

# Öffentlichkeitsbeteiligung

---

**Lärmaktionsplanung Meckenheim**

**Protokoll und Kommentar zur 2. Öffentlichkeitsbeteiligung**

# Bericht 230802-V03

---

**Gegenstand** Auswertung der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung in der Lärmaktionsplanung Meckenheim

---

**Veranlassung** Auftrag durch die Stadtverwaltung

**Auftraggeber** Stadtverwaltung Meckenheim  
Fachbereich Verkehr und Grünflächen  
Siebengebirgsring 4  
D 53340 Meckenheim

---

**Bezug** Lärmaktionsplanung Stufe 4

---

**Berichtsdatum** 28.04.2024

**Anzahl der Seiten** Textteil 18 Seiten

---

**Verfasser** Audiotechnik Loch  
Ingenieurbüro für Akustik  
Dipl.-Ing. Christian Loch  
Winterbacher Str. 32  
66606 St. Wendel  
FON: +49 (0) 6851 869604  
FAX: +49 (0) 6851 869605  
Mobil: +49 (0) 172 6677493  
Mail: [c.loch@schallschutz-saar.de](mailto:c.loch@schallschutz-saar.de)  
Web: [www.schallschutz-saar.de](http://www.schallschutz-saar.de)

**Ansprechpartner** Dipl.-Ing. Christian Loch



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

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

Dipl.-Ing. Christian Loch

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Ergebnisse der 2. Beteiligungsphase .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange .....</b>	<b>9</b>
3.1 DB InfraGO AG	10
3.2 Landesbetrieb Straßen NRW	11
3.3 Landesbetrieb Straßen NRW	14
3.4 Fernstraßen-Bundesamt	16
<b>4. Haftungsausschluss.....</b>	<b>16</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>17</b>

## 1. Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung

In § 47d BImSchG wird festgelegt: "Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen." Wie die Öffentlichkeitsbeteiligung abzulaufen hat, wird vom Gesetzgeber nicht vorgeschrieben und kann daher von der zuständigen Behörde festgelegt werden.

Die Stadt Meckenheim hat die Öffentlichkeitsbeteiligung digital durchgeführt. Hierzu wurde ein Beteiligungsportal (<https://beteiligung.nrw.de/portal/meckenheim/beteiligung/themen/1006027>) erstellt, auf dem die Bürger über den Entwurf der Lärmaktionsplanung informiert wurden. Zusätzlich wurde der Entwurf der Lärmaktionsplanung auf der Internetseite der Stadt Meckenheim unter <https://www.meckenheim.de/> veröffentlicht und im Rathaus der Stadt Meckenheim – Zimmer 1.39 (1. OG), Siebengebirgsring 4, 53340 Meckenheim zur Einsichtnahme vorgehalten. Die Bürger hatten vom 05.03.2024 bis zum 16.04.2024 die Möglichkeit, Stellungnahmen zur Lärmaktionsplanung über das Beteiligungsportal, per E-Mail oder postalisch einzureichen.

## 2. Ergebnisse der 2. Beteiligungsphase

Die eingegangenen Hinweise werden dokumentiert und in den Kontext der Lärmaktionsplanung eingeordnet. Hinweise, die die Lärmaktionsplanung nicht betreffen oder nicht umsetzbar sind werden nicht berücksichtigt.

### 1. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Die Lärmlage in Altendorf und Ersdorf an den Hauptstraßen ist oberhalb der angegebenen Höhen. Durch die engen Straßen wird der Schallpegel insbesondere in Ersdorf deutlich erhöht, was ggfs. Durch eine Temporeduzierung verbessert werden könnte.

Die Hilberather Straße wird regelmäßig als Rennstrecke und für den landwirtschaftlichen und Schwerlast Verkehr verwendet, was ebenfalls zu einer Lärmbelastung führt."

### Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die Ortsteile Ersdorf und Altendorf wurden in den *strategischen Lärmkarten* [1] nicht erfasst, da die Verkehrsmengen auf den Verkehrswegen den Schwellenwert von 3 Millionen Kfz/Jahr nicht erreichen. Im Rahmen der *Schalltechnischen Untersuchung* [2] wurde die Geräuschbelastung durch Verkehrslärm in der Ortsdurchfahrt auf Wunsch der Stadt Meckenheim zusätzlich untersucht. Die in der Untersuchung ermittelten Beurteilungspegel liegen für die Tagzeit unter dem Auslösewert. Im Nachtzeitraum wird der Auslösewert überschritten. Eine Bewertung der Situation und Lärminderungspotenziale sind in der Untersuchung der Lärmschwerpunkte enthalten.

Landwirtschaftlicher und Schwerlastverkehr sind in der Berechnung der Beurteilungspegel, sofern sie in den Verkehrsdaten erfasst wurden, berücksichtigt. Vereinzelte Tempoüberschreitungen können in der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden.

## 2. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Die Straße von Altendorf nach Hilberath wird vor allem in den Sommermonaten von vielen Motorradfahrern genutzt. Das verursacht im Sommer viel Lärm im Dorf Altendorf und wenn sie ab dem Ortsausgangs-Kreisel auf der Hilberather Straße richtig Gas geben, schallt es zurück bis ins Dorf, dass die Kaffeetassen wackeln. Hier muss eine Reduktion/Durchfahrverbot Hilberath und Altendorf für Motorradfahrer hin, die viel Lärm machen. Jedes Jahr wieder. Nervt extrem."

## Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmemissionen der L 261 zwischen Altendorf und Hilberath wurden im Zuge der Prüfung des Altendorfer und Ersdorfer Walds als „ruhiges Gebiet“ berechnet. In der Berechnung nach *RLS-19* [3] werden die höheren Emissionen durch stark beschleunigende Motorräder nicht berücksichtigt, da hierzu keine Daten vorliegen. Die Ergebnisse sind der *Untersuchung der Lärmschwerpunkte* [2] zu entnehmen.

## 3. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Sehr geehrte Damen und Herren,  
zur Lärmaktionsplanung -Lärmschwerpunkt L158 Höhe Baumschulenweg- nehme ich wie folgt Stellung:

Wir wohnen [REDACTED]. Bereits beim Bau der Rheinbacher Landstraße war wegen des zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens geplant, eine Lärmschutzwand entlang unseres Grundstücks zu errichten. Die Realisierung der Lärmschutzwand durch den Landschaftsverband Rheinland wurde (angeblich aus Kostengründen) nicht realisiert.

Wenn der Gutachter unter Punkt 5 bei bestehenden Lärmschutzbauten eine Lärmschutzwand privat ([REDACTED] Zaun geschlossen) ausweist, so kann ich dem nur widersprechen. Bei dem Zaun handelt es sich um einen reinen Sichtschutz, ein geeigneten Lärmschutz stellt der Zaun in keiner Weise dar. Seit der Fertigstellung der L158 wurden keine Maßnahmen zum Lärmschutz für unser Haus ergriffen. Ein Verweis auf eine Lärmreduzierung durch eine nördliche Umfahrung und den Einbau einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckenschicht lässt leider vermuten, dass trotz der sehr hohen Pegelwerte mit einer raschen Senkung der Belastung nicht zu rechnen ist.

Was dem Gutachten auch nicht zu entnehmen ist, ist inwieweit extrem hohe Lärmspitzen durch

- sehr häufigen Lärm durch vorbeifahrende Notarzt- und Rettungswagen mit Sirene und Blaulicht
- der Lärm, der von bremsenden und anfahrensden LKW und Großtraktoren an der Ampel verursacht wird

- das ständige Hupen von Fahrzeugen an der Ampel, extrem bei Störungen an der Ampelanlage ( was in diesem Jahr bereits mehrfach vorgekommen ist

- der Lärm von Motorrädern in den Sommermonaten und der Lärm von mit überhöhter Geschwindigkeit vorbeirasenden Fahrzeugen in der Nacht

- das Rangieren von LKW (teilweise vor 6:00 Uhr morgens), die den Netto-Markt beliefern

- das Parken von Bussen am Busbahnhof mit laufendem Motor in der Nacht (im Winter)

bei der Gesamtbetrachtung des Lärmschwerpunktes [REDACTED] berücksichtigt wurden.



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

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

#### **Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:**

Der 1,85m hohe Holzzaun, der als Sichtschutz fungiert, bildet für den Schall ein Hindernis und verursacht eine Pegelminderung an den dahinterliegenden Immissionsorten sowie durch Schallreflexionen eine Pegelerhöhung vor dem Hindernis. Damit der Zaun als Hindernis angesetzt werden kann, muss dieser geschlossen sein und eine entsprechende flächenbezogene Masse aufweisen. Im Zuge einer Ortsbegehung wurde der Zaun gesichtet und diese erforderlichen Kriterien als erfüllt angesehen.

In der Untersuchung der Lärmschwerpunkte werden auch Sofortmaßnahmen genannt, die zu einer Pegelminderung führen. Bei sämtlichen dort aufgeführten Maßnahmen handelt es sich lediglich um Vorschläge, deren Umsetzbarkeit bei Bedarf durch die Stadt Meckenheim zu prüfen ist.

Lärm, der durch Sirenen von Rettungsfahrzeugen verursacht wird, wird in der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt.

Für zusätzlichen Lärm, verursacht durch Bremsen und Beschleunigen an der Lichtzeichenregelung (Ampelanlage) wurde in der Berechnung ein Zuschlag für Knotenpunkte (Ampelanlage) nach *RLS-19* [3] angesetzt.

Eine Störung der Ampelanlage und die daraus resultierenden Reaktionen der Verkehrsteilnehmer kann in der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden.

Motorräder werden nach *RLS-19* [3] mit einem im Vergleich zu Autos höheren Emissionspegel angesetzt, hierzu liegen jedoch keine Zählraten vor. Die unzulässige Überschreitung der Geschwindigkeitsbeschränkung kann in der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden.

Rangiervorgänge und Lieferverkehr auf dem Gelände des Einkaufsmarktes oder Parkvorgänge von Bussen am Busbahnhof fallen nicht unter den Straßenverkehrslärm, sondern sind gesondert nach *TA-Lärm* [4] [5] zu bewerten und daher nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Beurteilung und Überwachung von Gewerbelärm erfolgt durch die untere Umweltschutzbehörde.

In der Untersuchung der Lärmschwerpunkte wird eine Überschreitung der Auslösewerte für Lärmprobleme nachgewiesen. Die Nutzung der Lärminderungspotenziale und Umsetzung von

Maßnahmen zu Lärminderung liegt bei der Stadt Meckenheim bzw. bei dem Baulastträger der Verkehrswege. Für belastete Anwohner entsteht, allein durch die Lärmkartierung, kein gesetzlicher Anspruch auf die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen.

#### 4. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: "Warum wird nicht an der L 471, Durchgangsstraße Altendorf-Ersdorf, gemessen. Wird regelmäßig genutzt zur Stauumfahrung Meckenheimer Kreuz in beide Richtungen, verbunden mit Lärm und hoher Geschwindigkeit."

#### Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die Ortsteile Ersdorf und Altendorf wurden in den *strategischen Lärmkarten* [1] nicht erfasst, da die Verkehrsmengen auf den Verkehrswegen den Schwellenwert von 3 Millionen Kfz/Jahr nicht erreichen. Die Stadt Meckenheim hat hierzu eine ergänzende Untersuchung gewünscht, die in Kap.13 der *Schalltechnischen Untersuchung* [2] enthalten ist.

#### 5. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: " Guten Tag,  
wir wohnen [REDACTED] in Meckenheim Merl, quasi hinter der "Lärmschutzwand", die sich neben der Gudenaauer Allee, der L 158 befindet .  
Meines Erachtens bringt diese Lärmschutzwand überhaupt nichts, denn es ist wirklich sehr laut, wenn man draußen in den Garten oder auf der Terrasse sitzen möchten. Der Lärm der Autos ist oft unerträglich. Natürlich auch der vielen Motorräder. Wir, als Bürger der Stadt Meckenheim wären sehr dankbar, wenn man hier rasch Abhilfe schafft, denn es ist wissenschaftlich erwiesen, das Lärm sehr beeinträchtigt und krank macht.  
Da die Zahl der Autos und der Motorräder immer mehr zunimmt, wächst dann natürlich auch die Lärmbeeinträchtigung und die Abgassituation.  
Mit freundlichen Grüßen"

#### Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Im Bereich [REDACTED] weist die *Lärmkarte* [1] keine Pegel an Hausfassaden aus, die den Auslösewert überschreiten. Daher liegt dieser Bereich nicht in einem zu untersuchenden Lärmschwerpunkt. Auf der gegenüberliegenden Seite der Gudenaauer Allee wurde allerdings eine Berechnung der Beurteilungspegel nach *RLS-19* [3] durchgeführt. Die sich dort befindenden Gebäude im Göddertzgarten 38, 42 und 44 werden nicht durch eine Schallschutzwand von der L 158 abgeschirmt. Die ermittelten Fassadenpegel überschreiten dennoch die Auslösewerte nicht.  
Die Umsetzung von Maßnahmen zu Lärminderung und Nutzung der Lärminderungspotenziale liegt bei der Stadt Meckenheim bzw. bei dem Baulastträger der Verkehrswege.

## 6. Eingabe der Öffentlichkeit:

Zitat: " Sehr geehrte [REDACTED],

sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit der Beteiligung an der Lärmschutzplanung unserer Stadt. Leider haben wir die erste Beteiligungsrunde im September/Okttober urlaubs- bzw. krankheitsbedingt und auf Grund der relativ kurzen zeitlichen Frist für die Bürgerbeteiligung versäumt und daher keinen Beitrag für „unsere“ Kreuzung Gudenauer Allee – Siebengebirgsring/Gerhard Boeden Straße mehr abgeben können.

Fest steht jedoch, dass die Gudenauer Allee auf Grund des erheblichen Pkw- und Lkw-Verkehrs zwischen den Meckenheimer Industrie-/Gewerbegebieten und der Autobahnauffahrt Merl in ihrem gesamten Verlauf einen Lärmschwerpunkt darstellt. Deshalb wären unseres Erachtens einige der lärmindernden Vorschläge des Ingenieurbüros Loch es definitiv wert, auf Bereiche auch außerhalb der wenigen, jetzt identifizierten Lärmschwerpunkte ausgedehnt zu werden. Der Wohnwert in Merl und die Attraktivität unserer Stadt könnte dadurch insgesamt gesteigert werden.

Ziel sollte bei allen Überlegungen sein, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [2] zu erreichen, auch wenn diese im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung nicht unmittelbar anzuwenden sind, weil es sich ja nicht um den (Neu-)Bau oder eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße handelt. Sie sollten jedoch bei der Auswahl von lärmindernden Maßnahmen dort als Richtschnur dienen, wo eine besondere Lärmbelastung der Anwohner besteht, was entlang der gesamten Gudenauer Allee zweifellos der Fall ist.

1. Folgende Maßnahmen aus den Ausführungen der Sachverständigen sollten durch die Stadt Meckenheim vom Land NRW mit besonderem Nachdruck für die gesamte Gudenauer Allee gefordert werden:

- Eine Verstärkung des Verkehrsflusses durch entsprechende Ampelsteuerung (dies wäre vermutlich durch die Stadt Meckenheim auch ohne das Land NRW beeinflussbar.
- Zudem sollte ein Ersatz der Ampelkreuzungen durch Kreisverkehrlösungen geprüft werden, denn das würde die teilweise enorm lauten Anfahrgeräusche der Lkw (und Motorräder) deutlich reduzieren.
- Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 70 auf 50 km/h bzw. wo bereits reduziert von 50 auf 30 km/h würde Lärm und Unfallgefahren gleichermaßen herabsetzen.
- Zudem sollte die Stadt darauf drängen, dass das Land NRW bei zukünftigen Sanierungen den Einbau einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht vorsieht (lt. Ingenieurbüro Koch Reduktion der Geräuschemission um ca. 3 dB(A)!).
- Eine regelmäßige Prüfung des Fahrbahnbelages auf akustisch auffällige Fehlstellen, loser Gullideckel etc., um einer zusätzlichen Erhöhung des Pegels und der Belästigung durch Geräuschspitzen entgegenzuwirken, sollte ohnehin selbstverständlich sein.

2. Durch die Neubau- bzw. neuen Wohngebiete am/im Merler Winkel hat sich der Pkw-Verkehr über Godesberger Straße und vor allem den Siebengebirgsring deutlich erhöht. Hier wären aus unserer Sicht folgende Maßnahmen erforderlich:

- Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sollte bereits ab Ortseingangsschild Meckenheim auf dem Siebengebirgsring Richtung Süden gelten. Derzeit beschleunigen die Fahrzeuge von der

Gudenauer Allee kommend zunächst auf mindestens 50 km/h und die wenigsten bremsen dann am Tempo 30-Schild, das durch Bewuchs meist sehr spät oder fast gar nicht zu sehen ist gleich wieder ab. In der beigefügten Fotostrecke wird deutlich, wie spät das Tempo 30-Schild tatsächlich sichtbar wird.

· Wir haben sowohl an der Kreuzung Siebengebirgsring – Godesberger Straße, als auch im weiteren Verlauf des Siebengebirgsrings schon so viele Beinaheunfälle – vor allem auch mit spielenden Kindern und Kindern oder Erwachsenen auf Fahrrädern – gesehen, dass es uns dringend angeraten scheint, das Tempo auf dem gesamten Siebengebirgsring auf 30 km/h zu begrenzen!

### 3. Lärmschutzwall Gudenauer Allee – Siebengebirgsring.

· Der Lärmschutzwall auf den Grundstücken 432/433/434 bedeutet durchaus eine Entlastung für die Häuser auf den Kööüen 29, 31, 33, 41 und weiter entlang der Gudenauer Allee. Schade nur, dass er seit Jahren nicht mehr bewässert zu werden scheint (ein Bewässerungssystem wäre vorhanden und ohne großen Aufwand zu automatisieren), denn das führt zu einer Verödung vor allem auch auf der zu den Grundstücken zeigenden Seite, vgl. beigefügte Fotos.

· Lärmschutzpflanzen könnten jedoch für eine Lärminderung sorgen. Dies hat das Fraunhofer-Institut für Bauphysik bereits in einer Studie festgehalten. Demnach erzielen besonders immergrüne Pflanzen, wie z.B. Efeu eine gute akustische Abschirmwirkung. Eine hohe Belaubungsdichte, ein gegen die Schallquelle geschlossener Laubschirm sowie kreisförmige Blätter erhöhen den Dämmungseffekt. Begrünte Lärmschutzwände, beispielsweise mit Schling- und Kletterpflanzen überwachsen, lenken die Schallwellen nicht bloß in eine andere Richtung, sondern absorbieren auch einen Teil des Schalls.

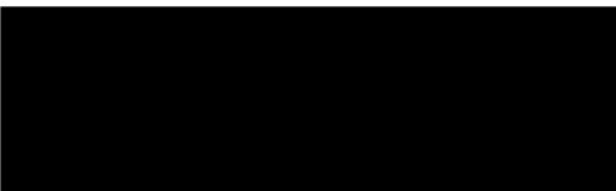
· Da für uns Anwohner vor allem auch der verkehrsbedingte Feinstaub und die Abgase/das CO<sub>2</sub> ein großes Problem neben dem Lärm darstellen, wäre eine durchgängig und beidseits vollständig begrünte Lärmschutzwand besonders wichtig, um Feinstaub und CO<sub>2</sub> nachhaltig zu reduzieren und damit die Luftqualität für alle Anwohner zu verbessern. Je mehr Lärmschutzwand-Pflanzen zum Einsatz kommen und je dichter diese wachsen, umso besser ist es.

· Als „vertikale Grünfläche“ könnte der Lärmschutzwall zudem Lebensraum für Insekten und Vögel bieten. Bekannterweise wird durch die zunehmende Erschließung von Grünflächen der Lebensraum der Insekten immer weiter begrenzt, so dass man hier entgegenwirken könnte, wenn man auch mit blühenden Pflanzen arbeiten würde.

· Gemäß einschlägiger Fachfirmen wären darüber hinaus für die Bepflanzung der Lärmschutzwand neben Efeu geeignete Schling- und Kletterpflanzen beispielsweise auch Mauerwein, wilder Wein oder Schlingknöterich – alles durchaus genügsame Vertreter, wobei der Efeu als immergrüne Bepflanzung sicher der Favorit sein sollte.

Mit freundlichen Grüßen



-----  


### Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Die Lärmschwerpunkte wurden auf Basis der Auslösewerte identifiziert und mittels der Höhe der Überschreitung und der Anzahl der betroffenen Personen priorisiert. Auch wenn an vielen weiteren Orten sich Anwohner durch Lärm belästigt fühlen, wurden in der *Schalltechnischen Untersuchung* [2] speziell die Gebiete untersucht, in der die festgelegten Auslösewerte überschritten werden, um so zunächst die stärksten Belastungen zu betrachten. In den folgenden Runden sollten die Auslösewerte schrittweise herabgesetzt werden, so dass immer neue Belastungsschwerpunkte in den Fokus rücken, an denen Lärminderungspotenziale aufgezeigt werden können.

Die *16.BImSchV* [6] gilt nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Als Richtwerte wird im vorliegenden Fall des Bestands von Straßen und Bebauung die *Lärmschutz-Richtlinien-StV* [7] zur Festsetzung der Auslösewerte herangezogen. Nur wenn eine Überschreitung der in der *Lärmschutz-Richtlinien-StV* [7] aufgeführten Richtwerte vorliegt kommen insbesondere straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht. Zusätzlich soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mindestens eine Pegelminderung von 3 dB(A) bewirkt werden.

Die Planung und Prüfung der Umsetzbarkeit der aufgeführten Lärminderungspotenziale obliegt der Stadt Meckenheim bzw. bei dem Baulasträger der Verkehrswege. Nicht alle ausgewiesenen Pegelminderungen können auf andere Gebiete übertragen werden. Hier ist bei möglicher Planung die tatsächliche Pegelminderung gesondert zu prüfen.

Der Siebengebirgsring ist nicht von der *Lärmkarte der 4.Runde* [1] erfasst, da das jährliche Verkehrsaufkommen unter 3.mio Kfz liegt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h kann zu einer Pegelminderung führen, ist im Planungsfall jedoch gesondert zu prüfen. Die Beeinträchtigung der Sichtbarkeit von Verkehrsschildern durch Bewuchs kann in der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden.

Lärmschutzpflanzen besitzen die Eigenschaft Schall zu streuen. Das Fraunhofer-Institut für Bauphysik weist in ihrem Untersuchungsbericht aus, dass es bei höheren Frequenzen zu Mehrfachreflexionen und Mehrfachstreuungen des Schalls kommt. „Diese Wirkung beginnt mit Frequenzen ab 1000 Hz aufwärts“ [8]. Straßenverkehr emittiert Schall maßgeblich im Frequenzbereich um 250 Hz. Eine Pegelminderung durch die Streuung von Schall an Pflanzen ist daher nur in geringem Umfang zu erwarten.

Der Schallschutzwall wurde bei der Planung so ausgelegt, dass die erforderliche Pegelminderung allein durch die Abschirmwirkung erzielt wird. Eine Begrünung mit Schallschutzpflanzen wird in der Berechnung der Lärmausbreitung nicht berücksichtigt.

### 3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

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

### 3.1 DB InfraGO AG

#### **Stellungnahme:**

Zitat: " Der Lärmaktionsplan in Verbindung mit der Lärmkartierung ist laut EBA „ein umweltpolitisches Planungsinstrument mit dem Ziel, die Belastung durch Umgebungslärm langfristig zu senken. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermittelt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und wirkt an den Lärmaktionsplanungen der Ballungsräume mit. Die gesetzlichen Grundlagen für die Lärmaktionsplanung sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG §§ 47 a-f) in Verbindung mit der europäischen Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) geregelt. [...] Bitte beachten Sie, dass sich an die Ergebnisse der Lärmkartierung keine unmittelbaren Rechtsfolgen knüpfen. Eine Vergleichbarkeit der Lärmindizes der Lärmkartierung mit den Grenzwerten der nationalen Vorschrift (16. BImSchV) ist nicht gegeben [...]“<sup>1</sup>

(<sup>1</sup>vgl.

[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html),

[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung\\_node.html;jsessionid=6B0224E3191FAD1C5B11473CDAD7C3A5.live21323](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html;jsessionid=6B0224E3191FAD1C5B11473CDAD7C3A5.live21323), zuletzt besucht 11.12.2023 )

Die oben getroffene Aussage gilt auch für die Auslösewerte des Lärmsanierungsprogramms des Bundes. Die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes ist als freiwilliges Förderprogramm ins Leben gerufen worden, um die Anwohner:innen in Gebäuden an bereits bestehenden Schienen zu schützen. Ein Rechtsanspruch auf Schallschutz existiert hier nicht. Förderfähig sind dabei alle Gebäude, die bereits vor der letzten Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) im Jahr 2015 gebaut wurden oder Teil eines bereits verabschiedeten Bebauungsplans waren (Stichtag 01.01.2015).

Die Basis des Lärmsanierungsprogramms sind die Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes sowie das Gesamtkonzept des Lärmsanierungsprogramms. Beide sind im Auftrag des Bundes entwickelt worden. Die Lärmsanierung ist somit unabhängig von der Lärmaktionsplanung des EBA und der Kommunen zu betrachten. Die Förderrichtlinie und das Gesamtkonzept sowie alle Anlagen zur Lärmsanierung erhalten Sie auf unserer Homepage oder auf den Seiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).“

#### **Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:**

Für die Lärmaktionsplanung an bundeseigenen Schienenstrecken ist das EBA zuständig.

### 3.2 Landesbetrieb Straßen NRW

#### Stellungnahme:

Zitat: " Sehr geehrte Damen und Herren,

mit u. st. Mail wurde über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan der Stadt Meckenheim informiert und um Stellungnahme gebeten. Zur Einsicht lagen die Berichte 23-08-02-V01 Auswertung der Lärmkartierung und 230802-V03 Schalltechnische Untersuchung, als Teile 1 und 2 des Entwurfes zum Lärmaktionsplan der Stadt Meckenheim, vor.

Zu Bericht 23-08-02-V01:

1) Im Bericht wird die L 158, in den Bereichen Rheinbacher Landstraße, Bonner Straße und Gundenauer Allee als Lärmverursacher benannt. Die L 158 liegt in der Baulast und damit Zuständigkeit von Straßen NRW.

Im Bericht wird unter Punkt 5.1, als möglicher Ansatz zur Lärminderung, eine Umverteilung des Verkehrs oder die Verringerung des Aufkommens an Schwerlastverkehr auf der L 158 empfohlen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Um den vorgeschlagenen Ansatz zu verfolgen, wären straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie z. Bsp. Anordnungen von Durchfahrtsverboten, oder Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderlich. Die Anordnung solcher Regelungen obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese wird den Baulastträger, im Falle der L 158 Straßen NRW, am Entscheidungsverfahren beteiligen. Der Baulastträger gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab bei der er die Funktion der Straße entsprechend ihrer Widmung im Blick zu halten hat. In diesem Zusammenhang ist auch zu bedenken, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Landesstraße durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt werden kann. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft.

2) Unter 4.6 des Berichtes, wird die Ausweisung s. g. ruhiger Gebiete geprüft bzw. vorgeschlagen. Die Belange von Straßen NRW sind betroffen durch die Vorschläge unter 4.6.1 und 4.5.2.

Unter 4.6.1 wird das Gebiet Altendorfer und Ersdorfer Wald als geeignet eingestuft. In diesem liegt die L 261 (Abschnitt 1.1) in der Baulast von Straße NRW.

Unter 4.5.2 wird die Swistbachaue als ruhiges Gebiet vorgeschlagen. Hiervon ist die L 163 (Abschnitt 3.1, Adendorfer Straße) in der Baulast von Straßen NRW betroffen.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass bei der Lärmsanierung bzw. der Lärmvorsorge der Schutz eines „ruhigen Gebietes“ in Bezug auf die Zunahme von Lärmbeeinträchtigungen nicht vorgesehen ist. Das bedeutet, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkungen auf die "ruhigen Gebiete", resultierend

aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf den bestehenden Straßen, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.

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

Zu Bericht 230802-V03:

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

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

Unter Sofortmaßnahmen:

- Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h  
Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte der v. g. Richtlinie überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist hier die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS- 90. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz, liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Ordnungsbehörde. Diese führt ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßenbulasträger beteiligt wird. Dieser gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab bei der er die Funktion der Straße entsprechend Widmung im Blick zu halten hat.
- Regelmäßige Prüfung des Fahrbahnbestandes auf Fehlstellen und lockere Kanaldeckel  
Straßen NRW betreibt die Instandhaltung von Verkehrswegen in seiner Baulast, im Rahmen der ihm auferlegten Verkehrssicherungspflicht. Das beinhaltet auch die regelmäßige Streckenkontrolle. Entwässerungskanäle im Bereich von Ortsdurchfahrten gehören in der Regel der Kommune. Für klappernde oder beschädigte Schachtabdeckungen ist diese zuständig.

Unter Mittelfristige Maßnahmen:

- Aktiver Lärmschutz als Lärmschutzwand oder -wall

Bei Lärmschutz im Bestand handelt es sich um Lärmsanierung. Voraussetzungen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung, ist die rechnerisch nachgewiesene Überschreitung der Auslöswerte für Lärmsanierung durch die Beurteilungspegel am betrachteten Immissionsort. Die Berechnung erfolgt nach den nationalen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Die errechneten Beurteilungspegel werden denen von Land NRW und Bund festgeschriebenen Auslöswerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Eine Überschreitung der Auslöswerte schafft die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung.

Mit vorliegendem Bericht werden bereits Berechnungsergebnisse der Analyse nach RLS-19 zu den einzelnen Lärmschwerpunkten vorgelegt. Im Text werden auch bereits mögl. Pegeländerungen durch Lärmschutzwände beschrieben. Wenn die Stadt diese Vorschläge aufgreifen möchte, sollten die schalltechn. Berechnungen zu Analyse und Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen dem Straßenbaulastträger zur Verfügung gestellt werden, zur konkreten Einzelfallprüfung. Im Rahmen dieser Stellungnahme kann keine fundierte Beurteilung erfolgen. Ein Einvernehmen seitens des Straßenbaulastträger zu den Vorschlägen, kann deshalb zu diesem Zeitpunkt nicht vorausgesetzt werden.

- Verstetigung des Verkehrsflusses an Knotenpunkten mit Ampelsteuerung
- Vorschläge zu LSA Anpassungen sind im konkreten Einzelfall mit Straßen NRW abzustimmen und von diesem dann zu prüfen.

Unter langfristige Maßnahmen:

- Umfahrungen von Orten oder Ortsteilen
- Ortsumfahrungen, als Neubaumaßnahmen des Bundes oder des Landes NRW werden in die jeweiligen Bedarfspläne mit verschiedener Priorität aufgenommen, wenn sie verschiedenen politische Entscheidungsgremien passiert haben. Straßen NRW als Baulastträger kann selbst keine Neubauprojekte veranlassen.

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

Zu folgenden Themenschwerpunkten aus den Punkten 11.3 bis 12.3 (ruhige Gebiete) wird wie folgt Stellung genommen:

Unter Sofortmaßnahmen:

- Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen

insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte der v. g. Richtlinie überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist hier die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS- 90. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz, liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde. Diese führt ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßenbaulastträger beteiligt wird. Dieser gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab bei der er die Funktion der Straße entsprechend Widmung im Blick zu halten hat.

Unter Mittelfristige Maßnahmen

- Lärmschutzwände oder -wälle als aktiver Lärmschutz

Lärmsanierung ist auf den Schutz von Wohnnutzung ausgerichtet. Der Schutz von Freiflächen wie s. g. ruhige Gebiete ist nicht Bestandteil von Lärmsanierung.

Unter langfristige Maßnahmen:

- Einbau einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht

Sobald eine Deckensanierung in einem Straßenabschnitt ansteht, wird vom Straßenbaulastträger auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

██████████

#### **Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:**

Die Lärmaktionsplanung zeigt mögliche Maßnahmen und deren Lärminderungspotenziale auf. Die detaillierte Planung dieser Maßnahmen hat im Rahmen der Umsetzung durch die Baulastträger zu erfolgen. Die Eingaben des Landesbetrieb Straßen NRW sind bei Planung der Umsetzung von aufgezeigten Lärminderungspotenziale zu berücksichtigen.

### **3.3 Landesbetrieb Straßen NRW**

#### **Stellungnahme:**

Zitat: " Sehr geehrte ██████████,

für Entscheidungen über Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen, ist ein schalltechnische Berechnung gem. den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) heranzuziehen. Diese Richtlinie hat einen direkten Bezug auf die RLS 90. Eine Änderung der Richtlinie, zur Anpassung an die RLS 19, muss durch ein Verfahren unter Länderbeteiligung herbeigeführt werden. Das ist bisher nicht geschehen. Somit gilt für die Anwendung dieser Richtlinien weiterhin die Berechnungsvorschrift RLS-90.

Die zum Entwurf des Lärmaktionsplanes durchgeführten schalltechnischen Berechnungen (Bericht 2308-03-V01) wurden gem. Erläuterungen nach RLS 19 durchgeführt und die Beurteilung der Lärmsituation auf die Auslösewerte für Lärmsanierung abgestellt. Für die Berechnung bzgl. Absenkung zulässige Geschwindigkeit sind jedoch die Richtwerte aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV anzuwenden. Diese sind deutlich höher als die Auslösewerte für Lärmsanierung. Außerdem ist rechnerisch nachzuweisen, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung eine wahrnehmbare Wirkung erzeugt, sprich eine Pegelminderung von mind. 2,1 dB(A) (gerundet nach RLS 90 = 3dB(A)) mit sich bringt.

Letztendlich hat die Straßenverkehrsbehörde, bei ihrer Entscheidung über Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, einen Ermessensspielraum und die Lärmschutz-Richtlinien-StV bilden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung. In der Praxis werden für dieser Ermessensentscheidung aber immer die Ergebnisse einer schalltechn. Berechnung w. v. beschrieben zu Rate gezogen. Straßen NRW wird in dem Verfahren als Baulastträger a um Stellungnahme gebeten und führt diese, neben anderen Gesichtspunkten, auch immer mit Bezug auf die Berechnungsergebnisse auf Basis Lärmschutz-Richtlinien-StV aus.

Für weitere Frage stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

██████████“

#### **Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:**

In der *Schalltechnischen Untersuchung* [2] werden die Richtwerte nach *Lärmschutz-Richtlinien-StV* [7] als Anhaltspunkt zur Definition von Auslösewerten herangezogen. Diese Auslösewerte dienen der Auswahl von Gebieten, die in der *Schalltechnischen Untersuchung* [2] genauer betrachtet werden und sind nicht als Richtwerte zur Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen. Sollten die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden, ist die Situation im Rahmen der Maßnahmenplanung nach *Lärmschutz-Richtlinien-StV* [7] zu untersuchen.

### 3.4 Fernstraßen-Bundesamt

#### Stellungnahme:

Zitat: "Sehr geehrte Damen und Herren,

aus den übersandten Unterlagen ist derzeit keine anbaurechtliche Betroffenheit des FBA erkennbar.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag





#### Einordnung in den Kontext der Lärmaktionsplanung:

Für die Lärmaktionsplanung entstehen keine Änderungen durch die Stellungnahme des Fernstraßen-Bundesamts.

## 4. Haftungsausschluss

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

## Literaturverzeichnis

- [1] Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, „Umgebungslärm in NRW,“ 2022. [Online]. Available: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>. [Zugriff am 2024].
- [2] Dipl.-Ing. Christian Loch, *Schalltechnische Untersuchung - Lärmaktionsplanung Meckenheim Untersuchung der Lärmschwerpunkte sowie der „ruhigen Gebiete“*, 2024.
- [3] *RLS 19 - Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, R1*, Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2019.
- [4] *TA Lärm - Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017, (BAnz AT 08.06.2017 B5)*, veröffentlicht im Gemeinsamen Ministerialblatt Nr. 26 vom 28.08.1998: Bundesgesetzblatt, 1998.
- [5] *TA Lärm - Korrektur redaktioneller Fehler beim Vollzug der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm, Aktenzeichen: IG I 7 - 501-1/2;*, Bonn: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit, 07.07.2017.
- [6] *16.BImSchV - Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV), Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 4.11.2020 I 2334*, Bundesrepublik Deutschland: Bundesministeriums der Justiz, 2014.
- [7] *Lärmschutzrichtlinien-StV - Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm*, Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 23.11.2007.
- [8] Dr. Moritz Späh, Dr. Lutz Weber, Timo Oesterreicher, Dr. Andreas Liebl, *Schallschutzpflanzen – Optimierung der Abschirmwirkung von Hecken und Gehölzen*, Fraunhofer Institut für Bauphysik, 2011.

DIN-Normen und VDI-Richtlinien sind zu beziehen bei:

Beuth Verlag GmbH, Saatwinkler Damm 42/44, 13627 Berlin