



Lärmaktionsplan  
Stufe 3  
Stadt Sankt Augustin

vom 27.04.2020

## Lärmaktionsplan Stufe 3 Stadt Sankt Augustin

---

<b>Auftraggeber</b>	Stadt Sankt Augustin Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung An der Post 19 53754 Sankt Augustin
<b>Auftrag vom</b>	23.10.2019 und 23.04.2020
<b>Bestell-Nr.</b>	AUF19-000725
<b>Projektbearbeitung</b>	Dipl.-Ing. Silke Schmitz Dipl. Ing. Darius Styra 02241 25773-18 s.schmitz@kramer-schalltechnik.de
<b>Anschrift</b>	Kramer Schalltechnik GmbH Otto-von-Guericke-Straße 8 D-53757 Sankt Augustin
<b>Projekt-Nr.</b>	19 04 001/02
<b>Bericht vom</b>	27.04.2020
<b>Seitenzahl</b>	83 4 davon Anhang

---



# Inhalt

1	Einleitung .....	5
2	Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen.....	6
2.1	Straßenverkehr .....	7
2.2	Schienerverkehr.....	8
2.3	Flugverkehr.....	9
3	Zuständige Behörde .....	9
4	Verweis auf den Ort der Veröffentlichung .....	10
5	Rechtlicher Hintergrund.....	10
6	Geltende Grenzwerte u.a. gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG.....	10
7	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten .....	11
7.1	Straßenverkehr .....	11
7.2	Schienerverkehr Stadtbahnlinie (Linie 66 und 67) .....	50
7.3	Schienerverkehr bundeseigene Bahntrassen.....	50
7.4	Flugverkehr (Flughafen Köln-Bonn) .....	55
8	Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen.....	58
8.1	Lärmeinwirkung Straßenverkehr .....	58
8.2	Schienerverkehr Stadtbahnlinie (Linie 66 und 67) .....	60
8.3	Schienerverkehr bundeseigene Bahntrassen.....	60
8.4	Flugverkehr.....	60
8.5	Teilaktionspläne.....	62



9	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	73
10	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung.....	73
11	Fazit und Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung .....	74
Anhang A: .....		80



# 1 Einleitung

Die 2002 in Kraft getretene EG-Umgebungslärmrichtlinie<sup>1</sup> wurde 2005 mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm<sup>2</sup> und 2006 mit der Verordnung über die Lärmkartierung<sup>3</sup> in nationales Recht umgesetzt. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47) wurde entsprechend angepasst.

In einer **ersten Stufe** (bis 18.07.2008) waren alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV 16.400 Kfz/24 h), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von 30.000 Zügen pro Jahr und für Großflughäfen zu untersuchen.

In der **zweiten Stufe** war ein Lärmaktionsplan für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV 8.200 Kfz/24 h), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von 30.000 Zügen pro Jahr und für Großflughäfen aufzustellen. Großflughäfen stellen in Sankt Augustin eine Hauptlärmquelle dar. Allerdings werden die derzeit geltenden Auslöswerte der Lärmaktionsplanung nicht erreicht.

Bei der nun zu bearbeitenden **dritten Stufe** ist die Lärmaktionsplanung gegenüber der 2. Stufe zu überprüfen und zu aktualisieren. Dabei sind – äquivalent zur zweiten Stufe – ebenso die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (entspricht etwa einem DTV von 8.200 Kfz/24 h), die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von 30.000 Zügen pro Jahr und die entsprechenden Großflughäfen zu berücksichtigen.

Das Land NRW hat einen Runderlass<sup>4</sup> zur einheitlichen Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung herausgegeben.

---

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

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

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

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



Auf der Grundlage von Lärmkarten, die gemäß § 47 c BImSchG erstellt werden, sollen mit dem Lärmaktionsplan Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein  $L_{DEN}^5$  von 70 dB(A) oder ein  $L_{Night}^6$  von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

Das Stadtgebiet Sankt Augustin liegt damit im relevanten Einwirkungsbereich der Autobahnen A 3, A 59 und A 560, der Bundesstraße B 56, der Landstraßen L 16, L 121, L 143 und L 333, die ein entsprechendes Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/a aufweisen. Mit jeweils mehr als 30.000 Zügen/a führen die Haupteisenbahnstrecken Köln – Troisdorf – Bonn-Beuel – Koblenz – Frankfurt (inklusive ICE-Trassierung) und die Siegstrecke ebenso wie die Stadtbahnlinien 66 und 67 durch das Stadtgebiet. Der Großflughafen Köln-Bonn (CGN) liegt ca. 8 km nördlich.

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

## 2 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Sankt Augustin liegt im rechtsrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises und grenzt im Südwesten an die Bundesstadt Bonn, im Norden an die Städte Troisdorf und Siegburg, im Osten an die Stadt Hennef sowie im Südosten an die Stadt Königswinter an. Sankt Augustin hat rund 57.000 Einwohner und umfasst eine Fläche von ca. 35 km<sup>2</sup>.

Zum Zeitpunkt der Kartierung z.B. der Schienenstrecken durch das Eisenbahnbundesamt wurde hierzu von knapp 55.000 Einwohnern (Quelle: [www.eba.bund.de/lap](http://www.eba.bund.de/lap)) ausgegangen.

---

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

<sup>6</sup> Lärmindex  $L_{Night}$  beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22 Uhr - 6 Uhr)



In den folgenden Tabellen sind die Hauptlärmquellen aufgeführt<sup>7</sup>, die auf das Gebiet der Stadt Sankt Augustin einwirken.

## 2.1 Straßenverkehr

**Tabelle 2.1: Hauptverkehrsstraßen<sup>7</sup>**

Na-me:	Kfz/a (Ø)	Lage	Kennung
A 3	29,641 Mio.	nördlich A 560 bzw. u. a. östlich der Ortslage Buisdorf	DE_NW_rd_0538205 6004
A 3	29,786 Mio.	südlich A 560 bzw. u.a. östlich der Ortslage Birlinghoven	DE_NW_rd_0538205 6005
A 560	31,085 Mio.	östlich A 59 bzw. nördlich Ortslage Menden	DE_NW_rd_0538205 6001
A 560	25,099 Mio.	Abschnitt zw. den Auffahrten „Siegburg“ und „Sankt Augustin“ bzw. u. a. nördlich der Ortslage Mülldorf	DE_NW_rd_0538205 6016
A 560	23,755 Mio.	Abschnitt zw. den Auffahrten „Sankt Augustin“ und „Niederpleis“ bzw. u. a. nördlich der Ortslage Niederpleis	DE_NW_rd_0538205 6006
A 560	21,749 Mio.	Abschnitt zw. den Auffahrten „Niederpleis“ und Kreuz „Bonn/Siegburg“ bzw. Außenbereich	DE_NW_rd_0538205 6018
A 560	19,644 Mio.	Abschnitt östlich Kreuz „Bonn/Siegburg“ bzw. Außenbereich	DE_NW_rd_0538205 6019
A 59	43,433 Mio.	südlich A 560 bzw. südwestlich der Ortslage Menden bzw. östlich Ortslage Meindorf	DE_NW_rd_0538205 6002
A 59	34,219 Mio.	nördlich A 560 bzw. Außenbereich	DE_NW_rd_0538205 6003
B 56	15,095 Mio.	nördlich A 560 im Bereich Auffahrt „Siegburg“ bzw. Außenbereich	DE_NW_rd_0538205 6007
B 56	3,000 Mio.	südlich A 560 im Bereich der Auffahrt „Siegburg“ u. „Sankt Augustin“ sowie im Norden des Ortsbereichs Mülldorf	DE_NW_rd_0538205 6014
B 56	4,183 Mio.	nördlich L 143 bzw. im Süden des Ortsbereichs Mülldorf	DE_NW_rd_0538205 6020
B 56	4,959 Mio.	südlich L 143 bzw. von westlich Sankt Augustin Ort bis südlich Ortslage Hangelar	DE_NW_rd_0538205 6021

<sup>7</sup> Siehe auch „Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Sankt Augustin“ im Internet unter [www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/](http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/)



L 143	3,219 Mio.	Abschnitt zw. B 56 (Ortsbereich St. Augustin Ort) und L 121 (Ortsbereich Niederpleis)	DE_NW_rd_05382056017
L 143	4,426 Mio.	Abschnitt nordwestlich B 56 (Ortsbereich St. Augustin Ort) bis nordöstlich im Ortsbereich Menden	DE_NW_rd_05382056015
L 143	3,992 Mio.	Abschnitt südlich L 121 (Ortsbereich Niederpleis) bis nordöstlich im Ortsbereich Birlinghoven	DE_NW_rd_05382056008
L 143	3,023 Mio.	Abschnitt im Ortsbereich Birlinghoven	DE_NW_rd_05382056009
L 143	3,000 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map	DE_NW_rd_05382056010
L 333	3,913 Mio.	Abschnitte u. a. im Bereich der Ortslage Buisdorf - westlich u. östlich der A 3	DE_NW_rd_05382056011
L 121	4,017 Mio.	nördlich A 560 bzw. im Ortsbereich Buisdorf	DE_NW_rd_05382056012
L 121	3,000 Mio.	südlich A 560 bzw. bis L 143 im Ortsbereich Niederpleis	DE_NW_rd_05382056022
L 16	8,767 Mio.	nördlich A 560 bzw. im Außenbereich	DE_NW_rd_05382056013

## 2.2 Schienenverkehr

Bezüglich des einwirkenden Schienenverkehrs wird gemäß Stadt Sankt Augustin grundsätzlich auf die Lärmkartierung und erstellte Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahnbundesamt hingewiesen.

Bezüglich des einwirkenden Schienenverkehrs sollen im Zuge der hier vorliegenden Lärmaktionsplanung die veröffentlichten Lärmkarten veranschaulicht werden. Zur Sichtung weiterer Grundlagen und Informationen wird entsprechend auf die Homepage [www.eba.bund.de/lap](http://www.eba.bund.de/lap) verwiesen.





## 2.3 Flugverkehr

**Tabelle 2.2: Großflughafen<sup>7</sup>**

Name	Bewegung/a	Lage
Köln-Bonn (CGN) ICAO Code: EDDK	141.501	Stadtgebiet Köln, 8 km nördlich

### Anmerkung:

Der Verkehrslandeplatz Hangelar und der Flugbetrieb der Bundespolizei fallen in der Lärmaktionsplanung nicht unter die zu untersuchenden Lärmquellen. Informationen über die Lärmsituation können in dem Gutachten „Schalltechnische Untersuchung zur Führung der Platzrunde des Flugplatzes Bonn-Hangelar in 53757 Sankt Augustin, ADU cologne, Bericht P0510080 vom 20.08.2007“ bei der Stadtverwaltung Sankt Augustin eingesehen werden.

## 3 Zuständige Behörde

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

Stadt Sankt Augustin, Markt 1, 53757 Sankt Augustin.  
Herr Matthias Hennig, Tel. 02241 243 419  
E-Mail: [matthias.hennig@sankt-augustin.de](mailto:matthias.hennig@sankt-augustin.de)  
Internet: [www.sankt-augustin.de](http://www.sankt-augustin.de)

Dabei wird die Stadt Sankt Augustin mit folgenden Kennungen gelistet:

Gemeindekennzahl: **05382056**

Kennung der Behörde für Lärmkartierung: **DE\_j\_05382056\_Sankt\_Augustin**

Die Berechnung der Lärmbelastung im Stadtgebiet erfolgte für die Hauptverkehrsstraßen und den Flugverkehr außerhalb der Ballungsräume durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV).

Für die Kartierung der Lärmbelastung durch den Schienenlärm von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt und für die nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume ist das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) zuständig.



## 4 Verweis auf den Ort der Veröffentlichung

Die Lärmkarten der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Sankt Augustin sind im Umgebungslärm-Portal des Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MULNV) im Internet unter **[www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/](http://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/)** abrufbar.

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes sind im Kartenservice des Eisenbahn-Bundesamtes im Internet unter **[www.eba.bund.de/lap](http://www.eba.bund.de/lap)** veröffentlicht.

## 5 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG<sup>1</sup> sowie deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in § 47 a - f des BImSchG und der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV<sup>3</sup>. In den sogenannten „Vorläufigen Berechnungsvorschriften“<sup>8</sup> (z.B. Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)) sind die Berechnungsverfahren der Lärmpegel für die verschiedenen Lärmarten festgelegt.

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

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Lärmprobleme liegen dann vor, wenn die für NRW vom Umweltministerium im Runderlass "Lärmaktionsplanung"<sup>4</sup> festgelegten und nachstehend aufgeführten Auslösewerte überschritten werden. Sie kennzeichnen die Gebiete mit dem dringlichsten Handlungsbedarf. Danach gelten in Nordrhein-Westfalen für Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder andere schutzwürdige Gebäude ein **L<sub>DEN</sub> von 70 dB(A)** und ein **L<sub>Night</sub> von 60 dB(A)**.

---

<sup>8</sup> Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs.1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 17. August 2006, Herausgegeben vom Bundesministerium der Justiz



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

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

## 7 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Lärmkarten und die Ergebnisse der Lärmkartierung sind im Internet abrufbar (vgl. Kapitel 4). Nachfolgend werden die strategischen Lärmkarten der verschiedenen Lärmarten Straße, Schiene gemäß EBA und Flugverkehr aufgeführt. Dabei werden der  $L_{DEN}$  und der  $L_{Night}$  (vgl. Kap. 6) als farbige Lärmkarten mit einer Klassenbreite von 5 dB dargestellt und gemäß Berechnungsverfahren auf eine Höhe von 4 m über Gelände bezogen.

### 7.1 Straßenverkehr

Für das Stadtgebiet Sankt Augustin wird vorab der aktuelle Stand der strategischen Lärmkarten als Gesamtübersicht folgendermaßen veranschaulicht:

Bild 7.1: Straßenverkehr, Zeitbereich 24 Stunden (0 Uhr bis 24 Uhr)  
Pegelwerte  $L_{DEN}$  in dB(A)

Bild 7.2: Straßenverkehr, Zeitbereich 8 Stunden (22 Uhr bis 6 Uhr)  
Pegelwerte  $L_{Night}$  in dB(A)

Ergänzend werden je Zeitbereich die grundsätzlich heranzuziehenden Auslösewerte informativ aufgeführt. Zudem erfolgt im Anschluss eine Darstellung von Detailkarten.



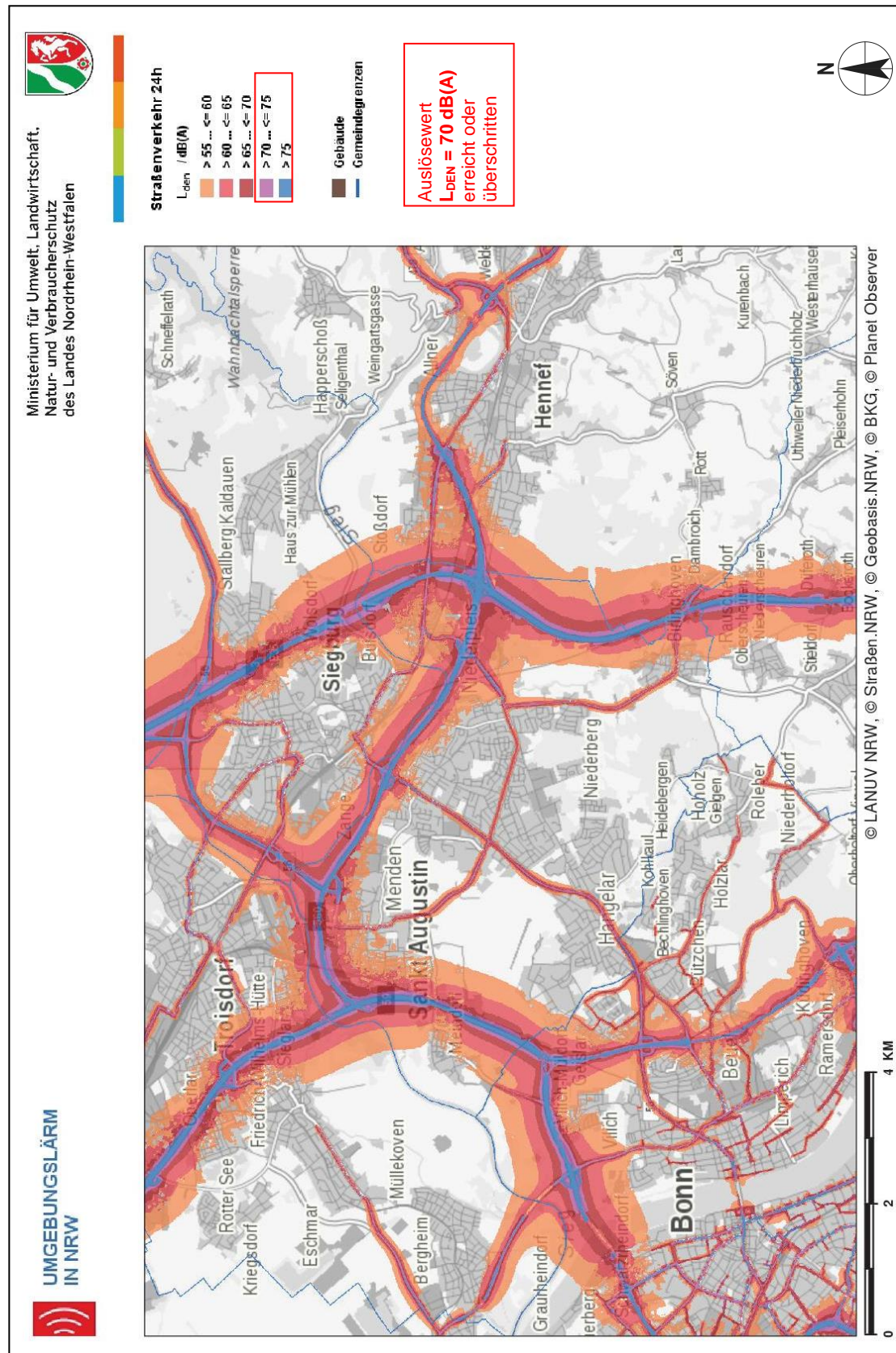
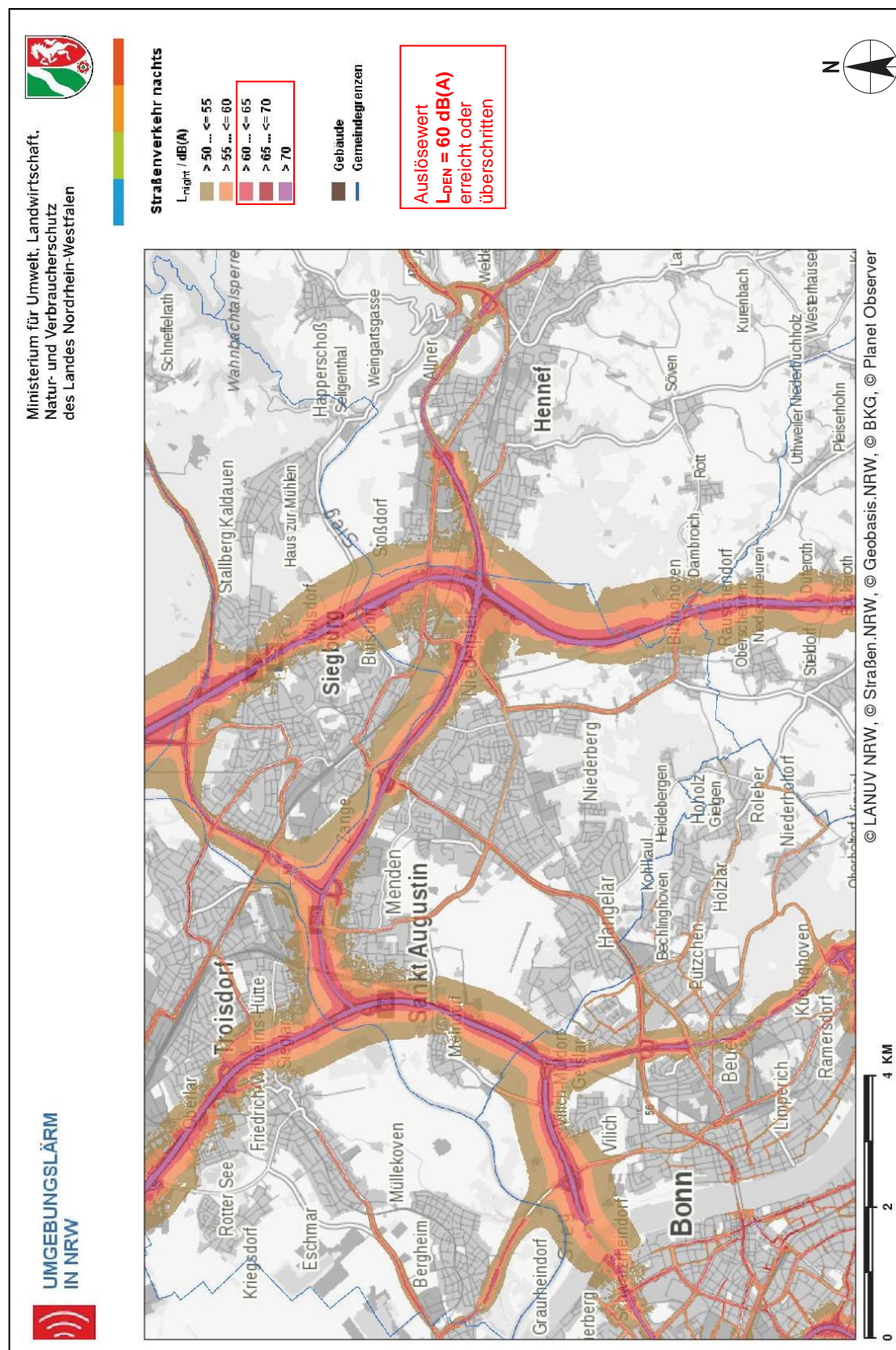


Bild 7.1: Übersichtskarte des gesamten Stadtgebiets Sankt Augustin, L<sub>DEN</sub> (24 h) Straßenverkehr, (Quelle: [www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de](http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de)) mit zusätzlichen Angaben zu den Auslösewerten



**Bild 7.2:** Übersichtskarte gesamtes Stadtgebiets Sankt Augustin,  $L_{\text{Night}}$  (8 h) Straßenverkehr, (Quelle: [www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de](http://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de)) mit zusätzlichen Angaben zu den Auslösewerten

Im Folgenden werden zusätzlich Detailkarten der besonders betroffenen Bereiche mit Überschreitungen der Auslösewerte  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) und/oder  $L_{Night}$  von 60 dB(A) an den Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

Zur Orientierung, wo sich diese Bereiche befinden, werden diese Detailkarten im nachfolgenden Bild 7.3 in der Übersichtskarte „Straßenverkehr Zeitbereich  $L_{Night}$  8 h“ durch Nummerierung gekennzeichnet. Innerhalb dieser nummerierten Bereiche wurden im Sinne einer besseren Lesbarkeit weitere Teilbereiche unterteilt, welche unten stehend informativ vorab aufgelistet werden.

**Bei den Detailkarten der besonders betroffenen Bereiche mit Überschreitungen der Auslösewerte  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) und/oder  $L_{Night}$  von 60 dB(A) handelt es sich um:**

**Bereich 1** - Menden Ortslage östlich an A 59, unterteilt in:

**Detailkarte 1 - Teile 1 und 2** – orientierend Fasanenweg

**Detailkarte 1 - Teile 3 und 4** – orientierend Am Bahnhof

**Bereich 2** - Menden Ortslage südlich an A 560, unterteilt in:

**Detailkarte 2 - Teile 1 und 2** – orientierend Auf der Mirz

**Detailkarte 2 - Teil 3** – orientierend Langemarckstraße

**Bereich 3** - Menden Ortslage mittig an L 143, unterteilt in:

**Detailkarte 3 - Teile 1 und 2** – orientierend Siegstraße (nördlich)

**Detailkarte 3 - Teile 3 und 4** – orientierend Siegstraße (südlich)

**Bereich 4** - Mülldorf Ortslage mittig an B 56, unterteilt in:

**Detailkarte 4 - Teile 1 und 2** – orientierend Bonner Straße (nördlich)

**Detailkarte 4 - Teile 3 und 4** – orientierend Bonner Straße (Bereich 2 von Norden)

**Detailkarte 4 - Teile 5 und 6** – orientierend Bonner Straße (Bereich 3 von Norden)

**Detailkarte 4 - Teil 7** – orientierend Bonner Straße (Bereich 4 von Norden)

**Bereich 5** - Buisdorf Ortslage mittig an L 333, unterteilt in:

**Detailkarte 5 - Teile 1 und 2** – orientierend Frankfurter Straße (westlich)

**Detailkarte 5 - Teile 3 und 4** – orientierend Frankfurter Straße/ Hauptstraße (Bereich 2 von Westen)

**Detailkarte 5 - Teile 5 und 6** – orientierend Frankfurter Straße (östlich)



**Bereich 6** - Buisdorf Ortslage östlich und westlich an A 3, unterteilt in:

**Detailkarte 6 - Teil 1** – orientierend In der Bitze

**Detailkarte 6 - Teil 2** – orientierend Frankfurter Straße östlich A 3

**Detailkarte 6 - Teil 3** – orientierend Prinz-Eugen-Straße

**Bereich 7** - Niederpleis Ortslage östlich, an L 121, unterteilt in:

**Detailkarte 7 - Teile 1 und 2** – orientierend Hauptstraße (L 121)

**Bereich 8** - Birlinghoven Ortslage nördlich und mittig an L 143, unterteilt in:

**Detailkarte 8 - Teile 1 und 2** – orientierend Pleistalstraße (nördlich)

**Detailkarte 8 - Teile 3 und 4** – orientierend Pleistalstraße (südlich)



Die vorgenannten besonders betroffenen Bereiche werden dabei entsprechend ihrer Ergebnisse jeweils für den Tag und/oder die Nacht dargestellt:

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

Straßenverkehr Zeitbereich nachts (8 h), Pegelwerte  $L_{Night}$  in dB(A)

### **Hinweise:**

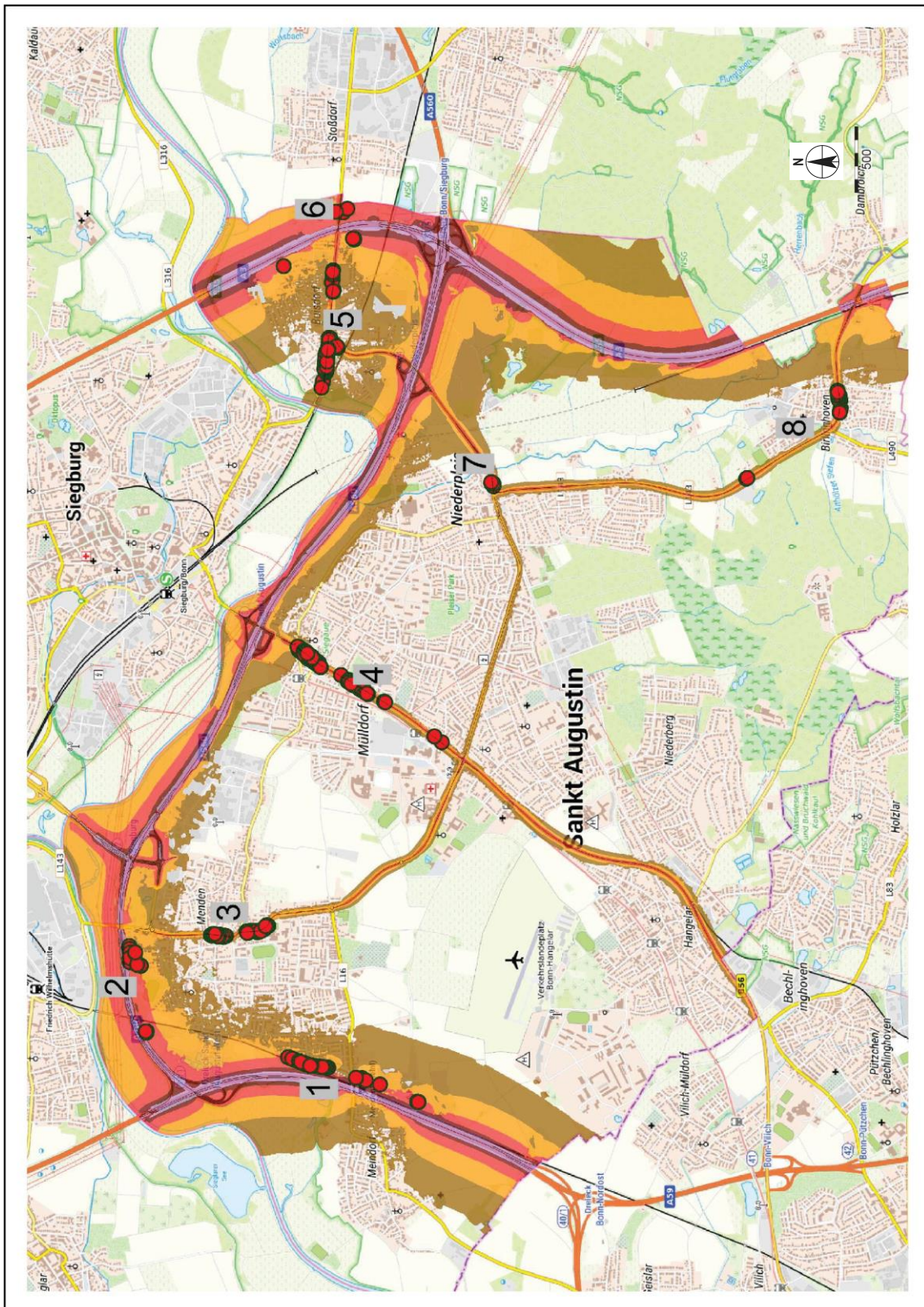
Die Darstellung der Lärmkarten für die nummerierten Bereiche erfolgt dabei ausschließlich für die Beurteilungszeit, in der der betrachtete Bereich eine Überschreitung aufweist. D.h. für Bereiche, in denen beispielsweise ausschließlich eine Überschreitung der Auslösewerte des Zeitbereichs von 24 h ( $L_{DEN}$  von 70 dB(A)) und nicht zur Nachtzeit gegeben ist, wird ausschließlich die Lärmkarte zum  $L_{DEN}$  dargestellt. Die Lärmkarte zur Nachtzeit ( $L_{Night}$ ) wird folglich für diesen Bereich nicht dargestellt.

In den Detailkarten sind Fassadenbereiche der Gebäude mit einer Überschreitung der Grenzwerte als rote Quadrate mit schwarzem Rand   $L_{DEN} \geq 70$  ,   $L_{NGT} \geq 60$ ) gekennzeichnet.

*Die flächigen Farb-Darstellungen der Pegel erfolgt für den Tag ( $L_{DEN}$ ) ab einem Pegel von 55 dB(A) und für die Nacht ( $L_{Night}$ ) ab einem Pegel von 50 dB(A).*

*Des Weiteren ist zu beachten, dass die Lärmkarten entsprechend der Vorgaben eine grobe Rastergröße (10 m x 10 m) aufweisen, wodurch die Übergangsbereiche zwischen den dargestellten Farben orientierend zu sehen sind. Die Ermittlung der Belastungen generell, welche zur Bestimmung der betroffenen Wohngebäude herangezogen werden (Abgleich mit den Auslösewerten), erfolgt daher nicht auf Basis der Farbdarstellungen, sondern auf Basis separat berechneter Einzelpunkte an den Fassaden der Wohngebäude.*

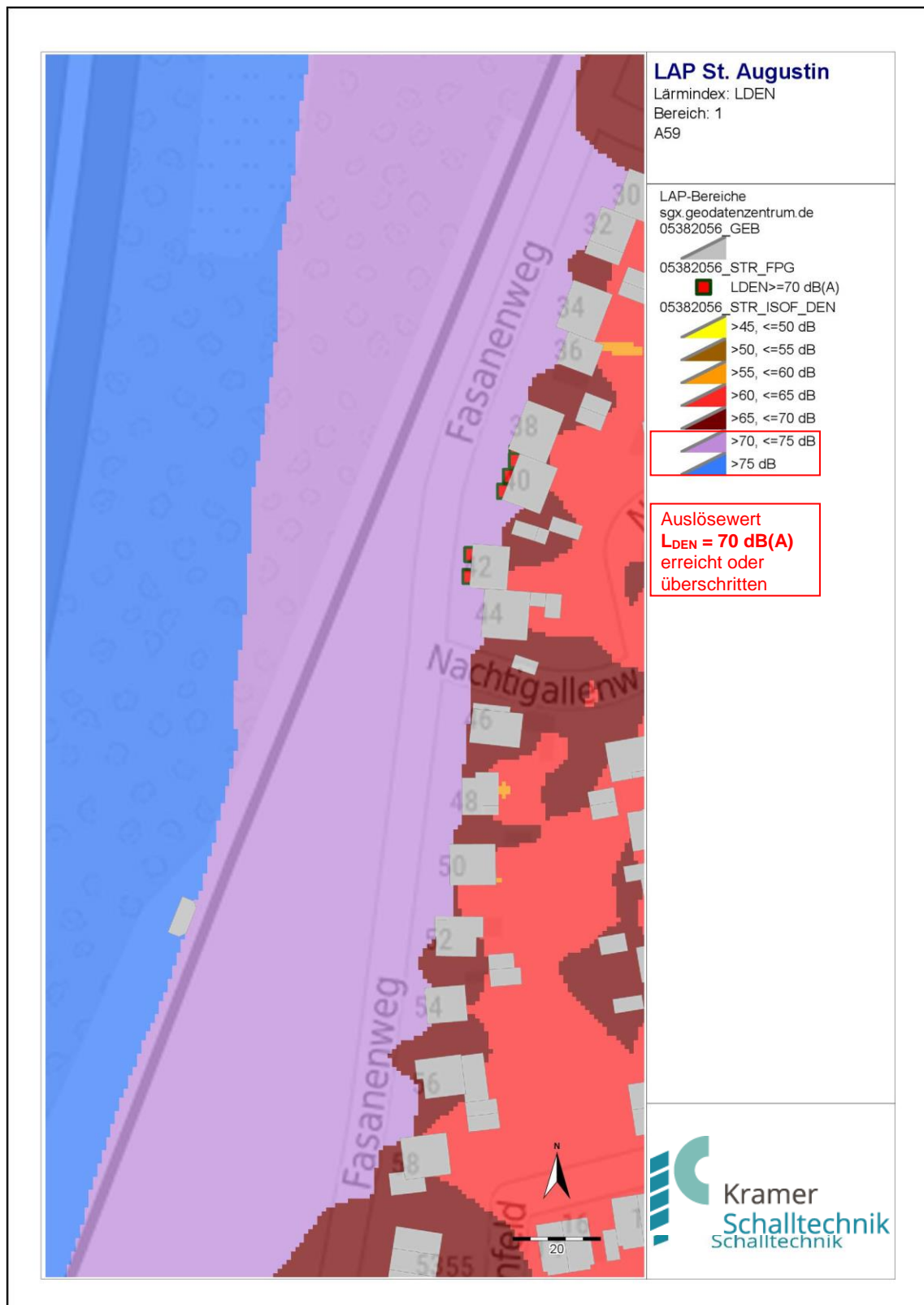




**Bild 7.3: Übersichtskarte mit Kennzeichnung besonders betroffener Bereiche Straßenverkehr Zeitbereich Nacht (8 h); Bezeichnung der Teilbereiche vgl. S. 13**





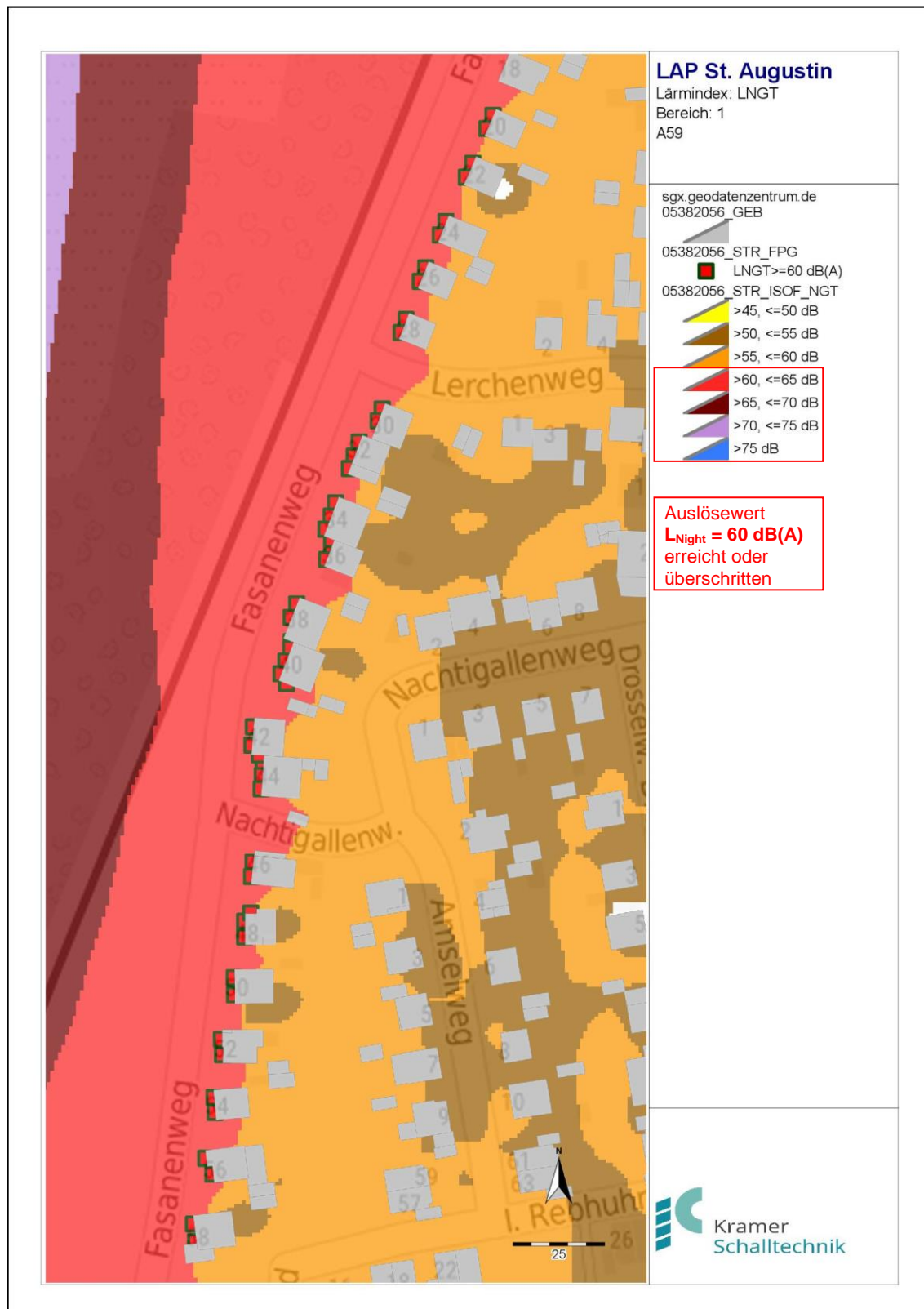


**Besonders betroffene Bereiche - Lden (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Menden Ortslage östlich an A 59**

**Detailkarte 1 - Teil 1 – orientierend Fasanenweg**



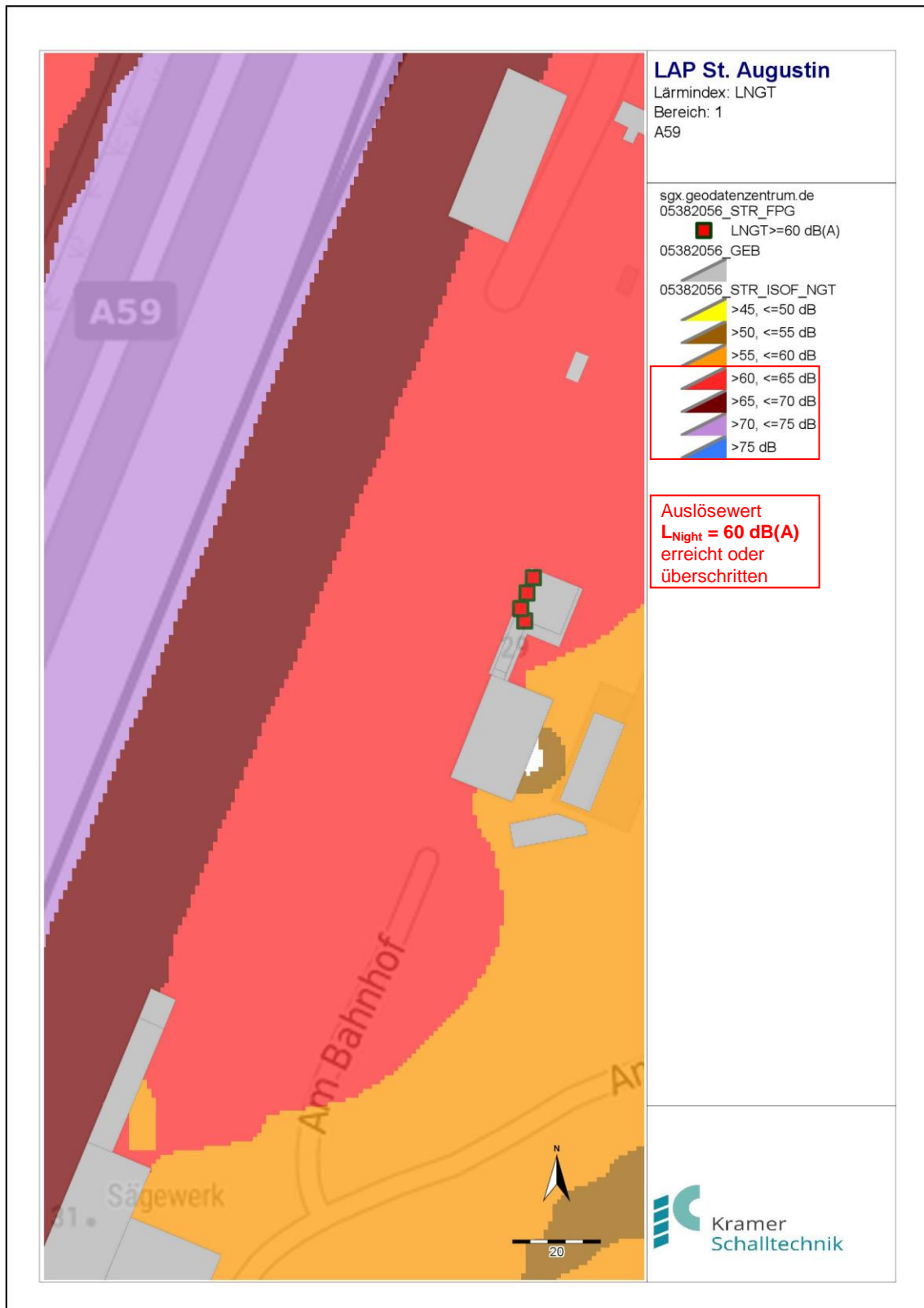


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Menden Ortslage östlich an A 59**

**Detailkarte 1 - Teil 2 – orientierend Fasanenweg**



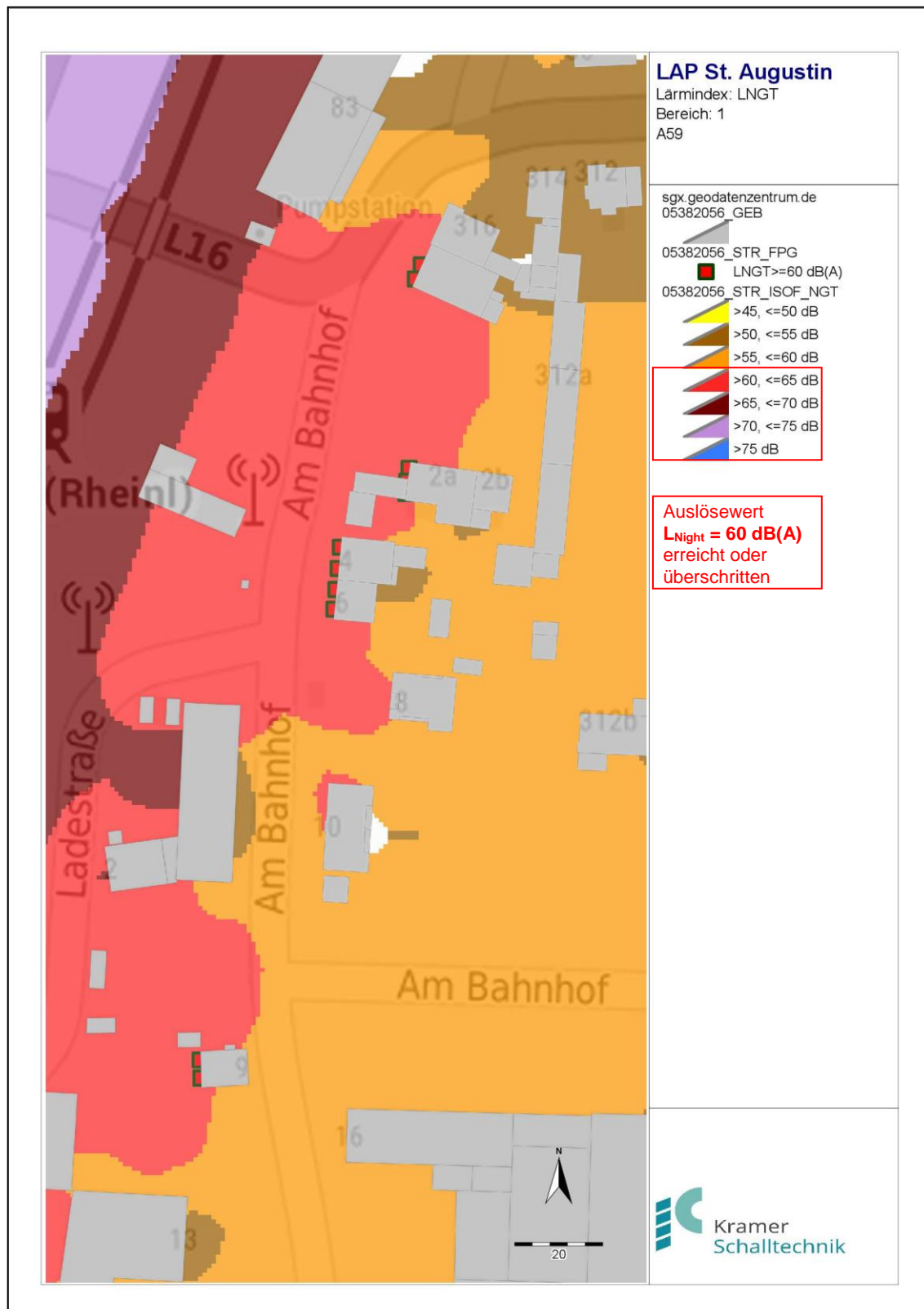


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Menden Ortslage östlich an A 59**

**Detailkarte 1 - Teil 3 – orientierend Am Bahnhof**



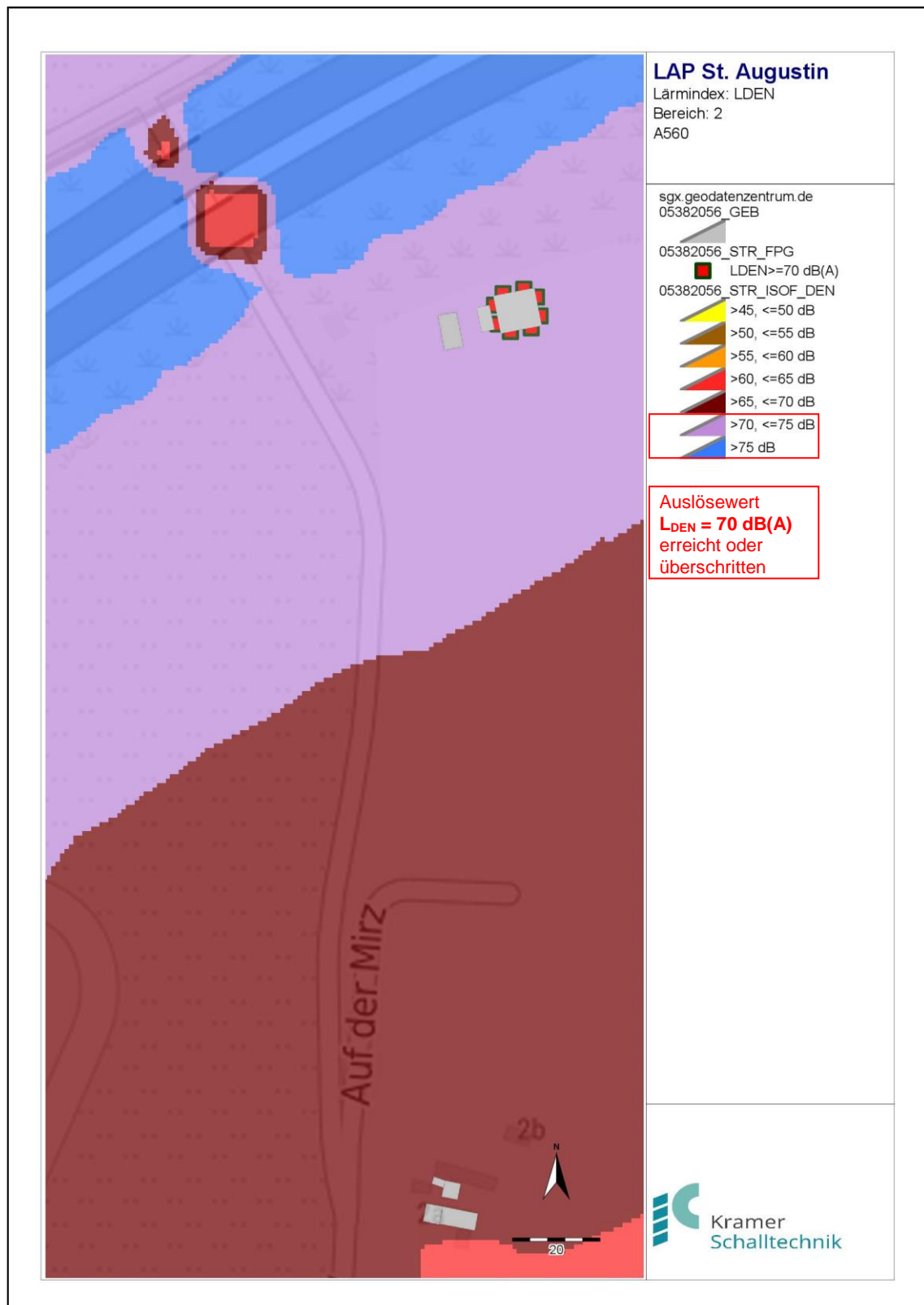


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Menden Ortslage östlich an A 59**

**Detailkarte 1 - Teil 4 – orientierend Am Bahnhof**



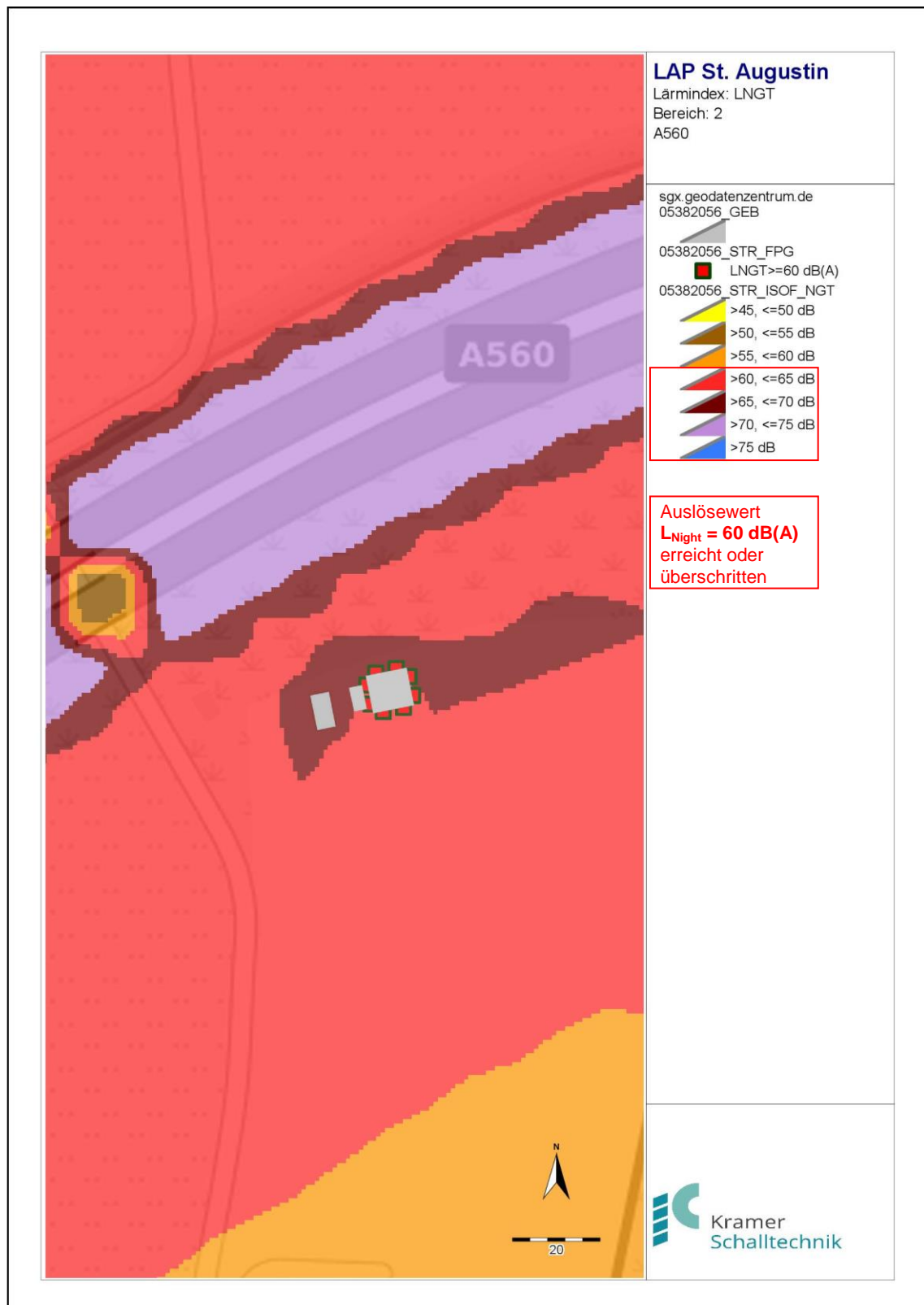


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>DEN</sub> (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Menden Ortslage südlich an A 560**

**Detailkarte 2 - Teil 1 – orientierend Auf der Mirz**



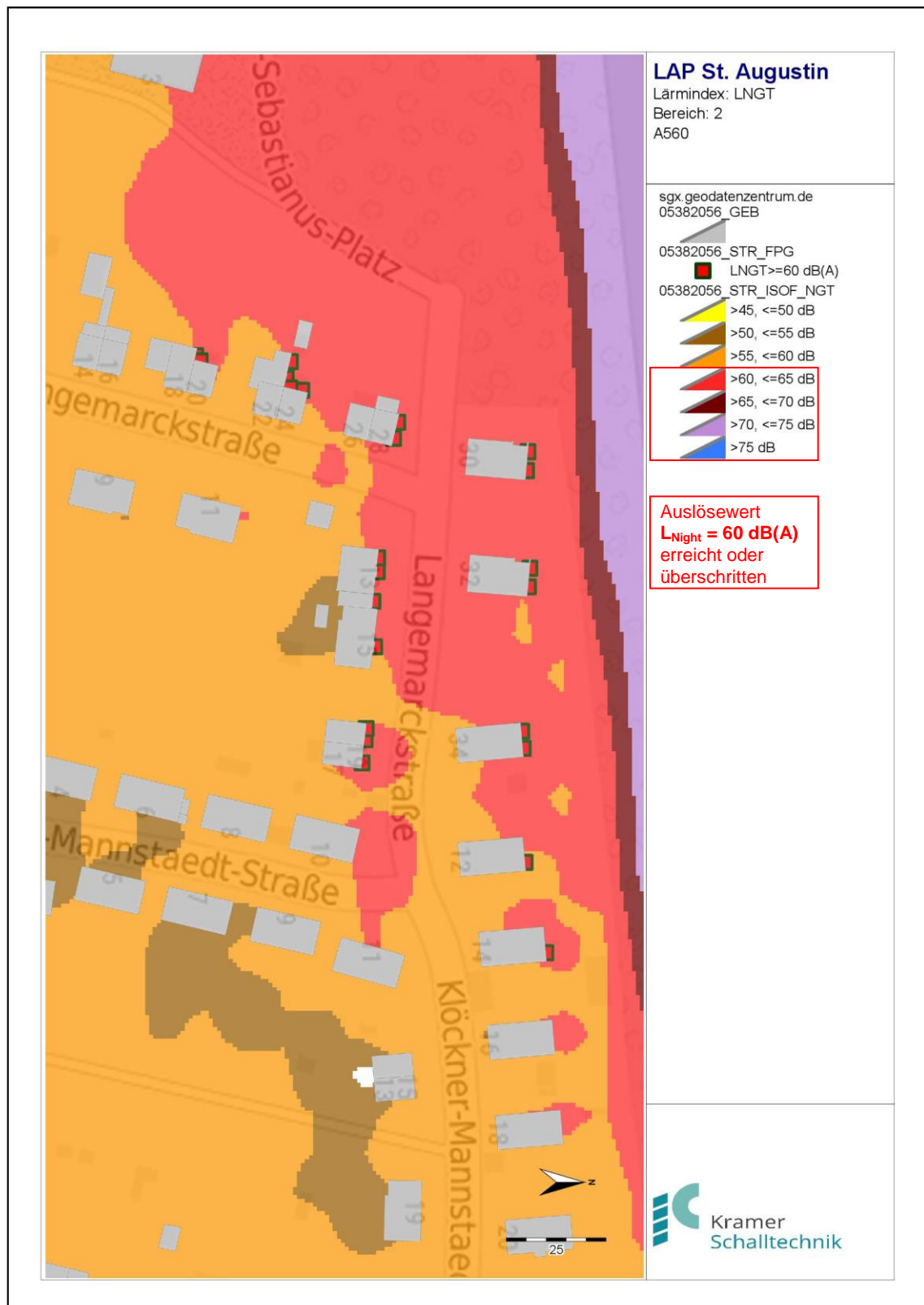


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Menden Ortslage südlich an A 560**

**Detailkarte 2 - Teilbereich 2 – orientierend Auf der Mirz**



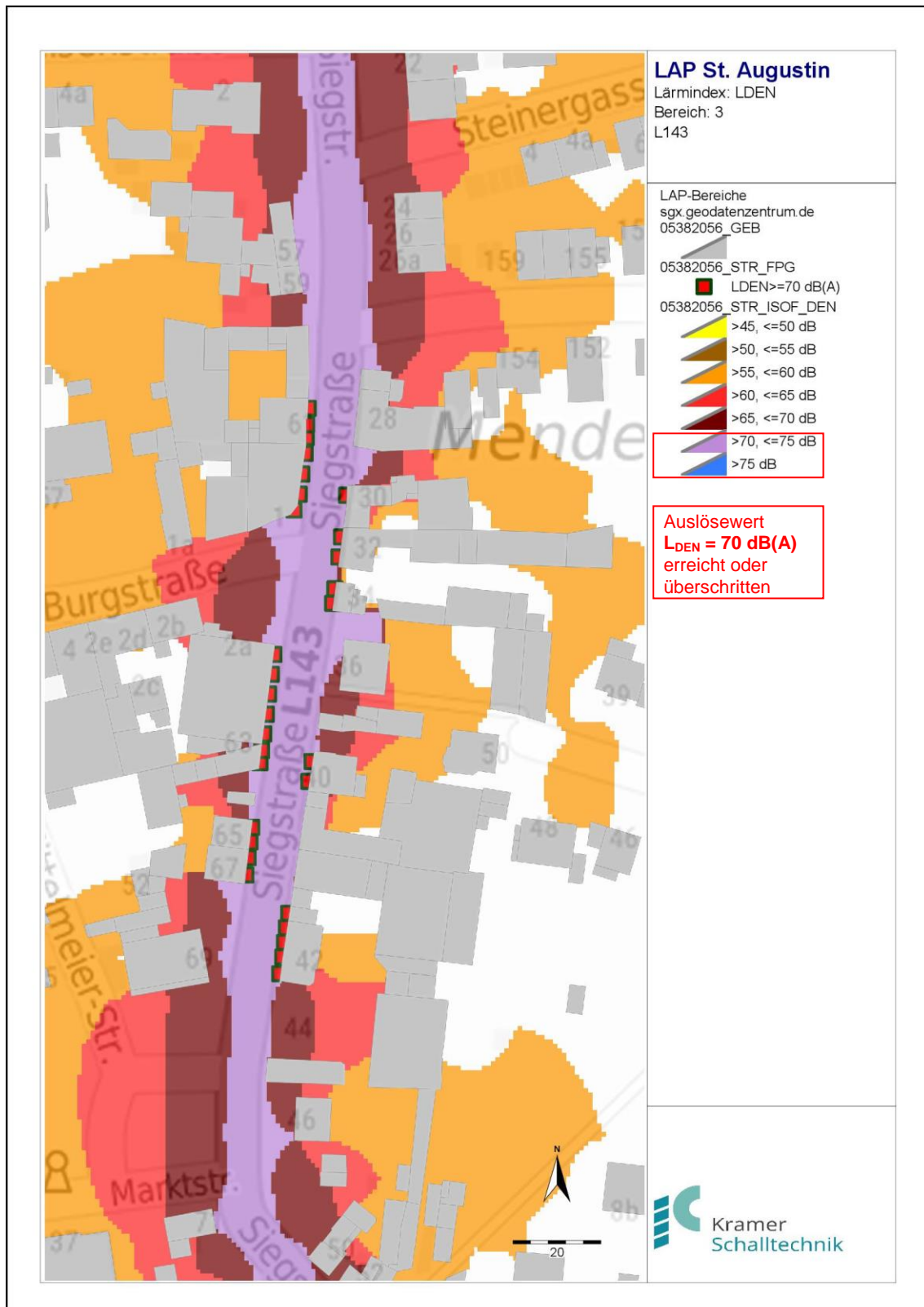


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Menden Ortslage südlich an A 560**

**Detailkarte 2 - Teilbereich 3 – orientierend Langemarckstraße**





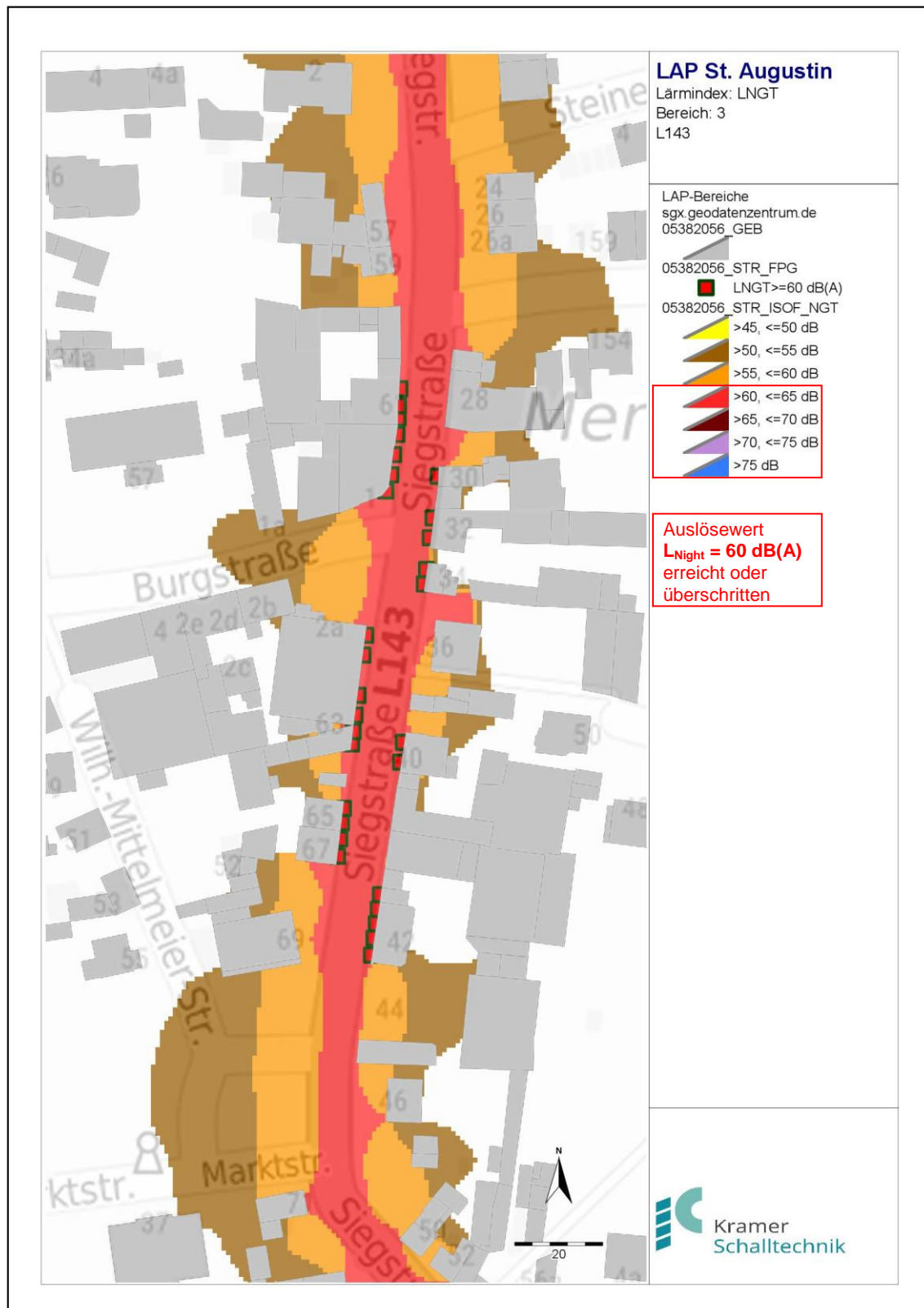
**Besonders betroffene Bereiche - LDEN (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Menden Ortslage mittig an L 143**

**Detailkarte 3 - Teil 1 – orientierend Siegstraße (nördlich)**





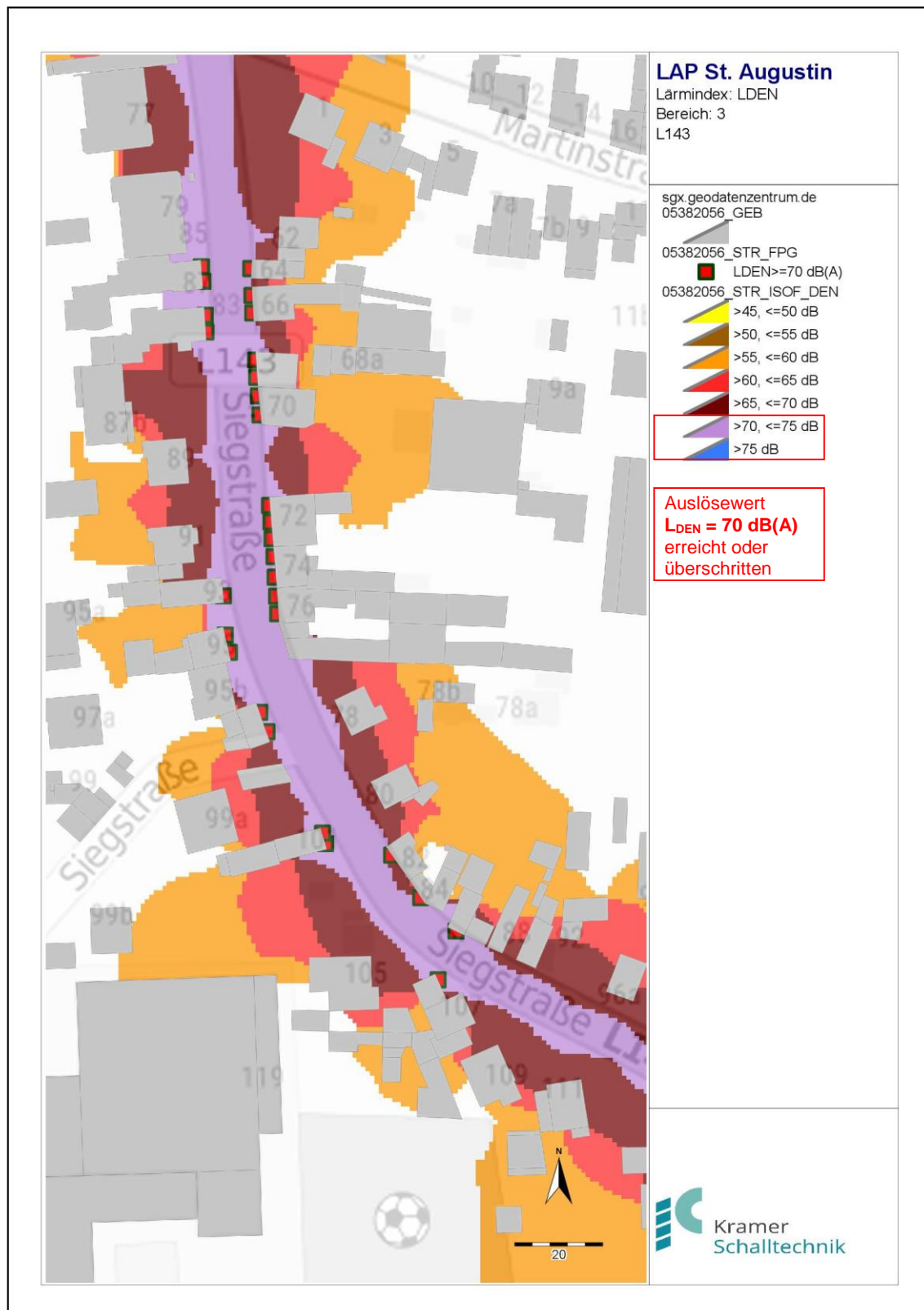


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Menden Ortslage mittig an L 143**

**Detailkarte 3 - Teil 2 – orientierend Siegstraße (nördlich)**



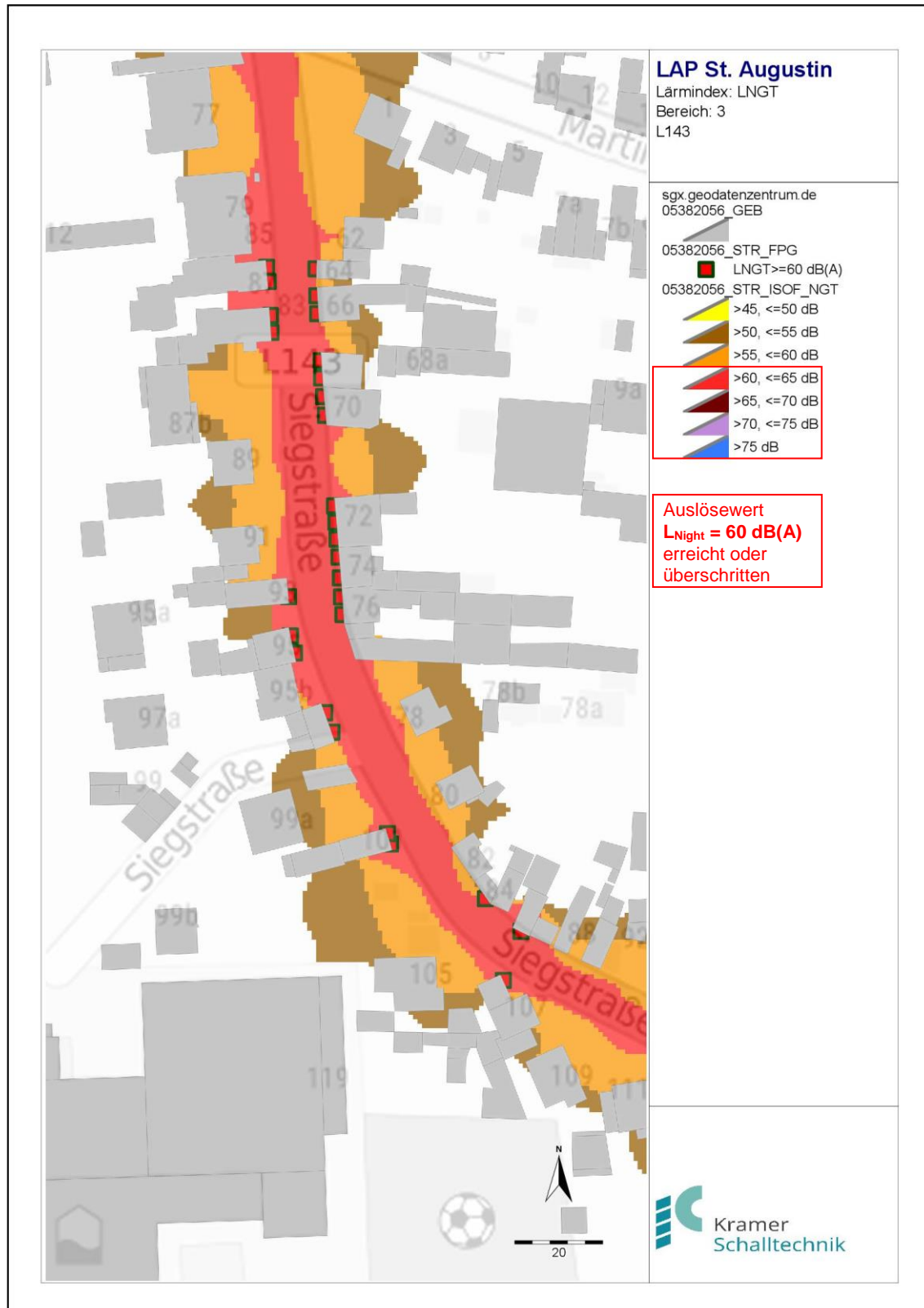


**Besonders betroffene Bereiche - LDEN (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Menden Ortslage mittig an L 143**

**Detailkarte 3 - Teil 3 – orientierend Siegstraße (südlich)**



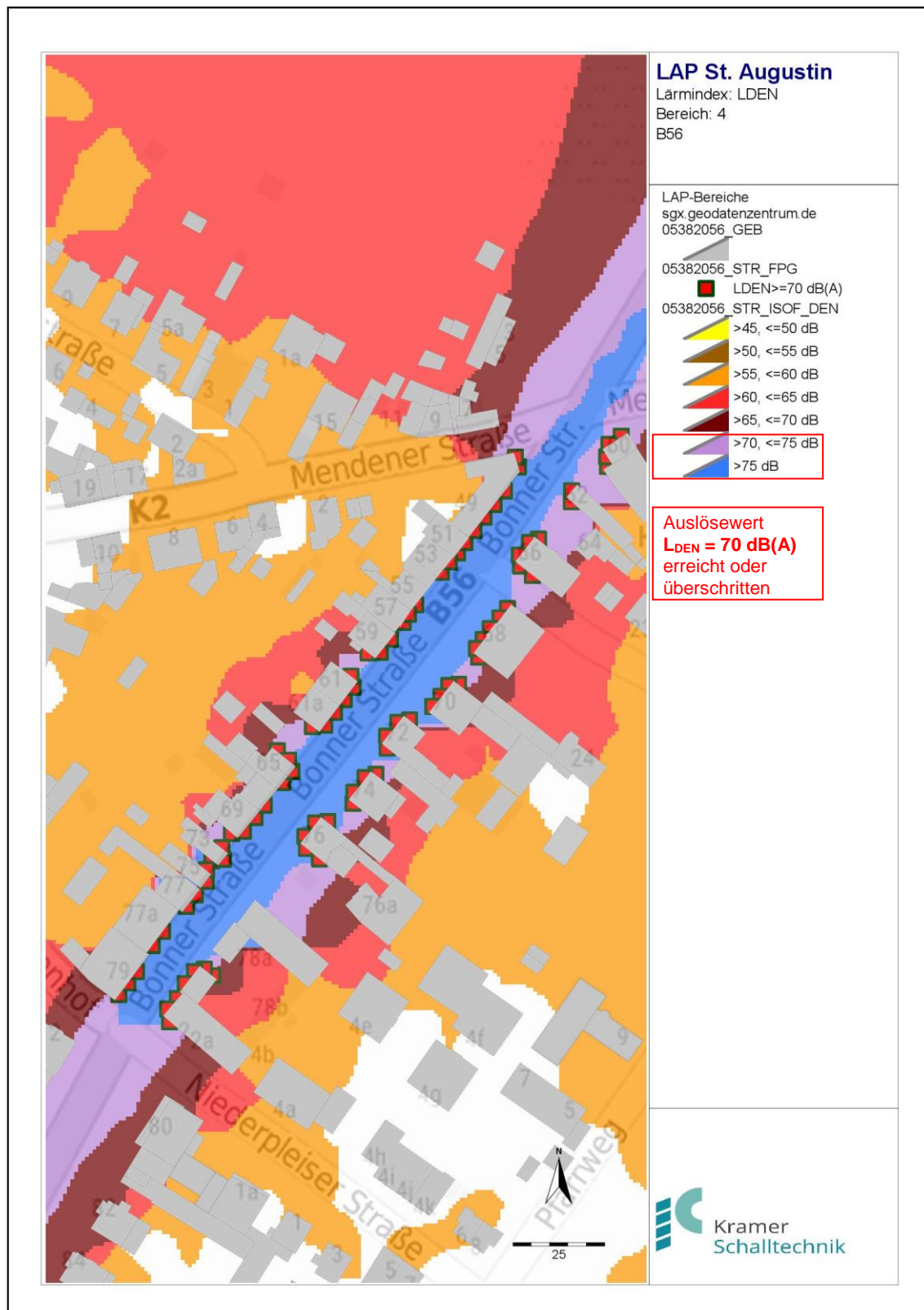


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Menden Ortslage mittig an L 143**

**Detailkarte 3 - Teil 4 – orientierend Siegstraße (südlich)**



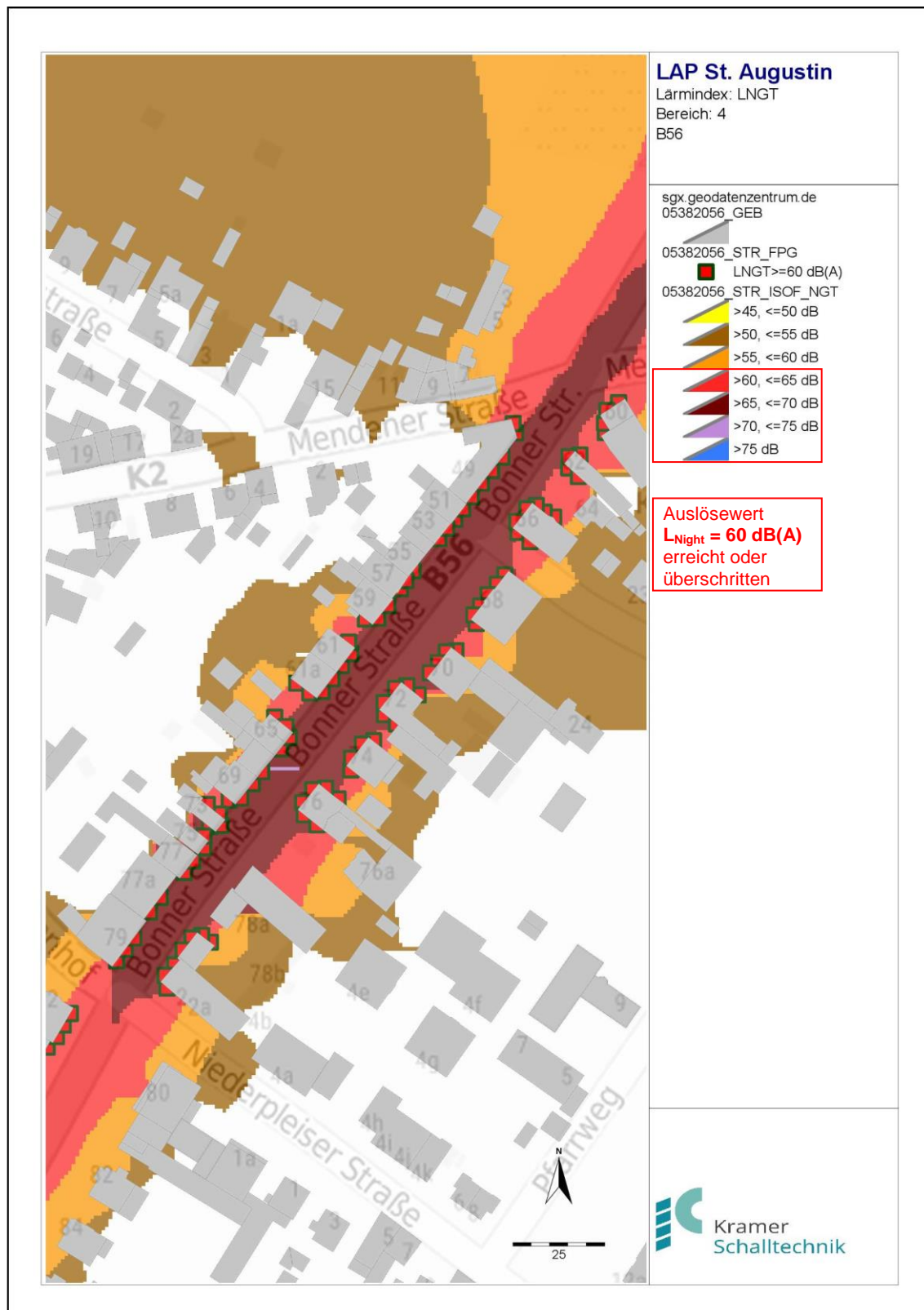


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>DEN</sub> (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Mülldorf Ortslage mittig an B 56**

**Detailkarte 4 - Teil 1 – orientierend Bonner Straße (nördlich)**



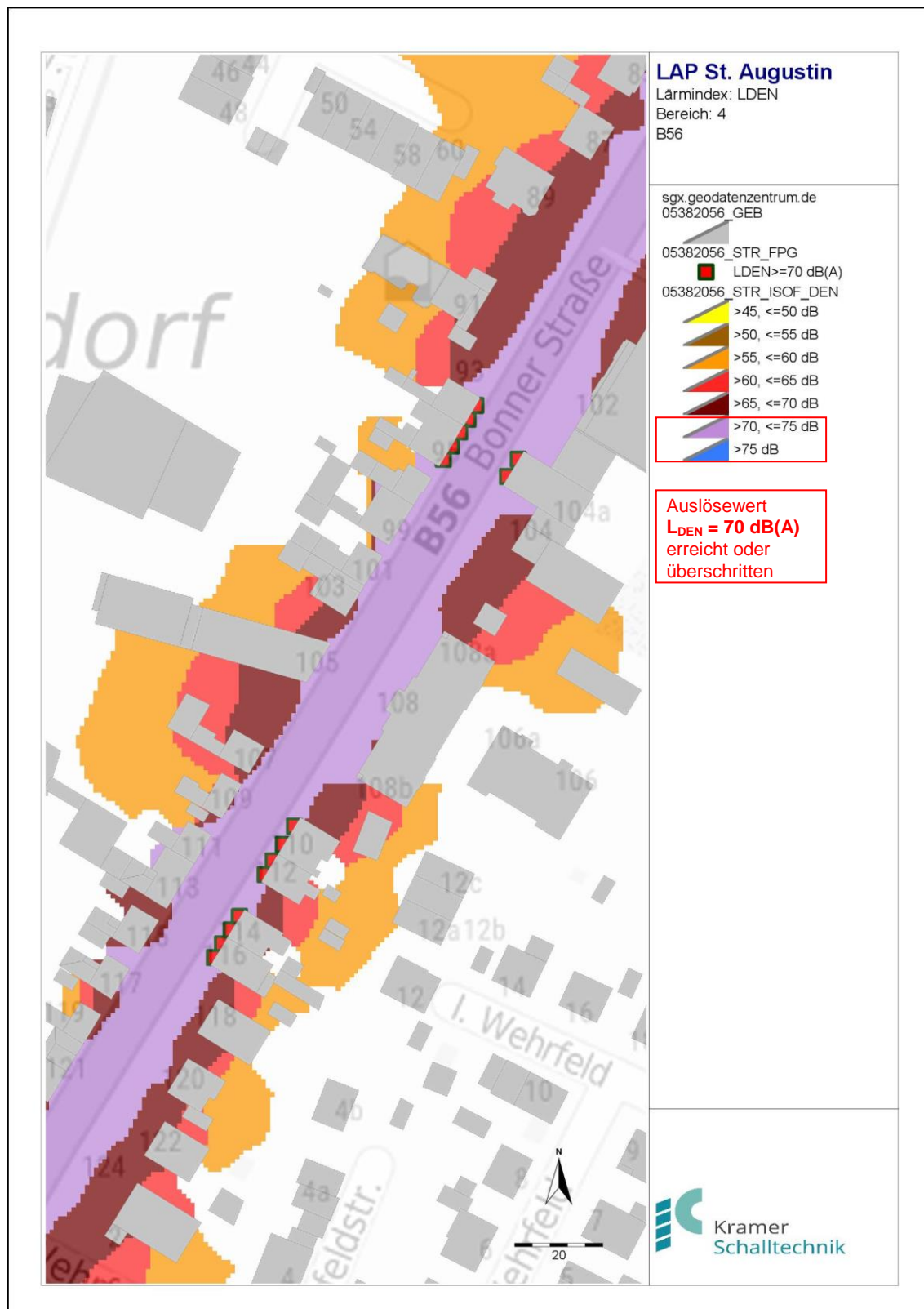


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Mülldorf Ortslage mittig an B 56**

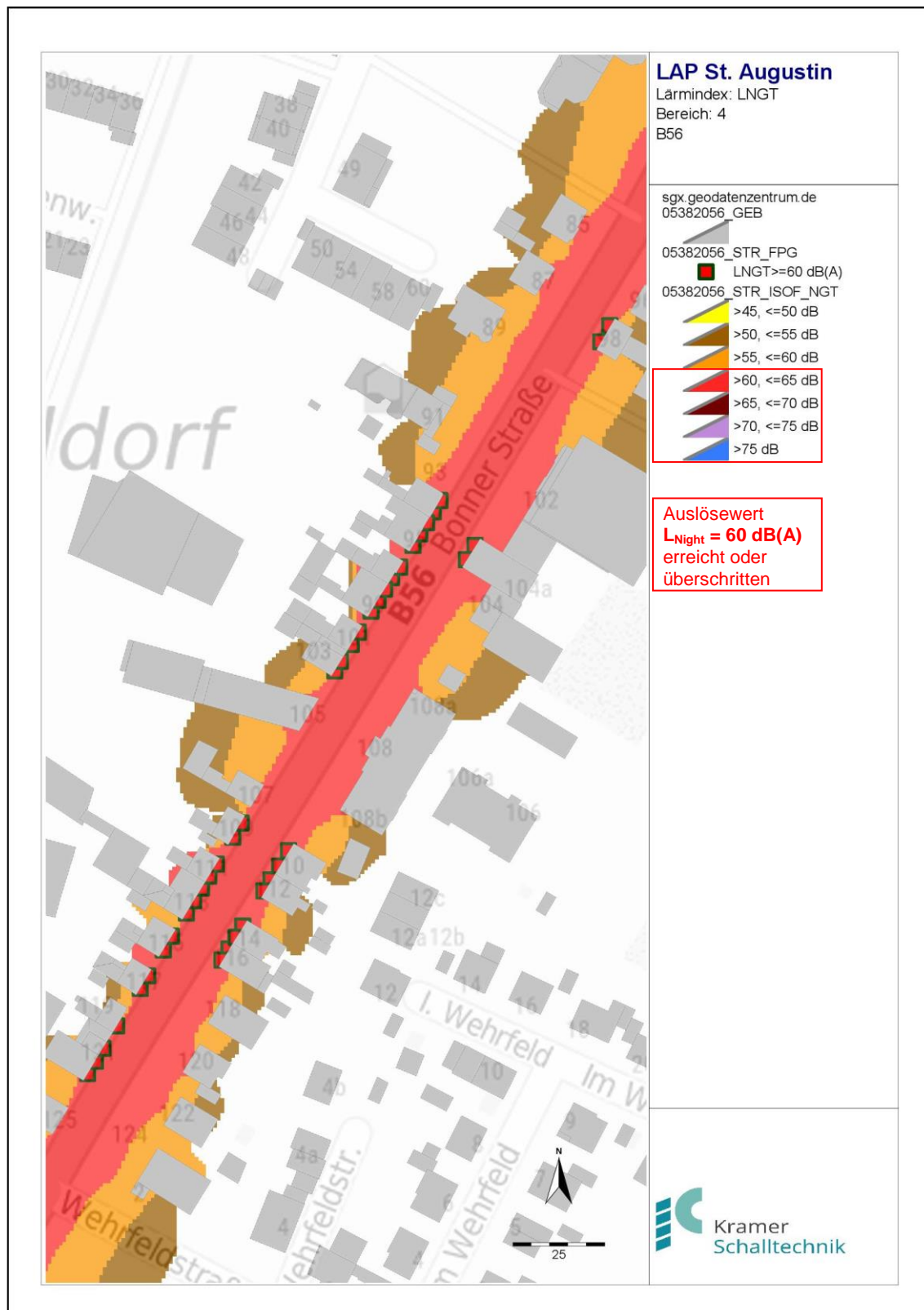
**Detailkarte 4 - Teil 2 – orientierend Bonner Straße (nördlich)**





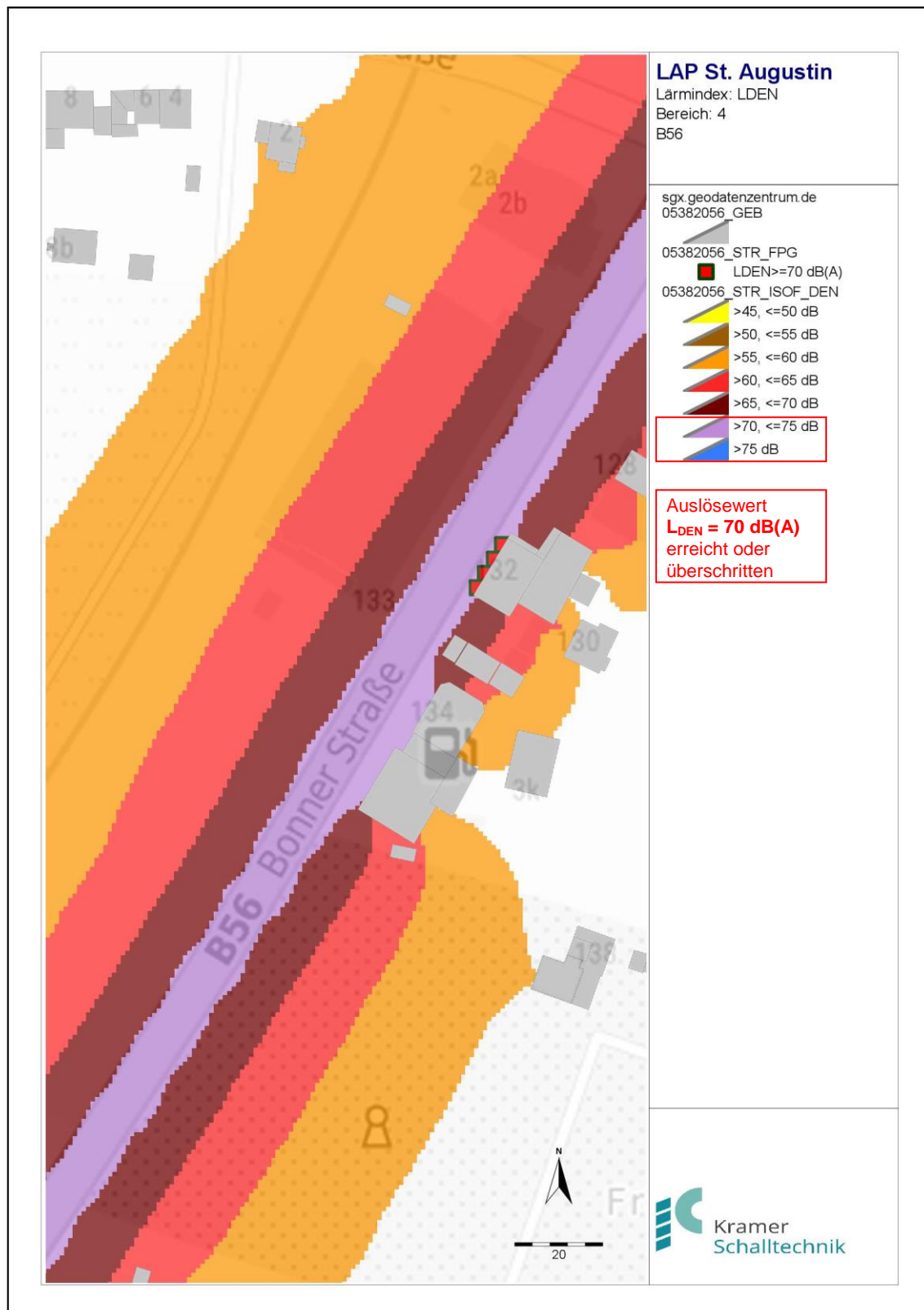
**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>DEN</sub> (Zeitbereich Tag (24 h)):**  
**Mülldorf Ortslage mittig an B 56**  
**Detailkarte 4 - Teil 3 – orientierend Bonner Straße (Bereich 2 von Norden)**





**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**  
**Mülldorf Ortslage mittig an B 56**  
**Detailkarte 4 - Teil 4 – orientierend Bonner Straße (Bereich 2 von Norden)**





**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>DEN</sub> (Zeitbereich Tag (24 h)):**  
**Mülldorf Ortslage mittig an B 56**  
**Detailkarte 4 - Teil 5 – orientierend Bonner Straße (Bereich 3 von Norden)**





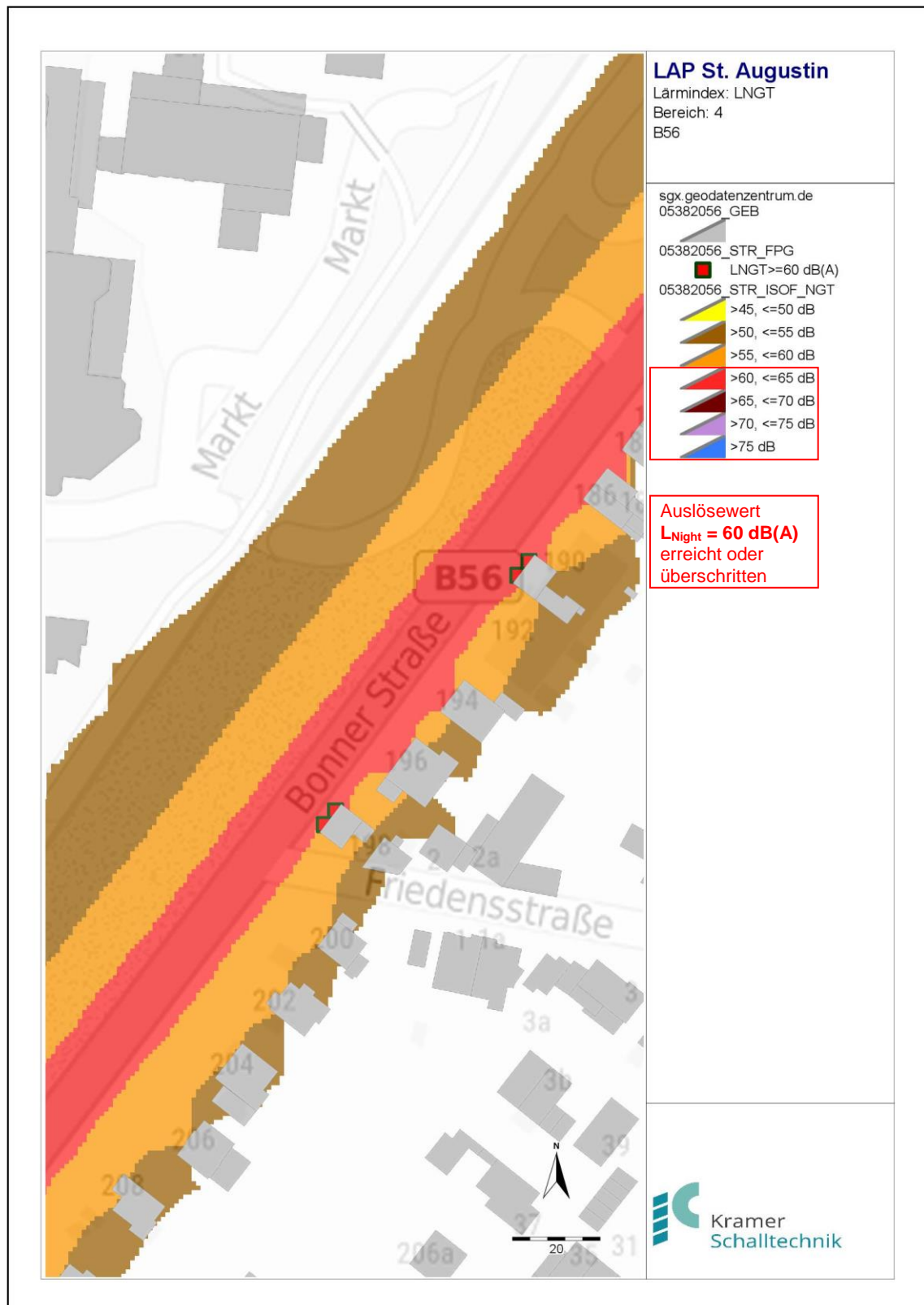


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Mülldorf Ortslage mittig an B 56**

**Detailkarte 4 - Teil 6 – orientierend Bonner Straße (Bereich 3 von Norden)**



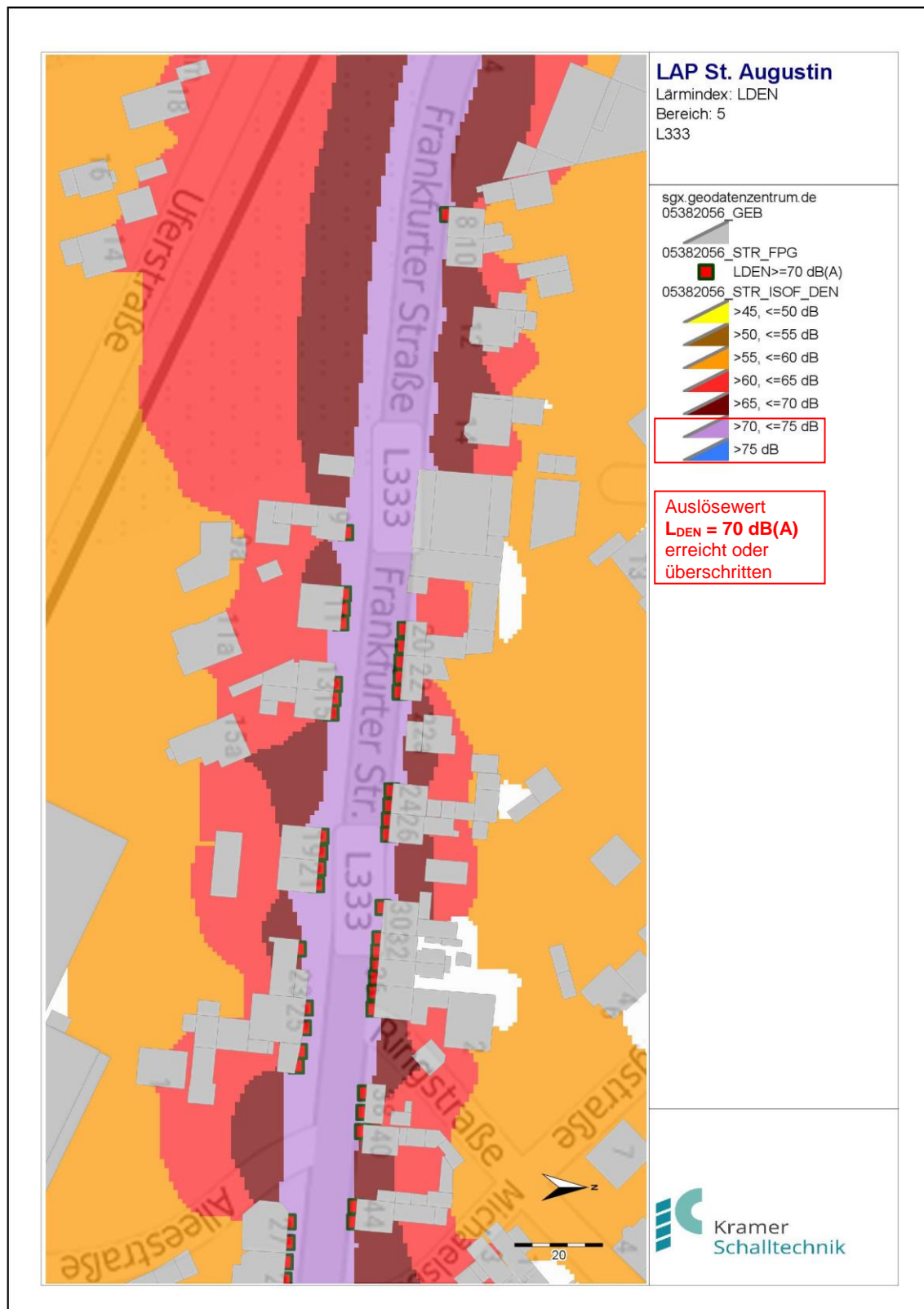


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Mülldorf Ortslage mittig an B 56**

**Detailkarte 4 - Teil 7 – orientierend Bonner Straße (Bereich 4 von Norden)**



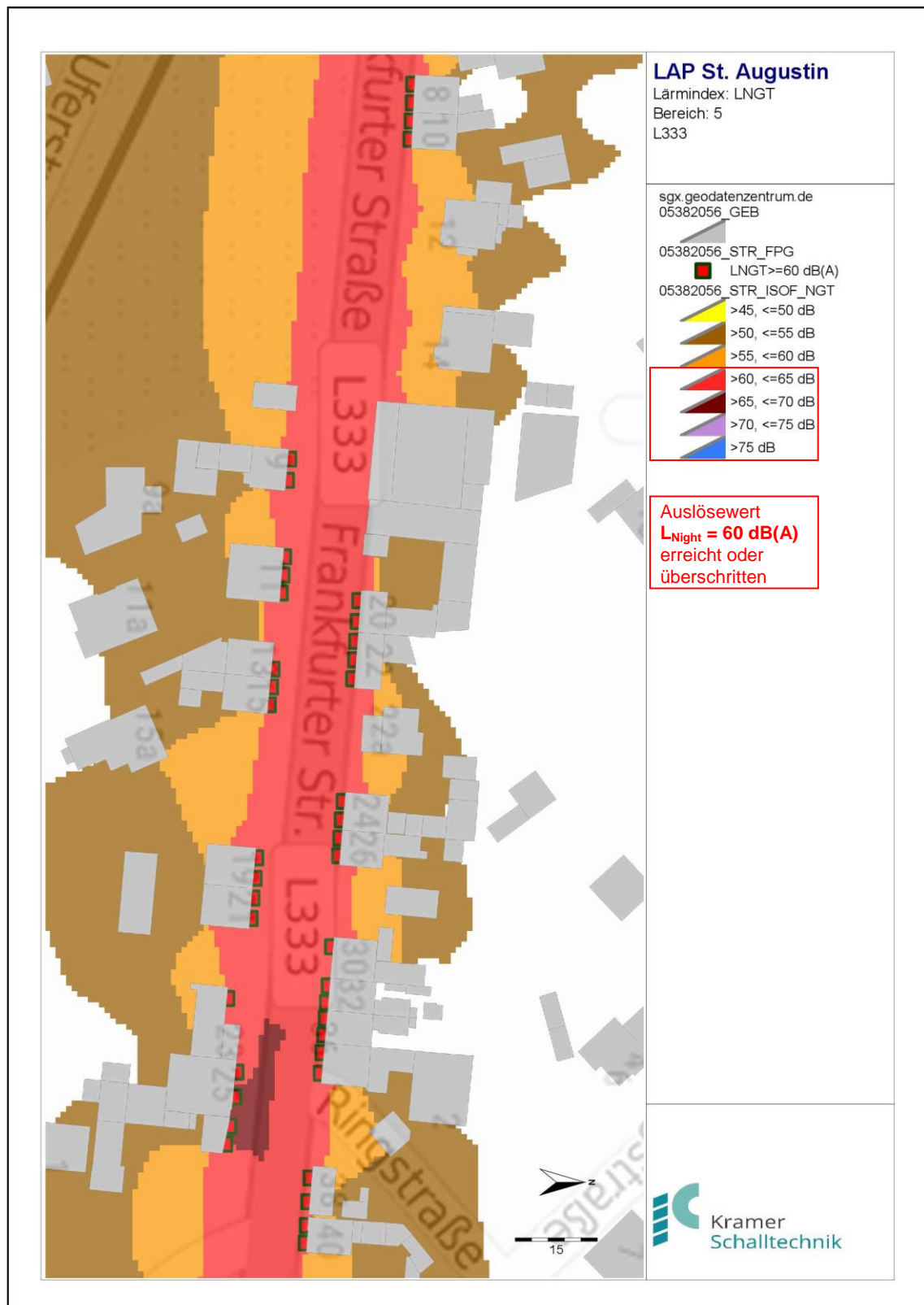


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>DEN</sub> (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Buisdorf Ortslage mittig an L 333**

**Detailkarte 5 - Teil 1 – orientierend Frankfurter Straße (westlich)**



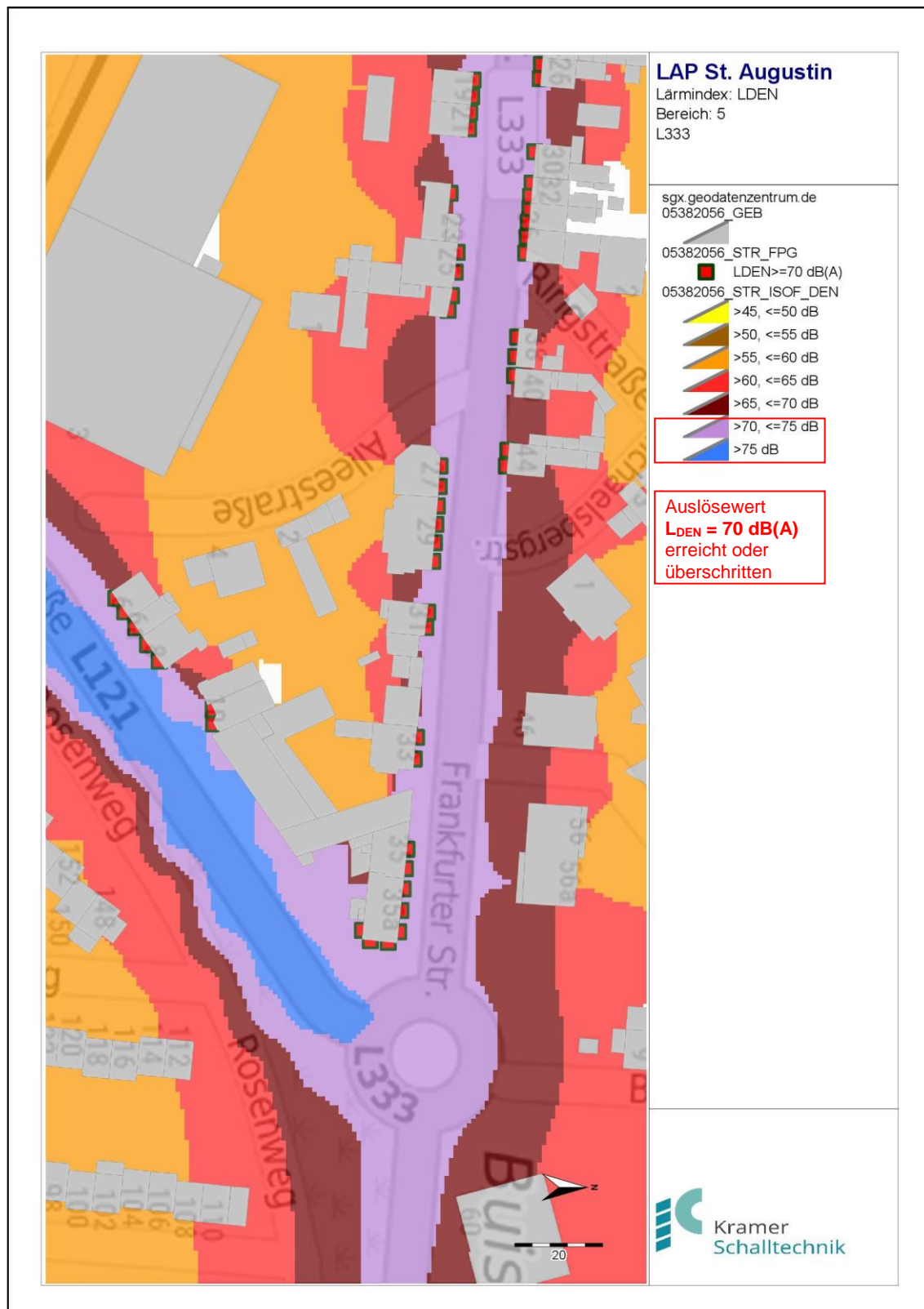


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>N</sub>ight (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Buisdorf Ortslage mittig an L 333**

**Detailkarte 5 - Teil 2 – orientierend Frankfurter Straße (westlich)**



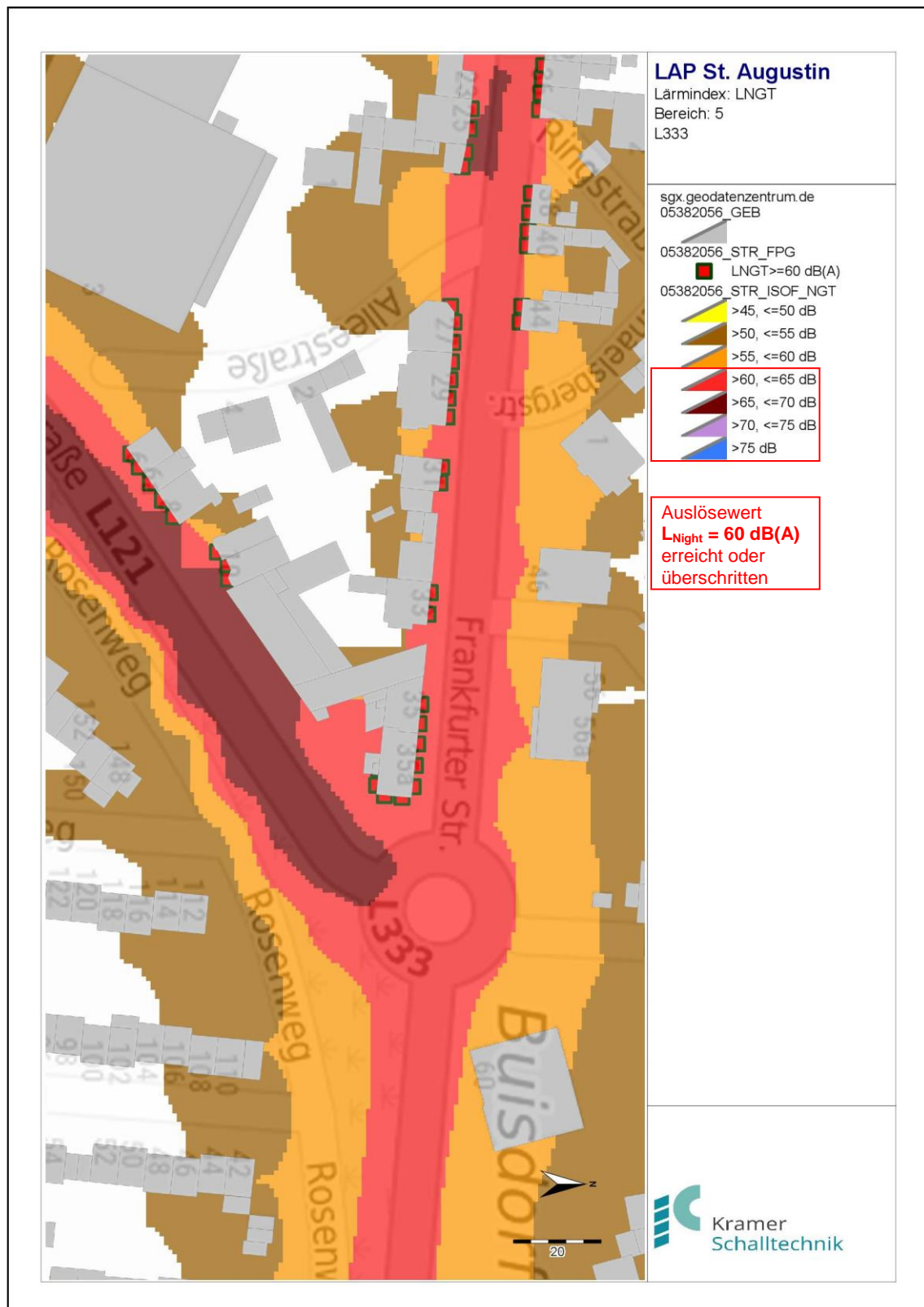


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>DEN</sub> (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Buisdorf Ortslage mittig an L 333**

**Detailkarte 5 - Teil 3 – orientierend Frankfurter Straße/Hauptstraße (Bereich 2 von Westen)**



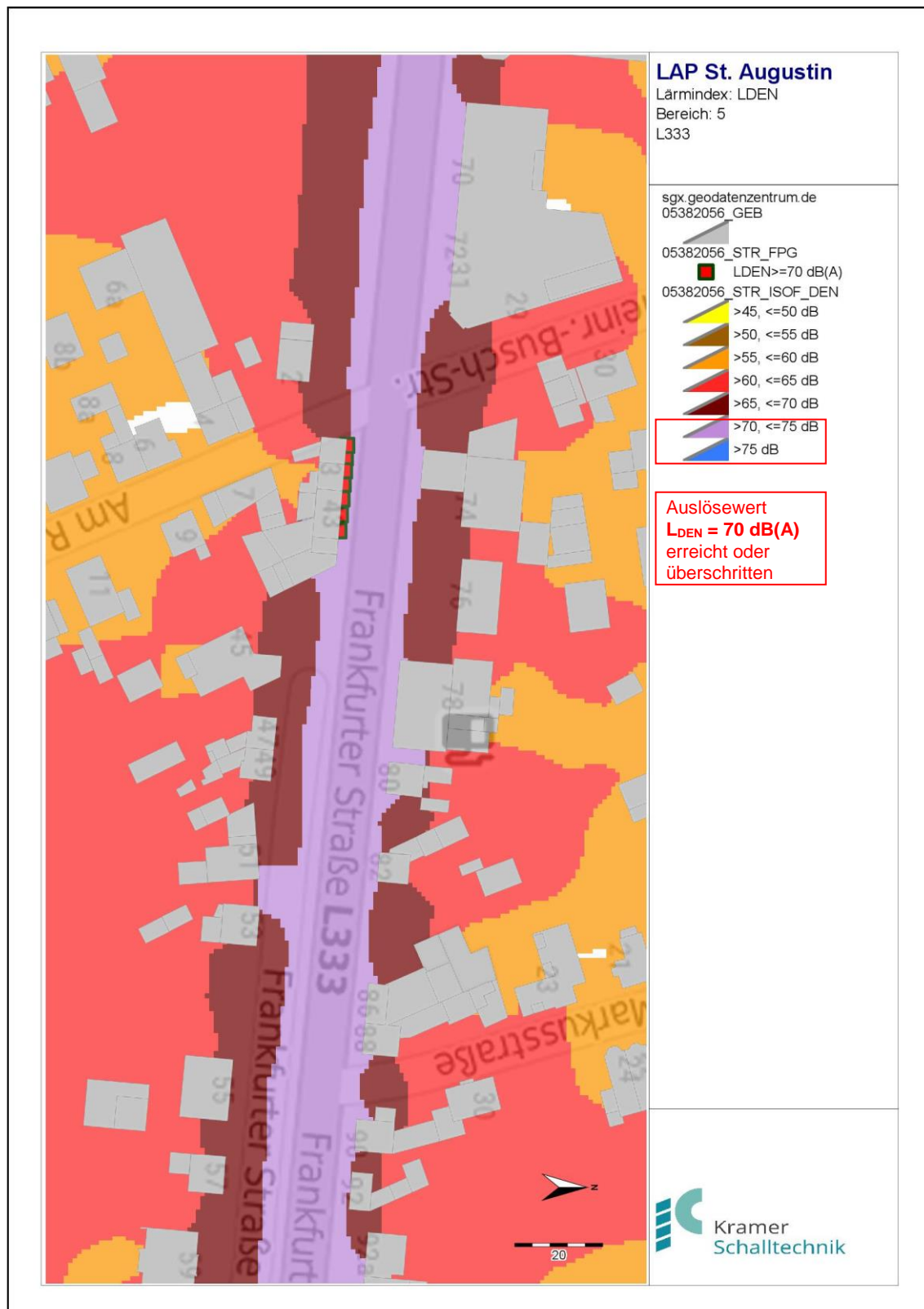


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Buisdorf Ortslage mittig an L 333**

**Detailkarte 5 - Teil 4 – orientierend Frankfurter Straße/Hauptstraße (Bereich 2 von Westen)**



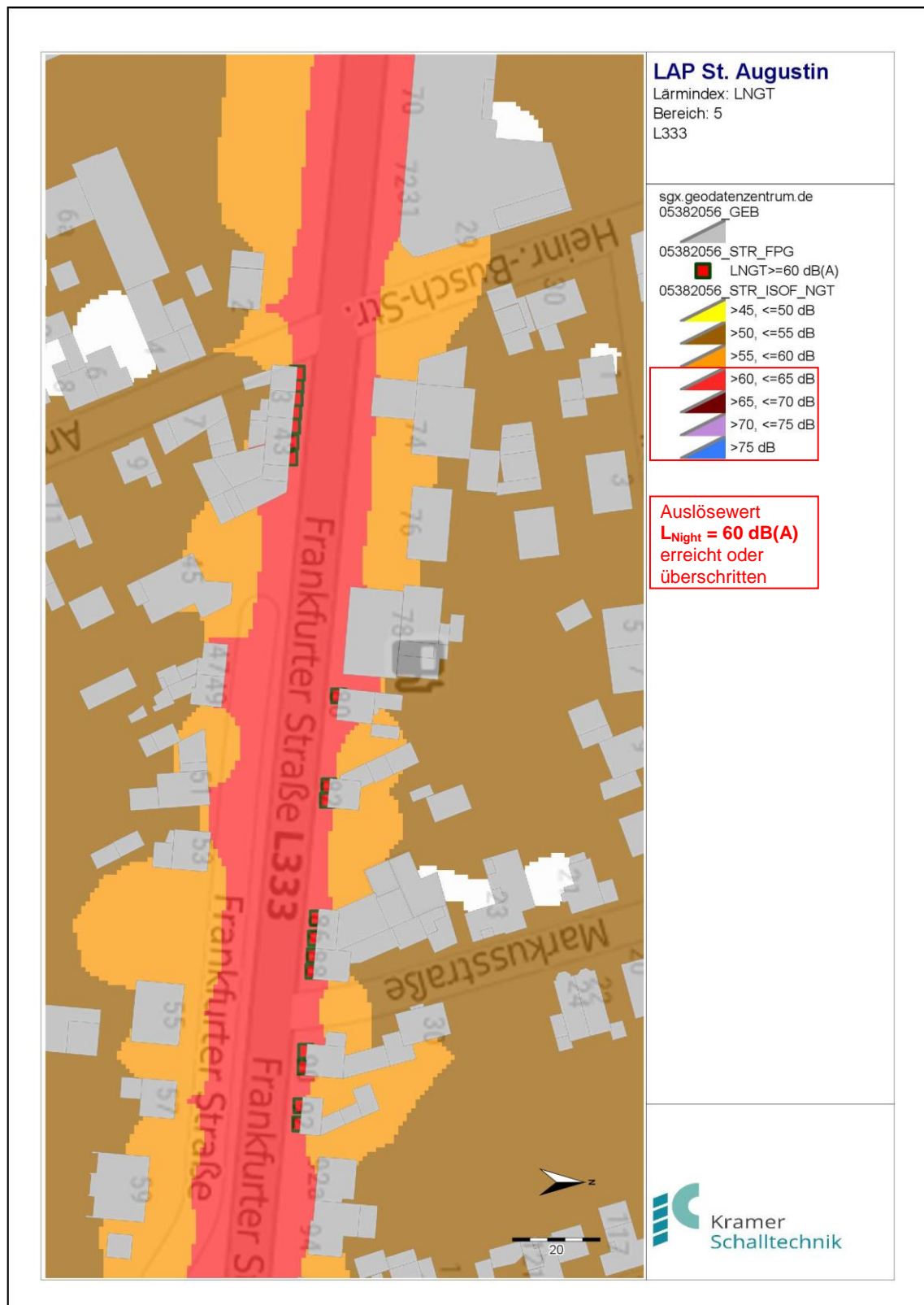


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>DEN</sub> (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Buisdorf Ortslage mittig an L 333**

**Detailkarte 5 - Teil 5 – orientierend Frankfurter Straße (östlich)**





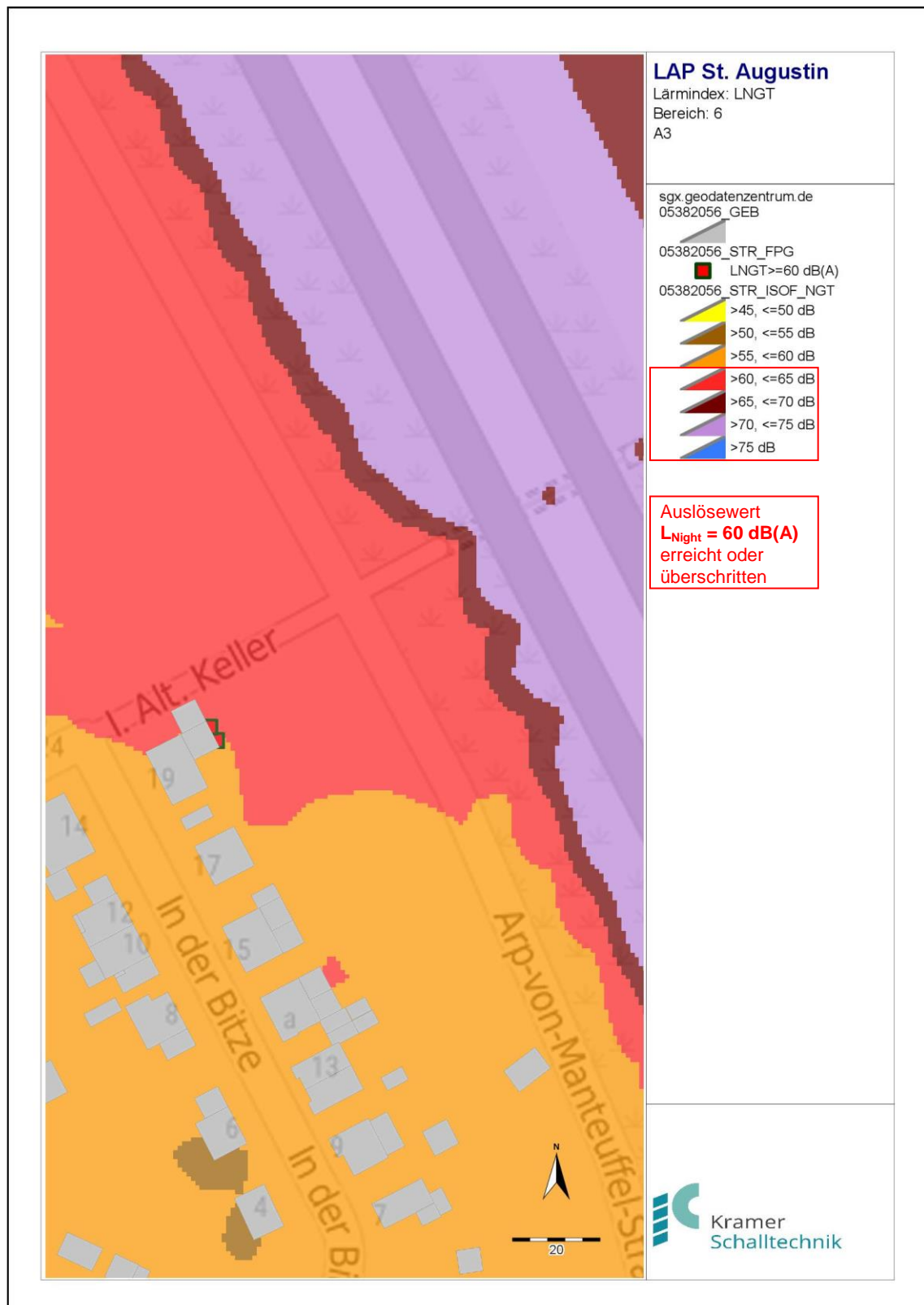
**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Buisdorf Ortslage mittig an L 333**

**Detailkarte 5 - Teil 6 – orientierend Frankfurter Straße (östlich)**





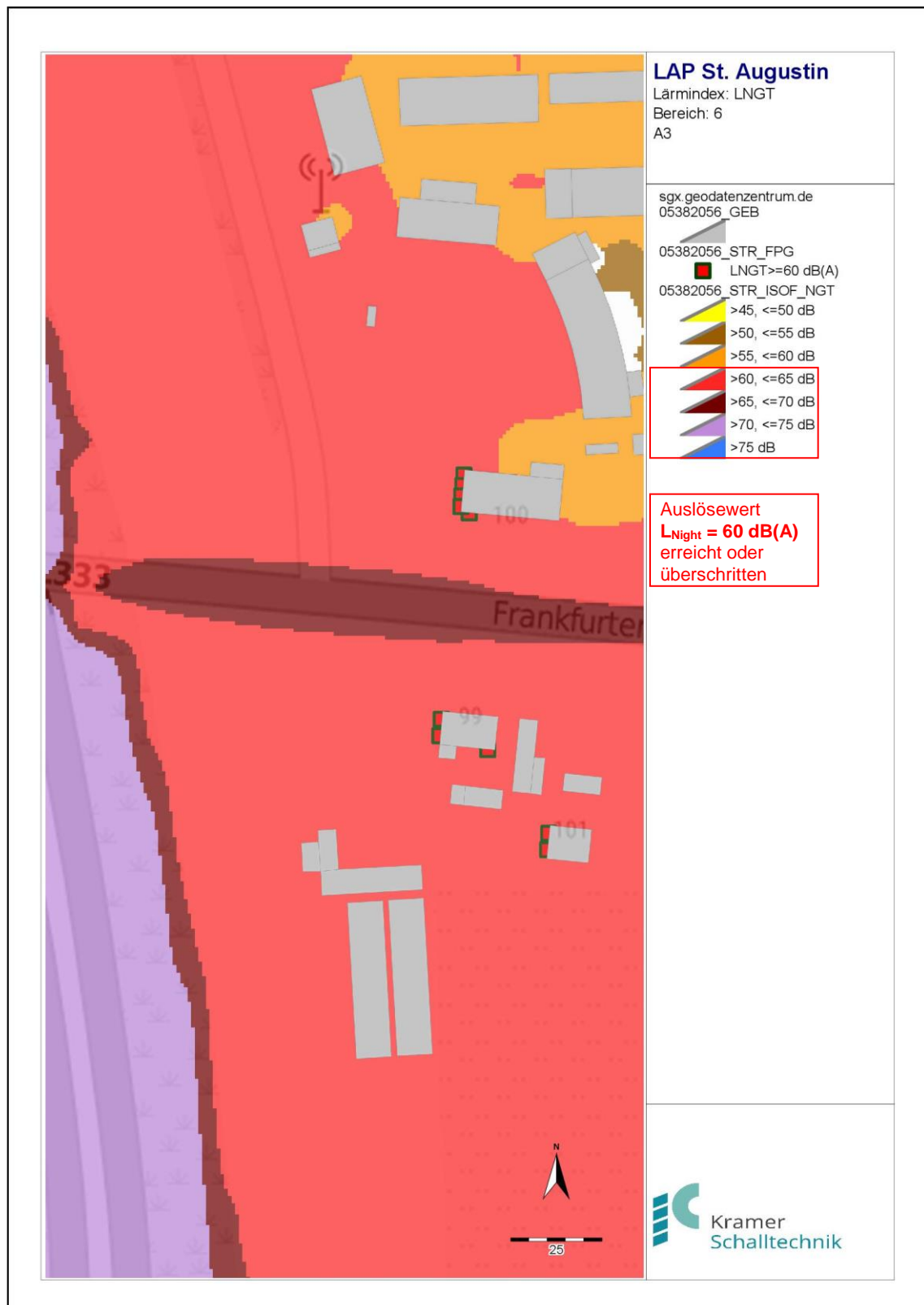


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Buisdorf Ortslage östlich und westlich an A 3**

**Detailkarte 6 - Teil 1 – orientierend In der Bitze**



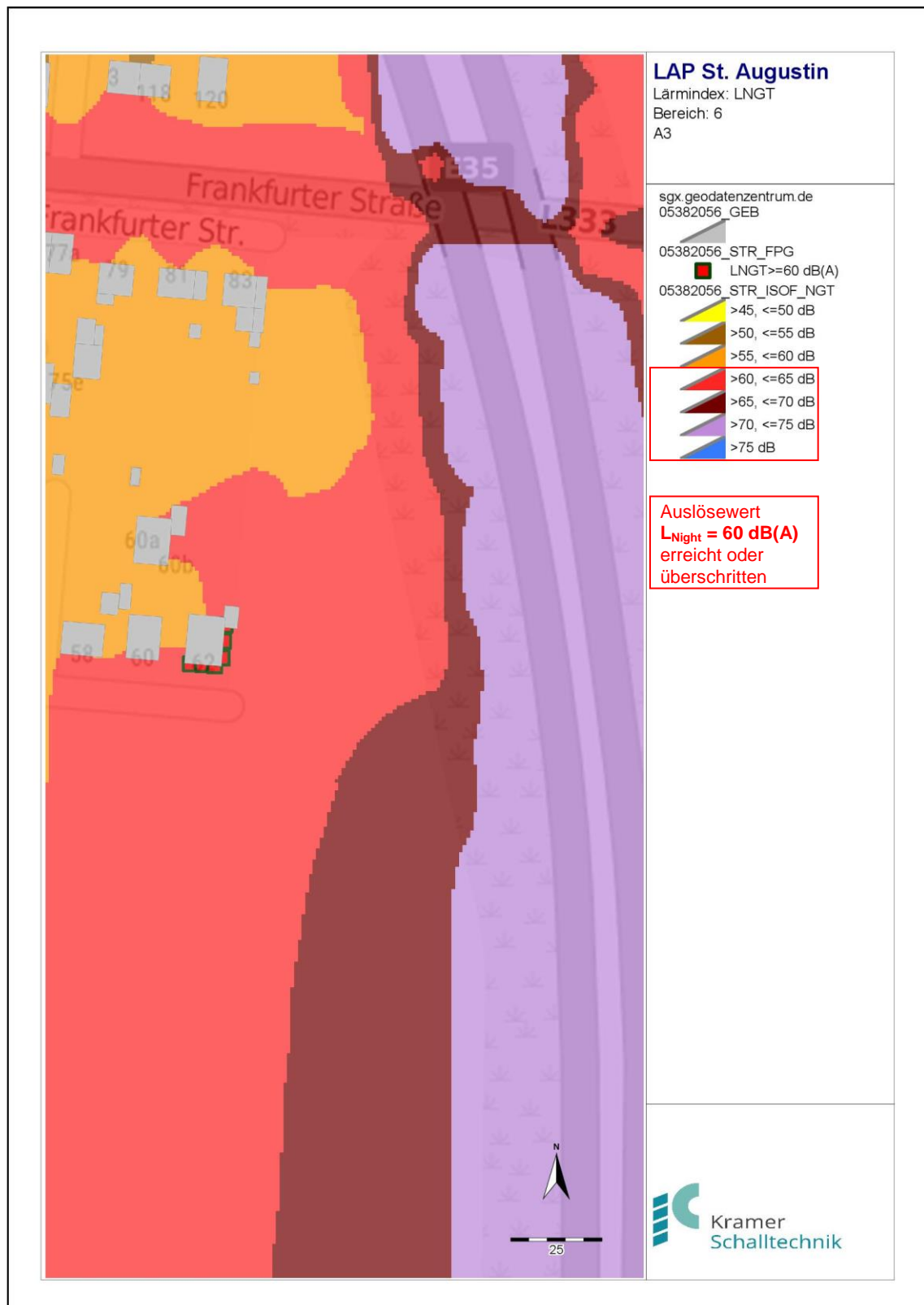


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Buisdorf Ortslage östlich und westlich an A 3**

**Detailkarte 6 - Teil 2 – orientierend Frankfurter Straße östlich A 3**



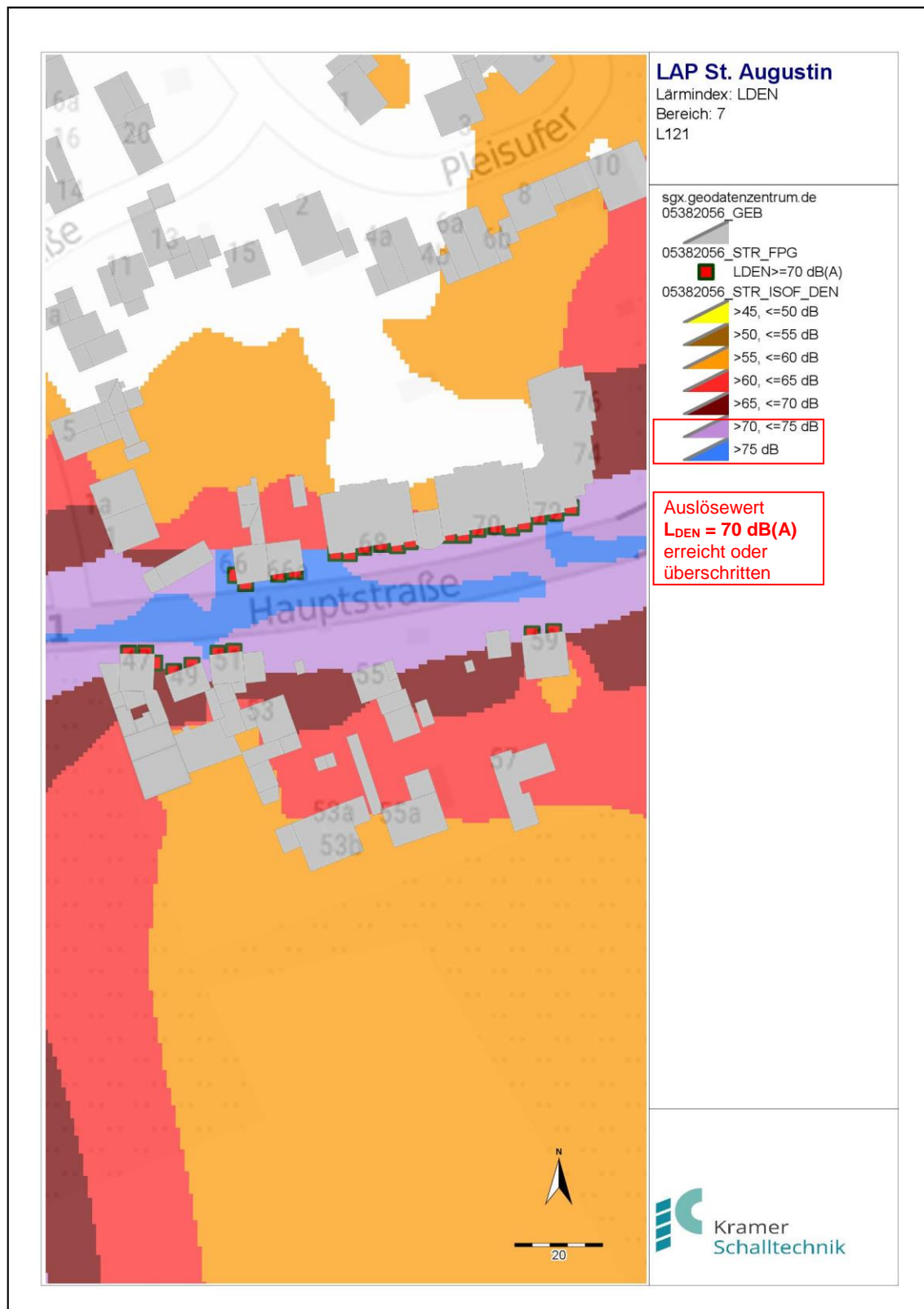


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Buisdorf Ortslage östlich und westlich an A 3**

**Detailkarte 6 - Teil 3 – orientierend Prinz-Eugen-Straße**





**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>den</sub> (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Niederpleis Ortslage östlich, an L 121**

**Detailkarte 7 - Teil 1 – orientierend Hauptstraße (L 121)**



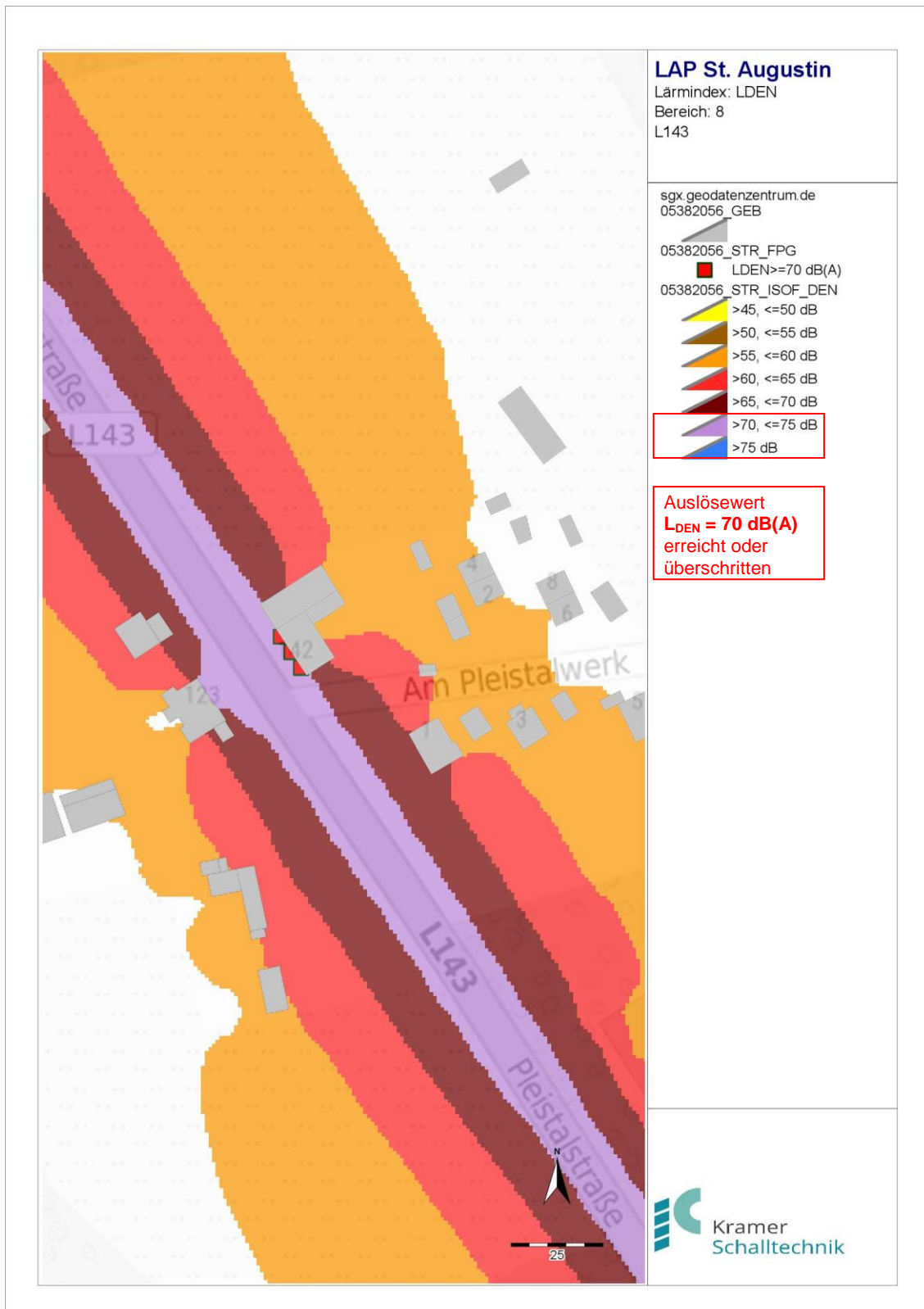


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Niederpleis Ortslage östlich, an L 121**

**Detailkarte 7 - Teil 2 – orientierend Hauptstraße (L 121)**



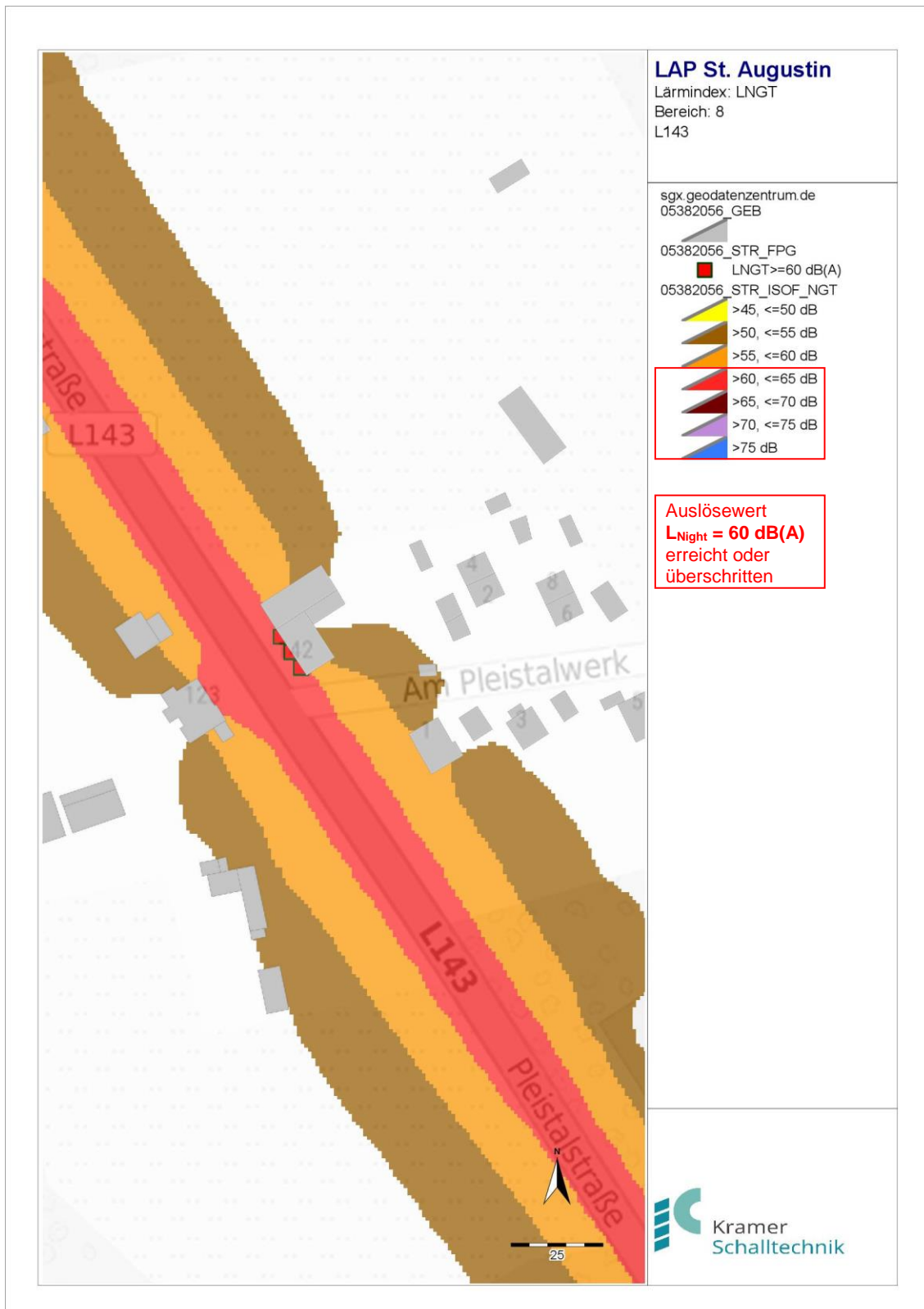


**Besonders betroffene Bereiche - LDEN (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Birlinghoven Ortslage nördlich an L 143**

**Detailkarte 8 - Teil 1 – orientierend Pleistalstraße (L 143)**



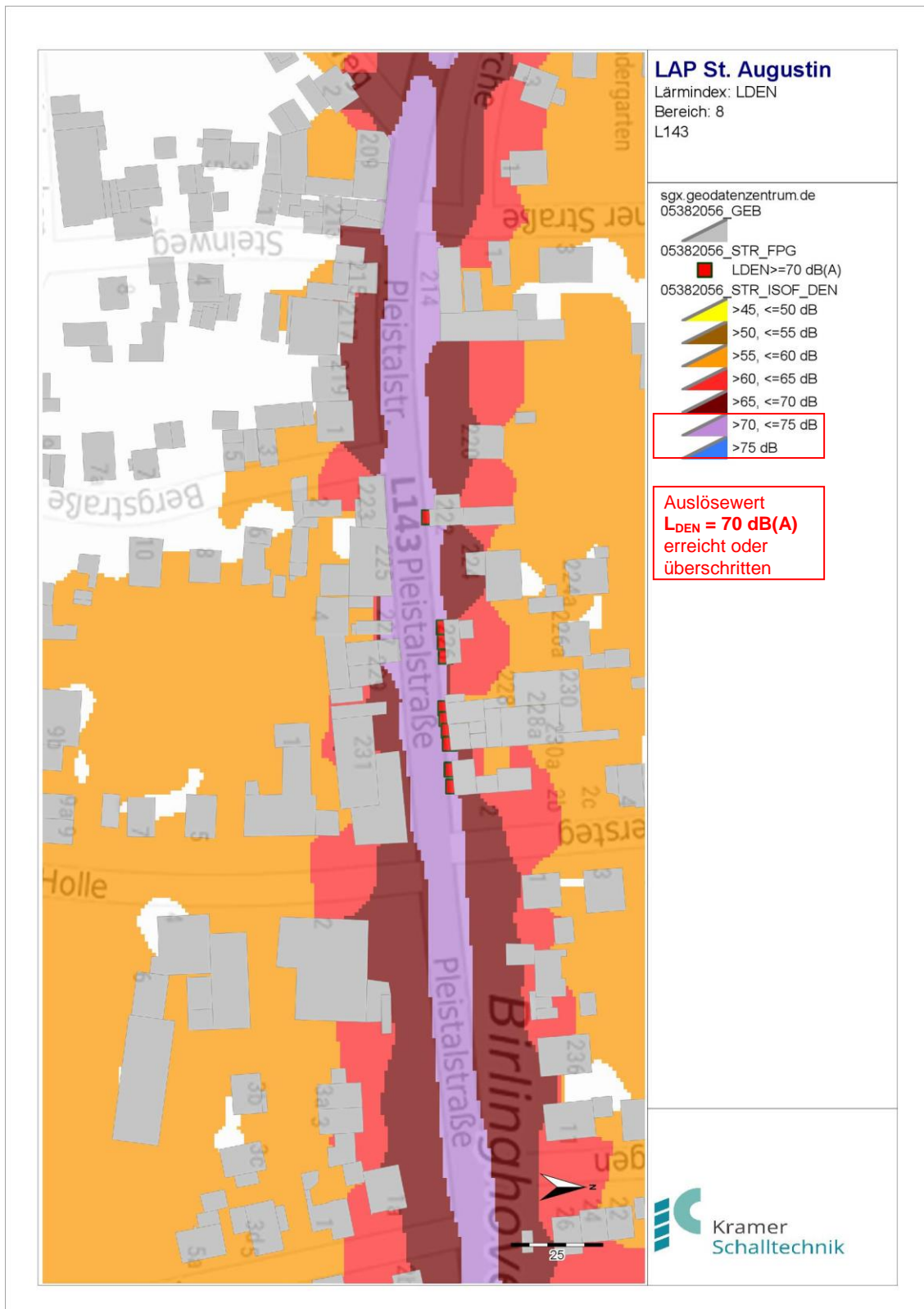


**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Birlinghoven Ortslage nördlich an L 143**

**Detailkarte 8 - Teil 2 – orientierend Pleistalstraße (L 143)**





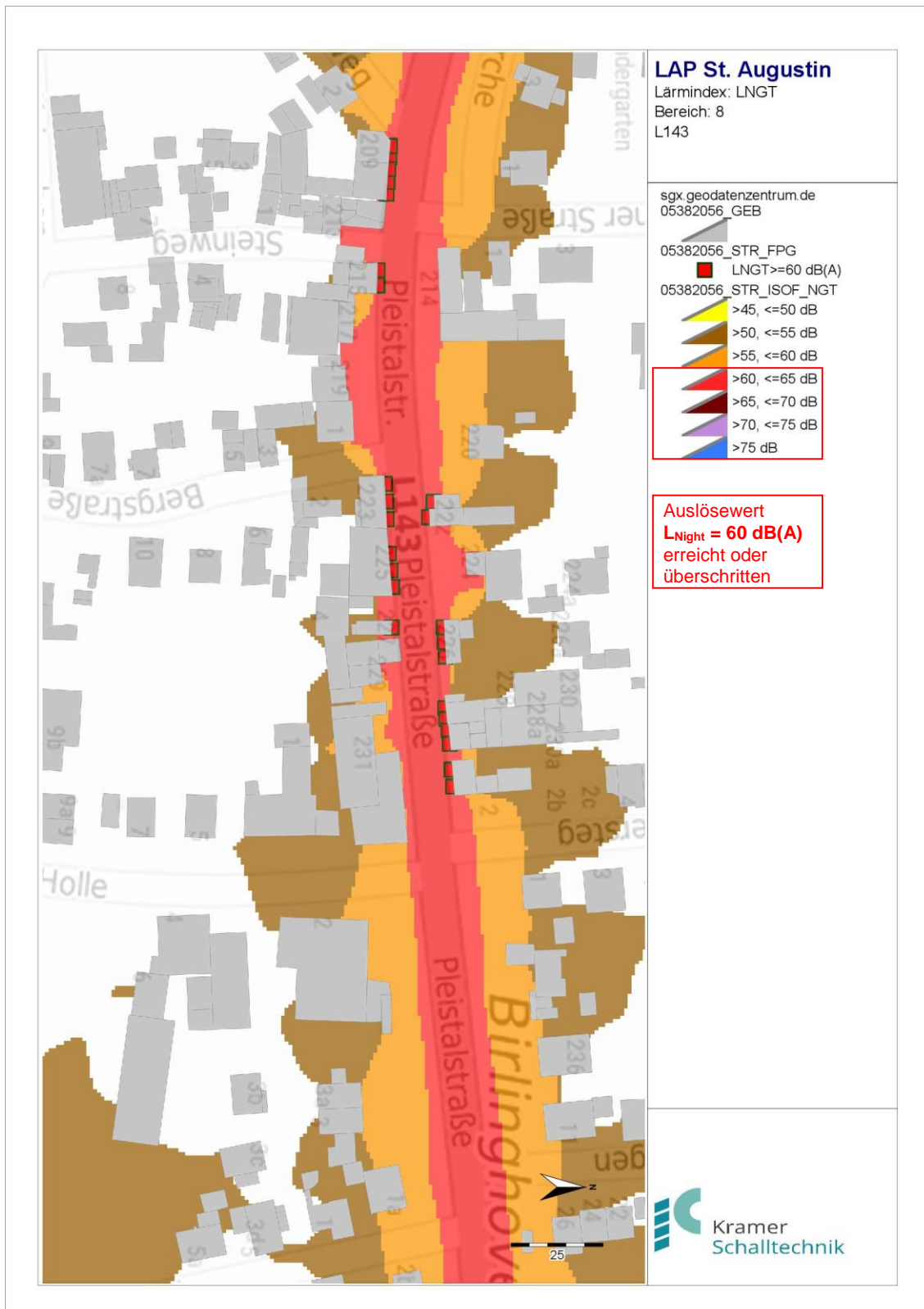
**Besonders betroffene Bereiche - LDEN (Zeitbereich Tag (24 h)):**

**Birlinghoven Ortslage mittig an L 143**

**Detailkarte 8 - Teil 3 – orientierend Pleistalstraße (L 143)**







**Besonders betroffene Bereiche - L<sub>Night</sub> (Zeitbereich Nacht (8 h)):**

**Birlinghoven Ortslage mittig an L 143**

**Detailkarte 8 - Teil 4 – orientierend Pleistalstraße (L 143)**



## 7.2 Schienenverkehr Stadtbahnlinie (Linie 66 und 67)

Die Stadtbahn mit den Linien 66 und 67 wird in der 3. Stufe des Lärmaktionsplanes nicht einbezogen, da keine Kartierung erfolgt ist (vgl. Kapitel 3).

## 7.3 Schienenverkehr bundeseigene Bahntrassen

Für die bundeseigenen Schienenwege wird der aktuelle Stand der strategischen Lärmkarten des Stadtgebiets Sankt Augustin als Auszug (Quelle: [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermkartierung/Hauptseisenbahnstrecken/hauptseisenbahnstrecken\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Hauptseisenbahnstrecken/hauptseisenbahnstrecken_node.html), Kartenservice des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 2017, Stufe 3) für die betroffenen Bereiche dargestellt.

Vorgefertigte Auszugskarten gemäß vorgenannter Quelle betroffener Bereiche als

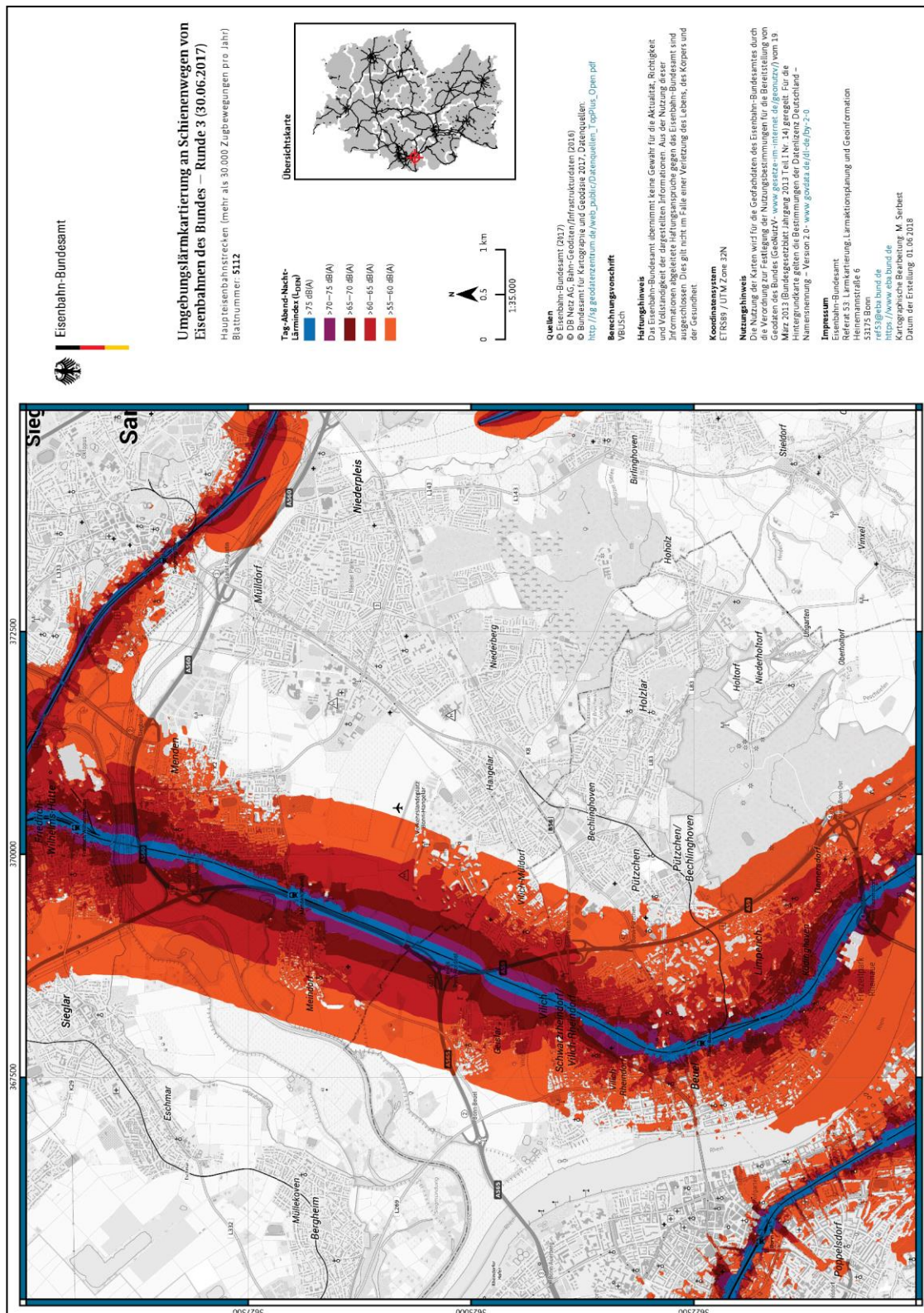
- Schienenverkehr Zeitbereich 24 h, Pegelwerte  $L_{DEN}$  in dB(A)
- Schienenverkehr Zeitbereich nachts, Pegelwerte  $L_{Night}$  in dB(A)

für „Sankt Augustin“ jeweils als

Blattnummer 5112 (Karten 1 und 2)

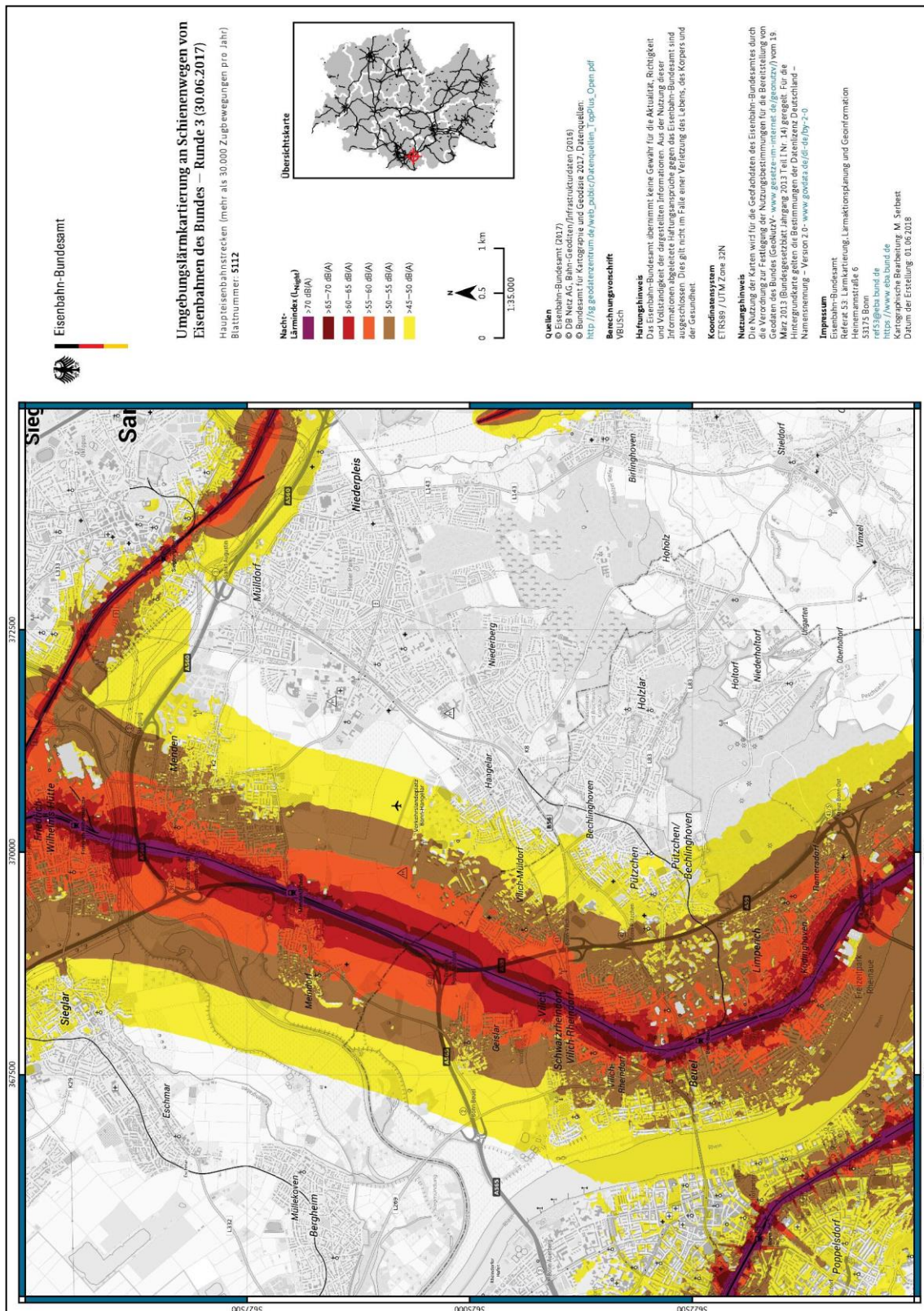
Blattnummer 5113 (Karten 3 und 4)





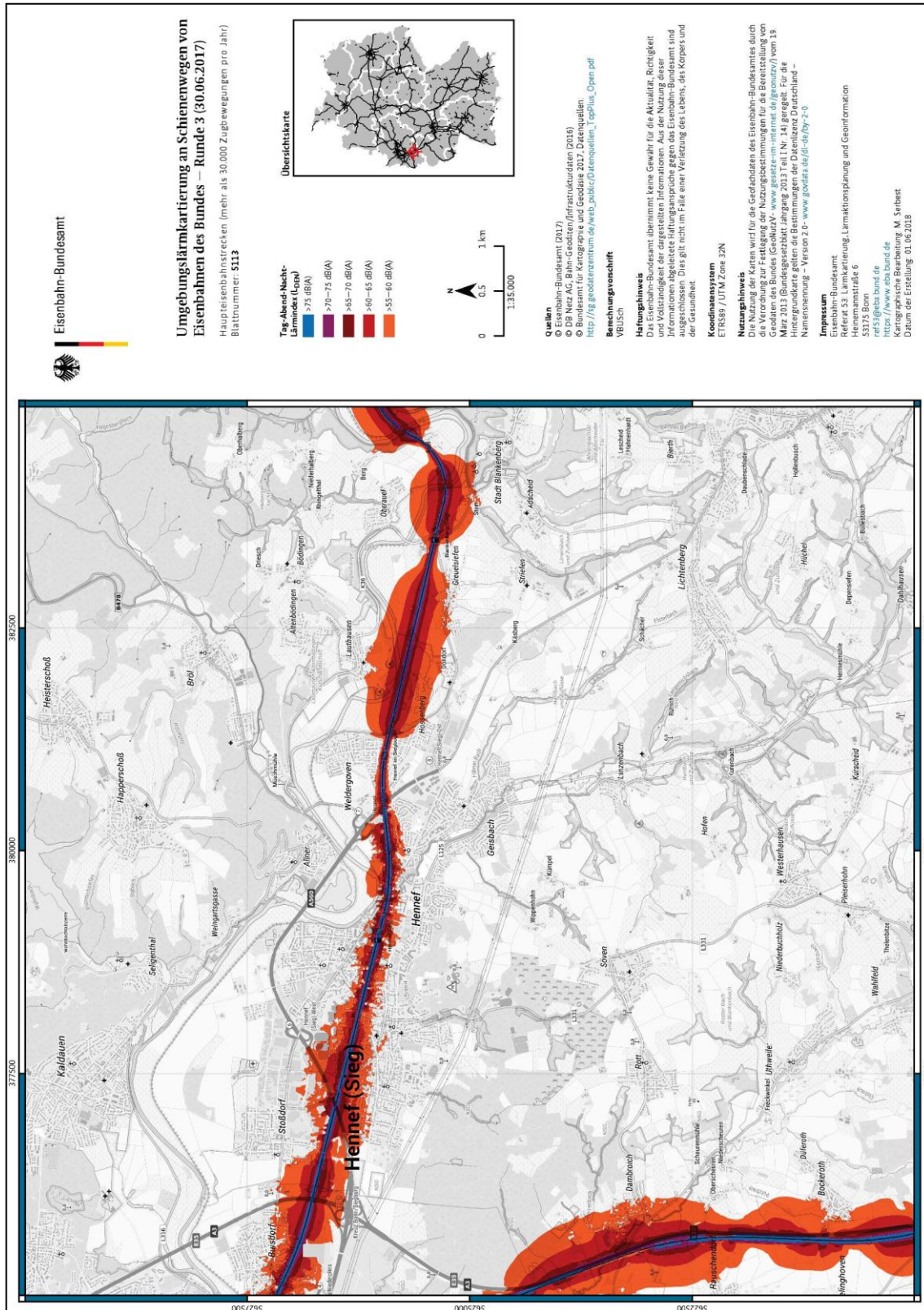
Schienenverkehr Karte 1 - Blattnummer 5112





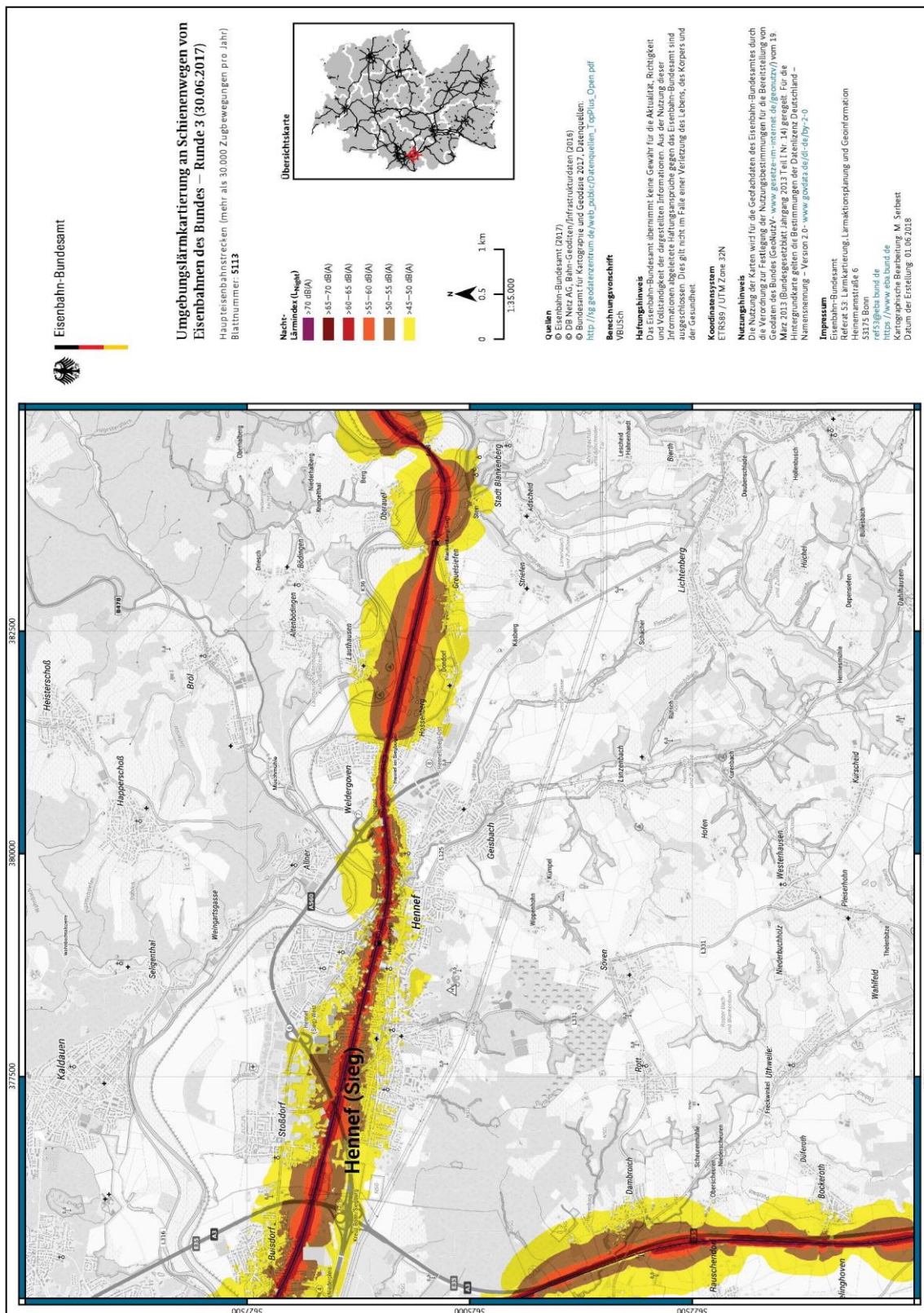
Schienenverkehr Karte 2 - Blattnummer 5112





Schienenverkehr Karte 3 - Blattnummer 5113





Schienenverkehr Karte 4 - Blattnummer 5113

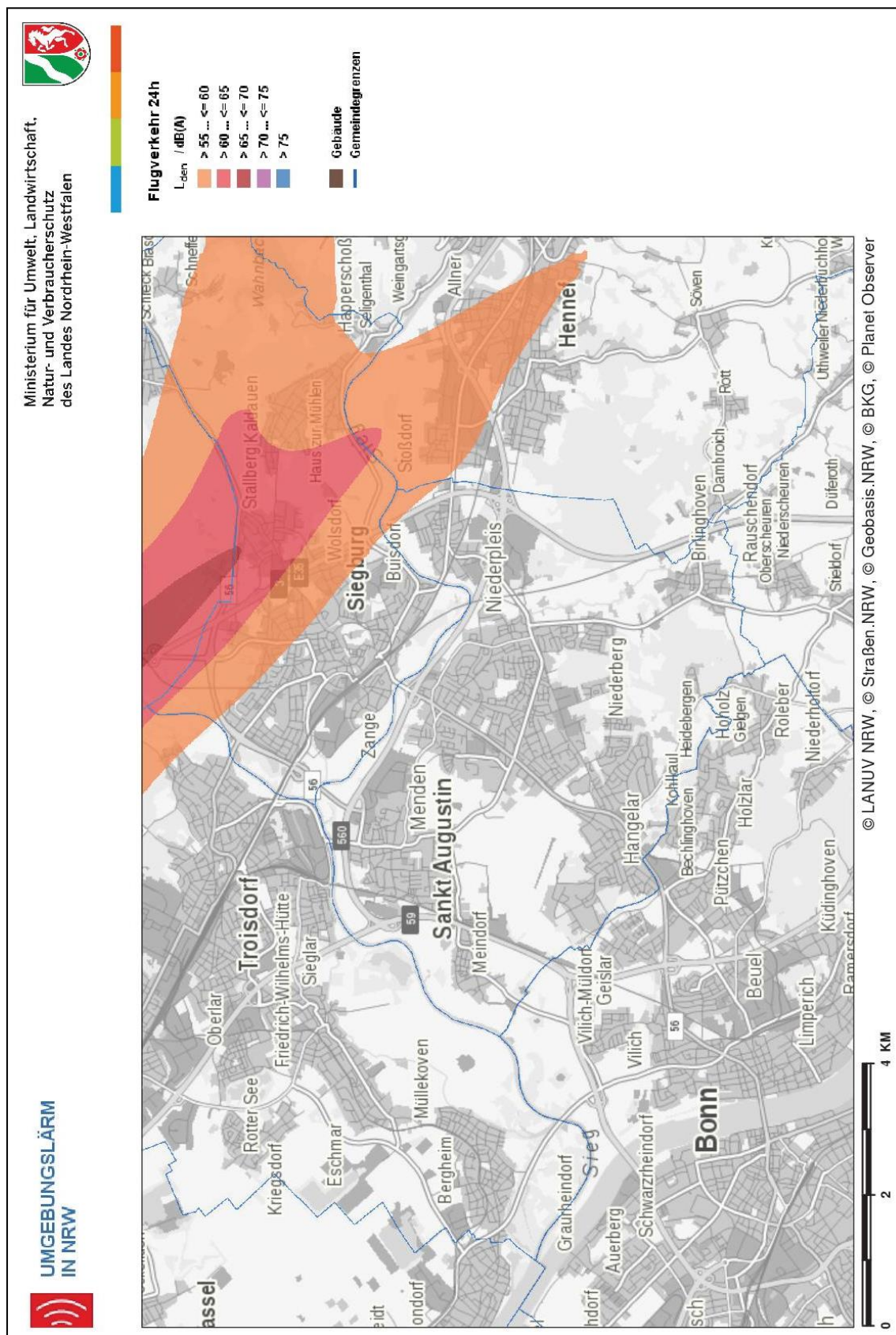


## 7.4 Flugverkehr (Flughafen Köln-Bonn)

Vom Fluglärm durch den Flughafen Köln-Bonn ist nur ein kleiner Bereich an der Stadtgrenze nordöstlich der Ortslage Buisdorf belastet. Mit  $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} < 50 \text{ dB(A)}$  im Bereich der nächsten schutzbedürftigen Nutzungen werden die Auslösewerte nicht erreicht.

Die folgende **Übersichtskarte des gesamten Stadtgebietes für den Flugverkehr** Zeitbereich 24 h mit den Pegelwerten  $L_{DEN}$  in dB(A) (vgl. *Flugverkehr Karte 1*) und für die Nachtzeit (8 h) mit den Pegelwerten  $L_{Night}$  in dB(A) (vgl. *Flugverkehr Karte 2*) gibt einen Überblick über die Fluglärmsituation im Stadtgebiet Sankt Augustin.

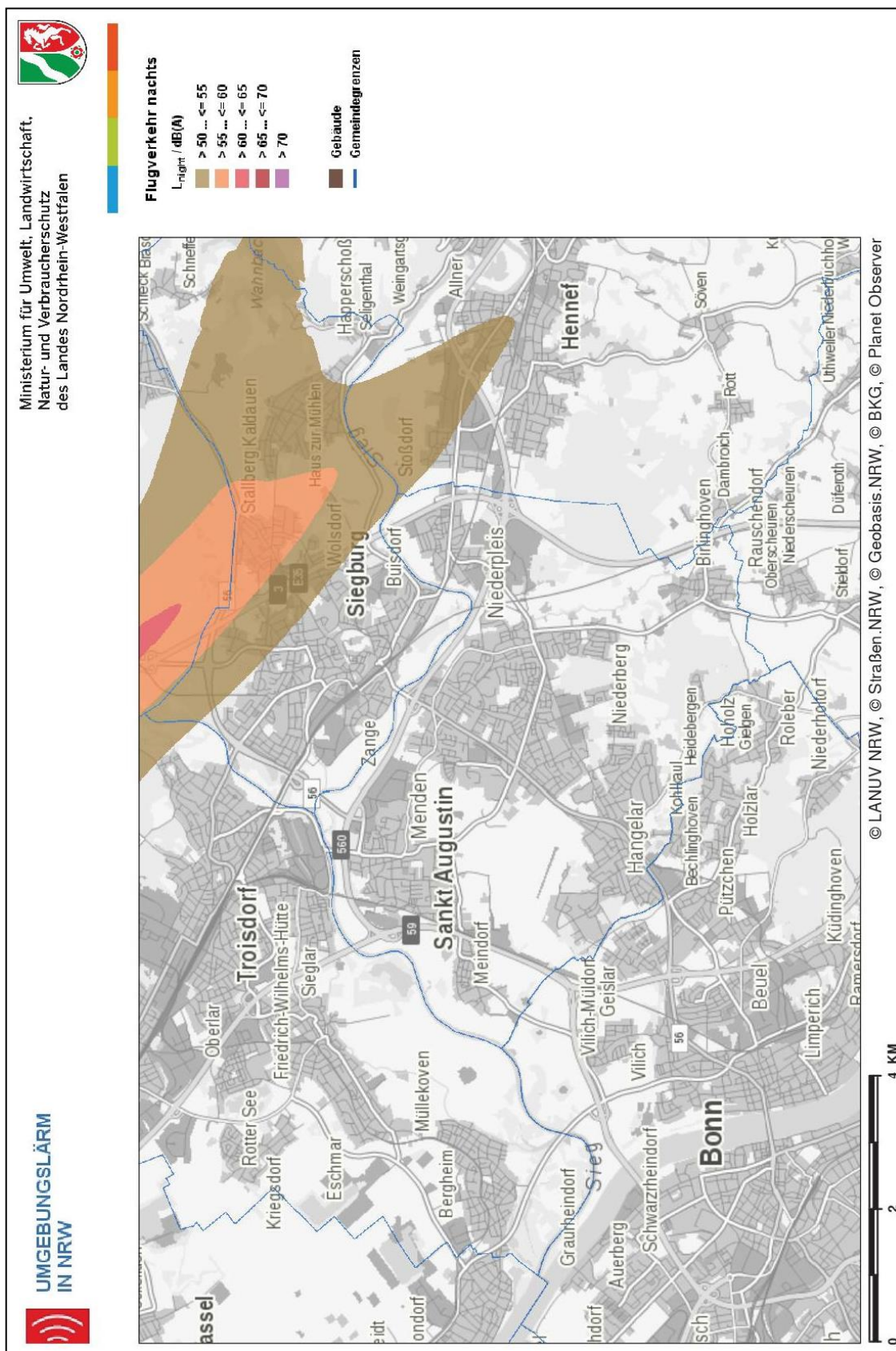




Flugverkehr Karte 1







Flugverkehr Karte 2



## 8 Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Die Lärmaktionsplanung betrachtet die Lärmarten einzeln. Eine Addition verschiedener Lärmarten wäre aus Sicht der Betroffenen sicher sinnvoll, ist aber bei der bisherigen Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen. Methodisch ließe sich die Summenbildung bei Straßen- und Schienenverkehrslärm realisieren. Im Zusammenhang mit Fluglärm ergeben sich allerdings Schwierigkeiten, da grundsätzlich andere Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren angewendet werden.

Als offensichtlich in Sankt Augustin von verschiedenen Lärmquellen mehrfach belastete Gebiete sind die Bereiche Menden/Meindorf (Bahnstrecke Troisdorf - Bonn- Beuel - Koblenz und Bundesautobahn A 59), Buisdorf (Bahnstrecke Betzdorf und Bundesautobahn A 3) und Birlinghoven (ICE-Straße Köln – Frankfurt und Bundesautobahn A 3) zu nennen.

Im Zusammenhang mit Planverfahren Dritter, zum Beispiel dem Ausbau der Bundesautobahn A 59, dem Ausbau des Flughafens Köln/Bonn und dem Ausbau der Siegstrecke, sind in den entsprechenden Verfahren über die lärmtechnischen Bewertungen der einzelnen Maßnahmen hinaus auch die Auswirkungen auf die Gesamtlärmsituation zu berücksichtigen.

Nachfolgend werden die Betroffenenangaben nach Lärmarten getrennt weiter detailliert.

### 8.1 Lärmeinwirkung Straßenverkehr

Die Auswertung der Betroffenheiten ausgehend des Straßenverkehrs als Ergebnis der Lärmkartierung erfolgte durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) im „Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Sankt Augustin“<sup>7</sup> (im Internet unter <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> abrufbar). Dabei wurde die „vorläufige Berechnungsmethode“<sup>9</sup> angewendet. Beispielsweise führt dies, wenn in einem Gebäude nur eine Person gemeldet ist und gleichzeitig nur eine Fassadenseite eine Grenzwertüberschreitung aufweist, zu 0,25 Betroffenen für dieses Gebäude. Damit erklären sich die teilweise relativ geringen Betroffenenzahlen.

---

<sup>9</sup> *Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007, Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 (20. April 2007)*



Die Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, die über den für das Land NRW festgelegten Auslösewerten gemäß RdErl.4 liegt ( $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder ein  $L_{Night}$  von 60 dB(A) wird erreicht oder überschritten) liegt bezogen auf die Gesamtbevölkerung der Stadt Sankt Augustin (ca. 55.000 Einwohner, vgl. Kap. 2) für den **Straßenverkehr** bei:

**$L_{DEN} > 70$  dB(A): 0,20 % der Gesamtbevölkerung Sankt Augustin**  
 **$L_{Night} > 60$  dB(A): 0,29 % der Gesamtbevölkerung Sankt Augustin**

**Tabelle 8.1: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete (Straßenverkehr)**

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	15,31	5,9	1,45

**Tabelle 8.2: Geschätzte Gesamtzahl der Menschen (N) in der Gemeinde, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (Straßenverkehr) an der Fassade von:**

$L_{den}/dB(A)$ :	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	6.778	2.215	617	98	10
$L_{night}/dB(A)$ :	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	3.654	1.001	149	12	0

**Tabelle 8.3: Geschätzte Gesamtzahl (N) der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude (Straßenverkehr)**

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
N Wohnungen	4.259	339	4
N Schulgebäude	3	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0



## 8.2 Schienenverkehr Stadtbahnlinie (Linie 66 und 67)

Die Stadtbahn mit den Linien 66 und 67 wird in der 3. Stufe des Lärmaktionsplanes nicht einbezogen, da keine Kartierung erfolgt ist (vgl. Kapitel 3).

## 8.3 Schienenverkehr bundeseigene Bahntrassen

Die Auswertung der Betroffenheiten ausgehend des vorgenannten Schienenverkehrs als Ergebnis der Lärmkartierung erfolgte durch das Eisenbahn-Bundesamt. Eine separate Darstellung ist hier gemäß Stadt Sankt Augustin nicht vorzusehen. (vgl. Kap. 2.2.)

## 8.4 Flugverkehr

Die Auswertung der Betroffenheiten ausgehend des Flugverkehrs als Ergebnis der Lärmkartierung erfolgte durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) im „Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Sankt Augustin“<sup>7</sup> (im Internet unter <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> abrufbar).

Im Stadtgebiet Sankt Augustin wurden für den **Flugverkehr** keine Betroffenheiten festgestellt, die über den für das Land NRW festgelegten Auslösewerten gemäß RdErl.4 liegt ( $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder ein  $L_{Night}$  von 60 dB(A) wird erreicht oder überschritten) liegen.

**$L_{DEN} > 70$  dB(A): 0,0 % der Gesamtbevölkerung Sankt Augustin**  
 **$L_{Night} > 60$  dB(A): 0,0 % der Gesamtbevölkerung Sankt Augustin**

**Tabelle 8.4: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete (Flugverkehr)**

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	0,32	2,73	0,63



**Tabelle 8.5: Geschätzte Gesamtzahl der Menschen (N) in der Gemeinde, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (Flugverkehr) an der Fassade von:**

<b>L<sub>den</sub>/dB(A):</b>	<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70 .. ≤75</b>	<b>&gt;75</b>
N	5	0	0	0	0
<b>L<sub>night</sub>/dB(A):</b>	<b>&gt;50 .. ≤55</b>	<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70</b>
N	0	0	0	0	0

**Tabelle 8.6: Geschätzte Gesamtzahl (N) der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude (Flugverkehr)**

<b>L<sub>den</sub>/dB(A):</b>	<b>&gt;55</b>	<b>&gt;65</b>	<b>&gt;75</b>
N Wohnungen	2	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0



## 8.5 Teilaktionspläne

Somit sind aufgrund der Überschreitung der Auslösewerte Teilaktionspläne zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 2.2.) für folgende Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 3 erforderlich.

**Tabelle 8.7: Teilaktionspläne**

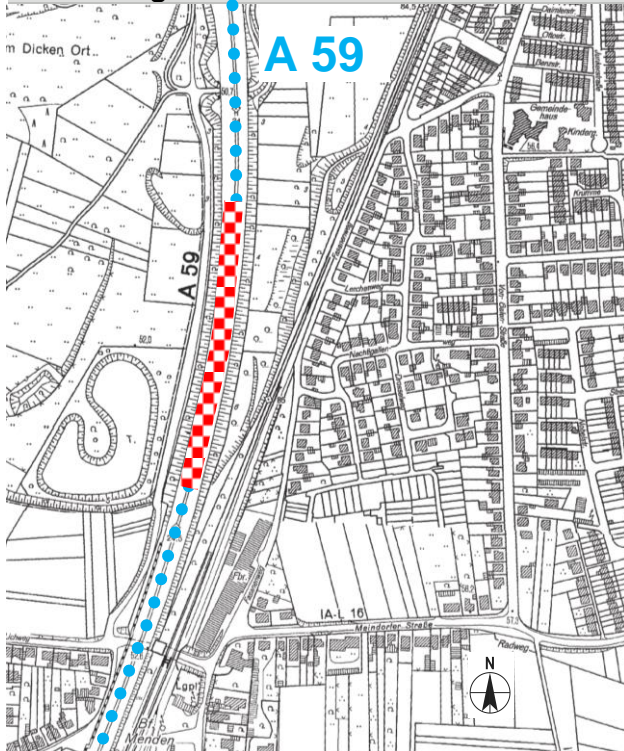
Planbezeichnung	Ortslage	Lärmart
Sankt Augustin 2018 - 1 A	Menden West (vgl. Detailkarte 1 - Teile 1 und 2)	Straßenverkehr A 59
Sankt Augustin 2018 - 1 B	Menden Südwest (vgl. Detailkarte 1 - Teile 3 und 4)	Straßenverkehr A 59
Sankt Augustin 2018 - 2	Menden Nord (vgl. Detailkarte 2 - Teile 1 bis 4)	Straßenverkehr A 560
Sankt Augustin 2018 - 3	Menden Mitte (vgl. Detailkarte 3 - Teile 1 bis 4)	Straßenverkehr L 143
Sankt Augustin 2018 - 4	Mülldorf (vgl. Detailkarte 4 - Teile 1 bis 7)	Straßenverkehr B 56
Sankt Augustin 2018 - 5 A	Buisdorf West (vgl. Detailkarte 5 - Teile 1 bis 4)	Straßenverkehr L 333
Sankt Augustin 2018 - 5 B	Buisdorf Mitte-Ost (vgl. Detailkarte 5 - Teile 5 und 6)	Straßenverkehr L 333
Sankt Augustin 2018 - 6	Buisdorf Ost (vgl. Detailkarte 6 - Teile 1 bis 3)	Straßenverkehr A 3
Sankt Augustin 2018 - 7	Niederpleis (vgl. Detailkarte 7 - Teile 1 und 2)	Straßenverkehr L 121
Sankt Augustin 2018 - 8	Birlinghoven (vgl. Detailkarte 8 - Teile 1 bis 4)	Straßenverkehr L 143

### Anmerkung:

In den nachfolgend dargestellten Teilaktionsplänen werden zur orientierenden Einschätzung der betroffenen Bereiche, welche die Auslösewerte erreichen bzw. überschreiten, rein informativ die betroffenen Wohngebäude bzw. Fassaden grob beziffert abgeschätzt. Da beispielsweise aufgrund geschlossener Baustrukturen entlang der Straßen und den vorliegenden Modelldaten keine Zuordnung bzw. Aufteilung in separate Wohngebäude durchgeführt werden kann, werden die Wohngebäudezahlen z.B. aufgrund ablesbarer Hausnummern abgeschätzt.



## Lageplan Teilaktionsplan Sankt Augustin 2018 - 1 A




## Zugehörige Daten

Ortslage: Menden (West)

Lärmquelle: A 59

Verkehrsaufkommen: 43,433 Mio. Kfz/a

Untersuchungslänge: ca. 3 km  
davon betroffene Gebäude oberhalb der  
Auslösewerte im gekennzeichneten Stre-  
ckenbereich : ca. 360 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw.  
zugehörige Fassaden (vgl. Detailkarte 1,  
Teile 1+2):

mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): 2 Wohngebäude mit  
jeweils bis zu 1 betroffene Fassade

mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): 20 Wohngebäude mit  
jeweils bis zu 2 betroffenen Fassaden

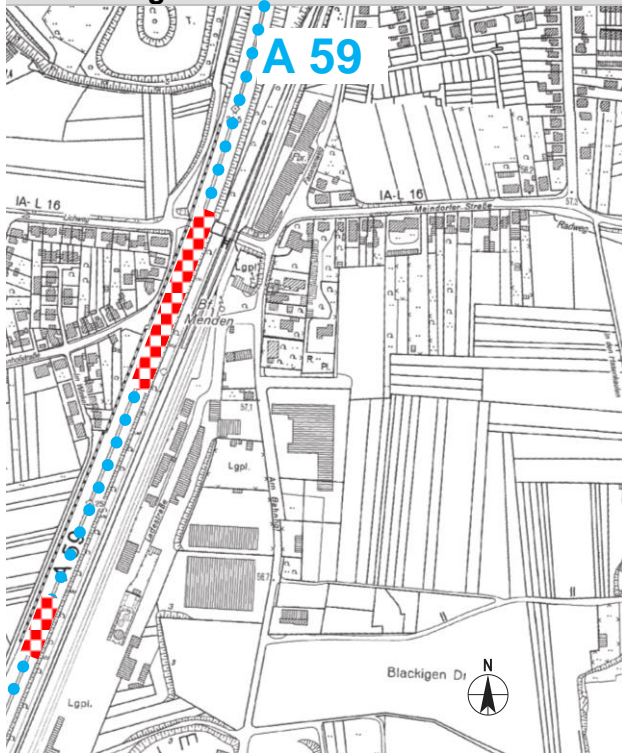


*Beispielhaft: A 59 Blickrichtung Nord in Höhe der Meindorfer Straße*



## Lageplan Teilaktionsplan Sankt Augustin 2018 - 1 B


## Zugehörige Daten



Ortslage: Menden (Südwest)

Lärmquelle: A 59

Verkehrsaufkommen: 43,433 Mio. Kfz/a

Untersuchungslänge: ca. 3 km  
davon betroffene Gebäude oberhalb der  
Auslösewerte im gekennzeichneten Stre-  
ckenbereich : ca. 600 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw.  
zugehörige Fassaden (vgl. Detailkarte 1,  
Teile 3+4):

mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): 0 Wohngebäude

mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): 5 Wohngebäude mit  
jeweils bis zu 1 betroffene Fassade

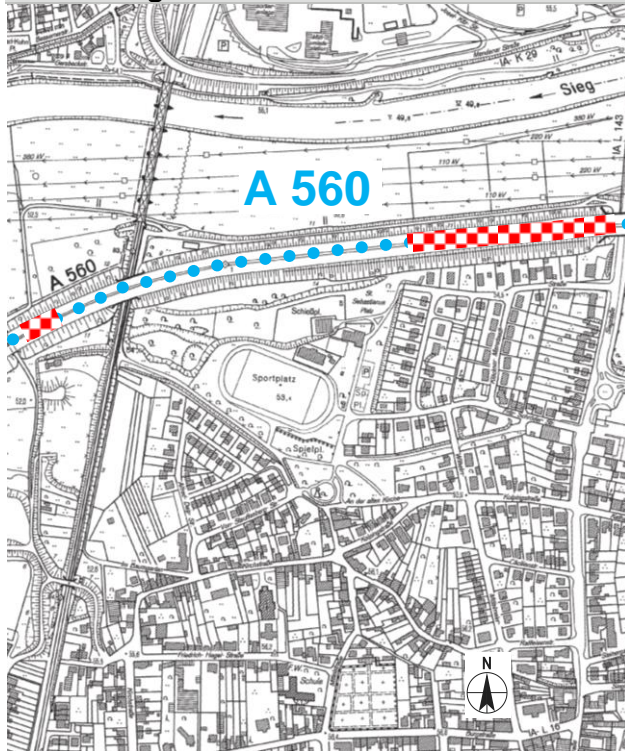


Beispielhaft: A 59 Blickrichtung Nord





## Lageplan Teilaktionsplan Sankt Augustin 2018 - 2




## Zugehörige Daten

Ortslage: Menden (Nord)

Lärmquelle: A 560

Verkehrsaufkommen: 31,085 Mio. Kfz/a

Untersuchungslänge: ca. 7,8 km  
davon betroffene Gebäude oberhalb der  
Auslösewerte im gekennzeichneten Stre-  
ckenbereich  ca. 350 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw.  
zugehörige Fassaden im westlichen Ab-  
schnitt (Auf der Mirz) (vgl. Detailkarte 2,  
Teile 1+2):

mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): 1 Wohngebäude mit  
bis zu 4 betroffenen Fassaden

mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): 1 Wohngebäude mit  
jeweils bis zu 4 betroffenen Fassade

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw.  
zugehörige Fassaden im östlichen Ab-  
schnitt (orientierend ) (vgl. Detailkarte 2,  
Teile 3+4):

mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): 0 Wohngebäude

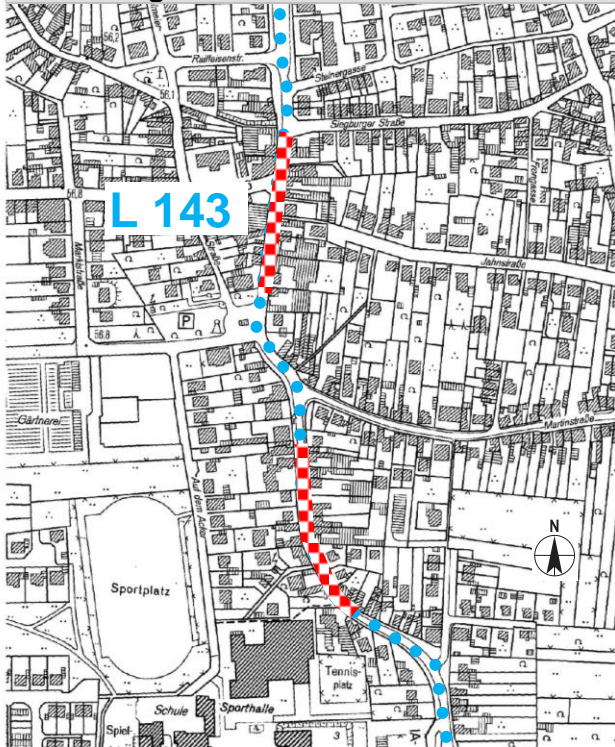
mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): ca. 14 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 1 betroffene Fassade



Beispielhaft: A 560 Blickrichtung Ost in Höhe Langemarckstraße



**Lageplan Teilaktionsplan  
Sankt Augustin 2018 - 3**




**Zugehörige Daten**

Ortslage: Menden (Mitte)

Lärmquelle: L 143

Verkehrsaufkommen: 4,426 Mio. Kfz/a

Untersuchungslänge: ca. 9,5 km  
davon betroffene Gebäude oberhalb der  
Auslösewerte im gekennzeichneten Stre-  
ckenbereich  ca. 350 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw.  
zugehörige Fassaden (vgl. Detailkarte 3,  
Teile 1 bis 4):

mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): ca. 28 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 1 betroffene Fassade

mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): ca. 27 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 1 betroffene Fassade



Beispielhaft: L 143 Blickrichtung Nord in Höhe Siegstraße 42

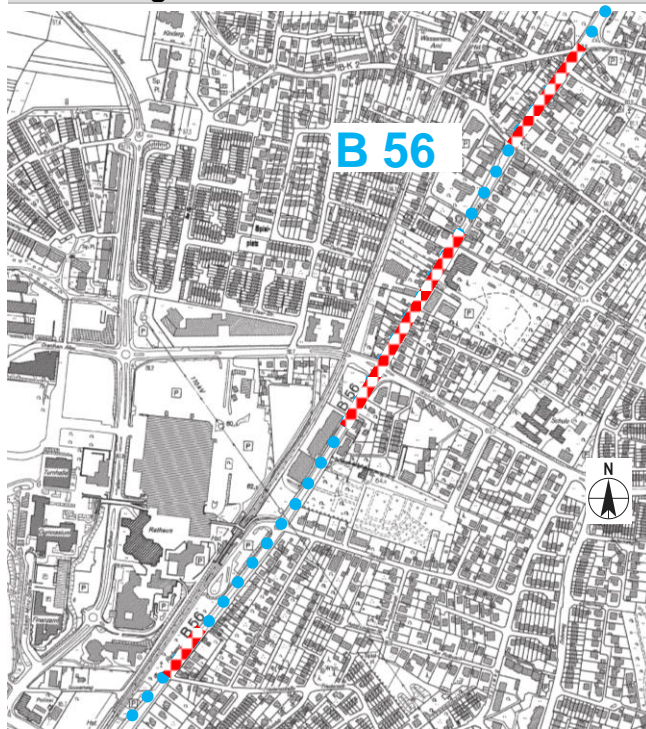


Beispielhaft: L 143 Blickrichtung Süd in Höhe Martinstraße



## Lageplan Teilaktionsplan Sankt Augustin 2018 - 4


## Zugehörige Daten



Ortslage: Mülldorf

Lärmquelle: B 56

Verkehrsaufkommen: u. a. nördlich Niederpleiser Straße: 3,0 Mio. Kfz/a, südlich Niederpleiser Straße: 4,183 Mio. Kfz/a

Untersuchungslänge: ca. 5 km  
davon betroffene Gebäude oberhalb der Auslösewerte im gekennzeichneten Streckenbereich  ca. 570 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw. zugehörige Fassaden (vgl. Detailkarte 4, Teile 1 bis 7):

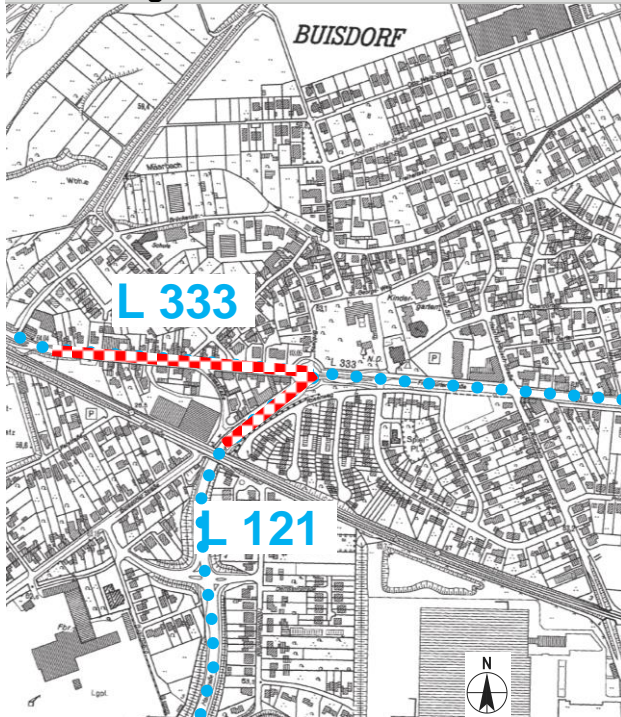
mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): ca. 32 Wohngebäude mit jeweils bis zu 3 betroffenen Fassaden

mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): ca. 50 Wohngebäude mit jeweils bis zu 3 betroffenen Fassaden



## Lageplan Teilaktionsplan Sankt Augustin 2018 – 5 A


## Zugehörige Daten



Ortslage: Buisdorf (West)

Lärmquelle: L 333 / L 121

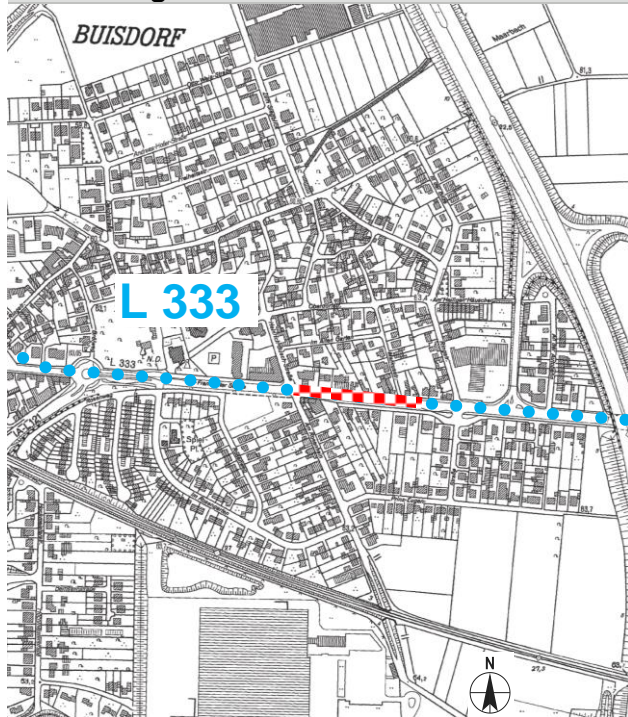
Verkehrsaufkommen: L 333: 3,913 Mio. Kfz/a, L 121: 4,017 Mio. Kfz/a

Untersuchungslänge: ca. 3,5 km (L 333) / ca. 2 km (L 121)  
davon betroffene Gebäude oberhalb der Auslösewerte im gekennzeichneten Streckenbereich  ca. 550 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw. zugehörige Fassaden (vgl. Detailkarte 5, Teile 1 bis 4):  
mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): ca. 43 Wohngebäude mit jeweils bis zu 3 betroffenen Fassaden  
mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): ca. 35 Wohngebäude mit jeweils bis zu 3 betroffenen Fassaden



## Lageplan Teilaktionsplan Sankt Augustin 2018 – 5 B




## Zugehörige Daten

Ortslage: Buisdorf (Mitte-Ost)

Lärmquelle: L 333

Verkehrsaufkommen: 3,913 Mio. Kfz/a,

Untersuchungslänge: ca. 3,5 km  
davon betroffene Gebäude oberhalb der  
Auslösewerte im gekennzeichneten Stre-  
ckenbereich : ca. 200 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw.  
zugehörige Fassaden (vgl. Detailkarte 5,  
Teile 5 bis 6):

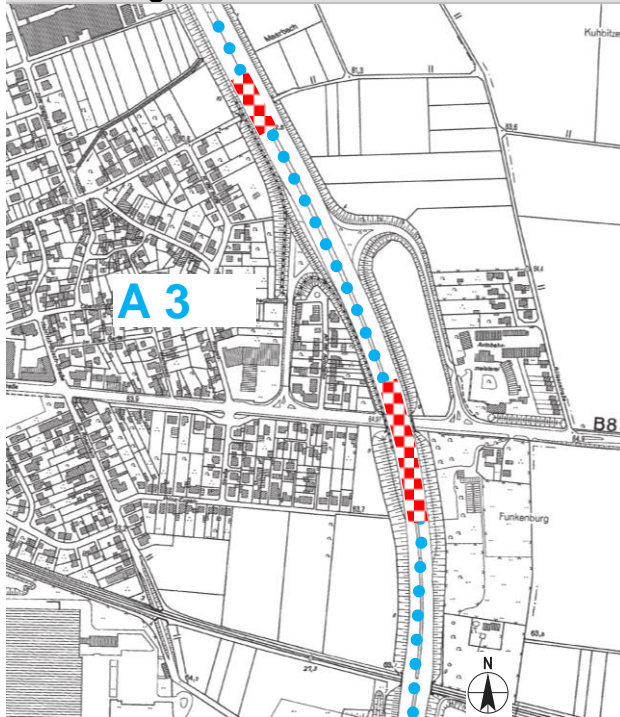
mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): ca. 2 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 1 betroffene Fassaden  
mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): ca. 8 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 1 betroffene Fassade



*Beispielhaft: L 333 Blickrichtung Ost in Höhe Heinrich-Busch-Straße*



## Lageplan Teilaktionsplan Sankt Augustin 2018 – 6




## Zugehörige Daten

Ortslage: Buisdorf (Ost)

Lärmquelle: A 3

Verkehrsaufkommen: 29,641 Mio. Kfz/a,

Untersuchungslänge: ca. 4,5 km  
davon betroffene Gebäude oberhalb der  
Auslösewerte im gekennzeichneten Stre-  
ckenbereich : ca. 230 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw.  
zugehörige Fassaden (vgl. Detailkarte 6,  
Teile 1 bis 3):

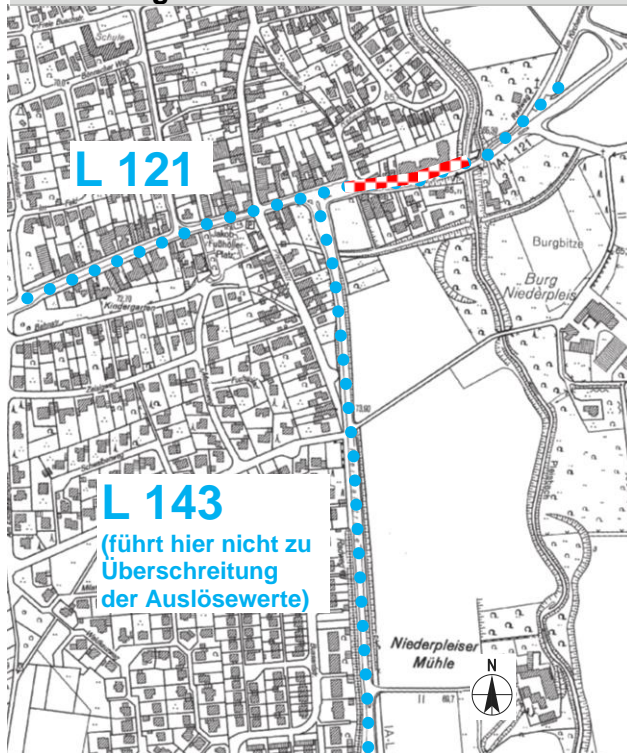
mit  $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ : 0 Wohngebäude  
mit  $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ : ca. 5 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 2 betroffene Fassaden



*Beispielhaft: L 333 Blickrichtung Ost in Höhe Heinrich-Busch-Straße*



## Lageplan Teilaktionsplan Sankt Augustin 2018 – 7




## Zugehörige Daten

Ortslage: Niederpleis

Lärmquelle: L 121

Verkehrsaufkommen: L 121: 3,0 Mio. Kfz/a

Untersuchungslänge: ca. 2 km  
davon betroffene Gebäude oberhalb der  
Auslösewerte im gekennzeichneten Stre-  
ckenbereich : ca. 65 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw.  
zugehörige Fassaden (vgl. Detailkarte 7,  
Teile 1+2):

mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): ca. 9 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 2 betroffenen Fassaden  
mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): ca. 4 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 1 betroffene Fassade

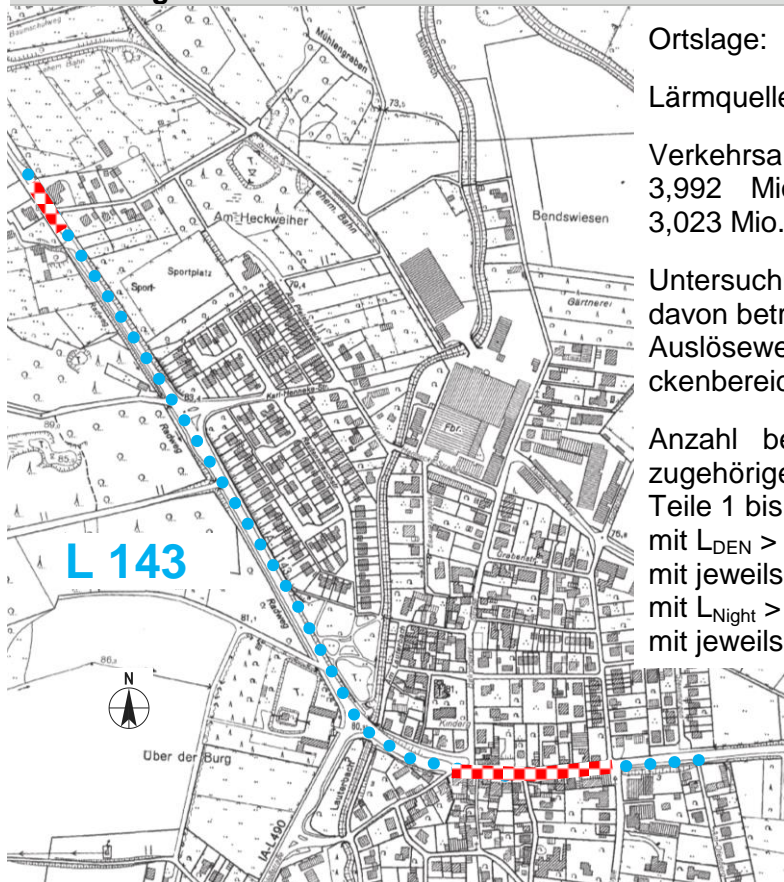


Beispielhaft: L 121 Blickrichtung West



## Lageplan Teilaktionsplan Sankt Augustin 2018 – 8


## Zugehörige Daten



Ortslage: Birlinghoven

Lärmquelle: L 143

Verkehrsaufkommen: L 143 (Nordwesten)  
3,992 Mio. Kfz/a, L 143 (Ortschaft):  
3,023 Mio. Kfz/a

Untersuchungslänge: ca. 9,5 km  
davon betroffene Gebäude oberhalb der  
Auslösewerte im gekennzeichneten Stre-  
ckenbereich : ca. 250 m

Anzahl betroffener Wohngebäude bzw.  
zugehörige Fassaden (vgl. Detailkarte 8,  
Teile 1 bis 4):

mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): ca. 6 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 1 betroffene Fassade  
mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): ca. 12 Wohngebäude  
mit jeweils bis zu 1 betroffene Fassade



Beispielhaft: L 143 Blickrichtung West hinter Ortseingang



## 9 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Informationen bezüglich entsprechender Veröffentlichungen bezüglich der Schienenverkehrswege (Haupteisenbahnstrecken) durch das Eisenbahnbundesamt kann gemäß Stadt Sankt Augustin der Homepage [www.eba.bund.de/lap](http://www.eba.bund.de/lap) entnommen werden. (vgl. Kap. 2.2.)

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

## 10 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Einen Überblick über bestehende und geplante Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Teilaktionspläne gibt die folgende Tabelle 10.1.

**Tabelle 10.1: vorhandene und geplante Maßnahmen**

Teilaktionsplan	Bereits vorhandene Maßnahmen	geplante Maßnahme
Sankt Augustin 2018 - 1 A: Menden West (A 59)	keine	nicht bekannt
Sankt Augustin 2018 - 1 B: Menden Südwest (A 59)	keine	nicht bekannt
Sankt Augustin 2018 - 2: Menden Nord (A 560)	Die im Bereich der Ortslage Menden in Dammlage verlaufende A 560 verfügt über Lärmschutzeinrichtungen (Erdwälle und LS-Wände).	nicht bekannt
Sankt Augustin 2018 - 3: Menden Mitte (L 143)	keine	nicht bekannt
Sankt Augustin 2018 - 4: Mülldorf (B 56)	keine	nicht bekannt



Sankt Augustin 2018 - 5 A: Buisdorf West (L 333)	keine	nicht bekannt
Sankt Augustin 2018 - 5 B: Buisdorf Mitte-Ost (L 333)	keine	nicht bekannt
Sankt Augustin 2018 - 6: Buisdorf (A 3)	Die im Bereich der Ortslage Buisdorf in Dammlage verlaufende A 3 verfügt über Lärmschutzeinrichtungen (Erdwälle und Lärmschutzwände).	nicht bekannt
Sankt Augustin 2018 - 7: Niederpleis (L 121)	keine	nicht bekannt
Sankt Augustin 2018 - 8: Birlinghoven (L 143)	keine	nicht bekannt

## 11 Fazit und Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung

Zur Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der Teilaktionspläne Sankt Augustin - 2018-1 bis 8 (**Straßenverkehr**) sind prinzipiell folgende Maßnahmen möglich:

- Einbau von lärmoptimierten Asphaltdecken (LOA).
- Bau von Lärmschutzeinrichtungen (Lärmschutzwände) direkt an den Straßen.
- Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich der betroffenen Ortslagen, ggf. temporär bis weitere Maßnahmen realisiert sind.
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. zeitlich beschränkt.
- Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen an Wohn- und Schlafräumen mit einer Überschreitung der Auslösewerte (vgl. Anhang).
- Verdrängung bzw. Lenkung des Durchgangsverkehrs
- Sonstige Maßnahmen wie beispielsweise weitere verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsmenge durch Förderung des ÖPNV usw. sind in Sankt Augustin in den betroffenen Bereichen nur bedingt effektiv.

Zum Schienenverkehr wird gemäß Stadt Sankt Augustin auf die erfolgte Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahnbundesamt verwiesen. (vgl. Kap. 2.2.)



**Orientierender Abgleich mit der Stufe 2 und Maßnahmenkonzept:**

Gegenüber der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ergab sich, dass im Bereich Hangelar eine Verbesserung der Lärmsituation festgestellt werden konnte. Bei der nun vorliegenden Lärmkartierung im Zuge der Stufe 3 wurden keine Betroffenen ermittelt.

Im Bereich Menden Mitte hingegen sind in der 3. Stufe Betroffene entlang der Siegstraße (L 143) festgestellt worden. Dies ist auf das angestiegene Verkehrsaufkommen auf 4,426 Mio. Kfz/a (entspricht einem DTV von 12.126 Kfz/Tag) sowie der daher dort stattgefundenen Lärmkartierung in diesem Bereich zurückzuführen.

Die Situation lässt aufgrund der innerörtlichen Lage sowie der sonstigen Gegebenheiten wenig Spielraum geeignete kurzfristige Maßnahmen zu definieren. Die Häuser entlang der L 143 (Siegstraße) befinden sich einerseits im geringen Abstand zur Straße, was beispielsweise möglichen Maßnahmen im Zuge einer – aus schalltechnischer Sicht – günstigeren Straßengestaltung zur Abstandsvergrößerung (u. a. Verschwenkung der Fahrbahn, Errichtung eines Grünstreifens, o. ä.) widerspricht. Des Weiteren gründet die ermittelte Lärmeinwirkung in einigen Bereichen in der Anordnung der Gebäude bzw. aufgrund der hierdurch vorhandenen Reflexion (geschlossene und auf beiden Straßenseiten gegenüberliegende Fassadenreihen). Aufgrund dessen erscheint hier als geeignete und zu empfehlende Maßnahme die grundsätzliche Entlastung des Verkehrsaufkommens oder einer Geschwindigkeitsreduktion. Vgl. hierzu Tabelle 11.1, Teilaktionsplan Sankt Augustin-2018-3.

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

Angesichts der aufgeführten Maßnahmen ist davon auszugehen, dass die Stadt Sankt Augustin diese keineswegs allein durchführen kann, sondern auf eine Zusammenarbeit mit dem Baulastträgern angewiesen ist. Eine Abstimmung mit dem Maßnahmenträger steht derzeit noch aus.



**Tabelle 11.1: Konkrete Maßnahmenvorschläge im Bereich der Teilaktionspläne und Bewertung**

Teilaktionsplan	Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme
Sankt Augustin 2018 - 1 A: Menden West (A 59)	<p><u>Aktive Lärmschutzeinrichtung an der A 59</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Errichtung einer Lärmschutzeinrichtung an der Fahrbahn der A 59. Die Länge sollte deutlich über den Bereich der Betroffenen hinausgehen.</li> </ul> <p><u>Weiterhin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</li> </ul> <p><u>Langfristig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA)</li> </ul>	Einhaltung der Auslösewerte ( $L_{DEN}$ von 70 dB(A) oder ein $L_{Night}$ von 60 dB(A) wird erreicht oder überschritten) und darüber hinaus eine deutliche Verbesserung für die nicht unerhebliche Anzahl Betroffener unterhalb der Auslösewerte.
Sankt Augustin 2018 - 1 B: Menden Süd- west (A 59)	<p><u>Aktive Lärmschutzeinrichtung an der A 59</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Errichtung einer Lärmschutzeinrichtung an der Fahrbahn der A 59. Die Länge sollte deutlich über den Bereich der Betroffenen hinausgehen.</li> </ul> <p><u>Passive Maßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Falls wegen der geringen Anzahl Betroffener wirtschaftliche Gründe keinen aktiven Lärmschutz zulassen, sollte hier in einem ersten Schritt die Möglichkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.</li> </ul>	Einhaltung der Auslösewerte ( $L_{DEN}$ von 70 dB(A) oder ein $L_{Night}$ von 60 dB(A) wird erreicht oder überschritten) und darüber hinaus eine deutliche Verbesserung für die nicht unerhebliche Anzahl Betroffener unterhalb der Auslösewerte.  Schutz der Aufenthaltsräume
Sankt Augustin 2018 - 2: Menden Nord (A 560)	<p><u>Erhöhung und Verlängerung der bestehenden Lärmschutzeinrichtungen an der A 560 durch</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Eine auf den bestehenden Erdwall aufgesetzte Lärmschutzwand.</li> <li>➤ Entsprechende Erhöhung und Verlängerung der Lärmschutzwände auf den Brückenbauwerken.</li> </ul>	Einhaltung der Auslösewerte ( $L_{DEN}$ von 70 dB(A) oder ein $L_{Night}$ von 60 dB(A) wird erreicht oder überschritten) und darüber hinaus eine deutliche Verbesserung für die nicht unerhebliche Anzahl Betroffener unterhalb der Auslösewerte.



	<p><u>Weiterhin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</li> </ul> <p><u>Langfristig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA)</li> </ul>	<p>z. B. eine Reduzierung von 70 km/h auf 50 km/h in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann 2 dB bringen.</p> <p>Kann eine deutliche Verbesserung der Geräuschsituation bringen.</p>
Sankt Augustin 2018 - 3: Menden Mitte (L 143)	<p>Bedingt durch den geringen Fahrbahnabstand zu den Gebäuden sind aktive Lärmschutzmaßnahmen kaum realisierbar.</p> <p><u>Passive Maßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Deshalb sollte hier in einem ersten Schritt die Möglichkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.</li> </ul> <p><u>Weiterhin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prüfung einer möglichen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</li> </ul>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>z. B.: eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann eine Pegelreduktion von ca. 2 dB bringen.</p>
Sankt Augustin 2018 - 4: Mülldorf (B 56)	<p>Bedingt durch den geringen Fahrbahnabstand der Gebäude sind aktive Lärmschutzmaßnahmen kaum realisierbar.</p> <p><u>Passive Maßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Deshalb sollte hier in einem ersten Schritt die Möglichkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.</li> </ul> <p><u>Langfristig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA) – Prüfung einer möglichen Wirksamkeit ist zu empfehlen (u.a. in Kombination zul. Höchstgeschwindigkeit)</li> </ul>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Kann eine Verbesserung der Geräuschsituation bringen.</p>
Sankt Augustin 2018 - 5 A: Buisdorf West (L 333)	<p>Bedingt durch den geringen Fahrbahnabstand der Gebäude sind aktive Lärmschutzmaßnahmen kaum realisierbar.</p> <p><u>Passive Maßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Deshalb sollte hier in einem ersten Schritt die Möglichkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.</li> </ul>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p>



	<p><u>Langfristig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA) – Prüfung einer möglichen Wirksamkeit ist zu empfehlen (u.a. in Kombination zul. Höchstgeschwindigkeit)</li> </ul> <p><u>Weiterhin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prüfung einer möglichen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</li> </ul>	<p>Kann eine Verbesserung der Geräuschsituation bringen.</p> <p>z. B.: eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 20 km/h kann eine Pegelreduktion von ca. 2 dB bringen.</p>
<p>Sankt Augustin 2018 - 5 B: Buisdorf Mitte- Ost (L 333)</p>	<p>Bedingt durch den geringen Fahr- bahnabstand der Gebäude sind akti- ve Lärmschutzmaßnahmen kaum realisierbar.</p> <p><u>Passive Maßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Deshalb sollte hier in einem ers- ten Schritt die Möglichkeit passi- ver Lärmschutzmaßnahmen ge- prüft werden.</li> </ul> <p><u>Langfristig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ggf. Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA) – Prüfung einer möglichen Wirksamkeit ist zu empfehlen (u.a. in Kombination zul. Höchstgeschwindigkeit)</li> </ul> <p><u>Weiterhin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prüfung einer möglichen Redu- zierung der zulässigen Höchst- geschwindigkeit.</li> </ul>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p> <p>Kann eine Verbesserung der Geräuschsituation bringen.</p> <p>z. B.: eine Reduzierung der zu- lässigen Höchstgeschwindigkeit um 20 km/h kann eine Pegelre- duktion von ca. 2 dB bringen.</p>
<p>Sankt Augustin 2018 - 6: Buisdorf (A 3)</p>	<p><u>Erhöhung der bestehenden Lärm- schutzeinrichtungen an der A 3 durch:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Eine auf den bestehenden Erd- wall aufgesetzte Lärmschutz- wand bzw. eine Erhöhung und Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwände.</li> <li>➤ Entsprechende Erhöhung der Lärmschutzwände auf den Brü- ckenbauwerken.</li> </ul> <p><u>Weiterhin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</li> </ul> <p><u>Langfristig</u></p>	<p>Einhaltung der Auslösewerte (<math>L_{DEN}</math> von 70 dB(A) oder ein <math>L_{Night}</math> von 60 dB(A) wird erreicht oder überschritten) und darüber hinaus eine deutliche Verbesse- rung für die nicht unerhebliche Anzahl Betroffener unterhalb der Auslösewerte.</p>



<p>Sankt Augustin 2018 - 7: Niederpleis (L 121)</p>	<p>➤ ggf. Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA)</p>	<p>Bedingt durch den geringen Fahr- bahnabstand der Gebäude sind akti- ve Lärmschutzmaßnahmen kaum realisierbar.</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p>
		<p><u>Passive Maßnahmen</u></p>	
	<p>➤ Deshalb sollte hier in einem ers- ten Schritt die Möglichkeit passi- ver Lärmschutzmaßnahmen ge- prüft werden.</p>		
		<p><u>Weiterhin</u></p>	<p>z. B.: eine Reduzierung der zu- lässigen Höchstgeschwindigkeit um 20 km/h kann eine Pegelre- duktion von ca. 2 dB bringen.</p>
	<p>➤ Prüfung einer möglichen Redu- zierung der zulässigen Höchst- geschwindigkeit.</p>		
		<p><u>Langfristig</u></p>	<p>Kann eine Verbesserung der Geräuschsituation bringen.</p>
	<p>➤ ggf. Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA) – Prüfung einer möglichen Wirksamkeit ist zu empfehlen (u.a. in Kombinati- on zul. Höchstgeschwindigkeit)</p>		
<p>Sankt Augustin 2018 - 8: Birlinghoven (L 143)</p>	<p>➤ ggf. Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA)</p>	<p>Bedingt durch den geringen Fahr- bahnabstand der Gebäude sind akti- ve Lärmschutzmaßnahmen kaum realisierbar.</p>	<p>Schutz der Aufenthaltsräume</p>
		<p><u>Passive Maßnahmen</u></p>	
	<p>➤ Deshalb sollte hier in einem ers- ten Schritt die Möglichkeit passi- ver Lärmschutzmaßnahmen ge- prüft werden.</p>		
		<p><u>Weiterhin</u></p>	<p>z. B.: eine Reduzierung der zu- lässigen Höchstgeschwindigkeit um 20 km/h kann eine Pegelre- duktion von ca. 2 dB bringen.</p>
	<p>➤ Prüfung einer möglichen Redu- zierung der zulässigen Höchst- geschwindigkeit.</p>		
		<p><u>Langfristig</u></p>	<p>Kann eine Verbesserung der Geräuschsituation bringen.</p>
	<p>➤ ggf. Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdecke (LOA) – Prüfung einer möglichen Wirksamkeit ist zu empfehlen (u.a. in Kombinati- on zul. Höchstgeschwindigkeit)</p>		



## Anhang A:

### Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)

In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen (Autobahnen und freie Strecke von Bundesstraßen) oder das Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt; es geht um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung „gewachsenen“ und „verfestigten“ Situation.

Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS-90).

### Voraussetzungen

Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt.

**Tabelle Anhang: Maßgebliche Immissionswerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen/Landesstraßen**

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



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

### **Bewertung der Lärmsituation**

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

Die wesentlichen Kriterien zur Bewertung sind:

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

### **Schallschutzmaßnahmen**

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

Zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen gehören:

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

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume. (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern). Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 v.H. erstattet werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage,

Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt.

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

### Information zur Lärmsituation

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

### Ablaufschema: Lärmschutz an bestehenden Straßen

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

Wer?	Was?	Wie?
<b>Ausgangssituation</b> Bürger, Gemeinde, Politik, Straßenbauverwaltung	Benennung eines konkreten Lärmproblems	Eingabe, formloser Antrag
Schritt 1 Straßen.NRW	Überprüfung der Lärmsituation	Lärmtechnische Berechnung nach RLS-90; Zusammenstellung der Geobasisdaten und relevanter Informationen; Infrastrukturdaten
Schritt 2 Straßen.NRW	Bewertung der Lärmbelastung	Auswertung der Lärmtechnischen Berechnung (Pegelhöhe, Zahl der Betroffenen, Gebietsnutzung, etc.); Vergleich mit den maßgeblichen Immissionswerten
Schritt 3 Straßen.NRW	Bewertung der allgemeinen und rechtlichen Situation	Prüfung von Ausschluss-/ Minderungsgründen, ggf. Hinweis auf § 75 Abs. 2 VwVfG (NRW); sonstige Planerische Aktivitäten
Schritt 4 Straßen.NRW	Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes	Sachgerechte Bewertung verschiedener Maßnahmenvarianten, dabei Berücksichtigung von Machbarkeit, Kosten, Nutzen und Zeithorizont; Variantenvergleich mit Wirkungsanalyse und Abwägung möglicher Maßnahmen; Berücksichtigung möglicher Maßnahmen; Berücksichtigung möglicher Maßnahmen; Berücksichtigung möglicher Maßnahmen

		sichtigung weiterer Planungs- bzw. Baumaßnahmen
Schritt 5 Straßen.NRW, MBV, BMVBS	Abstimmung des Maßnahmenkonzeptes auf Landes- bzw. Bundesebene	
Schritt 6 Straßen.NRW	Aufstellung des Vorentwurfs und des Bauwerksentwurfs und ggf. Einholung des Genehmigungsvermerks	Detaillierte Ausarbeitung der Vorzugsvariante und Festlegung des Zeithorizonts
Schritt 7 Straßen.NRW; TÖB; Gemeinde	Schaffung von Baurecht und Sicherung der Finanzierung	Klärung, ob „Fall unwesentlicher Bedeutung“ oder ggf. Planfeststellungsverfahren, Antrag auf Befreiung; Grunderwerb; Abstimmung mit Dritten; Aufnahme In das Bauprogramm
<b>Ziel</b> Straßen.NRW	Umsetzung	Aktive Lärmschutzmaßnahmen; Passive Lärmschutzmaßnahmen: Benachrichtigung der Eigentümer hinsichtlich der Möglichkeit (Achtung: mind. 25 % Eigenanteil)