

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Lärmaktionsplan Stadt Brühl

1. Fortschreibung
Stand: 22. Juni 2015





Lärmaktionsplan Stadt Brühl

1. Fortschreibung

im Auftrag der

Stadt Brühl

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Aachen/Berlin

Jochen Richard
Hilde Richter-Richard
Andreas Sommer

Aachen, Juni 2015



INHALTSVERZEICHNIS

A.	ANLASS UND VORGEHENSWEISE	1
1.	Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplans	1
2.	Planungsstrategie	2
3.	Lärminderung durch leise Fahrweise	5
B.	LÄRMAKTIONSPLAN	6
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	6
2.	Zuständige Behörde	10
3.	Der rechtliche Hintergrund	11
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	14
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	16
	5.1 Straßenverkehr	16
	5.2 Schienenverkehr	21
	5.2.1 Schienenwege des Bundes	21
	5.2.2 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Stadtbahn)	24
	5.3 Abgleich der Belastungsachsen mit der Unfallstatistik	29
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	30
	6.1 Straßenverkehr	30
	6.2 Schienenwege des Bundes	31
	6.3 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Stadtbahn)	31
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7 ULR	33
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	34
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete	38
	9.1 Lärminderung im Verkehrssystem	39
	9.2 Belastungsachsen Stadtstraßen	43
	9.2.1 A 553	44
	9.2.2 B 265 – Luxemburger Straße	49
	9.2.3 L 183 – Römerstraße – Alte Bonnstraße von Zum Sommersberg bis A 553, Anschlussstelle Brühl/ Bornheim	51
	9.2.4 L 184 – Luxemburger Straße bis A 553, Anschlussstelle Brühl-Ost	64
	9.2.5 L 194 – Kölnstr. bis südliche Stadtgrenze (Anschlussstelle Brühl-Süd)	79
	9.2.6 K 7 – Abschnitt Bergerstraße zwischen Kölnstraße und Rheinstraße	91
	9.2.7 Kaiserstraße, Abschnitt Römerstraße bis Kölnstraße	95
	9.3 Schienenlärm	98
	9.3.1 Schienenwege des Bundes	98
	9.3.2 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Stadtbahn)	98



10.	Langfristige Maßnahmen	101
10.1	Minderung von Straßenverkehrslärm.....	101
10.1.1	A 553	104
10.1.2	Achse Römerstraße – Alte Bonnstraße (L 183)	106
10.1.3	Achse Theodor-Heuss-Straße – Konrad-Adenauer-Straße – Heinrich-Esser-Straße – Comesstraße – Rheinstraße (L 184)	107
10.1.4	Kölnstraße, Uhlstraße – Pingsdorfer Straße – Euskirchener Str. (L 194).....	109
10.1.5	Bergerstraße (K 7).....	109
10.2	Minderung von Schienenlärm.....	111
10.3	Lärminderung auf privater Basis.....	113
11.	Finanzielle Informationen.....	114
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.....	116
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	117
13.1	Rahmenbedingungen der Rechenmodelle	117
13.2	Abschätzung der Reduzierung.....	120

C. INFORMATION UND MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT 129

Quellenverzeichnis	130
--------------------------	-----

Anlage I: Abwägung der 1. Bürgerbeteiligung

Anlage II: Abwägung der 2. Bürgerbeteiligung

Anlage III: Ratsbeschluss

Anlage IV: Fotodokumentation Stadtbahnstrecke



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1.1:	Betrachtete Straßen(-achsen).....	8
Abbildung 5.1:	L_{den} Straße	18
Abbildung 5.2:	L_{night} Straße.....	19
Abbildung 5.3:	Belastungsachsen Straße	20
Abbildung 5.4:	Strategische Lärmkarte Schienenwege des Bundes L_{den}	22
Abbildung 5.5:	Strategische Lärmkarte Schienenwege des Bundes L_{night}	23
Abbildung 5.6:	Strategische Lärmkarte NE-Bahnen (Stadtbahn) L_{den}	25
Abbildung 5.7:	Strategische Lärmkarte NE-Bahnen (Stadtbahn) L_{night}	26
Abbildung 5.8:	Belastungsachse NE-Bahnen (Stadtbahn).....	28
Abbildung 9.1:	Grundkonzept – kurzfristige Maßnahmen	42
Abbildung 9.2:	Maßnahmenübersicht Römerstraße, Abschnitt Nord	54
Abbildung 9.3:	Maßnahmenübersicht Römerstraße, Abschnitt Süd	59
Abbildung 9.4:	Maßnahmenübersicht Alte Bonnstraße.....	63
Abbildung 9.5:	Maßnahmenübersicht Theodor-Heuss-Straße	67
Abbildung 9.6:	Maßnahmenübersicht K.-Adenauer-Straße/ H.-Esser-Straße/ Comesstraße	74
Abbildung 9.7:	Maßnahmenübersicht Rheinstraße	78
Abbildung 9.8:	Maßnahmenübersicht Kölnstraße.....	82
Abbildung 9.9:	Maßnahmenübersicht Uhlstraße/ Pingsdorfer Straße.....	86
Abbildung 9.10:	Maßnahmenübersicht Euskirchener Straße.....	90
Abbildung 9.11:	Maßnahmenübersicht Bergerstraße.....	94
Abbildung 9.12:	Maßnahmenübersicht Kaiserstraße.....	97
Abbildung 9.13:	Maßnahmenübersicht Ausbau Linie 18.....	99
Abbildung 10.1:	Grundkonzept – langfristige Maßnahmen	102
Abbildung 10.2:	Grundkonzept – Maßnahmen, die in die Berechnung des Lärmaktionsplans eingehen	103
Abbildung 10.3:	Maßnahmen A 553	105
Abbildung 13.1:	Maßnahmenübersicht	119



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete (Straße).....	30
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Straße)	30
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen (Straße)	30
Tab. 6.4:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete (Schienenwege des Bundes).....	31
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Schienenwege des Bundes)	31
Tab. 6.6:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen (Schienenwege des Bundes)	31
Tab. 6.7:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete (NE-Bahnen).....	31
Tab. 6.8:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (NE-Bahnen)	32
Tab. 6.9:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen (NE-Bahnen)	32
Tabelle 11.1	Kostenrahmen	115
Tabelle 13.1:	Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen an Straßen.....	120
Tabelle 13.2:	Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen an Schienenwegen	125



VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

BGBL	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge über alle Tage eines Jahres
EBA	Eisenbahnbundesamt
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
IVU-Anlagen	Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)
k.Gb	keine Geschwindigkeitsbegrenzung
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
L_{den}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L_{night}	Mittelungspegel Nacht (22-6 h)
LLSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKULNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW
MUNLV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW
OPA	Offenporiger Asphalt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKZ	Prioritätenkennziffer
PM10	Feinstaub (Partikel mit einem Durchmesser $< 10 \mu\text{m}$)
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (aus dem Jahr 1990)
Schall 03	Richtlinie der Deutschen Bundesbahn zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TK 50	Topografische Karte 1:50.000
URL	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VLärmSchRL-97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
VRR AöR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Anstalt öffentlichen Rechts)
ZWOPA	Zweilagiger offenporiger Asphalt



A. ANLASS UND VORGEHENSWEISE

1. ANLASS DER AUFSTELLUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS

Im Jahr 2002 trat die EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Zunächst sind in einer ersten Stufe (bis 18. Juli 2008) alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. In der zweiten Stufe ist ein Lärmaktionsplan für alle Straßenzüge mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und mehr als 30.000 Zügen/Jahr bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen.

Der Lärmaktionsplan muss den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG (EG-Umgebungslärmrichtlinie) entsprechen.

Die Stadt Brühl ist in der ersten Stufe des Lärmaktionsplans, in der für alle Straßen >16.400 Kfz/Tag die Aufstellung eines Lärmaktionsplans zu prüfen ist, vor allem vom Straßenverkehrslärm der A 553 und der L 183 betroffen. Hinzu kommen Schienenstrecken mit mehr als 60.000 Zugbewegungen/Jahr. Hierzu gehört die DB-Strecke Köln - Bonn.

In der zweiten Stufe sind bis zum 18. Juli 2013 alle Straßen >8.200 Kfz/Tag zu betrachten. In dieser Stufe wird die Stadt Brühl in wesentlich stärkerem Maße von den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie betroffen sein. Hinzu kommen Eisenbahnen mit mehr 30.000 Zugbewegungen/Jahr, hierzu gehört die Stadtbahnstrecke Köln - Bonn.

Die Stadt Brühl will die erste Phase zwar mit Priorität bearbeiten, möchte aber letztlich aufbauend auf dem vorliegenden Lärmaktionsplan nach § 47 (alt) BImSchG aus dem Jahr 1998 die erste und zweite Phase der Lärminderungsplanung integriert betrachten. Hierzu lässt die Stadt Brühl die strategischen Lärmkarten ergänzend berechnen.



2. PLANUNGSSTRATEGIE

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

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

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans kann auf die bewährte Vorgehensweise bei der Lärminderungsplanung nach § 47a (alt) BImSchG aufgebaut werden. Hierfür werden die bisher ausgeführten Maßnahmen und die noch bestehender Lärminderungspotenziale unter folgender Gliederung bewertet:

- Vermeidung von Emissionen
 - Stadtentwicklung
 - Förderung des Fußgängerverkehrs
 - Förderung des Fahrradverkehrs
 - Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs
 - Förderung multimodaler Verkehre
 - Lenkung des Güterverkehrs
- Verminderung von Emissionen
 - Optimierung der Verkehrsleistung
 - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs
 - Verstetigung des Kfz-Verkehrs
 - Straßenzustandsverbesserung
- Verlagerung von Emissionen
 - Bündelung von Kfz-Verkehren
 - Verlagerung von Kfz-Strömen
- Verringerung von Immissionen
 - Abstandsvergrößerung
 - Abschirmung (Schallschutzwälle, -wände, Tunnel, Troglagen, Einhausungen)
 - Schließen von Gebäudelücken
 - Schalldämmung von Außenbauteilen (Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rollladenkästen).

Zunächst ist zu prüfen, in welchem Umfang Emissionen vermieden werden können, nachfolgend sind die Potenziale auszuschöpfen, die die verbleibenden Emissionen vermindern, erst dann stellt sich die Frage nach einer Verlagerung der Emissionen. Erst, wenn diese drei Schritte keine ausreichende Lärminderung erreichen, kommen Maßnahmen zur Verringerung der Immissionen in Betracht. Diese Vorgehensweise ist notwendig, weil sonst mit einer Ausrichtung der Lärminderung



auf die Immissionsseite keine umfassende, sondern nur eine punktuelle Lärminderung (z. B. in der Wohnung, aber nicht im Wohnumfeld) erreicht werden kann.

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

- Vermeidung von Emissionen und
- Verlagerung von Emissionen,

die nur innerhalb einer systematischen gesamtstädtischen Förderung lärmwirksam werden, sowie

- Verminderung von Emissionen und
- Verringerung von Immissionen,

die lokal wirksam zur Lärminderung beitragen.

Lokal wirksame Lärmierungsmaßnahmen sind vor allem in vier Feldern zu suchen:

- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen angrenzend an den belasteten Straßenraum,
- kompensatorische Maßnahmen im engeren Umfeld des belasteten Straßenraums.

Berücksichtigt man diese Maßnahmen in einem kommunalen Planungsmanagement von Beginn an in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, so kann vieles in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen oder
- mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung mit
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Stadtentwicklung,
 - Verkehrsentwicklungsplanung,
 - Gefahrgutnetz,
 - Unfallhäufungspunkte.
- Verfahrenmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung der Abwasserkanäle.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, das Handlungskonzept so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert in Blöcken durchgeführt werden. Bürger können hierdurch die Entlastungswirkung als Schub erleben. Das ist besser, als einzelne, verstreute Maßnahmen, die sich zwar nach und nach zu einem Gesamtkonzept zusammenfügen, für den Bürger aber keinen hörbaren Qualitätssprung bringen.



Zur glaubhaften Umsetzung gehört aber auch ein konstruktives kommunales Klima. Man muss die Durchführung und Umsetzung einer Lärminderungsplanung aus politischer Überzeugung wollen und nicht nur, um EU-Formalien pflichtgemäß auf dem Mindeststandard zu erfüllen oder bei Fördermitteln bevorzugt behandelt zu werden.



3. LÄRMMINDERUNG DURCH LEISE FAHRWEISE

Neben der Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann auch jeder einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten.

Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß), wann und wo immer dies möglich ist, zu nennen. Der Umstieg vom MIV auf öffentliche Verkehrsmittel kann durch die Nutzung bzw. Einführung von Jobtickets erleichtert werden. Darüber hinaus kann sich, gerade auch für Wege zum Arbeitsplatz, die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride und Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die gelegentliche Nutzung von Car Sharing zur Lärminderung bei, wenn die Nutzung eines Pkw unverzichtbar ist. Die Studie "Mobilität in Deutschland" belegt eine Trendwende: Von 2002 bis 2008 hat die Zahl der Wege mit dem Fahrrad um 17 %, mit Bus und Bahn um 14 % und zu Fuß um 6 % zugenommen. Die Zahl der Wege mit dem Auto stagniert dagegen.

Wenn ein Pkw benutzt werden muss, führt eine umweltschonende Fahrweise zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Eine vorausschauende, stetige und niedertourige Fahrweise reduziert den Vorbeifahrtpegel um 10 bis 25 dB. Dadurch wird auch der Kraftstoffverbrauch verringert und damit Geld gespart. Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter warmlaufen lassen anstelle des Eiskratzers können häufig in der Öffentlichkeitsmitwirkung genannte Belästigungen reduzieren.

Eine weitere Maßnahme, die ohne viel Aufwand Wirkung erzielen kann, ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und schont damit nicht nur die Reifen, sondern verringert auch die Rollgeräusche bei Geschwindigkeiten über 50 km/h. Beim Kauf von neuen Reifen sollten möglichst leise gewählt werden. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute, man muss nur danach fragen.

Nach der aktuellen VCD Auto-Umweltliste haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es macht also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Der Kauf eines nahezu geräuschlosen Elektro-Fahrzeugs bietet in den nächsten Jahren keine Alternative. Wenn die Bundesregierung anstrebt, bis zum Jahr 2020 etwa 1 Mio. Elektro-Fahrzeuge am Markt zu platzieren, dann wäre das immer noch ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von zwei Prozent. Hemmend ist vor allem die geringe Reichweite einer Batterieladung (etwa 70 km). Leistungsfähigere Batterien sind frühestens in fünf Jahren zu erwarten.

Die Beispiele zeigen, dass auch die Bürger mit ihrem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen können und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Jeder einzelne Beitrag mag vielleicht gering erscheinen, doch in der Summe ergibt sich ein ganz erhebliches Potenzial, zusammen mit den zu ergreifenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.



B. LÄRMAKTIONSPLAN

1. BESCHREIBUNG DES BALLUNGSRAUMS, DER HAUPTVERKEHRSSTRÄßEN, DER HAUPTEISENBAHNEN ODER DER GROßFLUGHÄFEN UND ANDERER LÄRMQUELLEN

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. In der ersten Stufe werden Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern betrachtet. In Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden.

Die Stadt Brühl mit 44.491 Einwohnern (31. Dezember 2008) liegt im südlichen Bereich der niderrheinischen Bucht und ist Teil der rheinischen Stadtlandschaft im Großraum Köln/ Bonn. Die 36 km² große Stadtfläche ist fast quadratisch, wird im Norden durch den südlichen Kölner Stadtteil Meschenich, im Westen durch den Erholungspark Kottenforst-Ville, im Süden durch den Rheindorfer Bach und im Osten durch die A 553 begrenzt. Zu ihren Nachbargemeinden existieren weite Grün-, Acker- und Waldflächen. Nächstes Oberzentrum ist Köln.

Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Brühl muss in der ersten Stufe der Lärminderungsplanung gemäß den strategischen Lärmkarten des LANUV vier Abschnitte mit mehr als 16.400 Kfz/Tag untersuchen:

- A 553 - auf der gesamten Länge im Stadtgebiet,
- L 183 - Römerstraße auf dem Abschnitt zwischen Euskirchener Straße und Theodor-Heuss-Straße,
- L 150 Kerkrader Straße von Kölnstraße bis Stadtgrenze,
- L 194 - Kölnstraße von Renault-Nissan-Straße bis A 553.

Für die betroffenen Abschnitte wurden vom LANUV strategische Lärmkarten erstellt, die im Internet zu finden sind.

Die Stadt Brühl hat sich entschlossen, die 2. Stufe der Lärmkartierung gleichzeitig zu bearbeiten. Überwiegend sind klassifizierte Straßen und in der 2. Stufe nur wenige Abschnitte auf städtischen Straßen betroffen. Das Land Nordrhein-Westfalen meldete zum 31. Dezember 2008 für die zweite Stufe der Lärminderung nur Bundes- und Landesstraßen und somit keine Kreis- und Stadtstraßen an die EU. Dies hat zur Folge, dass für Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/Tag ein Lärmaktionsplan zu prüfen ist, für die übrigen Straßen mit vergleichbaren Verkehrs- und damit auch Lärmbelastungen jedoch nicht. Eine Beschränkung auf ein solches Vorgehen kann nicht empfohlen werden, da Lärm überall gleich schädlich ist. Dies ist auch politisch dem Bürger nicht zu vermitteln. Die Stadt Brühl als zuständige Behörde hat sich deshalb entschieden, über die Mindestanforderungen des Lärmaktionsplans hinaus auch die Kreis- und Gemeindestraßen mit entsprechenden Verkehrsbelastungen in der zweiten Stufe zu betrachten.

Für die Beurteilung, welche Straßen und Schienenwege in der zweiten Stufe zu betrachten sind, standen die nachfolgend aufgeführten Unterlagen zur Verfügung:

- Belastungen im Analyse-Null-Fall aus dem Verkehrsentwicklungsplan Rhein-Erft-Kreis,
- Kfz-Verkehrsbelastungen Hauptverkehrsstraßennetz Brühl - Analyse 2003 (R+T),



- Ergebnis der Dauerzählstellen an klassifizierten Straßen aus dem Jahr 2005 (Landesbetrieb Straßen),
- ergänzende Zählungen der Stadt Brühl mit einem Zählgerät im Herbst 2008.

Mit diesen Unterlagen lassen sich für die zweite Phase folgende Verkehrswege mit mehr als 8.200 Kfz/Tag identifizieren:

- B 265 - Luxemburger Straße im Stadtgebiet,
- L 183 - Römerstraße von Konrad-Adenauer-Straße bis nördliche Stadtgrenze,
- L 183 - Alte Bonnstraße in der gesamten Länge,
- L 184 - Theodor-Heuss-Straße - Konrad-Adenauer-Straße - Comesstraße - Rheinstraße,
- K 7 - Renault-Nissan-Straße von Bremer Straße - Bergerstraße - Otto-Wels-Straße bis Bonnstraße,
- Kölnstraße von Renault-Nissan-Straße bis Comesstraße,
- Kaiserstraße von Kölnstraße bis Richard-Bertram-Straße.

Nur im VEP Rhein-Erft-Kreis werden 8.200 Kfz/Tag auf folgenden Straßen überschritten:

- L 194 - Euskirchener Straße von Am Hüldeberg bis südliche Stadtgrenze,
- Renault-Nissan-Straße westlich der Bahnlinie.

Knapp unter 8.200 Kfz/Tag, aber über 7.000 Kfz/Tag liegen folgende Straßenabschnitte:

- Renault-Nissan-Straße westlich Bremer Straße,
- Kaiserstraße von Richard-Bertram-Straße bis Römerstraße,
- Pingsdorfer Straße von Römerstraße bis Bonnstraße,
- L 194 - Euskirchener Straße von Alte Bonnstraße bis südliche Stadtgrenze.

Die "grenzwertigen" Straßen mit (zu erwartenden) Belastungen von mehr als 7.000 Kfz/Tag, sollen auch in die Betrachtung der zweiten Stufe einbezogen werden. Unter anderem kann es sein, dass die Verkehrsmengen bis 2013 angesichts möglicher Entwicklungen (z. B. im Phantasialand) nicht doch über 8.200 Kfz/Tag liegen:

- ergänzende Straßenabschnitte - Renault-Nissan-Straße, Kaiserstraße,
- angrenzende Wohnbebauung vorhanden - Euskirchener Straße zwischen Autobahnanschluss Brühl-Süd und Am Hüldeberg und die Bergerstraße,
- eventuelle verkehrliche/städtebauliche Entwicklungen - westliche Otto-Wels-Straße,
- eine Hauptzufahrt zur Innenstadt - Pingsdorfer Straße – Uhlstraße bis Bonnstraße (Prognosen gehen davon aus, dass die Belastung 2013 knapp unter 8.000 Kfz/Tag liegen wird).

Alle übrigen Straßen liegen deutlich unter 7.000 Kfz/Tag, so dass mit dieser Entscheidung in der zweiten Stufe des Lärmaktionsplans alle relativ stark verkehrs- und lärmbelasteten Straßenabschnitte untersucht werden.

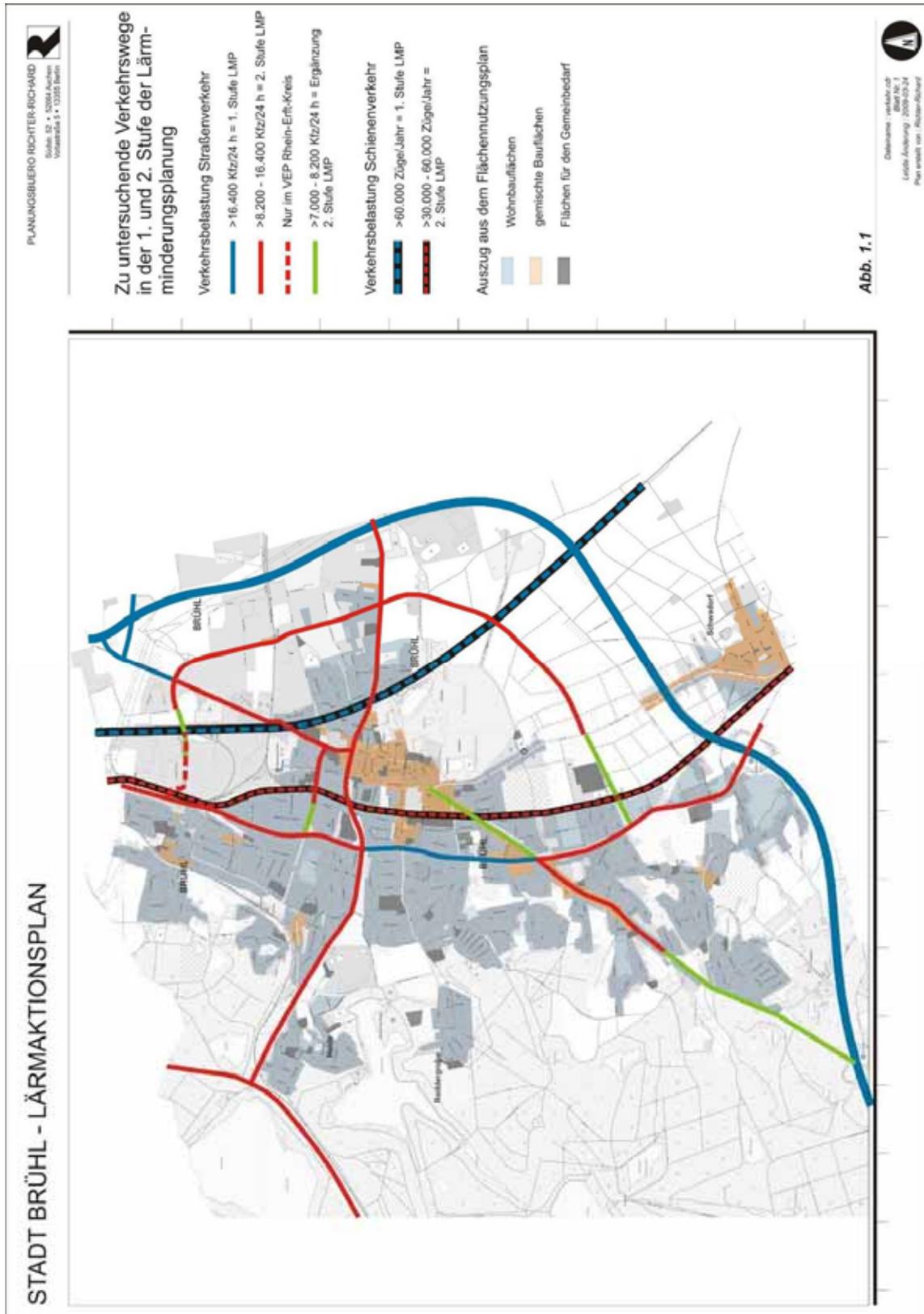


Abbildung 1.1: Betrachtete Straßen(-achsen)



Haupt Eisenbahnen

Die von Nord nach Süd durch das Stadtgebiet verlaufende Eisenbahnstrecke Köln – Bonn ist mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr belastet. Sie ist auf dem gesamten Abschnitt im Stadtgebiet zu betrachten.

Die Eisenbahnstrecke Richtung Trier ist nach heutigem Ermessen nicht kartierungspflichtig, da sie voraussichtlich unter 30.000 Zügen/Jahr liegt. Die Anzahl der Personenzüge ist aus dem Fahrplan bekannt und liegt weit unter 30.000. Als Unbekannte ist die Anzahl der Güterzüge/Jahr zu sehen.

Als Schienenweg ist zudem laut VRS-Fahrplan 2007/2008 in der zweiten Stufe die Stadtbahnstrecke Köln – Bonn im gesamten Stadtgebiet zu betrachten. Straßenbahnen sind in Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht zu kartieren. Die Stadtbahnlinie wird jedoch nach der Eisenbahnbetriebsordnung betrieben, so dass davon auszugehen ist, dass sie den Eisenbahnen zuzurechnen und damit kartierungspflichtig ist. Auch sonst gilt hier, dass die feinsinnige Unterscheidung zwischen Eisenbahn- und Straßenbahnbetriebsordnung keinen "anderen" Lärm erzeugt und die Glaubwürdigkeit gegenüber dem Bürger gewahrt werden sollte. Die geplante Zweigleisigkeit bis zur Otto-Wels-Straße wurde beachtet.

Großflughäfen

Der Flughafen Köln/Bonn hat entsprechend den strategischen Lärmkarten des Flughafens keine Auswirkungen auf das Stadtgebiet.

Im Umfeld der Stadt Brühl befinden sich keine weiteren zu betrachtenden Großflughäfen. Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze fallen nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie.

Andere Lärmquellen

Gewerbelärm von sog. IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ist außerhalb der Ballungsräume nicht zu betrachten, sind aber in Brühl auch nicht anzutreffen.

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.



2. ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt der § 47e BImSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen betätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Brühl
Uhlstraße 3 (Rathaus)
50321 Brühl

Ansprechpartner:

FB Bauen und Umwelt
Frank Ohlmeyer
Tel. 02232/79-5141
Fax 02232/79-5190
E-Mail fohlmeyer@bruehl.de

Internet www.bruehl.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 62 012

Der Lärmaktionsplan ist von der Gemeinde an das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKUNLV / vorher: Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – MUNLV) zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7), das wiederum die Informationen an die EU-Kommission weiterleitet.



3. DER RECHTLICHE HINTERGRUND

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (ABl. EG vom 18. Juli 2002 Nr. L 189 S. 12) ist mit den §§ 47a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG stellen die gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden auf der Grundlage der gemäß § 47c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit den Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Mit der Verabschiedung der EG-Umgebungslärmrichtlinie im Juli 2002 sowie deren Umsetzung in nationales Recht im Juni 2005 hat das Lärmschutzrecht eine deutliche Aufwertung erfahren. Dies betrifft auch die Aufstellung von Lärmaktionsplänen (§ 47d BImSchG). Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

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

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Gemeinden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, "dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

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

- "Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,
- Benennung der zuständigen Behörde,
- Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,
- Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7 ULR,

- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-
rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse,
Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnis-
se des Lärmaktionsplans."*

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

Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden klassifizierten Straßen (Lärmsanierung) nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien richtet. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL-97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln und bewerten sind. Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen, insbesondere wann die betroffenen Gebäude errichtet worden sind.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. es wird auf die RLS-90 verwiesen.

Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Die Bewertung der Ergebnisse der Strategischen Lärmkarten hinsichtlich des Lärmaktionsplans kann daher nur von den jeweiligen Gemeinden vorgenommen werden. Der Baulastträger übernimmt die Prüfung der Lärmsituation im Rahmen der für die Straßenbauverwaltung geltenden RLS-90.

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

Grundlage der von den Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionspläne sind die Regelungen des §§ 47 a-f BImSchG. Die lärmtechnischen Berechnungen erfolgen nach der Vorläufigen Berechnungs-



methode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), die an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. Für die Umsetzung der Maßnahmen gelten jedoch unverändert die nationalen Rechenvorschriften (z. B. RLS 90 oder Schall 03).

Der Baulastträger übernimmt die Prüfung der Lärmsituation im Rahmen der für die Straßenbauverwaltung geltenden RLS-90. Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night} wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durchgeführt.

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I Nr. 56 S. 2550) heranzuziehen.

4. GELTENDE GRENZWERTE GEMÄß ARTIKEL 5 ULR

Auf nationaler Ebene existieren bislang keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für die Beurteilung von Lärmimmissionen im Verkehrsbereich gibt es verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte, die in Abhängigkeit von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und der Tageszeit definiert sind. Die nachfolgende Unterteilung gibt einen Überblick über die Regelungen bezüglich der Geräuschimmission des Straßen- und Schienenverkehrs:

- Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) sind Immissionsgrenzwerte in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auf Grundlage der §§ 41-43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) festgelegt.
- Richtwerte für die nachträgliche Minderung der Lärmbelastung an bestehenden Verkehrswegen (Lärmsanierung) sind in die "Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSch-R97) integriert.
- Die DIN 18005-1 enthält schalltechnische Orientierungswerte, deren Einhaltung im Zuge der städtebaulichen Planung anzustreben sind.

Im Runderlass des MUNLV NRW zum Lärmaktionsplan vom 7. Februar 2008 werden als Auslöseschwellen die Pegel $L_{den} > 70$ dB(A) oder $L_{night} > 60$ dB(A) genannt. Es bleibt im Ermessen der zuständigen Behörden, also der Gemeinden, strengere als die genannten Kriterien zu verwenden.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden in der Regel unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. [1] Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004 [2] und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005 [3] auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Welt-Gesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in seinen Night Noise Guidelines auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Es werden als kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösewerte Immissionspegel von $L_{den} = 65$ dB(A) und $L_{night} = 55$ dB(A) vorgeschlagen.
- Als mittelfristiges Umwelthandlungsziel zur Minderung erheblicher Belästigung schlägt das UBA Auslösekriterien von 60/50 dB(A) und
- als langfristiges Handlungsziel von 55/45 dB(A) vor.

Die Stadt Brühl orientiert sich an dem kurzfristigen Handlungsziel des Umweltbundesamtes mit Auslösewerten von 65/55 dB(A), bei deren Überschreitung und dauerhafter Exposition gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen nicht auszuschließen sind. Die Stadt Brühl geht damit über den im Runderlass des MUNLV NRW zum Lärmaktionsplan vom 7. Februar 2008



empfohlenen Mindeststandard von 70/60 dB(A) hinaus. Diese Auslösewerte werden dem Vorschlag des Umweltbundesamtes folgend mittelfristig, also für den Umsetzungsrahmen von 2013 bis 2018, beibehalten.

Aus einer Überschreitung der von der Gemeinde festgelegten Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Ein Rechtsanspruch für Betroffene auf bestimmte Lärminderungsmaßnahmen lässt sich daraus nicht ableiten.

Lärmbelästigungen sind mit den strategischen Lärmkarten kaum zu ermitteln, denn hier spielt die persönliche Einstellung zu Lärmquellen und Verursachern eine erheblich größere Rolle als bei den Belastungen. Weitere Einflussfaktoren sind eine individuell unterschiedliche Lärmempfindlichkeit, die persönlich als solche wahrgenommene Möglichkeit, sich vor Geräuschen schützen zu können, und nicht zuletzt die Frage, ob Behörden genug gegen den Lärm unternehmen.

Hinweise auf belästigenden Lärm sind vor allem in der Phase der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zu erwarten. Erfahrungsgemäß geht das Spektrum der Hinweise weit über den Regelungsgegenstand des Lärmaktionsplans hinaus (z. B. laute Musikanlagen in Fahrzeugen, Veranstaltungslärm, Glascontainern, Laubbläser, Nachbarschaftslärm). Es ist aber für den Planungsprozess wichtig, solche Beschwerden ernst zu nehmen. Hierdurch kann die Gemeinde Glaubwürdigkeit erlangen. Denn bereits ein glaubwürdig betriebener Lärmaktionsplan ist für sich genommen ein psychologisch wichtiger Schritt, die subjektiv empfundenen Lärmprobleme vor Ort zu verringern.

Das Eingehen auf Lärmbeschwerden bedeutet nicht, den Lärmaktionsplan aufblähen zu müssen. Es reicht häufig aus, den Belästigten geeigneten Wege aufzuzeigen, mit denen etwas gegen den Lärm unternommen werden kann. Dazu zählt eine Information über Verantwortlichkeiten genauso wie die Bereitstellung von gesetzlichen Grundlagen. Das schließt das klare Bekenntnis ein, dass nicht alles einer staatlichen Aufsicht und Regelung unterliegen kann.

Empfohlen wird die Einrichtung eines Lärmmanagements in der Verwaltung, das bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans etabliert ist.

5. ZUSAMMENFASSUNG DER DATEN AUS DEN LÄRMKARTEN

Zum Zeitpunkt der Berechnung der strategischen Lärmkarten durch das LANUV im Jahr 2007 standen für das Stadtgebiet Brühl noch keine digitalen Flurkarten zur Verfügung. Deshalb blieben bei der Berechnung der strategischen Lärmkarten durch das LANUV entlang der L 183 (Römerstraße – Alte Bonnstraße) und entlang der Eisenbahnstrecke Lärmschutzeinrichtungen sowie Baukörper, die ebenfalls eine Lärmschutzfunktion für dahinter liegende Gebäude übernehmen, unberücksichtigt. Dies ist auch der Grund, weshalb keine Zahlen der lärmbelasteten Wohnungen und betroffenen Anwohner ermittelt bzw. geschätzt wurden. Nachdem das ALK nun digital vorliegt, wurden die strategischen Lärmkarten im Zuge der Aufstellung des Lärmaktionsplans durch das Ingenieurbüro für Schallschutz neu berechnet (siehe Kap. 6).

Die Daten der strategischen Lärmkarten werden im Folgenden in einem abschichtigen Verfahren untersucht, um die Schwerpunkte der Lärmbelastung durch den Straßen- und Schienenverkehr und somit die Bereiche mit vordringlichem Handlungsbedarf zu identifizieren. Um Bereiche starker Lärmbelastung abzugrenzen, werden zunächst die Straßen(-abschnitte) aus der Lärmkartierung identifiziert, die an den Fassaden Werte oberhalb der Prüfwerte von 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) für den L_{night} aufweisen. Für diese Streckenabschnitte wird anschließend geprüft, ob Nutzungen vorliegen, die für den dauernden Aufenthalt von Menschen vorgesehen sind oder eines besonderen Schutzes bedürfen (z. B. Wohngebiete, Krankenhäuser).

5.1 Straßenverkehr

Die aktuellen strategischen Lärmkarten für den Straßenverkehr mit den Isophonen-Bändern für den L_{den} und den L_{night} zeigen die Abbildungen 5.1 und 5.2. Die Isophonen stellen Linien gleichen Schallpegels dar, die für die Gebäude außerhalb in 4,00 m Höhe über Gelände berechnet wurden.

Folgende Straßenabschnitte weisen Pegel über dem Auslösewert von >65 dB(A) für den L_{den} an den Fassaden auf, die wegen der größeren Genauigkeit den VBEB-Daten und nicht den VBUS-Daten entnommen wurden:

A 553	Stadtgebiet Brühl,
B 265	Luxemburger Straße,
L 183	Knotenpunkt Römer Straße/ Renault-Nissan-Straße bis A 553, Anschlussstelle Brühl/ Bornheim,
L 184	Knotenpunkt Luxemburger Straße/ Theodor-Heuss-Straße bis Anschlussstelle A 553 Brühl-Ost,
L 194	Knotenpunkt Kölnstraße/ Brühler Landstraße (K 31) bis Anschlussstelle A 553 Brühl-Süd,
K 7	Knotenpunkt Römerstraße/ Renault-Nissan-Straße bis Knotenpunkt Alte Bonner-Straße/ Otto-Wels-Straße,
Kaiserstraße	Knotenpunkt Römerstraße/ Kaiserstraße bis Knotenpunkt Kölnstraße/ Kaiserstraße,
Kerkrader Straße	Knotenpunkt Kölnstraße/ Kerkrader Straße bis Stadtgrenze.



Diese Straßenabschnitte gelten im Grundsatz auch für den L_{night} .

Alle berechneten Straßen mit angrenzenden empfindlichen Nutzungen weisen Lärmpegel >65 dB(A) ganztags und >55 dB(A) nachts an den angrenzenden Gebäuden auf. Zur Prioritäten-
setzung oder zur Einschätzung, welche straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in Betracht kommen können, ist eine Auswertung der Abschnitte über 70 dB(A) für den L_{den} sinnvoll:

- L 183 Römerstraße von Kurfürstenstraße bis Freiherr-vom-Stein-Straße,
- L 183 Römerstraße von Clemens-August-Straße bis Liblarer Straße,
- L 184 Heinrich-Esser-Straße – Comesstraße – Rheinstraße von Kurfürstenstraße bis Bergerstraße,
- L 194 Kölnstraße, Rondorfer Straße bis Comesstraße,
- L 194 Euskirchener Straße von Kirchgasse bis Wehrbachweg,
- die A 553 belastet die Wohnbebauung der querenden Bonnstraße und dem parallel zur Autobahn verlaufenden Grüner Wegs.

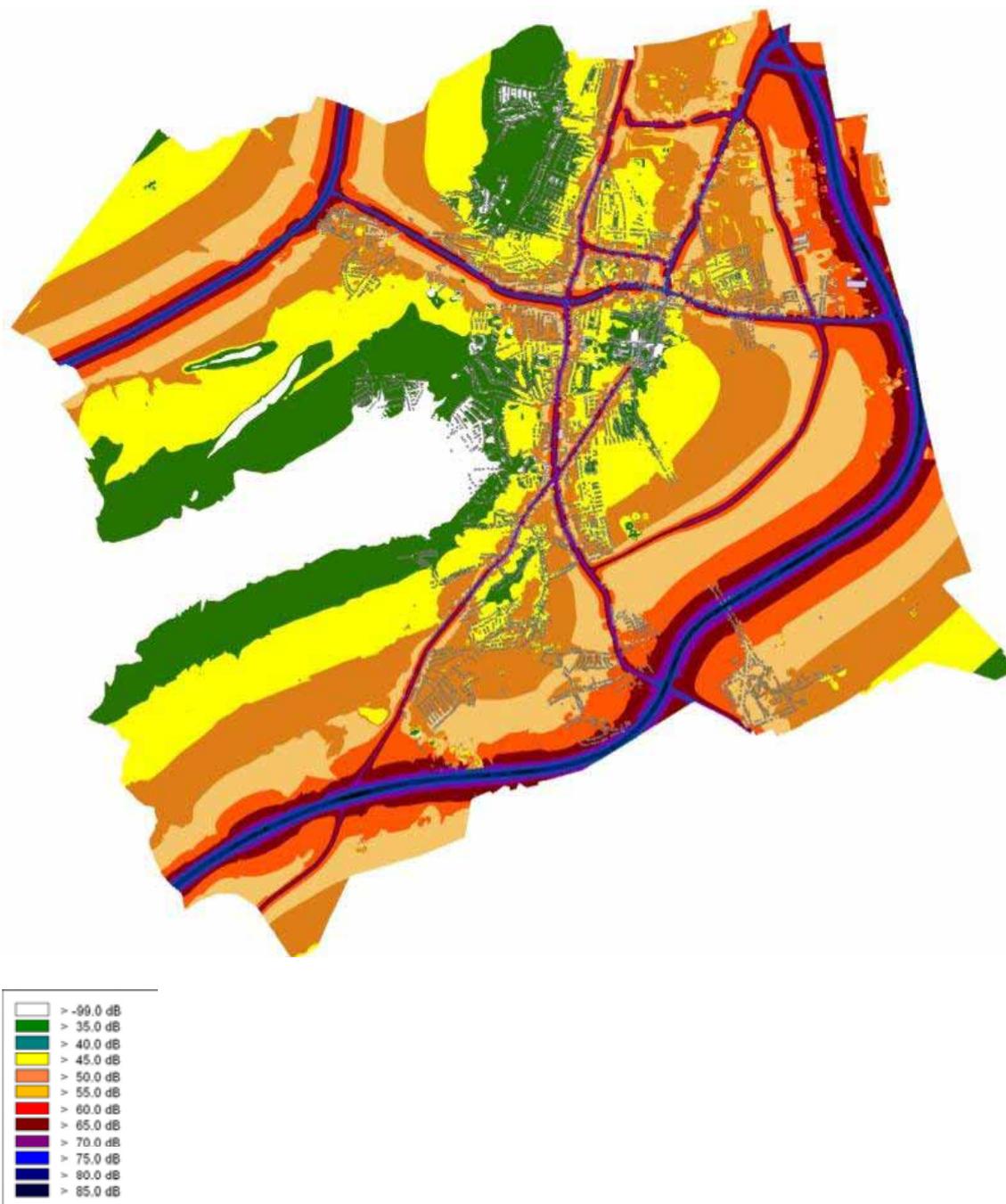


Abbildung 5.1: L_{den} Straße

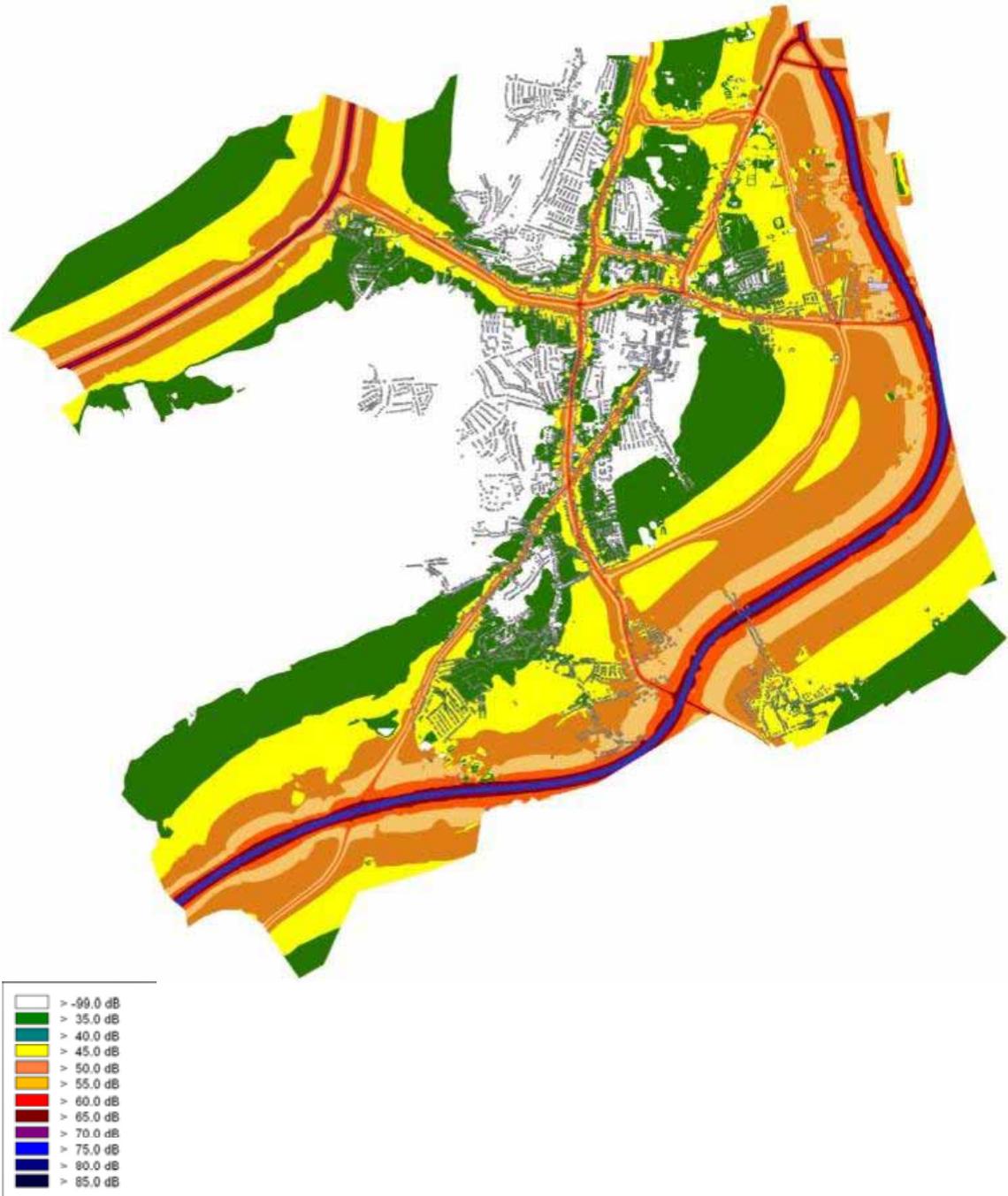


Abbildung 5.2: L_{night} Straße

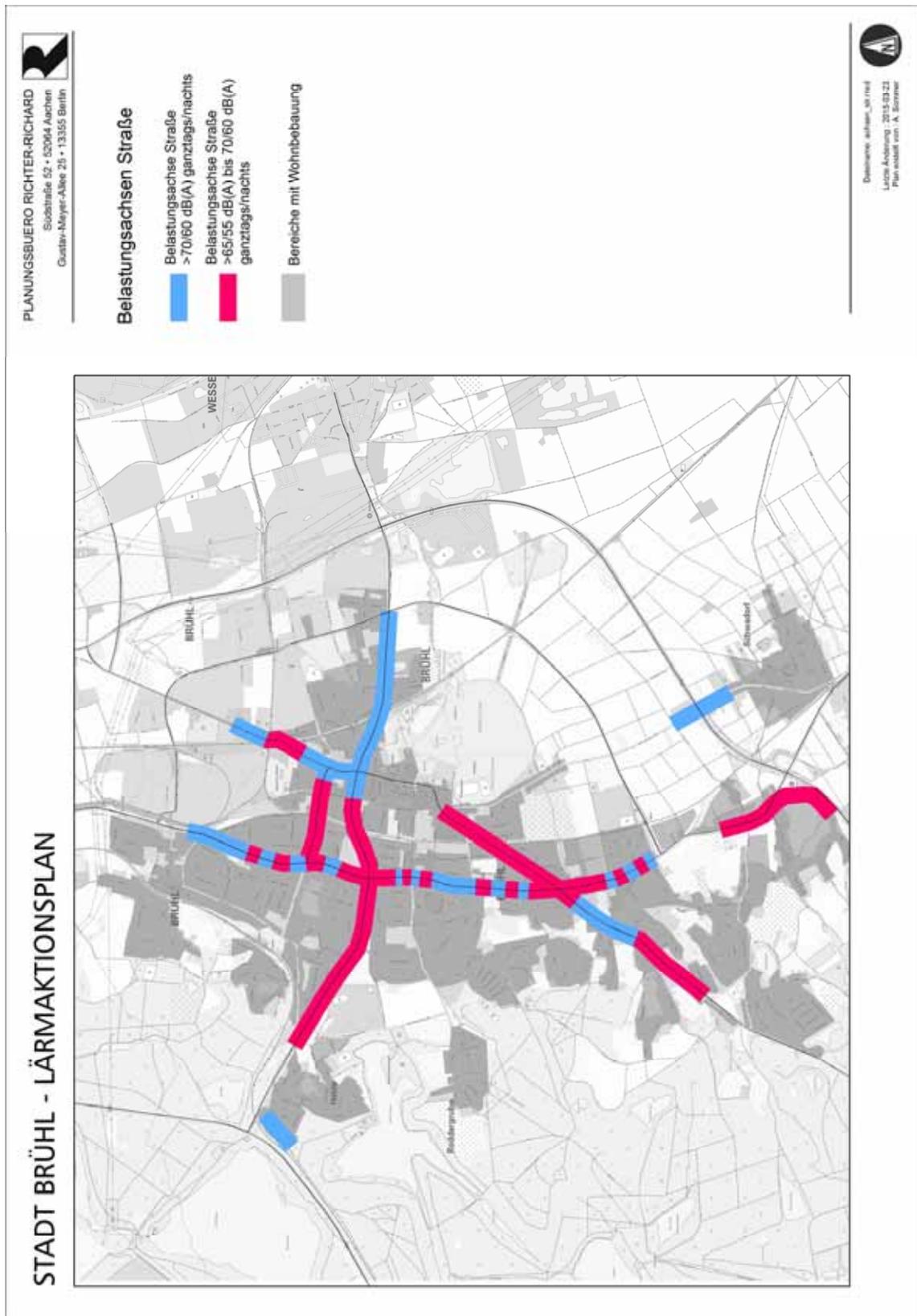


Abbildung 5.3: Belastungsachsen Straße



5.2 Schienenverkehr

5.2.1 Schienenwege des Bundes

Das EBA hat im November 2014 die strategischen Lärmkarten vorgelegt und erklärt, auf Basis dieser Lärmkarten 2015/16 einen Lärmaktionsplan für die Schienenwege des Bundes aufzustellen und die Öffentlichkeit hieran zu beteiligen.

Die strategischen Lärmkarten sind nachfolgend beigefügt.

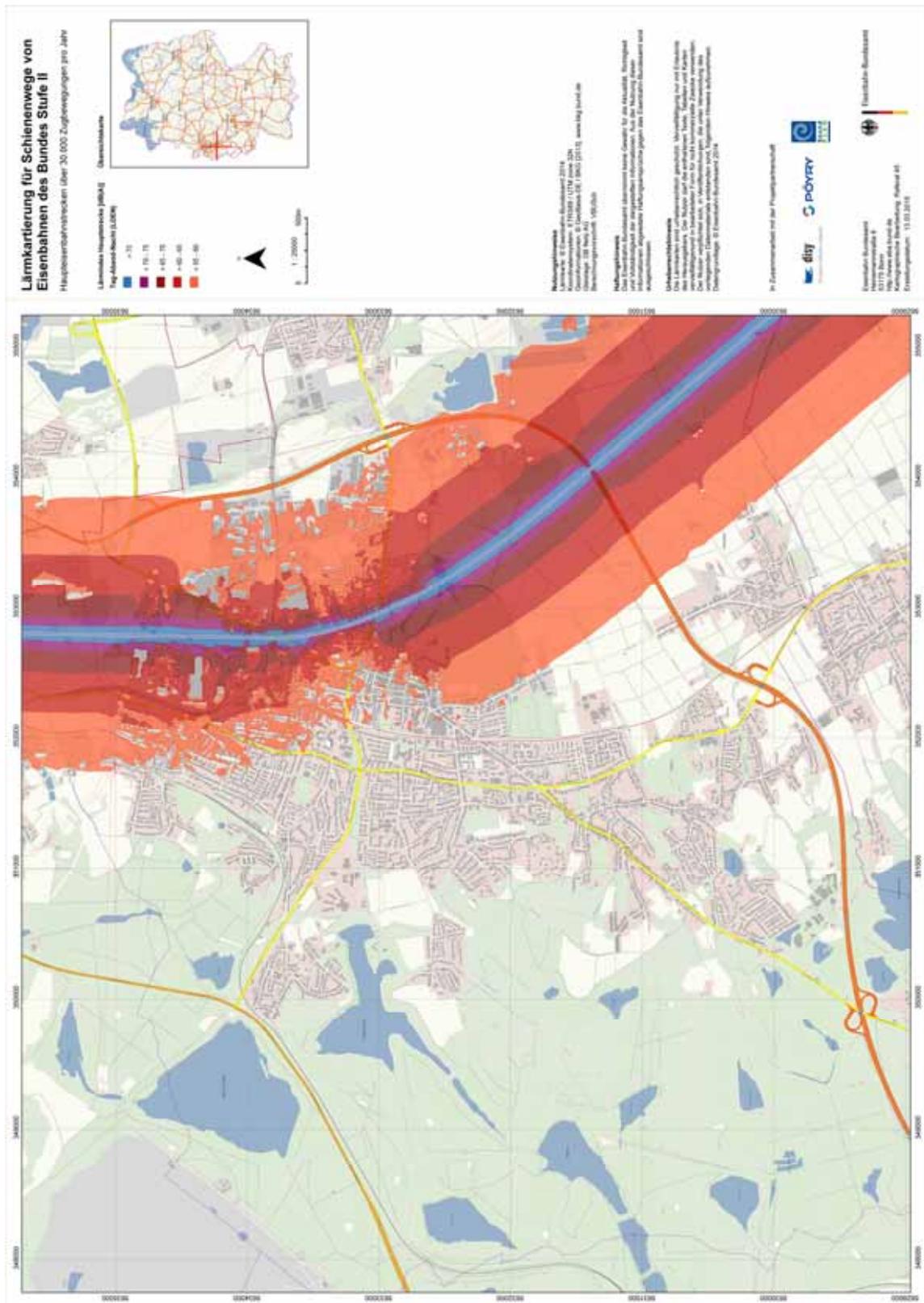


Abbildung 5.4: Strategische Lärmkarte Schienenwege des Bundes L_{den}

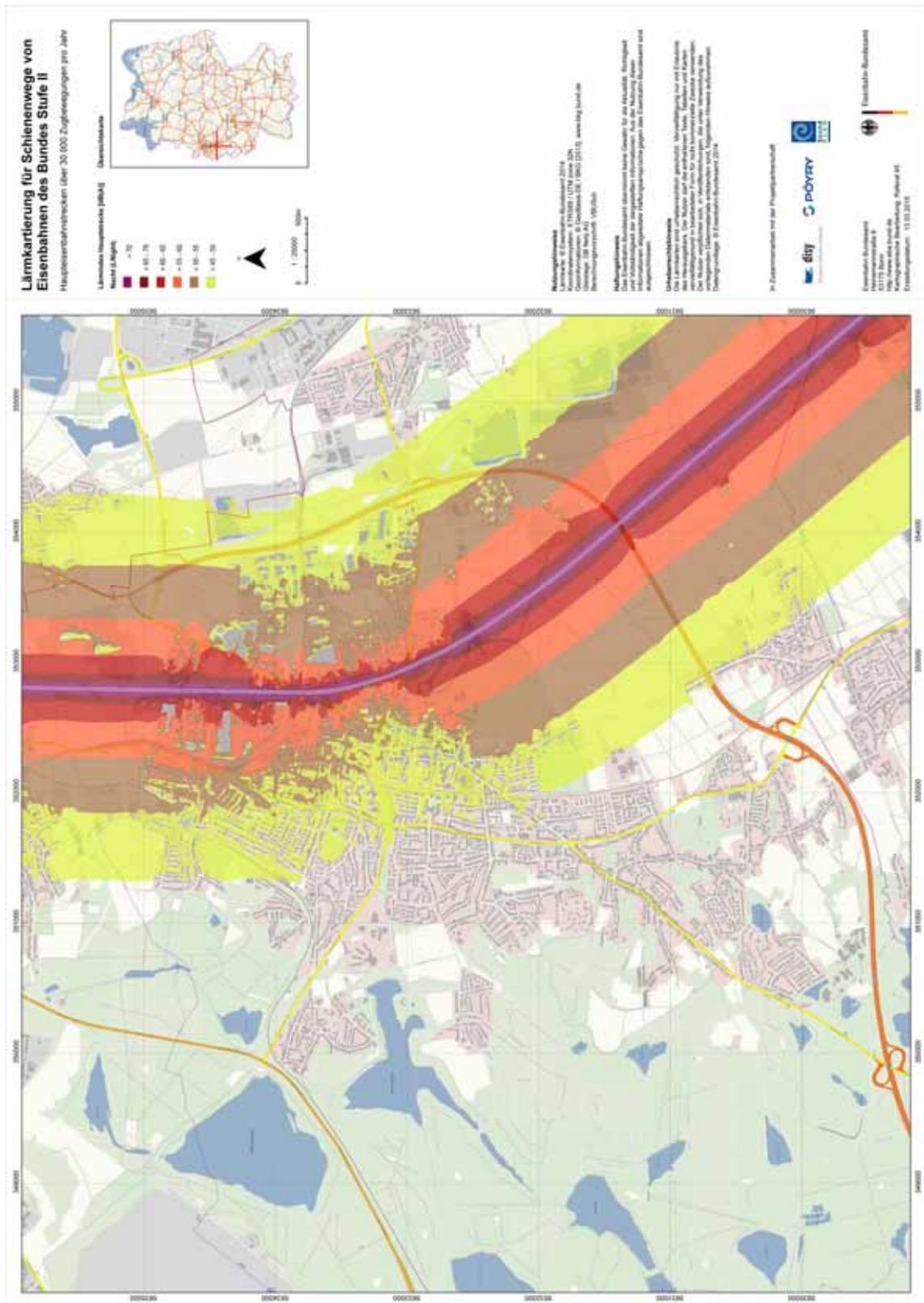


Abbildung 5.5: Strategische Lärmkarte Schienenwege des Bundes L_{night}



5.2.2 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Stadtbahn)

Die strategischen Lärmkarten für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurden vom LANUV für die Strecke der Stadtbahnlinie 18 berechnet (siehe nachfolgende Abbildungen).

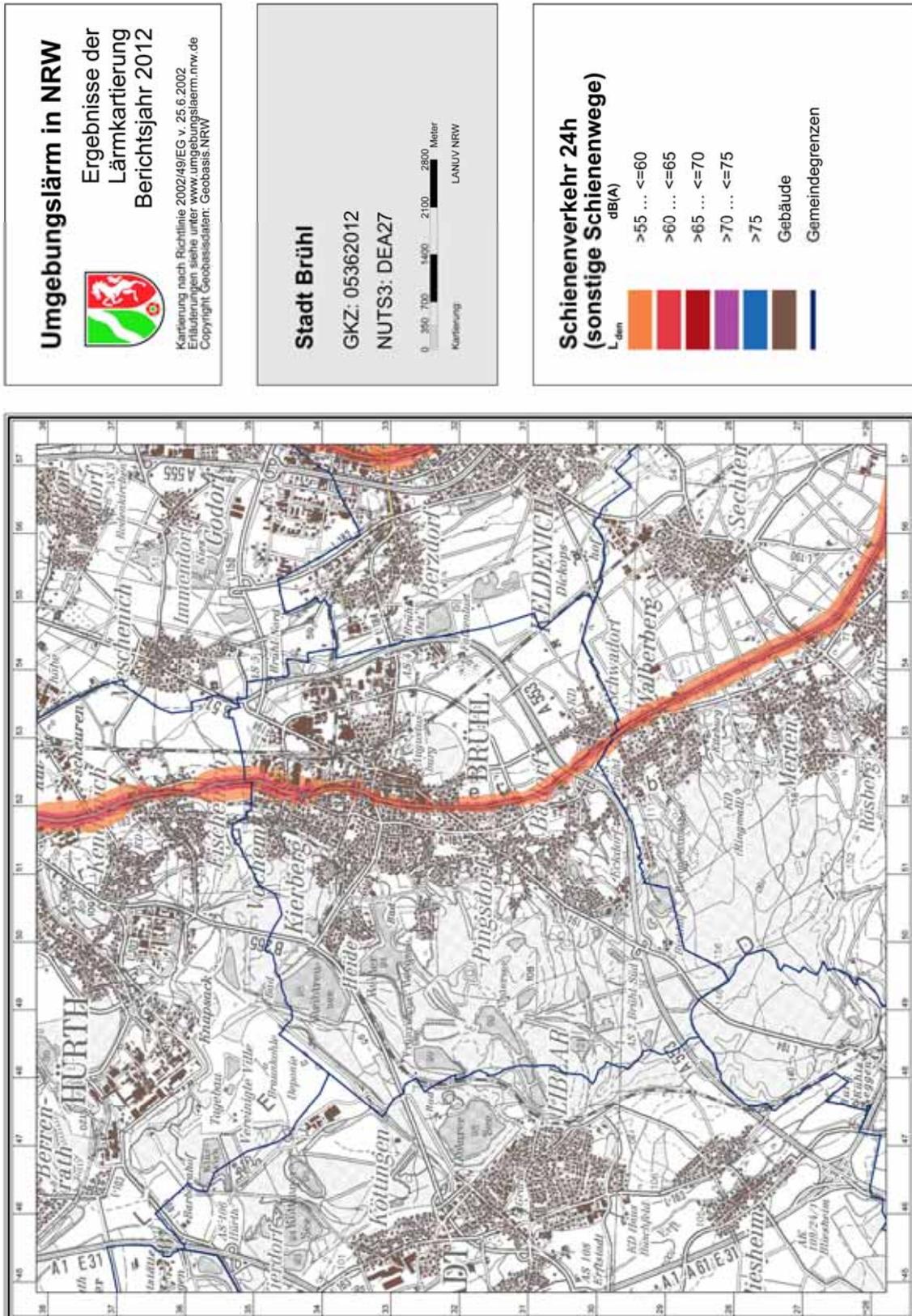


Abbildung 5.6: Strategische Lärmkarte NE-Bahnen (Stadtbahn) L_{den}

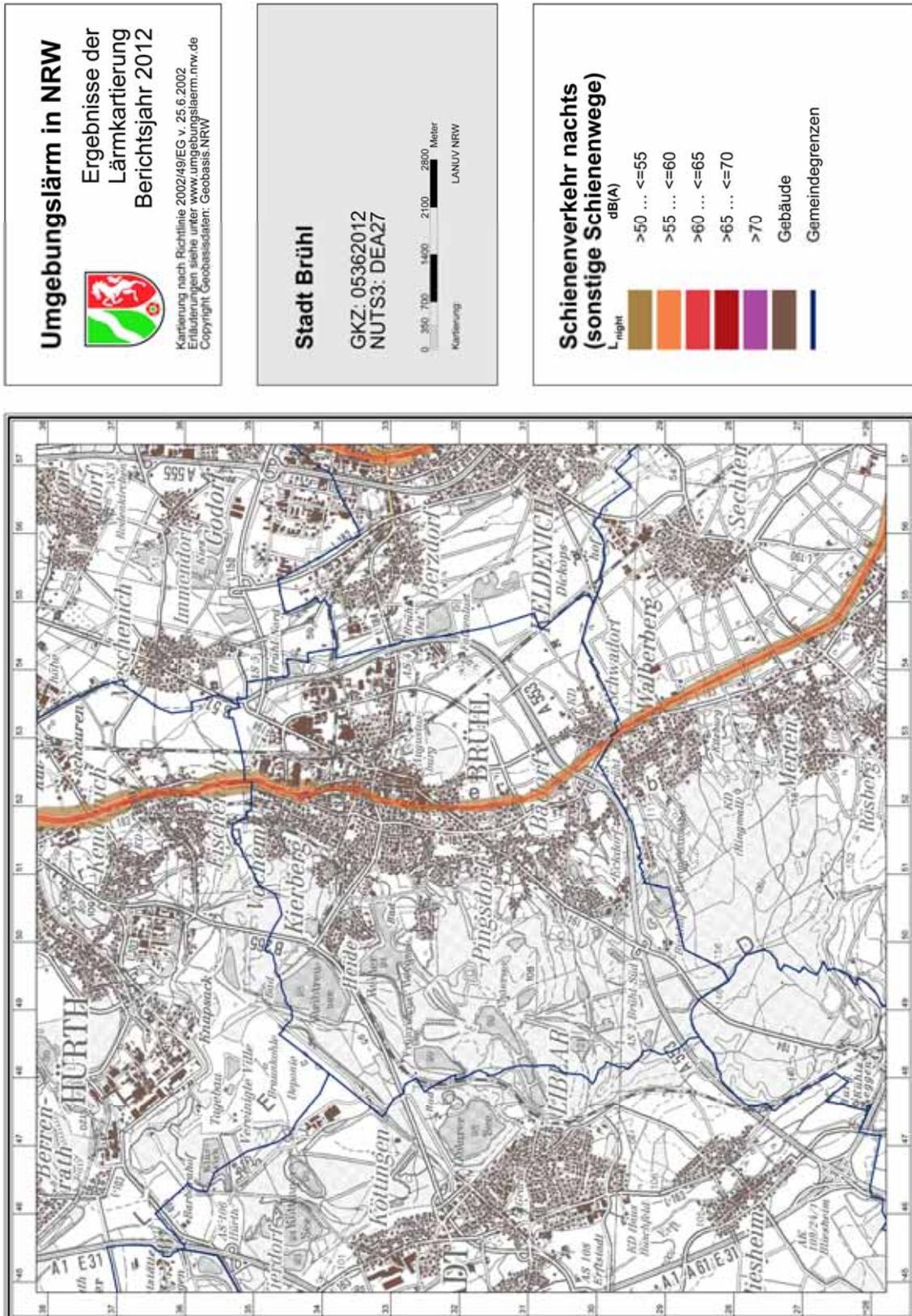


Abbildung 5.7: Strategische Lärmkarte NE-Bahnen (Stadtbahn) L_{night}



Folgende Streckenabschnitte weisen Pegel über dem Auslösewert von >65 dB(A) für den L_{den} und > 55 dB(A) für den L_{night} an den Fassaden auf, die wegen der größeren Genauigkeit den VBEB-Daten und nicht den VBUSch-Daten entnommen wurden:

- Auf Grundlage der EU-konformen Berechnungsmethoden (VBUSch) werden bei den Ganztags- wie auch bei den Nachtpegeln werden die Auslösewerte, teilweise mit Werten über 70/60 dB(A), durchgängig entlang der gesamten Bahnstrecke überschritten.
- Nach nationalem Recht ist jedoch als Berechnungsmethode die Schall 03 anzuwenden. Danach gilt für den Bestand an Schienenwegen ein Schienenbonus von 5 dB(A). Bringt man diesen Wert in Ansatz, so werden bis auf zwei Teilabschnitte bei den Ganztagspegeln die Auslösewerte im Zehntelbereich eingehalten.
- Nachts bestehen allerdings fast durchgehend Überschreitungen der Auslösewerte von bis zu 2 dB(A) auf den Abschnitten zwischen Stichweg Römerstraße im Norden und Konrad-Adenauer-Straße, sowie zwischen Balthasar-Neumann-Platz und der schienennahen Bebauung in Höhe Südfriedhof.
- Ganztags wie nachts sehr hoch belastet (über 70/60 dB(A)) sind die Gebäude im Bereich der Bahnübergänge Kurfürstenstraße, Kaiserstraße und Pingsdorfer Straße (nördlich).

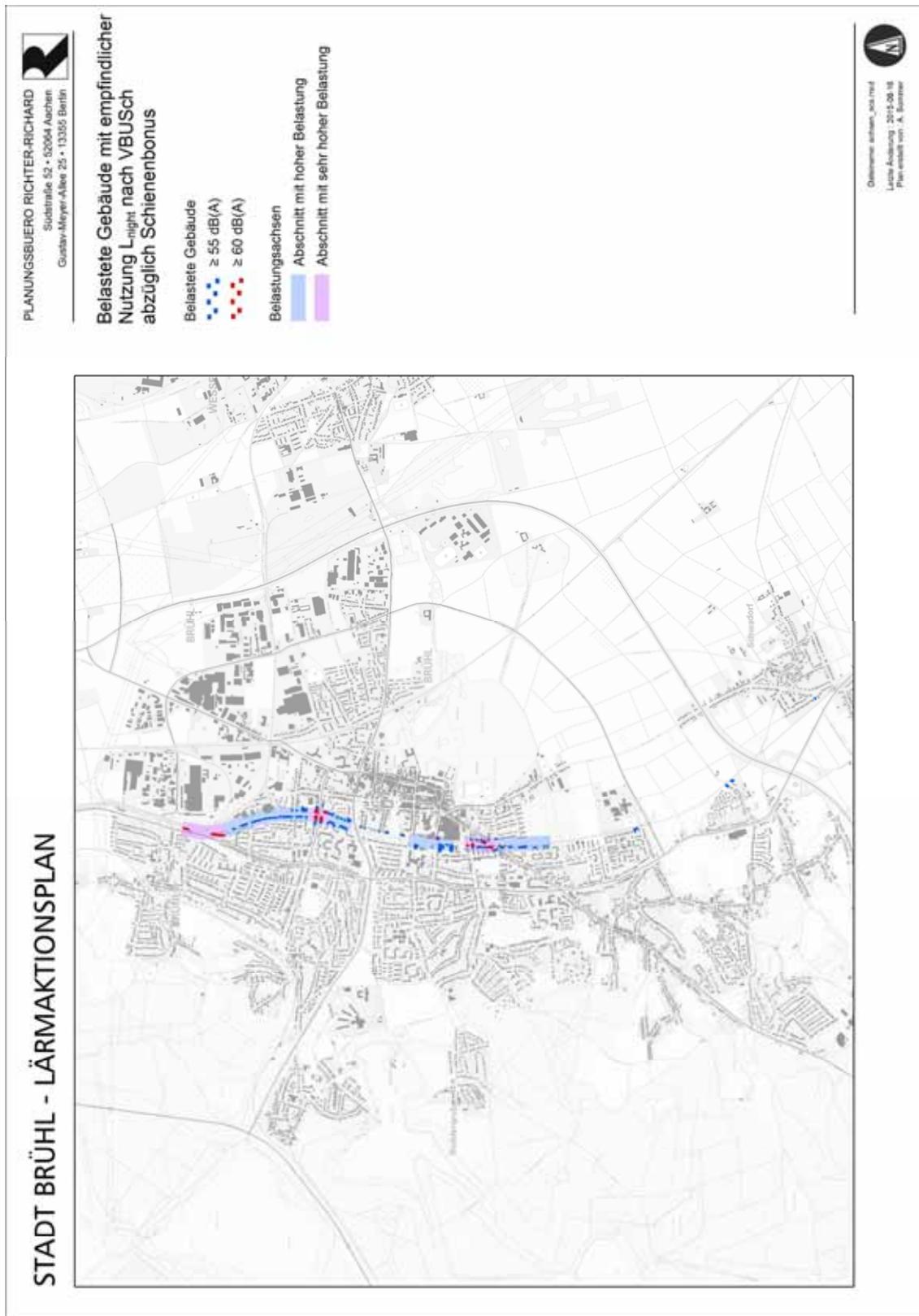


Abbildung 5.8: Belastungsachse NE-Bahnen (Stadtbahn)



5.3 Abgleich der Belastungsachsen mit der Unfallstatistik

Betrachtet man die Unfallstatistik für die Jahre 2007 bis September 2009 so ist festzustellen, dass die lärmbelasteten Straßenachsen auch annähernd durchgängig Unfälle aufweisen, vor allem auf folgenden Straßenabschnitten:

- Römerstraße – Alte Bonnstraße
 - Bahnhof bis Freiherr-vom-Stein-Straße,
 - Knotenpunkt Römerstraße/ Kaiserstraße,
 - Knotenpunkt Römerstraße/ Konrad-Adenauer-Straße bis zur Liblarer Straße,
 - um den Knotenpunkt Römerstraße/ Pingsdorfer Straße,
 - um den Knotenpunkt Alte Bonnstraße/ Otto-Wels-Straße,
- Heinrich-Esser-Straße – Comesstraße bis zur DB-Strecke sowie am Knotenpunkt Rheinstraße/ Bergerstraße,
- Kölnstraße zwischen der Überführung DB-Trasse und Comesstraße sowie auf der Euskirchener Straße im Bereich des Nahversorgungszentrums.

Trotz des annähernd geschlossenen Netzes für den Fahrradverkehr, hauptsächlich durch Schutzstreifen, sind auf der Achse Römerstraße – Alte Bonnstraße in die meisten Unfälle Fahrradfahrer involviert. Das gilt auch für den Knotenpunkt Heinrich-Esser-Straße/ Friedrichstraße (Kreisverkehrsplatz). Auffällig auch die vielen Unfälle mit Fußgängern im Bereich des Nahversorgungszentrums auf der Euskirchener Straße.

Hingewiesen werden sollte dagegen auch auf die zu den Hauptverkehrsachsen geringe Zahl der Unfälle auf der Kaiserstraße. Sie treten zumeist im Umfeld des Bahnübergangs und auch hier sind ausnahmslos Fahrradfahrer und Fußgänger beteiligt. Das führt zu der Vermutung, dass häufig Schüler der angrenzenden Schulen betroffen sein könnten.

Auf diesen Straßenabschnitten sollte darauf geachtet werden, dass die Lärminderungsmaßnahmen möglichst auch einer Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und umgekehrt: Maßnahmen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergriffen werden, sollten möglichst auch zur Lärminderung beitragen. Gerade in diesem Bereich können hohe Synergieeffekte erzielt werden.

6. BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE LÄRM AUSGESETZT SIND, SOWIE ANGABE VON PROBLEMEN

Die Ermittlung der Belastetenzahlen für die Verkehrswege Straße und Schiene erfolgt nach der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die Stadt Brühl hatte zum Dezember 2010 46.419 Einwohner

6.1 Straßenverkehr

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

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete (Straße)

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	8,97	2,57	0,64

3,2 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,6 km² auf.

Tab. 6.2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Straße)

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	1.318	266	0
Schulen (Gebäude)	13	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

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

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen (Straße)

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1.626	1.149	531	28	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1.354	636	43	0	0

Ganztags sind 559 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon 28 Lärmwerten >70 dB(A). Nachts sind 679 Personen von Lärm >55 dB(A) betroffen, davon 43 >60 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Ganztagsbelastung.

6.2 Schienenwege des Bundes

Die vom Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom Eisenbahnbundesamt berechnet. In die Berechnung fließen nur Strecken und keine Bahnhöfe ein.

Tab. 6.4: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete (Schienenwege des Bundes)

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	8,55	2,48	0,53

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

Tab. 6.5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Schienenwege des Bundes)

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	3.269	408	83
Schulen (Gebäude)	12	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	2	0	0

491 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten an 83 Wohnungen auf. Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Lärm >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.6: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen (Schienenwege des Bundes)

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	2.570	450	230	120	90

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	2.070	350	210	110	70

Ganztags sind 440 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon 210 Pegeln >70 dB(A). Nachts sind 740 Personen von Lärm >55 dB(A) betroffen, davon 390 >60 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Ganztagsbelastung.

6.3 Nichtbundseigene Eisenbahnen (Stadtbahn)

Die von den sonstigen Schienenwegen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet.

Tab. 6.7: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete (NE-Bahnen)

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	1,34	0,43	0,03



0,46 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,03 km² auf.

Tab. 6.8: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (NE-Bahnen)

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	719	281	13
Schulen (Gebäude)	13	2	0
Krankenhäuser (Gebäude)	1	0	0

294 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten an 13 Wohnungen auf. Es sind zwei Schulgebäude, aber kein Krankenhaus (Gebäude) von Lärm >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.9: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen (NE-Bahnen)

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	920	603	503	93	27

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	745	606	292	38	12

Ganztags sind 623 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon sind 120 Lärmwerten von mehr als 70 dB(A) ausgesetzt. Nachts sind 948 Personen von Lärm >55 dB(A) betroffen, davon 342 >60 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Ganztagsbelastung.



7. PROTOKOLL DER ÖFFENTLICHEN ANHÖRUNG GEMÄß ARTIKEL 8 ABSATZ 7 ULR

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

Die Umsetzung einer Lärminderungsplanung ist zur Verbesserung der Akzeptanz aber nicht nur eine Frage der "Hardware", sondern ganz entscheidend auch eine Frage der "Software". Untersuchungen haben gezeigt, dass ein erheblicher Unterschied zwischen der objektiv festgestellten Lärmbelastung und der subjektiv empfundenen Lärmbelästigung bestehen kann. Bürger, die sich mit "ihrer" Straße identifizieren, weil sie am Planungsprozess beteiligt waren, empfinden den Lärm weniger belästigend. Bürger, die mit einer Maßnahme nicht einverstanden sind, werden das Ergebnis auch dann als "laut" und "störend" empfinden, wenn sich gegenüber "vorher" eine deutliche Entlastung einstellt. Hier hat die Information der Öffentlichkeit eine entscheidende Bedeutung.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt zu sehen:

- Träger öffentlicher Belange (insbesondere Straßenbaulastträger),
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien mit abschließendem Ratsbeschluss zum Lärmaktionsplan.

Die frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange fand vom 21.02.2011 – 04.04. / 31.05.2011 statt.

Die Offenlage wurde von Bürgersprechstunden am 14.03.2011, 21.03.2011 und 28.03.2011 begleitet.

Die 2. öffentliche Auslegung erfolgte vom 05.04.2012 bis 04.05.2012.

8. BEREITS VORHANDENE ODER GEPLANTE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Entsprechend Anlage V der Umgebungslärmrichtlinie sind die bisherigen Aktivitäten zur Lärminderung im Lärmaktionsplan gesondert darzustellen. Zur besseren Übersicht werden diese Daten in Tabellenform stichwortartig aufbereitet.

Nachfolgend sind vor 2008 geplante und/ oder bereits durchgeführte Maßnahmen aufgeführt, die direkt oder indirekt zur Lärminderung beitragen. Oft sind sie die "Wegbereiter" der Lärminderungsmaßnahmen des Lärmaktionsplans, oder diese Maßnahmen können mit dem Lärmaktionsplan vervollständigt und erweitert werden.

Planungsbereich	Durchgeführte/ konkret geplante Maßnahmen
<p>Lärminderungsplan 1998 (Planungsbüro Richter-Richard)</p>	<p>Brühl war die erste Kommune in Nordrhein-Westfalen, die mit Landesunterstützung ein Gutachten für eine (umfassende) Lärminderungsplanung in Auftrag gab. Das darin entwickelte Verkehrsgutachten spielt mehrere Varianten zu lärmmindernden Verkehrskonzepten durch.</p> <p>Ein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen wie</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Reduzierung der Fahrstreifenbreite durch Angebotsstreifen (Schutzstreifen) für Radfahrer auf der Römerstraße, • ein niveaufreier Bahnübergang auf dem Kölner Weg mit Anschluss an die Römerstraße <p>sind zwischenzeitlich umgesetzt. Andere sind im weiteren Verfahren (Kap. 9.) zu überprüfen und ggf. zu modifizieren (z. B. Lkw-Lenkungskonzept).</p> <p>Weitere Maßnahmen, die umgesetzt wurden, werden noch genannt. Nicht genannte in K 9 integriert.</p>
<p>Umbau Kölnstraße – Uhlstraße</p> 	<p>Der Abschnitt Kölnstraße – Uhlstraße zwischen Comesstraße und Bonnstraße wurde 2004 als verkehrsberuhigter Bereich bzw. als Fußgängerzone ausgebaut. Mit sinkender Verkehrsmenge und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h sind die Lärm- und Schadstoffimmission voraussichtlich gesunken.</p> <p>Da kein Durchgangsverkehr zwischen Knoten Pingsdorfer Straße/ Alte Bonnstraße zum Knoten Kölnstraße/ Comesstraße mehr möglich ist, sank das Verkehrsaufkommen auf der Pingsdorfer Straße um ca. 600 Kfz/Tag. Die Verkehre verteilen sich auf die Römerstraße und die Otto-Wels-Straße.</p>
<p>Förderung des Fußgängerverkehrs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerleitsystem (57 Standorte, 580 Wegweiser, seit 2007)

Planungsbereich	Durchgeführte/ konkret geplante Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Beschilderung historischer Stadtrundgang (26 Tafeln), Angebot von Stadtführungen (touristischer Fußgängerverkehr) • Breites Angebot von geführten Wanderungen, Anschluss an mehrere Rad- und Wanderstrecken • Herausgabe von NRW Radkarten (TK 50) durch das Landesvermessungsamt • Herausgabe von Broschüren für den Schulweg
<p style="text-align: center;">Förderung des Fahrradverkehrs</p>  <p style="text-align: center;">Beispiel Schulwegroute Erich-Kästner-Realschule</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gründungsmitglied der "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V." (AGFS, seit 1993) • Öffnung aller Einbahnstraßen und einiger Fußgängerzonen für den Radverkehr • Umbau von Knotenpunkten zu fahrradfreundlichen Kreuzungen (z. B. "Vorlaufgrün" von 3 sec.) • Dichtes, gut ausgebautes und beschildertes Radverkehrsnetz mit Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radwegen und Fahrradstraßen • Fahrradstation am DB-Bahnhof Brühl mit 340 bewachten Fahrradstellplätze, Fahrrad-reparatur/ -wartung, ca. 100 Leihfahrräder • überdachter B+R-Anlagen an allen Stadtbahnhaltestellen • 35 Fahrradboxen an den Bahnhöfen Brühl-Mitte und Brühl-Nord • Herausgabe eines Radfahrerstadtplans (Maßstab 1:20.000) mit Tourenvorschlägen • Schulweg-Radrouten für weiterführende Schulen, wobei die Belastungsachsen des Lärmaktionsplans mehrfach gekreuzt werden oder Abschnitte des Routennetzes bilden. <p>Die Radverkehrsanlagen, insbesondere Angebots- und Radfahrstreifen, sind teilweise sanierungsbedürftig.</p> <p>Als Folge des starken Radverkehrsaufkommens ist eine hohe Anzahl an Unfällen mit Radfahrer-beteiligung zu verzeichnen.</p>
<p>Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Taktfrequenz bei 2 Stadtbuslinien • Erhöhung der Taktfrequenz bei einer Regionalbuslinie



Planungsbereich	Durchgeführte/ konkret geplante Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Taktfrequenz der Stadtbahnlinie 18 Richtung Köln (10 Min.-Takt) und Richtung Bonn (20 Min.-Takt) • Anrufsammeltaxi "brühlAST", Transport ab allen ÖPNV-Haltestellen bis zur Haustüre, Reaktionszeit nach telefonischer Anforderung 30 Minuten, Fahrpreis auf Busniveau • Mitgliedschaft im VRS, ein Ticket für viele Kreise und Städte • Durchführung von ÖPNV-Beratungen für Neubürger und in Seniorenwohnheimen • P+R-Plätze als Verknüpfung Kfz mit ÖPNV
Schienerverkehr (SPNV)	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung von gewerblicher Nutzung im Bahnhofs- und Streckenbereich als Abschirmung • In den "Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" sind in der "Liste der Sanierungsabschnitte in Planung, in Bau oder realisiert" für die Stadt Brühl Lärmschutzmaßnahmen "in Baudurchführung" mit einer Länge von 1,4 km ausgewiesen von Bahn-km 13,5 bis Bahn-km 14,9. Dieser Abschnitt deckt in etwa den Bahnhof Brühl und 1,2 km nördlich des Bahnhofs ab
Pkw-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Römerstraße: Verlangsamung und Versteifung • Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen • Optimierung von Signalschaltungen, Abbau von Signalanlagen • Bau von 5 Kreisverkehren im Bereich Römerstraße • großflächige Einrichtung von Tempo 30-Zonen • Angebot von Car-Sharing ("Stattauto") durch die Car Sharing GmbH Bonn
Ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Parkleitsystem, über 50 statische und dynamische Wegweiser • Bereitstellung von P+R-Anlagen an den Haltepunkten Badorf und Vochem • 4 Parkzonen, darin 3 Parkhäuser und 8 öffentliche Parkplätze • Bewohnerparken in diversen Wohngebieten
Bauleitplanung - FNP, B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung von gewerblicher Nutzung im Bahnhofs- und Streckenbereich als Abschirmung zur Wohnbebauung
Einzelhandels- und Zentrumskonzept	<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt Brühl hat 2006 eine Einzelhandels- und Zentrenkonzeption beschlossen,

Planungsbereich	Durchgeführte/ konkret geplante Maßnahmen
 <p>Zentrenkonzept Planung</p>	<p>auf dessen Grundlage die zukünftige Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben im Brühler Stadtgebiet planungsrechtlich gesteuert werden soll. Potenzialflächen im Stadtgebiet (innerstädtische bzw. innenstadtnahe Standorte): Belvedere, Janshof, Wickegelände und Balthasar-Neumann-Platz, die Standorte Finanzamt im Bereich der nördlichen Kernstadt sowie Steingasse/ Alte Bonnstraße und Otto-Wels-Straße/ Alte Bonnstraße im südlichen Brühler Stadtgebiet und schließlich das Gewerbegebiet Brühl-Ost.</p>
<p>Landesbetriebs Straßenbau NRW - Geplante Sanierungsmaßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A 553: Deckensanierung - Einbringung von porösem Mastixasphalt (PMA – lärmoptimierter Gussasphalt mit offenporiger Oberfläche. • L 184, Abschnitt Römerstraße bis Kurfürstenstraße: Deckensanierung • L 194, Euskirchener Straße: punktuelle Ausbesserungsmaßnahmen
<p>Sonstiges</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 3. Platz bei „Best Practice im Mobilitätsmanagement“ (Kategorie: Kommunales Mobilitätsmanagement), ausgerichtet von Bundesumweltministerium und Deutsche Energie-Agentur GmbH

9. MAßNAHMEN, DIE DIE ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN FÜR DIE NÄCHSTEN FÜNF JAHRE GEPLANT HABEN, EINSCHLIEßLICH DER MAßNAHMEN ZUM SCHUTZ RUHIGER GEBIETE

Die EU geht von der Umsetzung der Maßnahmen eines Lärmaktionsplans von dem Zeitfenster 2008 bis 2013 (fünf Jahre) aus. Alle nachfolgend aufgeführten Maßnahmen in Planung bzw. zusätzlich vorgeschlagene Maßnahmen sollen bis 2013 umgesetzt werden und werden deshalb als kurzfristig bezeichnet.

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplans stehen die identifizierten Konfliktbereiche, die die Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit darstellen. Gefordert ist ein zielgerichtetes und damit aufwandsreduziertes Handlungskonzept von hoher Akzeptanz und Effizienz.

Die Lärminderung im innerörtlichen Straßenverkehr stützt sich vor allem auf den Einsatz von kostengünstigen, straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -organisation (Markierung, Beschilderung) und punktueller baulicher Maßnahmen, um die kurzfristig Umsetzbarkeit zu sichern. Einige dieser Maßnahmen sollten mittel- bis langfristig ihren provisorischen Charakter verlieren. Für einige Straßenabschnitte gilt, dass Ausbaumaßnahmen, vor allem Deckschichterneuerung mit lärmarmem Belag, vorrangig und kurzfristig umgesetzt werden, um besonders hohe Lärmbelastungen abzubauen.

Bereiche mit Immissionen durch Schiene (DB AG) und Autobahn erfordern dagegen hauptsächlich abwehrende Maßnahmen (aktiven und passiven Lärmschutz, Lärmschutz an der Quelle). Begleitende Maßnahmen zur Lärminderung in und zur städtebaulichen Aufwertung angrenzender Straßen können solche Maßnahmen unterstützen bzw. kompensatorisch wirken.

Mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen kurzfristig (bis 2013) vor allem sehr hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLSchR97) möglichst unterschritten werden. Mittelfristig sollen die Maßnahmen hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmvorsorgengrenzwerte gemäß 16. BImSchV) ausschließen und den vorrangigen Schutz der Nachtruhe beinhalten.

Der Flächennutzungsplan weist die Flächen angrenzend an die betroffenen Straßenabschnitte größtenteils als Wohnbauflächen und als gemischte Bauflächen aus. Das Nutzungsspektrum der angrenzenden Bebauung reicht jedoch von überwiegend gewerblich genutzten Straßenabschnitten bis zu Gebieten mit reiner Wohnnutzung. Bebauungspläne sind häufig in den 50er bis 70er Jahren erstellt worden und sind deshalb aus lärmtechnischer Sicht erneuerungsbedürftig (Änderung/ Neuaufstellung). Hier können nur an ausgesuchten Standorten Hinweise gegeben werden.

Über die Maßnahmen zur Lärminderung hinaus fließen auch verkehrssichernde und städtebauliche Aspekte mit unterstützendem Charakter in den Maßnahmenkatalog ein, z. B. Querungssicherung oder Begrünung des Straßenraums. Durch die erhöhte Nutzbarkeit und größere Aufenthaltsqualität werden lärmmindernde Maßnahmen stärker wahrgenommen und führen zu einer höheren Zufriedenheit der Anwohner.

9.1 Lärminderung im Verkehrssystem

Die am höchsten belasteten Straßenabschnitte sind annähernd deckungsgleich mit den Einkaufschwerpunkten des Einzelhandels- und Zentrumskonzepts. Hier bietet sich die Möglichkeit, ein auf diese Zentren abgestimmtes Maßnahmenkonzept für die Lärminderung zu entwickeln. Der Lärmaktionsplan strebt ein durchgängiges Konzept für

- das "Innenstadtdreieck" Uhlstraße/ Kölnstraße, Heinrich-Esser-Straße/ Comesstraße/ Rheinstraße, Gertrudenstraße/ Jordanstraße/ Franzstraße in Erweiterung der Achse Kölnstraße – Uhlstraße und
- das Nahversorgungszentrum in der Euskirchener Straße

an. Hier könnte beispielsweise das Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften NRW (ISGG) zur Anwendung kommen.

Weiterhin sollte die Schulwegführung für Fahrradfahrer, die durch eine Initiative der weiterführenden Schulen entwickelt wurde, durch unterstützende Maßnahmen von Seiten des Lärmminde-rungsplans einfließen.

Für den Lärmaktionsplan Brühl wird ein umfassendes Konzept aufgestellt, dessen Maßnahmenvor-schläge zur Lärminderung unter Einbeziehung weiterer Eckpunkte wie

- Unfallhäufigkeit,
- Querungsbedarf,
- bauliche Mängel,
- gestalterische Mängel im Straßenraum,
- Förderung von Versorgungs- und Stadtzentren und
- der Stadtgestalt

getroffen werden.

Lärmindernde Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierung, Austausch der Fahrbahndecke durch lärmoptimierte Asphaltbauweise und Lkw-Verbote sind von hoher Wirkung, haben jedoch Auswirkungen auf die Gesamtstadt. Zur Lärminderung wird deshalb ein gesamtstädtisches Kon-zept vorgesehen.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- Lkw-Leitkonzept: Es sollte ein stadtumfassendes Lkw-Leitkonzept erstellt werden, um den Schwerlastverkehr vor allem auf den lärmbelasteten Landesstraßen auf das notwendige Minimum zu beschränken (Abnahme des Verkehrsanteils von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) und von 10 auf 1 % -> -3,3 dB(A)). Hierbei ist zu beachten, dass das Gewerbegebiet im Norden der Stadt über die Anschlussstelle Brühl-Ost erschlossen ist. Die Erschließung des Gewerbegebiets für Lkw durch die Innenstadt kann deshalb unterbunden werden. Offen bleiben muss dagegen die Belieferung des Zentrums von Süden, obwohl auch das Zentrum möglichst frei von Schwerverkehr bleiben sollte. Bis zur Aufstellung eines Lkw-Leitkonzepts sind die vorgeschla-genen Maßnahmen als Zwischenlösungen hauptsächlich als nächtliche Lkw-Verbote von 22-6 h (eventuell auch andere Zeitfenster als individuelle Regelung) zu prüfen:

- Comesstraße,
- Heinrich-Esser-Straße,
- Römerstraße,
- Alte Bonnstraße,
- Euskirchener Straße - Pingsdorfer Straße - Uhlstraße,
- Eichendorffstraße,
- Kaiserstraße,
- Kölnstraße zwischen Königstraße und Comesstraße,
- Rheinstraße zwischen Bahnstrecke und Otto-Wels-Straße,
- Bergerstraße zwischen Weißer Straße und Kölnstraße.

Das nächtliche Lkw-Verbot auf der Theodor-Heuss-Straße und das Lkw-Verbot auf der Bergerstraße, Abschnitt Rheinstraße bis Weißer Straße, soll beibehalten werden.

- Konzept zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50 auf 30 km/h -> -2,4 dB(A), 50 km/h auf 10 km/h -> -3,2 dB (A)). Die Temporeduzierungen auf Linienwegen des ÖPNV werden mit dem Aufgabenträger abgestimmt. Um eine Priorisierung vorzunehmen, sollen im Prüfauftrag weitere Faktoren Beachtung finden:
 - Tempo 30 zur Zentrumsförderung - Euskirchener Straße (Nahversorgung), Heinrich-Esser-Straße (Innerstädtisches Versorgungszentrum, Schloss), Uhlstraße (Geschäftsbereich)
 - Tempo 30 an Standorten mit hohem Querungsbedarf: Römerstraße Höhe Chlodwigstraße (vorhanden), Kaiserstraße (teilweise vorhanden),
 - Tempo 30 kann auch aus Mangel an anderen kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen zum Einsatz kommen. Auf diesen Streckenabschnitten kann die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach einer Deckschichterneuerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise entfallen.

Deckschichterneuerung mit einem lärmarmen Asphalt (-3,0 bis -5,0 dB(A)) in der Theodor-Heuss-Straße - Konrad-Adenauer-Straße (siehe Landesausbauprogramm Straßen NRW), Heinrich-Esser-Straße und Rheinstraße sowie in der Euskirchener Straße (siehe Landesausbauprogramm Straßen NRW) und der Pingsdorfer Straße (Ausbauplanung liegt vor).

Die drei lärmindernden Maßnahmenbereiche, die alle in die Lärmberechnung nach VBUS eingehen, werden durch verkehrsverstetigende Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen/-begrenzungen erhöht.



Von der Stadt Brühl wurden bereits straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung getroffen. In den Lärmaktionsplan können die zumeist punktuellen oder zeitlich begrenzten Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur bedingt eingehen. Die Begrenzung auf den Zeitraum von 7-19 Uhr macht eine Übertragung auf die Lärmberechnungen nicht möglich, da sie nicht im Zeitfenster des L_{day} von 6-18 Uhr liegt und deshalb nicht in die Berechnung des L_{day} einging. Die sich aus dieser Anordnung ergebende Lärminderung blieb deshalb in der Berechnung der Lärmkarten und der Betroffenen unberücksichtigt, woraus sich ergibt, dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in die Maßnahmenpakete für die einzelnen Straßenabschnitte eingeht. Deshalb werden weiterführende Maßnahmen empfohlen.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- Veraltete Bebauungspläne, soweit vorhanden, ohne Maßnahmen zum Lärmschutz außer Kraft zu setzen und neu aufzustellen sowie die Festsetzungen zum Lärmschutz in neueren Bebauungsplänen auf Aktualität zu prüfen.
- Aufklärung und Beratung von privaten Investoren über Maßnahmen zum Lärmschutz von privaten Innen- und Außenflächen und deren Förderfähigkeit durch spezialisierte Fachberater der Stadt. Internetpräsenz der Stadt mit Aufklärung über vorhandene Möglichkeiten, Ansprechpartner (Berater) bei der Stadt und einem Forum zum Erfahrungsaustausch. Persönliche Einladung an Haus- und Grundbesitzer der betroffenen Straßenabschnitte zu einer Informationsveranstaltung über private Lärmschutzmaßnahmen (z. B. in Verbindung mit dem CO₂-Minderungsprogramm der KfW). Hier ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Haus- und Grundbesitzerverband vorstellbar.

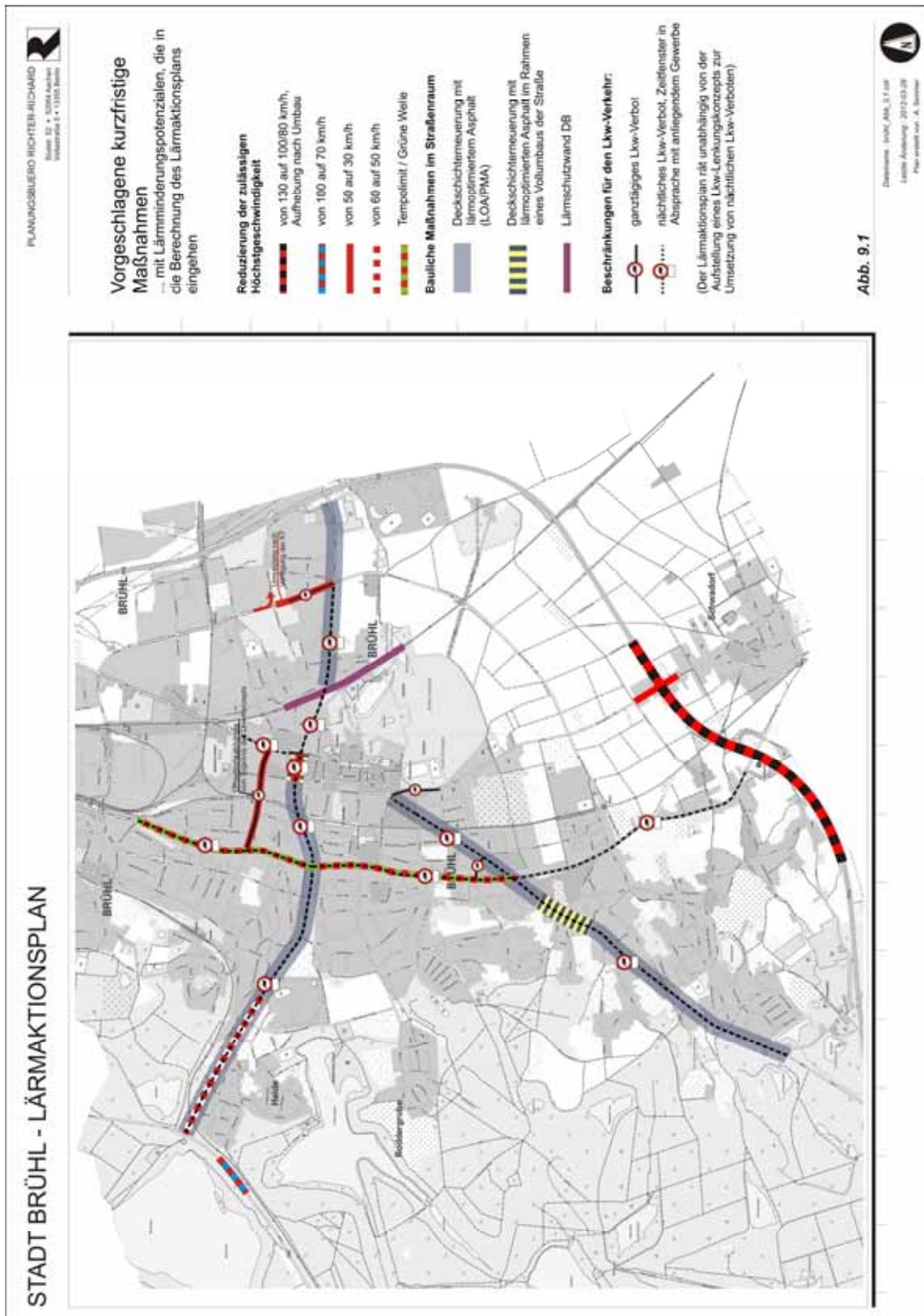


Abbildung 9.1: Grundkonzept – kurzfristige Maßnahmen



9.2 Belastungsachsen Stadtstraßen

In den folgenden Kapiteln werden die Minderungsmaßnahmen für die identifizierten Straßenabschnitte mit Handlungsbedarf dargestellt. Zur besseren Übersicht werden die Straßenachsen (BAB, B 265, L 183, L 184, L 194/ Pingsdorfer Straße, K 7 und Kaiserstraße) als getrennte Kapitel aufgeführt.

Die Grundlagen zur Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen sind jeweils in Tabellen zusammengefasst. Sie ergeben sich aus

- den Daten der Lärmkartierung. Die Angabe des höchsten Fassadenpegels auf dem jeweiligen Abschnitt gibt eine Einordnung der Höhe der Belastung der Wohngebäude innerhalb der 5 dB-Isophonenbänder bzw. ermöglicht eine Wirkungsabschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen.
- Angaben der Stadt Brühl, z. B. zur Bauleitplanung.
- Angaben der Polizei über Unfallhäufigkeit.
- Angaben zum ÖPNV/ SPNV.
- Begehung aller Straßenabschnitte zwischen Januar und August 2009 durch den Auftragnehmer. Die Ortsbegehungen ermöglichen die individuelle Betrachtung der Straßenabschnitte, wodurch eine größere Bandbreite an lärmmindernden und gestalterischen Maßnahmen identifiziert werden kann, die individuell und punktuell auf die örtliche Situation eingeht. Aufgenommen wurden u.a. die Aufteilung des Straßenraums, Fahrbahnmarkierungen, Verkehrsführung, Beschilderung, Querungssicherungen, Ausbauzustand von Fahrbahn und Nebenanlagen, Nutzerverhalten (z. B. Fahrverhalten oder Querung von Fußgängern an ungesicherten Stellen), Parkdruck sowie Lärmschutz an der Lärmquelle. Informationen über Straßengestaltung (z. B. Grünanteil, Mobiliar), Bebauung und deren Realnutzung, Erhaltungszustand von Gebäuden (Leerstand, Verfall, Maßnahmen zur Lärminderung) und Baulücken wurden, soweit möglich, ebenfalls erhoben.

Besonderheiten und Zusammenhänge mit dem innerstädtischen Verkehrsnetz, die außerhalb dieses Schemas auf die lärmmindernden Maßnahmen Einfluss haben können, werden ergänzend textlich beschrieben. Die Maßnahmenvorschläge werden erläutert (grau unterlegte Kästen), ein Überblick über die zu erreichende Lärminderung durch die genannten Maßnahmen gegeben und diese zeichnerisch, zur besseren Orientierung überwiegend in Luftbildern, dargestellt.



9.2.1 A 553

Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: A 553, Abschnitt 1								
Grunddaten	Lärmquelle: A 553	DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	Querung				L _{den}	L _{night}	ganz-tags	nachts
	Bonnstraße	29.024	29	ohne Beschränkung	81,5	73,7	134	205
Lärminderungspotenziale								
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung	Anmerkungen						
	<u>Fahrbahn</u> BAB 4-streifig mit Seitenstreifen Bonnstraße 2-streifig	<u>Fahrbahn</u> BAB in Hochlage (Brücke), ohne Schallschutz zur Bebauung Bonnstraße. Geplant Ende 2010 – 2013: Vollständige Erneuerung der Fahrbahnbefestigung, sowie Erneuerung der passiven Schutzeinrichtungen						
	<u>Nebenanlagen</u> BAB Lärmschutzwand, auf Brücke Lärmschutzwand Bonnstraße beidseitig Gehwege, Parkstreifen mit Baumbeeten auf der Südwestseite	<u>Nebenanlagen</u>						
	<u>Unfallhäufigkeit</u> Wenige Unfall-/ Kreuzen-Unfälle im Bereich Anschlussstelle Brühl/ Bornheim.	<u>Unfallhäufigkeit</u> Nicht relevant						
	<u>Realnutzung</u> reine Wohnnutzung	<u>Realnutzung</u>						
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	<u>Baustruktur</u> 1- bis 2-geschossig, Einzel- und Doppelhausbebauung, traufständig zur Bonnstraße	<u>Baustruktur</u> 5,0 - 7,0 m tiefe Vorgärten, Bebauung setzt unmittelbar an der Autobahn an						

Lärmrelevante Besonderheiten

Betroffen ist der Abschnitt Bonnstraße zwischen Dreichtenweg und der Straße Unter dem Dorf. Die Anwohner klagen trotz des Lärmschutzes über Lärmimmissionen von der Autobahn. Eine Deckenbausanierung der Autobahn ist, wie oben erwähnt, 2011 – 2013 vorgesehen und wird deshalb als kurzfristige Maßnahme in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Geprüft werden sollte, ob der aktive Lärmschutz zur Bebauung einschließlich der Überführung der A 553 in Länge und Höhe ausreichend ist. Mängel sollten umgehend behoben werden.
 - Erneuerung des passiven Lärmschutzes (s. o.: geplante Maßnahme).
 - Nach Auskunft des Landesbetriebs Straßenbau NRW ist die Einbringung von porösem Mastixasphalt (PMA – lärmoptimierter Gussasphalt mit offenerporiger Oberfläche) vorgesehen (-5 dB(A)).
 - Prüfauftrag: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h, unter Lärmaspekten besser auf 80 km/h auf folgendem Streckenabschnitt: Beginn ca. 250 m (Höhe Dreichtenweg) bis Höhe Knotenpunkt Kuhgasse/ Grüner Weg in Abhängigkeit von der Deckenerneuerung.
- **Begleitmaßnahmen**
 - Prüfauftrag: Ausbau des Straßenabschnitts Bonnstraße, Dreichtenweg bis 150-200 m südlich der Bahntrasse, mit Engstellen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
 - Prüfauftrag: Einbindung von Schwadorf (und Walberberg) in das Buslinienetz, z. B. durch Verlängerung der Linie 707 oder Erweiterung des Linienverlaufs der Linie 706.
- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Private Investitionen: Lärmschutz am Bau (z. B. Schallschutzfenster und Erneuerung der Dachflächen, Schließung von Balkonen und Loggien mit Glas), sofern nicht bereits vorhanden.
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Bonnstraße von 50 auf 30 km/h im Zusammenhang mit der Mittelinsel Höhe Dreichtenweg und in Verlängerung im Bereich der Bebauung im Querungsbereich der Autobahn.

Erläuterungen und Empfehlungen

Temporeduzierung von 130 auf 100 km/h/80 km/h.....-> -1,0 dB(A) t/n
 Deckschichterneuerung.....-5dB(A)t/n (Aufhebung Temporeduzierung)
 Lärmschutzwand.....-> -12,0 bis -15 dB(A) t/n
 Maßnahmenübersicht siehe Abb. 9.1 und Abb. 10.1.1

Mit einer Temporeduzierung kann das Lärmproblem der Bewohner angrenzend an die Autobahnbrücke nicht gelöst werden (Lärmspitze weiterhin 80,5/72,7 dB(A)). Die Zahl der Betroffenen sinkt in diesem Bereich nicht.

Erst durch eine Erweiterung/ Erhöhung des Lärmschutzes im Brückenbereich (-> -12 bis -15 dB(A)) sinkt die Belastung der Immissionen auf $\geq 65-70/ 55-60$ dB(A). Da die vorhandene Lärmschutzwand in die Berechnungen einging, bezieht sich die Prüfung aus Sicht des Lärmaktionsplans nur darauf, den Bedarf zu ermitteln.



Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: A 553, Abschnitt 2									
Grunddaten	Lärmquelle: A 553		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	Von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
	Alte Bonnstraße	Grüner Weg	28.276	29	ohne Beschränkung	71,4	63,7	159	209
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	<u>Fahrbahn</u> BAB 4-streifig mit Seitenstreifen, Anschlussstelle 2-streifig und ebenerdig, Lage zum Grünen Weg erhöht.			<u>Fahrbahn</u> A 553 und Anschlussstellenrampe ohne Lärmschutz zur Wohnbebauung, Erschließung der belasteten Gebäude von der Straße Grüner Weg. Geplant Ende 2010 – 2013: Vollständige Erneuerung der Fahrbahnbefestigung, sowie Erneuerung der passiven Schutzeinrichtungen.					
	<u>Nebenanlagen</u> BAB keine			<u>Nebenanlagen</u> Grüner Weg im Abschnitt mit angrenzender Bebauung teilweise Parkmöglichkeit auf den ansonsten ungegliederten Nebenanlagen					
	<u>Unfallhäufigkeit</u> Kreuzen-Unfälle im Bereich der Anschlussstelle Brühl/Bornheim.			<u>Unfallhäufigkeit</u> Nicht relevant					
	<u>Realnutzung</u> Wohnnutzung, landwirtschaftlich genutzte Flächen			<u>Realnutzung</u> Die betroffenen Gebäude werden über den Grünen Weg erschlossen.					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau			<u>Baustruktur</u> Vorwiegend Einfamilienhäuser, teils als versetzte Reihenhausbebauung, 1- bis 2-geschossig			<u>Baustruktur</u> Ziergärten zur A 553			

Lärmrelevante Besonderheiten

Betroffen sind einzelne Gebäude in der Zufahrt der Anschlussstelle Brühl/ Bornheim und die Bebauung des Siedlungsgebiets um den Knotenpunkt Grüner Weg/ Eckdorfer Straße. Die Bebauung Grüner Weg/ Eckdorfer Straße liegt vorwiegend bei <65/<55 dB(A) ganztags/ nachts (Fassadenpegel), die zur Autobahn gewandten Gärten weisen vorwiegend höhere Immissionen auf. Damit besteht dem Landesbetrieb Straßenbau NRW gegenüber kein Anspruch auf Lärmschutz. Die Aufgabe des Lärmaktionsplans ist dagegen hauptsächlich der Schutz der Außenräume.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Prüfung einer Lärmschutzwand/ -wall von Brühl-Süd bis Am Hennebach.
 - Prüfung eines Sanierungsbedarfs der Autobahnbrücke über die Alte Bonnstraße.
 - Prüfauftrag: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h, besser auf 80 km/h in Abhängigkeit von einer Deckenerneuerung.
- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Private Investitionen: Lärmschutz am Bau (z. B. Schallschutzfenster und Erneuerung der Dachflächen, Schließung von Balkonen und Loggien mit Glas), sofern nicht bereits vorhanden.



Am Hennebach, Bebauung angrenzend an die nördliche Autobahnauffahrt

Erläuterungen und Empfehlungen

Temporeduzierung von 130 km/h auf 100 km/h/80 km/h.....-> -1,0 dB(A)/n
 Maßnahmenübersicht siehe Abb. 9.1 und Abb. 10.1.1



Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der A 553 ist an den betroffenen Standorten nicht ausreichend. Langfristig sollte deshalb, falls keine Verbesserungsmaßnahmen am aktiven Lärmschutz getroffen werden (können), die Temporeduzierung beibehalten werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die vollständige Erneuerung der Fahrbahnbefestigung im Bereich der Stadt Brühl kurzfristig vorgesehen ist.

Die Fassadenpegel nördlich des Grünen Wegs und der Eckdorfer Straße fallen durch die Erneuerung der Deckschicht unter 65/55 dB(A) ganztags/nachts. Die Spitzenbelastung der vier östlichen Gebäude am Grünen Weg wird an den Fassaden auf knapp unter 70 dB(A) ganztags abgebaut. Ein Gebäude weist nachts jedoch weiterhin einen Belastungswert über 60 dB(A) auf. Fassadenpegel <65/55 dB(A) werden auf der Südseite des Grünen Wegs zur Autobahn nicht erreicht. Vor allem die zur Autobahn ausgerichteten Gärten bleiben stark belastet, weshalb zu einer Lärmschutzwand zu raten ist.



9.2.2 B 265 – Luxemburger Straße

Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Luxemburger Straße (Abschnitt westliche Stadtgrenze bis Theodor-Heuss-Straße)									
Grunddaten	Lärmquelle: Luxemburger Straße (B 265)		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Stadtgrenze West	Theodor-Heuss-Straße	14.830	19,5	70	68,5	59,5	25
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung		Anmerkungen						
	<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Aufweitung im Knoten Luxemburger Straße/Theodor-Heuss-Straße		<u>Fahrbahn</u> Fahrbahn in Ordnung Geplant: Deckschichterneuerung AS Erfstadt bis L 184						
	<u>Nebenanlagen</u> keine		<u>Nebenanlagen</u>						
	<u>Unfallhäufigkeit</u> keine Angabe		<u>Unfallhäufigkeiten</u>						
	<u>Realnutzung</u> Wohnen, Forst- und Landwirtschaftliche Flächen		<u>Realnutzung</u>						
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	<u>Baustruktur</u> Vereinzelt Einzelhausbebauung, 1- bis 2-geschossig		<u>Baustruktur</u> Die Gebäude liegen zur Theodor-Heuss-Straße zunehmend in Tieflage.						

Lärmrelevante Besonderheiten

Die betroffene Wohnbebauung liegt in Abstand zur Straße, getrennt durch einen Grünstreifen, eine Bahntrasse und die zu den Wohngebäuden gehörigen Gärten. Die Bahnstrecke ging aufgrund ihrer sehr geringen Belastung nicht in die Berechnung des Lärmaktionsplans ein. Die Lärmquelle Straße ist optisch durch den bewaldeten Grünstreifen nicht sichtbar. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h wird kurz vor Bebauungsende aufgehoben.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- Erstmaßnahme
 - Verlängerung des Abschnitts mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 70 km/h um etwa 150 Meter nach Südwesten vor den Beginn der Bebauung.
 - Bei geplanter Erneuerung der Deckschicht sollte ein offenporiger, lärmmin-dernder Asphalt zum Einsatz kommen.
- Sonstige Schutzmaßnahmen
 - Private Investitionen: Lärmschutz am Bau (z. B. Schallschutzfenster und Er-neuerung der Dachflächen, Schließung von Balkonen und Loggien mit Glas), sofern nicht bereits vorhanden.

Erläuterungen und Empfehlungen

Max. Lärminderungspotenzial: -2,0/-2,0 dB(A) ganztags/nachts
Maßnahmenübersicht siehe Abb. 9.2.4a (s. S. 60)

Die Betroffenheit (Fassadenpegel) liegt vorwiegend nur geringfügig über den Auslösewerten 65/55 dB(A) ganztags/nachts. Einen Ansatzpunkt zur Lärmbewältigung soll deshalb vor allem in den der Lärmquelle zugewandten Gärten gegeben werden.



9.2.3 L 183 – Römerstraße – Alte Bonnstraße von Zum Sommersberg bis A 553, Anschlussstelle Brühl/ Bornheim

Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Römerstraße, Zum Sommersberg bis Theodor-Heuss-Straße (Abschnitt 1 von 3)									
Grunddaten	Lärmquelle: Römerstraße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Zum Sommersberg	Theodor-Heuss-Straße	9.040	18	50	71,9	62,9	431
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	Fahrbahn 2-streifig, mit starker Aufweitung der Knoten Römerstraße/ Zum Sommersberg und Römerstraße/ Theodor-Heuss-Straße, Linksabbiegefahrstreifen in Kaiserstraße, beidseitig Schutzstreifen für den Fahrradverkehr			Fahrbahn Teilweise starke Abnutzungsspuren (Risse, Brüche, mehrfache punktuelle Ausbesserungen mit verschiedenen Asphaltarten), die drei Knotenpunkte sind mit LSA gesichert.					
	Nebenanlagen Beidseitigen Gehwege, nördlich der Kaiserstraße Parkstreifen auf der Ostseite, unterteilt durch Baumbeete			Nebenanlagen Gehwege mehrfach ausgebessert, Parken auf privaten (Vorgarten-)Flächen hinter Gehwegen, teilweise auf Gehweg zwischen Baumbeeten					
	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Bereich Querungssicherung Freiherr-vom-Stein-Straße (Zugang zur Kindertagesstätte)			Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Mittelinsel Minimalstandard und schlechter Zustand.					
	Unfallhäufigkeit Schwerverletzte und Tote im Knoten Römerstraße/ Zum Sommersberg und Römerstraße/Theodor-Heuss-Straße			Unfallhäufigkeit Geschwindigkeitsüberschreitungen Kaiserstraße bis Kurfürstenstraße. Bei 90 % der Unfälle Beteiligung von Radfahrern oder Fußgängern.					
	Realnutzung Wohnnutzung, vereinzelt Geschäfte im Erdgeschoss,			Realnutzung Erich-Kästner-Realschule Ecke Römerstraße/ Konrad-Adenauer-Straße					
	Baustruktur Einfamilienhäuser, teils ohne Grenzabstand, 2-geschossig mit Dachgeschoss			Baustruktur					

Bei der Planung der Lärminderungsmaßnahmen für die Römerstraße ist zu beachten, dass von den neun bestehenden Lichtsignalanlagen zwei auf LED Technik umgestellt wurden. Drei Steuergeräte entsprechen dem Stand der Technik, sechs Lichtsignalanlagen werden mit einem Steuergerät deutlich älter als 20 Jahre betrieben. Hier liegt das größte Erneuerungspotenzial. Die Programmstruktur ist bei allen Lichtsignalanlagen veraltet. Für eine Anpassung an das aktuelle Verkehrsgeschehen ist ein Fachgutachten mit entsprechenden Verkehrszählungen und einem Leistungsnachweis erforderlich.

Für den gesamten Bereich der Römerstraße wird deshalb empfohlen, im Zuge der Erneuerung der Signaltechnik zu prüfen, bei welcher zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der daraus resultierenden Progressionsgeschwindigkeit angesichts der häufigen Störungen im Verkehrsfluss der Römerstraße ein geeigneter Kompromiss zwischen den Anforderungen des Lärmschutzes und der Leistungsfähigkeit gefunden werden kann.

Lärmrelevante Besonderheiten

Mit etwa 9.000 Kfz/24 h bildet dieser Abschnitt den am geringsten belasteten Abschnitt der Römerstraße. Die Westseite der Römerstraße ist ab Beginn der direkt an den Straßenraum angrenzenden nördlichen Bebauung bis zur Kaiserstraße mit Pegeln >70/60 dB(A) ganztags/ nachts betroffen. Die Lärmüberlagerung durch Straße und Stadtbahn zwischen Römerstraße und Kurfürstenstraße macht sich nicht bemerkbar.

Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans

- **Erstmaßnahmen:**
 - Lkw-Lenkungskonzept (Nächtliches Lkw-Verbot 22-6h), zwischen Straße Zum Sommersberg und Theodor-Heuss-Straße (hierzu: Kapitel 9.1 Lkw-Lenkungskonzept). Das Zeitfenster ist mit den Betrieben abstimmen.
 - Prüfauftrag, bei welcher zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der daraus resultierenden Progressionsgeschwindigkeit ein geeigneter Kompromiss zwischen den Anforderungen des Lärmschutz und der Leistungsfähigkeit gefunden werden kann (Tempolimit/ Grüne Welle) und anschließende Umsetzung.
- **Begleitmaßnahmen**
 - Ausbau der Querungssicherung Freiherr-vom-Stein-Straße (Verlängerung und Verbreiterung der Mittelinsel, Kap auf der Ostseite über Parkstreifen), evtl. Verschiebung.
 - Prüfung einer möglichst durchgehenden Baumallee auf der Römerstraße. Dabei muss eine nutzbare Fahrbahnbreite von mind. 7,00 m erhalten bleiben (ERA: Fahrbahn 4,50 m, Schutzstreifen mind. 1,25 m).
- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Die unterstützende Maßnahme zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Verengung der Fahrbahn (Verkehrsverstetigung -2,0 bis -3,0 dB(A)) ist durch die Anlage von Schutzstreifen bereits vorhanden, geht aber nicht in die Berechnung nach VBUS ein.
 - Private Investitionen: Lärmschutz am Bau (z. B. Schallschutzfenster und Erneuerung der Dachflächen, Schließung von Balkonen und Loggien mit Glas), insbesondere zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße und der Straße Zum Sommersberg, sofern nicht bereits vorhanden.



Römerstraße, provisorische Querungssicherung
Freiherr-vom-Stein-Straße



Römerstraße, Ecke Kurfürstenstraße

Erläuterungen und Empfehlungen

Nächtliches Lkw-Verbot -3,3 dB(A)n
 Tempolimit/ Grüne Welle -2,0 bis -3,2 dB(A)t/n

Max. Lärminderungspotenzial: -4,0/-7,3 dB(A) ganztags/nachts

Die Belastungswerte zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße und Zum Sommersberg verbleiben auf der Westseite um die 70 dB(A) ganztags. Nachts stellt sich die Situation durch ein nächtliches Lkw-Verbot deutlich besser dar (max. ca. 57 dB(A) nachts).

Das bedeutet, dass die Immissionsbelastung nachts bis auf wenige Ausnahmen unter 55 dB(A) gesenkt werden kann. Bei geringer belasteten Gebäuden (67-68 dB(A) ganztags) kommen die Immissionen auch ganztags unter den Grenzwert von 65 dB(A).

Hinweis: Für Eigentümer betroffener Gebäude besteht die Möglichkeit, eine Überprüfung auf Bezuschussung von passivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung, d. h. für Schallschutzfenster, beim Landesbetrieb Straßenbau NRW zu beantragen. Für Wohngebäude an Bundes- und Landesstraßen ist die Regionalniederlassung Vile-Eifel, Jülicher Ring 101-103 in 53879 Euskirchen zuständig (nähere Informationen in Kapitel 11.).



Abbildung 9.2: Maßnahmenübersicht Römerstraße, Abschnitt Nord



Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Römerstraße, Theodor-Heuss-Straße bis Euskirchener Straße (Abschnitt 2 von 3)										
Grunddaten	Lärmquelle: Römerstraße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen		
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts	
		Theodor-Heuss-Straße	Rodderweg	18.402	7	50	69,4	60,3	85	117
		Rodderweg	Euskirchener Straße	11.810	7	50	71,3	62,2	824	830
Lärminderungspotenziale										
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen						
	<p><u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Abbiegefahrstreifen und LSA Römerstraße/ Theodor-Heuss-Straße, Römerstraße/ Rodderweg, Römerstraße/ Liblarer Straße, Römerstraße/ Neue Bohle und Römerstraße/ Euskirchener Straße, sowie freie Rechtsabbiegefahrstreifen, beidseitig Radfahrstreifen, Querungssicherung mittig zwischen Chlodwigstraße und Clemens-August-Straße</p>			<p><u>Fahrbahn</u> Schadhafte Fahrbahn (Risse, Brüche, mehrfache punktuelle Ausbesserungen mit verschiedenen Asphaltarten), insbesondere von Rodderweg bis Straße Neue Bohle, Querungssicherung entspricht Mindestansprüchen und hat provisorischen Charakter.</p>						
	<p><u>Nebenanlagen</u> Beidseitig Gehwege, Pflanzstreifen bzw. Parkstreifen mit Baumbeeten abwechselnd jeweils auf einer Straßenseite auf ganzer Länge</p>			<p><u>Nebenanlagen</u></p>						
	<p><u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u> Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h von 7-17 Uhr montags – freitags mit Hinweis auf Schülerverkehr (Gefahrenzeichen) zwischen Chlodwigstraße und Clemens August-Straße</p>			<p><u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u> Clemens-August-Schule und Kindertagesstätte sind von der Römerstraße wahrnehmbar.</p>						
	<p><u>Unfallhäufigkeit</u> Durchgängig Unfälle von L 184/L 183 bis Liblarer Straße, um den Knoten L 183/L 194 und von J.-Hürten-Straße bis Otto-Wels-Straße</p>			<p><u>Unfallhäufigkeit</u> Römerstraße/ Pingsdorfer Straße: dominant Abbiegeunfälle und Unfälle im Längsverkehr, trotz Schutzstreifen viele Fahrradunfälle</p>						
<p>Übersichtskarte Belastete Gebäude L_{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L_{den} >70 dB(A) = blau</p>	<p><u>Realnutzung</u> Vorwiegend Wohnnutzung, wesentliche gewerbliche Nutzung südlich des Knotenpunkts L 183/ L 184 (A), nördlich der Euskirchener Straße (B) und an der Ecke Eichendorffstraße (C)</p>			<p><u>Realnutzung</u> A - Hotel, Tankstelle, Restaurant B - Supermarkt mit Parkplatz, Ladenlokale C - Supermarkt</p>						
	<p><u>Baustruktur</u> Beidseitig abschnittsweise straßentypische Einzelhausbebauung, 1- bis 2-geschossig mit Dachausbau, teils ohne Grenzabstand, Vorgärten Unterbrechung dieser Baustruktur: mehrgeschossige Gebäude Einmündung Liblarer Straße und Euskirchener Straße, zurückgesetzter Supermarkt mit Parkplatz nördlich Liblarer Straße</p>			<p><u>Baustruktur</u> Insbesondere um die Hauptknotenpunkte bildet die Bebauung ein inhomogenes Bild, teilweise optisch stark aufgeweitet durch die zurückspringenden Neubauten.</p>						



Lärmrelevante Besonderheiten

Die höchsten Belastungswerte ergeben sich auf der Ostseite zwischen Wilhelm-Kamm-Straße und Liblarer Straße. Auf diesem Abschnitt sind einzelne Gebäude(-gruppen) mit 70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet. Die Bebauung um den Knotenpunkt Römerstraße/ Liblarer Straße ist durch den Abstand zur Straßenachse relativ gering betroffen.

Die zulaufenden Straßen Eichendorffstraße und Liblarer Straße sind als Verbindung zwischen Pingsdorfer Straße und Römerstraße leistungsfähig ausgebaut. Durch die schräg zulaufende Pingsdorfer Straße ist die Wohnbebauung im Baublock Römerstraße - Pingsdorfer Straße - Eichendorffstraße annähernd flächendeckend mit Pegeln von $L_{den} > 65-70$ dB(A) und $L_{night} > 55-60$ dB(A) belastet.

Die Tempo 30-Anordnung auf dem Straßenabschnitt Chlodwigstraße – Clemens-August-Straße wird kaum eingehalten. Ursache sind möglicherweise auch die verbesserungsfähige Gestaltung der Querungssicherung Clemens-August-Straße und die fehlende Erkennbarkeit der öffentlichen Einrichtungen.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Lkw-Lenkungskonzept (Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots 22-6h) (-> -3,3 dB(A)) zwischen Theodor-Heuss-Straße und Euskirchener Straße (siehe Kap. 9.1). Das Zeitfenster ist mit den Betrieben abzustimmen.
 - Prüfauftrag, bei welcher zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der daraus resultierenden Progressionsgeschwindigkeit ein geeigneter Kompromiss zwischen den Anforderungen des Lärmschutz und der Leistungsfähigkeit gefunden werden kann (Tempolimit/Grüne Welle) und anschließende Umsetzung der Maßnahme.
 - Sicherung des östlichen Gehwegs zwischen August-Clemens-Straße und Chlodwigstraße durch Poller. Sicherung des Übergangs durch Poller und Pflanzkübel oder ähnliche Absperrungen zum Parken bis zu einem Umbau der provisorischen Querungssicherung.
 - Prüfung einer Ummarkierung des Knotenpunkts Römerstraße/ Rodderweg.

- **Begleitmaßnahmen**
 - Ausbau der provisorischen Querungssicherung nördlich der Chlodwigstraße als Fahrbahnteiler zwischen den Knotenpunkten mit mittigem Übergang (Begrünung des Fahrbahnteilers, Übergangskaps mit beidseitigen Beeten), deutlich erkennbare Ausschilderung der Clemens-August-Schule und der Kindertagesstätte an der Einmündung Clemens-August-Straße ggf. mit mehr als nur Verkehrszeichen (Zugangsgestaltung, Fahnen, Materialwechsel u.ä.).
 - Prüfung einer möglichst durchgehenden Baumallee auf der Römerstraße. Dabei muss eine nutzbare Fahrbahnbreite von mind. 7,00 m erhalten bleiben (ERA: Fahrbahn 4,50 m, Schutzstreifen mindesten 1,25 m).

- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Die vom Senecaweg erschlossenen Wohngebäude sind durch einen Lärmschutzwall, teils mit aufgesetzter Mauer, geschützt. Prüfung der Schutzmaßnahme auf ausreichende Dimensionierung und ggf. Erhöhung/ Verlängerung der Lärmschutzwand (-12 bis -20 dB(A) im Lärmschatten).
 - Eine Unterstützung zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist mit der Verengung der Fahrbahn (Verkehrsverstetigung -2,0 bis -3,0 dB(A)) durch die Anlage von Schutzstreifen bereits gegeben, geht aber nicht in die Berechnung nach VBUS ein.
 - Abhängung der Chlodwigstraße (Verkehrsverstetigung -2 bis -3 dB(A)), mindestens aber der Rückbau des Einmündungsbereichs Chlodwigstraße.
 - Private Investitionen: Lärmschutz am Bau (z. B. Schallschutzfenster und Erneuerung der Dachflächen, Schließung von Balkonen und Loggien mit Glas), insbesondere auf dem Abschnitt Liblarer Straße bis Eichendorffstraße, sofern nicht bereits vorhanden.



Wohngebäude Senecaweg hinter Lärmschutz



Provisorische Querungssicherung nördlich Chlodwigstraße

Erläuterungen und Empfehlungen

Nächtliches Lkw-Verbot -3,3 dB(A)_n
 Tempolimit/ Grüne Welle -2,0 bis -3,2 dB(A)_{t/n}

Max. Lärminderungspotenzial: -3,2/-6,5 dB(A) ganztags/nachts

Eine weitgehende Entlastung der Anwohner unter die Auslösewerte 65/55 dB(A) ganztags/ nachts ist durch die Abstimmung zwischen Progressionsgeschwindigkeit und Tempolimit und dem nächtlichen Lkw-Verbot gegeben. Betroffene über diesen Auslösewerten zwischen 65 und 67 dB(A) ganztags und 55 bis 59 dB(A) nachts treten weiterhin auf dem Abschnitt Rodderweg und Liblarer Straße auf der Ostseite auf.

Durch die kompensatorischen Maßnahmen werden insbesondere die Gehweg- und Übergangssicherungen gesichert. Die vorhandene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sollte auf dem Abschnitt Chlodwigstraße bis August-Clemens-Straße beibehalten werden, d.h. Berücksichtigung bei der Berechnung der angestrebten Progressionsgeschwindigkeit Beachtung finden.

Hinweis: Für Eigentümer betroffener Gebäude besteht die Möglichkeit, eine Überprüfung auf Bezuschussung von passivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung, d. h. für Schallschutzfenster, beim Landesbetrieb Straßenbau NRW zu beantragen. Für Wohngebäude an Bundes- und Landesstraßen ist die Regionalniederlassung Vile-Eifel, Jülicher Ring 101-103 in 53879 Euskirchen zuständig (nähere Informationen in Kapitel 11).



Abbildung 9.3: Maßnahmenübersicht Römerstraße, Abschnitt Süd



Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Alte Bonnstraße (Abschnitt 3 von 3)									
Grunddaten	Lärmquelle: Alte Bonnstraße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Euskirchener Straße	A 553, Anschlussstelle Brühl/ Bornheim	11.808	18	50	72,1	63,0	541
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Aufweitungen durch Abbiegefahrstreifen an Knotenpunkten, Schutzstreifen (enden südlich Otto-Wels-Straße), Kreisverkehr Alte Bonnstraße/ Vorgebirgsstraße			<u>Fahrbahn</u> ausgefahren, größere Schäden mit neuer Deckschicht überzogen. Auf der Ostseite Nebenfahrbahn zwischen Seniorenheim und Fuß-/ Radweg südlich Joseph-Hürten-Straße					
	<u>Nebenanlagen</u> Beidseitig Gehwege, auf der Ostseite annähernd durchlaufender Grünstreifen, abschnittsweise Parkstreifen			<u>Nebenanlagen</u>					
	<u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u> Lichtsignalanlage am Knoten Alte Bonnstraße/ Euskirchener Straße, Nebenfahrbahn verkehrsberuhigter Bereich			<u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u>					
	<u>Unfallhäufigkeit</u> Schwerpunkte um Knoten Alte Bonnstraße/ Euskirchener Straße und Knoten Alte Bonnstraße/ Otto-Wels-Straße			<u>Unfallhäufigkeit</u> Unfälle bündeln sich am Knotenpunkt Alte Bonnstraße/ Otto-Wels-Straße mit Beginn der beidseitigen Bebauung					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	<u>Realnutzung</u> Vorwiegend Wohnnutzung			<u>Realnutzung</u> Größerer Gewerbebetrieb auf der Westseite zwischen der Straße Am Petershof und Steingasse, Unterbrechung der Bebauung südlich der Otto-Wels-Straße durch landwirtschaftliche Nutzung					
	<u>Baustruktur</u> straßentypische Einzel- und Mehrfamilienhausbebauung, 1- bis 2-geschossig mit Dachausbau, größtenteils mit Grenzabstand, Ausnahme: Seniorenheim Ecke Euskirchener Straße			<u>Baustruktur</u> Überwiegend Vorgärten, Bebauung abschnittsweise ohne Grenzabstand.					

Lärmrelevante Besonderheiten

Die Betroffenheit bricht südlich der Otto-Wels-Straße ab, stark betroffen bleibt ein Wohnhaus auf der Ostseite. Durchgängig betroffen ist die Wohnbebauung beginnend nördlich der Straße Am Petershof bis Geildorfer Straße auf der Ostseite und einzelne Gebäude um die A 553, Anschlussstelle Brühl/ Bornheim. Ein Umbau des Knotenpunkts Alte Bonnstraße/ Otto-Wels-Straße als Kreisverkehrsplatz ist geplant.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Lkw-Lenkungskonzept (Nächtliches Lkw-Verbot 22-6h), (-> -3,3 dB(A)) (siehe Kap. 9.1). Das Zeitfenster ist in Absprache mit den Betrieben abstimmen.
 - Prüfung eines einseitigen Schutzstreifens auf dem Abschnitt ohne Radfahrerführung und die Verbreiterung vorhandener Schutzstreifen zu Radfahrstreifen.
 - Prüfauftrag, ob nach nationalen Richtlinien Lärmschutz zwischen Kreisverkehr Autobahzufahrt Richtung Euskirchen zum Schutz der Wohnbebauung erforderlich ist. Bei positivem Ergebnis, Prüfung, ob Maßnahmen auf der Alte Bonnstraße in Abgrenzung zum Lärm der A 553 effektiv sind (Darstellung auch in Plan 9.1.1).
 - Einzelfallentscheidung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf dem Abschnitt Eichweg bis Josef-Hürten-Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und als Beitrag zur Lärminderung.

- **Folgemaßnahmen**
 - Anlage eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Alte Bonnstraße/ Otto-Wels-Straße. Der Kreisverkehrsplatz sollte als "kleiner Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete" mit einer überhöhten und bepflanzten Kreisinsel ausgebildet werden und auf der Nordseite eine Querungsmöglichkeit für Fahrradfahrer und Fußgänger bieten. Der Ausbau dient nach der annähernd freien Strecke als "Eingangstor" in die Stadt und unterstützt ein vorsichtiges Fahrverhalten (Sicherung des Übergangs Otto-Wels-Straße und Reduzierung der Unfälle in diesem Bereich).

- **Begleitmaßnahmen**
 - Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeste zwischen Fahrbahn und Gehweg zwischen Otto-Wels-Straße und A 553, Anschlussstelle Brühl/ Bornheim (Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch optische Begrenzung der Fahrbahn).
 - Prüfung des Bedarfs einer Querungssicherung (Mittelinsel) auf der Alte Bonnstraße im Knotenpunkt Alte Bonnstraße/ An Hornsgarten/ Eckdorfer Mühlenweg.

- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Reduzierung der Fahrbahnbreite durch Markierung von abgesetzten Fahrbahnbegrenzungslinien (Abstand 0,50-0,75 m vom Bord) zwischen A 553, Anschlussstelle Brühl/ Bornheim, und Otto-Wels-Straße (Verkehrsverstärkung -2 bis -3 dB(A), Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit).
 - Private Investitionen: Geraten wird zu Lärmschutz am Bau (z. B. Schallschutzfenster und Erneuerung der Dachhaut, Schließung von Balkonen und Loggien) insbesondere an den drei Wohngebäuden auf freier Strecke zwischen Otto-Wels-Straße und Am Petershof, sofern nicht vorhanden.



Alte Bonnstraße, Höhe Euskirchener Straße



Alte Bonnstraße 1

Erläuterungen und Empfehlungen

Nächtliches Lkw-Verbot -3,3 dB(A)n
 Verkehrsverstetigung.....-> -2,0 dB(A)t/n

Max. Lärminderungspotenzial: -2,0/-5,3 dB(A) ganztags/nachts

Der Fassadenpegel liegen zwischen Otto-Wels-Straße und AS Brühl/Bornheim in Einzelfällen ganztags knapp unter 70 dB(A), der Pegel kann durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht unter den Auslösewert von 65 dB(A) ganztags gebracht werden. Da die überschrittenen Auslösewerte punktuell auftreten und identifizierbar sind, sollte für diese passiver Lärmschutz vorgesehen werden, sofern dieser nicht bereits besteht.

Im Falle einer positiven Prüfung eines Lärmschutzes zwischen Wohnbebauung und A 553 ist erst langfristig mit einer Umsetzung zu rechnen. Sie geht an dieser Stelle deshalb nicht in die Berechnungen ein. Hinweis: Für Eigentümer betroffener Gebäude besteht die Möglichkeit, eine Überprüfung auf Bezuschussung von passivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung, d. h. für Schallschutzfenster, beim Landesbetrieb Straßenbau NRW zu beantragen. Für Wohngebäude an Bundes- und Landesstraßen ist die Regionalniederlassung Vile-Eifel, Jülicher Ring 101-103 in 53879 Euskirchen zuständig (nähere Informationen in Kapitel 11).

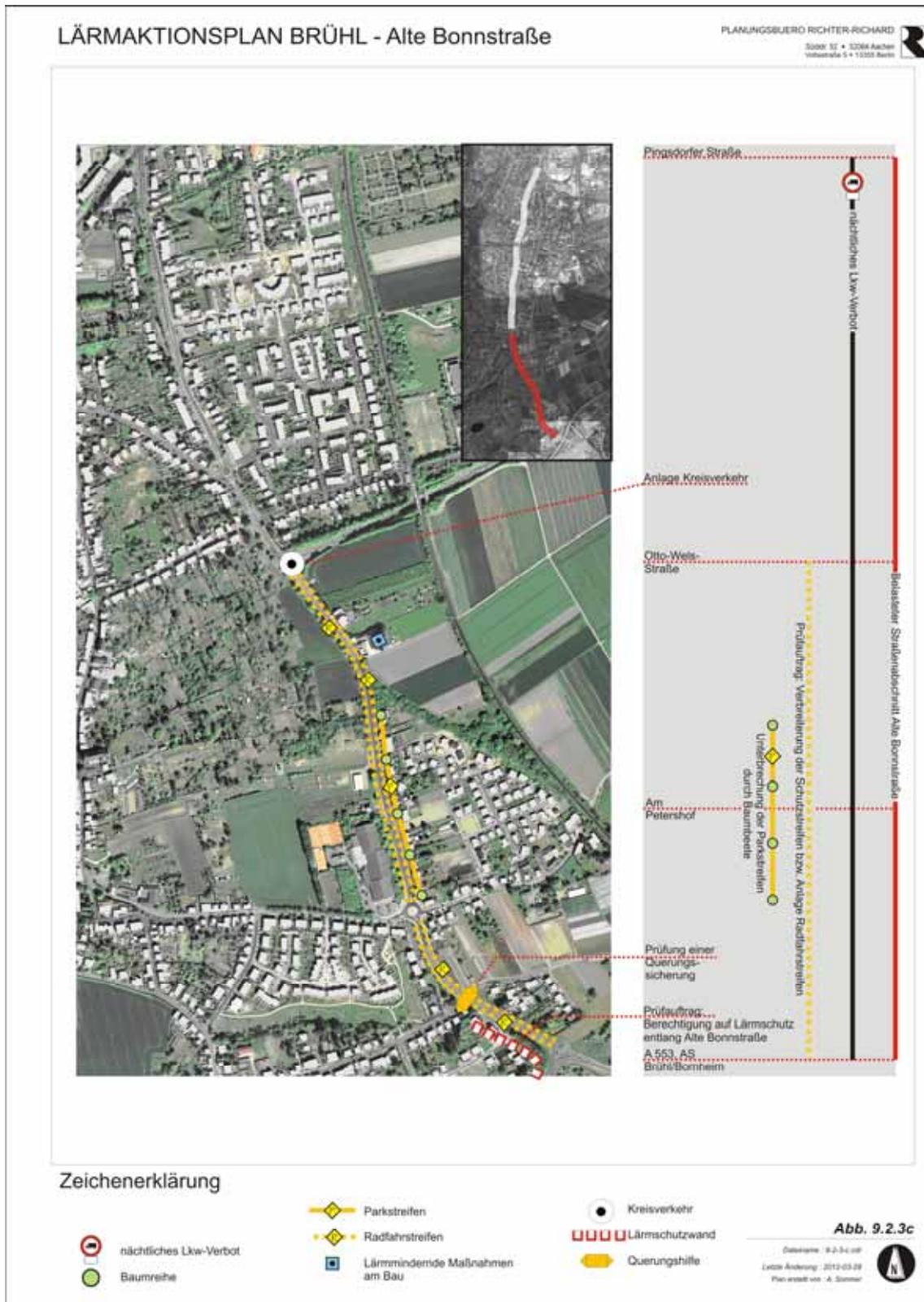


Abbildung 9.4: Maßnahmenübersicht Alte Bonnstraße



9.2.4 L 184 – Luxemburger Straße bis A 553, Anschlussstelle Brühl-Ost

Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Theodor-Heuss-Straße (Abschnitt 1 von 4)									
Grunddaten	Lärmquelle: Theodor-Heuss-Straße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Luxemburger Straße	Römerstraße	12.464	18	50/60	68,9	57,7	199
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	Fahrbahn 2-streifig, Aufweitung durch Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen im Knoten Theodor-Heuss-Straße/ Römerstraße			Fahrbahn Ausbauzustand: Benutzungsspuren (Spurrillen), ansonsten ohne Schäden					
	Nebenanlagen Beidseitig schmale Gehwege, Südseite: Grünzug, im westlichen Straßenabschnitt Wohnnutzung in größerem Abstand zur L 184			Nebenanlagen Gehwege zu schmal und in schlechtem Zustand, kaum genutzt, Südseite: Grünzug sehr breit mit mittig angelegtem breiten Fuß-/Radweg					
	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen -Lkw-Verbot 22-6 Uhr, Überholverbot - Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit innerorts auf 60 km/h ab Luxemburger Straße bis zum Anfang der angrenzenden Bebauung			Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen					
	Unfallhäufigkeit Unfälle im Einmündungsbereich Willy-Brandt-Straße und vor dem Knotenpunkt Römerstraße/ Theodor-Heuss-Straße			Unfallhäufigkeit Trotz Überholverbot Unfälle durch Überholen. Unfälle mit Fußgängern/ Radfahrer sind selten.					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	Realnutzung Wohnnutzung auf der Nordseite zwischen Römerstraße und Talstraße			Realnutzung Die Wohnbebauung auf der Südseite hat Abstand zur Straße, im östlichen Abschnitt getrennt durch einen breiten Grünzug. Die Südseite ist nicht betroffen.					
	Baustruktur Die betroffenen Wohnbebauung besteht aus Einzelhausbebauung mit teilweise langen Gärten zur Lärmquelle.			Baustruktur Die Erschließung erfolgt über eine Wohnstraße, Sichtschutz zur Straße durch hohe Hecken, Latenzäune und Strohmatten.					

Lärmrelevante Besonderheiten

Mit dem nächtlichen Lkw-Verbot und dem Überholverbot wurde bereits ein wesentlicher Schritt zur Lärminderung geleistet. Da die Maßnahme nicht in die Berechnungen eingehen, werden sie unter "Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung" nochmals aufgeführt.

Negativ wirkt sich dagegen die Heraufsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 60 km/h auf die Bebauung der abseits liegenden Siedlung auf der Südseite kurz vor der Einmündung in die Luxemburger Straße aus.

Die Theodor-Heuss-Straße wirkt durch abschnittsweise fehlende Bebauung und den Grünzug auf der Südseite anonym. Betroffen sind Gebäude auf der Nordseite der Straße. Auch die Gestaltung

dieser Grundstücke (Sichtschutz) unterstützt den anonymen Charakter. Zugänge zu den angrenzenden Gärten sind selten.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h ab Luxemburger Straße bis zum Anfang der angrenzenden Bebauung.
 - Prüfung der Anlage eines einseitigen Schutzstreifens auf der Nordseite der Fahrbahn.
 - vorhanden: nächtliches Lkw-Verbot, (22-6 h).
 - Prüfauftrag: Umbau des Knotenpunkts Theodor-Heuss-Straße/ Daberger Weg/ Von-Wied-Straße als Kreisverkehr.

- **Begleitmaßnahmen**
 - Dialog-Display zur Unterstützung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit westlich der Brücke über die Talstraße in Richtung Römerstraße.
 - Dialog-Display östlich der Einmündung Willi-Brandt-Straße in Richtung Westen.

- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Prüfung einer Lärmschutzwand zu den nördlich angrenzenden Grundstücken zwischen Römerstraße und Talstraße (-12,0 bis -20,0 dB(A) im Lärm-schatten). Da die Wand (teilweise) auf privatem Grund stehen müsste, sind Anlieger in die Prüfung einzubinden.

Ein Dialog-Display ist eine Präventivmaßnahme, um überhöhten Geschwindigkeiten entgegenzuwirken. Das Gerät misst die Geschwindigkeit der Fahrzeuge und kommentiert diese mit "Langsam" oder "Danke". Bei Modellen mit genauer Geschwindigkeitsanzeige wurde festgestellt, dass diese vielfach zu überhöhten Geschwindigkeiten beitragen, indem sie zu "Geschwindigkeitsrekorden" animierten. Das hier vorgestellte Dialog-Display lobt bzw. ermahnt die Autofahrer.





Theodor-Heuss-Straße, östlicher Abschnitt



Theodor-Heuss-Straße von Einmündung Römerstraße

Erläuterungen und Empfehlungen

Nächtliches Lkw-Verbot.....-> -3,3 dB(A) n
 Temporeduzierung von 60 auf 50 km/h-> -1,2 dB(A) t/n

Max. Lärminderungspotenzial (westlich Daberger Weg): -1,2/-4,5 dB(A) ganztags/nachts
 Max. Lärminderungspotenzial (östlich Daberger Weg): 0/3,3 dB(A) ganztags/nachts

Durch das bestehende nächtliche Lkw-Verbot wird der Auslösewert von 55 dB(A) nachts unterschritten. Ganztags bleiben die Fassadenpegel jedoch über 65 dB(A). Da die verkehrsverstetigenden Maßnahmen der Einhaltung der vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit dienen, treten sie im Lärmaktionsplan nicht als Lärminderungspotenzial in Erscheinung.

Nach dem Bau einer Lärmschutzwand auf diesem Abschnitt gäbe es auch in den privaten Außenräumen, die ja durch den Lärmaktionsplan geschützt werden, keine Betroffenen mehr. Die zur Prüfung vorgeschlagene Lärmschutzwand würde eine grundlegende Entlastung bewirken.

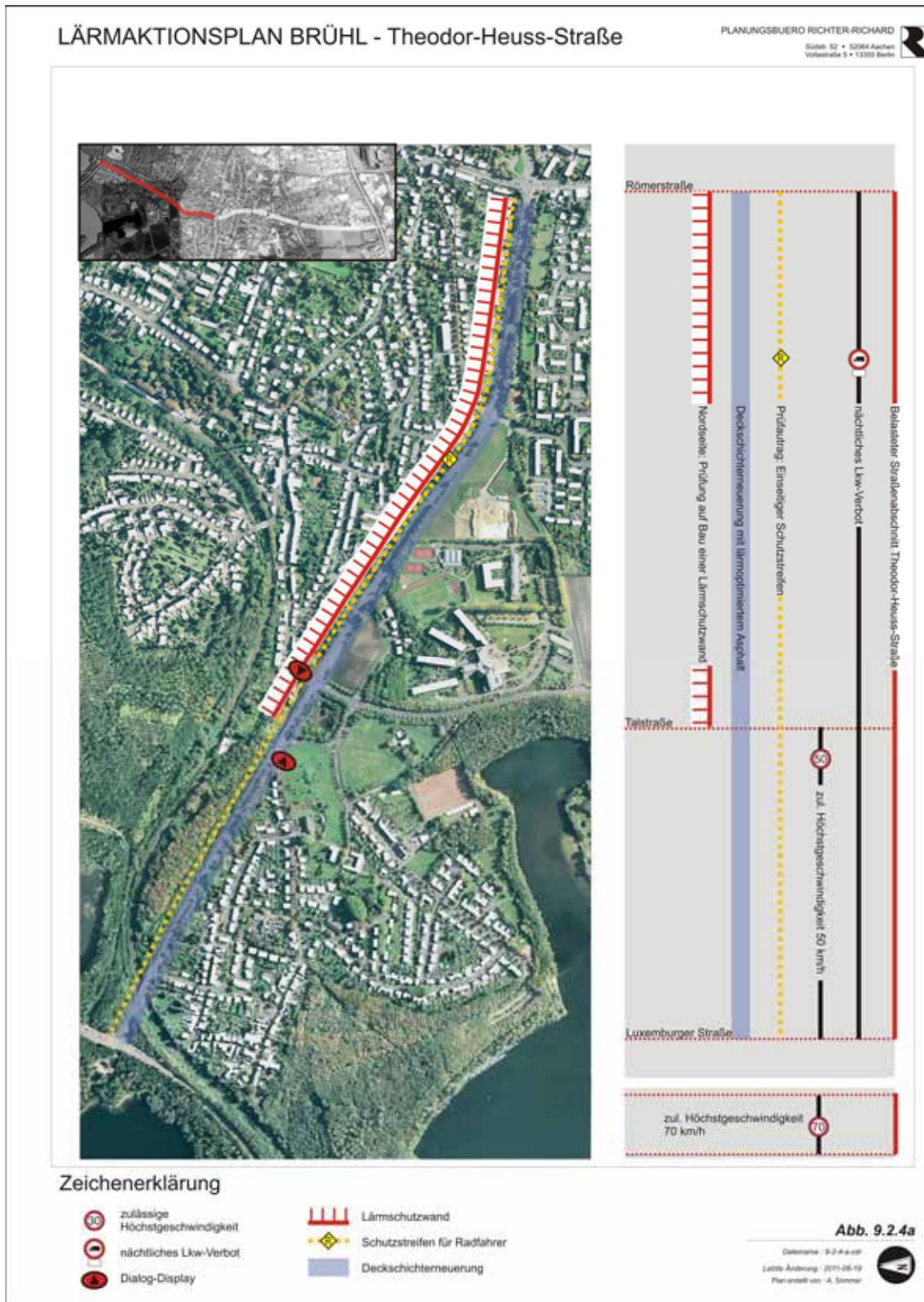


Abbildung 9.5: Maßnahmenübersicht Theodor-Heuss-Straße



Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Konrad-Adenauer-Straße (Abschnitt 2 von 4)									
Grunddaten	Lärmquelle: Konrad-Adenauer-Straße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
	Römerstraße	Friedrichstraße	12.890	18	50	73,2	61,9	215	176
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	Fahrbahn 2-streifig, Schutzstreifen			Fahrbahn Spurrillen, keine sonstigen Schäden, teilweise Troglage, Bahnstrecke mit Hubertusstraße und Richard-Bertram-Straße kreuzen (Überführungen)					
	Nebenanlagen Gehwege, im Bereich der Tieflage beidseitig Treppenanlagen (versetzt) zur oberhalb liegenden Wohnbebauung – Lage zwischen den Überführungen Hubertusstraße und Richard-Bertram-Straße			Nebenanlagen Ein gesichernder Übergang über die Konrad-Adenauer-Straße zwischen Zugängen ist nicht erforderlich, da der kürzere Weg über die querenden Straßen führt.					
	Unfallhäufigkeit Unfälle an den Knotenpunkten Römerstraße/ Theodor-Heuss-Straße und Konrad-Adenauer-Straße/ Friedrichstraße			Unfallhäufigkeit Keine Unfälle auf der Strecke					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	Realnutzung Wohnen, Erich-Kästner-Realschule an der Ecke Römerstraße			Realnutzung Die Schule liegt getrennt durch eine Grünfläche in Abstand zur Straße und ist nicht von Lärm betroffen.					
	Baustruktur Auf der Strecke mehrgeschossige Wohngebäude oberhalb der Böschung.			Baustruktur Lage teilweise hinter Kfz-Erschließung oder Fuß-/Radweg, Wohnhochhaus Höhe Richard-Bertram-Straße rückt direkt an die Böschung heran.					

Lärmrelevante Besonderheiten

Obwohl die Konrad-Adenauer-Straße weitgehend in Tieflage (Troglage) verläuft, ist die Betroffenheit durch die Höhe der Gebäude mit Belastungswerten zwischen >65/55 und 70/60 dB(A) ganztags/nachts relativ hoch.

Als zusätzlicher Lärmfaktor, der nicht Teil der Berechnung VBUS sein kann, kommt hinzu, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der anbaufreien Strecke mit der breiten Fahrbahn kaum eingehalten wird. Eine Deckschichterneuerung von Theodor-Heuss-Straße und Konrad-Adenauer-Straße bis zur Straße An der Synagoge befindet sich in Planung und geht deshalb in die kurzfristigen Maßnahmenvorschläge ein.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Lkw-Lenkungskonzept (Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots 22-6h) (Hierzu siehe Kapitel 9.1: Lkw-Lenkungskonzept). Das Zeitfenster sollte in Absprache mit den betroffenen Firmen/Geschäften getroffen werden.
 - Deckschichternewerung der Fahrbahn in lärmoptimierter Asphaltbauweise. Die Maßnahme ist Teil des Landesausbauprogramms.
- **Begleitmaßnahmen**
 - Dialog-Display Richtung Westen vor der Überführung Hubertusstraße und Richtung Osten vor der Überführung Richard-Bertram-Straße zur Erinnerung an die Einhaltung von Tempo 50 jeweils vor dem Übergang.
- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Private Investitionen: Das Wohnhochhaus auf der Ecke Konrad-Adenauer-Straße/ Richard-Bertram-Straße sollte, falls nicht bereits erfolgt, passiven Lärmschutz erhalten. Zudem sollten die zur Straße ausgerichteten Loggien verglast bzw. als Wintergärten ausgebaut werden.

Erläuterungen und Empfehlungen

Deckschichternewerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise-> -4,0 dB(A) t/n
 Nächtliches Lkw-Verbot-> -3,3 dB(A) t/n

Max. Lärminderungspotenzial: -4/-7,3 dB(A) ganztags/nachts

Durch Deckschichternewerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise werden die Lärmimmissionen auf maximal 69/58 dB(A) ganztags/nachts gesenkt. Das betrifft das Gebäude angrenzend an die Überführung Richard-Bertram-Straße. Aber auch bei allen anderen an die Straße angrenzenden Gebäude >65 dB(A) ganztags können die Fassadenpegel nicht oder nur knapp unter 65 dB(A) gesenkt werden, durch das Lkw-Verbot sind es nachts maximal 55 dB(A). Bei den weiterhin stark belasteten Gebäuden sollte Lärmschutz eingesetzt werden.



Konrad-Adenauer-Straße Höhe Hubertusstraße Richtung Westen



Konrad-Adenauer-Straße, Blick Richtung Kreisverkehr



Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Heinrich-Esser-Straße – Comesstraße (Abschnitt 3 von 4)									
Grunddaten	Lärmquelle: Heinrich-Esser-Straße, Comesstraße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Friedrichstraße	Kölnstraße	12.890	18	50	76,4	65,1	97
	Kölnstraße	Franzstraße	9.860	18	50	80,1	73,5	166	177
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	<p>Fahrbahn Heinrich-Esser-Straße: 2-streifig, ca. 20 m lange Schutzstreifen vor Einfahrt in die Kreisverkehrsplätze Comesstraße: 2-streifig, Schutzstreifen (setzen in der Einmündung in den Kreisverkehr zugunsten eines Tropfens aus, keine Alternative für den Radverkehr.</p>			<p>Fahrbahn Heinrich-Esser-Straße: Schäden in der Fahrbahn, Kreisverkehre Einmündungen Friedrichstraße und Kölnstraße ohne Radwegführung</p>					
	<p>Nebenanlagen Beidseitig Gehwege Heinrich-Esser-Straße: Parkstreifen auf der Nordseite ab Kölnstraße (Kreisverkehrsplatz) bis zum Beginn der Bebauung. Comesstraße: Parkstreifen auf der Südseite gegenüber Einmündung Poststraße vor Baumreihe und im östlichen Abschnitt zwischen Baumstandorten</p>			<p>Nebenanlagen Comesstraße: beidseitig Baumreihen ab Poststraße, Bäume stehen im Gehweg bzw. zwischen Parkbuchten</p>					
	<p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Heinrich-Esser-Straße: Abschnittsweise absolutes Halteverbot auf der Nordseite, Comesstraße: Bedarfsampel Höhe Wilhelmstraße</p>			<p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</p>					
	<p>Unfallhäufigkeit Durchlaufend Unfälle</p>			<p>Unfallhäufigkeit Kein Schwerpunkt oder Schema außerhalb des Kreisverkehrsplatzes Kölnstraße zu erkennen. Der Kreisverkehr selbst ist stark belstet.</p>					
<p>Belastete Gebäude L_{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L_{den} >70 dB(A) = blau</p>	<p>Realnutzung Comesstraße: Wohnen, teilweise Gewerbe im EG, Parken in Innenhöfen, ausgewiesener Parkhof in Baulücke Heinrich-Esser-Straße: Wohnen, auf der Nordseite zwischen Kölnstraße und Poststraße das Verwaltungsgebäude der RWE, auf der Südseite zwischen Mayersweg und Bahnstrecke Schlossmuseum und Schlosspark</p>			<p>Realnutzung</p>					
	<p>Baustruktur Heinrich-Esser-Straße: 3- bis 5-geschossig, Stadthäuser, ursprünglich in geschlossener Bauweise, Baulücken nicht wieder geschlossen Comesstraße: mehrgeschossiges Wohn- und Geschäftshaus Ecke Comesstraße/ Kölnstraße, im weiteren Verlauf vorwiegend 2- bis 3-geschossigen Bebauung (Stadthäuser/-villen) mit Einzelhandel und Grenzabstand, östlich der Bahnlinie zunehmend Vorstadtcharakter</p>			<p>Baustruktur Heinrich-Esser-Straße: enger Straßenraum, Gebäude teilweise stark vernachlässigt Comesstraße: Grundstücke stark eingegrünt, weiter Straßenraum mit Alleincharakter</p>					

Lärmrelevante Besonderheiten

Die Heinrich-Esser-Straße wirkt mit Ihrem engen Straßenraum und den gründerzeitlichen Stadthäusern sehr städtisch. Durch das starke Verkehrsaufkommen verbunden mit hohen Schadstoff- und Lärmimmissionen zeigen sich jedoch gehäuft gestalterische Mängel im Straßenraum, die die Nutzung durch den nicht motorisierten Verkehr einschränken. Aufgrund der langen Wartezeiten an den in kurzen Abständen angebrachten Fußgängerbedarfsampeln überqueren Fußgänger die Fahrbahn häufig bei "rot". Die durch die Straßennutzung eher schlechte Lage zeichnet sich in dem Erhaltungszustand der ursprünglich sehr ansprechenden Gebäude und der Nutzungsmischung der Ladenlokale wieder. Baulücken werden nicht mehr geschlossen.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Lkw-Lenkungskonzept (nächtliches Lkw-Verbot, 22-6h) auf der Heinrich-Esser-Straße und der Comesstraße (-> -3,3 dB(A)). Die Zeitfenster sind in Absprache mit den Betrieben abzustimmen.
 - Auf der Heinrich-Esser-Straße und der Comesstraße ganztägiges Verbot für Kfz über 15 m Länge (Z 264 StVO) und Verbot für kennzeichnungspflichtige Kfz mit gefährlichen Gütern (Z 261 StVO).
 - Auf der Heinrich-Esser-Straße zwischen Friedrichstraße und Kölnstraße Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.
 - Auf der Heinrich-Esser-Straße soll eine Deckschichterneuerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise vorgenommen werden. Die Maßnahme wird auf diesem Abschnitt für unbedingt erforderlich angesehen. Tempo 30 sollte nach Umsetzung der Maßnahme im Zentrumsbereich wegen der Häufung der Unfälle beibehalten werden.
- **Begleitmaßnahmen**
 - Die enge Heinrich-Esser-Straße mit ihrer innerstädtischen Bebauung wird verkehrlich stark beansprucht und weist deshalb hohe Lärm- und Schadstoffimmissionen auf. Die Folge ist bereits eine Vernachlässigung der Baustruktur durch mangelnde Instandhaltung, offen gelassene Baulücken und ein downgrading des Einzelhandelsbesatzes. Zur Aufwertung der innerstädtischen Straße wird deshalb kurzfristig zur gesamten Überplanung der Heinrich-Esser-Straße geraten (Umbau).
 - Ausweisung von Radfahrstreifen statt Schutzstreifen auf der Comesstraße (Verkehrsverstetigung durch Verengung der Fahrbahn, Vergrößerung der Sicherheit für den Radverkehr).
- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Private Investitionen: Schallschutz am Bau, insbesondere an der Heinrich-Esser-Straße.



Comestraße Blick Richtung Osten auf Einmündung Poststraße



Heinrich-Esser-Straße Blick Richtung Westen auf Kreisverkehr

Erläuterungen und Empfehlungen

Heinrich-Esser-Strasse:

Kurzfristiges Lärminderungspotenzial:

Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h..... -> -2,4 dB(A) t/n
 Nächtliches Lkw-Verbot -> -3,3 dB(A) t/n

Langfristiges Lärminderungspotenzial:

Deckschichternewerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise -> -4,0 dB(A) t/n
 Nächtliches Lkw-Verbot -> -3,3 dB(A) t/n

Max. Lärminderungspotenzial: -4/-7,3 dB(A) ganztags/ nachts

Der östliche Straßenabschnitt der Heinrich-Esser-Straße weist die höchsten Fassadenpegel Brühls auf. Die Fassadenpegel können durch eine Deckschichternewerung und ein nächtliches Lkw-Verbot auf Werte um die 70 dB(A) ganztags und unter 60 dB(A) nachts verbessert werden.

Mit der Straßenraumgestaltung und einer Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastung, sowie einer erhöhten Sicherheit für den nicht motorisierten Verkehr durch die geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bietet die Heinrich-Esser-Straße die Voraussetzung für einen Aufschwung der angrenzenden Wohn- und Geschäftsbebauung.

Comestraße:

Verkehrsverstetigung..... -> -2,0 dB(A) n
 Nächtliches Lkw-Verbot -> -3,3 dB(A) t/n

Max. Lärminderungspotenzial: -2,0/-5,3 dB(A) ganztags/ nachts

Alle übrigen Wohngebäude erreichen zumindest nachts Fassadenpegelwerte unter dem Auslösewert von 55 dB(A). Ganztags bleiben wenige Gebäude im westlichen Abschnitt der Comestraße mit über 65 -70 dB(A) belastet.



Die ganztags greifenden Maßnahmen bezüglich der Reduzierung des Lkw-Verkehrs auf der Heinrich-Esser-Straße und Comesstraße können, da der Anteil des Lkw-Verkehrs nicht bekannt ist, trotz ihres sicherlich bemerkbaren lärmindernden Charakters nicht bewertet werden. Die Maßnahme ist jedoch auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, insbesondere in der Heinrich-Esser-Straße mit den schmalen Gehwegen, von hoher Bedeutung.

Hinweis: Für Eigentümer betroffener Gebäude besteht die Möglichkeit, eine Überprüfung auf Bezuschussung von passivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung, d. h. für Schallschutzfenster, beim Landesbetrieb Straßenbau NRW zu beantragen. Für Wohngebäude an Bundes- und Landesstraßen ist die Regionalniederlassung Vile-Eifel, Jülicher Ring 101-103 in 53879 Euskirchen zuständig (nähere Ausführungen siehe Kapitel 11).

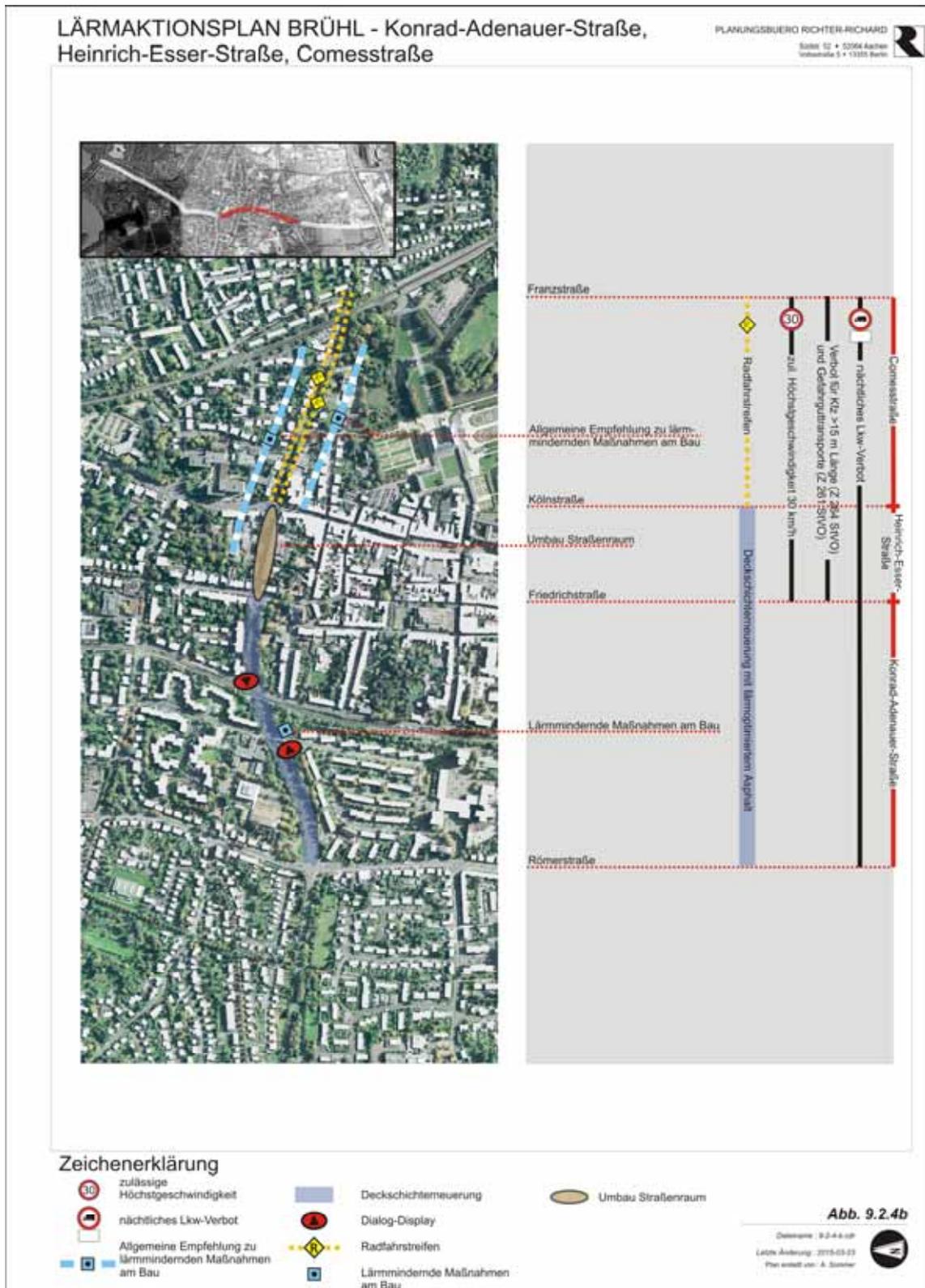


Abbildung 9.6: Maßnahmenübersicht K-Adenauer-Straße/ H-Esser-Straße/ Comesstraße



Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Rheinstraße (Abschnitt 4 von 4)									
Grunddaten	Lärmquelle: Rheinstraße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Franzstraße	Anschlussstelle Brühl - Ost	9.860	18	50	72,4	70,8	277
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	Fahrbahn 2-streifig, Aufweitungen an Einmündungen und Linksabbiegefahrstreifen an der Bergerstraße			Fahrbahn abgefahren, kleinere Schäden, breite Fahrbahn					
	Nebenanlagen Nordseite: Trennung des Gehwegs von der Fahrbahn durch Grünstreifen mit Bäumen Südseite: Gehweg, Asphalt, partiell ausgebessert			Nebenanlagen Gehwege sind in einem schlechten Zustand mit vielen Unebenheiten und durchsetzt mit Gras					
	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Nächtliches Lkw-Verbot ab der Bergerstraße			Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Beitrag zur Lärminderung					
	Unfallhäufigkeit Durchgängig Unfälle			Unfallhäufigkeit kein Schwerpunkt oder Schema zu erkennen. Im Gegensatz zu den übrigen klassifizierten Straße kaum Fahrradfahrer betroffen					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	Realnutzung Nordseite: Wohnnutzung, gewerbliche Nutzung östlich der Wesseling Straße sowie Polizei Südseite: Wohnnutzung Franzstraße bis Parkstraße, anschließend Wohnstandort in Bau, dann bis Anschlussstelle Brühl-Ost landwirtschaftliche Flächen			Realnutzung Das neue Baugebiet "Wohnen am Schloss" berücksichtigt die Immissionen von Seiten der Rheinstraße, zur Rheinstraße ist eine Reihenhausbauung platziert, die die Immissionen abfängt.					
	Baustruktur Vorwiegend 2-geschossig, überwiegend Einzelhausbebauung mit und ohne Grenzabstand, unterschiedliche Bautypen			Baustruktur Vorgärten und Gärten zur Straße, Ausnahme: Knotenpunkt Rheinstraße/ Otto-Wels-Straße – Eckgebäude grenzen direkt an Straßenraum an.					

Lärmrelevante Besonderheiten

Die Fahrradfahrer teilen sich die schmalen Gehwege mit den Fußgängern. Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern wurden bei der Begehung mehrfach beobachtet, insbesondere auf der Südseite, wobei die Fußgänger auf die Ackerränder gedrängt werden.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Lkw-Lenkungskonzept (nächtliches Lkw-Verbot, 22-6h) (-> -3,3 dB(A)) zwischen Franzstraße und Otto-Wels-Straße (K 7) (siehe auch Lkw-Lenkungskonzept Kap. 9.1). Die Zeitfenster sind mit den Betrieben abzustimmen.
 - Deckschichterneuerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise (-3 bis -5 dB(A)).
- **Begleitmaßnahmen**
 - Prüfauftrag zur Markierung eines Schutz-/ Radfahrstreifens auf der Nordseite der Fahrbahn (stadteinwärtige Fahrtrichtung), falls die Fahrbahnbreite das zulässt.
 - Baumreihe auf der Südseite der Rheinstraße zwischen Gehweg und Ackerfläche zur Begrenzung des Straßenraums.



Rheinstraße, Bergerstraße Richtung Westen



Rheinstraße westlicher Abschnitt vor Parkstraße

Erläuterungen und Empfehlungen

Deckschichterneuerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise-> -4,0 dB(A) t/n
 Verkehrsverstetigung.....-> -2,0 dB(A) n
 Nächtliches Lkw-Verbot-> -3,3 dB(A) n

Max. Lärminderungspotenzial Bahnstrecke/ Otto-Wels-Straße: -6,0/-9,3 dB(A) ganztags/ nachts.
 Max. Lärminderungspotenzial Otto-Wels-Straße/ Wesseling Straße: -6,0/-6,0 dB(A) ganztags/ nachts.

Die meisten Wohngebäude sind mit Pegeln knapp über 70 dB(A) ganztags belastet. Die Geschwindigkeitsreduzierung mit Verkehrsverstetigung führt weitgehend zu einer Unterschreitung/ Einhaltung der Auslösewerte 65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Mit Anordnung eines nächtlichen Lkw-Verbots zwischen Otto-Wels-Straße und Bahnstrecke kann eine Unterschreitung des nächtlichen Auslösewerts von 55 dB(A) auf diesem Abschnitt gesichert werden. Ganztags wird das Ziel einer Reduktion der Fassadenpegel unter 65 dB(A) nicht durchgängig erreicht. Durch eine Deck-



schichterneuerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise ist die Reduzierung der Fassadenpegel aller Gebäude, ausgenommen der beiden Eckgebäude an der Einmündung Berger Straße, gegeben. Diese beiden Gebäude bleiben jedoch weiterhin stark belastet. Hier könnte sich aber die Verkehrsverringerung in der Bergerstraße nach der Abhängung des Straßenabschnitts Rheinstraße bis Ricarda-Huch-Straße positiv bemerkbar machen.

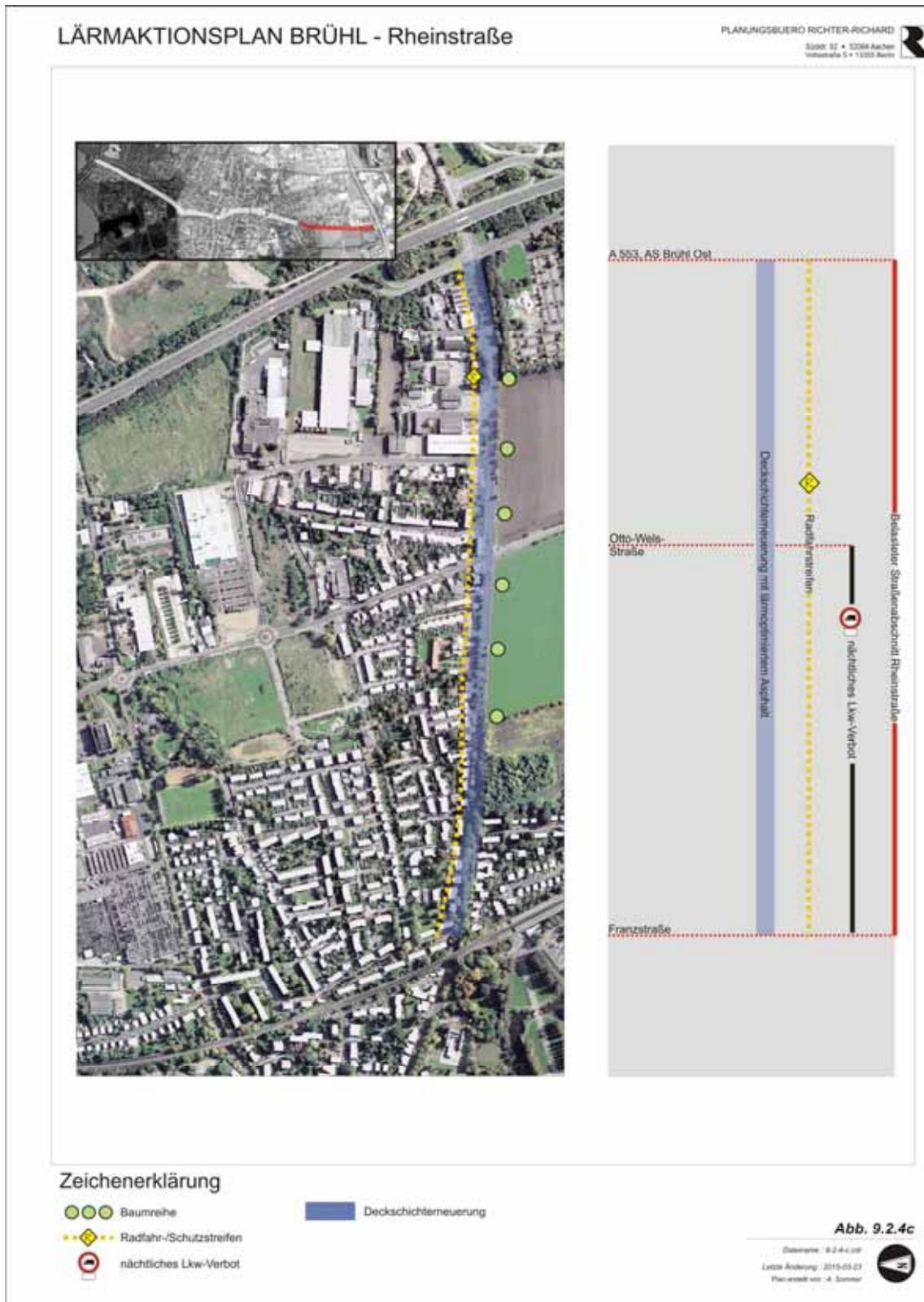


Abbildung 9.7: Maßnahmenübersicht Rheinstraße



9.2.5 L 194 – Kölnstr. bis südliche Stadtgrenze (Anschlussstelle Brühl-Süd)

Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Kölnstraße (Abschnitt 1 von 3)									
Grunddaten	Lärmquelle: Kölnstraße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
	Renault-Nissan-Staße	Comesstraße	10.840	18	50	76,8	73,5	288	387
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Radfahrstreifen, an Zufahrten und Parkstreifen als Schutzstreifen			<u>Fahrbahn</u> Von Königstraße bis Kaiserstraße sehr schadhaft, viele Ausbesserungen nördlich der Unterführung mit Beginn der Bebauung bis Bergerstraße, Radfahrstreifen setzt in der Unterführung aus, Gehweg ist als Geh-/Radweg ausgewiesen					
	<u>Nebenanlagen</u> Gehwege, abschnittsweise Parkstreifen			<u>Nebenanlagen</u> Gehweg ist in der Unterführung als Geh-/Radweg ausgewiesen					
	<u>Unfallhäufigkeit</u> Streckenabschnitte Bergerstraße – Unterführung und Unterführung bis Comesstraße			<u>Unfallhäufigkeit</u> Vor und im Kreisverkehrsplatz häufen sich die Unfälle, hauptsächlich Einbiege- und Abbiegeunfälle, häufig Radfahrer und Fußgänger beteiligt					
	<u>ÖPNV</u> Regionalbus 701, Haltestellen: Königstraße, Rondorfer Straße, Eisenwerk			<u>ÖPNV</u> Busbuchten vorhanden					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	<u>Realnutzung</u> Wohnen und Gewerbe nördlich der Unterführung, Wohnen zwischen Königstraße und Kaiserstraße, Wohnen mit Gewerbebetrieben im EG bzw. in den Innenhöfen zwischen Kaiserstraße bis Comesstraße			<u>Realnutzung</u>					
	<u>Baustruktur</u> Nördlich der Unterführung: 2-3-geschossig, Einzelhausbebauung häufig ohne Grenzabstand			<u>Baustruktur</u>					

Lärmrelevante Besonderheiten

Der geplante Ausbau des Knotens A 553/ B 51n/ L 150 (Einleitung der Planfeststellung im März 2010) im Rahmen des Neubaus der B 51n OU Köln/ Meschenich liegt außerhalb von Bebauung und hat deshalb keine Auswirkungen auf Wohnstandorte.

Lärmrelevante Besonderheiten

In dem spitzen Winkel nördlich der Bahnstrecke macht sich die Doppelbelastung der Wohngebäude durch Straße und Schiene durch hohe Pegelwerte bemerkbar. Die Fläche nördlich der Bahnlinie ist im Bauzonenplan der Stadt Brühl als Industriegebiet ausgewiesen, mit der Absicht die restliche Wohnbebauung langfristig abzusiedeln.

Während der nördliche Wohnstandort eher abseits des Stadtgefüges im Übergang zum gewerblich genutzten Norden Brühls liegt, zeigt sich die Kölnstraße zwischen Kaiserstraße und Comesstraße mit Ladenlokalen und Geschäftshäusern zum Zentrum zugehörig.



Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Lkw-Lenkungskonzept (nächtliches Lkw-Fahrverbot, 22-6 h) zwischen Königstraße und Comesstraße (Zeitfenster gegebenenfalls in Absprache mit Firmen und Geschäften abstimmen).
- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Da der Masterplan seine Gültigkeit nicht verloren hat und von der Stadt Brühl auch weiterhin als Grundlage für die Entwicklung der Stadt angesehen wird, sind Maßnahmen zur weiteren Verfestigung der Wohnnutzung nicht vorgesehen. Hier wird zu privaten Investitionen von Seiten der Eigentümer geraten.



Kölnstraße, südlich Kaiserstraße



Kölnstraße, nördlich Unterführung



Erläuterungen und Empfehlungen

Nächtliches Lkw-Verbot -> -3,3 dB(A) n

Max. Lärminderungspotenzial: -0,0/-3,3 dB(A) ganztags/ nachts.

Industriegebiete dienen ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind. Nur ausnahmsweise sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal zugelassen. Da im Industriegebiet keine Wohnnutzung zulässig ist, ist eine Absiedelung der Wohnbebauung vorgegeben. Aus diesem Grund beschränken sich die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ausschließlich auf den Bereich zwischen Königstraße und Comesstraße. Die um die 70/60 dB(A) ganztags/ nachts liegende Immissionsbelastung kann durch die Erstmaßnahme nicht wesentlich reduziert werden, langfristig wird jedoch der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts angestrebt.



Abbildung 9.8: Maßnahmenübersicht Kölnstraße



Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Uhlstraße - Pingsdorfer Straße (Abschnitt 2 von 3)									
Grunddaten	Lärmquelle: Uhlstraße, Pingsdorfer Straße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Bonnstraße	Alte Bonnstraße	7.200	18	50	68,9	63,1	530
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	Fahrbahn 2-streifig, Abbiegefahrstreifen an den Knotenpunkten Pingsdorfer Straße/ Liblarer Straße, Pingsdorfer Straße/ Eichendorffstraße und Pingsdorfer Straße/ Römerstraße, beidseitig Schutzstreifen, Bahnstrecke quert niveaugleich (Schranke)			Fahrbahn Der Straßenzug wurde mit der Umsetzung der Fußgängerzone und des verkehrsberuhigten Bereichs Kölnstraße aus der L 194 ausgeklammert. Die Einmündung Liblarer Straße in die Pingsdorfer Straße ist stark aufgeweitet.					
	Nebenanlagen Beidseitig Gehwege, Römerstraße bis Bahnstrecke Baumreihe auf der Nordseite, abschnittsweise Längsparken			Nebenanlagen Teilweise Baumbeete auf der Nordwestseite					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	Realnutzung Wohnen, vereinzelt Kleingewerbe, auf der Nordwestseite der Uhlstraße unempfindliche Nutzung			Realnutzung Liblarer Straße mit lärmunempfindlichen Nutzungen durchsetzt					
	Baustruktur Vorwiegend 2- bis 3-geschossig, Einzel- und Mehrfamilienhäuser, vorwiegend mit Grenzabstand, dichtere Bebauung ohne Grenzabstand auf der Uhlstraße			Baustruktur Größere Baulücken, der Straßenraum ist im Umfeld der Bahnstrecke durch fehlende Bebauung, einmündende Straße und Umlenkung der Gehwegführung optisch stark aufgeweitet.					

Lärmrelevante Besonderheiten

Der Streckenabschnitt Kölnstraße – Uhlstraße zwischen Comesstraße und Bonnstraße ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Straßenabschnitt ist als verkehrsberuhigter Bereich bzw. als Fußgängerzone ausgebaut (siehe Kap. 8.). Die verbliebene Uhlstraße bis zur Liblarer Straße liegt vor dem Ausgang zu dem großflächigen Einkaufszentrum.

Die Betroffenheit der Anwohner der Pingsdorfer Straße liegt hauptsächlich im westlichen Abschnitt mit dem Einmündungsbereich in die Römerstraße – Alte Bonnstraße. Der Einmündungsbereich ist verkehrstechnisch schwierig, da der Knotenpunkt sich zur Pingsdorfer Straße in Hochlage befindet und die Pingsdorfer Straße im spitzen Winkel auf die Alte Bonnstraße zuführt.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Lkw-Lenkungskonzept (nächtliches Lkw-Verbot, 22-6 h), auf der Pingsdorfer Straße sowie auf der Uhlstraße zwischen Bonnstraße und Liblarer Straße, nach Absprache mit den anliegenden Geschäftsleuten gegebenenfalls auch in einem anderen Zeitfenster.
 - Lkw-Lenkungskonzept - Ergänzung durch ganztägiges Lkw-Verbot auf der Bonnstraße zwischen Uhlstraße und der Straße In der Maar.

- **Begleitmaßnahmen**
 - Eine Planung zur Umgestaltung der Pingsdorfer Straße liegt vor. Präferiert wird von der Stadt Brühl die Variante 1. Eine Prüfung der Planung unter dem Aspekt der Lärminderung ergibt folgende Hinweise:
 1. Der neue Querschnitt (Reduzierung der Fahrbahnbreite um 0,60 m hat keine lärmindernde Wirkung.
 2. Die Kreisverkehre an den Einmündungen Eichendorffstraße und Liblarer Straße (Planung 2013) tragen zur Verkehrsverstetigung und zur Entlastung des Knotenpunkts Pingsdorfer Straße/ Römerstraße bei. Verbesserungsvorschlag zur Lärminderung: Da die Kreisinsel bei einem Minikreisverkehr für den Schwerverkehr überfahrbar gehalten werden muss, sollte ein Bord vermieden werden und kein Natursteinpflaster zum Einsatz kommen.
 3. In der Uhlstraße sollte geprüft werden, ob die Fahrbahn eine Breite von 6,50 m behalten muss.

Die Planung sieht für die Pingsdorfer Straße einen Vollumbau vor. Da die Umbaumaßnahmen keinen wesentlichen Beitrag zur Lärminderung beinhalten, sollte die Fahrbahn in lärmoptimierter Asphaltbauweise ausgebaut werden. Auch werden keine Aussagen zum Knotenpunkt Pingsdorfer Straße/ Römerstraße gemacht. Die Kreisverkehre fördern eine Verkehrsverlagerung in die Liblarer Straße und die Eichendorffstraße. In Folge wird im Lärmaktionsplan dazu geraten, den freien Rechtsabbieger von der Pingsdorfer Straße in die Römerstraße und den Linksabbiegefahrstreifen in die Alte Bonnstraße aufzuheben (Abstandsvergrößerung zur Bebauung, Erhöhung der Quersicherheit).

- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Abhängung der Lessingstraße (Verkehrsverstetigung -2 bis -3 dB(A)), Erschließung über die Eichendorffstraße.



Uhlstraße, Liblarer Straße, Blick Richtung Bonnstraße



Pingsdorfer Straße, Blick in Liblarer Straße



Einmündung Pingsdorfer Straße in die Römerstraße, Bestand



Einmündung Pingsdorfer Straße in die Römerstraße, Maßnahmen-vorschlag

Erläuterungen und Empfehlungen

Deckschichternewerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise -> -4,0 dB(A) t/n
 Nächtliches Lkw-Verbot..... -> -3,3 dB(A) n
 Max. Lärminderungspotenzial: -4,0/-7,3 dB(A) ganztags/ nachts.

Da die Fassadenpegel unter 70/60 dB(A) ganztags/ nachts liegen, ist durch eine Deckschichternewerung von einer Reduzierung unter die Auslösewerte 65/55 dB(A) ganztags/nachts auszugehen. Die kompensatorischen Maßnahmen stärken die Stellung des Straßenzuges als innerstädtische Erschließung.

Die Vereinfachung des Einmündungsbereichs der Pingsdorfer Straße in die Römerstraße bringt über die Lärminderung für die angrenzende Bebauung hinaus eine Aufwertung des Knotenpunkts durch den nichtmotorisierten Verkehr und kann damit zur Verkehrssicherheit beitragen.

Die Verdrängung eines Teils des Verkehrsaufkommens von der Pingsdorfer Straße in die Liblarer Straße und Eichendorffstraße sollte durch lärm mindernde Maßnahmen auf diesen Straßen kompensiert werden.

Von Bedeutung ist die Entlastung des Unfallschwerpunkts L 183/ L 149 (Pingsdorfer Straße – Euskirchener Straße/ Römerstraße – Alte Bonnstraße).

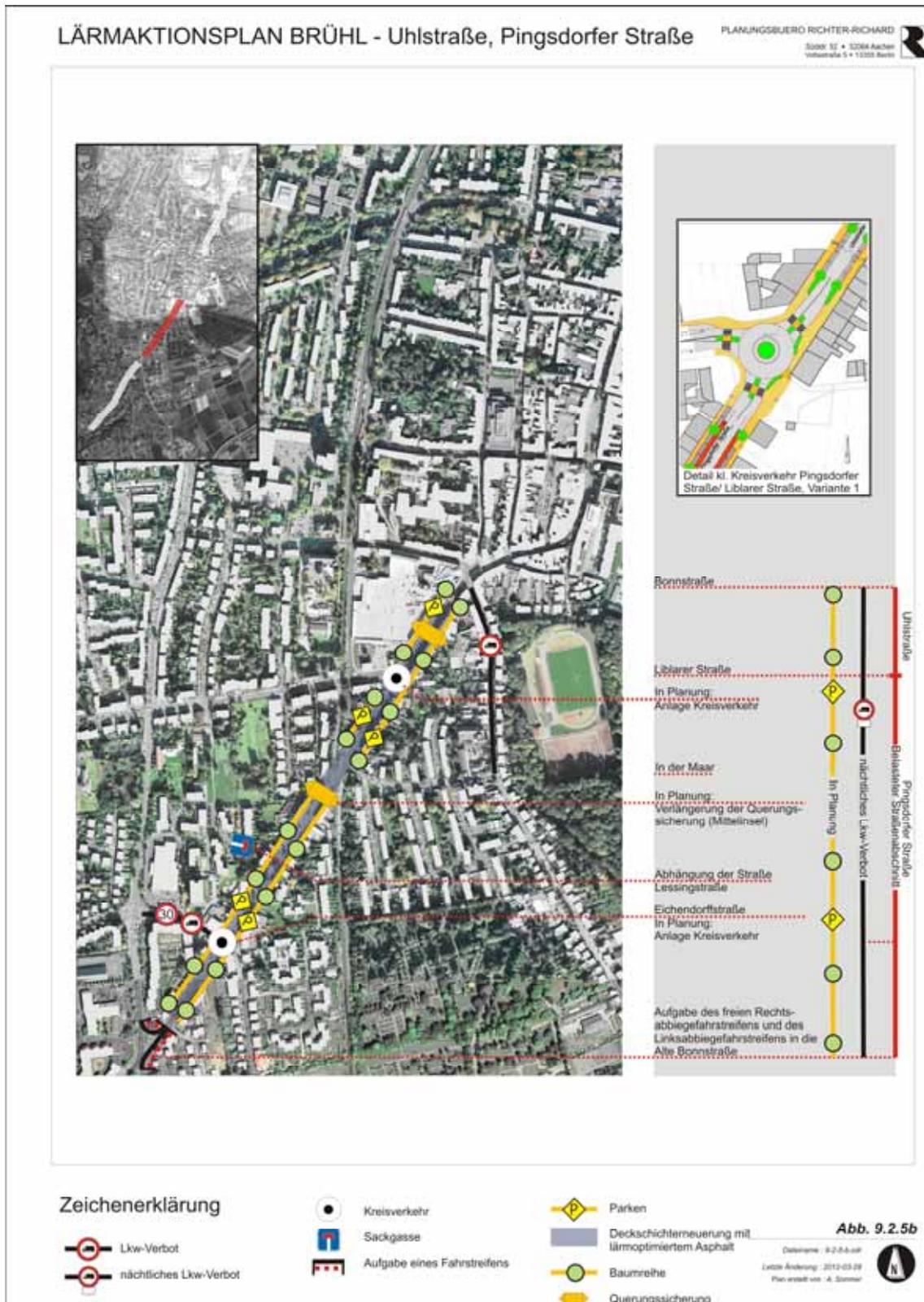


Abbildung 9.9: Maßnahmenübersicht Uhlstraße/ Pingsdorfer Straße



Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Euskirchener Straße (Abschnitt 3 von 3)									
Grunddaten	Lärmquelle: Euskirchener Straße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Alte Bonnstraße	Am Hüldeberg	9.730	18	50	72,4	62,4	719
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	Fahrbahn 2-streifig mit beidseitigen Schutzstreifen			Fahrbahn					
	Nebenanlagen Beidseitig Gehwege, abschnittsweise Längsparken			Nebenanlagen					
	Unfallhäufung 1. Zentrum Badorfer Straße bis Untermühle 2. Straße Auf dem Gallberg und Bergeiststraße 3. Anschlussstelle Brühl-Süd			Unfallhäufung Zu 1. Nahversorgungszentrum/ Seniorenheim, Infrastruktureinrichtungen zu 2. einseitig Bebauung, Erschließung teils von Parallelstraßen – anonymer Straßenraum zu 3. hoher Anteil an Abbiegeunfällen					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	Realnutzung Wohnen, Einzelhandel verstärkt zum Ortszentrum Pingsdorf mit Nahversorgungszentrum/ Seniorenheim, sonst. Infrastruktureinrichtungen, Grundschule Pingsdorf am Hüllenweg			Realnutzung					
	Baustruktur Einzel- und Mehrfamilienhäuser			Baustruktur Ab der Straße Am Hüldeberg stadtauswärts wechselnd einseitige Bebauung					

Lärmrelevante Besonderheiten

Im Einzelhandels- und Zentrumskonzept soll das vorhandene Nahversorgungszentrum im Zentrum Pingsdorf dem Bedarf entsprechend vergrößert werden. Die Unterstützung des Standorts bedarf auch verkehrlicher/ gestalterischer Maßnahmen (siehe Unfallshäufung).

Die Straße wirkt weitgehend anonym aufgrund der einseitigen Bebauung, die teilweise in größerem Abstand von der Straße steht oder von Parallelstraßen erschlossen wird.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahme**
 - Lkw-Lenkungskonzept: Nächtliches Lkw-Verbot, 22-6h, zwischen Römerstraße und A 553. Das Zeitfenster ist mit den Betrieben abzustimmen. Geprüft werden sollte, ob der Lkw-Verkehr, der durch den Ziel-/ Quellverkehr auf der Römerstraße und Pingsdorfer Straße erzeugt wird, über die Alte Bonnstraße geführt werden kann. Ziel-/ Quellverkehre im Norden Brühls sind nicht betroffen, da die Erschließung über die Anschlussstelle Brühl Nord erfolgt (siehe Prüfung eines Lkw-Lenkungskonzepts in Kap. 9.1).
 - Einbau eines Dialog-Displays nördlich der Straße Am Hülderberg in Fahrtrichtung Römerstraße.
 - Erneuerung der Deckschicht der Fahrbahn auf der Ortsdurchfahrt Pingsdorf zwischen Römerstraße und Berggeiststraße einschließlich des Knotenpunkts Euskirchener Straße/ Berggeiststraße. Hierzu gehört insbesondere der Abschnitt des Unterzentrums an der Euskirchener Straße (Teil des Landesausbauprogramms). Die Fahrbahnerneuerung sollte in lärmoptimierter Asphaltbauweise erfolgen.
- **Begleitmaßnahmen**
 - Die Fahrbahnerneuerung sollte zum Anlass genommen werden, im Bereich des Nahversorgungszentrums Pingsdorf, insbesondere zwischen Wehrbachweg und Kirchgasse (das entspricht dem städtebaulichen Ziel der Stadt Brühl), einen Vollumbau des Straßenraums mit einer Aufwertung der Nebenanlagen, gesicherten Übergängen und geordnetem Parken vorzunehmen.
 - Prüfung der Verkehrsanbindung des ruhenden und fließenden Verkehrs im Rahmen der Option einer Erweiterung des Phantasia-Landes parallel zur Autobahn von AS Brühl-Süd bis Kuhgasse (Umsetzung mittel- bis langfristig anzusiedeln).
- **Sonstige Maßnahmen**
 - Private Investitionen: Schallschutz am Bau auf der Südostseite der Euskirchener Straße im Bereich des Nahversorgungszentrums.



Euskirchener Straße, Ortsdurchfahrt Pingsdorf



Euskirchener Straße, Höhe Am Hülderberg



Erläuterungen und Empfehlungen

Deckschichterneuerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise-> -4,0 dB(A) t/n
Nächtliches Lkw-Verbot.....-> -3,3 dB(A) n

Max. Lärminderungspotenzial: -4,0/-7,3 dB(A) ganztags/ nachts.

Durch die vorgeschlagene Deckschichterneuerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise verbleiben auch im Bereich des hoch belasteten Nahversorgungszentrums nur wenige Betroffene >65-70/55-60 dB(A) ganztags/ nachts auf der Südostseite.

Mit einer direkten Anbindung des Phantasia-Lands an den Autobahnanschluss Brühl-Süd ergäbe sich eine Entlastung der Berggeiststraße. Von der Maßnahme würden vor allem die Betroffenen im Knotenpunkt Schnorrenberg/ Berggeiststraße profitieren, aber auch das nordöstlich gelegene Wohngebiet. Die direkte Anbindung verhindert zudem Suchverkehre, die die Straße Schnorrenberg und die Euskirchener Straße belasten. Zur Verdeutlichung könnte die Phantasialandstraße umbenannt werden und stattdessen die neue Erschließung diesen Namen erhalten (Darstellung in Kapitel 10, Abbildung 10.1.1).

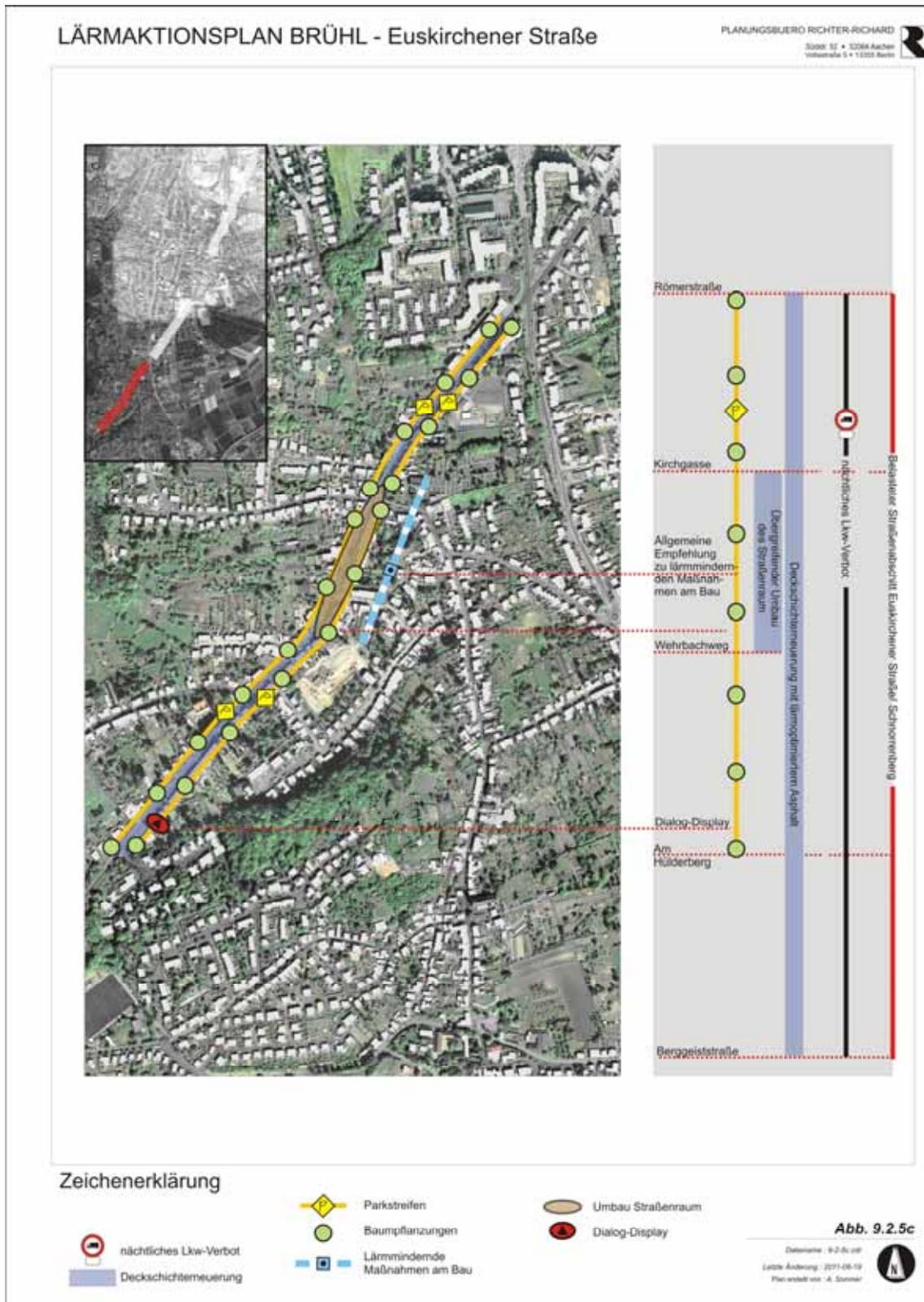


Abbildung 9.10: Maßnahmenübersicht Euskirchener Straße



9.2.6 K 7 – Abschnitt Bergerstraße zwischen Kölnstraße und Rheinstraße

Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Bergerstraße									
Grunddaten	Lärmquelle: Bergerstraße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Kölnstraße	Rheinstraße	6.900/8.700	18	50	71,0	61,4	180
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Kreisverkehre an Sürther Straße und Lise-Meitner-Straße			<u>Fahrbahn</u> Keine mittlere Fahrstreifenbegrenzungslinie					
	<u>Nebenanlagen</u> Gehwege			<u>Nebenanlagen</u> keine Radfahrerführung					
	<u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u> Lkw-Verbot von Rheinstraße bis Weißer Straße, Abschnitte mit absolutem Halteverbot und mit zeitlich begrenzt eingeschränktem Halteverbot			<u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u> Parkmöglichkeiten sehr eingeschränkt					
	<u>Unfallhäufigkeit</u> Unfälle an Einmündungen und Knotenpunkten			<u>Unfallhäufigkeit</u> Knotenpunkt Bergerstraße/ Engeldorfer Straße mit Häufung von Einbiege-/Kreuzen-Unfällen					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	<u>Realnutzung</u> Wohnnutzung beidseitig zwischen Rheinstraße und Weißer Straße sowie Restbestände zwischen Gewerbe auf der Ostseite zwischen Bahnstrecke und Engeldorfer Straße.			<u>Realnutzung</u> Nördlich der Weißer Straße dominiert gewerbliche Nutzung.					
	<u>Baustruktur</u> 1- bis 2-geschossig, Ein- und Mehrfamilienhäuser, mit und ohne Grenzabstand, Vorgärten			<u>Baustruktur</u> inhomogene Bebauung Gewerbebetriebe meist abgesetzt von der Straße in zweiter Reihe					

Lärmrelevante Besonderheiten

Aufgrund des starken Gewerbebesatzes kann eine Lärminderung über das bestehende Lkw-Verbot im südlichen Abschnitt (hier Wohnbebauung) erreicht werden. Die Straße bleibt jedoch für den Lieferverkehr offen, wodurch das Lkw-Verbot aufgrund der dominierenden angrenzenden Gewerbebetriebe aufgeweicht wird.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
 - Auf dem Abschnitt der geplanten Neugestaltung des Bahnübergangs Bergerstraße/ Berzdorfer Straße steht 2012 eine Deckschichtenerneuerung an. Bei der Deckensanierung ist der Einsatz von Additiven im Asphaltmischgut geplant, um so die Ebenheit der Fahrbahn zu erhöhen und damit die Geräuschentwicklung zu reduzieren.
- **Folgemaßnahmen**
 - Änderung der Verkehrsführung (bereits vorgesehen): Abhängung der Berger Straße Höhe Ricarda-Huch-Weg (einmündender Fußweg) bis zur Rheinstraße. Anbindung an die Rheinstraße über die Achse Lise-Meitner-Straße - Wesselingener Straße (Verkehrsverlagerung). Die Fahrbahnen der genannten Straßen sollten im Zuge des Umbaus als Verbindungsachse in lärmoptimierter Asphaltbauweise versehen werden, um die einzelnen an die Wesselingener Straße angrenzenden und durch die neue Verkehrslenkung nun betroffenen Wohngebäude zu schützen.
 - Bei Verlagerung der K7, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Bergerstraße zwischen Lise-Meitner-Straße und Rheinstraße.
 - Umsetzung des vorgesehenen Kreisverkehrsplatzes im Knotenpunkt Bergerstraße/ Godorfer Straße/ Engeldorfer Straße (Verkehrsverstetigung). Gemäß Stellungnahme des Rhein-Erft-Kreises ist bei der Deckensanierung der Einsatz von Additiven im Asphaltmischgut geplant, um so die Ebenheit der Fahrbahn zu erhöhen und damit die Geräuschentwicklung zu reduzieren.
- **Begleitmaßnahmen**
 - Private Investitionen: Passiver Schallschutz am Bau bei den vereinzelt Wohngebäuden außerhalb der Abschnitte mit reduzierter Geschwindigkeit



Bergerstraße, südlich Engeldorfer Straße



Bergerstraße, Blick von Rheinstraße



Empfehlungen und Erläuterungen

Rheinstraße bis Höhe Ricarda-Huch-Weg

Temporeduzierung 50 auf 30 km/h.....-> -2,4 dB(A) t/n
 Verkehrsreduzierung um ca. 50 %.....-> -3,0 dB(A) t/n

Max. Lärminderungspotenzial: -5,4/-5,4 dB(A) ganztags/ nachts.

Mit der Abhängung der Bergerstraße kann die Immissionsbelastung auf diesem Abschnitt unter 65/55 dB(A) gesenkt werden. Die Verkehrsverringerung beruht auf einer vorsichtigen Schätzung. Tatsächlich sinkt die Verkehrsmenge vermutlich wesentlich stärker, da gewerblich bedingte Verkehre durch Betriebsangehörige und Besucher entfallen.

Höhe Ricarda-Huch-Weg bis Lise-Meitner-Straße

Temporeduzierung 50 auf 30 km/h.....->-2,4 dB(A) t/n

Max. Lärminderungspotenzial: -2,4/-2,4 dB(A) ganztags/ nachts.

Der Knotenpunkt Bergerstraße/ Engeldorfer Straße liegt nicht im Wirkungsbereich der Wohnbebauung. Die durch den Umbau zu erwartende Verkehrsverstetigung macht sich hier deshalb nicht bemerkbar.

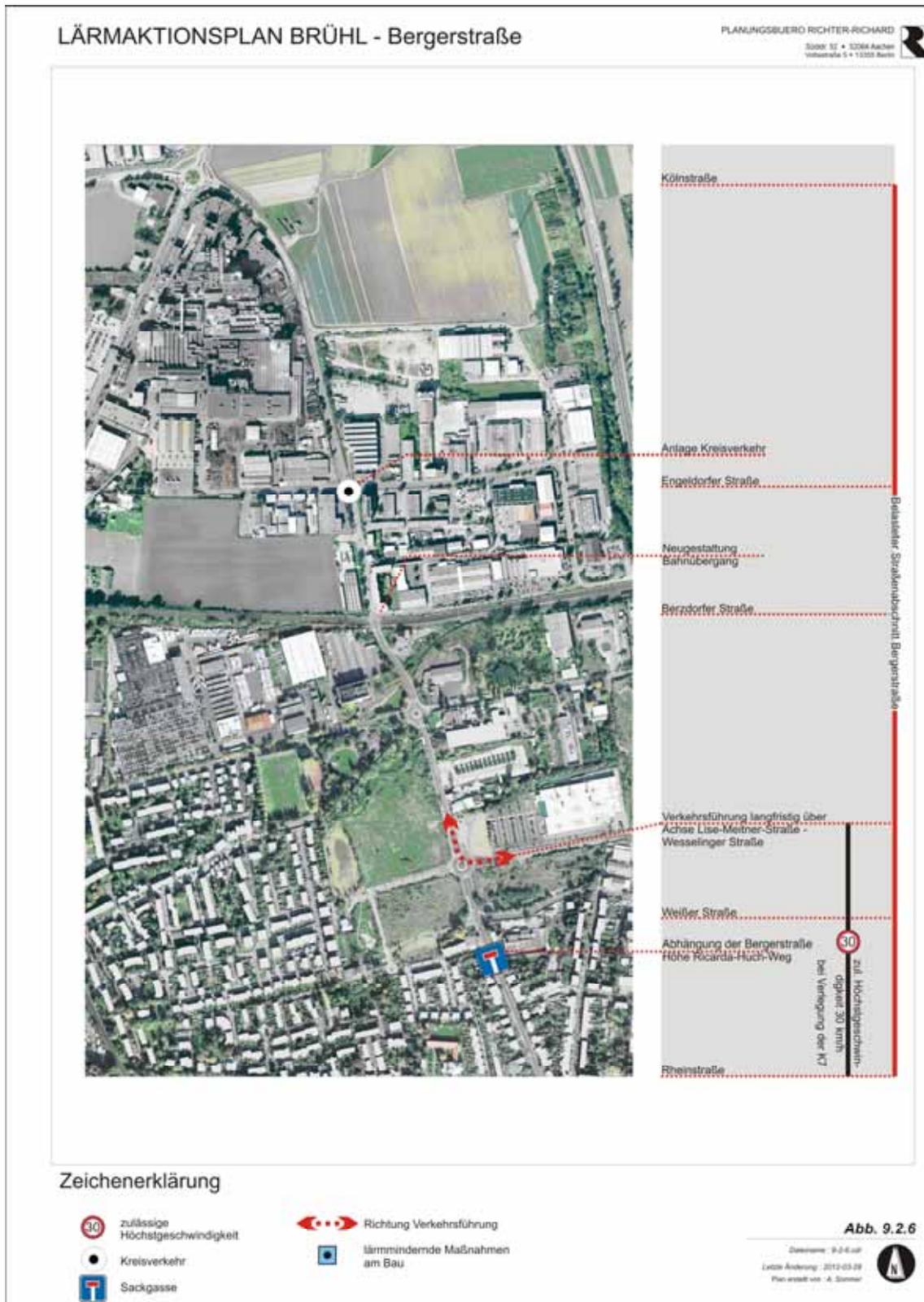


Abbildung 9.11: Maßnahmenübersicht Bergerstraße



9.2.7 Kaiserstraße, Abschnitt Römerstraße bis Kölnstraße

Basisdaten zur Lärminderung

Stadt Brühl: Kaiserstraße, Abschnitt Römerstraße bis Kölnstraße									
Grunddaten	Lärmquelle: Kaiserstraße		DTV	Lkw-Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal		Zahl der Betroffenen	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	ganztags	nachts
		Römerstraße	Stadtbahn-Trasse	7.400	5	50	68,1	59,7	164
	Stadtbahn-Trasse	Kölnstraße	10.200	5	50	72,0	62,4	204	195
Lärminderungspotenziale									
Übersichtskarte	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
	<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, beidseitig Schutzstreifen, Fußgängerüberweg Einmündung Richard-Bertram-Straße, Queerungssicherung Höhe Bahnstrecke (südlich)			<u>Fahrbahn</u> Fahrbahn in gutem Zustand, Radwegführung übersichtlich, an Knotenpunkten Aufstellflächen in rotem Asphalt, Einleitung eines gegenläufigen Radwegs in die Friedrichstraße					
	<u>Nebenanlagen</u> Beidseitig Gehwege, durchlaufend Baumreihe auf der Nordseite, vereinzelt Baumstandorte auf der Südseite, abschnittsweise Parkbuchten/-streifen			<u>Nebenanlagen</u> Nordseite: Bäume verschmälern den Gehweg sehr stark, der Parkdruck ist insbesondere im östlichen Abschnitt sehr hoch					
	<u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u> Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h von 7-17 h, Achtung Kinder, Lichtsignalanlage an Einmündung in die Römerstraße und Kölnstraße			<u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u> Lärmindernde Maßnahmen					
	<u>Unfallhäufigkeit</u> Unfälle mit Fahrrad- und Fußgängerbeteiligung zwischen Richard-Bertram-Straße und Hubertusweg			<u>Unfallhäufigkeit</u> Die Unfälle liegen im Bereich des Bahnübergangs					
Belastete Gebäude L _{den} >65 – 70 dB(A) = rot, L _{den} >70 dB(A) = blau	<u>Realnutzung</u> Überwiegend Wohnnutzung, unterbrochen von einzelnen Ladenlokalen, Schulstandorte zwischen Bahntrasse und Kölnstraße			<u>Realnutzung</u>					
	<u>Baustruktur</u> 2- bis 6-geschossig, Einzel- und Mehrfamilienhausbebauung, teilweise ohne Grenzabstand			<u>Baustruktur</u> Inhomogene Baustruktur - Mischung zwischen gründerzeitlichen Stadtvillen und Wohnhochhäusern					

Lärmrelevante Besonderheiten

In der Kaiserstraße wurden im mittleren Abschnitt bereits Maßnahmen zur Lärminderung getroffen. Trotz reduzierter Geschwindigkeit und durchgängiger Fahrradführung sowie einer Querungssicherung ereignen sich um die Schnittstelle Bus/ Bahn Unfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern und Fußgängern. Lärmmindernde Maßnahmen sollten eine Erhöhung der Verkehrssicherheit beachten.

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- Erstmaßnahmen
 - Einführung eines ganztägigen Lkw-Verbots zwischen Römerstraße und Kölnstraße in Abhängigkeit der Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts.
 - Prüfauftrag: Möglichkeit zur Errichtung und Finanzierbarkeit eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt Kaiserstraße/ Friedrichstraße/ Kurfürstenstraße für den Fall der Abgängigkeit der Lichtsignalanlage.
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztägig zwischen Römerstraße und Kölnstraße. Im Bereich der Schule besteht derzeit schon Tempo 30.



Kaiserstraße



Kaiserstraße, Bahnübergang

Erläuterungen und Empfehlungen

Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h.....-> -2,4 dB(A) t/n
 Lkw-Verbot.....-> -2.0/-3,3 dB(A) t/n

Max. Lärminderungspotenzial: -4,4/-5,4 dB(A) ganztags/ nachts.

Nach Umsetzung der Maßnahmen sinkt die Lärmbelastung auf dem westlichen Abschnitt der Kaiserstraße (Römerstraße bis Bahnstrecke) unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Im östlichen Abschnitt, Stadtbahnstrecke bis Kölnstraße, sind weiterhin einige Überschreitungen zu verzeichnen. Da vor der Schule bereits Tempo 30 eingeführt wurde und weiterhin Busse fahren, ist tagsüber nicht mit einer wahrnehmbaren Verbesserung zu rechnen. Inwieweit durch die Maßnahmen Pkw-Verkehr aus der Kaiserstraße verdrängt werden kann, ist nicht abzuschätzen. Hierzu könnte eine Erhöhung des Verkehrswiderstands durch die Ausweisung zumindest des Bereichs vor der Schule bis zur Bahnstrecke als verkehrsberuhigter Bereich beitragen.

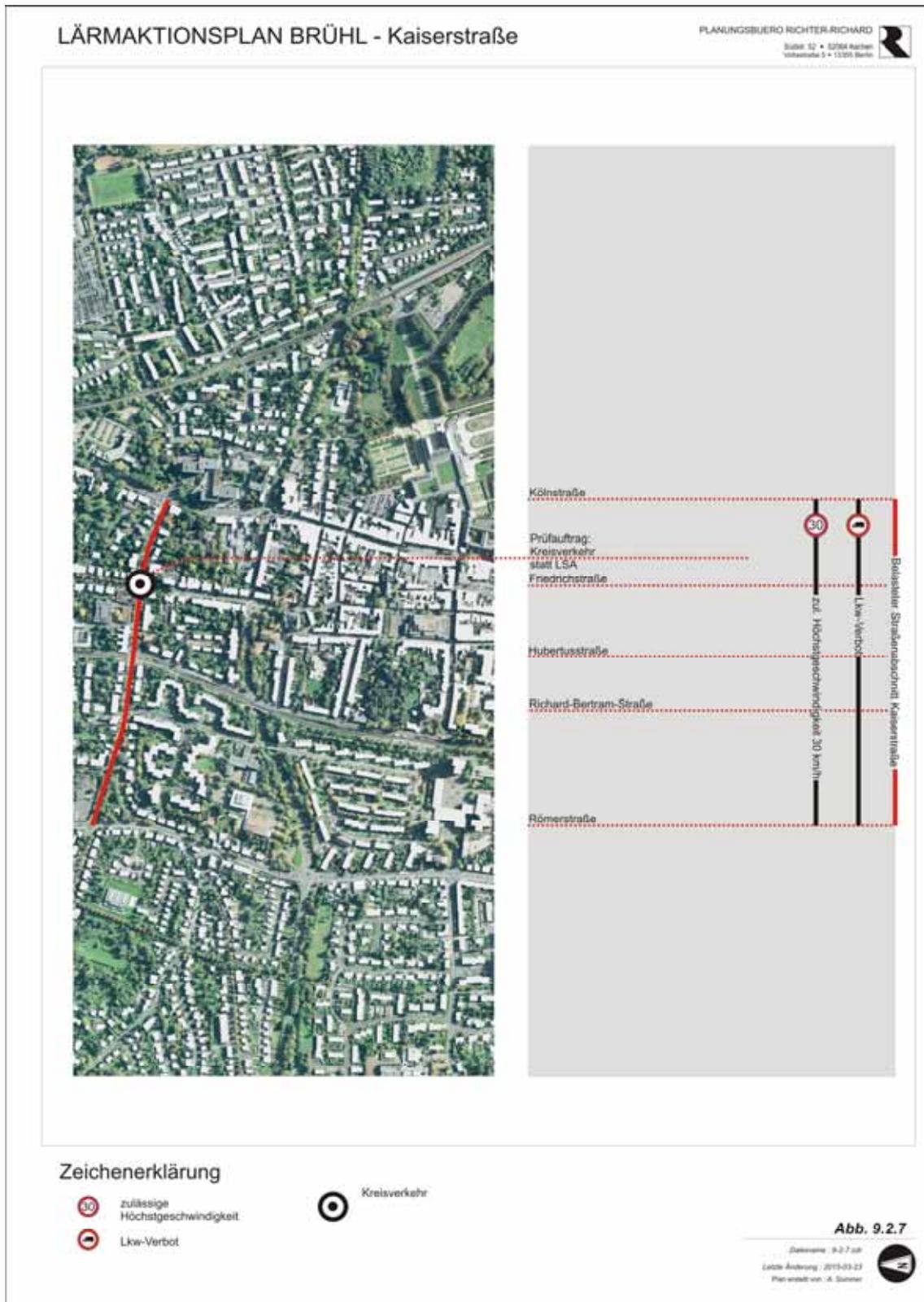


Abbildung 9.12: Maßnahmenübersicht Kaiserstraße

9.3 Schienenlärm

9.3.1 Schienenwege des Bundes

Auf Bundesebene wurden folgende Maßnahmen zur Lärminderung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen:

- **Lärmabhängiges Trassenpreissystem**
Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hatte die OB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend "leise" Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen leistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgeschriebene Förderrichtlinie "Lärmabhängiges Trassenpreissystem" vom 17. Oktober 2013.
- **Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen**
"Flüsterbremsen" glätten beim Bremsvorgang die Räder und senken so das Fahrgeräusch des Zuges erheblich.
- **Lärmsanierungsprogramm**
Zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung erarbeitet worden. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sind. Hierzu wurde ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung entwickelt.

Neben den Maßnahmen, die im Rahmen des Programms "Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes" bereits umgesetzt wurden (siehe Kap. 8.2.2), sind seitens der DB AG derzeit keine weiteren Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren geplant.

Darüber hinausgehende Maßnahmen ergeben sich ggf. aus dem bundesweiten "Probekärmaktionsplan" für den Schienenverkehr, der voraussichtlich 2016 vom EBA vorgelegt wird. Die Stadt Brühl wird diesen Lärmaktionsplan abwarten und sich dann im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens äußern.

9.3.2 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Stadtbahn)

Mit Beschluss des Rates der Stadt Brühl zur Einführung eines 10-Minuten-Taktes bis Brühl-Schwadorf ist der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Brühl-Mitte und Brühl-Badorf auf einer Länge von ca. 2,1 km erforderlich. Der Ausbauabschnitt erstreckt sich vom Bahnhof Brühl-Mitte bis zur heutigen Eisenbahnüberführung Rabenpfad, ca. 300 m südlich des Haltepunkts Brühl-Badorf. Bauvorbereitende Arbeiten haben im Frühjahr 2015 begonnen.

Eine Fotodokumentation der Stadtbahnstrecke ist als Anlage IV beigefügt.

Nachfolgend in Bezug auf Lärmschutz zusammengefasst die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens:

In dem Planfeststellungsabschnitt von Bahn-km 12,319 bis Bahn-km 14,402 wird das neue Gleis überwiegend östlich des bereits vorhandenen Gleises errichtet. Zwischen Clemens-August-Straße und Pingsdorfer Straße ist aufgrund von Zwangspunkten eine Verschwenkung des vorhandenen Gleises geplant. Durch den Neubau des zweiten Gleises wird zwischen der Liblarer Straße und dem Haltepunkt Brühl-Badof eine Verlegung der parallel zur Stadtbahnlinie 18 verlaufenden Rad- und Gehwege erforderlich.

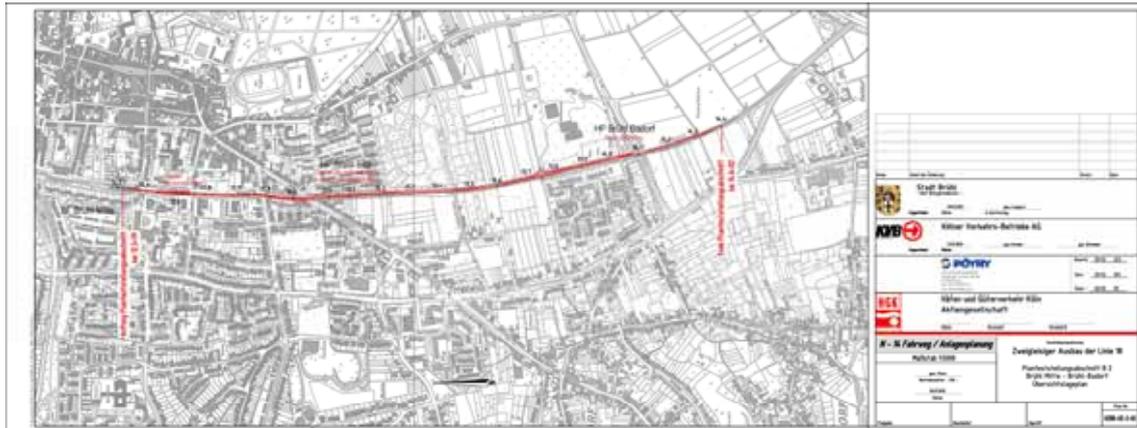


Abbildung 9.13: Maßnahmenübersicht Ausbau Linie 18

Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für den zweigleisigen Ausbau der Linie 18 wurden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Aus den ermittelten Lärmimmissionen resultieren gemäß den Bewertungskriterien der 16. BImSchV im Untersuchungsgebiet Ansprüche auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Vor dem Hintergrund der zahlreichen Einwendungen der Anwohner des Wohngebiets Pehler Feld wurde seitens der Bezirksregierung Köln die Empfehlung ausgesprochen, den Ermessensspielraum im Rahmen der Kosten-/ Nutzenanalyse zum aktiven Schallschutz enger auszulegen. Im Ergebnis wird somit für das westlich der Trasse gelegene Wohngebiet zwischen dem BÜ Pingsdorfer Bach und der EÜ Berliner Ring ein Lückenschluss der Schallschutzwand vorgesehen.

Im untersuchten Streckenabschnitt sind somit folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich:

- Westseite
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 12,808 - Bahn-km 12,931, Höhe = 1,00 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,071 - Bahn-km 13,144, Höhe = 2,00 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,144 - Bahn-km 13,221, Höhe = 2,50 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,221 - Bahn-km 13,371, Höhe = 2,00 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,371 - Bahn-km 13,449, Höhe = 1,50 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,462 - Bahn-km 13,511, Höhe = 1,50 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,511 - Bahn-km 13,661, Höhe = 2,00 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,661 - Bahn-km 13,750, Höhe = 1,50 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,750 - Bahn-km 13,960, Höhe = 1,50 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,960 - Bahn-km 13,970, Höhe = 2,00 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,970 - Bahn-km 14,025, Höhe = 2,50 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 14,025 - Bahn-km 14,040, Höhe = 2,00 m ü. SO.



- Ostseite
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,135 - Bahn-km 13,175, Höhe = 2,00 m ü. SO,
 - Lärmschutzwand, Bahn-km 13,175 - Bahn-km 13,220, Höhe = 1,50 m ü. SO.

Mit den oben beschriebenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbleiben vorbehaltlich einer Prüfung der Nutzung der betroffenen Räume und der bauakustischen Eigenschaften vorhandener Außenbauteile an 11 Gebäuden Ansprüche auf die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen. Nach Prüfung sind die ersten drei Gebäude südöstlich des Bahnübergangs Pingsdorfer Straße verblieben. Die Dimensionierung der passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt nach der Planfeststellung in einem gesonderten Verfahren.

Die Überschreitung der Auslösewerte auf dem Abschnitt südlich der Haltestelle Brühl-Mitte muss deshalb im Lärmaktionsplan nicht weiter betrachtet werden.

Für die belasteten Gebäude nördlich der Haltestelle Brühl-Mitte soll folgendes Verfahren durchgeführt werden:

- Für die nachts belasteten Wohngebäude westlich der Stadtbahnstrecke zwischen Stichweg Römerstraße im Norden und Konrad-Adenauer-Straße (südlich der Konrad-Adenauer-Straße auch auf der östlichen Straßenseite) wird empfohlen, zunächst zu prüfen, ob dort bereits passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden. Das betrifft im besonderen Maß die Gebäude am Bahnübergang Kaiserstraße. Ist dies nicht der Fall, sollte eine Detailuntersuchung durchgeführt werden, ob hier unter akustischen, baurechtlichen und juristischen Aspekten Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.
- Bei den einzelnen sehr hoch belasteten Wohngebäuden im Bereich des Bahnübergangs Kurfürstenstraße bzw. des Knotenpunkts Römerstraße ist mittel- bis langfristig die Wohnnutzung abzusiedeln. Hier sollte nur noch Bestandsschutz gelten. Die Mehrfachbelastung durch den Knotenpunkt Römerstraße/ Kurfürstenstraße, die Stadtbahnstrecke und Schienenerschließung des Güterbahnhofs erlauben hier kein Wohnen in einem städtebaulich angemessenen Umfeld.



10. Langfristige Maßnahmen

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2013 **bzw. 2018** angestrebt wird, wird nachfolgend die langfristige Strategie der Stadt Brühl zur Lärminderung dargestellt, die über das Jahr 2013 hinausgeht. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um eher strategisch angelegte Konzepte, wie

- eine Reduzierung von Lärmimmissionen durch lärmindernde Deckschichterneuerungen als Regelbauweise,
- die Umsetzung vorwiegend punktueller Maßnahmen, hauptsächlich um "Eingangstore" in den städtischen Bereich mit komprimierter Wohnbebauung zu schaffen und
- um die bauliche Umsetzung positiv beschiedener Prüfaufträge (siehe Kap. 9.2).

Ergänzend werden hier auch die Maßnahmen aufgeführt, die kurz- bis mittelfristig einen indirekten Beitrag zur Lärminderung am Belastungsschwerpunkt leisten, letztlich aber Teil einer langfristigen Strategie sind, wie z. B. die Umsetzung von Prüfaufträgen.

10.1 Minderung von Straßenverkehrslärm

Ziel ist, neben der Verringerung bestehender Lärmkonflikte die Vermeidung neuer Lärmkonflikte. Das Entstehen neuer Lärmkonflikte wird durch die Berücksichtigung folgender Richtwerte bei der städtischen Planung verhindert:

- Die Grenzwerte der 16. BImSchV für den Bestand und
- eine Orientierung an der DIN 18005 für neu zu planende Gebiete.

Erfolge bei der Lärminderung an der Quelle liegen zwar außerhalb des Einflussbereichs der Stadt Brühl, sie können aber perspektivisch dazu beitragen, den Lärmsanierungsbedarf zu reduzieren bzw. eine weitergehende flächendeckende Lärminderung zu erzielen.

Ergänzend zu dem gesamtstädtischen Konzept zur Lkw-Lenkung, Geschwindigkeitsreduzierung und Deckschichterneuerung wird in Abbildung

- 10.1 eine Übersicht über die langfristig angelegten Maßnahmen und
- 10.2 eine Übersicht über das endgültige Maßnahmenpaket zur Lärminderung als Summe der Maßnahmen

dargestellt. Ziel soll sein, Zug um Zug mit der Erneuerung der Deckschichten im Rahmen von als Sanierungsmaßnahme oder einen Vollausbau flächendeckend zum Einsatz lärmindernder Fahr- bahndeckschichten (LOA/ PMA) zu gelangen.

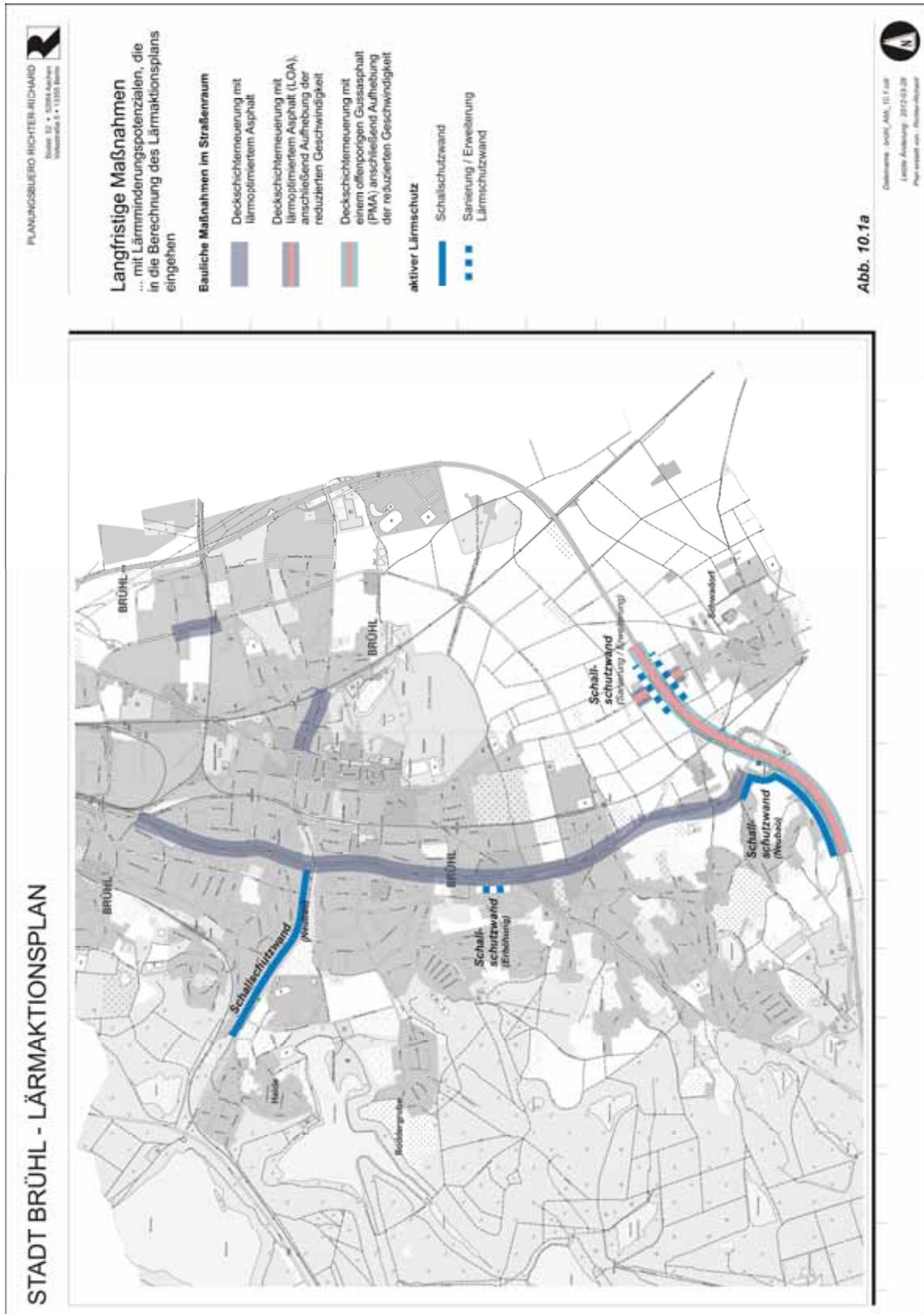


Abbildung 10.1: Grundkonzept – langfristige Maßnahmen

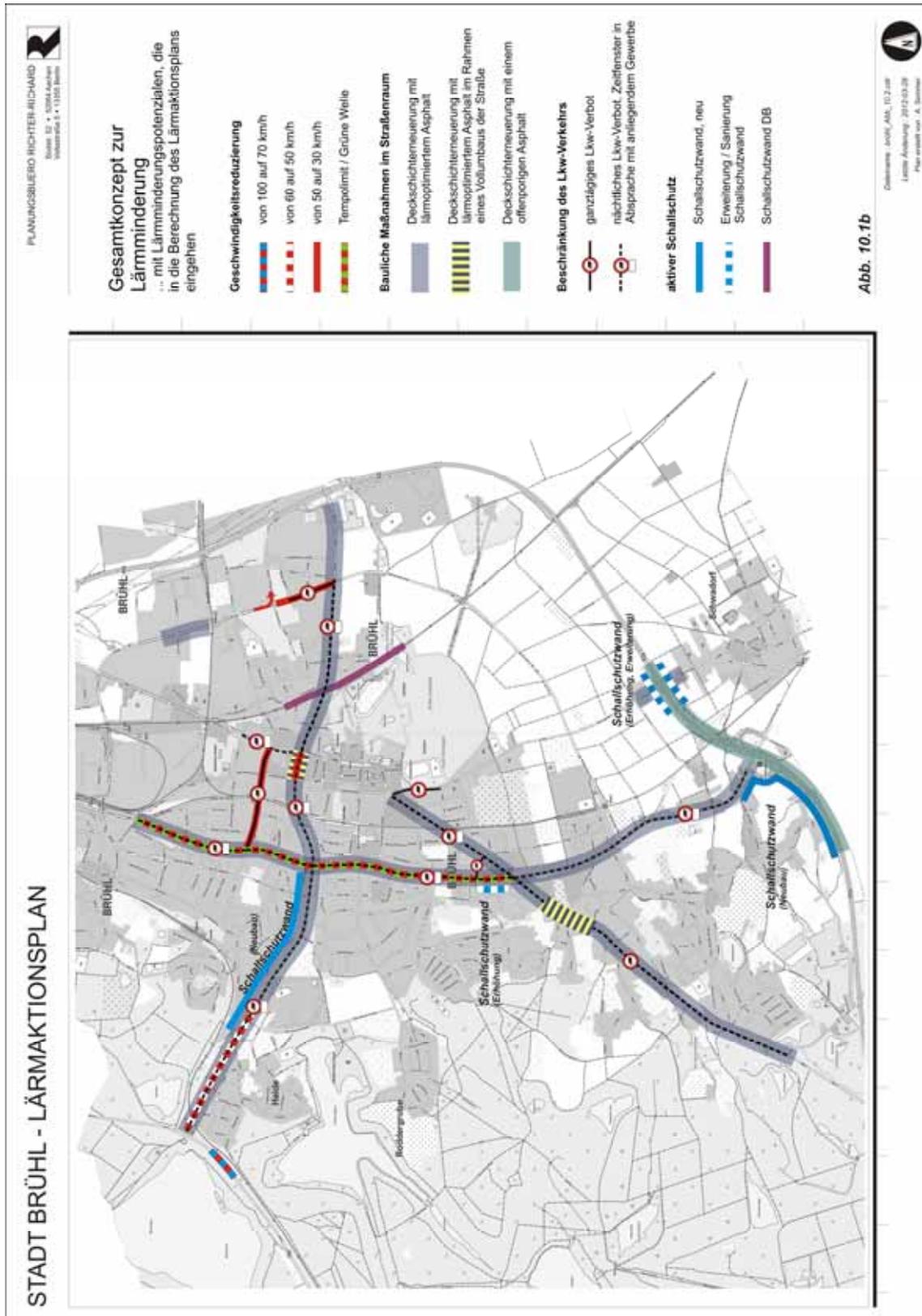


Abbildung 10.2: Grundkonzept – Maßnahmen, die in die Berechnung des Lärmaktionsplans eingehen



10.1.1 A 553

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- Zwischen Grüner Weg und Bonnstraße Einbau einer offenporigen Deckschicht (PMA) auf der Autobahn. Danach sollte die kurzfristig angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben werden.
- Einbau einer offenporigen Deckschicht (PMA) im Kreuzungsbereich A 553/ Bonnstraße. Danach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung.
- Bei positiver Prüfung der Maßnahmen zur Sanierung, Erweiterung und zum Neubau von Lärmschutzwänden/-wällen deren Umsetzung.

Abschnitt 1 - Bonnstraße

Lärmschutzwand..... -> -12,0 bis -15 dB(A) t/n
 Einbau PMA..... -> -2,0 bis -3,0 dB(A) t/n

Max. Lärminderungspotenzial: -14,0/-14,0 dB(A) ganztags/ nachts

Die Anzahl der Betroffenen >70/60 dB(A) ganztags/nachts sinkt durch den Einbau eines OPA im weiteren Bereich um die Brücke nicht. Es treten weiterhin Fassadenpegel bis 78,5/70,7 dB(A) ganztags/nachts auf. Der Einbau eines offenporigen Asphalts ist damit als alleinige Maßnahme nicht ausreichend.

Erst durch eine Erweiterung/ Erhöhung des Lärmschutzes im Brückenbereich (-> -12 bis -15 dB(A)) sinkt die Belastung auf Immissionen zwischen ≥ 65 -70/55-60 dB(A) ganztags/nachts. Die Umsetzung dieser Maßnahme erscheint deshalb sinnvoll.

Abschnitt 2 – AS Brühl/Bornheim bis westlich der Wohnbebauung Grüner Weg

Lärmschutzwand..... -> -12,0 bis -15 dB(A) t/n
 Einbau PMA..... -> -2,0 bis -3,0 dB(A) t/n

Max. Lärminderungspotenzial (liegt im Bereich der Gärten: -14,0/-14,0 dB(A) ganztags/ nachts

Die Anzahl der Betroffenen >70/60 dB(A) ganztags/ nachts (Fassadenpegel) sinkt durch den Einbau eines OPA auf 68,4/60,7 dB(A) ganztags/ nachts. Damit werden die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) nicht unterschritten und die Sanierungswerte überschritten. Der Einbau eines offenporigen Asphalts ist damit als alleinige Maßnahme zu gering. Das Problem könnte aus Sicht des Landesbetriebs Straßen NRW durch das Angebot von Lärmschutzfenstern gelöst werden. Damit bleibt aber der private Außenraum zur A 553 weiterhin über den als gesundheitsgefährdend angesehenen Immissionswerten belastet und dringt bei geöffneten Fenstern in die Wohnräume ein. Deshalb wird zu einer Lärmschutzwand geraten.

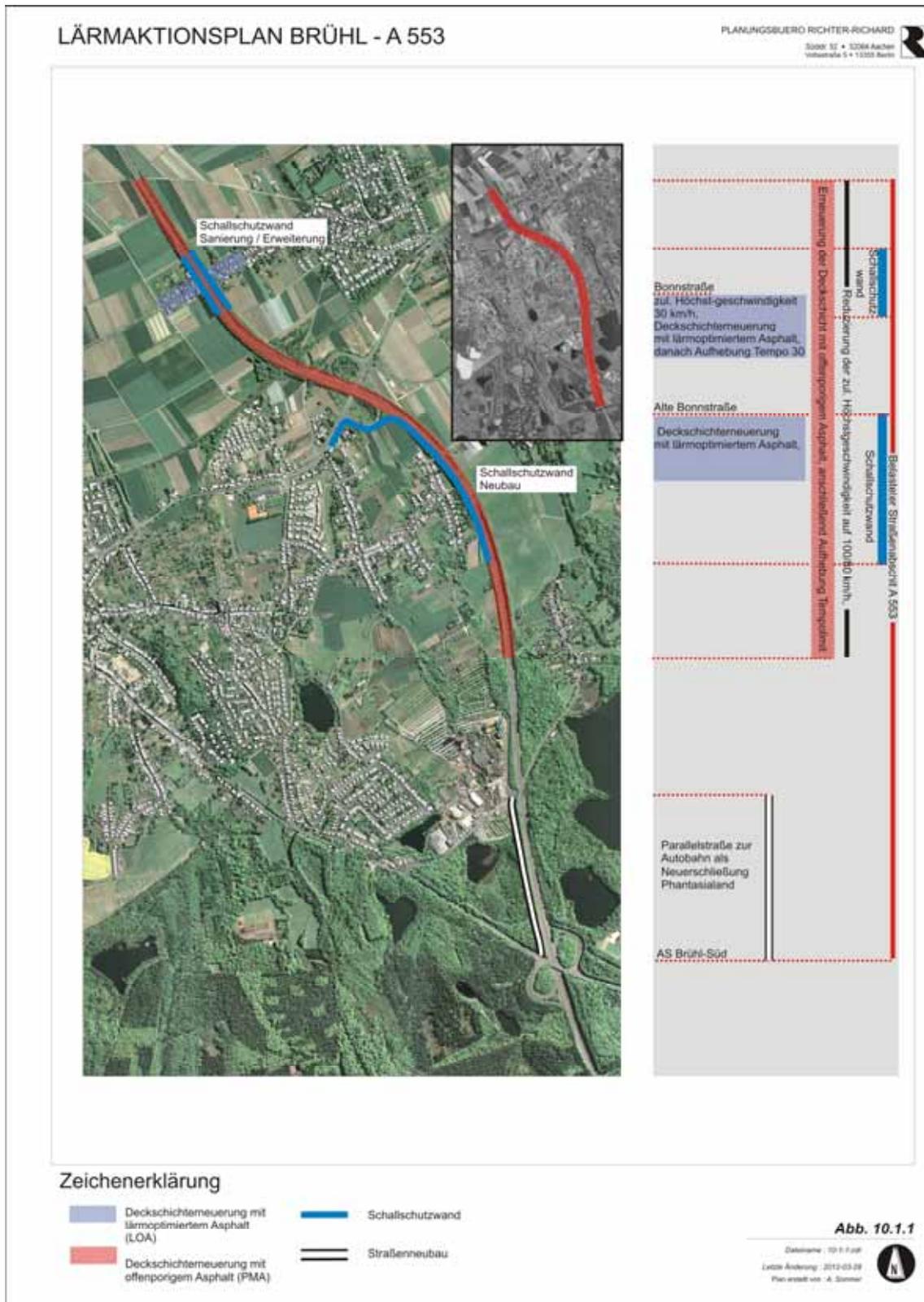


Abbildung 10.3: Maßnahmen A 553

10.1.2 Achse Römerstraße – Alte Bonnstraße (L 183)

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung**
 - Deckschichternewerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise zwischen Anschlussstelle Brühl/ Bornheim bis nördlich der Straße Am Petershof.
 - Deckschichternewerung mit lärmarmem Belag zwischen Otto-Wels-Straße und Theodor-Heuss-Straße.
 - Deckschichternewerung mit lärmarmem Belag zwischen Theodor-Heuss-Straße und der Straße Zum Sommersberg.

- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
 - Private Investitionen: Sollte die Prüfung zur Aufstockung des Lärmschutzes entlang der Römerstraße zur Wohnbebauung des Senecawegs positiv ausfallen, wäre die Lärmschutzwand zu erhöhen. Andernfalls wird passiver Schallschutz in den oberen Stockwerken und im Dachgeschoss empfohlen.

Erläuterungen und Empfehlungen



Alte Bonnstraße Einmündung Otto-Wels-Straße

Für eine Erneuerung der Deckschicht mit einem lärmindernden Belag sollten für die zweitrangigen Baumaßnahmen möglichst Anlässe wie größere Kanalbaumaßnahmen oder der natürliche Erneuerungsbedarf der Deckschicht/ Verschleißschicht abgewartet werden.

Sollte die Prüfung zur Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Heinrich-Esser-Straße zu dem Ergebnis führen, dass die nördliche Römerstraße stärker belastet wird, steigt die Dringlichkeit einer Deckschichternewerung auf diesem Straßenabschnitt.

Einbau LOA 5D.....	-4,0 dB(A)t/n
Beibehaltung "Grüne Welle"	-2,0 dB(A)t/n
Beibehaltung nächtliches Lkw-Verbot	-3,3 dB(A)n

Max. Lärminderungspotenzial: -6,0/-9,3,0 dB(A) ganztags/nachts

Nach Durchführung der Deckschichternewerung sinken die Höchstwerte der Fassadenpegel auf ca. 66 dB(A) ganztags und knapp 53 dB(A) nachts. Nur wenige Gebäude auf der Westseite der Straße zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße und der Straße Zum Sommersberg verbleiben damit im Grenzbereich von 65/55 dB(A) ganztags/nachts und sollten von privater Seite Lärmschutz (Fenster, Schalldämmung am Bau) erhalten, soweit nicht bereits vorhanden. Alle anderen Fassadenpegel können unter die Auslösewerte von <65/55 dB(A) ganztags/nachts gesenkt werden.



10.1.3 Achse Theodor-Heuss-Straße – Konrad-Adenauer-Straße – Heinrich-Esser-Straße – Comesstraße – Rheinstraße (L 184)

Lärmrelevante Besonderheiten

Kurzfristig liegt zum Schutz der Wohnbebauung an der Theodor-Heuss-Straße der Bau einer Lärmschutzwand zum Schutz des privaten Außenraums nur als Prüfauftrag vor, weshalb an diesem Standort weiterhin Handlungsbedarf gesehen wird.

Ebenfalls unbefriedigend bleibt die Lärmsituation im Querungsbereich DB-Trasse/ Comesstraße (siehe Schienenlärm).

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung**
 - Bei positiver Prüfung (siehe Kapitel 9.2.4) zum Bau einer Lärmschutzwand auf der Theodor-Heuss-Straße erfolgt die Umsetzung
 - Umbau des Knotenpunkts Theodor-Heuss-Straße/ Daberger Weg als Kreisverkehrsplatz.
 - Deckschichtenenerueung der Comesstraße in lärmoptimierter Asphaltbauweise.

- **Begleitmaßnahmen**
 - Mittelinsel mit Übergang auf der Rheinstraße Höhe Rosenhof mit Gestaltung als Ortseingang (Beginn der beidseitigen Bebauung) für eine vorsichtigeren Fahrweise und zur besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Erläuterungen und Empfehlungen

Theodor-Heuss-Straße

Kreisverkehr.....-> -2,0 dB(A)t/n
 LOA 5D (s. kurzfr. Maßnahmen).....-> -4,0 dB(A)t/n
 Nächtliches Lkw-Verbot (s. kurzfr. Maßnahmen).....-> -3,3 dB(A)n

Max. Lärminderungspotenzial (westlich Daberger Weg): -4/-7,3 dB(A) ganztags/nachts
 Max. Lärminderungspotenzial (östlich Daberger Weg): -6/-9,3 dB(A) ganztags/nachts

Vom Knotenpunkt Theodor-Heuss-Straße/ Daberger Weg aus werden die Wohngebiete beidseitig der Landesstraße erschlossen, so dass der Verkehrsfluss häufig unterbrochen wird. Ein Umbau zum Kreisverkehr trägt insbesondere zum zügigen Abfluss des Verkehrs aus Richtung Stadt bei, weshalb die Maßnahme zur Lärminderung auf dem Abschnitt Römerstraße bis Daberger Weg beiträgt. Aufgrund seiner Lage wird gleichzeitig der Eintritt in den verdichteten Stadtbereich (auf der Südseite beginnt der gestaltete Grünzug) demonstriert. Durch die Maßnahmen können die Fassadenpegel teils weit unter 65/55 dB(A) ganztags/nachts gesenkt werden.

Die zur Theodor-Heuss-Straße ausgerichteten Gärten zwischen Römerstraße und Daberger Weg werden ganztags weiterhin belastet. Auch wenn kein dringender Bedarf besteht, wird deshalb langfristig der Bau eines Lärmschutzes (-> -12 bis -15 dB(A)t/n)) angestrebt.

Comesstraße

Einbau von LOA 5D-> -4,0 dB(A)t/n
 Beibehaltung nächtliches Lkw-Verbot (s. kurzfr. Maßnahmen).....-> -3,3 dB(A)t/n
 Beibehaltung Verkehrsverstetigung.....-> -2,0 dB(A)t/n

Max. Lärminderungspotenzial -6/-9,3 dB(A) ganztags/nachts

Bis auf die Gebäude angrenzend an die Bahnstrecke werden die Immissionen unter 65/55 dB(A) gesenkt. Die Doppelbelastung Straße/ Schiene kann nicht aufgefangen werden, weshalb die kurzfristig angesetzte Prüfung einer verlängerten/ neuen Lärmschutzwand umgesetzt werden sollte.



Rheinstraße Blick Richtung Westen – Am Rosenhof



Rheinstraße Höhe Am Rosenhof

10.1.4 Kölnstraße, Uhlstraße – Pingsdorfer Straße – Euskirchener Str. (L 194)

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- Begleitmaßnahmen
 - Bau einer Mittelinsel auf der Straße Schnorrenberg südlich der Einmündung der Straße Am Hülderberg.
 - Bei positiver Prüfung der Verkehrsanbindung des ruhenden und fließenden Verkehrs im Rahmen der Option einer Erweiterung des Phantasialandes (z. B. Parallelstraße zur Autobahn von AS Brühl-Süd bis Kuhgasse).

Erläuterungen und Empfehlungen

Mit der Maßnahme wird die Grenze zu dem durchgängig mit Wohngebäuden flankierten Straßenabschnitt der Euskirchener Straße als "Eingangstor" markiert und von dem Straßenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Brühl-Süd und der Zufahrt zum Phantasialand eine Zäsur hergestellt. Im Bereich der Mittelinsel könnte der Beginn der geschlossenen Wohnbebauung z. B. durch ein Baumtor (je Straßenseite ein großer Baum) zusätzlich unterstrichen werden.



Euskirchener Straße, Blick Richtung Römerstraße



Euskirchener Straße Höhe Hülderberg

10.1.5 Bergerstraße (K 7)

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung
 - Deckschichternewerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise mit Beginn nördlich der Godorfer Straße bis zur Bahnüberführung.

Erläuterungen und Empfehlungen

Deckschichterneuerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise-> -4,0 dB(A)/n

Max. Lärminderungspotenzial (westlich Daberger Weg): -4/-7,3 dB(A) ganztags/nachts

Da die Straße durch das anliegende Gewerbe mit Schwerlastverkehr hoch belastet ist, besteht die Möglichkeit, dass schon in dem kurzfristigen Rahmen eine Sanierung der Fahrbahndecke notwendig wird. Erste Schritte sind schon eingeleitet mit dem geplanten Umbau des Knotenpunkts Bergerstraße/ Engeldorfer Straße und der geplanten Neugestaltung des Bahnübergangs Bergerstraße/ Berzdorfer Straße mit Deckschichterneuerung bis zur Engeldorfer Straße).

Da die Immissionsbelastung der Wohngebäude um die 70/60 dB(A) ganztags/ nachts liegt, werden keine Fassadenpegel unter 65/55 dB(A) erreicht. Die Lärmreduzierung um 4 dB(A) ist jedoch deutlich wahrnehmbar und wird durch die Verkehrsverstetigung durch den geplanten Kreisverkehr unterstützt.



Bergerstraße zwischen Engeldorfer und Berzdorfer Straße



10.2 Minderung von Schienenlärm

Die Hauptgeräuschquellen beim Schienenverkehr sind Abrollen der Räder auf den Schienen, Antriebsgeräusche, Bremsgeräusche, Rangiergeräusche und akustische Signale. Schallschutzmaßnahmen lassen sich durch Maßnahmen am Fahrzeug, am Fahrweg oder im Ausbreitungsweg erreichen. Als aktive Maßnahmen sind zu nennen:

- Verbesserung des rollenden Materials,
- Verbesserung des Fahrweges, Schienenschleifen, Kurvenschmierung,
- Schallschutzwände, Schallschutzwälle, Einhausungen.

Erfolge bei der Lärminderung an der Quelle können perspektivisch dazu beitragen, den Lärmsanierungsbedarf zu reduzieren, beziehungsweise eine weitergehende flächendeckende Lärminderung zu erzielen. Weiterhin sollten Sanierungsmaßnahmen wie zum beispielsweise an den Bahnübergängen an der Kaiserstraße und der Otto-Wells-Straße nach dem aktuellen Stand der Technik erneuert und dabei lärmarme Bauweisen bevorzugt werden.

In Einzelfällen kann auch eine Verringerung der Geschwindigkeit des Schienenverkehrs zu einer Lärmreduzierung beitragen. Dies ist jedoch kein befriedigender Ansatz, da er der angestrebten Beschleunigung schienengebundener Verkehrsmittel entgegensteht.

Bei Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes besteht ein hoher Nachholbedarf: Die Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung prognostiziert einen Gesamtbedarf von rund 2,5 Mrd. EUR. Der Bund hat mit der Aufstockung der Mittel im Bundeshaushalt 2006 von rund 50 Mio. EUR/Jahr auf rund 75 Mio. EUR/Jahr und 2007 um weitere 25 Mio. EUR auf rund 100 Mio. EUR/Jahr die Chancen erhöht, überhaupt von den geplanten Maßnahmen zur Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zu profitieren. Mit dem "Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr" hat die Bundesregierung im Dezember 2008 zusätzliche 50 Mio. EUR für die Lärmsanierung an Schienenwegen bereitgestellt und mit den Konjunkturprogrammen noch einmal um 100 Mio. EUR für die Jahre 2009 und 2010 aufgestockt.

Doch selbst wenn der Bund seine derzeitigen Mittel konstant einsetzt, wird es unter Einrechnung von Preissteigerungen immer noch mehr als 20 Jahre dauern, bis die in der Gesamtkonzeption dargestellten Maßnahmen abgearbeitet sind.

Bei Maßnahmen zur Lärmsanierung besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz. Aufgrund des bei einer wesentlichen Änderung vorliegenden Rechtsanspruchs der Betroffenen auf Einhaltung der für die Betroffenen günstigeren Vorsorgewerte haben Lärmvorsorgemaßnahmen grundsätzlich Vorrang vor Lärmsanierung.

Mit der Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes liegt ein Überblick über die aktuellen Lärmemissionen und über den Gesamtbedarf der Lärmsanierung vor. Schienenwege im Stadtbereich Brühl sind auch langfristig nicht enthalten.

Der Lärmsanierungsbedarf und die Prioritäten werden alle fünf Jahre überprüft. Diese Überprüfung wird im Zusammenhang mit der nach EG-Richtlinie zur Bekämpfung des Umgebungslärms alle fünf Jahre erforderlichen Anpassung der Lärmkartierung an geänderte Verkehrsbelastungen und zwischenzeitlich realisierte Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Ob sich aus dem für 2016 vorgesehenen "Probekärmaktionsplan" des EBA langfristige Maßnahmenperspektiven ergeben, muss abgewartet werden.

Bei dem nicht durch Maßnahmen abgedeckten Bereich mit angrenzender Wohnnutzung zwischen der Straße Am Inselweiher und Kölnstraße kann davon ausgegangen werden, dass sich die unterschiedliche Einstufung aus den unterschiedlichen Berechnungsmethoden erklärt. Die strategischen Lärmkarten werden nach VBUSch berechnet, die nationalen Lärmkarten zur Berechnung des notwendigen Schallschutzes nach Schall 03. Der wesentliche Unterschied: In der VBUSch gibt es nicht den sog. Schienenbonus, der in der Schall 03 in Höhe von 5 dB(A) für die Bestandsstrecken noch enthalten ist, d.h. die strategischen Lärmkarten sind grundsätzlich 5 dB(A) lauter als die nationalen Schallimmissionspläne für Schienenwege. Im Zweifelsfall müssen die strategischen Lärmkarten mit der Rechenmethode der Schall 03 neu berechnet werden.

Mit der Einführung des lärmabhängigen Trassenpreissystems soll sich der Schienenlärm deutlich und dauerhaft verringern. Das System besteht aus einer Bonus-Malus-Regelung, d.h. Güterwaggons ohne lärmmindernde Technologie (z. B. Flüsterbremse) müssen höhere Entgelte für die Benutzung der Trassen entrichten, während die Umrüstung auf lärmmindernde Technologien mit einem Bonus anerkannt wird.

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag Ende 2013 das Ziel vorgegeben, den Anteil der auf "Flüsterbremsen" umgerüsteten Waggons bis Ende 2016 auf 50 % zu steigern. Bis zum 12. März 2015 wurden jedoch erst 14 % ausgestattet. Die lärmabhängigen Trassenpreise konnten folglich ihre Wirkung bisher noch nicht wirksam entfalten.



Comesstraße, Bahnüberführung



Kölnstraße, Unterführung



10.3 Lärminderung auf privater Basis

Es besteht die Möglichkeit für Eigentümer von betroffenen Wohngebäuden an den Bundes- und Landesstraßen, eine Überprüfung auf Bezuschussung von passivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zu beantragen. Anträge für das Stadtgebiet Brühl sind an folgende Adresse zu senden:

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Vile-Eifel,
Jülicher Ring 101-103
53879 Euskirchen

Passiver Lärmschutz wird als ergänzender Beitrag zum Lärmaktionsplan, der insbesondere auf den Schutz des Wohnumfeldes ausgerichtet ist, gesehen. Der Hinweis wird auf den in Frage kommenden Straßenabschnitten in den Lärmaktionsplan aufgenommen. (Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden - z.B. Einbau von Schallschutzfenstern)

Ansonsten informiert das Förderportal Lärmschutz des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW über unterschiedliche Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen.

Ein besonderer Hinweis gilt der Kombination von Lärmschutz und Wärmedämmung. Der im Rahmen der Energieeinsparverordnung geförderte Einbau von Wärmeschutzfenstern kann mit einem geringen finanziellen Mehraufwand auch zum Lärmschutz genutzt werden.

Ausführliche Informationen können unter

- www.umgebungslaerm.nrw.de/Foerderprogramme (Förderportal Lärmschutz) bzw.
- www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/infoblaetter/info18/lanuvinfo18start.htm (LANUV-Info 18 über Fensterdämmung)

abgerufen werden.



11. FINANZIELLE INFORMATIONEN

Tabelle 11.1 enthält die bezifferbaren Maßnahmenvorschläge mit überschlägigen Kosten.

Grundsätzlich können Erstmaßnahmen zur Lärminderung, zu denen vorwiegend verkehrsrechtliche Maßnahmen gehören, zumeist kostengünstig umgesetzt werden. Ein langfristiger Effekt wird aber nur erreicht, wenn diese Maßnahmen, z. B. Lkw-Verbote und Temporeduzierungen, beibehalten werden. Da das nicht immer möglich oder die Lärminderung unzureichend ist, müssen deshalb mittel- bis langfristig bauliche Maßnahmen ergriffen werden. Nachfolgend wird ein grober Überblick über den Kostenaufwand gegeben.

In die Berechnung gehen ausschließlich Maßnahmen zum Lärmschutz und kompensatorische Maßnahmen mit direkter lärmindernder Wirkung ein. Maßnahmen mit lärminderndem Charakter wie Deckschichterenerungen oder Beschilderung nach StVO, die bereits umgesetzt oder in den Haushalten vorgesehen sind, gehen nicht in die Kostenrechnung ein.

In die Kostenschätzung wurden ggf. notwendiger Grunderwerb, zusätzliche Beleuchtung und eventuelle Folgearbeiten der Versorgungsträger nicht eingerechnet. Aufgeführt sind sowohl die kurz- und mittelfristig wie die langfristig umsetzbaren Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan ihren Auslöser haben. Obwohl davon ausgegangen werden muss, dass die Straßen turnusmäßig mittel- bis langfristig saniert werden, geht die Deckschichterenerung jedoch in die lärmindernden Maßnahmen ein.

Der nachfolgende Kostenüberschlag enthält keine Unterteilung des Kostenaufwandes in Zuordnung zu den Baulastträgern. Generell kann davon ausgegangen werden, dass für die Fahrbahnen der Landesstraßen und für die Radwegführung das Land und für die Nebenanlagen die Gemeinde zuständig ist.



Tabelle 11.1 Kostenrahmen

Kostenrahmen				
Kapitel Nr.	Straßen(-abschnitt)	Maßnahmen	Kosten (EUR)	Nicht enthalten
9.2.1a/b	A 553	Deckschichterneuerung/Beschilderung	300.600	Schallschutz (Kostenrahmen kann erst nach pos. Prüfung bestimmt werden)
9.2.2	Luxemburger Straße	Beschilderung	1.200	
9.2.3a	Römerstraße, Zum Sommersberg bis Theodor-Heuss-Straße	Beschilderung, Baumbeete, Deckschichterneuerung, Ausbau Fußgängerquerung, Erneuerung LSA/ Berechnung Progressionsberechnung	235.500	
9.2.3b	Römerstraße, Theodor-Heuss-Straße bis Euskirchener Straße	Beschilderung, Markierung, Baumbeete, Deckschichterneuerung, Ausbau Fußgängerquerung, Rückbau Einmündung	262.500	Schallschutz Senecaweg (Kostenrahmen kann erst nach pos. Prüfung bestimmt werden)
9.2.3c	Alte Bonnstraße, Euskirchener Straße bis AS Brühl/ Bornheim	Beschilderung, Markierung, Deckschichterneuerung, Kreisverkehr, Ausbau Fußgängerquerung, Erneuerung LSA/ Berechnung Progressionsberechnung	488.700	Schallschutz Höhe Am Petershof (Kostenrahmen kann erst nach pos. Prüfung bestimmt werden) Verlegung Ausfahrt Supermarkt (private Investition)
9.2.4a	Theodor-Heuss-Straße	Beschilderung, Dialog-Display, Deckschichterneuerung, Ausbau Mittelinsel	444.700	Schallschutz (Kostenrahmen kann erst nach pos. Prüfung bestimmt werden)
9.2.4.b	Konrad-Adenauer-Straße	Beschilderung, Dialog-Display, Deckschichterneuerung	42.200	
9.2.4.c	Heinrich-Esser-Straße/ Comesstraße	Beschilderung, Markierung, Deckschichterneuerung	86.000	Kosten für Komplettumbau Heinrich-Esser-Straße nicht eingerechnet (nicht lärmrelevant)
9.2.4.d	Rheinstraße	Beschilderung, Markierung, Deckschichterneuerung	126.700	
9.2.5a	Kölnstraße	Beschilderung	3.600	
9.2.5b	Uhlstraße/ Pingsdorfer Straße	Beschilderung	11.000	Geplanter Umbau ist nicht Teil des LAP
9.2.5c	Euskirchener Straße/ Schnorrenberg	Beschilderung, Dialog-Display, Deckschichterneuerung, Mittelinsel	178.700	Kosten für Komplettumbau Höhe Unterzentrum nicht eingerechnet (nicht lärmrelevant) Neuerschließung PhantasiaLand (Abhängigkeit von wirtschaftlichen Faktoren)
9.2.6	Bergerstraße	Beschilderung, Deckschichterneuerung, Kreisverkehr	264.500	Änderung der Verkehrsführung (nicht Teil des Lärmaktionsplans)
9.2.7	Kaiserstraße	Beschilderung, Markierung	6.600	
Kosten gesamt			2.452.500	



12. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES AKTIONSPANS

Die Bewertung wird dadurch erfolgen, dass für die in der zweiten Stufe beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden.

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2018 werden die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen neu berechnet. So können die Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenzahlen 2012 zu 2017 ermittelt werden, um eine Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans zu ermöglichen.

13. SCHÄTZWERTE FÜR DIE REDUZIERUNG DER ZAHL DER BETROFFENEN PERSONEN

13.1 Rahmenbedingungen der Rechenmodelle

Nach Anhang V (3.) der EG-Umgebungslärmrichtlinie sollten im Lärmaktionsplan Schätzwerte für die Zahl der betroffenen Personen enthalten sein. Das Handlungskonzept ist hierzu schalltechnisch zu bewerten, um mögliche weitere Anpassungsnotwendigkeiten erkennen zu können. Dies beinhaltet auf Grundlage der strategischen Lärmkarten vom Juni 2007 die Neuberechnung der verbleibenden Lärmbetroffenheit der Bewohner.

Um die Lärminderungswirkung der angestrebten Maßnahmen im Lärmaktionsplan zu prognostizieren, wird in der Regel eine erneute Berechnung mit der VBUS durchgeführt. Die Differenz zum Ist-Zustand soll die erwartete Maßnahmenwirkung abbilden. Dies ist jedoch nicht in jedem Fall korrekt, da es hierfür erforderlich wäre, dass alle wesentlichen lärmindernden oder lärm erzeugenden Parameter in die Lärmberechnungen eingehen. Dies ist jedoch nicht der Fall:

- Es werden nur Geschwindigkeiten bis 20 km/h betrachtet. Alle darunter liegenden Geschwindigkeiten werden auf 20 km/h gesetzt. Richtet man also eine Tempo 10-Zone oder einen verkehrsberuhigten Bereich ein, so entspricht die Wirkung in der Berechnung der Wirkung einer Tempo 20-Regelung.
- Der Ampelzuschlag der RLS-90 entfällt, so dass die Einrichtung oder auch der Abbau einer Signalanlage keinen Einfluss auf die Berechnung hat.

Doch auch die Berechnungen auf Basis der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90", wie sie notwendig sind, um Lärmschutzmaßnahmen zu berechnen und die Anordnungsfähigkeiten von Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der StVO zu prüfen, führen nicht weiter. Für das inzwischen breit gefächerte und sehr differenzierte Maßnahmenspektrum zur Lärminderung reichen die Parameter der RLS-90 nicht mehr aus. Das gilt insbesondere für folgende Minderungspotenziale:

- Ist ein Gebiet als Tempo 30-Zone ausgewiesen, geht als zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 mit der Annahme in die Schallberechnung ein, dass sich alle Kraftfahrzeuge an diese Geschwindigkeit halten. Aus der Praxis ist jedoch bekannt, dass die ausschließliche Beschilderung von Tempo 30-Zonen ohne begleitende bauliche Maßnahmen eine Geschwindigkeitsreduzierung von ca. 10 % der Ausgangsgeschwindigkeit erreicht, d.h. in der Regel sind in solchen Bereichen Geschwindigkeiten von 40 km/h keine Seltenheit, 30 km/h eher die Ausnahme. Mit richtig gewählten baulichen Maßnahmen ist es jedoch möglich, Tempo 30 weitgehend durchzusetzen und so erst zu einer wirklich wahrnehmbaren Lärminderung zu kommen. Mit der RLS-90 lassen sich jedoch flankierende bauliche Maßnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30 nicht als Lärminderungspotenzial nachweisen.
- In der Definition der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gilt in der RLS-90 30 km/h als untere Berechnungsgrenze, Tempo 20- oder Tempo 10-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche (7 km/h) gehören explizit nicht zum Berechnungsbereich der RLS-90.



- Die RLS-90 unterstellt bei ihren Berechnungen einen stetigen Geschwindigkeitsverlauf, an Signalanlagen gibt es für die eintretende Unstetigkeit einen Zuschlag. Dies stellt sich jedoch in der innerstädtischen Praxis ganz anders dar. Beliefern in der zweiten Reihe, fehlende Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen, häufige Parkvorgänge, querende Fußgänger, Radfahrer auf der Fahrbahn, auch falsch eingesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und vieles mehr führen in vielen Straßen zu einem offensichtlich unstetigen Geschwindigkeitsverlauf. Da jedoch ein stetiger Verlauf in der Rechenvorschrift unterstellt ist, bringen Maßnahmen zur Verstetigung der Geschwindigkeit kein rechnerisches Lärminderungspotenzial, obwohl tatsächlich hierin mitunter erhebliche Entlastungspotenziale liegen können.

Die Darstellung von Pegeldifferenzen nach VBUS und in noch stärkerem Maße nach RLS 90 führt deshalb in der Summe zumeist zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Maßnahmenwirkung. Die Interpretation der Ergebnisse erfordert deshalb auch immer eine verbalargumentative Ergänzung.



13.2 Abschätzung der Reduzierung

Nachfolgend wird die Wirkung der üblichen Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen und Schienenwegen für eine Ersteinschätzung aufgeführt.

Tabelle 13.1: Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen an Straßen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Förderung des Umweltverbundes				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ▪ Nutzungsmischung ▪ Förderung Umweltverbund ▪ Förderung multimodaler Verkehre ▪ Beschränkung des Kfz-Verkehrs ▪ Mobilitätsmanagement ▪ Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Substitution von Kfz- Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmenge -30% -> -1,5 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -50% -> -3 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -90% -> -10 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1]
Förderung stadtverträglicher Güterverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung Schienengüterverkehr ▪ Gleisanschlussverkehr ▪ dezentrale Güterverkehrszentren ▪ City-Logistik 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des Lkw-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abnahme Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) ▪ Reduktion Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -> -3 dB(A) ▪ Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heidelberg: Ausweisung von Lärmschutzzonen nur offen für lärmarme Nutzfahrzeuge -> -0,5 bis -1,5 dB(A) [2] ▪ Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [3]



Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlangsamung des Kfz-Verkehrs				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ▪ verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen ▪ Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -> -1 dB(A) ▪ Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -> -1,5 dB(A) ▪ Reduktion von 50 auf 30 km/h -> -2,4 dB(A) ▪ Bei Ergänzung von Tempo 30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl im gesamten Bundesgebiet
Verstetigung des Verkehrsflusses				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Signalschaltungen ("Grüne Welle") ▪ Straßenum- und -rückbau ▪ Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen ▪ gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge werden vermieden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet
Einsatz lärmmindernder Fahrbahnbeläge				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung schadhafte Fahrbahndecke ▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen ▪ leise Pflasterbeläge ▪ Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt ▪ Einsatz besonders leiser Asphaltbeläge 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Reifen-/ Fahrbahngeräusche 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke -> -0,5 bis -1,5 dB(A) ▪ Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton -> -2 bis -3 dB(A) ▪ dichte Oberfläche: bei Pkw -> -2 bis -4 dB(A), Lkw -> -2 dB(A) [4] ▪ offenporige Deckschicht > 50 km/h: Pkw -> -6 bis -8 dB(A), Lkw -> -4 bis -5 dB(A) [4] ▪ semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -> -3 dB(A) ▪ Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer Asphalt" < 50 km/h bis zu -4 dB(A) ▪ Gummiasphalt, erste teilweise erprobt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augsburg: zweilagiger offenporiger Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] ▪ Düsseldorfer Asphalt: in Düsseldorf und weiteren Städten inzwischen Standardbauweise ▪ Gummiasphalt: Schwerin und Österreich



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		<ul style="list-style-type: none"> unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -> -3 dB(A) Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -> -3 bis -7 dB(A) 		

Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlagerung / Bündelung von Pkw-Verkehren				
<ul style="list-style-type: none"> Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung steuernde und lenkende Maßnahmen Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen Rück-/Umbau von Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsmenge -30% -> -1,5 dB(A) Verkehrsmenge -50% -> -3 dB(A) Verkehrsmenge -90% -> -10 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> In fast jeder Stadt zu finden
Verlagerung / Bündelung Güterverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> Gebietsbezogene Verkehrsverbote/ -beschränkungen Vorzugsrouten Lenkung des Lkw-Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> Räumliche und/ oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung Lkw-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> Reduktion Lkw-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -> -5,1 dB(A) Reduktion Lkw-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> In fast jeder Stadt zu finden

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Schallabschirmung				
<ul style="list-style-type: none"> Wände, Wälle, Lärmschutzbebauung, Troglagen, Tunnel, Einhausungen 	<ul style="list-style-type: none"> Abschirmung in der Schallausbreitung 	<ul style="list-style-type: none"> Einhausungen/ Tunnel -> Beseitigung der Lärmquelle Lärmschutzwände / -wälle -> -5 bis -15 dB(A) [3] 	<ul style="list-style-type: none"> langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbauformen zu finden
Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort				
<ul style="list-style-type: none"> Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rückbau überbreiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> Vergrößerung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort 	<ul style="list-style-type: none"> Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort -> -3 dB(A) Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -> -0,5 bis -1,0 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Überall zu finden



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		<ul style="list-style-type: none"> Abrücken von 10 auf 15 m -> -2 dB(A) Abrücken von 10 auf 20 m -> -4 dB(A) 		
Schalldämmung von Außenbauteilen				
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rollladenkästen 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels 	<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzfensterklasse 1 -> Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 -> Schalldämmmaß 50 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Überall zu finden
<ul style="list-style-type: none"> Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile; keine Minderung des Außenpegels 	<ul style="list-style-type: none"> Je nach Bautyp -> -5 bis -15 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Überall zu finden
<ul style="list-style-type: none"> Absorbierende Fassaden 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade 	<ul style="list-style-type: none"> Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger zu finden
Umbau / Neubau von Gebäuden				
<ul style="list-style-type: none"> Qualifizierter Grundriss 	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite) 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Selbstabschirmung -> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger zu finden
<ul style="list-style-type: none"> Vorbauten, Pufferzonen Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände 	<ul style="list-style-type: none"> Neue Gebäude als Lärmschirm 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Selbstabschirmung -> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger zu finden
Bauleitplanung				
<ul style="list-style-type: none"> Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Selbstabschirmung -> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger eingesetzt
<ul style="list-style-type: none"> Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/ Bebauungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen 	<ul style="list-style-type: none"> Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005 Auflösung des Lärmkonflikts 	<ul style="list-style-type: none"> langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Häufig eingesetzt

**Quellen:**

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin, Februar 2004
- [2] Raino Winkler; Heidelberg - Ansätze zur Verkehrslärminderung, in: Lärmkongress 2000 Tagungsband, Heidelberg September 2000
- [3] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms - Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004, S. 191
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm - Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayerische Staatskanzlei; Pressemitteilung - Lärmreduzierung im Straßenverkehr vom 26 August 2003
- [6] Baden-Württemberg Innenministerium (2008): Städtebauliche Lärmfibel - Hinweise für die Bauleitplanung, Kap. 6-2-1-6, abrufbar unter: www.staedtebauliche-laermfibel.de
- [7] Garagen-Fachmann, abrufbar unter: <http://www.garagen-fachmann.de/info/erfolgsmodelle.htm>



Tabelle 13.2: Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen an Schienenwegen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Kosten	Vorteil	Nachteil	Beispiele
Bremssysteme						
Scheibenbremse Brems­scheibe mit Bremsbelägen	keine Verrifflung der Radlauffläche	3-4 dB(A) [2]	+34% [3]	Reduktion der Rauheit, geringerer Verschleiß [4]	hoher Kostenaufwand; viele müssen ausgetattet sein	an Personenwagen der DB AG
Komposit-Sohle Brems­system aus Werkstoffverbund	Verhindert das Aufrauen von Rädern	8-10 dB(A) [5]	4.500 EUR/Wagen [6]	geringerer Verschleiß; geringeres Gewicht → geringerer Energieverbrauch [7]	Kostenaufwand bei Umrüstung	neue Güterwagen
Oberbauarten						
Gleisbettmatten Matten unterhalb des Oberbaus	Verringerung der Erschütterungsemissionen	10-20 dB(A) [8]	150.000 EUR/ Station	hoch wirksam; umweltfreundliches Material [8]	Instandhaltung kostenspielig	Tunnel: Aarau; Strecke: Sinzheim
Masse-Feder-System Platte mit hochelastischen Federelementen	Minderung von Schall und Schwingung	bis 20 dB(A) [9]	1,3 Mio. EUR [10]	Minderung von Schall vor allem in Tunneln	hoher Kostenaufwand	Köln-Rhein/Main
Raseneindeckung Gleisanlage in Raseneindeckung	Schienen­dämpfung	2-7 dB(A) [6 und 17]		unterstützt Landschaftsbild	kann nur geringe Pegelminderung bewirken	Mannheim, Braunschweig, Stuttgart
PUR-Schaum Hohl­räume zwischen Schottersteinen ausgefüllt	Dämpfung der Schottersteinbewegung	Pilotprojekt in Uelzen wird noch getestet		hohe Langlebigkeit, geringerer Abrieb, verlängerter Wartungszyklus	noch im Test	Pilotprojekt: Uelzen
Fahrwerk						
Radabsorber Absorber am Rad	Verhinderung der Schallausbreitung am Rad	4 dB(A) [11]		Vermeidung des Lärms an der Quelle		Dolomit-Shuttle (NL), Freiburg
gummigefederte Räder Räder aus Gummi	Minimalisierung von Vibration	6-12 dB(A) [12]		Vereinfachte Wartung, reduzierter Verschleiß, Kosteneinsparung	optimiert für langsame Fahrzeuge, Räder neigen zu Brüchen [13]	ICE
Verkleidung Verkleidung der Drehgestelle, Räder	verringert aerodynamische Schallemissionen	3 dB(A) [14]		Altfahrzeuge können mit geringem Aufwand nachgerüstet werden [15]	bisher nur im Personenverkehr eingesetzt	ICE
Dämmung der Aggregatgeräusche Abkapselung der Aggregate	Vermeidung von Geräuschen	bis 25 dB(A) [6]		geringerer Energieverbrauch		ICE-T-Züge
Fahrweg						
Rheinfeder Gummiummantelung des Gleises	verhindert Schallausbreitung an der Schiene	k	1350 EUR/m ² [15]	Schallminderung an der Quelle	bisher nur im Stadtverkehr	Krefeld
Schienenschmieranlagen Schmieranlagen im Gleis oder am Fahrzeug	verringert Quietschgeräusche	l	25.000 EUR [16]	mit einer Schmieranlage können vier Stellen behandelt werden	Reibkraftübertragung im Bremsfall wird gemindert	Zürich



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Kosten	Vorteil	Nachteil	Beispiele
BüG halbjährige Überwachung der Schiene	glatte Fahrfläche, geringe Schallabstrahlung	2-4 dB(A) [17]	113 EUR/m ² [18]	regelmäßige Gleispflege; anderer Schallschutz fällt geringer aus	hoher Pflegeaufwand	Frankfurt a. M.
Schienenabsorber Absorber an der Schiene	verhindert Schallausbreitung an der Schiene	6-12 dB(A)[19]		Vermeidung des Lärms an der Quelle [20]	nur wirkungsvoll bei gutem Schienenzustand	Frankreich, Niederlande

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Kosten	Vorteil	Nachteil	Beispiele
Bauliche Maßnahme						
Zwischengeschaltete Garagen Garagenzeile zwischen Emissions- und Immissionsort	bauliche Abschirmung des Schalls	bis 15 dB(A) [6]	7.000EUR/Garage [1]	auf engem Raum wirksamer Lärmschutz; unabhängig von DB AG	keine Förderung durch Bund	
Parkhaus Parkhaus zwischen Emissions- und Immissionsort	bauliche Abschirmung des Schalls	bis 15 dB(A) [6]		zusätzlicher Parkraum; unabhängig von DB AG	keine Förderung durch Bund	
Aktiver Schallschutz						
Schallschutzwand Wand zwischen Immissions- und Emissionsort	Abschirmung des Schalls	bis 15 dB(A) [19]	300-500 EUR/m ² [19]	keine Reflexionen; Möglichkeit der Energiegewinnung	Eingriff in Stadt-/Landschaftsbild	bundesweit
Mittelwand Wand zwischen zwei Gleisen	Abschirmung des Schalls	bis 11 dB(A) [21]	2600 EUR/m [21]	"Schlucken" des Schalls; keine Reflexionen	hoher Kostenaufwand	bundesweit
Schallschutzwall Wall zwischen Immissions- und Emissionsort	Abschirmung des Schalls	bis 15 dB(A) [21]	55 EUR/m ² (Höhe: 4m) [21]	keine Wartung nötig; "Schlucken" des Schalls	hoher Flächenbedarf	bundesweit
kombinierter Einsatz von Lärmschutzwänden, Betonfahrbahn und elastischer Schienenlagerung Maßnahme wurde an einer Brücke durchgeführt	Geräuschminderung bei Überfahrten	bis 19 dB(A) [4]				Brückensanierung im Bereich Leoben / Steiermark 2004, Österreich
schallabsorbierende Bodenplatten im Eisenbahntunnel Absorberplatten zwischen den Gleisen	Innenpegel senkung und Vermeidung von Reflexionerscheinungen	bis 10 dB(A) [4]				"Sittenbergtunnel"
Leichtbaulärmschutztunnel	Abschirmung des Schalls	bis 20 dB(A) [6]	10.000 EUR/lfm [6]	80% geringere Energiekosten; natürliche Belichtung/Belüftung	erst im Straßenverkehrslärm eingeführt	
Trassenpreissystem Preisstaffelung bezogen auf Lärmschall	je leiser, desto weniger Gebühren für Trasse		Trassenpreis abhängig von Faktoren	Anreiz zur Umrüstung/ Modernisierung	aktuelle Lärmemission muss erfasst werden	Schweiz



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Kosten	Vorteil	Nachteil	Beispiele
Passiver Schallschutz						
Schallschutzfenster Schallisolierende und - absorbierende Fenster	Absorbieren des Lärms, In- nenpegel redu- zieren	25-50 dB(A) [6]	150-550 EUR [22]	Bewahrung des Wohnkomforts	Lüfter (600 EUR) notwendig → Fenster müssen geschlossen sein	bundesweit
Dämmung Dämmung der Fassade	Absorbieren des Lärms, In- nenpegel redu- zieren	bis 10 dB(A) [23]		Bewahrung des Wohnkomforts, geringerer Ener- gieverbrauch	hoher Kosten- aufwand	bundesweit

Quellen

- [1] Garagen-Fachmann, abrufbar unter:
<http://www.garagen-fachmann.de/info/erfolgsmodelle.htm>
- [2] Umweltbundesamt (2003): Geräuschemissionen von Eisenbahnen, abrufbar unter:
<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fpdf-k/k2393.pdf>
- [3] Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (1996), abrufbar unter:
http://www.litra.ch/Dezember_1996.html
- [4] Heinisch, R. (2007): Schienenverkehrslärm und Techniken der Lärmvermeidung, abrufbar unter:
http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/presentationen/umwelt_laerm_heinisch_vortrag_de_montrationsfahrt_bingen.pdf
- [5] VCD: Maßnahmen gegen Verkehrslärm, abrufbar unter:
http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure/themen/gesundheit/verkehrslaerm/abschlussbroschuere.pdf
- [6] VCD: Bonn und der Schienengüterverkehr (2007), abrufbar unter:
http://www.vcd.org/vorort/fileadmin/user_upload/bonn/redaktion/Themen/Schienenqueterverkehr/DOKU_downloadfinal.pdf
- [7] Jäger, K. und H. Onnich (2000): Fortschritte und Besonderheiten bei der Reduzierung des Schienenverkehrslärms. In: Zeitschrift für Lärmbekämpfung. Heft 6, S. 206-210.
- [8] Calenberg-Ingenieure (2006): USM Gleisbettmatten, abrufbar unter:
www.calenberg-ingenieure.de/pdf/USM_Gleisbettmatten_deutsch_08_06.pdf
- [9] Weber (2005): Einheitliche schalltechnische Bemessung von Wärmedämm-Verbundsystemen - Ergänzung des Berechnungsverfahrens, abrufbar unter:
<http://www.irb.fraunhofer.de/tauforschung/projekte.jsp?p=20048013465&lang=de>
- [10] mofair (2007): Kostenexplosion in Köln - Die Nord-Süd-Bahn wird teurer als erwartet, abrufbar unter:
http://www.mofair.de/db/news/meldung_2642.html
- [11] Bundesministerium für Verkehr (1998): Lärmschutz im Verkehr, abrufbar unter:
www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/bmvinfo2.pdf
- [12] is-Projekt (2009): Kompendium LÄRMSCHUTZ – Eisenbahnanlagen, abrufbar unter:
<http://www.is-protect.com/dwload/kompendium.pdf>
- [13] Boier, Z. und Pester, W. (1998): Räder - die Schwachstelle des Rad/Schiene-Systems, abrufbar unter:
http://schule.de/bics/son/verkehr/presse/1998_1/v1598_16.htm
<http://www.bonatrans.cz/de/gefederte-rader.html>
- [14] Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (2005): Umweltschutz in Behörden.



- [15] Wolf, A. und Schleucher, R. (2007): Stadt kämpft gegen den Krach. In: Westdeutsche Zeitung, abrufbar unter: www.wz-newsline.de/?redid=170535
- [16] Neue Züricher Zeitung (2007): Auf dem Tramnetz ist es leiser geworden, abrufbar unter: www.nzz.ch/nachrichten/zuerich/auf_dem_tramnetz_ist_es_leiser_geworden_1.543620.html
- [17] Umweltbundesamt (2001): Hinweise zum Schutz gegen Schienenlärm, abrufbar unter: www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/schienenverkehrslaerm.pdf
- [18] Rückert, U. (2006): Methode zur Bewertung von Schallschutzmaßnahmen an Eisenbahnen. In: Zeitschrift für Lärmbekämpfung. Heft 1, S. 6-11.
- [19] Verkehrsforum (2005): Positionspapier "Leise Bahn" Lenkungskreis 'Bahntechnologie' im Deutschen Verkehrsforum, abrufbar unter: http://www.verkehrsforum.de/fileadmin/dvf/pdf_downloads/pospap/pospap_1k_bt_leise_bahn_v2005.pdf
- [20] Webservice der Stadt Wien (2000): Wasserparkbrücke ist hörbar leiser geworden, abrufbar unter: www.wien.gv.at/vtx/vtx-rk-xlink?DATUM=20001213&SEITE=020001213002
- [21] Bayerisches Landesamt für Umweltschutz (2003): Lärm-Straße und Schiene, abrufbar unter: www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw_36_laerm_strasse_schiene.pdf
- [22] BUND e.V.: Verringerung von Lärmimmissionen, abrufbar unter: http://vorort.bund.net/verkehr/aktivwerden/aktivwerden_37/files/281_verringerung_immissionen.pdf
- [23] Baulinks.de (2006): Projektbericht: Dämmung sowie A1 Brandschutz hinter Naturstein, abrufbar unter: www.baulinks.de/webplugin/2006/1frame.htm?1393.php4



C. INFORMATION UND MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Während in Teil B., Kap. 7., das eigentliche Beteiligungsverfahren zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit dokumentiert wird, dient der Abschnitt C. der transparenten Darstellung, wie mit den Hinweisen aus dem Mitwirkungsverfahren umgegangen wurde.

Dies sind im Wesentlichen Abwägungstabellen, vergleichbar dem bei Bebauungsplänen üblichen Verfahren, in dem der Hinweis aufgeführt und mit einem Abwägungsvorschlag versehen wird.

Schließlich ist der Lärmaktionsplan einschließlich der Abwägung durch den Rat der Stadt Brühl anzunehmen.



QUELLENVERZEICHNIS

- [1] EUROPÄISCHES PARLAMENT
Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm
Brüssel, 25. Juni 2002
- [2] BUNDESGESETZBLATT, TEIL I, NR. 38
Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
Bonn, 29. Juni 2005
- [3] MINISTERIUM FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ
Lärmaktionsplanung, RdErl. d.- V-5 - 8820.4.1
Düsseldorf, 2008
- [4] UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.)
Mehr als lästig: Lärmwirkungen. UBA-Jahresbericht 1999
Berlin, 1999
- [5] SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN
Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern
Berlin, 2004
- [6] SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN
Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr
Berlin, 2005
- [7] PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Lärminderungsplanung Brühl
Aachen, 1998
- [[8] LÄRMKARTIERUNG DES EISENBAHNBUNDESAMTES
abrufbar unter: www.laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de
- [9] BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS)
Lärmsanierung des Bundes: Gesamtkonzept der Lärmsanierung (Anhang 1 und 3)
abrufbar unter:
www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene/Laermschutz-,1460.920060/Laermsanierungsprogramm-an-Bund.htm
- [10] BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS)
Nationales Verkehrslärmschutzpaket II: "Lärm vermeiden - vor Lärm schützen"
In: Straßenverkehrstechnik, Heft 10, 2009

Anlage II: Abwägung der 1. Bürgerbeteiligung

Abwägung zu den Stellungnahmen der Bürger und der Träger öffentlicher Belange zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Brühl (21.02. - 04.04. / 31.05.2011)

A 1 - Stellungnahmen der Bürger

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B 1 1	24.02.2011	B 1.1	Betrifft: Lärmaktionsplan Vochem: Wieso komme ich mir beim durchsehen des Lärmaktionsplanes der Stadt Brühl so vor als gehört Vochem nicht zu Brühl? Warum hört die gesamte Planung am Sommersberg auf, obwohl erst danach der Lärm von KVB, HGK und der Römerstraße sich akkumulieren?	Als Auslösewerte hat die Stadt Brühl 65/55 dB(A) ganztags/ nachts festgelegt. Damit werden die Belasteten oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellenwerte (Def. Sachverständigenrat für Umweltfragen) abgedeckt. Die Wohnbebauung Am Fronhofweg ist mit Auslösewerten um die 60/50 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Das gilt auch für die zur Straße ausgerichteten Gärten.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
2		B 1.2	Warum wird nur die Bundesbahn erwähnt, wir hier im Fronhofweg aber extrem unter den neuen gewaltigen Dieselloks der HGK zu leiden haben, die es sogar schaffen mein Haus ca. 60 m weit entfernt mit ihren im Stand laufenden Motoren erzittern zu lassen ?	In die erste Stufe des Lärmaktionsplans gehen nur Bahnstrecken mit einer Belegung >60.000, in der 2. Stufe von >30.000 Züge ein. Die Belegung der angesprochenen Bahnstrecke ist wesentlich geringer. Lärm durch Motoren sind zudem temporäre Lärmbelästigungen und nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Betreiber wird gesondert angeschrieben.
3		B 1.3	Warum wird die Römerstraße nicht dort, wo der Verkehr erst so richtig "Gas gibt" nämlich nach der Unterführung an der Renault-Nissan-Straße Richtung Hürth erfasst?	Auf diesem Straßenabschnitt sind die Wohngebäude nicht mit Immissionen über den Grenzwerten belastet.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Missstand wird jedoch zur Prüfung an den Kreis weitergeleitet.
B 2 4	24. Feb 2011	B 2.1	Verkehrinsel Ortsausgang Schwadorf Richtung Otto-Wels-Strasse: Auf das Verkehrsgeschehen hat die Insel die Wirkung einer "ewigen" Baustelle.	Die Verkehrinsel liegt ungünstig und ist relativ wirkungslos. Prüfung einer Verlagerung der Verkehrinsel auf der Bonnstraße Höhe Dreichtenweg aus dem Einmündungsbereich und Steigerung der Effektivität der Verkehrinsel durch einen erweiterten Ausbau unter verkehrssicherungstechnischen Gesichtspunkten.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Jedoch interne Prüfung unter verkehrssicherungstechnischen Gesichtspunkten.
5		B 2.2	Im Bereich der Schulbus-Haltestelle kommt es durch Beschleunigen und Abbremsen zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelästigung.	siehe B 2.1 Für den betreffenden Straßenabschnitt schlägt der Lärmaktionsplan kurzfristig eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vor. Bei dieser Geschwindigkeit reduzieren sich die Brems- und Anfahrgeräusche.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
6		B 2.3	Messung mit mob. Lärmpegel-Messgerät 70-80 dBC. Bei normal fließendem Verkehr ca. 40-50 dBC.	Die Lärmkarte wurde nach EU-Vorgabe als eine Art Mittelungspegel berechnet (VBUS - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen vom 15.05.2006).	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Messungen sind nicht Grundlage eines Lärmaktionsplans. Der Abschnitt Bonnstraße ab der Verkehrsinsel bis hinter die Autobahn wurde anhand der Lärmkartierung als belastet identifiziert und Maßnahmenvorschläge gemacht.	
7		B 2.4	Zusätzlicher Lärm durch die Autobahn ca. 100 m Entfernung.	Zur Kenntnis genommen. Maßnahmen zum Schutz Betroffener angrenzend an die Autobahn haben auch positive Auswirkung auf entfernter liegende Standorte.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 3 8	25.02.2011	B 3.1	In Brühl gibt es einige völlig unnötige Lärmemissionen und ich finde es super, dass man sich darum kümmert - vielen Dank!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
9		B 3.2	Zum einen sind die Außenlautsprecher der Giesler-Galerie sehr laut - und die Durchsagen des Toom-Marktes müssen ja nicht unbedingt bis in den Abend durch halb Brühl hallen.	Lärm durch Lautsprecheranlagen sind temporäre Lärmbelästigungen und nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Die Betreiber werden jedoch angeschrieben.
10		B 3.3	Zum anderen kann man nachmittags keinen entspannenden und erholsamen Spaziergang im Schlosspark genießen - das Geballere vom Schießstand des Schützenvereins (in bestimmten Regionen des Parks mehr als laut!) ist äußerst unangenehm und so eigentlich nicht nötig. Es wäre wünschenswert, der Parkanlage eines Weltkulturerbes den ihr angemessenen Stellenwert angedeihen zu lassen und die Schießanlage entspr. mit Lärmschutzeinrichtungen zu versehen. Es wäre schön wenn man sich ernsthaft mit diesen Dingen befasst und hier Abhilfe schafft - die Geräuschkulissen und ihr Stressfaktor sind nicht unerheblich - es wäre schön, wenn man z. B. im Schlosspark bald eine Oase der Ruhe finden könnte!	Einzelereignisse (temporärer Motorenlärm) sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Als "grüne Oase" ist er jedoch ein Rückzugs- und Erholungsort, in dem die Lärmbelästigung durch den Schießstand störend wirkt. Ebenso beachtet werden muss der touristische Effekt.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Betreiber wird jedoch angeschrieben.
B 4 11	25.02.2011	B 4.1	Es ist schön, dass sich die Möglichkeit bieten, sich zum Thema "Lärm" in Brühl zu äußern. Es gibt in unserer schönen Schloss- und Gartenstadt viel zu viel Lärm.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
12		B 4.2	Und außerdem gibt es noch ekligen Gestank. Kümmern Sie sich um den auch? Je nach Windrichtung stinkt das Eisenwerk gemein bis in die Stadt hinein. Dürfen die das, nur weil die Firma viel Gewerbesteuer bezahlt? Von der Geruchsbelästigung ist ja bei weitem nicht nur der Brühler Osten betroffen. Der Gestank zieht sich mitunter bis in die Wilhelmstraße, ja sogar bis in die Comessstraße. Auch das Seniorenwohnheim Wetterstein wird oft dick eingenebelt. Ich finde, dem müsste von Seiten der Stadt dringend Einhalt geboten werden. Und da Sie ja nun lobenswerterweise mit dem "Aufräumen" ernst machen wollen, geht das vielleicht in einem Arbeitsgang.	Geruchsbelästigungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Betreiber wird jedoch angeschrieben.
B 5 13	27.02.2011	B 5.1	Flugzeuglärm, störend den ganzen Tag, besonders in der Nacht.	Es werden im Lärmaktionsplan nur Verkehrsflughäfen betrachtet. Die Immissionen des Flughafens Köln/ Bonn werden im Brühler Stadtgebiet deutlich unterschritten.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
14		B 5.2	Bestehende Lärmimmissionen im Ortsteil Pingsdorf durch die Autobahn, die S-Bahn Köln - Bonn und die Bundesbahn.	Straßen- und Schienenlärm gingen in die Lärmkartierung ein.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
15		B 5.3	Auf der Euskirchener Straße besteht ein hohes Verkehrsaufkommen.	Der Lärmaktionsplan beinhaltet den Vorschlag zur Aufstellung eines Lkw-Konzepts, der den Lkw-Anteil auf der Euskirchener Straße senkt. Eine Möglichkeit zur Verlagerung des Pkw-Verkehrs wird aufgrund der damit verbundenen Neubelastung anderer Betroffener nicht gesehen.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
16		B 5.4	Besucher des Phantasialand	Das Phantasialand wird so weit als möglich über die AS Brühl-Süd erschlossen. Besucher des Phantasialands, die auch Brühl besuchen wollen und der Shuttledienst zum Bahnhof, werden weiterhin die Euskirchener Straße belasten, da keine alternative Verkehrsführung besteht.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 6 17	02.03.2011	B 6.1	Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen begrüße ich sehr. Vor allem im Hinblick auf die Steigung (A 553 Richtung Brühl-Süd von Badorf aus) und das damit verbundene Zurückschalten in einem kleinen Gang ist es m. E. sehr empfehlenswert, die Lärmschutzbebauung Richtung Brühl-Süd zu verlängern. Eine Tempobegrenzung ist jedoch grundsätzlich zwingend.	Die Bebauung Grüner Weg / Eckdorfer Straße liegt <65/<55 dB(A ganztags/ nachts (Fassadenpegel), die zur Autobahn gewandten Gärten weisen vorwiegend höhere Immissionen auf. Damit besteht dem Landesbetrieb Straßenbau NRW gegenüber kein Anspruch auf Lärmschutz. Die Aufgabe des Lärmaktionsplans ist dagegen hauptsächlich der Schutz der Außenräume.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Ergänzung der Maßnahmenvorschläge: Prüfung einer Verlängerung des Lärmschutzes von Brühl-Süd bis hinter die Wohnbebauung Grüner Weg / Eckdorfer Straße.
18		B 6.2	Ergänzend möchte ich noch anmerken, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung bezogen auf die Lkw nicht sehr effizient ist.	Die Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
19		B 6.3	Die Lärmbelastung ist in unserer 2. Etage (Terrasse/ Schlafzimmer) viel höher, als im EG. Wurde dies bei den Messungen berücksichtigt?	Den Berechnungen nach VBUS/ VBUSCH liegt ein Geländemodell zugrunde, das auch Baukörper einschließt. Der Emissionspunkt wird bei den Berechnungen in 4,00 m Höhe angenommen.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
B 7 20	14.03.2011	B 7.1	Güterzug-Rangier-Verkehr der HGK in Höhe des Bahnhofs Vochem. Im Bereich des Bahnhofs Vochem befinden sich auch viele Abstellgleise für Güterzüge. Es wird vielfach hin- und herrangiert. Dies geschieht beim Langsamfahren mit ohrenbetäubendem Quietschen. Gegen diesen Lärm müsste was unternommen werden. Zumindest darf der Verkehr nicht noch ausgeweitet werden (Einspruch der Stadt Brühl gegen Hafenerweiterung.)	siehe B 1.2	siehe B 1.2
B 8 21	14.03.2011	B 8.1	Ich frage mich, bei welchen Maßnahmen die Stadt wirklich gestalten kann. Bei Autobahnen, Landesstraßen und DB-Strecken sicherlich nicht. Hier sind die Baulastträger bzw. Eigentümer am Zug.	Die Stadt Brühl hat die Federführung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans. Nach Beschlussfassung des Lärmaktionsplans stehen die jeweiligen Baulastträger der Straßen und Schienenwege in der Verantwortung.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
22		B 8.2	Bezüglich Lärmschutz an der A 553 waren bisherige Begehren im Bereich Badorf/ Eckdorf erfolglos. Begründung: Nicht laut genug! Das könnte man ändern, wenn eine Verlagerung der Verkehre auf der K 7 auf die A 553 gelingt.	Eine vorsätzliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf einer Straße, mit dem Ziel Lärmschutzmaßnahmen ergreifen zu können, ist aus Sicht des Lärmaktionsplans nicht vertretbar. Anwohner der K 7, Abschnitt Alte Bonnstraße bis Rheinstraße, sind nicht von Lärmimmissionen über den Auslösewerten betroffen, weshalb im Lärmaktionsplan kein Handlungsbedarf besteht.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
23		B 8.3	Zur Römerstraße gibt es in Brühl keine Alternative in Nord-Süd Richtung. Sie ist in punkto Auslastung überall im Grenzbereich oder leicht darüber. Hier hilft sicherlich eine Verlangsamung und Verstärkung der Verkehre, sowie eine durchgehende Fahrbahnanierung. Der Ausbau mit weiteren Kreisverkehren ist zwar teuer, könnte aber Potentiale bieten. Darüber hinaus ist die Straße auch optisch weitgehend unattraktiv. Mehr Bäume, beidseitig, als verti-	Die Römerstraße ist für die Anlage einer durchgängigen Baumallee unter Umständen zu schmal. Eine optische Verengung des Straßenraums und eine stadtgestalterische Aufwertung würden jedoch wesentlich zu einer vorsichtigeren Fahrweise und weniger Überschreitungen der zul. Höchst-	Aufnahme in den Lärmaktionsplan als Maßnahmenvorschlag: Prüfung einer möglichst durchgehenden Baumallee auf der Römerstraße. Dabei muss eine nutzbare Fahrbahnbreite von mindestens 7,50

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			kale Blickachsen Alleen-Charakter. Die Versorgungsleitungstrassen dürfen hier kein Hinderungsgrund sein. Die gleichen Anregungen gelten für die Euskirchener Str. und die Theodor-Heuss-Straße.	geschwindigkeit beitragen.	m erhalten bleiben (RLS 90: Fahrbahn 4,50 m, Schutzstreifen 1,50 m).
24		B 8.4	An der L 184 beantrage ich Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner der Straßen Daberger Weg, - Höhe und Talstraße.	Der Lärmaktionsplan beinhaltet bereits Maßnahmenvorschläge zum Schutz des Wohngebiets (Temporeduzierung, nächtliches Lkw-Verbot, lärmindernden Belag, Prüfung Lärmschutzwand). Durch die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans können die Fassadenpegel unter die Auslösewerte gesenkt werden.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
25		B 8.5	An der DB Strecke Brühl - Köln muss die Lärmschutzwand in Richtung Köln verlängert werden. Die Maßnahme nach dem Zugunglück greift zu kurz.	Die Stadt Brühl hat keinen Einfluss auf die Berechnung des Eisenbahnbundesamtes (EBA). Es ist bekannt, dass die Berechnung ohne Berücksichtigung von Bahnhöfen und deren Lärmentwicklung erfolgen. Die Stadt Brühl hat sich bereits zusammen mit 37 anderen Rheinanlieger-Kommunen der "Koblenzer Erklärung" angeschlossen, um den Druck auf die DB AG, insbesondere bezüglich des Güterverkehrs, zu verstärken.	siehe B 44.1 Aufnahme in den Lärmaktionsplan -Ergänzung der Maßnahmenvorschläge: Prüfung der Schallschutzwand am Inselweiher von auf Sanierung und Verlängerung. Berücksichtigung einer Immissionserhöhung aufgrund der Konstruktion der Bahnsteigüberdachung.
26		B 8.6	Für innerstädtische Straßen ist zu beobachten, dass häufig Baustellenverkehr sich sicherlich verbotener Weise durch Straßen bewegt. Hier muss entschiedener kontrolliert und verwahrt werden.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Misstand wird jedoch zur Prüfung an den Fachbereich Ordnung weitergeleitet.
27		B 8.7	Insgesamt ist der bauliche Zustand der Straßen immer schlechter werdend und dies verursacht erhöhten Lärm. Daher müssen die Unterhaltungsmittel erheblich erhöht werden, auch wenn das seit Jahrzehnten kein Politiker hören will.	Anstehende Fahrbahnsanierungen sollen auf den Belastungsachsen mit lärmindernden Maßnahmen verbunden werden.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 9 28	15.03.2011	B 9.1	Da laufend die verhinderten Falschabbieger aus N von der Römerstraße nicht direkt in die Clemens-August-Str. abbiegen, drehen sie zum größten Teil auf dem Stück bis zur Querungshilfe. Da auch der östliche Bürgersteig, ohne Rücksicht auf Fußgänger- zur Wende in Anspruch genommen wird, schlage ich vor dort mehrere weiß-rote Pfähle einzubauen. Und zwar vor Haus 150 straßenwärts vor dem Hydrant. Vor Haus 148 vor der Treppe und vor Kastanie. Da das Zickzack markierte Feld um die Blindenhilfe an der Querungshilfe oft zugeparkt ist kann auch hier mit Pfählen Abhilfe geschaffen werden. Höhe Gully und bei den Rauten.	Aus der Unfallstatistik ist eine Verdichtung an Unfällen, die aus der genannten Handhabung hervorgehen können, abzulesen. Der Maßnahmenvorschlag des Lärmaktionsplans zum Ausbau des Übergangs als Begleitmaßnahme zur Förderung der Fußgänger- und Fahrradverkehrs sollte deshalb ergänzt und präzisiert und Sofortmaßnahmen zur Sicherung des nicht motorisierten Verkehrs getroffen werden.	1. Im Text wird unter Sonstiges auf den Mangel hingewiesen. 2. Aufnahme in den Lärmaktionsplan als Sofortmaßnahme: Sicherung des östlichen Gehwegs zwischen August-Clemens-Straße und Chlodwigstraße durch Poller. Sicherung des Übergangs durch Poller, Pflanzkübel oder ähnlichen Absperrungen zum Parken. 3. Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Umformulierung/Ergänzung Maßnahmenvorschlag Ausbau des Übergangs: Ausbau der provisorischen Querungssicherung Chlodwigstraße und August-Clement-Straße als Fahrbahnteiler zwischen den Knotenpunkten mit mittigem Übergang. Begrünung des Fahrbahnteilers, Übergangskaps mit beidseiti-

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
					gen Baumbeeten.
29		B 9.2	Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wäre wünschenswert und lärmreduzierend, wenn diese auch eingehalten würde. Eine häufige Überwachung könnte natürlich auch den Stadtsäckel füllen.	Eine Überwachung stärkt die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sie ist jedoch nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 10 30	13.03.2011	B 10.1	Um die Lärmbelastung der Alten Bonnstr. zwischen Anschluss BAB 553 und Pingsdorfer Str. zu vermindern, mache ich folgende Vorschläge: <ul style="list-style-type: none"> - Erneuerung der Fahrbahndecke mit einem schallschluckenden Asphalt (OPA), - Bepflanzung der Straßenränder mit Buschwerk, - Geschwindigkeitsbeschränkung des Teilabschnittes auf 30 km/h, - Durchfahrverbote für Lkws, Motorräder/-roller, Traktoren und Quads zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen 	1. Der Lärmaktionsplan beinhaltet bereits Maßnahmenvorschläge zum Schutz der Anwohner (Temporeduzierung, nächtliches Lkw-Verbot, langfristig lärmoptimierter Belag, Baumbeete). 2. Bei Lärm durch Motorräder/-roller, Traktoren und Quads handelt es sich aus lärmtechnischer Sicht um Spitzengeräusche. Diese sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich. Die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans werden unterstützt.
31		B 10.2	Alte Bonnstraße: Verengung der Fahrbahn durch Parkzonen im Bereich Steingasse und Otto-Wels-Straße.	Die Anlage neuer Parkstreifen ist nicht im Sinne des Lärmaktionsplans, da die Auswirkungen (z. B. Brems- und Anfahrgeräusche) kontraproduktiv zu dem Bemühen um Verkehrsversteigerung sind.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
32		B 10.3	Zweckgebundene Zuschüsse für Anwohner bei Sanierungen mit Schall vermindern den Fenstern und Haustüren sowie schallabsorbierenden Fassaden, Verkleidungen und Putzen.	Dem Lärmaktionsplan wird ein Textbaustein über Förderungsmöglichkeiten zugefügt.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
33		B 10.4	Politische Einflussnahme auf die Einführung von Flüsterstreifen (ECE-R 117) auch bei großen Querschnitten (z.Z. nur bis 185 Querschnitt per Gesetz).	Die ECE-Regelungen (ECE - Economic Commission for Europe) beziehen sich auf Teile und Ausrüstungen von Kraftfahrzeugen. Der kommunale Lärmaktionsplan hat auf die Aufstellung von europa-/ landesweiten Regelungen keinen Einfluss. Im einführenden Kapitel wird auf den Kauf lärmärmer Reifen eingegangen.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
34		B 10.5	Einführung von Geschwindigkeitskontrollen und Lärmpegelmessungen zwischen Steingasse und Otto-Wels-Straße	Die Festsetzung von Überwachungen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
35		B 10.6	Zur Senkung des Lärmpegels auf der BAB 553 habe ich folgende Ideen: -erneuerung der Fahrbahndecke mit einem schallschluckenden Asphalt (OPA): Aufgabe des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen -erneuerung und Verkleinerung der Brückenfugen -Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h und zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr auf 80 km/h: Aufgabe des Regierungspräsidenten	Der Lärmaktionsplan beinhaltet bereits Maßnahmenvorschläge auf der A 553 und ergänzende Maßnahmen auf der Alte Bonnstraße (kurzfristig Temporeduzierung, Lärmminimierender Asphalt, Ausdehnung Lärmschutz).	Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Ergänzung der Maßnahmenvorschläge: Prüfung eines Sanierungsbedarfs der Autobahnbrücke über die Alte Bonnstraße.
36		B 10.7	Anschalten von Martinshörnern nur in Gefahren bzw. Hoheitsrechtlichen Situationen.	Geräuschspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Siehe auch § 38 StVO, danach kann ein Rettungsfahrzeug Wegerechte nur in Anspruch nehmen, wenn es gleichzeitig Blaulicht und Martinshorn eingeschaltet hat.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Die Betreiber werden jedoch angeschrieben.
37		B 10.8	Anpflanzung eines Lärmschutzwaldes >10 m Breite entlang der Trasse oder Erstellung einer Lärmschutzwand. Schallbrechende Grünstreifen zwischen den Feldern. Mir ist bewusst, dass nicht alle Vorschläge umsetzbar sind, ich stelle sie trotzdem zur Dis-	Gehölze haben in den hier möglichen Dimensionen keine lärmindernde Wirkung.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			kussion.		
B 10 38	24.03.2011 Ergänzung	B 10.9	Nach Einsicht des Lärmaktionsplans für den Bereich "Alte Bonnstraße" möchte ich folgende Anmerkungen machen. Zunächst unterstütze ich folgende Vorhaben:- Einbau von "OPA" - Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung "Otto-Wels-Straße". - Sperrung der Durchfahrt für LKWs zwischen 22:00 und 6:00 - Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zwischen "Steingasse" und "Am Petershof". - Anlage einer Querung Höhe "Am Petershof"	Die Eingabe unterstützt die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
39		B 10.10	Hier möchte ich weitere Vorschläge zu dieser Planung machen: Erweiterung der 30 km/h Zone bis zur "Otto-Wels-Straße" - Bepflanzung der Grünstreifen mit Buschwerk und Bäumen - Anlage von Parkzonen - Anlage von Querungen Ich hoffe, dass meine Vorschläge zu weiteren Planung beitragen.	Die Fahrgeschwindigkeiten in ausreichendem Abstand vor der über den Auslösewerten belasteten Bebauung einsetzen zu lassen verhindert zusätzliche Bremsgeräusche im belasteten Abschnitt.	1. Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Änderung des Maßnahmenvorschlags: ... und zwischen Pingsdorfer Straße und Otto-Wels-Straße ...
40		B 10.11	Sperrung der Durchfahrt, zwischen "Steingasse" und "Otto-Wels-Straße", in der Nachtzeit auch für motorisierte Zweiräder und Quads. Sperrung der o. a. für Motorräder an Sonn- und Feiertagen	Bei Lärm durch Motorräder/-roller, Traktoren und Quads handelt es sich aus lärmtechnischer Sicht um Spitzengeräusche. Diese sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
B 11 41	02.03.2011	B 11.1	Linie 18: Keine große Belastung [im Gegensatz dazu:] ist Lärm von der Autobahn ein Problem. Vorschlag: Lärmschutzwand verlängern - Lärmschutzwand endet an der Ausfahrt (Alte Bonnstr.)	Die Bebauung Michaelshof ist nicht mit Immissionen über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans betroffen. Das bedeutet nicht, dass es dort nicht laut ist, höher Belastete haben jedoch Vorrang.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
42		B 11.2	Temporeduzierung auf der A 553 umsetzen.	Der Lärmaktionsplan beinhaltet eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 80 km/h und eine Deckschichtenenerueung mit lärmminderndem Asphalt, südlich der Bebauung am Grünen Weg bis nördlich der Alten Bonnstraße auf der A 553.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 12 43	10.03.2011	B 12.1	Fluglärm stört, insbesondere Nachts	siehe B 5.1	siehe B 5.1
44		B 12.2	Autobahn stört, ist zu hören. Vorschlag: Tempolimit Autobahn einführen	siehe B 11.2	siehe B 11.2
45		B 12.3	Steingasse zu hohe Geschwindigkeiten von Pkws (4.000 Pkw/Tag) Vorschlag: Steingasse Tempolimit einführen / Kontrollen durchführen	An der Steingasse gibt es keine Betroffenen über den Auslösewerten. Höher Betroffene haben Vorrang.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
46		B 12.4	Kanaldeckel im Bereich Steingasse 29 locker - lautes klappern beim Überfahren. Vorschlag: Kanaldeckel erneuern.	Straßenunterhaltung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Missstand wurde an den Fachbereich Abwasser und Tiefbau weitergeleitet.
47		B 12.5	Asphalt laut. Poller zur Abgrenzung / Einengung. Parkbuchten zur Temporeduzierung	An der Steingasse gibt es keine Betroffenen über den Auslösewerten. Höher Betroffene haben Vorrang.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
B 13 48	10.03.2011	B 13.1	Lärmbelästigung Kölnstraße und DB-Schiene: Sind Maßnahmen im Bereich der Kölnstraße 74-84 und der Will-Küpper-Straße geplant? Welche sind dies?	Im Maßnahmenkatalog enthalten: Kurzfristig nächtliches Lkw-Verbot und Tempolimit 30 km/h zwischen Kölnstraße und Comesstraße, sowie langfristig Erneuerung des Fahrbahnbelags mit lärmoptimiertem Asphalt.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 14	11.03.2011	B 14.1	Die Bergerstraße ist im Bereich zwischen Rheinstraße und dem Schlachthof für Lkw-	Es ist nicht Absicht des Lärmaktionsplans die Erschließung	Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Änderung

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
49			<p>Verkehr gesperrt. Der Schlachthof ist auf die Zu- und Abfahrt von Lkws von Kunden, Lieferanten und Dienstleistungen zwingend angewiesen. Der gesamte Lieferverkehr von und zum Schlachthof wird derzeit über die Lise-Meitner-Straße/ Wesseling Straße abgewickelt. Dies ist lärmtechnisch günstig, da es am gesamten Fahrweg keine Wohnbebauung gibt.</p> <p>Die vorgesehene "Abhängung" der Bergerstraße südlich des Kreisverkehrsplatzes Bergerstraße würde diese Zufahrtmöglichkeit sperren. Wegen der Sperrung der Bergerstraße ab der Rheinstraße für den gesamten Verkehr mit Lastkraftwagen wäre der Schlachthof somit von Lastkraftwagen von keiner Seite mehr anfahrbar. Da dies jegliche Betriebstätigkeit zum Erliegen bringen würde, wäre eine solche Maßnahme mit der verfassungsrechtlichen Eigentumsgarantie nicht vereinbar. Sie kann aus Rechtsgründen nicht realisiert werden und kann daher von vornherein nicht in Betracht kommen.</p> <p>Die Alternative einer "Öffnung" der Bergerstraße zur Rheinstraße für den Schwerverkehr würde zwar eine Zufahrtmöglichkeit herstellen, aber zu einer erheblichen Lärmbelastung der Wohnbebauung entlang dieses Abschnitts der Bergerstraße führen, die durch die derzeitige Verkehrsführung durch weitgehend unbebaute bzw. gewerblich genutzte Gebiete effektiv vermieden wird. Unter dem Gesichtspunkt der Lärmbekämpfung wäre dies keine sinnvolle Maßnahme. Unter der Überschrift "Lärmrelevante Besonderheiten" werden im Entwurf bereits Bedenken dahingehend geäußert, dass die Straße für den Lieferverkehr offen bleibe, wodurch das LKW-Verbot aufgeweicht würde. Das ist in dieser Form unzutreffend, weil die Straße derzeit für jeglichen LKW ohne Ausnahme für den Lieferverkehr gesperrt ist. Eine Zufahrt über die Weißer Straße ist straßenbautechnisch nicht möglich. Die "Abhängung" der Bergerstraße würde die denkbare Zufahrt über die "Alte Zuckerfabrik/Heymannstraße" ebenfalls ausschließen. Diese Alternative wäre aus Lärmschutzgründen ohnehin wenig sinnvoll, da sie den LKW-Verkehr an noch mehr Wohngebäuden als in der Bergerstraße vorbei führen würde. Weiter Alternativen gibt es nicht.</p> <p>Darum ist nach wie vor die derzeitige Gestaltung der Zufahrtssituation über die Lise-Meitner-Straße bei Abwägung aller relevanter Gesichtspunkte die klar vorzugswürdige Lösung. Da die verkehrstechnische "Abhängung" der Bergerstraße von der Lise-Meitner-Straße, die im Entwurf allein aus Lärmschutzgründen vorgeschlagen worden ist, in praktikabler Form nicht zu verwirklichen ist, sollte von ihr so früh wie möglich Abstand genommen werden. Weitere Bedenken gegen den Entwurf werden nicht erhoben.</p>	<p>von Betrieben zu beeinträchtigen. Die Erschließung der gewerblichen Einrichtungen muss bei einer Abhängung der Bergerstraße gewahrt werden. Es wird begrüßt, dass das Unternehmen schon jetzt eine Route wählt, die die Wohnbebauung so weit als möglich umgeht.</p>	<p>des Maßnahmenvorschlags: Abhängung der Bergerstraße Höhe Ricarda-Huch-Weg (einstündender Fußweg) bis zur Rheinstraße....</p>
B 15 50	17.03.2011	B 15.1	<p>Mit großem Interesse habe ich Ihre Veröffentlichung zum Lärmaktionsplan gelesen. Als Anwohner des Senecawegs sind wir leider vom Lärm sehr betroffen, daher würden wir jede Art der Lärmreduzierung sehr begrüßen. Besonders gut finden wir den Vorschlag, die Lärmschutzwand auf ausreichende Dimensionierung zu prüfen und ggf. zu erhöhen oder zu verlängern, da dies eine wirkliche Lärmreduzierung zur Folge hätte. Anmerken möchten wir noch, dass wir uns auch durch den Lieferverkehr des gegenüberliegenden Supermarktes HIT sehr gestört fühlen und die o. g. Schutzmaßnahme uns hierbei auch sehr helfen würde.</p>	<p>Dem Maßnahmenvorschlag, eine Erhöhung des Lärmschutzes zur Bebauung Senecaweg zu prüfen, wird positiv aufgenommen.</p>	<p>Unterstützung der Maßnahme des Lärmaktionsplans seitens der Anwohner. Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.</p> <p>Der Betreiber wird angeschrieben.</p>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B 16 51	17.03.2011	B 16.1	<p>1. Alles super und schön, hoffentlich auch zu realisieren. Aber keiner hat sich einmal Gedanken darüber gemacht was zwischen "Bahnhof -Mitte und Bahnhof-Nord" wegen des Lärms passieren soll. Dort läuft der gesamte Busverkehr innerhalb Brühls lang (obwohl "30 Zone" fahren aber mindestens 50 km/h).</p> <p>2. Der Lärm ist zeitweise unerträglich (vom Ordnungsamt Brühl wurde eine das wir schon darauf warten, dass es mal so richtig knallt (Kindergarten und Messung durchgeführt, da war der schnellste Bus mit - 80 km/h unterwegs). Des Weiteren fahren da die " Taxen" durch mit einer solchen Geschwindigkeit (Schule). Wir haben einmal privat gemessen: Tempo 30-Zone - Geschwindigkeit zwischen 50-120 besonders nach 18:00 Uhr und am Wochenende. Weiter geht da trotz Verbot ein großer Teil des Pkw-Verkehrs von der Karl - Schurzstr. durch und ebenso der Verkehr von " Brühl-Nord " in Richtung Galerie. Vorschlag: Intensive Kontrollen der Geschwindigkeit der Busse (Tempo 30). Und das auch mit einer Geschwindigkeit zwischen 50-120, nachts fahren die - Taxen und Pkw auch stellenweise noch schneller.</p> <p>3. Also ich bin der Meinung, das man dieses Teilstück in die Planung mit einbeziehen sollte, weil auch durch den ganzen Schwerverkehr (Busse und Bahn) Risse in den Gebäuden entstanden sind und diese haben sich in den letzten 2 Jahren fast verdoppelt. Und das sollte man dann doch möglichst auch vermeiden. Vorschlag: Intensive Vollsperrung der Durchfahrt für Taxen und Pkw und dieses ebenfalls unter intensiver Kontrolle. PS: Ich möchte auch nicht erleben, dass hier mal ein Kind überfahren wird. oder ?</p>	<p>1. Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.</p> <p>2. Überwachungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>3. Die betroffenen Straßen können aufgrund der geringen Verkehrsmenge nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.</p>	<p>2. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch an den Fachbereich Ordnung weitergeleitet.</p> <p>3. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch an den Fachbereich Ordnung weitergeleitet.</p>
B 17 52	18.03.2011	B 17.1	<p>Die Behauptung auf Seite 19, dass durch die Linie 18 keine Lärmbelastung vorliegt, ist falsch. Wenn man bedenkt, dass alle 5 Minuten eine Bahn im Bahnhof Brühl-Nord einfährt und besonders im Sommer durch die Schienenausdehnung in der Kurve erhebliche Lärmbelastung durch Quietschen entsteht. Unverständlich ist, dass die alten Bahnen der KVB auf Schienensträngen in Köln laufen, die unter der Erde sind und dort niemanden belasten. Die neueren Bahnen, die die SWB einsetzen, verursachen keinen größeren Lärm. Es wäre sicherlich sinnvoll, wenn die Stadt Brühl bei der KVB Einfluss nehmen könnte auf den Einsatz der neuen Bahnen.</p> <p>Als vor einiger Zeit der Bahnübergang in Nord komplett erneuert wurde, hatten wir Hoffnung auf die Einbringung von Gummiplatten in den Boden zwischen den Schienen – so, wie es in Vochem der Fall ist (und an anderen Übergängen auch). Allerdings wurden wir enttäuscht. Wenn jetzt die Autos den Bahnübergang passieren, entsteht beim Überfahren der Gleise erheblicher Lärm.</p> <p>Wenn wirklich die Meinung des leidenden Anwohners gefragt ist, wäre es nötig vor Ort sich den Lärm anzuhören, den wir täglich und bei Nacht aushalten müssen und auch bereits gesundheitliche Schäden zu beklagen haben.</p>	<p>1. Die Immissionen durch die Stadtbahnlinie liegen unter den Auslösewerten. Das bedeutet nicht, dass die Immissionen nicht laut sind, sie liegen nur unter den gesundheitsgefährdenden Werten. Im Kreuzungsbereich Kaiserstraße/ Stadtbahn erhöhen sich die Immissionen aufgrund der Doppelbelastung. In die Maßnahmenvorschläge Kaiserstraße sollen deshalb auch Maßnahmen zur Lärminderung durch Maßnahmen im Schienenbereich einfließen. <u>Hinweis:</u> "Quietschgeräusche" sind als temporäre Lärmquellen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. <u>Hinweis:</u> Die Lärmimmissionen sind durch die Lärmkartierung belegt.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan: 1a. Maßnahmenvorschlag (stadtweit): Einsatz von neuen, lärmärmeren Fahrzeugen des Fahrzeugparks durch die KVB. 1b. Maßnahmenvorschlag: Erneuerung des Bahnübergangs Kaiserstraße mit Gummiplatten zwischen den Schienen.</p>
B 18 53	21.03.2011	B 18.1	<p>Lärmbelästigung des Güterverkehrs zwischen Vochem Bahnhof und Fischenich ist sehr laut, z.B. das Quietschen der Abbremsung von den Güterwagons. Ein lautes Tuckern der</p>	<p>1. Es gibt keine rechtliche Grundlage, die Geschwindigkeit von Zügen zu begrenzen.</p>	<p>Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Betreiber wird jedoch angeschrieben.</p>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Diesellok im Stand. Unser Vorschlag: Wenn die Güterzüge zwischen Vochem und Fischenich langsamer fahren würden und die Diesellok nicht so lange tuckern lassen – oder eine Lärmschutzwand!	siehe B 1.2 2. "Quietsch- und Motorengeräusche" sind als temporäre Lärmquellen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	
B 19 54	21.03.2011	B 19.1	Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 553 zwischen Abfahrt "Badorf/ Bornheim und Brühl-Süd auf max. 120 km/h. Flüsterasphalt für o. g. Bereich der A 553.	siehe B 11.2 Eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsreduzierung / Deckschichterneuerung bis zum AS Brühl-Süd ist aufgrund der weitgehenden Anbaufreiheit nicht gegeben.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich. Die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans werden unterstützt.
55		B 19.2	Lärmschutzwand an der Auffahrt Badorf zu A 553 (in Richtung Euskirchen)	Der Maßnahmenvorschlag ist Teil des Lärmaktionsplans und wird unterstützt.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 20 56	21.03.2011	B 20.1	Situation: Die Böningergasse ist trotz der Tatsache, dass sie eine Sackgasse ist, eine viel befahrene, oft sehr laute Straße. Meistens wird sich nicht an das Tempolimit der Spielstraße gehalten. In der Böningergasse und der Tiergartenstraße gibt es ausschließlich Parkplätze für Anwohner mit Parkausweis und das Parkhaus, dennoch fahren im "Minutentakt" Autos in diese Straßen, wenden und fahren wieder fort. Das ist unnötig und laut! Lösungsvorschlag: Würde man die Schranke des Parkhauses an die Mündung der Böningergasse (Ecke Uhlstraße) vorverlegen, wäre das Problem gelöst. Die Anwohner bekämen eine Dauerkarte zum Passieren der Schranke und die Parkhausnutzer bekämen dort ihr Ticket.	Die Lärmimmissionen von Böningergasse und Tiergartenstraße liegen deutlich unter den Auslösewerten.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Die Anregung wird an den Fachbereich Ordnung zur Diskussion weitergegeben.
B 21 57	21.03.2011	B 21.1	Situation Böningergasse, Böningergasse Ecke Tiergartenstraße Dauerhaft wird diese Ecke als Wendeplatz für Fahrzeuge benutzt, vor allem am Wochenende und nachts. Dies führt zu einer überdurchschnittlichen Geräuschbelastung. Vor allem nächtlicher "Ausgeh"-Verkehr des Bistros Hollywood verursacht enorme Ruhestörung. Für ein Wohngebiet ist die Situation nicht angemessen. In der vorliegenden Schallimmissionskarte ist das Gebiet mit 45-50 dB ausgewiesen, dies erscheint mir deutlich zu gering – vielleicht ein Grund zur Nachbesserung. Die Tiergartenstr. ist zudem nur äußerst bedingt eine "gemischte Baufläche", ihre in Anspruchnahme ist nahezu 100 % reine Wohnnutzung.	1. Die Belastungswerte sind das Ergebnis einer stadtweiten Berechnung des Lärms (VBUS). Die Lärmimmissionen von Böningergasse und Tiergartenstraße liegen deutlich unter den Auslösewerten. 2. Geräuschspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 3. Hinweis: Der Lärmaktionsplan macht keinen Unterschied zwischen Wohnbauflächen und Mischflächen. Er orientiert sich generell an Wohnbebauung.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 22 58	21.03.2011	B 22.1	Die Maßnahmen, die für die Römerstr. 432-438 vorgesehen sind, möchten wir haben.	Die Maßnahmenvorschläge werden von den Anwohnern unterstützt.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 23 59	21.03.2011	B 23.1	Die Maßnahmen die für die Römerstr. 432-438 vorgesehen sind möchten wir haben.	Die Maßnahmenvorschläge werden von den Anwohnern unterstützt.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 24 60	21.03.2011	B 24.1	Die Maßnahmen die für die Römerstr. 432-438 vorgesehen sind möchten wir haben.	Die Maßnahmenvorschläge werden von den Anwohnern unterstützt.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 25 61	21.03.2011	B 25.1	Die Maßnahmen die für die Römerstr. 432-438 vorgesehen sind möchten wir haben.	Die Maßnahmenvorschläge werden von den Anwohnern unterstützt.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 26 62	21.03.2011	B 26.1	Ecke Römerstraße-Rodderweg: Beim Linksabbiegen von der Römerstr. auf den Rodderweg sollte der Linksabbiegeverkehr besser geregelt werden. Viele Autofahrer stellen sich so in die Kreuzung, dass ein oder höchstens zwei Fahrzeuge abbiegen können. Vorschlag: Linksabbieger extra Ampel oder Bodenbeschriftung, wie weit in die Kreuzung gefahren werden kann.	Eine Maßnahme zur Verhinderung von Rückstaus ist im Knotenpunkt sinnvoll. Der Linksabbiegefahrstreifen in den Rodderweg ist aufgrund des begrenzten Straßenraums nur kurz. Eine gesonderte LSA-Schaltung für den Abbieger ist deshalb nicht möglich. Eine Signaltechnische Untersuchung hat ergeben, dass die 3-Phasen-	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung einer Ummarkierung des Knotenpunkts Römerstraße / Rodderweg.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Signalisierung auch bei optimiertem Umlauf während der Spitzenstunde ausschließlich Verschlechterungen hinsichtlich Wartezeiten und Rückstaulängen auf der L183 bewirkt.	
63		B 26.2	Ecke Römerstr. – Clemens-August-Str.: Kontrollieren der Falsch-Linksabbieger Richtung Galerie von Köln aus kommend. Bitte auch auf die Schlauberger achten, die auf den Privatgrundstücken drehen. Ecke Römerstr.-Chlodwigstr.: Das gleiche Problem wie Clemens-August-Str. nur umgekehrt.	Der Missstand ist nachvollziehbar (Reifenspuren, Augenschein). Er bringt Sicherheitsmängel für alle Verkehrsteilnehmer und behindert eine Verstetigung des Verkehrs.	siehe B 9.1
B 27 64	21.03.2011	B 27.1	Lärmbelästigung durch Einsatzfahrzeuge nach 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr durch Martinshorn.	Geräuschspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Siehe auch § 38 StVO, danach kann ein Rettungsfahrzeug Wegerechte nur in Anspruch nehmen, wenn es gleichzeitig Blaulicht und Martinshorn eingeschaltet hat.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Betreiber wird jedoch angeschrieben.
B 28 65	22.03.2011	B 28.1 B 28.2	1. Als Anwohner in der Schlaunstr. 2 registrieren wir insbesondere zum Wochenende Lärmbelästigungen durch den Verkehr auf der Römerstraße im Kreuzungsbereich zum Rodderweg. Fahrzeuge passieren teilweise mit erheblich überhöhter Geschwindigkeit den Kreuzungsbereich in den späten Abendstunden. Anfahrten mit Motorrädern sind besonders in den Sommerzeiten bis spät in die Nacht zu vernehmen. Hinzu kommt noch die Lärmbelästigung der Gaststätte Roddereck, die sehr oft bis in die späten Nachtstunden mit lauter Musik und Außenbetrieb im Biergarten zur Lärmbelästigung beiträgt. Dies ist dem Ordnungsamt bereits bekannt. 2. Eine Überdenkung für einen Kreisell oder die Zone 30 wäre hier bestimmt sinnvoll.	1. Die genannten Lärmbelästigungen sind als Freizeitlärm bzw. Spitzengeräusche nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Der Umbau als Kreisverkehr wäre als verkehrsverstetigende Maßnahme wünschenswert. Bei einer Verkehrsmenge von etwa 15.000 Kfz/24 h und dem Busverkehr ist gerade noch ein sog. kleiner Kreisverkehr mit einem ø von mind. 32 m (Fahrbahn) vertretbar. Der dafür erforderliche Straßenraum ist in dem Knotenpunkt jedoch nicht gegeben.	1. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Die Missstände werden jedoch an den Fachbereich Ordnung weitergeleitet. 2. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
B 29 66	24.03.2011	B 29.1	Mit Freude habe ich Ihr Vorhaben der Zeitung entnommen, dass Sie einen Lärmaktionsplan aufstellen und die Lärmbelastung in Brühl senken wollen. Verwundert habe ich dabei festgestellt, dass nur die Römerstraße und Brühl-Mitte zur Sprache kamen. Die bei mir nahe gelegene Euskirchener Straße ist doch mindestens genauso stark befahren wie die Römerstraße (eigenes Empfinden als Anwohnerin). Da Sie dazu aufgerufen haben, Ergänzungsvorschläge zu machen, möchte ich Sie im Namen der Anwohner der Euskirchenerstraße und der Töpfergasse bitten, die Euskirchenerstraße mit in Ihre Pläne einzubeziehen. 1. Vorschlag: Auch hier Tempo 30! Besonders in Höhe der Gaststätte Jägerhof wo die Fußgängerampel häufig von (Schul-)Kindern genutzt wird, ist dies nicht nur ein Lärmschutz, sondern gewährleistet mehr Sicherheit für Leib und Leben.	1. Die Euskirchener Straße ging mit umfangreichen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan ein, u. a. Temporeduzierung, nächtliches Lkw-Verbot, Deckschichterneuerung mit lärmoptimiertem Asphalt. Mittel- bis langfristig (um/ nach 2013) wird ein Vollumbau zwischen Wehrbachweg und Kirchgasse mit Aufwertung der Nebenanlagen, gesicherten Übergängen und geordnetem Parken vorgeschlagen.	1. Die im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmenvorschläge werden unterstützt. Mögliche Umbauvarianten werden geprüft.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 29.2	2. Sollte dieser Vorschlag so nicht umsetzbar sein, sollte vielleicht wenigsten überlegt werden, auch stadteinwärts, also bergab, ein fest installierter Blitzer aufgebaut werden, da hier viele Autos und auch Lkw den Berg hinab rasen. Dann würde zumindest die vorgeschriebenen 50 km/h eingehalten und nicht 70-80 km/h gefahren werden. Über eine Umsetzung würden wir uns alle sehr freuen!	2. Ordnungsrechtliche Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	2. Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Einbau eines Dialog-Displays nördlich der Straße Am Hüldeberg in Fahrtrichtung Römerstraße.
B 30 67	24.03.2011	B 30.1 B 30.2 B 30.3 B 30.4	1. Die Grundstücke (Gärten) oberhalb des Grünen Wegs liegen nicht im Schallschatten des Walls. Es ist sogar die Sicht auf die Fahrzeuge gegeben. Der so genannte Schutzwall wurde seinerzeit nur aufgeschüttet, damit der Aushub nicht abgefahren werden musste. Der Wall endet vor der Bebauung und ist viel zu niedrig. 2. Nicht nur der Lärm sondern auch die Geruchs- und Schadstoffbelastung durch den Verkehr auf der Autobahn muss berücksichtigt werden. 3. Wertminderung der Grundstücke durch die Autobahn. Die Häuser am Grünen Weg wurden vor der Autobahn gebaut. Durch die Hanglage der Bebauung haben wir auch von der Straßenseite her eine erhebliche Lärmbelastung durch den Autobahnabschnitt unterhalb des Grünen Wegs. Mit den Baumaßnahmen an der Autobahn sollte auch eine Erhöhung und Verlängerung des Walls zum Schutzwall einhergehen. Flüsterasphalt und Geschwindigkeitsbegrenzung müssten bei diesem Lärm ebenfalls eingesetzt werden. 4. Zusätzlich wird seit letztem Jahr die Lärmbelastung für die Anwohner durch den Lärm von in sehr niedriger Höhe durchgeführten Rundflügen (sehr wahrscheinlich um das Phantasieland) verstärkt. Naturgemäß finden diese bei schönem Wetter statt, wenn man sich im Garten aufhalten möchte.	1. Zur Kenntnis genommen. 2. Geruchs- und Schadstoffbelastungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 3. Im Zuge der Planfeststellung zum Bau der B 553 wurden Lärmberechnungen durchgeführt. Da diese mit dem Ergebnis der Lärmkartierung konfligieren, beinhaltet der Lärmaktionsplan entsprechende Maßnahmenvorschläge in diesem Bereich. 4. Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da nur Verkehrsflughäfen zu betrachten sind.	1. Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Umformulierung des Maßnahmenvorschlags: Prüfung einer Lärmschutzwand zur Wohnbebauung entlang des Grünen Wegs. 2. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. 3. Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich. Die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans werden von dem Anwohner unterstützt. 4. Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich. Der Betreiber wird angeschrieben.
B 31 68	25.03.2011	B 31.1	Ich wohne im Grünen Weg 57A, und wie im Entwurf des Lärmaktionsplans zu entnehmen, erfährt unser Haus Lärmemissionen von $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$. Aus den Unterlagen entnehme ich, dass kurzfristig eine Geschwindigkeitsverringerung auf dem entsprechenden Autobahnabschnitt geplant ist. Der langfristigen Planung ist zu entnehmen, dass nach einer Deckschichterneuerung, die Reduzierung wieder aufgehoben werden soll. Wäre es, nicht nur aus Sicht der Lärmimmissionen, sondern auch der damit einhergehenden Verringerung der allgemeinen Umweltbelastung sinnvoll, die reduzierte Geschwindigkeit beizubehalten?	Je nach lärmminderndem Belag (Splitmastik, offenporiger Belag) ist eine Lärminderung von -3 bis -5 dB(A) zu erwarten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wird von Seiten des Landesbetriebs nur befürwortet, wenn keine andere Möglichkeit zur Unterschreitung ihrer Auslöswerte (67/57 dB(A) tags/nachts) besteht.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
69		B 31.2	Außerdem möchte ich darauf hinweisen, dass der in unserem Bereich vorhandene, an unser Grundstück angrenzende, bepflanzen Lärmschutzwand, in keinem Falle als ausreichend anzusehen ist. Selbst im Sommer, wenn die Bepflanzung mit dem Blattwerk für einen zusätzlichen Schallschutz sorgt, liegen unsere Immissionen konstant über den Grenzwerten. Von Herbst bis Frühjahr liegen die Immissionen auf Grund des fehlenden Blattwerks zudem noch höher. Daher empfehle ich bei der Überprüfung des vorhandenen Walls, Alternativen in Betracht zu ziehen, welche ganzjährigen Schutz bieten (z. B. Erhöhung Lärmschutzwand o. Lärmschutzwand).	1. Eine Begrünung in der hier bestehenden Dimension hat keinen lärmmindernden Charakter. Die Lärmquelle ist allerdings optisch nicht wahrnehmbar und erhöht damit den sog. "Wohlfühleffekt". 2. Hinweis: Der Maßnahmenvorschlag wird entsprechend umformuliert.	1. Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich. Das Anliegen wird jedoch an den Landesbetrieb Straßenbau weitergeleitet. 2. Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Umformulierung des Maßnahmenvorschlags: Prüfung einer Lärmschutzwand zur Wohnbebauung entlang des Grünen Wegs.
B 32 70	27.03.2011	B 32.1	Mit Verwunderung habe ich die beiden folgenden Aussagen in Ihrem Lärmaktionsplan, A 553 Bonnstraße-Grüner Weg, zur Kenntnis genommen: Zitat: "Prüfung des Lärmschutzwalls auf ausreichende Höhe, bzw. auf eine Vergrößerung des Böschungswinkels, eventuell Neuformung des Walls mit einem steileren Böschungswinkel und/oder Erhöhung durch eine	Der Maßnahmenvorschlag wird umformuliert.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Umformulierung des Maßnahmenvorschlags: Prüfung einer Lärmschutzwand zur Wohnbebauung entlang des Grünen Wegs.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Schallschutzwand." Hierzu ist anzumerken, dass zz. parallel zum Grünen Weg keine Böschung, die über die Fahrbahnhöhe hinausreicht, existiert. Die Fahrbahn der A 553 liegt genau auf Höhe des höchsten Punktes der Böschung. Hier ist dringender Handlungsbedarf gegeben. Entweder muss hier die Böschung aufgeschüttet werden, damit sie über das Niveau der Autobahnfahrdecke hinausreicht oder es muss eine Lärmschutzwand installiert werden.		
71		B 32.2	Zitat: "Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der A 553 ist an den betroffenen Standorten nicht ausreichend. Langfristig sollte deshalb, falls keine Verbesserungsmaßnahmen am aktiven Lärmschutz getroffen werden (können), die Temporeduzierung beibehalten werden." Zur Zeit gibt es auf diesem Autobahnabschnitt keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzung. Hier ist dringender Handlungsbedarf.	Der Lärmaktionsplan beinhaltet auf dem genannten Abschnitt der A 553 unter Kapitel 9 (kurzfristige) Maßnahmenvorschläge eine Geschwindigkeitsreduzierung.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
B 33 72	28.03.2011	B 33.1	Mit Freude lese ich über die geplanten Lärmschutzmaßnahmen insb. A 553 / Höhe Grüner Weg. Als Anwohner möchte ich daher kurz Stellung nehmen. Der vorhandene Lärmschutzwall ist in keinster Weise ausreichend, durch die topographische Lage der Autobahn (ansteigend Richtung Phantasialand) "schwillt" der Lärm regelrecht von "unten" kommend über den Damm hinweg. Ich halte daher eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h und die Aufbringung eines sog. Flüsterasphaltes für unabdingbar.	Lärmschutz ist unzureichend bzw. fehlt. Deshalb Anregung lärmindernder Maßnahmen. Die im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmenvorschläge werden unterstützt.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
73		B 33.2	Aufgrund der Autobahnführung ist jedoch die Einhaltung des Geschwindigkeitsgebotes zu beachten, hier ist zu erwarten, dass sich nach anfänglicher Reduzierung der Geschwindigkeit, diese wohl ohne Kontrolle wieder durch die Autofahrer erhöhen wird. Durch den Großteil des Lkw-Verkehrs (welche ja auf 80 km/h begrenzt sind) ist diese Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung leider alleine nicht ausreichend.	Im Haushalt des Landesbetriebs Straßenbau NRW ist die Sanierung des Streckenabschnitts mit einem Lärmmindenden Belag bereits vorgesehen.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
74		B 33.3	Eine Veränderung des "Winkels" des Lärmschutzdamms ersehe ich aufgrund der topografischen Lage als nicht ausreichen, hier müsste m. E. eine Lärmschutzwand oberhalb des Damms eine idealere Lösung darstellen.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Umformulierung des Maßnahmenvorschlags: Prüfung einer Lärmschutzwand zur Wohnbebauung entlang des Grünen Wegs.
B 34 75	28.03.2011	B 34.1	Leider stellen wir fest, dass der Lärmaktionsplan keinerlei Maßnahmen für den nördlichen Bereich der Alten Bonnstraße (ab Kreuzung Euskirchener Straße bis Otto-Wels-Straße) vorsieht; soweit ersichtlich, sollen alle Maßnahmen im Bereich der Otto-Wels-Straße enden. Als Anlieger des vorderen Bereichs der Joseph-Hürten-Straße sind wir nicht nur vom Verkehrslärm betroffen, der von der Alten Bonnstraße ausgeht; es ist darüber hinaus auch zu beobachten, dass die vorbeifahrenden Fahrzeuge (einschließlich des Fernverkehrs, der auf dieser Achse offiziell aus der bzw. in die Stadt geleitet wird) ziemlich schnell unterwegs sind. Dies gilt nebenbei bemerkt leider auch für viele Fahrzeuge, die die Spielstraße Joseph-Hürten-Straße befahren. Für viele Kinder, die im Neubaugebiet "Pehler Feld" leben, ist der Weg durch die Joseph-Hürten-Straße und über die Alte Bonnstraße die einzige Möglichkeit, zur Gemeinschaftsgrundschule Badorf zu kommen.	1. Der Lärmaktionsplan macht Vorschläge für diesen Abschnitt der Alte Bonnstraße (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und nächtliches Lkw-Verbot, Deckschichtenneuerung mit lärmoptimiertem Asphalt).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Es geht uns also nicht nur um den Lärm, sondern auch um die Sicherheit der Grundschulkinder, wenn wir anregen, einen Bereich der Alten Bonnstraße in eine Tempo-30-Zone umzuwandeln. Die Zone könnte etwa auf Höhe der Alten Bonnstraße 83 beginnen, also kurz vor der leichten Kurve, die dann zur Joseph-Hürten-Straße führt. Die Zone könnte an der Pingsdorfer/Euskirchener Straße enden.		
B 35 76	28.03.2011	B 35.1	Wir danken für diese frühzeitige Mitwirkungsmöglichkeit und greifen die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne auf. Teile der L 194 Euskirchener Straße sind zwar Gegenstand des LAP, nicht jedoch im Bereich der südlichen Stadtgrenze. Die Stadt Brühl orientiert sich an dem kurzfristigen Handlungsziel des Umweltbundesamtes mit Auslösewerten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (obwohl eine Schädigung der Gesundheit auch unterhalb dieser Werte inzwischen wissenschaftlich bewiesen ist). Wie Sie wissen, setzen wir uns für den Erhalt oder die Verbesserung der Lebensqualität in Süden Brühls ein. Die Gesundheit der Menschen darf nicht durch Lärm gefährdet werden. Neben den lärmintensiven Attraktionen des Phantasialandes sind die Anwohner in besonderem Maße auch dem An- und Abreiseverkehr der Besucher des Phantasialandes sowie dem Lärm der A 553 ausgesetzt. Aus diesem Grund hat BOVIVO an einem Samstag im Sommer 2008 mit seinen Mitgliedern eine eigene Verkehrszählung durchgeführt (Ecke L 194 / Berggeiststraße). Danach fahren auf dieser Strecke mehr als 8.200 Kfz/Tag - in der Spitze 1.500 Fahrzeuge je Stunde.	Die erhöhte Immissionsbelastung durch den Besucherverkehr des Phantasialandes, insbesondere der Wohnbebauung um den Knotenpunkt L 194/ Berggeiststraße, wird nachvollzogen. Ein Teil der streckenbezogenen Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans werden deshalb bis zum Knotenpunkt ausgedehnt.	Änderung des Maßnahmenvorschlags: Anordnung eines nächtlichen Lkw-Verbots zwischen Römerstraße und A 553. Änderung des Maßnahmenvorschlags: Erneuerung der Deckschicht der Fahrbahn ab der Berggeiststraße (einschließlich Knotenpunkt) mit einem lärmindernden Belag.
77		B 35.2	Ziel eines LAP ist ein vorausschauendes Planen mit dem vorrangigen Ziel der Lärmvermeidung. Wir bitten daher die Stadt, bei dieser Gelegenheit die Verkehrsführung für Besucher des Phantasialandes zu prüfen. Das hohe Verkehrsaufkommen an der L 194 / Berggeiststraße könnte vermieden werden, wenn die bestehende Autobahnabfahrt Brühl-Süd derart umgebaut wird, dass Besucher direkt auf den Kreisverkehr Berggeiststraße / Kuhgasse / Coloniastraße umgeleitet würden. Der Bereich der Berggeiststraße zwischen L 194 und dem Haupteingang des Phantasialandes könnte dann stillgelegt werden. Die Ampel Ecke L 194 / Berggeiststraße, die sich für lange Rotphasen für den Verkehr auf der L 194 auszeichnet, könnte kostenreduzierend abgebaut werden.	Die Anregung einer Entlastungsstraße für die Berggeiststraße vermindert die Immissionsbelastung der Wohngebäude und vereinfacht die Erschließung des Phantasialandes.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan als Maßnahmenvorschlag: Prüfung der Verkehrsanbindung des ruhenden und fließenden Verkehrs im Rahmen der Option einer Erweiterung des Phantasialandes.
78		B 35.3	Auch Schüler des Max-Ernst-Gymnasiums haben im Rahmen der Projektarbeit "Klimaschonendes Handeln in Brühl 2007/2008" über einen anderen Ansatz - nämlich die hohe Feinstaubbelastung - das besondere Verkehrsaufkommen bestätigt. Wegen den Erweiterungsplänen des Phantasialandes ist mit einer weiteren Zunahme des Straßenverkehrs zu rechnen.	Schadstoffimmissionen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
B 36 79	28.03.2011	B 36.1	Die Alte Bohle liegt in einer „30-km-Zone“ und sollte damit prinzipiell auch lärmberuhigt sein. Tatsächlich dient sie seit mehreren Jahren zunehmend für die überlastete Römerstraße als Ausweichroute zu den Bundesakademien und weiter in Richtung Luxemburger Straße. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer missachtet – vor allem in den Zeiten des Berufsverkehrs – die 30-km Geschwindigkeitsbegrenzung.	Das Wohngebiet um die Alte Bohle liegt weit außerhalb der lärmbelasteten Achsen. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich. Der Hinweis wird jedoch an den Fachbereich Ordnung weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>Das Überschreiten des Tempolimits ist aber nicht nur auf eine (subjektive) Missachtung der 30-km-Begrenzung zurückzuführen. Größere Bedeutung hat die Tatsache, dass nicht unbedingt für die Verkehrsteilnehmer erkennbar wird, dass für die Alte Bohle dieses Tempolimit gilt. Denn sowohl an der Kreuzung Neue Bohle/Alte Bohle als auch an der Einmündung der Alten Bohle in die Liblarerstraße ist für die beiden anderen Strassen durch ein „30“ auf der Fahrbahn eindeutig das Tempolimit erkennbar, während die „Verbindungsstrecke“ Alte Bohle unverständlichlicherweise KEINE entsprechende Markierung aufweist. Die Verkehrsteilnehmer sind zumeist völlig überrascht, wenn man sie auf das Tempolimit hinweist. Sie weisen vielmehr ausdrücklich darauf, dass die Strassenmarkierung „30-Km“ nur auf der Liblarerstrasse und der Neuen Bohle angebracht ist.</p> <p>Eine erhebliche Lärmvermeidung für die Anwohner der Alten Bohle ließe sich schon durch eine entsprechende Strassenmarkierung erreichen. Es wird deswegen vorgeschlagen, in den Brühler Lärmaktionsplan die Maßnahme „30 km-Markierung auf der Alten Bohle“ aufzunehmen.</p>		
B 37 80	28.03.2011	B 37.1	Gewünscht: Auf der Römerstraße Tempo 30, Nachtfahrverbot für Lkw, lärmschluckender Asphalt	Der Lärmaktionsplan beinhaltet entsprechende Maßnahmenvorschläge (Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit, nächtliches Lkw-Verbot, lärmoptimierter Asphalt).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.
81		B 37.2	Rote Einfärbung des Fahrradweges zur optimalen + optischen Verschmelzung	Eine rote Farbgebung von Radfahrstreifen zur optischen Eingrenzung der Fahrbahn erscheint sinnvoll. Bei Schutzstreifen, wie auf der Römerstraße, ist der Abrieb jedoch zu groß, da sie auch von Kfz befahren werden.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
B 38 82	28.03.2011	B 38.1	Gewünscht: lärmdämpfender Belag, Tempo 30, Lkw-Nachtverbot	siehe B 37.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.
83		B 38.2	Rote Fahrradwege (wie in der Bonnstr.) zur optischen Verkleinerung der Straßenbreite, damit das Tempo 30 besser eingehalten wird.	siehe B 37.2	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
84		B 38.3	Optisch verstärkte durchgezogene Linie durch Reflexionsstreifen oder punktuelle Erhebungen (wie in der Biegung zwischen Post und Arbeitsamt), damit das Linksabbiegen (in Richtung Bonn) in die Clemens-August-Str. trotz Verbot nicht mehr durchgeführt werden kann. Zusätzlich könnten Blumenkübel (wie an der Ampel (Rö) Richtung Köln/ Kreuzung Rodderweg) das Wenden auf den Gehsteigen verhindern, dass zz. vor Römerstr. Nr. 150 und gegenüber leider ein unerlaubtes Abbiegen und Einfahren in die Clemens-August-Str. möglich macht.	Auf diese Praxis wird mehrfach hingewiesen. Deshalb gehen weitere Maßnahmenvorschläge für den Straßenabschnitt in den LAP ein.	siehe B 9.1
B 39 85	28.03.2011	B 39.1	Bezug nehmend auf den Lärmaktionsplan teile ich Ihnen mit, dass wir in Bezug auf das nächtliche Lkw-Fahrverbot zwischen Franzstr. und Wesseling Str. Einwände haben. So müsste unseres Erachtens – wenn uns ein Lkw von der K 7 erreichen will – die Strecke Berger Str. bis Wesseling Str. vom nächtlichen Lkw-Fahrverbot ausgeschlossen werden. Wir möchten sie bitten, dies bei Ihren Planungen zu berücksichtigen.	Um den Knotenpunkt K 7/ L 184 steigen die Immissionen über 70 dB(A) nachts, womit ein dringender Handlungsbedarf besteht. Ein nächtliches Lkw-Verbot unter Berücksichtigung einzelner gewerblicher Interessen erscheint deshalb erforderlich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan als Ergänzung des Maßnahmenvorschlags: ...Auf dem Abschnitt Bergerstraße bis Wesseling Straße ist die Begrenzung des Zeitraums mit den umliegenden Firmen abzustimmen (Lkw-Lenkungskonzept).
B 40 86	29.03.2011	B 40.1	Wir möchten anregen, die Kreuzung Daberger Weg/ Theodor-Heuss-Str. mit in den Lärmaktionsplan der Stadt Brühl aufzunehmen, um an dieser Stelle die Ampelanlagen durch einen	1. Die Immissionsbelastung der Wohnbebauung um den Knotenpunkt Daberger Weg / Theodor-Heuss-Straße liegt	1. Aufnahme in den Lärmaktionsplan als langfristiger Maßnahmenvorschlag:

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 40.2	<p>Kreisverkehr mit Zebrastreifen zu ersetzen. Begründung: Die Theodor-Heuss-Str. ist eine stark befahrene Straße, die auch sehr massiv von schweren LKWs und zu jeder Tages- und Nachtzeit von Blaulichtfahrzeugen mit eingeschaltetem Martinshorn (extreme Lautstärke) direkt vor unserem Haus befahren wird. Dadurch kommt es zu erheblicher Störung, insbesondere der Nachtruhe. Wie in unserem Fall leben hier viele Familien mit Kleinkindern unmittelbar an dieser Straße, die von dem Lärm betroffen sind.</p> <p>Vorteil dieser Lösung: Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge würde reduziert, LKWs würden evtl. wieder die Autobahnen nutzen und damit den Lärm reduzieren, Martinshorn müsste nicht mehr vor einer roten Ampel eingeschaltet werden, die Umwelt würde durch weniger Startvorgänge lärm- und abgasentlastet, die Stadt spart mittelfristig Kosten durch Wegfall der Ungerhaltungsaufwendungen für die Ampeln (Strom, Reparatur, Austausch etc.)!</p> <p>Hinweis: Unmittelbar vor der Ampel (Richtung Luxemburger Str.) befindet sich ein vertiefter Gulli zum Bürgersteig in. Dort hinein fahrende LKWs erzeugen dadurch erhebliche Lärmbelästigung (Schlaglochwirkung). Erschütterungen sind wahrnehmbar.</p>	<p>bis auf einzelne Betroffene unter den Grenzwerten der Stadt Brühl (65/55 dB(A) ganztags/ nachts). Im Hinblick auf die betroffene Wohnbebauung östlich des Knotenpunkts erscheint eine Unterbrechung der langen Geraden durch einen Kreisverkehrsplatz zu Beginn der Bebauung zur Verkehrsversteigerung und zur Geschwindigkeitsregulierung jedoch wirksam.</p> <p>2. Da auch in einen Kreisverkehr mehrere Straßen einmünden, muss auch hier das Wegerecht für Rettungsfahrzeuge in Anspruch genommen werden.</p> <p>3. Einpassung von Kanaldeckeln ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Umbau des Knotenpunkts Theodor-Heuss-Straße / Daberger Weg als Kreisverkehrsplatz.</p> <p>3. Der Missstand wurde an den Fachbereich Abwasser und Tiefbau weitergeleitet.</p>
B 41 87	29.03.2011	B 41.1	<p>Mit großem Interesse haben wir Ihre Veröffentlichung zum Lärmaktionsplan gelesen. Als Anwohner des Senecawegs sind wir vom Lärm sehr betroffen, daher würden wir jede Art der Lärmreduzierung sehr begrüßen. Besonders gut finden wir den Vorschlag die Lärmschutzwand auf ausreichende Dimensionierung zu prüfen und ggf. zu erhöhen und zu verlängern, da dies eine wirkliche Lärmreduzierung zur Folge hätte.</p>	<p>siehe B 15.1 Dem Maßnahmenvorschlag, eine Erhöhung des Lärmschutzes zur Bebauung Senecaweg zu prüfen, wird unterstützt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.</p>
88		B 41.2	<p>Wir beziehen uns auf unser Schreiben vom 21. März betreffend Lärmreduzierung durch Verbesserung der Lärmschutzwand. Die jetzige Lärmschutzwand steht komplett auf unserem Grundstück und die Seite zum Fahrradweg wird von vorbeifahrenden oder gehenden Personen oft als Abfalleimer benutzt. Wie sie sich vorstellen können ist dies kein besonders schöner Anblick. Deshalb möchten wir, dass die veränderte Lärmschutzwand direkt am Radweg beginnt, so dass wir unser Grundstück komplett nutzen können.</p>	<p>Im Falle einer Umsetzung der Maßnahme werden die Anwohner, auf deren Grund der vorhandene Lärmschutz sich befindet, einbezogen.</p>	<p>Umsetzungsplanung ist nicht Aufgabe des Lärmaktionsplans.</p>
89		B 41.3	<p>Anmerken möchten wir auch noch, dass wir uns auch durch Lieferverkehr des gegenüberliegenden Supermarktes Hit sehr gestört fühlen und die o. g. Schutzmaßnahme uns hierbei auch sehr helfen würde. Ihrer Nachricht sehen wir entgegen./ Außerdem möchten wir noch einmal auf den Lieferverkehr des Supermarktes HIT zurückkommen. Die Öffnungszeiten wurden stark ausgeweitet und der Lieferverkehr hat in den letzten 20 Jahren stark zugenommen, d. h. die Lärmbelästigung ist größer geworden. Deshalb fragen wir als Anwohner, ob der HIT nicht auch etwas in Sachen Schallschutz tun muss, z. b. eine Schallschutzmauer setzen.</p>	<p>Lärmbelästigungen durch Geräuschspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Als Gewerbelärm gehen laut Definition der EU ausschließlich IVU-Anlagen in den Lärmaktionsplan ein.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich. Der Betreiber wird jedoch angeschrieben.</p>
B 42 90	29.03.2011	B 42.1	<p>A 553: meine Anregung wäre, im Bereich Schwadorf bis Ausfahrt Phantasialand, ein Tempolimit von 80-100 km/h.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht einen entsprechenden Maßnahmenvorschlag auf den betroffenen Abschnitten vor. Um Brems- und Beschleunigungsgeräusche zu vermeiden, erscheint jedoch die Ausweisung einer zusammenhängenden Strecke zur Lärmreduzierung gerechtfertigt.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Änderung der Maßnahmenvorschläge: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100, besser auf 80 km/h, auf dem Streckenabschnitt östlich Schwadorf bis in Hö-</p>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
					he Kuhgasse.
B 43 91	30.03.2011	B 43.1	1. Ein Versuch wert! Nur wie lange braucht man bei dem großen Verkehr von A nach B. 2. Wäre ich einverstanden.	1. Betrifft Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Pingsdorfer Straße und Vochem. Eine wesentliche Verlängerung von Fahrzeiten ist durch die Maßnahme nicht gegeben. 2. Betrifft nächtliches Lkw-Verbot. Die Erstmaßnahmen für die Römerstraße, Theodor-Heuss-Straße bis Euskirchener Straße, werden unterstützt.	1. / 2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.
92		B 43.2	3. Müsste die ganze Straße neu asphaltiert werden. Zu Lasten der Anwohner? 4. Ein Versuch wert!	3. Die Instandhaltung der Fahrbahn liegt in der Pflicht des Baulasträgers. 4. Betrifft optische Reduzierung der Fahrbahnbreite durch rote Schutz-/Radfahrstreifen. siehe B 37.2	3. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplans. 4. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplans.
93		B 43.3	5. Am besten wäre eine Umgehungsstraße.	5. Der Lärmaktionsplan ist darauf ausgerichtet, Lärmimmissionen kurz- bis mittelfristig unter die gesundheitsgefährdenden Auslösewerte zu senken. Der Bau einer Umgehungsstraße, deren Durchführbarkeit auch langfristig zz. nicht abzusehen ist, wird deshalb nicht verfolgt.	5. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
B 44 94	30.03.2011	B 44.1	Als Anwohner an der DB-Schienenstrecke Köln - Koblenz, speziell am Bahnhof Brühl, gebe ich folgende Hinweise: Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Schiene in den letzten Jahrzehnten und Jahren führt zu einer immer höheren Lärmbelastung entlang der Schienenstrecke. Die Zahl der Güterzüge sollte reduziert werden, insbesondere nachts. Die Güterzüge sollten mit lärmarmen Wagen ausgerüstet werden. Um dies zu erreichen sollte eine lärmabhängige Maut für die nicht modernisierten Güterwagen erhoben werden, die so hoch ist, dass die Betreiber ein wirtschaftliches Interesse an der kurzfristigen Modernisierung des Wagenmaterials haben. Ich verweise auf die Koblenzer Erklärung der 38 Rheinanlieger-Kommunen von 28. März 2007 und die Landtagsdrucksachen NRW mit den Nummern 14/4340, 14/4393 und 14/4386 vom Mai 2007. Die Berechnungen der DB zur Lärmentwicklung aus dem Jahr 2001 zur Höhe der Schallschutzwand am Inselweiher sollten überprüft werden. Insbesondere sollte geprüft werden, ob das Dach des Bahnsteigs, das den Schall über die Schallschutzwand reflektiert, damals in die Berechnungen eingegangen ist. Die Schallschutzwand sollte entsprechend dem seit 2001 erhöhten Aufkommen im Güterverkehr erhöht werden.	Die Stadt Brühl hat keinen Einfluss auf die Berechnung des EBA. 1. Die Belegung durch den Güterverkehr wird vom EBA nicht veröffentlicht. Die Stadt Brühl hat keinen Einfluss auf Belegungsichte oder Einführung einer Maut und es gibt keine rechtliche Grundlage, die Geschwindigkeit von Zügen zu beschränken. 2. Die DB AG hat derzeit ein mehrjähriges Programm laufen, die Bremsen leiser zu machen. Zug um Zug werden so zumindest die DB-Waggons leiser. Auf die übrigen Waggons aus dem Ausland oder von privaten Anbietern hat die DB AG keinen Einfluss. Die Stadt Brühl hat sich zusammen mit 37 anderen Rhein-anlieger-Kommunen der "Koblenzer Erklärung" angeschlossen, um den Druck auf die DB AG, insbesondere bez. des Güterverkehrs, zu verstärken. siehe B 8.5 3. Es ist bekannt, dass die Berechnung ohne Berücksichtigung von Bahnhöfen und deren Lärmentwicklung erfolgen.	1. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan 2. Aufnahme in den Lärmaktionsplan Dem Lärmaktionsplan wird ein Textbaustein über die zwischenzeitlich geplante Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystem zum Dezember 2012 zugefügt. 3. Aufnahme in den Lärmaktionsplan – Ergänzung der Maßnahmenvorschläge: Prüfung der Schallschutzwand am Inselweiher von auf Sanierung und Verlängerung. Berücksichtigung einer Immissionserhöhung aufgrund der Konstruktion der Bahnsteigüberdachung.
95		B 44.2	Der Busverkehr am Nachmittag vom Phantasieland sollte wegen der oft lautstarken Besucher auf die Abfahrzeiten der Personenzüge abgestimmt werden, damit die Jugendlichen	Geräuschspitzen und Freizeitlärm sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Misstand ist jedoch offensicht-	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Die Betreiber werden jedoch angeschrieben.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			nicht eine halbe Stunde oder mehr auf dem Bahnsteig warten müssen und sich die Zeit mit Lärm vertreiben. Insbesondere in den Sommermonaten und vor den Großen Ferien sollte nachmittags eine Aufsichtsperson auf dem Bahnsteig anwesend sein, um Lärm, Dreck und Sachbeschädigungen zu verhindern.	lich. Insofern sollten Maßnahmen zur Lärmvermeidung und Sicherheit der Besucher ergriffen werden.	
B 45 96	31.03.2011	B 45.1	Die Straße An Hornsgarten liegt so zu sagen eingekesselt zwischen Alte Bonnstrasse (Rennstrecke) & Biegung der A 553 (Dito), somit würde ich behaupten dauerhaft (Tag und Nacht) Lärm ausgesetzt! Dies steht im krassen Gegensatz zu anderen "Lärmschwerpunkten", die nur tagsüber Lärm ausgesetzt sind. Ich wohne hier nun seit 1996 und die Lärmbelästigung hat dramatisch zugenommen. Auch durch die der Einführung des Toll Collect wurden Alte Bonnstrasse und A 553 m. E. mehr belastet. Zudem dürfte eine Erweiterung des Toll Collect Systems auf der 553 auch dazu beitragen dass diesen Abschnitt weniger als Schleichroute vom LKW Verkehr verwendet wird.	Die Anwohner der Alte Bonnstraße sind in diesem Abschnitt mit Immissionen über den Grenzwerten belastet. Aus diesem Grund werden im Lärmaktionsplan Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung gemacht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.
97		B 45.2	A 553: Wir begrüßen die Planung von lärmmindernder Asphalttschicht (Flüsterasphalt?), Senkung der Geschwindigkeit (vor allem abends/ nachts) auf 80 bzw. 100 km/h.	Zustimmung zu Maßnahmenvorschlägen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.
98		B 45.3	A 553: Optimal wäre, wenn die bestehende Lärmschutzwand (Höhe Schwadorf) durchgezogen würde entlang der Ausfahrt Bornheim weiter in Richtung Phantasialand.	Eine Verlängerung der vorgeschlagenen Schallschutzwand über den Grünen Weg hinaus kommt aufgrund der anbaufreien Strecke nicht in Betracht.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
99		B 45.4	Alte Bonnstrasse: - Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist wenig Aufwand & geringe Kosten aber mit großem lärmreduzierendem Effekt! - Rückbau der Bahnbreite und alle weitere Maßnahmen begrüßen wir sehr. Ich hoffe dass sehr bald die einfache/ weniger kostenaufwändige Lösungen zur Lärm- reduzierung umgesetzt werden, damit man auch in dieser Ecke von Brühl wieder auf miteinander im Garten sitzen und Quatschen kann ohne "Laut werden zu müssen" & sind gespannt auf alle andere Maßnahmen! Bitte Stadt Brühl & Land NRW, beweisen Sie Mut, Kreativität und Durchsetzungsvermögen! Stelle Kostengünstige aber kleinere Maßnahmen bitte nicht auf die lange Bahn! Falls es eine Möglichkeit gäbe würde ich gerne mich auch gerne aktiv einbringen!	Die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans, auf der Alte Bonnstraße, werden unterstützt und im Bedarfsfall aktive Mitwirkung angeboten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.
100		B 45.5	Optimal wäre, wenn ab dem Kreisverkehr Auffahrt Euskirchen entlang der Alte Bonnstrasse zum Anfang der Straße An Hornsgarten einen Lärmschutzwand aufgebaut wurde. Die könnte sowohl ökologisch als auch ästhetisch sein und mit sehr großer Wirkung für die Häuser, welche zum Teil an der Alte Bonnstrasse liegen bzw. am An Hornsgarten. Platz für so eine Lösung wäre reichlich vorhanden!	Die Gebäude sind mit 65-70 dB(A) ganztags und 65-60 dB(A), teilweise über 60 dB(A) nachts belastet. Die Lärmbelastung setzt sich zusammen aus den Verkehrsemissionen der Alte Bonnstraße und der A 533. Mit den vorliegenden Daten kann nicht beurteilt werden, ob eine Lärmschutzwand (oder auch der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts) an der Alte Bonnstraße entsprechenden Erfolg hätte.	Die Anregung wird als modifizierter Maßnahmenvorschlag in den Lärmaktionsplan aufgenommen: Prüfauftrag, ob nach nationalen Richtlinien Lärmschutz erforderlich ist. Bei positivem Ergebnis Prüfung, ob Maßnahmen auf der Alte Bonnstraße in Abgrenzung zum Lärm der A 553 effektiv sind.
101		B 45.6	Realisierung einer Kreisel bzw. Fußgängerüberquerungsinsel in Kombination mit einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h über den gesamten Abschnitt, für die Kreuzung Alte Bonnstrasse / An Hornsgarten & Eckdorfer Mühlenweg. Vorteile:	Die Maßnahme trägt zur Förderung und Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs bei. Da der Standort sich im Knotenpunktsbereich befindet, ist auch nicht mit zusätzlichen	Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Ergänzung Maßnahmenvorschlag: Der Bedarf einer Querungshilfe (Mittelinsel) auf

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Geschwindigkeitsdrosselung somit Lärmreduzierung, Entschärfung Gefahrenpotential (wie die Gemeinde Brühl bekannt, hat es hier bereits einige Unfälle gegeben, zum Teil mit schwere Folgen, zudem überqueren hier Kindern jeden Tag die Alte Bonnstrasse auf deren Weg zur Schule(-n) welche eben westlich der Alte Bonnstrasse gelegen sind.	Brems- und Anfahrgeräuschen zu rechnen.	der Alte Bonnstraße im Knotenpunkt Alte Bonnstraße / An Hornsgarten / Eckdorfer Mühlenweg wird geprüft.
B 46 102	01.04.2011	B 46.1	Es würde sehr viel helfen, wenn die Asphalttschicht auf der Euskirchner Str. endlich komplett erneuert werden würde. Die Lärmbelästigung hat durch die vielen neuen Schlaglöcher gewaltig zugenommen. Außerdem sollte ein Starrenkasten in Höhe der Schule Pingsdorf und des Kindergartens auch die stadteinwärts fahrenden PKW überwachen. Es wird trotz Schulwegs viel zu schnell gefahren und das Rotlicht der Ampel wird nicht beachtet. Das zu schnelle Fahren ist neben dem schlechten Straßenbelag Ursache für den entstehenden Lärm. Tempo 30 alleine bringt nichts, wenn es eh nicht kontrolliert wird.	1. Entsprechende Maßnahmenvorschläge wurden im Lärmaktionsplan gemacht. Die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans auf der Euskirchner Straße werden unterstützt. 2 Maßnahmen zur Überwachung gehen nicht in den Maßnahmenkatalog ein. Die Notwendigkeit, eine höhere Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der abfallenden Strecke zu erreichen, wird jedoch gesehen.	1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich. 2. Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Einbau eines Dialog-Displays nördlich der Straße Am Hülberberg in Fahrtrichtung Römerstraße.
B 47 103	05.04.2011	B 47.1	Wir, das sind die Anwohnerinnen und Anwohner des Fronhofwegs in Brühl-Vochem, beantragen die Lärmbelästigung durch das Bahnbetriebswerk der HGK mit in den Lärmaktionsplan der Stadt Brühl aufzunehmen. Insbesondere in den Nachtstunden stören lautstarke Geräusche durch - Quietschen in den Kurven - Bremsen - Rangieren - Akustische Signale - Laufende Motoren (selbst im Stand) Bitte setzen Sie sich mit uns in Verbindung, damit wir das Problem erörtern können.	siehe B 1.2 In die erste Stufe des Lärmaktionsplans gehen nur Bahnstrecken mit einer Belegung >60.000, in der 2. Stufe von >30.000 Züge ein. Die Belegung der angesprochenen Bahnstrecke ist wesentlich geringer. "Quietsch- und Motorengeräusche" sind als temporäre Lärmquellen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan Der Betreiber wird jedoch angeschrieben.
B 48 104	04.04.2011	B 48.1	Hiermit möchte ich darauf hinweisen, dass es im Bereich des Fußgängerüberweges in der Bonnstraße direkt vor den Häusern Nr. 34 und Nr.31 eine erhebliche Lärmquelle gibt. Es handelt sich um Schächte der Post bzw. Kanalschächte in der Fahrbahn, welche lose Abdeckungen haben. Diese verursachen beim Überfahren durch Fahrzeuge aller Art laute Poltergeräusche. Besonders laut wird es beim Überfahren durch Busse und LKW. Hinzu kommen die entstehenden Vibrationen, welche sich auf die Gebäude übertragen. Die besondere bauliche Situation durch Bauminseln, Zebrasteifen und Fahrradfahrstreifen macht ein Umfahren der Deckel kaum möglich. Also geht es in den meisten Fällen genau darüber.	Mängelbeseitigung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Missstand wurde an den Fachbereich Abwasser und Tiefbau weitergeleitet.
B 49 105	01.04.2011	B 49.1	Die sachliche Herangehensweise der Stadt Brühl an das Thema "Lärm" begrüßen wir ausdrücklich. Andernfalls stehen subjektive Eindrücke schnell im Vordergrund und führen zu unbefriedigenden Ergebnissen. Die EU hat dazu klar definiert wann ein Lärmaktionsplan zu erstellen ist und welche Anforderungen er zu erfüllen hat. Dies vorausgeschickt meinen wir, dass der vom Planungsbüros Richter-Richard vorgelegte Entwurf in weiten Teilen nicht den gewöhnlichen Anforderungen an eine sachliche und neutrale Darstellung eines Gutachtens entspricht. Schon mit dem Kapitel A, aber auch im weiteren Text, werden persönliche und politische Überzeugungen des Autors mit der Sachdarstellung verwoben, die eine objektive Meinungsbildung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu informierenden Bürger erschwert. Die einseitige Darstellung des Verkehrsge-	Der Vorwurf wird als ungemessen zurückgewiesen. Das ausdrückliche Ziel der Lärmaktionsplanung ist der Abbau von gesundheitsschädigenden Immissionswerten. Hierzu wird dem Bürger ein umfassender Rahmen zur Beurteilung von Maßnahmen gegeben. Die Einbringung von Erfahrungswerten, u. a. dem Auftragnehmer wird begrüßt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			schehens und dessen Lärmauswirkungen wird an vielen Stellen deutlich. So werden stets nur die von der aktuellen Lärmsituation besonders betroffenen Bürger zum Beurteilungsmaßstab gemacht, nicht aber die Nachteile von Maßnahmen zu deren Schutz vor Lärm für die Gesamtheit der Bürgerinnen und Bürger sowie die Gewerbetreibenden und Touristen aufgezeigt.		
106		B 49.2	1. Es wird angeregt den vom Planungsbüro Richter-Richard erarbeiteten Lärmaktionsplan, gemeint sind hier ausschließlich die Kapitel B und C von einem unabhängigen zweiten Gutachter nochmals auf mögliche alternative Lösungskonzepte hin prüfen zu lassen.	1. Die Stadt Brühl als nach BImSchG zuständige Behörde sieht keinen Grund, den Lärmaktionsplan zweimal zu vergeben, da sich hier nicht um ein Gutachten handelt, sondern um die politisch beschlossene Offenlegung eines formellen Lärmaktionsplans.	1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 49.3	2. Hilfsweise wird angeregt das Kapitel A im weiteren Verfahren nicht mehr zu verwenden oder weiter zu veröffentlichen.	2. Teil A dient der Information der Bürger und Bürgerinnen und zeigt den aktuellen Rahmen von möglichen Lärminderungsmaßnahmen und deren Wirkung auf. Teil A stellt deshalb einen wichtigen Bestandteil des Lärmaktionsplans dar. Es handelt sich hier nicht um die persönliche Meinung eines Gutachters.	2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Teil A des Lärmaktionsplans wird beibehalten.
		B 49.4	3. Es wird angeregt, die erste und die zweite Phase getrennt durchzuführen, wie dies das BImSchG vorsieht. Eine Überprüfung der Lärmaktionspläne der ersten Phase, auch zum Zwecke einer zielgerichteten Mitwirkung an der Ausarbeitung der Aktionspläne der zweiten Phase, ist bei der von der Stadt Brühl vorgesehenen, integrierten Betrachtung nicht möglich. Dies ist umso bedeutsamer, als die Aktionspläne stets relativ gleichartige Maßnahmen vorsehen (Lkw-Fahrverbote, Geschwindigkeitsreduzierungen usw.).	3. Die Stadt Brühl als zuständige Behörde hat sich entschlossen, die 1. und 2. Phase des Lärmaktionsplans aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen gemeinsam zu behandeln, um ein integriertes Maßnahmenkonzept zu erstellen. Eine Beeinträchtigung der "zielgerichteten Mitwirkung an der Ausarbeitung der Aktionspläne der zweiten Phase" wird nicht gesehen, da verschiedene Maßnahmen erst im gesamtstädtischen Zusammenhang verständlich sind.	3. / 4. Der Umfang des Verfahrens wird beibehalten (siehe hierzu auch Abwägung der Eingabe der IHK unter T 5.2).
		B 49.5	4. Es wird angeregt sich in der zweiten Stufe ausschließlich mit den von der Landesregierung der EU gemeldeten Straßen zu befassen, um die Gesamtheit der Brühler Bürger und Gewerbetreibenden nicht unnötig finanziell und zeitmäßig zu belasten. Hilfsweise wird angeregt, die vorgesehene Ausweitung des Aktionsraumes im Rahmen der Haushaltsberatungen nochmals bei den politischen Mandatsträgern zur Entscheidung zu stellen. Es wird angeregt diejenigen Straßen, die unter 8.200 Kfz/Tag aufweisen, nicht in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Ziel der Lärmaktionspläne ist eine Konzentration der Anstrengungen auf besonders hoch belastete Straßen. Zu diesem Zweck hat der Gesetzgeber Belastungszahlen vorgegeben. Diesen Vorgaben sollte gefolgt werden.	4. Der Umfang der ausgewählten Straßen obliegt der Stadt Brühl als zuständige Behörde. Die Stadt Brühl hat sich im Vorfeld einer Vergabe des Lärmaktionsplans für alle stark lärmbelasteten klassifizierten Straßen entschieden. Eine Beschränkung auf wenige Straßen(-abschnitte) wäre für die Bürger Brühls nicht nachvollziehbar. Dies wurde auch in den politischen Gremien so beschlossen. <u>Hinweis:</u> Die Berggeiststraße fand, trotz hoher Verkehrsbelastung, keine Berücksichtigung.	4. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 49.6	5. Es wird angeregt, den letzten Satz auf Seite 15 ersatzlos zu streichen - zumal hier keine Regelungsgegenstände eines Lärmaktionsplans betroffen sind. Unproduktive Haushaltsbelastungen sind so zu verhindern.	5. Der Satz: "Empfohlen wird die Einrichtung eines Lärmmanagements in der Verwaltung, das bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans etabliert ist." enthält eine auf Erfahrungswerten beruhende Empfehlung für eine kostengünstige und Effiziente Umsetzung des Lärmaktionsplans. Eine genaue Zuordnung von Betroffenen/WE werden vom Lärmaktionsplan nicht gefordert.	5. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 49.7	6. Es wird angeregt		6a. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 49.8 B 49.9 B 49.10 B 49.11 B 49.12	<p>a. die Betroffenzahlen den einzelnen, in Kapitel B.9 betrachteten Straßenabschnitten zuzuordnen, die prozentuale Toleranz der aus dem Modell abgeleiteten Betroffenzahlen anzugeben und</p> <p>b. den vorgeschlagenen Maßnahmen, die für alle Bürger Brühls aus deren etwaiger Umsetzung resultierenden Auswirkungen (monetäre und andere) gegenüberzustellen.</p> <p>7. Es wird angeregt, auch die Nachteile der vorgeschlagenen Maßnahmen im Lärmaktionsplan ausführlich darzulegen.</p> <p>8. Es wird angeregt, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 553 keinesfalls als Erstmaßnahme vorzusehen, sondern allenfalls als quasi letztes Mittel, wenn andere Lärmschutzmaßnahmen nicht zum Erfolg führen.</p> <p>9. Es wird angeregt, die Auswirkungen geplanter (Lärmschutz-)Maßnahmen nicht nur in einem digitalen akustischen Modell darzustellen, sondern parallel auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in einem Verkehrsgutachten untersuchen zu lassen.</p> <p>10. Es wird angeregt, die Euskirchener Straße, die Hauptverbindung von Süden in die Stadt, nicht in ihrer Funktion zu beeinträchtigen und auf Geschwindigkeitsreduzierungen oder künstliche Einengungen der Fahrbahnbreite zu verzichten. Um dem Sicherheitsaspekt Rechnung zu tragen, könnte die vorhandene Lichtsignalanlage in die Mitte des Geschäftsbereiches (nach Süden) versetzt werden.</p> <p>11. Es wird angeregt von einer Mittelinsel oder Bäumen auf bzw. am Rand der Euskirchener Straße südlich der Einmündung der Straße Am Hülderberg abzusehen, sofern diese die freie Fahrbahnbreite einengen.</p>	<p>6b. Die Unterschreitung gesundheitsgefährdender Lärmmissionen hat Vorrang. Der endgültige Lärmaktionsplan beinhaltet einen Kostenüberschlag.</p> <p>7. Sofern Nachteile entstehen könnten, wurde entsprechend abgewogen. Maßnahmen mit vorauszu sehenden hohen negativen Auswirkungen sind nicht Teil des Lärmaktionsplans.</p> <p>8. Die Maßnahme ist ja gerade als Übergangsmaßnahme bis zum Einbau eines lärm mildernden Asphalts vorgesehen.</p> <p>9. Der Verkehrsfluss wird durch geringere Geschwindigkeiten kaum beeinflusst Es wird darauf hingewiesen, dass Temporeduzierungen hauptsächlich als temporäre Maßnahme vorgeschlagen wird. Eine entsprechend Überprüfung würde zu unnötige Belastung des Haushalts der Stadt Brühl führen.</p> <p>10./11. Die gewählten Maßnahmen beeinträchtigen die Euskirchener Straße nicht in ihrer Funktion. Einengungen sind nicht vorgesehen.</p> <p>Hinweis: siehe auch Eingaben der Bürger, insbesondere Anwohner im Knotenpunktsbereich Euskirchener Straße/ Bergeiststraße und Belästigungen durch Besuchergruppen an den Bahnhöfen.</p>	<p>6.b. Teil des Lärmaktionsplans der Beschlussfassung.</p> <p>7. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>8. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>9. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>10. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>11. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
107		B 50.1	<p>Unsere Gründe für diese Anregungen möchten wir Ihnen nachstehend im Einzelnen erläutern.</p> <p>1. Das vom Planungsbüro Richter-Richard erstellte und als Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Brühl erstellte Dokument enthält umfangreiche Vorbemerkungen in Kapitel A. Anlass und Vorgehensweise. Erst das Kapitel B wird als Lärmaktionsplan bezeichnet.</p> <p>2. Kapitel A ist ausweislich Anhangs V des Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften L189123 vom 18.7.2002 kein erforderlicher Bestandteil eines Lärmaktionsplans. Die Erfüllung der in Anhang V genannten Mindestanforderungen sind ausreichend zur Information der Öffentlichkeit gemäß g 47 d (3) BImSchG.</p> <p>3. Wenn Kapitel A also nicht erforderlich ist, könnte es den Bestimmungen von § 47 d (3) BImSchG: „...sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken...“ entgegen stehen.</p> <p>4. Kapitel A nimmt an zahlreichen Stellen Interpretationen vor und beeinflusst somit die Meinungsbildung der Öffentlichkeit in Bezug auf Kapitel B.</p> <p>- 4.2, Abs. 2, Satz 3 und A.2, Abs. 4, Satz 2f.: Diese Aussagen stellen eine Meinung der Autoren dar. Diese Einschränkungen der Entscheidungsfreiheit stehen im Widerspruch zur vom Gesetzgeber vorgesehenen Mitwirkung der Öffentlichkeit i. V.</p>	<p>Die Ausarbeitung eines Lärmaktionsplans in der vorliegenden Form wird vom Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft ausdrücklich unterstützt.</p> <p>Das Planungsbüro Richter-Richard hat einen großen Erfahrungsschatz bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen, teils in enger Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW. Die Einbringung dieser Erfahrung in den Lärmaktionsplan der Stadt Brühl ist erwünscht.</p> <p>Die Ausführungen entsprechen dem Stand Technik. Die Ausführungen stellen nicht die Meinung des Planungsbüros dar, sondern der Stadt Brühl.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>m. dem Ermessen der Behörden bei der Festlegung von Maßnahmen (vgl. § 47 d BImSchG)</p> <ul style="list-style-type: none"> - A.2, Abs. 3, Satz 1: Die Autoren führen hier eine Rechtsnorm an und erklären sie gegenüber dem Leser als weiterhin gültig, die der Gesetzgeber bewusst mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ersetzt hat und welches gerade die Aufstellung der Lärmaktionspläne regelt. - A.2, letzter Satz: Die Autoren erlauben sich an dieser Stelle eine tendenziöse, persönliche Meinung von politischer Dimension, die u. E. darauf abzielt, nicht nur die Meinungsbildung der Öffentlichkeit über den Lärmaktionsplan, sondern auch die der Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung zu beeinflussen. <p>Der Gutachter erscheint mithin nicht neutral in Bezug auf die Ausarbeitung von Maßnahmen, die zur Senkung der Lärmbelastungen geeignet erscheinen.</p> <p>5. Es wird daher angeregt den vom Planungsbüro Richter-Richard erarbeiteten Lärmaktionsplan, gemeint sind hier ausschließlich die Kapitel B und C von einem unabhängigen zweiten Gutachter nochmals auf mögliche alternative Lösungskonzepte hin prüfen zu lassen.</p> <p>6. Hilfsweise wird angeregt das Kapitel A im weiteren Verfahren nicht mehr zu verwenden oder weiter zu veröffentlichen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan ist kein Gutachten. Die Aufstellung eines zweiten Lärmaktionsplans ist unnötig, dem Bürger nicht zu vermitteln und kostenintensiv.</p>	
108		B 50.2	<p style="text-align: center;">II</p> <p>1. Gemäß S 47 d (1) 3 BImSchG: „...Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt ...“ i. V. m. § 47 d (3): „... Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen ...“ liegt es auch bei Überschreitung von Richtwerten im Ermessen der Stadt Brühl, ob Minderungsmaßnahmen eingeleitet werden. Bei der Ausübung dieses Ermessens sind die Ergebnisse der Mitwirkung zu berücksichtigen. Die Behörde hat insofern kein Ermessen.</p> <p>2. Die Stadt Brühl hat ausweislich Kap. A, Ziffer 1, Absatz 5 vor Beteiligung der Öffentlichkeit entschieden "die erste und zweite Phase der Lärminderungsplanung integriert (Anm.: zu) betrachten". Infolge dessen fehlt es aber für die zweite Phase an Erfahrungen aus den positiven und negativen Wirkungen der in der ersten Phase zur Umsetzung bestimmten Maßnahmen.</p> <p>§ 47 d (3) BImSchG: "... Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen..." Die fehlenden Erfahrungswerte beeinträchtigen die Meinungsbildung der Öffentlichkeit in Bezug auf die im Zuge der zweiten Phase vorgesehenen Aktionspläne.</p> <p>3. Es wird angeregt die erste und die zweite Phase getrennt durch zu führen, wie dies das</p>	<p>1. Zwar sind Ergebnisse der Mitwirkung zu berücksichtigen, es bleibt aber grundsätzlich beim Auswahlermessen hinsichtlich der Festlegung von Maßnahmen, eine Pflicht zur Übernahme von Einwendungen besteht nicht (Erlass zur Lärmaktionsplanung, Ziffer 7)</p> <p>2. Es geht um jede Phase der Beteiligung und nicht um die 1. und 2. Stufe. Der Festlegung unterschiedlicher Endtermine für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen lässt sich ein Verbot einer integrierten Betrachtung der Phasen 1 und 2 nicht entnehmen. Diese erscheint unter dem Gesichtspunkt des Zeithorizonts und unter Berücksichtigung der überschaubaren Größe des Untersuchungsgebietes aus Gründen der Verfahrensökonomie sachgerecht. Das Vorliegen von Erfahrungen von Maßnahmen der Stufe 1 für die Festlegung der Stufe 2 ist nicht zwingend, da die vorgeschlagenen Maßnahmen von ihren Auswirkungen her dem Grunde nach bekannt sind.</p> <p>3. s. 2. Da durch die verspätete Bereitstellung der Daten</p>	<p>1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>3. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>BlmSchG vorsieht. § 47 d (3) BlmSchG: "...sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken..." Eine Überprüfung der Lärmaktionspläne der ersten Phase, auch zum Zwecke einer zielgerichteten Mitwirkung an der Ausarbeitung der Aktionspläne der zweiten Phase, ist bei der von der Stadt Brühl vorgesehenen, integrierten Betrachtung nicht möglich. Dies ist umso bedeutsamer, als die Aktionspläne stets relativ gleichartige Maßnahmen vorsehen (Lkw-Fahrverbote, Geschwindigkeitsreduzierungen usw.).</p>	<p>durch das Landesumweltamt die erste und zweite Phase integriert durchgeführt werden musste, um gerade ausreichende Fristen für die Beteiligung einzuhalten, entsteht der Öffentlichkeit kein Nachteil, zudem der Lärmaktionsplan regelmäßig zu überprüfen ist.</p>	
109		B 50.3	<p style="text-align: center;">III</p> <p>1. 10. Kapitel B.1, Abs.4: a) Das Land Nordrhein-Westfalen meldete zum 31. Dezember 2008 für die zweite Stufe der Lärminderung nur Bundes- und Landesstraßen und somit keine Kreis- und Stadtstraßen an die EU. Dies hat zur Folge, dass für Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/Tag ein Lärmaktionsplan zu prüfen ist, für die übrigen Straßen mit vergleichbaren Verkehrs- und damit auch Lärmbelastungen jedoch nicht. Eine Beschränkung auf ein solches Vorgehen kann nicht empfohlen werden, da Lärm überall gleich schädlich ist. b) Dies ist auch politisch dem Bürger nicht zu vermitteln. Die Stadt Brühl als zuständige Behörde hat sich deshalb entschieden, über die Mindestanforderungen des Lärmaktionsplans hinaus auch die Kreis- und Gemeindestraßen mit entsprechenden Verkehrsbelastungen in der zweiten Stufe zu betrachten." 2. Aus dieser Entscheidung können Verzerrungen innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus entstehen. Gemeint sind höhere Belastungen der kommunalen Finanzen für die Umsetzung etwaiger Lärminderungsmaßnahmen gegenüber anderen Gemeinden und die damit einhergehende Reduzierung von öffentlichen Mitteln für andere Zwecke im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung. Dieses Vorgehen kann also Spielräume zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger in anderen Bereichen reduzieren. 3. Die Ausweitung des Lärmaktionsplanes über die vom Land Nordrhein-Westfalen an die EU gemeldeten Straßen führt mittelbar zu einer Verlängerung von Fahrtzeiten und so zu weiteren Nachteilen für Bürger, Gewerbetreibende und Touristen. 4. Die Behauptung, dass die Vorgehensweise der Landesregierung dem Bürger politisch nicht zu vermitteln sei, ist unbewiesen zudem nicht Sache der Autoren, deren Fachgebiet die Politik nicht ist. Diese Behauptung sollte ersatzlos gestrichen werden. 5. Es wird angeregt, sich in der zweiten Stufe ausschließlich mit den Landesregierung der EU gemeldeten Straßen zu befassen, um die Gesamtheit der Brühler Bürger und Gewerbetreibenden nicht unnötig finanziell und zeitmäßig zu belasten. 6. Hilfsweise wird angeregt, die vorgesehene Ausweitung des Aktionsraumes im Rahmen der Haushaltsberatungen nochmals bei den politischen Mandatsträgern zur Entscheidung zu stellen.</p>	<p>1./2. Diese Vorgehensweise wird vom Landesumweltministerium ausdrücklich unterstützt. Im Übrigen handelt es sich hier um eine Entscheidung der Stadt Brühl als zuständige Behörde. Der Erlass zur Lärmaktionsplanung legitimiert unter Ziffer 2 ausdrücklich die Zugrundelegung weitergehender Kriterien. 3. Verzögerungen im städtischen Straßenverkehr bewegen sich in einem geringen, akzeptablen Rahmen und werden von den meisten Bürgern ausdrücklich begrüßt. . 4. Die Aussage gibt den Erfahrungsstand wieder. 5. Da die Stadt Brühl die 1. und 2. Stufe weiterhin gemeinsam betrachten wird, ist der Hinweis hinfällig. 6. Der Lärmaktionsplan wurde in der vorliegenden Form von den politischen Mandatsträgern zur Offenlegung beschlossen.</p>	<p>1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. 2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. 3. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. 4. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. 5. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. 6. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			IV		

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
110		B 50.4	<p>1. Kapitel 8.1, Seite 7. Die "grenzwertigen" Straßen mit (zu erwartenden) Belastungen von mehr als 7.000 Kfz/Tag, sollen auch in die Betrachtung der zweiten Stufe einbezogen werden. Unter anderem kann es sein, dass die Verkehrsmengen bis 2013 angesichts möglicher Entwicklungen (z.B. im Phantasialand) nicht doch über 8.200 Kfz/Tag liegen.</p> <p>2. Diese Straßen erfüllen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Lärmaktionsplanes unstrittig nicht die Kriterien, wonach sie in Stufe 1 oder Stufe 2 zu untersuchen wären. Auch 2013 sollen sie nach eigener Angabe des Autors noch deutlich unter der Grenze von 8.200 Kfz/Tag liegen.</p> <p>3. Es wird angeregt diejenigen Straßen, die unter 8.200 Kfz/Tag aufweisen, nicht in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Ziel der Lärmaktionspläne ist eine Konzentration der Anstrengungen auf besonders hoch belastete Straßen. Zu diesem Zweck hat der Gesetzgeber Belastungszahlen vorgegeben. Diesen Vorgaben sollte gefolgt werden.</p>	Die Verkehrsmengen von 6 Mio. Kfz/Jahr bez. 3 Mio. Kfz/Jahr sind die Werte der EU. Festgesetzt wird damit der Mindestwert an Verkehrsbelastung, ab dem ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden muss. Die Unterschreitung der Verkehrsmenge ist nicht identisch mit geringerer Lärmbelastung. Die Einbeziehung von Straßenzügen mit geringeren Verkehrsmengen, aber starker Lärmbelastung, ist von der Stadt Brühl deshalb bewusst beschlossen worden. Der Erlass zur Lärmaktionsplanung legitimiert unter Ziffer 2 ausdrücklich die Zugrundelegung weitergehender Kriterien.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
111		B 50.5	<p>V</p> <p>1. Kapitel B.4, Seite 15: "Aus einer Überschreitung der von der Gemeinde festgelegten Auslöswerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Ein Rechtsanspruch für Betroffene auf bestimmte Lärminderungsmaßnahmen lässt sich daraus nicht ableiten."</p> <p>2. Im weiteren Text auf Seite 15 geht der Autor auf unterschiedliche Lärmquellen ein, die unstrittig nicht Regelungsbestandteil des Lärmaktionsplanes sind und fordert die Gemeinde dazu auf entsprechende Hinweise gleichwohl ernst zu nehmen und sogar ein Lärmmanagement in der Verwaltung einzurichten. Der Aufwand zur Einrichtung und zur dauerhaften Pflege eines solchen Lärmmanagements, dessen Zweck im Übrigen hier nicht näher beschrieben wird, ist hingegen nicht Gegenstand der Ausführungen.</p> <p>3. Die Stadt Brühl geht berechtigten Begehren der Bürger in Bezug auf Verstöße gegen das Immissionsschutzrecht bereits heute nach. Örtliche Ansprechpartner für die Bürger sind u. a. in den Stadträten und den Vertretern der Dorfgemeinschaften gegeben. Ein behördliches Konstrukt "Lärmmanagement" führt zu Zusatzaufwand in der Stadtverwaltung ohne ein etwaiges Problem beseitigen zu können. Die Beseitigung gerade der hier thematisierten Lärmprobleme erfolgt nur durch entschlossenes Handeln, nicht aber durch deren Verwaltung.</p> <p>4. Es wird angeregt den letzten Satz auf Seite 15 ersatzlos zu streichen - zumal hier keine Regelungsgegenstände eines Lärmaktionsplans betroffen sind. Unproduktive Haushaltsbelastungen sind so zu verhindern.</p>	Mit einem ämterübergreifenden Lärmmanagement als gemeinsames Forum lassen sich Behördenvorgänge wesentlich beschleunigen und uneffektive Maßnahmen vermeiden. Ein höherer wirtschaftlicher Aufwand ist damit nicht verbunden. Es handelt sich zudem um eine Empfehlung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
112		B 50.6	<p>VI</p> <p>1. Kapitel B.6, Seite 25: „Der Versuch, die Meldedaten mit den Lärmdaten zu verschneiden, hat sich trotz intensiver Bemühungen als technisch nicht machbar herausgestellt. Die Betroffenenanzahlen würden deshalb mit einem idealtypischen Modell berechnet. Das ist jedoch nur bedingt in der Lage, die Zahl der tatsächlich Betroffenen abzubilden. Sie sind deshalb nur für einen groben Überblick geeignet und tendiert dazu, zu hohe Betroffenenanzahlen auszuweisen.“</p>	Die Ungenauigkeit ergibt sich aus der Berechnungsformel für die VBEB (Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm vom 09.02.2007) entsprechend der EU-Vorgabe und die Begründung bezieht sich darauf, dass eine genauere Berechnung nicht möglich war. Das Vorgehen genügt den Vorgaben der EU.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die tatsächlichen Betroffenenzahlen nicht erfasst werden können. Digitale akustische Modelle werden in Bauantragsverfahren regelmäßig zur Feststellung etwaiger Betroffenheiten vorhandener Bebauung eingesetzt. Die Einwohnermeldedaten sollten die Ermittlung der in den betroffenen Wohnungen lebenden Menschen ermöglichen.</p> <p>RdErl. des MUNLV V-5-8820.4.1 v. 7.2.2008 zur Lärmaktionsplanung, Ziffer 10 Beteiligung politischer Gremien:</p> <p>"...Die Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes und die spätere Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen sind in der Regel nicht ohne finanzielle Investition möglich und haben Auswirkungen auf zukünftige Entscheidungen, die alle Einwohner einer Gemeinde betreffen..."</p> <p>Die Betroffenenzahl wird für die Mitglieder des Stadtrates gewiss ein wesentliches Kriterium bei ihrer Entscheidung über den Aktionsplan und die darin vorgesehenen Maßnahmen sein. Es wird angeregt</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Betroffenenzahlen den einzelnen, in Kapitel 8.9 betrachteten Straßenabschnitten zuzuordnen, b. die prozentuale Toleranz der aus dem Modell abgeleiteten Betroffenenzahlen anzugeben und c. den vorgeschlagenen Maßnahmen die für alle Bürger Brühls aus deren etwaiger Umsetzung resultierenden Auswirkungen (monetäre und andere) gegenüberzustellen. 		
113		B 50.7	<p style="text-align: center;">VII</p> <p>1. In den Kapiteln A und B wird an zahlreichen Stellen thematisiert, welche Immissionsbelastungen die Bürgerinnen und Bürger treffen, die an jenen Verkehrswegen wohnen, die die von der Stadt Brühl festgelegten Auslösewerte überschreiten. Es fehlt jedoch an der Betrachtung der Belastungen für diejenigen Bürgerinnen und Bürger sowie diejenigen Unternehmen, Touristen und Durchreisenden, die durch die in den Aktionsplänen vorgesehenen Maßnahmen Nachteile erleiden. Dies wären u. a.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Zeitverluste durch Reduzierungen der zulässigen Geschwindigkeit. <ul style="list-style-type: none"> i. Wie viel mehr Zeit benötigt man um Brühl zu durchqueren (PKW, Bus)? b. Zusatzkosten für alle gewerblichen Leistungen, bei denen nach Einsatzzeit abgerechnet wird. Daraus folgen Mehrbelastungen für die Unternehmen oder eine Verteuerung für die Kunden. <ul style="list-style-type: none"> i. Taxis ii. Handwerksbetriebe c. Finanzielle Belastungen durch den Einsatz von Haushaltsmitteln bzw. deren Refinanzierung. <ul style="list-style-type: none"> i. Erhöhungen von Steuern und Gebühren ii. Verminderte Tilgungsmöglichkeiten iii. Verzicht auf andere freiwillige Leistungen der kommunalen Selbstverwaltung d. Beeinträchtigungen der Geschäftstätigkeit durch Lkw-Fahrverbote zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr. 	1. Die geforderten Untersuchungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>2. Es wird auch nicht ausgeführt wie viele Menschen in dieser Weise von den vorgeschlagenen Maßnahmen betroffen wären, noch werden diese quantitativ in Relation zu den vom Lärm betroffenen Menschen gesetzt.</p> <p>Eine Abwägung von Vor- und Nachteilen und damit die gemäß S +z o (g) BlmschG vorgesehene Mitwirkung wird dem Bürger somit erschwert. Das gänzliche Fehlen der Darstellung von etwaigen Nachteilen aus den in den Aktionsplänen vorgesehenen Maßnahmen führt zu einer einseitigen Information der Bürger.</p> <p>Es wird angeregt, auch die Nachteile der vorgeschlagenen Maßnahmen Lärmaktionsplan ausführlich darzulegen.</p>	<p>2. Die Maßnahmen führen nicht zu einer Erhöhung der Betroffenenheiten in anderen Bereichen. Maßnahmen, deren Lärminderung außer Verhältnis zu den zu erwartenden Nachteilen stehen, werden ausgeschlossen.</p>	<p>2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
114		B 50.8	<p>VIII</p> <p>1. Kapitel B. 9.2.1 A 553: Unter den Erstmaßnahmen wird der Gemeinde eine "Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der A 553 auf 100, besser auf 80 km/h" empfohlen.</p> <p>Das Einzugsgebiet für touristische Einrichtungen definiert sich über die Anreisezeit. Bei Tagesbesuchern ist das Hauptverkehrsmittel der Pkw. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn vermindert das touristische Einzugsgebiet Brühls und damit auch des Phantasia-lands. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> a. zahlreiche Autobahnbaustellen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und erhöhte Verkehrsaufkommen andernorts die Reisezeit für Brühl-Touristen ohnehin verlängern. b. Behinderungen im direkten Nahbereich des Reiseziels diesem unmittelbar zugeordnet werden. <p>Es wird angeregt, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 553 keinesfalls als Erstmaßnahme vorzusehen, sondern allenfalls als quasi letztes Mittel, wenn andere Lärmschutzmaßnahmen nicht zum Erfolg führen.</p>	<p>Wie oben ausgeführt handelt es sich nur um eine Interimsmaßnahme.</p> <p>Zuständig für die Regelung der Geschwindigkeit auf Autobahnen ist ausschließlich die Bezirksregierung Köln.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
115		B 50.9	<p>IX.</p> <p>1. Kapitel B. 9: Der Autor sieht an diversen Stellen umfangreiche Umbaumaßnahmen ganzer Straßenabschnitte und gravierende Änderungen der Verkehrsflüsse vor.</p> <p>2. Aus der Umsetzung solcher Maßnahmen resultierende Mehrbelastungen für andere Straßen werden kaum thematisiert und schon gar nicht quantifiziert. Die dort betroffene Bevölkerung und die dort ansässigen Geschäftsleute können die negativen Auswirkungen also nicht vollständig erfassen.</p> <p>3. Es wird angeregt die Auswirkungen solcher (Lärmschutz-)Maßnahmen nicht nur in einem digitalen akustischen Modell darzustellen, sondern parallel auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in einem Verkehrsgutachten untersuchen zu lassen.</p>	<p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge sind auf eine Verdrängung von Lkw-Verkehr, der nicht zum Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt gehört, auf die A 553 und andere Stadtstraßen mit vorwiegend gewerblicher Bebauung ausgerichtet. Ein Gutachten über die Auswirkungen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans würde keine neuen Erkenntnisse vermitteln, und zu einer unnötigen Belastung des Haushalts der Stadt Brühl führen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
116		B 50.10	<p>X.</p> <p>1. Kapitel B. 9, Euskirchener Straße: Bei der Erfassung der Basisdaten fehlt das Phantasia-land-Shuttle, welches im Ersatz des vormaligen ÖPNV dessen Aufgaben übernommen hat. Der von der Bezirksregierung Köln genehmigte Bedarfsverkehr mit Gelenkbussen ist auf die Nutzung dieses Straßenabschnittes angewiesen, um genehmigungskonform vom Phantasia-land zu den Haltestellen Brühl-Hbf. und Brühl-Mitte zu gelangen.</p> <p>2. Reduzierungen der Höchstgeschwindigkeiten führen zu verlängerten Fahrtzeiten der Bus-</p>	<p>1. Busse sind im Lkw-Anteil enthalten. Buslinien wurden lediglich im Zusammenhang mit den jeweils angefahrenen Bushaltestellen auf den Belastungsachsen benannt. Diese Haltestellen werden nicht vom Shuttlebus angefahren.</p> <p>2. Auf den Stadtstraßen wird die zulässige Höchstge-</p>	<p>1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			se. Dies hätte längere Wartezeiten für die Phantasialand-Besucher an den Haltestellen zur Folge. Die Attraktivität der Schnellverbindung würde beeinträchtigt und die Nutzung des ÖPNV zur Anreise dadurch unattraktiver. Tendenziell wird so mehr PKW-Verkehr erzeugt. 3. Es wird angeregt diese Hauptverbindung von Süden in die Stadt, nicht in ihrer Funktion nicht zu beeinträchtigen und daher auf Temporeduzierungen oder künstliche Einengungen der Fahrbahnbreite zu verzichten. Um dem Sicherheitsaspekt Rechnung zu tragen, könnte die vorhandene LSA in die Mitte des Geschäftsbereiches (nach Süden) versetzt werden.	digkeit von Bussen kaum erreicht. Das wäre anhand von Fahrtenstreibern rückwirkend nachzuweisen. Eine Verlängerung von Wartezeiten liegt nur im Minutenbereich. 3. siehe oben	3. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
117		B 50.11	XI. 1. Kapitel B. 10.1.3: "...und von dem Straßenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Brühl-Süd und der Zufahrt zum Phantasialand eine Zäsur hergestellt..." Mit Bezug auf Ziffer X.39 ff dieses Schreibens ist festzustellen, dass Einengungen der Fahrbahn, welche die Durchfahrt von Gelenkbussen behindern, den Anteil der ÖPNV-Nutzer unter den Phantasialand-Gästen tendenziell senken und damit bezogen auf das gesamte Stadtgebiet eher zu einer Erhöhung des Verkehrslärms führen würden. 2. Es wird angeregt von einer Mittelinsel oder Bäumen auf bzw. am Rand der Euskirchener Straße südliche der Einmündung der Straße Am Hülderberg abzusehen, sofern diese die freie Fahrbahnbreite einengen.	1. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Maßnahmen werden nach dem Stand der Technik gebaut. 2. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Maßnahmen werden nach dem Stand der Technik gebaut.	1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. 2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 51 118	04.04.2011	B 51.1	Im Rahmen Ihres Aktionsplanes bitte ich Sie, auch den Gleisbereich der HGK in Vochem in Ihren Überlegungen zu berücksichtigen. Die größte Lärmquelle hier ist der Rangierbetrieb der HGK, der dazu führt, dass man weder bei geöffnetem Fenster schlafen kann und die Benutzung der Terrasse z. T. eingeschränkt ist. Dies gilt für alle Werktage, Sonntage und Feiertage. Betroffen hiervon ist vor allem der Fronhofweg.	siehe B 1.2 In die erste Stufe des Lärmaktionsplans gehen nur Bahnstrecken mit einer Belegung >60.000, in der 2. Stufe von >30.000 Züge ein. Die Belegung der angesprochenen Bahnstrecke ist wesentlich geringer.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Betreiber wird jedoch angeschrieben.
B 52 119	04.04.2011	B 52.1	Im Bereich Erich-Kästner-Str. 1 und Umgebung sind wir insbesondere von der BAB 553 und der K 7 von Straßenlärm betroffen. Durch die langgezogenen Kurven der Straßen und das freie Feld im Südosten ist die Beeinträchtigung erheblich. Wir möchten Sie höflichst auffordern, folgende Maßnahmen umzusetzen: 1. BAB 553: Lückenlose neuzeitliche Lärmschutzwand zwischen AAS Brühl-Badorf und AAS Brühl-Ost; Tempolimit im Bereich AAS Brühl-Süd und Brühl-Ost auf 100 km/h. 2. K 7: Aufbau eines begrünten Erdwalls zwischen Kreisverkehr und Eisenbahnbrücke; Tempolimit im Bereich zwischen Bonnstraße bis Rheinstraße auf 50 km/h.	Die Anwohner der Erich-Kästner-Straße sind nicht über den gesundheitsschädigenden Grenzwerten belastet. Höher Belastete haben Vorrang. <u>Hinweis:</u> Die im Lärmaktionsplan gemachten Maßnahmenvorschläge zur A 553 und zur Römerstraße haben jedoch auch positive Auswirkungen auf die Erich-Kästner-Straße und deren Umfeld.	1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans an der A 553 werden unterstützt. 2. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
B 53 120	04.04.2011	B 53.1	Seid dem Umbau des Bahnübergangs "Brühl-Nord" ist dieser lauter geworden. 1. Die Reifen der Autos je nach Geschwindigkeit schlagen gegen die Gleise und Beton (Klock Klock) 2. Je nach Wetterlage quietschen die Radsätze der Straßenbahnen das einem die Blumen aus den Zähnen fallen. 3. Kaum ein Autofahrer (Bus) stellt den Motor bei geschlossenen Schranken ab. Vorschlag: 1. Die Gleise und Betonzwischenräume mit Gummi auskleiden. 2. Die Gleise in die optimale Neigung legen! Und neuere Bahnen einsetzen. Größere Schilder anbringen! Motor aus bei geschlossenen Schranken.	siehe B 17.1	siehe B 17.1 Aufnahme in den Lärmaktionsplan. 1a. Maßnahmenvorschlag (stadtweit): Einsatz von neuen, lärmarmen Fahrzeugen des Fahrzeugparks durch die KVB. 1b. Maßnahmenvorschlag: Erneuerung des Bahnübergangs Kaiserstraße mit Gummipfannen zwischen den Schienen.
B 54	04.04.2011	B 54.1	Die Rückseite unseres Hauses mit Terrasse und Garten weist zur Theodor-Heuss-Str. (kurz	siehe B 40.1 1. Die Immissionsbelastung der Wohnbe-	siehe B 40.1 1. Aufnahme in den Lärmakti-

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
121			<p>unterhalb der Ampelkreuzung Daberger Weg/Von-Wied-Str./Theodor-Heuß-Str.) Die Theodor-Heuß-Str.) ist ein stark befahrener Zubringer von der B 265 nach Brühl und weiter zur Köln-Bonner Autobahn. Die Ampelanlage führt zu erhöhter Lärm- und Abgasbelastung in diesem Bereich. Die rückwärtigen Fenster unseres Hauses müssen daher auch im Hochsommer und nachts überwiegend geschlossen bleiben. Bei Grün fahren die Kfz (darunter viele LKW), begünstigt durch die gerade Straßenführung und das Gefälle, häufig mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit stadteinwärts. Bei Rot (bzw. danach) entstehen zusätzlich Lärm- und Abgase durch das Anfahren/Gangwechseln (LKW!).</p> <p>Abhilfe könnte u.E. durch einen Kreisverkehr anstelle der Ampelanlage geschaffen werden. Der Verkehrsfluss würde verstetigt, zu hohe Geschwindigkeiten gedrosselt und Stop- and Go vermieden, mit erheblicher Verminderung der Lärm- und Abgasemissionen. (Und die Stadt würde Strom- und Wartungskosten der Ampel einsparen!) Auch wenn die Theodor-Heuß-Str. eine Landesstraße ist, wie uns mündlich im Bauamt mitgeteilt wurde, zeigt das Beispiel Wesseling (L 300-Mühlenweg), dass entsprechende Initiativen erfolgreich sein können (die Kosten von ca. 700 T Euro hat das Land übernommen).</p>	<p>bauung um den Knotenpunkt Daberger Weg/ Theodor-Heuss-Straße liegt bis auf einzelne Betroffene unter den Auslösewerten der Stadt Brühl (65/55 dB(A) ganztags/nachts). Im Hinblick auf die betroffene Wohnbebauung östlich des Knotenpunkts erscheint eine Unterbrechung der langen Geraden durch einen Kreisverkehrsplatz zu Beginn der Bebauung zur Verkehrsverstetigung und zur Geschwindigkeitsregulierung jedoch wirksam.</p>	<p>onsplanung als langfristiger Maßnahmenvorschlag: Umbau des Knotenpunkts Theodor-Heuss-Straße / Daberger Weg als Kreisverkehrsplatz..</p>
B 55 122	04.04.2011	B 55.1	<p>1. Seit der Neu-Eröffnung des Kaiserbahnhofs in Kierberg am 25.07.2010 hat sich von dort aus eine Lärmquelle eröffnet, die in all den Vorjahren durch keinen Vorbesitzer bzw. Pächter auch nur annähernd verursacht worden ist! Grund ist</p> <p>a) die neue Außengastronomie zum Bahnsteig, ohne jeglichen Lärmschutz und b) die Betreiberlaubnis bis 23 Uhr! Dadurch werden die gegenüberliegenden Anwohner in Ihrer Nachtruhe empfindlich und vermeidbar gestört, da die Lärmbelästigungen selten vor 24-1 Uhr enden, bei geschlossenen Gesellschaften eher noch später! Die Lärmemission durch die Gastronomie und die Gäste (Geschirrkloppern, Kottlettbearbeitung, Brüllen von Kochrezepten, Glasscheppern, Geschrei, Rufen, telefonieren, lautes Gelächter, Möbelrücken usw.) wären vermeidbar oder wenigstens auf ein erträgliches Maß reduzierbar, wenn die Lärmschutzmaßnahmen, die bis zum Umbau Bestand hatten, verpflichtend wiederhergestellt werden würden!! Dabei handelt es sich um eine Holzwand (Bahnseits), die beim Umbau ersatzlos entfernt wurde! Dass der Betreiber des Kaiserbahnhofs auch eine Gastronomie im Außenbereich hinter dem Gebäude zum Bahnsteig hin unterhält, erhöht den Lärmfaktor wesentlich, da hier auch jeglicher Schutz fehlt! Es liegt also hier an der Stadt Brühl, Abhilfe zu schaffen!!!</p>	<p>Lärmbelästigung bzw. gewerblicher Lärm außerhalb von IVU-Anlagen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch an den Fachbereich Bauen und Umwelt weitergeleitet.</p>
123		B 55.2	<p>2. Eine 2. Lärmquelle hat sich durch eine neue Anzeiganlage mit kombinierter Lautsprecherdurchsage bei der DB auf dem Bahnsteig des Haltepunktes Kierberg aufgetan, (z. Zt. außer Betrieb gestellt!) Die Anlage wurde Anfang Januar 2011 geschaltet, mit automatischen Durchsagen bei Zugverspätungen, in einer Lautstärke, die den kompletten Wortlaut bei Zugverspätungen, in einer Lautstärke, die den kompletten Wortlaut noch weit hinter dem Nordfriedhof verstehen ließ! Diese Durchsagen wurden z. T. bis zu 25 mal wiederholt, teilweise sogar, wenn die angesprochenen Züge längst wieder abgefahren waren. Angeblich lässt sich die Lautstärke (laut DB) nicht regulieren! Durch zahlreiche Telefonate mit der DB, (wo niemand zuständig ist), konnte ich schließlich am 01.02.2011 eine vorübergehende Stilllegung erreichen. Da dies jedoch mit Sicherheit nicht von Dauer sein wird, bitte ich Sie drin-</p>	<p>Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan Der Betreiber wird jedoch angeschrieben.</p>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			gend, mit der DB entsprechend Kontakt aufzunehmen.		
B 56 124	04.04.2011	B 56.1	1. 30 km/h-Zone für Römerstr. 2. Straßenbelag lärm dämmend 3. sehr angebracht wäre ein Nachtfahrverbot für LKW	Die genannten Maßnahmen gingen bereits in den Lärmaktionsplan ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.
B 57 125	04.04.2011	B 57.1	Wir, meine Nachbarn und ich haben eine Verkehrskontrolle, d.h. Fahrzeuge, die nicht autorisiert sind, von 13.30-18.30 Uhr gezählt. 297 Autos! In 5 Stunden. Jetzt dürfen sie gerne mal hochrechnen was das in 24 Stunden ergibt. Straßenbahnen, Busse, Taxen, Feuerwehr und RTW alles o.k. nehmen wir hin. Straßenbelag ist Verbundpflaster. Sehr lärmintensiv! Auch ist das Tempolimit von der Hermannstr. aus aufgehoben. D. h. die Idioten fahren zwischen 80 und 100 km/h. Hilfe! PS: Von der Carl-Schurz-Str. bis Hermannstr. ist Brühl-Mitte für den Individualverkehr gesperrt!	Probleme in dem Gebiet Josefstraße/ Hermannstraße werden auch in anderen Eingaben angesprochen. Das Gebiet ist jedoch nicht mit Lärmimmissionen über dem Grenzwert von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Maßnahmen gehen deshalb nicht in den Lärmaktionsplan ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Missstand wird jedoch an den Fachbereich Ordnung weitergeleitet.
B 58 126	04.04.2011	B 58.1	Ein nächtliches LKW-Verbot ist unzureichend. Die meisten LKW nutzen die Rhein-Comes und Heinrich-Esser-Str. als Abkürzung zur Luxemburger Str. Darunter auch Fünffacher z. B. die Firma Schmidt, Heilbronn täglich mindestens 1x für die Fa. Basell Chemie Köln GmbH. Ein totales LKW-Verbot, bezogen nur auf den Durchgangsverkehr, schont die Straßen und den Kreisel, senkt den Lärmpegel und bewahrt die Gesundheit der Bürger. Die Autobahnauf- und abfahrt Brühl-Ost führt in alle Himmelsrichtungen.	Die Ausgrenzung von Durchgangsverkehr ist nur bedingt durchsetzbar. Z. B. mit Z 253 + ZZ 1020.30 (Lkw-Verbot + Anlieger frei), wobei alle, die ein Anliegen haben die Straße nutzen können. Deshalb wird eine Ausgrenzung bestimmter Lkw-Typen vorgeschlagen.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan als Maßnahmenvorschlag: Ganztägig Verbot für Kfz über 15 m Länge (Z 264 StVO) und Verbot für kennzeichnungspflichtige Kfz mit gefährlichen Gütern (Z 261 StVO).
127		B 58.2 B 58.3	- Tempo30 km/h statt 50 km/h ist eine gute Lösung wenn überhaupt Kontrollen durchgeführt werden. Unserer Erinnerung nach erfolgt dies z. Zt. äußerst selten. Pkws, Lkws und vor allem Linienbusse fahren mindestens 70 km/h und höher in Richtung Bahnhof bzw. in Richtung Wesseling. Die Fahrzeuge werden fast gar nicht kontrolliert. Dafür werden Radfahrer auf den Bürgersteigen abkassiert. - Die Schutzstreifen durch Fahrradstreifen zu ersetzen ist begrüßenswert. - Die Entfernung der beiden Bedarfsampeln und der Ersatz durch Zebrastreifen ist im Interesse der Kinder und der vielen alten Leuten (Wetterstein) sehr zweifelhaft – es sei denn, Geschwindigkeitskontrollen werden konsequent durchgeführt. Das spricht sich sehr schnell herum und wirkt sich auf die Disziplin der Autofahrer positiv aus. Unsere Anregungen sind doch sehr preiswert.	1. Positive Aufnahme von Temporeduzierung und Schutzstreifen. 2. Gutachten belegen, dass gerade mit Kindern weniger Unfälle an Zebrastreifen als an Lichtsignalanlagen passieren. Grund ist, dass (ungeduldige) Kinder, wenn sie kein Kfz sehen, auch bei Rot über die Straße laufen. 3. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich. 2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Maßnahmenvorschlag wird beibehalten. 3. Keine Änderung des Lärmaktionsplans Der Hinweis wird an den Fachbereich Ordnung weitergeleitet.
B 59 128	04.04.2011	B 59.1 B 59.2 B 59.3	1. Die Lärmbelästigung durch die A553/AS Bornheim sowie durch die Alte Bonnstr. ist erheblich. Die Nutzung des Gartens ist dadurch erheblich eingeschränkt. Neben den vorgeschlagenen Maßnahmen im Aktionsplan möchten wir folgende Anregungen geben: a) Einrichtung einer Verkehrsinsel und eines Fußgänger-/Fahrradüberweges über die Alte Bonnstr. im Kreuzungsbereich Eckdorfer Mühlenweg/An Hornsgarten. b) Sicherung des Fahrradüberweges über den Eckdorfer Mühlenweg (sehr unübersichtlich für Fahrräder aus Richtung Walberberg) c. Neben Einrichtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist die effektive Durchsetzung wichtig (Blitzanlage?) d. Zurzeit ist bei einer bestimmten Windrichtung die Lärmbelastung für unsere Kinder, ob sie	1. Den Maßnahmen des Lärmaktionsplans wird zugestimmt. 1a/b. Die Maßnahme trägt zur Förderung und Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs bei. Da der Standort sich im Knotenpunktsbereich befindet, ist auch nicht mit zusätzlichen Brems- und Anfahrgeräuschen zu rechnen. 1c. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 1d. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden unter-	siehe B 45.6 Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Ergänzung Maßnahmenvorschlag: 1a/b.: Der Bedarf einer Querungshilfe (Mittelinsel) auf der Alte Bonnstraße im Knotenpunkt Alte Bonnstraße / An Hornsgarten / Eckdorfer Mühlenweg wird geprüft. 1c. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Die Anregung wird jedoch weitergeleitet. 1 d. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>auf der Straße oder im Garten spielen, extremst hoch. Seit wir hier wohnen, ist es für uns unmöglich bei geöffnetem Fenster zu schlafen, da der Lärm von der Autobahn so hoch ist. Aus gesundheitlichen Gründen ist der jetzige Zustand für die vielen Kinder, die hier an der Spielstraße spielen und aufwachsen, eine Katastrophe. Wir persönlich versprechen uns am meisten von einer Lärmschutzwand, einer Geschwindigkeitsbegrenzung und dem "Flüsterasphalt".</p> <p>Ebenso groß ist auch die Lärmbelästigung auf dem Fahrradweg entlang der Alten Bonnstr. / Römerstr. Kommunikation auf dem Fahrrad ist aufgrund des Lärmpegels schlicht unmöglich. Dieser Weg ist für viele Kinder und Jugendliche der tägliche Schulweg. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde vielleicht etwas helfen?</p>	stützt.	
B 60 129	05.04.2011	B 60.1	<p>1. Die Geräuschbelastung durch Verkehrslärm in der Steingasse ist in den letzten Jahren sehr stark gestiegen und hat die Grenze der Belastbarkeit für die Anwohner m. E. schon überschritten. Das Verkehrsaufkommen und der damit verbundene Lärm sind auf ein unerträgliches Maß angestiegen. Dem muss im Rahmen des Lärmaktionsplanes Einhalt geboten werden. Die Steingasse kann nicht als die einzige Verkehrsader für den Abfluss des Anwohnerverkehrs und des Einkaufsverkehrs fungieren. Hier muss ein Konzept entwickelt werden, welches weitere Straßen einbezieht oder erschließt zur Entlastung der Steingasse. Ein Verkehrsabfluss auf die Alte Bonnstraße über eine neue Straße etwa in Höhe der ehemaligen Hofverkaufsstelle Deckert muss eingerichtet werden. Um den Verkehrsfluss auf der Straße "Alte Bonnstraße" nicht zu beeinträchtigen, könnte hier nur die Möglichkeit des Rechtsabbiegers eingerichtet werden und der groß angelegte Kreis als "newturn" genutzt werden. Das wäre eine denkbare Lösung des noch geplanten höheren Verkehrsaufkommens.</p> <p>2. In der Nachbargemeinde Walberberg des Rhein-Sieg-Kreises ist eine Einmündung des dortigen Supermarktes Edeka auf die Durchgangsstraße auch möglich. Dies ist auch in Brühl möglich. Ich bitte den Fachbereich Bauen und Planen, die Lärmkarte dementsprechend auszugleichen.</p>	<p>1. Die Steingasse ist nicht mit Lärmimmissionen über den gesundheitsgefährdenden Werten von 65/55 d(A) ganztags/nachts belastet. Höher belastete haben Vorrang.</p> <p>2. Eine Erschließung des Supermarktes von der Alte Bonnstraße ist aufgrund der Verkehrsbelastung nur über einen gesonderten Linksabbiegefahrstreifen zu bewältigen. Zur Einrichtung eines Linksabbiegefahrstreifens ist der Abstand zum Kreisverkehr zu kurz. <u>Hinweis:</u> Die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans auf der Alte Bonnstraße haben auch lärmindernde Auswirkung auf die dahinter liegende Bebauung.</p>	<p>1. Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p> <p>2. Die Anregung geht in den Lärmaktionsplan ein.</p>

A2 - Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Lfd. Nr.	Eingangsdatum	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
T 1 1	14.03.2011	T 1.1 Landeseisenbahnverwaltung	Durch die vorgelegte Lärmaktionsplanung werden keine Belange der Landeseisenbahnverwaltung berührt. Hierfür ist meines Wissens die Bezirksregierung Köln, Abteilung 05, zuständig.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan.
T 2 2	01.04.2011	T 2.1 Landesbetrieb Straßenbau NRW	Mit der Regionalniederlassung Vile-Eifel und der Autobahnniederlassung Krefeld abgestimmte Stellungnahme: S. 14, S. 31 Auslösewerte Sie haben für Ihre Lärmaktionsplanung die Auslösewerte L_{DEN}/L_{NIGHT} von 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) festgelegt. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen für die Errichtung von Lärmschutz an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen die Regelungen der Lärmsanierung maßgeblich sind. Die Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen sind in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchR97 – festgesetzt. Mit Verabschiedung des Bundeshaushaltes 2010 durch den deutschen Bundestag sind die Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen – wie bereits im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II vom 27.08.2009 angekündigt – um 3 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Erst bei Überschreiten der Lärmsanierungswerte sind Maßnahmen zur Lärminderung nach Regelungen der Lärmsanierung möglich. Nach dem VlärmSchR97 wird die Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.	Die Grenzwerte von Lärmaktionsplänen werden unabhängig von Lärmsanierungswerten festgelegt. Die Stadt Brühl orientiert sich an den anerkannten Grenzwerten zur Unterschreitung von gesundheitsschädigenden Lärmimmissionen. Die Grenzwerte des Lärmaktionsplans von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts werden beibehalten.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan.
3		T 2.2	Kapitel 9 und 10 (Maßnahmen zur Lärminderung) Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nimmt Ihre im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen zur Kenntnis. Jedoch kann kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden.	Bei Maßnahmen, die den Landesbetrieb Straßenbau betreffen wird Einvernehmen hergestellt. Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan.
4		T 2.3	In Bezug auf straßenverkehrsrechtliche Anordnungen möchte ich Sie darauf aufmerksam machen, dass Bundesfern- und Landesstraßen infolge ihrer Widmung bestimmte Forderungen zu erfüllen haben. Denen stehen oftmals eine Beschränkung des Verkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen, insbesondere durch Verkehrsverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen, entgegen. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft. Für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden zuständig.	Das Verfahren ist bekannt. Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan.
5		T 2.4	Für den Belastungsschwerpunkt A 553 ist eine lärmtechnische Untersuchung nach den Kriterien der Lärmsanierung durchgeführt worden. Diese ergab, dass die Auslösewerte der Lärmsanierung nicht überschritten werden. Die hier geplante Deckensanierungsmaßnahme wird in einer lärmindernden Asphaltbauweise ausgeführt. Die Lärmimmissionen werden sich somit verringern.	Die Deckschichterneuerung mit einem lärmindernden Asphalt ist im Sinne des Lärmaktionsplans und wird begrüßt.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Ergänzung Maßnahmenvorschlag: ... (Maßnahme bereits in Planung).
6		T 2.5	1. Für die L 184 zwischen Römerstraße und der Kurfürstenstraße ist eine Deckensanierung geplant.	1. Die Maßnahme wird aus Sicht des Lärmaktionsplans begrüßt (gemeint ist: zwischen Römerstraße und Friedrich-	1. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.

Lfd. Nr.	Eingangsdatum	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			2. Auf der L 194 im Bereich Pingsdorf sind kleinere Ausbesserungsmaßnahmen geplant. Ansonsten sind für das Stadtgebiet Brühl derzeit keine Maßnahmen vorgesehen.	ße) Die Maßnahme ist bereits Teil des Lärmaktionsplans. 2. Statt mehrerer dicht aufeinander folgender punktueller Sanierungsarbeiten (z. B. Asphaltauffüllungen durch Frostschäden) sollte auf der Euskirchener Straße eine durchlaufende Deckschichterneuerung, vorzugsweise mit einem lärmoptimiertem Asphalt, erfolgen. Der Maßnahmenvorschlag des Lärmaktionsplans wird als Empfehlung aufrechterhalten.	2. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.
7		T 2.6	Jedoch besteht die Möglichkeit für Eigentümer von betroffenen Wohngebäuden, eine Überprüfung auf Bezuschussung von passivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein zu beantragen. Für Wohngebäude an den Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet Brühl bitte ich Sie den Antrag an die Regionalniederlassung Viller-Eifel, Jülicher Ring 101-103 in 53879 Euskirchen zu senden.	Passiver Lärmschutz wird als ergänzender Beitrag zum Lärmaktionsplan, der insbesondere auf den Schutz des Wohnumfeldes ausgerichtet ist, gesehen. Der Hinweis wird auf den in Frage kommenden Straßenabschnitten in den Lärmaktionsplan aufgenommen. (Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden - z.B. Einbau von Schallschutzfenstern).	Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Dem Lärmaktionsplan wird ein Textbaustein über Förderungsmöglichkeiten zugefügt.
8		T 2.7	Ferner wird auf den Seiten 47 bis 50 des Lärmaktionsplanes Brühl eine Überprüfung für die Erhöhung der Lärmschutzwand Senecaweg und auf den Seiten 55-58 eine Überprüfung für den Neubau einer Lärmschutzwand an der Theodor-Heuss-Straße vorgeschlagen. Gerne ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen bereit, diese Prüfungen nach den Kriterien der Lärmsanierung durchzuführen. Für eine zügige und zielführende Bearbeitung bin ich jedoch auf Ihre Mithilfe und Unterstützung angewiesen. Im Einzelnen bitte ich Sie, folgende Informationen für diese Bereiche bereitzustellen: 1. Angabe der Gebietskategorien auf der Grundlage der Bebauungspläne bzw. der tatsächlichen Nutzung des Gebietes für die lärmbelasteten Bereiche; Kennzeichnung von sog. Außenbereichen nach § 35 BauGB. 2. Rechtskraft der Bebauungspläne. 3. Datum der Baugenehmigung für die Wohnhäuser (1. Häuserreieche zur Hauptlärmquelle) im Belastungsschwerpunkt. genaue Angabe von Lage- (georeferenziert) und Höhendaten der Wohngebäude (1. und 2. Häuserreieche) inkl. Gelände im Bereich der Gebäude (falls vorhanden).	siehe B 15.1 und B 41.1 Die Bereitschaft zur Prüfung einer Lärmschutzwand ist unter bestimmten Vorbedingungen vorhanden.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
T 3 9	04.04.2011	T 3.1 Stadtwerke Köln GmbH	Namens und im Auftrag unserer Konzerngesellschaften, der RheinEnergie AG in Verbindung mit der Rheinischen NETZGesellschaft mbH, der Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) und Häfen und Güterverkehr Köln AG (HBK) teilen wir Ihnen mit, dass gegen die geplante Lärmaktionsplanung keine Bedenken bestehen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
10		T 3.2	Wir weisen darauf hin, dass die HGK Schienenverkehrsanlagen zwischen Brühl-Vochem und Brühl-Schwadorf, die sogenannte Querbahn zwischen Brühl-Vochem und Brühl-Ost, sowie das Bahnbetriebswerk in Brühl-Vochem betreibt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.
T 4 11	07.04.2011	T 4.1 Rhein-Erft-Kreis, Der Landrat	1. Auf dem südlichen Abschnitt der K 7 zwischen Rheinstraße und Lise-Meitner-Straße besteht zur Zeit bereits aus Lärmschutzgründen ein Lkw-Fahrverbot. Außerdem werden die Verkehre, die von Osten kommen, über die Wesselingener Straße und Lise-Meitner-Straße in Richtung Norden geleitet.	1. Als Folge der lärmindernden Maßnahmen, die zu einer Verkehrsverlagerung auf die Route Lise-Meitner-Str. - Wesselingener Straße führen, gehen eine Veränderung der Einstufung der Straßen im Erschließungsnetz und geänderte Anforderungen an deren Ausbau einher. Die Umstände sollten	1. Die entsprechenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden unterstützt. Die Hinweise werden bei der Planung berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Eingangsdatum	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>Da der Verkehr schon heute teilweise über diese beiden Straßen (Wesseling Straße und Lise-Meitner-Straße) geführt wird, würde aus meiner Sicht nichts gegen eine komplette Verlegung des Durchgangsverkehrs auf diesen Streckenabschnitt sprechen. Hierfür müssten allerdings eine Aufstufung der Wesseling Straße und Lise-Meitner-Straße zur Kreisstraße und eine Abstufung des Teilbereichs der Bergerstraße zur Gemeindestraße erfolgen. Vorab müssten aber die Wesseling Straße, die Lise-Meitner-Straße und der Knotenpunkt Wesseling Straße/ L 184 den Verkehrsbedürfnissen entsprechend durch die Stadt ertüchtigt werden.</p> <p>2. Im Streckenabschnitt der K 7 zwischen Rheinstraße und Lise-Meitner-Straße wurde im Jahr 2006 die Fahrbahndecke erneuert. Somit ist vorerst von mir nicht beabsichtigt, in diesem Bereich erneut tätig zu werden.</p>	<p>im Lärmaktionsplan zur Verdeutlichung angesprochen werden. Sie sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. <u>Hinweis:</u> Eine Führung über die Lise-Meitner-Straße wird zugunsten der Wohnbebauung an dieser Straße nicht länger verfolgt.</p> <p>2. Für die Berger Straße, Abschnitt Rheinstraße bis Lise-Meitner-Straße, ist von Seiten des Lärmaktionsplans keine Sanierungsmaßnahme der Deckschicht vorgesehen. Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>2. Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.</p>
12		T 4.2 T 4.3	<p>1. Der Streckenabschnitt zwischen Berzdorfer Straße und Engeldorfer Straße wird zur Zeit in Abstimmung mit der Stadt Brühl überplant und es soll noch in diesem Jahr mit den Umbauarbeiten begonnen werden. Da bisher das Thema Lärminderung in diesem Bereich noch kein Thema war, ist auch nicht geplant einen lärmindernden Belag in diesem Bereich einzubauen. Falls dies allerdings von der Stadt gefordert wird, müsste die Stadt zeitnah vor Beginn des Ausschreibungsverfahrens mitteilen, was für ein Belag nötig ist, um die geforderte Lärminderung zu erreichen. Nach dem Umbau ist eine Änderung nicht mehr möglich, da die Maßnahme mit Fördermitteln umgesetzt wird.</p> <p>2. In beiden Bereichen kann ich einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nicht zustimmen. Bei der K 7 handelt es sich um eine Straße des überörtlichen Verkehrs und daher ist eine Anordnung einer Tempo 30-Zone gem. §45 StVO grundsätzlich ausgeschlossen.</p>	<p>1. Der Umbau der K7 auf dem Abschnitt Berzdorfer Straße bis Engeldorfer Straße sollte mit einem lärmindernden Asphalt erfolgen, um eine Temporeduzierung auf diesem Straßenabschnitt zu vermeiden. Eine Kontaktaufnahme zwischen den Behörden ist erfolgt. Die Stadt Brühl favorisiert den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags (z.B. LOA 5 D).</p> <p>2. Eine Einrichtung von Tempo 30-Zonen ist nicht vorgesehen, sondern die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Bergerstraße, Abschnitt Rheinstraße bis Lise-Meitner-Straße ist für den überörtlichen Verkehr durch das Lkw-Verbot bereits ohne Bedeutung. Die Wohnbebauung auf dem Abschnitt Berzdorfer Straße bis Engeldorfer Straße ist mit Lärmmissionen über den gesundheitsschädigenden Grenzwerten belastet. Bei Aufbringung eines lärmindernden Asphalts ist die Temporeduzierung nicht erforderlich. Die Aufbringung einer entsprechenden Deckschicht sollte deshalb unbedingt in dem geplanten Umbau Berücksichtigung finden.</p>	<p>1. Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p> <p>2. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p>
T 5 13	06.04.2011	IHK Köln Zweigstelle Rhein- Erf T 5.1	<p>Zunächst einmal bedauern wir, dass die Industrie- und Handelskammer Köln im Rahmen der bei der Erstellung eines Lärmaktionsplans vorgeschriebenen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nicht berücksichtigt wurde. Die geplanten Maßnahmen betreffen auch zahlreiche Unternehmen, so dass eine frühzeitige Information wünschenswert gewesen wäre. Nachdem wir aus den Reihen des Wirtschaftsgremiums Brühl der IHK Köln auf das Verfahren hingewiesen worden sind, möchten wir zu dem Entwurf wie folgt Stellung nehmen: Allgemeine Erwägungen: 1. Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist von herausragender Bedeutung für die Wirtschaft. Auch für die Brühler Unternehmen ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige</p>	<p>1. Die Erschließung der Brühler Unternehmen wurde berücksichtigt. Mit Lkw-Verboten wurden die Strecken(-</p>	<p>1. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p>

Lfd. Nr.	Eingangsdatum	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>Infrastruktur, die eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ermöglicht, ein entscheidender Standortfaktor. Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität muss daher verkehrspolitisches Ziel mit höchster Priorität sein. Der Lärmaktionsplan für die Stadt Brühl sieht verschiedene Maßnahmen vor, die die Leistungsfähigkeit der Straßen und den Verkehrsfluss behindern können. Fahrverbote, Tempolimits und Umleitungen können sich negativ auf die Standortbedingungen der örtlichen Wirtschaft auswirken.</p> <p>2. Umso wichtiger ist, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen wirksam sind, d. h. dass die Lärmbelastung tatsächlich spürbar reduziert wird. Dazu muss klar sein, woher der Lärm kommt, wann er entsteht und wer darunter leidet: wenn die Ursache für Lärm das Anfahren an einer Ampel ist, kann eine grüne Welle mehr bewirken als ein Lkw-Fahrverbot.</p> <p>3. Die Maßnahmen müssen auch verhältnismäßig sein, d. h. Aufwand und Kosten müssen in einem angemessenen Verhältnis von Aufwand und Erfolg stehen. Zu diesen Kosten gehören vor allem auch die Auswirkungen auf die Wirtschaft: wenn Lieferverkehr durch Fahrverbote eingeschränkt wird oder Umwege in Kauf genommen werden müssen, kann das zu erheblichen Kosten bei den Unternehmen und Verbrauchern führen.</p> <p>4. Entsprechend sollte technischen Lösungen Vorrang gewährt werden: Lärmschutzwände, Schallschutzfenster, "Flüsterasphalt" und dergleichen können erheblich zur Reduzierung des Lärms beitragen - ohne der Wirtschaft zu schaden.</p> <p>5. Wichtig ist auch eine Gesamtbetrachtung der Auswirkungen: wenn ein Fahrverbot den Lärm zwar an einer Stelle reduziert, ihn aber in anderen Straßen erhöht und noch dazu mehr Kilometer zurückgelegt werden müssen, sieht die Bilanz der Umweltbelastung schlecht aus.</p>	<p>abschnitte) belegt, die eine Erschließung der Unternehmen nicht behindern. Ziel ist die weitgehende Erschließung des Gewerbegebiets über die A 553 und Schleichverkehr durch die Stadtmitte zu vermeiden. Das Gewerbegebiet wird über die Autobahnanschlüsse Brühl-Ost und die Kölnstraße unmittelbar erschlossen. Die Maßnahmen behindern nicht die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege. Eine kurze Anbindung der Unternehmen an die überörtlichen Verkehrswege ist weiterhin gegeben.</p> <p>2. Grundlage des Lärmaktionsplans ist die Lärmkartierung.</p> <p>3. Die möglichen Maßnahmen zur Lärmreduzierung und deren Auswirkungen auf ein Straßennetz sind bekannt.</p> <p>4. Passiver Lärmschutz ist nicht Gegenstand der Umgebungslärmrichtlinie, läroptimierte Asphalte werden vorgeschlagen, müssen aber vom entsprechenden Baulastträger unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eingebaut werden.</p> <p>5. Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>2. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p> <p>3. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p> <p>4. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p> <p>5. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
14		T 5.2	<p>Zum Umfang des Verfahrens:</p> <p>Was den hier vorliegenden Entwurf eines Lärmaktionsplans der Stadt Brühl angeht, möchten wir zunächst das Vorgehen der Stadt Brühl hinterfragen, die zweite Phase der Erarbeitung des Lärmaktionsplans bereits zeitgleich mit der ersten anzugehen und entgegen der Vorgehensweise des Landes NRW, auch Kreis- und Stadtstraßen in den Lärmaktionsplan mit einzubeziehen. Dieses integrierte Verfahren ermöglicht es der Stadt Brühl nicht, Wirksamkeit und Auswirkungen der Maßnahmen der ersten Stufe einzuschätzen und die Ergebnisse dieser Überprüfung in die zweite Phase einfließen zu lassen. Auch die Bürger erhalten so keine Möglichkeit, die Maßnahmen der ersten Phase zu beurteilen und diese Wertung zur Beurteilung der Maßnahmen der zweiten Phase heranzuziehen. Auch besteht die Gefahr, dass durch die Vielzahl der zum gleichen Zeitpunkt vorgesehenen Maßnahmen (insbesondere LKW-Fahrverbote und Geschwindigkeitsreduzierungen) zu erheblichen Verkehrsproblemen kommen kann.</p> <p>Mit Hinblick auf die Entscheidung, auch Straßen in die Betrachtung mit einzubeziehen, die erst in Zukunft die Grenzwerte überschreiten könnten, weisen wir darauf hin, dass sich Lärmaktionspläne mit den ausgewiesenen Lärmschwerpunkten und somit mit be-</p>	<p>1. Die zeitgleiche Bearbeitung der 1. und 2. Stufe liegt in der Entscheidung der zuständigen Behörde, den Kommunen.</p> <p>2. Durch eine stadtweite Betrachtung wird ein integrierter Ansatz, unter anderem zugunsten einer zuverlässigen Erschließung von Unternehmen, erst möglich. Damit kann auch den Betroffenen verdeutlicht werden, warum bestimmte lärmmindernde Maßnahmen, z. B. Lkw-Verbote, an verschiedenen Straßenabschnitten nicht in Frage kommen.</p> <p>3. Die Einbeziehung weiterer Straßen über die "grenzüberschreitenden" Straßen hinaus obliegt, in Übereinstimmung mit der Meinung des Landesumweltministeriums, der zuständigen Behörde, der Gemeinde.</p> <p>4. Dem Lärmaktionsplan liegt die Lärmkartierung zugrunde. Die Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf die durch über den gesundheitsschädigenden Grenzwerten belasteten Straßen(-abschnitten).</p>	<p>Keine Änderung im Lärmaktionsplan. Der Umfang des Verfahrens wird beibehalten.</p>

Lfd. Nr.	Eingangsdatum	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			sonders belasteten Straßen befassen sollten, was sich auch in den gesetzlich festgeschriebenen Belastungszahlen niederschlägt. Auch, um sich nicht in zu vielen Maßnahmen zu verzetteln, sollte sich auf die tatsächlichen Lärmschwerpunkte beschränkt werden. Maßnahmen zur Lärminderung sollten erst dann gefasst werden, wenn die Grenzwerte auch überschritten sind. Dies ist für die Straßen, die (zu erwartende) Belastungen von mehr als 7000 Kfz/Tag, aber weniger als 8.200 Kfz/Tag aufweisen, nicht der Fall.	5. Die Verkehrsmengen von 6 Mio. Kfz/Jahr bez. 3 Mio. Kfz/Jahr sind die Richtwerte der EU. Festgesetzt wird damit im Einvernehmen mit dem Landesumweltministerium nur der Mindestwert an Verkehrsbelastung, ab dem ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden muss. Weitergehende Untersuchungen können, auch nach Auffassung des Landesumweltministeriums, die zuständigen Behörden, die Kommunen, jederzeit für ihr Gemeindegebiet festlegen. Die Aussage, dass bei geringerer Verkehrsbelastung die Grenzwerte nicht überschritten werden, ist nicht haltbar.	
	15	T 5.3	<p>Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</p> <p>Kritisch beurteilen wir den Vorschlag, in vielen Fällen eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vorzusehen. Hierbei wird nämlich übersehen, dass ein grundsätzlicher Zielkonflikt zwischen Lärminderung und Luftreinhaltung gegeben ist: Maßnahmen zur Verkehrsreduktion wie Tempobegrenzungen (insbesondere im verkehrsberuhigten Bereich bis 30 km/h) und der Rückbau von Ausfallstraßen können die Ziele der Luftreinhaltung konterkarieren.</p> <p>Eine der wirksamsten Maßnahmen zur Luftreinhaltung ist die Verkehrsverflüssigung, während im Bereich unter etwa 30 km/h die Belastung der Luft insbesondere mit Stickstoffdioxid, aber auch mit Feinstaub rapide ansteigt (hierzu auch die aktuelle Version 3.1 des Handbuchs der Emissionsfaktoren aus 2010, das im Auftrag der Bundesumweltämter von Deutschland, Österreich und der Schweiz erstellt wurde).</p> <p>Siehe die Übersicht im Anhang, die die Schadstoffmengen in Abhängigkeit von den Geschwindigkeiten für unterschiedliche Schadstoffklassen (Euro-Normen) zeigt. Links wird die Belastung durch Stickstoffoxide (NOx) dargestellt, rechts die Belastung durch Feinstaub (PM 10)).</p>	<p>1a. Tempo 30 hat nachgewiesenermaßen nur einen äußerst geringen Einfluss auf die PM10 und NO₂-Belastung. Hier sollten Emissionen und Immissionen nicht verwechselt werden.</p> <p>1b. Alle Untersuchungen zeigen, dass eine gleichmäßige Geschwindigkeit auf niedrigem Niveau die höchsten Wirkungen zeigen.</p> <p>1c. Keine Änderung im Lärmaktionsplan vorgesehen, da es sich um vielfach bewährte und in die Literatur entsprechend dokumentierte Maßnahmen handelt.</p>	Keine Änderung im Lärmaktionsplan.
	16	T 5.4	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 553</p> <p>Hinsichtlich der Geschwindigkeitsbegrenzung für die Autobahn A 553 regen wir an, diese wenn überhaupt, auf die Nachtzeit zu begrenzen. Allerdings weist der Autor des Entwurfes selbst darauf hin (S. 40 unten), dass ein Tempolimit nicht wirklich geeignet ist, die Lärmgrenzen zu unterschreiten und daher Maßnahmen des passiven Schallschutzes erforderlich seien.</p>	Von einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 120 km/h wird kein Unternehmen massiv beeinträchtigt. Es ergibt sich eine zeitliche Verzögerung für Kfz von nur wenigen Sekunden. Zuständig für die Anordnung ist die Bezirksregierung. Da der Lärmaktionsplan sich lediglich auf die Standorte mit gesundheitsgefährdenden Überschreitungen der Fassadenpegel bezieht, ist der Hinweis auf private Investitionen darüber hinaus zum Lärmschutz gerechtfertigt.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan.
17		T 5.5	<p>Nächtliches LKW-Fahrverbot Rheinstraße zwischen Bergerstraße und Wesselingener Straße Abhängung der südlichen Bergerstraße:</p> <p>1. Bereits gegenwärtig ist die Bergerstraße nördlich der Rheinstraße bis Weißer Straße für den Lkw Verkehr gesperrt. Anliegende Unternehmen (...Schlachthof Brühl ...) werden von Lkw derzeit über die Wesselingener Straße/Lise-Meiner-Straße für Lkw angefahren, was unter Lärmgesichtspunkten sinnvoll ist, da hier keine Wohnbebauung besteht.</p>	Zur Kenntnis genommen.	1. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.

Lfd. Nr.	Eingangsdatum	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>2. Würde nun die Bergerstraße südlich des Kreisverkehrsplatzes abgehängt, wäre diese Zufahrtmöglichkeit nicht mehr gegeben, die anliegenden Unternehmen mithin von Lkw nicht mehr anzufahren. Bei einem gleichzeitigen nächtlichen Lkw-Fahrverbot wären die Betriebe in der Bergerstraße zwischen Rheinstraße und Lise-Meitner-Straße gar nicht mehr zu erreichen, was einen nicht zumutbaren und unverhältnismäßigen Eingriff in die Ausübung des Gewerbebetriebs bedeuten würde, da das Unternehmen auch auf nächtliche Lieferverkehre angewiesen ist.</p> <p>Hinzu kommt, dass bei einer Abhängung der Bergerstraße im Kreisel sämtliche Lkw-Verkehre auch am Tage durch die Wohnbebauung an der Bergerstraße geführt werden. Dies kann nicht im Sinne eines Lärmschutzkonzeptes sein. Auch die Unternehmen, die in der Wesseling Straße ansässig sind, sind auf eine Zufahrtmöglichkeit von der K 7, auch in den Nachstunden, angewiesen. Die Abhängung der Bergerstraße aus Lärmschutzgründen ist daher eindeutig unverhältnismäßig. Von ihr muss daher dringend daher Abstand genommen werden.</p>	<p>2. Die Betriebe zwischen Weisser Straße und Lise-Meitner-Straße müssen anfahrbar bleiben. Der Maßnahmenvorschlag wird entsprechend geändert (siehe auch B 14.1 - Eingabe Schlachthof GmbH).</p>	<p>siehe B 14.1</p> <p>2. Aufnahme in den Lärmaktionsplan - Änderung des Maßnahmenvorschlags: ...Abhängung der Bergerstraße Höhe Ricarda-Huch-Weg (einemündender Fußweg) bis zur Rheinstraße</p>
	18	T 5.6	<p>Nächtliches Lkw-Fahrverbot auf der Kölnstraße zwischen Königstraße und Comesstraße:</p> <p>Bezüglich des vorgesehenen nächtlichen Lkw-Fahrverbotes auf der Kölnstraße zwischen Königstraße und Comesstraße bitten wir, dies so zu gestalten, dass die Zufahrt in die Kölnstraße für Lkw weiterhin möglich bleibt, das Fahrverbot also erst unterhalb der Kreuzung beginnt.</p>	<p>Diese Regelung ist durch die Beschreibung des Maßnahmenvorschlags gegeben.</p>	<p>Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p>
	19	T 5.7	<p>LKW-Fahrverbote allgemein:</p> <p>Insgesamt möchten wir darauf hin wirken, nächtliche Lkw-Fahrverbote stets nur nach Rücksprache mit den ansässigen Gewerbebetrieben anzuordnen und gegebenenfalls betriebliche Anforderungen zu berücksichtigen. Wir gehen davon aus, dass bei weitem nicht alle potentiell betroffenen Unternehmen von diesem Entwurf des Lärmaktionsplanes wissen, auch wir konnten nicht alle Gewerbetreibenden erreichen. Aufgrund der möglichen Schwere des Eingriffs, den eine Einschränkung von Lkw Verkehren für die ansässigen Betriebe gegebenenfalls hat, halten wir eine solche Abstimmung für dringend notwendig.</p>	<p>Die Anordnung erfolgt selbstverständlich nicht ohne Anhörung der ansässigen Betriebe</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Der Hinweis in den Maßnahmenvorschlägen ... (Zeifenster gegebenenfalls in Absprache mit Firmen und Geschäften abstimmen) ... wird auf alle vorgeschlagenen nächtlichen Lkw-Verbote ausgedehnt.</p>
	20	T 5.8	<p>Künstliche Fahrbahnverengungen:</p> <p>Mit Blick auf die unter "begleitende Maßnahmen" aufgeführten Vorschläge, Fahrbahnbreiten künstlich einzuengen, regen wir an, die Straßen, insbesondere solche, die als Hauptverbindung in die Stadt fungieren, nicht in ihrer Funktion zu beeinträchtigen: Insbesondere die Nutzung mit (Gelenk-) Bussen muss weiter unproblematisch möglich sein. Außerdem gilt auch hier das oben Gesagte zum Zusammenhang von Geschwindigkeit und Schadstoffausstoß.</p>	<p>Die genannten Maßnahmen werden selbstverständlich entsprechend dem Stand der Technik ausgebaut, beachten die Belange des ÖPNV und tragen zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs bei. Der Hinweis bezieht sich auf die Umsetzung, entsprechende Maßnahmenvorschläge bleiben Teil des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p>
T 6 21	07.04.2011	T 6.1 Stadtwerke Brühl GmbH	<p>1. Der Lärmaktionsplan der Stadt Brühl sieht vor, bis zur Aufstellung eines Lkw-Konzeptes als Zwischenlösung Lkw-Verbote auf verschiedenen Straßen in Erwägung zu ziehen. Die Verbote sollen sich auf den Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr beschränken.</p> <p>2. Der Stadtservicebetrieb der Stadtwerke Brühl sieht bei diesem Zeitfenster und der Beschränkung auf Lkw ab 7,5 t keine Probleme. Falls jedoch eine Ausweitung der Zeitfenster für ein Lkw-Verbot angedacht ist, muss für den Bereich der Abfallentsorgung durch den Stadtservicebetrieb eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Die Stadtwerke</p>	<p>1. Eine zeitliche Ausweitung ist nicht beabsichtigt, da es um den Schutz der Nachtruhe geht.</p> <p>Die Vergabe von Sondergenehmigungen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>1. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p> <p>2. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p>

Lfd. Nr.	Eingangsdatum	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>Brühl GmbH unterstützt die Absicht der Stadt Brühl, den Verkehrslärm dauerhaft zu reduzieren:</p> <p>3. So hat der Stadtservicebetrieb den Fuhrpark im Bereich Pkw und Lkw bis 7,5 t überwiegend auf lärmärmere Gasfahrzeuge umgestellt. Im Bereich der Abfallentsorgung wurden im vergangenen Jahr zwei Müllfahrzeuge mit Gasantrieb angeschafft. In der Fußgängerzone wird ein Elektrofahrzeug zur Straßenreinigung eingesetzt.</p>	<p>3. Die Umstellung des Fuhrparks auf Gasfahrzeuge wird aus Sicht des Lärmaktionsplans ausdrücklich begrüßt.</p>	<p>3. Keine Änderung im Lärmaktionsplan.</p>
T 6 22	08.04.2011	T 6.2 Stadtwerke Brühl GmbH	<p>Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (S.28 / Blatt 33) Erhöhung der Taktfrequenz bei 2 Stadtbuslinien (703/709 am Samstag, 707 werktags). Fahrplanverdichtung 2011: Linie 703 stündl., samstags fahren die Stadtbusse bis ca. 17 Uhr + sonntags fährt nur das Anruf-Sammel-Taxi - kein Stadtbus Buslinie 704 mit Haltepunkt Engeldorfer Straße (S. 79 / Blatt 86) Im Rahmen des bisherigen Fahrplanes sind bei Änderungen im Stadtbus-System nur sehr geringe zeitliche Spielräume. Es bedarf eventuell größerer Eingriffe in das gesamte System. So können Linienwegänderungen (z.B. Linienweg 702 Brühl - Heide in Richtung Brühl - Mitte), Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung oder Taktänderungen nur in enger Abstimmung mit dem durchführenden Verkehrsunternehmen (Regionalverkehr Köln) umgesetzt werden. Die derzeitige Kostensituation ermöglicht keine weitere Ausweitung des derzeit bestehenden Stadtbussystems.</p>	<p>1. Eingriffe in das Liniennetz, Taktzeitenänderung o.ä. sind von Seiten des Lärmaktionsplans nicht vorgesehen.</p> <p>2. Eine Abstimmung mit den Busbetreibern wird von der Stadt Brühl für sinnvoll erachtet.</p>	<p>1. Keine Änderung im Lärmaktionsplan erforderlich.</p> <p>2. Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Der Hinweis, dass Temporeduzierungen auf Buslinienwegen mit dem Betreiber angestimmt werden sollten, wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>



Anlage III: Ratsbeschluss



DBgm

Brühl, den 25.10.2012

Schriftführer/in Rat

1. An FB 61

Herr Ohlmeyer

Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Rates am 17.09.2012**Öffentliche Sitzung**

9. Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Brühl

1/2012

hier: Beschluss

Bezug: LkAgUmA, vom 07.02.2012, TOP 4; VKA vom 24.03.2012,
TOP 3; PStA vom 27.03.2012, TOP 2, Vorlage-Nr. 57/93 n alt**Beschluss:****Der Rat beschließt den Lärmaktionsplan der Stadt Brühl.**

Abstimmungsergebnis: 33 : 5 bei 6 Enthaltungen

 zur Kenntnis zur weiteren Veranlassung (s. Rückseite, bzw. Folgeseite)

(Unterschrift Schriftführer/in)



Anlage IV: Fotodokumentation Stadtbahnstrecke

Nachfolgend ist eine Fotodokumentation der Stadtbahnstrecke mit Stand März 2015 beigefügt. Sie bezieht auf die niveaugleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet und vertieft auf den Ausbaubereich im Bereich von Wohnbebauung.



Brühl-Schwadorf, Bahnübergang Bonnstraße



Bahnübergang und Haltepunkt Brühl-Schwadorf



Ausbaustrecke mit Wohnbebauung Höhe Gesamtschule



Ausbaustrecke mit Wohnbebauung Höhe Gesamtschule



Ausbaustrecke mit Wohnbebauung süd. Pingsdorfer Str.



Ausbaustrecke mit Wohnbebauung Haltepunkt Brühl-Süd



Bahnübergang Pingsdorfer Straße



Bahnübergang Pingsdorfer Straße



Ausbaustrecke Pingsdorfer Straße – Liblarer Straße



Ausbauabschnitt Liblarer Straße – Clemens-August-Straße



Bahnübergang Liblarer Straße mit Ausbaustrecke Liblarer Straße – Clemens-August-Straße



Bahnübergang Liblarer Straße



Bahnübergang Clemens-August-Straße mit Ausbaustrecke
Clemens-August-Straße – Liblarer Straße



Bahnübergang Clemens-August-Straße



Ausbaustrecke – durch Abstellgleis bereits bestehende
Zweigleisigkeit Brühl-Mitte



Ausbaustrecke – durch Abstellgleis bereits bestehende
Zweigleisigkeit Brühl-Mitte



Bahnübergang Kaiserstraße



Bahnübergang Kaiserstraße



Bahnübergang Kurfürstenstraße



Bahnübergang Kurfürstenstraße