

Lärmaktionsplanung Meckenheim Runde 4

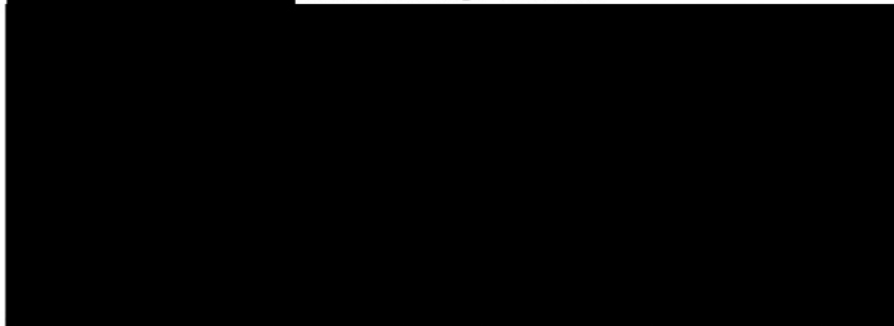
Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit

Öffentlichkeit	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
1	<p>Die Lärmlage in Altendorf und Ersdorf an den Hauptstraßen ist oberhalb der angegebenen Höhen. Durch die engen Straßen wird der Schallpegel insbesondere in Ersdorf deutlich erhöht, was ggfs. Durch eine Temporeduzierung verbessert werden könnte.</p> <p>Die Hilberather Straße wird regelmäßig als Rennstrecke und für den landwirtschaftlichen und Schwerlast Verkehr verwendet, was ebenfalls zu einer Lärmbelastung führt.</p>	<p>Die Ausführungen des Gutachters werden zur Kenntnis genommen und werden inhaltlich seitens der Verwaltung geteilt.</p>	<p>Es werden keine Änderungen am Lärmaktionsplan vorgenommen.</p>
2	<p>Die Straße von Altendorf nach Hilberath wird vor allem in den Sommermonaten von vielen Motorradfahrern genutzt. Das verursacht im Sommer viel Lärm im Dorf Altendorf und wenn sie ab dem Ortsausgangs-Kreisel auf der Hilberather Straße richtig Gas geben, schallt es zurück bis ins Dorf, dass die Kaffeetassen wackeln. Hier muss eine Reduktion/Durchfahrverbot Hilberath und Altendorf für Motorradfahrer hin, die viel Lärm machen. Jedes Jahr wieder. Nervt extrem.</p>	<p>Die Ausführungen des Gutachters werden zur Kenntnis genommen und werden inhaltlich seitens der Verwaltung geteilt.</p>	<p>Es werden keine Änderungen am Lärmaktionsplan vorgenommen.</p>
3	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, zur Lärmaktionsplanung -Lärmschwerpunkt L158 Höhe Baumschulenweg- nehme ich wie folgt Stellung: Wir wohnen [REDACTED]. Bereits beim Bau der Rheinbacher Landstraße war wegen des zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens geplant, eine Lärmschutzwand entlang unseres Grundstücks zu errichten. Die Realisierung der Lärmschutzwand durch den Landschaftsverband Rheinland wurde (angeblich aus Kostengründen) nicht realisiert. Wenn der Gutachter unter Punkt 5 bei bestehenden Lärmschutzbauten eine Lärmschutzwand privat ([REDACTED], Zaun geschlossen) ausweist, so kann ich dem nur widersprechen. Bei dem Zaun handelt es sich um einen reinen Sichtschutz, ein geeigneten Lärmschutz stellt der Zaun in keiner Weise dar. Seit der Fertigstellung der L158 wurden keine</p>	<p>Die Ausführungen des Gutachters werden zur Kenntnis genommen und werden inhaltlich seitens der Verwaltung geteilt.</p>	<p>Es werden keine Änderungen am Lärmaktionsplan vorgenommen.</p>

Maßnahmen zum Lärmschutz für unser Haus ergriffen. Ein Verweis auf eine Lärmreduzierung durch eine nördliche Umfahrung und den Einbau einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckenschicht lässt leider vermuten, dass trotz der sehr hohen Pegelwerte mit einer raschen Senkung der Belastung nicht zu rechnen ist. Was dem Gutachten auch nicht zu entnehmen ist, ist inwieweit extrem hohe Lärmspitzen durch

- sehr häufigen Lärm durch vorbeifahrende Notarzt- und Rettungswagen mit Sirene und Blaulicht
- der Lärm, der von bremsenden und anfahrenden LKW und Großtraktoren an der Ampel verursacht wird
- das ständige Hupen von Fahrzeugen an der Ampel, extrem bei Störungen an der Ampelanlage (was in diesem Jahr bereits mehrfach vorgekommen ist
- der Lärm von Motorrädern in den Sommermonaten und der Lärm von mit überhöhter Geschwindigkeit vorbeirasenden Fahrzeugen in der Nacht
- das Rangieren von LKW (teilweise vor 6:00 Uhr morgens), die den Netto-Markt beliefern
- das Parken von Bussen am Busbahnhof mit laufendem Motor in der Nacht (im Winter)

bei der Gesamtbetrachtung des Lärmschwerpunktes
berücksichtigt wurden.

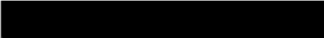



Es ist erschreckend, wie wenig die Lärmschutzplanungen auf unsere Probleme Rücksicht nehmen und wie wenig offensichtlich getan wird, um unsere Situation kurzfristig zu verbessern.

	Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]		
4	Warum wird nicht an der L 471, Durchgangsstraße Altendorf-Ersdorf, gemessen. Wird regelmäßig genutzt zur Stauumfahrung Meckenheimer Kreuz in beide Richtungen, verbunden mit Lärm und hoher Geschwindigkeit.	Die Ausführungen des Gutachters werden zur Kenntnis genommen und werden inhaltlich seitens der Verwaltung geteilt.	Es werden keine Änderungen am Lärmaktionsplan vorgenommen.
5	Guten Tag, wir wohnen [REDACTED] in Meckenheim Merl, quasi hinter der "Lärmschutzwand", die sich neben der Gudenuer Allee, der L 158 befindet . Meines Erachtens bringt diese Lärmschutzwand überhaupt nichts, denn es ist wirklich sehr laut, wenn man draußen in den Garten oder auf der Terrasse sitzen möchten. Der Lärm der Autos ist oft unerträglich. Natürlich auch der vielen Motorräder. Wir, als Bürger der Stadt Meckenheim wären sehr dankbar, wenn man hier rasch Abhilfe schafft, denn es ist wissenschaftlich erwiesen, das Lärm sehr beeinträchtigt und krank macht. Da die Zahl der Autos und der Motorräder immer mehr zunimmt, wächst dann natürlich auch die Lärmbeeinträchtigung und die Abgassituation. Mit freundlichen Grüßen	Die Ausführungen des Gutachters werden zur Kenntnis genommen und werden inhaltlich seitens der Verwaltung geteilt.	Es werden keine Änderungen am Lärmaktionsplan vorgenommen.
6	Sehr geehrte [REDACTED] sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit der Beteiligung an der Lärmschutzplanung unserer Stadt. Leider haben wir die erste Beteiligungsrunde im September/Okttober urlaubs- bzw. krankheitsbedingt und auf Grund der relativ kurzen zeitlichen Frist für die Bürgerbeteiligung versäumt und daher keinen Beitrag für „unsere“ Kreuzung Gudenuer Allee – Siebengebirgsring/Gerhard Boeden Straße mehr abgeben können. Fest steht jedoch, dass die Gudenuer Allee auf Grund des erheblichen Pkw- und Lkw-Verkehrs zwischen den Meckenheimer Industrie-/Gewerbegebieten und der Autobahnauffahrt Merl in ihrem gesamten Verlauf einen Lärmschwerpunkt darstellt. Deshalb wären	Die Ausführungen des Gutachters werden zur Kenntnis genommen und werden inhaltlich seitens der Verwaltung geteilt.	Es werden keine Änderungen am Lärmaktionsplan vorgenommen.

	<p>unseres Erachtens einige der lärmindernden Vorschläge des Ingenieurbüros Loch es definitiv wert, auf Bereiche auch außerhalb der wenigen, jetzt identifizierten Lärmschwerpunkte ausgedehnt zu werden. Der Wohnwert in Merl und die Attraktivität unserer Stadt könnte dadurch insgesamt gesteigert werden.</p> <p>Ziel sollte bei allen Überlegungen sein, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [2] zu erreichen, auch wenn diese im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung nicht unmittelbar anzuwenden sind, weil es sich ja nicht um den (Neu-)Bau oder eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße handelt. Sie sollten jedoch bei der Auswahl von lärmindernden Maßnahmen dort als Richtschnur dienen, wo eine besondere Lärmbelastung der Anwohner besteht, was entlang der gesamten Gudenaauer Allee zweifellos der Fall ist.</p> <p>1. Folgende Maßnahmen aus den Ausführungen der Sachverständigen sollten durch die Stadt Meckenheim vom Land NRW mit besonderem Nachdruck für die gesamte Gudenaauer Allee gefordert werden:</p> <ul style="list-style-type: none">· Eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch entsprechende Ampelsteuerung (dies wäre vermutlich durch die Stadt Meckenheim auch ohne das Land NRW beeinflussbar).· Zudem sollte ein Ersatz der Ampelkreuzungen durch Kreisverkehrlösungen geprüft werden, denn das würde die teilweise enorm lauten Anfahrgeräusche der Lkw (und Motorräder) deutlich reduzieren.· Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 70 auf 50 km/h bzw. wo bereits reduziert von 50 auf 30 km/h würde Lärm und Unfallgefahren gleichermaßen herabsetzen.· Zudem sollte die Stadt darauf drängen, dass das Land NRW bei zukünftigen Sanierungen den Einbau einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht vorsieht (lt. Ingenieurbüro Koch Reduktion der Geräuschimmission um ca. 3 dB(A)!).• Eine regelmäßige Prüfung des Fahrbahnbelages auf akustisch auffällige Fehlstellen, loser Gullideckel etc., um einer zusätzlichen Erhöhung des Pegels und der Belästigung durch Geräuschspitzen entgegenzuwirken, sollte ohnehin selbstverständlich sein. <p>2. Durch die Neubau- bzw. neuen Wohngebiete am/im Merler Winkel hat sich der Pkw-Verkehr über Godesberger Straße und vor allem</p>		
--	---	--	--

	<p>den Siebengebirgsring deutlich erhöht. Hier wären aus unserer Sicht folgende Maßnahmen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none">· Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sollte bereits ab Ortseingangsschild Meckenheim auf dem Siebengebirgsring Richtung Süden gelten. Derzeit beschleunigen die Fahrzeuge von der Gudenuer Allee kommend zunächst auf mindestens 50 km/h und die wenigsten bremsen dann am Tempo 30-Schild, das durch Bewuchs meist sehr spät oder fast gar nicht zu sehen ist gleich wieder ab. In der beigefügten Fotostrecke wird deutlich, wie spät das Tempo 30-Schild tatsächlich sichtbar wird.· Wir haben sowohl an der Kreuzung Siebengebirgsring – Godesberger Straße, als auch im weiteren Verlauf des Siebengebirgsrings schon so viele Beinaheunfälle – vor allem auch mit spielenden Kindern und Kindern oder Erwachsenen auf Fahrrädern – gesehen, dass es uns dringend angeraten scheint, das Tempo auf dem gesamten Siebengebirgsring auf 30 km/h zu begrenzen! <p>3. Lärmschutzwall Gudenuer Allee – Siebengebirgsring.</p> <ul style="list-style-type: none">· Der Lärmschutzwall auf den Grundstücken 432/433/434 bedeutet durchaus eine Entlastung für die Häuser auf den Kööüen 29, 31, 33, 41 und weiter entlang der Gudenuer Allee. Schade nur, dass er seit Jahren nicht mehr bewässert zu werden scheint (ein Bewässerungssystem wäre vorhanden und ohne großen Aufwand zu automatisieren), denn das führt zu einer Verödung vor allem auch auf der zu den Grundstücken zeigenden Seite, vgl. beigefügte Fotos.· Lärmschutzpflanzen könnten jedoch für eine Lärminderung sorgen. Dies hat das Fraunhofer-Institut für Bauphysik bereits in einer Studie festgehalten. Demnach erzielen besonders immergrüne Pflanzen, wie z.B. Efeu eine gute akustische Abschirmwirkung. Eine hohe Belaubungsdichte, ein gegen die Schallquelle geschlossener Laubschirm sowie kreisförmige Blätter erhöhen den Dämmungseffekt. Begrünte Lärmschutzwände, beispielsweise mit Schling- und Kletterpflanzen überwachsen, lenken die Schallwellen nicht bloß in eine andere Richtung, sondern absorbieren auch einen Teil des Schalls.· Da für uns Anwohner vor allem auch der verkehrsbedingte Feinstaub und die Abgase/das CO2 ein großes Problem neben dem		
--	--	--	--

	<p>Lärm darstellen, wäre eine durchgängig und beidseits vollständig begrünte Lärmschutzwand besonders wichtig, um Feinstaub und CO2 nachhaltig zu reduzieren und damit die Luftqualität für alle Anwohner zu verbessern. Je mehr Lärmschutzwand-Pflanzen zum Einsatz kommen und je dichter diese wachsen, umso besser ist es.</p> <ul style="list-style-type: none">· Als „vertikale Grünfläche“ könnte der Lärmschutzwand zudem Lebensraum für Insekten und Vögel bieten. Bekannterweise wird durch die zunehmende Erschließung von Grünflächen der Lebensraum der Insekten immer weiter begrenzt, so dass man hier entgegenwirken könnte, wenn man auch mit blühenden Pflanzen arbeiten würde.· Gemäß einschlägiger Fachfirmen wären darüber hinaus für die Bepflanzung der Lärmschutzwand neben Efeu geeignete Schling- und Kletterpflanzen beispielsweise auch Mauerwein, wilder Wein oder Schlingknöterich – alles durchaus genügsame Vertreter, wobei der Efeu als immergrüne Bepflanzung sicher der Favorit sein sollte. <p>Mit freundlichen Grüßen</p>  <hr data-bbox="398 794 1120 801"/> 		
--	---	--	--

Lärmaktionsplanung Meckenheim Runde 4
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
DB InfraGO AG	<p>Der Lärmaktionsplan in Verbindung mit der Lärmkartierung ist laut EBA „ein umweltpolitisches Planungsinstrument mit dem Ziel, die Belastung durch Umgebungslärm langfristig zu senken. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermittelt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und wirkt an den Lärmaktionsplanungen der Ballungsräume mit. Die gesetzlichen Grundlagen für die Lärmaktionsplanung sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG §§ 47 a-f) in Verbindung mit der europäischen Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) geregelt. [...] Bitte beachten Sie, dass sich an die Ergebnisse der Lärmkartierung keine unmittelbaren Rechtsfolgen knüpfen. Eine Vergleichbarkeit der Lärmindizes der Lärmkartierung mit den Grenzwerten der nationalen Vorschrift (16. BImSchV) ist nicht gegeben [...].“ ¹</p> <p>(¹vgl. https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html, https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html;jsessionid=6B0224E3191FAD1C5B11473CDAD7C3A5.live21323, zuletzt besucht 11.12.2023)</p> <p>Die oben getroffene Aussage gilt auch für die Auslösewerte des Lärmsanierungsprogramms des Bundes. Die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes ist als freiwilliges Förderprogramm ins Leben gerufen worden, um die Anwohner:innen in Gebäuden an bereits bestehenden Schienen zu schützen. Ein Rechtsanspruch auf Schallschutz existiert hier nicht. Förderfähig sind dabei alle Gebäude, die bereits vor der letzten Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) im Jahr</p>	Die Ausführungen des Gutachters werden zur Kenntnis genommen und werden inhaltlich seitens der Verwaltung geteilt.	Es werden keine Änderungen am Lärmaktionsplan vorgenommen.

	<p>2015 gebaut wurden oder Teil eines bereits verabschiedeten Bebauungsplans waren (Stichtag 01.01.2015).</p> <p>Die Basis des Lärmsanierungsprogramms sind die Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes sowie das Gesamtkonzept des Lärmsanierungsprogramms. Beide sind im Auftrag des Bundes entwickelt worden. Die Lärmsanierung ist somit unabhängig von der Lärmaktionsplanung des EBA und der Kommunen zu betrachten. Die Förderrichtlinie und das Gesamtkonzept sowie alle Anlagen zur Lärmsanierung erhalten Sie auf unserer Homepage oder auf den Seiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).</p> <p>Ich hoffe, Sie damit ausreichend informiert zu haben und stehe bei Rückfragen gern zur Verfügung. Weitere Informationen zum Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes erhalten Sie auf unserer Homepage oder auf den Seiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).</p>		
Landesbetrieb Straßenbau NRW	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mit u. st. Mail wurde über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan der Stadt Meckenheim informiert und um Stellungnahme gebeten. Zur Einsicht lagen die Berichte 23-08-02-V01 Auswertung der Lärmkartierung und 230802-V03 Schalltechnische Untersuchung, als Teile 1 und 2 des Entwurfes zum Lärmaktionsplan der Stadt Meckenheim, vor.</p> <p><u>Zu Bericht 23-08-02-V01:</u></p> <p>1) Im Bericht wird die L 158, in den Bereichen Rheinbacher Landstraße, Bonner Straße und Gundenauer Allee als Lärmverursacher benannt. Die L 158 liegt in der Baulast und damit Zuständigkeit von Straßen NRW. Im Bericht wird unter Punkt 5.1, als möglicher Ansatz zur Lärminderung, eine Umverteilung des Verkehrs oder die</p>	Die Ausführungen des Gutachters werden zur Kenntnis genommen und werden inhaltlich seitens der Verwaltung geteilt.	Es werden keine Änderungen am Lärmaktionsplan vorgenommen.

	<p>Verringerung des Aufkommens an Schwerlastverkehr auf der L 158 empfohlen.</p> <p><u>Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:</u> Um den vorgeschlagenen Ansatz zu verfolgen, wären straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie z. Bsp. Anordnungen von Durchfahrtsverboten, oder Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderlich. Die Anordnung solcher Regelungen obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese wird den Baulastträger, im Falle der L 158 Straßen NRW, am Entscheidungsverfahren beteiligen. Der Baulastträger gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab bei der er die Funktion der Straße entsprechend ihrer Widmung im Blick zu halten hat. In diesem Zusammenhang ist auch zu bedenken, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Landesstraße durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt werden kann. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft.</p> <p>2) Unter 4.6 des Berichtes, wird die Ausweisung s. g. ruhiger Gebiete geprüft bzw. vorgeschlagen. Die Belange von Straßen NRW sind betroffen durch die Vorschläge unter 4.6.1 und 4.5.2. Unter 4.6.1 wird das Gebiet Altendorfer und Ersdorfer Wald als geeignet eingestuft. In diesem liegt die L 261 (Abschnitt 1.1) in der Baulast von Straße NRW. Unter 4.5.2 wird die Swistbachaue als ruhiges Gebiet vorgeschlagen. Hiervon ist die L 163 (Abschnitt 3.1, Adendorfer Straße) in der Baulast von Straßen NRW betroffen.</p> <p><u>Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:</u> Grundsätzlich ist anzumerken, dass bei der Lärmsanierung bzw. der Lärmvorsorge der Schutz eines „ruhigen Gebietes“ in Bezug auf die Zunahme von Lärmbeeinträchtigungen nicht vorgesehen ist. Das bedeutet, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkungen auf die "ruhigen Gebiete", resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf den bestehenden Straßen, kein Anspruch</p>		
--	--	--	--

auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.

3) Unter 4.6.1 wird als Maßnahmen empfohlen, eine weitere Steigerung der Verkehrsbelastung auf der L 261 zu unterbinden. Hierzu wird auf die Stellungnahme zu **1)**, bzgl. straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen, verwiesen.

Zu Bericht 230802-V03:

Im Bericht werden zu den einzelnen Lärmschwerpunkten Lärminderungspotentiale genannt. Da die Maßnahmenvorschläge sich auf wiederkehrende Themenschwerpunkte beziehen, wird zu den Themenschwerpunkten Stellung genommen und nicht zu den einzelnen Lärmschwerpunkten.

Zu folgenden Themenschwerpunkten aus den Punkten 4.5 bis 10.5 (Lärmschwerpunkte an L 158) wird wie folgt Stellung genommen:

Unter Sofortmaßnahmen:

- Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte der v. g. Richtlinie überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist hier die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS- 90. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz, liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde. Diese führt ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßenbaulastträger beteiligt

	<p>wird. Dieser gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab bei der er die Funktion der Straße entsprechend Widmung im Blick zu halten hat.</p> <ul style="list-style-type: none">• Regelmäßige Prüfung des Fahrbahnbestandes auf Fehlstellen und lockere Kanaldeckel <p>Straßen NRW betreibt die Instandhaltung von Verkehrswegen in seiner Baulast, im Rahmen der ihm auferlegten Verkehrssicherungspflicht. Das beinhaltet auch die regelmäßige Streckenkontrolle.</p> <p>Entwässerungskanäle im Bereich von Ortsdurchfahrten gehören in der Regel der Kommune. Für klappernde oder beschädigte Schachtabdeckungen ist diese zuständig.</p> <p>Unter Mittelfristige Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Aktiver Lärmschutz als Lärmschutzwand oder -wall <p>Bei Lärmschutz im Bestand handelt es sich um Lärmsanierung. Voraussetzungen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung, ist die rechnerisch nachgewiesene Überschreitung der Auslösewerte für Lärmsanierung durch die Beurteilungspegel am betrachteten Immissionsort. Die Berechnung erfolgt nach den nationalen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Die errechneten Beurteilungspegel werden denen von Land NRW und Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Eine Überschreitung der Auslösewerte schafft die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung.</p> <p>Mit vorliegendem Bericht werden bereits Berechnungsergebnisse der Analyse nach RLS-19 zu den einzelnen Lärmschwerpunkten vorgelegt. Im Text werden auch bereits mögl. Pegeländerungen durch Lärmschutzwände beschrieben. Wenn die Stadt diese Vorschläge aufgreifen möchte, sollten die schalltechn. Berechnungen zu Analyse und Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen dem Straßenbaulastträger zur Verfügung gestellt werden, zur konkreten Einzelfallprüfung. Im Rahmen dieser Stellungnahme kann keine fundierte Beurteilung erfolgen. Ein Einvernehmen seitens des</p>		
--	---	--	--

	<p>Straßenbaulastträger zu den Vorschlägen, kann deshalb zu diesem Zeitpunkt nicht vorausgesetzt werden.</p> <ul style="list-style-type: none">• Verstetigung des Verkehrsflusses an Knotenpunkten mit Ampelsteuerung <p>Vorschläge zu LSA Anpassungen sind im konkreten Einzelfall mit Straßen NRW abzustimmen und von diesem dann zu prüfen.</p> <p><i>Unter langfristige Maßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Umfahrungen von Orten oder Ortsteilen <p>Ortsumfahrungen, als Neubaumaßnahmen des Bundes oder des Landes NRW werden in die jeweiligen Bedarfspläne mit verschiedener Priorität aufgenommen, wenn sie verschiedenen politische Entscheidungsgremien passiert haben. Straßen NRW als Baulastträger kann selbst keine Neubauprojekte veranlassen.</p> <ul style="list-style-type: none">• Einbau einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht <p>Sobald eine Deckensanierung in einem Straßenabschnitt ansteht, wird vom Straßenbaulastträger auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärm mindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</p> <p><u>Zu folgenden Themenschwerpunkten aus den Punkten 11.3 bis 12.3 (ruhige Gebiete) wird wie folgt Stellung genommen:</u></p> <p><i>Unter Sofortmaßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit <p>Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte der v. g. Richtlinie überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der</p>		
--	---	--	--

Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist hier die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS- 90. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz, liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde. Diese führt ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßenbaulastträger beteiligt wird. Dieser gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab bei der er die Funktion der Straße entsprechend Widmung im Blick zu halten hat.

Unter Mittelfristige Maßnahmen

- Lärmschutzwände oder -wälle als aktiver Lärmschutz
Lärmsanierung ist auf den Schutz von Wohnnutzung ausgerichtet. Der Schutz von Freiflächen wie s. g. ruhige Gebiete ist nicht Bestandteil von Lärmsanierung.

Unter langfristige Maßnahmen:

- Einbau einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht
Sobald eine Deckensanierung in einem Straßenabschnitt ansteht, wird vom Straßenbaulastträger auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärm mindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

██████████

Sehr geehrte ██████████,

	<p>für Entscheidungen über Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen, ist ein schalltechnische Berechnung gem. den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) heranzuziehen. Diese Richtlinie hat einen direkten Bezug auf die RLS 90. Eine Änderung der Richtlinie, zur Anpassung an die RLS 19, muss durch ein Verfahren unter Länderbeteiligung herbeigeführt werden. Das ist bisher nicht geschehen. Somit gilt für die Anwendung dieser Richtlinien weiterhin die Berechnungsvorschrift RLS-90.</p> <p>Die zum Entwurf des Lärmaktionsplanes durchgeführten schalltechnischen Berechnungen (Bericht 2308-03-V01) wurden gem. Erläuterungen nach RLS 19 durchgeführt und die Beurteilung der Lärmsituation auf die Auslösewerte für Lärmsanierung abgestellt. Für die Berechnung bzgl. Absenkung zulässige Geschwindigkeit sind jedoch die Richtwerte aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV anzuwenden. Diese sind deutlich höher als die Auslösewerte für Lärmsanierung. Außerdem ist rechnerisch nachzuweisen, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung eine wahrnehmbare Wirkung erzeugt, sprich eine Pegelminderung von mind. 2,1 dB(A) (gerundet nach RLS 90 = 3dB(A)) mit sich bringt.</p> <p>Letztendlich hat die Straßenverkehrsbehörde, bei ihrer Entscheidung über Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, einen Ermessensspielraum und die Lärmschutz-Richtlinien-StV bilden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung. In der Praxis werden für dieser Ermessensentscheidung aber immer die Ergebnisse einer schalltechn. Berechnung w. v. beschrieben zu Rate gezogen. Straßen NRW wird in dem Verfahren als Baulastträger a um Stellungnahme gebeten und führt diese, neben anderen Gesichtspunkten, auch immer mit Bezug auf die Berechnungsergebnisse auf Basis Lärmschutz-Richtlinien-StV aus.</p> <p>Für weitere Frage stehe ich gern zur Verfügung.</p>		
--	---	--	--

	<p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>██████████</p>		
Fernstraßen- Bundesamt	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>aus den übersandten Unterlagen ist derzeit keine anbaurechtliche Betroffenheit des FBA erkennbar.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>██████████</p>	Zur Kenntnis genommen.	Es werden keine Änderungen am Lärmaktionsplan vorgenommen.