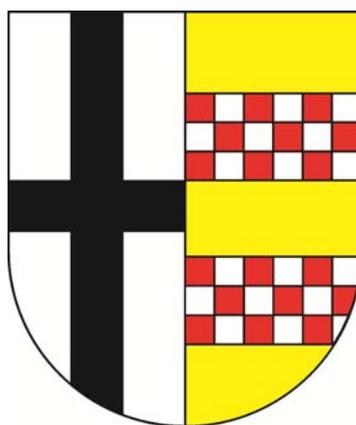


Gemeinde Swisttal Lärmaktionsplan Stufe 2

vom 20. April 2016



**Im Auftrag der
Gemeinde Swisttal**

**Bearbeiter:
Manfred Heppekausen
Darius Styra**

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung	3
2 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen	4
3 Zuständige Behörde	4
4 Verweis auf den Ort der Veröffentlichung	5
5 Rechtlicher Hintergrund	5
6 Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG	5
7 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	6
8 Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen	18
8.1 Lärmeinwirkung Straßenverkehr	18
8.2 Teilaktionspläne	19
9 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit	24
10 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	24
11 Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung	25
Anhang	28

1 Einleitung

Die 2002 in Kraft getretene EG-Umgebungslärmrichtlinie¹ wurde 2005 mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm² und 2006 mit der Verordnung über die Lärmkartierung³ in nationales Recht umgesetzt. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47) wurde entsprechend angepasst.

In einer **ersten Stufe** (bis 18.07.2008) waren alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV 16.400 Kfz/24 h), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von 60.000 Zügen pro Jahr und für Großflughäfen zu untersuchen.

Nunmehr ist in der **zweiten Stufe** ein Lärmaktionsplan für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV 8.200 Kfz/24 h), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von 30.000 Zügen pro Jahr und für Großflughäfen einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Großflughäfen stellen derzeit in Swisttal keine Hauptlärmquellen dar. Das Land NRW hat einen Runderlass⁴ zur einheitlichen Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung herausgegeben.

Auf der Grundlage von Lärmkarten, die gemäß § 47 c BImSchG erstellt werden, sollen mit dem Lärmaktionsplan Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} ⁵ von 70 dB(A) oder ein L_{Night} ⁶ von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Das Gemeindegebiet Swisttal liegt damit im relevanten Einwirkungsbereich der Autobahn A 61, der Bundesstraßen B 56 und B 266 sowie der Landstraße L 182, die ein entsprechendes Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/a aufweisen.

Der vorliegende Lärmaktionsplan orientiert sich am Musteraktionsplan des Landes NRW, der die Mindestanforderungen gemäß Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie erfüllt.

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

² Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005

³ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6 März 2006

⁴ Lärmaktionsplanung, RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V -5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008

⁵ Lärmindex L_{DEN} ist der Tag-Abend-Nacht-Pegel (day/evening/night) im Jahresmittel über 24 h

⁶ Lärmindex L_{Night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22 Uhr - 6 Uhr)

2 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Gemeinde Swisttal liegt außerhalb der Ballungsräume im linksrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises, ca. 40 km vom Flughafen Köln/Bonn, ca. 30 km von Köln, 20 km von Bonn und 15 km von Euskirchen entfernt. Sie hat rund 19.000 Einwohner und umfasst eine Fläche von ca. 63 km². Davon sind 10 km² Waldfläche und 49 km² Landwirtschaftsfläche. Eine gute Autobahnanbindung ist durch direkte Lage an die A61 mit den Abfahrten Swisttal-Miel und Swisttal-Heimerzheim sowie den 5 bis 10 km entfernten Anbindungen an die Autobahnen 1, 553 und 565 gewährleistet. Nächste Oberzentren sind Köln und Bonn.

In den folgenden Tabellen sind die Hauptlärmquellen, die in der Gemeinde Swisttal einwirken aufgeführt⁷.

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
A 61	14,816 Mio	Nord-Süd durch die Gemeinde
B 56	3,769 Mio	im östlichen Gemeindegebiet zw. A 61 und der Gemeindegrenze zu Alfter
B 266	3,064 Mio	im südlichen Gemeindegebiet zw. den Gemeindegrenzen zu Rheinbach und Euskirchen
L 182	3,843 Mio	im nördlichen Gemeindegebiet zw. den Gemeindegrenzen zu Bornheim und Euskirchen

Die Bahnstrecke Bonn - Euskirchen (RB 23), die im Ortsteil Odendorf verläuft, liegt unter 30.000 Zügen/a.

3 Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG ist:

Gemeinde Swisttal, Rathausstraße 115, D-53913 Swisttal

Herrn Jürgen Funke, Tel. 02255 309610

E-Mail: juergen.funke@swisttal.de

Internet: www.swisttal.de

⁷ Siehe auch „Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Swisttal“ im Internet unter <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde Swisttal erfolgte für die Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV).

4 Verweis auf den Ort der Veröffentlichung

Die Lärmkarten der Hauptverkehrsstraßen der Gemeinde Swisttal sind im Umgebungslärm-Portal des Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV) im Internet unter www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/ abrufbar.

5 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG¹ sowie deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§47 a - f des BImSchG und der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV³.

6 Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen, wenn die für NRW vom Umweltministerium im Runderlass "Lärmaktionsplanung"⁴ festgelegten Auslösewerte überschritten werden. Sie kennzeichnen die Gebiete mit dem dringlichsten Handlungsbedarf. Danach gelten in Nordrhein-Westfalen für Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder andere schutzwürdige Gebäude ein **L_{DEN} von 70 dB(A)** und ein **L_{Night} von 60 dB(A)**.

Dabei bedeutet der Lärmindex **L_{DEN}** Tag-Abend-Nacht-Pegel (day/evening/night), d. h. die Belastung im Jahresmittel über 24 Stunden. Dabei werden die Abendstunden mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

Der **L_{Night}** beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22.00 Uhr - 6.00 Uhr).

7 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Lärmkarten und die Ergebnisse der Lärmkartierung sind im Internet abrufbar (vgl. Kapitel 4). Nachfolgend werden die strategischen Lärmkarten für die Lärmart Straße aufgeführt. Dabei werden der L_{DEN} und der L_{Night} als farbige Lärmkarten mit einer Klassenbreite von 5 dB bezogen auf eine Höhe von 4 m über Gelände dargestellt.

Für das Gemeindegebiet Swisttal wird der aktuelle Stand der strategischen Lärmkarten als Gesamtübersicht und zusätzlich für vier Bereiche besonders betroffene Gebiete mit Überschreitungen der Auslöswerte **L_{DEN} von 70 dB(A)** und/oder **L_{Night} von 60 dB(A)** an den Hauptverkehrsstraßen A 61, B 56 und L 182 dargestellt.

Übersichtskarten des gesamten Gemeindegebietes

- Straßenverkehr Zeitbereich 24 h, Pegelwerte L_{DEN} in dB(A)
- Straßenverkehr Zeitbereich nachts, Pegelwerte L_{Night} in dB(A)
- Kennzeichnung besonders betroffener Bereiche in der Übersichtskarte Straßenverkehr Zeitbereich 24 h

Detailkarten besonders betroffener Bereiche mit Überschreitungen der Auslöswerte L_{DEN} von 70 dB(A) und/oder L_{Night} von 60 dB(A)

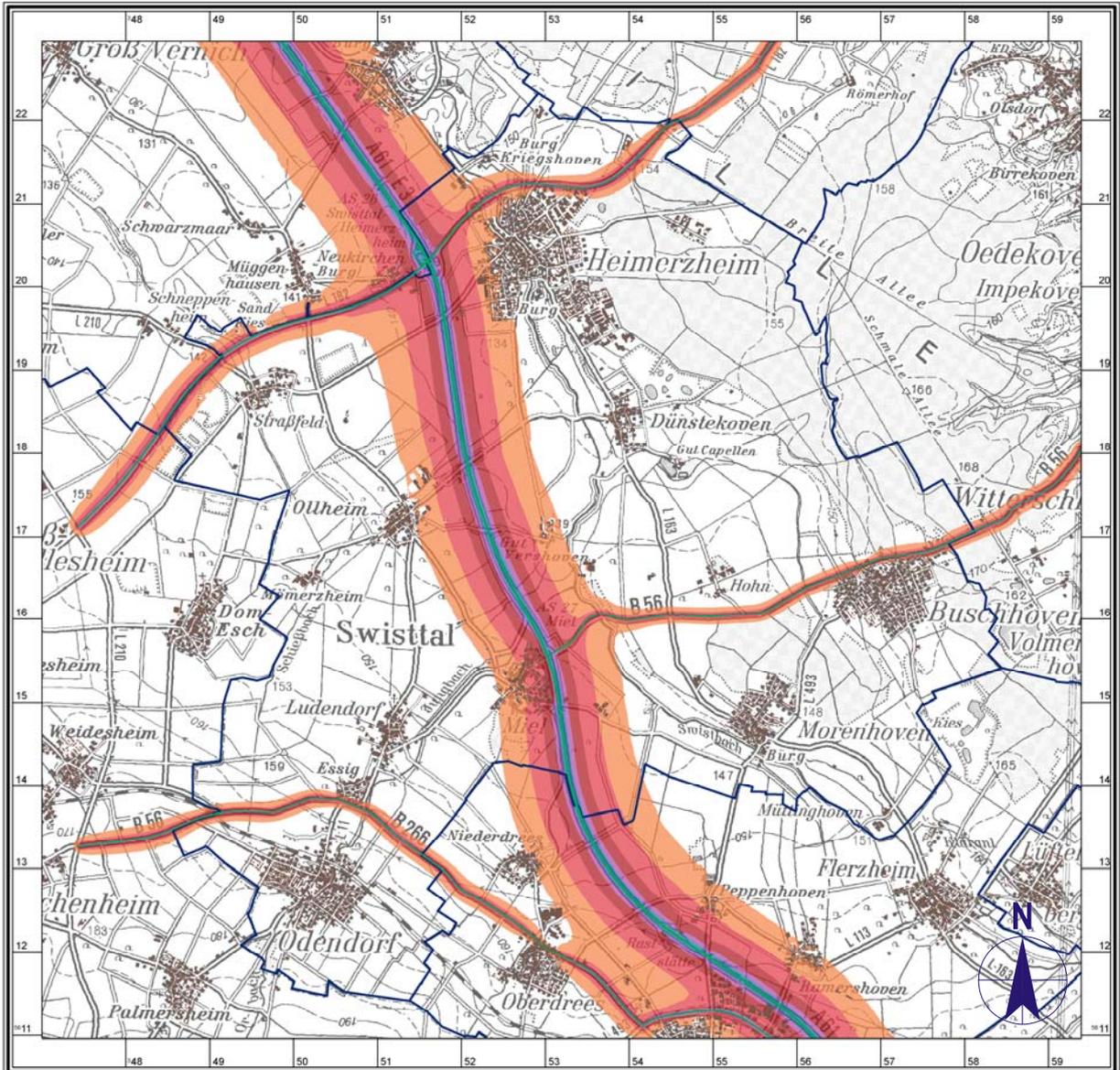
- 1 - Miel Ortslage an A 61
- 2 - Außenbereich an A 61/Dünstekovener Weg, öst. Ollheim
- 3 - Buschhoven Ortslage an B 56
- 4 - Außenbereich an L 182/Euskirchener Str., westl. Heimerzheim

jeweils als

Straßenverkehr Zeitbereich 24 h, Pegelwerte L_{DEN} in dB(A)

Straßenverkehr Zeitbereich nachts, Pegelwerte L_{Night} in dB(A)

In den Detailkarten sind Fassadenbereiche der Gebäude mit einer Überschreitung der Grenzwerte als rote Kreise mit schwarzem Rand ( $L_{DEN} \geq 70$ /  $L_{NIGHT} \geq 60$) gekennzeichnet. Weiterhin sind diese Gebäude rosa eingekreist ().



Umgebungsärm in NRW

Ergebnisse der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002
Erläuterungen siehe unter www.umgebungslaerm.nrw.de
Copyright Geobasisdaten: Geobasis.NRW

Gemeinde Swisttal
GKZ: 05382064
NUTS3: DEA2C

0 350 700 1400 2100 2800 Meter

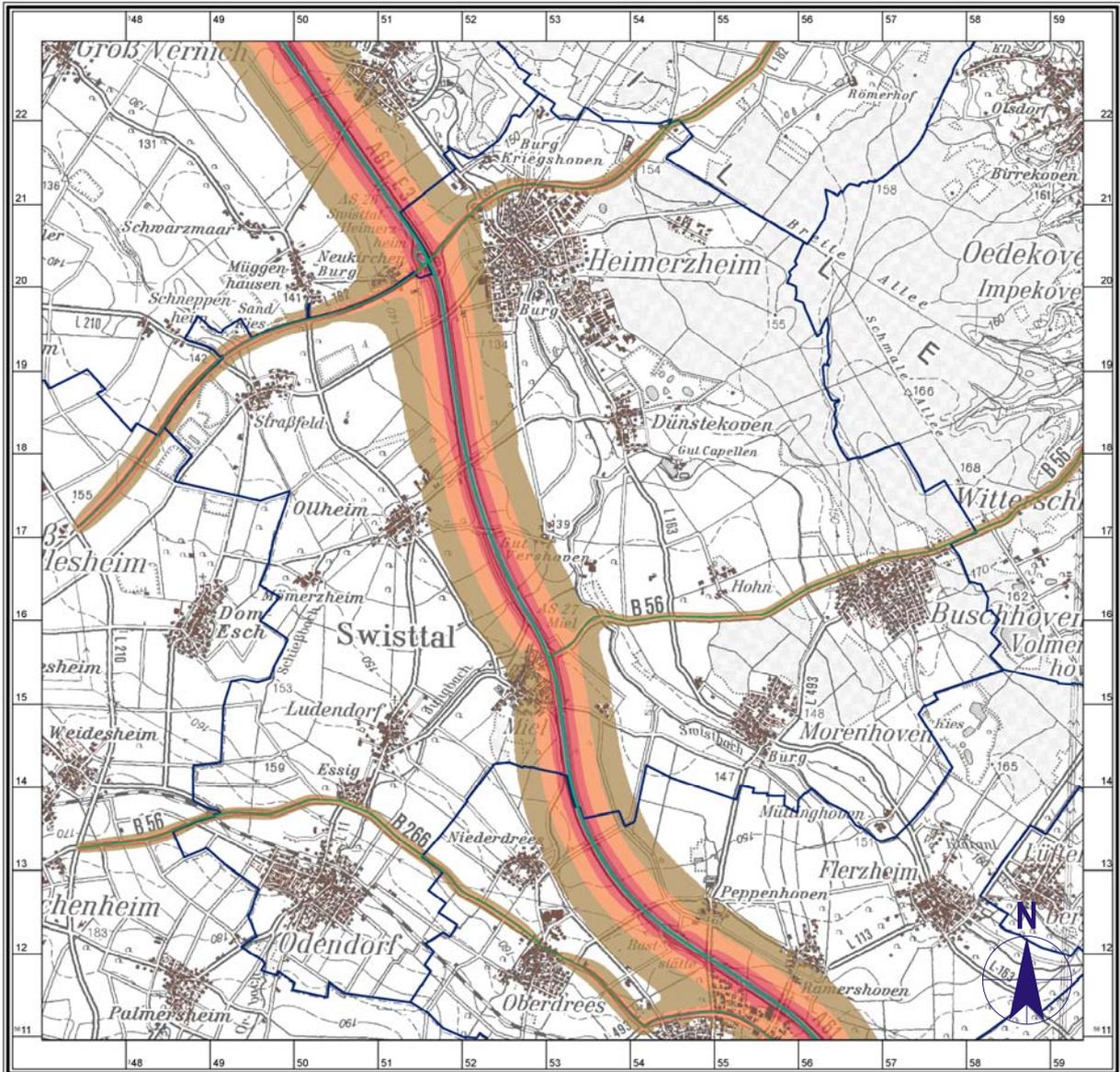
Kartierung: LANUV NRW

Straßenverkehr 24h

L _{den}	dB(A)
	>55 ... <=60
	>60 ... <=65
	>65 ... <=70
	>70 ... <=75
	>75
	Gebäude
	Gemeindegrenzen

Auslösewert
L_{den} = 70 dB(A)
erreicht oder
überschritten

Übersichtskarte des gesamten Gemeindegebietes - Straßenverkehr 24 h



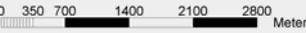
Umgebungslärm in NRW



Ergebnisse der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002
Erläuterungen siehe unter www.umgebungslaerm.nrw.de
Copyright Geobasisdaten: Geobasis.NRW

Gemeinde Swisttal
GKZ: 05382064
NUTS3: DEA2C



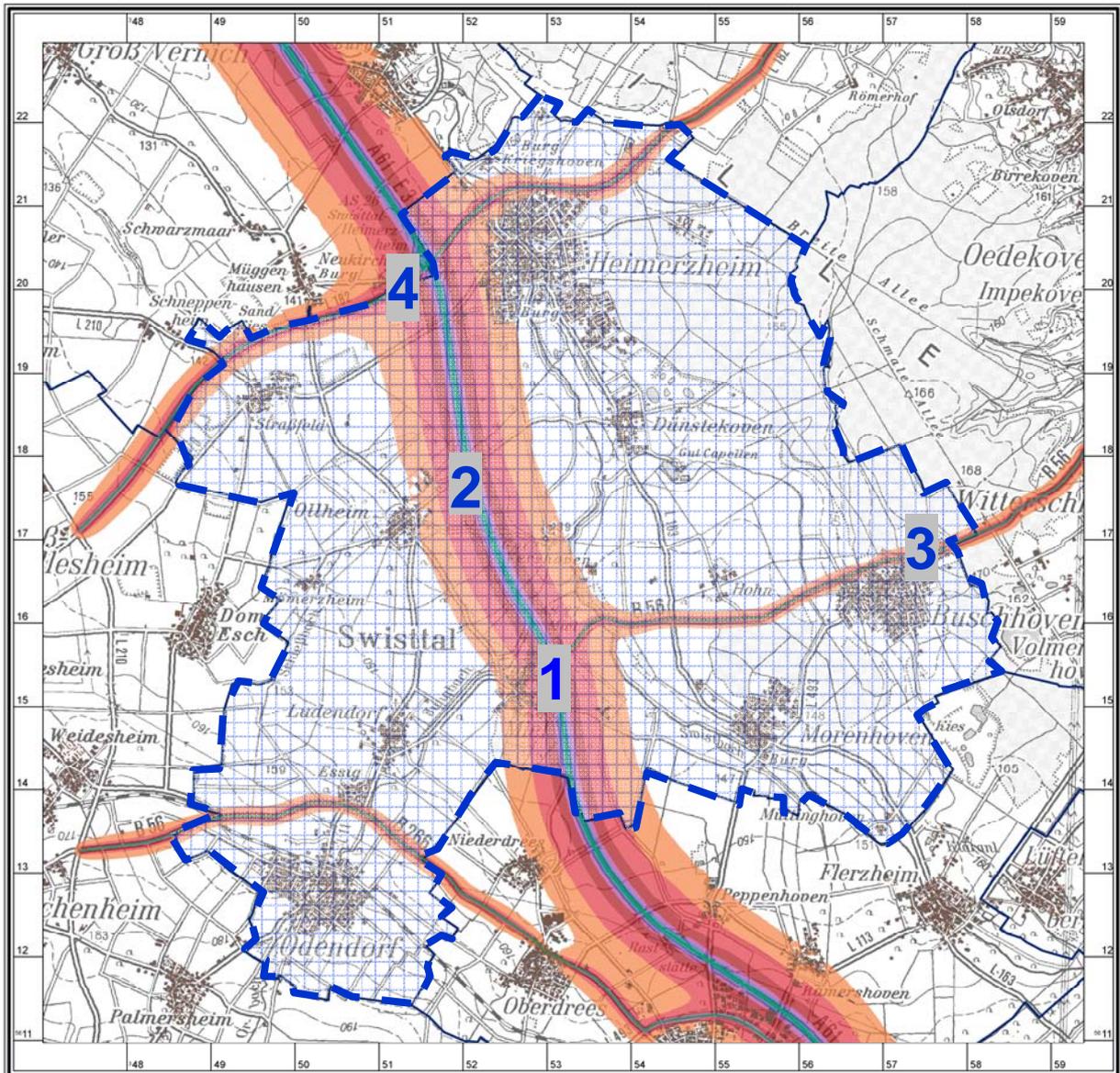
Kartierung: LANUV NRW

Straßenverkehr nachts

L_{night}	dB(A)
	>50 ... <=55
	>55 ... <=60
	>60 ... <=65
	>65 ... <=70
	>70
	Gebäude
	Gemeindegrenzen

Auslösewert
 $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$
erreicht oder überschritten

Übersichtskarte des gesamten Gemeindegebietes - Straßenverkehr nachts



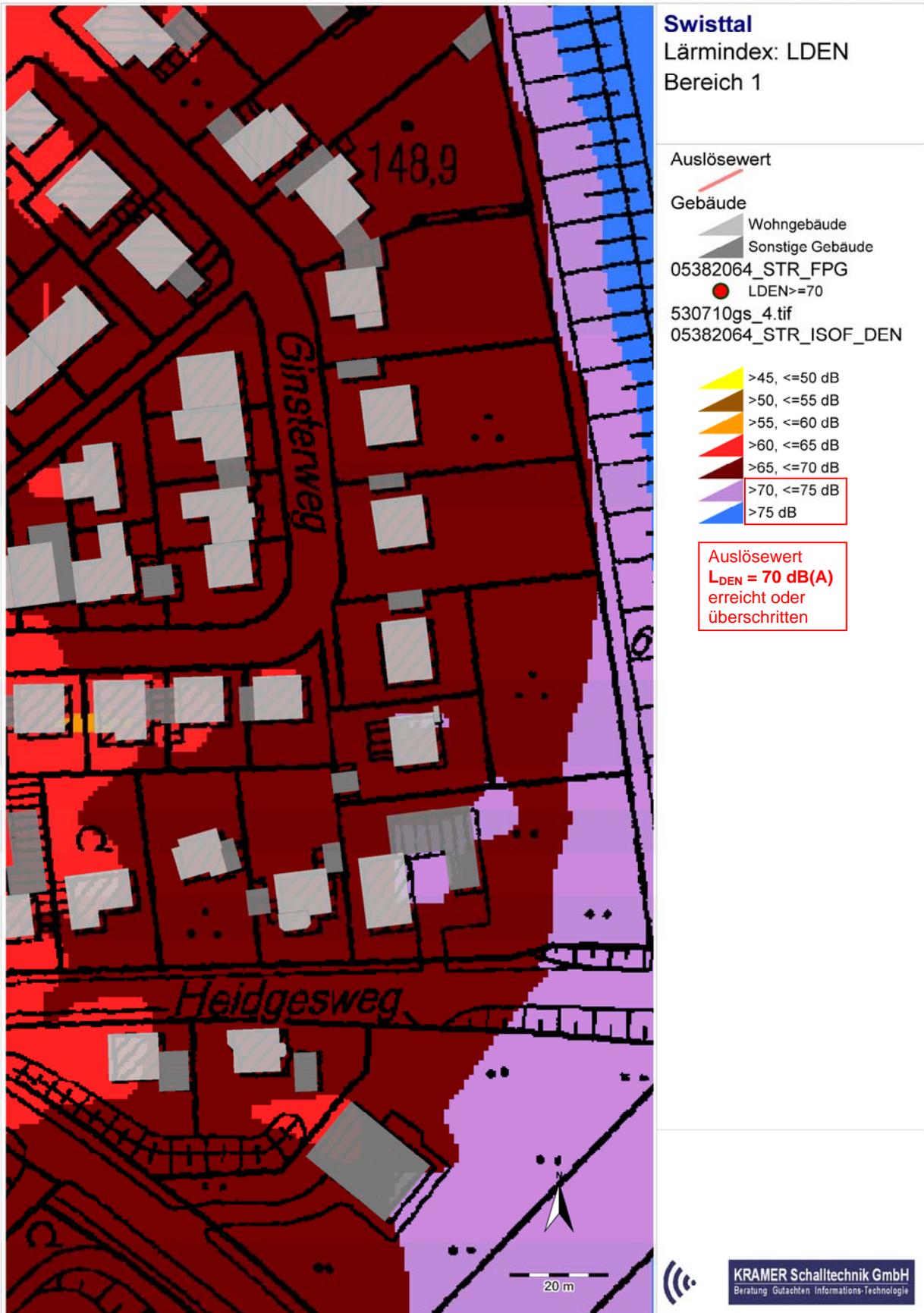
Kennzeichnung besonders betroffener Bereiche in der Übersichtskarte Straßenverkehr Zeitbereich 24 h

1 - Miel Ortslage an A 61

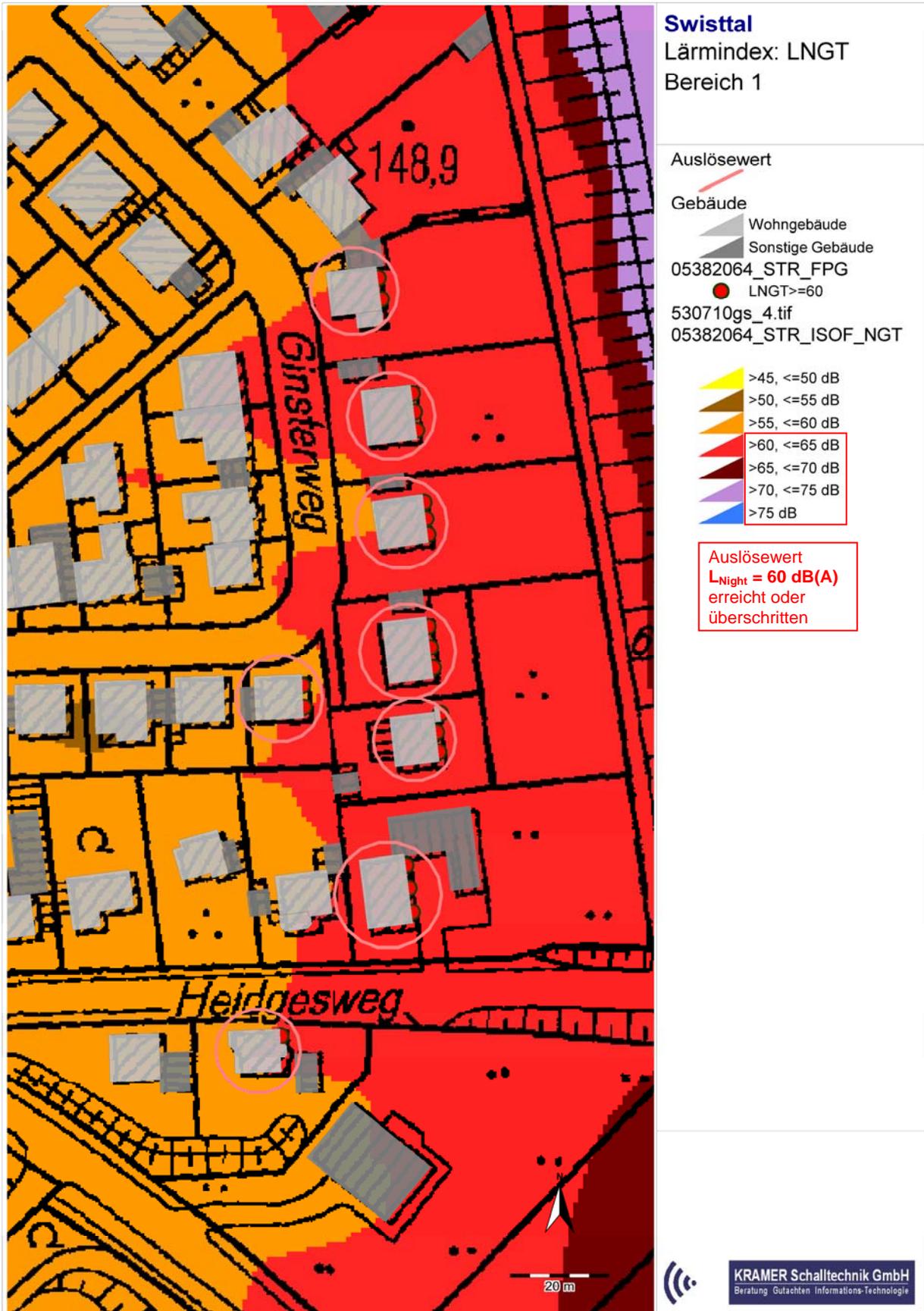
2 - Außenbereich an A 61/Dünstekovener Weg östl. Ollheim

3 - Buschhoven Ortslage an B 56

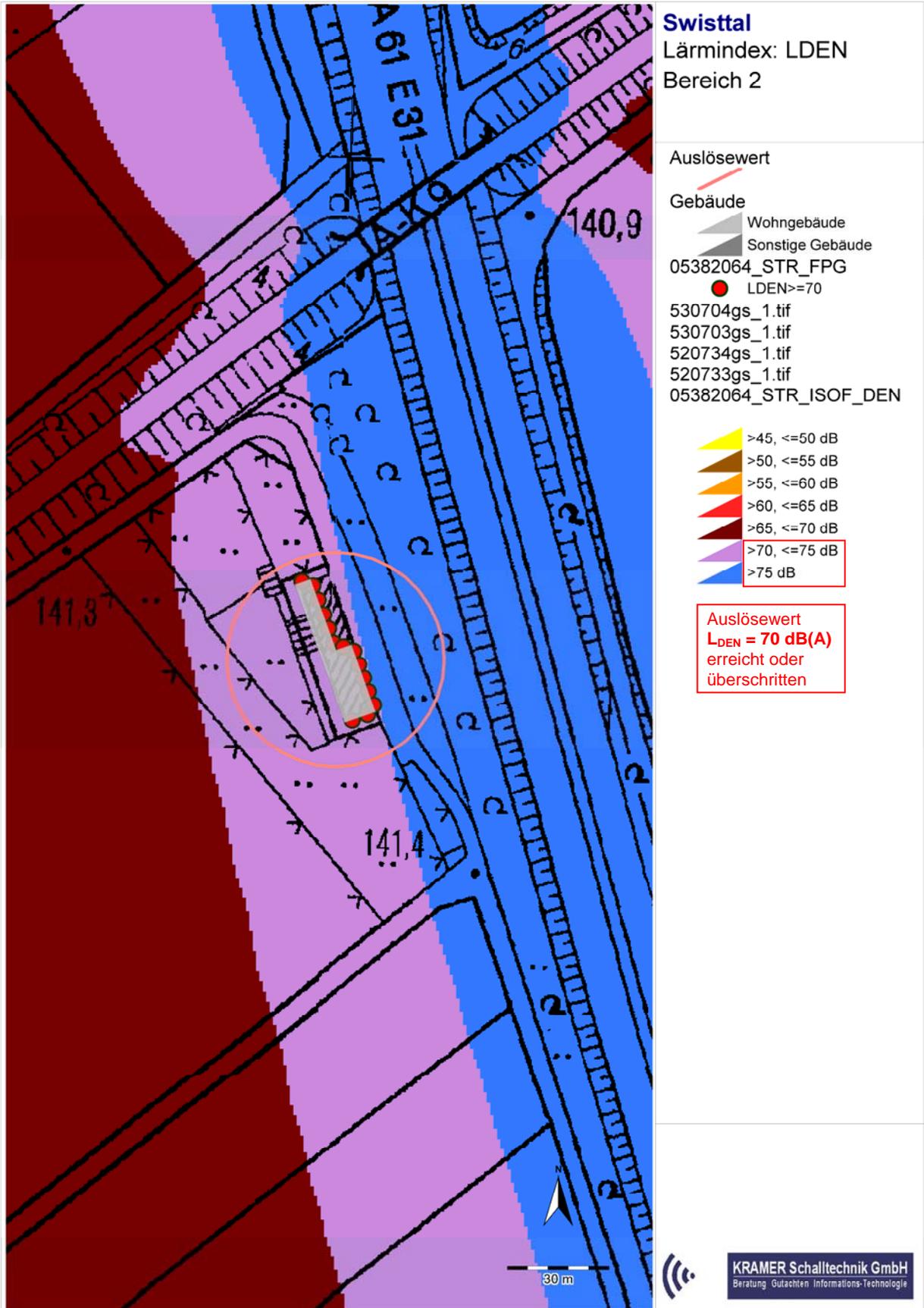
4 - Außenbereich an L 182/Euskirchener Str. westl. Heimerzheim



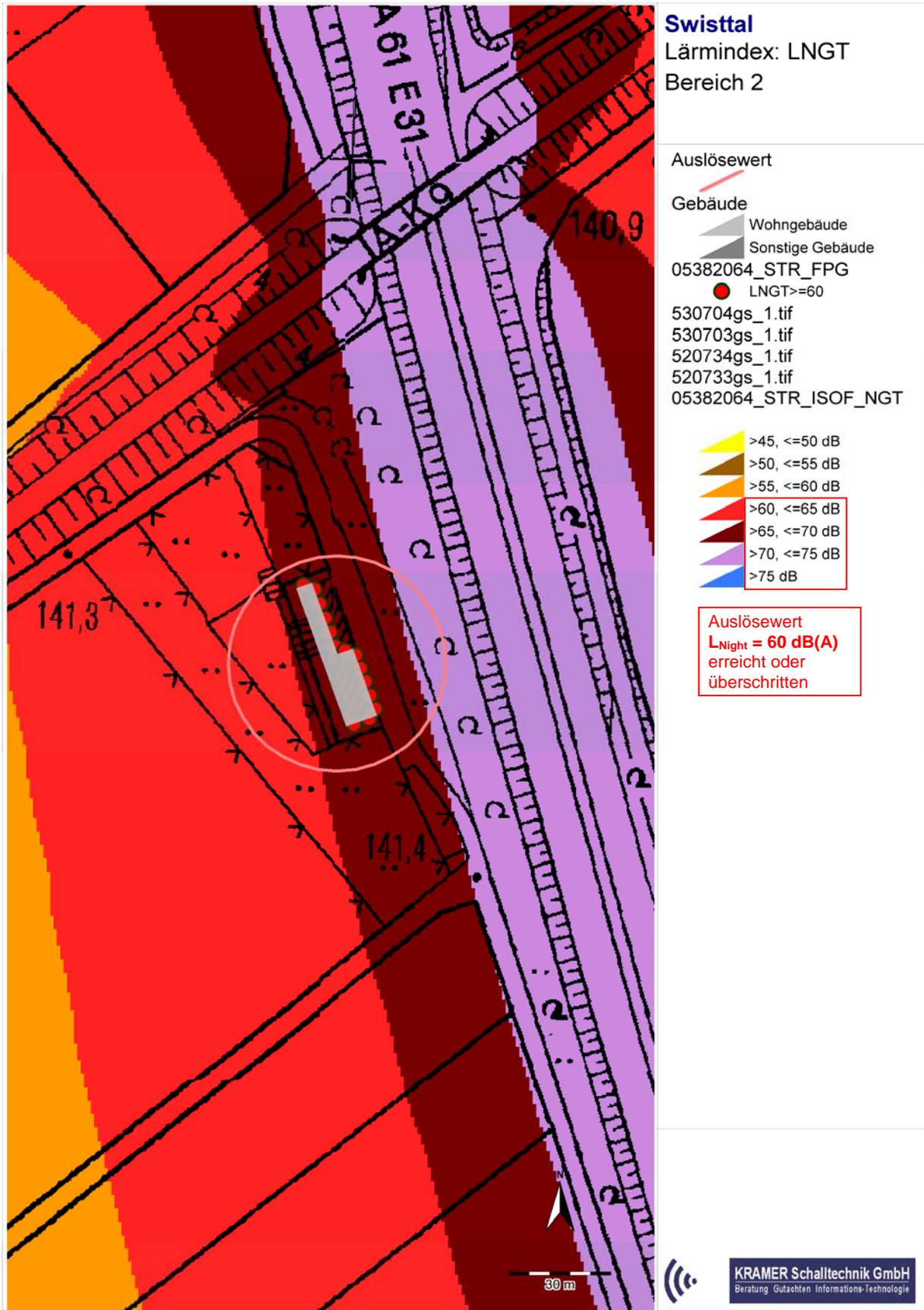
**Detailkarte besonders betroffener Bereiche (Zeitbereich 24 h):
 1 - Miel Ortslage an A 61**



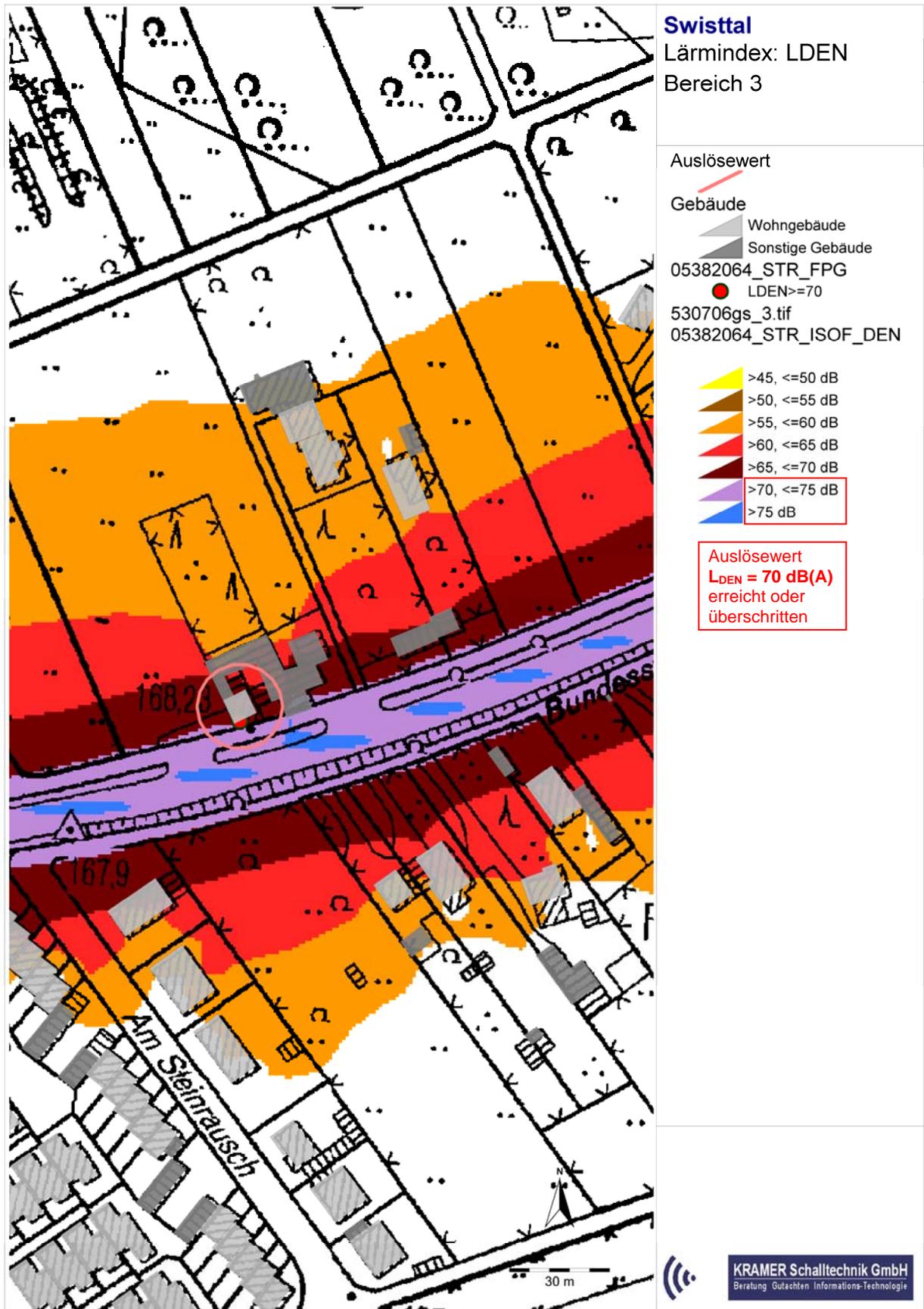
**Detailkarte besonders betroffener Bereiche (Zeitbereich nachts):
1 - Miel Ortslage an A 61**



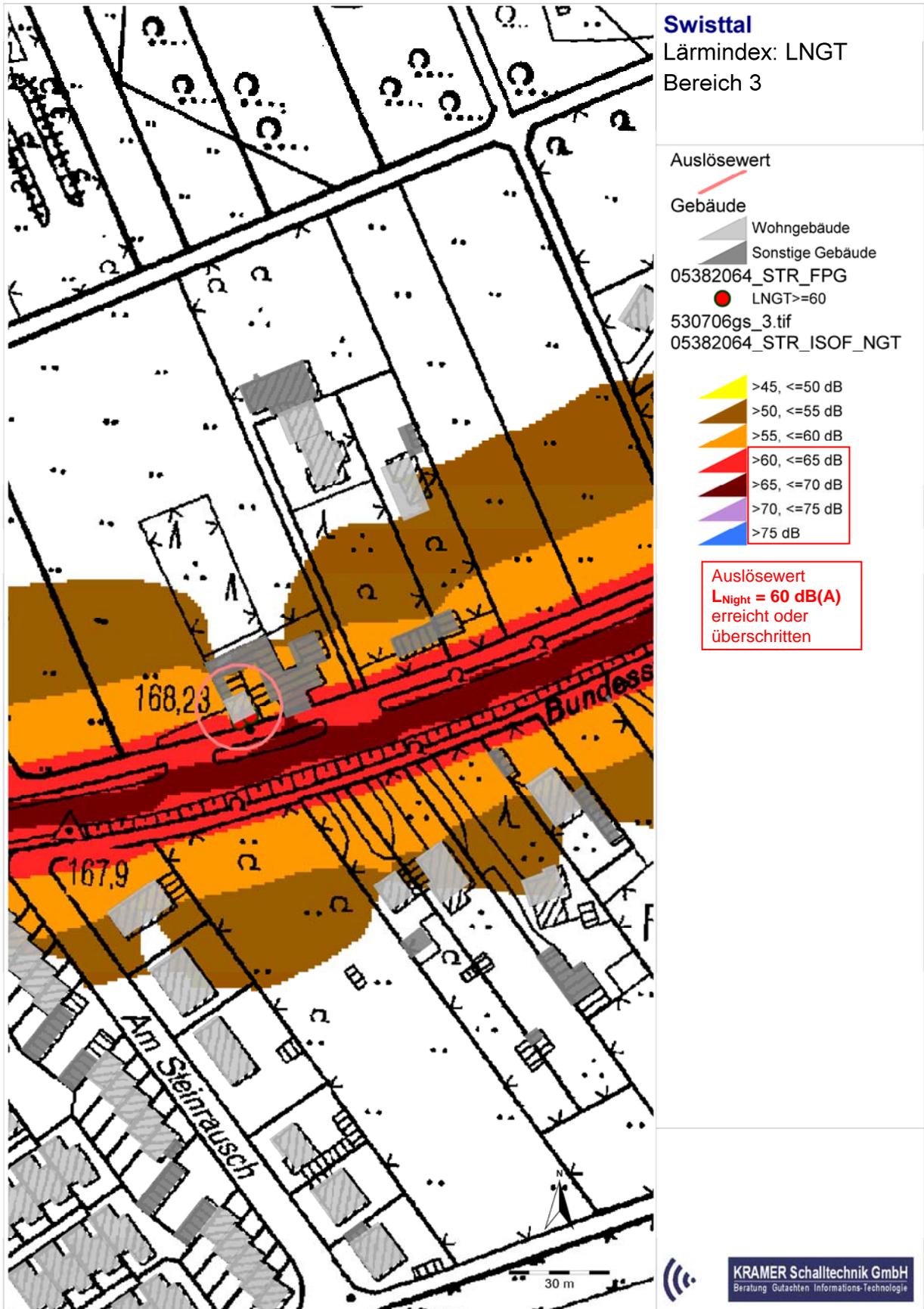
**Detailkarte besonders betroffener Bereiche (Zeitbereich 24 h):
2 - Außenbereich an A 61/Dünstekovener Weg östl. Ollheim**



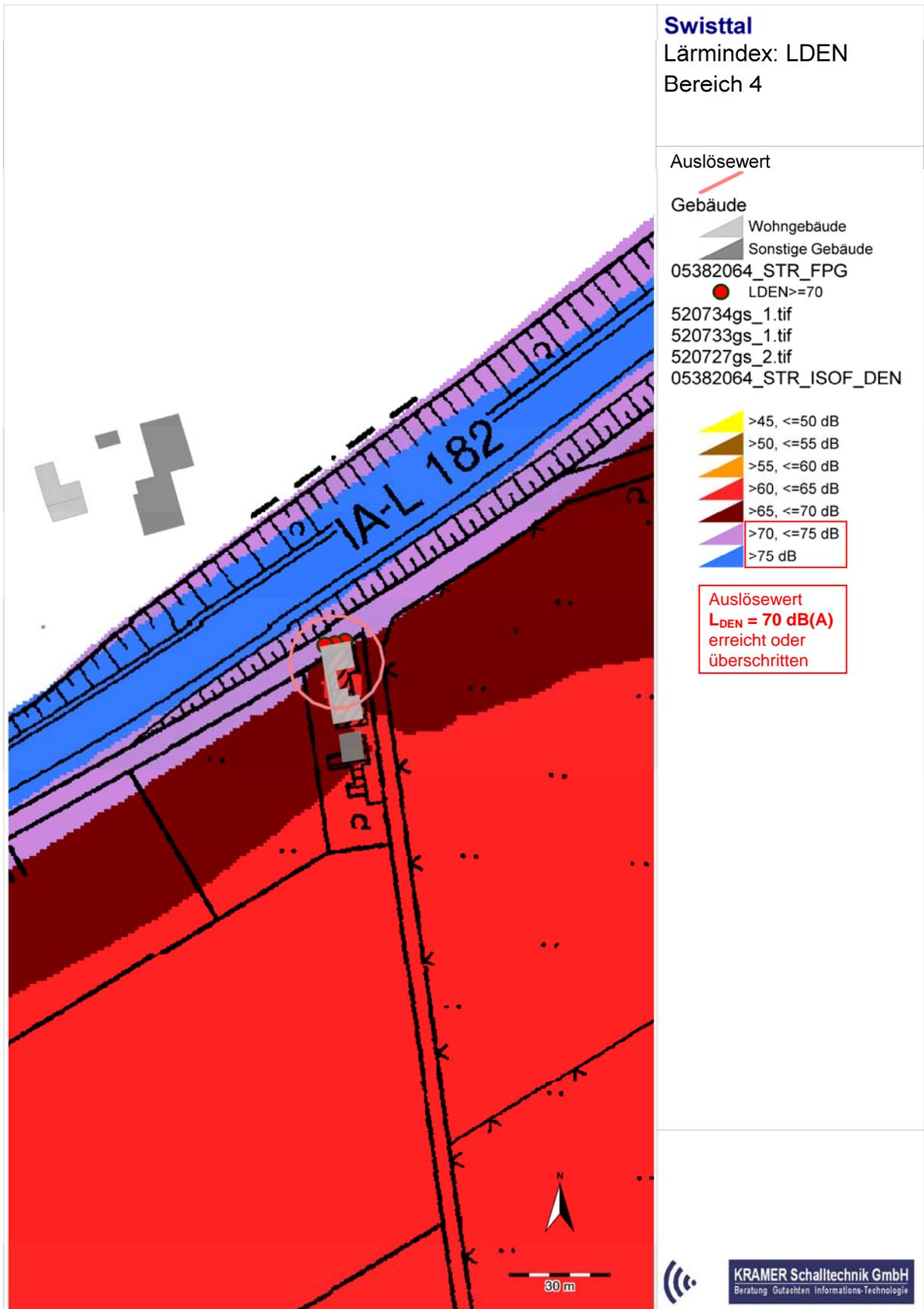
**Detailkarte besonders betroffener Bereiche (Zeitbereich nachts):
2 - Außenbereich an A 61/Dünstekovener Weg östl. Ollheim**



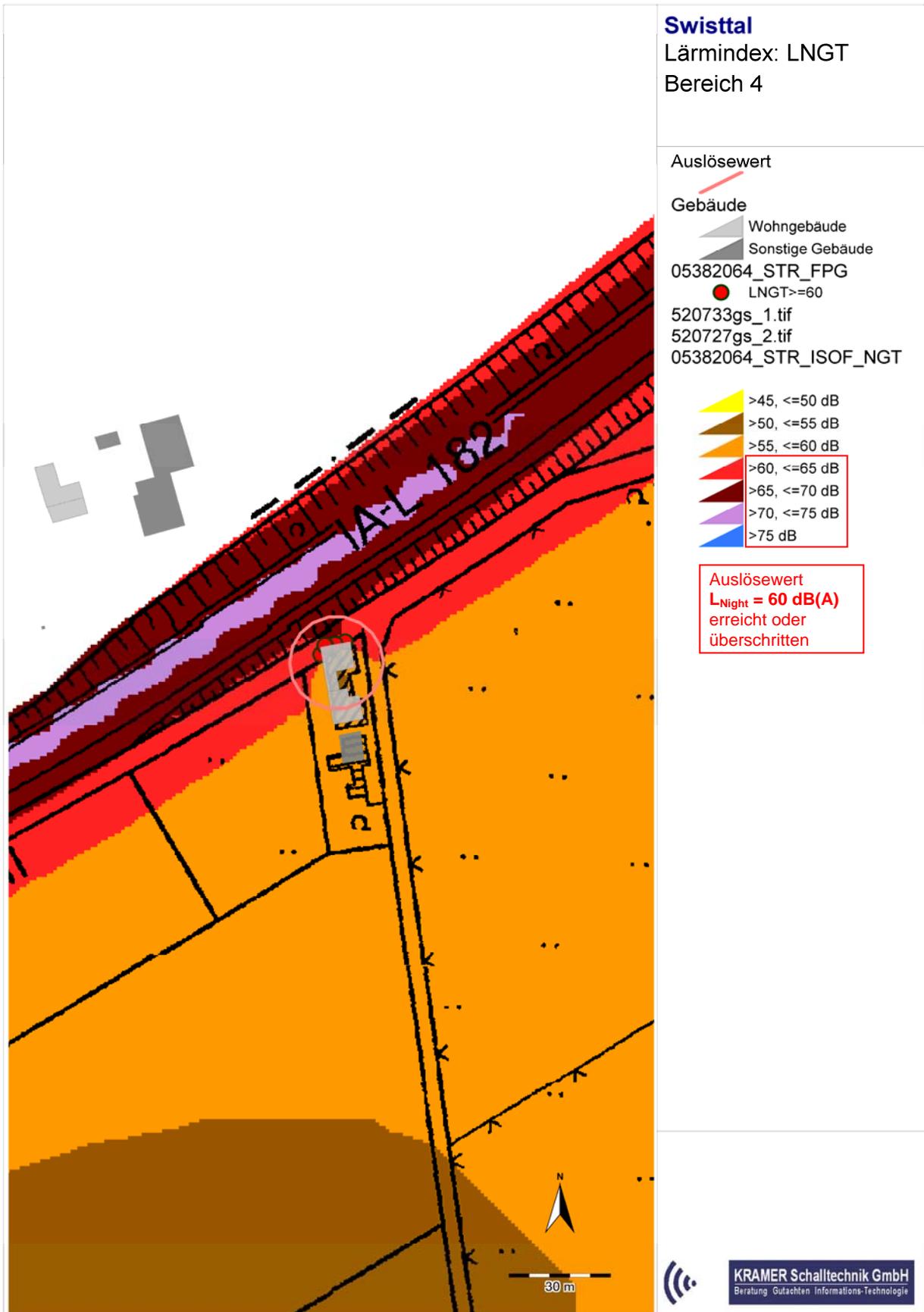
**Detailkarte besonders betroffener Bereiche (Zeitbereich 24 h):
3 - Buschhoven Ortslage an B 56**



**Detailkarte besonders betroffener Bereiche (Zeitbereich nachts):
3 - Buschhoven Ortslage an B 56**



**Detailkarte besonders betroffener Bereiche (Zeitbereich 24 h):
4 - Außenbereich an L 182/Euskirchener Str. westl. Heimerzheim**



**Detailkarte besonders betroffener Bereiche (Zeitbereich nachts):
4 - Außenbereich an L 182/Euskirchener Str. westl. Heimerzheim**

8 Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

8.1 Lärmeinwirkung Straßenverkehr

Die Auswertung der Betroffenheiten als Ergebnis der Lärmkartierung erfolgte durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) im „Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Swisttal“⁷ (im Internet unter <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> abrufbar). Dabei wurde die „vorläufige Berechnungsmethode“⁸ angewendet. Beispielsweise führt dies, wenn in einem Gebäude nur eine Person gemeldet ist und gleichzeitig nur eine Fassadenseite eine Grenzwertüberschreitung aufweist, zu 0,25 Betroffenen für dieses Gebäude. Damit erklären sich die relativ geringen Betroffenenzahlen z. B. in Miel.

Die Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, der über den für das Land NRW festgelegten Auslösewerten gemäß RdErl.⁴ liegt (L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) wird erreicht oder überschritten) liegt bezogen auf die Gesamtbevölkerung der Gemeinde Swisttal bei

$L_{DEN} > 70$ dB(A): 0,02 % der Gesamtbevölkerung Swisttal

$L_{Night} > 60$ dB(A): 0,03 % der Gesamtbevölkerung Swisttal

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde (Straßenverkehr)

L_{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Größe in km ²	14,239	4,074	0,796

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Straßenverkehr)

L_{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
N Wohnungen	525	26	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade (Straßenverkehr)

L_{DEN} in dB(A)	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70..≤75	>75
Anzahl Personen	705	404	53	3	0
L_{Night} in dB(A)	>50..≤55	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70
Anzahl Personen	539	206	6	3	0

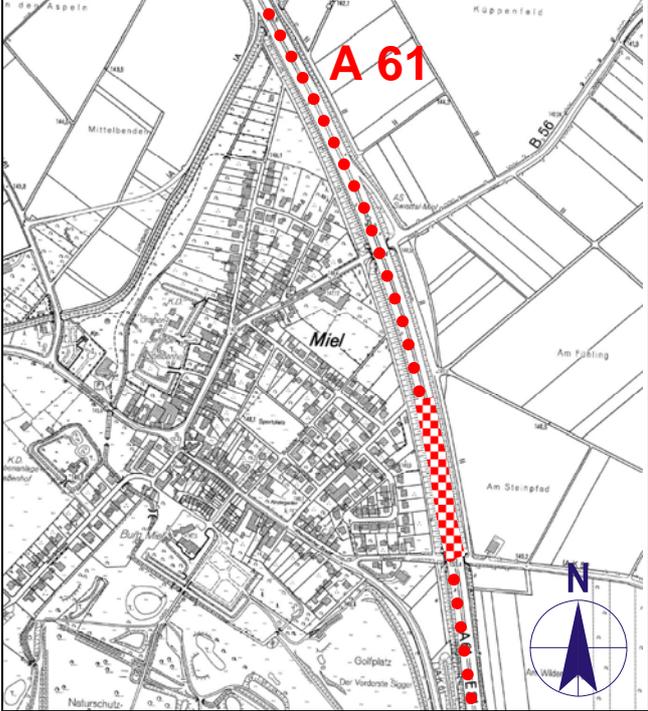
⁸ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007

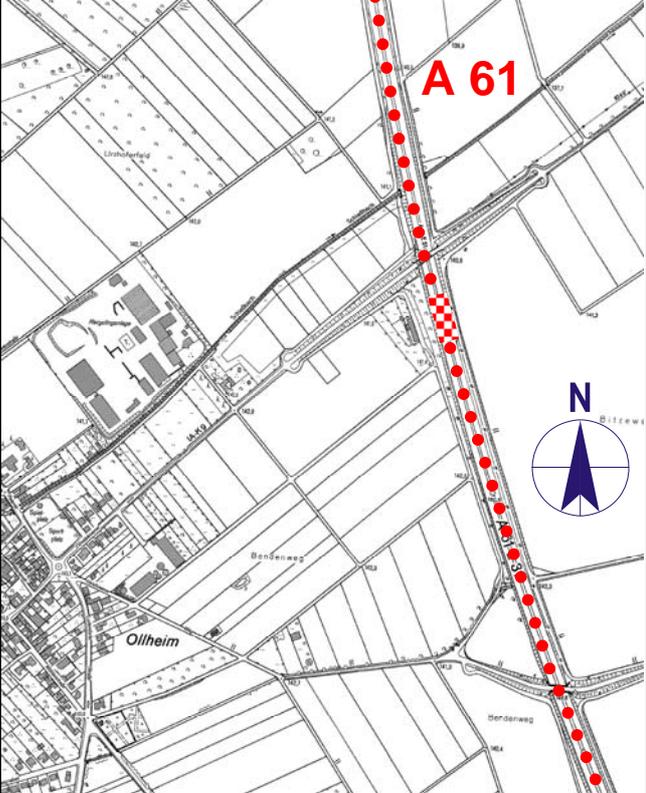
8.2 Teilaktionspläne

Somit sind aufgrund der Überschreitung der Auslösewerte Teilaktionspläne für folgende Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 2 erforderlich:

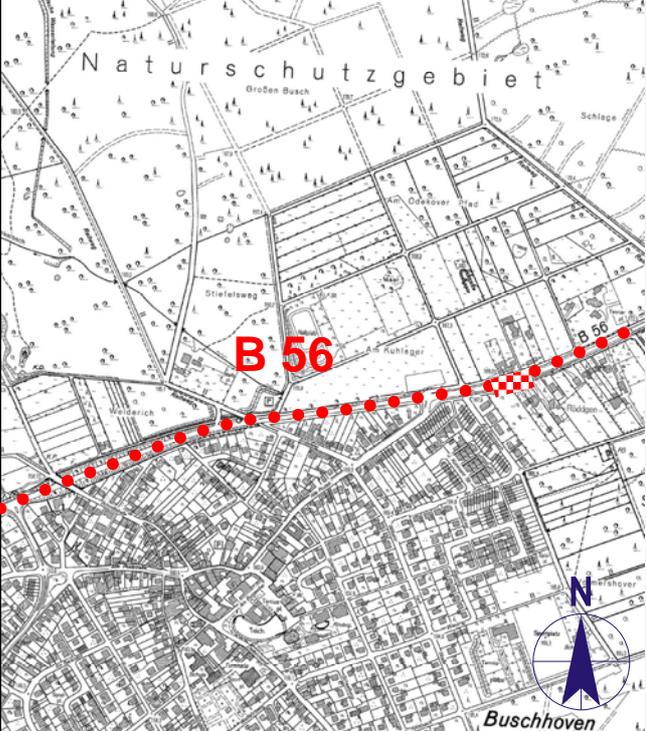
Teilaktionspläne

Planbezeichnung	Ortslage	Lärmart
Swisttal-2016-1	Miel	Straßenverkehr A 61
Swisttal-2016-2	Außenbereich Dünstekovener Weg östl. Ollheim	Straßenverkehr A 61
Swisttal-2016-3	Buschhoven	Straßenverkehr B 56
Swisttal-2016-4	Außenbereich Euskirchener Str., westl. Heimerzheim	Straßenverkehr L 182

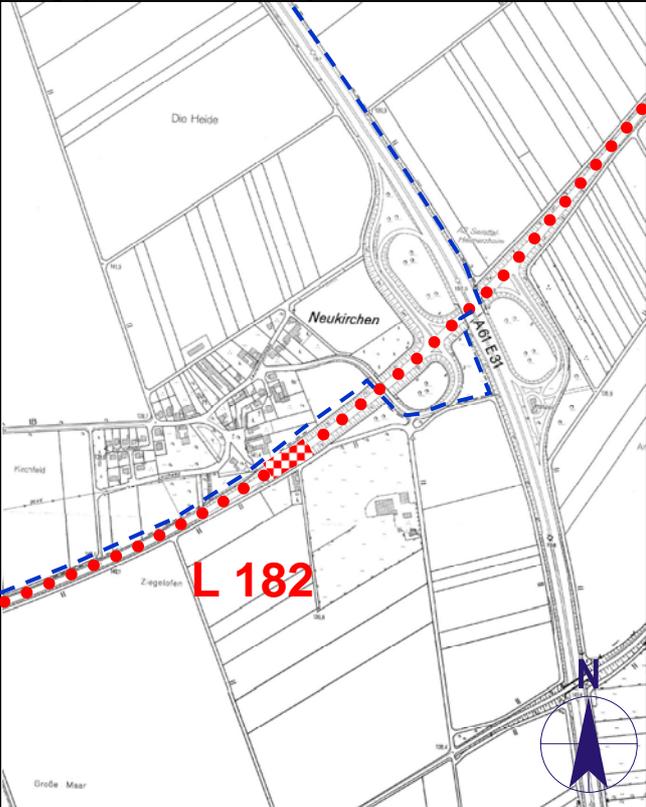
Lageplan Teilaktionsplan Swisttal-2016-1	Zugehörige Daten
	<p>Ortslage: Miel</p> <p>Lärmquelle: A 61</p> <p>Verkehrsaufkommen: 14,816 Mio. Kfz/a</p> <p>Untersuchungslänge im Gemeindegebiet: ca. 7,5 km davon Strecke  mit Gebäuden oberhalb der Auslösewerte in Miel: ca. 300 m</p> <p>Anzahl Betroffener: 0 Personen mit $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bis zu 4 Personen mit $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$</p>
 <p style="text-align: center;">A 61 Blickrichtung Südost in Höhe der Abfahrt Miel</p>	
 <p style="text-align: center;">A 61 Blickrichtung Südsüdost in Höhe der Ortslagenmitte Miel</p>	

Lageplan Teilaktionsplan Swisttal-2016-2	Zugehörige Daten
	<p>Ortslage: Außenbereich an A 61/Dünstekovener Weg, östl. Ollheim</p> <p>Lärmquelle: A 61</p> <p>Verkehrsaufkommen: 14,816 Mio. Kfz/a</p> <p>Untersuchungslänge im Gemeindegebiet: ca. 7,5 km davon Strecke  mit Gebäuden oberhalb der Auslösewerte im Bereich Dünstekovener Weg: 1 Gebäude (Dünstekovener Weg 30)</p> <p>Anzahl Betroffener: bis zu 2 Personen mit $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bis zu 2 Personen mit $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$</p>



Lageplan Teilaktionsplan Swisttal-2016-3	Zugehörige Daten
	<p>Ortslage: Buschhoven</p> <p>Lärmquelle: B 56</p> <p>Verkehrsaufkommen: 3,769 Mio. Kfz/a</p> <p>Untersuchungslänge im Gemeindegebiet: ca. 5,5 km davon Strecke  mit Gebäuden oberhalb der Auslösewerte in Buschhoven: 1 Gebäude (Bundesstraße 18)</p> <p>Anzahl Betroffener: bis zu 1 Person mit $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bis zu 1 Person mit $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$</p>



Lageplan Teilaktionsplan Swisttal-2016-4	Zugehörige Daten
	<p>Ortslage: Außenbereich an L 182/Euskirchener Str., westl. Heimerzheim</p> <p>Lärmquelle: L 182</p> <p>Verkehrsaufkommen: 4,604 Mio. Kfz/a</p> <p>Untersuchungslänge im Gemeindegebiet: ca. 7,3 km davon Strecke  mit Gebäuden oberhalb der Auslösewerte an der L 182: 1 Gebäude (Euskirchener Str. 99)</p> <p>Anzahl Betroffener: bis zu 1 Person mit $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bis zu 1 Person mit $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$</p>
 <p data-bbox="228 1523 1437 1585">L 182 Blickrichtung West in Höhe des Wohngebäudes Euskirchener Straße 99</p>	
 <p data-bbox="228 1971 1437 2020">Wohngebäude Euskirchener Straße 99, Blickrichtung Nordost</p>	

9 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Vor der Öffentlichkeitsbeteiligung werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen mit dem Maßnahmenträger einvernehmlich abgestimmt. Dies steht derzeit noch aus.

10 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmmin- derung

Einen Überblick über bestehende und geplante Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Teilaktionspläne gibt die folgende Tabelle.

Maßnahmen im Bereich der Teilaktionspläne

Teilaktionsplan	Bereits vorhandene Maßnahmen	Geplante Maßnahmen
Swisttal-2016-1 Miel	Die im Bereich der Ortslage Miel in Dammlage verlaufende A 61 verfügt über Lärmschutzeinrichtungen (Erdwälle oder Lärmschutzwände). Weiterhin besteht südlich des Ortes in Höhe des Golfplatzes ein Lärmschutzwall an der A 61. 2009 wurde eine Sanierung der Fahrbahn durchgeführt, aber es erfolgte kein Einbau einer hochwertigen lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA) mit mehrschichtigem Aufbau, die wesentlich höhere Minderungen erreicht hätte. Die Sanierung führte zu einer Erhöhung der Fahrbahnoberfläche, so dass die Wirksamkeit der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen noch verschlechtert wurde.	nicht bekannt
Swisttal -2016-2 Außenbereich Dünste- kovener Weg 30	keine	nicht bekannt
Swisttal -2016-3 Buschhoven, Bundesstr. 18	keine	nicht bekannt
Swisttal -2016-4 Außenbereich Euskir- chener Str. 99	keine	nicht bekannt

11 Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung

Zur Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der Teilaktionspläne Swisttal-2016-1 bis 4 sind prinzipiell folgende Maßnahmen möglich:

- Einbau von lärmoptimierten Asphaltdecken (LOA).
- Bau von Lärmschutzeinrichtungen (Lärmschutzwände) direkt an den Straßen.
- Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich der betroffenen Ortslagen, ggf. temporär bis weitere Maßnahmen realisiert sind.
- Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen an Wohn- und Schlafräumen mit einer Überschreitung der Auslösewerte (vgl. Anhang).

Sonstige Maßnahmen wie beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsmenge oder des Lkw-Anteils, Förderung des ÖPNV usw. sind in Swisttal in den betroffenen Bereichen nicht realisierbar.

Weiterhin ist angesichts der aufgeführten Maßnahmen davon auszugehen, dass die Gemeinde Swisttal diese keineswegs allein durchführen kann, sondern auf eine Zusammenarbeit mit dem Straßenbaulastträger angewiesen ist. Eine Abstimmung mit dem Maßnahmenträger steht derzeit noch aus.

In einem ersten Schritt werden nachfolgend konkrete Maßnahmen vorgeschlagen und bewertet, die zu einer Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der Teilaktionspläne führen können.

Konkrete Maßnahmenvorschläge im Bereich der Teilaktionspläne und Bewertung

Teilaktionsplan	Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme
Swisttal-2016-1 Miel	<p><u>Erhöhung der bestehenden Lärmschutzeinrichtungen an der A 61 durch:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine auf den bestehenden Erdwall aufgesetzte Lärmschutzwand, die zu einer Gesamthöhe von mindestens 4 m ü. Fahrbahn A 61 führt. - Entsprechende Erhöhung der Lärmschutzwände auf den Brückenbauwerken. - Lückenschluss im Bereich der südlichen Ortslage zwischen der vorstehend beschriebenen Lärmschutzmaßnahme und dem Golfplatz-Lärmschutzwand. 	<p>Einhaltung der Auslösewerte (L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) wird erreicht oder überschritten) und darüber hinaus eine deutliche Verbesserung für die nicht unerhebliche Anzahl Betroffener unterhalb der Auslösewerte. Derzeit liegt z. B. die Anzahl der betroffenen Personen in Miell mit $L_{Night} > 55$ dB(A) bei bis zu 170.</p>

Teilaktionsplan	Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme
<p>Fortsetzung Swisttal-2016-1 Miel</p>	<p><u>Weiterhin</u> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit .</p> <p><u>Langfristig</u> Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA)</p>	<p>Infolge des hohen nächtlichen Lkw-Anteils bringt diese Maßnahme am Tage ein leichte und nachts nur eine geringe Verbesserung der Geräuschsituation</p> <p>Kann eine gut merkbare Verbesserung der Geräuschsituation bringen.</p>
<p>Swisttal -2016-2 Außenbereich Dünstekovener Weg 30</p>	<p><u>Aktive Lärmschutzeinrichtung an der A 61</u> Errichtung einer Lärmschutzeinrichtung mit 4 m Höhe über Fahrbahn an der A 61. Die Länge sollte mindestens 200 m sein und südlich der Überführung des Dünstekovener Weges verlaufen.</p> <p><u>Passive Maßnahmen</u> Falls wirtschaftliche Gründe keinen aktiven Lärmschutz zulassen, sollte hier in einem ersten Schritt die Möglichkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.</p>	<p>Einhaltung der Auslösewerte (L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) wird erreicht oder überschritten).</p> <p>Schutz der Aufenthaltsräume</p>
<p>Swisttal -2016-3 Buschhoven, Bundesstr. 18</p>	<p>Bedingt durch den geringen Fahrabstand des Gebäudes sind aktive Lärmschutzmaßnahmen kaum realisierbar.</p> <p><u>Passive Maßnahmen</u> Deshalb sollte hier in einem ersten Schritt die Möglichkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.</p> <p><u>Weiterhin</u> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit: Aufgrund des Hinweises des Rhein-Sieg-Kreises vom 09.10.2014 besteht gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich die Möglichkeit, nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, die zu-</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Eine Reduzierung von 70 auf 50 km/h in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann 2 dB bringen.</p>

Teilaktionsplan	Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme
<p>Fortsetzung Swisttal-2016-3 Miel</p>	<p>lässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren. Gleichwohl muss auch die Einheit zwischen Bau und Betrieb einer Straße gewahrt bleiben, damit die Wirkung verkehrsrechtlich getroffener Maßnahmen nicht an mangelnder Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer scheitert. Vor diesem Hintergrund kann aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 56 von 70 km/h auf 50 km/h allenfalls mit baulichen Maßnahmen am Fahrbahnquerschnitt einhergehen bzw. bis zum Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke zumindest befristet in Aussicht gestellt werden.</p> <p><u>Langfristig</u> Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA)</p>	<p>Kann eine deutliche Verbesserung der Geräuschsituation bringen.</p>
<p>Swisttal -2016-4 Außenbereich Euskirchener Str. 99</p>	<p>Bedingt durch die Topografie würde eine aktive Lärmschutzmaßnahme relativ große Höhen erfordern und aus wirtschaftlicher Sicht problematisch sein.</p> <p><u>Passive Maßnahmen</u> Deshalb sollte hier in einem ersten Schritt die Möglichkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p>

Anhang

Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)

In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen (Autobahnen und freie Strecke von Bundesstraßen) oder 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 ist; es geht um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung „gewachsenen“ und „verfestigten“ Situation.

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).

Voraussetzungen

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.

Tabelle: Maßgebliche Immissionswerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen/Landesstraßen

Kategorie	Immissionswerte der Lärmsanierung in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur-, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67	57
Kern-, Dorf- und Mischgebiete für Bundesfernstraßen	69	59
Kern-, Dorf- und Mischgebiete für Landesstraßen	67	57
Gewerbegebiete	72	62

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

Bewertung der Lärmsituation

Anhand der Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnung wird eine Einschätzung der Lärmsituation unter Beachtung weiterer formaler Zulässigkeitsvoraussetzungen vorgenommen.

Die wesentlichen Kriterien zur Bewertung sind:

- Die Stärke der Lärmbelastung
- Die Anzahl der Betroffenen
- Die Art des Gebietes
- Die Nutzung der betroffenen Flächen
- Ausschluss-/Minderungsgründe

Schallschutzmaßnahmen

Lärmsanierung besteht in Maßnahmen an der Straße (aktiver Schallschutz) oder in Maßnahmen an der baulichen Anlage (passiver Schallschutz).

Zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen gehören:

- Wälle
- Wände
- Kombination aus Wall/Wand
- lärmindernde Fahrbahnoberflächen
- Teil- und Vollabdeckungen, Einhausungen.

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbau- teilen schutzbedürftiger Räume. (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern). Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 v.H. erstattet werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt.

Die Bemessung des Umfangs der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der zukünftigen Verkehrsmenge (Prognose).

Information zur Lärmsituation

Jeder kann einen formlosen Antrag bzgl. der Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

Ablaufschema: Lärmschutz an bestehenden Straßen

Im Rahmen der Lärmsanierung erfolgt zunächst die Bewertung der Lärmsituation nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzrichtlinien in Verbindung mit der Berechnungsvorschrift der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 und - sofern die Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllt sind - die Ausarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes.

Wer?	Was?	Wie?
Ausgangssituation Bürger, Gemeinde, Politik, Straßenbauverwaltung	Bennennung eines konkreten Lärmproblems	Eingabe, formloser Antrag
Schritt 1 Straßen.NRW	Überprüfung der Lärmsituation	Lärmtechnische Berechnung nach RLS-90; Zusammenstellung der Geobasisdaten und relevanter Informationen; Infrastrukturdaten
Schritt 2 Straßen.NRW	Bewertung der Lärmbelastung	Auswertung der Lärmtechnischen Berechnung (Pegelhöhe, Zahl der Betroffenen, Gebietsnutzung, etc.); Vergleich mit den maßgeblichen Immissionswerten
Schritt 3 Straßen.NRW	Bewertung der allgemeinen und rechtlichen Situation	Prüfung von Ausschluss-/ Minderungsgründen, ggf. Hinweis auf § 75 Abs. 2 VwVfG (NRW); sonstige Planerische Aktivitäten
Schritt 4 Straßen.NRW	Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes	Sachgerechte Bewertung verschiedener Maßnahmenvarianten, dabei Berücksichtigung von Machbarkeit, Kosten, Nutzen und Zeithorizont; Variantenvergleich mit Wirkungsanalyse und Abwägung möglicher Maßnahmen; Berücksichtigung weiterer Planungs- bzw. Baumaßnahmen
Schritt 5 Straßen.NRW, MBV, BMVBS	Abstimmung des Maßnahmenkonzeptes auf Landes- bzw. Bundesebene	
Schritt 6 Straßen.NRW	Aufstellung des Vorentwurfs und des Bauwerksentwurfs und ggf. Einholung des Genehmigungsvermerks	Detaillierte Ausarbeitung der Vorzugsvariante und Festlegung des Zeithorizonts
Schritt 7 Straßen.NRW; TÖB; Gemeinde	Schaffung von Baurecht und Sicherung der Finanzierung	Klärung, ob „Fall unwesentlicher Bedeutung“ oder ggf. Planfeststellungsverfahren, Antrag auf Befreiung; Grunderwerb; Abstimmung mit Dritten; Aufnahme In das Bauprogramm
Ziel Straßen.NRW	Umsetzung	Aktive Lärmschutzmaßnahmen; Passive Lärmschutzmaßnahmen: Benachrichtigung der Eigentümer hinsichtlich der Möglichkeit (Achtung; mind. 25 % Eigenanteil)