

8.4.2 Offenporige Asphaltdecken

Offenporige Asphalte (OPA) und 2-schichtige offenporige Asphalte (2OPA oder ZWOPA) sind derzeit die Fahrbahnbeläge, die Reifenfahrbahngeräusche am effektivsten mindern und gleichzeitig bautechnisch gut beherrschbar sind. Offenporige Asphalte bewirken Minderungen um -5 dB(A) bei Geschwindigkeiten über 60 km/h und sind in vielen Bundesländern auf hochbelasteten Autobahnen und auch Bundesstraßen verbaut. Die lärm-mindernde Wirkung ergibt sich aus zwei Effekten: Durch eine günstig gewählte Textur und durch den hohen Hohlraumgehalt der Asphaltdecke. Dieser bewirkt, dass zum einen die Emissionen der aerodynamischen Schallquellen minimiert werden, zum anderen wirkt die Asphaltschicht als akustischer Absorber.

Eine weitere Eigenschaft des OPA ist, dass Wasser in die Fahrbahn laufen kann und dort unterhalb der Oberfläche zur Seite abtransportiert wird. Dies bewirkt, dass keine Flüssigkeit auf der Fahrbahn stehen bleibt. Offenporige Asphalte verhindern somit die Sprühfahnenbildung und Aquaplaning. Nachteilig ist allerdings, dass eine Abdichtung gegen die Binderschicht und eine gesonderte Entwässerung erfolgen müssen und besondere Anforderungen an den Winterdienst bestehen. Der größte Nachteil liegt derzeit in der geringeren Haltbarkeit von ca. 8 Jahren (Quelle: [20]).

Die Entwicklungen auf diesem Gebiet sind noch nicht abgeschlossen, so dass zukünftig von günstigeren Langzeitwirkungen ausgegangen werden kann.

9 Lärminderungsmaßnahmen für den Lärmaktionsplan in der 2. Stufe

9.1 Maßnahmen Brennpunkt 1 - Hauptstr. (L 193) südlich Steinmetzstr.

Im Bereich der Hauptstr. (L 193) südlich Steinmetzstr. kommt es zu einer Überlagerung von vier Lärmquellen (DB-Strecke, B 42, L 193 und Stadtbahnlinie 66). Außerdem wirken die DB-Strecke und die B 42 von Osten, die L 193 und Stadtbahnlinie 66 von Westen auf die Häuser ein. Es können sich so keine ruhigen Seiten ausbilden. (vergl. Abb. 9.1.1 und Abb. 9.1.3).

Auf lange Sicht können daher nur Maßnahmen auf beiden Seiten die Gesamtsituation verbessern, der Einbau ausreichend gut dämmender Fenster erscheint daher bereits allein wegen der hohen Pegel durch Güterzüge auf den Ostseiten und Querfassaden zwingend.

Die trennende Mauer zwischen der Stadtbahnstrecke und der L 193 (Abb. 9.1.3) bewirkt bereits eine leichte Minderung der Immissionen durch die Stadtbahn, erhöht andererseits jedoch durch Reflexionen die Immissionen durch die Straße.

Um zumindest die westlichen Fassaden zu entlasten, wird angeregt, die Möglichkeit der Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h durch die Straßenbaubehörden prüfen zu lassen. Dies wäre eine erste, schnell und kostengünstig umzusetzende Maßnahme, die eine Pegelabnahme durch den Straßenverkehr um ca. 2,4 dB(A) gegenüber einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bewirkt. Dies entspricht einer Abnahme des Verkehrsaufkommens um ca. 40%. Diese Maßnahme erhöht auch ganz wesentlich die Sicherheit.

Alternativ wird als längerfristige Maßnahme vorgeschlagen, bei der nächsten anstehenden Straßensanierung einen lärmoptimierten Asphalt vom Typ LOA 5D aufzubringen. In diesem Fall ist bei der Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit Pegelminderungen von ca. 4 dB(A) zu rechnen (vergl. Abschnitt 8.3.2), was einer Reduktion des Verkehrsaufkommens um ca. 60% entspricht.

Bauliche Maßnahmen im Straßenbereich sind wegen der beengten Verhältnisse kaum realisierbar (Abb. 9.1.3).

Die Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf die Entlastung der Bewohner wird im Abschnitt 14 beschrieben.



Abb. 9.1.1 Maßnahmen Brennpunkt 1 - Hauptstr. (L 193) südlich Steinmetzstr.



Abb. 9.1.2 Schrägansicht Brennpunkt 1



Abb. 9.1.3 Ansichten Brennpunkt 1 - Hauptstr. (L 1932) südlich Steinmetzstr.
(Quelle: Straßen NRW, 05.04.2013)

9.2 Brennpunkt 2 - Ortsdurchfahrt Ittenbach (L 331) zwischen Hardtweg und Aegidienberger Str.

Der Teil der Ortsdurchfahrt von Ittenbach (L 331) zwischen Hardtweg und Aegidienberger Str. ist insbesondere wegen der nah an der Straße stehenden Häuser und des Verkehrsaufkommens von über 13.000 Kfz/d recht hoch belastet (Abb. 9.2.1).

Um hier Entlastungen herbeizuführen, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- kurzfristig Entlastung durch Tempo 30
- langfristig durch einen lärmoptimierten Asphalt (z.B. LOA 5D)

Die Geschwindigkeitsbegrenzung sollte präferiert werden, da im Jahre 2013 die Deckschicht der L 331 erneuert wurde, wobei jedoch keine besonderen Maßnahmen zum Lärmschutz getroffen wurden. Aufgrund dessen muss davon ausgegangen werden, dass erst bei der nächsten anstehenden Sanierung der Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht in Erwägung gezogen werden könnte.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf die Entlastung der Bewohner wird ebenfalls im Abschnitt 14 beschrieben.



Abb. 9.2.1 Ansichten Brennpunkt 2 - Ortsdurchfahrt Ittenbach
(Quelle: Straßen NRW, 27.05.2013)



Abb. 9.2.2 Maßnahmen Brennpunkt 2 - Ortsdurchfahrt Ittenbach

9.3 Brennpunkt 3 - Bebauung an der BAB A 3 Bereich Mührener Weg / Meisenweg / Finkenweg, Gräfenhohner Str.

Die von ca. 75.000 Kfz/d befahrene BAB A 3 ist in großen Teilen des Stadtgebiets bereits mit Lärmschutzbauwerken (LSW) versehen (vergl. Abb. 9.3.1 bis Abb. 9.3.6). Eine zusätzliche Erhöhung der LSW erscheint vor diesem Hintergrund aus Kostengründen unverhältnismäßig.

Im Bereich Mührener Weg / Meisenweg / Finkenweg und Gräfenhohn verläuft die Autobahn in Troglage, beiderseits der Autobahn sind durch den Gradientenverlauf steile Böschungen entstanden. Lärmschutzwände müssten daher oberhalb der Böschungskanten errichtet werden, wobei aufgrund der erforderlichen sogenannten Überstandslängen noch weit über die Bebauung hinausgehende Lärmschutzwände notwendig wären.

Aus diesem Grund bieten sich eher Maßnahmen an der Quelle (Straße) an. Hierzu zählen:

- Geschwindigkeitsbeschränkung
- leisere Fahrbahnbeläge

Der Wirksamkeit der Maßnahme Lärminderung durch Geschwindigkeitsbeschränkung sind auf Autobahnen jedoch gewisse Grenzen gesetzt, da grundsätzlich bereits ein Tempolimit für Lkw bei 80 km/h besteht. Folglich wirken sich Geschwindigkeitsbeschränkungen letztlich nur auf Pkw aus. Liegt, wie im vorliegenden Fall, das Lkw-Verkehrsaufkommen jedoch hoch, so sind die erzielbaren Minderungen entsprechend gering.

Eine Betrachtung der Emissionspegel $L_{m,E}$ (Basiswert der Lärmberechnungen) unter diesen Bedingungen zeigt, dass bezogen auf den Lärminde L_{DEN} nur ein Minderungspotential von ca. 1,2 dB(A) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zu erzielen ist. Für die Nachtzeit ist sogar nur mit einer rechnerischen Entlastung von ca. 0,9 dB(A) zu rechnen (Lkw-Anteil ca. 30%).

Minderungen von ca. 1 dB(A) sind subjektiv jedoch kaum wahrnehmbar, so dass die Verfolgung dieser Maßnahme nicht zu befürworten ist.

Wesentlich effektiver wäre das Aufbringen von lärmoptimierter Deckschichten. Mit offenporigen Deckschichten kann eine Minderungen von 5 dB(A) erreicht werden, allerdings verbunden mit einer deutlich verkürzten Haltbarkeit (im Mittel ca. 8 Jahre). Eine Minderung um 5 dB(A) entspricht einer Verkehrsabnahme auf ca. 30% des ursprünglichen Wertes (hier rechnerisch demnach auf ca. 24.000 Kfz/d). Da die BAB A 3 die bei weitem stärkste Lärmquelle im östlichen Stadtgebiet darstellt, würde sich eine derartige

Maßnahme auch deutlich großflächiger, d.h. auch an weiter von der BAB A 3 entfernt liegenden, weniger stark belasteten Ortsteilen bemerkbar machen.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf die Entlastung der Bewohner wird ebenfalls im Abschnitt 14 beschrieben.



Abb. 9.3.1 Ansichten BAB A 3 Bereich Bellinghauserhohn (*Quelle: Straßen NRW*)



Abb. 9.3.2 Ansichten BAB A 3 Bereich Bellinghausen (*Quelle: Straßen NRW*)



Abb. 9.3.3 Ansichten BAB A 3 Bereich Hasenboseroth (*Quelle: Straßen NRW*)



Abb. 9.3.4 Ansichten BAB A 3 Bereich Ruttscheid (*Quelle: Straßen NRW*)



Abb. 9.3.5 Ansichten BAB A 3 Bereich AS Siebengebirge (*Quelle: Straßen NRW*)



Abb. 9.3.6 Ansichten BAB A 3 Bereich L 331 (*Quelle: Straßen NRW*)

9.4 Zusammenfassung der vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen

Nachfolgend sind die in den vorangegangenen Abschnitten 9.1 bis 9.3 vorgeschlagenen Maßnahmen noch einmal zusammenfassend tabellarisch aufgeführt:

Tab. 9.1 Zusammenfassung der vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen

Brennpunkt	kurzfristig umsetzbare Maßnahme	mittel- bzw. langfristig umsetzbare Maßnahme
L 193 Haupts. südlich der Steinmetzstr.	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h	Ersatz der Decksicht durch einen lärmgemin- derten Asphalt z.B. LOA 5D bei der nächsten anstehenden Sanierung
Ortsdurchfahrt L 331 Ittenbach zwischen. Hardtweg und Aegidienberger Str.	Begrenzung der zulässigen Höchst- geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h	Ersatz der Decksicht durch einen lärmgemin- derten Asphalt z.B. LOA 5D bei der nächsten anstehenden Sanierung
Bebauung an der BAB A 3 Bereich Mührener Weg / Meisenweg / Finkenweg, Gräfenhohner Str.	keine	Ersatz der Decksicht durch einen lärmgemin- derten offenporigen Asphalt (OPA, ZOPA) bei der nächsten anstehenden Sanierung

10 Entlastung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen

In der folgenden Tabelle sind die Belastungen der Bestandssituation den zur erwartenden Belastungen nach der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme „Tempo 30“ (V01) und Einsatz lärmgeminderter Straßenbeläge (V02) gegenüber gestellt. Die Abb. 10.1 bis Abb. 10.3 enthalten die Gegenüberstellung in grafischer Form, Abb. 10.4 zeigt die Situation für das gesamte Stadtgebiet.

Es zeigt sich, dass auch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h zu spürbaren Entlastungen führen. Da es hierbei um schnell und kostengünstig umsetzbare Maßnahmen handelt, sollte diese Maßnahme vorrangig geprüft werden.

Tab. 10.1 Bewertung der Anzahl der belasteten Personen nach der Durchführung der Lärminderungsmaßnahmen in Abhängigkeit der Auslösewerte

	Straße	Einwohner über den Auslösewerten				Noise-Score Gleich-Werte
		L _{DEN} >70	L _{Night} >60	L _{DEN} >65	L _{Night} >55	L _{DEN} 70
1	L 193 HAUPTS. SÜDLICH DER STEINMETZSTR. BESTAND	41	22	83	91	176,1
2	L 193 HAUPTS. SÜDLICH DER STEINMETZSTR. PROGNOSE V01 ¹⁾	10	2	72	75	30,1
3	L 193 HAUPTS. SÜDLICH DER STEINMETZSTR. PROGNOSE V02 ²⁾	2	0	66	62	12,9
4	ORTSDURCHFART L 331 ITTENBACH ZW. HARDTWEG UND AEGIDIENBERGER STR. BESTAND	9	13	36	44	18,6
5	ORTSDURCHFART L 331 ITTENBACH ZW. HARDTWEG UND AEGIDIENBERGER STR. PROGNOSE V01 ¹⁾	0	1	26	30	3,8
6	ORTSDURCHFART L 331 ITTENBACH ZW. HARDTWEG UND AEGIDIENBERGER STR. PROGNOSE V02 ²⁾	0	0	13	20	1,4
7	BEBAUUNG AN DER BAB A 3 BEREICH MÜHRENER WEG / MEISENWEG / FINKENWEG, GRÄFENHÖHNER STR. BESTAND	3	21	48	78	15,2
8	BEBAUUNG AN DER BAB A 3 BEREICH MÜHRENER WEG / MEISENWEG / FINKENWEG, GRÄFENHÖHNER STR. PROGNOSE V02 ²⁾	0	1	5	22	1

1) Lärminderungsmaßnahme „Tempo 30“

2) Lärminderungsmaßnahme lärmoptimierte Deckschichten (LOA 5 D, OPA) bei unveränderten Höchstgeschwindigkeiten

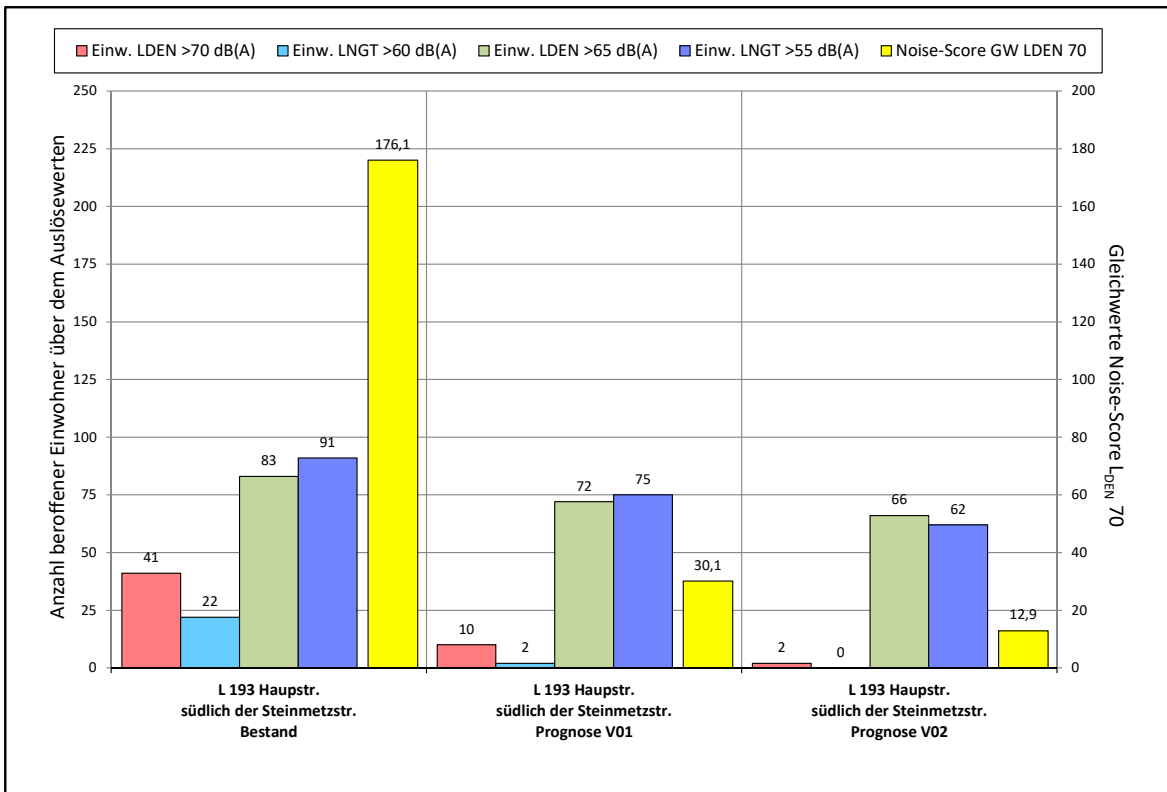


Abb. 10.1 Vergleich der Wirksamkeit der Maßnahmen – Brennpunkt 1
L 193 Hauptstr. südlich der Steinmetzstr.

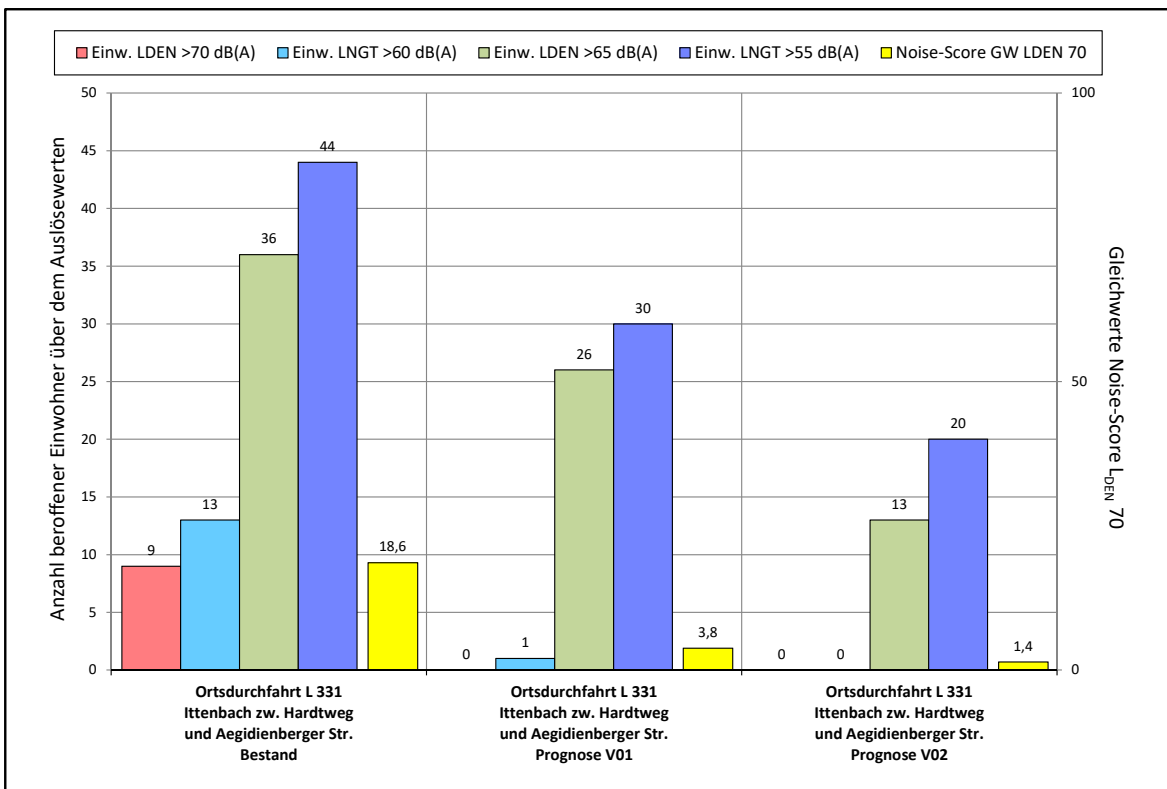


Abb. 10.2 Vergleich der Wirksamkeit der Maßnahmen – Brennpunkt 2
Ortsdurchfahrt L 331 Ittenbach

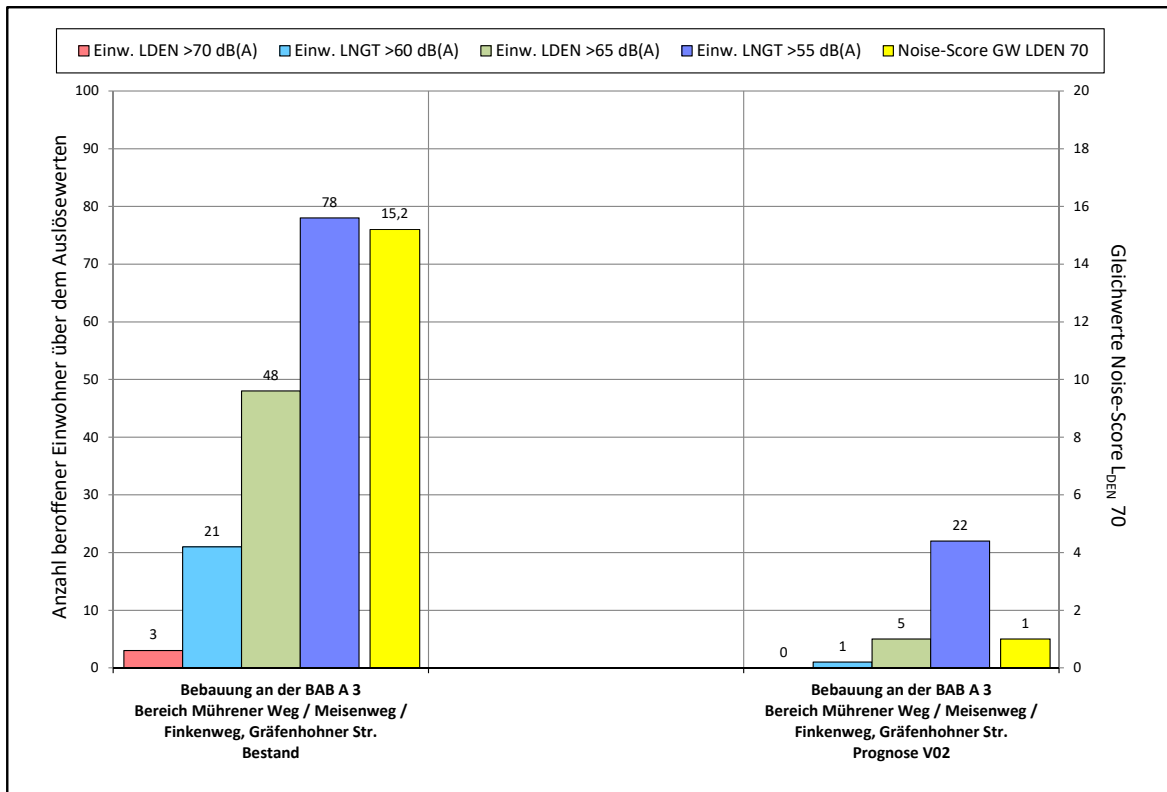


Abb. 10.3 Vergleich der Wirksamkeit der Maßnahmen – Brennpunkt 3
Bereich Mührener Weg / Meisenweg / Finkenweg, Gräfenhohner Str.

Tab. 10.2 Bewertung der Anzahl der belasteten Personen nach der Durchführung der Lärminderungsmaßnahmen in Abhängigkeit der Auslösewerte für das gesamte Stadtgebiet

	Straße	Einwohner über den Auslösewerten				Noise-Score Gleichwerte LDEN 70
		LDEN>70	LN _{Night} >60	LDEN>65	LN _{Night} >55	
1	gesamtes Stadtgebiet Bestand	67	87	338	590	309
2	gesamtes Stadtgebiet Prognose V01 ¹⁾	24	42	261	473	103,4
3	gesamtes Stadtgebiet Prognose V02 ²⁾	12	17	181	238	46,4

1) Lärminderungsmaßnahme „Tempo 30“

2) Lärminderungsmaßnahme lärmoptimierte Deckschichten (LOA 5 D, OPA) bei unveränderten Höchstgeschwindigkeiten

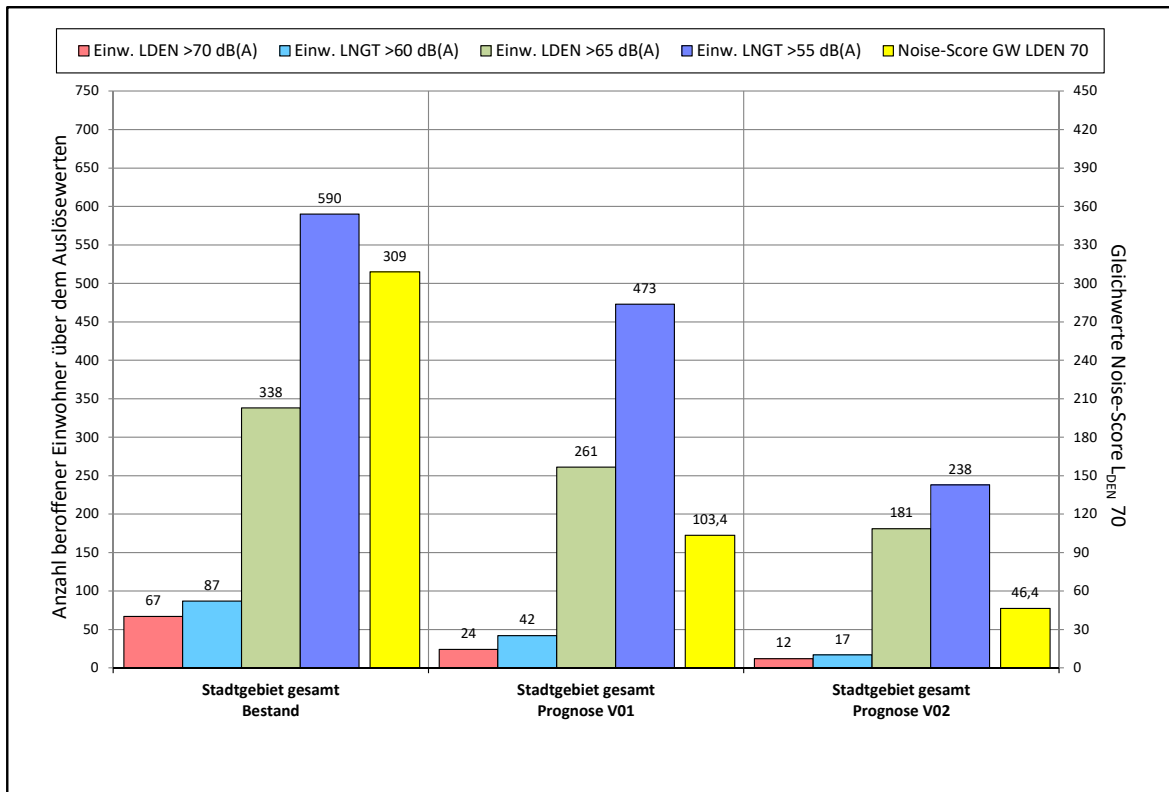


Abb. 10.4 Vergleich der Wirksamkeit der Maßnahmen – gesamtes Stadtgebiet

11 Ruhige Gebiete

Nach § 47 d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“. „Ruhige Gebiete“ können bebaute Gebiete, z. B. Wohngebiete oder auch unbebaute Gebiete sein. Dieser Schutz obliegt den zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Planungen. Eine genaue Definition oder Kriterien z.B. in Form bestimmter maximaler Immissionspegel werden jedoch nicht angegeben. Aus diesen Gründen ist ein weiter Ermessensspielraum vorgegeben, ob und wie „Ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden sollen.

Bereits im Jahre 2003 wurden vom LANUV in einer Übersichtskarte im Rahmen des Screenings der Lärmbelastung in NRW Gebiete mit mehr als 10 km² Fläche und Mittelungspegeln des Gesamtgeräuschs von Straßen-, Schienen-, Flugverkehr sowie Gewerbe und Industrie unter 40 dB(A) ermittelt, um Hinweise auf ruhige Gebiete zu erhalten. Die folgenden Abb. 11.1 zeigt einen Ausschnitt aus dieser Karte.

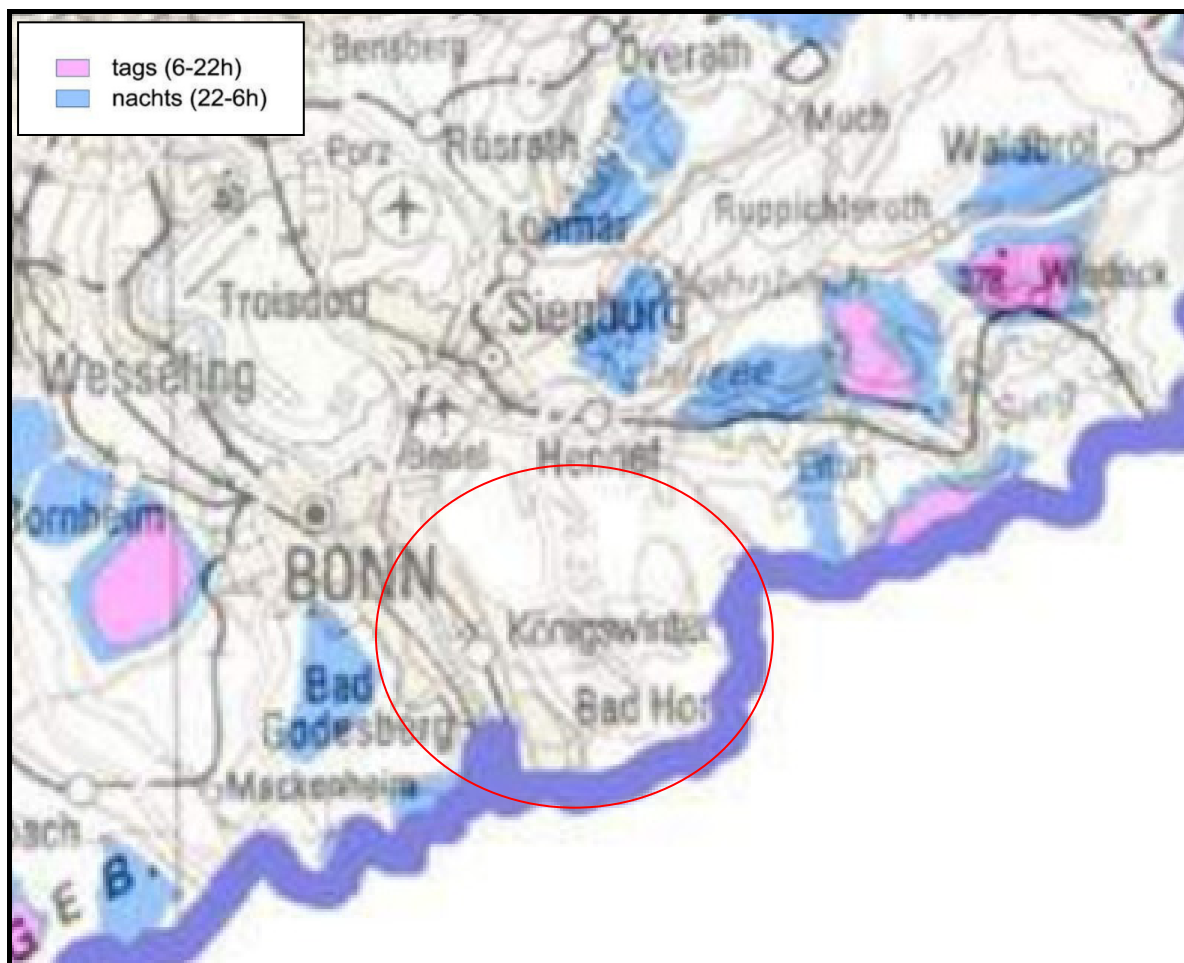


Abb. 11.1 Hinweise auf „Ruhige Gebiete“ in NRW (Ausschnitt, Quelle: LANUV)

Wie zu ersehen ist, ist seitens des LANUV im Stadtgebiet kein „Ruhiges Gebiet“ identifiziert worden. Allerdings sind große Teile des Stadtgebiets von Königswinter als Naturschutzgebiete ausgewiesen. Die weitreichenden Anforderungen an Naturschutzgebiete decken sich auch mit den Zielen der LAP für ruhige Gebiete, so dass die ausgewiesenen Naturschutzgebiete Hinweise auf ruhige Gebiete im Sinne der LAP erlauben, wobei jedoch an Naturschutzgebiete andere Anforderungen gestellt werden, als allein an den Schutz vor Lärm. So kann es sein, dass vielbefahrenen Straßen auch durch Naturschutzgebiete verlaufen.

Im Stadtgebiet von Königswinter tritt dies u.a. in den Einwirkungsbereichen der BAB A 3, der L 331 und der L 268 auf (hier nicht kartiert) zu. So kommt es trotz der Ausweisung als Naturschutzgebiet zu Verlärmungen entlang der genannten Straßen.

In Abstimmung mit der Stadt Königswinter wurden neben den Straßen Korridore innerhalb der Naturschutzgebiete gebildet, an denen der L_{DEN} -Pegel auf mindestens 50 dB(A) absinkt. Die Anlage A 4.6 im Anhang zeigt einen Vorschlag, ruhige Gebiete unter den genannten Kriterien auszuweisen.

12 Anregungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der Zeit vom 23.07.2013 bis 23.08.2013 konnten nach Ankündigung in den lokalen Printmedien und auf den städtischen Webseiten die Lärmkarten eingesehen werden. Am 02.12.2013 und 03.12.2013 fanden öffentliche Veranstaltungen statt, bei denen interessierten Bürgern die Gelegenheit gegeben wurde, sich zu informieren und Anregungen vorzutragen. Bis zum 20.12.2013 konnten schriftliche Eingaben eingereicht werden. In dieser Zeit sind insgesamt 13 Anregungen von Betroffenen bei der Gemeindeverwaltung eingegangen (siehe Anhang A 2). Zu den einzelnen Anregungen sind jeweils kurze Stellungnahmen der Stadtverwaltung aufgeführt.

13 Anregungen im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Von Trägern öffentlicher Belange wurden die im Anhang in der Anlage A 2.4 zusammengefassten Anregungen vorgebracht. Außer vom Landesbetrieb Straßenbau NRW und Rhein-Sieg-Kreis wurden keine Einwände oder nur Hinweise vorgebracht.

Der Rhein-Sieg-Kreis weist auf die nach 2030 geplante Maßnahme B56n (Neubau A3 Birlinghoven/ Dambroich-A565 Bonn/ Hardtberg) hin, wodurch es zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung für die Ortsdurchfahrt Ittenbach (Hotspot 2) käme. Mit einer Umsetzung sei jedoch erst längerfristig zu rechnen.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW lehnt generell die vorgeschlagenen Maßnahmen Tempo 30 und lärmgeminderte Straßenbeläge (LOD 5 D) ab und verweist stattdessen auf die Möglichkeit der Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern an hochbelasteten Straßen im Rahmen der Lärmsanierung. Die Stadt Königswinter hat jedoch auf die Umsetzung dieser Maßnahmen keinen Einfluss, die Zuständigkeit liegt allein beim Landesbetrieb Straßenbau NRW. Darüber hinaus erfordern die Regelungen hierzu vollständige Neuberechnungen, die sich von den Vorgaben der LAP unterscheiden. Da letztlich nur punktuell an einzelnen Objekten ggf. Fördermöglichkeiten bestehen, handelt es sich hierbei nicht um Lärminderungsmaßnahmen im Sinne der LAP. Die Rahmenbedingungen werden im folgenden Abschnitt näher erläutert.

14 Passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmsanierung an bestehenden hochbelasteten Straßen)

An einzelnen Gebäuden, die von der Lärminderung nicht erfasst werden, deren Fassadenpegel jedoch über den Auslösewerten¹² für die Lärmsanierung liegen, können Fördermittel zur Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern durch die Eigentümer beantragt werden.

Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen an Bundesfernstraßen durchgeführt. Die formalen Vorgaben zur Lärmsanierung ergeben sich aus den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR-97) [16] in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990" (RLS-90) [15].

Im Hinblick auf die Förderregelungen sind hier jedoch zusätzlich Berechnungen nach RLS 90 erforderlich, da im deutschen Recht die Beurteilungspegel $L_{r,Tag}$, $L_{r,Nacht}$ bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{DEN} , L_{Night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen und die sich ergebenden Werte für den $L_{r,Tag}$ und den L_{DEN} nicht unmittelbar miteinander verglichen werden können [7].

Die Entscheidung über die Förderung liegt jedoch nicht bei der Kommune, sondern bei Strassen.NRW. Ein rechtlich durchsetzbarer Anspruch auf Zuschüsse zur Lärmsanierung seitens der Betroffenen besteht nicht. Weitergehende Informationen hierzu liefert Strassen.NRW über die Internetpräsenz <http://www.strassen.nrw.de>.

Kosten entstehen neben den eigentlichen Zuschüssen für die Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen) darüber hinaus u.a. auch für die Aufstellung eines Schallschutzprogramms, die Ermittlung der Zuschussberechtigten und deren Fassadenpegel, die Abwicklung des Schallschutzprogramms: Information der Betroffenen, Bearbeitung der Anträge, Rechnungsprüfung, Auszahlung.

Es sei jedoch erwähnt, dass sich der Schutz nur auf den einzelnen Betroffenen beim Aufenthalt im Inneren des Gebäudes – und bei geschlossenen Fenstern – bezieht. Terrassen, Balkone und Gärten werden nicht entlastet.

¹² tags 67 dB(A) und nachts 57 dB(A) in Wohngebieten, an Alten- und Kurheimen, Schulen und Krankenhäusern, Kleinsiedlungsgebieten,
tags 69 dB(A) und nachts 59 dB(A) in Kern-, Dorf- und Mischgebieten

15 Zusammenfassung

Gemäß § 47d BImSchG sollen von Gemeinden oder die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2013 Aktionspläne der zweiten Stufe zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ausgearbeitet werden. Ziel dieser Aktionspläne soll sein, die Lärmbelastung zu reduzieren und die Anzahl der betroffenen Wohnungen und Menschen zu mindern. Die Lärmaktionspläne sollen Hilfestellung bei unterschiedlichen Planungen des Untersuchungsraums geben und vorhandene Lärmbelastungen durch geeignete Maßnahmen begegnen.

In der vorliegenden Untersuchung wird auf der Grundlage der vom LANUV bereitgestellten Modelldaten sowie weiterer Erhebungen die Lärmsituation analysiert. Lärmkonflikte werden ausgewiesen und Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung von Lärmproblemen vorgeschlagen, sowie die für die Berichtspflicht notwendigen Angaben vorbereitet.

Die LAP soll fortwährend an sich ändernde Gegebenheiten angepasst werden. Es wird empfohlen, in den ausgewiesenen Brennpunkten die kurzfristig realisierbaren Maßnahmen zügig umzusetzen.

Anhang

A 1 Bedeutung der Formelzeichen nach VBUS

Tab A 1.1 Bedeutung der Formelzeichen nach VBUS

Zeichen	Einheit	Bedeutung
A_i	m	Für $i = 1$: Abstand ¹ des Emissionsortes von der Beugungskante des ersten Hindernisses Für $i \neq 1$: Abstand der Beugungskante des $(i - 1)$ -ten Hindernisses von der Beugungskante des i -ten Hindernisses
A'_i	m	Für $i = 1$: Abstand des Emissionsortes von dem um Δh_i erhöhten Durchstoßpunkt des ersten Hindernisses Für $i \neq 1$: Abstand des um Δh_{i-1} erhöhten Durchstoßpunktes des $(i - 1)$ -ten Hindernisses von dem um Δh_i erhöhten Durchstoßpunkt des i -ten Hindernisses
a_i	m	Entfernung ² Emissionsort zum Hindernis i
a_R	m	Entfernung zwischen Emissionsort und einer reflektierenden Fläche
B	m	Abstand der letzten (n -ten) Beugungskante vom Immissionsort
B'	m	Abstand des Immissionsortes von dem um Δh_n erhöhten Durchstoßpunkt des letzten (n -ten) Hindernisses
b_i	m	Entfernung Hindernis i zum Immissionsort
C_0	m	meteorologische Korrektur
DTV	Kfz/24 h	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
Δh_i	m	Änderung der Höhe der Abschränkung i aufgrund der parabolischen Krümmung der Schallstrahlen
D	dB(A)	Differenz der Mittelungspegel $L_{Lkw} - L_{Pkw}$
D_B	dB(A)	Pegeländerung durch topographische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen
D_{BM}	dB(A)	Pegeländerung durch Boden- und Meteorologiedämpfung
D_E	dB(A)	Korrektur zur Berücksichtigung der Absorptionseigenschaften von reflektierenden Flächen
D_l	dB(A)	Korrektur zur Berücksichtigung der Teilstücklänge
D_{met}	dB(A)	meteorologische Korrektur für unterschiedliche Ausbreitungsbedingungen
D_{refl}	dB(A)	Pegelerhöhung durch Mehrfachreflexion
D_s	dB(A)	Pegeländerung durch unterschiedliche Abstände
D_{Stg}	dB(A)	Korrektur für Steigungen und Gefälle
D_{StrO}	dB(A)	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen
D_v	dB(A)	Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten
D_z	dB(A)	Abschirmmaß eines Lärmschirms
F	m ²	Fläche zwischen Schallstrahl und Boden
g	%	Längsneigung
γ	m	Parabolische Krümmung
h_{Beb}	m	mittlere Höhe von baulichen Anlagen
$h_{D,i}$	m	Höhe des Durchstoßpunktes des i -ten Hindernisses, bezogen auf die Straßenoberfläche
h_{GE}	m	Höhe des Emissionsortes über Grund ($\hat{=}$ Straßenoberfläche)
h_{CI}	m	Höhe des Immissionsortes über Grund
h_i	m	Höhe des i -ten Hindernisses, bezogen auf die Straßenoberfläche
h_m	m	mittlerer Abstand zwischen dem Grund und der Verbindungslinie zwischen Emissions- und Immissionsort
h_R	m	Höhe einer reflektierenden Fläche
h_{SI}	m	Höhe des Immissionsortes, bezogen auf die Straßenoberfläche

Zeichen	Einheit	Bedeutung
i	–	Index des Hindernisses, beginnend an der Straße
$L(t)$	dB(A)	Schallpegel zur Zeit t
L_m	dB(A)	$L(t)$
L_{Dau}	dB(A)	Mittelungspegel für die Zeit von 06.00 bis 18.00 Uhr
L_{DEN}	dB(A)	Tag-Abend-Nacht-Index (day-evening-night)
$L_{Evening}$	dB(A)	Mittelungspegel für die Zeit von 18.00 bis 22.00 Uhr
$L_m^{(25)}$	dB(A)	Mittelungspegel für Standardbedingungen (s. Abschnitt 3.5.1)
$L_{m,n}$	dB(A)	Mittelungspegel des nahen äußeren Fahrstreifens
$L_{m,f}$	dB(A)	Mittelungspegel des fernen äußeren Fahrstreifens
$L_{m,i}$	dB(A)	Mittelungspegel für ein Teilstück
$L_{m,E}$	dB(A)	Emissionspegel
L_{Night}	dB(A)	Mittelungspegel für die Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr
L_{Pkw}	dB(A)	Mittelungspegel für 1 Pkw/h
L_{Lkw}	dB(A)	Mittelungspegel für 1 Lkw/h
l	m	Abschnittslänge
M	Kfz/h	maßgebende stündliche Verkehrsstärke
N	–	Anzahl der Hindernisse
p	%	maßgebender Lkw-Anteil (über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht)
s	m	Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort
s_0	m	Entfernung zwischen Emissions- und Immissionsort
T_m	h	Mittelungszeitraum
v_{Lkw}	km/h	zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw
v_{Pkw}	km/h	zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw
w	m	Abstand der reflektierenden Flächen voneinander
z	m	Schirmwert

A 2 Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Träger öffentlicher Belange

Nachfolgend ist die tabellarische Zusammenfassung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung aufgeführt.

Anlage A 2.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit 31.07.2013 bis 23.08.2013

Nr.	Eingabensteller/in	Datum	Kurzinhalt der Anregung	Prüfergebnis
1		E:16.08.2013	<p>Die Möglichkeit sich über die Lärmentwicklung in unserer Stadt zu äußern begrüßen wir sehr. Wir haben uns die Lärmkarte angesehen und hätten noch viele Lärmquellen anzuführen. die aber leider keine Berücksichtigung finden werden (lt. Bekanntmachung).</p> <p>So zu nennen der Fluglärm, der von Hangelar und von Köln-Wahn ausgeht. Auch die Firma Dinova nervt an den Wochentagen. Die Summe aller Geräusche macht krank.</p> <p>Wir wohnen Bachstraße 56, das ist der untere Teil der Bachstraße. Sehr leiden wir unter den Geräuschen der B42 und besonders unter dem Bahnlärm obwohl wir nicht direkt Anlieger sind. Der Südwestwind weht meistens, Hauswände der Nachbarn schlagen den Schall zurück.</p> <p>In gleichem Maße werden wir belästigt durch die Geräusche der Fahrzeuge auf der Cäsariusstraße. Der stetig wachsende Verkehr lässt den Lärmpegel sehr ansteigen. In Ihrer Karte sollte der Lärm von der Bundesbahn, B42 und der Cäsariusstraße unbedingt aufgenommen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Berücksichtigung. Die Belastung durch die B42 wurde bei der Erstellung der Lärmkarten durch das LANUV berechnet und in das weitere Verfahren einbezogen. Der Bahnlärm von Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird in einem gesonderten Lärmaktionsplanungsverfahren ebenfalls betrachtet.</p> <p>Keine Berücksichtigung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen auf Grundlage der durch das LANUV bereitgestellten Karten mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Sonstige Straßen werden nicht zusätzlich untersucht und bearbeitet. Dies kann dazu führen, dass die Nichtbetrachtung von Straßen im Stadtgebiet, die von den Anwohnern ebenfalls als laut wahrgenommen werden, nicht plausibel erscheint. Durch die klaren Grenzen der Erhebung (nur Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz pro Jahr/ DTV von ca. 8.200 Kfz/d.) werden geringfügig</p>

2	10.09.2013	<p>Leider bin ich erst jetzt auf die Lärmaktionsplanung der Stadt Königswinter aufmerksam geworden. Trotz verpasstem Stichtag möchte ich auf das Lätwerk der DB am Bahnübergang der Drachenfelsstraße aufmerksam machen. Von unseren Übernachtungsgästen (Hotel) erreichen uns leider regelmäßig Beschwerden über den nächtlichen Weckton des Lätwerks. Dabei gibt es doch heutzutage verhältnismäßig angenehme Alternativen (Gong oder Ampel). Ich möchte Sie bitten, diesen Punkt noch in die Liste der Bürger-Anregungen aufzunehmen. Selbst wenn es tatsächlich eines Tages zu einer Unterführung an diesem Standort kommen sollte, wären wir für die noch bevorstehenden Jahre über ein weniger penetrantes Lätwerk sehr glücklich.</p>	<p>weniger belastete Hauptverkehrsstraßen und nachgeordnete Straßen (Kreisstraßen, städtische Straßen) nicht berücksichtigt. Zu diesen gehört in der zweiten Stufe auch die Cäsariusstraße. Die Lärmaktionsplanung ist alle 5 Jahre zu wiederholen, so dass die Rahmenbedingungen dann jeweils neu betrachtet und durch den Rat festgelegt werden.</p> <p>Kenntnisnahme. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu Straßen wird das Lätwerk nicht behandelt werden können. Es wird daher in die Lärmaktionsplanung zu den Haupteisenbahnstrecken des Bundes als Anregung aufgenommen.</p>
---	------------	---	---

Anlage A 2.2 Beteiligung der Öffentlichkeit - Bürgerveranstaltungen 02.12.2013 und 03.12.2013 sowie schriftliche Eingaben bis 20.12.2013

Nr.	Eingabesteller/in	Datum	Kurzinhalt der Anregung	Prüfergebnis
3	Bürgeranhörung	02.12.2013	<p>Es wird angeregt, auf die Betroffenheit der Bürger in den Ortsteilen Hasenboseroth und Ruttscheid durch Verkehrslärm der A3 im Besonderen einzugehen. Die Problemlage soll besonders hervorgehoben werden.</p> <p>Es wird angeregt, bei der Betrachtung der A3 die Windrichtung mit zu berücksichtigen.</p>	<p>Berücksichtigung. Die BAB 3 wird im Lärmaktionsplan als Lärmschwerpunkt identifiziert und es werden Maßnahmen zur Lärmreduzierung vorgeschlagen.</p> <p>Berücksichtigung. Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist ein bestimmtes Berechnungsverfahren zwingend vorgeschrieben (VBUS - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen [5]). In den Berechnungsalgorithmen wird der ungünstige Fall der Mitwindsituation angenommen.</p>
4	Bürgeranhörung	03.12.2013	<p>Es wird angeregt, die Straßenbahn im Bereich der Altstadt mit in die Aktionsplanung aufzunehmen, da im Bereich der Kurven eine starke Lärmbelastung durch die Straßenbahn entstehe.</p> <p>Es wird angeregt, noch einmal zu prüfen, ob die zahlreichen Bewohner der Residenz an der Hauptstraße 470/472 bei der Betrachtung der Betroffenheiten richtig aufgenommen wurden.</p>	<p>Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Bezüglich des Schienenverkehrs sind die Hauptstrecken des Bundes mit einem Aufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu betrachten. Die Straßenbahn fällt nicht unter diese rechtlich erforderlichen Inhalte und wird daher in dieser Stufe nicht berücksichtigt. Die Verwaltung wird das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung an den Betreiber weiterleiten.</p> <p>Berücksichtigung. Die Überprüfung der Modelldaten des LANUV hat ergeben, dass in den Modelldaten nicht alle gemeldeten Bewohner erfasst wurden. Eine Prüfung durch den Gutachter anhand der Einwohnermeldedaten zeigt jedoch, dass kein zusätzlicher Handlungsbedarf in diesem Komplex besteht, da die absolute Belastung des Wohnkomplexes durch die Beschränkung der Untersuchung auf die gesetzlich vorgeschriebenen Inhalte nicht sehr hoch ist. Weder die Hauptstraße noch die Rheinallee weisen im betreffenden Bereich die Belastung von 3 Mio. Kfz/Jahr auf und werden daher in dieser Erhebung nicht berücksichtigt.</p>

Die Schiffe an der oberen Anlagestelle werden insbesondere nachts als sehr störend empfunden, da die Generatoren laufen. Die Stadt soll darauf hinwirken, dass die Betreiber zur Nutzung des Stromanschlusses veranlasst werden.

Die Installation von Geschwindigkeitsanzeigen wird für die Rheinallee angeregt.

Die Lärmaktionsplanung ist alle 5 Jahre fortzuschreiben, sodass die Rahmenbedingungen dann neu betrachtet und durch den Rat festgelegt werden können.

Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Der Schiffsverkehr fällt nicht unter diese rechtlich erforderlichen Inhalte und wird daher in dieser Stufe nicht berücksichtigt. Die Verwaltung wird das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung an die Betreiber weiterleiten.

Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Dabei werden Gebiete mit einer hohen Dichte an Betroffenen, die hohen bzw. sehr hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, als Lärmbrennpunkte (Hot-Spots) zusammengefasst. Die Rheinallee wurde bei der Ermittlung der Lärmschwerpunkte nicht als Hot Spot identifiziert. Die Verwaltung wird das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung an die zuständige Stelle weiterleiten.

5a

08.11.2013

Ich bewohne mit meiner Familie die Dollendorferstr. (an der L268). Dem nachfolgenden Mailverkehr können Sie entnehmen, dass ich mich bereits an den Landesbetrieb NRW gewandt habe, zur Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand. Diese Maßnahme wurde mit Bezug auf die theoretisch errechneten Werte abgelehnt und hierbei sogar mit einer veralteten Berechnungsmethode berechnet. Ich gehe davon aus, dass diese Werte allerdings nicht der Realität entsprechen. Mit eigener Messtechnik konnte ich einen weitaus höheren Wert ermitteln. Zumal die Besonderheiten der Lage unseres Hauses in Richtung Lage direkt am Hang nicht berücksichtigt wurden. Ich bitte Sie deshalb entsprechend der Vorlage die

Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Bei der Lärmaktionsplanung werden Gebiete mit einer hohen Dichte an Betroffenen, die hohen bzw. sehr hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, als Lärmbrennpunkte (Hot-Spots) zusammengefasst. An der Dollendorfer Straße wurde kein Lärmschwerpunkt im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie identifiziert. Die Verwaltung wird das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung an die zuständige Stelle weiterleiten.

L268 insbesondere die spezielle Situation unseres Hauses in die Prüfung der Fa. ACCON einzubeziehen. Gerne können auch direkte Messungen auf unserem Grundstück durchgeführt werden. Bitte betrachten Sie diese Anfrage ausdrücklich als Bürgerantrag für die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen möglichst in Form einer Lärmschutzwand an der L268. Die Errichtung einer Lärmschutzwand direkt auf unserem Grundstück wäre eine weitere Alternative.

- | | | | |
|----|------------|---|--|
| 5b | 22.11.2013 | <p>Es ist richtig, dass die L268 grundsätzlich in die Lärmkartierung aufgenommen wurde. Allerdings sehe ich in den enthaltenen Beschreibungen keine vorgeschlagene Maßnahme zur Reduzierung der Lärmsituation insbesondere im Bereich der L268/Dollendorferstr. . Nach der beigefügten Lärmkarte befinden sich Teile unseres Grundstück in einem Lärmbetroffenen Bereich (>65 dB(A). Da ich beruflich wahrscheinlich nicht an den Veranstaltungen teilnehmen kann (Dienstreise), bitte ich Sie meinen Antrag auf Lärminderungsmaßnahmen an der L268 (Bereich/Höhe Dollendorferstr.) in den Planentwurf direkt einzubringen bzw. die Informationen an die zuständige Stelle weiterzuleiten. Unter dieser Voraussetzung würde ich meinen Bürgerantrag zunächst zurückstellen bzw. zurücknehmen.</p> | <p>Keine Berücksichtigung. Die Situation um das angesprochene Gebäude wurde erneut untersucht. Die Lärmaktionsplanung dient gemäß dem Gesetzeszweck zur Identifizierung von verlärmten Gebieten und zur Entwicklung von Maßnahmen zur Lärminderung in verlärmten Gebieten, nicht jedoch an einzelnen Objekten. Es erwächst auch kein rechtlicher Anspruch auf Lärmsanierung im Falle von Überschreitungen des Auslösewertes der Lärmaktionsplanung von $L_{DEN} > 70$ dB(A), eine Überschreitung liegt hier allerdings nicht vor. Bei einer nach der nationalen Norm ermittelten Überschreitung von den gesetzlich festgelegten Sanierungsauslösewerten können vom Baulastträger (hier Land NRW) freiwillige Zuschüsse für Lärmschutzfenster gewährt werden (siehe Kapitel 13 des dieses Berichts und http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html). Eventuelle Ansprüche müssen durch die Betroffenen selbst geltend gemacht werden, nicht durch die Kommune. Ein rechtlicher Anspruch auf die Einhaltung bestimmter Grenzwerte gegenüber dem Straßenverkehrslärm besteht in Deutschland zurzeit nur im Fall von Straßenneubauten oder sogenannten wesentlichen Änderungen, nicht aber für bestehende Straßen.</p> |
| 6 | 10.12.2013 | <p>Ich bin in Bonn geboren und kenne auch Königswinter seit vielen Jahrzehnten, so auch die Zeit vor dem Ausbau der B42, als sich der gesamte Verkehr durch Königswinter an der Promenade entlang wälzen musste. So hoffte man, dass ab Fertigstellung der Tunnel/B42 die schöne Rheinpromenade wieder</p> | <p>Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Bei der Lärmaktionsplanung werden Gebiete mit</p> |

attraktiver wird. Dem ist leider nicht so, denn die Zufahrt zur Fähre sorgt weiterhin dafür, dass der lärmende und stinkende Verkehr an allen Gästen, Restaurantbesuchern und Spaziergängern vorbeigeführt wird. Es ist nicht sehr verlockend, in Höhe der Auspuffgase sein Essen zu verzehren. Dank der miserabel geschalteten Ampel zur Fähre stehen da oft Autoschlangen mit laufenden Motoren vor sämtlichen Außengastronomieplätzen. Wenn man bedenkt, dass es nach Bonn-Beuel eine so schöne Möglichkeit, am Rhein zu sitzen, erst wieder auf der anderen Rheinseite in Remagen gibt (Oberkassel, Bad Honnef, Unkel, Linz etc. haben so etwas nicht!), ist es äußerst bedauerlich, dass die Stadt Königswinter diese, in weiter Umgebung einzigartige Attraktion derart "mit Füßen tritt". Warum kann der gesamte Fährverkehr denn nicht einfach eine Ausfahrt weiter in Rhöndorf abgeleitet werden? Dort ist es sowieso laut durch B42, DB, Straßenbahn und Straße. So würde auch der Fährverkehr dort enden, wo die Promenade beginnt - und Restaurantgäste und Spaziergänger könnten in Ruhe die Königswinterer Schokoladenseite genießen. DAS sind ja auch diejenigen, die hier Geld in Königswinter lassen und den Ort attraktiv halten. Die knatternden Motorräder und andere Fahrennutzer verbreiten lediglich Lärm und Gestank und belästigen so alle, die gerne hier verweilen möchten. In der Hoffnung, dass ich nicht die Einzige bin, der dies als extreme und vor allem absolut unnötige Belästigung aufstößt, und dieser Vorschlag einbezogen wird, wünsche ich Ihnen einen schönen Tag.

einer hohen Dichte an Betroffenen, die hohen bzw. sehr hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, als Lärmbrennpunkte (Hot-Spots) zusammengefasst. An der Rheinpromenade wurde kein Lärmschwerpunkt im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie identifiziert. Die Verwaltung wird das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung an die zuständige Stelle weiterleiten.

7	19.12.2013	<p>Der Süden Nieder- und Oberdollendorfs wird von drei erheblichen Lärmquellen belastet (hier in zunehmendem Grad aufgeführt):</p> <ol style="list-style-type: none">1. Flugkorridor des Köln-Bonner Flughafens von Westen2. Bundesstraße 42, hier insbesondere der Lärm aus dem Bereich, in dem die B42 in Richtung Süden in die oberirdische Führung übergeht3. Warmwalzwerk Königswinter	<p>Kenntnisnahme. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Da die Stadt Königswinter nicht in einem Ballungsraum liegt, ist Lärm durch Industrie und Gewerbe nicht zu berücksichtigen. Für den Flughafen Köln/Bonn weisen die Lärmkarten des LANUV keinen erheblichen Umgebungslärm im Sinne der o.a. Richtlinie im Stadtgebiet Königswinter aus, sodass diese Lärmart ebenfalls nicht zu behandeln ist.</p>
		<p>Die Lärmbelastung ist so hoch, dass an meinem Wohnort, Schleifenweg, das Schlafen nur bei geschlossenen Fenstern möglich ist. Die Lärmemissionen des Walzwerkes sind zudem sporadisch und daher besonders störend.</p>	
		<p>Der Lärmpegel der B42 ist in der Lärmkarte für den Bereich Schleifenweg und auch Freyenberger Weg aus meiner Sicht nicht richtig erfasst worden. Hier ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Messungen an den den Lärmquellen zugewandten Seiten der Bebauung durchgeführt werden. Ich halte die Abschirmung der nach Süden ansteigenden Rampe für dringend erforderlich.</p>	<p>Keine Berücksichtigung. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben sind die Lärmindizes grundsätzlich zu berechnen und nicht zu messen, da u.a. der Mittelwert über alle Tage des Jahres erfasst werden soll. Die Berechnungen erfolgten nach der vorgeschriebenen Berechnungsrichtlinie VBUS [5] an allen Fassaden in der vorgeschriebenen Höhe von 4 m. Da die B 42 in diesem Bereich in Troglage verläuft und teilweise überdeckelt ist, ist möglicherweise der südliche Teil stärker hörbar, ohne jedoch die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung zu erreichen.</p>
8	02.12.2013	<p>Auch auf den Asphalt der Weberstraße soll die Zahl 30 aufgetragen werden, da viele Autos hier 50 fahren (eventuell aus Unwissenheit). Rosenau und andere Straßen haben entsprechende Ziffern.</p>	<p>Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Bei der Lärmaktionsplanung werden Gebiete mit einer hohen Dichte an Betroffenen, die hohen bzw. sehr hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, als Lärmbrennpunkte (Hot-Spots) zusammengefasst. An der Weberstraße wurde kein Lärmschwerpunkt im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie identifiziert. Die Verwaltung wird das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung an die zuständige Stelle weiterleiten.</p>

- | | | | |
|----|------------|--|---|
| 9 | 03.12.2013 | <p>Basierend auf der Veranstaltung am 02.12.2013 bemerken wir: Die erstellten Lärmkarten geben nur bedingt die tatsächliche Lärmbelastung, der wir tagtäglich ausgesetzt sind, wieder. Die Lärmbelastung, die, auch abhängig von Wind und Wetter, höher liegt als in den Karten dargestellt erfolgt durch:</p> <ul style="list-style-type: none">- BAB A 3- L 331- Gewerbegebiet: LKW-Verkehr; auch LKWs, die dort parken um Ruhezeiten u.a. einzuhalten- Luftverkehr (Köln-Wahn)- Der neu erstellte Bürokomplex wird den Lärm von BAB A3 und L331 zudem noch reflektieren- Die Lärmkarten sind insbesondere nicht genügend auf die Verhältnisse bei West- West/Nordwest-Winden abgestellt. <p>Ein durchgehender Lärmschutz an der BAB A3 würde sicherlich schon erhebliche Verbesserungen bringen.</p> | <p>Keine Berücksichtigung. Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist ein bestimmtes Berechnungsverfahren zwingend vorgeschrieben (VBUS [5]). In den Berechnungsalgorithmen wird der ungünstige Fall der Mitwindsituation angenommen.</p> <p>Fluglärm und Gewerbelärmimmissionen sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Allerdings unterliegen Gewerbebetriebe seit Jahrzehnten der ständigen Überwachung durch die Immissionsschutzbehörden. Im Falle von berechtigten Störungen durch Gewerbelärm können die Behörden (Untere Immissionsschutzbehörde) informiert und ggf. eine Überprüfung der Einhaltung der Richtwerte nach der TA Lärm veranlasst werden.</p> <p>Auch wenn zusätzlicher Lärmschutz an der BAB A 3 wünschenswert ist, liegt es im Ermessensspielraum der Landesstraßenbehörden (STRASSEN.NRW) beim Vorliegen der Voraussetzungen für Lärmsanierung entsprechende Maßnahmen zu realisieren.</p> |
| 10 | 04.12.2013 | <p>Der Lärm von BAB A 3 und L331 ist unerträglich, allerdings auch abhängig von der Windsituation (West!). Die Lärmkarten tragen dem nicht Rechnung. An der BAB A3 muss ein durchgehender Lärmschutz installiert werden.</p> | <p>Keine Berücksichtigung. Siehe auch Ausführungen zur Anregung Nr. 9.</p> |
| 11 | 04.12.2013 | <p>Die Lärmkarten geben nur bedingt die tatsächliche Lärmsituation wieder, da besonders die Situation bei West- und WestNordWest-Winden nicht berücksichtigt ist. Die BAB A3 muss einen durchgehenden Lärmschutzwall oder -wand erhalten.</p> <p>Außerdem Lärmfaktoren:</p> <ul style="list-style-type: none">- L331- Luftverkehr- LKW-Verkehr im Gewerbegebiet! Dort parken und fahren LKWs, die dort nichts zu suchen haben. Ruhezeiten werden dort verbracht. | <p>Keine Berücksichtigung. Siehe auch Ausführungen zur Anregung Nr. 9.</p> |

12	05.12.2013	1) Verkehr der L193 „Rheinallee“ am Brennpunkt 1 berücksichtigen. Abhilfe würde schaffen: 30 km/h Beschränkung; Durchgangsverkehr auf B 42 zwingen; Fahrthinder (Humps) installieren	Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Bei der Lärmaktionsplanung werden Gebiete mit einer hohen Dichte an Betroffenen, die hohen bzw. sehr hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, als Lärmbrennpunkte (Hot-Spots) zusammengefasst. An der Rheinpromenade wurde kein Lärmschwerpunkt im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie identifiziert. Die Verwaltung wird die Vorschläge außerhalb der Lärmaktionsplanung an die zuständige Stelle weiterleiten.
		2) Wohnanlage Nr. 470-472-474 Hauptstraße (Maritim Residenz) berücksichtigen (über 100 Wohnungen).	Berücksichtigung. Die Überprüfung der Modelldaten des LANUV hat ergeben, dass in den Modelldaten nicht alle gemeldeten Bewohner erfasst wurden. Eine Prüfung durch den Gutachter anhand der Einwohnermeldedaten zeigt jedoch, dass kein zusätzlicher Handlungsbedarf in diesem Komplex besteht, da die absolute Belastung des Wohnkomplexes durch die Beschränkung der Untersuchung auf die gesetzlich vorgeschriebenen Inhalte nicht sehr hoch ist. Weder die Hauptstraße noch die Rheinallee weisen im betreffenden Bereich die Belastung von 3 Mio. Kfz/Jahr auf und werden daher in dieser Erhebung nicht berücksichtigt. Die Lärmaktionsplanung ist alle 5 Jahre fortzuschreiben, sodass die Rahmenbedingungen dann neu betrachtet und durch den Rat festgelegt werden können.
		3) Straßenbahn berücksichtigen	Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Bezüglich des Schienenverkehrs sind die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit einem Aufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu betrachten. Die Straßenbahn fällt nicht unter diese rechtlich erforderlichen Inhalte und wird daher in dieser Stufe nicht berücksichtigt.

		<p>4) Schiffsanleger „Königswinter 1“: Nachts laufende Dieselmotoren sind erhebliche Lärmbelastungen für die Anlieger (Empfundene Belastung Lärm + Abgase) Abhilfe würde schaffen: Von der Stadt erstellte Anlagen zur Landstromversorgung zwingend vorschreiben und Einhaltung prüfen (Ordnungsamt)</p>	<p>Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Schiffsverkehr bzw. - Lärm durch laufende Dieselmotoren fällt nicht unter diese Kategorien. Die Verwaltung wird das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung an die zuständige Stelle weiterleiten.</p>
		<p>Generell: Generalverkehrsplan für Königswinter-Altstadt erstellen</p>	<p>Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Die Verwaltung wird das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung an die zuständige Stelle weiterleiten.</p>
13	12.01.2014	<p>An der Hauptstraße in Niederdollendorf empfehlen wir:</p> <ul style="list-style-type: none">a) zwischen CJD-Schule und von Lohe-Straße Geschwindigkeitskontrollen und Starenkasten.b) Zebrastreifen auf Höhe der Kreuzung Hauptstraße/Johannes-Albers-Allee/In der Rheinau, der auch geschwindigkeitsberuhigend auf der langen „Avus-Geraden“ der Hauptstraße dienen würde.c) Lärmschutzwand für Reihenhaussiedlung (In der Rheinau) von „In der Rheinau“ bis zum Beginn der neuen Reihenhaussiedlung (von der Lohe Straße) entlang der Hauptstraße. Raum dafür ist vorhanden.d) Flüsterasphalt auf der Hauptstraße auf der „Avus-Geraden“.	<p>Keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Bezüglich des Straßenverkehrs sind Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz pro Jahr zu untersuchen. Der angesprochene Abschnitt der Hauptstraße weist diese Belastungszahlen nicht auf. Die Verwaltung wird das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung an die zuständige Stelle weiterleiten.</p>

Anlage A 2.3 Beteiligung der Öffentlichkeit - Öffentliche Auslegung vom 29.11.2016 - 29.12.2016

Nr.	Eingabensteller/in	Datum	Kurzinhalt der Anregung	Prüfergebnis
			Anregungen und Bedenken werden nicht vorgetragen oder eingereicht.	Kenntnisnahme.

Anlage A 2.4 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 30.12.2016

Nr.	Eingabensteller/in	Datum	Kurzinhalt der Anregung	Prüfergebnis
1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	04.01.2017	Gegen die im Betreff genannte Maßnahme hat die Bundeswehr keine Bedenken bzw. keine Einwände. Sollte aber die B 42 oder das Schienennetz im Rahmen Ihrer Interessen tangiert oder verändert werden, so sind die Mindestanforderungen an Straßen des Militärstraßengrundnetzes (MSGN) gem. Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) und die Richtlinien für Infrastrukturanforderungen an Straßen (RIST) einzuhalten. Ferner sind die Veränderungen mit Baubeginn sowie das Ende der Maßnahme anzuzeigen.	Kenntnisnahme.
2	LVR-Dezernat Gebäude- und Liegenschaftsmanagement, Umwelt, Energie, RBB	06.01.2017	Es liegt keine Betroffenheit bezogen auf Liegenschaften des LVR vor und daher werden keine Bedenken gegen die o. g. Maßnahme geäußert. Diese Stellungnahme gilt nicht für das Rheinische Amt für Denkmalpflege in Pulheim und für das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege in Bonn; es wird darum gebeten, deren Stellungnahmen gesondert einzuholen.	Kenntnisnahme.

3	Deutsche Bahn AG OB Immobilien Region West Kompetenzteam Baurecht Deutz-Mülheimer Straße 22-24 50679 Köln	10.01.2017	Grundsätzlich sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig. Handelt es sich jedoch um Lärm des Schienenverkehrs auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, wird dieser vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert. Für Lärmaktionsplanungen sind die Gemeinden zuständig, denn seit dem 01.01.2015 hat sich die Zuständigkeit geändert. Für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes auf den Haupteisenbahnstrecken außerhalb von Ballungsräumen liegt seit dem 01.01.2015 die Zuständigkeit beim EBA. Da sich die Stadt Königswinter bereits an der Kartierung des EBA bedient hat, bestehen gegen den o. g. Lärmaktionsplan aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.	Kenntnisnahme.
4	Stadtwerke Bonn GmbH Postfach 32 65 53022 Bonn	11.01.2017	Im Auftrag der Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein Sieg Kreises GmbH (SSB) und Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH teilen wir mit, dass nach Durchsicht der im Internet bereitstehenden Unterlagen keine Betroffenheit der Stadtbahnstrecke zu erkennen ist, somit bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme.
5	Unitymedia NRW GmbH Postfach 102028 34020 Kassel	25.01.2017	Im Planbereich befinden sich keine Versorgungsanlagen der Unitymedia NRW GmbH. Deshalb haben wir keine Einwände gegen die o. a. Planung. Eigene Arbeiten oder Mitverlegungen sind nicht geplant.	Kenntnisnahme.
6	Bezirksregierung Köln 50606 Köln	02.02.2017	Im Bereich des Entwurfes der Lärmaktionsplanung befindet sich an der L 268 Dollendorfer Str. / Im Dicht in Oberpleis das bei der Stadt Königswinter unter der lfd. Nr. 278 eingetragene Baudenkmal "Wegekreuz", für das die Bezirksregierung als Denkmalbehörde zuständig ist. Sollte das Wegekreuz in der weiteren Konkretisierung der Maßnahmen zur Umsetzung o.g. Planung betroffen sein, so sind diese mit uns abzustimmen.	Kenntnisnahme. An der L 268 sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen vorgesehen.

7	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Rhein-Berg Außenstelle Köln Deutz-Kalker-Straße 18-26 50679 Köln	06.02.2017	Der Lärmaktionsplan der Stadt Königswinter betrachtet bei den Lärminderungsmaßnahmen für die Brennpunkte 1 - 3 mit der L 193, L 331 und A 3 drei Verkehrswege, die in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau NRW liegen.	Kenntnisnahme.
			Grundsätzlich stellt sich die Regelung der Lärmsanierung wie folgt dar: In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen und das Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS-90). Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt. Aus den Angaben der Lärmkartierung kann somit noch keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Vielmehr wird eine zusätzliche Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes beziehungsweise des Landes maßgeblich sind.	Kenntnisnahme. Eine zusätzliche Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung kann frühestens nach Vorliegen der Zahlen der Verkehrszählung 2015 erfolgen.

Zu den im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen an den identifizierten Brennpunkten wird wie folgt Stellung genommen:

Bei Brennpunkt 1 und 2 wird als kurzfristig umsetzbare Maßnahme eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen. Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich dabei um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde handelt. Im Rahmen des Erörterungsverfahrens bezüglich der Umsetzbarkeit ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger noch zu beteiligen. Eine entsprechende Stellungnahme wird dann in diesem Rahmen abgegeben. Aus lärmtechnischer Sicht sind dabei die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 zu berücksichtigen und anzuwenden. Zum jetzigen Verfahrensstand wird darauf hingewiesen, dass daher kein Einvernehmen besteht, insbesondere mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sowohl am Tag als auch in der Nacht.

Bei Brennpunkt 1 und 2 wird als mittel- bis langfristig umsetzbare Maßnahme der Einbau von lärmoptimiertem Asphaltbelag (LOA 5D) vorgeschlagen. Dazu kann festgehalten werden, dass generell eine Reihe von Randbedingungen bei der Auswahl von lärmmindernden Fahrbahnbelägen zu beachten sind. Neben der Größe des Verkehrsaufkommens, sind dies die Belastungen auf die Deckschicht bei Anfahr-, Brems- und Abbiegevorgängen sowie nicht frei wählbare Einbauhöhen, welche in diesem Zusammenhang zu nennen sind. Aus diesen Gründen ist der Einsatz von LOA bisher auf Innerortsstraßen mit vorwiegendem PKW-Verkehr begrenzt. Für den neu entwickelten Straßenbelag liegen noch keine Erfahrungen in ausreichender Zahl und Dauer vor, so dass bisher noch keine Einstufung als Standardfahrbahnbelag erfolgt ist.

Kenntnisnahme.

Der Vorschlag des Landesbetriebs wird an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.

Kenntnisnahme.

Der Einbau von lärmindernden Asphalten kann unter Umständen im Rahmen von Instandsetzungsmaßnahmen erfolgen und wird im Bedarfsfall erst bei der Erarbeitung des Straßensanierungskonzeptes überprüft.

Bei Brennpunkt 3 wird als mittel- bis langfristig umsetzbare Maßnahme der Einbau von offenporigem Asphaltbelag (OPA, ZOPA) vorgeschlagen. Dazu ist darauf hinzuweisen, dass diese Bauweise aufgrund der höheren Kosten und geringeren Haltbarkeit gegenüber andern lärmarmen Fahrbahnbelägen (lärmarmes Gussasphalt, lärmarmes Splittmastix) bei der Deckenerneuerung an bestehenden Bundesfernstraßen in der Regel nicht zur Anwendung kommt. Sobald eine Deckensanierung in einem Streckenabschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnbelägen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

Kenntnisnahme.

Hinsichtlich der Lärmeinwirkungen auf die "ruhigen Gebiete" (Punkt 11 des Lärmaktionsplans), resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf den bestehenden Straßen, ist anzumerken, dass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung besteht.

Kenntnisnahme.

Abschließend kann mitgeteilt werden, dass der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen die festgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung zur Kenntnis genommen hat. Jedoch kann für diese Maßnahmen kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vorausgesetzt werden. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Landes und des Bundes befinden.

Kenntnisnahme.

-
- | | | | | |
|-------|--|------------|---|--|
| 8 | Rhein-Sieg-Kreis,
Referat Wirtschafts-
förderung und
Strategische
Kreientwicklung
Postfach 1551
53705 Siegburg | 10.02.2017 | Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Maßnahme B56n (Neubau A3 Birlinghoven/Dambroich-A565 Bonn/Hardtberg) in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen worden (bauliche Umsetzung nach 2030). Durch diese Maßnahme verringert sich die Verkehrsbelastung für die Ortsdurchfahrt Ittenbach (Hotspot 2) deutlich. Auch wenn die Maßnahme erst langfristig umsetzbar ist, wird angeregt, dass die Stadt Königswinter auf die B56n im LAP hinweist. | Kenntnisnahme.
Aufgrund des Zeithorizonts von Lärmaktionsplänen (LAP sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten) wird von einem Hinweis auf die im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den weiteren Bedarf aufgenommene Maßnahme B56n in diesem Lärmaktionsplan verzichtet. Bei der Überprüfung und ggf. anstehenden Überarbeitung des LAP kann die Anregung aufgegriffen werden. |
| <hr/> | | | | |
| 9 | Landesbetrieb
Straßenbau NRW
Regionalniederlassung
Rhein-Berg
Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Straße
18-26
50679 Köln | 13.02.2017 | Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat bereits am 06.02.2017 ein identisches Schreiben eingereicht. Die Stellungnahme wird daher nicht erneut wiedergegeben. | Auf das Prüfergebnis zur gleichlautenden Stellungnahme 7 des Landesbetriebes wird verwiesen. |