

Lärmaktionsplanung Meckenheim

Siebengebirgsring 4

53340 Meckenheim

Untersuchungsbericht

Auswertung der Lärmkarte

BImSchG; 34.BImSchV; CNOSSOS-EU, Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG



www.schallschutz-saar.de

Ingenieurbüro Audiotechnik-Loch

Bericht 23-08-02 - V01

Gegenstand	Auswertung der Lärmkarte
Veranlassung	Lärmaktionsplanung der 4.Runde nach BimSchG
Bezug / Zweck	Aufstellung der Lärmaktionsplanung

Inhalt Auswertung der Lärmkarte

Datum 27.02.2024

Verfasser	Audiotechnik Loch Ingenieurbüro für Akustik Dipl.-Ing. Christian Loch Winterbacher Str. 32 66606 St. Wendel	FON: +49 (0) 6851 869604 FAX: +49 (0) 6851 869606 Mobil: +49 [0] 172 6677493 Mail: c.loch@schallschutz-saar.de Web: www.schallschutz-saar.de
-----------	--	--

Ansprechpartner:

Lukas Loch

AUDIOTECHNIK LOCH
Dipl.-Ing. Christian Loch
Winterbacher Str. 32
66606 St. Wendel

Dipl.-Ing. Christian Loch



Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.
Mitglieds Nr. 230085
Fachausschuss Bau- und Raumakustik
Fachausschuss Arbeitsring Lärm

Inhalt	Seite
1. Auftraggeber und Projekt	5
2. Aufgabenstellung und Vorgehensweise	5
2.1 Lärmkartierung	5
2.2 Lärmaktionsplanung	6
3. Allgemeine Angaben	6
3.1 Zuständige Behörde	6
3.2 Beschreibung der Gemeinde und zu berücksichtigenden Lärmquellen	6
3.3 Rechtlicher Hintergrund	8
3.4 Geltende Grenzwerte	8
4. Bewertung der aktuellen Situation	9
4.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarte	9
4.2 Von Lärm belastete Gebiete, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	10
4.3 Gesundheitliche Auswirkungen	11
4.4 Bewertung zu Lärmsituationen und zu den Lärm ausgesetzten Personen	11
4.5 Lärmkennziffer	19
4.6 Ruhige Gebiete	19
4.7 Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung	25
5. Ergebnis	27
5.1 Ergebnisse der Auswertung der Lärmkarte der 4. Runde	27
5.2 Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplans	28
6. Quellenverzeichnis	28
7. Haftungsausschuss	29
Anhang	30
Tabellen	Seite
Tabelle 1: Schienenstrecken in der Stadt Meckenheim	7
Tabelle 2: Nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz [2]	9
Tabelle 3: Vom Straßenlärm belastete Menschen in der Stadt Meckenheim über 24h	9
Tabelle 4: Vom Straßenlärm belastete Menschen in der Stadt Meckenheim nachts	9
Tabelle 5: Vom Schienenlärm belastete Menschen über 24 h	10
Tabelle 6: Vom Schienlärm belastete Menschen nachts	10
Tabelle 7: Durch Straßenlärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	10
Tabelle 8: Durch Schienenlärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	10
Tabelle 9: Lärmkennziffern	19
Tabelle 10: Auswahlkriterien für ruhige Gebiete	20
Tabelle 11: Gängige Kategorien von ruhigen Gebieten	21
Tabelle 12: Lärmschutzbauten an den untersuchten Hauptverkehrswegen	25

Abbildungen	Seite
Abbildung 1: Rheinbacher Landstraße	12
Abbildung 2: Bonner Straße	13
Abbildung 3: Kreuzung Gudenauer Allee - Siebengebirgsring	14
Abbildung 4: Gudenauer Allee	15
Abbildung 5: Schienenlärm Baumschulweg	16
Abbildung 6: Schienenverkehr - Lüftelberger Str. - Am Wiesenpfad	17
Abbildung 7: Im Cäcilienbusch	18
Abbildung 8: Altendorfer und Ersdorfer Wald	22
Abbildung 9: Swistbachaue	23
Abbildung 10: Stephansberg	24
Abbildung 11: Wäldchen Steinbüchel	25

Anhang	Seite
Anhang 1: Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung	30
Anhang 2: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	35

1. Auftraggeber und Projekt

Auftraggeber Stadt Meckenheim
 Siebengebirgsring 4
 53340 Meckenheim

Projekt Lärmaktionsplanung Meckenheim
 Auswertung der Lärmkarte der 4.Runde
 Identifikation von Lärmschwerpunkten zur möglichen Maßnahmenplanung

2. Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Im Rahmen dieses Berichtes wird die Lärmkartierung der 4. Runde ausgewertet und die Lärmbrennpunkte werden identifiziert. Die betroffenen Personen, Gebäude und Flächen in der Stadt Meckenheim werden dargestellt. Vorhandene Lärmschutzbauten werden erfasst.

Die Maßnahmenplanung an Lärmbrennpunkten ist nicht Gegenstand dieses Berichtes und wird gesondert behandelt.

2.1 Lärmkartierung

Lärmkarten dienen der Darstellung der bestehenden Lärmbelastung in einem Gebiet anhand von Lärmindizes. Sie enthalten statistische Kennwerte, wie Belastetenzahlen und werden nach § 5 Abs. 1 34. BImSchV errechnet. Die Lärmkarten bilden Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz pro Jahr, Schienenstrecken mit einem Verkehr von über 30000 Züge pro Jahr, Flugplätze und Ballungsräume ab. Aus den Verkehrsdaten wird der Lärmpegel für die Beurteilungszeiträume "Day", "Evening" und "Night" ermittelt, die sich durch Zuschläge unterscheiden, aus denen sich die Pegel L_{DEN} und L_{Night} ergeben. Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt nach CNOSSOS-EU.

Basis der Lärmkarten bilden die Verkehrsdaten der bundesweiten Straßenverkehrszählung. Die Erstellung der Lärmkarte für Verkehrs- und Fluglärm liegt in der Verantwortung des Landes und für Schienenlärm bei dem Eisenbahnbundesamt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung können von der Öffentlichkeit im Internet unter <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> eingesehen werden.

2.2 Lärmaktionsplanung

Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist die Analyse der Lärmkarte und die Identifikation von Betroffenheitsschwerpunkten und Einwirkungsbereichen, so wie die Maßnahmenplanung zur Lärminderung an Orten mit Lärmproblemen.

In der Lärmaktionsplanung sind Auslösewerte für den L-den und L-Night festzulegen. Werden diese Schwellenwerte erreicht ist eine Maßnahmenplanung und eine Betrachtung der Situation nach nationalen Berechnungsverfahren im Zuge der Lärmaktionsplanung durchzuführen.

Die Lärmaktionsplanung kann die Identifizierung, Ausweisung und den Schutz von "Ruhigen Gebieten" beinhalten. Ruhige Gebiete dienen zur Naherholung und sind von Umgebungslärm frei zu halten. Die Öffentlichkeit erhält die Möglichkeit in der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Lärmaktionsplanung mitzuwirken und Vorschläge einzubringen, die in der Aufstellung der Planung zu berücksichtigen sind. Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf andere Planungen wie Bauleitpläne oder Verkehrspläne haben.

Alle 5 Jahre ist die Lärmkarte, so wie die Lärmaktionsplanung zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

Aufgrund der Änderung des Berechnungsverfahrens der Lärmkarten wird sich die lokale Lärmsituation in allen untersuchten Gebieten ändern, wodurch die Überarbeitung bestehender Lärmaktionspläne erforderlich ist. Lärmaktionspläne sind bis zum 18. Juli 2024 zu erstellen bzw. zu überarbeiten.

3. Allgemeine Angaben

3.1 Zuständige Behörde

Zuständige Behörde ist nach § 47e BImSchG ist die Stadt Meckenheim.

Allgemeine Daten:

Name:	Stadt Meckenheim
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05382032
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Meckenheim
Adresse:	Siebengebirgsring 4 53340 Meckenheim
Kennung der Behörde für Lärmkartierung:	DE_NW_05382032

Nach § 47e Abs. 4 BImSchG [5] ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Können Lärmprobleme von Haupteisenbahnstrecken des Bundes nicht angemessen mit Maßnahmen in Bundeshoheit bekämpft werden, ist die Gemeinde zu einer weitergehenden Lärmaktionsplanung verpflichtet. Für nicht bundeseigene Schienenstrecken liegt die Zuständigkeit zur Lärmaktionsplanung bei der jeweiligen Gemeinde.

3.2 Beschreibung der Gemeinde und zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Meckenheim liegt südwestlich von Bonn, unmittelbar an der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz im Süden Nordrhein-Westfalens. Sie besitzt eine Fläche von 34,84 Quadratkilometern und 24.877 Einwohner. Benachbarte Gemeinden sind Wachtberg, Alfter, Rheinbach, Altenahr und Bonn. Ihre Anbindung erfolgt über die A 61, die das Stadtgebiet im Süden durchquert und über die A 565, die entlang der östlichen Stadtgrenze verläuft. Die L 158 verläuft in West-Ost-Richtung durch Meckenheim. An sie schließt sich die L 261 in Nord-Ost-Richtung an. Meckenheim besitzt einen Anschluss an das Schienennetz durch die, das Stadtgebiet durchquerende, Eisenbahnstrecke des Bundes.

In der Lärmkartierung sind nach §47 BImSchG alle Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen, die ein Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kfz pro Jahr besitzen.

Im folgenden werden die Straßen der Stadt Meckenheim aufgeführt, die bei der Lärmkartierung 2023 berücksichtigt wurden.

Die Verkehrsdaten stammen aus dem tim-Portal [12] des Landes NRW und stimmen nicht zwangsläufig mit den bei der Lärmkartierung verwendeten Verkehrsdaten überein.

- L 158(Zählstelle 53081315) : 5.8 Millionen Kfz pro Jahr, Bonner Straße
- L 261(Zählstelle 53082316) : 6.9 Millionen Kfz pro Jahr, Meckenheimer Allee
- A 565(Zählstelle 53085013) : 14.6 Millionen Kfz pro Jahr, Im Osten Meckenheims
- A 61(Zählstelle 53082104) : 8.8 Millionen Kfz pro Jahr, Im Süden Meckenheims
- Giermaarstraße(Zählstelle 53082310) : 3 Millionen Kfz pro Jahr, Kreuzung Gudenuer Allee
- L 158(Zählstelle 53081319) : 3.1 Millionen Kfz pro Jahr, Gudenuer Allee
- A 565(Zählstelle 54082101) : 6 Millionen Kfz pro Jahr, Kreuz Meckenheim

Weiterhin sind nach §47d BImSchG Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30000 Zügen pro Jahr zu betrachten.

Die zu berücksichtigenden Haupteisenbahnstrecken werden im Folgenden angegeben.

Tabelle 1: Schienenstrecken in der Stadt Meckenheim [11]

UniqueRail ID:	DE_q_rl014830
Abschnittslänge:	1106,25
Fernverkehr Tag:	0
Fernverkehr Abend:	0
Fernverkehr Nacht:	0
Fernverkehr Summe:	0
Regionalverkehr Tag:	23352
Regionalverkehr Abend:	7074
Regionalverkehr Nacht:	6218
Regionalverkehr Summe:	36644
Güterverkehr Tag:	0
Güterverkehr Abend:	0
Güterverkehr Nacht:	0
Güterverkehr Summe:	0
Sonstiger Verkehr Tag:	2
Sonstiger Verkehr Abend:	0
Sonstiger Verkehr Nacht:	0
Sonstiger Verkehr Summe:	2
Summe Tag:	23354
Summe Abend:	7074
Summe Nacht:	6218
Summe gesamt:	36646
Zugehörige Strecken:	2645

3.3 Rechtlicher Hintergrund

Der § 47 des Bundesimmissionsschutzgesetz sieht zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [4] das Erstellen von Lärmaktionsplänen vor, die Lärmprobleme und deren Auswirkungen regeln.

Die Lärmaktionsplanung der 4. Runde wird auf der Grundlage der Lärmkarte, die gemäß der Verordnung über die Lärmkartierung im Jahr 2023 erstellt wurde, durchgeführt.

Gemäß der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum Vertragsverletzungsverfahren gegen Portugal vom 31. März 2022 müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig von Lärmpegel und Lärmbetroffenheit. Ein Ermessensspielraum liegt hier lediglich bei der Maßnahmenplanung.

Als Hauptverkehrsstraßen werden nach §47 des BImSchG alle Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr bezeichnet. Es ist zu berücksichtigen, dass sich die betroffenen Straßen in der Baulast des Bundes bzw. der Länder befinden.

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [4] und deren nationalen Umsetzung in §§ 47 BImSchG [5] sowie der Verordnung über die Lärmkartierung 34.BImSchV [6].

3.4 Geltende Grenzwerte

Für die Lärmaktionsplanung sind keine verbindlichen Grenzwerte oder Auslösewerte festgelegt.

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen laut Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz [9], dann vor, wenn an schutzwürdigen Gebäuden ein L-den von 70 dB(A) oder ein L-Night von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Diese Werte werden als Auslösewerte für die Lärmprobleme im Zuge der Lärmaktionsplanung festgelegt.

Auf nationaler Ebene geben die Richtlinie für Lärmschutz an Straßen RLS19, das 16. Bundesimmissionsschutzgesetz und die Verkehrslärmschutzrichtlinie VLärmSchR 97 die geltenden Grenzwerte vor. Dabei sind die Lärmpegel für bestehende Straßen nach VLärmSchR-97 und RLS-19 und die Pegel für Neu-, Um- oder Ausbauten von Straßen nach 16.BImSchG zu bewerten.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen [10] gibt an, dass die Grundvoraussetzung für die Lärmsanierung von Straßen Lärmprobleme sind, also das Überschreiten der Immissionsgrenzwerte.

Tabelle 2: Nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz [2]

Geltungsbereich Anlagen oder Gebietsarten	16.BimSchV Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen Tag / Nacht	Lärmschutz-Richtlinien-StV Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen Tag / Nacht	VLärm97 Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwegen in Baulast des Bundes Tag / Nacht	TA-Lärm Immissionsricht- werte zur Beurteilung von industriellen Anlagen Tag / Nacht
Krankenhäuser, Schulen	57/47 dB(A)	70/60 dB(A)	64/54 dB(A)	45/35 dB(A) (Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines (WA) Wohngebiet	59/49 dB(A)	70/60 dB(A)	64/54 dB(A)	50/35 dB(A) (WR) 55/40 dB(A) (WA)
Dorf-/Kern- /Mischgebiete	64/54 dB(A)	72/62 dB(A)	66/56 dB(A)	60/45 dB(A)
Urbanes Gebiet	64/54 dB(A)	-	-	63/45 dB(A)
Gewerbegebiet	69/59 dB(A)	75/65 dB(A)	72/62 dB(A)	65/50 dB(A)

*Die Art der in der Tabelle bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Dabei gehen die Gebietsnutzungsarten aus den rechtskräftigen Bebauungsplänen der Kommunen und §34 des BauGB hervor.

4. Bewertung der aktuellen Situation

4.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarte

Die Belastetenzahlen sind bei Erstellung der Lärmkarten ermittelt worden und können den Betroffenheitstabellen entnommen werden.

Nach dem Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz [9] sind Maßnahmen zur Lärminderung dann zu planen, wenn ein L-den von 70 dB(A) oder ein L-Night von 60 dB(A) überschritten wird.

Die nach CNOSSOS-EU [8] ermittelte, geschätzte Zahl der von Lärm belästigten Personen, bei denen einer dieser Auslösewerte überschritten ist, wird in Tabelle 3 bzw. Tabelle 4 dargestellt.

Tabelle 3: Vom Straßenlärm belastete Menschen in der Stadt Meckenheim über 24h

L _{DEN} /dB(A):	55 ≤ ... ≤ 59	60 ≤ ... ≤ 64	65 ≤ ... ≤ 69	70 ≤ ... ≤ 74	≥ 75
Betroffene	3363	824	200	18	0

Tabelle 4: Vom Straßenlärm belastete Menschen in der Stadt Meckenheim nachts

L _{Night} /dB(A):	50 ≤ ... ≤ 54	55 ≤ ... ≤ 59	60 ≤ ... ≤ 64	65 ≤ ... ≤ 69	≥ 70
Betroffene	1620	315	14	0	0

Die geschätzte Zahl der durch den Lärm von Schienenverkehr belasteten Personen gehen aus den Untersuchungen des Eisenbahn Bundesamts hervor. Die Daten werden der Gemeindestatistik des GeoPortal

des EBA entnommen.

Tabelle 5: Von Schienenlärm belastete Menschen über 24 h

Lden/dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74	>75
Betroffene	170	100	10	0	0

Tabelle 6: Von Schienenlärm belastete Menschen nachts

LNight/dB(A):	50 ≤ ... ≤ 54	55 ≤ ... ≤ 59	60 ≤ ... ≤ 64	65 ≤ ... ≤ 69	≥70
Betroffene	130	40	< 10	0	0

4.2 Von Lärm belastete Gebiete, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt an, dass ebenfalls die vom Straßenlärm belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern zu schätzen sind. Diese können den Betroffenen tabellen der Lärmkartierung entnommen werden und sind im Folgenden zusammengefasst.

Als Auslösewert für die belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser wird ein L-den von 75 dB(A) festgelegt.

Tabelle 7: Durch Straßenlärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} /dB(A):	>55	>65	>75
Fläche/km ²	14,47	3,78	0,73
Zahl der Wohnungen	2096	103	0
Zahl der Schulgebäude	3	0	0
Zahl der Krankenhäuser	0	0	0

Es sind keine Wohnungen, keine Schulgebäude, kein Krankenhaus und 0,73 km² Fläche einem L-den Pegel von über 75 dB(A) ausgesetzt.

Die geschätzte Zahl durch den Lärm von Schienenverkehr belasteter Gebiete, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser geht aus den Untersuchungen des Eisenbahn Bundesamts hervor. Die Zahlen werden der Gemeindestatistik des GeoPortal des EBA entnommen.

Tabelle 8: Durch Schienenlärm belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

LDEN/dB(A):	>55	>65	>75
Zahl der Wohnungen	130	< 10	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Krankenhäuser	0	0	0
Fläche/km ²	1,13	0,18	0

4.3 Gesundheitliche Auswirkungen

In den WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region [3], wird empfohlen: "für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen L_{DEN} von 53 dB(A) nicht zu überschreiten, weil Straßenverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein. Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen L_{Night} von 45 dB(A) nicht zu überschreiten, da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein."

In der Stadt Meckenheim sind nach Daten der Lärmkartierung der 4. Runde über 24h 612 Personen durch Straßenverkehrslärm stark von Lärm belästigt. Die Fälle starker Schlafstörung durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen liegen bei 104 betroffenen Einwohnern. Die Zahl der Personen, deren Risiko für Ischämische Herzerkrankungen durch die Lärmbelastung ausgehend von Straßen gestiegen ist liegt bei einer Person.

Das EBA gibt des Weiteren die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen durch Schienenverkehr an. In der Stadt Meckenheim liegt die Zahl der Fälle starker Belästigung durch Schienenverkehr über den 24h-Pegel betrachtet bei 46 Personen und die Zahl der Fälle starker Schlafstörung durch Schienenverkehr über den Nachtpegel betrachtet bei 15 Personen. Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzerkrankungen, verursacht durch Schienenlärm werden nicht berechnet, da aktuell keine ausreichend abgesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse dazu vorliegen.

4.4 Bewertung zu Lärmsituationen und zu den Lärm ausgesetzten Personen

Es werden die Bereiche mit schutzbedürftiger Bebauung betrachtet, in denen die Auslösewerte für L_{DEN} und L_{Night} erreicht werden.

Zur exakten Bewertung der Lärmsituation wird das Einbeziehen der nationalen Regelwerke [S.8, Kap.3.4] empfohlen, da sich deren Berechnungsmethoden von denen der CNOSSOS-EU unterscheiden. Bei Identifizierung eines Lärmproblems aus der Lärmkarte heraus sollte dann mithilfe der nationalen Regelwerke die Situation gesondert betrachtet werden.

In der Stadt Meckenheim sind 18 Menschen einer Lärmbelastung über 24 Stunden und 23 Menschen einer nächtlichen Lärmbelastung oberhalb des Auslösewertes ausgesetzt [9, 4.1]. Dazu wurden die Belastetenzahlen aus Straßen- und Schienenverkehr summiert.

Zur möglichen Maßnahmenplanung werden, auf Basis der Lärmkarte, die Gebiete ermittelt, in denen der Pegel an mindestens einer Fassade eines schutzwürdigen Gebäudes den Auslösewert von 60 bzw. 70 dB(A) erreicht.

Basierend auf den Daten der Lärmkarte konnten 6 Bereiche ausgemacht werden, in denen der Auslösewert erreicht ist.

Diese Bereiche werden im Folgenden jeweils einzeln betrachtet.

Lärmsituation 1: L158 Rheinbacher Landstraße

Die Rheinbacher Landstraße L 158 bildet eine Hauptverkehrsachse in Meckenheim. Sie verläuft in Ost-West-Richtung durch den nördlichen Teil der Stadt Meckenheim und schließt an die A 61 und die A 565 an. An der Rheinbacher Landstraße kommt es an mehreren Gebäuden zur Überschreitung des Auslösewertes des L-den von 70dB(A). Betroffene Häuser sind Bahnhofstraße Hausnummer 27, 28, 29, 31, 31a, 32, 33, 35 und Baumschlunweg 15.

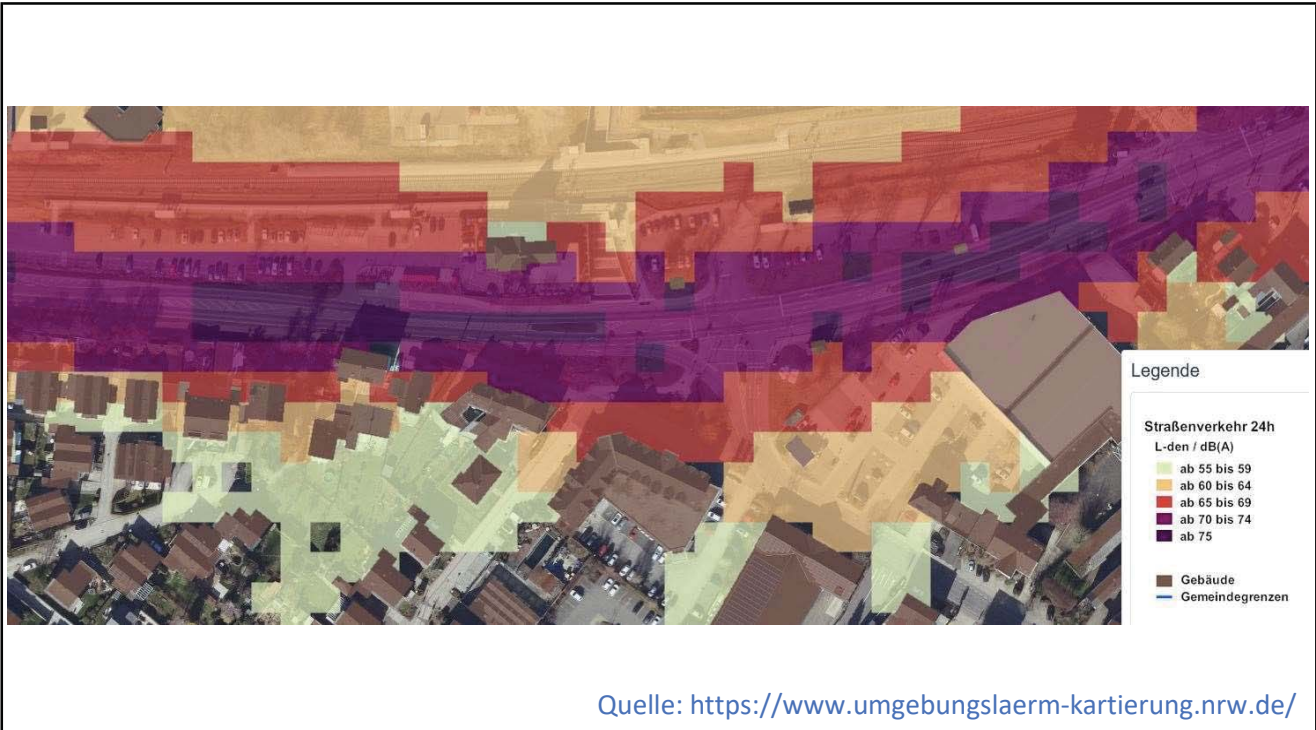


Abbildung 1: Rheinbacher Landstraße

An mindestens einer Fassade der genannten Häuser weist die Lärmkarte einen Pegel von 70 bis 74 dB(A) aus. An den genannten Gebäuden kommt es auch zur Überschreitung des Auslösewertes für den L-Night von 60 dB(A). Zusätzlich ist der Auslösewert des L-Night im Siebenswinkel 45 überschritten. Bei den betroffenen Gebäuden mit den Nummern 28 und 32 handelt es sich um einen Supermarkt und ein Bahnhofsgebäude ohne Wohn-Nutzungen. Bei den restlichen betroffenen Gebäuden ist von einer Wohn-Nutzung auszugehen und daher eine Betrachtung anhand der national gültigen Grenzwerte und Berechnungsverfahren durchzuführen und gegebenenfalls Maßnahmen zur Lärminderung zu planen.

Lärmsituation 2: Bonner Straße

Im Bereich der Bonner Straße kommt es an mehreren Gebäuden zur Überschreitung des Auslösewertes für L-den und L-Night. Betroffene Gebäude sind die Hausnummern 25, Lüftelberger Straße 1, 4, 6, Am Wiesenpfad 1a und Rottweg 15. Sie liegen im Gebiet der Kreuzung mit der Gudenauer Allee im Norden der Stadt Meckenheim.

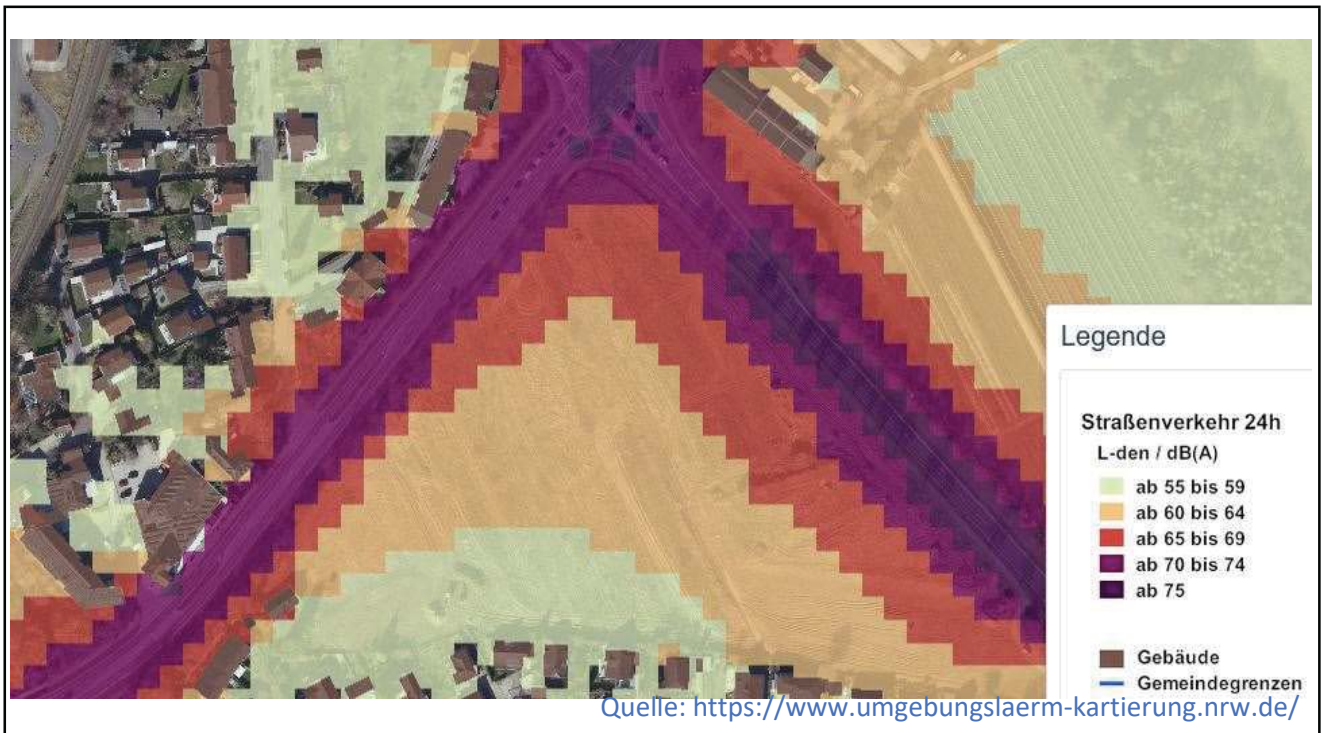


Abbildung 2: Bonner Straße

Bei den Gebäuden Bonner Straße 25 und Am Wiesenpfad 1a, handelt es sich um ein Hotel. Im Rottweg 15 befindet sich ein Lagerhaus eines Obstbau-Unternehmens. Bei allen anderen Gebäuden ist von Wohnnutzung auszugehen. Die Situation ist gesondert nach den national gültigen Methoden zu betrachten und zu bewerten.

Lärmsituation 3: Kreuzung Gudenuer Allee - Siebengebirgsring

In der Karl-Carsten-Straße 6 und 8 kommt es zur Überschreitung des Auslösewertes für L-Night. Die betroffene Fassade liegt an der Gudenuer Allee L 158.

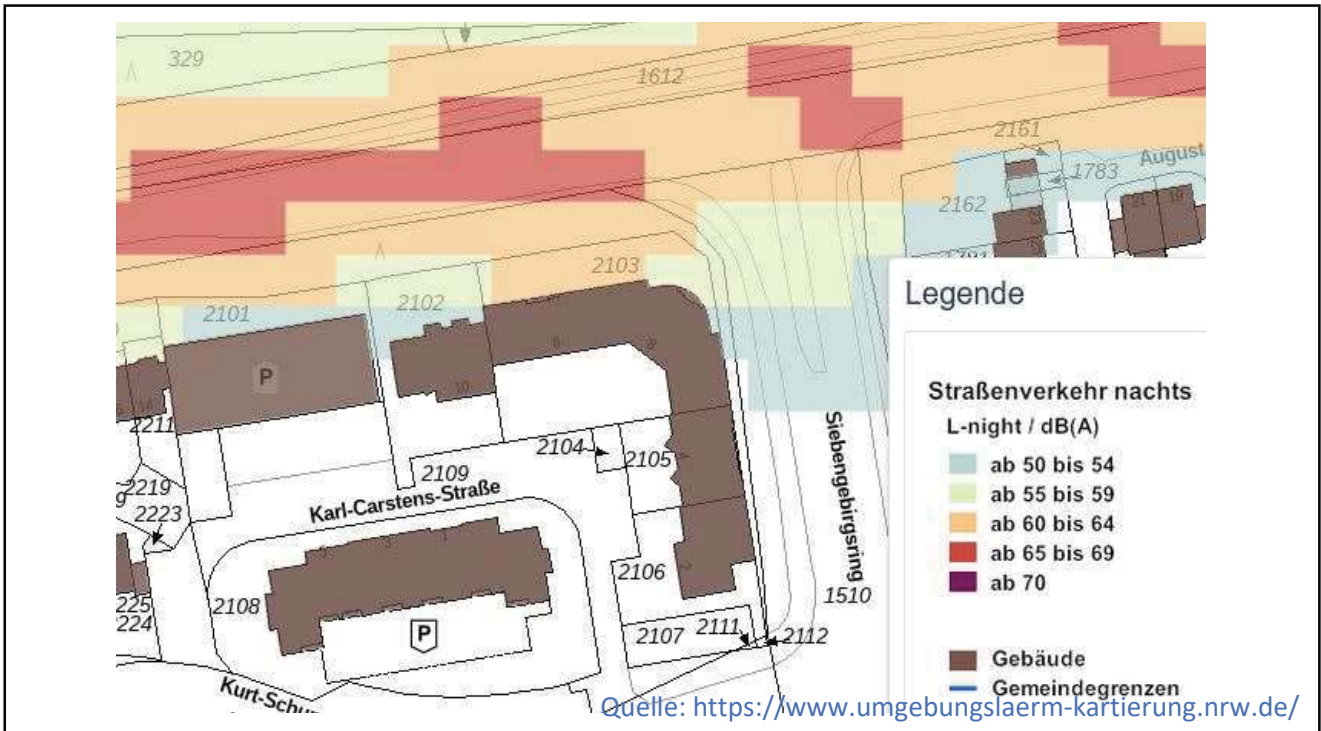


Abbildung 3: Kreuzung Gudenuer Allee - Siebengebirgsring

Der Auslösewert für den L-den wird nicht überschritten. An der Straße zugewandten Fassade werden in der Lärmkarte Pegel für den L-Night von 60 bis 64 dB(A) angegeben. Diese liegen über dem festgelegten Auslösewert für den L-Night von 60 dB(A).

Bei dem betroffenen Gebäude handelt es sich um ein Wohngebäude und somit ist eine Betrachtung der Situation nach nationalen Vorgaben notwendig.

Lärmsituation 4: Gudenuer Allee

Entlang der Gudenuer Allee kommt es an vier Gebäuden zur Überschreitung der Auslösewerte für L-den und L-Night. Der betrachtete Bereich liegt im Osten Meckenheims, nahe der Autobahnausfahrt A 565 Merl Wachtberg.

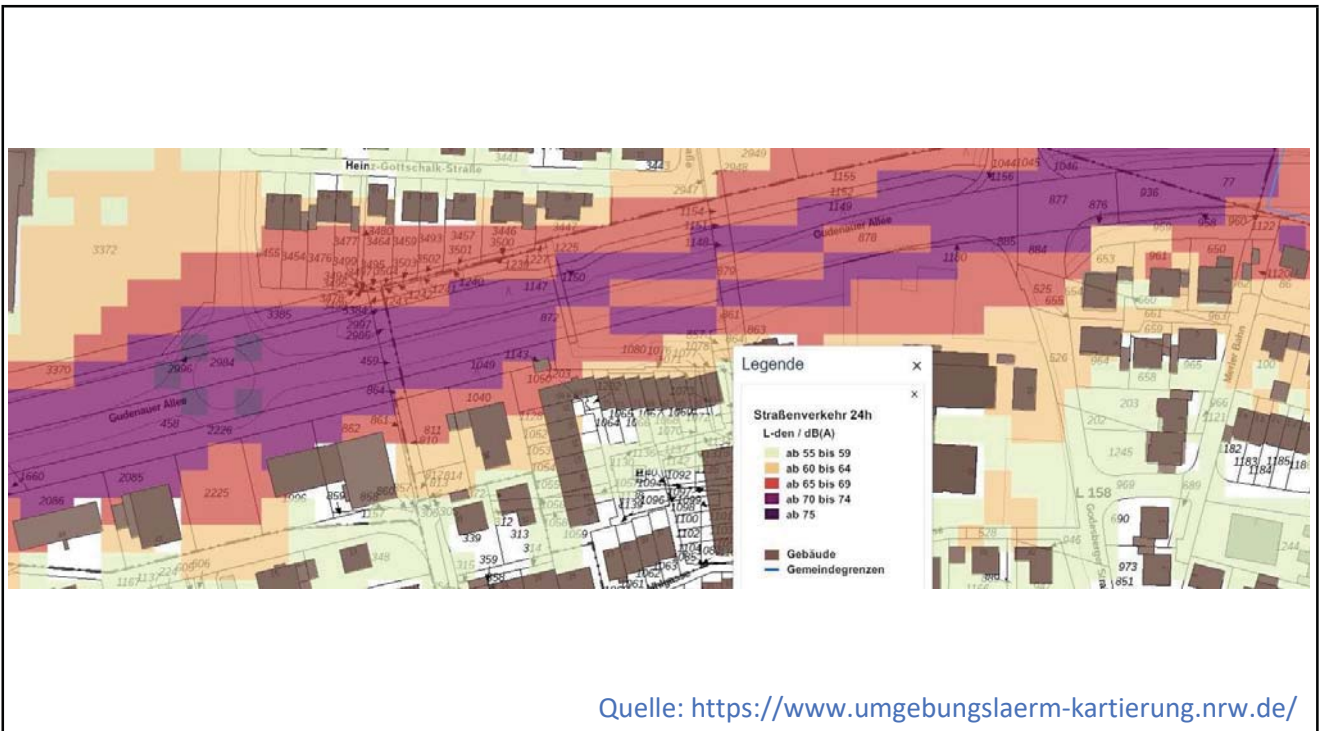


Abbildung 4: Gudenuer Allee

Die betroffenen Gebäude im Göddertzgarten 38 und 42 werden gewerblich genutzt. Bei den Gebäuden im Göddertzgarten 44 und in den Hülndern 1 ist von Wohn-Nutzung auszugehen. Für die Lärmsituation ist die Betrachtung nach nationalen Vorgaben notwendig.

Lärmsituation 5: Schienenlärm Baumschulweg

Im Baumschulweg 18 kommt es durch den Schienenlärm zur Überschreitung des Auslösewertes für L-Night. Es handelt sich um ein Wohngebäude. Bei einem dahinterliegenden Gebäude kommt es ebenfalls zur Überschreitung des L-Night Auslösewertes. Dieses Gebäude wird gewerblich genutzt.

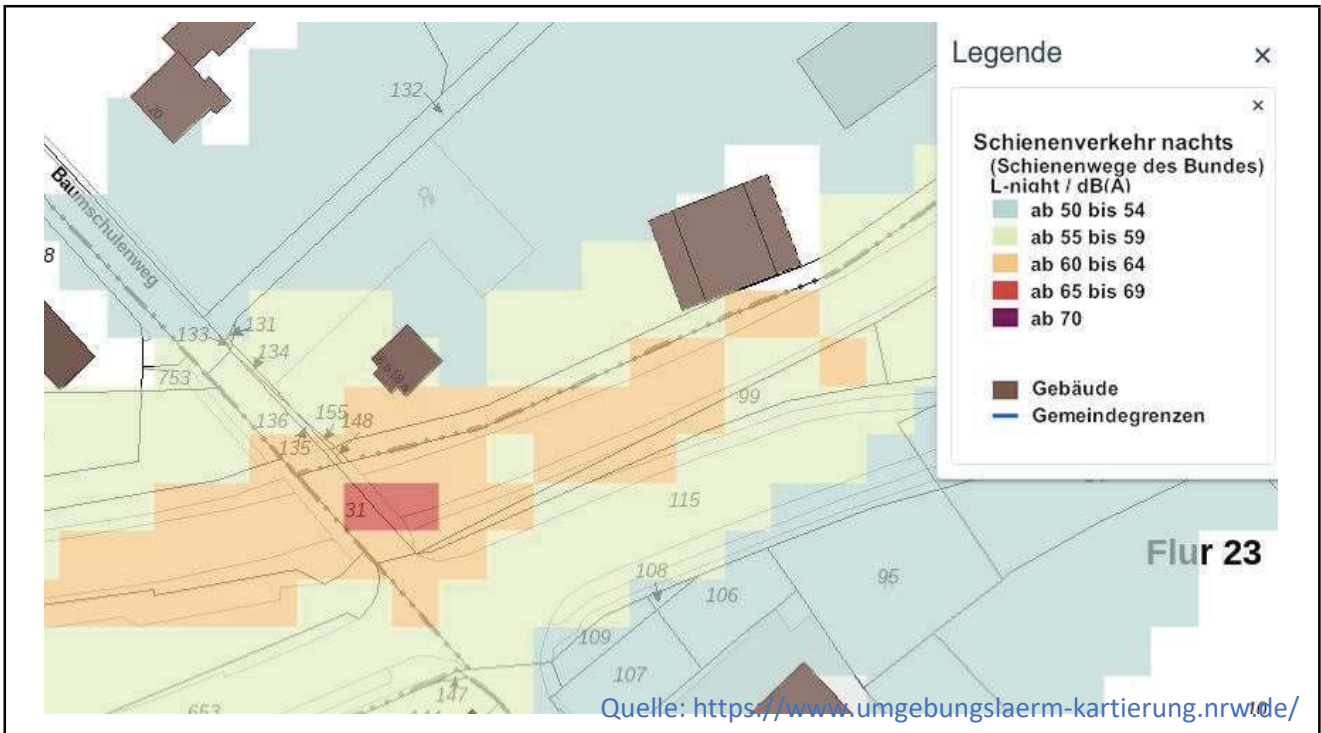


Abbildung 5: Schienenlärm Baumschulweg

Für die Lärmaktionsplanung an bundeseigenen Schienenstrecken ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Daher sind durch die Stadt Meckenheim keine weiteren Untersuchungen durchzuführen.

Lärmsituation 6: Schienenverkehr - Lüftelberg Str. - Am Wiesenpfad

Die Schienenstrecke durchquert im Westen parallel zur Rheinbacher Landstraße Meckenheim. In der Lüftelberger Straße kommt es an den Gebäuden mit den Hausnummern 19a, 19b, 33a, 33b zur Überschreitung des Auslösewertes für L-Night. Am Wiesenpfad 10 kommt es zur Überschreitung der Auslösewerte für L-den und L-Night.

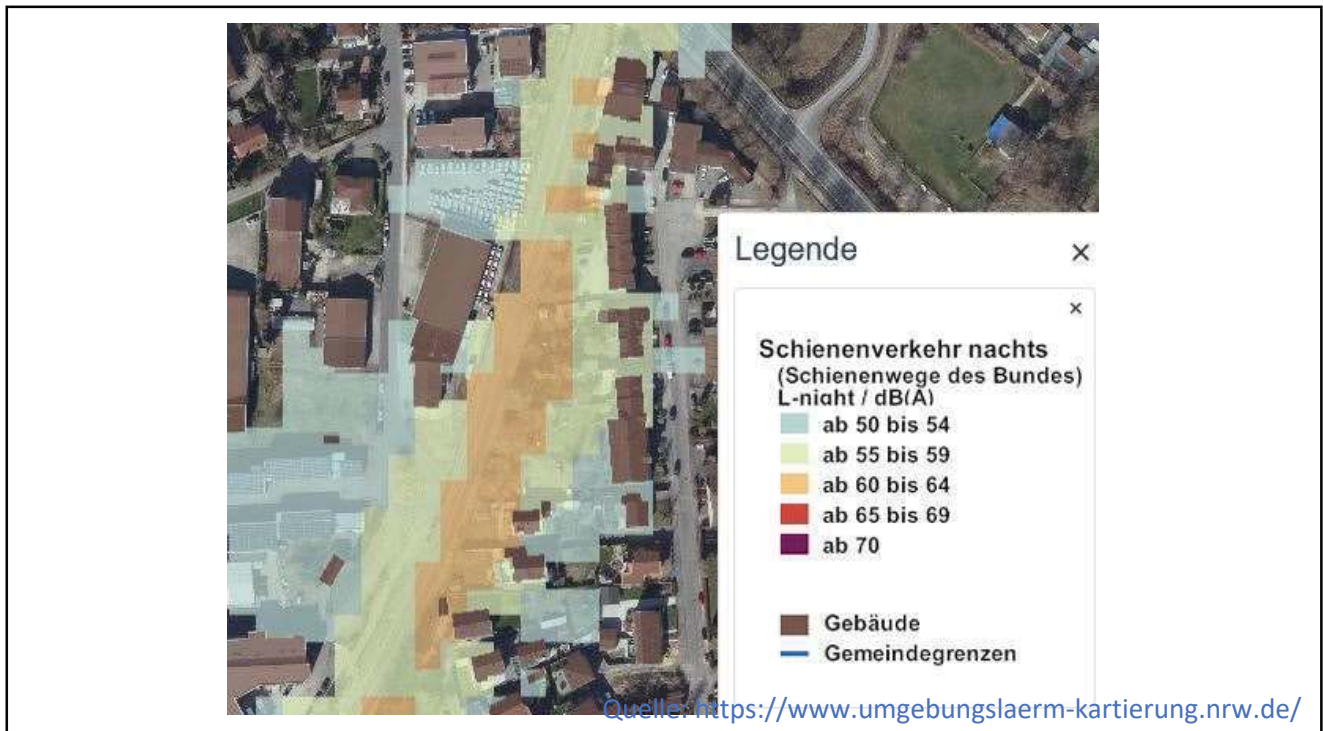


Abbildung 6: Schienenverkehr - Lüftelberger Str. - Am Wiesenpfad

Das Gebäude in der Lüftelberg Straße 33b wird gewerblich genutzt. Bei den restlichen betroffenen Gebäuden handelt es sich um Wohnhäuser.

Für die Lärmaktionsplanung an bundeseigenen Schienenstrecken ist das EBA zuständig. Daher sind keine weiteren Untersuchungen der Situation durch die Stadt Meckenheim anzustellen.

4.5 Lärmkennziffer

Die Lärmkennziffer (LKZ) dient zur Beurteilung der Gesamtlärmsituation. Dadurch kann eine Veränderung der Betroffenheiten besser interpretiert werden. Die Lärmkennziffer gibt jeweils einen Einzahlenwert für L_{DEN} und L_{Night} an.

$$LKZ = \sum_{i=1}^N n_i \cdot (L_i - L_s)$$

mit

N: Gesamtzahl Betroffene

L_i : Pegelwert für die Anzahl Betroffener n_i

L_s : Schwellenwert

Der gewählte Schwellenwert L_s liegt für den L_{DEN} bei 55 dB(A) und für den L_{Night} bei 50 dB(A).

Tabelle 9: Lärmkennziffern

Pegel	L_{DEN}	L_{Night}
Straßenverkehr Runde 4	24010	9511
Straßenverkehr Runde 3	6531	2192
Änderung Straßenverkehr in %	267.63	333.90
Schienenverkehr Runde 4	1720	1006
Schienenverkehr Runde 3	KA	KA
Änderung Schienenverkehr in %	KA	KA
Gesamt Runde 4	25730	10517
Gesamt Runde 3	6531	2192
Änderung Gesamt in %	293.97	379.79

In der vergangenen 3. Runde der Lärmkartierung wurde kein Schienenverkehr in der Stadt Meckenheim von der Lärmkarte erfasst. Daher ist eine Tendenz in der Entwicklung der Belastung durch Schienenverkehr von der Lärmkennziffer nicht darstellbar.

Der Vergleich der LKZ der dritten und vierten Runde ist nicht aussagekräftig. In der Stadt Meckenheim sind die Lärmkennziffern stark angestiegen. Dies ist auf die Umstellung des Berechnungsverfahrens zurückzuführen. Daher kann durch die Lärmkennziffer keine Tendenz für die Entwicklung der Lärmbelastung in Meckenheim gefolgert werden. Durch die Umstellung des Berechnungsverfahrens VBUS auf das neue Verfahren CNOSSOS-EU ergeben sich Belastetenzahlen, die nicht mit den Zahlen der dritten Runde verglichen werden können.

4.6 Ruhige Gebiete

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [4] fordert im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch die Identifizierung von "ruhigen Gebieten".

Ruhige Gebiete werden in Ballungsräumen von der zuständigen Behörde ausgewiesen. In diesen Gebieten darf ein durch die Behörde festzulegender Lärmindex nicht überschritten werden.

Ein ruhiges Gebiet auf dem Land ist ebenfalls von der zuständigen Behörde festzulegen, darf allerdings nach EU-Richtlinie keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sein.

Als mögliche Auswahlkriterien nennt das Umwelt Bundesamt in der Fachbroschüre "Ruhige Gebiete" unter anderem einen L_{DEN} unter 55 dB(A), sowie die relative Ruhe im Vergleich zur Umgebung, die sich durch einen Pegelunterschied von 6 bis 10 dB(A) zeigt.

Auch wird auf die Flächennutzung und Bebauung verwiesen. Demnach ziehen die Kommunen häufig unbebaute Grünflächen, Parks, Waldflächen, Wasserflächen, Moore, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, Rekultivierungsbereiche und Landwirtschaftsflächen als Kriterium der Gebietsnutzung für ein ruhiges Gebiet

heran.

Da der in Dezibel angegebene Schalldruckpegel alleine die subjektiv empfundene Lautstärke in einem potentiell ruhigen Gebiet nicht vollständig darstellen kann, wird empfohlen die Ausmachung von ruhigen Gebieten in die Öffentlichkeitsbeteiligung miteinzubeziehen. Die Öffentlichkeit kann die bereits als ruhig empfundenen Gebiete benennen und diese können anschließend mit den ausgewählten Kriterien überprüft und als ruhige Gebiete ausgeschrieben werden.

Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist gemäß § 47 d BImSchG auch der Schutz von ruhigen Gebieten vor der Zunahme von Lärm.

Genauere Maßnahmen werden dabei nicht genannt. Allgemeine Ansätze sind die Vermeidung von Siedlungserweiterung und Einbau von Pufferzonen zu den ruhigen Gebieten hin. Auch die Aufnahme der Gebiete in den Flächennutzungsplan und die damit einhergehende Berücksichtigung bei Bauleitplanung und Zulassungsverfahren finden häufig Anwendung. Darüber hinaus bildet der Schutz durch Lärminderungsmaßnahmen ebenfalls eine Option.

Im Folgenden werden die Auswahlkriterien des Bundesumweltamts [2] für ruhige Gebiete dargestellt:

Tabelle 10: Auswahlkriterien für ruhige Gebiete

	Kriterien	Anwendung in der Praxis
Akustische Kriterien	Unterschreiten eines Wertes: In der Regel L_{DEN} von 40 bis 55 dB(A). In Innenstadtbereichen bis zu L_{DEN} 60 dB(A) Innenbereich ruhiger als die Umgebung: In der Kernfläche um 6 oder 10 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich bzw. in der direkten Umgebung Einschränkungen: die Schwellenwerte müssen nur in einem Teil der Fläche und/oder nur tagsüber eingehalten werden und können von der Lage des Gebiets abhängen	Häufig verwendet Kombination mit Flächennutzung und / oder Erholungsfunktion
Flächennutzung	Häufig angewendet: Grünflächen, Parks, Waldflächen, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, FFH-Gebiete, Rekultivierungsbereiche und Landwirtschaftsflächen Seltener angewendet: Kleingartenanlagen, Friedhöfe, Altstadtkern, Krankenhaus-, Klinikgelände, Altenheime, Kurgelände, Kindergärten, Schulen und Spielplätze Kontrovers diskutiert und selten angewendet: Wohngebiete	Das bislang am häufigsten verwendete Kriterium Kombination mit akustischen Kriterien oder Erholungsfunktion
Erholung	Fläche zur Erholung der Anwohnenden	in Kombination mit der Flächennutzung
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Frei zugänglich für die Öffentlichkeit Fußläufig erreichbar, teilweise an eine Mindestzahl von Anwohnenden im fußläufigen Umfeld gekoppelt Höhe der Anwohnenden-Belastung im Umkreis Verbindung zu anderen ruhigen Gebieten Mindestabstand zu Lärmquellen	Meist in Städten mit verschiedenen Kategorien von ruhigen Gebieten In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung

Mindestgröße	Mindestgrößen sind oft abhängig von der Kategorie des ruhigen Gebiets. Bisher wurden häufig verwendet: Flächen zwischen 0,1 und 6.400 ha Kantenlängen von mindestens 200 m ruhige Achsen mit Längen ab 1.000 m	Meist in Städten mit verschiedenen Kategorien von ruhigen Gebieten In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung
Einschätzung der Bevölkerung	Berücksichtigung des subjektiven Empfindens Bevölkerung benennt oder bestätigt ruhige Gebiete im Rahmen der LAP-Öffentlichkeitsbeteiligung	Bisher selten angewendet In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung
Umgang mit Störungen	Verlärmt Bereiche zwischen ruhigen Gebieten werden als relativ ruhige Gebiete ausgewiesen Teilweise Nutzungsstaffelung innerhalb des ruhigen Gebiets (lautere Nutzungen in Randlage)	Bisher sehr selten angewendet In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung

Die gängigen Kategorien von ruhigen Gebieten werden ebenfalls durch das Umweltbundesamt [2] genannt.

Tabelle 11: Gängige Kategorien von ruhigen Gebieten

	Innerstädtische Erholungsflächen, Stadtoasen	Ruhiges Gebiet, ruhiger Stadtraum	Landschaftlich geprägte Erholungsräume
Akustische Kriterien	LDEN 55 dB(A) bis LDEN 60 dB(A) oder in der Kernfläche um 6 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich	LDEN 50 dB(A) bis LDEN 55 dB(A)	LDEN 40 dB(A) bis LDEN 50 dB(A)
Flächennutzung	Grünflächen, Parks, Friedhöfe, Spielplätze, Kleingärten, Altenheime	Wald, Grünflächen, Parks, Feld, Flur und Wiesen	Naturschutzgebiete, Landwirtschaft, Wald, Wasser, Moore
Mindestgröße	bis 30 ha	3 bis 400 ha	30 bis 6.400 ha
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Wohngebietsnah, fußläufig erreichbar		
Zusammenfassung	Innerstädtische Grünflächen und Parks als Ruheoasen für die Anwohnenden	Mittelgroße Naturflächen, die Anwohnenden zur Erholung dienen und ruhiger sind als Stadtoasen	Große, außerhalb der Innenstadt gelegene Flächen

Von der Stadt Meckenheim wurden der Altendorfer Wald, die Swistbachau, der Stephansberg und das Wäldchen Steinbüchel als mögliche ruhige Gebiete genannt. Diese werden im Folgenden auf ihre Tauglichkeit untersucht. Als Kriterien für die Überprüfung wird besonders die Flächennutzung, die Gebietsgröße in Abhängigkeit von der Lage und der in der Lärmkarte verzeichnete Pegel betrachtet.

4.6.1 Altendorfer und Ersdorfer Wald

Der Ersdorfer Wald liegt im Süd-Westen Meckenheims an der Grenze zu Rheinbach. Östlich davon befindet sich der Altendorfer Wald an der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz. Getrennt werden sie durch die L261, die Altendorf mit Hilberath verbindet.



Abbildung 8: Altendorfer und Ersdorfer Wald

Die L261 besitzt ein Verkehrsaufkommen von 1904 Kfz pro Tag und 33 Schwerlastfahrzeugen pro Tag. Aufgrund der niedrigen Verkehrsmengen ist davon auszugehen, dass von der L261 keine relevante Lärmbelastung ausgeht. Mit einer gemeinsamen Fläche von über 400 ha im Verwaltungsgebiet der Stadt Meckenheim bietet der Altendorfer und Ersdorfer Wald genügend Raum zur Erholung. Im Flächennutzungsplan werden sie als Fläche für die Forstwirtschaft gekennzeichnet. Der Altendorfer und Ersdorfer Wald erfüllt alle nötigen Kriterien und kann somit als ruhiges Gebiet ausgewiesen werden. Zu seinem Schutz sollte die Verkehrsmenge auf der L261 nicht weiter gesteigert werden und die forstwirtschaftliche Nutzung auf einem verträglichen Niveau gehalten werden.

4.6.2 Swistbachaue

Die Swistbachaue ist ein über 5ha großer Grünstreifen entlang des Swistbach, im Stadtzentrum Meckenheims. Sie verläuft parallel zur Dechant-Kreiten-Straße zwischen einem Wohngebiet und einem Mischgebiet. In der Swistbachaue liegt der Sportplatz Meckenheim und der Spielplatz Mühlenstraße. Im Süden wird sie von der Adendorfer Straße durchkreuzt.



Abbildung 9: Swistbachaue

Die Adendorfer Straße weist ein Verkehrsaufkommen von 6444 Kfz pro Tag mit einem Schwerlastanteil von 202 Fahrzeugen pro Tag auf. Von den in der Lärmkarte verzeichneten Straßen geht keine maßgebliche Belastung auf die Swistbachaue aus. Im Flächennutzungsplan ist die Swistbachaue als Grünfläche verzeichnet.

Die Swistbachaue eignet sich hervorragend als innerstädtisches ruhiges Gebiet. Sie ist für die umliegenden Anwohner fußläufig erreichbar und bietet einen guten Ort zur Naherholung.

Zum Schutz und der Erhaltung dieses Gebietes sollte keine Siedlungserweiterung in die Aue stattfinden. Auch sollte geprüft werden, ob die Dechant-Kreiten-Straße und die Mühlenstraße weiter entlastet werden können. Mögliche Maßnahme dazu ist beispielsweise die Änderung der Mühlenstraße in eine Spielstraße.

4.6.3 Stephansberg

Das im Flächennutzungsplan als Grünfläche gekennzeichnete Gebiet um die Stephans-Kapelle befindet sich im Stadtzentrum Meckenheims. Es grenzt an die südlich liegende Swistbachau und ist von Wohnbauflächen umgeben. Die Kreuzung der Dechant-Kreiten-Straße und der Merler Straße trennt den Stephansberg von der Swistbachau.



Abbildung 10: Stephansberg

Beide genannten Straßen weisen ein geringes Verkehrsaufkommen auf und besitzen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h, wodurch sie nicht störend wirken. Von den in der Lärmkarte erfassten Straßen geht keine maßgebliche Lärmbelastung auf den Stephansberg aus.

Mit einer Fläche von unter einem Hektar ist die Grünfläche des Stephansberg auch für innerstädtische Verhältnisse ein sehr kleines ruhiges Gebiet. Aufgrund der Verbindung zur Swistbachau sollte der Stephansberg ebenfalls als ruhiges Gebiet geschützt werden. Dadurch kann ein großer innenstädtischer Erholungsbereich aus Swistbachau und Stephansberg entstehen, der für viele Einwohner fußläufig erreichbar ist.

4.6.4 Wäldchen Steinbüchel

Im Nord-Osten Meckenheims liegt das Wäldchen Steinbüchel. Die Grünfläche ist von Wohngebiet umgeben und besitzt eine Fläche von ca. einem Hektar. Umliegende Straßen sind "Auf dem Steinbüchel", "Am Wäldchen", Tannenweg und der Haselweg.



Abbildung 11: Wäldchen Steinbüchel

Durch den Lärm der A565 und der L261 herrscht im Waldgebiet ein L-den von 55 bis 59 dB(A). Aufgrund des hohen Pegels und der kleinen Fläche eignet sich das Wäldchen Steinbüchel nicht als ruhiges Gebiet.

4.7 Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung

Zur Prognose zukünftiger potentieller Lärmbelastungen sind die bereits bestehenden Lärmschutzmaßnahmen von großer Bedeutung.

Die Stadt Meckenheim hat folgende bestehende Lärmschutzmaßnahmen angegeben:

Tabelle 12: Lärmschutzbauten an den untersuchten Hauptverkehrswegen

Bezeichnung/Standort	Höhe/m	Material	Länge/m	Baujahr
Lärmschutzwand L 158/Bahnhofstraße Siebenswinkel	1.76	Holz/Beton/Erdwall	97.5	2000
Lärmschutzwand Adendorfer Str.	3.68	Erdwall	137	1986
Lärmschutzwand C-Goerdeler Straße/Adendorfer Straße	3.05	Holz/Beton	62.3	2003
Lärmschutzwand C-Goerdeler Straße	2.84	Erdwall	183	1986
Lärmschutzwand C-Goerdeler Str. / Heerstraße	2.48	Holz/Beton	27	2003
Lärmschutzwand Heerstraße/C.Goerdeler Straße	2.59	Holz/Beton/Erdwall	47	2003
Lärmschutzwand C.GoerdelerGiermaarstraße	1.84	Holz/Beton	51.3	2003

Lärmschutzwand C-Goerdeler Str./Giermaarstraße	3.75	Erdwall	150.6	1986
Lärmschutzwand Giermaarstraße/ Königsberger Straße	3.11	Holz/Beton	70.6	2003
Lärmschutzwand Königsberger Straße/Giermaarstraße	2.94	Holz/Beton	114.5	2003
Lärmschutzwand Siebengebirgsring/ An der alten Eiche	1.37	Holz/Beton	100.4	2003
Lärmschutzwand An der alten Eiche/Drachenfelsstraße	1.90	Holz/Beton	34.2	2003
Lärmschutzwand L 158 / Siebengebirgsring / Auf den Köppen	4.63	Kunststoffelemente m	200.8	2003
Lärmschutzwand A 565/Gudenauer Allee/Wachtbergstraße	2.00	Stahlwand	1145	1998
Lärmschutzwand A 565 ca. Km 18,65 bis 19,293	2.44	Stahlwand	643	1998
Lärmschutzwand A 565 ca. Km 18,10 bis 18,65	3.71	Stahlwand	553.8	1998
Lärmschutzwand Auf dem Steinbüchel Paul-Dickopf-Straße/Gudenauer Allee	3.88	Kunststoffelemente	297.1	1997
Lärmschutzwand Siebengebirgsring/ Gudenauer Allee	4.49	Erdwall	155	1986
Lärmschutzwand L 158/Gudenauer Allee	1.68	Beton/Erdwall	181.7	1998
Lärmschutzwand Gudenauer Allee/Siebengebirgsring	2.45	Beton/Erdwall	126.7	1998
Lärmschutzwand/wand-Kombination L 158 Gudenauer-Allee/Heinz-Gottschalk Straße	3.40	Beton/Erdwall	225.9	2012-2015
Lärmschutzwand/wand-Kombination Bahnhof richtung Norden zu Kita	3.40	Beton/Erdwall	126.5	2010-2015
Lärmschutzwand Gudenauer Allee (L158) / Giermaarstraße	1.18	Beton/Erdwall	433.5	1998
Lärmschutzwand Unterführung Schlegelweg	2.32	Holz/Beton	44	2000
Lärmschutzwand Busswartehalle/Giermaarstraße	2.67	Holz/Beton	83.8	2000
Lärmschutzwand Giermaarstraße/ Danziger Straße	2.17	Kunststoffelemente	137.8	1999
Lärmschutzwand Danziger Straße/ Christine-Teusch-Straße	2.12	Holz/Beton	24.7	2000
Lärmschutzwand L158/Bonner Straße	2.80	Beton Fertigteile	122.4	2006
Lärmschutzwand Bonner Straße	1.80	Beton	115.2	1998
Lärmschutzwand Bonner Straße/L 158	1.50	Beton L-Steine	33	2006
Lärmschutzwand Gudenauer Allee/Godesberger Straße	2.77	Kunststoffelemente + Erdwall	187.8	1994
Lärmschutzwand Kurt-Schumacher-Straße/Gudenauer Allee	5.50	Erdwall	143	1994
Lärmschutzwand Christine-Teusch-Straße/Danziger Straße	2.04	Holz/Beton	76.7	2000

Lärmschutzwand An der alten Eiche/Stenzelbergstraße	1.90	Erdwall	55	1995
A 565 / Km 20,8 bis 21,5	6.18	Stahlbeton	700	-

Die Stadt Meckenheim erstellt aktuell in Zusammenarbeit mit zwei Planungsbüros ein Mobilitätskonzept. Mit dem Mobilitätskonzept, bestehend aus einem Ziel- und einem Handlungskonzept, wird eine gesamtstädtische Strategie zur Verkehrsreduzierung und in der Folge auch zur Lärminderung entwickelt.

Im Herbst 2023 wurde das Zielkonzept zum Mobilitätskonzept einstimmig beschlossen. Zu den Zielen zählen unter anderem die Verkehrsberuhigung und -entlastung insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten und -kerne, die Stärkung von alternativen Verkehrsarten wie Fahrrad-, Fußverkehr und ÖPNV sowie die Förderung von emissionsarmer Mobilität.

Aufbauend auf das Zielkonzept wurde ein Handlungskonzept mit dazugehörigen Projektsteckbriefen entwickelt. Die Projektsteckbriefe befinden sich aktuell in der Abstimmung und enthalten verschiedene Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität. Ein Teil der Maßnahmen trägt darüber hinaus zur Lärmreduzierung bei.

5. Ergebnis

5.1 Ergebnisse der Auswertung der Lärmkarte der 4. Runde

In der Stadt Meckenheim konnten 18 Menschen, die über 24 Stunden einem Pegel von 70 dB(A) und 14 Menschen, die nachts einem Pegel von 60 dB(A) ausgesetzt sind, ermittelt werden. Diese Pegel werden durch Lärm ausgehend vom Straßenverkehr hervorgerufen. Durch den Lärm von Schienenverkehr sind keine Personen einem L-den Pegel von über 70 dB(A) und 9 Personen einem L-Night Pegel von über 60 dB(A) ausgesetzt.

Des Weiteren sind keine Wohnungen, keine Schulgebäude, keine Krankenhäuser und 0,73 km² Fläche im untersuchten Gebiet einem L-den von über 75 dB(A) durch Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt. Durch den Lärm von Schienenverkehr sind keine Wohnungen, kein Schulgebäude, kein Krankenhaus und keine Fläche einem Pegel von über 75 dB(A) ausgesetzt.

An den betroffenen Orten [S.11, Kap.4.4] sind Maßnahmen zur Lärminderung zu planen. Zur exakten Planung der Maßnahmen und zur Beurteilung deren Wirksamkeit ist die Berechnung der Situation nach RLS-19 oder 16.BImSchV erforderlich.

In der Stadt Meckenheim konnten mehrere Lärmbrennpunkte identifiziert werden. Diese müssen gesondert nach nationalem Recht betrachtet und bewertet werden. Lärmverursacher sind die L158 und die Schienenstrecke in Meckenheim.

Die Aufstellung des Lärmaktionsplans für die betroffenen Bereiche entlang der Schienenstrecke obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt, da es sich bei der Schienenstrecke in Meckenheim um eine bundeseigene Strecke handelt. Die Maßnahmenplanung für die betroffenen Bereiche entlang der L158 liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Meckenheim. Empfehlenswert ist es, für die L158 eine langfristige Strategie zu entwickeln, um die Lärmbelastung entlang der gesamten Straße zu verringern. Ein möglicher Ansatz wäre den Verkehr zu verteilen oder den Schwerlastanteil zu vermindern. Dies sollte im weiteren Verlauf der Lärmaktionsplanung geprüft werden.

Der Altendorfer und Ersdorfer Wald eignet sich als großflächiges, ruhiges Gebiet außerhalb der Stadt. Die Swistbachaue in Verbindung mit dem Stephansberg als ruhiges Gebiet im Stadtzentrum, ist für viele Anwohner fußläufig erreichbar und bietet einen Rückzugsort vom Umgebungslärm im Alltag.

Langfristig sollten die Auslösewerte für Lärmprobleme schrittweise gesenkt werden, um so die Lärmaktionsplanung in Zukunft kontinuierlich voran bringen zu können.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von der Stadt Meckenheim durchgeführt und alle Eingaben der Bevölkerung wurden geprüft und in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.

Aufgrund der Eingaben in der Öffentlichkeitsbeteiligung sollten die Lärmschutzbauten entlang der BAB 565 auf Funktionstüchtigkeit und Zustand geprüft werden. Ebenfalls sollte das Verzeichnis der bestehenden Lärmschutzbauten aktualisiert und um die durch den Fachbereich 61 genannten Lärmschutzbauten ergänzt werden.

Für belastete Anwohner entsteht, alleine durch die Lärmkartierung, kein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen.

Der §47d des BImSchG schreibt vor, dass die Lärmaktionsplanung alle fünf Jahre nach ihrer Aufstellung, oder wenn bedeutende Entwicklungen für die Lärmsituation stattfinden, überprüft und überarbeitet werden muss.

5.2 Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplans

Die Auswertung der Lärmkarte der dritten Runde ergab, dass "die Stadt Meckenheim bereits in der Vergangenheit eine optimale Lärmprävention betrieben hat, so dass Stand heute keine nennenswerten Lärmbelastungen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie festzustellen sind" [Analyse und Bewertung der Lärmkartierung 2017, S.13]. Allerdings konnte bereits in der Analyse von 2017 ein Bereich im Stadtgebiet Meckenheims identifiziert werden, bei dem die Auslösewerte überschritten wurden. Dieser befand sich in der Bahnhofstraße an der L158. Eine Maßnahmenplanung für diesen Bereich wurde nicht durchgeführt.

Die Berechnungsmethode der Belastetenzahlen und Pegel wurde zur 4. Runde hin umgestellt. Es wird nicht mehr nach dem VBUS Verfahren, sondern nach CNOSSOS-EU gerechnet. Dadurch sind die Ergebnisse der Lärmkartierung der dritten und vierten Runde nicht vergleichbar. In der Lärmkarte der vierten Runde konnten nun drei weitere Bereiche, in denen der Auslösewert überschritten wird, identifiziert werden. Alle Bereiche liegen entlang der L158.

6. Quellenverzeichnis

[1] Eckhart Heinrichs, Jörg Leben, Pascale Cancik, Ruhige Gebiete Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Umweltbundesamt, Oktober 2018

[2] LAI, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Dritte Aktualisierung, UMK-Umlaufbeschluss 40/2022, 19.09.2022

[3] Jördis Wothge, WHO-Leitlinie für Umgebungslärm für die Europäische Region, Umweltbundesamt, August 2019

[4] Europäische Parlament und Rat der Europäischen Union, Richtlinie 2002/49/EG, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 25.06.2002

[5] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG), Bundesrepublik Deutschland, letzte Änderung 19.10.2022

[6] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (34. BImSchV), Bundesrepublik Deutschland, letzte Änderung 28.05.2021

[7] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) , Bundesrepublik Deutschland, letzte Änderung 04.11.2020

[8] KEPHALOPOULOS Stylianos; PAVIOTTI Marco; ANFOSSO-LÉDÉE Fabienne, Common Noise Assessment Methods in Europe (CNOSSOS-EU), Publications Office der European Union, 12.09.2012

[9] Lärmaktionsplanung RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008, Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen, Geltende Erlasse mit Stand 4.8.2023

[10] Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Lärmschutz an Straßen,
<https://www.strassen.nrw.de/de/laermschutz.html>

[11] Eisenbahn-Bundesamt, GeoPortal.EBA, <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>

[12] Land NRW, Tim-Online, <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>

7. Haftungsausschuss

Die Untersuchung wurde nach der anzuwendenden Norm mit größter Sorgfalt durchgeführt. Sie bildet den Zustand der Planvorlage und der erfassten Umgebung zum Zeitpunkt der Untersuchung ab. Es wird keine Haftung für direkte sowie indirekte Sach- und Personenschäden einschließlich entgangenen Gewinns, die sich aus der Verwendung der Messergebnisse, den Informationen sowie den Empfehlungen dieses Gutachtens ergeben, übernommen.

Anhang

Anhang 1: Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung

In § 47d BimSchG wird festgelegt: "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." Wie die Öffentlichkeitsbeteiligung abzulaufen hat wird vom Gesetzgeber nicht vorgeschrieben und kann daher von der zuständigen Behörde festgelegt werden.

Die Stadt Meckenheim hat die Öffentlichkeitsbeteiligung digital durchgeführt. Hierzu wurde eine Seite erstellt, auf der die Bürger über das Verfahren der Lärmaktionsplanung und die Lärmkarte informiert werden. Die Bürger hatten die Möglichkeit eine Meldung abzugeben und so auf ein Lärmproblem aufmerksam zu machen. Dazu konnten sie den betroffenen Ort in der Lärmkarte verorten und ein Kommentar hinzufügen.

Alle Meldungen sind öffentlich zugänglich und können von anderen Bürgern eingesehen und kommentiert werden.

Meldungen über die Internetseite sind vom 28.08.2023 bis zum 10.10.2023 möglich unter der Adresse: <https://beteiligung.nrw.de/portal/meckenheim/beteiligung/themen/1003887>.

Die eingegangenen Hinweise werden dokumentiert und bewertet. Hinweise, die die Lärmaktionsplanung nicht betreffen oder nicht umsetzbar sind werden nicht berücksichtigt. Alle Hinweise werden geprüft und gegebenenfalls in die Lärmaktionsplanung einbezogen.

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

1. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Seit der Komplettrodung der Vegetation an der A565 ist die Lärmbelastung durch die Autobahn exzessiv gestiegen. Diese Belastung lässt auch nachts nicht nach."

Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Vegetation wird in der Berechnungsmethode der Lärmkarte nicht berücksichtigt, und hat somit auf die ermittelten Pegel keinen Einfluss. Sowohl der DEN-, als auch der Nacht-Pegel liegen, der Lärmkarte zufolge, im genannten Bereich unter den festgelegten Auslösewerten.

2. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Von 6 Uhr bis 22 Uhr läuft die Waschanlage auch an Sonntagen und Feiertagen. Die Waschgänge sind so laut, dass eine Baugenehmigung für neue Wohnungen in direkter Nachbarschaft nach heutigem Kenntnisstand über die schädlichen Auswirkungen von Lärmbelastung nicht hätte erteilt werden dürfen."

Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Gewerbelärm liegt nicht im Aufgabenbereich der Lärmaktionsplanung. Die Lärmaktionsplanung behandelt ausschließlich Verkehrslärm von Straßen-, Schienen-, und Flugverkehr.

3. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Besonders in den Zeiten zwischen abends 22 Uhr und morgens 7 Uhr ist der Lärm von landenen Flugzeugen (Flughafen Köln-Bonn) schon sehr laut. Dazu in den meisten Fällen noch ein Aufheulen der Triebwerke dazu kommt."

Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

In der Lärmkarte sind keine Daten zum Lärm durch Flugverkehr für die Stadt Meckenheim enthalten. Meckenheim liegt laut Lärmkarte nicht im Einflussbereich des Flughafen Köln-Bonn. Meckenheim ist nicht zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung des Flughafen Köln-Bonn. Daher wird der Lärm durch Flugverkehr in Meckenheim nicht weiter untersucht.

4. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Im Cöcilienbusch 68: Im ersten Stock dröhnt die BAB 565 richtig laut. Gerade im Sommer bei offenem Fenster keine Ruhe finden."

Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmauswirkung der BAB 565 auf das betreffende Gebiet wird in der Lärmsituation 7 genauer untersucht.

5. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Unsere Gärten grenzen direkt an die Königsberger Straße. Wir wohnen genau zwischen der 30er-Zone am Schulzentrum und der Ampel an der Giermaarstraße und es scheint so, als müsste dieses kurze Stück dazu zu dienen, die an der Ampel bzw. 30er-Zone verlorene Zeit wieder einzuholen. So rasen immer wieder PKW, LKW und die Busse des öffentlichen Verkehrs an unseren Grundstücken vorbei, ohne Rücksicht auf die anwohnenden Menschen. Der dabei verursachte Lärm ist dabei überdeutlich. Es würde völlig genügen, hier Tempe 30 einzurichten und so den Motorlärm und die Abrollgeräusche der Fahrzeuge etwas zu dämpfen. Das Ausparken aus den Parkbuchten ist außerdem bei den zu schnell vorbei rasenden Verkehrsteilnehmern teilweise abenteuerlich.

Wir wohnen seit 1988 mit Unterbrechungen hier in unserem Haus und können die Zunahme des Straßenlärms gut beurteilen.

Leider hat sich der Straßenverkehr tags so stark verändert, dass Maßnahmen ähnlich anderen Straßen in der Stadt erforderlich sind. Wenn man Meckenheim abfährt, stellt man fest, dass vielerorts schon Tempe 30 gilt und wir an der Königsberger Straße deutlich benachteiligt sind."

Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die Girmaarstraße weist ein Verkehrsaufkommen von 5664 Kfz pro Tag mit einem Schwerlastanteil von 170 Fahrzeugen pro Tag auf. Für die betroffene Königsberger Straße wurden keine Verkehrsdaten erhoben. Beide Straßen haben somit eine Verkehrsmenge von unter drei Mio. Kfz pro Jahr und werden daher in der Lärmkarte nicht als Lärmquelle verzeichnet. Dennoch können auch vergleichsweise weniger befahrene Straßen als lästig empfunden werden, gerade wenn es wie hier zu einem Beschleunigungsvorgang aus beiden Richtungen kommt. Die Verkehrsteilnehmer, die von der Girmaarstraße aus auf die Königsberger Straße einbiegen beschleunigen von der Ampel aus. Verkehrsteilnehmer, die die Königsberger Straße aus der entgegengesetzten Richtung entlang fahren, beschleunigen beim Verlassen des Schulzentrums von 30 km/h auf 50 km/h. Das Beschleunigen und Abbremsen in beide Richtungen sorgt für eine subjektive Lärmbelastung der Anwohner. Daher sollte von der Stadt Meckenheim geprüft werden, ob eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf dem knapp 300 m langen Stück zwischen der Kreuzung Girmaarstraße und der Tempo 30 Zone entlang des Schulzentrums in der Königsberger Straße umsetzbar ist. Eine ununterbrochene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h würde den Verkehr beruhigen und die Belästigung der Anwohner senken und sollte daher falls möglich durchgeführt werden.

6. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Im Laufe der letzten Jahre hat der Verkehrslärm auf dem Siebengebirgsring massiv zugenommen. Gründe hierfür sind z.B. der Ausbau des Merler Keils oder der Bau des neuen Rathauses sowie sonstiger, weiterer Sozialeinrichtungen mit entsprechend höherem Verkehrsaufkommen. Das errichtete vierstöckige Rathaus wirft außerdem den Schall des Verkehrslärms ungefiltert auf die benachbarten Wohngebäude zurück und verstärkt diesen damit erheblich. Im Garten ist daher unter Anderem inzwischen auch Sonntags keine Konversation mehr möglich, ohne dass diese durch Verkehrslärm häufig unterbrochen wird."

Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Der Siebengebirgsring wird in der Lärmkarte nicht als Schallquelle verzeichnet, da er eine Verkehrsmenge von unter drei Mio. Kfz pro Jahr aufweist. Der Landesbetrieb Straßen hat keine Verkehrszahlen für den Siebengebirgsring erhoben.

Aufgrund der Schule gibt es bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 zwischen der Kreuzung mit der Königsberger Straße und dem Siebengebirgsring 34. Diese Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit wirkt bereits lärmindernd.

Aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung im betroffenen Abschnitt und des vergleichsweise niedrigen Verkehrsaufkommens wird eine weitere Untersuchung der Situation mit Maßnahmenplanung zur Lärminderung als nicht notwendig erachtet.

7. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Der LKW- Verkehr an der Kreuzung Gudenauer Allee/ Bonner Straße ist insbesondere in den Nachtstunden ab 2 Uhr bis 6 Uhr besonders stark und laut. Zu dieser Zeit geht der Schall bis in das Wohngebiet zur Straße am Stephansberg und stört die Nachtruhe. Es wäre wünschenswert diesen Schwerlastverkehr über wohngebietsferne Strecken zu führen."

Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die Gudenauer Allee und die Bonner Straße besitzen beide ein Verkehrsaufkommen von über drei Mio. Kfz pro Jahr und werden daher als Lärmquellen in der Lärmkarte aufgeführt. In der Lärmkarte ist an der betroffenen Stelle ein L-den von 55-59 dB(A) und ein L-Night von 50-54 dB(A) verzeichnet. Diese Werte liegen unterhalb des gewählten Auslösewertes für Lärmprobleme und daher wird auf eine weitere Untersuchung verzichtet.

Die Lärmbelastung, die von der Bonnerstraße auf Höhe der Kreuzung Gudenauer Alle ausgeht wird in "Lärmsituation 2: Bonner Straße" bereits genauer untersucht.

Anhang 1.2: Weitere Eingaben zur Lärmaktionsplanung

Abseits der Öffentlichkeitsbeteiligung über das Internetportal wurde eine weitere Anmerkung der Stadt Meckenheim übermittelt. Diese wird ebenfalls dokumentiert und im Kontext der Lärmaktionsplanung eingeordnet.

Weitere Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Gemäß der Lärmaktionsplanung, möchte ich Sie bitte folgende Sachverhalte aufzunehmen und abzustellen.

1. Die Fertigstellung der Lärmschutzwand BAB 565 an der Ebereschenstraße, Henry-Dunant-Straße, Grenzstraße und Teile der Nußstraße bis zur neuen Fußgängerbrücke (offener Bereich an der Brücke, der schallt zusätzlich).

hierzu beziehe ich mich auf meine E-Mail vom 04.02.2023 und die Antwort der Autobahn GmbH vom 06.03.2023 -siehe unten.

2. Besonders lauter Autolärm durch besondere Vorrichtungen (abschaltbare Lautsprecher an der Abgasanlage etc.) z. B. in der Ebereschenstraße."

Zitat aus der genannten E-Mail vom 04.02.2023: "Seit dem Jahr 2020 wurde leider der Lärm der angrenzenden Autobahn 565 erheblich gesteigert.

Dieses liegt an den radikalen Baumrodungen entlang der Autobahn und der Erneuerung des Straßenbelages, der die Autobahn auch erhöht hat und den Straßenverkehr näher an die Lärmschutzwand geführt hat.

Die Bewohner der Ebereschenstraße und Henry-Dunant-Straße in Meckenheim, haben leider seitdem mit den erhöhten Lärmbelastungen und Umweltbelastungen zu leben.

Nun bitte ich Sie im Namen der Menschen und lebenden Kinder diesen Lärm zu begrenzen, indem:

1. Reparatur und Erneuerung der Akustikwand, die an mehreren Stellen durchgerostet ist und teilweise mehrere Teile herabgefallen sind, so fehlt etwa an der Stelle (km 18,3) der Schallschutz.

2. Reparatur und Ergänzung der bestehenden Akustikwand und der neuen Fußgängerbrücke.

3. Den natürlichen Lärmschutz zu begrenzen durch:

a. Baumkronenschnitt oberhalb der Akustikwand, damit die Äste und Blätter zusätzlichen Lärmschutz bieten können,

b. weiteren Bewuchs durch neue Bäume und Sträucher.

4.

a. Erhöhung der Akustikwand um ca. 1,5m gegebenenfalls mit Bedachung, damit der Lärm zum gegenüberliegenden Wald oder in die Höhe reflektiert wird,

b. Lärmschutz wie auf der BAB A45 zwischen Abfahrt Eichlinghofen und AD Dortmund Witten. Der neue Lärmschutz besteht aus 20 Zentimeter hohen und einen Meter tiefen Alu-Gitter, die auf den bestehenden Lärmschutzwänden angebracht werden.

Dieser erhöhte Lärm stellt eine bedeutende Umweltbeeinträchtigung dar.

Es bietet sich aufgrund der Jahreszeit jetzt die richtigen Maßnahmen zu treffen."

Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Vegetation wirkt (bis zu einer Tiefe von 100m) nicht maßgeblich lärmindernd. Daher wird Bepflanzung in der Lärmaktionsplanung grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Die Lärmschutzbauten entlang der BAB 565 wurden von der Stadt Meckenheim stand 20.07.2007 mit der Zustandsnote 1 versehen. Der Zustand sollte durch die Stadt Meckenheim erneut überprüft werden.

Entlang der BAB 565 ist im gesamten Gebiet der Stadt Meckenheim an keiner Fassade der festgelegte Auslösewert in der Lärmkarte erreicht. Ein weiterer Ausbau der Lärmschutzwand ist daher nicht geplant.

Zu 2.: Die Lärmaktionsplanung behandelt die Gesamtheit des Verkehrslärms. Individueller Lärm durch Lautsprecher oder Abgasanlagen wird nicht berücksichtigt und liegt nicht im Aufgabenbereich der Lärmaktionsplanung. Daher wird diese Anmerkung nicht in die Lärmaktionsplanung aufgenommen.

Weitere Eingabe der Öffentlichkeit:

Im Zuge der Projektabsprache des Lärmaktionsplans hat die Stadt Meckenheim angeregt eine ergänzende Untersuchung der Lärmbelastung in den Ortsteilen Ersdorf und Altendorf durchzuführen.

Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Diese Ortsteile wurden von den strategischen Lärmkarten nicht erfasst, da keine der vorhandenen Straßen eine jährliche Verkehrsstärke von drei Mio. Kfz erreicht. In der Schalltechnischen Untersuchung der Lärmschwerpunkte werden die Ortsteile aufgenommen und ergänzend betrachtet.

Anhang 2: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Neben der allgemeinen Öffentlichkeit sind auch Behörden, Stellen und Träger öffentlicher Belange zu informieren und in die Lärmaktionsplanung miteinzubeziehen. Diese wurden über den aktuellen Planungsstand informiert und um Stellungnahme gebeten.

A2.1: Verkehrsdezernat der Bezirksregierung Köln

Stellungnahme:

Zitat: "Seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan.

Zu Ihrer Information teile ich Ihnen mit, dass auf der Voreifelbahnstrecke ein weiterer Ausbau und die Elektrifizierung geplant ist.

Das Vorhaben ist Bestandteil des rechtskräftigen ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes Nordrhein-Westfalen und befindet sich darin in Stufe 1.

Das Vorhaben wird voraussichtlich Auswirkungen bezüglich der Lärmemissionen haben. Ggf. ist eine Berücksichtigung des Vorhabens bei der Lärmaktionsplanung erforderlich.

Aus diesem Grunde wird empfohlen, auch die betreffenden Aufgabenträger – Deutsche Bahn und go.Rheinland – an diesem Verfahren zu beteiligen, sofern noch nicht gesehen."

Einordnung im Kontext der Lärmaktionsplanung:

Für die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist die Stadt Meckenheim zuständig.

Sollte durch Umsetzung des Vorhabens eine bedeutende Entwicklung der Lärmsituation entstehen ist die Lärmaktionsplanung zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

A2.2: Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis

Stellungnahme:

Zitat: "Gegen die oben angesprochene Planung bestehen seitens der Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis, keine grundsätzlichen Bedenken.

Speziell bei der Ausweisung „Ruhiger Gebiete“ sollte nach unserer Ansicht jedoch darauf geachtet werden, Entwicklungsmöglichkeiten landwirtschaftlicher Betriebe nicht einzuschränken. Auch die Zufahrt zu und Bearbeitung der landwirtschaftlichen Flächen muss selbstverständlich in vollem Umfang und mit allem erforderlichen Maschinen und Geräten möglich bleiben.

Sollten sich hier Einschränkungen ergeben, behalten wir uns eine erneute Stellungnahme vor."

Einordnung im Kontext der Lärmaktionsplanung:

Durch die Ausweisung der ruhigen Gebiet ist aktuell nicht von einer Einschränkung der landwirtschaftlichen Betriebe auszugehen. Sollten dennoch Einschränkungen entstehen besteht die Möglichkeit in der zweiten Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung Einwände vorzubringen.


A2.3: Stadt Meckenheim FB 61-Stadtplanung, Liegenschaften

Stellungnahme:

Zitat: "Die vom LANUV NRW erstellte aktuelle Lärmkartierung weist für die Stadt Meckenheim folgende Verkehrswege als Lärmquellen auf:

- BAB 565 und BAB 61
- L158 (Rheinbacher Landstraße, Bonner Straße, Gudenauer Allee), L261 (Meckenheimer Allee)
- Schienenweg S23 (Bonn-Euskirchen)

Die in den dortigen Bereichen angrenzenden bebauten Gebieten sind nahezu vollständig bauleitplanerisch gesichert. Die Lärmthematik wurde in den entsprechenden Verfahren im Zuge der vorausschauenden Konfliktbewältigung abgehandelt und Lösungen in Form von geeigneten Maßnahmenbündeln planungsrechtlich festgesetzt. Die daraus resultierenden baulichen Lärmschutzanlagen sind umgesetzt und über die Kartierung erfasst, sodass hieraus kein weiterer Handlungsbedarf abzuleiten ist. In zwei Teilbereichen sollten noch Ergänzungen eingefügt werden:

1) Entlang der L158 Gudenauer Allee im Bereich der Heinz-Gottschalk Straße/Kreisverkehr Edeka-Markt steht eine Lärmschutzwand/wand-Kombination 

sowie 2) im Bereich des Bahnhofs in Richtung Norden zur Bebauung Kita Sonnengarten und der Tagespflege steht ebenfalls eine Lärmschutzwand/wand-Kombination.

Darüber hinaus ergeben sich inhaltliche Schnittstellen mit dem Fachbereichs 61 insbesondere über einige der aktuellen und zukünftigen Bauleitplanungen der Stadt Meckenheim, wobei der Themenbereich Schallschutz jeweils integraler Bestandteil der Planungen ist. Auf die Bebauungspläne sei der Vollständigkeit halber hingewiesen:

- BP Nr. 49A „Weinberger Gärten“: Der Umgang mit dem Verkehrslärm entlang der L158 wurde berücksichtigt. Es wurden aktive und passive Schallschutzmaßnahmen abgestimmt und festgesetzt. Die Umsetzung erfolgt zeitnah im Zuge der Erschließung des Baugebietes.
- BP Nr. 80 und 80A „Unternehmerpark Kottenforst“: Der Umgang mit dem Verkehrslärm entlang der L261, sowie der Bahntrasse wurde berücksichtigt. Es wurden aktive und passive Schallschutzmaßnahmen abgestimmt und festgesetzt.
- BP Nr. 85 „Merler Keil“, 4. Änderung: Die Planungen befinden sich noch im Verfahren. Ein Schallgutachten zur detaillierten Einschätzung der Lärmsituation entlang der BAB 565 und als Grundlage für die weitere Planung liegt vor.
- BP Bahnhofstraße, Bonner Straße, Baumschulenweg: Die Planungen hierzu befinden sich noch nicht im offiziellen Bauleitplanverfahren, sondern auf konzeptioneller Entwurfsebene. Die Auswirkungen der L158 werden in den Entwürfen bereits mit bedacht."

Einordnung im Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die genannten Lärmschutzbauten an der L158 Gudenauer Allee im Bereich der Heinz-Gottschalk Straße/Kreisverkehr Edeka-Markt und dem Bahnhofs in Richtung Norden zur Kita Sonnengart werden bei der Stadt Meckenheim erfragt bzw. gegebenenfalls per Ortsbegehung gesichtet und in der weiteren Lärmaktionsplanung berücksichtigt.

A2.4: Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland

Stellungnahme:

Zitat: "Durch das Plangebiet verlaufen die BAB 61 (Abschnitt 30) und die BAB 565 (Abschnitt 12). Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sowie des Landesstraßenbedarfsplans zu berücksichtigen sind. Aktuell ist eine Rückmeldung aus den jeweiligen Fachabteilungen zu weiterführenden Informationen, die für die weitere Lärmaktionsplanung relevant sein können, noch ausstehend. Eine abschließende Stellungnahme unsererseits sowie des Fernstraßen-Bundesamtes ist daher erst nach Erhalt der Informationen möglich. Ich würde Sie daher gerne um eine Verlängerung der Frist bis zum 27.10.2023 bitten."

Einordnung im Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die Anmerkung der Autobahn GmbH werden im weiteren Lärmaktionsplan berücksichtigt. Weitere Eingaben aus der Öffentlichkeit und von den Trägern öffentlicher Belange sind in der zweiten Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung möglich, sodass eine Fristverlängerung nicht erforderlich ist.

A2.5: Fernstraßen-Bundesamt

Stellungnahme:

Zitat: "Im Plangebiet verlaufen die Bundesautobahn (BAB) 61, Abschnitt 30, sowie die BAB 565, Abschnitt 12. Wenn bauliche Anlagen entsprechend den nachfolgenden Abständen zu einer BAB errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen, bedarf es eine Genehmigung oder Zustimmung durch das Fernstraßen-Bundesamt.

Es wird daher darauf hingewiesen, dass längs der Bundesautobahnen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden dürfen, § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Dies gilt auch für Abgrabungen und Aufschüttungen größeren Umfangs. Die Anbauverbotszone soll die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn aber auch die ungehinderte Verwirklichung von Ausbauabsichten der Autobahn zum Wohl der Allgemeinheit sicherstellen.

Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen. Die Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG darf gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sowie des Landesstraßenbedarfsplans zu berücksichtigen sind. Im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist das Projekt A61-G60-NW (Autobahnkreuz (AK) Meckenheim - AK Bliesheim - Erweiterung auf 6 Fahrstreifen) als "Vordringlicher Bedarf" enthalten."

Einordnung im Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die Anmerkungen des Fernstraßen-Bundesamt werden in der weiteren Lärmaktionsplanung berücksichtigt.