



Lärmaktionsplan Wesseling

gemäß § 47 d BImSchG

- 1. Stufe-

Endbericht, Juni 2012

Erarbeitet durch die Stadt Wesseling
Fachbereich 61/ Stadtplanung

1 Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Am 25. Juni 2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm verabschiedet. Die sogenannte EU-Umgebungslärmrichtlinie legt einen Handlungsrahmen fest, um in der Europäischen Union schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu reduzieren und ihnen vorzubeugen. Die Umsetzung der EU-Richtlinie in deutsches Recht erfolgt durch die §§ 47 a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Die Richtlinie sieht vor, in einem ersten Schritt die bestehende Lärmbelastung der Menschen durch Umgebungslärm bis zum 30. Juni 2007 in Lärmkarten abzubilden. Die Lärmkarten sind für

- Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern,
- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz pro Jahr,
- für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr
- sowie für Großflughäfen mit über 50.000 Bewegungen pro Jahr zu erstellen.

Bis zum 30. Juni 2012 sollen Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume (mit mehr als 100.000 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 EW/km²) sowie für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr vorliegen.

Die Zuständigkeit bei der Erstellung der Lärmkarten ist zweigeteilt. So zeichnet sich das Eisenbahnbundesamt verantwortlich für die Erstellung von Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken der Eisenbahnen des Bundes (EiB). Lärmkarten für die durch Straßenverkehr verursachten Belastungen werden in Nordrhein-Westfalen durch das Landesamt für Naturschutz, Umwelt- und Verbraucherschutz (LANUV) entwickelt. Die erforderlichen Daten erhält das LANUV durch die Städte und Gemeinden in NRW.

Die Stadt Wesseling wurde nach den Kriterien des Ministeriums für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (MUNLV) nicht als Teil eines der 12 identifizierten Ballungsräume in NRW eingestuft. In Wesseling wurden daher bei der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht sämtliche Verkehrswege einer Untersuchung unterzogen, sondern nur jene, deren Verkehrsaufkommen die oben genannten Schwellenwerte von 6 Mio. Kfz pro Jahr auf Hauptverkehrsstraßen und 60.000 Züge pro Jahr für Haupteisenbahnstrecken übertreffen. Auch Lärmimmissionen aus Gewerbelärm sind in Wesseling nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.

Die Lärmkarten bilden die sachliche Grundlage für die Erstellung von Lärmaktionsplänen. Die nachfolgenden Ausführungen stellen die erste Stufe des Wesselinger Lärmaktionsplanes dar. Bis zum 13. Juni 2013 ist auf Grundlage der bis dahin vorliegenden Lärmkarten eine zweite Stufe des Planes zu erarbeiten.

2 Lärmaktionsplan Wesseling

Die Stadt Wesseling befindet sich in direkter Rheinlage zwischen den Oberzentren Köln (13 km) und Bonn (12 km). Wesseling ist eine industriell geprägte Stadt, viele bedeutende Unternehmen der Chemieindustrie haben hier ihren Standort. Die Stadt profitiert von ihrer überdurchschnittlich guten verkehrlichen Anbindung an regionale, nationale und internationale Verkehrswege, wie den Flughafen Köln-Bonn oder den Hafen Köln-Godorf als Anschluss an die Bundeswasserstraße Rhein. Von besonderer Bedeutung für Wesseling sind die Autobahn A 555 Köln-Bonn und die Stadtbahnlinie 16 zwischen Köln und Bonn. Beide Verkehrsträger ermöglichen einen idealen Anschluss Wesselings an die Region, bilden jedoch gleichzeitig eine starke räumliche Zäsur im Stadtgebiet mit den damit verbundenen Immissionen.

2.1 Hauptlärmquellen

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Verkehrsbelastung der Hauptverkehrswege in Wesseling. Vorausblickend auf die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung bis 2013 werden auch jene Verkehrswege angeführt, deren Belastungen unterhalb der Schwellenwerte für die Lärmkarten von 2007 liegen.

Nicht in der Tabelle enthalten ist das Verkehrsaufkommen der Autobahn A 553 Brühl i Euskirchen, die westlich des Wesseling Stadtgebietes verläuft. Die durch die Trasse generierten Lärmemissionen sind in den Lärmkarten des Abschnitts 2.2 sowie in den Anhangplänen 13 und 14 abgebildet. Wesseling Wohngebiete sind durch Emissionen der A 553 nicht betroffen.

Für die Verkehrsbelastung der Haupteisenbahnstrecken (Anzahl der Züge/Tag) der Deutschen Bahn liegen der Stadt Wesseling keine Angaben vor. Der Abschnitt 2.2 gibt jedoch Auskunft über die Lärmimmissionen der Bahntrasse Köln-Koblenz, die auf einer Länge von ca. 1 km über das westliche Wesseling Stadtgebiet verläuft. Detailkarten hierzu sind den Anlagenplänen 11 und 12 des Anhangs zu entnehmen.

Nicht angeführt werden Daten zum Flugverkehr von Großflughäfen in der Region, da die Stadt gemäß den vorliegenden Daten des LANUV nicht von Beeinträchtigungen durch Fluglärm (Flughafen Köln-Bonn) betroffen ist.

Gewerbelärm ist gemäß Umgebungslärmrichtlinie außerhalb von Ballungsräumen nicht untersuchungsrelevant und wird daher in diesem Bericht nicht thematisiert.

Tab. 1: Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
BAB 555 ▪ Nord ▪ Mitte ▪ Süd	24,5 Mio. 24,5 Mio. 24,3 Mio.	Nord-Süd durch die Gemeinde (mittleres Stadtgebiet)
L 300 (Theodor-Heuss-Straße, Konrad-Adenauer-Straße, Willy-Brandt-Straße) ▪ Nord ▪ Mitte	6,7 Mio. 4,4 Mio.	Nord-Süd durch die Gemeinde (östliches Stadtgebiet)

Name	Kfz/a	Lage
▪ Süd	3,7 Mio.	
L 182/ K 31 (Rodenkirchener Straße, Willy-Brandt-Straße)		Nord-Süd durch die Gemeinde (südliches Stadtgebiet)
▪ Nord	2,9 Mio.	
▪ Mitte	5,0 Mio.	
▪ Süd	3,0 Mio.	
L 184 (Brühler Straße)		Ost-West durch die Gemeinde (nördliches Stadtgebiet)
▪ West	5,3 Mio.	
▪ Mitte/ Ost	2,9 Mio.	
L 190	1,8 Mio.	(südwestliches Stadtgebiet)
L 192 (Siebengebirgsstraße/ Ahrstraße)		Im südlichen Gemeindegebiet
▪ Nord	4,6 Mio.	
▪ BAB-Zubringer	8,3 Mio.	
▪ Mitte	2,4 Mio.	
K 60 (Sechtemer Straße, Keldenicher Straße)		Süd/West - Nord/Ost durch die Gemeinde (mittleres Stadtgebiet)
▪ Süd	2,0 Mio.	
▪ Mitte	2,8 Mio.	

(Quelle: VEP-Entwurf für den Rhein-Erft-Kreis; Datenmaterial: DTV aus Zählung 2005) Hervorgehoben sind Straßen bzw. Straßenabschnitte, die eine Verkehrsbelastung von > 6 Mio. Kfz/a aufweisen und somit relevant sind für die erste Stufe des Lärmaktionsplanes

Es zeigt sich, dass lediglich zwei Hauptverkehrswege eine Verkehrsbelastung oberhalb des Schwellenwertes von 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr aufweisen. Dazu gehören die Autobahn A 555 und ihr Zubringer sowie ein sehr kurzer Teil der nördlichen L 300 bzw. Theodor-Heuss-Straße im Grenzbereich zu Köln-Godorf. Die anderen Hauptverkehrswege weisen eine Belastung unterhalb 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr auf, und wurden in den Lärmkarten des LANUV nicht weiter berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht, dass das Personennahverkehrsaufkommen sowie die Güterverkehre auf der Stadtbahntrasse zwischen Köln und Bonn unterhalb des Schwellenwertes von 60.000 Zügen pro Jahr liegen. Die Trasse blieb daher in der Lärmkartierung unberücksichtigt.

Tab. 2: Haupt-Schienenverkehr

Name	Zügel/a	Lage im Stadtgebiet
Stadtbahnlinie 16 (Köln ï Bonn ï Bad-Godesberg)	40.200	Nord-Süd durch die Gemeinde
Güterverkehre/ Betriebsfahrten HGK	17.500	Nord-Süd durch die Gemeinde

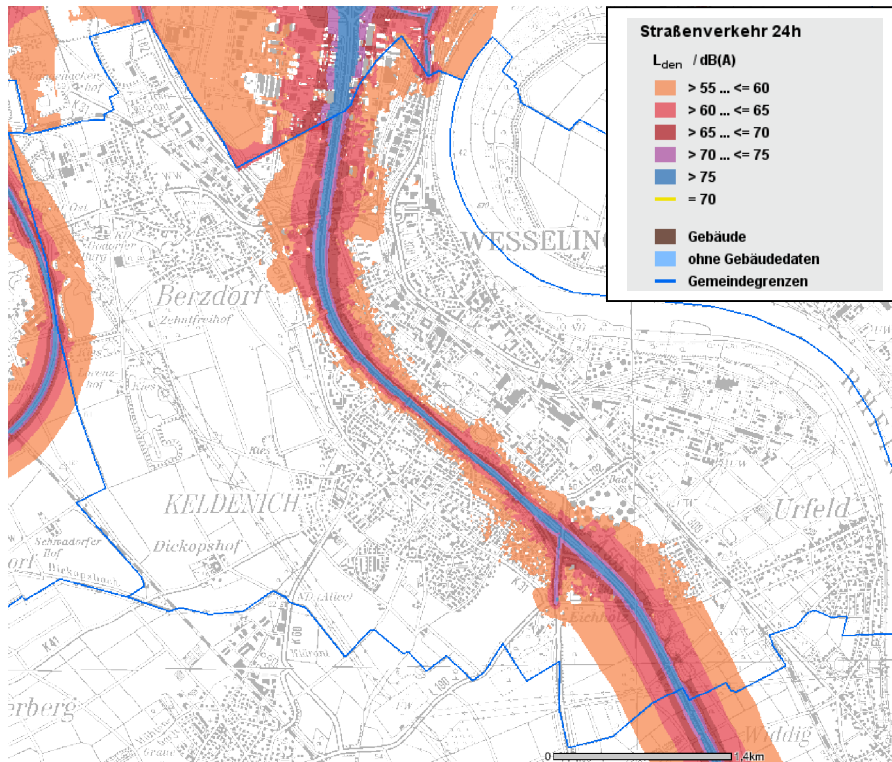
2.2 Lärmkarten

Die folgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse der Lärmkartierung des LANUV für Hauptverkehrsstraßen und des Eisenbahnbundesamtes für Hauptschienenwege für die Gesamtstadt. Es werden sowohl die Belastungen bei Tag (L_{den}) als auch bei Nacht (L_{night}) abgebildet.

$\bar{A}_{DEN}$ ist der über alle 24-stündigen Tage des Jahres mit Gewichtungsfaktoren von 5 dB(A) für die vierstündige Abendzeit (18- 22 Uhr) und 10 dB(A) für die achtstündige Nachtzeit (22 ï 6 Uhr) gemittelte Schalldruckpegel. Mit diesen Gewichtungsfaktoren trägt man der erhöhten Lästigkeit des Lärms in diesen Zeiten Rechnung. Der L_{DEN} stellt einen Indikator für die Lärmbelastung dar. L_{Night} ist ein gemittelter

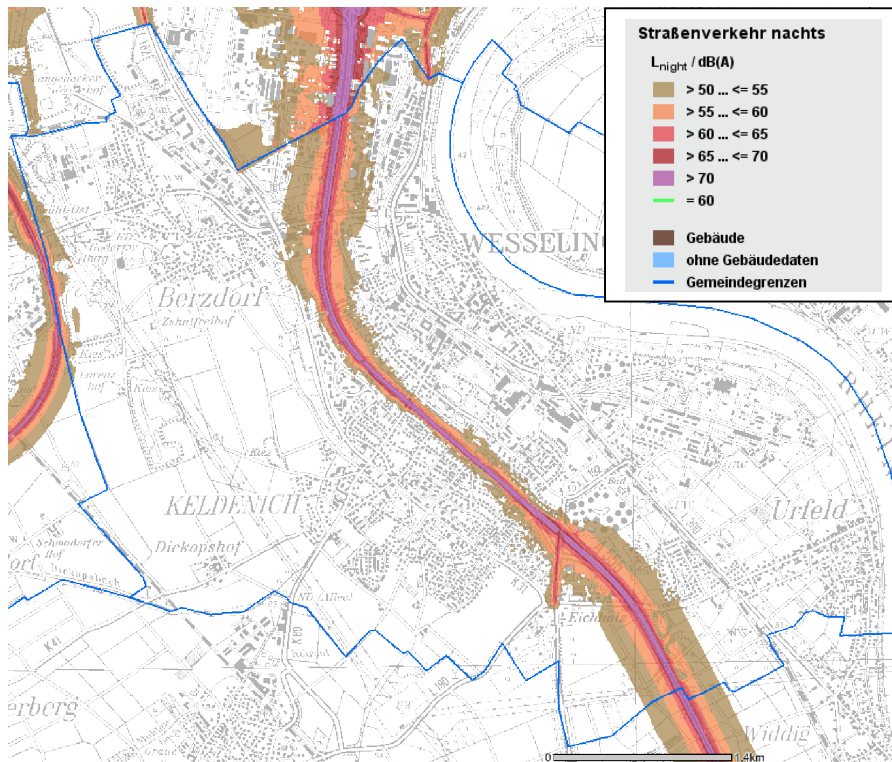
Schalldruckpegel über alle achttündigen Nachtzeiten (22 bis 6 Uhr) des Jahres, mit dessen Hilfe Aussagen über Schlafstörungen gemacht werden können. (www.umgebungs-laerm.nrw.de)

Abb. 1: Lärmkarte Belastung durch Hauptverkehrsstraßen tags



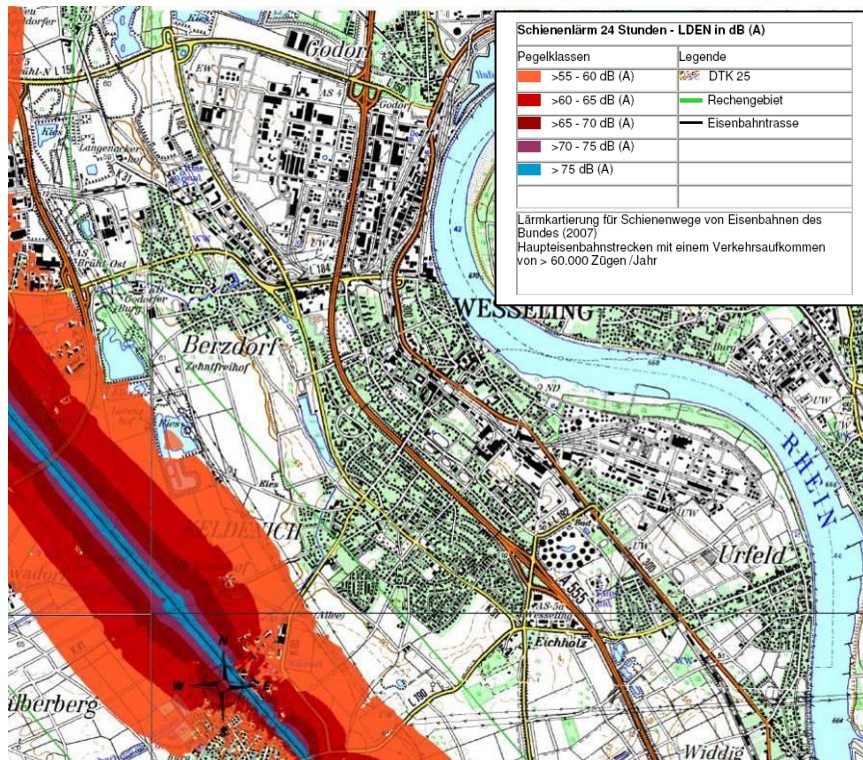
(Quelle: www.umgebungs-laerm.nrw.de)

Abb. 2: Lärmkarte Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nachts



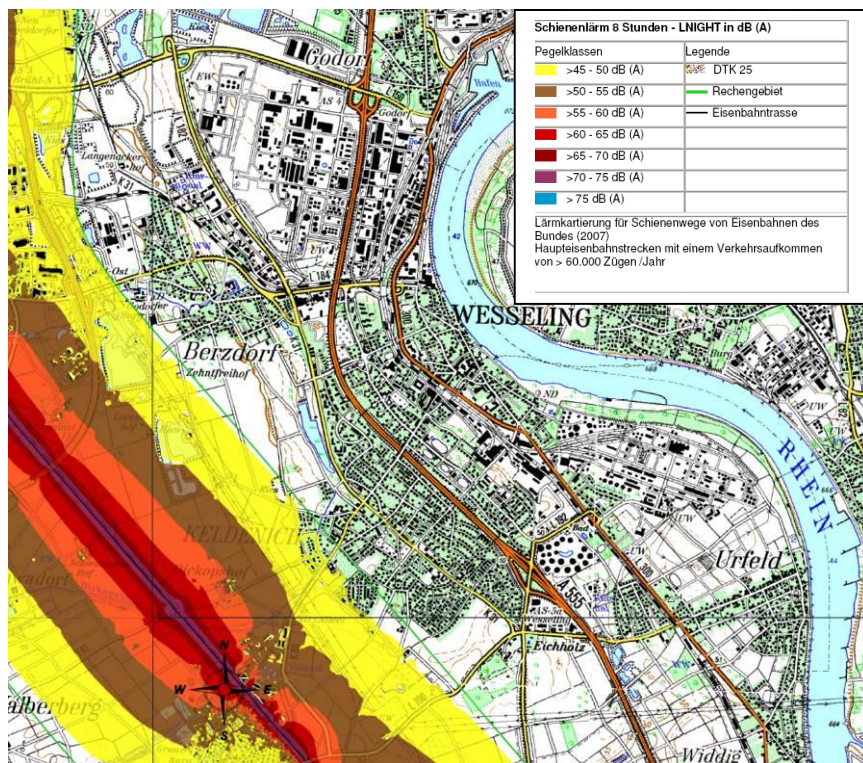
(Quelle: www.umgebungs-laerm.nrw.de)

Abb. 3: Lärmkarte Belastung durch Haupteisenbahnlinien tags



(Quelle: <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>)

Abb. 4: Lärmkarte Belastung durch Haupteisenbahnlinien nachts



(Quelle: <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>)

Aus Praktikabilitätsgründen erfolgte die Erstellung der Lärmkarten nicht auf der Grundlage von Einzelmessungen, sondern von Berechnungen. Da die Immissionswerte dadurch i.d.R. geringfügig höher ausfallen, als bei ortsgenauen Messungen, begünstigen die Ergebnisse der Lärmkartierung die Be-

troffenen. Berechnungsparameter bei der Ermittlung der Lärmbelastung waren u.a. die Verkehrsstärke und -zusammensetzung, die Fahrgeschwindigkeit, die Straßenoberfläche sowie die Ausbreitungsbedingungen, zu denen insbesondere der Abstand zur Straße/ Trasse, die Schallminderung durch Hindernisse und der Einfluss des Geländes zählen.

Im Anhang des Berichts finden sich die angeführten gesamtstädtischen Lärmkarten in einer höheren Auflösung, so dass objektspezifische Belastungen abgelesen werden können.

2.3 Belastungen durch den Umgebungslärm

Zur Veranschaulichung der Handlungserfordernisse, die sich aus den ermittelten Lärmimmissionen ergeben, sind vom LANUV und vom Eisenbahnbundesamt Erhebungen über die Betroffenheit der Einwohner im Einwirkungsbereich der Verkehrsanlagen durchgeführt worden.

2.3.1 Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr ausgeht, wurden rechnerisch folgende Betroffenheiten ermittelt.

Tab. 3.: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

L_{den}/dB(A)	> 55	> 65	> 75
Größe/km ²	4,76	1,20	0,39

(Quelle: www.lanuv.nrw.de)

Tab. 4: Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L_{den}/dB(A)	> 55	> 65	> 75
N Wohnungen	1473	63	0
N Schulgebäude	5	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

(Quelle: www.lanuv.nrw.de)

Tab. 5: Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L_{den}/dB(A)	> 55 .. Ĉ 60	> 60 .. Ĉ 65	> 65 .. Ĉ 70	> 70 .. Ĉ 75	> 75
N	2481	871	139	4	0

L_{night}/dB(A)	> 50 .. Ö 55	> 55 .. Ö 60	> 60 .. Ö 65	> 65 .. Ö 70	> 70
N	1348	327	7	0	0

(Quelle: www.lanuv.nrw.de)

2.3.2 Lärmeinwirkung durch Eisenbahnverkehr

Die folgenden zwei Tabellen geben Aufschluss über die Zahl der Menschen, die in Wesseling durch die Lärmemissionen von Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr belastet werden.

Tab. 6: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) i Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes (gerundet auf die nächste Zehnerstelle)

L_{den}		N_{night}	
Pegelbereich (dB)	Belastete Einwohner	Pegelbereich (dB)	Belastete Einwohner
-	-	45 < L _{night} = 50	200
-	-	50 < L _{night} = 55	20
55 < L _{den} = 60	10	55 < L _{night} = 60	10
60 < L _{den} = 65	20	60 < L _{night} = 65	0
65 < L _{den} = 70	10	65 < L _{night} = 70	0
70 < L _{den} = 75	0	L _{night} > 70	10
L _{den} > 75	10	-	-

(Quelle: <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>)

Tab. 7: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

L_{den}				
Pegelbereich (dB)	Belastete Flächen (km²)	Belastete Wohnungen	Belastete Schulen	Belastete Krankenhäuser
L _{den} > 55	2,1	10	0	0
L _{den} > 65	0,5	2	0	0
L _{den} > 75	0,1	1	0	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

(Quelle: <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>)

2.4 Kriterien für das Ergreifen von Maßnahmen

In Deutschland existieren zahlreiche Vorschriften, die die Lärmproblematik von Verkehrstrassen thematisieren. Von besonderer Bedeutung ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die 16. BImSchV enthält Immissionsgrenzwerte, die beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen der Eisen- oder Straßenbahnen einzuhalten sind (Tabelle 8).

Tab. 8: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Nutzung	Tag (dB)	Nacht (dB)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime	57	47
Reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

(Quelle: 16. BImSchV)

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind ausschließlich beim Neubau oder wesentlichen Änderungen von Straßen und Schienenwegen heranzuziehen, nicht aber zur Beurteilung der Lärmsituation im Bestand.

Lärmimmissionen an bestehenden Bundesfernstraßen werden durch die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) erfasst. Die Richtlinie enthält Immissionsgrenzwerte, bei deren Überschreitung die Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger Maßnahmen zur Lärmsanierung gewährt. Eine Verpflichtung zur Durchführung von Maßnahmen besteht jedoch nicht, da es sich um freiwillige Leistungen im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel handelt.

Analog zur Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes existiert in Deutschland die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes. Auch hier werden, sofern Mittel im Haushalt vorhanden sind, Lärmschutzmaßnahmen finanziert.

Für Wohnnutzungen, Krankenhäuser und Schulen liegen die Immissionswerte der Lärmsanierung für Eisenbahnen des Bundes einheitlich bei 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht.

Die angeführten Werte von 70 bzw. 60 dB(A) galten bis 2012 auch für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes 2010 jedoch hat eine Reduzierung der Grenzwerte um 3 dB(A) stattgefunden, so dass für Krankenhäuser, Schulen und in Wohngebieten fortan ein Lärmsanierungswert von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts gilt. Mit der Senkung der Werte ist das Ziel des Verkehrslärmschutzpaketes II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), eine Reduzierung der Lärmsanierungswerte bis zum Jahre 2011 vorzunehmen und somit eine Annäherung an die Grenzwerte beim Neubau von Straßen zu erreichen, somit vorzeitig umgesetzt worden. Eine Anpassung der VLärmSchR 97 als gesetzliche Grundlage der Lärmsanierungswerte ist beabsichtigt, aber bisher noch nicht erfolgt. Durch einen Erlass des BMVBS sind die Obersten Straßenbaubehörden der Länder jedoch im Sommer 2010 angewiesen worden, die aktualisierten Grenzwerte bei der Lärmsanierung bereits im Vorgriff auf die Änderung der VLärmSchR zu berücksichtigen. Tabelle 9 gibt Aufschluss über die geänderten Immissionswerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen.

Tab. 9: Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen

Nutzung	Bundesfernstraßen	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Kur-, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67	57
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

(Quelle: Erlass des BMVBS vom 25.06.2010, erhalten über Straßen.NRW in Gelsenkirchen)

Für nordrhein-westfälische Landesstraßen hat keine Senkung der Immissionswerte der Lärmsanierung stattgefunden, zudem werden die Grenzwerte nicht nach der Schutzwürdigkeit der betroffenen

Gebiete differenziert. Für sämtliche Baugebiete im Einwirkungsbereich von Landesstraßen gelten nach wie vor Lärmsanierungsgrenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Bei der angeführten Vielzahl von Vorschriften und Grenzwerten stellt sich die Frage, ab welcher Belastung im Rahmen der Lärmaktionsplanung konkrete Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung im Einwirkungsbereich von Verkehrskorridoren getroffen werden sollten. Damit die Kommunen primär jene Bereiche in Betracht ziehen, die am stärksten von Lärmimmissionen beeinträchtigt sind, hat das Umweltministerium des Landes NRW Auslösewerte festgelegt, bei deren Überschreitung dringlichster Handlungsbedarf für lärmindernde Maßnahmen anzunehmen ist (www.umgebungslaerm.nrw.de). Die sog. „Auslösewerte der Lärmaktionsplanung“ liegen bei 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts und sind in den Lärmkarten (siehe Anhang) gesondert kenntlich gemacht.

Nach Einschätzung des Umweltbundesamtes (UBA) besteht für Menschen, die derart hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, ein deutlich erhöhtes Risiko für Erkrankungen weshalb es empfiehlt, die Auslösekriterien für Wohngebiete deutlich geringer anzusetzen und in folgende zwei Dringlichkeitsstufen zu unterteilen:

1. Phase: $L_{den}/L_{night} > 65/55 \rightarrow 70/60$ dB(A)
2. Phase: $L_{den}/L_{night} > 60/50 \rightarrow 65/55$ dB(A).

Eine Einhaltung der Werte der 1. Phase kann nach Aussage des UBA eine gesundheitliche Gefährdung ausschließen. Werden die Werte der 2. Phase unterschritten, können erhebliche Lärmbelastigungen gemindert werden. (www.umweltbundesamt.de)

Die Stadt Wesseling hat sich dazu entschieden, auf Grundlage der angeführten Empfehlungen des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums und des Umweltbundesamtes drei Dringlichkeitsstufen für die Lärmaktionsplanung festzulegen, wobei zwischen kurzfristigem, mittelfristigem und langfristigem Handlungsbedarf unterschieden wird. Folgende Schwellenwerte werden angenommen:

Kurzfristiger Handlungsbedarf besteht für Wohngebiete oder lärmempfindliche Gebäude bei Überschreiten der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung von **70 dB(A)** tagsüber bzw. **60 dB(A)** nachts, also beim Bestehen eines deutlich erhöhten Risikos für Erkrankungen.

Mittelfristiger Handlungsbedarf liegt vor, wenn die Auslösekriterien des UBA der 1. Phase erreicht werden, also ab **65 dB(A)** tags und **55 dB(A)** nachts. Durch entsprechende Maßnahmen kann eine gesundheitliche Gefährdung ausgeschlossen werden.

Langfristiger Handlungsbedarf besteht bei Erreichen der Auslösekriterien der 2. vom UBA genannten Phase ab **60 dB(A)** tags und **50 dB(A)** nachts. Durch eine Unterschreitung der Werte können erhebliche Lärmbelastigungen gemindert werden.

2.5 Bewertung der Betroffenen

Die vorangegangenen Ausführungen machen deutlich, dass die Einwohner in Wesseling insbesondere den Schallemissionen der Autobahn A 555 und ihrem Zubringer ausgesetzt sind. So sind 871 Menschen tagsüber und 1348 Menschen nachts von Immissionen betroffen, die gemäß dem vorangegangenen Abschnitt zumindest auf lange Sicht ein Handlungserfordernis auslösen.

Für 327 bzw. 139 (tags/nachts) Bewohner werden durch den Straßenlärm Lärmwerte erreicht, die mittelfristig das Ergreifen lärmreduzierender Maßnahmen erforderlich machen.

Für kleine Teilbereiche des Stadtgebietes werden die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung gemäß des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums überschritten. In Wesseling sind tagsüber 4 und nachts 7 Menschen regelmäßig sehr hohen Lärmwerten ausgesetzt, woraus sich ein kurzfristiger Handlungsbedarf ergibt.

Krankenhäuser sind nicht von erheblichen Immissionen durch Straßenverkehrslärm betroffen. Hier besteht somit weder ein akutes noch ein langfristiges Handlungserfordernis. Für die in Tabelle 4 angeführten Schulgebäude ist die Immissionssituation hingegen nicht eindeutig bestimmbar. So sind 5 Schulgebäude Lärmwerten > 55 und ≈ 65 dB(A) tags ausgesetzt. Aufgrund der großen gebildeten Lärmklasse ist nicht klar, ob Schulgebäude Lärmpegeln von mehr als 60 d(B)A tagsüber ausgesetzt sind, was einen langfristigen Handlungsbedarf hervorrufen würde.

Gebäudescharfe Werte zu den Lärmimmissionen durch die A 555 können den Anlagen des Anhangs entnommen werden.

Die Zahl derer, die in Wesseling von Schienenlärm durch die Bahntrasse Köln – Koblenz betroffen sind, ist deutlich geringer als die Betroffenheit durch den Straßenverkehrslärm der Autobahn.

Ein langfristiger Handlungsbedarf ist für 20 Bewohner gegeben.

Mittelfristig sollten durch eine Lärminderungsplanung 10 Bewohner besser vor den Immissionen der Bahntrasse im Süd-Westen Wesselings geschützt werden.

10 Einwohner sind Lärmpegeln ausgesetzt, die mit Werten > 75 dB(A) tags und > 70 dB(A) nachts sogar die Kriterien für einen kurzfristigen Handlungsbedarf noch deutlich überschreiten.

Lärmbelastungen mit Handlungsbedarf bestehen hier ausschließlich für Gebäude im Außenbereich. Aufgrund der vergleichsweise großen Entfernung des Wesselinger Siedlungsbereiches zur Bahntrasse Köln – Koblenz sind *keine Wohngebiete* Immissionen ausgesetzt, die oberhalb der genannten Schwellenwerte von 60 dB(A) tags und 50 d(B)A nachts für langfristigen Handlungsbedarf liegen.

Eine Abbildung des am stärksten durch Schienenlärm der Bahntrasse Köln – Koblenz belasteten Bereichs ist dem Anhang dieses Berichts zu entnehmen.

2.6 Petitionen und erfolgte Maßnahmen zur Verringerung von Immissionen

Wie bereits angeführt, resultieren Lärmbelastungen in Wesseling überwiegend aus den Lärmemissionen der Autobahn A 555. In den letzten Jahren sind daher mehrere Petitionen von Wesselinger Bürgern beim Petitionsausschuss des Landtages eingereicht worden, die das Thema der Straßenverkehrsbelastung durch die Autobahn A 555 zum Gegenstand hatten. Veranlasst durch die Petitionen sind vom Landesbetrieb Straßenbau / Straßen.NRW Untersuchungen von Wohngebieten und Gebäuden durchgeführt worden, um die Betroffenheiten durch die Lärmimmissionen zu quantifizieren und ggf. erforderliche Lärminderungsmaßnahmen aufzuzeigen.

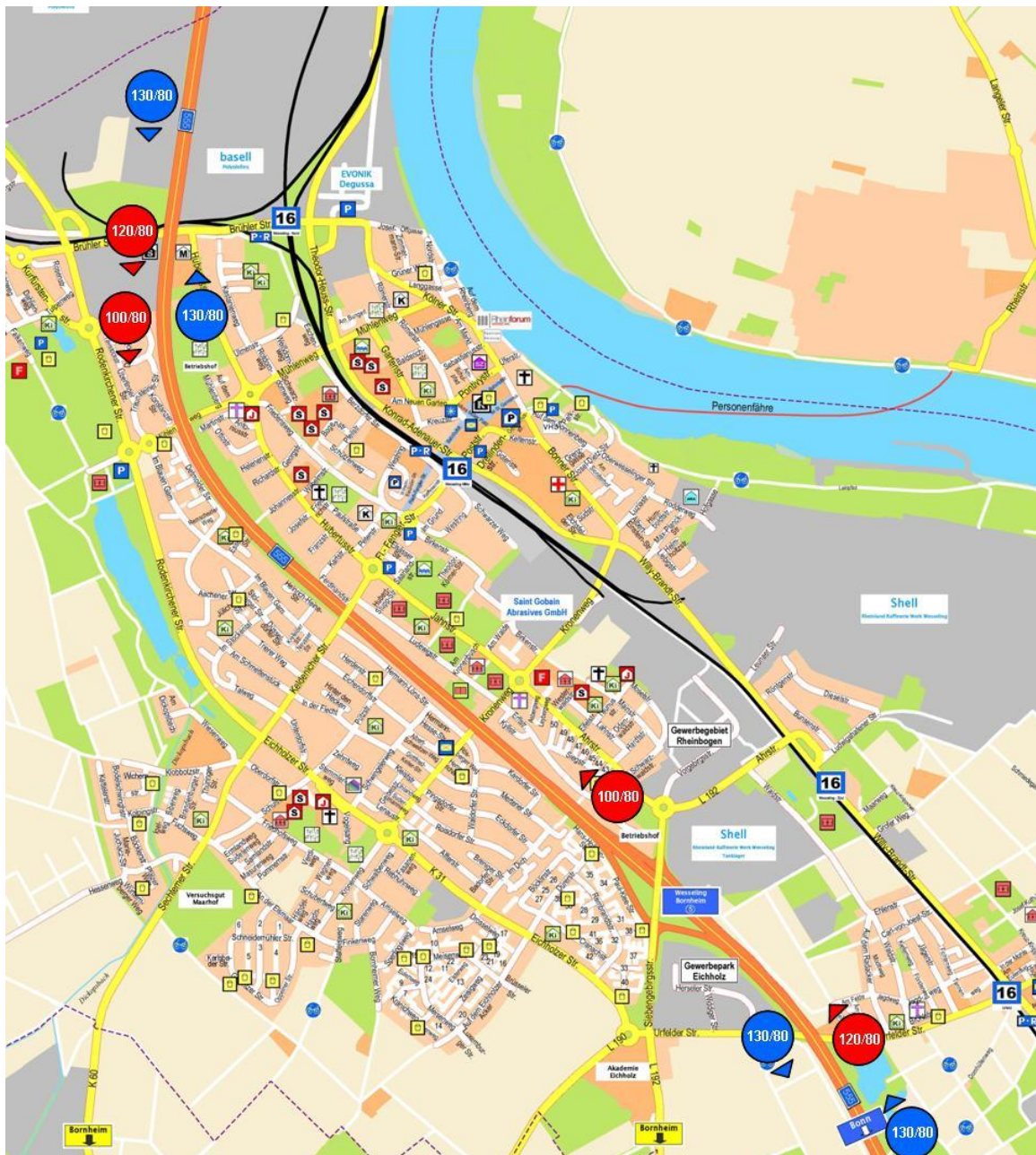
Für alle im folgenden beschriebenen Untersuchungen zur Autobahn A 555 gilt, dass diese auf Grundlage der bisherigen Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast

des Bundes (70/ 60 dB(A)) erstellt worden sind. Die Untersuchungen sind unabhängig von der Erstellung des Lärmaktionsplanes erarbeitet worden. Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung, wie in Kapitel 2.4 festgelegt, sind für den Landesbetrieb Straßenbau nicht maßgeblich.

2.6.1 Zulässige Geschwindigkeit und bestehender Schallschutz der Autobahn A 555

Als Ergebnis zweier Petitionen aus dem Jahre 2003 wurde 2005 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der A 555 zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung durch die Bezirksregierung Köln angeordnet.

Abb. 5: Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der A 555



(Eigene Darstellung)

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Autobahn ist seitdem für das Teilstück Anschlussstelle Wesseling bis etwa zur Höhe West-Devon-Straße in Fahrtrichtung Köln auf 100 km/h tagsüber und 80

km/h nachts begrenzt. In Fahrtrichtung Bonn reicht die Geschwindigkeitsbegrenzung 100/80 km/h von Höhe West-Devon-Straße bis zur Unterquerung der Autobahn durch die Urfelder Straße. Lkw dürfen auf beiden Teilstücken tags wie nachts maximal 80 km/h schnell fahren. Abbildung 5 gibt Aufschluss über die bestehenden Geschwindigkeitsregelungen auf der A 555.

In jenem Abschnitt der Autobahn, der beidseits dicht von Wohnbebauung umgeben ist (Höhe West-Devon-Straße bis Anschlussstelle Wesseling), sind Schallschutzanlagen wie Erdwälle, Schallschutzwände oder eine Kombination aus beiden vorhanden. Die Anlagenhöhen belaufen sich auf 2 bis 6 m, vorherrschend sind Höhen zwischen 4 und 5 m. Stellenweise weist das Schallschutzsystem entlang der A 555 in Wesseling Schwachpunkte auf, die sich in erster Linie auf das **Brückenbauwerk Flach-Fengler-Straße** und die **Autobahnunterführung Mühlenweg** konzentrieren. Auch diese Lücken im Schallschutzsystem der Autobahn waren Gegenstand der Petitionen aus dem Jahre 2003.

2.6.2 **Brückenbauwerk Flach-Fengler-Straße und Autobahnunterquerung Mühlenweg**

Die Brücke über die Autobahn im Bereich der **Flach-Fengler-Straße** verfügt über keine Lärmschutzanlagen, so dass der Schall der Autobahn über das Brückenbauwerk in die angrenzenden Wohnnutzungen eindringen kann. Dass die Autobahn in dem genannten Teilstück in Tieflage verläuft, reduziert die Schallausbreitung jedoch.

Weiter nördlich im Stadtgebiet wird die A 555 in Hochlage geführt und überquert den **Mühlenweg**. Während in diesem Bereich auf der westlichen Seite der Autobahn eine ausreichend hohe Lärmschutzanlage von 5 bis 6 m Höhe vorhanden ist, wird der Bereich östlich der Trasse lediglich durch einen ca. 2 m hohen Lärmschutzwall geschützt. Dieser Wall verläuft auf einer Länge von jeweils etwa 400 m vom Brückenbauwerk Mühlenweg Richtung Norden und Süden. Im Bereich des Brückenbauwerkes selbst ist auf der nördlichen Seite kein Lärmschutz vorhanden.

Aus Anlass der Petitionen wurde für den Bereich des Überführungsbauwerks **Flach-Fengler-Straße** durch den Landesbetrieb Straßenbau eine lärmtechnische Untersuchung mit dem Ergebnis durchgeführt, dass für die nächstgelegene Wohnbebauung Flach-Fengler-Straße, Hermann-Löns-Straße sowie Keldenicher Straße im 1. und 2. Obergeschoss Pegelüberschreitungen oberhalb der (bis 2010 gültigen) maßgebenden Lärmsanierungsgrenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts auftreten. Wird rechnerisch die Anlage einer 2,50 m hohen Lärmschutzwand beidseitig der Brücke angenommen, können Pegelminderungen von 1-3 dB(A) erreicht werden. Nach Aussage des Baulastträgers Straßen.NRW sind Pegeländerungen für das menschliche Gehör erst ab 3 dB(A) wahrnehmbar, weshalb die Effekte einer Lärmschutzwand auf der Brücke als marginal einzustufen seien. Der finanzielle Aufwand zur Errichtung eines entsprechenden 2,50 m hohen Lärmschutzes aus transparentem Acrylglas belief sich auf ca. 250.000 Euro. Aus Sicht des Baulastträgers Straßen.NRW stünden die Baukosten damit außer Verhältnis zur erreichbaren Lärmschutzverbesserung. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass die beiden am stärksten betroffenen Wohngebäude an der Flach-Fengler-Straße sowie an der Keldenicher Straße an der der Autobahn direkt zugewandten Seite über keine Fenster verfügten. Abgesehen davon seien für den Großteil der betroffenen Fassaden bereits passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) unter Bezuschussung durch den Bund bzw. Straßen.NRW durchgeführt worden.

Auch für den oben genannten Bereich am **Mühlenweg** ist aus Anlass der Petition eine lärmtechnische Untersuchung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW durchgeführt worden. Gegenstand der Untersuchung waren die am stärksten betroffenen Wohngebäude der Straßen Auf dem Mühlenberg, Martinstraße, Mühlenweg und Ottostraße. Im Ergebnis wurden punktuelle Überschreitungen der (bis 2010 gültigen) nächtlichen Immissionswerte der Lärmsanierung an Gebäuden der Martinstraße festgestellt. Durch die Simulation einer 2 m hohen Lärmschutzwand auf der östlichen Brückenkappe konnten Pegelminderungen an den betroffenen Häusern um 0,1 ÷ 0,8 dB(A) erreicht werden, die nach Angaben des Landesbetriebs Straßenbau wiederum deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs lägen. Die Wahl einer größeren Wandhöhe würde keine weiteren Verbesserungen des Gesamtpegels bewirken. Die Baukosten für die Errichtung einer 2 m hohen Leichtmetall-Lärmschutzwand einschließlich einer seitlichen Erdwalleinbindung würden nach überschlägiger Kostenschätzung bei ca. 35.000 Euro liegen.

In den von der Pegelüberschreitung betroffenen Wohngebäuden an der Martinstraße wurden nach Aussage von Straßen.NRW bereits im Jahr 1995 passive Lärmschutzmaßnahmen mit 75%-iger Bezuschussung durch den Straßenbaulastträger durchgeführt. Die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für eine weitere Verbesserung der Lärmsituation zu Lasten der Bundesfernstraßenverwaltung lägen daher nicht vor.

2.6.3 Keldenich, Malerviertel und westliches Urfeld

Im Juni 2007 ist erneut eine Petition mit Bezug auf Verkehrsimmissionen durch die A 555 beim zuständigen Ausschuss des nordrhein-westfälischen Landtages eingegangen. Räumlich konzentrierte sich die Petition auf ausgewählte Bereiche der Gemarkungen **Keldenich und Urfeld** sowie auf die Lärmsituation im sogenannten **Malerviertel** südwestlich der Autobahn. Veranlasst durch die Petition wurde durch Straßen.NRW, Niederlassung Vile-Eifel in Euskirchen, eine Studie in Auftrag gegeben (erstellt durch IBK Schallschutz, Herzogenrath, 2008: A 555/ L 192/ L 190 im Bereich Wesseling - Kurzfassung). Diese sollte die Belastungen der angrenzenden schützenswerten Bebauung durch die A 555, die Landesstraßen L 190 und L 192 sowie den Einfluss möglicher Lärminderungsmaßnahmen analysieren. Anhand von Einzelpunktberechnungen wurden repräsentative Gebäude für die Straßen Am Felde (Urfeld), Auf dem Radacker (Urfeld), Auf dem Eichholzer Acker (Keldenich), Eichendorffstraße (Keldenich), Starenweg (Keldenich), Wilhelm-Busch-Straße (Keldenich), Hans-Holbein-Straße (Wesseling), Im Blauen Garn (Wesseling) und Paul-Klee-Straße (Wesseling) untersucht. Eine Überschreitung der (bis 2010 gültigen) Grenzwerte der Lärmsanierung ergab sich aus den Emissionen der A 555 sowie ihrer Anschlussstelle lediglich für eines der betrachteten Gebäude. Es handelt sich hierbei um ein Gebäude an der Hans-Holbein-Straße. Die Überschreitung des Sanierungswertes wurde im 3. Geschoss der zur Autobahn ausgerichteten Fassade festgestellt und belief sich auf 0,5 dB(A).

Auch die Untersuchung der L 192 ist für die hier vorliegende erste Stufe der Lärmaktionsplanung von Relevanz, da sie in Teilbereichen (BAB-Zubringer Siebengebirgsstraße) ein Verkehrsaufkommen von > 6 Mio. Kfz/Jahr aufweist. Es konnte ermittelt werden, dass durch die Immissionen der Landesstraße keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung auftreten.

Die Landesstraße L 190 ist für die erste Stufe des Wesseling Lärmaktionsplanes nicht von Bedeutung, da sie ein Verkehrsaufkommen von < 6 Mio. Kfz/Jahr aufweist. Der Vollständigkeit halber sei hier dennoch erwähnt, dass auch aus dieser Landesstraße keine Immissionen hervorgehen, die zu einer Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung für Landesstraßen von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht führen.

Die Studie kommt weiter zu dem Ergebnis, dass durch eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Streckenabschnitt Fahrtrichtung Köln zwischen der Unterführung Urfelder Straße und der Anschlussstelle Wesseling von derzeit 120 km/h auf 100 km/h am Tag und von 120 km/h auf 80 km/h in der Nacht rechnerisch eine Minderung der Autobahngeräusche in der Malersiedlung von $\Delta 0,4$ dB(A) tagsüber und $\Delta 0,6$ dB(A) nachts erreicht werden könnte (Anm.: in Richtung Bonn besteht für das Teilstück bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100/80 km/h). Diese Änderung läge zwar unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle, könne aber eine Einhaltung der (bis 2010 gültigen) Grenzwerte der Lärmsanierung in der Malersiedlung sicherstellen.

Anstelle einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung zwischen der Urfelder Straße und der Anschlussstelle Wesseling ist vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW im Jahre 2008 ein sogenannter Minus-2-Belag (Splittmastixasphalt) auf dem entsprechenden Streckenabschnitt in Fahrtrichtung Köln eingebaut worden. Durch einen Minus-2-Belag könne eine Reduzierung der Immissionen in den angrenzenden Bereichen von bis zu 2 dB(A) erreicht werden. Im Gegensatz zu sog. „Flüsterasphalt“ der eine Reduzierung um bis zu 5 dB(A) bewirken könne, sei ein Minus-2-Belag langlebiger und widerstandsfähiger gegenüber Verstopfungen der Asphaltporen.

Da im vorliegenden Fall nur die Erneuerung in *einer* Fahrtrichtung stattgefunden hat, werden die Verbesserungen für die betroffenen Wohnnutzungen in der Malersiedlung auf ca. 0,5 dB(A) geschätzt. Auch die Überlagerung mit den Emissionen des noch unsanierten Teilstücks nördlich der Wesseling Anschlussstelle begrenzen den Wirkungsgrad der Maßnahme. Insgesamt kommt die von Straßen.NRW beauftragte Studie jedoch zu dem Ergebnis, dass die Erneuerung des Straßenbelags für das besagte Teilstück in seiner Wirkung der oben beschriebenen Option der Geschwindigkeitsreduzierung rechnerisch mindestens gleichkäme, so dass von einer Einhaltung der (bis 2010 gültigen) Grenzwerte für die Lärmsanierung in der Malersiedlung ausgegangen werden könne.

2.6.4 Weitere realisierte Maßnahmen im Wesseling Stadtgebiet

Neben den genannten Maßnahmen und Untersuchungen an der Autobahn A 555 sind in Wesseling Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet durchgeführt worden, um eine Reduzierung von Verkehrslärm zu erreichen. Dabei handelt es sich um:

- konsequenten Umbau von stark belasteten Kreuzungsbereichen mit Lichtsignalanlagen zu Kreisverkehrsplätzen (insgesamt 15 im Stadtgebiet)
- Einrichtung von Tempo-30-Zonen in Verbindung mit:
 - Rückbau/ Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (u.a. an der Römer- und Frankenstraße)
 - Aufpflasterungen (u.a. Westring Einmündung Wilhelm-Rieländer-Straße)
 - „Berliner Kissen“ (u.a. Im blauen Garn, Auf dem Eichholzer Acker)
- Vermeidung von Einbahnstraßen in Wohngebieten (um unnötige Umwege auszuschließen)

- Bedarfsgerechte Ampelsteuerung
- Einsatz von 6 elektronischen Anzeigetafeln zum Überprüfen der gefahrenen Geschwindigkeit (Standorte wechseln wöchentlich)
- Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen durch die Kreispolizeibehörde
- Park-&-Ride-Anlagen an den Haltepunkten Wesseling-Nord, Wesseling und Urfeld der Stadtbahnlinie 16
- Mitfahrparkplatz an der Autobahnauffahrt Wesseling (Siebengebirgsstraße)

Weitere Berücksichtigung findet der Schutz vor Straßenlärm und auch vor Schienenlärm durch die strikte Anwendung der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, welche Orientierungswerte für die Bauleitplanung enthält. Bestehen bei Neuplanungen Unklarheiten bezüglich einer möglichen Belastung durch Lärmimmissionen, zieht die Stadt grundsätzlich einen unabhängigen Gutachter zu Rate, um die Einwirkungen auf das geplante Vorhaben auf Grundlage einer schalltechnischen Untersuchung sicher abschätzen, und falls notwendig, geeignete Schallschutzvorsorge treffen zu können.

Bauliche Maßnahmen zur Verringerung der Lärmimmissionen durch die DB-Bahnlinie Köln – Koblenz bestehen nicht.

2.7 Handlungsbedarf und mögliche Maßnahmen zur Lärminderung

Im Folgenden werden die Handlungserfordernisse zu einer weiteren Reduzierung der verkehrsinduzierten Lärmimmissionen angeführt. Analog zu den vorgestellten Dringlichkeiten wird zwischen kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Handlungsbedarfen unterschieden.

2.7.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf und vorgeschlagene Maßnahmen

Kurzfristiger Handlungsbedarf besteht bei einer Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Diese liegen bei reinen oder allgemeinen Wohngebieten, wie in Kapitel 2.4 erläutert, bei 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts.

Straßenverkehr

Aus den vorangegangenen Ausführungen zu Kapitel 2.6 ist hervorgegangen, dass in einigen, durch die Emissionen der A 555 besonders stark betroffenen Bereichen, Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung festgestellt werden konnten. Wie den im Anhang enthaltenen Lärmkarten sowie den Ergebnissen der Petitionsuntersuchungen entnommen werden kann, treten die Überschreitungen im mittleren Stadtgebiet beidseits der Autobahn auf. Betroffene Straßenzüge sind von Nord nach Süd:

- Martinstraße (gem. Lärmkarte + Untersuchung)
- Detmolder Straße (gem. Lärmkarte)
- Flach-Fengler-Straße (gem. Lärmkarte + Untersuchung)
- Ludewigstraße (gem. Lärmkarte)
- Kronenweg (gem. Lärmkarte)
- Kardorfer Straße (gem. Lärmkarte)
- Paul-Klee-Straße (gem. Lärmkarte)

Zu berücksichtigen ist, dass Überschreitungen i.d.R. nur bei Einzelgebäuden auftreten. Abweichungen zwischen den Ergebnissen der Lärmkarten und der durch die Petitionen veranlassten Untersuchungen können durch verschiedene Ausgangsdaten zur Verkehrsbelastung der Autobahn sowie durch Unterschiede in den Ermittlungsverfahren der Lärmbelastungen verursacht sein.

Als mögliche Maßnahmen zur Verringerung der Lärmproblematik in den angeführten Bereichen kommen grundsätzlich in Frage:

1. eine Optimierung des Schallschutzsystems entlang der A 555, und somit eine Verbesserung des aktiven Schallschutzes am Emissionsort,
2. passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) an betroffenen Immissionsorten/ Gebäuden,
3. weitere Geschwindigkeitsreduzierungen,
4. der Einbau von schallreduzierendem Fahrbahnbelag.

Verantwortlich für das Ergreifen von Maßnahmen bei Überschreiten der Immissionswerte der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen ist Straßen.NRW als Baulastträger. Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Die formalen Vorgaben zur Lärmsanierung ergeben sich aus den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990" (RLS-90).¹ (www.strassen.nrw.de)

1. Optimierung des Schallschutzsystems entlang der A 555

Veranlasst durch die Petitionen Wesseling Bürger sind vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW Lösungen zur Verbesserung des Schallschutzes der Autobahn im Bereich des Mühlenwegs (2 m hohe Lärmschutzwand nebst Übergang zum bestehenden Erdwall auf der östlichen Brückenkappe) und der Flach-Fengler-Straße (2,50 m hohe transparente Akrylglaswand beidseits der Brücke) unterbreitet und simuliert worden (s. Kap. 2.6.2).

Um eine aktuelle Beurteilungsgrundlage zu erhalten, ob Optimierungsmaßnahmen am Schallschutzsystem entlang der A 555 vorgenommen werden sollten, bittet die Stadt Wesseling den Straßenbaulastträger um eine Überprüfung der im Jahre 2005 durchgeführten Berechnungen für die Querungsbauwerke Mühlenweg und Flach-Fengler-Straße. Als Grundlage für die Überprüfung sollten die aktuellen Daten der Verkehrszählung für das Jahr 2010 (ÄSVZ 2010²) herangezogen werden.

2. Passive Schallschutzmaßnahmen

Der Bund fördert passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, die Immissionen von Bundesfernstraßen oberhalb der im Jahre 2010 reduzierten Sanierungsgrenzwerte von 67/57 dB(A) ausgesetzt sind. Zuwendungsberechtigt sind Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Maßnahmen von Mietern oder Pächtern werden nicht gefördert. Unter passiven Lärmschutzmaßnahmen sind alle Maßnahmen am Immissionsort zu verstehen, die bauliche Verbesserungen an den Umfassungsbauteilen eines Gebäudes bewirken. Hierzu zählen

klassischerweise z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftungssystemen. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz werden bis zu 75% durch den Straßenbaulastträger erstattet.

Die Stadt Wesseling empfiehlt betroffenen Eigentümern/Erbbauberechtigten, soweit nicht bereits erfolgt, durch formlosen Antrag eine Überprüfung der Lärmsituation für betroffene Gebäude vornehmen zu lassen. Ansprechpartner ist die Regionalniederlassung Ville-Eifel von Straßen.NRW, Jülicher Ring 101-103, 53879 Euskirchen.

(www.umgebungs-laerm.nrw.de/Foerderprogramme/Programme/Laermschutz_an_bestehenden_Strassen/index.php)

3. Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen

Wie Abbildung 5 veranschaulicht, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den am stärksten von Lärmimmissionen betroffenen stadtzentralen Autobahnabschnitt für Pkw 100 km/h tagsüber und 80 km/h nachts. Eine weitere Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für Pkw liefe dem Grundanliegen einer Autobahn, den Verkehr mit geringen Widerständen zügig abzuwickeln, entgegen. Auch für den Lkw-Verkehr, der maßgeblicher Verursacher der Lärmbelastungen ist, erscheint eine Geschwindigkeitsreduzierung von 80 km/h auf z.B. 60 km/h nicht vertretbar.

Anders zu beurteilen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung für das Teilstück Urfelder Straße bis zur Anschlussstelle Wesseling in Fahrtrichtung Köln. Wie Untersuchungen des Landesbetriebs Straßenbau belegen (s. Kap. 2.6.3), ist eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung von derzeit 120 km/h auf 100 km/h tagsüber und von 100 km/h auf 80 km/h nachts möglich. Die Stadt Wesseling möchte mit ihren Empfehlungen für weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der A 555 jedoch noch einen Schritt weiter gehen.

So hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz der Stadt Wesseling in seiner Sitzung vom 30.03.2011 beschlossen, gegenüber der Bezirksregierung Köln als zuständige Straßenverkehrsbehörde eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn A 555 auf 100 km/h tagsüber und 80 km/h nachts im Norden bis zur Stadtgrenze und im Süden von der Anschlussstelle Wesseling bis einen Kilometer über die Urfelder Straße hinaus anzuregen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung soll für beide Fahrtrichtungen gelten.

4. Einbau von schallreduzierendem Fahrbahnbelag

Schalldämmender Minus-2-Belag wurde bisher lediglich südlich der Anschlussstelle Wesseling eingebaut. Nach Aussage von Straßen.NRW befindet sich der Bestandsbelag des zentralen Innenstadtabschnitts (Höhe West-Devon-Straße bis Anschlussstelle Wesseling) noch in einem guten Zustand. Zwar sei vorgesehen, bei Sanierungsbedürftigkeit der Fahrbahnoberfläche auch hier einen schallreduzierenden Minus-2-Belag einzusetzen, der Zeitpunkt der Maßnahme sei aber aus oben genanntem Grund noch nicht absehbar.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz der Stadt Wesseling hat in seiner Sitzung vom 30.03.2011 beschlossen, gegenüber dem Straßenbaulastträger anzuregen, auf den noch unsanierten Teilstücken Anschlussstelle Wesseling i Urfelder Straße (Fahrtrichtung Bonn) und für den zentralen Innenstadtabschnitt (beide Richtungen) anstelle von Minus-2-

Belag einen dem Stand der Technik und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit genügenden Flüsterasphalt einzubauen. Da für 7 Menschen ein erhöhtes Risiko für Erkrankungen durch die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung und somit ein kurzfristiger Handlungsbedarf besteht (s. Kap. 2.4), sollte die Fahrbahnerneuerung schnellstmöglich durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW vorgenommen werden.

Eisenbahnverkehr

Analog zur Zuständigkeit von Straßen.NRW bei der Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung an Straßen des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt verantwortlich für die Lärmsanierung an Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes (s. Kap. 2.4). Der Bund gewährt bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte nach pflichtgemäßem Ermessen Zuwendungen, auf die jedoch kein Rechtsanspruch besteht (§ 1 der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes).

In Wesseling sind, wie bereits an anderer Stelle beschrieben, 10 Personen sehr hohen Lärmbelastungen durch die Eisenbahntrasse Köln-Koblenz ausgesetzt, was einen kurzfristigen Handlungsbedarf auslöst.

Zur Verbesserung der Lärmsituation empfiehlt die Stadt Wesseling betroffenen Bewohnern, Kontakt zum Eisenbahnbundesamt aufzunehmen und eine Überprüfung der Lärmsituation zu beantragen. Voraussetzung für die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen ist die Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Erstattungsberechtigt sind gemäß der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes die Eigentümer von betroffenen Grundstücken. Neben aktiven Schallschutzmaßnahmen wie Wällen und Wänden können betroffene Bürger eine Kostenbeteiligung für passive Schallschutzmaßnahmen beantragen. Auch hier ist die Gewährung einer Kostenerstattung an die Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm geknüpft. Förderfähig sind passive Lärmschutzmaßnahmen, die bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume bewirken. Umfassungsbauteile sind z.B. Fenster, Türen, Rolladenkästen, Lüftungsanlagen, Wände und Dächer. (http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_07032005_EW151486026BM00.htm#ivz1)

2.7.2 Mittelfristiger und langfristiger Handlungsbedarf

Wie in den vorangegangenen Abschnitten erläutert, werden die bestehenden verkehrsinduzierten Lärmbelastungen in Wesseling im Wesentlichen durch die Autobahn 555 und zu einem untergeordneten Teil durch die Bahntrasse Köln – Koblenz verursacht.

Die Verantwortung für den Bau und die Unterhaltung der Verkehrsanlagen liegen bei dem jeweiligen Baulastträger, Straßen.NRW und dem Eisenbahnbundesamt sowie bei der Bezirksregierung Köln als zuständige Behörde bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, wie der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesfernstraßen.

Die Realisierung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie weiterer Geschwindigkeitsbegrenzungen oder der Einsatz grobporigen, lärmabsorbierenden Straßenbelags, für die in Teilbereichen gemäß den vorangegangenen Ausführungen ein *kurzfristiger* Handlungsbedarf besteht, würde gleichzeitig zu einer Reduzierung von Belastungen derjenigen beitragen, die von Pegelbereichen *unterhalb* der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung beeinträchtigt werden.

Gleiches gilt für die Lärmemissionen der Bahntrasse Köln-Koblenz. Auch hier würden aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung den Anwohnern zu Gute kommen, die Pegelbereichen von > 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (mittelfristiges Handlungserfordernis) bzw. > 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts (langfristiges Handlungserfordernis) ausgesetzt sind.

2.7.3 Vorbeugende Maßnahmen

Die Lärmaktionsplanung sieht vor, nicht nur Maßnahmen zur Verringerung bestehender Belastungen aufzuzeigen und zu verwirklichen, sondern eine stringente Lärmvorsorge zu betreiben, um der Entstehung neuer Lärmkonflikte entgegenzuwirken.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, wird zukünftig die Praxis der lärmtechnischen Untersuchungen in Vorbereitung der Bauleitplanung beibehalten. Nur so kann gewährleistet werden, dass die heranzuziehenden Orientierungswerte der DIN 18005 (s. Kap. 2.6.4) eingehalten werden und im gesamten Stadtgebiet keine neuen Immissionskonflikte entstehen.

2.8 Stellungnahmen der betroffenen Behörden zum Entwurf des Wesseling Lärmaktionsplanes

Die Entwurfsfassung des Lärmaktionsplanes (Stand Oktober 2010) ist dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger der Autobahn A 555 sowie dem Eisenbahnbundesamt zur Stellungnahme vorgelegt worden. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Regionalniederlassung Vile-Eifel und Autobahnniederlassung Krefeld) sichert in seiner Stellungnahme vom 31.01.2011 eine Überprüfung der Immissionssituation entlang der A 555 in Wesseling zu. Der Bereich A 555, Wesseling sei zu diesem Zwecke in die Liste der nach den Kriterien der Lärmsanierung mittelfristig zu überprüfenden Gebiete aufgenommen worden. Ob und welche Maßnahmen zum Tragen kommen könnten, könne jedoch erst nach Abschluss der Überprüfung festgelegt werden. Außer Frage stehe nach Auskunft des Landesbetriebs Straßenbau der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags auf der A 555 im Zuge der nächsten Deckensanierungsmaßnahmen.

Vom Eisenbahnbundesamt gab es keine Äußerungen zum vorgelegten Entwurf.

Hinsichtlich möglicher straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn verweist die Bezirksregierung Köln als zuständige Straßenverkehrsbehörde mit ihrer Stellungnahme vom 09.03.2011 auf die Notwendigkeit detaillierter Einzelfallermittlungen zur Lärmsituation, die beim Landesbetrieb Straßenbau NRW beantragt werden könnten. Ohne derartige Betroffenheitsberechnungen könne über eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsreduzierung nicht entschieden werden.

2.9 Weitere Aussagen des Straßenbaulastträgers Landesbetrieb Straßenbau seit der offiziellen Stellungnahme vom 31.01.2011 und hieraus abzuleitende Maßnahmen

Ergänzend zu dem in Kapitel 2.6.3. beschriebenen Sachstand sind seit dem Einbau von Minus-2-Belag auf dem Autobahnteilstück südlich der Anschlussstelle Wesseling in Fahrtrichtung Köln weitere Fahrbahnbelagserneuerungen durchgeführt worden. Hierbei handelt es sich um die Erneuerung eines Teilabschnitts in Gegenrichtung südlich der Anschlussstelle Wesseling im Jahre 2010. Zum Einsatz kam sog. „Dünnschichtbelag im Kalteinbau“ (DSK) - ein Belag, der wie der 2008 verwendete Splittmastixasphalt eine lärmindernde Wirkung um 2 dB(A) erreicht. Die Stadt Wesseling hatte von der Durchführung der Arbeiten keine Kenntnis.

Auf das Wesseling Stadtgebiet bezogen weist die A 555 nach Angaben von Straßen.NRW zum gegenwärtigen Zeitpunkt somit folgende Belagsarten auf (Betr.-km 0 = Verteilerkreis Köln; Betr.-km 10,2 = Kreuzungsbereich Anschlussstelle Wesseling):

Fahrtrichtung Köln

Nördliche Stadtgrenze bis Betr.-km 10,000: Gussasphalt, 0 dB(A) Lärminderung

Betr.-Km 10,000 bis 13,655: alle Fahrstreifen Splittmastixasphalt, 2 dB(A) Lärminderung, Einbau 2008

Fahrtrichtung Bonn

1. Fahrstreifen (Lkw-Spur)

Betr.-km 10,300 bis 11,000: vorh. Splittmastixasphalt, 2 dB(A) Lärminderung

Betr.-km 11,000 bis 12,270: DSK, 2 dB(A) Lärminderung, Einbau 2010

Betr.-km 12,270 bis 15,000: DSK, 2 dB(A) Lärminderung, Einbau 2006

2. Fahrstreifen

Betr.-km 10,300 bis 11,000: vorh. Splittmastixasphalt, 2 dB(A) Lärminderung

Betr.-km 11,000 bis 11,575: DSK, 2 dB(A) Lärminderung, Einbau 2010

Betr.-km 11,575 bis 13,300: DSK, 2 dB(A) Lärminderung, Einbau 2006

3. Fahrstreifen

Betr.-km 10,300 bis 11,000: vorh. Splittmastixasphalt, 2 dB(A) Lärminderung

Betr.-km 11,000 bis 13,350: DSK, 2 dB(A) Lärminderung, Einbau 2010

(Information: Herr Weber, Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahnniederlassung Krefeld; Mail und Telefonat vom 11.08.2011)

Auf telefonische Nachfrage bezüglich der durch den Straßenbaulastträger mit Stellungnahme vom 31.01.2011 zugesagten Untersuchung teilte der Landesbetrieb Straßenbau NRW mit (Telefonat vom 30.05.2012 mit Herrn Fuchs, Regionalniederlassung Vile-Eifel), dass die zugesagte Überprüfung der Wesseling Lärmsituation auf Grundlage der verschärften Lärmsanierungsgrenzwerte (67 dB(A) tags/ 57 dB(A) nachts) derzeit durchgeführt werde. Untersuchungsgebiet sei der Autobahnabschnitt der A 555 von Höhe Brühler Straße bis zur Urfelder Siedlung Auf dem Radacker. Durchgeführte Berechnungen deuteten bereits jetzt auf klare Überschreitungen der Grenzwerte hin, die das Ergreifen von Maß-

nahmen durch den Straßenbaulastträger erforderlich machten. Derzeit würden etwa 600 an der Autobahn gelegene Gebäude einer Höhenvermessung vor Ort unterzogen (insbes. Höhen von Fensterstürzen, Sockel, Traufe, First), um die Ergebnisse der Modellierung zu überprüfen und detailgenaue Ergebnisse für die Lärmberechnung zu erhalten. Welche Maßnahmen künftig ergriffen würden sei noch unklar, hierfür müssten die endgültigen Ergebnisse der Analyse abgewartet werden. Denkbar seien vor allem Verbesserungen im Bereich des baulichen Lärmschutzsystems, also an den Lärmschutzwänden und -wällen beidseits der Trasse. Auch der Einbau von offenporigem Asphalt (OPA) mit Lärmminderungswerten um 5 dB(A) stelle eine Alternative dar. Problematisch an grobporigem, lärmmindernden Asphalt jedoch sei nach wie vor die geringere Haltbarkeit im Vergleich zu Minus-2-Belägen, wie sie bisher südlich der Anschlussstelle Wesseling zum Einsatz gekommen seien. Ferner sei der Belag aufgrund seiner Entwässerungstechnik ungeeignet für Überführungsbauwerke. Geschwindigkeitsreduzierungen als weitere Option seien in erster Linie als provisorische Maßnahmen anzusehen. Nach Realisierung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger werde eine Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzungen anvisiert. Die Maßnahmen würden zu diesem Zwecke nicht auf reduzierte Geschwindigkeiten, sondern auf die Richtgeschwindigkeit ausgelegt.

Der vorangegangene Abschnitt belegt, dass die wesentlichen in Kapitel 2.7.1 empfohlenen, aktiv an der Lärmquelle A 555 ansetzenden Maßnahmen, derzeit umfassend vom Straßenbaulastträger untersucht werden. Aufgrund der bereits absehbaren Überschreitungen der Grenzwerte der Lärmsanierung ist mit der Realisierung lärmmindernder Maßnahmen zu rechnen. Um die gegenwärtige Immissions-situation zu verbessern, wird die Stadt Wesseling zeitnah Kontakt zur Bezirksregierung Köln als zuständiger Straßenverkehrsbehörde aufnehmen, um die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen auf dem Wesselingener Teilstück der A 555 anzuregen. Nach Vorliegen der Untersuchung des Landesbetriebs Straßenbau NRW wird die Stadt ferner eine temporäre Ausdehnung der Geschwindigkeitsbegrenzung Richtung Süden gemäß Beschluss des Wesselingener Ausschusses für Stadtentwicklung und Umweltschutz vom 30.03.2011 bis zur Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen beantragen.

2.10 Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Entwurf des Wesselingener Lärmaktionsplanes

Der Entwurf des Wesselingener Lärmaktionsplanes (Stand: April 2011, einschließlich der eingearbeiteten Beschlüsse des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umweltschutz vom 30.03.2011) hat vom 26.04.2011 bis zum 27.05.2011 offen gelegen. Alle Bürgerinnen und Bürger hatten in dieser Zeit Gelegenheit, sich über den Plan zu informieren und Anregungen zu äußern. Über die Beteiligungsmöglichkeit wurde im Amtsblatt der Stadt Wesseling vom 13.04.2011 sowie über die Homepage der Stadt Wesseling informiert.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung haben lediglich drei Bürger von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Eingaben zum Entwurf des LAP vorzunehmen. Im Folgenden werden verkürzt die Inhalte der Bürgerstellungnahmen sowie deren Berücksichtigung in der hiermit vorliegenden Endfassung des Lärmaktionsplanes der 1. Stufe wiedergegeben.

Bürger	Eingabedatum, Inhalt	Berücksichtigung
B1	27.05.2011 per Mail 1) Frage, weshalb die Lärmbelästigung durch die überwiegend auf Brühler Stadtgebiet verlaufende Bundesbahntrasse zwischen Köln und Bonn in der Lärmaktionsplanung nicht näher berücksichtigt worden ist. Im Bereich der Detmolder Str./ Höhe Entenfanggelände seien insbesondere in den frühen Morgenstunden (4.00-6.00 Uhr) am Wochenende deutliche Schallimmissionen im Wohngebiet durch die Bahntrasse zu vernehmen. Die Intensität der Lärmbelastung variere hierbei in Abhängigkeit von Jahreszeit und Windrichtung.	1) Gemäß der Anlagen 11 und 12 des vorliegenden Lärmaktionsplanes bestehen für den geschlossenen Siedlungsbereich keine Beeinträchtigungen durch Schienenlärm, der die definierten Schwellenwerte für einen lang- (ab 60 dB(A) tags/ 50 dB(A) nachts), mittel- (ab 65 dB(A) tags/ 55 dB(A) nachts) oder kurzfristigen Handlungsbedarf (ab 70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts) überschreitet. Lediglich einzelne Gebäude im Außenbereich sind betroffen. Aufgrund der hier berechneten sehr starken Belastung wird den Eigentümern empfohlen, die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen an ihren Gebäuden beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie etwa eine Lärmschutzwand erscheinen aufgrund der zahlenmäßig vergleichsweise geringen Betroffenheiten und der hohen hiermit verbundenen Kosten unrealistisch.
B1	2) Empfehlung, bei der nächsten Deckschichterneuerung auf den Einsatz eines Äärmarmen Fahrbahnbelags/ LOAñmit 4-5 dB(A) Lärmreduzierung durch den Straßenbaulastträger hinzuwirken.	2) Vom Landesbetrieb Straßenbau NRW wird z.Z. eine umfassende Analyse zur Lärmbelastung durch die A 555 auf Grundlage der reduzierten Lärmsanierungswerte erarbeitet. Es zeichnet sich ab, dass umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes erforderlich werden. Der Einbau von lärm minderndem Straßenbelag in der Größenordnung von ca. 5 dB(A) bildet hierbei eine Lösungsmöglichkeit. (Telefonat vom 30.05.2012 mit Herrn Fuchs, Regionalniederlassung Vile-Eifel)
B2	24.05.2011 per Mail 1) Hinweis auf unzureichenden Lärmschutzwall an der A 555 auf Höhe von Hans-Holbein- und Dürerstraße. Die Höhe der Anlage sei nach Aussage eines Lärmsachverständigen von Beginn an nicht ausreichend bemessen gewesen. Die nördlich anschließenden Lärmschutzwände wiesen eine wesentlich größere Höhe auf. Anscheinend sei die gem. Bebauungsplan max. 3-geschossige Bauweise bei der Errichtung des Walls nicht berücksichtigt bzw. dieser auf geringere Gebäudehöhen ausgelegt worden. Im Zuge der Durchführung von Kanalbauarbeiten unterhalb des Walls sei die Schutzwirkung der Anlage noch weiter reduziert worden. Der Lärmschutzwall weise in dem betroffenen Bereich eine Lücke auf, die durch die Bauarbeiten vergrößert worden	1) Aufgrund einer seitlich der Autobahn verlaufenden Gasleitung und der hiermit verbundenen Nichtüberbaubarkeit weist das Schallschutzsystem im Bereich Hans-Holbein-Straße/ Dürerstraße eine Unterbrechung auf. Der Schallausbreitung der Autobahn wird an dieser Stelle durch einen parallelen Versatz der Lärmschutzanlagen entgegengewirkt. Bei den angeführten, im Jahre 2007 durchgeführten Kanalbauarbeiten der Stadtwerke Wesseling musste der Lärmschutzwall teilweise abgetragen und der bestehende Bewuchs entfernt werden. Nach Abschluss der Arbeiten wurde der Wall seitlich mit einer Stützwand gesichert, durch eine Aufschüttung um 50 cm erhöht und neu bepflanzt. Durch ein Schallgutachten des Ingenieurbüros IFS (2007) ist nachgewiesen worden, dass entgegen der Aussage benachbarter Anwohner keine Erhöhung der Schallpegel

	sei. In zahlreichen Ortsbesichtigungen mit Fachleuten, der Wesseling Verwaltungsspitze und der Kommunalpolitik sei die Situation inspiziert und ein Handlungsbedarf festgestellt worden. Zugesagte Abhilfe sei bisher nicht geleistet worden. Bitte, erneut eine Begehung vor Ort vorzunehmen und konkrete Lärm-Messungen anstelle von Berechnungen durchzuführen. Schließung der beschriebenen Lücke im Lärmschutzsystem als vordringliche Maßnahme. Hinweis, dass bisher keine Lärm-Messungen an dem Gebäude stattgefunden hätten.	gegenüber dem Zustand vor den Kanalbauarbeiten eingetreten ist. Wie bereits unter B1 2) beschrieben, wird z.Z. vom Landesbetrieb Straßenbau NRW eine umfassende Analyse zur Lärmbelastung durch die A555 auf Grundlage der reduzierten Lärmsanierungswerte erarbeitet. Es zeichnet sich ab, dass umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes erforderlich werden. Auch der Bereich Hans-Holbein-Straße/ Dürerstraße wird hierbei einer erneuten Betrachtung unterzogen. Zum Nachweis, dass u.a. in der Hans-Holbein-Straße eine überwiegend nicht ausgenutzte, bis zu 3-geschossige Bebauung möglich ist, wurde dem Landesbetrieb Straßenbau NRW der zugehörige Bebauungsplan übermittelt. Wie in Kapitel 2.6.3 beschrieben, ist im Jahre 2008 u.a. an einem Gebäude in der Hans-Holbein-Straße eine Einzelpunktberechnung im Auftrag des Landesbetriebs vorgenommen worden. Die einschlägigen Rechtsgrundlagen für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen sehen nach Aussage von Straßen.NRW (Telefonat vom 30.05.2012 mit Herrn Fuchs, Regionalniederlassung Vile-Eifel) keine Messungen vor Ort, sondern Modellierungen und Berechnungen nach einem festgelegten Schema vor.
B3	25.05.2011 1) Bauliche Anpassung der z.T. stark veralteten und uneinheitlichen Lärmschutzwände entlang der A555 auf den Stand der Technik, so dass ausreichender Schutz nach heutigen Maßstäben und für heutige Verkehrsbelastung gewährleistet werden kann. Bis zur Realisierung der oben angeführten Anpassung an den Stand der Technik sollte eine mindestens 1 m umfassende zur A 555 geneigte Erhöhung der Anlagen (z.B. aus Kunststoff) vorgesehen werden. Schließung der Lücken in den Lärmschutzanlagen im Bereich von Mühlenweg/ Im blauen Garn, Flach-Fengler-Straße und der Anschlussstelle Wesseling/ Bornheim Nord. Da das in den 50er Jahren angelegte Lärmschutzsystem nicht mehr den gesamten besiedelten Bereich abdeckt (Defizite insbes. für Keldenich und Urfeld), sollten Lärmwände ca. 1-2 km Richtung Bonn verlängert werden.	1) Die Ertüchtigung bzw. Erhöhung und Erweiterung des aus Mauern, Wänden und Wällen bestehenden Schallschutzsystems stellt nach Aussage des Straßenbaulastträgers (Telefonat vom 30.05.2012 mit Herrn Fuchs, Regionalniederlassung Vile-Eifel) eine wesentliche Option bei der Verbesserung des Lärmschutzes dar. Die Aufstockung bestehender Wände jedoch bringe statische Probleme mit sich (unzureichende Gründung, vergrößerte Windangriffsfläche), die insbesondere bei älteren Anlagen einen Neubau erforderlich machten. Auf den bestehenden Wällen hingegen stelle die Erhöhung der Anlagen eine realistische Möglichkeit zur Verbesserung des Lärmschutzes dar. Ob der Straßenbaulastträger den aktiven, baulichen Lärmschutz entlang der Autobahn verbessern/ erweitern wird, und/ oder ob andere Maßnahmen zum Tragen kommen, kann erst nach Abschluss der Untersuchungen abgesehen werden.
B3	2) Im zentralen Innenstadtbereich sowie 1 km	2) Siehe Stellungnahme zu B1, 2)

	in Richtung Köln und 3 km in Richtung Bonn sollte dem Stand der Technik entsprechenden Flüsterasphalt mit einer Lärmminde- rungsleistung von mindestens 5 dB(A) auf der A 555 aufgebracht werden. (Verweis auf Petition Nr. 13/11008 aus 2003)	
B3	3) Anbringung zusätzlicher Schilder, die auf bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der A 555 hinweisen. Anbringung von Bannern an Autobahnbrücken (z.B. Wir möchten auch ruhig schlafen oder Äärm runter, Gas runter), um Akzeptanz für die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erhöhen. Einführung einer Dauerüberwachung mit mehreren Kameras (Punktüberwachung) oder als Trajekt-Kontrolle (Streckenüberwachung). Hinweis auf die Möglichkeit der Einnahmenerhebung für die Stadt Wesseling.	3) Die Anzahl der vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder wird als ausreichend angesehen. Die Stadt Wesseling wird jedoch bei der Bezirksregierung Köln als zuständiger Straßenverkehrsbehörde die Einführung dauerhafter Geschwindigkeitskontrollen für den Wesseling Autobahnabschnitt beantragen. Hieraus resultierende Bußgelder werden allerdings durch das Land NRW bzw. die Bezirksregierung Köln und nicht durch die Stadt Wesseling erhoben werden können. Die Möglichkeiten zur Anbringung von Bannern an Autobahnbrücken durch die Stadt Wesseling werden geprüft.
B3	4) Erweiterung der bestehenden Geschwindigkeitsreduzierung im zentralen Innensstadtabschnitt von 100 km/h tags und 80 km/h nachts Richtung Bonn bis Autobahnkilometer 13,5. Gemeindeübergreifende (Köln, Wesseling, Bornheim, Bonn) Abstimmung und Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der A 555 auf 100/80 km/h.	4) Nach Abschluss der Analyse durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW ist vorgesehen, bei der Bezirksregierung Köln eine temporäre Ausdehnung der Geschwindigkeitsreduzierung Richtung Bonn bis zur Fertigstellung eines ausreichenden Lärmschutzes zu beantragen. Eine gemeindeübergreifende Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich. Tempolimits zum Zwecke der Lärmreduzierungen sind nur dort sinnvoll und vermittelbar, wo Lärmkonflikte tatsächlich bestehen.
B3	5) Vorschlag, den Entwurf des Wesseling Lärmaktionsplanes auf Grundlage aktueller Belastungszahlen der A 555 (2010 oder 2011) zu aktualisieren. Aktuelle Zahlen zur Belastung der A 555 belegten eine 6,4%-ige Zunahme der Verkehrsstärke seit 2005. Hiermit seien Auswirkungen auf die Schwellenwerte, das Ausmaß der Lärmbelastung, die Zahl der Betroffenen sowie auf die erforderlichen Verbesserungsmaßnahmen verbunden.	5) Die diesem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden vom LANUV NRW erstellten Lärmkarten basieren aufgrund des erheblichen Vorlaufes derartiger flächendeckender Modellierungen auf einer nicht mehr aktuellen Datenlage (2005). Die Stadt Wesseling jedoch ist aus finanziellen und personellen/fachlichen Gründen nicht in der Lage (und auch nicht dazu verpflichtet), eigene, aktuellere Lärmmodellierungen durchzuführen bzw. dem aktuellen Verkehrsbelastungsstand entsprechende Lärmkarten zu erstellen. Aufgrund der unmittelbar bevorstehenden Erarbeitung der 2. Stufe des Lärmaktionsplanes, für die zudem geringere auf die Verkehrsbelastungszahlen bezogene Schwellenwerte gelten, erfolgt ohnehin zeitnah eine Neubetrachtung auf Basis aktueller

		ler Daten.
B3	6) Vermutung, dass Daten der Lärmaktionsplanung mit dem RLS90-Verfahren ermittelt und daher nur Punktberechnungen extrapoliert wurden. Frage nach der methodischen Extrapolation von Punkten zu Flächen und der Möglichkeit, die Belastungsdaten im Detail überprüfen zu können. Vorschlag, die Ergebnisse der L_{den}, L_{night} sowie alle anderen zutreffenden Angaben, wie z.B. Adressen der betroffenen Gebäude, in Tabellenform zur Verfügung zu stellen.	6) Stellungnahme des LANUV NRW vom 22.08.2011: <i>Die Ergebnisse für L_{DEN} und L_{Night} wurden vom LANUV entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärm-Richtlinie durch die Betroffenenstatistik tabellarisch zusammengefasst. Die Berechnungen zur Lärmkartierung werden nach der VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen), angelehnt an die RLS90, durchgeführt. Dabei werden in einem 10 m Raster Immissionspunkte auf 4 m Höhe errechnet und flächenhaft dargestellt. Jeder Immissionspunkt wird als 10*10 m Kachel, entsprechend seines Wertes in einem Iso-Phonenband farblich abgebildet.</i> Siehe auch Stellungnahme zu B3 10)
B3	7) Empfehlung, die von der Stadt Wesseling für einen Kurzfristigen Handlungsbedarf bestimmten Grenzwerte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts auf 65/55 dB(A) oder zumindest auf 67/57 dB(A) zu reduzieren. In diesem Zusammenhang wird auf die Belastungen in der Malersiedlung und im westlichen Urfeld verwiesen, für die nach Reduzierung der Grenzwerte der Lärmsanierung von Überschreitungen auszugehen sei.	7) Die von der Stadt Wesseling für einen Kurzfristigen Handlungsbedarf festgelegten Schwellenwerte orientieren sich an den diesbezüglichen Vorgaben des Runderlasses des MUNLV aus dem Jahre 2008 sowie an den bis 2010 gültigen Grenzwerten der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Es ist richtig, dass von der Stadt strengere Grenzwerte hätten bestimmt werden können. Aufgrund der Tatsache, dass die Autobahn A 555 als größter verkehrlicher Emittent im Stadtgebiet sich nicht in kommunaler Baulast befindet, sind die Einwirkungsmöglichkeiten auf die Realisierung von Maßnahmen an der Trasse begrenzt. Schwellenwerte unterhalb der gesetzlich bestehenden Lärmsanierungswerte wecken falsche Erwartungen in der Bevölkerung, da sie eine Verpflichtung für die Realisierung entsprechender Lärminderungsmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger suggerieren. Dieser jedoch ist an eine eigene Gesetzeslage gebunden, die nicht deckungsgleich mit den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie ist. Insbesondere vor dem Hintergrund der Reduzierung der Lärmsanierungsgrenzwerte im Jahre 2010 wird eine Überprüfung der Schwellenwerte für die Definierung der Handlungsbedarfe der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung zugesagt. Von Bedeutung sein werden hierbei auch die vom LANUV NRW zu bildenden Lärmintervalle der Lärmkarten. In den Lärmkarten der 1. Stufe des LAP betrug der Abstand zur nächsten farblich separat dargestellten Lärmklasse 5 dB(A). Ein von der Stadt festgelegter Schwellenwert von z.B. 67 dB(A) wäre in einer sol-

		chen Darstellung nicht gesondert erkennbar.
B3	8) Im Entwurf des LAP wird im Zusammenhang mit dem Nutzen möglicher Lärminderungsmaßnahmen eine Aussage des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW wiedergegeben, die besagt, dass Pegeländerungen für das menschliche Gehör erst ab 3 dB(A) wahrnehmbar sind. Seitens des Bürgers wird in diesem Zusammenhang auf neuere Erkenntnisse der Wissenschaft verwiesen, die belegen würden, dass bereits kleinere Änderungen fühlbar seien. Er schlägt daher vor, die angeführte 3 dB(A)-Grenze nicht als Kriterium für die Wirksamkeit von Maßnahmen heranzuziehen und jede lärmreduzierende Maßnahme umzusetzen. Durch die Summe würde schnell eine wahrnehmbare Verbesserung der Lärmsituation erreicht.	8) Eine fachliche Einschätzung zur Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs ist an dieser Stelle nicht möglich und nicht erforderlich.
B3	9) Hinweis auf z.T. nicht nachvollziehbare, unregelmäßige Lärm-Darstellungen (z.B. dicht nebeneinander sehr leise und sehr laut) in den Lärmkarten des LANUV. (Beleg durch in den Lärmkarten markierten Bereichen als Anlage zur Stellungnahme Anhang 2f)	Stellungnahme des LANUV NRW vom 22.08.2011: <i>Gebäude sind schallabschirmende aber auch schallreflektierende Elemente. Gebäude als Schallschirme verursachen auf der Straßen-abgewandten Seite hinter den Gebäuden ruhige Bereiche. Vor den Gebäuden auf der Straßenseite wird aufgrund der Schallreflexion an der Gebäudefassade die Schallwirkung um 3 dB erhöht. Daher sind Bereiche hinter dem Gebäude teilweise mit Pegeln < 55 dB(A) L_{DEN} dargestellt und vor den Gebäuden erfordert die Erhöhung des Pegels aufgrund der Schallreflexion am Gebäude eine farbliche Darstellung entsprechend des nächst höheren Isophonenbandes.</i> <i>Im Anhang 2 der Bürgeranfrage ist oben links die Grenze zum Ballungsraum Köln zu sehen. Die Ballungsräume, Kommunen mit mehr als 250.000 EW, kartierten in der 1. Stufe der Lärmkartierung eigenständig und hatten neben den Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr auch sonstige lärmrelevante Straßen, die auf das Stadtgebiet einwirken, zu untersuchen. So wurden hier noch zusätzliche Straßen kartiert, woraus eine deutlich differenziertere und komplexere Darstellung des Verkehrslärms auf dem Gebiet der Stadt Köln folgt. Die Darstellung der Verkehrslärmeinwirkung erfolgt für jede Gemeinde entsprechend des sich aus den Anforderungen der Umgebungslärm-Richtlinie ergebenden Kartierungsumfangs. Deshalb können in der Kartendarstellung an der Grenze zwischen Ballungsraum und Nicht-Ballungsraumgemeinden Pegelsprünge</i>

		auftreten.
B3	10) Bitte um Überprüfung, ob die in Kap. 2.3.1 und 2.3.2 angeführten Zahlen zur Betroffenheit von Gebäuden und Menschen zutreffen, da sie offensichtlich von Externen ermittelt wurden.	10) Eine Überprüfung sämtlicher in die Lärmkartierung eingeflossener Ausgangsdaten durch die Stadt Wesseling ist aus fachlicher und personeller Sicht nicht leistbar. Stellungnahme des LANUV NRW vom 22.08.2011: <i>Die in der Kartierung des Umgebungslärms vom LANUV verwendeten Modell- sowie die zugehörigen Ergebnisdaten können von der Stadt Wesseling über den internen Bereich des Umgebungslärmportals in elektronischer und GIS-technisch weiterverwertbarer Form bezogen werden. Aus diesen Daten ist u.a. auch die Gebäudenutzung, z.B. als Schulgebäude, ersichtlich. Als zuständige Stelle obliegt der Stadt Wesseling die Entscheidung, ob und in welcher Form diese Daten weitergegeben werden.</i> Aus Datenschutzgründen wird die Stadt Wesseling keine gebäudespezifischen Daten an Dritte herausgeben.
B3	11) Bitte um Überprüfung, ob, wie im LAP-Entwurf beschrieben, im Jahre 2008 auf der BAB 555 in Fahrtrichtung Köln zwischen der Unterführung Urfelder Straße und der Anschlussstelle Wesseling ein sog. Minus-2-Belag aufgebracht worden ist. Die Information stehe in Widerspruch zu Aussagen, die 2007 und 2008 seitens der Stadt Wesseling getätigt worden seien.	11) Im Jahre 2008 ist in Fahrtrichtung Köln südlich der Anschlussstelle Wesseling ein gewöhnlicher Splitmastixasphalt aufgebracht worden (Siehe Kap. 2.9). Durch den Belag wird eine Lärminderung um 2 dB(A) erreicht. Die scheinbaren Widersprüche basieren vermutlich auf unterschiedlich verwendeten Begrifflichkeiten des Informationsaustausches (fehlende Info, dass Splitmastixasphalt Lärminderung bewirkt)
B3	02.11.2011 1) Hinweis auf den Lärmaktionsplan der Stadt Brühl sowie auf einen damit verbundenen Zeitungsartikel aus dem hervorgeht, dass auf der im Vergleich zur A 555 wesentlich geringer frequentierten A 553 zwischen Bliesheim und Brühl ein lärm mindernder Asphalt (- 5dB(A)) eingebaut werde. Darüber hinaus schlage die Stadt Brühl die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Teilstück vor.	1) Nach Auskunft von Straßen.NRW (Telefonat vom 30.05.2012 mit Herrn Bongart, Regionalniederlassung Vile-Eifel) ist vorgesehen, auf der A 553 zwischen dem Kreuz Bliesheim und der Anschlussstelle Brühl/Phantasialand auf 8 Probefeldern eine Teststrecke für sog. „PMA-Belag“ einem noch nicht genormten Lärm mindernden Belag, vorzusehen. Die Lärminderung durch den Belag beträgt ca. 4-5 dB(A). Nach Abschluss der Testphase soll der beste der Testbeläge auf dem weiteren Streckenabschnitt zwischen Brühl Nord und Brühl Süd eingebaut werden. Generell ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass die Stadt Brühl über einen wesentlich geringeren Anteil aktiven Lärmschutzes in Form von Lärmschutzwänden als Wesseling verfügt.

3 Fazit

Die vorangegangenen Ausführungen belegen, dass das Thema Verkehrslärm insbesondere aufgrund der innerstädtischen Lage der Bundesautobahntrasse A 555 für Wesseling von großer Bedeutung ist. Da in Teilbereichen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung überschritten sind, wird die Stadt Wesseling auf eine zeitnahe Realisierung (innerhalb von 5 Jahren) von lärmmindernden Maßnahmen durch den Straßenbaulastträger und die Straßenverkehrsbehörde hinwirken. Zu diesem Zweck wird die Stadt Wesseling den Straßenbaulastträger kontinuierlich auffordern, dass nötige Maßnahmen mit hoher Priorität behandelt und schnellstmöglich umgesetzt werden.

Aufgrund einer im Jahre 2010 erfolgten Reduzierung der Grenzwerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) nimmt der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Träger möglicher Lärmschutzmaßnahmen gegenwärtig eine ausführliche Neubewertung der Lärmsituation entlang der A 555 in Wesseling vor.

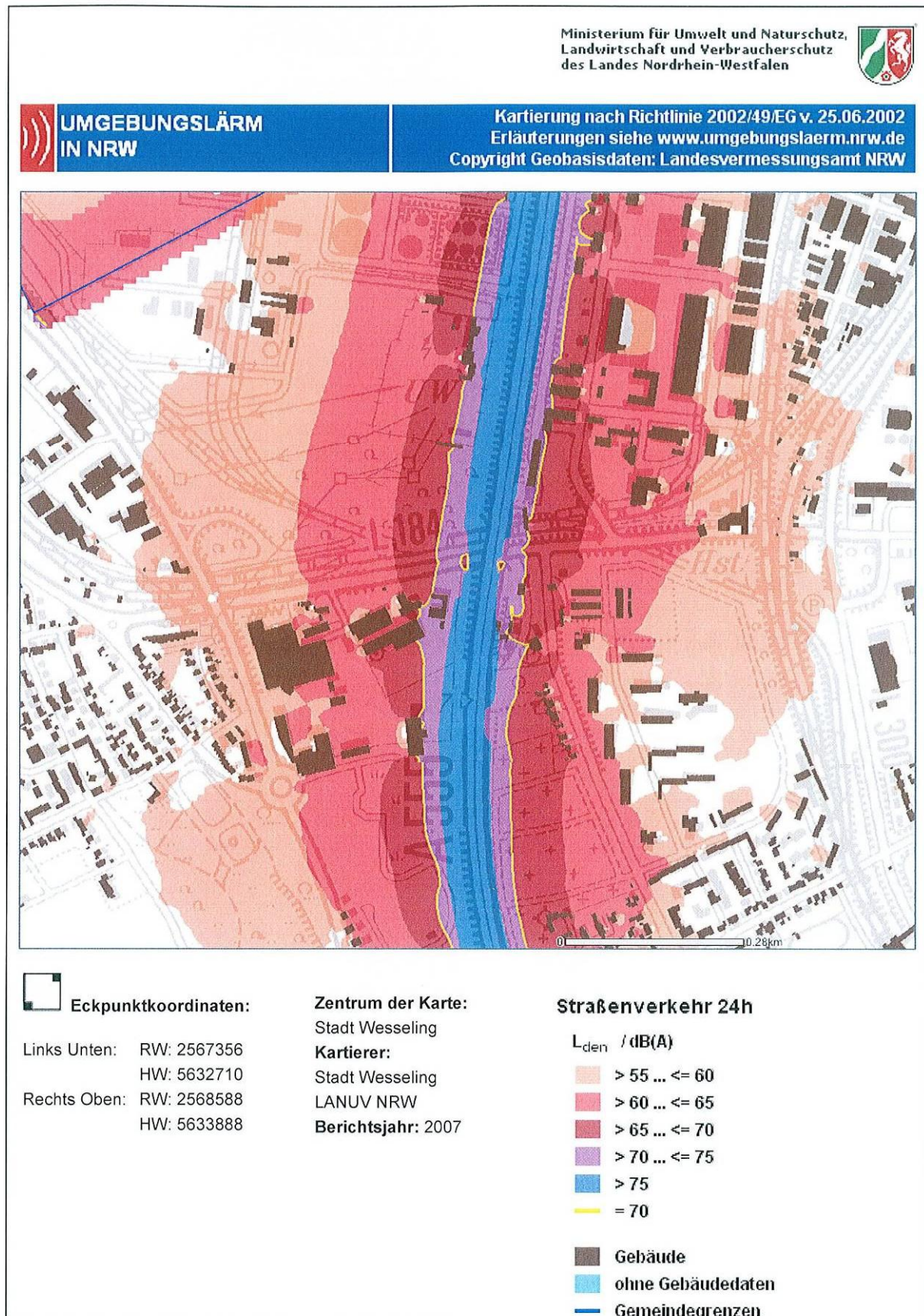
Erste Ergebnisse der Untersuchung belegen deutliche Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte. Es ist daher damit zu rechnen, dass lärmmindernde Maßnahmen dringend nötig werden. Die Stadt Wesseling fordert daher die Realisierung aktiver lärmreduzierender Maßnahmen, wie Schallschutzanlagen (Neubau, Renovierung oder Erweiterung), sowie den Einbau von schallreduzierendem Straßenbelag (> 5dB(A) Reduzierung). Die Stadt Wesseling lehnt es ab, dass nach Realisierung dieser lärmreduzierenden Maßnahmen die heutige Geschwindigkeitsreduzierung aufgehoben wird, sondern fordert eine Beibehaltung bzw. Erweiterung und aktive Überprüfung durch dauerhaft installierte Radaranlagen.

Der hiermit vorliegende Bericht bildet den Abschluss der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung in Wesseling. Bis zum Jahr 2013 ist die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung zu erarbeiten. In der 2. Stufe wird die Betrachtung auf Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr und auf Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr ausgedehnt, so dass weitere Bereiche des Stadtgebietes in den Fokus der Lärminderungsplanung rücken.

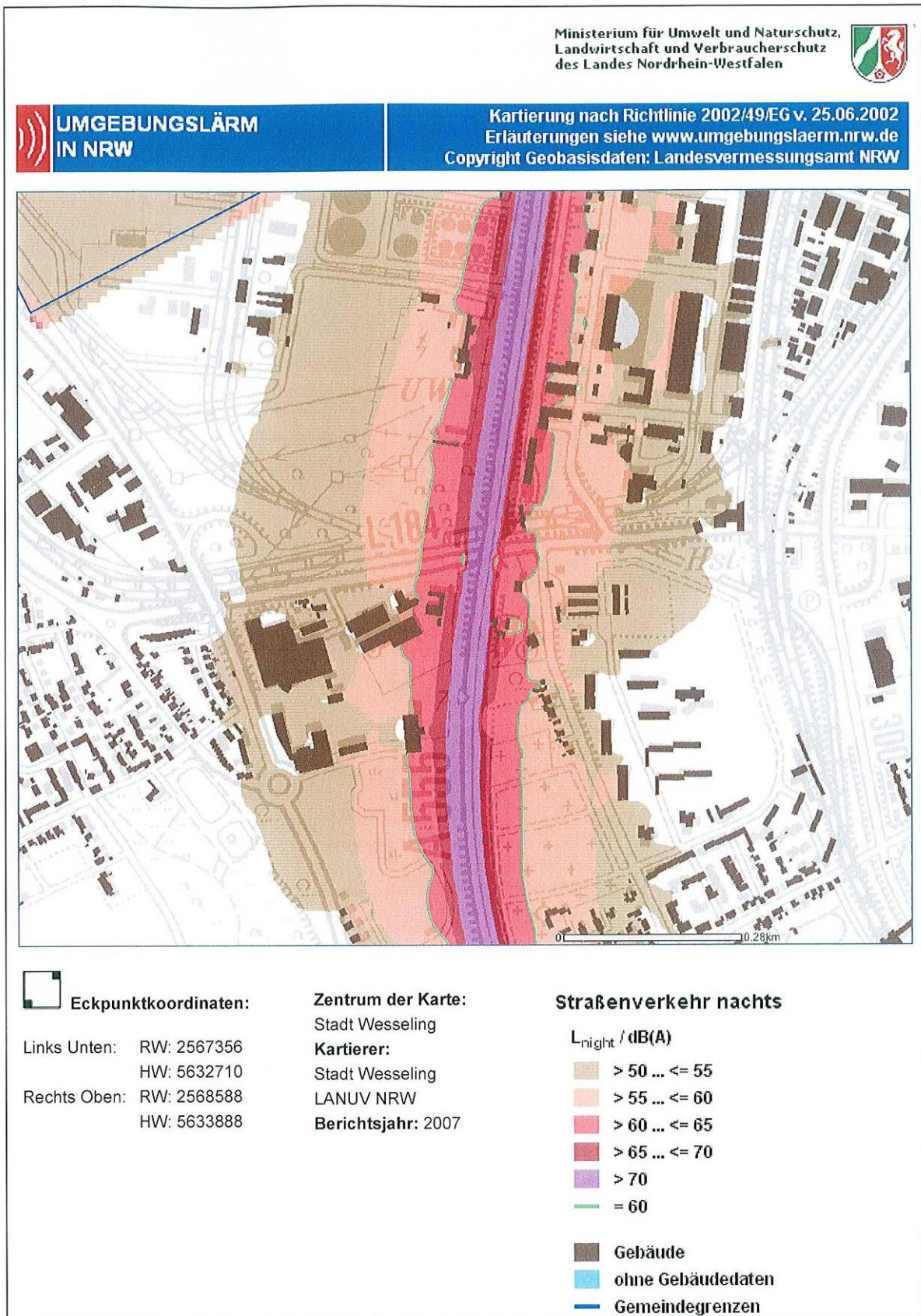
Um die Nachhaltigkeit der Lärmaktionsplanung zu sichern, wird der Lärmaktionsplan nach § 47d Abs. 5 BImSchG alle fünf Jahre überprüft und ggf. überarbeitet.

4 Anhang

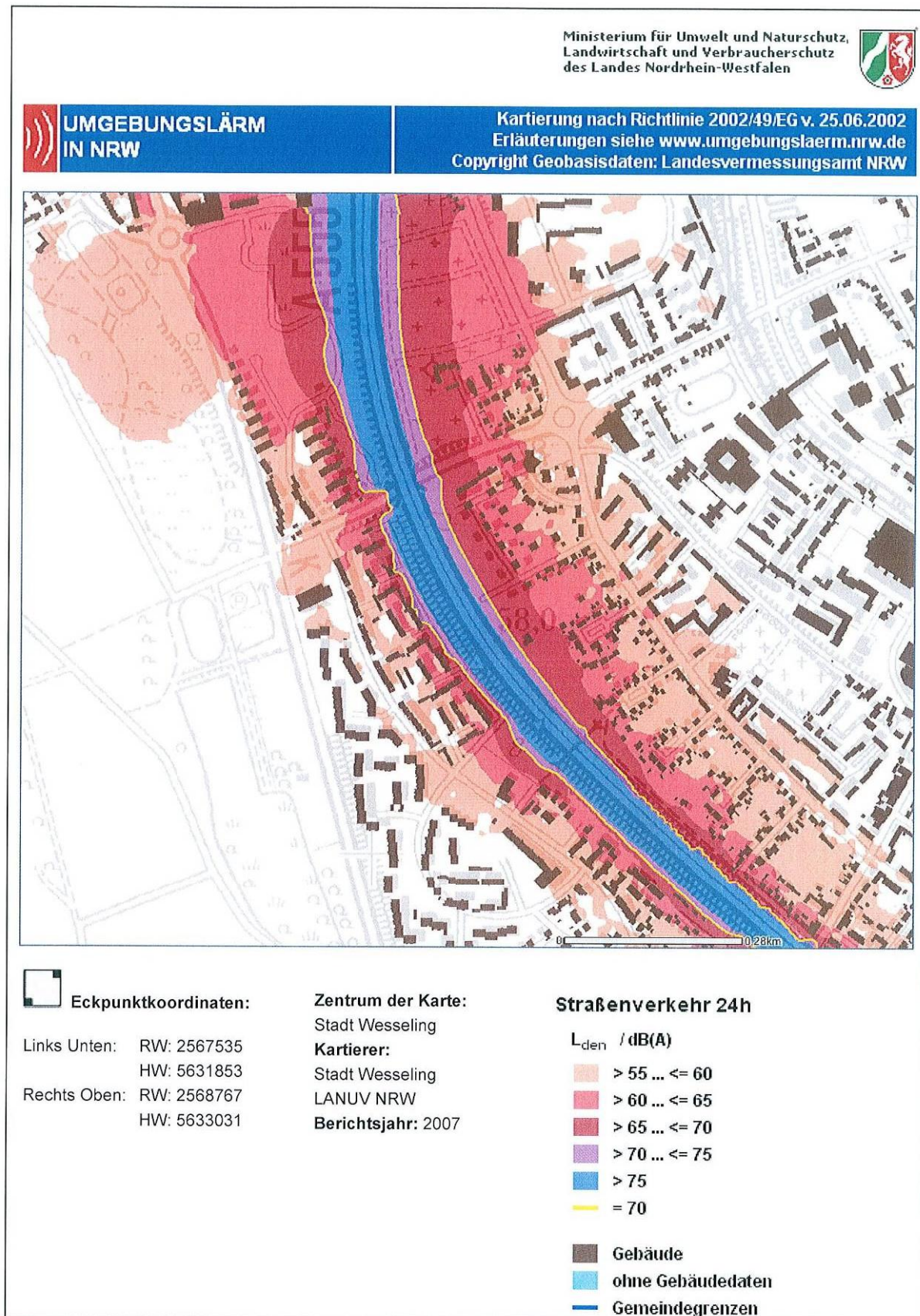
Anlage 1: Lärmkarte A 555 Wesseling Nord (24h tags)



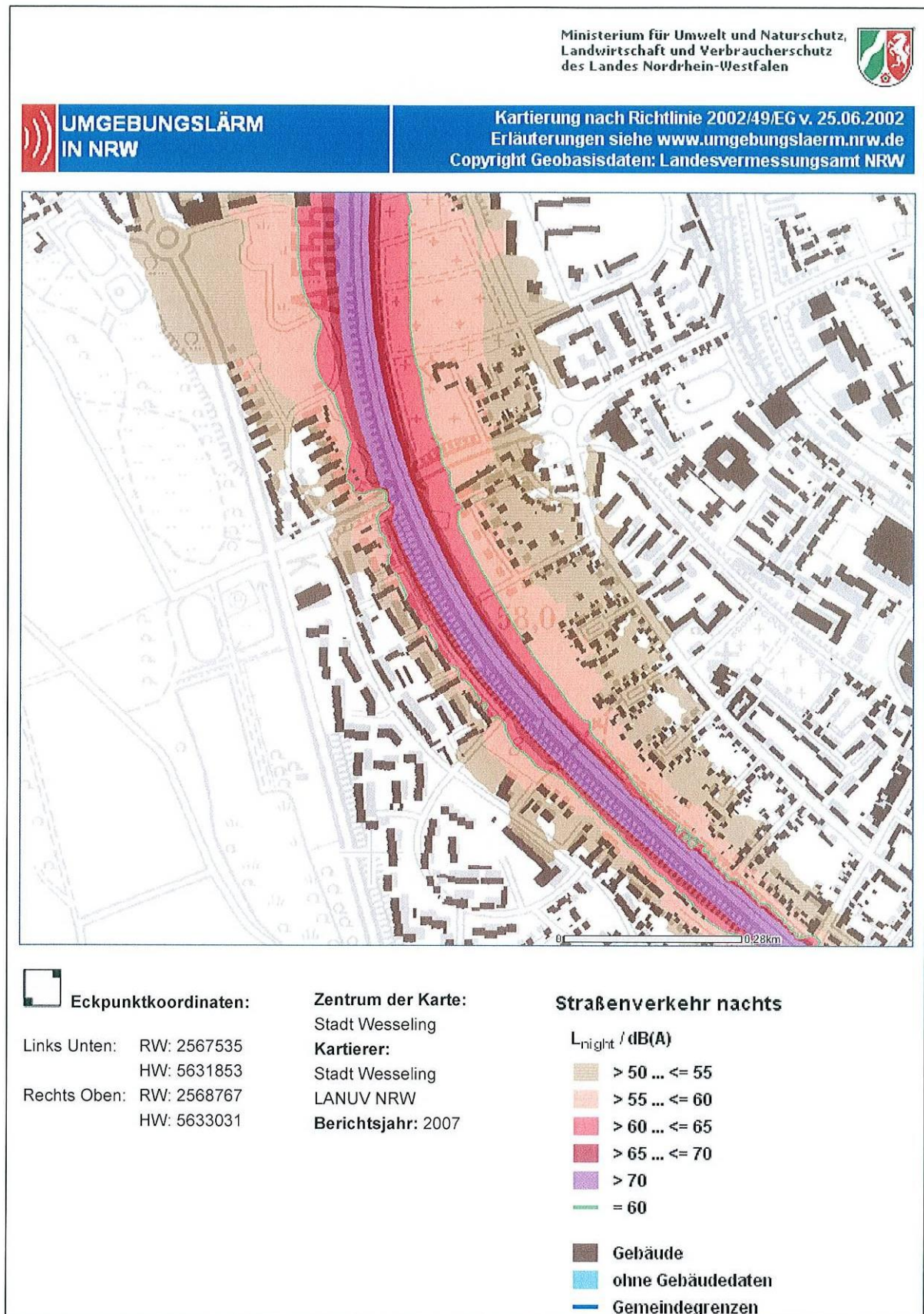
Anlage 2: Lärmkarte A 555 Wesseling Nord (nachts)



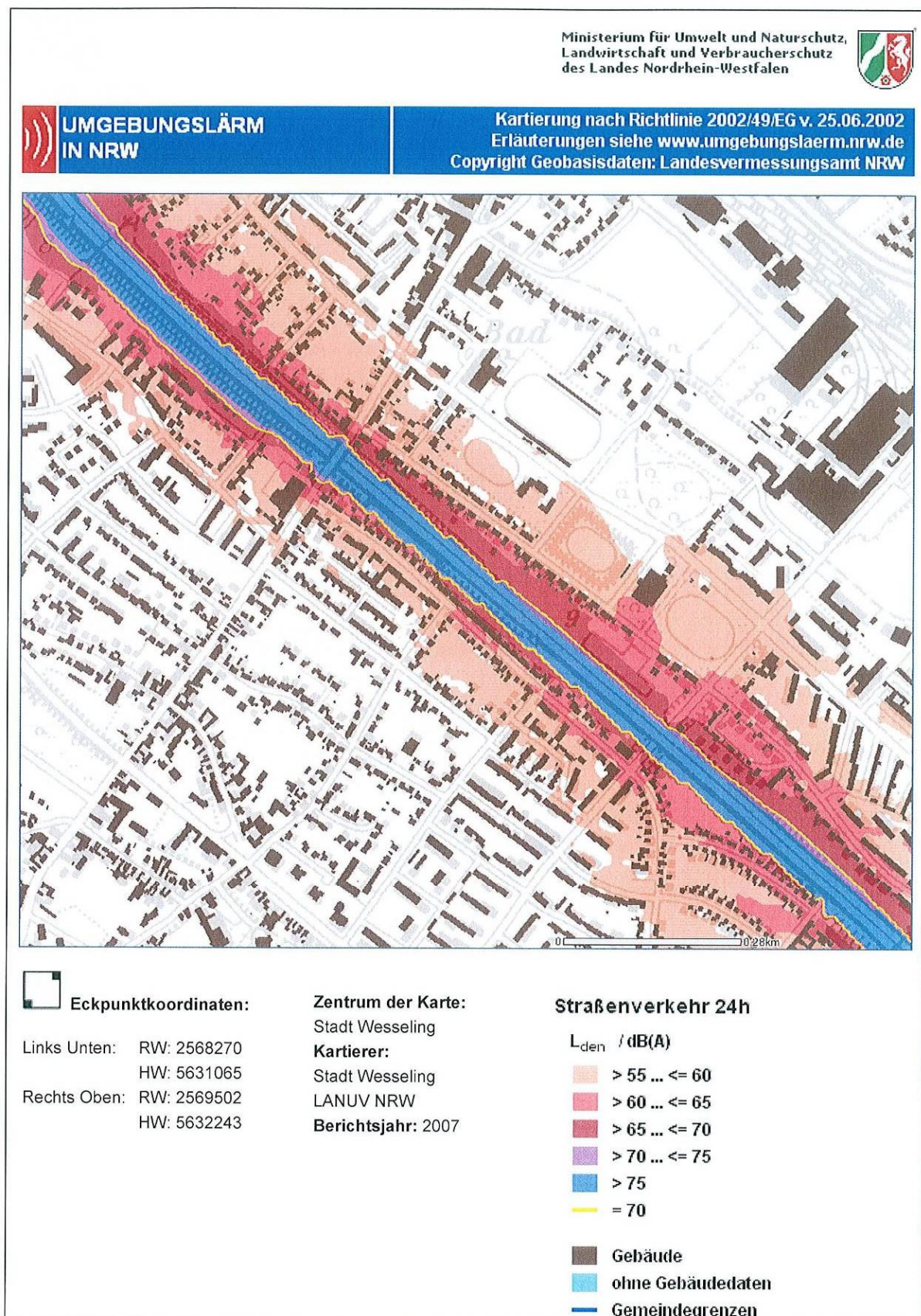
Anlage 3: Lärmkarte A 555 Höhe Mühlenweg (24h tags)



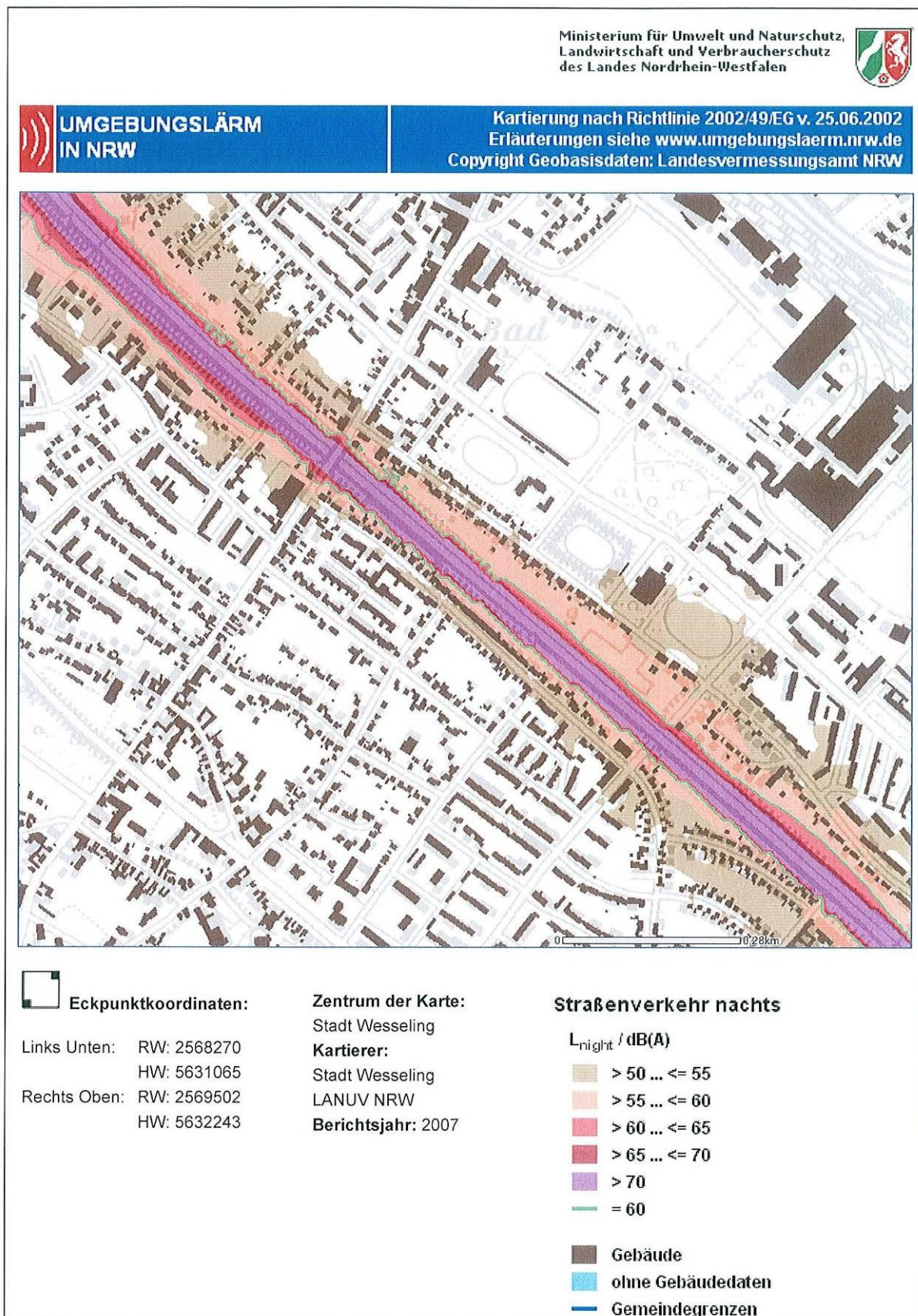
Anlage 4: Lärmkarte A 555 Höhe Mühlenweg (nachts)



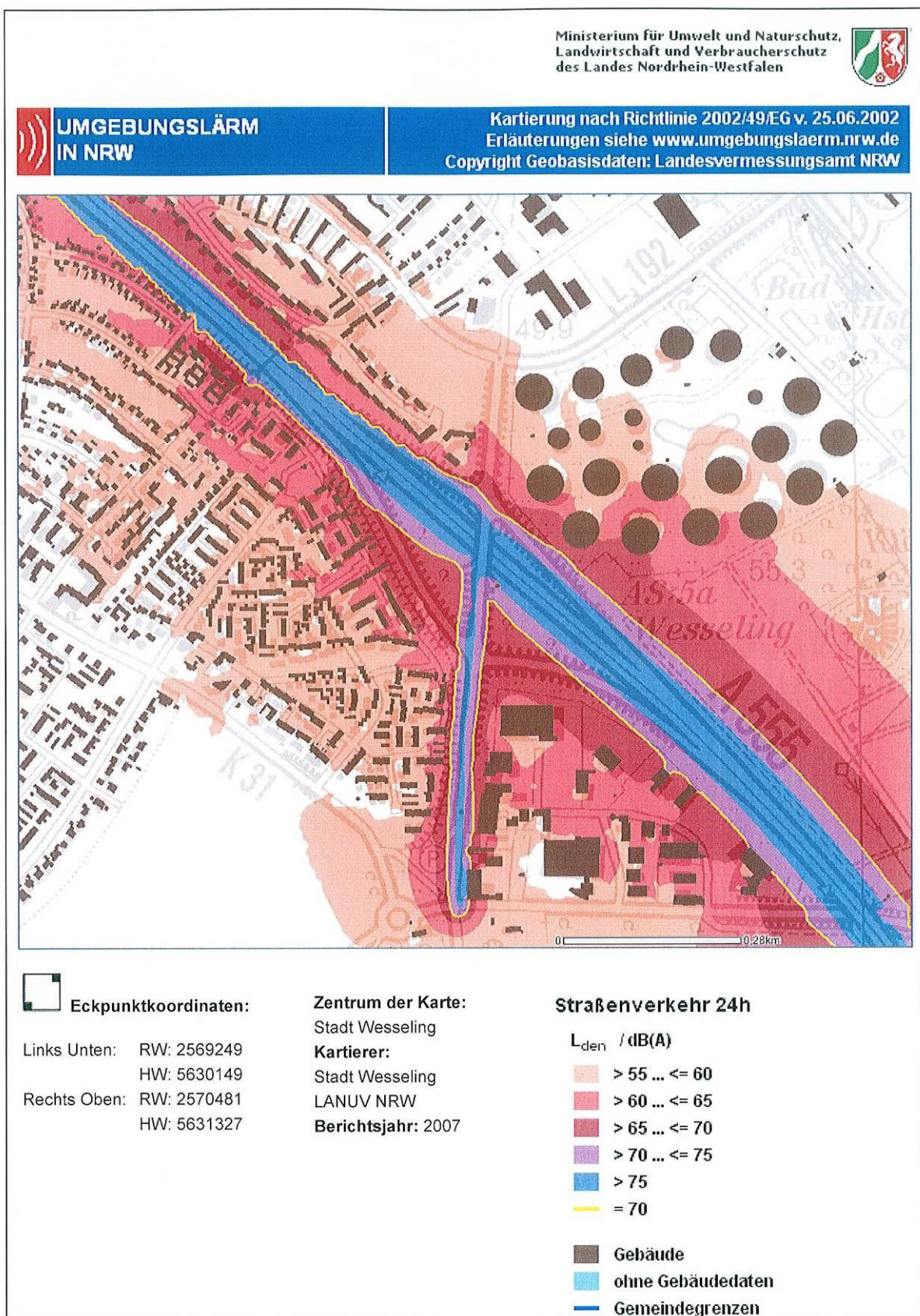
Anlage 5: Lärmkarte A 555 Zentrum (24h tags)



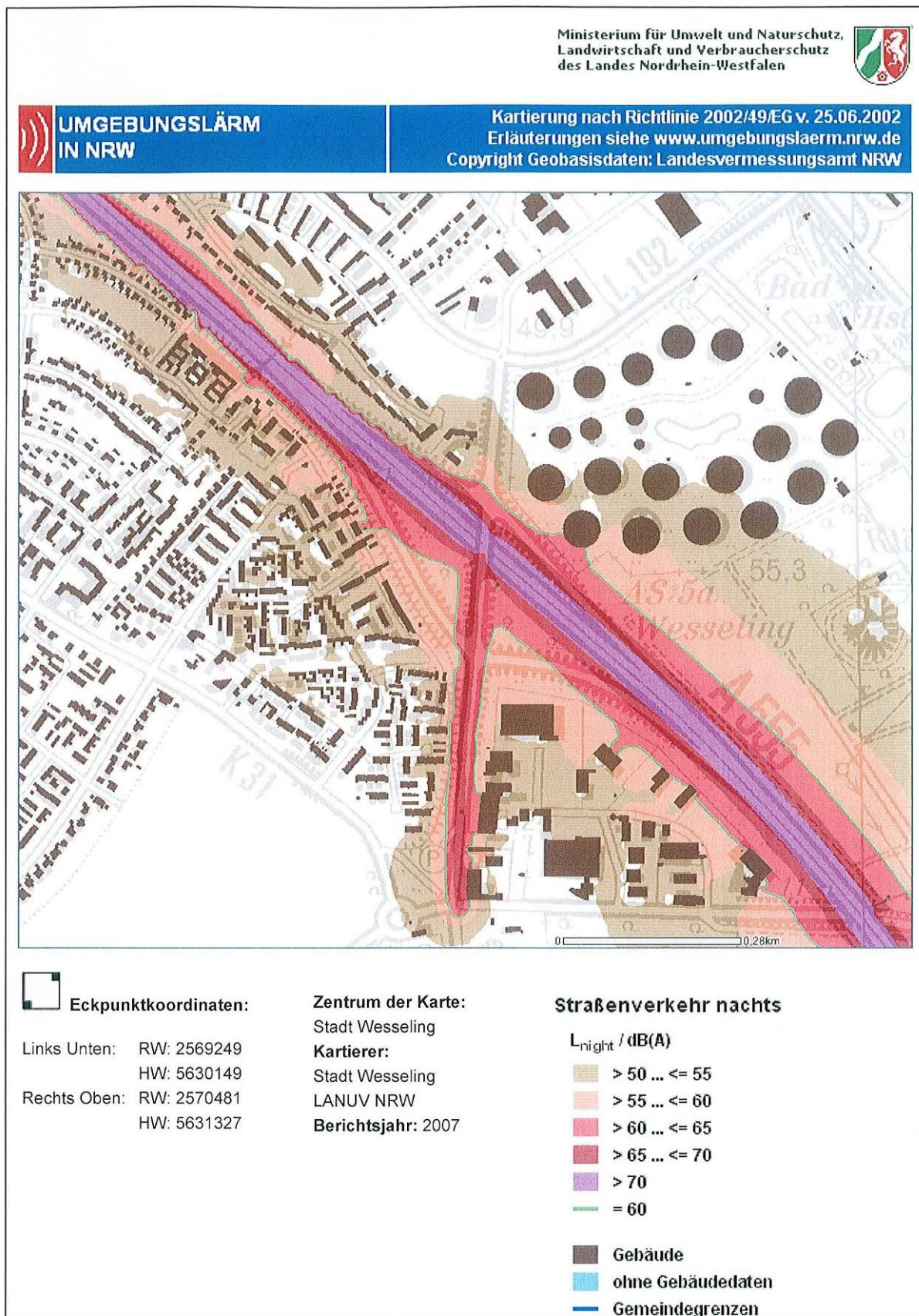
Anlage 6: Lärmkarte A 555 Zentrum (nachts)



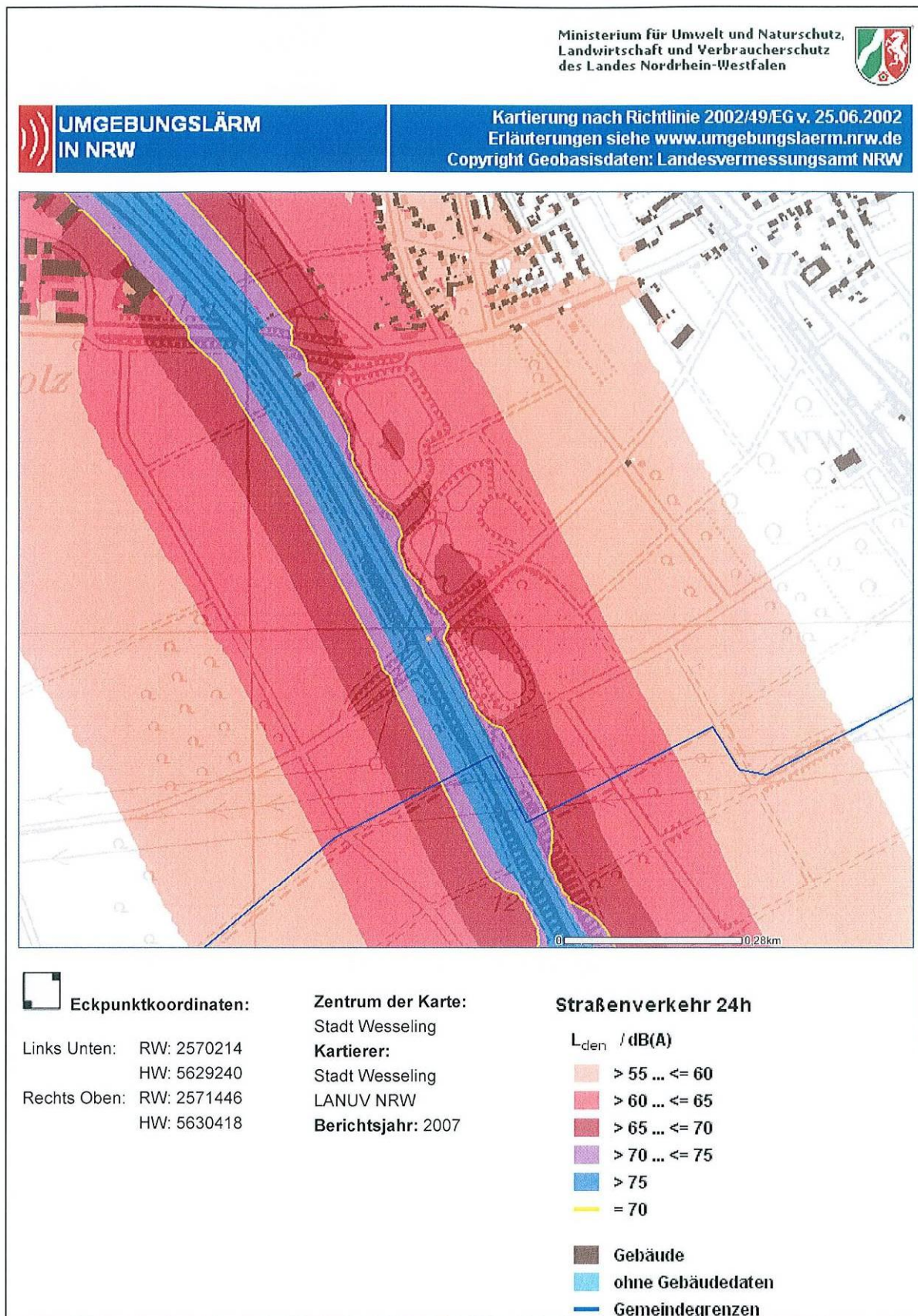
Anlage 7: Lärmkarte A 555 Höhe Anschlussstelle Wesseling (24h tags)



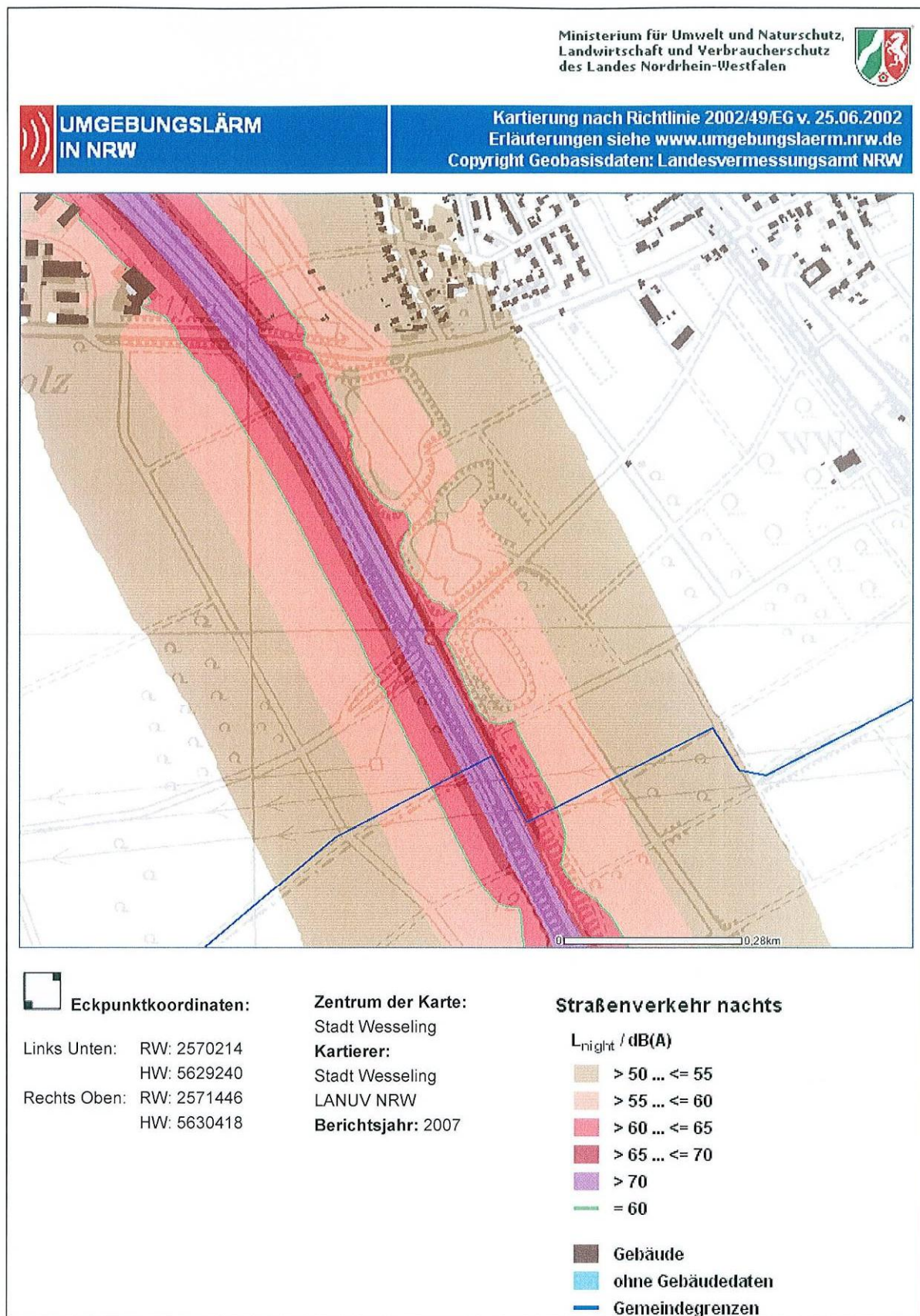
Anlage 8: Lärmkarte A 555 Höhe Anschlussstelle Wesseling (nachts)



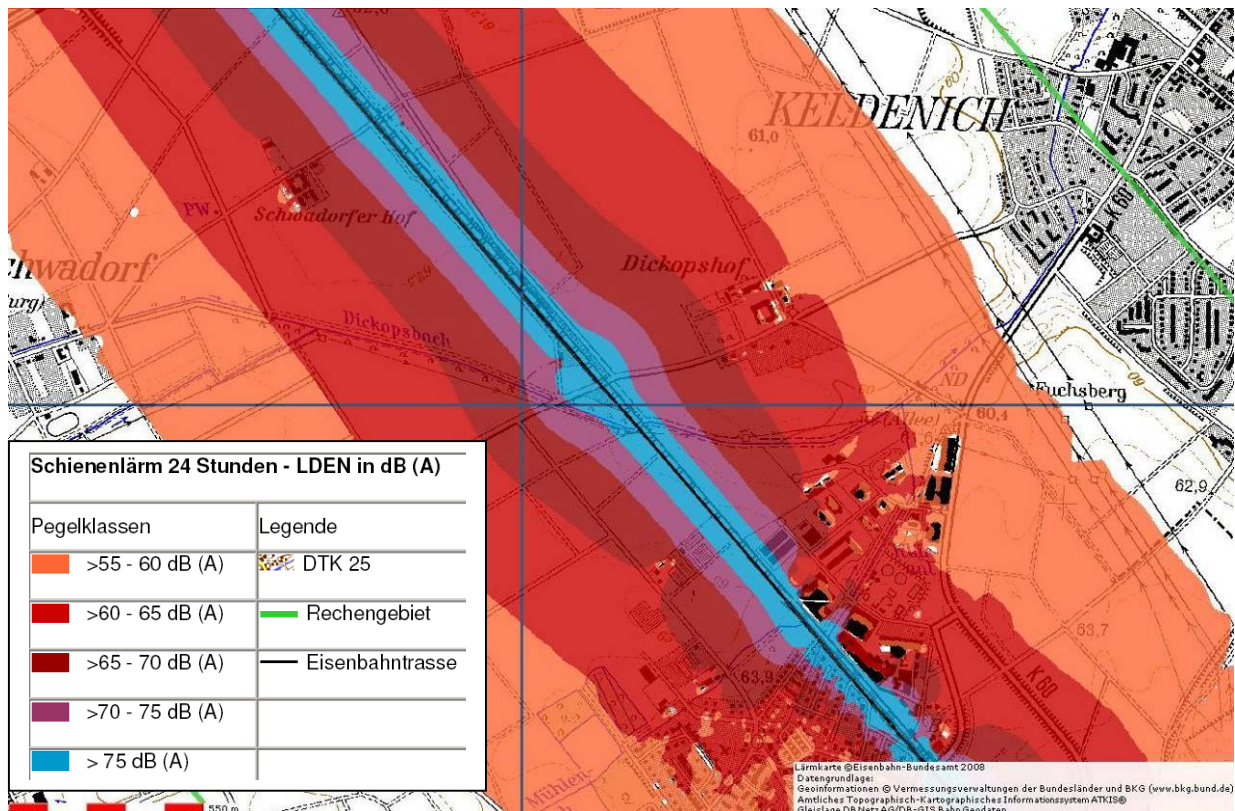
Anlage 9: Lärmkarte A 555 Höhe Urfeld (24h tags)



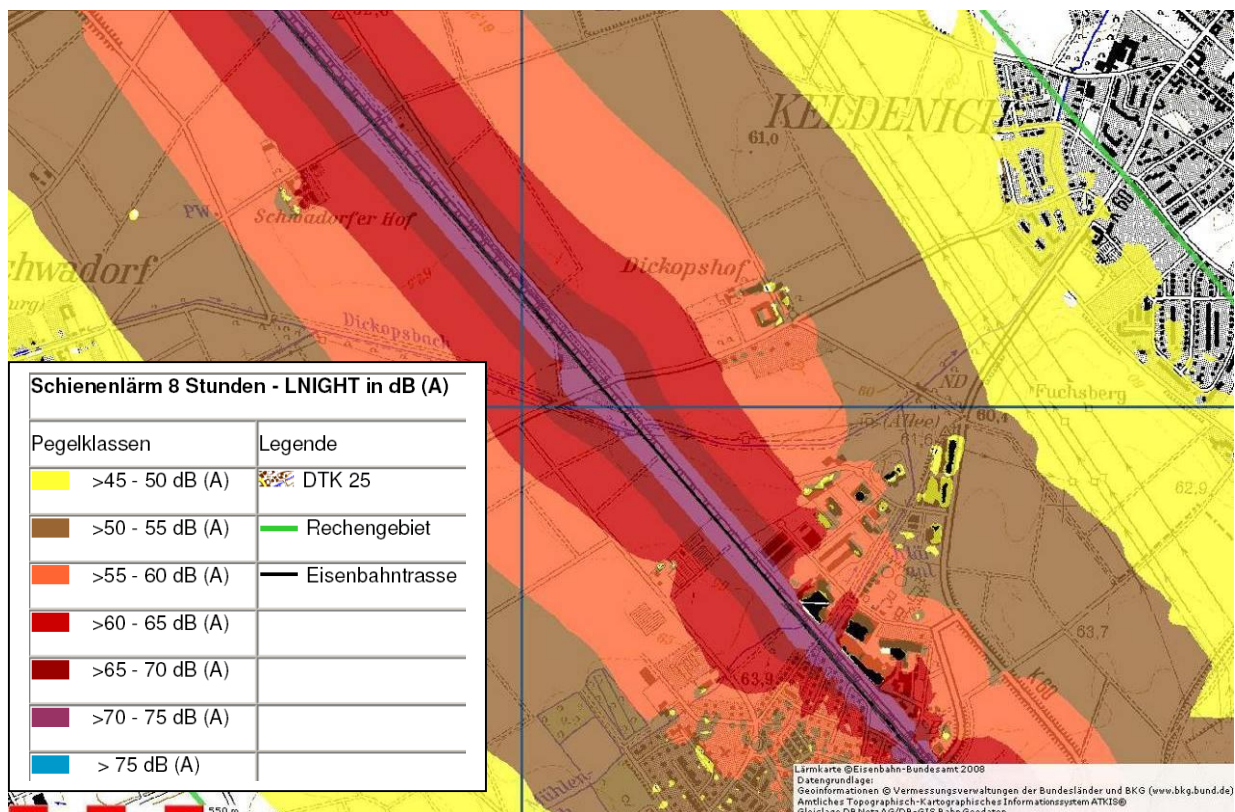
Anlage 10: Lärmkarte A 555 Höhe Urfeld (nachts)



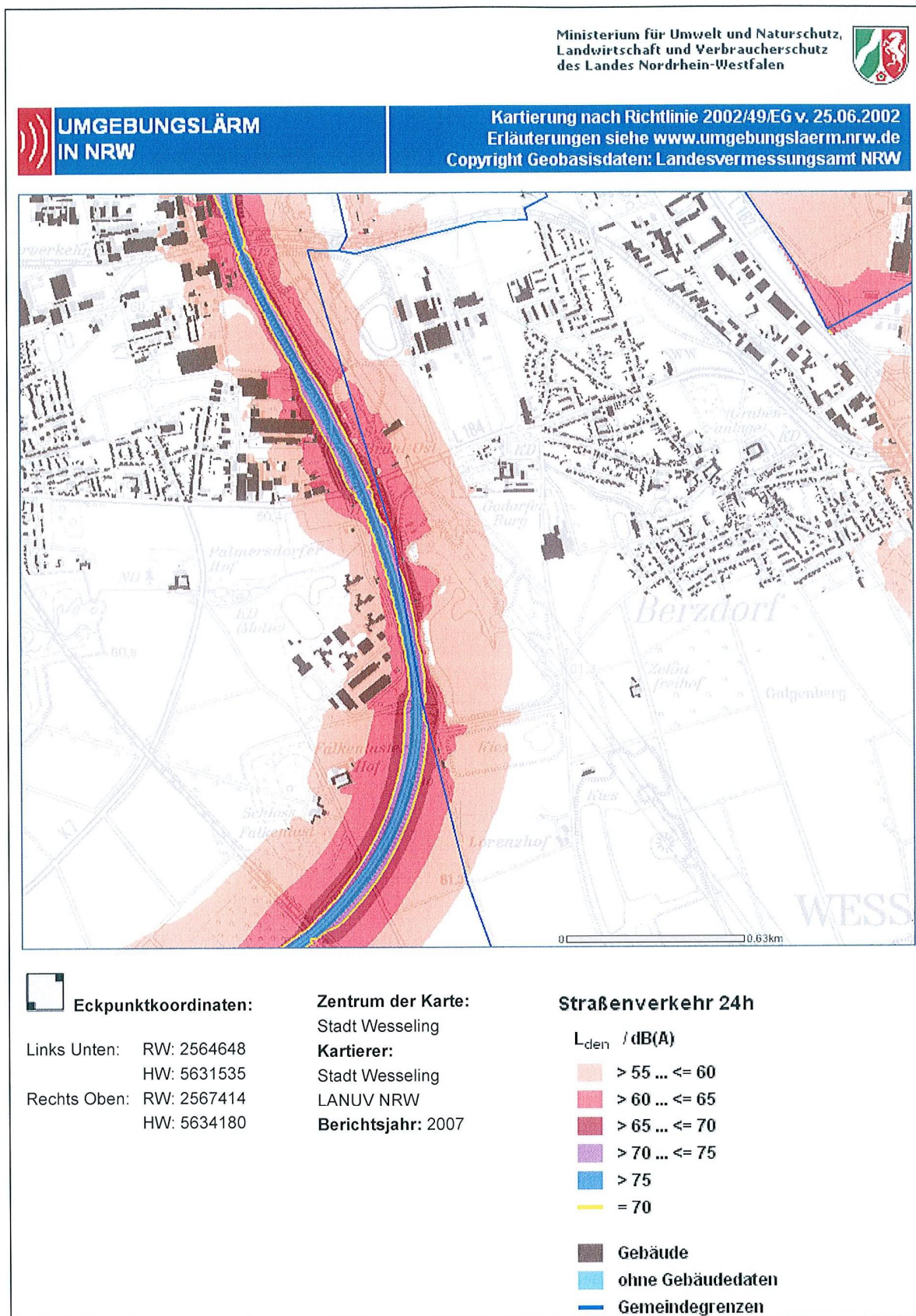
Anlage 11: Lärmkarte Eisenbahn Köln i Koblenz Höhe Dickopshof (24h tags)



Anlage 12: Lärmkarte Eisenbahn Köln i Koblenz Höhe Dickopshof (nachts)



Anlage 13: Lärmkarte A 553 (24 h tags)



Anlage 14: Lärmkarte A 553 (nachts)

