

Zwischen Lärmaktionsplan und VEP besteht zwangsläufig ein enger Zusammenhang. Das Bundesministerium für Verkehr hat in einem Vorhaben des Forschungsprogramms Stadtverkehr⁶ diesen Zusammenhang mit dem Ergebnis untersuchen lassen, dass der Verknüpfung der

⁶ Planungsbüro Richter-Richard, Lärminderungsplanung und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung – Empfehlungen für den kommunalen Planungs- und Umsetzungsprozess, F+E-Vorhabens 70.0704-2003



Lärminderungsplanung mit der Verkehrsentwicklungsplanung eine herausragende Bedeutung zukommt, da der Straßenverkehrslärm die bedeutendste Lärmquelle bildet. Letztlich können nur integrierte (Verkehrs-)Entwicklungskonzepte für Stadtteile oder ganze Stadtgebiete zur Senkung der Lärmbelastung zielführend sein.

Werden Lärminderungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung getrennt ohne Abstimmung aufgestellt, führt dies zu zwei Planwerken mit weitgehend identischen Themenfeldern, die sich in ihren Maßnahmenvorschlägen jedoch teilweise widersprechen oder in Konkurrenz zueinanderstehen. Gemeinsame oder zumindest abgestimmte Planungsverfahren tragen dazu bei, konträre Planungen zu vermeiden und damit die Lärmschutzmaßnahmen effizienter zu gestalten. Ziel der Verknüpfung der beiden Planungsverfahren ist die Nutzung von Synergieeffekten bei der Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen. Durch eine solche fachliche Qualifizierung kann die Lärminderungswirkung bestehender Planungen verbessert werden.

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde enthält Einzelfallprüfungen zur Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit soll möglichst nicht einzelstreckenbezogen geprüft werden, sondern auf Grundlage eines abgestimmten integrierten Stadtgeschwindigkeitskonzepts gesamthaft für das Netz der Verkehrsstraßen. Auch hier kann ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan wichtige vorbereitende Arbeiten leisten.

Ein Stadtgeschwindigkeitskonzept bildet zudem die wesentliche Grundlage für die Entscheidung, ob es sinnvoll ist, eine Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit <50 km/h auszuweisen oder eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht mit einem vergleichbaren oder sogar höheren Lärminderungspotenzial einzubauen.

9.2.3 Förderung Radverkehr

Mit der immer stärkeren Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes werden wegen des geringeren Kraftaufwandes und der höheren Geschwindigkeit sowohl neue Nutzerkreise als auch neue Fahrtzwecke erschlossen. Auf der anderen Seite gelten heute wesentlich höhere Anforderungen an den Stand der Technik für die Fahrradinfrastruktur als noch vor einigen Jahren. Das betrifft sowohl die entsprechenden Richtlinien als auch jüngere Gerichtsurteile.

Bezogen auf die Lärmbelastungsschwerpunkte sind zwei Maßnahmenbereiche von Bedeutung:

Rheinbach ist für den Radverkehr über das Radverkehrsnetz NRW bzw. das Fahrradknotenpunktnetz überörtlich eingebunden. Dieses Radverkehrsnetz NRW ist auf der B 266 von der Innenstadt Rheinbach über den straßenbegleitenden überörtlichen einseitigen und gemeinsamen Fuß- und Radweg bis zum östlichen Ortseingang Oberdrees ausgewiesen. Durch Oberdrees wird der Radverkehr in Verlängerung einseitig im Zweirichtungsverkehr weitergeführt, die Mindestanforderungen an eine solche Führung sind dabei nicht durchgängig erfüllt. Ab dem westlichen Ortsausgang Oberdrees setzt die Radverkehrsführung entlang der B 266 aus. Mit der durchgeführten Prüfung der Anordnungsfähigkeit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt konnte neben dem Lärmschutz auch für den Radverkehr eine Verbesserung der Situation gefunden werden.

Die Stadtverwaltung wurde in der Sitzung des Rates am 31. August 2020 mit der Umsetzung des Konzeptes "Die blauen Straßen von Rheinbach" beauftragt. Zunächst waren die behördlichen Genehmigungen einzuholen. Bedauerlicherweise wurde mit Bescheid des Verkehrsministeriums NRW vom 23. Februar 2021 die Durchführung eines Verkehrsversuches insbesondere aus diesen Gründen abgelehnt:



- Blaue Farbe für die Markierungen: Dafür gibt es keine Rechtsgrundlage.
- Kreuzungsbereiche mit Vorrang für den Radverkehr sind nach der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig (z. B. Münstergäßchen/ Martinstraße/ Pützstraße).
- Dauer des Versuchs (drei Jahre): unverhältnismäßig und unzulässig.
- Zu massive Verdrängung anderer Verkehrsteilnehmer.

Zugleich empfahl die Bezirksregierung Köln als verantwortliche Stelle für die Vergabe von Fördermitteln für Maßnahmen der Nahmobilität das Konzept der Blauen Straßen weiterzuentwickeln und auf der Grundlage dieses Radverkehrskonzeptes Fördermittel für eine dauerhafte (und nicht temporärer Versuch) Umsetzung von Maßnahmen zur Unterstützung des Radverkehrs zu beantragen.

Hieraufhin hat die Stadtverwaltung das Konzept unter der Bezeichnung "Zukunftsorientiertes Radverkehrsnetz Rheinbach" in der Zeit vom März bis August 2021 weiterentwickelt (straßenverkehrsrechtliche Anforderungen erfüllt und Maßnahmen konkretisiert, sowie weitere Fördermaßnahmen, wie Öffentlichkeitsarbeit und Wegweisung). Zu diesem überarbeiteten Konzept wurden die entsprechenden behördlichen Genehmigungen eingeholt und Fördermittel beantragt.

9.2.4 Schallschutz am Bau

Es wird zumindest kurz- bis mittelfristig nicht an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten möglich sein, die Auslösewerte, möglicherweise auch nicht die hohen Belastungswerte von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts, zu unterschreiten. Als letzte Lösungen verbleiben vielfach nur private Maßnahmen zum passiven Lärmschutz am Bau.

Zur energetischen Sanierung von Gebäuden werden derzeit hohe private und öffentliche Investitionen getätigt, vielfach unterstützt von Förderprogrammen, Zuschüssen oder günstigen Krediten. Bisher weitgehend unbeachtet sind die Synergieeffekte, die sich aus einer gleichzeitigen Verbesserung des baulichen Schallschutzes ergeben (z. B. Lärmschutzfenster, Akustikputze). Unter dem Titel "Fensterdämmung – Ist Wärmeschutz gleich Schallschutz?" hat das LANUV ein Faltblatt veröffentlicht, das über geeignete Fensterbauweisen informiert (www.umgebungs-laerm.nrw.de/materialien/hilfen/massnahmen_bautechnik/lanuvinfo18_Fensterdaemmung.pdf).

Alle privaten Maßnahmen zum Schallschutz tragen zu einer Erhaltung und Aufwertung des Baubestandes bei und sollten bei Instandsetzungs- und Sanierungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Als bauliche Maßnahmen kommen unter anderem in Betracht:

- Schallschutzwände und -wälle, auch kleinräumlich mit hochwertiger baulicher oder grünplanerischer Gestaltung,
- Schallschutzfenster,
- Formgebung der Fassade,
- absorbierende Fassadenmaterialien (Akustikputze),
- Verglasung von Balkonen/ Loggien,
- Stellung der Gebäude,
- Ausrichtung der Wohnungsgrundrisse,
- Schließung von Baulücken durch Gebäude, Garagen, Mauern, Wände, sofern klimatische Belange dem nicht entgegenstehen.



Unter dem Titel "Sichtschutz mit Schallschutz – Praxisleitfaden für private Schallschutz-Investitionen" hat das Fraunhofer Institut für Bauphysik entsprechende Informationen zusammengestellt und in ihrer Wirkung beschrieben (www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/hilfen/massnahmen_bau-technik/Broschuere_Sichtschutz-Schallschutz-Praxisleitfaden_IBP_2016.pdf).

Ein Schutz der Balkone und Loggien kann z. B. durch geschlossene Brüstungen mit aufgesetzten festen oder verschiebbaren Glasverkleidungen oder durch einen Ausbau als Erker oder Wintergarten erreicht werden. Vorgesetzte Wintergärten oder Treppenhäuser/ Lifte können Schutz der Innenräume bieten.

Freiräume wie Gärten und Höfe können – unter Beachtung bauordnungsrechtlicher Bindungen – durch punktuellen Lärmschutz (z. B. Gartenlauben) bis hin zu ganzheitlichen Systemen wie Geländemodellierung mit integrierten Nutzungen wie Möblierung und Spielgeräten, sowie Auffangmulden/ -becken zur Bewältigung von Starkregenereignissen geschützt werden.

Maßnahmen

- Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans für die Gesamtstadt. Zuständig: Stadt Rheinbach. Dieses sollte unter anderem die im Lärmaktionsplan der 2. Runde genannten Aufgaben
- Aufstellung eines Geschwindigkeitskonzepts einschließlich des Aspekts der Verkehrsverstetigung,
 - Aufstellung eines Lkw-Lenkungskonzepts,
 - Aufstellung eines Parkraumkonzepts enthalten.



9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen

Grundlage der für die in den nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. Soweit erforderlich wurden diese inhaltlich fortgeschrieben und um weitere Maßnahmen ergänzt.

Bei den Belastungsachsen wird den Eigentümern, deren Gebäude nach einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten weiterhin mit Pegeln $>70/60$ dB(A) ganztags/ nachts belastet sind, empfohlen, einen Antrag auf Förderung von passivem Schallschutz bei Straßen.NRW zu stellen. Zuständig für Lärmsanierungsanfragen aufgrund der Lärmbelastung durch die A 61 ist die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland (Dienstszitz Krefeld), Ostwall 130-134, 47798 Krefeld. Die Regionalniederlassung Vile-Eifel in Euskirchen nimmt die Anfragen betreffend der Bundes- und Landesstraßen im Bereich der Stadt Rheinbach entgegen.

Das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland weist darauf hin, dass bei Maßnahmen, die dem "Schallschutz am Bau" dienen, denkmalpflegerische Belange berührt werden können und somit unter dem Erlaubnisvorbehalt nach § 9 Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG) stehen. Insbesondere kann das im Falle von Maßnahmen zur Auswechslung von Fenstern, aber auch bei Maßnahmen an Fassaden (Putzarbeiten/ Wärmedämmsysteme) der Fall sein. Auch Maßnahmen, die im Umgebungsbereich von Denkmälern vorgenommen werden, stehen unter Erlaubnisvorbehalt.

9.3.1 B 266 Ortsdurchfahrt Oberdrees



OD Oberdrees, Höhe Mittelinsel

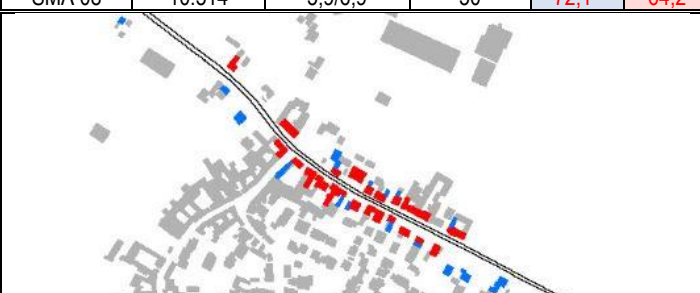


OD Oberdrees, Blick auf Bushaltestelle Richtung Euskirchen

Die B 266 führt von Euskirchen im Nordwesten kommend durch die Stadt Rheinbach und hat im Südosten Anschluss an die A 61. Die Belastungsachse Ortsdurchfahrt Oberdrees ist ein Teilabschnitt der B 266, 450 m lang und tangiert den Ortsteil Oberdrees nördlichen des Ortszentrums. An der Mieler Straße besitzt Oberdrees einen kleinen Gewerbestandort, der über die B 266 erschlossen wird.



Tab. 9.1: Basisdaten B 266, Ortsdurchfahrt Oberdrees

B 266, Ortsdurchfahrt Oberdrees		Fahrbahn- oberfläche	DTV [Kfz]	Anteil SV ganztags/ nachts [%]	Zul. Höchstge- schwin- digkeit [km/h]	Max. Fassaden- pegel [dB(A)]	
zwischen	und					L _{den}	L _{night}
Ortseingang Nord- west	Mieler Straße	SMA 08	9.126	7,1/8,5	50	69,9*	61,1*
Mieler Straße	Ortsausgang Südost	SMA 08	10.514	5,9/6,9	50	72,1*	64,2*
blau = 55-60 dB(A) L_{night} rot = >60 dB(A) L_{night} 							
Fahrbahn/ Nebenanlage		Fahrbahn zweistreifig Nordostseite Gehweg, Südwestseite gemeinsamer Geh- und Radweg (Radweg im Zweirichtungsverkehr)					
Parken		Kein Parken					
ÖPNV		Bushaltestelle Rheinbach Oberdrees Ort, Linie 752/ 817, Höhe Mieler Straße auf Nordseite, Höhe Ortsausgang Richtung Rheinbach auf Südseite, Busbuchten					
Begrünung Straßenraum		Vereinzel Beete/ (private) Pflanzkübel, begrünte Mittelinsel mit Querungssicherung als Hochbeet westlich Schulstraße (sehr kompakt)					
Nutzungsstruktur		Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie					
Baustuktur		Zweigeschossig, Einfamilienhausbebauung, offene Bauweise					

*Nach Erstellung der Lärmkartierung erfolgte der Einbau von SMA 08 = -2 dB(A). Die Lärminderung ist als Grundlage weiterer Maßnahmen in der Tab. 9.1 berücksichtigt (siehe Kap. 5. Strategische Maßnahmen)

Die DTV beträgt zwischen Ortseingang Nordwest und Mieler Straße 9.126 Kfz, davon 648 Schwerverkehrsfahrzeuge. Der Straßenabschnitt ist bis auf wenige Gebäude knapp unter 70 dB(A) (L_{den}) und über 60 dB(A) (L_{night}) belastet. Die höchste Belastung liegt bei 69,9/ 61,1 dB(A) L_{den}/L_{night} (Haus Nr. 2). Zwischen Mieler Straße und Ortseingang Südost beträgt der DTV 10.514 Kfz, davon 620 Schwerverkehrsfahrzeuge. Hier liegt die höchste Belastung bei 72,1/64,2 dB(A) L_{den}/L_{night} (Haus Nr. 22). Die Lärmbelastung übersteigt die Auslösewerte von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} damit trotz Einbau von SMA immer noch wesentlich.

Die Straßenrandbebauung besitzt einen dörflichen Charakter, teilweise mit befestigten privaten Vorbereichen, die zum Parken genutzt werden. Am östlichen Ortseingang befindet sich auf der Westseite ein Wohngebiet in Bau. Die an der B 266 liegenden Grundstücke werden durch eine Schallschutzwand geschützt. Die Bebauung liegt auf diesem Abschnitt noch nicht in der Ortsdurchfahrt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist dennoch im Bereich der Neubebauung auf 50 km/h begrenzt.

Hinter dem östlichen Ortseingang beginnt eine längere, kompakt mit erhöhtem Pflanzbeet gebaute Mittelinsel mit einer Querungssicherung. Damit wird zum einen die Haltestelle erschlossen, zum anderen wird der Ortseingang optisch definiert. Die Querungsstelle ist allerdings für Kraftfahrer wegen des Hochbeets nur eingeschränkt einsehbar. Die Haltestelle Richtung Euskirchen liegt in Höhe Einmündung Mieler Straße. Im Zuge des geplanten barrierefreien Umbaus



werden die Richtungshaltestellen am westlichen Ortseingang zusammengefasst (Baubeginn 2021/22).

An der Mieler Straße gibt es keine Querungsstelle. Diese erscheint erforderlich, da in dem zentralen Knoten der Ortsdurchfahrt durch den abbiegenden Lkw-Verkehr zum Gewerbegebiet eine potenzielle Unfallgefahr besteht.

Die Ortsdurchfahrt wird auf der Südseite von einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr begleitet, der punktuell durch Blumenkübel, Falschparker und Grünstreifen zwischen Geh- und Radweg und Fahrbahn stark eingengt wird. Er ist deshalb nur sehr bedingt für einen Zweirichtungsverkehr geeignet. Auf der Nordseite besteht keine Radverkehrsführung über eine Radverkehrsanlage. Der Bedarf zeigt sich an der nicht einsehbaren Engstelle (auf der Nordseite) östlich der Richtungshaltestelle Niederdrees, wo auf dem Gehweg ein Gefahrenzeichen für den Radverkehr steht (Z 138).

Während die B 266 außerorts von Baumreihen begleitet wird, ist die Ortsdurchfahrt bis auf die Mittelinsel nicht begrünt. Auch die privaten Hausvorbereiche sind vorwiegend befestigt. So weitet sich der Straßenraum optisch in der Ortsdurchfahrt aus, was i.d.R. zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau beiträgt.

Maßnahmen

Lärmmindernde Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Führung des Radverkehrs Richtung Euskirchen im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Eine Vorprüfung nach ERA ergibt bei 30 km/h die Einordnung zwischen den Belastungsbereichen I und II. Schutzstreifen kommen bei einer Fahrbahnbreite von 6,20 m nicht in Betracht, weshalb die Geschwindigkeitsreduzierung unbedingt erforderlich ist. Gleichzeitig werden mit dieser Maßnahme nach dem bereits erfolgten Einbau von SMA 08 die Immissionspegel noch einmal geringfügig (Größenordnung 1 dB(A)) verringert.
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

Unterstützende Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Überholverbot auf der Ortsdurchfahrt.
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Um auf der Ortsdurchfahrt den Kfz-Verkehr zu einer rücksichtsvolleren Fahrweise anzuhalten, können beispielsweise folgende gestalterische Maßnahmen ergriffen werden:
 - Austausch der Peitschenleuchten gegen gestalterisch hochwertigere Leuchten,
 - mehr Grün im Straßenraum, z.B. durch Blumenampel an den Straßenleuchten.Zuständig: Stadt Rheinbach.



Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds

- Unterstützung der vorhandenen Querung an der Mittelinsel am östlichen Ortseingang durch einen Fußgängerüberweg (in Planung).
Zuständig: Stadt Rheinbach, Straßen.NRW.
- Prüfung der Anlage einer Querungsstelle in Höhe Mieler Straße aus Aspekten der Konfliktvermeidung (bei Tempo 30 nicht unbedingt erforderlich).
Zuständig: Straßen.NRW.
- Zwischen Gehweg und der Bebauung Oberdreeser Straße, Haus Nr. 2, befindet sich eine schmale unbefestigte Fläche, die zugunsten einer Verbreiterung des Gehwegs befestigt werden sollte. Der gemeinsame Geh- und Radweg, der im Zweirichtungsverkehr genutzt wird, ist auf dem Abschnitt zu schmal. Prüfung einer Verbreiterung des Geh- und Radwegs über das Flurstück 75/74 (Engstelle 2,00 m) in Abstimmung mit dem Eigentümer. Verfolgung einer Verbreiterung des Geh- und Radwegs über das Flurstück 1688/584 (Oberdreeser Straße, Haus Nr. 2) falls die denkmalgeschützten Gebäude aufgrund ihrer schlechten Bausubstanz (ein Gebäude hat kein Dach mehr und ist halb verfallen), abgerissen werden müssen, sollte bei einer Neubebauung auf eine Verbreiterung des Straßenraums geachtet werden, um einen Ausbau der Gehwege entsprechend ERA zu gewährleisten.
Zuständig: Stadt Rheinbach.
- Inklusionsgerechter Ausbau der Bushaltestellen, Zusammenziehung der Haltestellen am östlichen Ortseingang (Fertigstellung geplant 2022).
Zuständig: Stadt Rheinbach, Straßen.NRW.

Erläuterungen

Den Fassadenpegeln wird mit dem Einbau der lärmmindernden Asphaltdeckschicht und der Geschwindigkeitsreduzierung nur die Spitze genommen. Die Bebauung bleibt weiterhin deutlich über den Auslösewerten belastet.

Mit der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann rechnerisch eine Lärminderung von 2,4 dB(A) erreicht werden. Die durch den Einbau des SMA 08 erzielte Pegelminderung 2,0 dB(A) wird jedoch nur bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreicht, da hier die Reifengeräusche überwiegen. Die Lärmwirkung einer Anordnung von Tempo 30 muss deshalb als gering eingeschätzt werden, wobei in Verbindung mit den übrigen Maßnahmen sich ein stetiger Verkehr einstellen kann und die besonders störenden Pegelspitzen gemindert werden.

Eine wirkungsvolle Entlastung kann nur mit einer deutlichen Verringerung der Verkehrsmenge oder auch des Lkw-Anteils erreicht werden (siehe Kap. 10.)

Bei den weiterhin stark betroffenen Gebäuden wird den Eigentümern empfohlen, einen Antrag auf Förderung von passivem Schallschutz bei Straßen.NRW zu stellen. Zwischen den Gebäuden können rückwärtige Gebäudeteile und Gärten durch bauliche Anlagen (z. B. Mauern, Gabionen, entsprechend gestaltete Sichtschutzwände oder Garagen/ Gartenhäuser) geschützt werden.

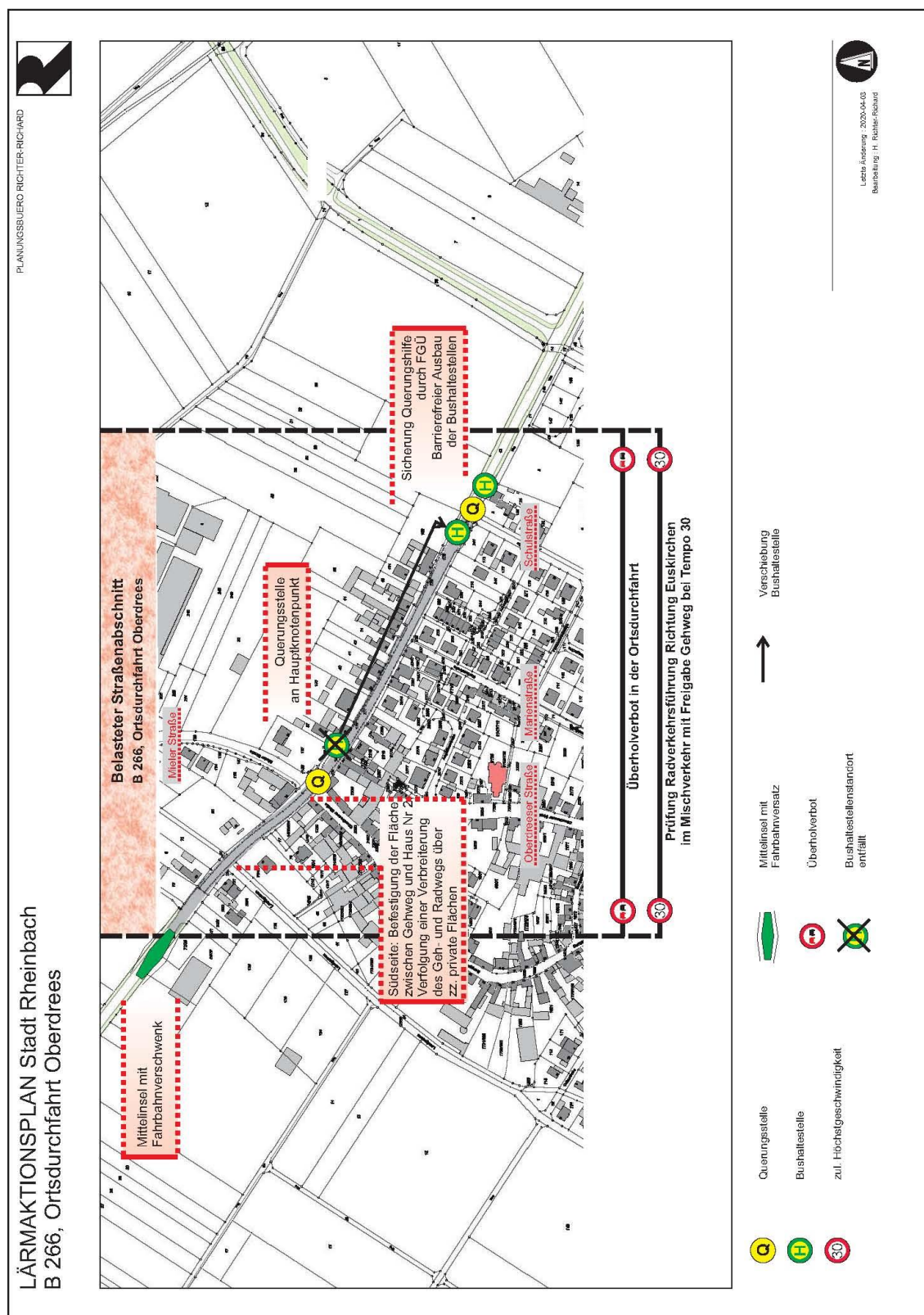


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht Ortsdurchfahrt Oberdrees

9.3.2 L 158, Vor dem Voigtstor – Koblenzer Str. – Meckenheimer Str.



Koblenzer Straße, Blick Richtung Osten von Schützenstraße



Vor dem Voigtstor, Blick Richtung Knoten Gymnasiumstraße

Die L 158 führt von Osten von BN-Bad Godesberg kommend über Meckenheim annähernd geradlinig in das Zentrum von Rheinbach zu. Sie überquert die A 61 und B 266 niveaufrei. Zwischen B 266 und dem Beginn der Belastungsachse befindet sich großflächiger Einzelhandel. Ab dem Knoten Meckenheimer Straße/ Koblenzer Straße folgt die Belastungsachse in ca. 500 m Länge bis zur Gymnasiumstraße. Anschließend an die Belastungsachse wurde auf dem Abschnitt zwischen Gymnasiumstraße und dem inneren Stadtring die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h gesenkt.

Die Straßenrandbebauung besitzt fast durchgängig kleinstädtischen Charakter. Ab der Schützenstraße nimmt der Geschäftsbesatz stetig zu, private Vorbereiche (soweit vorhanden) sind versiegelt und werden zum Parken genutzt.

Der Straßenraum wird von einer Baumallee geprägt, die sich nach Westen mit der Verengung des Straßenraums auflöst.



Tab. 9.2: Basisdaten L 158, Achse Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße – Meckenheimer Straße

L 158, Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße – Meckenheimer Straße		Fahrbahn- oberfläche	DTV [Kfz]	Anteil SV ganztags/ nachts [%]	Zul. Höchstge- schwin- digkeit [km/h]	Max. Fassaden- pegel [dB(A)]	
						L _{den}	L _{night}
zwischen	und						
Gymnasiumstraße	Meckenheimer Straße	Asphaltbe- ton	15.768	1,3/1,9	50	72,1	62,0
Koblenzer Straße	Seegerstraße	Asphaltbe- ton	8.220*	20,0/10,0*	50	–**	–**
blau = 55-60 dB(A) L _{night} rot = >60 dB(A) L _{night}							
Fahrbahn/Nebenanlage		Fahrbahn zweistreifig, Breite 6,00-6,50 m + Rinnen von ca. 0,35 m Breite, Kreisverkehr im Knoten Koblenzer Straße/ Meckenheimer Straße Gehwege, Radverkehr im Mischverkehr, Bedarfs-LSA Höhe Palottistraße und Schützenstraße, Querungssicherungen im Kreisverkehr Abschnittsweise eingeschränktes Haltverbot, Parken auf befestigten Hausvor- bereichen					
ÖPNV		Bushaltestelle Voigtstor, Linien 749,752,813, Höhe Palottistraße/ Ramers- hovener Straße.					
Begrünung Straßenraum		Baumbeete in regelmäßigen Abständen in beiden Seitenräumen zu Lasten ausreichender Gehwegbreiten, vereinzelt Vorgärten					
Nutzungsstruktur		Wohnen, stark durchsetzt mit Gewerbe (Läden, Dienstleistung, Gastronomie, Hotel, Einzelhandel, Museum, Tankstelle					
Baustruktur		Offene Bebauung, auch Hausgruppen, mehrheitlich Mehrfamilienhausbebau- ung, zweigeschossig					

*Daten nicht aussagekräftig (siehe Kap. 5.), **Fassadenpegel nicht anwendbar, deshalb Verzicht

Die DTV beträgt zwischen Gymnasiumstraße und der Meckenheimer Straße 15.768 Kfz, davon 158 Schwerverkehrsfahrzeuge pro Tag. Die Gebäude auf dem Straßenabschnitt sind bis auf eine Ausnahme über den Auslösewerten von 55/65 dB(A) L_{den}/L_{night} belastet. Der Straßenraum verengt sich nach Westen, weshalb die höchsten Lärmimmissionen zwischen Gymnasiumstraße und Schützenstraße bestehen. Die höchste Belastung liegt bei 72,1/62,0 dB(A) L_{den}/L_{night} (Koblenzer Straße, Haus Nr. 3).

Der Radverkehr wird bei ca. 16.000 Kfz und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr geführt. Entsprechend einer Vorprüfung gemäß ERA ergibt sich eine Einordnung in den Belastungsbereich III, womit trotz des geringen SV-Anteils zumindest Schutzstreifen in Kombination mit der Freigabe der Gehwege für Radfahrer erforderlich wären. Das ist aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite (<7,00 m) nicht umsetzbar. Eine Verlagerung des Radverkehrs in die Seitenbereiche ist aufgrund zu geringer Gehwegbreiten ebenfalls nicht möglich.



Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Gymnasiumstraße und Segerstraße (-2,4 dB(A)).
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Im Zuge einer Sanierung der Fahrbahn Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zwischen Gymnasiumstraße und Segerstraße (AC 5 D LOA = -3,2 dB(A)).
Zuständig: Straßen.NRW.

Unterstützende Maßnahmen

- Auch nach einer Fahrbahnsanierung Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zugunsten der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr und aufgrund der städtebaulichen Funktion der Straße. Kombination mit der Freigabe des Gehwegs für Radfahrer erforderlich.
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Inklusionsgerechter Ausbau der Haltestelle Voigtstor.
Zuständig: Stadt Rheinbach, Straßen.NRW.

Erläuterungen

Tab. 9.3: Maximale Fassadenpegel Belastungsachse L 158 Straße Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße – Meckenheimer Straße

L 158 Straße Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße – Meckenheimer Straße		Maßnahmen zur Lärminderung in dB(A)	Max. Fassadenpegel nach Umsetzung in dB(A)	
von	bis		L _{den}	L _{night}
Gymnasiumstraße	Meckenheimer Straße	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h = 2,4	69,7	59,6
		Einbau AC D LOA = 3,2	68,9	58,8

Als kurzfristige Maßnahme kann vor Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem gesamten Abschnitt von 50 auf 30 km/h reduziert werden. Durch diese Reduzierung können die Fassadenpegel sowohl ganztags als auch nachts an allen Wohngebäuden unter die sehr hohen Pegel von 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} gesenkt werden. Eine Senkung der Immissionen unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} wird in der Regel bis auf einige Gebäude zwischen der Schützenstraße und Segerstraße nicht erreicht.

Nach Einbau eines AC D LOA sind die Fassadenpegel noch so weit erhöht, dass eine weitere Lärminderung von ca. 5 dB(A) notwendig wäre, um alle Fassadenpegel auf der Belastungsachse unter die Auslösewerte zu senken. Eine Alternative könnte zukünftig der gummimodifi-



zierte Asphalt AC D GM LOA bieten, mit dem die Fassadenpegel um bis zu 7 dB(A), also um weitere 3,8 dB(A), gesenkt werden könnten. Die Bauweise befindet sich noch in der Testphase.

Den Eigentümern, deren Gebäude nach einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten weiterhin mit Pegeln >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belastet sind, wird empfohlen, einen Antrag auf Förderung von passivem Schallschutz bei Straßen.NRW zu stellen.

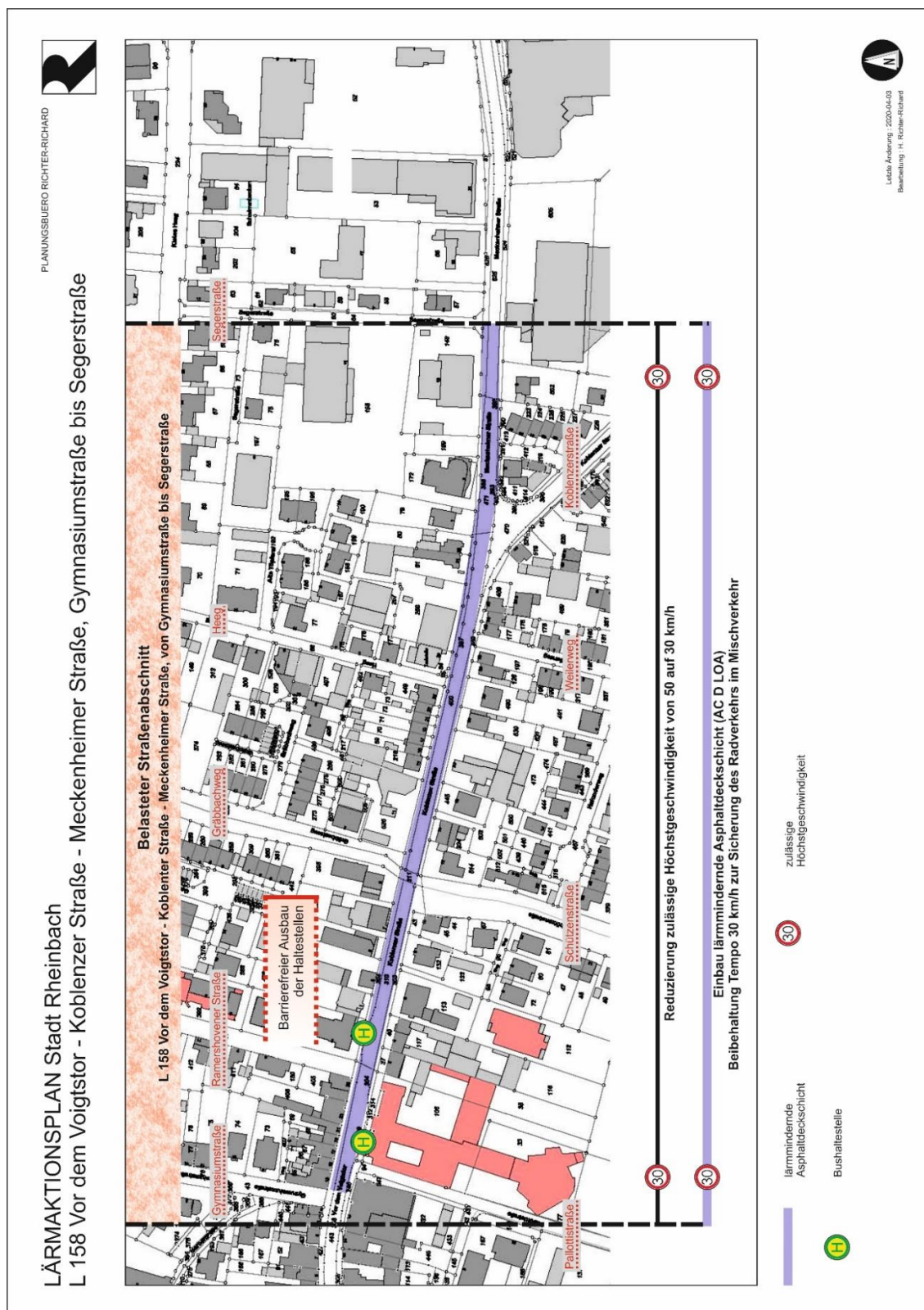


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht Belastungsachse L 158 Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße – Meckenheimer Straße



9.4 Einzelfallprüfung Anordnung zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Damit der Lärmaktionsplan seine Bindungswirkung entfalten kann, hat sich die Stadt Rheinbach entschlossen, die notwendige straßenverkehrsbehördliche Einzelfallprüfung für die im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Koblenzer Straße und der Ortsdurchfahrt Oberdrees im Rahmen des Lärmaktionsplans durchzuführen.

Das Ergebnis des umfangreichen Abwägungsverfahrens zu den beiden Einzelfallprüfungen ist nachfolgend beigefügt.

9.4.1 Einzelfallprüfung Ortsdurchfahrt Oberdrees

Bewertung der geprüften Kriterien

Für die Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sprechen folgende Kriterien (unterstrichen = ausschlaggebende Kriterien):

- Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung,
- keine alternativen, mildereren Mittel,
- Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten,
- Reduzierung des überhöhten Geschwindigkeitsniveaus führt zu einer allgemeinen Verkehrssicherheit und trägt zum Lärmschutz bei,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer,
- gesichertere Führung des Fußverkehrs im Längs- und Querverkehr,
- gesichertere Führung des Radverkehrs im Längs- und Querverkehr,
- Reduzierung der Wertverluste von Gebäuden.

Angesichts der trotz Einbau eines lärm mindernden Asphalts vor allem nachts weiterhin hohen Pegel spricht die verbliebene geringe Minderungswirkung durch Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zum Gesundheitsschutz der Anlieger für die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h:

- Reduzierung der Lärmbelastung (Betroffenheit),
- keine alternativen Mittel mit vergleichbarer Kosten-Nutzen-Risiken-Wirkung,
- Reduzierung der Lärmbelastung (Belastung).

Gegen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sprechen folgende Kriterien:

- Bundesstraße mit überwiegendem Durchgangsverkehr,
- nicht auszuschließende Akzeptanzprobleme wegen der Kürze der Ortsdurchfahrt und Bau- und Nutzungsstruktur zwischen Mieler Straße und westlichem Ortseingang, die mit flankierenden Maßnahmen aufgefangen werden können.

Als nicht zutreffend bzw. neutral ist die Wirkung folgender Kriterien zu bewerten:

- Keine empfindlichen Nutzungen,
- keine Funktion als Kur- und Erholungsort,



- keine durch einen Luftreinhalteplan nachgewiesene Luftschadstoffbelastung über den Grenzwerten,
- keine Beschränkung der Widmung vorgesehen,
- durch fehlende Alternativroute keine Verdrängungseffekte des Kfz-Verkehrs zu erwarten,
- keine Auswirkungen auf die Erschließungsaufgaben und Versorgung der Bevölkerung,
- keine ausschlaggebende Fahrzeitverlängerung,
- vernachlässigbare Erhöhung des CO₂-Ausstoßes,
- keine Anpassung von Signalanlagen notwendig,
- keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts,
- keine unvertretbaren Verlustzeiten im ÖPNV,
- keine Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung vorhanden.

Die weitaus größte Anzahl der untersuchten Kriterien führt zu einer positiven oder neutralen Bewertung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Zusammenfassung und Abwägungsergebnis

Die Einzelfallprüfung hat sich zwar wegen der hohen Lärmbelastung auf der Ortsdurchfahrt aus dem Lärmaktionsplan ergeben, bei der Durchführung hat sich jedoch gezeigt, dass eine sichere Führung des Rad- wie auch Fußverkehrs im Längs- und Querverkehr entsprechend den einschlägigen Richtlinien derzeit nicht gegeben ist. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann hier einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten. Die Herstellung einer verbesserten Führung des Fuß- und Radverkehrs überlagert deshalb den Aspekt des Lärmschutzes.

Die im Rahmen der Einzelfallprüfung durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen haben sehr hohe V₈₅-Werte mit sehr hohen Geschwindigkeitsspitzen offengelegt, die die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen. Tempo 30 kann hier zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

Durch die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann formal/ rechnerisch der Lärmschutz gegenüber dem erreichten Stand nicht wesentlich verbessert werden. Angesichts der insbesondere nachts noch bestehenden hohen Lärmbelastung kann die Anordnung jedoch dazu beitragen, das Geschwindigkeitsniveau und damit auch den tatsächlichen Pegelwert vor Ort allgemein zu senken, vor allem die besonders lästigen Pegelspitzen zu brechen. Der Lärmschutz bietet im Rahmen der Abwägung einen wesentlichen Teilaspekt, der in der abschließenden Bewertung zu würdigen ist.

Die regionale Verkehrsfunktion der Bundesstraße und mögliche Akzeptanzprobleme sprechen gegen die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit, insbesondere tagsüber. Nachts treten Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich häufiger auf. Die Akzeptanzprobleme können, wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, mit flankierenden Maßnahmen aufgefangen werden.

Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausschließlich nachts würde dem Wunsch nach mehr Lärmschutz entsprechen, trägt aber nicht dazu bei, die Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr, der naturgemäß überwiegend tagsüber auftritt, zu erhöhen.



Für die Abwägung ist zu beachten, dass ein wesentlicher Teil der untersuchten Kriterien entweder auf den zu prüfenden Fall nicht zutrifft oder die Wirkung von Tempo 30 als neutral zu bewerten ist.

Mit dieser Abwägung kommt die Einzelfallprüfung zu dem Ergebnis, dass

- zur Verbesserung der Verkehrssicherheit allgemein und
- für eine deutlich sicherere Führung des heute unzureichend geführten Fuß- und Radverkehrs im Besonderen

die ganztägige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h keine gravierenden, unvermeidbaren Nachteile nach sich zieht, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer jedoch in erheblichem Maß verbessert.

Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 30 km/h anstelle von 50 km/h ist deshalb als angemessen zu bewerten.

9.4.2 Einzelfallprüfung Koblenzer Straße

Zwischen Gymnasiumstraße und Löherstraße ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Der Lärmaktionsplans enthält aus Lärmschutzgründen die Maßnahme, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch zwischen Gymnasiumstraße und Segerstraße von 50 km/h auf 30 km/h zu senken und als Einzelfall zu prüfen. Nachfolgend wird die Anordnung von 30 km/h jedoch nur zwischen Gymnasiumstraße und Kreisverkehr Koblenzer Straße – Meckenheimer Straße und nicht auf dem ca. 110 m langen Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Segerstraße geprüft. Diese Entscheidung hat zwei Gründe:

- Es kann eine höhere Akzeptanz erwartet werden, wenn Tempo 30 erst hinter dem optisch die Einfahrt in die innere Stadt kennzeichnenden Kreisverkehr ausgewiesen wird.
- Zudem besitzt der Kreisverkehr in seinem Einflussbereich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung bis zu einer sehr langsamen Einfahrtgeschwindigkeit, so dass Tempo 30 seine Wirkung nicht mehr entfalten kann.

Bewertung der geprüften Kriterien

Für die Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sprechen folgende Kriterien:

- Reduzierung der Lärmbelastung (Grenzwerte gemäß 16. BImSchV),
- Reduzierung der Lärmbelastung (Gebäude und Personen),
- empfindliche Nutzungen,
- Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung,
- keine alternativen, milderen Mittel,
- Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer,
- gesichertere Führung des Radverkehrs im Längs- und Querverkehr,
- Reduzierung der Wertverluste von Gebäuden,



- keine zu erwartenden Akzeptanzprobleme.

Bedingt für die Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sprechen folgende Kriterien:

- Reduzierung des überhöhten Geschwindigkeitsniveaus führt zu einer allgemeinen Verkehrssicherheit und trägt zum Lärmschutz bei,
- keine alternativen Mittel mit vergleichbarer Kosten-Nutzen-Risiken-Wirkung,
- gesichertere Führung des Fußverkehrs im Längs- und Querverkehr.

Gegen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sprechen folgende Kriterien:

- Landesstraße mit einer regionalen Verbindungsfunktion.

Als nicht zutreffend bzw. neutral ist die Wirkung folgender Kriterien zu bewerten:

- Keine Funktion als Kur- und Erholungsort,
- keine durch einen Luftreinhalteplan nachgewiesene Luftschadstoffbelastung über den Grenzwerten,
- keine Beschränkung der Widmung vorgesehen,
- durch fehlende Alternativroute keine Verdrängungseffekte des Kfz-Verkehrs zu erwarten,
- keine Auswirkungen auf die Erschließungsaufgaben und Versorgung der Bevölkerung,
- keine ausschlaggebende Fahrzeitverlängerung,
- vernachlässigbare Erhöhung des CO₂-Ausstoßes,
- keine Anpassung von Signalanlagen notwendig,
- keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts,
- keine unvertretbaren Verlustzeiten im ÖPNV,
- keine Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung vorhanden.

Die weitaus größte Anzahl der untersuchten Kriterien führt zu einer positiven oder neutralen Bewertung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Zusammenfassung und Abwägungsergebnis

Die Einzelfallprüfung hat sich aus der Überschreitung der Auslösewerte im Lärmaktionsplan ergeben. Auf der L 158 Koblenzer Straße zwischen Gymnasiumstraße und Kreisverkehr Koblenzer Straße/ Meckenheimer Straße treten Pegel >59/49 dB(A) in Wohngebieten und Pegel >64/54 dB(A) sowohl tagsüber als auch nachts auf (tagsüber 40 Gebäude, nachts 41 Gebäude). Pegel oberhalb 70/60 dB(A) (Lärmbelastung) treten tagsüber an neun Gebäuden und nachts an 13 Gebäuden auf, so dass hier Handlungserfordernis besteht.

Bei der Durchführung der Einzelfallprüfung hat sich darüber hinaus gezeigt, dass eine sichere Führung des Radverkehrs im Längs- und Querverkehr entsprechend den einschlägigen Richtlinien derzeit nicht gegeben ist. Auch wenn es sich nicht um eine Hauptroute handelt, dient der Straßenabschnitt der Flächenerschließung und der Erreichbarkeit der dortigen Ziel- und Quellpunkte. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann hier einen



Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr leisten, querender Fußverkehr wird durch Tempo 30 besser gesichert.

Das unterstützen auch die für die Einzelfallprüfung durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen. Sie haben hohe V_{85} -Werte mit hohen Geschwindigkeitsspitzen offengelegt, die die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen. Tempo 30 kann hier zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen.

Für die belasteten Gebäude mit Pegeln $>65/55$ dB(A) ganztags/ nachts kann durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine deutliche Entlastung bei Pegeln >65 dB(A) tagsüber (23 Gebäude) und >55 dB(A) nachts (elf Gebäude) erzielt werden. Die sehr hohen Pegel $>70/60$ dB(A) können durch Tempo 30 alle auf Pegel unterhalb dieser besonders hohen Pegel reduziert und damit auch die Gesundheitsgefährdung der Betroffenen deutlich gesenkt werden. Nach einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist somit kein Gebäude mehr mit sehr hohen Pegeln belastet.

Die regionale Verkehrsfunktion der Landesstraße spricht mit den sich aus Tempo 30 ergebenden Fahrzeitverlusten, die allerdings deutlich unter einer Minute liegen, gegen die Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Für die Abwägung ist zu beachten, dass ein wesentlicher Teil der untersuchten Kriterien entweder auf den zu prüfenden Fall nicht zutrifft oder die Wirkung von Tempo 30 als neutral zu bewerten ist. Hinzu kommt, dass der Abschnitt Gymnasiumstraße bis Löherstraße (Straße Vor dem Voigtstor) bereits mit 30 km/h ausgewiesen ist.

Damit kommt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass die ganztägige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h keine gravierenden, unvermeidbaren Nachteile nach sich zieht, die negativen Auswirkungen des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärms auf verschiedenen Ebenen jedoch spürbar reduzieren kann.

Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 30 km/h anstelle von 50 km/h ist deshalb als angemessen zu bewerten.



9.5 Hinweise zum Motorradlärm

Die Eifel gilt für Motorradfahrer neben anderen Regionen als Dorado für Motorradfahrer – sowohl als "Erholungsgebiet" als auch vor allem durch die Straßenführung mit vielen Kurven, teilweise komfortablem Ausbau und wenigen Geschwindigkeitsbegrenzungen. Dieser Motorradlärm konzentriert sich auf das Sommerhalbjahr und dann vor allem auf die Wochenenden und Feiertage, aber auch auf normale Abendstunden.

Von Motorradlärm sind nahezu alle Mittelgebirgslandschaften mit kurvenreichen Strecken, wie dem Osnabrücker Hügelland mit Wiehengebirge und Teutoburger Wald, Sauerland, Eifel und Schwarzwald betroffen. Betroffene Anwohner fordern, dass wirkungsvolle Maßnahmen ergriffen werden. Motorradlärm ist kein lokales Problem. Es hat sich aber gezeigt, dass es schwierig ist, gegen überhöhten Motorradlärm vorzugehen. Ein Blick in andere betroffene Regionen kann, helfen, das Machbare zu erkennen.

Bundesweit haben unterschiedliche Gruppierungen und Initiativen – mit Unterstützung betroffener Kommunen bzw. dem Land Baden-Württemberg – Kataloge mit teils ähnlich lautenden und sich überschneidenden Forderungen aufgestellt, die Politik, Hersteller und Motorradfahrende auffordern sollen, ihren Beitrag zur Reduzierung von Motorradlärm zu leisten. Die wichtigsten Initiativen werden nachfolgend vorgestellt.

Initiativen/ Maßnahmen gegen Motorradlärm

SILENT RIDER – DIE INITIATIVE GEGEN MOTORRADLÄRM E.V.

"Silent Rider" ist eine Kampagne von Städten und Gemeinden der Nationalparkregion Eifel, die sich zum Arbeitskreis "Nationalpark Eifel gegen Motorradlärm" zusammengeschlossen haben, um den Motorradlärm in der Eifel einzudämmen. In der Arbeitsgemeinschaft haben sich mehrere Kommunen zusammengeschlossen. Mitglied sind auch das Nationalparkforstamt Eifel, der Förderverein Nationalpark Eifel, der Landesbetrieb Wald und Holz, die Kreise Euskirchen und Düren sowie die Städteregion Aachen, die drei Polizeibehörden dieser Region und der Landesbetrieb Straßenbau. Zwischenzeitlich haben sie den eingetragenen Verein Silent Rider gegründet.

Die Kampagne "Silent Rider – Initiative gegen Motorradlärm" richtet sich gegen diejenigen, die durch Manipulationen am Motorrad oder verbotene Fahrweisen für schädliche Lärmbelästigungen verantwortlich sind. Unterstützt wird die Initiative auch vom Bundesverband der Motorradfahrer. Der Verein hat sich zu einer bundesweiten Initiative entwickelt. Ziel der Initiative ist der Zusammenschluss aller betroffenen Akteure, damit Kräfte gebündelt und Synergien geschaffen werden, um Veränderungen herbeizuführen.

Die Initiative hat ein 10 Punkte-Programm als Forderungskatalog aufgestellt mit folgenden Schwerpunkten: Leisere Motorräder durch Hersteller, Erwirkung eines Lärmschutzgesetzes, drastischere Strafen für Manipulationen, neue Verfahren (Messverfahren, Zulassungen), Geräuschmessungen, Definition von Geräuschgrenzwerten, Frontkennzeichen für Motorräder, allgemeine Halterhaftung (www.silent-rider.de/initiative).



Beispiele für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gegen Motorradlärm in der Eifel. Rechts: Tempo 50 (damit wird eine Geschwindigkeitsüberschreitung teuer), Überholverbot (erhöht den Anteil gebundener Verkehr) und Dialogdisplay (im Hintergrund als Mahnung). Oben: Hinweis auf Sperrung für Motorräder an Samstagen, Sonn- und Feiertagen.



VEREINIGTE ARBEITSKREISE GEGEN MOTORRADLÄRM

In den Vereinigten Arbeitskreisen gegen Motorradlärm (VAGM e. V.) finden Motorradlärm-Betroffene und Motorradlärm-Bürgerinitiativen aus Deutschland und den angrenzenden Ländern eine Plattform und eine Interessensvertretung. Entstanden sind die VAGM e. V. aus einer Initiative des Arbeitskreises Motorradlärm im BUND für Umwelt und Naturschutz. Mitglieder und Aktivisten sind in der Regel Betroffene – also zumeist Anwohner beliebter Motorradstrecken mit viel Lärm und vielen Unfällen.

Die vereinigten Arbeitskreise haben ebenfalls einen Forderungskatalog aufgestellt (motorradlaerm.de/forderungen-an-die-politik) – basierend auf einem Motorradlärm-Colloquium unter Beteiligung von Umweltbundesamt, BUND und Polizeisachverständigen in Stuttgart im Herbst 2009. Zentrale Forderungen richten sich an den Schutz von Anwohnern und Erholungssuchenden sowie an Gesetzesänderungen. Der Katalog wird fortgeschrieben.

HÜCKESWAGEN

An sieben lärmintensiven Stellen werden in Hückeswagen Biker und Autofahrer durch Schilder sensibilisiert, leise durch die Stadt zu fahren. Auf der Collage sind über einem schlafenden Baby drei Motorradfahrer zu sehen. Das "psst..." und "Rücksicht" erinnern Biker daran, möglichst leise durch Hückeswagen und dessen Wohngebiete zu fahren.



LAUTERTAL

Auch im Großen Lautertal auf der Schwäbischen Alb (Kreis Reutlingen) ist die Lärmbelastung durch Motorradfahrer hoch. Vor allem an den Wochenenden ist das kurvige Tal ein gefragtes Ausflugsziel. Seit Mitte Juni 2018 gelten auf der Strecke zwischen Buttenhausen und Indelhhausen 500 m vor den Ortseingängen bis 500 m danach ein Tempolimit ausschließlich für Motorradfahrende. Statt 100 km/h sind nur noch 50 km/h zulässig. Die Beschränkung gilt an den Wochenenden sowie an Feiertagen von Mai bis August, wenn der Freizeitverkehr am stärksten ist.

LAND BADEN-WÜRTTEMBERG

Im Sommer 2019 sind 29 baden-württembergische Kommunen einer gemeinsamen Initiative mit dem Verkehrsministerium beigetreten, um gemeinsam gegen Motorradlärm aktiv zu werden. Ziel: Mit vereinter Kraft dem weit verbreiteten Problem Motorradlärm in der Öffentlichkeit deutlich mehr Gewicht zu verleihen und mit einer Stimme an politische Entscheidungsträger beim Bund und der Europäischen Union heranzutreten.

Ansatzpunkte sind ähnlich der Forderungen von Silent Rider. Ein gemeinsamer Forderungskatalog zur Eindämmung von Motorradlärm wurde im Februar 2020 vorgestellt ([vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/initiative-motorradlaerm-schon-81-staedte-gemeinden-und-landkreise-fordern-weniger-motorradlaerm](https://www.vbm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/initiative-motorradlaerm-schon-81-staedte-gemeinden-und-landkreise-fordern-weniger-motorradlaerm))

Kurzfristig hat das Ministerium für Verkehr im Mai 2019 ein Förderprogramm in Höhe von 130.000 EUR für die Anschaffung von Motorradlärm-Displays eingerichtet. Der Fördertopf musste zwischenzeitlich deutlich aufgestockt werden. Das Ministerium fördert insgesamt 28 Displays in 23 Kommunen. Bei Pilotversuchen in den Jahren 2015 und 2016 in drei "Motorrad"-Regionen konnte eine Absenkung der Lärmwerte von Motorrädern im Mittel um 1,1 bis 2,2 dB(A) nachgewiesen werden.

Bundesweit gibt es nur wenige praktische Erfahrungen mit der Umsetzung von Maßnahmen gegen Motorradlärm. Beispiele, die reproduzierbar spürbare und dauerhafte Erfolge belegen können, fehlen bislang.

Maßnahmen, die gleichzeitig auf verschiedenen Handlungsebenen ansetzen, versprechen die größten Erfolgsaussichten. Um diesem Ansatz zu genügen, wird nachfolgend versucht – ausgehend von den unterschiedlichen Forderungskatalogen, den bisherigen Erfahrungen und den Zielen der hier dokumentierten Initiativen Handlungsansätze auf unterschiedlichen Ebenen darzustellen:

- **Ausbau der Interessenvertretung gegen Motorradlärm**
Viele Maßnahmen können nur übergemeindlich vorangetrieben werden. Deshalb ist eine Kooperation mit Interessenvertretungen von der regionalen bis zur Bundesebene notwendig, um notwendige Gesetzesinitiativen auf den Weg zu bringen.
- **Änderung der Zulassungsvoraussetzungen für Motorräder**
Das Problem Motorradlärm wird dauerhaft nur zu lösen sein, wenn Motorräder durch technische Lösungen zu hohe Pegel nicht mehr erreichen können. Das hängt zuallererst mit der Typenzulassung zusammen, die auf EU-Ebene geregelt wird. Hier liegt deshalb ein wesentlicher Ansatzpunkt.

- Um den von Motorrädern erzeugten Lärm zu reduzieren, wird eine abgestimmte Lärmschutzpolitik auf europäischer und nationaler Ebene gefordert. Dies muss durch ein zentrales Lärmschutzgesetz, in dem die EU-weiten Grenzwerte massiv verschärft werden, ermöglicht werden.
- Geltung der "neuen EU-Lärmvorschriften für Motorräder" nicht nur für Neufahrzeuge, sondern auch für Altfahrzeuge – ggf. nach Ablauf von Übergangsfristen.
- Die Verwendung von lärmsteuernden Auspuffklappen und elektronischen Regelungen, die negativen Einfluss auf die Lärmemissionen haben, muss verboten werden.
- Einführung einer absoluten Schallobergrenze sowohl für Standgeräusche als auch für Fahrgeräusche von Motorrädern – unabhängig von vorgegebenen Prüfzyklen. Die Obergrenze muss Umwelt- und Gesundheitsbelangen gerecht werden. Die Grenzwerte müssen sowohl für Neuzulassungen als auch (ggf. nach Ablauf von Übergangsfristen) für Altfahrzeuge gelten.
- Neue Automodelle sollen nach einem Beschluss des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz des Europäischen Parlaments ab 2022 automatisch Geschwindigkeitsbegrenzungen erkennen und selbsttätig abbrem sen können ("Intelligent Speed Assistance", ISA). Durch eine Kombination aus Kameras und GPS erkennt das System Geschwindigkeitsbeschränkungen. Ab 2024 gilt diese Regelung für alle Neufahrzeuge. Es ist zu fordern, dass dieses System (oder Systeme mit vergleichbarer Wirkung) auch für Motorräder zur Pflicht werden.
- Im Zuge der Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs ist schrittweise ein Verbot von Motorrädern mit Verbrennungsmotoren und die Förderung von Motorrädern mit E-Antrieben anzustreben, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

■ **Intensivere Nutzung und Erweiterung des straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums**

Der Einsatz und die Verbesserung des straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums dienen dazu, die Einhaltung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen in den Bereichen Veränderungen am Fahrzeug und Einhaltung der Verkehrsregeln zu überwachen und ggf. zu sanktionieren:

- Einführung von Frontkennzeichen für Motorräder.
- Einführung einer echten Halterhaftung im fließenden Verkehr für verkehrs- und unfallgefährdende Verstöße von Motorradfahrenden. Dabei hätte der Halter das Bußgeld usw. zu tragen, wenn der Fahrzeugführende nicht zu ermitteln ist.
- Einführung einer "Geräuschmessung light", die es der Polizei vor Ort ermöglicht, gerichtsfest die Geräuschentwicklung eines Auspuffs zu messen und Manipulationen zu erkennen, möglichst einsetzbar für den fließenden Verkehr.
- Einführung von Sanktionen mit tatsächlich abschreckender Wirkung bei Emissions- und Geschwindigkeitsverstößen, sowie bei Manipulationen am Auspuff und am Luftfilter (Punkte, Geldstrafe/ -buße, Erlöschen der Betriebserlaubnis, Stilllegung, Beschlagnahme u. ä.).
- Einführung einer jährlichen Pflicht zur Überprüfung der Geräuschemissionen von Motorrädern im Rahmen einer Umweltuntersuchung bei den zuständigen Prüfstellen.



- Betroffene Ortsausgänge als typische Motorradlärm-Hotspots sind mit einer gestaffelten Geschwindigkeitsbegrenzung zum beschleunigungsreduzierten Fahren zu entschleunigen.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke zumindest an den Wochenenden in den Sommermonaten (z. B. auf 70 km/h). Die im April 2020 erfolgte deutliche Erhöhung der Bußgelder und Verschärfung der Fahrverbotsregelung unterstützen diese Maßnahme.
- Überholverbote als flankierende Maßnahmen und Unterstützung für andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.
- Besondere Berücksichtigung von Straßen durch und an Schutzgebieten bei Maßnahmen gegen Lärmemissionen und Lärmkontrollen wegen ihrer Naturschutzfunktion und als Stätten des ruhigen Naturerlebens.
- Einschlägig bekannte Strecken sind, wenn das übrige Maßnahmenrepertoire nicht zum gewünschten Erfolg führt, als Ultima Ratio mit Streckensperrungen zu belegen. Diese Verbote können auf die Nachtstunden 22-6 Uhr, die Sommersaison oder Samstage, Sonn- und Feiertage beschränkt werden.
- Striktere Anwendung des § 45 Abs. 1a. 4. StVO: "Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten... Das gleiche Recht haben sie ferner... in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen."
- In der Übergangsphase von Motorrädern mit Verbrennungsmotoren auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge sollten in der Straßenverkehrsordnung Benutzervorteile für E-Motorräder ermöglicht werden (z. B. Verbot für Motorräder für bestimmte Strecken mit Ausnahme von E-Motorrädern).

■ **Straßenbauliche Maßnahmen**

Motorradlärm mit straßenbaulichen Maßnahmen (z. B. an Ortsausgängen) zu bekämpfen, ist ein schwieriges Unterfangen, da übliche Maßnahmen für Motorräder häufig wirkungslos oder gar kontraproduktiv sind (z. B. Engstellen, Fahrbahnversätze), fahrdynamisch wirksame Maßnahmen wie Aufpflasterungen zu Gefährdungen führen können oder zwar die Geschwindigkeit dämpfen, aber die Lärmemissionen erhöhen (wie z. B. Wechsel des Fahrbahnbelags).

Straßenbauliche Maßnahmen sind deshalb zur Reduzierung des von Motorrädern ausgehenden Lärms ungeeignet.



9.6 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld und reduziert die Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter den Motor warmlaufen lassen, reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es ergibt also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Weiße Fahrzeuge werden gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden.

Die Bundesregierung strebt an, bis 2030 die Zulassung von sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeugen in Deutschland zu etablieren – weiterhin ein Marktanteil von weniger als 20 %. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung macht sich jedoch erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % bemerkbar. E-Fahrzeuge sind zudem nicht geräuschlos, da bis 20 km/h künstliche Fahrgeräusche zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erzeugt werden müssen, ab ca. 40 km/h die Rollgeräusche dominant werden und zwischen 20 und 40 km/h E-Fahrzeuge auch nicht völlig geräuschlos sind. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist dennoch ein Beitrag zur Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.



10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2023 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2023 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt.

Strategisches Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten.

Für die Ortsdurchfahrt Oberdrees soll geprüft werden, ob es sinnvoll ist, den Bau einer Ortsumfahrung im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufzunehmen.



11. Finanzielle Informationen

Kosten der Aufstellung

Die Kosten der Aufstellung des Lärmaktionsplans betrugen 19.584,48 EUR brutto.

Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:
www.laerschutz.nrw.de/Foerderprogramme.

Die NRW-Bank gibt einen Förderrundbrief "Öffentliche Kunden" heraus, in dem aktuelle Informationen zum Thema "Lärmschutz in NRW" enthalten sind: www.nrwbank.de/de/corporate/Publikationen/Publikationsinhaltsseiten/foerderrundbrief_oeffentliche_kunden.html. Die NRW-Bank berät zudem öffentliche Kunden im Vorfeld der Förderanträge kostenlos und unverbindlich über den Einsatz geeigneter Förderprogramme.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da die Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Mobilität).

Auf Landesebene kann nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 1990" (RLS 90) auf Antrag des Eigentümers passiver Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragt werden. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden. Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an Straßen.NRW richten.

In die Beurteilung der Förderfähigkeit durch Straßen.NRW gehen im Wesentlichen die Immissionswerte, die Gebietskategorie, die Anzahl der Betroffenen und die Nutzung der betroffenen Flächen ein. Der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen und die Höhe der Förderung sind abhängig von der Prognose des Verkehrsaufkommens. Detaillierte Hinweise gibt Straßen.NRW unter www.strassen.nrw.de/umwelt/laerschutz.html. Ansprechpartner sind die entsprechenden Regionalniederlassungen von Straßen.NRW.



12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Überprüfung wird dadurch erfolgen, dass

- für die in der 3. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz der Betroffenenzahlen aus der 3. und 4. Runde ermittelt wird, sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2023 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik berechnet werden.

Die Verwaltung wird hierzu nach Abschluss des Lärmaktionsplans die für die Umsetzung der Maßnahmen zuständigen Stellen entsprechend informieren.

Die für die Bearbeitung des Lärmaktionsplans verantwortliche Stelle in der Stadtverwaltung wird den Umsetzungsstand des LAP in halbjährlichen Abständen überprüfen und ggf. die entscheidenden Akteure an die Umsetzung der Maßnahmen erinnern.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Als Anhang IV ist eine Tabelle beigefügt, in der die Wirkung der üblichen Maßnahmen zur Lärm-minderung an Straßen aufgeführt ist.

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärm-mindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Eine Abschätzung der Anzahl der Betroffenen ist nicht möglich, da die Angaben entsprechend den rechtlichen Vorgaben nur als Summe für das gesamte Stadtgebiet und nicht für einzelne Straßenabschnitte ausgewiesen werden. Damit ist eine abschnittsweise Abschätzung der Redu-zierung der Anzahl der Betroffenen als Voraussetzung für eine Gesamtbilanz nicht möglich.



Anhang I

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Lärmaktionsplan Rheinbach 3. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
1	22.11.2020	Mir ist nicht bekannt, wie die Anlieger der vielbefahrenen Bundesstraße sowie der davon abgehenden Straßen (insbesondere die Eckgrundstücke, die postalisch zu den Nebenstraßen gehören, aber von den Lärmemissionen her gesehen direkte Anlieger der B266 sind) zur Teilnahme an der Bürgersprechstunde bzw. Abgabe ihrer Anregungen und Vorschläge zur Lärminderung aufgefordert wurden. Jedenfalls möchte ich nach meinem Kenntnisstand auf folgende Formfehler im Verfahren hinweisen: Lt. Internet-Seite der Stadt Rheinbach (http://rheinbach.de/cms121/bws/planen_umwelt/projekte/index.shtml) läuft die Bürgerbeteiligung vom 02. bis 27.11.2020. Die Informationen dazu erschienen erst am 21.11.2020 im GA. Die Telefonnummer von Herrn Ptok zur Anmeldung der Teilnahme an der Bürgersprechstunde ist fehlerhaft (02226/17305); richtigerweise muss es heißen 02226/917-305. Über die bekanntgegebene fehlerhafte Nummer kann kein Bürger sich anmelden. Meine Fragen: In welchen Medien (Presse, Internet, schriftliche Einladungen usw) wurde der Aufruf zur Bürgerbeteiligung bisher bekannt gegeben? Werden nach der äußerst kurzfristigen Veröffentlichung der Einladung im GA die Fristen entsprechend verlängert? Abschließend möchte ich mich hiermit zur Teilnahme an der Bürgersprechstunde am 26.11.2020 um 16:00 Uhr anmelden.	Die Bürgerbeteiligung wurde entsprechend § 17 der Hauptsatzung über das Amtsblatt bekanntgegeben. Über diese Mindestvorgabe hinaus wurde die Beteiligung über die städtische Internetseite bekanntgeben und die Presse über den üblichen Presseverteiler informiert. Eine fehlerhafte, zu späte oder ausgebliebene Veröffentlichung der Presse kann zu keinem Formfehler führen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	27.11.2020	In den letzten Tagen habe ich mit vielen Anwohnern der Bundesstraße und den abgehenden Straßen: Landgraben, Mieler Straße (K61), Oberdreerer Straße, Marienstraße und Schulstraße über die Verkehrssituation und den Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP) gesprochen. Einige Bürgerinnen und Bürger haben mir auch ihre Hinweise und Stellungnahmen per E-Mail, in Telefonaten und persönlichen Gesprächen mitgeteilt. Alle Betroffenen haben ausdrücklich ihre Zustimmung zum LAP und die notwendige zeitnahe Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen erklärt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Nicht alle Anwohner hatten z. B. wg. Zeitmangel, Verhinderung, Krankheit oder fehlenden digitalen Möglichkeiten Gelegenheit ihre Zustimmung und weitere Hinweise und Beschwerden der Planungsabteilung der Stadt Rheinbach mitzuteilen. So konnten die Bürger/innen in der kurzen Zeit auch eine geplante Unterschriftenaktion, in der Sie auf die Dringlichkeit der Maßnahmen auf Grund der massiven, gesundheitsgefährdenden Lärm- und Abgasbelastung hinweisen wollten, nicht mehr organisieren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich wurde jedoch durchgängig von allen in meinen Funktionen als Ratsherr und Ortsvorsteher gebeten, im laufenden Verfahren die Interessen der Anlieger zu vertreten bzw. in ihrem Sinne zu agieren. Diesem Ansinnen und Wunsch komme ich hiermit nach.		
		Die betroffenen Bürger sprechen sich für folgende lärmmindernde Maßnahmen aus:		
		▪ Beschilderung von Tempo 30 km/h auf der gesamten Ortsdurchfahrt ▪ durchgehendes Überholverbot ▪ Änderung der Straßenbeleuchtung	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten. Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten. Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		▪ Mehr "Grün" durch Bepflanzungen im Straßenraum	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Querungshilfen an der Schulstraße und Mieler Straße (K61)	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Verlegung der Bushaltestelle von der Ecke Bundes-/Mieler Straße zur Einmündung Schulstraße	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Geh- und Radwegeverbreiterungen soweit technisch möglich und verlängerter Ausbau des Radwegs in Richtung Norden	Im Rahmen der Abwägung zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die nun im Lärmaktionsplan enthalten ist, wurde diese Frage behandelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Bei der Bebauungsplanentwicklung zum Gelände "Bauerfeind" sollen am querenden Landgraben sog. Landgrabentore zwecks Schallschutz errichtet werden	Das Thema Schallschutz und sich daraus ergebene Festsetzungen ist ein elementarer Bestandteil von Bauleitplanverfahren und wird auch im Falle einer Fortsetzung des Bauleitplanverfahrens Rheinbach-Oberdrees Nr. 11 „Bundesstraße, Mieler Straße, Landgraben“ zur Anwendung kommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Bau einer Hochbeetmittelsinsel vor dem Ortseingang aus Norden kommend, etwa in Höhe der landwirtschaftlichen Halle Willkens	Die B 266 wird auf dem Straßenabschnitt von einer wertvollen Baumallee begleitet und ist daher nicht geeignet für bauliche Erweiterungen. Der Lärmaktionsplan sieht eine Querungsstelle Höhe Mieler Straße vor. Diese könnte als Mittelsinsel mit Querungssicherung ausgebaut eine entsprechende Wirkung übernehmen. Ein Ausbau als Hochbeet soll aufgrund der schlechten Einsehbarkeit nicht erfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Aufstellung zweier "fester Blitzer" an den Ortseingängen	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ verstärkte technische Fahrzeugkontrollen durch die Polizeibehörden (laute und manipulierte Schalldämpfer, illegal getunte KFZ, Motorrad-Kontrollen, aktive Mitarbeit der Stadt Rheinbach beim Projekt "Silent Rider"	Motorradlärm ist nicht originärer Gegenstand des Lärmaktionsplans, dennoch behandelt er das Thema im Grundsatz in einem gesonderten Kapitel. Die Bekämpfung von Motorradlärm ist eher großräumig für den Bereich der Westeifel zu sehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ farbige Markierungen der Radwegquerungsflächen an den Einmündungen der Seitenstraßen	Die Markierung wird aus Kostengründen nur im Ausnahmefall eingebracht, bei z.B. im Straßenverkehr über das übliche Maß hinausgehende Verkehrsgefährdungen. Dies ist für den Bereich der OD Oberdrees nicht der Fall.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Linksabbiegespur auf der B266 in die K65 (Peppenhovener Straße); viel besser noch wäre der Bau eines Verkehrskreisels mit möglicher Anbindung des Neubaugebietes "Am alten Bahndamm"	Der Straßenabschnitt ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Bau eines Kreisverkehrs zwischen Oberdrees und Essig in Höhe der Einmündung der Ortszufahrt nach Niederdrees (Niederdreerer Straße), die seit ein paar Jahren wg. Unfallhäufigkeit KFZ gesperrt ist.	Der Straßenabschnitt ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Als erste vordringliche Maßnahme beantrage ich, die Straßenverkehrsbehörde Rheinbach bzw. Siegburg möge die Einrichtung eines "Tempo 30 Korridors" für die gesamte Ortsdurchfahrt Oberdrees erlassen.	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten und unterliegt zunächst der Einzelfallprüfung zur Anordnungsfähigkeit.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im Zusammenhang mit der "3. Runde" zum Lärmaktionsplan füge ich zur besseren Information über die Gesamtlage meinen Antrag vom 30.12.2018, "Verbesserung der Verkehrssituation in Rheinbach-Oberdrees", der vom Ausschuss für Stadtentwicklung - Umwelt, Planung und Verkehr am 12.03.2019 einstimmig zur Umsetzung durch die Verwaltung der Stadt Rheinbach beschlossen wurde. Dabei möchte ich darauf hinweisen, dass die in meinem Antrag angeregte Alternative zum Bau eines Kreisverkehrs am nördlichen Ausgang von Oberdrees, nunmehr mit der o. g. Alternative Nr. 15 abzugleichen ist.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
2	24.11.2020	Als Anwohner des Ölmühlenwegs (Nr. 93) auf Höhe des Waldhotels, haben wir seit Jahren mit immer größer werdender Lärmbelästigung durch Auto und Motorlärm zu tun. Insbesondere die Erhöhung des Tempolimits von 60 auf 70 km/h hat diese Situation noch verschlechtert.	Die L 113 Ölmühlenweg ging aufgrund einer DTV <8.200 Kfz/24 h (siehe im Internet NWSIB-online DTV 7.336) nicht in die Lärmkartierung ein. Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat in seiner Sitzung am 18.3.2021 folgenden Beschluss gefasst: "Von einer Betrachtung von außerhalb der kartierten Gebiete befindlichen Belastungsachsen (Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von unter 8.200 Kfz) wird im Rahmen der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung abgesehen."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zudem sehen wir seit Jahren gefährliche Verkehrssituationen an der Einmündung der Landstraße aus Richtung Todenfeld auf den Ölmühlenweg, bis hin zu Verkehrsunfällen. Wir schließen uns daher der Bitte der Familie Fröhlich-Wolters an (Nr. 97), um Berücksichtigung unserer Situation bei der Erarbeitung ihres Aktionsplanes zur Eindämmung der Lärmbelästigung durch den Autoverkehr in Rheinbach.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Mögliche Lösungen der Problematik wären eine Reduzierung des Tempolimits auf 50 km/h bis hinter das Forsthaus und zusätzlich z.B. ein Kreisverkehr auf der Höhe desselben an der Einmündung der Straße nach Todenfeld, welches maßgeblich zur Temporeduzierung und somit auch zur Reduktion des Geräuschpegels beitragen würde.	Siehe oben.	. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	22.11.2020	Wir sind direkte Anlieger des Ölmühlenweg Wegs, ab Ortschaft Rheinbach bis Waldhotel. Im Sommer dieses Jahrs haben wir mit Unterstützung von Herrn Steig und Frau Krupp, bereits einen Bürgerantrag zur Verkehrsberuhigung gestellt. Sehr gerne weisen wir auch im Rahmen diesen Aktionsplan erneut auf die enorme Belastung durch das hohe Verkehrsaufkommen hin, insbesondere das Tempolimit von 70 km/h ist uns ein Anliegen. Dieses muss überdacht und aus unserer Sicht auf Tempo 50 reduziert werden. Im Rahmen des Bürgerantrags wurde durch die CDU-Ratsmitglieder Herr Ständer, in Zusammenarbeit mit Herrn Wolff, ein erster Umsetzungsvorschlag erarbeitet. Dieser beinhaltete, neben einigen weiteren Ideen zur Verkehrssicherheit, folgende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und damit Lärminderung:	Die L 113 Ölmühlenweg ging aufgrund einer DTV <8.200 Kfz/24 h (siehe im Internet NWSIB-online DTV 7.336) nicht in die Lärmkartierung ein. Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat in seiner Sitzung am 18.3.2021 folgenden Beschluss gefasst: "Von einer Betrachtung von außerhalb der kartierten Gebiete befindlichen Belastungsachsen (Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von unter 8.200 Kfz) wird im Rahmen der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung abgesehen."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Tempo 50 bis zum Waldhotel	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Alternierende Verkehrsinseln ab Ortschild bis Waldhotel	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	22.11.2020	Konkret geht es mir hier um die L113 bis zum Schnittpunkt mit der L492. Die seit Jahren steigende sehr hohe Verkehrsbelastung, sowohl durch Berufsverkehr als auch vor allem an dem Wochenende durch Ausflugsverkehr, haben zu für die Anwohner teilweise kaum noch erträglichen Lärmemissionen geführt. Das ansonsten hierdurch noch herbeigeführte Gefährdungspotential soll an dieser Stelle wegen des Focus auf die Lärmemissionen nur der Vollständigkeit halber mit erwähnt sein.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Dem Rat liegt seit einiger Zeit ein Bürgerantrag von Frau Stephanie Fröhlich vor, der nicht nur von allen Anwohnern im Bereich Ölmühlenweg ab Stadtgrenze, Neukirchener Weg und Waldwinkel mitgetragen wird, sondern auch von vielen Erholungssuchenden im Bereich des Rheinbacher Stadtwaldes unterstützt wird. Nicht zuletzt hat sich auch der Eifelverein aus diesem Grund mit hinter diesen Bürgerantrag gestellt. Die genannten Eckpunkte zur Lärmreduktion sind vor allem:	Die L 113 Ölmühlenweg ging aufgrund einer DTV <8.200 Kfz/24 h (siehe im Internet NWSIB-online DTV 7.336) nicht in die Lärmkartierung ein. Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat in seiner Sitzung am 18.3.2021 folgenden Beschluss gefasst: "Von einer Betrachtung von außerhalb der kartierten Gebiete befindlichen Belastungsachsen (Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von unter 8.200 Kfz) wird im Rahmen der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung abgesehen."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit im genannten Bereich auf 50 km/h,	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		durchgehendes Überholverbot und ggf. noch ein "Ein bremsen" des Verkehrs durch alternierende Verkehrsinseln.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		In diesem Zusammenhang möchte ich die durchaus nicht polemisch gemeinte Frage stellen, warum es z.B. im weiteren Verlauf der L492 in Richtung Todenfeld möglich war "lediglich" aus Gründen der Verkehrssicherheit genau diese Maßnahmen, Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h und Überholverbot - mitten im Wald – zu installieren, die Nöte der direkt durch den Verkehr, als auch durch dessen Emissionen und Gefährdungen, stark betroffenen Bürger aber hinten an zu stellen.	An dieser Stelle befindet sich eine Kurve mit Zufahrt zu einem Parkplatz und auf der gegenüberliegenden Seite die Waldkapelle. Die Anordnung im Rahmen einer Einzelfallprüfung erfolgte wegen dem an dieser Stelle erhöhten querenden Fußgängeraufkommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	23.11.2020	Auch wir sind Anlieger der Bundesstraße 266 in Rheinbach-Oberdrees. Unser Anliegen besteht darin, eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h.	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten. Die zwischenzeitlich durchgeführte Einzelfallprüfung kommt zu einem positiven Ergebnis, muss aber noch angeordnet werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Dies ist sicherlich zeitnah nicht umsetzbar, deshalb wären Geschwindigkeitsmessungen in Form von festinstallierten Geräten an beiden Ortseingängen eine schnelle und sinnvolle Lösung. Durch diese Maßnahme wäre es möglich erstmal die vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung zu kontrollieren und durchzusetzen.	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	23.11.2020	Ich wohne mit meiner Familie (2 Kinder 1 und 4) an der B266 in Oberdrees. Es muss zwingend etwas passieren, es ist vermehrt in der letzten Zeit dazu gekommen, dass wir unseren Sohn (1) mit Mühe und Not im Bett haben und schläft. Da kommen schon wieder Rübenfahrzeuge mit erhöhter Geschwindigkeit und Lärm das unser Sohn wach wird. Mir ist aufgefallen das dies meist LKWs mit Kennzeichen aus KO/MY/WW sind, diese könnten auch die Abfahrt Heimerzheim nehmen. Vielleicht könnte man die Zuckerfabrik Pfeifer & Langen auffordern ihre Lieferanten anzuweisen, die Ortschaften zu meiden. Wie es in Kuchenheim auch der Fall ist oder im Innenstadtbereich Euskirchen ab 22Uhr auch verboten ist für Rübenfahrzeuge.	Einzelereignisse, wie beispielsweise die Rübenkampagne, sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Zuckerfabrik wird in der Regel von der Landwirtschaft beliefert, die in Bezug auf die Transportwege nicht weisungsgebunden handeln. Zudem verstößt die Aufforderung gegen den Widmungszweck der Landes- und Bundesstraßen. Hinweis: Die Kennzeichen von Lkw sind nur sehr eingeschränkt ein Hinweis darauf, welche Route befahren wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Des Weiteren muss in Oberdrees zwingend eine ständige Geschwindigkeitskontrolle stattfinden mit Hilfe von stationären Radarfallen inmitten der Ortschaft. Bei gleichzeitiger Einführung von Tempo 30.	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich kann Ihnen aus eigener Erfahrung sagen das die mobile Geschwindigkeitskontrolle nicht funktioniert, der Caddy steht, wenn er dann mal da ist bei mir vor der Tür. Prompt ab diesem Moment warnen sich die Autofahrer untereinander und alles fährt 50, ist der Caddy weg wird wieder viel schneller gefahren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch ist es der Fall, dass im Sommer sehr viele Motorradfahrer von Miel kommend in Richtung Rheinbach abbiegen und dann mit Vollgas beschleunigen, dies führt zu einer massiven unerträglichen Lärmbelastung für Mensch und Tier. Die Polizei muss in Oberdrees viel mehr Kontrollen durchführen, die auch solche Fahrer betreffen. Ich würde Sie bitten und auffordern jetzt im 3. Abschnitt endlich etwas zu unternehmen und tätig zu werden, bis zum heutigen Tage wurden wir in Oberdrees von der Stadt Rheinbach ja ziemlich alleine gelassen mit unseren Problemen.	Motorradlärm ist nicht originärer Gegenstand des Lärmaktionsplans, dennoch behandelt er das Thema im Grundsatz in einem gesonderten Kapitel. Die Bekämpfung von Motorradlärm ist eher großräumig für den Bereich der Westeifel zu sehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	24.11.2020	Die Art und Weise, wie Sie uns Bürger zu einer Bürgerbeteiligung auffordern, ist m.E. schon recht abenteuerlich. Nur dank der guten Informationen unseres Ratsherren, Kurt Brozio, konnte ich mich mit dem Thema Lärmaktionsplan Oberdrees B 266 befassen.	Die Bürger- und Behördenbeteiligung wurde ordnungsgemäß bekanntgegeben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Das Verkehrsaufkommen, nicht nur in Spitzenzeiten, durch Autos und LKWs ist überdurchschnittlich. Der Lärmpegel ist hoch und gesundheitsgefährdend. Eine Überquerung der Straße, nicht nur für Kinder, ist lebensgefährlich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf max. Tempo 30 halte ich für sinnvoll.	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten. Die zwischenzeitlich durchgeführte Einzelfallprüfung kommt zu einem positiven Ergebnis, muss aber noch angeordnet werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Dies müsste aber auch durch entsprechende Kontrollen ständig überwacht werden.	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Eine angemessene Verkehrsberuhigung ist nur zu erreichen durch eine Ortsumgehung oder durch eine geänderte Verkehrsleitführung für den Durchgangsverkehr über die A 61 mit Zu- und Abfahrt in Swisttal-Heimerzheim.	Der Bau einer Ortsumfahrung ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht enthalten. Wenn überhaupt, könnte ein Bau erst nach 2030 erfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	23.11.2020	Die Ortsdurchfahrt in Oberdrees ist eine lebensgefährliche Straße, ein Überqueren ist bei diesem Verkehrsaufkommen fast unmöglich. Kinder haben ohne Eltern fast gar keine Chance.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Am Tag ist es schon sehr schlimm und nachts kommt man auch gar nicht zur Ruhe. Unser Schlaf wird häufig von Rasern und LKW gestört. Das gefährdet unsere Gesundheit!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Sollte auf der A61 eine Sperrung sein, ist das Verkehrsaufkommen so hoch, dass man aus seiner eigenen Einfahrt nicht mehr rauskommt.	Der Hinweis ist als verkehrliches Problem wie auch lärmtechnisch als Einzelereignis nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Seit vielen Jahren wird die Situation immer schlimmer. Wir fordern deshalb die Einrichtung einer "Tempo 30 Zone".	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zusätzlich sollten an den Ortseingängen feste Blitzer installiert werden, die durch mobile Messungen in der Ortsmitte unterstützt werden.	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir, meine Mutter und ich, wohnen im Haus Bundesstraße 25. Mir gehört auch das Mietshaus Bundesstraße 23. Meine Mieter führen mit mir ständige Diskussionen wegen der Lärmbelastung. Das ist eine sehr unangenehme Sache, weil man eigentlich in Frieden leben möchte. Meine Mieter unterstützen natürlich diese Eingabe.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	23.11.2020	Ich bitte die Ortsdurchfahrt zur Tempo 30 Zone zu machen.	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im optimalen Fall mit zwei festen Blitzern an den Ortseingängen, bzw. regelmäßigen Tempokontrollen.	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Bei Sperrungen der A61 kommt man vom eigenen Grundstück nicht auf die Straße.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	23.11.2020	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 wäre gut, da sich aber schon fast niemand an Tempo 50 hält erhoffe ich mir davon nicht allzu viel.	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ohne eine dauerhafte Kontrolle durch Blitzer auf allen Seiten und an beiden Ortsein- und ausgängen wird das nicht helfen.	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zusätzlich dazu wäre eine Kontrolle in der Mitte der Ortsdurchfahrt über mobile Geräte nötig, sonst dreht man von dort an wieder auf.	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay ein-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
			gesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	
		Diese Blitzer müssten zudem so eingestellt sein, dass auch Motorradfahrer erfasst werden, die sind im Sommer die schlimmsten und lautesten Raser. Es fahren oft Gruppen von 20 und mehr Harley Davidson Fahrern hintereinander laut aufdrehend durch den Ort, damit wir auch in den Genuss der dröhnenden Maschinen kommen. Auch wenn diese nur Tempo 30 fahren, ist der Lärm unerträglich. Draußen sitzen und den eigenen Garten genießen ist nicht mehr möglich. Hierbei spielt mit Sicherheit eine Rolle, dass Autos und Motorräder zunehmend lauter gebaut werden und die Fahrer sich gerne selbst lärmern hören, vor allem mitten in der Nacht oder sonntags morgens, wenn es überall still ist, wird so richtig aufgedreht. Manchmal glaube ich, auf dem Nürburgring zu wohnen (sowohl bei einem Motorrad- als auch bei einem Autorennen oder beim Truck Grand Prix).	Motorradlärm ist nicht originärer Gegenstand des Lärmaktionsplans, dennoch behandelt er das Thema im Grundsatz in einem gesonderten Kapitel. Die Bekämpfung von Motorradlärm ist eher großräumig für den Bereich der Westeifel zu sehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Und die Rübenfahrzeuge sind nicht mehr langsame Traktoren, sondern hochmotorisierte LKW, denen ein Tempolimit scheinbar unbekannt ist, wahrscheinlich müssen sie möglichst viel in möglichst wenig Zeit liefern. Sie rasen z.Zt. im Minutentakt durch den Ort, wobei, wenn sie entladen sind, die Anhänger mit viel Getöse über die Kanaldeckel hupsen. Da bebt der Boden und es klappern die Tassen im Schrank. Viele dieser LKW kommen aus dem Kreis Mayen- Koblenz (MY /MYK), da könnte die Zuckerfabrik die Fahrrouten verändern, z.B. über die Autobahn zur Abfahrt Heimerzheim.	Einzelereignisse, wie beispielsweise die Rübenkampagne, sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weiterverfolgt. Hinweis: Die Kennzeichen von Lkw sind nur sehr eingeschränkt ein Hinweis darauf, welche Route befahren wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zusätzlich hinterlassen die LKW sehr viel Dreck, gerne bringe ich einen "Abstrich" von meiner Fensterbank im Bad (da ist immer das Fenster offen) mit um zu demonstrieren, wie viel Dreck sich innerhalb eines Monats davon im Haus verteilt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Straße überqueren geht zu Stoßzeiten (16-19 h) gar nicht, vor Kurzem habe ich fast 5 Minuten an der Straße gestanden, um auf die andere Seite zu kommen, die Autos und LKW waren zu schnell, als dass ich hätte rennen können. Wenn aber zusätzlich eine Querungshilfe angelegt würde, an der angehalten werden müsste, würde das zu noch mehr Lärm und Gestank führen, und manch ein Fahrer würde sich ärgern und dann extra richtig aufdrehen, wenn er wieder fahren darf. Und es soll ja darum gehen, den Lärm zu reduzieren und nicht in eine andere Art zu lenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		M.E. ist die einzig wirksame Maßnahme zur Verkehrsberuhigung der Bundesstraße eine Ortsumgehung.	Der Bau einer Ortsumfahrung ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht enthalten. Wenn überhaupt, könnte ein Bau erst nach 2030 erfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	24.11.2020	Wir wohnen mit unseren drei kleinen Kindern in der Bundesstraße 18 in Oberdrees. Das Überqueren dieser lebensgefährlichen Straße, an der sich übrigens niemand an Tempo 50 hält, ist quasi unmöglich. Das betrifft auch, dass Thema aus der Hofeinfahrt rausfahren. Dort ist es fast unmöglich raus zu kommen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Autofahrer und vor allem LKW-Fahrer, die durch z. b. eine Sperrung der A61 noch hinzukommen, verschlimmern die ganze Situation natürlich nochmals ...Tag, soweit Nacht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Alle paar Monate steht vor unserer Türe ein "Blitzer" Auto. An diesen Tagen merken wir, wie schön "ruhig" es sein kann.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir fordern für Oberdrees im Rahmen der Bürgerbeteiligung auf der Bundesstraße: ▪ Tempo 30,	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		feste und mobile Blitzer,	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Querungshilfen an den Bushaltestellen und an der Hauptkreuzung,	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		sowie technische Kontrollen durch die Polizeibehörden.	Motorradlärm ist nicht originärer Gegenstand des Lärmaktionsplans, dennoch behandelt er das Thema im Grundsatz in einem gesonderten Kapitel. Die Bekämpfung von Motorradlärm ist eher großräumig für den Bereich der Westeifel zu sehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir unterstützen die Maßnahmen im Gutachten zum Lärmentwicklungsplan, damit unsere Gesundheit geschützt, die Sicherheit - vor allem unserer Kinder - sowie unsere Lebensqualität verbessert wird.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	25.11.2020	Die Ortsdurchfahrt in Oberdrees ist eine gefährliche Bundesstraße, ein Überqueren ist bei diesem Verkehrsaufkommen ein Risiko was 5 – 10 Minuten dauern kann. Kinder haben ohne Eltern kaum eine Möglichkeit eine Verkehrslücke zu erkennen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der Verkehrslärm am Tag ist es schon sehr schlimm, der sich nachts noch steigert von Rasern und LKW, die unseren Schlaf stören. Das ist schlecht für unsere Gesundheit!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Sollte auf der A61 eine Sperrung sein, ist das Verkehrsaufkommen so hoch, dass man aus seiner eigenen Einfahrt nicht mehr rauskommt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Als Verkehrsberuhigung fordern wir deshalb die Einrichtung einer "Tempo 30 Zone".	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zusätzliche feste Blitzer an den Ortseingängen wäre eine gute Maßnahme. Seit Jahren gibt es keine Mobilemessungen mehr in der Ortsmitte! Meine Mieter unterstützen natürlich diese Eingabe.	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
13	25.11.2020	Der Entwurf des neuen Lärmaktionsplan der Stadt Rheinbach sieht vor, dass die L471 von der B266 nur bis zum Ortseingang Wormersdorf (Beginn der Wormersdorfer Straße) untersucht wird, die Wormersdorfer Straße im Dorf aber nicht. Es kann doch nicht sein, dass die Millionen - insbesondere bei Staus auf der A61-KFZ+ Motorräder + LKW (Ein Lastkraftwagen ist durchschnittlich so laut wie zwanzig Personenkraftwagen) pro Jahr alle am Ortseingang verschwinden, sich in Luft auflösen. Die Nichtberücksichtigung des Wormersdorfer Dorfkerns stößt bei mir auf völliges Unverständnis und geht offensichtlich an der Realität vorbei. Tatsache ist doch, dass die Anwohner*innen der Wormersdorfer Straße extrem durch Lärm belastet werden und dringend Maßnahmen zur Lärmreduzierung notwendig sind.	Grundlage des Lärmaktionsplans ist die Lärmkartierung des LANUV. NWSIB-online ist zu entnehmen, dass es für den Bereich Wormersdorf keine Zählstelle gibt. Aufgrund der Zählstellen in Ersdorf (DTV 4.113 Kfz) und auf der K 62 (DTV 3.198 Kfz) wurde offensichtlich darauf geschlossen, dass die Ortsdurchfahrt Wormersdorf mit einer DTV von <8.200 Kfz einzustufen und damit nicht Gegenstand der Lärmkartierung ist. Die Stadt Rheinbach hat bereits mit dem Straßenbaustraßen Träger Kontakt aufgenommen und einen Antrag auf Einrichtung einer zusätzlichen Zählstelle gestellt. Der Antrag wurde genehmigt, so dass bei der nächsten Fortschreibung des LAP auch die Ortsdurchfahrt Wormersdorf auf Grundlage der dann zu erstellenden Lärmkartierung betrachtet werden kann.	Aufnahme des Hinweises in den Lärmaktionsplan.
		Nicht nur das Wormersdorf lärmtechnisch gesehen nur als Randnotiz vorkommt...	Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat in seiner Sitzung am 18.3.2021 folgenden Beschluss gefasst: "Von einer Betrachtung von außerhalb der kartierten Gebiete befindlichen Belastungsachsen (Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von unter 8.200 Kfz) wird im Rahmen der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung abgesehen."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		...geht der Lärmaktionsplan bezüglich einer Lärmreduktion durch Förderung des Fußgänger- und Radverkehr von veralteten Annahmen und Konzepten aus. Im Kapitel 9.2.3 Förderung Radverkehr geht der vorliegende Lärmaktionsplan von einem total veralteten Radwegekonzept aus: Zitat: <i>"Der ADFC, Ortsgruppe Rheinbach, hat 2016 ein Radwegekonzept für die Kernstadt Rheinbach erstellt. Radverkehr auf der Achse Klosterstraße - Vor dem Voigtstor (Belastungsachse) wird als "absolut problematische Situation für Radfahrer" identifiziert und aus der Radwegenetz ausgeklammert. Stattdessen wird dem Radverkehr eine weitläufige Umfahrung nördlich der Belastungsachse, der sogenannte "Hauptverbindungswege durch Rheinbach und Einkaufsweg Ost" angeboten. Das geht an der Realität vorbei. Der Radverkehr nimmt, wie auch der Fußverkehr, möglichst den kürzesten Weg. Für Ziele/ Quellen entlang der belasteten Achse (Wohnen, Einzelhandel) und dem Wohngebiet südlich der Belastungsachse bietet die Umfahrung keine Lösung."</i> Stadt Rheinbach Lärmaktionsplan 3. Runde Entwurf - Arbeitsstand: 2020-05-15, S. 32 Inzwischen liegt jedoch ein neues, bereits vom Stadtrat mit Mehrheit beschlossenes Radkonzept vor: Die blauen Straßen von Rheinbach: "Die blauen Straßen von Rheinbach" sind gedacht als ein Netz von ebenen Wegen für den Radverkehr ohne Stolperkanten und andere Hindernisse, i.d.R. Fahrradstraßen. Auf jeden Fall mit höchstens Tempo 30 und Kfz-verkehrsarm, die durch eine blaue Markierung erkennbar sind. Der Stadtrat hat die Umsetzung des konkretisierten Konzepts der Blauen Straßen von Rheinbach mit Zustimmung aller Fraktionen beschlossen, leider mit einem, vom EX-Bürgermeister Raetz entgegen der Absprache mit den Initiatoren des Bürgerantrags durchgesetzten, Vorbehalt/Sperrvermerk, dass Bund oder Land die Umsetzung bezuschussen müssen. Die Stadtverwaltung holt wohl derzeit die notwendigen Zustimmungen anderer Behörden ein und beantragt Fördermittel für die Blauen Straßen. Bis Ende Februar warten die Initiatoren des Bürgerbegehrens "Radentscheid Rheinbach" ab, ob das konkretisierte Konzept der Blauen Straßen von Rheinbach mit Fördermitteln von Land oder Bund umgesetzt werden kann. Wenn nicht werden Unterschriften für einen Bürgerentscheid gesammelt. Die Bevölkerung wird dann selbst darüber abstimmen können, ob die Forderungen umgesetzt werden müssen. Ich beantrage demnach: ▪ Anstatt der offensichtlichen veralteten Radkonzeptbeschreibung, die aktuelle Beschlusslage des Stadtrats, das heißt die Umsetzung des Konzepts der blauen Straßen, im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. ▪ Außerdem die Aufnahme der Wormersdorfer Straße in den Lärmaktionsplan und nach Maßnahmen zur Lärmreduktion zu suchen.	Inzwischen hat sich ein weitergehender Sachstand ergeben, der im Lärmaktionsplan dargestellt wird.	Aktualisierung des Kapitels im Lärmaktionsplan.
			Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
14	24.11.2020	Mit Interesse nehmen wir zur Kenntnis, dass offenbar endlich zumindest was geplant ist, um den Lärmpegel in unseren Straßen und Wohnbereich zu reduzieren. Im Jahre 1971 sind wir nach Oberdrees auf die Bundesstraße 6 gezogen. Die ersten 20 Jahre haben wir auf der nördlichen Straßenseite der Bundesstraße in Haus Nr.6 gewohnt. Dieses Haus stand weiter zurück und die Doppelgarage war vor dem Haus platziert. Zu der damaligen Zeit war das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße auch noch geringer, zumal zu dieser Zeit auch die A 61 gebaut und fertiggestellt wurde, wodurch sich das Verkehrsaufkommen und der damit verbundene Verkehrslärm zunächst auch reduzierten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		Als unsere Familie sich vergrößerte, sind wir genau gegenüber auf die südliche Straßenseite, die Bundesstraße 13. gezogen. Unser neues Haus war nunmehr nur durch unseren Vorgarten und den Gehweg von der Fahrbahn getrennt. Der Verkehr und der damit verbundene Verkehrslärm hatten zwischenzeitlich erheblich zugenommen, so dass wir die doppelverglasten Fenster gegen Schallschutzfenster austauschen mussten. Die Schallschutzfenster schluckten zwar einen Teil des Verkehrslärms, doch war es unmöglich die Fenster zu öffnen, so dass wir gezwungen waren, die Innentüren offen zu lassen, um überhaupt lüften zu können. Zwischenzeitlich haben das Verkehrsaufkommen und der damit verbundene Verkehrslärm noch erheblich zugenommen. Wir haben unser Fahrzeug in einer Garage auf der anderen Straßenseite untergestellt und kommen besonders in den Verkehrsspitzenzeiten morgens von 6.30 bis 9.00 Uhr und nachmittags von 15.30 Uhr bis etwa 18.30 Uhr nur mit längeren Wartezeiten auf die andere Straßenseite und dann brauchen wir sehr oft noch 5 bis 7 Minuten, bis wir uns aus der Garage in den Verkehrsfluss einfädeln können, wenn uns ein Verkehrsteilnehmer rein lässt.		
		Erst recht ist es schlimm, wenn sich auf der A 61 ein Unfall ereignet hat, was sehr häufig vorkommt oder bei Verkehrsstau. Dann fahren die Fahrzeuge von der Autobahn ab und über die B266 durch Oberdrees. Dann geht auf der Bundesstraße oft nichts mehr. Die Autos stauen sich durch den ganzen Ort bis zur Umgehungsstraße an der Kläranlage Rheinbach. Besonders chaotisch ist dann die Situation auf der Kreuzung in der Mitte unserer Ortschaft (B266/Bundesstraße-K61/ Mieler Straße- Oberdreerer Straße).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Überhaupt gibt es viel mehr LKW-Verkehr seit Einführung der LKW-Maut. Die LKW versuchen Maut zu umfahren und dann geht es über die B266 durch Oberdrees.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der Verkehr aus dem Raum Euskirchen-Eifel-Düren nimmt oftmals die Abkürzung BAB Köln-Aachen, Abfahrt Düren, durch Oberdrees bis zur Auffahrt Rheinbach auf die A 61 und in umgekehrter Richtung. Auch die Rübenfahrzeuge aus dem Raum Rheinbach, Meckenheim, Wachtberg, Grafschaft und Mayen finden überwiegend mit LKW-Anhängern und Sattelzügen aber auch mit lauten Traktorengespannen statt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zudem fahren viele Fahrzeuge mit teilweise weit überhöhter Geschwindigkeit durch Oberdrees, besonders in den Abend und Nachtstunden und zwischen den Verkehrsspitzenzeiten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der Idealfall wäre natürlich eine Ortsumgehung um Oberdrees, was durchaus möglich langfristig vielleicht denkbar, kurz und mittelfristig wahrscheinlich nicht realisierbar ist.	Der Bau einer Ortsumfahrung ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht enthalten. Wenn überhaupt, könnte ein Bau erst nach 2030 erfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Um die Raser und den damit verbundenen Lärm in den Griff zu bekommen, wäre natürlich die Installierung von Starenkästen, wie zum Beispiel in Flerzheim empfehlenswert. Warum es in Flerzheim schon seit Jahren möglich ist Starenkästen zu betreiben und nicht in Oberdrees ist uns sowieso nicht erklärlich, zumal das Verkehrsaufkommen in Oberdrees weit größer sein dürfte, wie in Flerzheim. Dies stelle ich fast täglich fest, da ich sehr häufig die Straße aus Oberdrees, Ramershoven kommend durch Flerzheim, Richtung Industriegebiet Meckenheim, fahre.	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch könnte ich mir vorstellen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung durch Oberdrees mit Tempo 30 um einiges zur Lärmreduzierung beitragen könnte, so wie es auch das Gutachten im LAP bestätigt und als Maßnahme fordert.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im Übrigen hat Ratsherr und Ortsvorsteher Kurt Brozio in der beiliegenden	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		Pressemitteilung der CDU von Dezember 2019 in Blickpunkt aktuell unseres Erachtens auch viele brauchbare und umsetzbare Vorschläge unterbreitet. die erfolgsversprechend und umsetzbar wären, wenn der Lärmaktionsplan diese bzw. wenigstens ein Teil dieser berücksichtigen würde.		
		Es wäre natürlich wünschenswert, wenn der Lärmaktionsplan nicht nur Makulatur und eine Pflichtübung gegenüber den EU-Richtlinien darstellt und dazu beitragen würde, dass zumindest Teilbereiche der von uns vorstehend dargelegten Vorschläge zeitnah umgesetzt würden. Denn Immerhin werden die Lärmgrenzwerte bei uns In Oberdrees tagsüber und vor allem nachts permanent überschritten und bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich liegen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		In der Erwartung, dass die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen zumindest zu einem kleinen Teil zur Reduzierung des Verkehrslärms beitragen werden, möchten wir mit unseren Hinweisen und unseren Forderungen, die Umsetzung des LAP unterstützen. Es ist längst an der Zeit, dass endlich etwas passiert, um unsere Gesundheit zu schützen und unsere Lebensqualität zu verbessern.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
15	23.11.2020	Wir haben mit Interesse den Artikel Lärmaktionsplan im Generalanzeiger vom 21./ 22. November zur Kenntnis genommen. Da wir seit etwa zwei Monaten gerade eine Bürgerinitiative Verkehrsberuhigung L 113 Ölmühlenweg (Lärmschutz) gegründet haben, wollen wir auch Ihnen unser Problem schildern. Der Lärm, der vom starken Verkehrsaufkommen auf der L 113 Ölmühlenweg ständig stärker wird, ist unerträglich und führt zu gesundheitlichen Schäden bei den Anliegern. Wir haben diesbezüglich auch an das Ordnungsamt Rheinbach und an Straßen NRW in Euskirchen geschrieben. Die beiden Schreiben fügen wir Ihnen als Anlage zu Kenntnis bei.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Straßen NRW in Euskirchen, Herr Landshöft, hat mich am 17. November gegen 17.00 Uhr telefonisch davon unterrichtet, dass für alle verkehrstechnischen Maßnahmen im innerörtlichen Bereich die Stadt Rheinbach zuständig sei. Wir wenden uns daher an das Amt für Planung und Umwelt mit der Bitte, unser Anliegen zur Lärmvermeidung in den Lärmaktionsplan mit aufzunehmen, um für die belasteten Menschen geeignete Maßnahmen im gesamten Zusammenhang mit den anderen zuständigen Stellen der Stadt Rheinbach zu erreichen.	Die L 113 Ölmühlenweg ging aufgrund einer DTV <8.200 Kfz/24 h (siehe im Internet NWSIB-online DTV 7.336) nicht in die Lärmkartierung ein. Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat in seiner Sitzung am 18.3.2021 folgenden Beschluss gefasst: "Von einer Betrachtung von außerhalb der kartierten Gebiete befindlichen Belastungsachsen (Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von unter 8.200 Kfz) wird im Rahmen der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung abgesehen."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zwischenzeitlich wurden die Äste und Sträucher, die die Optik des Starenkastens stadteinwärts verdeckten, zurückgeschnitten. Wir hätten auch gerne gewusst, wer dafür zuständig ist.	Zuständig ist Straßen,NRW.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Schreiben an das Ordnungsamt (Anlage 1) Wir stellen den Antrag, eine Kontrolle der Geschwindigkeit durch mobile Anlagen mit Erfassung der zu schnellen Kraftfahrzeuge mit Fotos zu unterschiedlichen Zeiten vornehmen zu lassen. Die Bürgerinitiative hat bereits vor Jahren erreicht, dass zwei sogenannte "Starenkästen" aufgestellt wurden. Wir haben allerdings die Auffassung, dass diese Anlagen seit Monaten nicht aktiv sind. Die Anlage stadteinwärts kann unseres Erachtens gar nicht funktionieren, da die Optik zur Erfassung der zu schnell fahrenden Kraftfahrzeuge durch Sträucher, die die Anlage verdecken, nicht funktionieren kann. Wir werden uns diesbezüglich an Straßen NRW wenden, die für die Anlagen auf der L 113 zuständig ist. Wir wären Ihnen und der Stadt dankbar, wenn hauptsächlich stadtauswärts vom Starenkasten bis zum Ortsausgang Schild die Geschwindigkeit kontrolliert wird. Geschwindigkeitsmessungen sprechen sich schnell unter den Fahrern rum, so dass hoffentlich die Raserei alsbald aufhört.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		Schreiben an Straßen.NRW (Anlage 2) Vor Jahren haben wir durch eine Bürgerinitiative erreicht, dass seitlich der L113 zwischen Königsberger Straße/ Uhlandweg und Burgacker/ Mörickeweg seitlich des Ölmühlenweg zwei sogenannte "Starenkästen" zur Verkehrsberuhigung installiert wurden. Die Anlieger haben zwischenzeitlich den Eindruck, dass diese Messgeräte nicht mehr aktiviert sind. So wird beispielsweise das Messgerät stadteinwärts durch Sträucher am Straßenrand so verdeckt, dass die Optik zur Erfassung zu schnell fahrenden Kraftfahrzeugen nicht funktionieren kann.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Des Weiteren regen wir an, im Kreuzungsbereich L 113 Burgacker/ Mörickeweg für Fußgänger eine gefahrlose Überquerung des Ölmühlenweg zu schaffen. Ich persönlich wohne seit über 50 Jahren am Burgacker 1/ Ecke L 113 und weiß über die Gefahr dieser Kreuzung bestens Bescheid. Es vergeht kein Monat, in dem sich nicht mindestens ein oder mehrere Verkehrsunfälle ereignen. So habe ich schon vor Jahren bei zwei Schulkindern, die die Straße überqueren wollten und angefahren wurden, erste Hilfe geleistet, wonach ein Kind verstarb.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Situation hat sich bereits so zugespitzt, dass sogenannte Raser" den Starenkasten stadtauswärts Richtung Merzbach, soweit kein Gegenverkehr in Sicht ist, auf der linken Straßenseite passieren, und mit hoher Geschwindigkeit den vorgenannten Kreuzungsbereich befahren. Und dies nicht selten mit quietschenden Reifen.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir haben auch die Stadt Rheinbach gebeten, stadtauswärts oberhalb des Stadt Ausgangsschildes eventuell die Geschwindigkeit zu schnell fahrender Kraftfahrzeugen mit mobilen Messgeräten zu kontrollieren.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
16	26.11.2020 27.11.2020	Erweiterung Lärmaktionsplan um den Abschnitt in der beigefügten Anlage.  Der Straßenzug Vor dem Voigtstor (L113 / L158) zwischen der Gymnasiumstraße und der Löherstraße fehlt in der Lärmaktionsplanung; obwohl dort ähnliche Verkehrsverhältnisse vorliegen wie im weiteren Verlauf der L 158 bis zum "Aldi-Kreisel". Meiner Ansicht müsste darüber hinaus der Straßenzug Löherstraße - Grabenstraße zumindest überprüft werden. Verkehrsdaten dazu müssten der Stadt Rheinbach vorliegen. Spätestens dann, wenn der Einbahnabschnitt dieses Straßenzuges für den Zweirichtungsverkehr geöffnet wird, wird der gesamte Straßenzug in einen Lärmaktionsplan einbezogen werden müssen.	Die Lärmkarten werden vom LANUV berechnet und der Stadt Rheinbach zur Verfügung gestellt. Die Lärmkarten können deshalb nicht "verlängert" werden. Unabhängig davon werden die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen für die Straße Vor dem Voigtstor bis zur Löherstraße ausgedehnt. Der Lärmaktionsplan bezieht sich immer auf den Bestand zum Zeitpunkt der Kartierung und nicht auf Planungen. Sofern die Einbahnstraße aufgehoben werden sollte, wäre dies in der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.	Ergänzung des Hinweises im Lärmaktionsplan
17	26.11.2020	Tempo 30 Verlängerung bis Kreisel Koblenzer Str./ Tankstelle	An den Abschnitt Segerstraße – Kreisverkehr grenzen keine empfindlichen Nutzungen an, so dass die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen nicht möglich ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Alternativ bis Fußgängerampel Koblenzer Str./Schützenstr., hinsichtlich stärkeren Verkehrs durch Palotti-Areal.	Der Abschnitt ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Große Landwirtschaftliche Fahrzeuge (Traktor mit Anhänger) Mastransport zur Bioanlage Schornbusch sollte über Umgehungsstraße laufen.	Einzelereignisse, wie beispielsweise Mastransport, sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es gibt zudem keine Möglichkeit, den Fahrzeugführer von landwirtschaftlichen Fahrzeugen die Route vorzuschreiben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Motorradverkehr am Wochenende von der A61 in die Eifel (ganze Rheinbacher Innenstadt betroffen).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
18	26.11.2020	Ich möchte zusätzlich zu den im Lärmaktionsplan genannten Planungen auf die Lärmbelastung an der L113 - Ölmühlenweg hinweisen.	Die L 113 Ölmühlenweg ging aufgrund einer DTV <8.200 Kfz/24 h (siehe im Internet NWSIB-online DTV 7.336) nicht in die Lärmkartierung	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		Als Anwohner ist mir leider nicht ersichtlich warum diese ebenfalls, meinem Empfinden nach, stark befahrene Verkehrsachse nicht berücksichtigt scheint. Darf ich Sie bitten mir die Gründe hierfür zu erläutern? Liegt bereits eine Zählung der Fahrzeuge für diesen Bereich vor?	ein. Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat in seiner Sitzung am 18.3.2021 folgenden Beschluss gefasst: "Von einer Betrachtung von außerhalb der kartierten Gebiete befindlichen Belastungsachsen (Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von unter 8.200 Kfz) wird im Rahmen der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung abgesehen."	
		Meiner Meinung nach wird ein nicht zu vernachlässigender Teil der Belastung nicht nur durch die Anzahl der Fahrzeuge hervorgerufen, sondern auch durch die gefahrene Geschwindigkeit bzw. die Beschleunigung der Fahrzeuge vor allem stadtauswärts und das auch abseits von Motorradfahrern sowie besonders auf die Motorakustik ausgelegten Fahrzeugen, die eine zusätzliche Belastung darstellen. Ich stelle deswegen ebenfalls die Frage, ob verkehrsberuhigende Maßnahmen diesbezüglich bereits in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt wurden bzw. berücksichtigt werden können und wenn nicht, was die Gründe dafür sind.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Gibt es ggf. andere Projekte bzw. Planungen der Stadt Rheinbach die zu einer Verkehrsberuhigung beitragen?	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind seitens der Stadt Rheinbach nicht vorgesehen. Für Projekte und Planungen von baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an Bundes- und Landesstraßen ist Straßen.NRW zuständig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Nah der Kreuzung Burgacker/Ölmühlenweg befinden sich bereits sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts Blitzeranlagen zur Geschwindigkeitskontrolle, die meiner Kenntnis nach aber nicht aktiv sind. Kann die Inbetriebnahme dieser Anlagen Ihrer Einschätzung zur Verkehrsberuhigung beitragen?	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Welche Gründe sprechen gegen eine Inbetriebnahme?	Zuständig ist nicht die Stadt Rheinbach, sondern der Rhein-Sieg-Kreis.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Leider kann ich, auch mangels Fachkenntnis, nicht zweifelsfrei die Rahmenbedingungen für die Messung der Pegelwerte der Lärmaktionsplanung erkennen. Gibt es dazu detailliertere Informationen, z.B. Messdauer, Auswertung und Zustandekommen der Messdaten zu den Indizes?	Entsprechend den gesetzlichen Vorschriften wird nicht gemessen, sondern der Lärm wird mit den im Lärmaktionsplan dargestellten Parametern berechnet. Die Verordnungen zur Berechnung sind im Lärmaktionsplan aufgeführt und können im Internet nachgelesen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
19	26.11.2020	Laut dem veröffentlichten Entwurf für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden im Abschnitt "Hauptverkehrsstraßen" (Seite 1) die Straßen benannt, die vom LANUV als zu betrachtende Straßenabschnitte kartiert wurden. Unter anderem ist hier die L471 von B266 bis Wormersdorfer Straße benannt. In Abbildung 1.1. (Seite 3) ist dieser Bereich markiert und es wird deutlich, dass die Betrachtung der L471 am Ortseingang Wormersdorfs endet. Ein Grund, weshalb die Betrachtung die L471 nicht auch innerhalb der Ortschaft erfolgt wird nicht genannt. Dies ist absolut unverständlich, da die KFZ auf dem berücksichtigten Teil der L471 keine andere Wahl haben als in die Ortschaft einzufahren, wenn sie nicht am Ortseingang stehen bleiben oder zurück Richtung Rheinbach fahren.	Grundlage des Lärmaktionsplans ist die Lärmkartierung des LANUV. NWSIB-online ist zu entnehmen, dass es für den Bereich Wormersdorf keine Zählstelle gibt. Aufgrund der Zählstellen in Erndorf (DTV 4.113 Kfz) und auf der K 62 (DTV 3.198 Kfz) wurde offensichtlich darauf geschlossen, dass die Ortsdurchfahrt Wormersdorf mit einer DTV von <8.200 Kfz einzustufen und damit nicht Gegenstand der Lärmkartierung ist. Die Stadt Rheinbach hat bereits mit dem Straßenbaulastträger Kontakt aufgenommen und einen Antrag auf Einrichtung einer zusätzlichen Zählstelle gestellt. Der Antrag wurde genehmigt, so dass bei der nächsten Fortschreibung des LAP auch die Ortsdurchfahrt Wormersdorf auf Grundlage der dann zu erstellenden Lärmkartierung betrachtet werden kann.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Interessant wäre in diesem Zusammenhang zu sehen, ob der Lärmaktionsplan für die Stadt Meckenheim die L471 zwischen Wormersdorfs und Altendorf Erndorf berücksichtigt. Leider ist der Lärmaktionsplan der Stadt Meckenheim nicht im Internet veröffentlicht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Aus einer Reihe von Gesprächen mit Anwohnerinnen und Anwohnern der Wormersdorfer Straße im Speziellen und Bürgerinnen und Bürgern Wormersdorfs allgemein, ist mir jedoch bekannt, dass die Lärmbelastung durch den Durchgangsverkehr entlang der Wormersdorfer Straße als sehr groß empfunden wird. Abbildung 5.6 (Seite 16) bestätigt diese Wahrnehmung insofern, als das bis zum Ortseingang Wormersdorf in unmittelbarer Nähe zur L471 70 bis 75 dB(A) ermittelt	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		wurden und es unwahrscheinlich ist, dass der KFZ-Verkehr am Ortseingang endet. Zudem möchte ich auf verschiedenen Bürgeranträge der abgelaufenen Ratsperiode hinweisen, die die Verkehrssicherheit und Lärmbelästigung an der Wormersdorfer Straße zum Thema hatten.	Grundlage des Lärmaktionsplans ist die Lärmkartierung des LANUV. NWSIB-online ist zu entnehmen, dass es für den Bereich Wormersdorf keine Zählstelle gibt. Aufgrund der Zählstellen in Ersdorf (DTV 4.113 Kfz) und auf der K 62 (DTV 3.198 Kfz) wurde offensichtlich darauf geschlossen, dass die Ortsdurchfahrt Wormersdorf mit einer DTV von <8.200 Kfz einzustufen und damit nicht Gegenstand der Lärmkartierung ist. Die Stadt Rheinbach hat bereits mit dem Straßenbaulastträger Kontakt aufgenommen und einen Antrag auf Einrichtung einer zusätzlichen Zählstelle gestellt. Der Antrag wurde genehmigt, so dass bei der nächsten Fortschreibung des LAP auch die Ortsdurchfahrt Wormersdorf auf Grundlage der dann zu erstellenden Lärmkartierung betrachtet werden kann.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Nach meinem Verständnis liegt entlang der Wormersdorf Straße eine erhebliche Lärmbelästigung vor und sie erfüllt die Voraussetzungen um als Hauptverkehrsstraße berücksichtigt zu werden. Ich schlage daher vor, die Wormersdorfer Straße in die Lärmaktionsplanung mit einzubeziehen.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Aus meiner Sicht sind insbesondere Maßnahmen in die Planung einzubeziehen, die sowohl die Lärmbelastung mindern als auch die Verkehrssicherheit erhöhen. So können zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden. Denkbar sind: ▪ Einführung der Höchstgeschwindigkeit vom 30 km/h auf der gesamten Länge der Wormersdorfer Straße ▪ Effektive Maßnahmen um den (unerlaubten) Durchgangsverkehr von LKW zu unterbinden; ▪ sowie die Überwachung dieser Maßnahmen (fest installierte Blitzer?). ▪ Weiterhin kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Frage: ▪ wie alternierendes Parken, ▪ der Ausbau der Ampel an der Einmündung Tomberger Straße zu einer richtigen Ampelanlage etc. in Betracht. Dies sind selbstverständlich nur einige Ideen, die mir im Rahmen von Bürgergesprächen genannt wurden.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		In der Übersicht zu den bereits geplanten/ umgesetzten Maßnahmen (Seite 27) wird u.a. die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der A61 genannt, die leider abgelehnt wurde. Da trotz des Baus der Lärmschutzwand der Lärmbelastung durch die A61 in der Ortschaft Wormersdorf noch immer als sehr hoch empfunden wird und die A61 weiterhin als Lärmquelle zu betrachten ist, sollte das Ziel einer Geschwindigkeitsreduzierung weiterhin bzw. erneut verfolgt werden. Dies würde auch zur Verkehrssicherheit auf der A61 beitragen, Unfälle und Staus und somit den Ausweichverkehr in den Ortschaften vermindern.	Die Lärmbelastung bietet nach Bau der Lärmschutzwände an der A 61 im Jahr 2018 keine Grundlage mehr, bei der Bezirksregierung Köln erneut eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu beantragen, da durch den Bau der Lärmschutzwand von einer Einhaltung der Lärmsanierungswerte auszugehen ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
20	27.11.2020	In Verfolg des Bürgerantrags Rheinbach 27.11.2020 " Verkehrsberuhigung L113/ Ölmühlenweg" bitte ich folgende Anregungen in der Beschlussfassung des Rates zur Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen: Die Verkehrsbelastung der L113 / Ölmühlenweg liegt mit 7.336 Kfz/d nur geringfügig unter dem vorgegebenen Grenzwert von 8.000 Kfz/d und sollte deshalb wg. der vorliegenden Erhebungstoleranz mit in die Aktionsplanung einbezogen werden (s. Anlage NWSIB).	Die L 113 Ölmühlenweg ging aufgrund einer DTV <8.200 Kfz/24 h (siehe im Internet NWSIB-online DTV 7.336) nicht in die Lärmkartierung ein. Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat in seiner Sitzung am 18.3.2021 folgenden Beschluss gefasst: "Von einer Betrachtung von außerhalb der kartierten Gebiete befindlichen Belastungsachsen (Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von unter 8.200 Kfz) wird im Rahmen der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung abgesehen."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		Die Lärmbelastung für die Anlieger ist durch verkehrsrechtliche Anordnung als "Ortslage/ Tempo 50" zwischen "Ölmühle und Waldhotel" gegenüber der heutigen Tempo-70 - Situation zu verringern.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist der Rad-Gehweg zu verbreitern, der Kfz-Verkehr durch verkehrstechnisch wirksame Einbauten zu verstetigen sowie notwendige Querungshilfen am "Neukirchenerweg", an der Bushaltestelle "Waldwinkel" und am "Waldhotel" anzulegen.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zur Minderung der Lärmimmissionen ist der schadhafte und verschlissene Fahrbahnbelag der L113 zu erneuern, ein lärmarmes SMA- Belag ist vorzusehen.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zur Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeiten sind Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung wie z.B. die Errichtung eines stationären Radar- Messgeräts zu überprüfen.	Zuständig ist nicht die Stadt Rheinbach, sondern der Rhein-Sieg-Kreis.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
21	25.11.2020	Ich wohne mit meiner Familie seit über 30 Jahren in Oberdrees, an der Bundesstraße 47. Durch die stark zunehmenden Verkehrsströme der letzten Jahrzehnte, ist es nun an der Zeit, dass sinnvolle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Ausführung kommen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Bei einer unfallbedingten Sperrung etc., der nahe gelegenen A61, wird die B 266 zusätzlich als Umleitung genutzt und erreicht dann eine unzumutbare Belastung für alle.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich begrüße die Fortschreibung des Lärmaktionsplans und hoffe/ bitte auf eine zeitnahe bauliche Umsetzung einzelner Punkte bzw. Maßnahmen. In der Anlage sende ich Ihnen einen Übersichtsplan mit handschriftlichen Eintragungen, Vorschläge zur Verbesserung der OD Oberdrees. Auflistung der Vorschläge/ Verbesserung wie folgt: ▪ grundsätzliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der OD Oberdrees	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten und unterliegt zunächst der Einzelfallprüfung zur Anordnungsfähigkeit.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Kreisstraße nach Peppenhoven, Einmündung in Richtung Rheinbach mit Linksabbiegerspur ausbauen	Der Ausbau eines Linksabbiegefahrstreifens mag unter verkehrstechnischen Aspekten sinnvoll, zur Lärminderung trägt er nicht bei.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ alternativ einen Kreisverkehr, bremst zusätzlich noch die Geschwindigkeit	Der Landesbetrieb hat hier keine Planungsabsichten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Höhe Neubaugebiet, versetzte Fahrspur Einengung zur Geschwindigkeitsreduzierung.	Maßnahme mit vergleichbarer Wirkung im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Einmündung Schulstraße, längs querende Fußgänger bzw. Radspur zur besseren Erkennung in Rot einfärben/ Rotasphalt.	Die Markierung wird aus Kostengründen nur im Ausnahmefall aufgebracht, bei z.B. im Straßenverkehr über das übliche Maß hinausgehende Verkehrsgefährdungen. Dies ist für den Bereich der OD Oberdrees nicht der Fall.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Einmündung Marienstraße, längs querende Fußgänger bzw. Radspur zur besseren Erkennung in Rot einfärben/ Rotasphalt.	Die Markierung wird aus Kostengründen nur im Ausnahmefall aufgebracht, bei z.B. im Straßenverkehr über das übliche Maß hinausgehende Verkehrsgefährdungen. Dies ist für den Bereich der OD Oberdrees nicht der Fall.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Einmündung Oberdreerer Straße, längs querende Fußgänger bzw. Radspur zur besseren Erkennung in Rot einfärben/ Rotasphalt.	Die Markierung wird aus Kostengründen nur im Ausnahmefall aufgebracht, bei z.B. im Straßenverkehr über das übliche Maß hinausgehende Verkehrsgefährdungen. Dies ist für den Bereich der OD Oberdrees nicht der Fall.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Einmündung Mieler Straße, zur besseren Erkennung des Stopp Verkehrszeichen zur B266 die Einmündung rot einfärben/ Rotasphalt.	Die Markierung wird aus Kostengründen nur im Ausnahmefall aufgebracht, bei z.B. im Straßenverkehr über das übliche Maß hinausgehende Verkehrsgefährdungen. Dies ist für den Bereich der OD Oberdrees nicht der Fall.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Höhe Gastro Bauerfeind bzw. Höhe wegfallende Bushaltestelle, Herstellung einer Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer ohne LZA.	Querungsstelle im Knoten B 266/ Mieler Straße ist Maßnahme des LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		Einmündung Weg Landgraben, längs querende Fußgänger bzw. Radspur zur besseren Erkennung in Rot einfärben/ Rotasphalt.	Die Markierung wird aus Kostengründen nur im Ausnahmefall aufgebracht, bei z.B. im Straßenverkehr über das übliche Maß hinausgehende Verkehrsgefährdungen. Dies ist für den Bereich der OD Oberdrees nicht der Fall.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ortsausgang Richtung EU, Höhe landw. Halle, Herstellung einer Mittelinsel mit Fahrbahnverziehung in der Einfahr- und Ausfahrspur.	Die B 266 wird auf dem Straßenabschnitt von einer wertvollen Baumallee begleitet und ist daher nicht geeignet für bauliche Erweiterungen. Der Lärmaktionsplan sieht eine Querungsstelle Höhe Mieler Straße vor. Diese könnte als Mittelinsel mit Querungssicherung ausgebaut eine entsprechende Wirkung übernehmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die von mir vorgeschlagenen Roteinfärbungen in den Einmündungsbereichen erhöhen mit der Optimierung der Verkehrsführung die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer und Fußgänger.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
22	25.11.2020	Kreuzung Mieler / Oberdreeser Straße und Bundesstraße. Hier eine Ampelschaltung, die geschwindigkeitsabhängig schaltet. Wer schneller ist als mit fünfzig, sieht rot. Ich denke 50 % der hier durchfahrenden Leute fährt die Strecke fast täglich, und spätestens beim zweiten Stopp vor der roten Ampel überdenkt man sein Tempo. Die Ampel an der Schule in Wormersdorf war mal so geschaltet, warum sie es heute nicht mehr ist, k. A.	Die im Lärmaktionsplan enthaltene Maßnahme Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, wie auch die übrigen vorgeschlagenen Maßnahmen, erscheinen als der wirkungsvollere Weg, insbesondere auch im Hinblick auf eine Verstetigung des Kfz-Verkehrs. Zudem ist dieser Vorschlag in den maßgeblichen und den Stand der Technik repräsentierenden "Richtlinien für Lichtsignalanlagen" (RiLSA) nicht enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Tempo 30? Ohne Blitzer oder weitere Maßnahmen keine Chance. Es hält sich ein Großteil ja noch nicht mal an die 50. In Richtung Odendorf kann man gut beobachten, dass sobald "Land in Sicht" kommt, das Pedal durchgedrückt wird.	Tempo 30 trägt dazu bei, dass sich die mittlere gefahrene Geschwindigkeit verringert und die Geschwindigkeits- und damit Lärmspitzen gebrochen werden. Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Eine Verkehrsinsel am Ortseingang aus Richtung Odendorf sollte so gestaltet sein, dass der Verkehrsfluss nicht behindert wird, aber deutlich ausgebremst wird. Vielleicht mal einen kleinen Ausflug in die Eifel planen? Da gibt es Orte, da ist die komplette Straße mit beiden Spuren auf eine Länge von 10 m um zwei Meter verschwenkt. Natürlich mit "Spurführung" zwischen den Fahrbahnen, damit keiner auf die Idee kommt, geradeaus zu fahren. Als Beispiel hier Billiger Straße Ortseinfahrt Euskirchen Billig oder die Koblenzer Str. in Walsdorf bei Hillesheim. Hier lädt die Bundesstraße ja geradezu dazu ein, ab der Kreuzung Gas zu geben. Ach ja, die Straße in Walsdorf ist auch eine Bundesstraße, bevor Einwände kommen!	Die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt als das zunächst einzusetzende mildeste Mittel. Die Erfahrungen sind abzuwarten. Bei Bedarf kann die Situation im Lärmaktionsplan der 4. Runde überprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Badewanne in Richtung Rheinbach bringt ehrlich gesagt nicht viel. Und wenn da mal kein Platz ist, weil da ein Bus steht, geht's halt links vorbei (Habe ich schon gesehen).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auf der Mieler Straße die Dinger sind der größte Witz. Geradeaus wenn kein Gegenverkehr kommt, und ab geht die Luzie...	Der Hinweis kann leider nicht zugeordnet werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Haltestelle an der Kreuzung an den Ortseingang verlegen? Halte ich für keine gute Idee... Der Besitzer des Hauses Bundesstraße 2 muss für die acht Wohnungen entsprechend Parkplätze vorhalten. Sollte bekannt sein. An seiner Stelle würde ich einen Teufel tun, da einen cm² abzutreten für eine Haltestelle, bzw. zuzulassen, dass die Fahrgäste alle über mein Grundstück latschen müssten. Die bestehende Haltestelle weg, die Insel umbauen wie im vorigen Absatz. Beispiele, viele weitere außer meinen beiden, gibt es genug in der Eifel.	Die Maßnahme ist bereits konkret geplant und wird bis zum Jahr 2022 umgesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		Weiter gehts: Den Linienbus könnte man über Oberdreerer Straße und Schulstraße durch das Dorf fahren lassen, mit Haltestellen an den bestehenden Schulbus Haltestellen (Pizzeria / Feuerwehr) sowie einer weiteren am Friedhof. In Womersdorf fährt der Bus ja auch durch den ganzen Ort und in Rheinbach liegen die Haltestellen auf dem restlichen Linienweg wie mit der Gießkanne gestreut, wodurch eine Nutzung des Kurzstrecken Tarifs zur Fahrt in die Rheinbacher Innenstadt nicht mehr möglich ist. Und das Argument der parkenden Autos auf der Oberdreerer Straße löst sich in Luft auf, wenn man sich die Rheinbacher Straße in Miel anschaut...	Es ist nicht sinnvoll, die Optimierung von Linienwegen kleinräumlich zu betrachten. Das soll im Verkehrsentwicklungsplan geprüft werden, dessen Aufstellung die Stadt Rheinbach 2022 starten wird. Das Ergebnis kann dann in eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans einfließen, da die Stadt Rheinbach nicht Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Verkehrsberuhigung würde eine Verlegung an den Ortsausgang nicht wirklich bringen. Im Normalfall zwei Busse in zwanzig Minuten, und dann vierzig Minuten nix. Die Haltestelle Vollmar könnte man vielleicht weiter in den Ort verlegen, da da sowieso der Ofen aus ist. Auf jeden Fall wäre das Problem der Fahrgäste gelöst, an der Kreuzung über die Straße zu müssen.	Die Maßnahme ist bereits konkret geplant und wird bis zum Jahr 2022 umgesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
23	26.11.2020	Mein Mann und ich wohnen mit unseren drei Kindern in der Mieler Straße 9 in Oberdrees. Also in direkter Nähe zu der Bundesstraße. Beide Straßen (B266 und K61) werden täglich von rd. 13.000 und 4.000 KFZ befahren. Lärm und Abgase beeinträchtigen unsere Gesundheit. Insbesondere sind die Verhältnisse auf der Bundesstraße seit Jahren nicht mehr tragbar und zeitgemäß! Es fließt viel zu viel Verkehr über diese Straßen. Der Lärm der Bundesstraße ist Tag und Nacht bis zu uns zu hören. Ebenso stehen wartende Autos vor der Kreuzung, teilweise bis vor unsere Haustür. Wenn die Autobahn wieder einmal gesperrt ist auch noch weiter in Richtung Niederdrees.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Mit Kindern kommt man an der Kreuzung kaum über die Bundesstraße! Die Gehwege an der Oberdreerer Straße sind ständig zugeparkt. Man lebt doch auf auf dem Lande, damit sich Kinder frei und selbstständig entwickeln können. Allerdings können wir unseren siebenjährigen Sohn nicht allein zum Schulbus oder zum Fußballtraining schicken, da diese Straße und die entsprechende Kreuzung einfach zu gefährlich sind und eine Querungshilfe bzw. Fußgängerüberweg fehlt! Die Kinder sind somit vom Dorfleben abgeschnitten und müssen, wenn sie Freunde besuchen wollen, extra gebracht und abgeholt werden. In der gesamten Ortsdurchfahrt gibt es keinen einzigen Fußgängerüberweg.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Schulbusse und öffentlichen Busse kommen oft nicht an der Kreuzung um die Kurve herum. Dahinter entsteht wiederum Stau.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, er wird aber verwaltungsintern weiterverfolgt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die LKW- und Traktoren-Gespanne fahren regelmäßig zu schnell. Ebenso wie Autos und Motorräder. Es ist sogar für ältere Kinder eine Gefahr diese Straße zu überqueren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durch die enge Bebauung, zu viel und zu schnell befahrene Straße, sowie oft entstehende Rückstaus durch Abbiegen usw. ist die Abgasemissionsbelastung mit Sicherheit viel zu hoch und schadet damit der Gesundheit! Es ist dringend geboten auch hierzu Messungen durchzuführen.	Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Zuständig ist die Bezirksregierung Köln, die für den Standort Rheinbach jedoch bisher keine Überschreitung der Grenzwerte als Auslöser für die Aufstellung eines Luftreinhalteplans festgestellt hat.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Daher plädieren wir für Tempo 30,	Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ feststehende Blitzer an den jeweiligen Ortseingängen,	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden. Als Ultima Ratio kann dann geprüft werden, ob der Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung seitens des Kreises genehmigt wird, der für solche Anlagen zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		regelmäßige Kontrollen durch die Polizei,	Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Anschließend könnte ein (mobiles) Dialogdisplay eingesetzt werden und ggf. das Verkehrszeichen 30 km/h auf der Fahrbahn markiert werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		auch die Einrichtung eines Fußgängerüberweges an der Kreuzung ist dringend geboten.	Der Lärmaktionsplan sieht eine Querungsstelle im Knotenpunkt B 266/ Mieler Straße vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
24	08.12.2020	Im Rahmen des Lärmaktionsplans hätte ich folgenden Vorschlag für den Ortsteil Flerzheim zu machen, der aber evtl. auch für andere Orte relevant sein könnte: Mein Vorschlag bezieht sich auf das Abstellen des Läutens der Kirchturmuhre während der Nachtzeit. Als Anwohner im Umkreis der Kirche ist es für mich und andere Menschen oftmals eine Belästigung, wenn die Uhr auch nachts alle 15 Minuten läutet. Auch ist es in meinen Augen sinnfrei, dass die Glocke zur Mitternacht zwölf Mal laut schlagen muss. Ob man das aus Gründen der Tradition beibehalten muss, halte ich für fraglich. In der heutigen Zeit ist meiner Meinung nach niemand mehr darauf angewiesen, die Uhrzeit von der Kirchturmuhre zu erfahren. Wecker, Armbanduhren und Handys /Smartphones sollten glaube ich in jedem Haushalt vorhanden sein. Nachtrag: Ich wäre dafür, dass das Zeitschlagen des Kirchengeläuts in der Zeit von 21:00 Uhr bis 06:30 Uhr ausgesetzt wird. Das Zeitschlagen ist zudem keine kirchliche Tradition, sondern hat rein weltlichen Nutzen. Der aber, wie ich ja bereits unten erwähnt habe, durch zeitgemäße Technik nicht mehr gegeben ist. Ich wohne seit sechzehn Jahren in Flerzheim und habe mich in dieser Zeit nie daran gewöhnen können. Da ich einen leichten Schlaf habe, ist es mir nur möglich mit Gehörschutz zu schlafen, was sich negativ auf die Gesundheit meiner Ohren auswirkt. Ich möchte mit diesem Nachtrag noch zum Ausdruck bringen, dass mich das nächtliche Zeitschlagen nicht einfach nur stört, sondern tatsächlich meine Nachtruhe beeinträchtigt	Die Beurteilung von Einzelereignissen, wie z. B. Glockenläuten oder der Schlag der Kirchturmuhre, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
25	10.08.2020	Wir beantragen, dass ein Gutachter beauftragt wird, der (auch) einen Plan auf der Grundlage der Vermeidung "erheblicher Belästigung" und nicht nur bzgl. "gesundheitlicher Beeinträchtigungen" erstellt (siehe S. 8).	Zur Begrifflichkeit: Die Erstellung des Lärmaktionsplans ist eine kommunale Pflichtaufgabe und somit ist der Lärmaktionsplan kein Gutachten. Zur Erfüllung der Pflichtaufgabe lässt sich die Stadt von einem qualifizierten Fachbüro unterstützen. Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat in seiner Sitzung am 18.3.2021 den Beschluss gefasst, auf eine Senkung der Pegelwerte zur Auslösung von Maßnahmen durch den Lärmaktionsplan zu verzichten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir erwarten, dass die Verwaltung darlegt, wie sie verhindert, dass aufgrund von Formfehlern und Untätigkeit (wieder) nichts geschieht (siehe Seite 26-27). Begründung: Es gab eine lange Liste an Maßnahmen der 2. Runde, von denen einige nicht umgesetzt wurden, wie der Tabelle zum Umsetzungsstand zu entnehmen ist (Beispiel: "Prüfung sämtlicher Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung." – Status: "nicht umgesetzt").	Der Vorwurf kann nicht bestätigt werden. Von den insgesamt 10 aufgeführten Maßnahmen der Lärmaktionsplanung der 2. Runde wurden bisher sechs Maßnahmen umgesetzt bzw. bearbeitet	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Dieser Formfehler der 2. Runde des Lärmaktionsplans ist darin begründet, dass keine Maßnahmen beschlossen wurden. Als Konsequenz daraus sollten nun (endlich) auch konkrete Maßnahmen beschlossen werden.	Der in der Stellungnahme thematisierte Formfehler des Lärmaktionsplans der 2. Runde liegt darin, dass die Lärmaktionsplanung Vorschläge aufzeigt, die nach Auffassung des Konzepterstellers nur zum Teil mit konkreten Maßnahmen hinterlegt worden sind. Aufgrund dieser unzureichenden Konkretisierung kann gegenüber den betroffenen Akteuren keine ausreichende Verbindlichkeit hergestellt werden. Dieser Formfehler wird – wie in der aktuellen Entwurfsfassung auf Seite 26 erwähnt - durch die Aufnahme von (konkreten) Maßnahmen geheilt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Darüber hinaus ist es ebenso wichtig, dass die Verwaltung für die 3. Runde erläutert, durch welche Verfahren sie im weiteren Verlauf ein besseres Controlling gewährleistet.	Die Verwaltung wird nach Abschluss des Lärmaktionsplans die für die Umsetzung der Maßnahmen zuständigen Stellen entsprechend informieren.	Übernahme des Passus in den Lärmaktionsplan.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
			Die für die Bearbeitung des Lärmaktionsplans verantwortliche Stelle wird den Umsetzungsstand des LAP in halbjährlichen Abständen überprüfen und ggf. die entscheidenden Akteure an die Umsetzung der Maßnahmen erinnern.	
		Wir begrüßen, dass der Aktionsplan auch zum Thema Motorradlärm Stellung bezieht; dem müssen aber jetzt auch Taten folgen und dazu ein entsprechender Handlungs- bzw. Maßnahmenplan aufgestellt werden (siehe S. 45-49).	Das Instrument Lärmaktionsplan ist nur bedingt geeignet, den Motorradlärm einzuschränken, da es sich akustisch gesehen um Einzelereignisse handelt, während die Lärmkarten auf Mittelungspegel beruhen. Ein Handlungs- und Maßnahmenplan gegen Motorradlärm setzt eine vertiefende Betrachtung des Themas voraus, die nicht Gegenstand des Planungsauftrages ist. Die Verwaltung wird dieses Thema in den Aufgabenkatalog für den integrierten Verkehrsentwicklungsplan aufnehmen, der dem Ausschuss für Umwelt und Mobilität in einer der kommenden Sitzung zur Beratung und Entscheidung vorgelegt wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
26	18.08.2020	Streichung des dritten Absatzes der Ziffer 9.2.3 "Förderung Radverkehr" auf Seite 32 des Entwurfes des Lärmaktionsplanes 3. Runde: <i>"Der ADFC, Ortsgruppe Rheinbach, hat 2016 ein Radwegekonzept für die Kernstadt Rheinbach erstellt. Radverkehr auf der Achse Klosterstraße – Vor dem Voigtstor (Belastungsachse) wird als "absolut problematische Situation für Radfahrer" identifiziert und aus der Radwegenetz ausgeklammert. Stattdessen wird dem Radverkehr eine weitläufige Umfahrung nördlich der Belastungsachse, der sogenannte "Hauptverbindungswege durch Rheinbach und Einkaufsweg Ost" angeboten. Das geht an der Realität vorbei. Der Radverkehr nimmt, wie auch der Fußverkehr, möglichst den kürzesten Weg. Für Ziele/ Quellen entlang der belasteten Achse (Wohnen, Einzelhandel) und dem Wohngebiet südlich der Belastungsachse bietet die Umfahrung keine Lösung."</i> <u>Begründung:</u> In Rheinbach existiert keine Straße mit dem Namen "Klosterstraße". Zudem entsprechen die Aussagen nicht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse über die Bedürfnisse in Bezug auf das Radfahren. Etwa 60 % der Bevölkerung sind am Radfahren interessiert, aber besorgt hinsichtlich der (subjektiven) Sicherheit und nehmen Umwege in Kauf, wenn sie das Gefühl haben, einfach und sicher ein Ziel erreichen zu können. Verweis auf die zusammenfassenden Erläuterungen im Handbuch "Radverkehr in der Kommune" des Thiemo Graf-Verlages.	Inzwischen hat sich ein weitergehender Sachstand ergeben, der als Änderung im Lärmaktionsplan aktuell dargestellt wird. Straßenname im Lärmaktionsplan nicht mehr enthalten.	Überarbeitung des entsprechenden Kapitels.
		Streichung des zweiten Absatzes der Ziffer 9.2.4 "Schallschutz am Bau" auf Seite 33 des Entwurfes des Lärmaktionsplanes 3. Runde: <i>"Das Wissen über Lärmschutz im Städtebau und Bauwesen ist bei vielen Bauherren und Investoren nur selten qualifiziert vorhanden und auch die Architektenschaft tut sich mit diesem Thema fachlich wie ästhetisch schwer. Auch freiraumplanerisch ansprechende Lärmschutzlösungen sind nur selten zu finden. Dabei gibt es eine breite Palette wirksamer Maßnahmen, die unter Nutzungs- wie unter Gestaltungsaspekten deutliche Verbesserungen und damit einen Mehrwert erzielen können."</i> <u>Begründung:</u> Die SPD-Fraktion möchte die aufgestellten Behauptungen nicht so stehen lassen. Sie erachtet den ersten Satz des vorstehenden Zitats für einen unnötigen Vorwurf.	Der Absatz wird im Lärmaktionsplan gestrichen.	Änderung des Lärmaktionsplans.
		Streichung der Maßnahmenvorschläge auf Seite 34 des Entwurfes des Lärmaktionsplanes 3. Runde: <i>"Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans für die Gesamtstadt."</i> <u>Zuständig:</u> Stadt Rheinbach. <i>Dieses sollte unter anderem die im Lärmaktionsplan der 2. Runde genannten Aufgaben</i>	Damit Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG gerecht werden, sind u.a. Maßnahmen anzuführen, die die Behörden in den nächsten fünf Jahren geplant haben. Die Aufstellung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplanes wurde in der vergangenen Ratsperiode beschlossen und ist damit als Maßnahmen im LAP anzuführen. Zu dem Bürgerantrag gibt es keine Beschlusslage	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffent- lichkeit	Eingangs- datum	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
		▪ <i>Aufstellung eines Geschwindigkeitskonzepts einschließlich des Aspekts der Verkehrsverstetigung,</i> ▪ <i>Aufstellung eines Lkw-Lenkungskonzepts,</i> ▪ <i>Aufstellung eines Parkraumkonzepts enthalten.“</i> <u>Begründung:</u> Da alle Maßnahmenvorschläge sich in Aspekten der Erarbeitung des Verkehrs-entwicklungsplanes erschöpfen, der im Geltungszeitraum der 3. Runde der Lärm-aktionsplanung keine bereits konkreten Umsetzungsmaßnahmen erwarten lässt, möchte die SPD-Fraktion die Maßnahmenvorschläge streichen. Stattdessen wird gewünscht, dass die Umsetzung eines Bürgerantrages vom September 2019 zum Lärmschutz auf der Straße "Vor dem Voigtstor" und die Schwerpunktsetzung bei der Förderung des Radverkehrs durch Umsetzung des Konzepts "Die blauen Straßen von Rheinbach" als Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad bei Fahrten in der Kernstadt angegeben werden.	des Rates oder Ausschusses, die eine Beauftragung der Verwaltung zur Umsetzung der im Antrag enthaltenen Maßnahmen zum Inhalt hat. Der Bürgerantrag ist damit keine geplante Maßnahme der Gemeinde.	



Anhang II

Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Lärmaktionsplan Rheinbach 3. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	09.11.2020	Fontainegraben 200 53123 Bonn	Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Das Interessengebiet befindet sich im Bereich des militärischen Flugplatzes Nörvenich, des Militärstraßengrundnetz B266, einer Funkstelle sowie einer Emissionschutzzone.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Bezirksregierung Köln, Gewässerentwicklung	06.11.2020		Obere Wasserbehörde In dem Verfahren erkenne ich keine Betroffenheit der Zuständigkeiten von Dezernat 54 der Bezirksregierung Köln.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	NetCologne	07.11.2020		Zurzeit bestehen unsererseits keine Bedenken und aktuelle Planungen bezüglich eines Netzausbaus in diesem Bereich. Beachten Sie, dass hiermit keine Leitungsauskunft und somit auch keine Aussage über bestehende oder geplante Anlagen der NetCologne GmbH erteilt wurde. Registrieren Sie sich hierzu an unserer Online Planauskunft unter der URL https://planauskunft.netcologne.de/ und stellen Sie Ihre Anfragen über diese. Sie erhalten zu jeder Leitungsauskunft eine Schutzanweisung, eine pdf-Datei als Übersicht und sofern Anlagen der NetCologne vorhanden sind eine dxf-Datei über diese.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	RMR Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH	04.11.2020	Godorfer Hauptstr. 186 50997 Köln	Von der genannten Maßnahme werden weder unsere vorhandenen Anlagen noch laufende bzw. vorhersehbare Planungen unseres Hauses betroffen. Falls für Ihre Maßnahme ein Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft gefordert wird, muss sichergestellt sein, dass dieser nicht im Schutzstreifen unserer Leitungen stattfindet. Sollten diese Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden, bitten wir um erneute Beteiligung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Rhein-Sieg-Kreis Brandschutzdienststelle	11.11.2020		Zu dem Bauvorhaben wird in brandschutztechnischer Hinsicht wie folgt Stellung genommen: Vorbeugender Brandschutz: Gegen den vorliegenden Lärmaktionsplan bestehen keine brandschutztechnischen Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	Vodafone NRW GmbH (Unitymedia) Zentrale Planung	18.11.2020	Postfach 10 20 28 34020 Kassel	Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Wir bitten Sie uns weiterhin am Verfahren weiter zu beteiligen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Bau-feldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass Vodafone und Unitymedia trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
7	Vodafone GmbH D2	16.11.2020		In den von Ihnen angegebenen Planungsbereichen befinden sich Glasfaserverleitungen und Kabelschutzrohre der Vodafone GmbH / ehem. Arcor AG & Co. KG). Der Leitungsbestand der Unitymedia und Vodafone Kabeldeutschland müssen separat angefragt werden, benötigen mindestens 12 Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRB-W.Dortmund@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	PLEdoc GmbH	24.11.2020		Von der Open Grid Europe GmbH, Essen, der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, und der Viatel Deutschland GmbH, Frankfurt am Main, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlichrechtlichen Verfahren beauftragt. Zu Ihrer Information erhalten Sie einen Übersichtsplan. Aus diesem Plan sind die Trassenführungen der eingangs genannten Ferngasleitungen zu entnehmen. Die Eintragung der Ferngasleitungen ist im beigefügten Übersichtsplan nur als grobe Übersicht geeignet. Der Übersichtsplan zeigt die Verläufe der Ferngasleitungen mit Stand 24.11.2020 und erhebt keinen Anspruch auf Aktualität, zumal sich das Leitungsnetz durch Neuverlegungen und Umlegungen bzw. durch Baumaßnahmen Dritter kontinuierlich ändert. Wir übersenden in der Anlage auch eine Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH mit der Bitte, die dort aufgeführten Auflagen und Hinweise bei Ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang verweisen wir insbesondere auf die Abschnitte „Bauvorhaben im Schutzstreifenbereich“.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Wir bitten Sie, uns zu den jeweiligen Lärmschutzmaßnahmen, deren Umsetzungen Auswirkungen auf die Ferngasleitungen haben, die entsprechenden Ausführungspläne so frühzeitig zur Verfügung zu stellen, dass uns ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und Stellungnahme verbleibt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Wir weisen darauf hin, dass gemäß unseren Unterlagen in dem von Ihnen angefragten Bereich eine Produktenleitung / Kabelschutzrohranlage verläuft, die von nachfolgender Gesellschaft beauskunftet wird: Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH - Godorfer Hauptstraße 186 in 50997 Köln	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Abschließend teilen wir Ihnen mit: • Im Projektbereich sind keine von uns verwalteten Kabelschutzrohranlagen (in "Solo-Trasse") der GasLINE GmbH & Co. KG vorhanden. • Im Projektbereich sind keine von uns verwalteten Kabelschutzrohranlagen der Viatel Deutschland GmbH vorhanden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH Netzplanung	23.11.2020	D2-Park 5 40878 Ratingen	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
				Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.		
				Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Bau-feldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass Vodafone und Unitymedia trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	Amprion GmbH	01.12.2020	Robert-Schuman-Str. 7 44263 Dortmund	1. 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Weißenthurm – Sechtem, Bl. 4197 (Maste 129 bis 131 und 137 bis 142) 2. 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Brauweiler – Koblenz, Bl. 4511 (Maste 129 bis 134 und 137 bis 139) Am östlichen Rand des Gemeindegebietes der Stadt Rheinbach verlaufen in Schutzstreifen unsere im Betreff genannten Höchstspannungsfreileitungen. Die Leitungsführungen mit Leitungsmittellinien, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen können Sie unseren beigefügten Lageplänen im Maßstab 1:2000 entnehmen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungen ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt. Vielen Dank für die Beteiligung als Träger öffentlicher Belange im o. g. Verfahren. Als Betreiber von Infrastruktureinrichtungen zur Energieversorgung hat Amprion jedoch zum Lärmaktionsplan der Stadt Rheinbach keine Anregungen vorzubringen. Erst bei eventuell geplanten Baumaßnahmen im Bereich unserer Höchstspannungsfreileitungen, die wir in der aktuellen Planung nicht erkennen, ist eine erneute Beteiligung von Amprion erforderlich. Sie erhalten dieses Antwortschreiben auch namens und im Auftrag der Westnetz GmbH als Eigentümerin und Betreiberin, der die betroffene Leitungsanlage teilweise zur Mitbenutzung überlassen wurde. Die technische Abstimmung haben wir vorgenommen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	Handwerkskammer zu Köln	01.12.2020	Heumarkt 12 50667 Köln	Die Handwerkskammer zu Köln nimmt zu den im Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 15.05.2020 vorgeschlagenen baulichen und verkehrlichen Maßnahmen wie folgt Stellung: Im Hinblick auf die unter 9.3 genannten "Maßnahmen an Belastungssachsen" sowie die in Anhang IV für die Zukunft benannten "Maßnahmen zur Verringerung von Lärmimmissionen" muss die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sichergestellt bleiben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie hier eine Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) auf der Ortsdurchfahrt Oberdrees sowie auf der L 158, werden von HWK-Seite grundsätzlich kritisch gesehen und werfen folgende Fragen auf: Wie kann und soll die Einhaltung von Tempo 30 (gegenüber Tempo 50) kontrolliert und gesichert werden?	Flankierende Maßnahmen sind im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Was bringt diese Maßnahme aus lärmschutzrechtlichen Aspekten, wenn durch den Einbau von SMA 08 u.ä. der Immissionspegel bereits verringert wird?	Gemäß der durchgeführten und im Lärmaktionsplan enthaltenen Einzelfallprüfung soll eine zulässige Höchstgeschwindigkeit	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
					keit von 30 km/h aufgrund der derzeit unzureichenden Radverkehrsführung angeordnet werden. Die Tempo 30-Regelung unterstützt dabei die angestrebte Lärm-minderung (beispielsweise durch die Brechung der als besonders störend empfundenen Spitzenpegel).	
				Wie viele Menschen können damit in relevanter Weise von Straßenlärm entlastet werden?	Die vom LANUV zur Verfügung gestellten Lärmkarten weisen zwar die Gesamtbetroffenheit für die Stadt Rheinbach aus, jedoch keine Einzelwerte für betroffene Straßenabschnitte. Das ist letztlich jedoch unerheblich, da auf einzelnen Straßenabschnitten Pegel weit über der gesundheitsgefährdenden Schwelle auftreten und es somit zwingender Handlungsbedarf im Falle von angrenzenden empfindlichen Nutzungen besteht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Bevor Maßnahmen in die nähere Auswahl genommen werden, sollte deren Wirkung konkret auf die örtlichen Verhältnisse bezogen untersucht und dargelegt werden. Zur Begründung gehören aus unserer Sicht bspw. eine (mindestens grobe) Kosten-Nutzen-Analyse sowie eine Wirkungsanalyse (welche bspw. die Frage beantwortet, um wie viele Personen / Prozent die Lärmbetroffenen je Pegelklasse durch die Maßnahme vermindert werden könnten).	Siehe Antworten zuvor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Vor der Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung sollten die schadhafte Pflasterbeläge erneuert werden.	Auf den in Frage kommenden Bundes- und Landesstraßen gibt es keine Pflasterbeläge.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Betriebe des Handwerks haben ihren Einsatzort im gesamten Stadtgebiet (u.a. mit schweren Nutzfahrzeugen) - bis hin zu verkehrsberuhigten Zonen. Bei einer etwaigen Implementierung von gebietsbezogenen Verkehrsverbote / -beschränkungen sollte sichergestellt sein, dass diese Fahrzeuge ihren Einsatzort erreichen können.	Die Straßenwidmung für den allgemeinen Verkehr wird durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht berührt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	Landwirtschaftskammer NRW Rhein-Sieg-Kreis	24.11.2020	Gartenstr. 11 50765 Köln	Gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Rheinbach, Stufe 3, bestehen seitens der Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis, keine grundsätzlichen Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Wir möchten jedoch jetzt schon um eine Beteiligung der Landwirtschaft bei der Aufstellung des im Lärmaktionsplan angekündigten Verkehrsentwicklungsplans und insbesondere beim Ausbau des Radwegeverkehrsnetzes bitten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
13	LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland Abteilung Bau- und Kunstdenkmalpflege	07.12.2020	Ehrenfriedstr. 19 50259 Pulheim	Maßnahmen, die "Schallschutz am Bau" dienen, können denkmalpflegerische Belange berühren und stehen unter dem Erlaubnisvorbehalt nach §9 Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG). Insbesondere kann das im Falle von Maßnahmen zur Auswechslung von Fenstern, aber auch bei Maßnahmen an Fassaden (Putzarbeiten/Wärmedämmsysteme) der Fall sein. Auch Maßnahmen, die im Umgebungsbereich von Denkmälern vorgenommen werden, stehen unter Erlaubnisvorbehalt. Im Plangebiet sind folgende Denkmäler betroffen:	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Hinweises im Lärmaktionsplan.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
				- Fachwerkhofanlage Oberdresser Straße 2 - Altes Zollhaus Bundesstraße 21 - Vinzenz-Palotti-Kolleg, Vor dem Voigtstor 8 - Wohnhaus - ehemaliges Josefsheim Koblenzer Straße 2. Wir bitten daher, den Hinweis auf den Erlaubnisvorbehalt in den Textteil des Plans aufzunehmen.		
14	Stadtverwaltung Meckenheim, Verkehr und Grünflächen	30.11.2020	Siebengebirgsring 4 53340 Meckenheim	Von Seiten des Fachbereiches 61 (Stadtplanung, Liegenschaften) werden gegen den Lärmaktionsplan – Stufe 3 – der Stadt Rheinbach keine Einwendungen erhoben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Von Seiten des Fachbereiches 66 (Verkehr und Grünflächen) werden ebenfalls keine Bedenken erhoben. Der Fachbereich 66 bittet dennoch um rechtzeitige Absprache bei Maßnahmen, die das Stadtgebiet Meckenheim betreffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
15	Rheinischer Landwirtschaftsverband Kreisbauernschaft Bonn/Rhein-Sieg e.V.	27.11.2020	Frankfurter Str. 61a 53721 Siegburg	Wir schließen uns der Stellungnahme der Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis vom 24.11. des Jahres an.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
16	Rhein-Sieg-Kreis Referat Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung	04.12.2020	Postfach 15 51 53705 Siegburg	Verkehrssteuerung/Verkehrslenkung Im Rahmen der fachlichen Zuständigkeit bestehen gegen die Lärmaktionsplanung - Stufe 3 - grundsätzlich keine Bedenken. Auch wenn die Zuständigkeit für verkehrsrechtliche Maßnahmen bei der Stadt Rheinbach liegt, wird darum gebeten zu berücksichtigen, dass die im Rahmen dieser und der vorherigen Stufe/Runde oft vorgeschlagene Maßnahme der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf klassifizierten Straßen die primäre Funktion der Straßen im überörtlichen Netz mindert.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Einzelne, verkehrsrechtliche Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung auf der B 266 Ortsdurchfahrt Oberdrees oder auf der L 158 wie z. B. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h,	Durch diese Maßnahmen wird die Widmung/ Nutzung einer Bundes- oder Landesstraße nicht beschränkt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				die Anlegung eines Fußgängerüberweges an der Mittelinsel am östlichen Ortszugang auf der B 266 Ortsdurchfahrt Oberdrees als eine Maßnahme zur Förderung des Umweltbunds und		
				die Änderung der Führung des Radverkehrs (Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem fließenden Verkehr)		
				werden daher aufgrund einer möglichen, unzulässigen Beschränkung der Widmung/ Nutzung einer Bundes- oder Landesstraße aus hiesiger Sicht kritisch gesehen.		
				Auch bei der Überprüfung der Benutzungspflicht für Radfahrer bzw. bei deren Aufhebung ist die Verkehrssituation für Radfahrer und insbesondere die Gefahrensituation für Radfahrer zu prüfen. Bei der Anlegung von FGÜ sind die Vorgaben der STVO und der R-FGÜ (igO/agO-Charakter der Straße, Verkehrsstärke, Anzahl von querenden FG, Sichtbeziehungen, usw.) zwingend zu beachten und zu erfüllen.	Die Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen ergibt sich aus der StVO. Die Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Anordnungen erfolgt jeweils im Rahmen der vorgeschriebenen Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Prüfung

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
				Bei einem konkreten Umsetzungswillen seitens der Stadt Rheinbach ist eine detaillierte Prüfung der Voraussetzungen, Vorgaben und Auswirkungen auf der Grundlage der StVO zwingend erforderlich.	Die Stadt Rheinbach wird ihren Willen durch einen Ratsbeschluss zum Ausdruck bringen. Sie wird sich als Behörde selbstverständlich an die gesetzlichen Vorgaben halten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Es wird angeregt zu prüfen, ob nicht andere, bauliche Maßnahmen, durch die die Wohnbevölkerung langfristig vor Lärm geschützt werden kann, den Geschwindigkeitsbeschränkungen des fließenden Verkehrs vorzuziehen sind.	Diese Prüfung erfolgt im Rahmen der Einzelfallprüfung. I.d.R. stellt jedoch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit das mildeste Mittel dar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
17	RWE Power AG	01.12.2020	Stütgenweg 2 50935 Köln	Im Bereich des Plangebietes befinden sich die aktiven Grundwassermessstellen 57568, 84139 und 84215 der RWE Power AG. Die aktiven Grundwassermessstellen sind unter dem Gesichtspunkt des Bestandsschutzes zu erhalten bzw. während eventueller Baumaßnahmen zu sichern. Die jeweilige Zugänglichkeit für Grundwasserstandsmessungen sowie Entnahmen von Grundwasseranalysen ist zu gewährleisten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
18	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Vile-Eifel	02.12.2020	Postfach 120161 53874 Euskirchen	Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nimmt Ihre im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen (Kapitel 9.3.1 und 9.3.2) zur Kenntnis, aber es besteht kein Einvernehmen zu diesen Maßnahmen!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Maßgebend für den Lärmschutz an Straßen ist die Berechnung nach RLS-2019 (ab Stichtag 01.03.2021). Erst auf Grundlage dieses Berechnungsverfahrens, sind die Betroffenheiten zu ermitteln und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen durchführbar. Über Erfordernis, Art und Umfang von Maßnahmen werden wir zurzeit keine Aussagen oder Zusagen treffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Unabhängig davon können "betroffene" Eigentümer einen Antrag auf Lärmsanierung stellen, wie auf den Seiten 38 und 43 erläutert. Zuständig für Lärmsanierungsanfragen auf Grund der Lärmbelastung durch die A 61 ist die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland (Dienstszitz Krefeld), Ostwall 130-134, 47798 Krefeld. Die Regionalniederlassung Vile-Eifel nimmt die Anfragen betreffend der Bundes- und Landesstraßen im Bereich der Stadt Rheinbach entgegen.	Die Hinweise werden im Lärmaktionsplan ergänzt.	Ergänzung des Hinweises im Lärmaktionsplan.
				Infrastrukturelle Maßnahmen, wie Ortsumgehungen, liegen nicht in unserer Entscheidungsgewalt und somit kann auch hier kein Einvernehmen hergestellt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
19	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NW e.V.	03.12.2020	Krahforst 6 53359 Rheinbach	Auf der Grundlage unserer fachlichen Zuständigkeit möchten wir folgende Anregung geben: Neben Oberdrees (vgl. Planentwurf, "2020-05-15") leiden auch weitere historische Kerne der Dörfer unter starker Verkehrsbelastung und damit verbundenem Lärm, was die dort besonders dicht an der Durchgangsstraße lebenden Menschen schädigt und die städtebauliche Gefahr der Verödung verstärkt.	Diese sind nicht als Pflichtaufgabe im Lärmaktionsplan zu untersuchen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				In dieser Hinsicht ist uns vor allem Loch aufgefallen. Die dort vorgenommene Fahrbahnverengung bzw. -verschwenkung hat leider nicht die gewünschte Wirkung. Vielmehr sind lautstarke Slalomfahrten zu beobachten mit kaum verringerter Geschwindigkeit oder aber geräuschintensiven Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Daher schlagen wir Folgendes vor:	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
				Geschwindigkeitskontrolle durch Radargeräte (Blitzer) Radargeräte, auf die durchaus rechtzeitig Warnschilder hinweisen sollten, müssen sowohl kurz vor den Ortschaften als auch im Innern die Geschwindigkeit wirkungsvoll kontrollieren. Bei einer solch strikten Kontrolle müsste eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h zunächst ausreichen, d.h. nicht unbedingt 30 km/h, was vielerorts vorgeschrieben, aber ohne Kontrolle ziemlich wirkungslos ist, daher leider eher ein Alibi darstellt. Entscheidend ist ein gleichmäßiger Verkehrsfluss innerhalb des Ortes bei mäßiger Geschwindigkeit.	Die grundsätzliche Einführung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungen in den Ortschaften ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Frequenzbeschränkung des Kfz-Verkehrs Neben der Gleichmäßigkeit des Verkehrsflusses spielt natürlich auch die Zahl der Fahrzeuge insgesamt, vor allem aber pro Zeiteinheit eine erhebliche Rolle. Der dörfliche Durchgangsverkehr zu Stoßzeiten kann durchaus als "purer Horror" bezeichnet werden. Vorgeschlagen werden daher zusätzlich zur Geschwindigkeitskontrolle programmierbare Ampeln an den Ortseinfahrten, die den Verkehrsfluss auf eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen pro Minute beschränken. Das können zu Stoßzeiten durchaus mehr Fahrzeuge sein, damit sich nicht zu lange Schlangen bilden. Ebenso könnte es Ruhezeiten geben, z.B. in den Mittagsstunden, in denen der Verkehrsfluss deutlich reduziert wird. Welche Verkehrsflussbeschränkung konkret notwendig und darüber hinaus sinnvoll ist, kann dank Programmierbarkeit ausprobiert und diskutiert werden. Die programmierbaren Ampeln müssen ferner über Vorrangschaltungen verfügen, welche die Annäherung von Rettungsfahrzeugen, aber auch von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erkennen und eventuelle Schlangen vor den Ampeln rechtzeitig in Abhängigkeit von ihrer Länge auflösen. Sehr wichtig ist, dass der ÖPNV klare Priorität genießt und nicht behindert wird. Ein vorübergehend erhöhter Verkehrsfluss wird dafür in Kauf genommen. Die für die geschilderten Maßnahmen erforderliche Technik ist im Prinzip vorhanden, bedarf jedoch der konkreten Gestaltung und Anwendung. Unser Vorschlag lautet daher, dass sich die Stadt Rheinbach ein Pilotprojekt finanzieren lässt.	Die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt als das zunächst einzusetzende mildeste Mittel. Die Erfahrungen sind abzuwarten. Bei Bedarf kann die Situation im Lärmaktionsplan der 4. Runde überprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L_{den}"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L_{day}"** (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L_{evening}"** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L_{night}"** (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;

- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungs-lärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.



Anhang IV Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Hinweis: Die nachfolgenden Tabellen stammen aus einem Forschungsvorhaben aus dem Jahr 2010⁷. Nicht alle Angaben entsprechen deshalb dem aktuellen Stand der Technik. Die Tabelle ist aber dennoch geeignet, einen Überblick zu bieten, welches Maßnahmenspektrum zur Lärminderung geeignet ist und mit welcher Pegelminderung in etwa gerechnet werden kann.

Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Förderung des Umweltverbundes				
- Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung - Nutzungsmischung - Förderung Umweltverbund - Förderung multimodaler Verkehre - Beschränkung des Kfz-Verkehrs - Mobilitätsmanagement - Öffentlichkeitsarbeit	Substitution von Kfz-Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund	- Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) - Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) - Verkehrsmenge -90% -> -10 dB(A)	langfristig	- Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1] - Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1] - Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1]
Förderung stadtverträglicher Güterverkehr				
- Förderung Schienengüterverkehr - Gleisanschlussverkehr - dezentrale Güterverkehrszentren - Stadt-Logistik	Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des SV-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten	- Abnahme SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) - Reduktion SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -> -3 dB(A) - Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten	mittel- bis langfristig	Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [2]

Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlangsamung des Kfz-Verkehrs				
- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit - verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen - Öffentlichkeitsarbeit	Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit	- Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -> -1 dB(A) - Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -> -1,5 dB(A) - Reduktion von 50 auf 30 km/h -> -2,4 dB(A) - Bei Ergänzung von Tempo 30-Zonen um	kurz- bis mittelfristig	Vielzahl im gesamten Bundesgebiet

⁷ Planungsbuero Richter-Richard, "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie", Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010)



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A)		
Verstetigung des Verkehrsflusses				
▪ Signalsteuerung ("Grüne Welle") ▪ Straßenum- und -rückbau ▪ Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen ▪ Umgestaltung von Knotenpunkten ▪ Kreisverkehrsplatz anstatt LSA-gesteuerter Knotenpunkt ▪ gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens	▪ Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge werden vermieden	▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A) ▪ Reduktion um -0,5 dB(A) bei Kreisverkehrsplatz anstatt Knotenpunkt [6]	▪ mittel- bis langfristig	▪ Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet
Leise Fahrbahnbeläge				
▪ Sanierung schadhafte Fahrbahndecke ▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen ▪ leise Pflasterbeläge ▪ Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt ▪ Einsatz lärmindernde Asphaltdeckschichten	▪ Reduzierung der Reifen-Fahrbahngeräusche	▪ konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke $\geq -0,5$ bis $-1,5$ dB(A) bei ▪ Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton -> -2 bis -3 dB(A) ▪ dichte Oberfläche: bei Pkw -> -2 bis -4 dB(A), Lkw -> -2 dB(A) [4] ▪ Porous Mastix Asphalt (PMA) gegenüber Asphaltbeton -5 dB(A) [3] ▪ offenporige Deckschicht >50 km/h: Pkw-> -6 bis -8 dB(A), Lkw -> -4 bis -5 dB(A) [4] ▪ semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -> -3 dB(A) ▪ Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer Asphalt" < 50 km/h bis zu -3,5 dB(A) ▪ Gummiasphalt, erst teilweise erprobt, -6 bis -7 dB(A) ▪ unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -> -3 dB(A) ▪ Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -> -3 bis -7 dB(A)	▪ kurz- bis mittelfristig	▪ Augsburg: zweilagiger offenerporiger Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] ▪ Düsseldorfer Asphalt: in vielen Städten zwischenzeitlich Standardbauweise ▪ Gummiasphalt: Schwerin und Österreich



Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren				
- Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung - steuernde und lenkende Maßnahmen - Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen - Rück-/Umbau von Straßen	Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen	- Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) - Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) - Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A)	langfristig	In fast jeder Stadt zu finden
Verlagerung/Bündelung Güterverkehr				
- Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen - Vorzugsrouten - Lenkung des Lkw-Verkehrs	Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung SV-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen	- Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -> -5,1 dB(A) - Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) - Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A)	kurz- bis mittelfristig	In fast jeder Stadt zu finden

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Schallabschirmung				
Wände, Wälle, Lärmschutzbauung, Troglagen, Tunnel, Einhausungen	Abschirmung in der Schallausbreitung	- Einhausungen/ Tunnel -> Beseitigung der Lärmquelle - Lärmschutzwände / -wälle -> -5 bis -15 dB(A) [3]	langfristig	Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbaumformen zu finden
Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort				
Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rückbau überbreiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen	Vergrößerung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort	- Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort -> -3 dB(A) - Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -> -0,5 bis -1,0 dB(A) - Abrücken von 10 auf 15 m -> -2 dB(A) - Abrücken von 10 auf 20 m -> -4 dB(A)	langfristig	Überall zu finden
Schalldämmung von Außenbauteilen				
Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rollladenkästen usw.	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels	Schallschutzfensterklasse 1 -> Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 -> Schalldämmmaß 50 dB(A))	kurz- bis mittelfristig	Überall zu finden
Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile;	Je nach Bautyp -> -5 bis -15 dB(A)	mittel- bis langfristig	Überall zu finden



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
	keine Minderung des Außenpegels			
▪ Absorbierende Fassaden	▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade	▪ Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
Umbau/Neubau von Gebäuden				
▪ Qualifizierter Grundriss	▪ Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite)	▪ Durch Selbstabschirmung->mindestens 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
▪ Vorbauten, Pufferzonen ▪ Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände	▪ Neue Gebäude als Lärmschirm	▪ Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
Bauleitplanung				
▪ Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan	▪ Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude	▪ Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ langfristig	▪ Immer häufiger eingesetzt
▪ Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/Bebauungsplan	▪ Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung ▪ Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen	▪ Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005 ▪ Auflösung des Lärmkonflikts	▪ langfristig	▪ Häufig eingesetzt

Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin 2004
- [2] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms - Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004
- [3] Landesbetrieb Straßenbau NRW
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm - Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayrische Staatskanzlei; Pressemitteilung- Lärmreduzierung im Straßenverkehr, 2003
- [6] Papenfus, T., Fiebig, A., Genuit, K.: Akustische Auswirkungen von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 1053, Bonn 2011