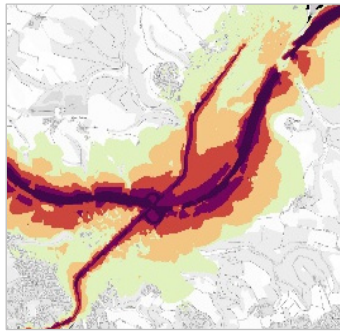


PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Stadt Overath Lärmaktionsplan 4. Runde





Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der
Stadt Overath

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard
Hilde Richter-Richard

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, Juni 2024



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	10
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	11
5.1	Straßenverkehr	11
5.2	Schienenverkehr	19
5.3	Flugverkehr	22
5.4	Belastungsachsen	24
5.5	Ruhige Gebiete	28
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	31
6.1	Straßenverkehr	31
6.2	Schienenverkehr	32
6.3	Flugverkehr	33
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	35
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	37
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	41
9.1	Übergreifende Maßnahmen	41
9.1.1	Managementansatz zur Lärminderung	41
9.1.2	Strategische Maßnahmen	43
9.2	A 4	45
9.3	B 484	47
9.3.1	B 484 Hauptstraße (Josefshöhe – Propsteistraße)	47
9.3.2	B 484 Siegburger Straße (Hauptstraße – Straße Eichen)	51
9.4	L 136	55
9.4.1	L 136 Olper Straße (Holzbachtalstr. – Knotenpunkt L 136/L 284)	55
9.4.2	L 136 Kölner Straße (OD Vilkerath)	60
9.5	L 284	63
9.5.1	L 284 Bahnhofstraße (Olper Straße – Straße Oberaue)	63



	9.5.2 L 284 Oberauel (Bahnhofstraße bis Lindlarer Straße).....	66
	9.5.3 L 284 Lindlarer Straße (Oberauel bis Weierberg).....	69
	9.5.4 L 284 Straße Melessen (Ortsdurchfahrt Obersteeg)	74
	9.6 Schienenverkehr	77
	9.7 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	78
10.	Langfristige Strategie	79
11.	Finanzielle Informationen	80
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	81
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	82

Anhänge

I	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 1. Phase
II	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase
III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Eingangsdaten Lärmkarten – Untersuchte Lärmquellen	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	13
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit	14
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberflächen (gemäß BUB-D)	15
Abb. 5.4:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz	16
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	17
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	18
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den}	20
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night}	20
Abb. 5.9:	Lärmkennziffer Schienenverkehr L_{den}	21
Abb. 5.10:	Lärmkennziffer Schienenverkehr L_{night}	21
Abb. 5.11:	Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{den}	22
Abb. 5.12:	Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{night}	23
Abb. 5.13:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} \geq 60$ dB(A)	25
Abb. 5.14:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} \geq 50$ dB(A)	26
Abb. 5.15:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} \geq 60/50$ dB(A)	27
Abb. 5.16:	Identifizierung von ruhigen Gebieten	30
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht Hauptstraße	50
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht B 484 Siegburger Straße	54
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht Olper Straße (Untereschbach)	58
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht Olper Straße (Steinenbrück)	59
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht Kölner Straße	62
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht Bahnhofstraße	65
Abb. 9.7:	Maßnahmenübersicht Straße Oberauel	68
Abb. 9.8:	Maßnahmenübersicht Lindlarer Straße (Blatt 1), Straße Weierberg bis Löher Straße	72
Abb. 9.9:	Maßnahmenübersicht Lindlarer Straße (Blatt 2), Löher Straße bis Straße Schmitzbüchel	73
Abb. 9.10:	Maßnahmenübersicht Obersteeg/ Melessen	76



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen	9
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)	9
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)	10
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land	29
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	31
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr	32
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	32
Tab. 6.4:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr	32
Tab. 6.5:	Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr	33
Tab. 6.6:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr	33
Tab. 6.7:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen – Flugverkehr	33
Tab. 6.8:	Gesamtfläche der belasteten Gebiete – Flugverkehr	33
Tab. 6.9:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Flugverkehr	34
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde	37
Tab. 9.1:	Basisdaten Hauptstraße (Josefshöhe – Propsteistraße)	47
Tab. 9.2:	Basisdaten B 484 Siegburger Straße (Hauptstraße – Straße Eichen)	51
Tab. 9.3:	Basisdaten Olper Straße (K 38 Holzbachtalstraße – Knotenpunkt L136/ L284)	55
Tab. 9.4:	Basisdaten L136 Kölner Straße (OD Vilkerath)	60
Tab. 9.5:	Basisdaten Bahnhofstraße	63
Tab. 9.6:	Rahmenbedingungen Straße Oberauel (Bahnhofstraße bis Lindlarer Straße)	66
Tab. 9.7:	Basisdaten Lindlarer Straße (Oberauel bis Weierberg)	69
Tab. 9.8:	Rahmenbedingungen Straße Melessen (Ortsdurchfahrt Obersteeg)	74
Tab. 9.9:	Schienenabschnitte des Lärmsanierungsprogramms	77



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BEB	-	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMDV	-	Bundesministerium für digitales und Verkehr
BUB	-	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DB	-	Deutsche Bahn AG
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DIN	-	Deutsches Institut für Normung
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LAP	-	Lärmaktionsplan
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-19	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VCD	-	Verkehrsclub Deutschland
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen
VBUI	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Industrie und Gewerbe
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes



1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

§ 47b BImSchG definiert die zu untersuchenden Lärmquellen wie folgt:

Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 EW/km². Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Overath im Rheinisch-Bergischen Kreis zählt mit 27.148 Einwohnern zum 31. Dezember 2021 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Zu untersuchende Hauptverkehrsstraßen sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV >8.200 Kfz). Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 4 im Stadtgebiet,
- B 484 zwischen Anschlussstelle Overath und Stadtgrenze Lohmar,
- L 136 zwischen L 284 und Holzbachtalstraße,
- L 136 zwischen Anschlussstelle Overath und Straße Zum Schlingenbachtal,
- L 284 zwischen L 136 und Straße Ufermühle.

Haupteisenbahnen

Zu betrachten sind die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.

Die DB-Strecke

- Nr. 2655, Köln-Kalk – Overath, Bahnhofsbereich Overath,

erfüllt diese Rahmenbedingung und ist somit durch das EBA kartierungspflichtig.

Großflughäfen

Die Stadt Overath befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans im Lärmwirkungsbereich des Großflughafens Köln/Bonn mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.



Gewerbelärm

Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

Andere Lärmquellen

Nach § 47a BImSchG gilt der sechste Teil des BImSchG nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

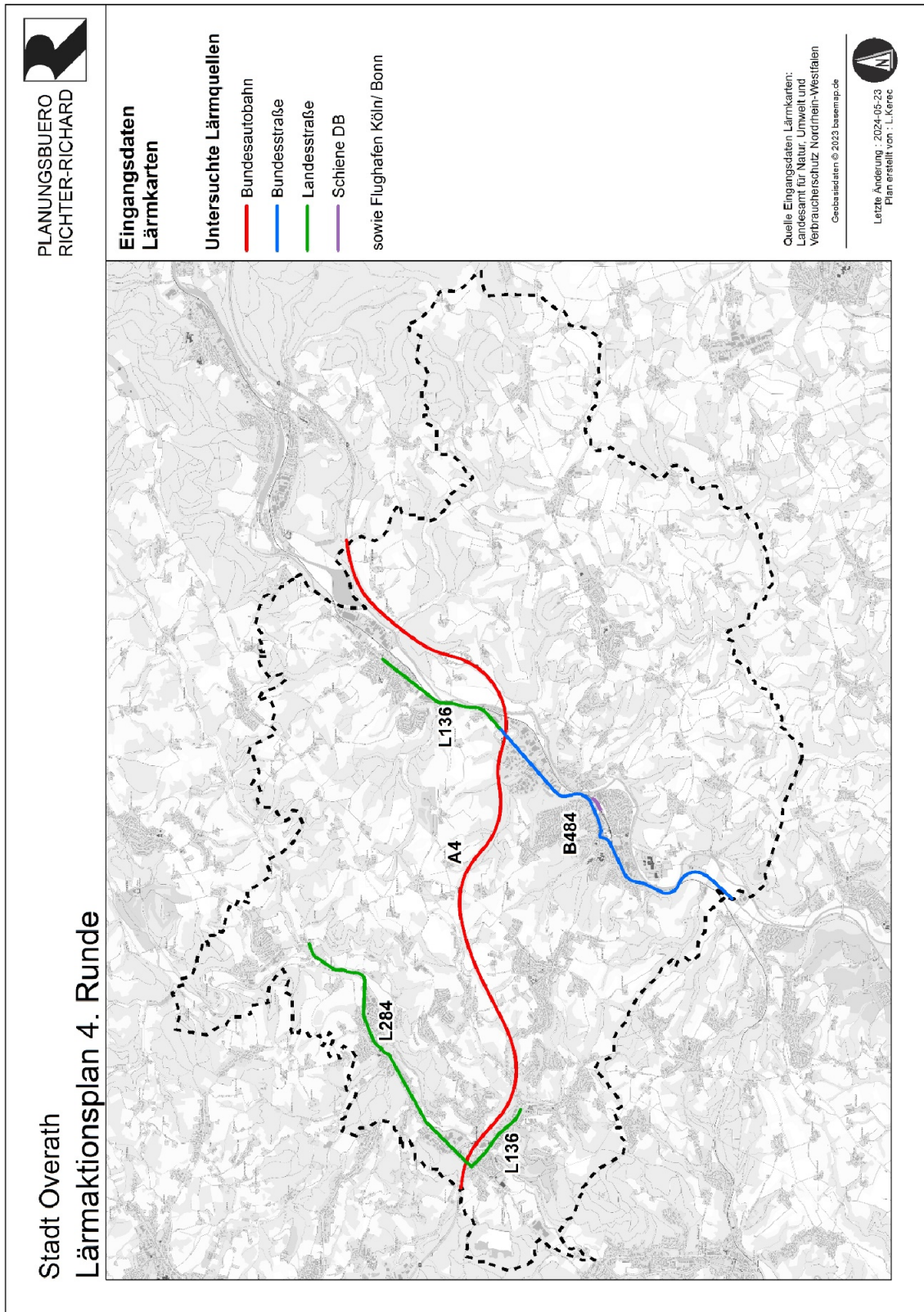


Abb. 1.1: Eingangsdaten Lärmkarten – Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr und Flughäfen ist in Nordrhein-Westfalen das LANUV zuständig. Die Berechnung der Lärmbelastung von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das EBA.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Ballungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadtverwaltung Overath
Amt für Öffentliche Sicherheit und Soziales
Burgholzweg 6
51491 Overath

Tel. 02206 602-0
Fax 02206 602-164
E-Mail: Ordnungsamt@overath.de

Internet: www.overath.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 78 024

Seit dem 1. Januar 2015 ist gemäß § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen auch zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilung der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



3. Rechtlicher Hintergrund

Vorbemerkung

Seit der 3. Runde der Lärmaktionspläne haben sich nahezu alle Richtlinien und Berechnungsverordnungen zum Lärmschutz auf EU- wie auch auf nationaler Ebene verändert:

- Die Berechnungsmethoden entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie haben sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt geändert:
 - Die "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – VBUS, Schienen – VBUSch und Industrie und Gewerbe – VBUI" wurden durch die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) ersetzt.
 - Anstelle der "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen" (VBUF) gilt nun die BUF.
 - Die Belastetenzahlen werden nun nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit dem Rechenansatz der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB), die im Sinne der Betroffenen zu deutlich höheren Belastetenzahlen führt und damit den Handlungsdruck erhöht.
- Auf nationaler Ebene wurden für die Berechnung des Straßenverkehrslärms bisher die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90" angewandt. Diese wurden am 1. März 2021 mit Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19" abgelöst.
- Bisher wurden die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 als einzige Lärmschutzrichtlinie noch nicht novelliert, so dass hier in den meisten Bundesländern bis auf weiteres die RLS-90 zur Anwendung kommt.
- Das Umweltbundesamt hat die bisherigen Empfehlungen für die Auslösewerte von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} für die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A), bei den mittelfristigen Handlungszielen um weitere 5 dB(A) auf 55/45 dB(A) abgesenkt.
- Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert.
- Bereits seit 1. Januar 2022 ist das bis zur 3. Runde gültige Berichtsformular an die EU geändert mit der Folge, dass der Aufwand für die Übermittlung der Daten deutlich aufwändiger ist als bisher.
- Der LAI empfiehlt in seinen jüngsten Hinweisen, die ruhigen Gebiete in einem kleinteileren Rahmen zu betrachten als es die Umgebungsrichtlinie vorgibt.
- Es wurden vom Umweltbundesamt vereinfachte Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen eingeführt.



Die neuen Berechnungsmethoden für die strategischen Lärmkarten arbeiten im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien mit zum Teil stark veränderten Parametern. Ein direkter Vergleich der bisherigen und der neuen Werte als Zeitreihe ist nicht mehr möglich ist.

Als Folge ist der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung, sondern erfordert eine umfassende Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Runde.

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

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

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung, zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Seit der 2. Stufe (= 2. Runde) sind außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne der 3. Runde zu überprüfen. Entsprechend dem "Portugal-Urteil" des EuGH müssen alle Gemeinden, die kartiert wurden, einen Lärmaktionsplan (ggf. mit verringertem Aufwand) aufstellen.

Als Anhang III sind die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).



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

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR,*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-*
- *rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-*
- *lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-*
- *nisse des Lärmaktionsplans."*

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

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlässe der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-19 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).



Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete*	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

Gemäß § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Ein direkter Vergleich der nach BUB und RLS-19 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Mit den Werten der BUB kann lediglich eingeschätzt werden, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach StVO anordnungsfähig sein könnten. Für eine ermessensfehlerfreie Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die national für die Straßenbauverwaltung (Lärmsanierung) bzw. Straßenverkehrsbehörden (Straßenverkehrsordnung) bindenden RLS-19 zu verwenden (in einzelnen Bundesländern gelten bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 derzeit noch die RLS-90).

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten allgemein für bestehende Straßen und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen liegen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen beispielsweise bei 70 dB(A) tagsüber und bei 60 dB(A) in der Nacht, 72/62 dB(A) für Misch- und Gewerbegebiete. Eine Prüfpflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen und somit auch Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht jedoch nicht erst bei Überschreitung der Grenzwerte der Richtlinien-StV, sondern bereits nach den wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerten Werten der 16. BImSchV (Gefahrenlage).

Tab. 3.2: Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete, Urbane Gebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flughäfen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der jeweils aktuellen Fassung heranzuziehen.



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004¹ und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005² auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung herzustellen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.³

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung⁴, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden.

In den letzten Jahren ist zudem ein Trend zu beobachten, dass sich die Lärmsanierungswerte immer weiter den Lärmvorsorgewerten annähern.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Umweltbundesamt als kurzfristiges Umwelthandlungsziel für den Lärmaktionsplan das Wertepaar 60/50 dB(A) zu verwenden und mittelfristig das Wertepaar 55/45 dB(A) anzustreben.

Tab. 4.1: Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}		L_{Night}	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Die Stadt Overath verwendet bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 4. Runde die vom Umweltbundesamt als kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 60 dB(A) für den L_{den} bzw. 50 dB(A) für den L_{night} .

1 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004
 2 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005
 3 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, Berlin, 2020
 4 Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursacherguppe (also Straße, Schiene und Flugverkehr) getrennt zu erstellen. Diese werden mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet. Bei Flugplätzen kommt die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen" (BUF) zur Anwendung.

5.1 Straßenverkehr

Die Fahrzeuge werden bei dem neuen Berechnungsverfahren in vier verschiedene Klassen eingeteilt:

- Leichte Kraftfahrzeuge (Pkw, Lieferwagen $\leq 3,5$ t, Geländewagen (SUV), Großraumlimousinen, einschließlich Anhänger und Wohnwagen),
- mittelschwere Kraftfahrzeuge (mittelschwere Fahrzeuge, Lieferwagen $> 3,5$ t, Busse, Wohnmobile usw. mit zwei Achsen und Doppelbereifung auf der Hinterachse),
- schwere Kraftfahrzeuge (schwere Nutzfahrzeuge, Reisebusse, Busse, mit drei oder mehr Achsen),
- zweirädrige Kraftfahrzeuge (zwei-, drei- und vierrädrige Mopeds, Motorräder mit und ohne Seitenwagen, drei- und vierrädrige Motorräder).

Der Schwerverkehrsanteil wird durch diese Aufteilung nicht, wie bisher, bei den Eingangsdaten der strategischen Lärmkarten als ein Wert vom LANUV zur Verfügung gestellt, so dass nachfolgend auf eine grafische Darstellung (siehe Kap. 5.) verzichtet wird. Eine Neuerung ist auch, dass zweirädrige Kraftfahrzeuge (zwei-, drei- und vierrädrige Mopeds, Motorräder mit und ohne Seitenwagen, drei- und vierrädrige Motorräder) unter Schwerverkehr erfasst werden. Der Vorteil ist, dass für Verbote einer Kraftfahrzeuggruppe die lärmindernde Wirkung entsprechend anteilig berechnet werden kann.

Die Prüfung der Eingangsdaten für die Lärmkartierung des LANUV führte zu folgendem Ergebnis:

- An der A 4 ging ein Teil des Lärmschutzes nicht in die Lärmkartierung ein. Bei der Identifizierung von Belastungsachsen wurden diese berücksichtigt.
- Auf der Hauptstraße, Dr.-Ringens-Straße bis Siegburger Straße, liegt eine lärmindernde Asphaltdeckschicht (AC 8). Die Sanierung ging nicht in die Lärmberechnung ein, stattdessen wurde ein nicht geriffelter Gussasphalt angenommen (Referenzwert). Die Lärminderung von etwa 2 dB(A) wird bei der Maßnahmenfindung berücksichtigt und die Daten entsprechend angepasst.
- Auf dem Straßenzug Bahnhofstraße – Oberauel wurde eine lärmindernde Deckschicht (AC 11 DS) eingebaut. Die Sanierung ging nicht in die Lärmberechnung ein, stattdessen wurde ein nicht geriffelter Gussasphalt angenommen (Referenzwert).



Die Lärminderung von etwa 2 dB(A) wird bei der Maßnahmenfindung berücksichtigt und die Daten entsprechend angepasst.

Auf die widersprüchlichen Datengrundlagen wird im Maßnahmenkonzept an den entsprechenden Stellen hingewiesen.

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte und die mit den oben genannten Eingangsdaten berechneten strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

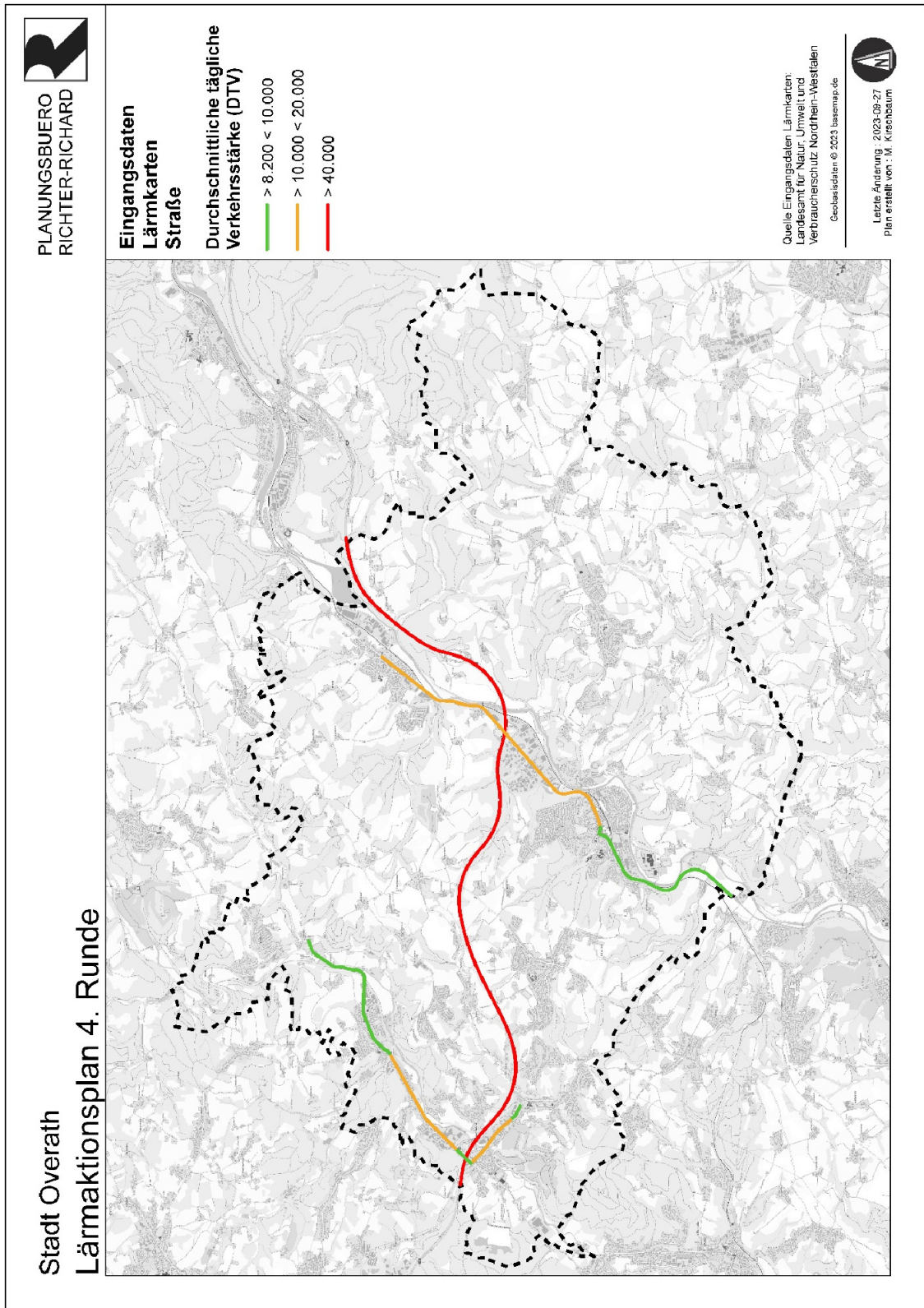


Abb. 5.1: Eingangskarten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

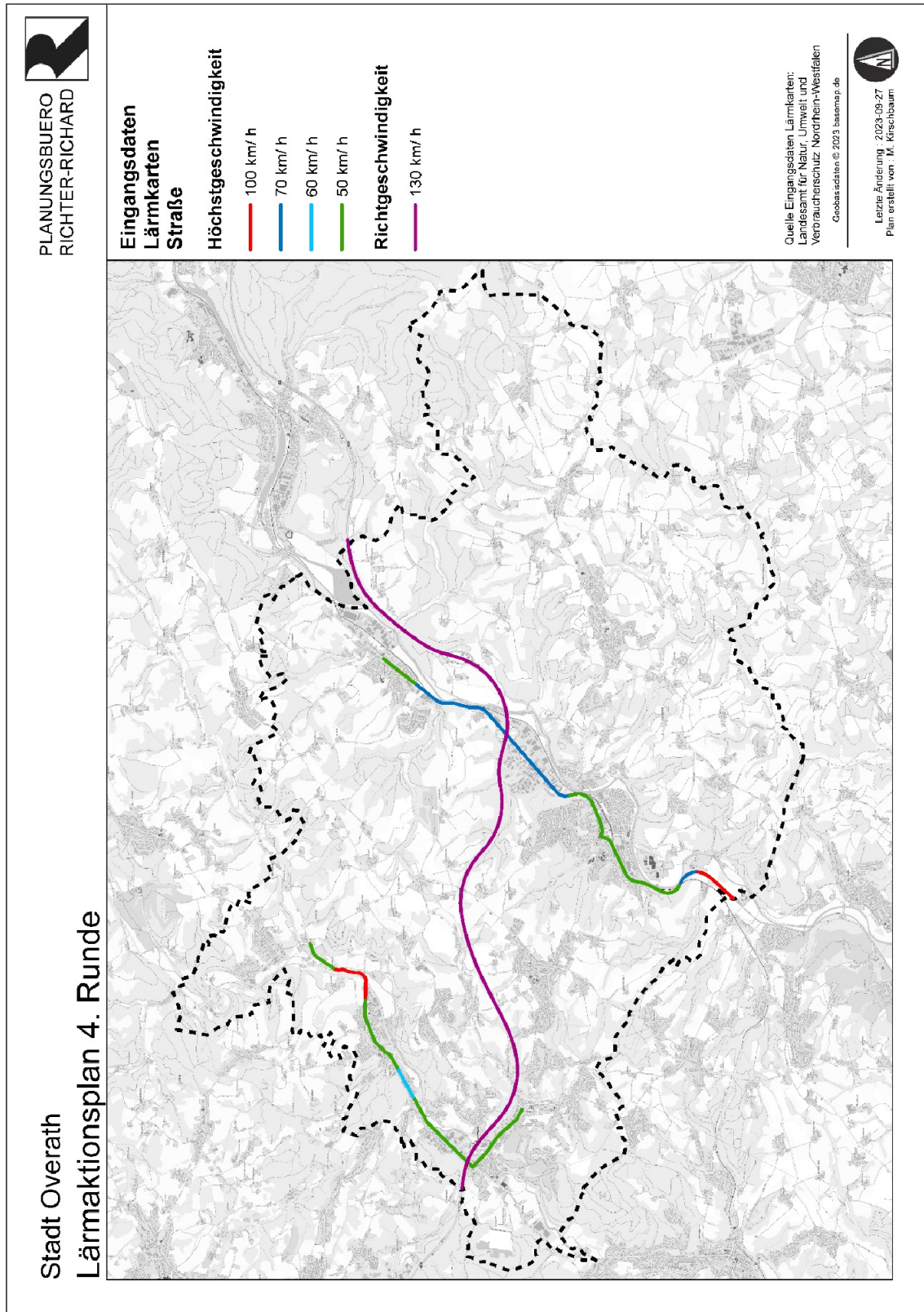


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit

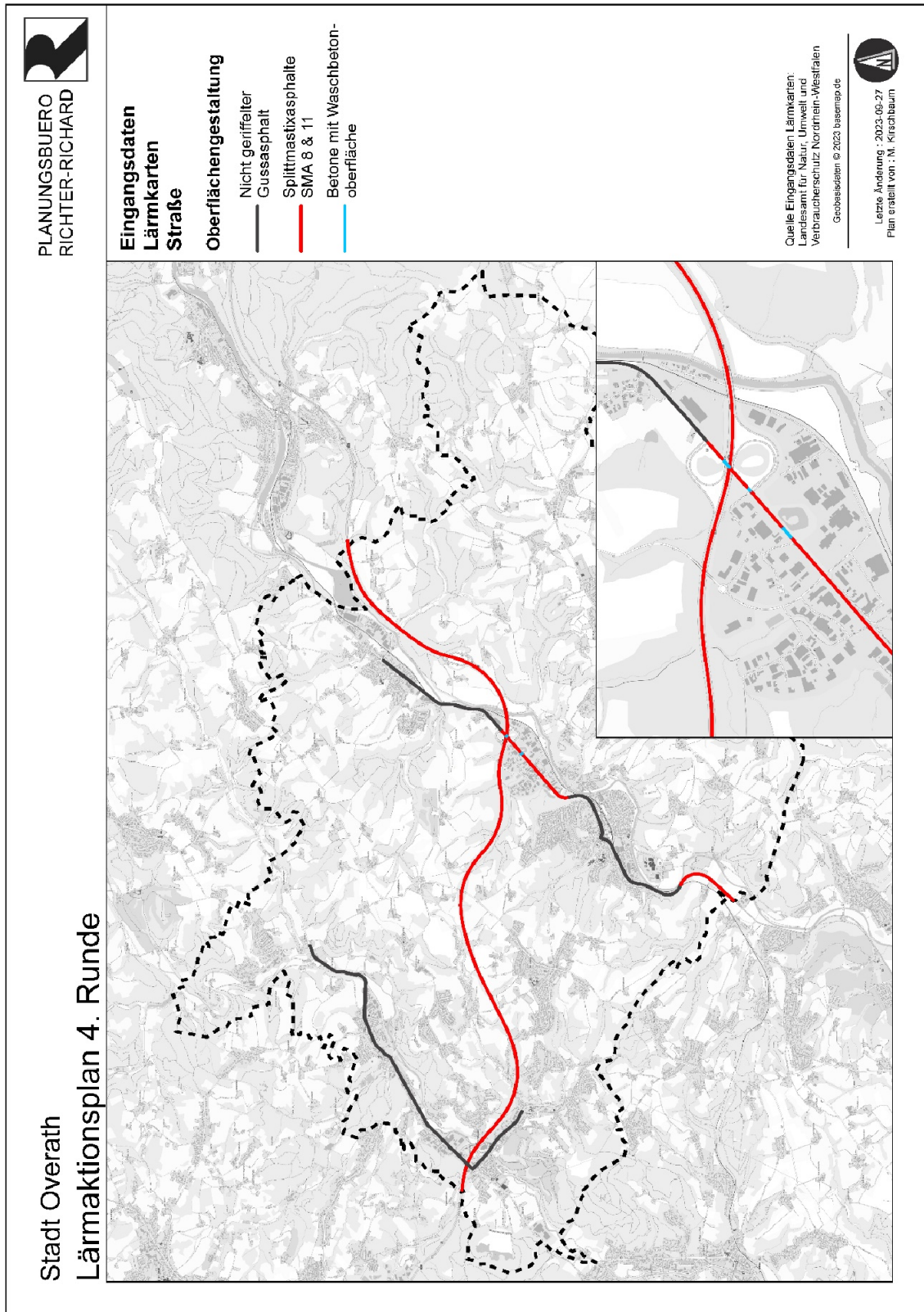


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberflächen (gemäß BUB-D)

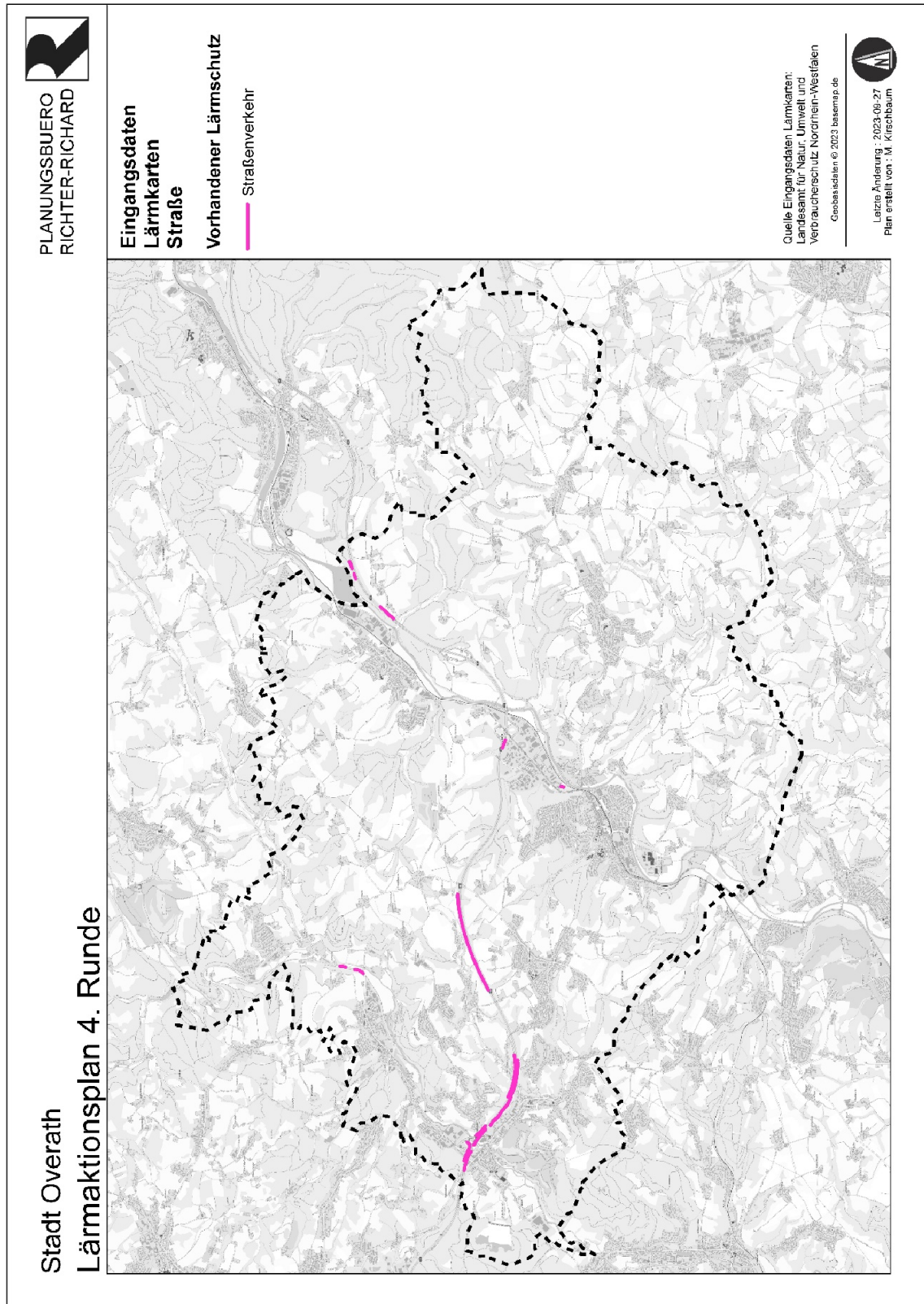


Abb. 5.4: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz

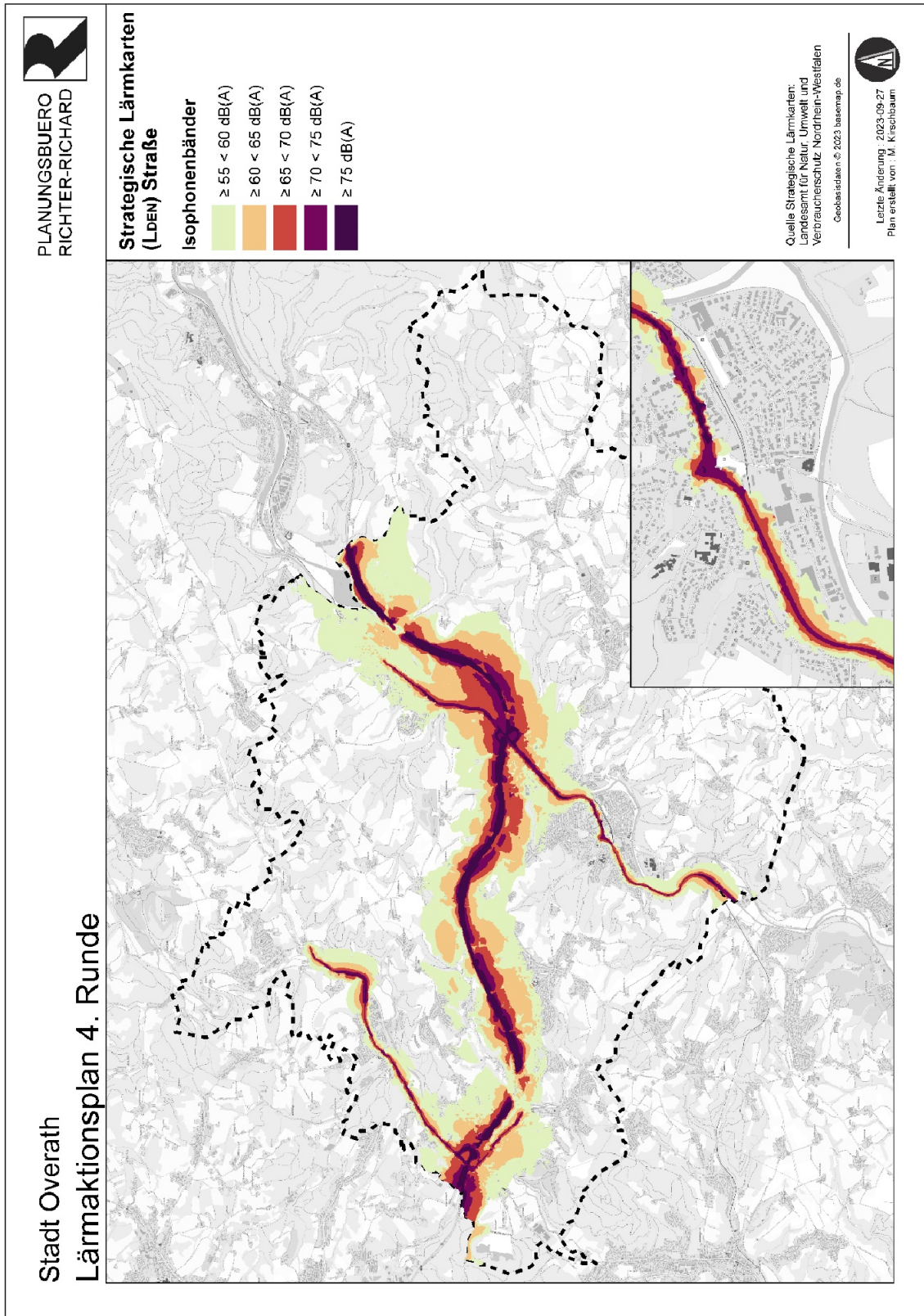


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

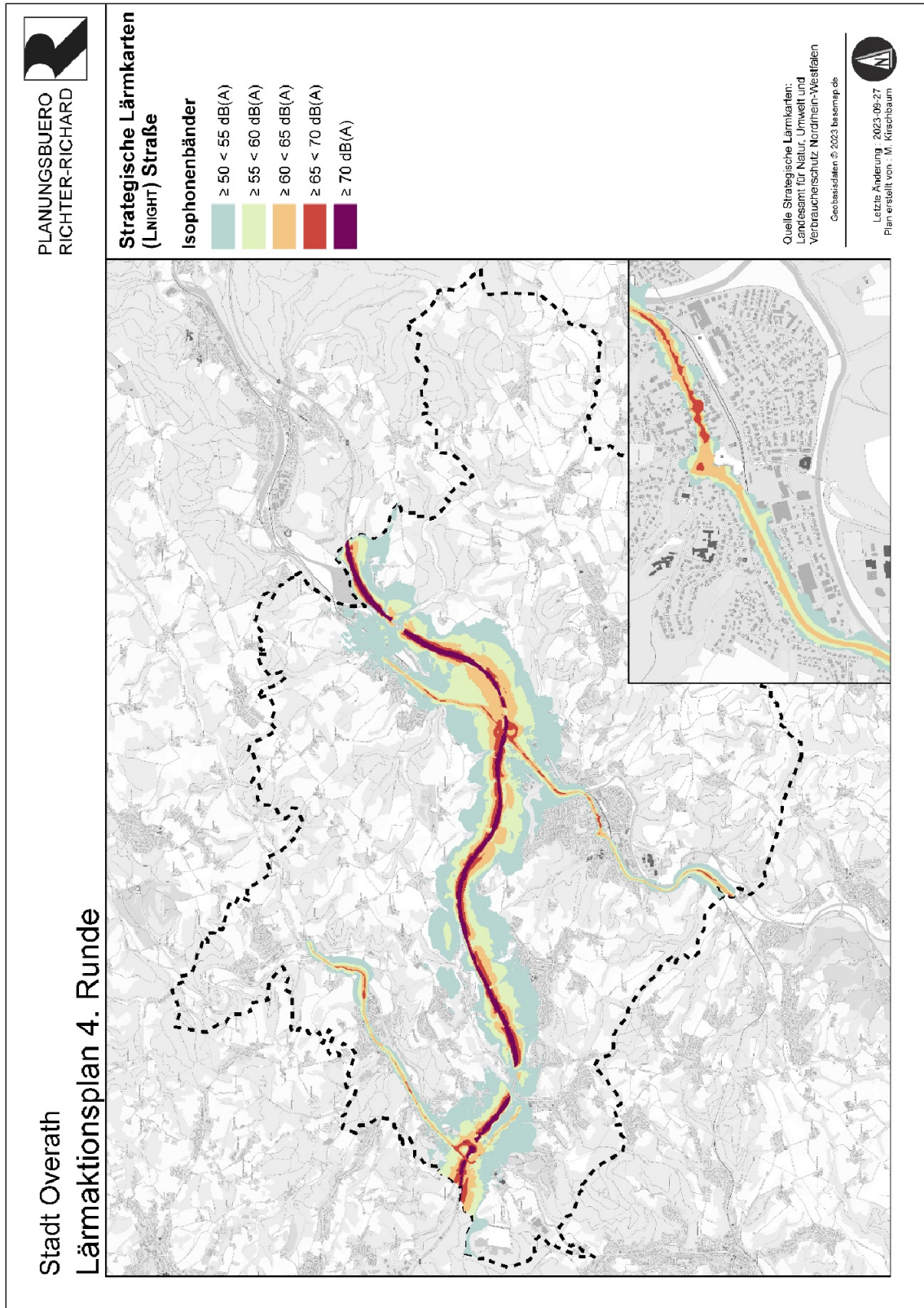


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{NIGHT}



5.2 Schienenverkehr

Mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG ist das EBA in den Nicht-Ballungsräumen für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Betroffen ist lediglich der Bahnhof Overath.

Eine Plausibilitätskontrolle der Lärmkarten wurde angesichts der Zuständigkeit des EBA für den Lärmaktionsplan nicht durchgeführt. Die vom EBA berechneten strategischen Lärmkarten sind deshalb nachfolgend nur nachrichtlich beigefügt.

Mithilfe der Lärmkennziffer wird ein Zusammenhang zwischen Lärmbelastung und Betroffenen hergestellt. Sie werden vom Eisenbahn-Bundesamt zum einen für gesamte Kommunen und zum anderen in einem 100 m x 100 m Raster berechnet. Die Darstellung der Lärmkennziffern wird gleichfalls nachfolgend nachrichtlich übernommen.

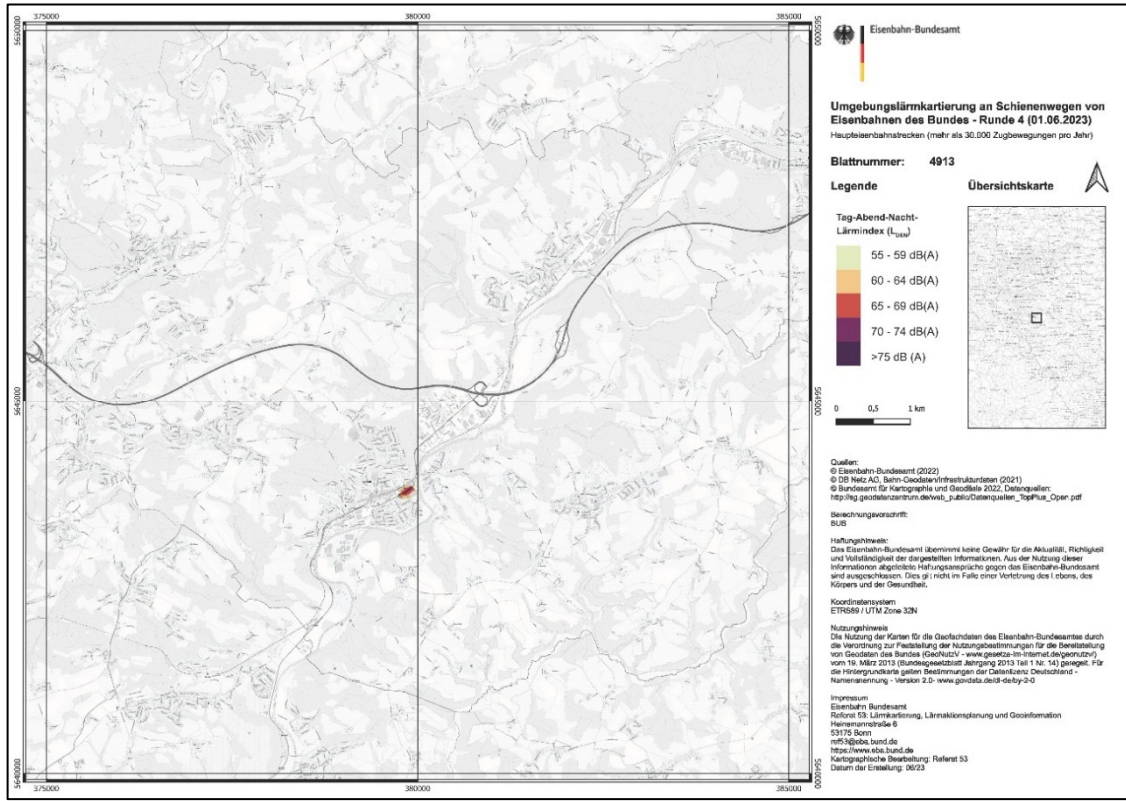


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den} [EBA]

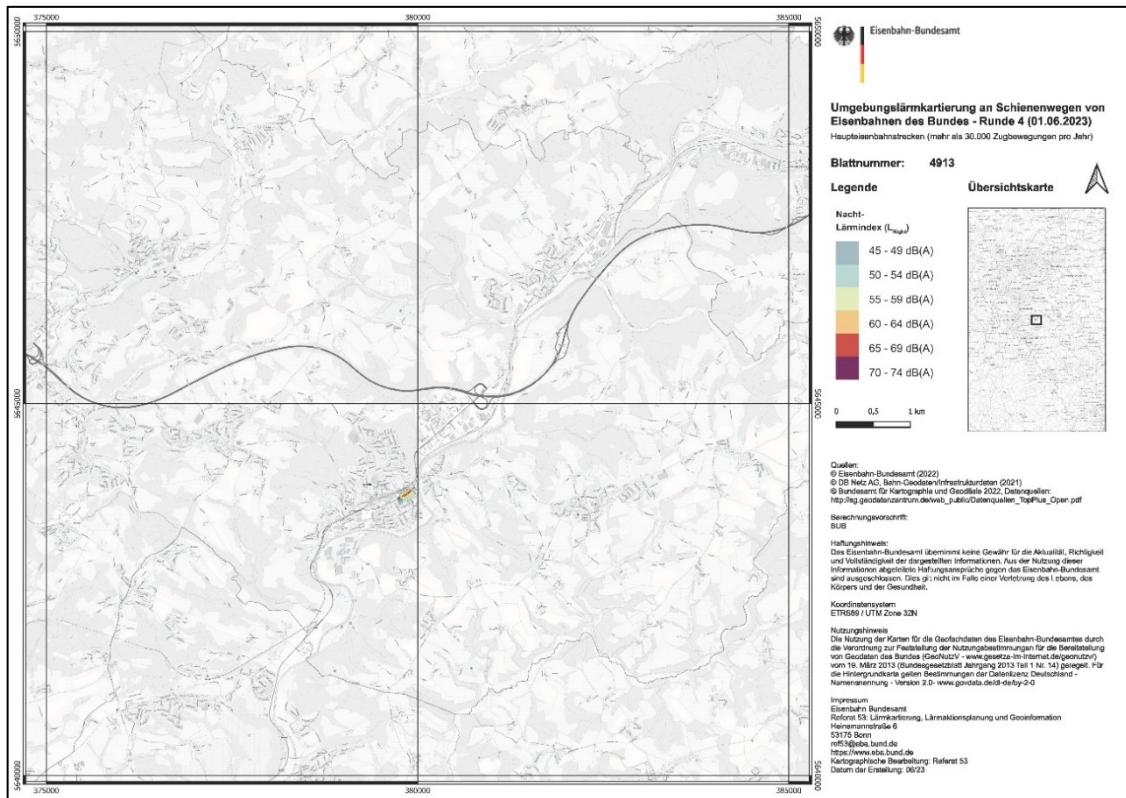


Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night} [EBA]

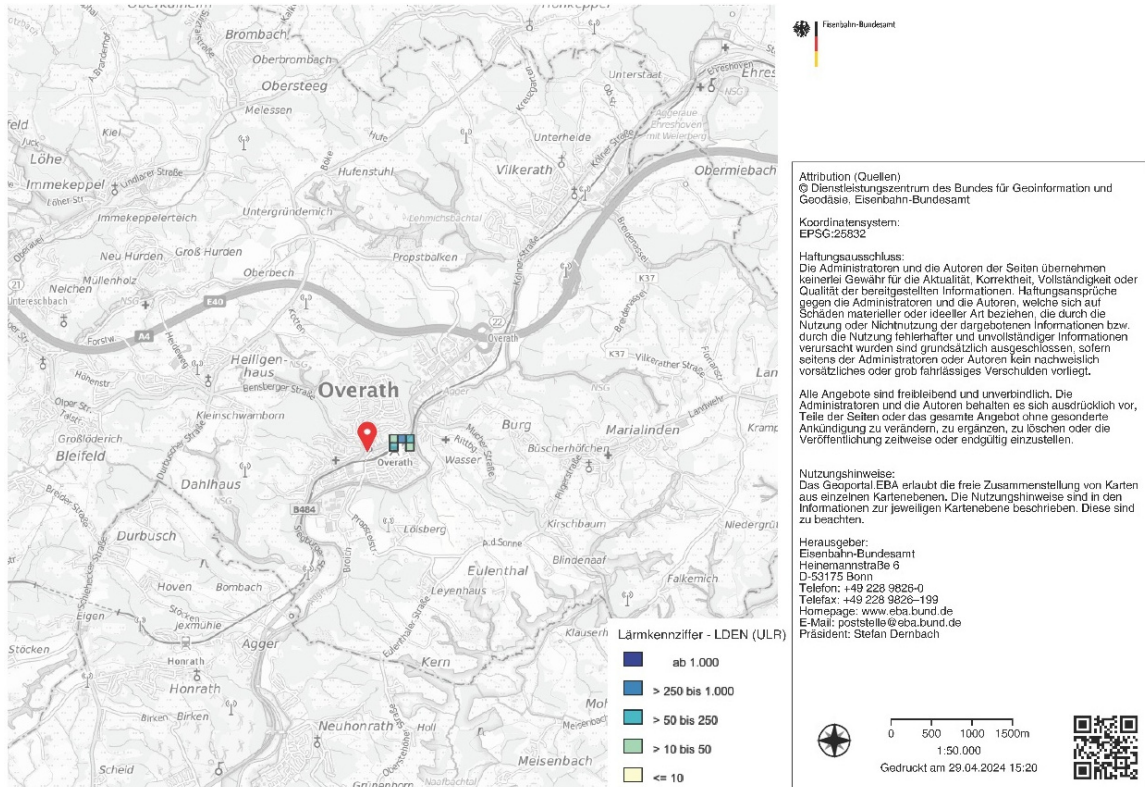


Abb. 5.9: Lärmkennziffer Schienenverkehr L_{den} [EBA]

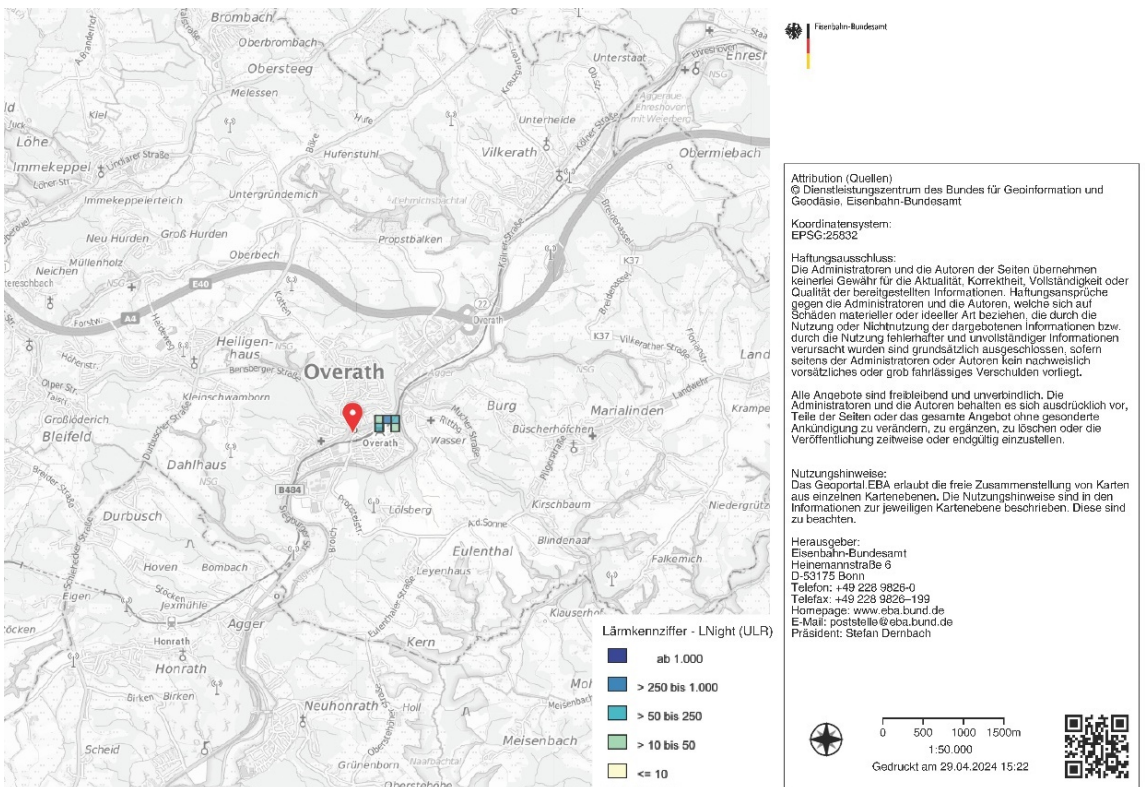


Abb. 5.10: Lärmkennziffer Schienenverkehr L_{Night} [EBA]



5.3 Flugverkehr

Die Lärmkarten zu den vom Flugverkehr von Großflughäfen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV zur Verfügung gestellt. Die Stadt Overath wird an der Stadtgrenze zu Bergisch Gladbach und zu Lohmar von Lärmeinwirkungen des Flugverkehrs des Flughafens Köln/Bonn tangiert. Die Lärmbelastung liegt jeweils bei 55 bis 59 dB(A) L_{den} . Im Folgenden wird der Fluglärm nicht weiter behandelt, da eine Lärmbelastung über dem Auslösewert ≥ 60 dB(A) L_{den} bezüglich Personen, Flächen und Gebäude nicht vorkommt.

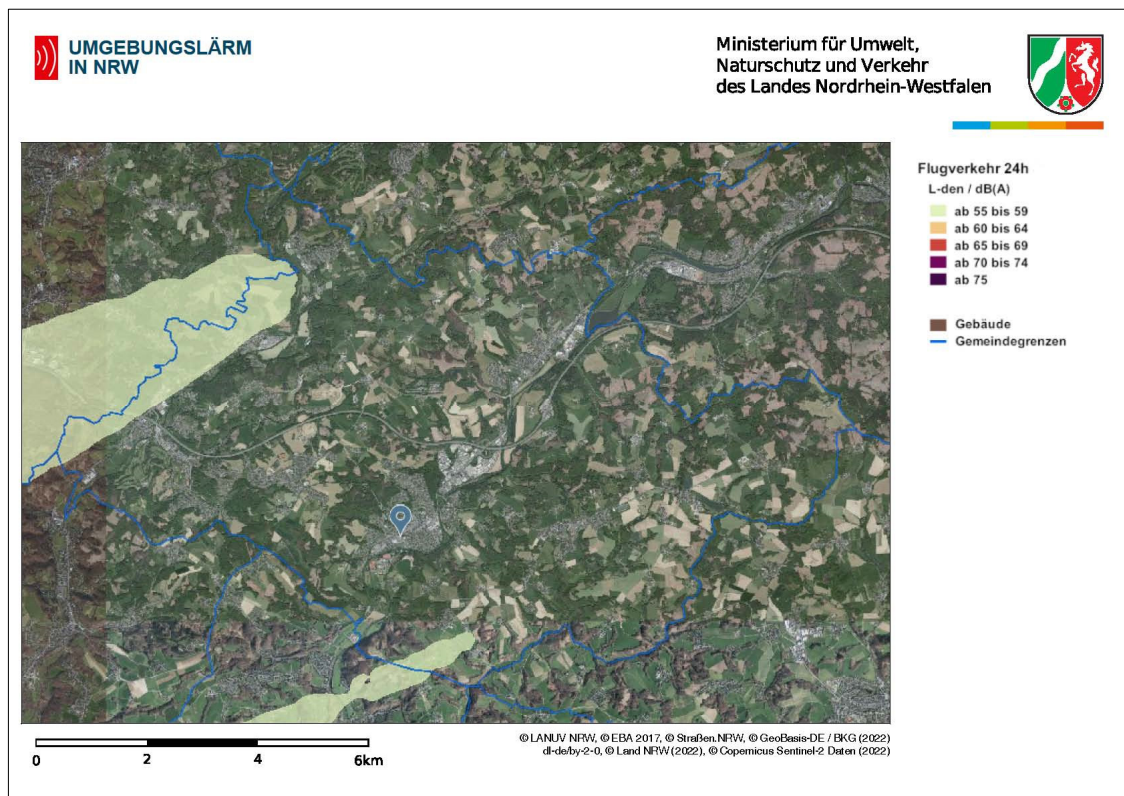


Abb. 5.11: Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{den} [LANUV]

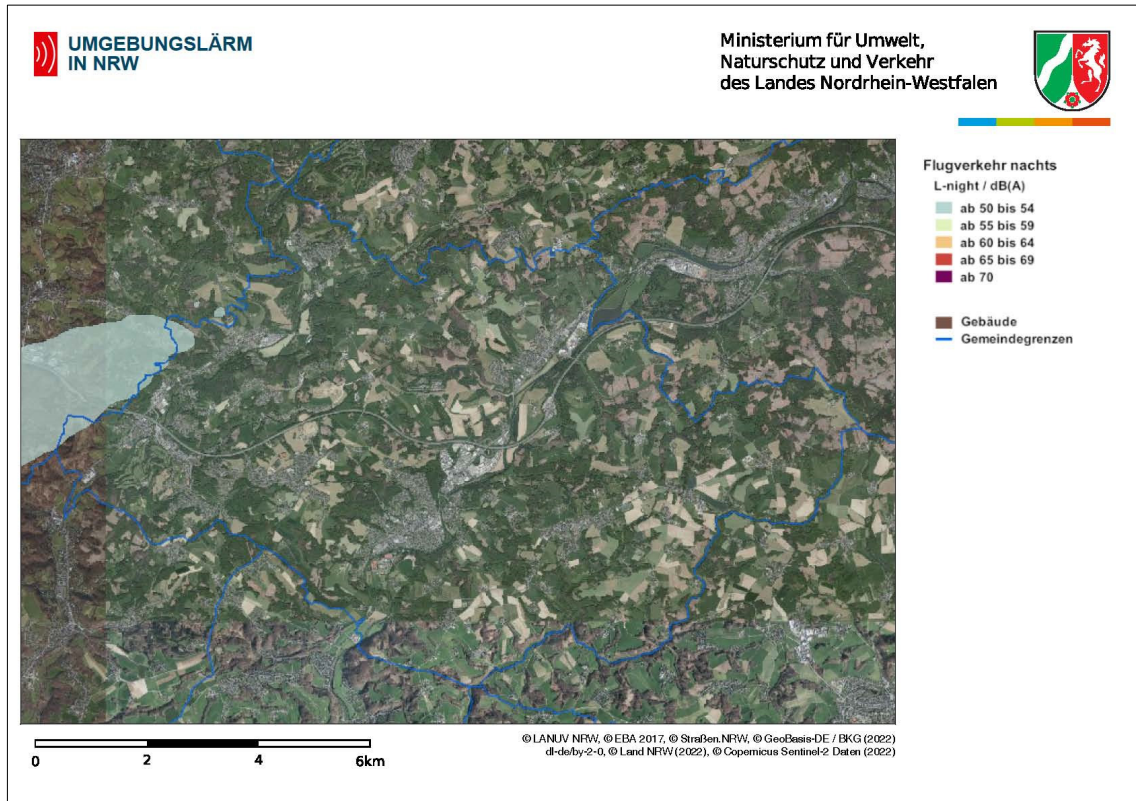


Abb. 5.12: Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{night} [LANUV]



5.4 Belastungsachsen

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig größere Ungenauigkeiten auf. Genauer sind Fassadenpegel, die im Rahmen der BEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
 - $L_{den} \geq 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 60$ dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A) als hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 60 - < 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 50 - < 55$ dB(A) wegen Nichteinhaltung des Umwelthandlungsziels und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben. In den nachfolgenden Abbildungen sind die Gebäude ohne Korrektur der fehlerhaften Lärmberechnung dargestellt (vgl. Kap. 5.1).

Bereiche mit Gebäuden, die sehr hohen Pegeln $L_{den} > 70$ dB(A)/ $L_{night} > 60$ dB(A) ausgesetzt sind:

- A 4, Autobahnanschlussstelle Untereschbach,
- B 484 Hauptstraße, Josefhöhe bis Propsteistraße,
- B 484 Siegburger Straße, Hauptstraße bis Eichenweg,
- L 136 Olper Straße, Holzbachtalstraße bis Bahnhofstraße,
- L 284 Bahnhofstraße, Olper Straße bis Straße Oberauel,
- L 284 Straße Oberauel, Bahnhofstraße bis Lindlarer Straße,
- L 284 Lindlarer Straße, Weierberg bis Löher Straße.

Bereiche mit Gebäuden, die hohen Pegeln $L_{den} > 65$ dB(A)/ $L_{night} > 55$ dB(A) ausgesetzt sind:

- A 4, Bereich Frielinghausen,
- B 484 Siegburger Straße, Eichenweg bis Knotenpunkt Siegburger Straße/ Eichen,
- L 136 Kölner Straße, Ortsdurchfahrt Vilkerath,
- L 284 Lindlarer Straße, Löher Straße bis Schmitzbüchel,
- L 284 Straße Melessen, Ortsdurchfahrt Obersteeg.

Bereiche mit Gebäuden, die Pegeln $L_{den} > 60$ dB(A)/ $L_{night} > 50$ dB(A) aufweisen:

- A 4, Autobahnanschlussstelle Overath.

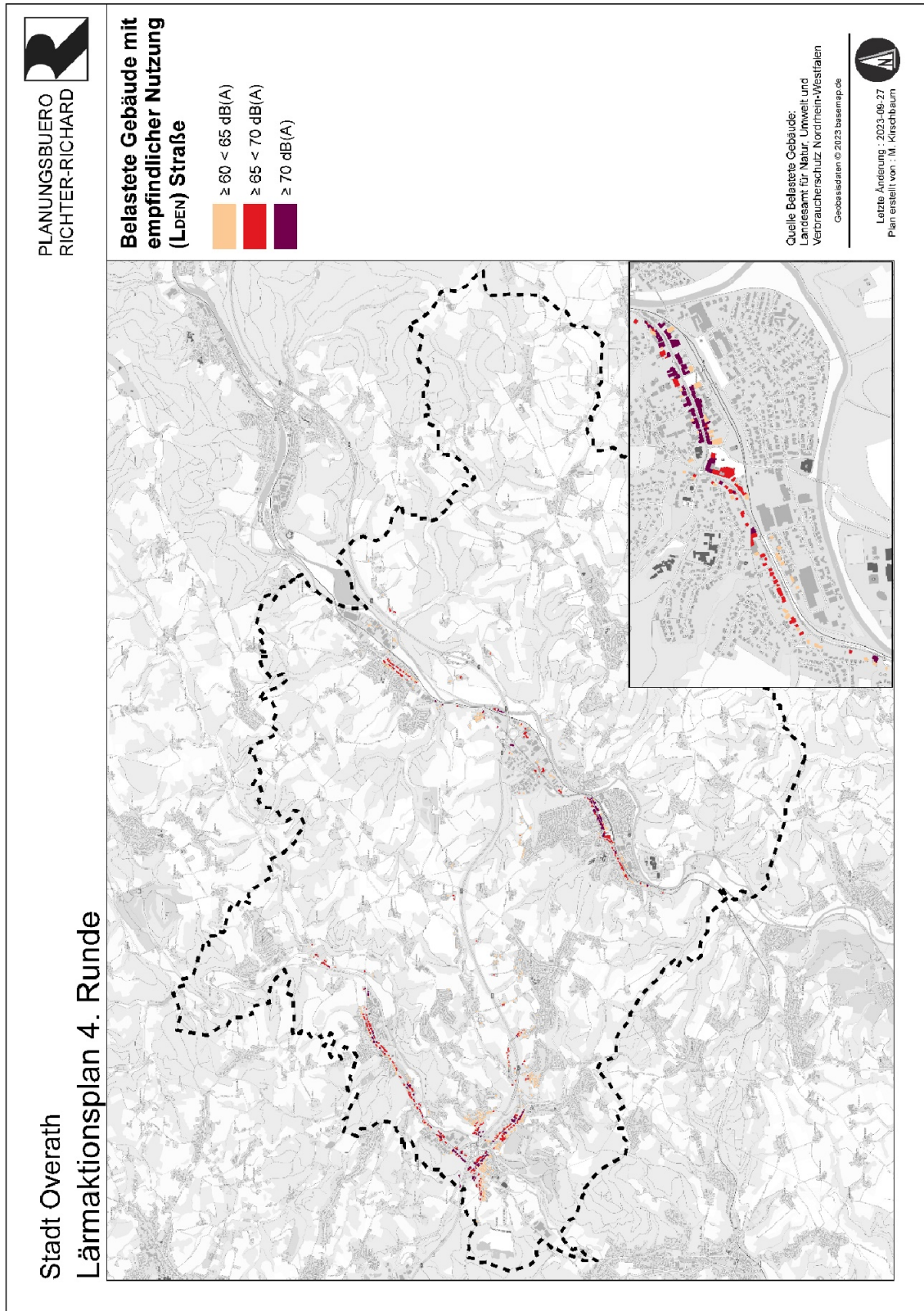


Abb. 5.13: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{den} ≥ 60 dB(A)

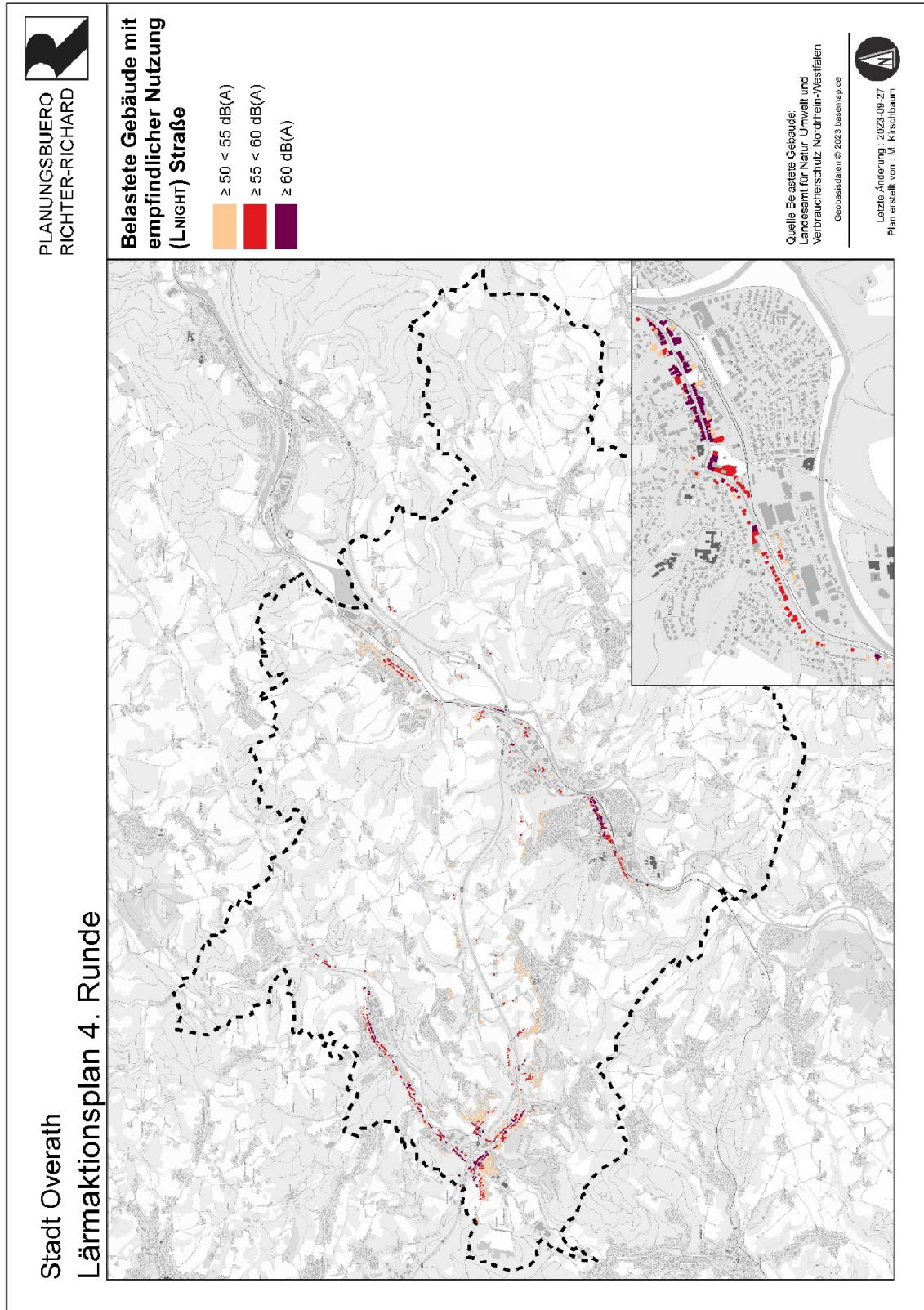


Abb. 5.14: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{\text{night}} \geq 50$ dB(A)

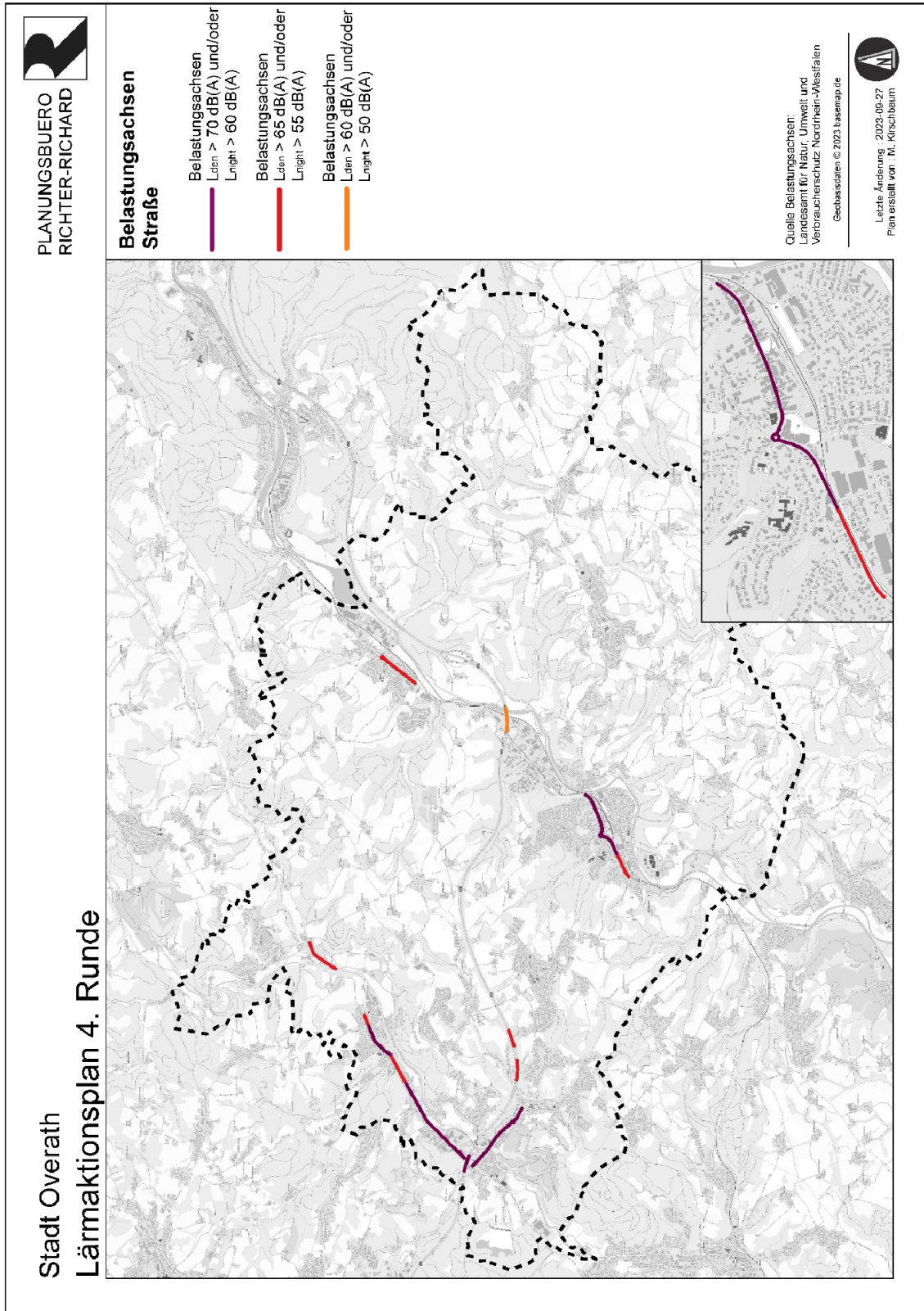


Abb. 5.15: Belastungsachsen Straßenverkehr L_{den}/ L_{night} ≥60/50 dB(A)



5.5 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein *"ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein festgesetztes ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Festsetzung ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (z. B. Bauleitplanung, Planfeststellung) von anderen zuständigen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht. Ferner entsteht durch die allgemeine Verkehrszunahme kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument der planerischen Lärmvorsorge.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine weitergehenden Vorgaben zur Definition und Auswahl von ruhigen Gebieten in Lärmaktionsplänen festgelegt. Es liegt bei der für die Aufstellung zuständigen Behörde, der Stadt Overath, für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise auszuwählen.

Es werden nachfolgende Auswahlkriterien zur Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land eingesetzt, die sich an den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)⁵ sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes⁶ orientieren.

Akustische Kriterien

In der Praxis werden anzustrebende bzw. möglichst einzuhaltende akustische Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten häufig herangezogen. Die Fachbroschüren geben für ruhige Gebiete auf dem Land einen Pegelbereich von 40 bis 50 dB(A) für den L_{DEN} vor (der L_{night} ist hier nicht von Bedeutung). Gemäß der Definition "keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt" werden als Anhaltspunkt für potenziell ruhige Gebiete für den L_{DEN} einzuhaltende Pegel von <45 dB(A) angesetzt. Dies gilt nach LAI nicht für Geräusche verursacht durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie von Wald- und Wirtschaftswegen zur Erschließung des ländlichen Raumes.

Die strategischen Lärmkarten reichen allerdings außerhalb der Ballungsräume nicht aus, um die Gebiete zweifelsfrei zu identifizieren. In den Lärmkarten werden zudem erst Werte $L_{den} > 55$ dB(A) ausgewiesen und die verkehrlichen Lärmquellen (Straße, Schiene) mit verschiedenen Berechnungsverfahren getrennt voneinander kartiert. Sie umfassen daher weder eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen noch aller relevanten Lärmquellen.

Aufgrund dieser unzureichenden Datengrundlage wird ein zur Lärmkartierung alternatives Prüfverfahren angewandt. Dazu werden Abstandslängen zwischen erheblichen Verkehrslärmquellen (Straßen/ Schiene) und den Randbereichen potenzieller ruhiger Gebiete definiert. Kombiniert man die vorgegebenen Mindestgrößen (s. u.) eines ruhigen Gebiets mit den notwendigen Abständen, ist davon auszugehen, dass in der Kernfläche das Niveau des Lärmindex L_{DEN} auf <40 dB(A) sinkt.

⁵ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

⁶ Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Dessau 2018



Die Abstandswerte werden auf Basis von Ausweisungen in der DIN 18005 in Verbindung mit empirischen Erfahrungen zu den Ausbreitungsflächen der Isophonenbänder gemäß vorliegender Lärmkartierung eingeschätzt.

Tab. 5.1: Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrslärmquelle	Ruhiges Gebiet mit $L_{DEN} < 45 \text{ dB(A)}$ im Randbereich
	Abstand von der Achse in m
Autobahn	3.000
Bundesstraße	2.000
Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraße	1.000
Gemeindestraße	500
Schienenstrecke	2.000

Mindestgröße

Eine Mindestgröße für ruhige Gebiete ist im Sinne einer praktikablen Handhabung und dem Ansatz der flächigen Ruhewahrung sinnvoll. Als Anhaltspunkte wird eine Mindestausdehnung von 4 km² oder etwa 2,5 km im Durchmesser bei einer Kreisform vorgeschlagen. Ruhige Gebiete auf dem Land sollten diese Werte in etwa erfüllen, besser deutlich überschreiten, auch um dem erforderlichen großflächigen Charakter dieser Gebiete zu entsprechen. Ferner steigt mit zunehmender Gebietsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Kernzone das strengere akustische Kriterium von 40 dB(A) erreicht werden kann. Zur Sicherung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sollte die überwiegende Fläche oder die Mindestgröße eines potenziellen ruhigen Gebietes innerhalb des eigenen Gemeindegebietes liegen. Bei einer gemeindeübergreifenden Ausdehnung von potenziellen ruhigen Gebieten sollte in geeigneten Fällen eine gemeinsame Ausweisung in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden angestrebt werden.

Flächennutzung und Erholungsfunktion

Die Art der Flächennutzung ist in der Praxis ein häufig verwendetes Auswahlkriterium für ruhige Gebiete auf dem Land. Vor allem Wald-, Grün- und Wasserflächen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Landwirtschaftsflächen werden für ruhige Gebiete in Betracht gezogen. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Ein ruhiges Gebiet soll vom Menschen zur natur-/ landschaftsbezogenen Erholung genutzt werden können. Es dient dem Gesundheitsschutz und bietet Rückzugsmöglichkeiten. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist somit auch die öffentliche Zugänglichkeit.

Ruhige Gebiete in der Stadt Overath

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen Methode sind folgende ruhige Gebiete auf dem Land in der Stadt Overath zu finden:

- Im Osten des Stadtgebiets gibt es einen kleinen Teilraum, der ein ruhiges Gebiet darstellen könnte. Die Ausweisung ist jedoch nur sinnvoll, wenn die Nachbargemeinde Engelskirchen, auf deren Gemarkung sich der größte Teil des ruhigen Gebiets befindet, die Fläche in ihrem Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet ausweist.

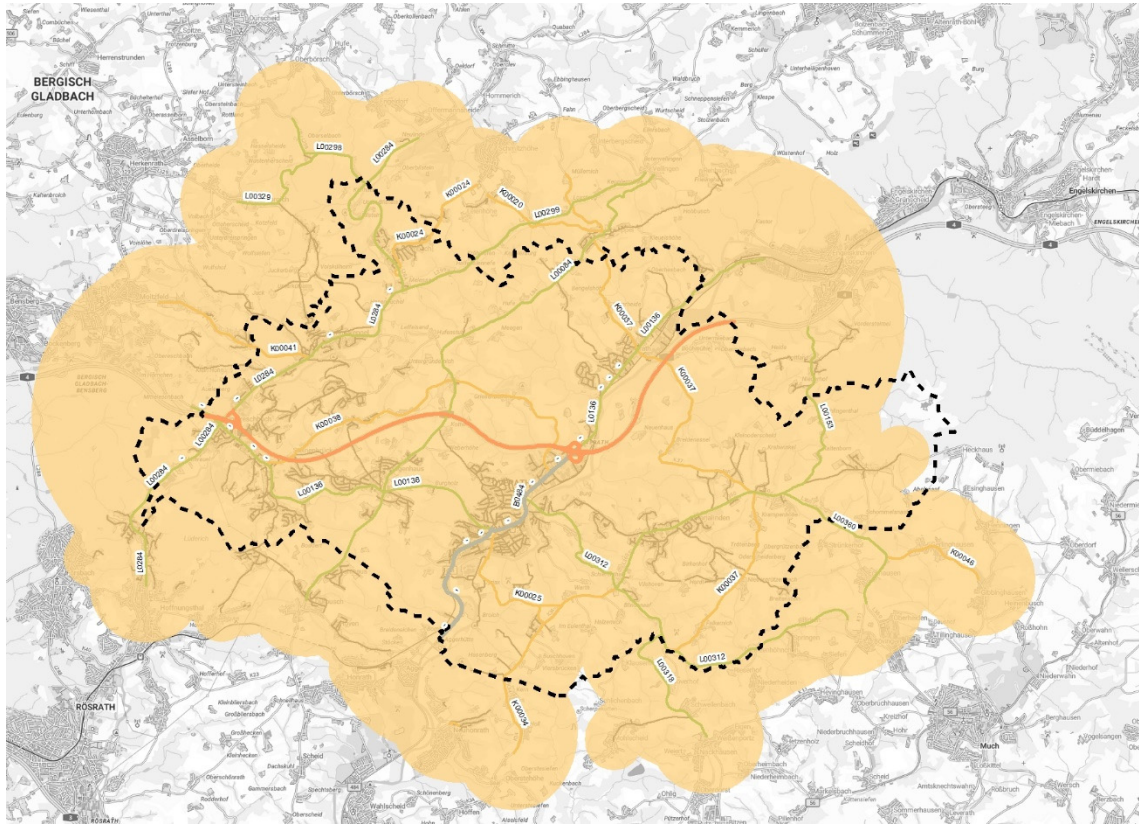


Abb. 5.16: Identifizierung von ruhigen Gebieten



6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Im Gegensatz zur 3. Runde des Lärmaktionsplans werden die Belastetenzahlen nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit dem Rechenansatz der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB). Daraus ergibt sich eine deutliche Erhöhung der Betroffenenzahlen gegenüber dem Lärmaktionsplan der 3. Runde, da nun alle Bewohner eines Gebäudes der lautesten Fassade zugerechnet und nicht mehr auf alle Gebäudeseiten verteilt werden. Es ist zu begrüßen, dass mit der neuen Methode die Berechnung stärker zugunsten der Betroffenen ausgerichtet ist, bisher erzielte Erfolge im Lärmschutz sind darin jedoch quantitativ nicht mehr erkennbar.

Hinzu kommt, dass das Umweltbundesamt die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A) L_{den}/L_{night} reduziert hat, sich also auch hier zahlenmäßig eine höhere Betroffenheit ergibt.

Infolgedessen ist ein direkter Vergleich der neuen Betroffenenzahlen mit den bisherigen Werten nicht möglich.

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht zu einer Gesamtbetroffenenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

6.1 Straßenverkehr

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet und zur Verfügung gestellt.

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L_{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥ 75
N	4.273	1.461	1.234	606	3

L_{night} [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥ 70
N	2.325	1.288	779	7	0

Ganztags sind 1.843 Personen mit Pegeln > 65 dB(A), 609 Personen mit Pegeln ≥ 70 dB(A) und drei mit Pegeln ≥ 75 dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 3.304 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 2.074 Personen von Pegeln > 55 dB(A) betroffen, 786 von Pegeln > 60 dB(A). Mit Pegeln ≥ 70 dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 4.399 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit deutlich höher als die tägliche.



Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	15,0	4,4	1,0

20,4 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, 5,4 km² einem Pegel >65 dB(A) und 1,0 km² einem Pegel >75 dB(A).

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	3.605	876	1
Schulgebäude	8	3	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor

4.482 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A) betroffen, 877 Wohnungen von Pegeln >65 dB(A) und eine Wohnung von einem Pegel >75 dB(A). Entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel sind elf Schulgebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen, Belastungen >65 dB(A) betreffen drei Schulgebäude. Belastungen >75 dB(A) treten an keinem Schulgebäude auf. Krankenhausgebäude sind nicht von Belastungen >55 dB(A) betroffen.

6.2 Schienenverkehr

Die von den kartierten Schienenstrecken ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom EBA nachrichtlich übernommen.

Tab. 6.4: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr

L _{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	10	40	10	<10	0

L _{night} [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	10	40	20	<10	0	0

Ganztags sind zehn Personen mit Pegeln >65 dB(A), <10 Personen mit Pegeln ≥70 dB(A) und keine Person mit Pegeln ≥75 dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt <60 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 20 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, <10 von Pegeln >60 dB(A). Mit Pegeln ≥70 dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt <30 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit geringer als die ganztägige Lärmbetroffenheit.



Tab. 6.5: Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr

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

Es wurden keine Flächen, die durch Schienenverkehr lärmbelastet sind, ermittelt.

Tab. 6.6: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	30	<10	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor
 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.

30 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A) betroffen, <10 Wohnungen von Pegeln >65 dB(A) und keine Wohnung von einem Pegel >75 dB(A). Entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen.

6.3 Flugverkehr

Die von den kartierten Flugbewegungen des Großflughafens Köln-Bonn ausgehende Lärm-betroffenheit wurde nachrichtlich übernommen.

Tab. 6.7: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen – Flugverkehr

L _{den} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	1.789	0	0	0	0

L _{night} [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	22	0	0	0	0

Insgesamt sind 22 Personen nachts von Lärm über >50 dB(A), der Wert für das kurzfristige Umwelthandlungsziel (Straße), vom Flugverkehr betroffen. Tags gibt es keine Betroffenen über dem Auslösewert von 60 dB(A).

Tab. 6.8: Gesamtfläche der belasteten Gebiete – Flugverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	3,48	0	0

3,48 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt.



Tab. 6.9: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Flugverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	(851)	0	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor. Die Anzahl betroffener Wohnungen (851) ist deshalb nicht aussagekräftig.



7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

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

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Gemäß den aktuellen LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist i.d.R. im Sinne einer Mitwirkung eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich. Bei geringer Lärmbetroffenheit einer Gemeinde (z. B. kartierte Gemeinden ohne oder mit nur geringer Anzahl Betroffener) ist der Öffentlichkeit jedoch zumindest Rederecht bei den Beratungen des Lärmaktionsplans in den gemeindlichen Gremien einzuräumen, um den Anforderungen des § 47 Abs. 3 BImSchG zu genügen.

Der Ausschuss für Zukunft, Umwelt, Mobilität und Tourismus hat sich am 22. November 2023 mit dem Lärmaktionsplan befasst und die Offenlage beschlossen. Die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans durchgeführt, der vom 8. Dezember 2023 bis 19. Januar 2024 öffentlich ausgelegt wurde.

Die Offenlage wurde ortsüblich durch die Bereitstellung im Internet am 8. Dezember 2023 amtlich bekannt gemacht. Im Mitteilungsblatt Overath wurde in der Hinweisbekanntmachung am 8. Dezember 2023 auf die Bereitstellung auf der Webseite der Stadt Overath hingewiesen. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

Während der Offenlage bot die Stadt Overath am 11. Januar 2024 von 16.30 bis 18.30 Uhr eine Bürgersprechstunde in der Stadtverwaltung an. Alle Interessierten hatten die Möglichkeit, weitere Informationen individuell zu erhalten sowie Fragen zum Entwurf des Lärmaktionsplans zu stellen und Anregungen zu äußern.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Die Abwägungsergebnisse zu den Hinweisen sind dem Lärmaktionsplan als Anhang beigefügt. Positiv abgewogene Hinweise fließen in den Lärmaktionsplan ein. Aus der Öffentlichkeit sind keine Hinweise zum Lärmaktionsplan eingegangen.

In der Sitzung des Ausschusses für Zukunft, Umwelt, Mobilität und Tourismus wurde am 28. Februar 2024 das Ergebnis der ersten Phase der Mitwirkung zur Kenntnis genommen und der Ausschuss über die erneute Offenlage für die zweite Phase informiert.



In der zweiten Mitwirkungsphase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans vom 8. März 2024 bis zum 19. April 2024 erneut formell bei der Stadt Overath, Amt für öffentliche Sicherheit und Soziales, während der Dienststunden öffentlich ausgelegt. Auf der Webseite der Stadt Overath konnte unter der Rubrik "Amtliche Bekanntmachungen" der Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde, Arbeitsstand: 2024-02-15, eingesehen werden.

Die Offenlage wurde ortsüblich durch die Bereitstellung im Internet am 5. März 2024 amtlich bekannt gemacht. Im Mitteilungsblatt der Stadt Overath wurde in der Hinweisbekanntmachung am 8. März 2024 auf die Bereitstellung im Internet hingewiesen. Im Rahmen der Beteiligung wurden keine Anregungen oder Änderungswünsche vorgetragen.

Im Zeitraum 08. März 2024 bis 19. April 2024 erfolgte ebenfalls die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Die von den Trägern öffentlicher Belange im Verfahren vorgetragenen Anregungen (Phase 2) sowie die Abwägung hierzu finden sich im Anhang II des Lärmaktionsplans 4. Runde.

Der beschlussfähige Lärmaktionsplan wurde durch den Fachausschuss für Zukunft, Umwelt, Mobilität und Tourismus in seiner Sitzung am 05. Juni 2024 beraten und vom Rat der Stadt Overath in seiner Sitzung am 19. Juni 2024 angenommen.

Die Stadt Overath dankt allen, die sich aktiv und konstruktiv am Mitwirkungsverfahren beteiligt haben, für ihre Hinweise und damit für das Engagement für eine leisere Stadt.



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Stadt Overath hat in der 3. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 15. Mai 2019 durch den Stadtrat angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Ergänzend werden Maßnahmen mit einer Lärminderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (Baurecht besteht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.).

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde

grün = Maßnahme umgesetzt, fortlaufende strategische Maßnahmen werden durch den LAP 4. Runde unterstützt
 blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt
 schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt
 rot = Information steht aus

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
A4		
Verringerung der Lärmimmissionen	Lärmberechnung nach RLS-19/90 zur Bestimmung der nach nationalen Vorschriften belasteten Gebäude (durch den Straßenbaulastträger).	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt.
	Detailuntersuchung zur Überprüfung der bestehenden Lärmschutzwände, um bestehenden Anpassungsbedarf zu ermitteln. Bei positiver Prüfung Mängelbeseitigung durch den Straßenbaulastträger	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt.
	Prüfung einer Verlängerung der Lärmschutzwände östlich der Talbrücke Holzbach und westlich der Autobahnbrücke in Untereschbach (jeweils Südseite) (durch den Straßenbaulastträger), um die belasteten Gebäude im Bereich Frielinghausener Straße bzw. an der Brüderstraße abzuschirmen.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt.
	Prüfung von aktivem (durch den Straßenbaulastträger) oder passivem Schallschutz für den Wohnplatz Klef.	Prüfung aktiver Lärmschutz nicht umgesetzt, wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt. Prüfung passiver Schallschutz (und ggf. Antrag an den Straßenbaulastträger) obliegt den Gebäudeeigentümern und wird in die Empfehlungen verschoben.
B 484 – Hauptstraße (Josefshöhe – Propsteistraße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen der Straße Josefshöhe und Kreisverkehr Ferrenberg/ Siegburger Straße. Lärminderung: -2,4 dB(A). Neben der Lärminderung kann durch diese Maßnahme die	Laut Straßen.NRW werden die notwendigen Mindestschwellenwerte durch die Geschwindigkeitsreduzierung nicht erreicht, wird im LAP 4 erneut geprüft.



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit erhöht werden.	
	Erneuerung der Deckschicht im Abschnitt Dr.-Ringens-Straße bis Siegburger Straße.	Erneuerung der Deckschicht mit AC 0/8 erfolgt (-2 dB(A)).
	Konsequente Umsetzung des Lkw-Verbots als gemeinsame Maßnahme für den Luftreinhalteplan und den Lärmaktionsplan, z. B. durch regelmäßige Kontrollen (-0,4 dB(A)).	Kontrollen durch die Polizei.
	Hinweis zur privaten Lärmvorsorge: z. B. Schallschutzfenster oder (Teil-) Verglasung von Balkonen.	Prüfung passiver Schallschutz (und ggf. Antrag an den Straßenbaulastträger) obliegt den Gebäudeeigentümern und wird in die Empfehlungen verschoben.
B 484 Siegburger Straße (Hauptstraße – Voßwinkler Straße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Bahnübergang und Kreisverkehr (-2,4 dB(A)). Bei der Lärm-berechnung durch das LANUV wurde bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angenommen.	Laut Straßen.NRW werden die notwendigen Mindestschwellenwerte durch die Geschwindigkeitsreduzierung nicht erreicht, wird im LAP 4 erneut geprüft.
Förderung des Umweltverbundes	Prüfauftrag: Einbau einer Querungssicherung im Bereich des Bahnübergangs zur Förderung des Fußgängerverkehrs und zur Verstetigung des Geschwindigkeitsverlaufs.	Wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Dialogdisplay auf dem geraden Streckenabschnitt in beiden Fahrtrichtungen, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen.	Wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt, Umsetzung nur im Zusammenhang einer Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen.
	Prüfauftrag: Heckenbepflanzung zwischen Bahntrasse und Straße Wiesenauel: Zur optischen Abschirmung der Wohngebäude an der Straße Wiesenauel und zur Aufwertung des Straßenraums.	Maßnahme wird im LAP 4 nicht weiterverfolgt.
	Anregung zur privaten Lärmvorsorge: z. B. Schallschutzfenster oder (Teil-) Verglasung von Balkonen. Zuständig: Gebäudeeigentümer.	Prüfung passiver Schallschutz (und ggf. Antrag an den Straßenbaulastträger) obliegt den Gebäudeeigentümern und wird in die Empfehlungen verschoben.
L 136 – Olper Straße (Holzbachtalstraße – Knotenpunkt L 136/ L 284)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen der Straße Zum Sülufer und Knotenpunkt L 136/ L 284 bis zur Fahrbahnsanierung (-2,4 dB(A)). Damit wird zugleich zu der notwendigen Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen.	Laut Straßen.NRW werden die notwendigen Mindestschwellenwerte durch die Geschwindigkeitsreduzierung nicht erreicht, wird im LAP 4 erneut geprüft.
	Kurz- bis mittelfristig muss auf der OD Untereschbach die Fahrbahndecke erneuert werden (geplant für 2019/2020). Als Fahrbahndecke sollte ein lärmmindernder Asphalt verwendet werden. Nach der Umsetzung dieser Maßnahme kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit wieder auf 50 km/h angehoben werden, falls nicht andere Gründe (z. B. Verkehrssicherheit) dagegensprechen.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt.



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
Unterstützende Maßnahmen	Prüfauftrag zur Unterteilung der Parkstreifen durch Baumbeete: <ul style="list-style-type: none"> - In Untereschbach zwischen der Straße Zum Sülzufer und Knotenpunkt L 136/ L 284, sowie abschnittsweise zwischen Holzbachstraße und Straße Zum Holzplatz. Durch die optische Einengung der Fahrbahn wird das Geschwindigkeitsniveau reduziert bei gleichzeitiger Verbesserung des Stadtbildes.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt, würde im Rahmen der baulichen Neugestaltung erfolgen.
	Anregung zur privaten Lärmvorsorge: z. B. Schallschutzfenster oder (Teil-) Verglasung von Balkonen. Zuständig: Gebäudeeigentümer.	Prüfung passiver Schallschutz (und ggf. Antrag an den Straßenbaulastträger) obliegt den Gebäudeeigentümern und wird in die Empfehlungen verschoben.
L 136 Kölner Straße (Ortsdurchfahrt Vilkerath)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen der Straße Am Aggerberg und Kreisverkehr (Kreuzgarten/ Zum Schlingenbach) von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Auf diesem Abschnitt befinden sich die am stärksten belasteten Gebäude ($L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$). Aufgrund der nahegelegenen Grundschule und der Kindertagesstätte trägt die Maßnahme auch zum Schutz dieser Einrichtungen bei.	Laut Straßen.NRW werden die notwendigen Mindestschwellenwerte durch die Geschwindigkeitsreduzierung nicht erreicht, wird im LAP 4 erneut geprüft.
	Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot nachts (22-6 Uhr) (-2,0 bis -4,5 dB(A)) je nach Höhe des Rückgangs des Lkw-Verkehrs. Zeitfenster und eventuelle Sondergenehmigungen müssen mit betroffenen Betrieben abgesprochen werden.	Maßnahme wird im LAP 4 nicht weiterverfolgt, da überwiegend Ziel- und Quellverkehr.
Unterstützende Maßnahmen	Einrichtung eines Dialog-Displays zur Verbesserung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich Krombacher Straße.	Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird als unterstützende Maßnahme weiterverfolgt.
L 284 – Bahnhofstraße (von Olper Straße) – Straße Oberauel – Lindlarer Straße (bis Straße Weierberg)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Kurzfristig konventionelle Deckschichterneuerung geplant, Prüfung Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Erneuerung der Deckschicht mit AC 11 DS ohne Absplittung erfolgt (-2 dB(A) gemäß UBA).
	Nachberechnung des Schallschutzes auf dem Brückenkörper der A 4. Sofern der Schallschutz nicht ausreicht: Verbesserung des Schallschutzes durch den Straßenbaulastträger.	Die Maßnahme wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Anregung zur privaten Lärmvorsorge: z. B. Schallschutzfenster oder (Teil-) Verglasung von Balkonen.	Prüfung passiver Schallschutz (und ggf. Antrag an den Straßenbaulastträger) obliegt den Gebäudeeigentümern und wird in die Empfehlungen verschoben.
L 284 – Straße Oberauel		
Verringerung der Lärmimmissionen	Kurzfristig konventionelle Deckschichterneuerung geplant, Prüfung Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Erneuerung der Deckschicht mit AC 11 DS ohne Absplittung erfolgt (-2 dB(A) gemäß UBA).
Förderung des Umweltverbundes	Ausbau der Bushaltestelle Oberauel und Prüfung der Einrichtung einer sicheren Querung zur Stärkung des Umweltverbundes.	Die Maßnahme wird im Lärmaktionsplan der 4. Runde weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Anregung zur privaten Lärmvorsorge: z. B. Schallschutzfenster oder (Teil-) Verglasung von Balkonen.	Prüfung passiver Schallschutz (und ggf. Antrag an den Straßenbaulast-



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
		träger) obliegt den Gebäudeeigentümern und wird in die Empfehlungen verschoben.
L 284 – Lindlarer Straße (bis Straße Weierberg)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Abschnitt zwischen Haus Nr. 12a und Haus Nr. 36 von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Auf diesem Abschnitt sind die Wohngebäude mit Pegeln >70/60 dB(A) belastet.	Laut Straßen.NRW werden die notwendigen Mindestschwellenwerte durch die Geschwindigkeitsreduzierung nicht erreicht, wird im LAP 4 erneut geprüft.
	Kurzfristig konventionelle Deckschichterneuerung geplant, Prüfung Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Erneuerung der Deckschicht mit AC 0/8 erfolgt (-2 dB(A)).
Unterstützende Maßnahmen	Bauliche Herstellung der derzeit markierten Mittelinsel im Zuge der Fahrbahnerneuerung zur besseren optischen Untergliederung der Fahrbahn.	Die Maßnahme wurde umgesetzt
L 284 – Straße Melessen (Ortsdurchfahrt Obersteeg)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Ortsdurchfahrt von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)).	Laut Straßen.NRW werden die notwendigen Mindestschwellenwerte durch die Geschwindigkeitsreduzierung nicht erreicht, wird im LAP 4 erneut geprüft.
	Eine konventionelle Deckschichterneuerung ist geplant (-2 dB(A)). In diesem Zusammenhang sollte der Einbau eines lärmindernden Asphalts geprüft werden (-4,0 dB(A)).	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4 weiterverfolgt.
Förderung des Umweltverbundes	Erneuerung der Nebenanlagen im Bereich der Ortsdurchfahrt und Verlängerung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Nordwestseite zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4 weiterverfolgt.
	Prüfung einer Querungssicherung im Bereich der Bushaltestelle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, aber auch zur Geschwindigkeitsdämpfung. In diesem Zusammenhang sollten zur optischen Untergliederung des Straßenraums Bäume gepflanzt werden.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4 weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Prüfauftrag: Begrenzung des Straßenprofils Haus Nr. 2-12 durch eine Heckenbepflanzung. Die optische Fassung des Straßenraums bewirkt eine höhere Akzeptanz des Ortseingangs und der damit verbundenen Reduzierung der Geschwindigkeit.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4 weiterverfolgt.

Von den insgesamt 34 Einzelmaßnahmen wurden sechs Maßnahmen umgesetzt, 26 Maßnahmen werden in den Lärmaktionsplan der 4. Runde übernommen. Zwei bisher nicht ausgeführte Maßnahmen werden nicht weiterverfolgt.



9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwerke einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte, wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8 dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde. Soweit erforderlich wurden diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

9.1 Übergreifende Maßnahmen

Die noch im Lärmaktionsplan der 3. Runde enthaltene Auswertung des Luftreinhalteplans von 2017 entfällt im Lärmaktionsplan der 4. Runde, da zwischenzeitlich die Grenzwerte unterschritten werden und deshalb keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich sind.

9.1.1 Managementansatz zur Lärminderung

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,



die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.



9.1.2 Strategische Maßnahmen

Masterplan Gestaltung nachhaltige und emissionsfreie Mobilität

Das Ziel des Masterplans von 2018 ist eine Auswahl von Maßnahmen, die NO₂ in einem Maß zu reduzieren, dass pauschalisierte Fahrverbote vermieden werden. Der Masterplan ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern konzentriert sich auf das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgegebene Spektrum möglicher Maßnahmen entsprechend den Zielen der Bundes- und Landeszuwendung auf die Senkung der Luftschadstoffe zur Einhaltung der Grenzwerte und Abwendung von Fahrverboten. Der Fokus liegt auf Handlungsfeldern, für die Chancen auf die Einwerbung von Fördermitteln in den kommenden Jahren bestanden/bestehen. Dazu gehören digitale Steuerungen, Förderung des Radverkehrs, Förderung E-betriebener Fahrzeuge durch Aufbau von Fahrzeugflotten und Ladestationen, sowie die Dezentralisierung des Güterverkehrs. Inzwischen wurden kleinere Maßnahmen umgesetzt, zum Beispiel die Aufwertung des Bahnhofs Overath zu einer Mobilstation und die Verdichtung der Ladeinfrastruktur.

Regionale Verkehrskonzepte

Der Kreistag hat 2019 das gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen partizipativ erarbeitete Integrierte Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis beschlossen als Gesamtstrategie für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Kreisgebiet im Sinne eines Handlungsleitfadens. Dieses zielt u.a. auf Verkehrsreduzierung sowie Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund ab. Einer Vielzahl der Schlüsselmaßnahmen des Maßnahmenkatalogs über alle Handlungsfelder hinweg hat das Fachbüro positive Effekte auf eine Lärmreduktion zugeschrieben.

Der Aufgabenträger ÖPNV weist ausdrücklich darauf hin, dass im Sinne der Förderung und Unterstützung nachhaltiger Mobilität besonders hervorzuheben ist, dass Temporeduzierungen von 50 auf 30 km/h in Ortsdurchfahrten nicht nur positive Auswirkungen auf den Lärmschutz, sondern auch auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit und Unfallprävention haben, insbesondere mit Blick auf schwächere Verkehrsteilnehmende, wie Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende sowie Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen. Damit wird ein Beitrag zur Erreichung des im Integrierten Mobilitätskonzept des Rheinisch-Bergischen Kreises verankerten Ziels der Förderung des Umweltverbundes im Sinne des Klimaschutzes geleistet. Aufgrund dieser Synergieeffekte empfiehlt es sich, Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, die Temporeduzierungen umfassen, bevorzugt und möglichst mit begleitenden Maßnahmen der Attraktivierung der Infrastruktur für den Umweltverbund sowie des Öffentlichen Raumes insgesamt umzusetzen.

2023 hat der Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises außerdem das sog. Regionale Radwegenetz aus dem Konzept "Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand" als regionale Grundlage für die Weiterentwicklung der Radmobilität in der Region beschlossen. Die L 284 durch das Sülztal sowie die B 484 und die L 136 durch das Aggertal sind auf dem Gebiet der Stadt Overath als Haupttrouten ein Teil des geplanten Regionalen Radwegenetzes. Eine Vielzahl der im Entwurf des Lärmaktionsplans aufgeführten Maßnahmen betreffen die genannten Haupttrouten. Damit hat die Umsetzung der aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen eine hohe Bedeutung für die regionale Fahrradinfrastruktur sowie den Agger-Sülz-Radweg als eine der Schlüsselmaßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes.



Förderung ÖPNV

Die RB 25 soll langfristig zur S 15 umgebaut werden. Vorgesehen ist der Einsatz von elektrischen Fahrzeugen und eine Taktverdichtung von 30 auf 20 Minuten.

Beim Aufgabenträger bestehen Überlegungen zur Optimierung und Attraktivierung der Linien 419 und 420 sowie zur Optimierung der Umsteigemöglichkeiten in Untereschbach. Es wird darüber hinaus geprüft, ob und in welcher Form On Demand-Angebote im gesamten Kreisgebiet eingeführt werden können. Dabei würden voraussichtlich lärmgeminderte Fahrzeuge mit Elektromotoren bzw. Hybridantrieben zum Einsatz kommen – in einem ersten Schritt mit Fahrpersonal, in einem zweiten Schritt mit autonom verkehrenden Fahrzeugen (vgl. hierzu Masterplan, Maßnahme C2).

Seitens des Aufgabenträgers ÖPNV könnte eine mögliche weitere Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Zentrum von Overath die Errichtung von Pkw-Parkplätzen am Rand der Siedlungsgebiete darstellen (zum Beispiel vorlaufend in Vilkerath, vgl. hierzu Masterplan, Maßnahme A5). Ein einzurichtender Shuttlebusverkehr könnte Besucher der Stadt Overath regelmäßig oder im Rahmen größerer Veranstaltungen – aber auch Pendler – zum Bahnhof im Zentrum befördern und somit sowohl die Straßen im Zentrum entlasten als auch den Lärm mindern.

Bei einer Ausweitung des ÖPNV-Angebots ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Kapazitäten des Busbahnhofs bereits heute ausgeschöpft sind. Es fehlen vor allem Abstellflächen bei Standzeiten.

In Bezug auf die Entscheidung, den ÖPNV zu nutzen, ist die Entfernung einer Haltestelle zum Zielort in nicht unerheblichem Maß von Bedeutung. Daher regt der Aufgabenträger ÖPNV an, die Lage der Haltestellen im gesamten Stadtgebiet in enger Zusammenarbeit zu prüfen und Haltestellen ggf. zu verlegen oder zusätzliche Haltestellen, zum Beispiel in Höhe neuer Siedlungs- oder Gewerbegebiete, einzurichten. Im Zusammenhang mit der Attraktivierung der Haltestellen regt der Aufgabenträger an, zu prüfen, ob weitere Haltestellen mit Abstellanlagen für Fahrräder ausgestattet werden können.

Zum Erhalt der Attraktivität von Haltestellen gehört auch die regelmäßige Instandhaltung. Zumindest ein Teil der Unterstände ist renovierungsbedürftig. Zudem müssen regelmäßig auch Vandalismusschäden beseitigt werden. Die Haltestellen und deren Zustand werden auch von Menschen wahrgenommen, die den ÖPNV (noch) nicht nutzen.

Mit der EU-Richtlinie 2019/1161 ("Clean Vehicles Directive") und der Umsetzung in nationales Recht durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz von 2021 werden öffentlichen Auftraggebern sowie Sektorenauftraggebern gemäß § 100 GWB eindeutige Ziele für die Beschaffung von "sauberen" und "emissionsfreien" Fahrzeugen gesetzt (65 % der Fahrzeuge sind perspektivisch lokal emissionsfrei zu betreiben). Bis Mitte 2025 werden planmäßig 70 % der von der RVK GmbH selbst eingesetzten Fahrzeuge mit lokal emissionsfreien Antrieben ausgestattet und damit auch deutlich lärmgemindert sein. Voraussichtlich ab 2030 werden von der RVK GmbH ausschließlich Fahrzeuge mit regenerativen bzw. emissionsfreien Antriebstechniken beschafft. Zur Stationierung dieser Fahrzeuge ist der Grüne Mobilhof in Bergisch Gladbach-Bockenberg an der Stadtgrenze zu Overath geplant.



9.2 A 4

Die A 4 ist im Bestand wie folgt ausgebaut:

- Drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Engelskirchen, zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Bensberg:
 - Auf dem Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Untereschbach und der Brücke Heideweg,
 - auf dem Abschnitt zwischen dem See Ehreshoven II und der östlichen Stadtgrenze.
- Zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Engelskirchen, drei Fahrstreifen in Richtung Bensberg:
 - Auf dem Abschnitt zwischen der Brücke L 84 und der Brücke K 38.
- Zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung:
 - Auf dem Abschnitt zwischen der Brücke Heideweg und der Brücke L 84,
 - zwischen der Brücke K 38 und dem See Ehreshoven II.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Talbrücke Holzbach und westlich Anschlussstelle Untereschbach ist nahezu durchgängig Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden und -wällen vorhanden. Er erscheint jedoch baulich wie auch in der Höhe nicht mehr den aktuellen Anforderungen zu genügen (z. B. in Höhe Anschlussstelle Untereschbach), um die belasteten Wohngebäude im Bereich Zöllner Straße und Frielinghausener Straße/ Holzbachtalstraße vor Lärm zu schützen.

Anders ist die Situation des Wohnplatzes Klef nördlich der Anschlussstelle Overath. Die A 4 liegt hier in Hochlage und Lärmschutz ist nicht vorhanden. Hier befinden sich mehrere Wohngebäude mit einer Lärmbelastung $>70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} . Die Wohnbebauung ist auch in der zweiten Reihe noch $>65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night} belastet und eine Belastung über zu vermeidenden gesundheitsschädlichen Auswirkungen ab $60/50$ dB(A) L_{den}/L_{night} bis $65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night} erstreckt sich weit über die bebaute Hanglage. Lärmschutzeinrichtungen, die zumindest die am stärksten Betroffenen schützen, sind nicht vorhanden.

Maßnahmen

- Lärmberechnung nach RLS-19/90 zur Bestimmung der auch nach nationalen Vorschriften belasteten Gebäude. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.
- Detailuntersuchung zur Überprüfung der bestehenden Lärmschutzwände, um Anpassungsbedarf zu ermitteln. Bei positiver Prüfung Mängelbeseitigung. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.
- Prüfung einer Verlängerung der Lärmschutzwände östlich der Talbrücke Holzbach und westlich der Autobahnbrücke in Untereschbach (jeweils Südseite), um die belasteten Gebäude im Bereich Frielinghausener Straße bzw. an der Brüderstraße abzuschirmen. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.
- Prüfung von aktivem oder passivem Schallschutz im Umfeld der Anschlussstelle Overath (siehe auch Belastungsachse Bahnhofstraße). Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.



Erläuterungen

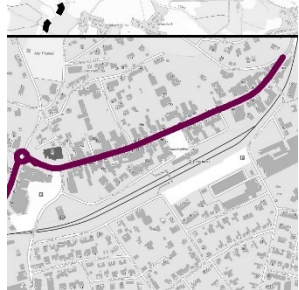


Jeder Betroffene kann über die genannten Maßnahmen hinaus einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Autobahn GmbH des Bundes richten (siehe Kap. 11. Finanzielle Informationen).



9.3 B 484

9.3.1 B 484 Hauptstraße (Josefshöhe – Propsteistraße)

Tab. 9.1: Basisdaten Hauptstraße (Josefshöhe – Propsteistraße)

		B 484 Hauptstraße (Josefshöhe – Propsteistraße)						
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Straße Josefshöhe	Propsteistraße	15.517	Asphaltbe- ton AC 8	50	72,3	62,9
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Linksabbiegefahrstreifen in Propstei- straße, in Bahnhofsplatz, in Dr.-Ringens-Straße			Querungssicherung Höhe Parkweg, Höhe Bahnhofsvorplatz (begrünt), Radverkehr zwischen Propsteistraße und Bahnhofs- vorplatz im Mischverkehr			
	Nebenanlagen	Beidseitig Gehwege, Radweg zwischen Bahnhofsvoor- platz und Josefshöhe auf der Nordwestseite und zwischen Bahnhofsvoorplatz und Parkweg auf der Süd- ostseite, abschnittsweise Parkbuchten			Abschnittsweise Baumreihen im Gehwe- bereich, Bewirtschaftung Parken: werk- tags (Mo-Fr 7-19 Uhr, Sa 7-14 Uhr) mit Parkscheibe			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Verbot für Kfz ≥7,5 t						
Unfallaufkommen		Unfälle im Knotenpunkt B 484 Hauptstraße/ B 484 Propsteistraße						
ÖPNV		Es bedienen sechs Buslinien den Busbahnhof mit re- gulären KOM/GOM im Taktverkehr (Linien 310, 419, 420, 557, 558 und SB54). Hinzu kommen die Schul- buslinie 594 (eine Abfahrt und maximal zwei Anfahrten an Schultagen)			Keine Haltestelle an der Hauptstraße			
Realnutzung		Einzelhandel und gewerbliche Nutzung, Dienstleistung in den Erdgeschossen, Wohnnutzung in Obergeschos- sen, Bahnhofsvorplatz						
Baustuktur der Wohnbebauung		3- bis 4-geschossig, heterogene Gebäudetypen (Alt- und Neubauten, Dachformen)			Drei denkmalgeschützte Gebäude (Fach- werkhäuser) entlang der Belastungsachse			
								
Hauptstraße zwischen Dr. Ringens-Straße und Straße An den Gärten		Hauptstraße zwischen Straße An den Gärten und Bahnhofplatz						

Die Hauptstraße ist Teil der Ortsdurchfahrt Overath. Angrenzend an die Hauptstraße befindet sich das Zentrum Overaths an der Propsteistraße.



Die Problematik, die von der Hauptstraße zwischen der Straße Josefshöhe und Propsteistraße ausgeht, hat die Stadt Overath erkannt und durch

- den Ausbau des Kreisverkehrs Hauptstraße/ Siegburger Straße und Ferrenberg, sowie
- die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Lkw-Durchgangsverkehrs (Einrichtung einer Lieferzone)

wesentliche Schritte zur Verbesserung der Situation eingeleitet.

Die Hauptstraße ist eine typische Ortsdurchfahrt, an der sich der Einzelhandelsschwerpunkt Overaths befindet. Die unterschiedlichen Funktionen (Quell- und Zielverkehr, Durchgangsverkehr, ruhender Verkehr), die sich auf der Hauptstraße bündeln, führen zu Problemen und schlagen sich in der Lärmbelastung nieder. Eine nicht unerhebliche Lärmquelle stellen die Linienbusse, die den Busbahnhof Overath ansteuern, dar.

Es wurde zwar bei der Deckschichterneuerung AC 0/8 (RLS 19 DStrO-Werte ≤ 60 km/h: Pkw - 2,6, Lkw -1,8 dB(A)) als lärmindernder Asphalt eingebaut, dieser ging jedoch nicht in Lärm-berechnungen ein (siehe Kap. 5.1). Die Rahmenbedingungen (siehe Tab. 9.2) wurden entsprechend korrigiert. Trotz einer Reduzierung der ursprünglich berechneten Fassadenpegel um 2 dB(A) liegen die Pegel entlang des gesamten Streckenabschnitts nahezu überall um 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} . Zur Propsteistraße steigen sie leicht an.

Eine gutachterliche Untersuchung des Knotenpunkts Hauptstraße/ Propsteistraße aus dem Jahr 2017 kam zu dem Ergebnis, dass eine Reduzierung der hohen Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Hauptstraße/ Propsteistraße keine Verflüssigung des Kfz-Verkehrs auf der Hauptstraße erwarten lässt.

Die Stadt Overath hat kontinuierlich den Radverkehr gefördert. Auf dem Bahnhofsvorplatz wurden eine Ladestation für E-Bikes und eine Pedelec-Station eingerichtet. Auf der Belastungsachse ist es noch nicht gelungen, eine durchgängig angemessene Radverkehrsführung herzustellen.

Zwischen Propsteistraße und Bahnhof wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, obwohl er entsprechend den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), RASt 06" und den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)" getrennt von der Fahrbahn auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, Radfahrstreifen oder Radwegen geführt werden müsste (siehe Vorauswahl ERA, S. 19, Bild 7 / Tab.8: ca. 1.500 Kfz/24 Sp.Std. und V_{zul} 50 km/h Einordnung in den Belastungsbereich III).

Da weder die Gehwege noch die Fahrbahn angemessene Breiten besitzen, sollte zumindest für den durchlaufenden Verkehr eine andere Verkehrsführung angestrebt werden.

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Bahnhofsvorplatz und Kreisverkehr B 484/ Ferrenberg (-2,8 dB(A)) zugunsten der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.



Erläuterungen

Bisher wurde davon ausgegangen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ihre lärmindernde Wirkung weitgehend verliert. Neuere Erfahrungen, wie z. B. in Mönchengladbach, deuten darauf hin, dass mit einer Kombination aus lärmindernder Deckschicht und V_{zul} 40 km/h bzw. 30 km/h eine spürbar höhere Lärmreduzierung erreicht werden kann als mit den Einzelmaßnahmen (bis zu -5 dB(A)). Auf dem Straßenabschnitt ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aber bereits zur annähernd regelkonformen Führung des Radverkehrs erforderlich.

Bei dem Nutzungsanspruch als zentrale Einkaufsmeile wird der Einzelhandel durch die Geschwindigkeitsreduzierung unterstützt. Geprüft werden sollte deshalb, unabhängig vom Lärmaktionsplan die V_{zul} 30 km/h auf die gesamte innere Ortsdurchfahrt auszudehnen.

Hinweis zu privater Lärmvorsorge: Denkbar sind z. B. Schallschutzfenster oder (Teil-)Verglasung von Balkonen. Zuständig: Gebäudeeigentümer. Hinweis: Auf Landesebene kann nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 2019" passiver Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragt werden.

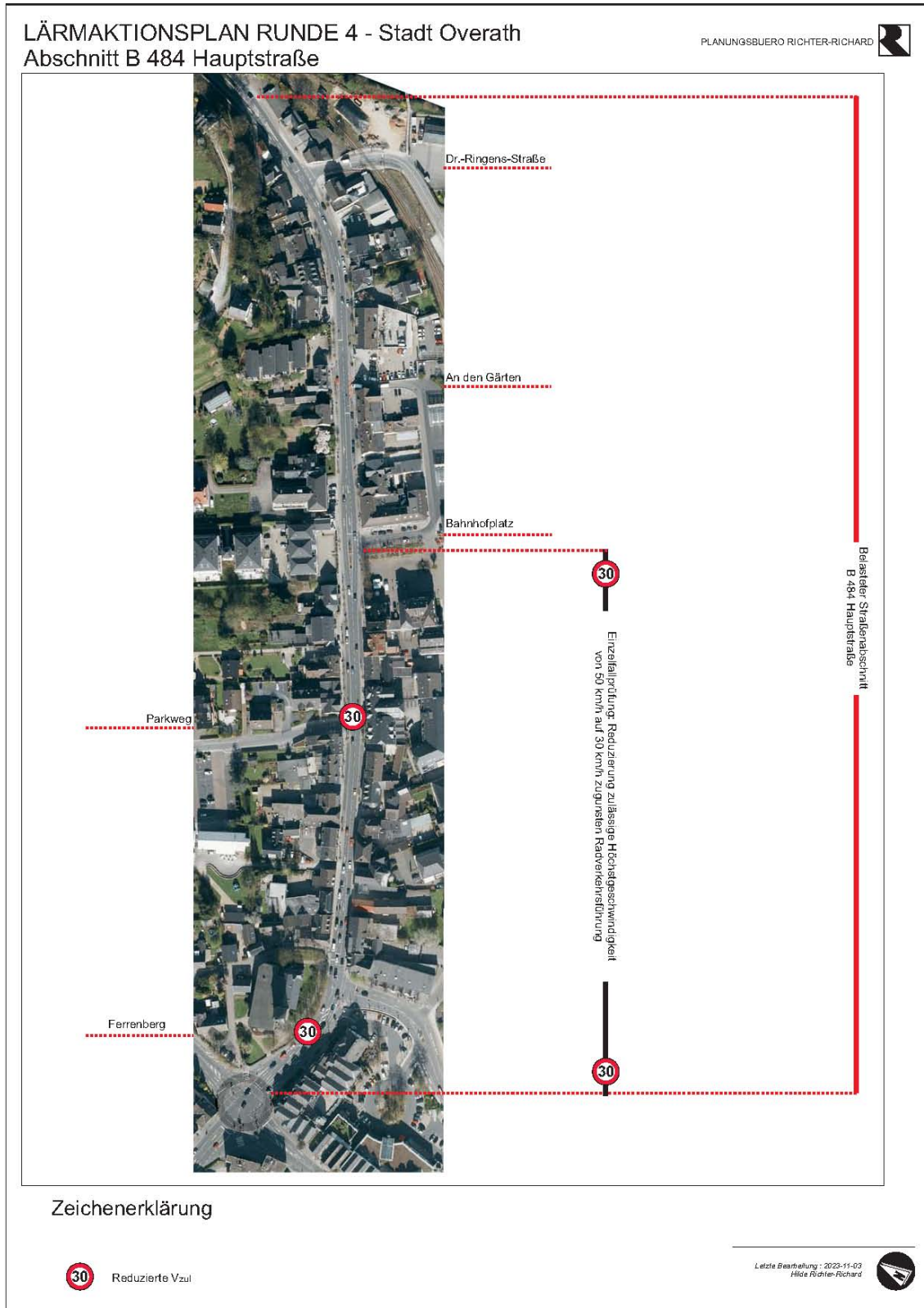





Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht Hauptstraße



9.3.2 B 484 Siegburger Straße (Hauptstraße – Straße Eichen)

Tab. 9.2: Basisdaten B 484 Siegburger Straße (Hauptstraße – Straße Eichen)

		B 484 Siegburger Straße						
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- belag	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Hauptstraße	Eichenweg	9.261	nichtgerif- felter Gussas- phalt	50	71,8	62,9
		Eichenweg	Knotenpunkt B 484/ Eichen	9.261		50	71,1	61,7
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Fahrbahnbreite 6,60 bis 8,10 m, abschnitts- weise mit Parkstreifen 2,10 m breit			Keine wesentlichen Mängel, Parkreihen durch Baumbeste begrenzt			
	Nebenanlagen	Gem. Geh- und Radweg auf der Süd- bzw. Südostseite, Breite maximal 2,50 m, Gehweg auf Westseite			Gemeinsamer Geh- und Radweg führt entlang der Schienenstrecke			
Straßenverkehrsrechtliche Maß- nahmen		Umweltzone, Durchfahrt nur für Fahrzeuge mit grüner Umweltplakette						
Unfallaufkommen		vereinzelte Unfälle			Kein Standort mit Unfallhäufung			
ÖPNV		Buslinie 557, Haltestelle Siegburger Straße			Busbuchten, Haltekante mit erhöhtem Bord			
Realnutzung		Wohnnutzung beidseitig zwischen Kreisverkehr und pa- ralleler Bahnstrecke und bis Straße Eichen einseitig auf Nordseite. Tankstelle, Handel und Dienstleistung, Super- märkte, Gastgewerbe						
Baustuktur der Wohnbebauung		Freistehende Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, auf der Nordwestseite zum Teil hangaufwärts gelegen und von der Straße nicht einsehbar			Ab der Straße Eichen ist die Wohnbebau- ung zur Straße ausgerichtet, vorwiegend mit Vorgärten zur Straße			
								
Siegburger Straße Richtung Ortsausgang		Ansicht von der Straße Auf dem Klarenberg in Richtung Südwesten						

Die B 484 Siegburger Straße stellt die Verbindung zwischen Overath und Lohmar dar. Südlich der Hauptstraße wird sie beidseitig von Bebauung begleitet, auf der Südostseite beginnend mit Einzelhandel im Erdgeschoß. Ab dem Eichenweg verläuft die Bahntrasse der Strecke Köln Hansaring – Overath – Marienheide parallel zur Straße. Die Bahnlinie ist nicht kartierungspflichtig, weshalb keine Fassadenpegel zur Beurteilung der Lärmimmissionen vorliegen, belastet die angrenzende Bebauung neben dem Straßenverkehrslärm jedoch zusätzlich.

Fahrbahn wie auch Nebenanlagen zeigen typische Abnutzungsspuren. Bei einer Sanierung der Deckschicht, die mittel- bis langfristig erforderlich wird, sollte ein lärmindernder Asphalt eingebaut werden. Der Straßenraum ist ab Eichenweg nur noch einseitig bebaut, die gegenüberliegende Straßenseite wird von der Bahnstrecke begleitet. Die Offenheit des Raumes und die

Geradlinigkeit der Fahrbahn, sowie eine fehlende optische und technische Untergliederung fördern hohe Geschwindigkeiten.

Die Bebauung südlich der Bahnstrecke ist durch einen Bahnübergang für den nichtmotorisierten Verkehr in Verlängerung der Straße Wiesenauel mit der Nordseite (Siegburger Straße) verbunden. In Verlängerung fehlt eine Querungsstelle auf die bebaute Fahrbahnseite der Siegburger Straße.

Fast alle Gebäude weisen Fassadenpegel von $\geq 65-70/\geq 55-60$ dB(A) dB(A) L_{den}/L_{night} auf. Von Immissionen über 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} sind nur die Gebäude Siegburger Straße Nr. 6, 14 und 26a betroffen sowie das Eckgebäude am Kreisverkehr Hauptstraße.

Maßnahmenvorschläge

- Einbau einer Querungsstelle in Verlängerung des Bahnübergangs zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h vom Kreisverkehr bis zur Querungsstelle in Verlängerung des Bahnübergangs (einschließlich) (-2,8 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Dialogdisplay auf dem geraden Streckenabschnitt in beiden Fahrtrichtungen, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen. Zuständig: Stadt Overath.
- Seitens des Aufgabenträgers ÖPNV werden folgende Hinweise zur Attraktivierung der Haltestelle "Siegburger Straße" gegeben:
 - Vollständiger barrierefreier Ausbau und Errichtung eines Unterstands an der Haltestelle in Fahrtrichtung Siegburg. Zuständig: Stadt Overath.
 - Verlegung der Haltestellen an den Fahrbahnrand, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Anfahrbarekeit der Buskaps zu verbessern und die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen. Zuständig: Straßen.NRW.
 - Querungssicherung in Höhe der Einmündung Eichenweg (und damit in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle anstatt in 65 m Entfernung). Zuständig: Straßen.NRW.

Erläuterungen

Bisher wurde davon ausgegangen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ihre lärmindernde Wirkung weitgehend verliert. Neuere Erfahrungen, wie z. B. in Mönchengladbach, deuten darauf hin, dass mit einer Kombination aus lärmindernder Deckschicht und V_{zul} 40 km/h bzw. 30 km/h eine spürbar höhere Lärmreduzierung erreicht werden kann als mit den Einzelmaßnahmen (bis zu -5 dB(A)). Eine V_{zul} 30 km/h, für die eine Einzelfallprüfung aus Gründen der Verkehrssicherheit auf jeden Fall durchgeführt werden sollte, kann somit zusätzlich eine Lärminderung bewirken.



Insgesamt verbleiben ganztags dennoch entlang der B 484 Siegburger Straße hohe Lärmpegel. Den Eigentümern der Gebäude mit Pegeln $>64/54$ dB(A) L_{den}/L_{night} wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, einen Antrag bei Straßen.NRW auf Förderung passiver Maßnahmen zur Lärmsanierung zu stellen.

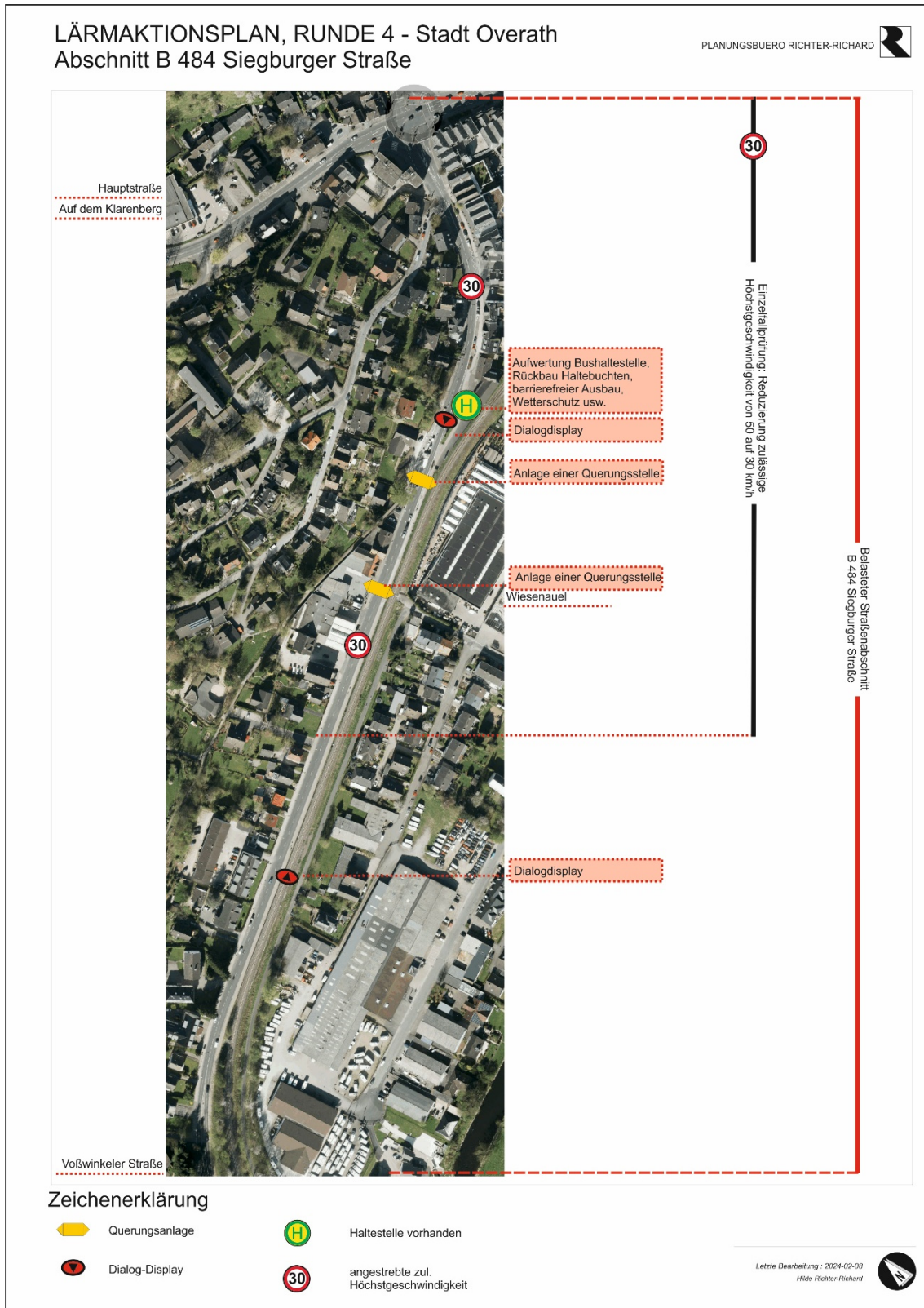


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht B 484 Siegburger Straße



9.4 L 136

9.4.1 L 136 Olper Straße (Holzbachtalstr. – Knotenpunkt L 136/L 284)

Tab. 9.3: Basisdaten Olper Straße (K 38 Holzbachtalstraße – Knotenpunkt L136/ L284)

Lärminderungspotenziale		L 136 Olper Straße		DTV [Kfz]	Fahrbahnoberfläche	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		K 38 Holzbachtalstraße	Bücheler Straße				8.220	NGA
Bücheler Straße	Straße Zum Holzplatz	10.808	NGA	50	70,5	61,0		
Straße Zum Holzplatz	Knotenpunkt L 284/ L 136	10.808	NGA	50	73,1	63,6		
Bestandsbeschreibung		Anmerkungen						
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Holzbachtalstraße bis Straße Zum Holzplatz: zweistreifig, begrünte Mittelinseln im Bereich des Kreisverkehrs, Parkstreifen von Baumbeten unterbrochen. Straße Zum Holzplatz bis Knotenpunkt L 136/ L 284: zweistreifig, im Knotenpunktbereich mit Rechtsabbiegefahrstreifen		Holzbachtalstraße bis Bücheler Straße: Fahrbahn mit leichtem Sanierungsbedarf. Bücheler Straße bis Knotenpunkt mit L 284 hoher Sanierungsbedarf, zwischen L 284 und Bücheler Straße Radverkehrsführung im Mischverkehr				
	Nebenanlagen	Holzbachtalstraße bis Zum Holzplatz: Beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg, Nebenanlagen setzen sich optisch von der Fahrbahn ab, in Untereschbach Gehwege		Sanierungsbedarf besteht zwischen Knotenpunkt L 136/ L 284 und Bücheler Straße				
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Geradeaus- und Rechtsabbiegegebot im Bereich der Kreuzung Olper Straße/ Sportplatzstraße, Beschilderung „Anfang gemeinsamer Geh- und Radweg“ ab der Straße Zum Sülzufer		Hinweisschild „Ende gemeinsamer Geh- und Radweg“ fehlt im Bereich der Sülzbachbrücke				
ÖPNV		Haltestelle Altenbrück (Linie 420), Haltestelle Altenbrück/ Klefhaus (Linie 425 (Bürgerbus), TaxiBus-Linie 440), Haltestelle Untereschbach HIT-Markt (Bürgerbus-Linie 425), Haltestelle Untereschbach (Linien 420, 440, N47 nur in Fahrtrichtung Overath, 425 nur in Fahrtrichtung HIT-Markt)		Altenbrück mit Haltebucht, Untereschbach HIT Markt mit Buskap				
Realnutzung		Wohnen, Gewerbe, Park		Verbindungsweg zu Schulzentrum Höhe Knotenpunkt Olper Straße/ Holzbachtalstraße				
Baustuktur der Wohnbebauung		Wohngebäude teilweise mit kleinen Vorgärten und Heckenbepflanzung. Zwischen Sülz und L 284/L 136 dichtere Bebauung und mit Übergang in Straßenrandbebauung		Zunahme der Geschossigkeit (2- bis 3-geschossig im Gegensatz zu 1- bis 2-Geschossen im vorherigen Abschnitt)				



Olper Straße im Bereich Altenbrück (zwischen Holzbachstraße und Bücheler Straße)



Olper Straße im Bereich Untereschbach (Blick in Richtung Knotenpunkt L 136/ L 284)



Die Olper Straße (L 136) führt parallel zur A 4 von Overath nach Untereschbach und weiter nach Bensberg. Über die Bahnhofstraße hat sie Anschluss an die A 4 (Anschlussstelle Untereschbach).

Im Jahr 2022 wurde die Olper Straße zwischen K 38 Holzbachtalstraße und Bücheler Straße saniert. Begrünte Fahrbahnteiler und Pflanzenbeete in den Parkstreifen unterteilen die Fahrbahn. Der Knotenpunkt L 136/ Olper Straße wurde als Kreisverkehr ausgebaut. Die Fahrbahn erhielt dabei keine lärmindernde Asphaltdeckschicht.

Die daran anschließende Fahrbahndecke westlich der Bücheler Straße wurde bereits in der letzten Runde des Lärmaktionsplans als erneuerungsbedürftig eingestuft. Sie sollte nach damaliger Information von Straßen.NRW im Jahr 2019 oder 2020 erneuert und eine lärmindernde Asphaltdeckschicht eingebaut werden. Das ist bisher (September 2023) nicht geschehen.

Umweltverbund

Der Radverkehr nutzt auf dem Abschnitt Sülzbrücke bis Knoten L 136/L 284 die Fahrbahn, was aufgrund der Straßenschäden und des starken Verkehrsaufkommens bedenklich ist. Entsprechend den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)" erfolgt für die Belastungsachse bei DTV 1.000 Kfz/Sp.Std und V_{zul} 50 Km/h die Einordnung in den Belastungsbereich III. Dieser definiert eine Führung des Radverkehrs getrennt vom Kfz-Verkehr.

Der Knotenpunkt L 136/L 284 ist sehr dominant. Neben den städtebaulichen Mängeln zieht der großzügig ausgebaute, lichtsignalgeregelte Knotenpunkt hohe Lärmpegel nach sich. Betroffen ist auch der Geschäftsbereich, mit Ladenlokalen und Gastronomiebetrieben.

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen der Straße Zum Sülzufer und Knotenpunkt L 136/ L 284 (-2,8 dB(A)). Damit wird zugleich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht einschließlich des Knotenpunkts L 136/ L 284 (-2,0 bis -2,9 dB(A)). Nach der Umsetzung der Maßnahme sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Zum Sülzufer und Knoten L 136/ L 284 zugunsten des Radverkehrs beibehalten werden. Zuständig: Straßen.NRW, Straßenverkehrsbehörde.
- Überprüfung der Radverkehrsführung. Planung und Umsetzung einer regelkonformen Radverkehrsführung. Zuständig: Straßen.NRW.
- Flankierend: Prüfung Unterteilung der Parkstreifen durch Baumbeete:
 - In Untereschbach zwischen der Straße Zum Sülzufer und Knotenpunkt L 136/ L 284, sowie
 - abschnittsweise zwischen Holzbachstraße und Straße Zum Holzplatz.Durch die optische Einengung der Fahrbahn wird das Geschwindigkeitsniveau reduziert bei gleichzeitiger Verbesserung des Stadtbildes. Zuständig: Stadt Overath.



- Seitens des Aufgabenträgers ÖPNV werden folgende Hinweise gegeben:
 - Verlegung der Haltestelle in Fahrtrichtung Bensberg vor die Hausnummern 33 oder 27/25,
 - vollständiger barrierefreier Ausbau der Richtungshaltestellen "Untereschbach", bei Verlegung der Richtungshaltestellen Haltestellen "Untereschbach" an den Fahrbahnrand ermöglicht vollständigen Ausbau,
 - Aufwertung der Haltestelle "Untereschbach" zum zentralen Umsteigepunkt, Ausstattung mit DFI-Anzeigern.

Erläuterungen

Der zunehmende Sanierungsbedarf auf der Olper Straße im Belastungsabschnitt zeigt sich im Lärmaktionsplan der 4. Runde in der Ausweitung der Erneuerung der Deckschicht über die gesamte Länge der Belastungsachse. Es wird davon ausgegangen, dass eine Fahrbahnerneuerung aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes kurzfristig umsetzbar ist. Der Einbau einer lärm-mindernden Deckschicht senkt die Pegel entsprechend der RLS-19 bei

- einem SMA 8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw (D_{Stro} -Werte) bei Geschwindigkeiten <60 km/h, sowie
- einem Asphaltbeton \leq AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw (D_{Stro} -Werte) bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Im Mittel ist von einer durchschnittlichen Pegelminderung von 2 dB(A) auszugehen.

Bisher wurde davon ausgegangen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau einer lärm-mindernden Asphaltdeckschicht ihre lärm-mindernde Wirkung weitgehend verliert. Neuere Erfahrungen, wie z. B. in Mönchengladbach, deuten darauf hin, dass mit einer Kombination aus lärm-mindernder Deckschicht und V_{zul} 40 km/h bzw. 30 km/h eine spürbar höhere Lärmreduzierung erreicht werden kann als mit den Einzelmaßnahmen (bis zu -5 dB(A)).

Die Fahrbahnbreite der Olper Straße beträgt 6,50 m, für eine getrennte Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen reicht die Fahrbahnbreite nicht aus. Die Seitenbereiche sind zu schmal, um gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege anzubieten. Da kurzfristig keine befriedigende Lösung möglich erscheint, sollte der Radverkehr als Zwischenlösung im Mischverkehr bei V_{zul} 30 km/h geführt werden.

Eine Beibehaltung der Anordnung von V_{zul} 30 km/h nach einer Deckensanierung ist deshalb zugunsten der Radverkehrsführung anzustreben erforderlich und kann zusätzlich eine Lärm-minderung bewirken.

Den Eigentümern der Gebäude mit Pegeln $>64/54$ dB(A) $L_{\text{den}}/L_{\text{night}}$ wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, einen Antrag bei Straßen.NRW auf Förderung passiver Maßnahmen zur Lärmsanierung zu stellen.

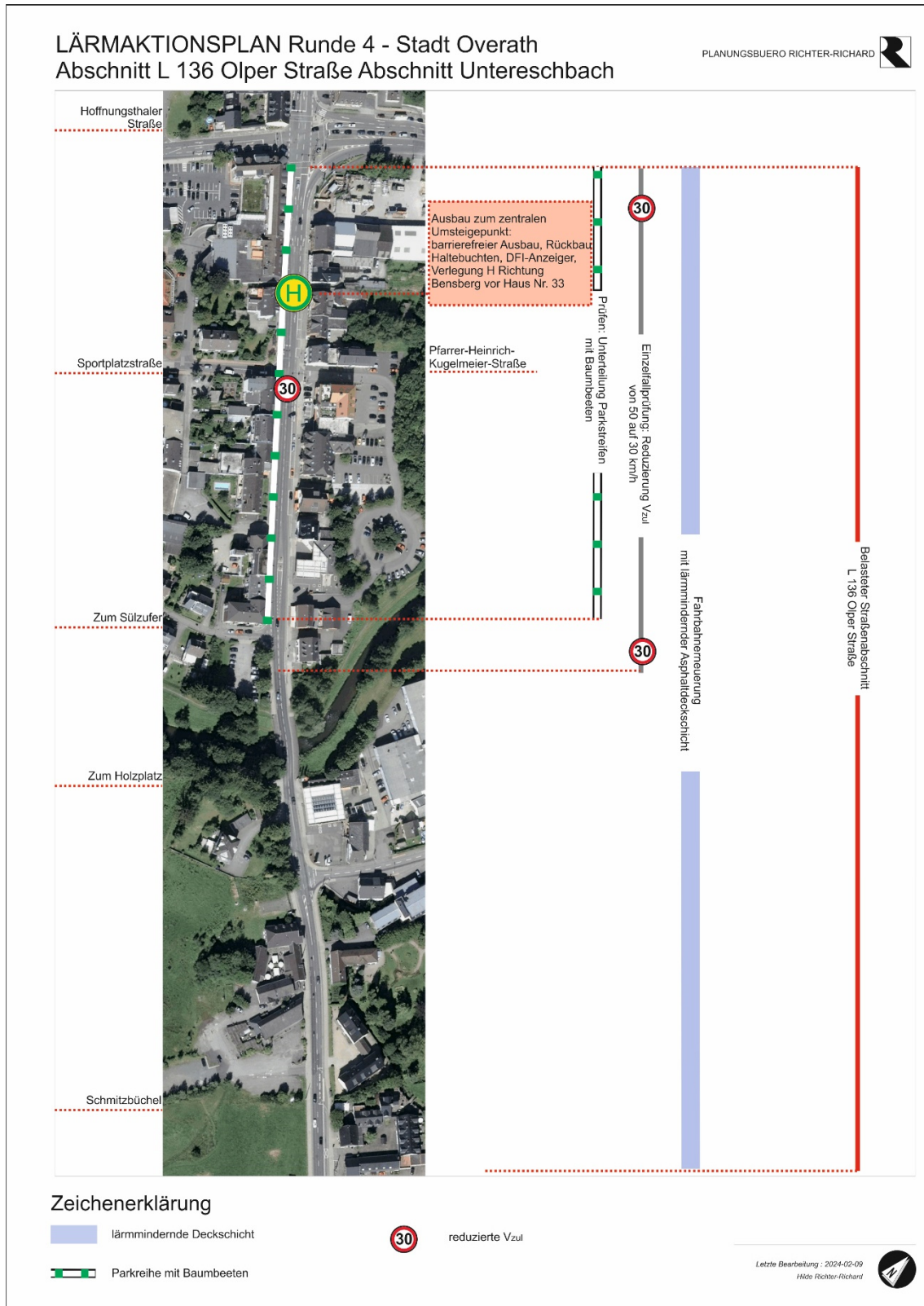


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht Olper Straße (Untereschbach)

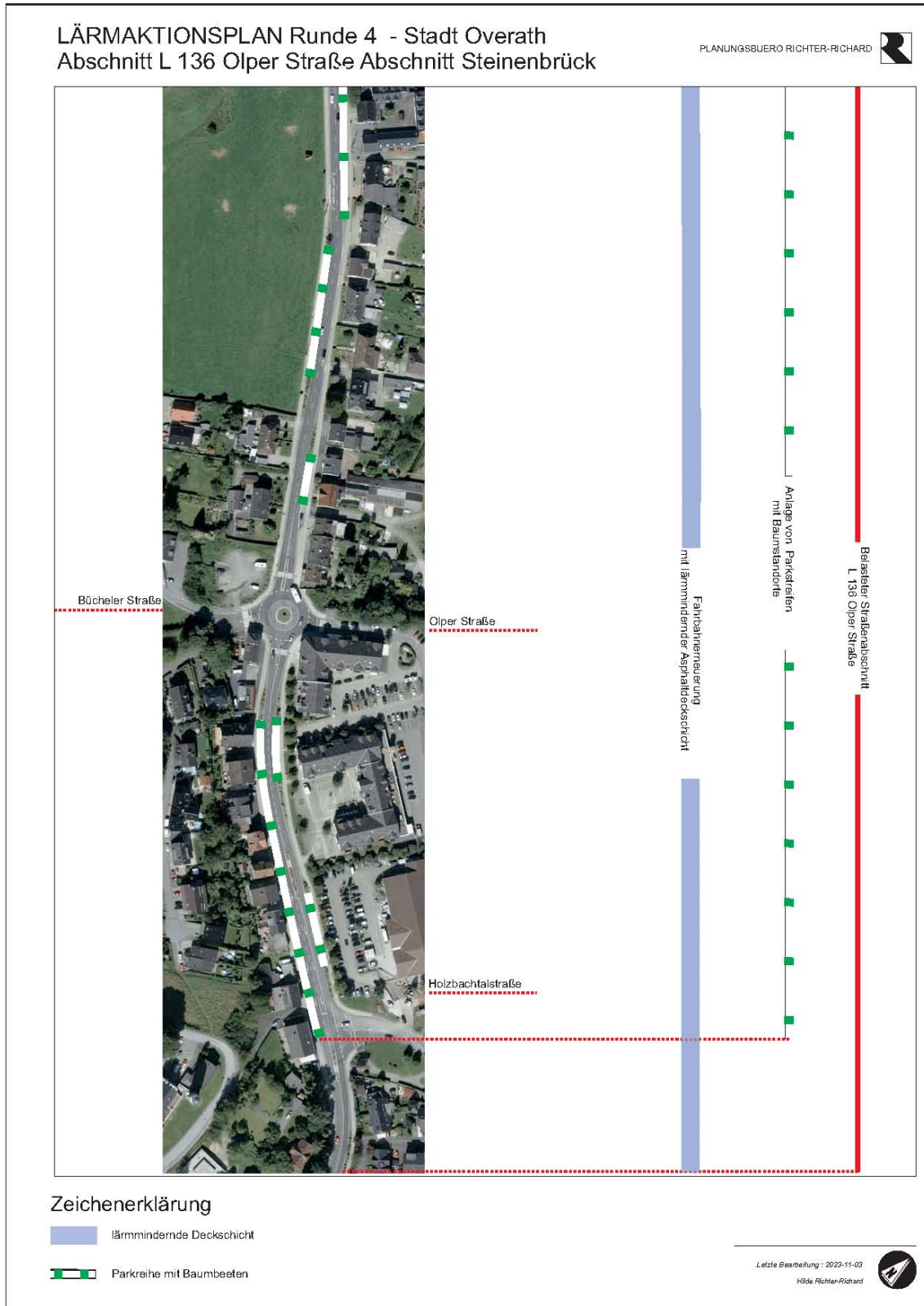
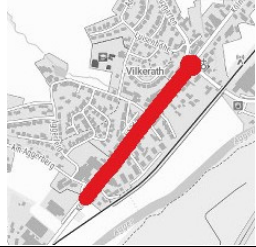




Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht Olper Straße (Steinenbrück)



9.4.2 L 136 Kölner Straße (OD Vilkerath)

Tab. 9.4: Basisdaten L136 Kölner Straße (OD Vilkerath)

		L 136 Kölner Straße (OD Vilkerath)					
		Von	bis	DTV [Kfz]	Fahr- bahn- belag	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
		Straße Am Aggerberg	Kreisverkehr Kreuzgarten/ Zum Schlingenbach	11.156	Nichtgeriffelter Gussasphalt	50	L _{den} 70,3 L _{night} 60,8
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, begrünte Fahrbahnteiler, Parkstreifen auf beiden Fahrbahnseiten			Guter Zustand, begrünte Fahrbahnteiler und Abbiegefahrstreifen		
	Nebenanlagen	Westseite: gemeinsamer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr. Ostseite: Gehweg			Guter Zustand der Nebenanlagen		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Nordwestseite, Fußgängerübergang, Lichtsignalanlage					
ÖPNV		Haltestelle Vilkerath: Linie 310 Richtung Overath Bahnhof und Richtung Gummersbach Bahnhof. Linie 448 Richtung Vilkerath Unterheide und Overath Bahnhof. Bushaldebucht mit Wetterschutz.			Bis nachts verkehren Busse zum Overather Bahnhof und in Richtung Gummersbach Bahnhof		
Realnutzung		Beidseitig überwiegend Wohnen, teilweise Gewerbe					
Baustruktur		Zwischen der Straße Am Aggerberg und Krombacher Straße überwiegend Einzel- und Doppelhäuser, Vorgärten zur Kölner Straße. Von Krombacher Straße bis Kreisverkehr: Abstand zwischen Bebauung und Fahrbahnbreite geringer als auf dem restlichen Streckenabschnitt.					
							
Kölner Straße zwischen Krombacher Str. und Am Aggerberg		Kölner Straße zwischen Straße Kreuzgarten und Krombacher Straße					

Auf der Kölner Straße befinden sich belastete Gebäude auf dem Abschnitt zwischen der Straße Am Aggerberg und dem Kreisverkehr Kreuzgarten/ Zum Schlingenbach.

Die 2008/09 vorgenommene Deckschichternewerung mit einem Splittmatixasphalt 11 (SMA 11) liegt inzwischen 14 Jahre zurück. Infolge steht eine Sanierung mittel- bis langfristig, also im Zuge des Lärmaktionsplans der 5. Runde wieder an. Der Maßnahmenkatalog wird dahingehend ergänzt (siehe Kap. 10.).



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen der Straße Am Aggerberg und Kreisverkehr (Kreuzgarten/ Zum Schlingenbach) von 50 auf 30 km/h (-2,8 dB(A)). Auf diesem Abschnitt befinden sich die am stärksten belasteten Gebäude ($L_{den} \geq 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night}). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einrichtung eines (mobilen) Dialog-Displays zur Verbesserung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich Krombacher Straße. Zuständig: Stadt Overath.
- Seitens des Aufgabenträgers ÖPNV werden folgende Hinweise gegeben:
Haltestelle Vilkerath: Platz für einen Unterstand durch Begradigung des Fahrbahnrandes, bestehende schmalen Bushaldebuchten aus Sicht des Aufgabenträgers ÖPNV nicht erforderlich, durch Begradigung verhindert die bestehende Mittelinsel ein Überholen durch den allgemeinen Verkehr.

Erläuterungen

Mit Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sinken die Fassadenpegel um 2,8 dB(A). Damit gehen die maximalen Fassadenpegel mit 67,5/58,0 L_{den}/L_{night} zurück. Sehr hohe Lärmpegel treten nicht mehr auf.

Die Geschwindigkeitsreduzierung trägt neben der Lärminderung zum Schutz der nahegelegenen Grundschule und Kindertagesstätte bei.

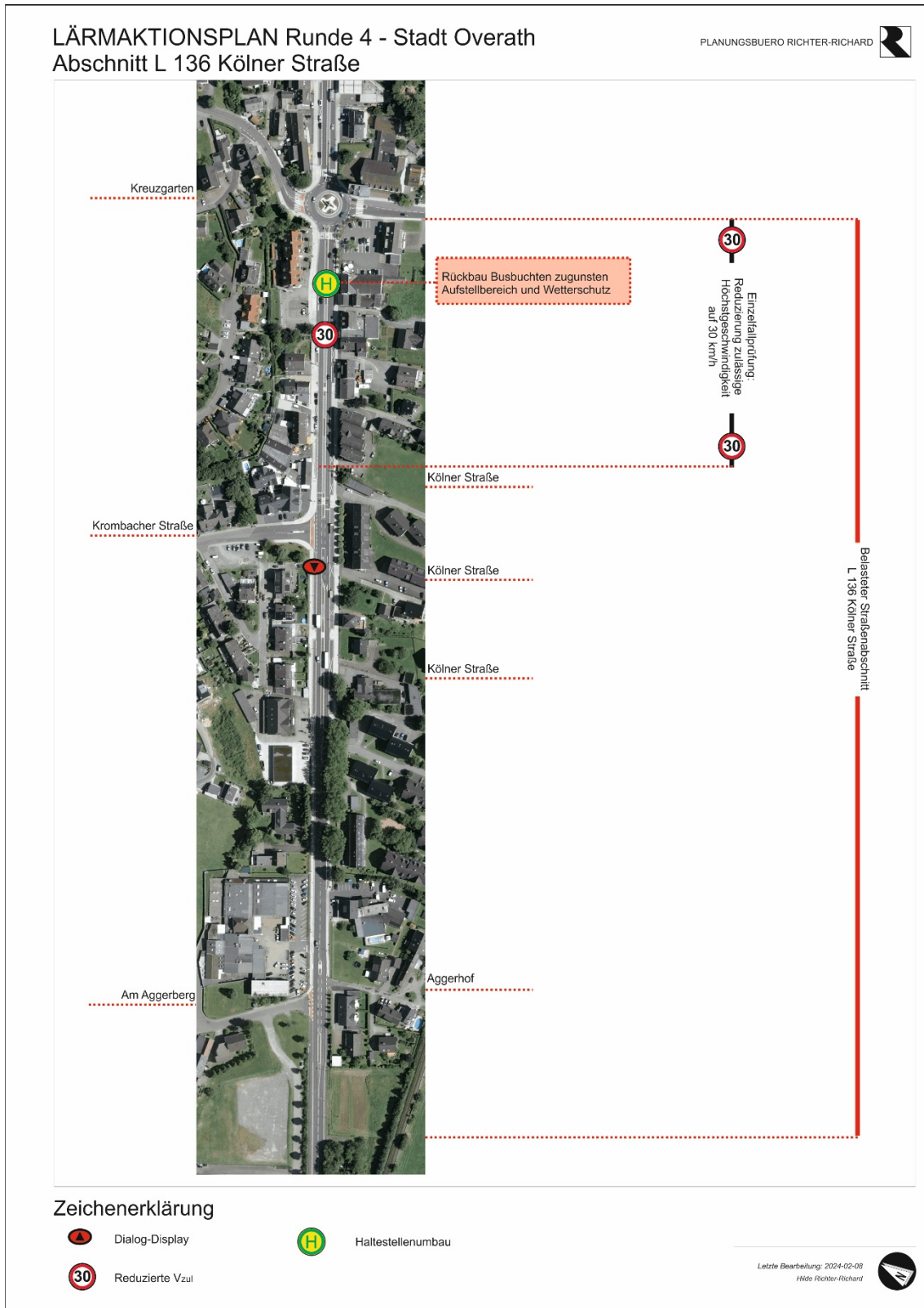





Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht Kölner Straße



9.5 L 284

9.5.1 L 284 Bahnhofstraße (Olper Straße – Straße Oberael)

Tab. 9.5: Basisdaten Bahnhofstraße

		L 284 Bahnhofstraße (Olper Straße – Straße Oberael)						
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- belag	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
L 136/ L 284		Anschlussstelle A 4	8.220	AC 11 DS	50	74,4	64,8	
Anschlussstelle A 4		Oberael	13.208	AC 11 DS	50	72,5	63,3	
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	Dreistreifig, Parkstreifen auf der Nordwestseite zwischen Knotenpunkt L 136/ L 284 und Bahnhofstraße			Querungssicherungen im Knotenpunkt L 136/L 284, Mittelinsel im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße/ Alte Ziegelei			
	Nebenanlagen	Gehweg auf der nordwestlichen Straßenseite vom Knotenpunkt L 136/L 284 bis Einmündung Straße Alte Ziegelei. Anschließend gemeinsamer Geh- und Radweg. Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der südöstlichen Straßenseite bis zur Straße Alte Ziegelei.			Gehweg auf der nordwestlichen Straßenseite erneuerungsbedürftig			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Keine						
ÖPNV		Haltestellen BAB-Brücke (Linie 422, regulärer Linienbetrieb, montags–freitags 30 Minuten-Takt, samstags stündlich, sonntags/ feiertags keine Bedienung, Taxi-Bus-Linie 440).						
Realnutzung		Auf beiden Straßenseiten befinden sich Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe (Volkshochschule Overath/ Rösrath) und vereinzelte Wohngebäude			Starke Dominanz Gewerbe			
Bastruktur der Wohnbebauung		Überwiegend freistehende Einfamilienhäuser mit 1-2 Geschossen						
 <p>Bahnhofstraße Ecke Alte Ziegelei (Blick Richtung Nordosten)</p>		 <p>Bahnhofstraße unter der Autobahnbrücke</p>						

Die Wohnbebauung der Bahnhofstraße (Olper Straße bis Straße Oberael) befindet sich auf den Abschnitten

- Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Olper Straße bis zu dem Wohngebäude Schulstraße, Haus Nr. 20, und
- Bahnhofstraße, Haus Nr. 4 bis 18.



An die übrigen Straßenabschnitte grenzt Gewerbe an.

Die Bahnhofstraße wird zwischen Olper Straße und Schulstraße, Haus Nr. 20, maßgeblich durch die Anschlussstelle Untereschbach der A 4 und die Autobahnbrücke belastet. Die Funktion als Autobahnzubringer sorgt auf diesem Abschnitt für ein hohes Verkehrsaufkommen (DTV = 13.034 Kfz).

Die in Hochlage (Brücke) querende A 4 ist mit einer DTV von rund 50.000 Kfz belastet. Sie hat im Brückenbereich niedrige (Schallschutz-)Wände.

Nördlich der A 4 werden die Wohnbebauung und die Volkshochschule über die Nebenfahrbahn Schulstraße erschlossen. Die Gebäude an der Schulstraße, die innerhalb der Rampe der Anschlussstelle liegen und damit von drei Seiten belastet werden, bleiben ungeschützt.

Nach dem Lärmaktionsplan der 2. Runde wurde auf der L 284 eine Fahrbahnsanierung durchgeführt. Hierbei wurde ein Asphaltbeton 11 D S 25/55-55 A mit den DStrO-Werten ≤ 60 km/h Pkw -2,7, Lkw -1,9 dB(A) entsprechend RLS-19 eingebaut (siehe Kap. 5.).

Maßnahmen

- Nachberechnung des Schallschutzes auf dem Brückenkörper der A 4. Sofern der Schallschutz nicht ausreichend ist: Nachbesserung des Schallschutzes. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.
- Prüfung Schallschutz für die Bebauung innerhalb der Rampe zur A 4 Richtung Bergisch Gladbach, beispielsweise Verlängerung der Lärmschutzwand. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.

Erläuterungen

Falls an den Gebäuden an der Schulstraße bereits passiver Lärmschutz vorhanden ist, muss geprüft werden, ob sie den aktuellen Belastungen noch entsprechen, oder "nachgerüstet" werden muss. Das kann entweder durch Verlängerung der Schallschutzwand oder mit passivem Schallschutz am Bau erfolgen. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung wäre die Verlängerung der Schallschutzwand vorzuziehen, da sie auch den Außenraum schützt.

Den Eigentümern der Gebäude mit Pegeln $> 64/54$ dB(A) L_{den}/L_{night} wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, einen Antrag bei der Autobahn GmbH des Bundes auf Förderung passiver Maßnahmen zur Lärmsanierung zu stellen (siehe Kap. 11.).

Der Aufgabenträger ÖPNV weist darauf hin, dass eine bessere Verknüpfung der in Untereschbach verkehrenden Linien notwendig ist und hierzu ein entsprechender Antrag der politischen Gremien des Kreises vorliegt. Mit Schaffung eines zentralen Umsteigepunkts in Untereschbach könnte die unattraktive Haltestelle BAB-Brücke ggf. aufgegeben werden.

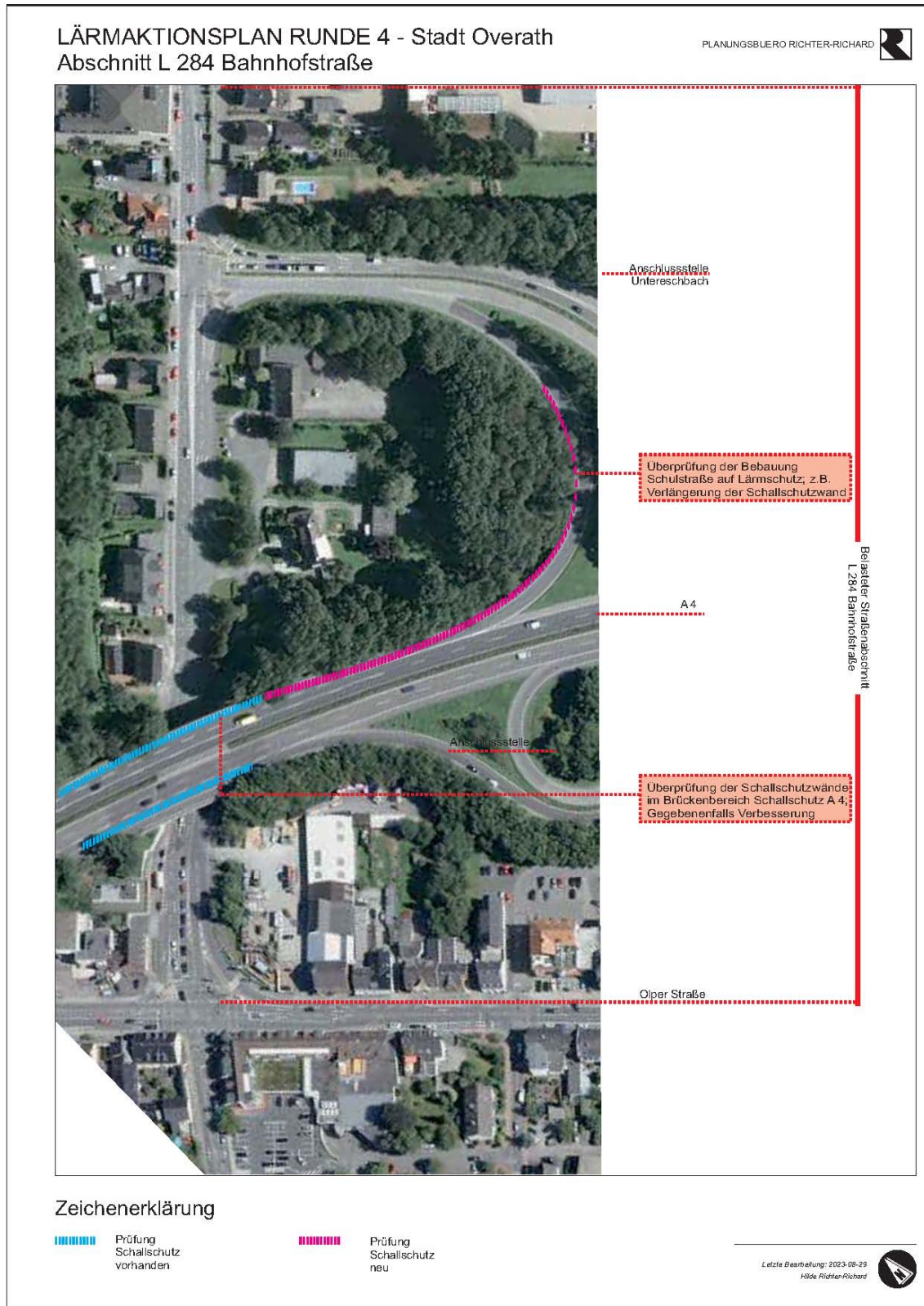





Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht Bahnhofstraße



9.5.2 L 284 Oberael (Bahnhofstraße bis Lindlarer Straße)

Tab. 9.6: Rahmenbedingungen Straße Oberael (Bahnhofstraße bis Lindlarer Straße)

		L 284 Oberael						
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- belag	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Bahnhofstraße	Lindlarer Straße	13.208	AC 11 DS	50	72,6	63,0
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, im Bereich der Straße Alte Ziegelei befindet sich eine Mittelinsel						
	Nebenanlagen	Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Nordwestseite, auf der Südostseite fehlen Nebenanlagen			Baumreihe zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Keine						
ÖPNV		Haltestelle Oberael (Linie 422)			Haltebucht ohne Überdachung, nicht befestigt und zu schmaler Wartebereich, ohne sichere Querungsmöglichkeit			
Realnutzung		Auf der Nordwestseite dominiert Wohnnutzung, südöstlich befindet sich die Sülz als schutzwürdiges Ökosystem mit ausgedehnten Grün- und Waldflächen, nur vereinzelt Wohnbebauung						
Baustruktur der Wohnbebauung		Lockere Bebauung, oftmals ohne optische Trennung zur Straße						
 <p>Haltestelle Oberael</p>		 <p>Oberael: Blick Richtung Nordosten</p>						

Die Straße Oberael bildet die Fortsetzung der Bahnhofstraße in Richtung Immekeppel. Die Sülz fließt teilweise in unmittelbarer Nähe zur L 284. Die Fahrbahnränder sind abschnittsweise beidseitig durch Bäume gesäumt, die einen Alleencharakter bilden.

Viele Gebäude sind mit Pegeln $\geq 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} hoch belastet, alle Gebäude mit $\geq 65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night}.

Eine Erneuerung der Deckschicht mit AC 11 DS ohne Absplittung ist bereits erfolgt. Nach RLS-19 ergibt sich daraus eine Lärminderung bei ≤ 60 km/h bei Pkw -2,7, Lkw -1,9 dB(A) (DStro-Werte), in Abhängigkeit von dem SV-Anteil etwa 2 dB(A).



Die Nebenanlagen (nur auf Nordwestseite durchgängig vorhanden) sind teilweise in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Die Entfernung zwischen den beiden Richtungshaltstellen beträgt 220 m. Die Ausstattung der Bushaltstellen ist veraltet. Auf den schmalen Gehwegen bestehen potenzielle Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr und Wartenden. Die Erschließung der Bushaltstelle ist über einen lichtsignalgeregelten Übergang gesichert.

Maßnahmenvorschläge

- Ausbau der Bushaltstelle Oberauel entsprechend dem aktuellen Stand der Technik, mit Prüfung, ob die Lage der Richtungshaltstellen optimiert werden kann. Zuständig: Stadt Overath.
- Bau einer Mittelinsel mit Fahrbahnversatz entsprechend dem Stand der Technik (siehe Erläuterungen). Zuständig: Straßen.NRW.

Erläuterungen

Da bereits eine lärmindernde Asphaltdeckschicht eingebracht wurde, wird auf weitere lärmindernde Maßnahmen verzichtet. Eine weitere Lärminderung ergibt sich aus den Maßnahmen nicht.

Die Maßnahme zur Aufwartung der Bushaltstelle bezieht sich auch auf § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dem entsprechend die Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr an dem Ziel auszurichten, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Den Eigentümern der Gebäude mit Pegeln $> 64/54$ dB(A) L_{den}/L_{night} wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, einen Antrag bei Straßen.NRW auf Förderung passiver Maßnahmen zur Lärmsanierung zu stellen.

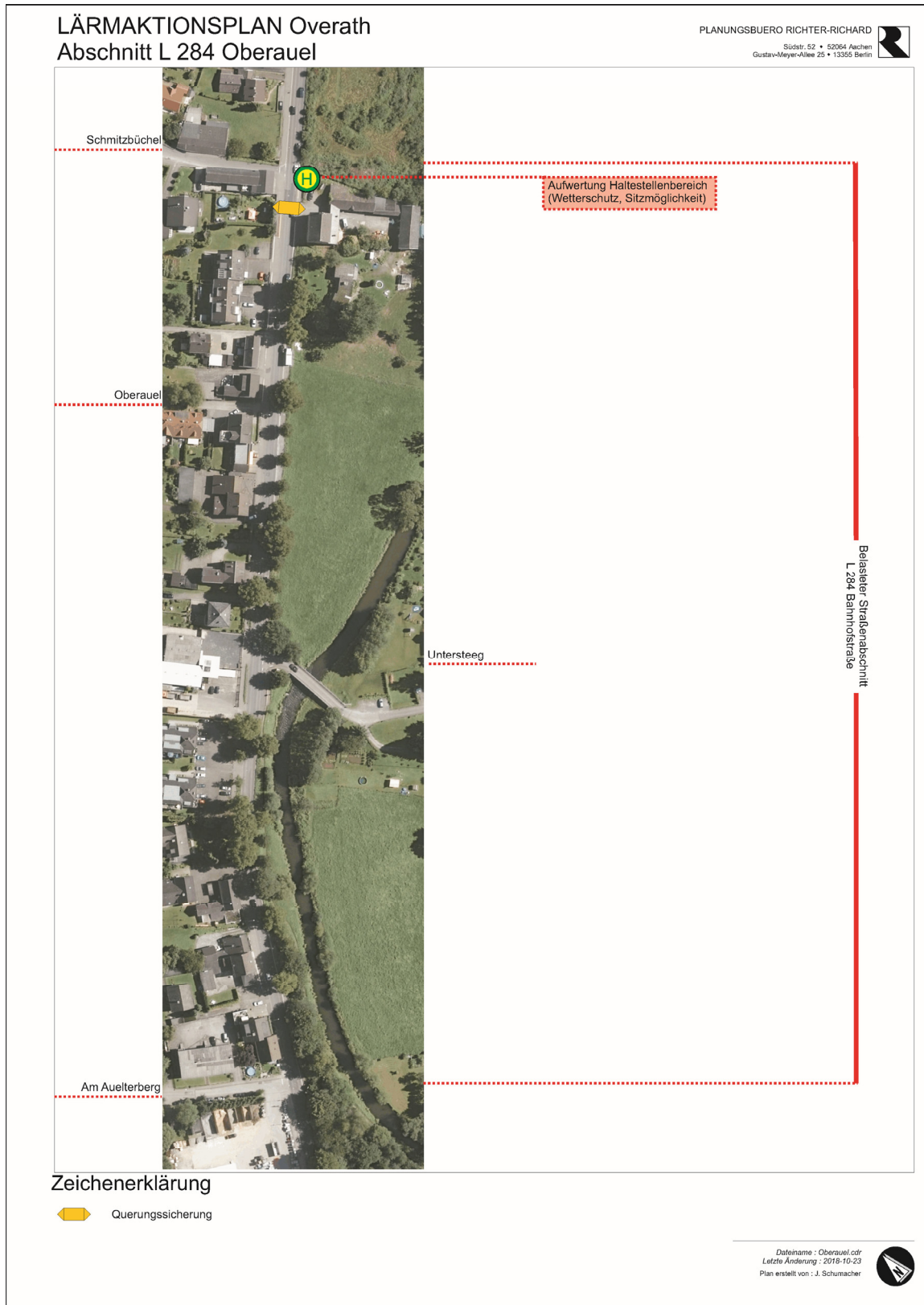





Abb. 9.7: Maßnahmenübersicht Straße Oberauel



9.5.3 L 284 Lindlarer Straße (Oberauel bis Weierberg)

Tab. 9.7: Basisdaten Lindlarer Straße (Oberauel bis Weierberg)

		L 284 Lindlarer Straße (Oberauel bis Weierberg)						
		von	bis	DTV [Kfz]	Fahrbahnbelag	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
						L _{den}	L _{night}	
		Schmitzbüchel	Lindlarer Straße, Haus Nr. 12	13.208	AC 11 DS	50	71,9	62,3
		Lindlarer Straße, Haus Nr. 12	Erschließungsstraße westl. Löher Straße	13.208	AC 11 DS	60	72,8	63,1
		Erschließungsstraße westl. Löher Straße	Weierberg	9.626	AC 11 DS	50	72,1	62,1
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig,			Querungssicherungen Höhe Lindlarer Straße, Haus Nr. 12, 55, 114 und 147, Anforderungs-LSA Höhe Kirche			
	Nebenanlagen	Nordwestliche Straßenseite: Gemeinsamer Geh- und Radweg, südöstliche Straßenseite: nur vereinzelt befestigte Nebenanlagen (Gehwege) im Bereich der bebauten Bereiche			Erneuerungsbedürftiger Zustand, wegen der fehlenden Nebenanlagen befinden sich am südöstlichen Fahrbahnrand Trampelpfade			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärminderndem Charakter		60 km/h außerorts						
ÖPNV		Bushaltestellen Immekeppel Kirche und Haus Thal, Buslinien 421 und 422						
Realnutzung		Wohnen			Kita/Kindergarten, Kirche, Feuerwehr, kleinteiliger Geschäftsbereich, Gastronomie, Dienstleistung; landwirtschaftliche Nutzung, See			
Baustruktur		Lockere 1- bis 2-geschossige Einzelhausbebauung						
								
Lindlarer Straße: Ortsausgang Untereschbach westl. Querungssicherung KiTa Immekeppeler Strolche		Lindlarer Straße zwischen Schmitzbüchel und Löher Straße (Blick Richtung Immekeppel)						

Die Ortsdurchfahrt Immekeppel wird von der Lindlarer Straße erschlossen. Die Belastungsachse liegt zwischen der Straße Schmitzbüchel und der Straße Weierberg. Das Ortsausgangsschild von Untereschbach steht vor Haus Nr. 12 unmittelbar vor der Querungshilfe in Verlängerung des Zugangs zum Kindergarten "Immekeppeler Strolche". Das Ortseingangsschild von Immekeppel steht etwa auf Höhe des Erschließungswegs zwischen Lindlarer Straße und Löher Straße.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen den Ortsteilen Untereschbach und Immekeppel (ca. 450 m Länge) ist auf 60 km/h (außerorts) festgesetzt. Die Wohnbebauung setzt sich jedoch auf der Nordwestseite zwischen den Ortslagen weiter fort.

Auf dem Abschnitt, auf dem V_{zul} 60 km/h gilt, in der Lindlarer Straße, Haus Nr. 16/18, befindet sich die Kindertagesstätte Immekeppeler Strolche. Das Gebäude selbst befindet sich zurückversetzt von der Lindlarer Straße, und wird über einen Fußweg von der Lindlarer Straße erschlossen. Die Außenanlage sind jedoch zur Lindlarer Straße ausgerichtet. Als Lärmschutz zur Straße dient ein kleiner, stark begrünter Erdwall. Aufgrund der Fassadenpegel zwischen Haus Nr. 12 und 36, die um die 72 dB(A) L_{den} liegen, muss angenommen werden, dass dieser Erdwall bei weiten nicht den erforderlichen Lärmschutz bietet.

In Verlängerung der Zuwegung befindet sich eine Querungssicherung über die Lindlarer Straße. Auffällig: zwischen Lindlarer Straße, Haus Nr. 12, und der Querungshilfe befindet sich ein Trampelpfad im Böschungsbereich als Verbindungsweg.

Die im unübersichtlichen Kurvenbereich entlang der Feuerwehr und des Spielplatzes auf 300 m angeordnete V_{zul} 30 km/h wurde inzwischen aufgehoben.

Im ohnehin schon unübersichtlichen Knotenpunkt Lindlarer Straße/ Kielsberg, hier wird die Einmündung von der Stützmauer zum höhergelegenen Kirchgrundstück verdeckt, ist der abbiegende Radverkehr aus der Straße Kielsberg in die Lindlarer Straße Richtung Weierberg nicht geregelt, da der Radverkehr erst östlich der Einmündung von dem Radweg auf die Fahrbahn (Schutzstreifen) geleitet wird.

Die Fahrbahn wurde mit einem AC 0/8 saniert. Der Umbau erfolgte zum Zeitpunkt der Aufstellung des LAP der 2. Runde.

Maßnahmen

- Prüfung: Einbeziehung des Straßenabschnitts zwischen den Ortslagen Untereschbach und Immekeppel in die Ortslage. Damit verbunden ist die Regelgeschwindigkeit von V_{zul} 50 km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde, Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 (siehe Maßnahme oben) auf 30 km/h ganztags zwischen der Straße Schmitzbüchel und Lindlarer Straße, Haus Nr. 36 (Durchgang entlang Teich zu Stichweg Lindlarer Straße) (-2,8 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Kielsberg und Weierberg (-2,8 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Knotenpunkt Lindlarer Straße/ Kielsberg: Führung des Schutzstreifens Richtung Osten auf 3-5 m parallel zum Radweg zur Einfädelung des Radverkehrs aus der Straße Kielsberg in den Schutzstreifen auf der Lindlarer Straße.
- Verlegung der Haltestelle Haus Thal in Fahrtrichtung Obersteeg, um Platz für einen Unterstand zu schaffen. Zuständig: Stadt Overath.



Erläuterungen

Bisher wurde davon ausgegangen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ihre lärmindernde Wirkung kompensiert wird. Neuere Erfahrungen deuten darauf hin, dass mit einer Kombination aus lärmindernder Deckschicht und V_{zul} 40 km/h bzw. 30 km/h eine spürbar höhere Lärmreduzierung erreicht werden kann als mit den Einzelmaßnahmen. Zumindest werden Spitzengeräusche durch einzelne Fahrzeuge verringert.

Unabhängig davon bleibt die Anordnungsnotwendigkeit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit entweder ganztags oder beschränkt auf Nutzungszeiten auf Straßenabschnitten mit angrenzenden empfindlichen Nutzungen. Auch die teilweise an unübersichtlichen Standorten gelegenen Querungen (Querungshilfen) müssen geschützt werden, da sie mit Kindergarten, Einkaufsstandorten und Haltestellenerschließung wesentliche Standorte sichern sollen.

Um hier handeln zu können, wird der außerhalb der Ortschaft befindliche Streckenabschnitt in die Ortschaft einbezogen. Die Anordnung von V_{zul} 30 km/h zwischen den Straßen Schmitzbüchel und Lindlarer Straße, Haus Nr. 36 (Durchgang entlang Teich zu Stichweg Lindlarer Straße) wird nicht nur von 7-17 Uhr (KiTa-Zeiten) angeordnet, sondern aufgrund der hohen Lärmbelastung und zur Sicherung der Querungshilfe ganztags.

Hohe Lärmbelastung und notwendige Sicherheitsaspekte führen in Immekeppel zu einer geschlossenen Anordnung von V_{zul} 30 km/h.

Ergänzend bzw. flankierend wird privater Lärmschutz empfohlen:

- Erhöhung des Lärmschutzwalls zur KiTa "Immekeppeler Strolche", z. B. durch aufgesetzte Mauer,
- (teilweise) Schließung von Loggien oder Balkonen zur Lärmquelle,
- Ausbau von Terrassen zu Wintergärten,
- geschützte Freiraumbereiche z. B. durch Gartenhäuser, Pavillons, zur Straße geschossene Pergolen, Gabionen, Geländemodellierung.

Hinweis: Hecken und einfacher Sichtschutz haben keinen bzw. nur einen sehr geringen lärmindernden Charakter.

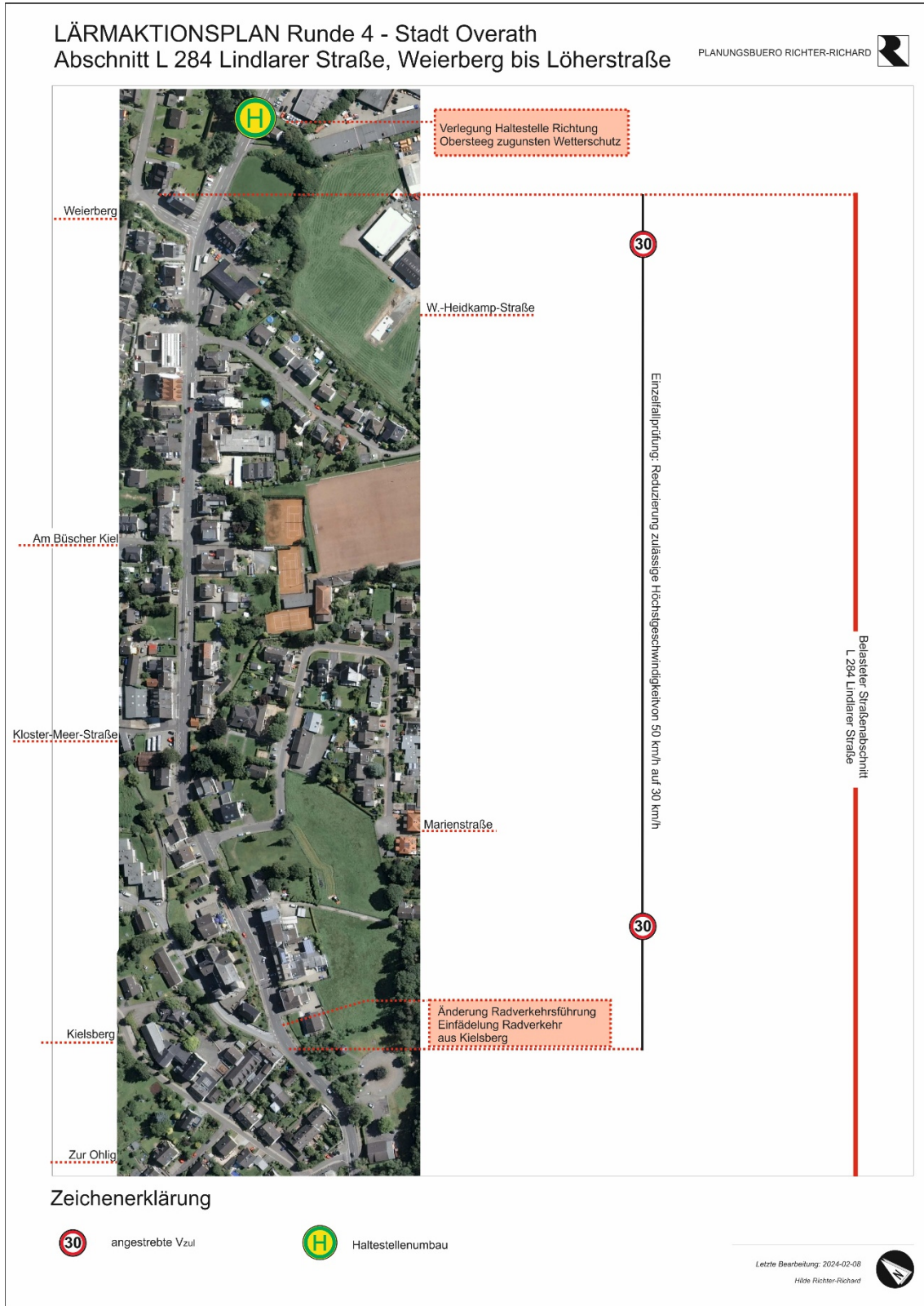


Abb. 9.8: Maßnahmenübersicht Lindlarer Straße (Blatt 1), Straße Weierberg bis Löher Straße

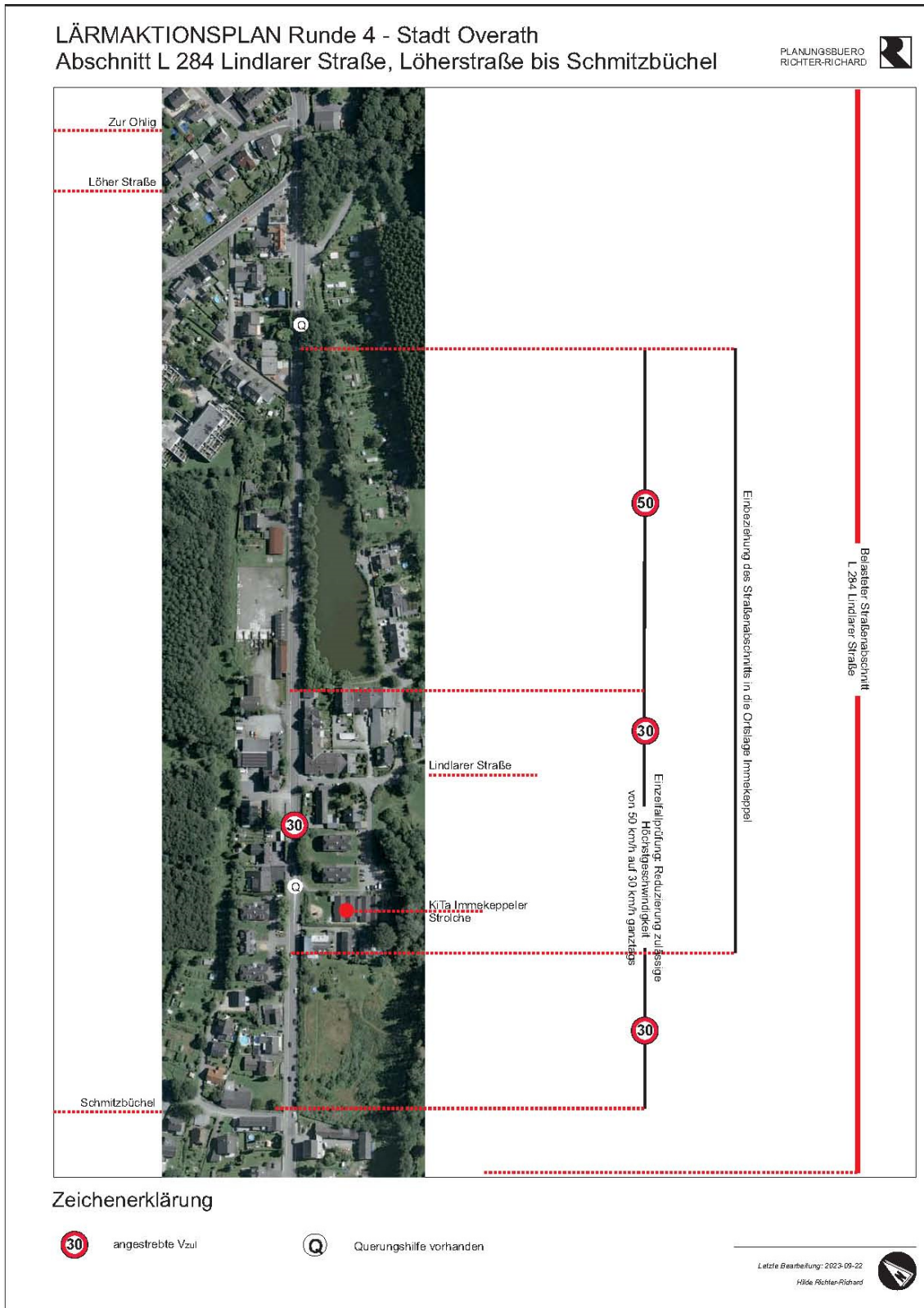





Abb. 9.9: Maßnahmenübersicht Lindlarer Straße (Blatt 2), Löher Straße bis Straße Schmitzbüchel



9.5.4 L 284 Straße Melessen (Ortsdurchfahrt Obersteeg)

Tab. 9.8: Rahmenbedingungen Straße Melessen (Ortsdurchfahrt Obersteeg)

		Obersteeg (Ortsdurchfahrt Obersteeg)						
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- belag	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Ortseingang West	Knotenpunkt L 284/ L 299	9.626	Nichtgerif- felte As- phaltdeck- schicht	50	70,4	60,9
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Fahrbahnbreite 6,50 bis 7,00 m			Fahrbahn ohne Sanierungsbedarf			
	Nebenanlagen	beidseitig Gehwege, gehen am westlichen Ortseingang in einen einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg über			Die Gehwege sind sehr schmal (nebeneinandergehen nicht möglich). Als gemeinsamer Geh- und Radweg nicht nutzbar. Der Oberflächenbelag ist weitgehend in Ordnung			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen im Knotenpunktbereich Melessen/ Ufermühle						
Unfallaufkommen		Keine Unfallhäufungen, Abbiegeunfall im Knotenpunkt Melessen/ Ufermühle						
ÖPNV		Linie 421, Haltestelle Obersteeg, verkehrt nur in Tagesrandlagen/ am Wochenende mit stündlicher Bedienung, ansonsten durchgehender 30 Minuten-Takt.			Versetzte Busbuchten			
Realnutzung		Abschnittsweise und vorwiegend einseitige Wohnnutzung, punktuell Gewerbe			Streusiedlungscharakter			
Baustruktur		Einfamilienhäuser			Teilweise Hecken zum Straßenraum			
 <p>Übergang Fahrbahn und Nebenanlage</p>		 <p>Blick in Richtung Ortsausgang (Südwesten)</p>						

Die L 284 erschließt die Ortschaften Obersteeg und Melessen. Die vom Lärm betroffene Wohnbebauung konzentriert sich vor allem auf die Ortschaft Obersteeg. Im Anschluss bis zum Knotenpunkt L 284/L 299 sind einzelstehende Gebäude betroffen.

Die maximalen Fassadenpegel liegen auf der Ortsdurchfahrt Obersteeg bis knapp über 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}.



Der ÖPNV bietet ein Basisangebot mit einer Buslinie und stündlicher Bedienungsfrequenz. Die Haltekanten sind behindertengerecht ausgebaut, auch wenn die Gehwege zu schmal sind. Es gibt keine gesicherte Querungsstelle.

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr und auf viel zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Die Vorauswahl einer angemessenen Radverkehrsführung erfolgt nach den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)". Mit einer DTV/Sp.Std. von etwa 850 Kfz und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erfolgt eine Einordnung in oberen Bereich des Belastungsbereichs II, wonach Schutzstreifen, möglichst in Kombination mit der Freigabe der Gehwege (was hier nicht möglich ist) erforderlich sind. Da die Fahrbahn etwa 7,00 m breit ist, hat sie für die Anlage von Schutzstreifen die erforderliche Mindestbreite.

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit (V_{zul}) im Bereich der Ortsdurchfahrt Obersteeg von 50 auf 30 km/h (etwa -2,8 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Querungssicherung im Bereich Bushaltestelle einschließlich Beleuchtung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, aber auch zur Geschwindigkeitsdämpfung. Mit einer Verlegung der Richtungshaltestellen an den Fahrbahnrand könnte die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden. Zuständig: Straßen.NRW.
- Prüfauftrag: Begrenzung des Straßenprofils durch eine Hecken- und Baumbepflanzungen. Die optische Fassung des Straßenraums bewirkt eine höhere Akzeptanz des Ortseingangs und kann zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit beitragen. Zuständig: Stadt Overath.
- Anlage von Schutzstreifen zur regelkonformen Radverkehrsführung und der Sicherheit des Fußverkehrs in der Ortslage einschließlich einer Fahrradschleuse am Ortseingang West. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

Erläuterungen

Nach der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinken die maximalen Pegel vollständig unter 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} auf 67,6/58,1 dB(A) L_{den}/L_{night} .

Mit der Geschwindigkeitsreduzierung ist eine Neuordnung der denkbaren Radverkehrsführung verbunden, da die Einordnung nun in den oberen Belastungsbereich I erfolgt. In diesem Fall ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Freigabe der Gehwege möglich. Ab 7,00 m Fahrbahnbreite sollte dennoch die Anlage von Schutzstreifen geprüft werden, da die Gehwege für eine gemeinsame Führung viel zu schmal sind, wodurch sich insbesondere in den Haltestellenbereichen Konflikte ergeben.

Die Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht gehört zu den langfristigen Maßnahmen (siehe Kap. 10).

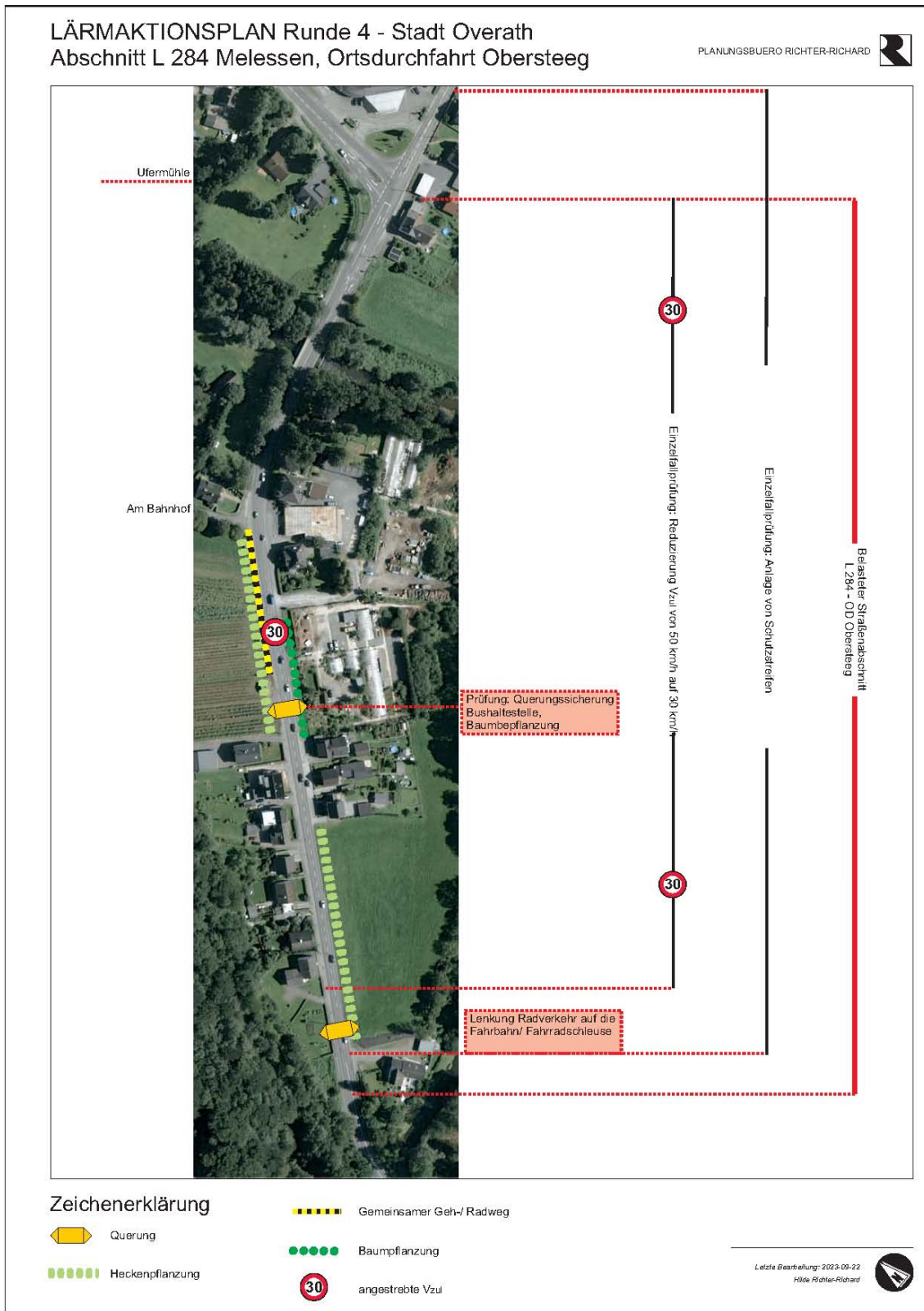


Abb. 9.10: Maßnahmenübersicht Obersteeg/ Melessen



9.6 Schienenverkehr

Die Stadt Overath ist im Rahmen des Lärmaktionsplans nur gering von Schienenlärm betroffen (Bahnhofsbereich). Das EBA weist aber auf geplante Maßnahmen hin, die nachfolgend nachrichtlich übernommen werden:

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes wurden in Overath bislang keine Maßnahmen zum Lärmschutz umgesetzt. Die Stadt Overath ist jedoch in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen (Gesamtkonzept zur Lärmsanierung des Bundes, Anlage 3, Nummer des Sanierungsabschnitts: 050043; Sachstand: Dezember 2023). Folgende Tabelle gibt einen Überblick:

Tab. 9.9: Schienenabschnitte des Lärmsanierungsprogramms

Ortschaft	Strecke	von km	bis km	Länge	PKZ ¹
Overath	2655	22,968	23,068	100 m	0,15
		23,069	23,169	100 m	
		23,298	23,400	102 m	
		23,400	23,600	200 m	
		23,600	23,770	170 m	
		23,796	24,028	232 m	
		24,292	2,400	108 m	
		24,400	2,2453	053 m	
	2655/2657	24,453	24,500	047 m	
	2657	20,603	20,800	197 m	
		20,800	20,810	010 m	
		21,325	21,420	095 m	
		21,873	21,973	100 m	
		22,022	22,148	126 m	
		22,274	22,374	100 m	
		22,534	22,600	066 m	
		22,600	22,800	200 m	
		23,110	23,239	129 m	
		23,361	23,559	198 m	
		23,843	24,032	189 m	
		24,399	24,549	150 m	
		24,987	25,087	100 m	
		25,232	25,380	148 m	

¹ PKZ = Prioritätskennziffer

Aus der Tabelle ist aktuell nicht ablesbar, zu welchem Zeitpunkt welche Maßnahmen zum Lärmschutz in Overath ergriffen werden. Dies ist erst erkenntlich, wenn das schalltechnische Gutachten vorliegt und die Planungen voranschreiten. Aufgrund der bevorstehenden Harmonisierung des Lärmsanierungsprogrammes mit der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes ist eine Neuberechnung der Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung notwendig. Welche Auswirkung dies auf die in Overath befindlichen Sanierungsbereiche und -abschnitte hat, ist bislang nicht abzusehen.

9.7 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuerst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO₂ und Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulenlassen oder Warmlaufenlassen des Motors im Winter reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h, sowie den Kraftstoffverbrauch. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht, unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es ergibt also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen – übrigens werden weiße Fahrzeuge gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen.

2022 betrug der Flottenanteil der E-Fahrzeuge am Pkw-Bestand 2,4 %, die Bundesregierung strebt bis 2030 einen Marktanteil von 33 % an – derzeit erscheint jedoch nur ein Anteil von 17 % realistisch. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung kann sich erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % bemerkbar machen. Dabei ist zu beachten, dass der Elektroantrieb der Fahrzeuge nicht geräuschlos arbeitet, die Fahrzeuge bis 20 km/h zur Sicherheit künstliche Geräusche erzeugen müssen und ab ca. 40 km/h – wie bei allen anderen Fahrzeugtypen – die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist ein kleiner Beitrag zur Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.



10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2029 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt.

Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten. Es handelt sich dabei um strategisch angelegte Konzepte, aber auch Maßnahmen, die voraussichtlich erst nach 2029 umgesetzt werden können.

- B 484 Kölner Straße
 - Mittelfristig Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht auf der Belastungsachse bei einer grundhaften Erneuerung der Fahrbahndecke gemäß dem jeweiligen Stand der Technik. Zuständig: Straßen.NRW.

- L 284
 - Straße Melessen, OD Obersteeg: Langfristig Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht bei einer grundhaften Erneuerung der Fahrbahndecke gemäß dem jeweiligen Stand der Technik. Zuständig: Straßen.NRW.
 - Lindlarer Straße: Langfristig Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht bei einer grundhaften Erneuerung der Fahrbahndecke gemäß dem jeweiligen Stand der Technik. Zuständig: Straßen.NRW.



11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse).

Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betragen 17.231,80 EUR (einschl. 19 % MwSt.).

Kosten-Nutzen-Analyse

Für beides gilt die im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie enthaltene Einschränkung, dass diese Berechnungen nur erforderlich sind, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen. Insbesondere bei den Nicht-Ballungsräumen und hier bei den kleineren Gemeinden liegen die entsprechenden Daten nicht vor.

Fördermöglichkeiten

Über bestehende Programme und förderfähige Maßnahmen informiert im Internet das "Förderportal Umgebungslärm" des Umweltministeriums NRW. Die NRW-Bank berät zudem öffentliche Kunden im Vorfeld der Förderanträge kostenlos und unverbindlich über den Einsatz geeigneter Förderprogramme.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da die Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz).

Nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 2019" (RLS-19) kann jeder einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation an Bundes- und Landesstraßen im Bereich seines Wohnhauses an die zuständige Straßenbauverwaltung richten. Sollte dabei festgestellt werden, dass die Auslösewerte überschritten werden, können passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel mit 75 % der Kosten bezuschusst werden. Die Lärmsanierung an bestehenden Bundes- und Landesstraßen ist eine freiwillige Leistung, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Für Bundesautobahnen sind entsprechende Anträge an die zuständige Niederlassung der Autobahngesellschaft des Bundes zu richten, bei Bundes- und Landesstraßen an die zuständige Niederlassung von Straßen.NRW.



12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Überprüfung soll dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz der Betroffenenzahlen aus der 4. und 5. Runde ermittelt wird.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten akustischen Wirkungen der lärmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Es wird die geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen an den untersuchungspflichtigen Straßen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen angegeben, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Gemäß Formular zur Berichterstattung an die EU zählt eine Person ab einem Wert von $L_{den} > 55$ dB(A) oder von $L_{night} > 50$ dB(A) als lärm-belastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB(A) betragen.

Die Ergebnisse eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes zur Bewertung typischer und standardisierbarer Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel aus den Bereichen der Lärm-minderungs- und Mobilitätsplanung werden als Hilfsmittel zur Bewertung herangezogen.

Im Lärmaktionsplan werden für die pflichtig zu untersuchenden Belastungsachsen A 4, B 484, L 136 und L 284 aktive Lärmschutzmaßnahmen (i.d.R. Einbau einer lärmindernden Asphalt-deckschicht sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen), teilweise als Einzelfallprüfung oder Prüf-auftrag, festgesetzt.

Das LANUV hat im Rahmen der Lärmkartierung gebäudescharfe Einwohnerzahlen als Shape-Files bereitgestellt. Die Einwohnerzahlen wurden für die Wohngebäude gemäß BUB pauschal auf Grundlage des anteiligen Gebäudevolumens und der Gebäudenutzung ermittelt. Liegt eine teilweise gewerbliche Nutzung des Wohngebäudes vor, so werden dem Gebäude nur 50 % der Einwohner zugewiesen. Über die Auswahl der betroffenen Wohngebäude im Bereich der Belas-tungsachsen kann somit direkt die Summe der Bewohner ermittelt werden, die durch Maßnah-men des Lärmaktionsplans entlastet werden. Die Belastungsachsen weisen auf den zuvor ge-nannten Abschnitten folgende Lärmbelastung auf:

- $L_{den} > 55$ dB(A) an etwa 1.392 Gebäuden mit insgesamt 4.837 Bewohnern,
- $L_{night} > 50$ dB(A) an etwa 1.016 Gebäuden mit insgesamt 3.565 Bewohnern.

Damit werden insgesamt ca. 4.837 Personen (L_{den} ist wegen der größeren Anzahl Entlasteter maßgebend) durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet.



Anhang I
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	06.12.2023	Herr Hillebrandt, Fontainengraben 200, 53123 Bonn	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebene Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Rhein-Berg – Außenstelle Köln – Planungsabteilung	03.01.2024	Christoph Zimmermann Eumeniusstr. 15-17 50679 Köln	Anmerkungen zu Tabelle 8.1:	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird diese Maßnahme dennoch weiterverfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<ul style="list-style-type: none"> Der Einbau einer Querungssicherung im Bereich des Bahnübergangs auf der B 484 Siegburger Straße (Hauptstraße-Voßwinkler Straße) ist nicht geplant. 	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird diese Maßnahme dennoch weiterverfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<ul style="list-style-type: none"> Eine Sanierung der Fahrbahndecke der L 136 (Holzbachtalstraße – Knotenpunkt L 136/L 284) ist nicht geplant. 	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird diese Maßnahme dennoch weiterverfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<ul style="list-style-type: none"> Eine Unterteilung der Parkstreifen durch Baumbeete auf der L 136 ist nicht geplant. 	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird diese Maßnahme dennoch weiterverfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<ul style="list-style-type: none"> Die Einrichtung einer sicheren Querung auf der L 284 im Bereich der Bushaltestelle Oberauel ist nicht geplant. 	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird diese Maßnahme dennoch weiterverfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<ul style="list-style-type: none"> Eine Deckschichtenerneuerung der Ortsdurchfahrt Obersteeg auf der L 284 ist nicht geplant. 	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird diese Maßnahme dennoch weiterverfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<ul style="list-style-type: none"> Der Einbau einer Querungssicherung im Bereich der Bushaltestelle der Ortsdurchfahrt Obersteeg auf der L 284 ist nicht geplant. 	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird diese Maßnahme dennoch weiterverfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<ul style="list-style-type: none"> Anmerkungen zu Kapitel 9.4.1: Eine Änderung der Radverkehrsführung ist nicht geplant. 	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird diese Maßnahme dennoch weiterverfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Alle Anmerkungen beziehen sich auf unser aktuelles Bauprogramm. Ob eine oder mehrere der genannten Maßnahmen in das nächste Bauprogramm aufgenommen werden, steht nicht fest.				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
3	Industrie- und Handelskammer zu Köln Geschäftsstelle Oberberg	04.01.2024	Katarina Matesic Steinmüllerallee 7, 51643 Gummersbach	Wir halten im Wesentlichen an unserer Stellungnahme vom 31. Januar 2019 fest.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Wir begrüßen, dass das Nachfahrverbot für LKWs für die Ortsdurchfahrt Vilkerath nicht mehr Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Aggervverband	11.01.2024	Liane Nagel Sonnenstr. 40 51645 Gummersbach	Auf Ihre E-Mail teile ich Ihnen aus Sicht der Abwasserbehandlung mit, dass ich die o.g. Lärmaktionsplanung zur Kenntnis genommen habe. Der Bereich Gewässerentwicklung und -unterhaltung ist nicht betroffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Vodafone West GmbH	11.01.2024	Ferdinand-Braun-Platz 1 40549 Düsseldorf	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an. <u>Bitte beachten Sie:</u>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan	
			Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Bau-feldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass die verschiedenen Vodafone-Gesellschaften trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.			
6	go.Rheinland GmbH Regionale Mobilitätsentwicklung	12.01.2024	Nathalie Kuhn Deutzer Allee 4 50679 Köln	Der Zweckverband go.Rheinland (ehemals Nahverkehr Rheinland (NVR)) ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und fördert Investitionen in den ÖPNV bzw. SPNV und wirkt in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hin. Zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans IV der Stadt Overath nehmen wir wie folgt Stellung: go.Rheinland weist darauf hin, dass die RB 25 langfristig zur S 15 umgebaut wird. Einem Einsatz von elektrischen Fahrzeugen steht dabei eine Taktverdichtung von 30-Minuten auf einen 20-Minuten Takt gegenüber.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
7	Rhein-Sieg-Kreis Regionalplanung und Strategische Kreisentwicklung	15.01.2024	Robert Gansen Mühlenstr. 51 53721 Siegburg	Zur genannten Planung werden keine Anregungen vorgebracht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	Stadt Bergisch Gladbach, Fachbereich Umwelt und Technik Umweltschutz	16.01.2024	Stefan Eicker 51439 Gladbach	Veränderungen, die sich durch die Beurteilung, Priorisierung und Umsetzung von Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung auf der Grundlage des Berichts "Stadt Overath Lärmaktionsplan 4. Runde" (Arbeitsstand: 08.11.2023) sowie im weiteren Verfahren ergeben können, dürfen sich nicht zum Nachteil der Stadt Bergisch Gladbach auswirken. Insbesondere sind Maßnahmen zur Minderung und/oder Vermeidung von Lärm-Immisionen im Stadtgebiet von Overath derart zu gestalten, dass sich hieraus ergebende Erhöhungen sowohl der Lärmpegel als auch der Luftschadstoffe im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach ausgeschlossen werden können. Auch nach Beteiligung weiterer interner Fachbereiche ist im derzeitigen Verfahrensstand allerdings nicht zu erkennen, inwieweit wesentliche Belange der Stadt Bergisch Gladbach betroffen sind. Um dies auch künftig bewerten zu können, wird die Beteiligung in den weiteren Verfahrensschritten angeregt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Rheinland Außenstelle Köln	17.01.2024	Thomas Frohn Deutz-Kalker-Str. 18-26 50679 Köln	Diese Mail ist eine gemeinsame Stellungnahme des Fernstraßenbundesamtes und der Autobahn GmbH. Das Fernstraßen-Bundesamt nimmt wie folgt Stellung: Im Plangebiet verläuft die Bundesautobahn (BAB) 4. Aus den übersandten Unterlagen ergeben sich keine Planungen konkreter Maßnahmen, sodass das Fernstraßen-Bundesamt bittet, nachfolgende Ausführungen zu berücksichtigen: Es wird darauf hingewiesen, dass längs der Bundesautobahnen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden dürfen, § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Dies gilt auch für Abgrabungen und Aufschüttungen größeren Umfangs. Die Anbauverbotszone soll die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn aber auch die ungehinderte Verwirklichung von Ausbaubabsichten der Autobahn zum Wohl der Allgemeinheit sicherstellen. Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>bauliche Anlagen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen. Die Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG darf gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbaubabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.</p> <p>Stellungnahme der Autobahn GmbH: Die Autobahn GmbH sieht keine Betroffenheit.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10 Eisenbahn-Bundesamt	19.01.2024	Sebastian Rothe Postfach 20 05 65 53135 Bonn	<p><u>Ergebnisse der Lärmkartierung</u> Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für die Stadt Overath, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht. Unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Hauptseisenbahnstrecken/nw/nw_node.html können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} als auch für den Nacht-Lärmindex L_{Night}) an Hauptseisenbahn-Strecke beziehen. Bitte berücksichtigen Sie, dass Ihnen dort nun auch die Betroffenheitskarten (mit der Raster-Lärmkennziffer) zu Verfügung stehen. An dieser Stelle möchte ich Sie freundlich darauf hinweisen, dass Ihre Information im Kapitel 5.2 "Schienenverkehr" (Seite 19) dazu angepasst werden kann. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes haben Sie in Kapitel 6.2 ab Seite 26 korrekt abgebildet.</p> <p><u>Maßnahmen zum Lärmschutz</u> Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z. B. die DB InfraGA AG (ehemals DB Netz AG), die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenster zählt, sind Hauseigentümerinnen und -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes wurden in Overath bislang keine Maßnahmen zum Lärmschutz umgesetzt. Die Stadt Overath ist jedoch in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen (Gesamtkonzept zur Lärmsanierung des Bundes, Anlage 3, Nummer des Sanierungsabschnitts: 050043; Sachstand: Dezember 2023). Folgende Tabelle gibt Ihnen einen Überblick:</p>	<p>Da die Karten inzwischen vom EBA veröffentlicht wurde, konnten Sie bereits in den LAP 4 eingefügt werden.</p> <p>Die konkreten Hinweise werden in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Ergänzung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan																																																																																
			<table border="1" data-bbox="808 280 1328 710"> <thead> <tr> <th>Ortschaft</th> <th>Strecke</th> <th>von km</th> <th>bis km</th> <th>Länge</th> <th>PKZ¹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td rowspan="14">Overath</td><td rowspan="7">2655</td><td>22,968</td><td>23,068</td><td>100 m</td><td rowspan="14">0,15</td></tr> <tr><td>23,069</td><td>23,169</td><td>100 m</td></tr> <tr><td>23,298</td><td>23,400</td><td>102 m</td></tr> <tr><td>23,400</td><td>23,600</td><td>200 m</td></tr> <tr><td>23,600</td><td>23,770</td><td>170 m</td></tr> <tr><td>23,796</td><td>24,028</td><td>232 m</td></tr> <tr><td>24,292</td><td>2,400</td><td>108 m</td></tr> <tr><td>24,400</td><td>2,2453</td><td>053 m</td></tr> <tr><td>2655/2657</td><td>24,453</td><td>24,500</td><td>047 m</td></tr> <tr><td rowspan="10">2657</td><td>20,603</td><td>20,800</td><td>197 m</td></tr> <tr><td>20,800</td><td>20,810</td><td>010 m</td></tr> <tr><td>21,325</td><td>21,420</td><td>095 m</td></tr> <tr><td>21,873</td><td>21,973</td><td>100 m</td></tr> <tr><td>22,022</td><td>22,148</td><td>126 m</td></tr> <tr><td>22,274</td><td>22,374</td><td>100 m</td></tr> <tr><td>22,534</td><td>22,600</td><td>066 m</td></tr> <tr><td>22,600</td><td>22,800</td><td>200 m</td></tr> <tr><td>23,110</td><td>23,239</td><td>129 m</td></tr> <tr><td>23,361</td><td>23,559</td><td>198 m</td></tr> <tr><td>23,843</td><td>24,032</td><td>189 m</td></tr> <tr><td>24,399</td><td>24,549</td><td>150 m</td></tr> <tr><td>24,987</td><td>25,087</td><td>100 m</td></tr> <tr><td>25,232</td><td>25,380</td><td>148 m</td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="808 710 958 726">¹ PKZ = Prioritätskennziffer</p> <p data-bbox="801 751 1375 970">Aus den Angaben der Tabelle ist aktuell nicht ablesbar, zu welchem Zeitpunkt welche Maßnahmen zum Lärmschutz in Overath ergriffen werden. Dies ist erst erkenntlich, wenn das schalltechnische Gutachten vorliegt und die Planungen voranschreiten. Bitte beachten Sie, dass aufgrund der bevorstehenden Harmonisierung des Lärmsanierungsprogrammes mit der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes eine Neuberechnung der Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung notwendig ist. Welche Auswirkung dies auf die in Overath befindlichen Sanierungsbereiche und -abschnitte hat, ist bislang nicht abzusehen.</p> <p data-bbox="801 975 1375 1050">Abschließend möchte ich Sie noch darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen von Eisenbahnen des Bundes befinden, durch Schienenverkehrslärm belastet sein können</p>	Ortschaft	Strecke	von km	bis km	Länge	PKZ ¹	Overath	2655	22,968	23,068	100 m	0,15	23,069	23,169	100 m	23,298	23,400	102 m	23,400	23,600	200 m	23,600	23,770	170 m	23,796	24,028	232 m	24,292	2,400	108 m	24,400	2,2453	053 m	2655/2657	24,453	24,500	047 m	2657	20,603	20,800	197 m	20,800	20,810	010 m	21,325	21,420	095 m	21,873	21,973	100 m	22,022	22,148	126 m	22,274	22,374	100 m	22,534	22,600	066 m	22,600	22,800	200 m	23,110	23,239	129 m	23,361	23,559	198 m	23,843	24,032	189 m	24,399	24,549	150 m	24,987	25,087	100 m	25,232	25,380	148 m		
Ortschaft	Strecke	von km	bis km	Länge	PKZ ¹																																																																																
Overath	2655	22,968	23,068	100 m	0,15																																																																																
		23,069	23,169	100 m																																																																																	
		23,298	23,400	102 m																																																																																	
		23,400	23,600	200 m																																																																																	
		23,600	23,770	170 m																																																																																	
		23,796	24,028	232 m																																																																																	
		24,292	2,400	108 m																																																																																	
	24,400	2,2453	053 m																																																																																		
	2655/2657	24,453	24,500	047 m																																																																																	
	2657	20,603	20,800	197 m																																																																																	
		20,800	20,810	010 m																																																																																	
		21,325	21,420	095 m																																																																																	
		21,873	21,973	100 m																																																																																	
		22,022	22,148	126 m																																																																																	
22,274		22,374	100 m																																																																																		
22,534		22,600	066 m																																																																																		
22,600		22,800	200 m																																																																																		
23,110		23,239	129 m																																																																																		
23,361		23,559	198 m																																																																																		
23,843	24,032	189 m																																																																																			
24,399	24,549	150 m																																																																																			
24,987	25,087	100 m																																																																																			
25,232	25,380	148 m																																																																																			
11	Rheinisch-Bergischer Kreis Der Landrat Amt 67 Planung und Landschaftsschutz, Abt. Planung	19.01.2024	Zorica Cosović Postfach 20 04 50 51434 Bergisch Gladbach	<p data-bbox="801 1074 1375 1294">Die Stellungnahmen aus Sicht der untere Naturschutzbehörde: <u>Amt 67 (Natur- und Landschaftsschutz):</u> Betroffene Belange, Eingriffsbewertung und Bedenken: Maßnahmen, die zur Erweiterung des Straßenquerschnittes beziehungsweise zur Errichtung von Nebenanlagen führen, können mit Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden sein. Da die Maßnahmen derzeit noch nicht sehr konkret sind, werden die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege – soweit sie betroffen sind – in die konkreten Genehmigungsverfahren eingebracht werden.</p> <p data-bbox="801 1299 1375 1369"><u>Amt 39 (Artenschutz):</u> Zu o.g. Vorhaben werden aus hiesiger Sicht keine weiteren Anregungen vorgebracht.</p> <p data-bbox="801 1374 1375 1415"><u>Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde:</u> Keine Stellungnahme abgegeben.</p>	<p data-bbox="1395 975 1720 1070">Der Hinweis ist richtig, hat aber für die Stadt Overath keine Auswirkungen, da keine ruhigen Gebiete identifiziert werden konnten.</p> <p data-bbox="1395 1098 1720 1129">Zur Kenntnis genommen.</p> <p data-bbox="1395 1299 1720 1331">Zur Kenntnis genommen.</p> <p data-bbox="1395 1374 1720 1406">Zur Kenntnis genommen.</p>	<p data-bbox="1742 975 2067 1070">Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p data-bbox="1742 1098 2067 1129">Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p data-bbox="1742 1299 2067 1331">Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p data-bbox="1742 1374 2067 1406">Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>																																																																															

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>Die Stellungnahmen aus Sicht der untere Umweltschutzbehörde: Zu der v.g. Maßnahme der Stadt Overath werden in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht und zu den Belangen der Umweltvorsorge keine Bedenken, Anregungen und Hinweise vorgetragen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Die Stellungnahmen aus Sicht der Kreisstraßen (Bau/Unterhaltung) und Verkehr - nach Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde -: <u>Amt 60.1 (Straßenbau):</u> Keine Bedenken.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><u>Amt 60.3 (Verkehrsenkung):</u> Seitens der Straßenverkehrsbehörde wird darauf hingewiesen, dass als Basis für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung in Zusammenhang mit Lärmimmissionen die Lärmschutzrichtlinien StV 2007 vom 23.11.2007 dienen. Danach ist für jede einzelne relevante Örtlichkeit der Verkehrslärm durch den zuständigen Straßenbaulasträger zu berechnen (und nicht zu messen). Ob überhaupt bzw. welche verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen letztlich in Betracht kommen und ob diese dann tatsächlich angeordnet werden, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde (hier die Stadt Overath) für jeden Einzelfall gemäß Lärmschutzrichtlinien StV 2007 im Rahmen der Verhältnismäßigkeit. Insbesondere sollen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht als Ersatz für bauliche Maßnahmen zur Lärminderung dienen. Entsprechende Weisungen an die Straßenverkehrsbehörden ergingen u. a. im Rahmen der Niederschrift über die Verkehrsingenieursbesprechungen am 18./19.04.2012 (TOP 17) und 28.11.2017 (TOP 3), den Sitzungen des Bund-/Länder Fachausschusses StVO (BLFA) am 20./21.09.2016 (TOP 4.3) und 10./11.05.2017 (TOP 3.3) sowie den Dienstbesprechungen bei der Bezirksregierung Köln am 26.06.2012 (TOP 4) und 15.10.2013 (TOP 3).</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Zusätzlich weist die Polizei in Zusammenhang mit dem Lkw-Durchfahrtsverbots auf folgendes hin: Bereits in 2017 wurde zwischen der Kreispolizeibehörde des Rheinisch-Bergischen Kreises und der Stadt Overath abgestimmt, dass für die Kontrolle der LKW vorrangig technische Verfahren heranzuziehen und Verstöße durch die Ordnungsbehörde in eigener Leistung weiter zu verfolgen seien (§ 48 OBG i. V. m. § 45 StVO). Sollte die Ordnungsbehörde Anhaltekontrollen durchführen wollen, sind im Rahmen der Amtshilfe Polizeibeamte zum Anhalten der LKW anzufordern. Die Durchführung der Kontrolle und Bearbeitung obliegt dabei ausschließlich der Ordnungsbehörde. Eigenständige Kontrollen der Polizei sind nicht vorgesehen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Die Stellungnahmen aus Sicht des Amtes für Mobilität, Klimaschutz und regionale Projekte:</p>	Vorab zur rechtlichen Klarstellung: Der Lärmaktionsplan ist eine kommunale Pflichtaufgabe und kein Gutachten. Bei der Erfüllung der Pflichtaufgabe wird die Stadt Overath von einem entsprechend qualifizierten Planungsbüro unterstützt. Die sehr umfangreiche Stellungnahme des Aufgabenträgers ist nachfolgend zusammenfassend bezüglich der konkreten Anregungen ausgewertet.	

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p><u>ÖPNV</u></p>		
			<p>1. Stellungnahme zu den einzelnen, im Lärmaktionsplan 4. Runde aufgeführten Maßnahmen (Entwurf, Arbeitsstand: 2023-11-08)</p>		
			<p>9.3.1 B 484 Hauptstraße (Josefshöhe–Propsteistraße) <u>Hinweise des Aufgabenträgers ÖPNV</u> Hinweise zur fehlenden Haltestelle an der Hauptstraße: Überlegungen zur Einrichtung einer Haltestelle auf der Hauptstraße sollten aufgegriffen werden. Eine Haltestelle zum Beispiel zwischen Kreisverkehr und Propsteistraße würde das Haltestellennetz sinnvoll ergänzen. Fußwege zu den bestehenden Haltestellen "Rathaus", "Alter Friedhof" und "Bahnhof" würden deutlich verkürzt. Bei Verspätungen bestünden zudem zusätzliche Umsteigemöglichkeiten von Buslinie zu Buslinie. Haltestellen am Fahrbahnrand tragen zudem zur Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeiten des Gesamtverkehrs bei.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><u>Hinweise zur Lärmquelle Linienbus:</u> Mit der EU-Richtlinie 2019/1161 ("Clean Vehicles Directive") und der Umsetzung in nationales Recht durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz von 2021 werden öffentlichen Auftraggebern sowie Sektorenauftraggebern gemäß § 100 GWB eindeutige Ziele für die Beschaffung von "sauberen" und "emissionsfreien" Fahrzeugen gesetzt (65 Prozent der Fahrzeuge sind perspektivisch lokal emissionsfrei zu betreiben). Bis Mitte 2025 werden planmäßig 70 Prozent der von der RVK GmbH selbst eingesetzten Fahrzeuge mit lokal emissionsfreien Antrieben ausgestattet und damit auch deutlich lärmgemindert sein. Voraussichtlich ab 2030 werden von der RVK GmbH ausschließlich Fahrzeuge mit regenerativen bzw. emissionsfreien Antriebstechniken beschafft. Zur Stationierung dieser Fahrzeuge ist der Grüne Mobilhof in Bergisch Gladbach-Bockenberg an der Stadtgrenze zu Overath geplant.</p>	<p>Saubere und emissionsfreie Fahrzeuge sind leiser, aber nicht leise gegenüber konventionellen Verbrennern. Der Hinweis kann jedoch als flankierende Maßnahme in den LAP aufgenommen werden.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><u>Hinweise zur Zahl der am Bahnhof Overath verkehrenden Busse:</u> Entgegen der Ausführungen des Gutachterbüros dienen tagsüber nur sechs Buslinien den Busbahnhof mit regulären KOM/GOM im Taktverkehr an (Linien 310, 419, 420, 557, 558 und SB54). Hinzu kommen die Schulbuslinie 594 (eine Abfahrt und maximal zwei Anfahrten an Schultagen), die mit (Großraum-) Taxen betriebenen und nur bei Bedarf verkehrenden TaxiBus-Linien 448 und 449 sowie der nicht täglich mit einem Kleinbus betriebene Bürgerbus (Linie 425, Anfahrt des Bahnhofs Overath teilweise nur bei Bedarf). Derzeit verkehrt am Busbahnhof zusätzlich der Schienenersatzverkehr. Der Nachtbus N47 (nur freitags, samstags und werktags vor Feiertagen) fährt nicht über Overath Bahnhof (Halt nur in Steinhof/Bf.).</p>	<p>Die detaillierten Angaben werden ersetzend in den Lärmaktionsplan übernommen.</p>	<p>Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><u>Hinweise zur Verkehrsführung:</u> Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsführung des durchlaufenden Verkehrs werden ausdrücklich begrüßt. Aufgrund der Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße verkehren die Linienbusse immer wieder verspätet, Anschlüsse am Bahnhof können nicht immer sichergestellt werden. Zur Reduzierung der Verspätungen wurde im Rahmen des Busbeschleunigungskonzepts angeregt, eine LSA-Bevorrechtigung an der Ausfahrt aus</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>dem Busbahnhof einzurichten (siehe hierzu auch Masterplan 2018, Maßnahme A3).</p> <p>9.3.2 B 484 Siegburger Straße (Hauptstraße–Voßwinkler Straße) <u>Anregungen des Aufgabenträgers ÖPNV</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung des Umweltverbunds durch Attraktivierung der Haltestellen "Siegburger Straße": ▪ Vollständiger barrierefreier Ausbau und Errichtung eines Unterstands an der Haltestelle in Fahrtrichtung Siegburg ▪ Verlegung der Haltestellen an den Fahrbahnrand, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Anfahrbarkeit der Buskaps zu verbessern und die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen ▪ Querungshilfe in Höhe der Einmündung Eichenweg (und damit in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle anstatt in 65 m Entfernung) <p>Weitere Haltestellen bestehen in diesem Abschnitt der B 484 nicht.</p>	Die konkreten Anregungen des Aufgabenträgers werden in den LAP 4 aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
			<p>9.4.1 L 136 Olper Straße (Untereschbach und Steinenbrück) <u>Hinweise des Aufgabenträgers ÖPNV zum ÖPNV-Angebot an den angegebenen Haltestellen</u></p> <p>Die Haltestelle "Altenbrück" wird nur von der Linie 420 angefahren. Die Linie 425 (Bürgerbus) hält an der Haltestelle "Altenbrück/Kiefhaus" (dort auch Halt der TaxiBus-Linie 440). An der Haltestelle "Untereschbach HIT-Markt" hält nur die Bürgerbus-Linie 425. Die zentrale Haltestelle in Untereschbach heißt "Untereschbach" (in Karten teilweise bezeichnet als "Untereschbach Mitte") und wird von den Linien 420, 440, N47 und 425 angefahren (N47 nur in Fahrtrichtung Overath, 425 nur in Fahrtrichtung HIT-Markt).</p>	Die konkretisierten Angaben werden in den LAP 4 übernommen.	Überarbeitung der Textpassage im Lärmaktionsplan.
			<p><u>Anregungen des Aufgabenträgers ÖPNV</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlegung der Haltestelle in Fahrtrichtung Bensberg vor die Hausnummern 33 oder 27/25, wobei anzumerken ist, dass die Haltestelle vom Bürgerbus nicht mehr angeeignet wird, wenn sie hinter die Einmündung zur Sportplatzstraße verlegt würde ▪ Vollständiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen "Untereschbach" (beide Fahrtrichtungen) <p>Werden auch die Haltestellen "Untereschbach" an den Fahrbahnrand verlegt, können die Haltestellen vollständig ausgebaut werden. Die Busse bleiben Pulkführer, sofern das Überholen durch den allgemeinen Verkehr verhindert wird. In dieser Form ausgebauten Haltestellen tragen ebenfalls dazu bei, die Fahrbahn optisch einzuengen und gleichzeitig das Stadtbild zu verbessern. Insbesondere der zusätzliche Platz hinter der Haltestelle in Fahrtrichtung Altenbrück könnte nicht nur für eine Verbesserung der Ausstattung, sondern ebenfalls für die gewünschten Verbesserungen genutzt werden (Begrünung).</p> <p>Mit einer möglichen Aufwertung der Haltestelle "Untereschbach" zum zentralen Umsteigepunkt sollte geprüft werden, ob die Haltestellen mit DFI-Anzeigern ausgestattet werden können (siehe auch Anregung zu Maßnahme 9.5.1 sowie ergänzende Überlegungen unter Punkt 2).</p>	Die Anregungen des Aufgabenträgers werden in den LAP übernommen.	Überarbeitung der Textpassage im Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>9.4.2 L 136 Kölner Straße (Ortsdurchfahrt Vilkerath) <u>Anregungen des Aufgabenträgers ÖPNV</u> Der fehlende Platz für einen Unterstand könnte gewonnen werden, wenn der Fahrbahnrand begradigt würde. Die schmalen Bushaldebuchten sind aus Sicht des Aufgabenträgers ÖPNV nicht erforderlich. Bei Begradigung des Fahrbahnrandes verhindert die bestehende Mittelinsel ein Überholen durch den allgemeinen Verkehr. Im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen zum Bau des DB-Haltepunkts Vilkerath verweisen wir auf unsere Stellungnahme an Herrn Beigeordneten Steinwartz zu den Mobilitätsangeboten am künftigen SPNV-Haltepunkt Overath-Vilkerath vom 05.07.2023 und den weiteren unter Punkt 2 dieser Stellungnahmen aufgeführten Überlegungen (Shuttlebusverkehr Vilkerath).</p>	Die Anregungen werden im LAP 4 ergänzt.	Übernahme der Infos aus der Anregung.
			<p>9.5.1 L 284 Bahnhofstraße (Olper Straße–Straße Oberaue) <u>Hinweis des Aufgabenträgers ÖPNV zum ÖPNV-Angebot an den angegebenen Haltestellen</u> An den Haltestellen "BAB-Brücke" verkehren die Linie 422 (regulärer Linienbetrieb, montags–freitags im 30 Minuten-Takt, samstags stündlich, sonntags/feiertags keine Bedienung) und die TaxiBus-Linie 440.</p>	Die Angaben im LAP 4 werden konkretisiert.	Anpassung der Textpassage.
			<p><u>Anregung des Aufgabenträgers ÖPNV</u> Eine bessere Verknüpfung der in Untereschbach verkehrenden Linien ist notwendig. Ein entsprechender Antrag der politischen Gremien des Kreises liegt vor. Mit Schaffung eines zentralen Umsteigepunkts in Untereschbach könnte die unattraktive Haltestelle "BAB-Brücke" ggf. aufgegeben werden.</p>	Die Anregung wird im LAP 4 ergänzt.	Übernahme der Anregung.
			<p>9.5.2 L 284 Straße Oberaue (Bahnhofstraße–Lindlarer Straße) <u>Hinweis des Aufgabenträgers ÖPNV zum ÖPNV-Angebot an den angegebenen Haltestellen</u> An den Haltestellen "Oberaue" verkehrt ausschließlich die Linie 422.</p>	Die Textpassage wird im LAP 4 präzisiert.	Übernahme des Hinweises.
			<p><u>Anregungen des Aufgabenträgers ÖPNV</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung gemäß Maßnahmenvorschlag zur Stärkung des Umweltverbunds. 	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Entfernung zwischen den beiden Haltestellen beträgt 220 Meter. Daher wird darüber hinaus angeregt, zu prüfen, ob die Lage der Haltestellen optimiert werden kann 	Die Anregung wird im LAP 4 ergänzt.	Ergänzung der Maßnahmenbeschreibung.
			<p>9.5.3 L 284 Lindlarer Straße (Oberaue–Weierberg) – laut Gutachten Punkt 9.4.3</p>		
			<p><u>Anregungen Aufgabenträgers ÖPNV</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein Unterstand an der Haltestelle "Haus Thal" in Fahrtrichtung Obersteeg könnte errichtet werden, wenn die Haltestelle an den Fahrbahnrand verlegt würde. 	Übernahme des Hinweises in den LAP 4	Ergänzung der Maßnahmenbeschreibung im LAP 4.
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Kielsberg und Weierberg würde dem Fußverkehr eine Straßenquerung im Bereich der Haltestellen auch jenseits der eingetragenen Querungshilfen erleichtern. 	Zur Kenntnis genommen, Bestätigung der Maßnahme im LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>9.5.4 L 284 Straße Melessen (Ortsdurchfahrt Obersteeg) <u>Hinweis des Aufgabenträgers ÖPNV zum ÖPNV-Angebot an den angegebenen Haltestellen:</u> Die Linie 421 verkehrt nur in den Tagesrandlagen und am Wochenende in stündlicher Bedienungsfrequenz. Ansonsten besteht ein durchgehender 30-Minuten-Takt.</p>	Die Textpassage wird im LAP 4 präzisiert.	Übernahme des Hinweises.
			<p><u>Anregung des Aufgabenträgers ÖPNV</u> Umsetzung gemäß Maßnahmenvorschlag zur Stärkung des Umweltverbunds. Können die Haltestellen an den Fahrbahnrand verlegt werden, würde die Aufenthaltsqualität an der Haltestelle deutlich verbessert.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Übernahme des Hinweises.
			<p>2. Weiterreichende Hinweise unter Bezug auf den Masterplan zur Gestaltung von nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität von 2018 Beim Aufgabenträger bestehen Überlegungen zur Optimierung und Attraktivierung der Linien 419 und 420 sowie zur Optimierung der Umsteigemöglichkeiten in Untereschbach. Es wird darüber hinaus geprüft, ob und in welcher Form On Demand-Angebote im gesamten Kreisgebiet eingeführt werden können. Dabei würden voraussichtlich lärmgeminderte Fahrzeuge mit Elektromotoren bzw. Hybridantrieben zum Einsatz kommen – in einem ersten Schritt mit Fahrpersonal, in einem zweiten Schritt mit autonom verkehrenden Fahrzeugen (vgl. hierzu Masterplan, Maßnahme C2).</p>	Der Hinweis wird unter den strategischen Maßnahmen ergänzt.	Einfügung in den Lärmaktionsplan.
			<p>Eine mögliche weitere Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Zentrum von Overath könnte die Errichtung von Pkw-Parkplätzen am Rand der Siedlungsgebiete darstellen (zum Beispiel vorlaufend in Villerath, vgl. hierzu Masterplan, Maßnahme A5). Ein einzurichtender Shuttlebusverkehr könnte die Besucherinnen und Besucher der Stadt Overath regelmäßig oder im Rahmen größerer Veranstaltungen – aber auch zusätzliche Pendlerinnen und Pendler – zum Bahnhof im Zentrum befördern und somit sowohl die Straßen im Zentrum entlasten als auch den Lärm mindern.</p>	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird dies prüfen.	Einfügung in den Lärmaktionsplan.
			<p>Bei einer Ausweitung des ÖPNV-Angebots ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Kapazitäten des Busbahnhofs bereits heute ausgeschöpft sind. Es fehlen vor allem Abstellflächen bei Standzeiten. Die immer auch zu berücksichtigende, bestehende Infrastruktur für das Fahrpersonal (insbesondere Toiletten) ist laut RVK GmbH derzeit ausreichend.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Einfügung in den Lärmaktionsplan.
			<p>Zur Attraktivierung der Bushaltestellen wird die RVK GmbH die Haltestellen mit neuen Haltestellenmasten ausstatten und zumindest die Haltestellenmasten an den Hauptlinien mit digitalen Info-Panels ausrüsten. Die vollständig erneuerten Haltestellenmasten im Oberbergischen Kreis zeigen, welchen positiven Effekt diese Maßnahme haben kann. Mit dem neuen Haltestellenkataster erhalten die Kommunen in 2024 ein Werkzeug, mit dem der barrierefreie Ausbau der Haltestellen besser geplant und dokumentiert werden kann.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>In Bezug auf die Entscheidung, den ÖPNV zu nutzen, ist die Entfernung einer Haltestelle zum Zielort in nicht unerheblichem Maß von Bedeutung. Daher regen wir an, die Lage der Haltestellen im gesamten Stadtgebiet in enger Zusammenarbeit mit uns zu prüfen und Haltestellen ggf. zu verlegen oder zusätzliche Haltestellen, zum Beispiel in Höhe neuer Siedlungs- oder Gewerbegebiete, einzurichten.</p>	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird dies prüfen.	Einfügung in den Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			Im Zusammenhang mit der Attraktivierung der Haltestellen regen wir weiterhin an, zu prüfen, ob weitere Haltestellen mit Abstellanlagen für Fahrräder (Fahrradbügel) ausgestattet werden können, so dass die "letzte Meile" auch mit dem Fahrrad zurückgelegt und das Fahrrad unmittelbar an der Haltestelle abgestellt werden kann.	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird dies prüfen.	Einfügung in den Lärmaktionsplan.
			Sofern Haltestellen mit Busbuchten an den Fahrbahnrand verlegt werden, entstünde der erforderliche Platz zur Attraktivierung der Haltestellen. Zudem können Busse die Buskaps an Haltestellen am Fahrbahnrand deutlich besser anfahren als in Busbuchten, so dass die Busse auch mit der hinteren Tür abstandsfrei am Buskap halten und eine hinreichende Barrierefreiheit beim Ein- und Ausstieg besteht. Zudem reduziert eine Haltestelle am Fahrbahnrand die Verspätungen, da der Bus nicht auf die Möglichkeit zum Einfädeln warten muss.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Abschließender Hinweis zu den Haltestellen: Zum Erhalt der Attraktivität von Haltestellen gehört auch die regelmäßige Instandhaltung. Zumindest ein Teil der Unterstände ist renovierungsbedürftig. Zudem müssen regelmäßig auch Vandalismusschäden beseitigt werden. Die Haltestellen und deren Zustand werden auch von Menschen wahrgenommen, die den ÖPNV (noch) nicht nutzen. In Bezug auf den Zustand der Haltestellen müssen sich alle mit dem ÖPNV befassten Akteure immer wieder fragen: "Möchte ich mich an dieser Haltestelle aufhalten?".	Zur Kenntnis genommen, die Stadt Overath wird dies prüfen.	Einfügung in den Lärmaktionsplan.
			<p><u>Mobilität</u></p> <p>Die Erarbeitung des Lärmaktionsplans und der zugehörige Maßnahmenkatalog werden ausdrücklich begrüßt und die Anmerkungen der Sachgebiete ÖPNV und Klimaschutz des Rheinisch-Bergischen Kreises unterstützt.</p> <p>Der Kreistag hat 2019 das gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen partizipativ erarbeitete Integrierte Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis beschlossen als Gesamtstrategie für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Kreisgebiet im Sinne eines Handlungsleitfadens. Dieses zielt u.a. auf Verkehrsreduzierung sowie Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund ab. Einer Vielzahl der Schlüsselmaßnahmen des Maßnahmenkatalogs über alle Handlungsfelder hinweg hat das Fachbüro positive Effekte auf eine Lärmreduktion zugeschrieben.</p> <p>2023 hat der Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises außerdem das sog. Regionale Radwegenetz aus dem Konzept "Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand" als regionale Grundlage für die Weiterentwicklung der Radmobilität in der Region beschlossen. Die L 284 durch das Sülztal sowie die B 484 und die L 136 durch das Aggertal sind auf dem Gebiet der Stadt Overath als Haupttrouten ein Teil des geplanten Regionalen Radwegenetzes. Eine Vielzahl der im Entwurf des Lärmaktionsplans aufgeführten Maßnahmen betreffen die genannten Haupttrouten. Damit hat die Umsetzung der aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen eine hohe Bedeutung für die regionale Fahrradinfrastruktur sowie den Agger-Sülz-Radweg als eine der Schlüsselmaßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes.</p>	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
			Im Entwurf des Lärmaktionsplans wird insbesondere die Deckschichtenrenewerung von lärmbelasteten Straßenabschnitten oft und als langfristig	Diese Aufgabe wird eher in der Mobilitätsplanung gesehen und ist bei den	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			zielführende Maßnahme im Lärmaktionsplan genannt. Abweichend davon wird aus Sicht nachhaltiger Mobilität jedoch empfohlen, einen stärkeren Fokus auf verkehrsplanerische und städtebauliche Maßnahmen zu legen. Diese schaffen insgesamt einen Anreiz, den Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV zu nutzen und durch einen Umstieg auf nachhaltige Mobilität im Sinne eines modal shifts die Wege, die mit dem Motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden und somit auch entsprechende Lärmemissionen, zu reduzieren.	strategischen Maßnahmen entsprechend ausgeführt.	
			Im Sinne der Förderung und Unterstützung nachhaltiger Mobilität ist besonders hervorzuheben, dass Temporeduzierungen von 50 auf 30 km/h Richtgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten nicht nur positive Auswirkungen auf den Lärmschutz, sondern auch auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit und Unfallprävention haben, insbesondere mit Blick auf schwächere Verkehrsteilnehmende, wie Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende sowie Kinder, Senior:innen und mobilitätseingeschränkte Menschen. Damit wird ein Beitrag zur Erreichung des im Integrierten Mobilitätskonzept des Rheinisch-Bergischen Kreises verankerten Ziels der Förderung des Umweltverbundes im Sinne des Klimaschutzes geleistet. Aufgrund dieser Synergieeffekte empfiehlt es sich, Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, die Temporeduzierungen umfassen, bevorzugt und möglichst mit begleitenden Maßnahmen der Attraktivierung der Infrastruktur für den Umweltverbund sowie des Öffentlichen Raumes insgesamt umzusetzen.	Hinweise werden aufgenommen.	Ergänzung bei den strategischen Aussagen des Lärmaktionsplans.
			Sanierungen der Fahrbahndecke und die Errichtung von Lärmschutzwänden haben zwar aufgrund der Lärmreduzierung in geringem Ausmaß positive Auswirkungen auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität, bewirken jedoch nur sehr geringfügig Verbesserungen für den Radverkehr und keine positiven Auswirkungen auf den Klimaschutz. Wenn Sanierungen von Fahrbahndecken dennoch durchgeführt werden, ist es empfehlenswert – wenn keine Radinfrastruktur besteht – zu prüfen, ob die Einrichtung eines Radfahr- oder Radschutzstreifens auf der Fahrbahn möglich ist.	Entsprechende Hinweise sind im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Darüber hinaus wird auf das Ladeinfrastrukturkonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis (2023) hingewiesen. Die Errichtung von Ladeinfrastruktur als Basis für eine Elektromobilität kann sich ebenfalls positiv auf die Verringerung der Lärmemissionen auswirken.	Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind nicht wesentlich leiser als neuwertige Verbrenner (bis 20 km/h künstliche Geräusche, über 30 km/h Rollgeräusche).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><u>Klimaschutz</u></p> <p>Der Kreistag hat im Jahr 2013 das gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen partizipativ erarbeitete Integrierte Klimaschutzkonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis mit dem Ziel beschlossen, die Gesamtstrategie als Handlungsrahmen für die aktive Treibhausgasabsenkung zu nutzen. Im Jahr 2018 wurde das Integrierte Klimaschutzkonzept gemeinsam fortgeschrieben.</p> <p>Positiv hervorzuheben sind die geplante Bepflanzung entlang von Straßen oder das Aufstellen von Pflanzkübeln. Idealerweise werden dafür trockenresistente, insektenfreundliche und möglichst heimische Arten von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen genutzt.</p>	Für den Lärmschutz ist die Relevanz von Pflanzungen überschaubar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Darüber hinaus wird empfohlen, bei Bauvorhaben nachhaltige Baustoffe zu nutzen und idealerweise das Cradle-to-Cradle-Prinzip anzuwenden.	Für den Lärmschutz, der sich wie hier, weitgehend auf die Vermeidung von	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			Grundsätzlich ist jedoch aus Klimaschutz- und Klimaanpassungssicht anzumerken, dass die weitere Versiegelung von Flächen als ungünstig zu bewerten ist.	Emissionen stützt, ist das Cradle-to-Cradle-Prinzip nur bedingt anwendungsfähig.	
			Die geplante Verlangsamung des Verkehrs durch Tempolimits sowie eine Verstärkung des Verkehrs führen neben Lärmreduzierung auch zu CO ₂ -Einsparungen, was aus Sicht des Klimaschutzes als sinnvoll erachtet wird.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Über die aktuellen Maßnahmen hinaus sollte der Individualverkehr signifikant reduziert werden. Um dies zu erreichen, müssen Alternativen, wie unter anderem der Umstieg auf umweltschonendere Verkehrsmittel, attraktiv gemacht werden. Dieser Schritt wird durch den Ausbau von Rad- und Fußverkehr gestartet und sollte weiter vorangetrieben werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Breitband</u> Keine Stellungnahme	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Die Stellungnahme aus Sicht des Bauamtes:</u> Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Die Stellungnahme aus Sicht des Brandschutzes:</u> Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Die Stellungnahme aus Sicht der Unteren Jagdbehörde:</u> Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Die Stellungnahme aus Sicht der Unteren Fischereibehörde:</u> Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Die Stellungnahme aus Sicht des Gesundheitsamtes:</u> Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Die Stellungnahme aus Sicht des Jugendamtes:</u> Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	25.01.2024	Kerstin Kreuzberg Endericher Str. 133 53115 Bonn	Es wird darauf hingewiesen, dass Vorhaben und Maßnahmen, die zur Beseitigung, Veränderung oder Nutzungsänderung vermuteter und eingetragener Bodendenkmäler führen, erlaubnispflichtig gem. § 15 II DSchG NRW sind. Die Erlaubnis ist bei der Unteren Denkmalbehörde zu beantragen und wird im Benehmen mit dem Denkmalfachamt beschieden. Der Unteren Denkmalbehörde liegen die vermuteten und eingetragenen Bodendenkmäler für das Gebiet der Stadt Overath vor.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
13	15.01.2024	Roman Stachowiak Burgholzweg 6 51491 Overath	Als Basis für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung in Zusammenhang mit Lärmimmissionen dienen die Lärmschutzrichtlinien StV 2007 vom 23.11.2007. Danach ist für jede einzelne relevante Örtlichkeit der Verkehrslärm durch den zuständigen Straßenbaulastträger zu berechnen (und nicht zu messen). Ob überhaupt bzw. welche verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen letztlich in Betracht kommen und ob diese dann tatsächlich angeordnet werden, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde für jeden Einzelfall gemäß der Lärmschutzrichtlinien StV 2007. Insbesondere sollen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht als Ersatz für bauliche Maßnahmen zur Lärminderung dienen.	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	12.03.2024	Herr Laute Fontainengraben 200, 53123 Bonn	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Industrie- und Handelskammer zu Köln Geschäftstelle Oberberg	19.03.2024	Katarina Matesic Postfach 100464 51604 Gummersbach	Wir halten im Wesentlichen an unserer Stellungnahme vom 4. Januar 2024 fest.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Bezirksregierung Köln Dezernat 32 Regionalplanung, Braunkohle	18.03.2024	Simone Dathe Scheidweilerstr., 4 509333 Köln	Ich möchte Sie in diesem Zusammenhang gerne auf die Neuaufstellung unseres Regionalplans hinweisen. Weitergehende Informationen finden Sie dazu unter https://www.giscloud.nrw.de/arcgis/apps/experiencebuilder/template/?id=a0e76e7cbf3346a2a62f5a786d53bdba&page=Home	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Bezirksregierung Köln Dezernat 25, Verkehr – Integrierte Gesamtverkehrsplanung	05.04.2024	Zeughausstraße 2-8, 50667 Köln	Seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die o.g. Maßnahme. Folgende Anmerkungen bitte ich zu beachten: Im Erläuterungsbericht zum Lärmaktionsplan werden diverse Einzelmaßnahmen aufgeführt, bei denen die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h das Ziel ist. Ebenso sieht der Masterplan für regionale Verkehrskonzepte im Sinne der Förderung und Unterstützung von nachhaltiger Mobilität vor, generelle Temporeduzierungen in Ortsdurchfahrten von 50 auf 30 km/h umzusetzen. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen in Zusammenhang mit Lärmimmissionen erfolgen auf Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Danach ist der Verkehrslärm durch den zuständigen Straßenbaulastträger zu berechnen (nicht zu messen). Über die tatsächliche Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Prüfung des Einzelfalls. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sollen nicht dauerhaft als Ersatz für bauliche Maßnahmen zur Lärminderung dienen. Die inzwischen bundesweit eingeführten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 2019 (RLS-19) werden für Lärmrechnungen zur Lärmvorsorge und zur Lärmsanierung angewendet. Dies gilt jedoch nicht für den ordnungsrechtlichen bzw. straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutz. In den hierbei anzuwendenden „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007) wird unter Nr. 2.2 klargestellt, dass die RLS-90 maßgebend sind für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Da die Lärmschutzrichtlinien-StV aus dem Jahre 2007 - und somit der darin enthaltene Verweis auf die RLS-90 - immer noch Gültigkeit besitzen, kann die RLS-19 hier bislang keine Anwendung finden. Bei der Berechnung der Lärm-Beurteilungspegel im Hinblick auf straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV (Verkehrsverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.) sind daher weiterhin die RLS-90 anzuwenden.	Zur Kenntnis genommen. Zur Kenntnis genommen. Entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
5	Regionale Mobilitätsentwicklung go.Rheinland GmbH	12.01.2024	Deutzer Allee 4 50679 Köln	Der Zweckverband go.Rheinland (ehemals Nahverkehr Rheinland (NVR)) ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und fördert Investitionen in den ÖPNV bzw. SPNV und wirkt in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hin. Zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans IV der Stadt Overath nehmen wir wie folgt Stellung: go.Rheinland weist darauf hin, dass die RB 25 langfristig zur S 15 umgebaut wird. Einem Einsatz von elektrischen Fahrzeugen steht dabei eine Taktverdichtung von 30-Minuten auf einen 20-Minuten Takt gegenüber.	Ist im Lärmaktionsplan bereits vermerkt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	Aggerverband	02.04.2024	Sonnenstraße 40, 51645 Gummersbach	Ihre Lärmaktionsplanung 4. Runde nach EU-Umgebungslärmrichtlinie wird zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	Stadtverwaltung Overath Amt für Bauplanung und Bauordnung Bauordnung (Unteren Denkmalbehörde)	11.04.2024	Hauptstraße 10 51491 Overath	Denkmalrechtlich nehme ich wie folgt Stellung: Maßnahmen, die zur Beseitigung, Veränderung oder Nutzungsänderung von eingetragenen Bau- oder Bodendenkmälern sowie vermuteten Bodendenkmälern führen oder führen könnten, indem sie sie substantiell, sensorisch oder funktional beeinträchtigen, bedürfen ebenso einer denkmalrechtlichen Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde wie Maßnahmen im Nahbereich von eingetragenen Baudenkmalen (Gebäude, Wegekreuze u. ä.) sowie von vermuteten und eingetragenen Bodendenkmälern, z. B. : Einbau von Lärmschutzfenstern in denkmalgeschützte Gebäude, Straßenausbau im Bodendenkmal oder vermuteten Bodendenkmal oder im Nahbereich eines denkmalgeschützten Wegekreuzes oder Gebäudes. Die Erlaubnis nach § 9 Abs. 1 und 2 (Baudenkmal) bzw. § 15 Abs. 2 (vermutete/Bodendenkmälern) ist im Vorfeld der Maßnahme bei der Unteren Denkmalbehörde Overath zu beantragen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	Stadt Bergisch Gladbach - Der Bürgermeister Fachbereich 7-36 - Immissionsschutz	10.04.2024	Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach	Im Rahmen der zweiten Phase am Lärmaktionsplan 4. Runde war die Stadt Bergisch Gladbach als Träger öffentlicher Belange i.S. der EU-Umgebungslärmrichtlinie ebenfalls aufgefordert sich zu beteiligen. Der im Zuge der 1. Beteiligungsphase mit dem Datum 16.01.2024 abgegebenen Stellungnahme ist nichts hinzuzufügen. Daher meldet die Stadt Bergisch Gladbach in dieser Beteiligungsphase Fehlanzeige.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland Bau- und Kunstdenkmalpflege	11.04.2024	Ehrenfriedstr. 19, 50259 Pulheim	Ergänzend weise ich auf die geschützten Denkmalebene im Gebiet der Stadt Overath hin. Sollten konkrete bauliche Maßnahmen innerhalb der Grenzen der Denkmalebene geplant sein – und hierzu zählen beispielsweise auch Veränderungen der Straßen hinsichtlich Baulichkeiten zur Verkehrsberuhigung, der Oberfläche der Straßen oder auch das Aufstellen von Schildern usw. – sind diese in enger Abstimmung mit der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Overath zu entwickeln sowie formal gemäß § 9 DSchG NRW vor Durchführung der Maßnahme zu beantragen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	Rheinisch-Bergischer Kreis, Der Landrat Amt 67 Planung und Landschaftsschutz, Abt. Planung, Block B, 4.Etage	19.04.2024	Am Rübezahlwald 7 51434 Bergisch Gladbach	Die gem. der Beteiligungsunterlagen geplanten bzw. vorgeschlagenen Maßnahmen beschränken sich auf das unmittelbare Umfeld der Fahrbahnen der genannten Straßen. Für alle eingriffs- oder naturschutzrechtlich relevanten Maßnahmen sind gesonderte Genehmigungen erforderlich. Die zur abschließenden Maßnahmenbeurteilung erforderlichen Planwerke und Unterlagen (z.B. Landschaftspflegerischer Begleitplan/ Fachbeitrag/Umweltverträglichkeitsprüfung) werden erst in der konkreten Genehmigungsplanung erforderlich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
(unteren Naturschutzbehörde)			<p>Relevant in diesem Zusammenhang ist die Überarbeitung des Landschaftsplans „Südkreis“ im Gebiet der Stadt Overath, dessen Vorentwurf in Text und Karten sich derzeit, bis zum 14.06.2024 einschließlich, in der frühzeitigen Beteiligungsphase der Bürgerinnen und Bürger sowie in der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange befindet. Hier sind die zukünftig geplanten Schutzgebiete und Schutzobjekte, einschließlich der jeweiligen Schutzzwecke und die Entwicklungsziele für die Landschaft, einschließlich der relevanten Kaltluftentstehungsgebiete und -abflussschneisen sowie entsprechende Einzelmaßnahmen festgesetzt bzw. dargestellt, deren Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung angeregt wird. Die Beteiligungsunterlagen zum LP-Vorentwurf liegen der Stadt Overath vor.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Die wesentlichen Ergänzungen/Änderungen/Belange werden wie folgt kommentiert: Betroffene Belange Maßnahmen, die zur Erweiterung des Straßenquerschnittes beziehungsweise zur Errichtung von Nebenanlagen führen, können mit Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden sein. Da die Maßnahmen derzeit noch unkonkret sind, sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, einschließlich der gesetzlichen Eingriffsregelung – sofern zukünftig eine Betroffenheit vorliegt – in die konkreten Genehmigungsverfahren einzubringen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Die Stellungnahme aus Sicht der Unteren Umweltschutzbehörde: Zu der v.g. Maßnahme der Stadt Overath werden in wasserwirtschaftlicher, bodenschutzrechtlicher und immissionsschutzrechtlicher Hinsicht und zu den Belangen der Umweltvorsorge keine Bedenken, Anregungen und Hinweise vorgetragen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Die Stellungnahmen aus Sicht der Kreisstraßen (Bau/Unterhaltung) und Verkehr: Amt 60.3 (Verkehrslenkung): Ich verweise auf meine Stellungnahme vom 17.01.2024.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Die Stellungnahme aus Sicht des Amtes für Mobilität, Klimaschutz und regionale Projekte: Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 17.01.2024.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Die Stellungnahme aus Sicht des Brandschutzes: Gegen Maßnahmen in der 4. Runde des Lärmaktionsplanes bestehen keine Bedenken, solange die Belange der Feuerwehr an - An- und Zufahrt - Löschwasserversorgung - Aufstell- und Bewegungsflächen nicht beeinträchtigt werden. Beeinträchtigende Maßnahmen auf der öffentlichen Verkehrsfläche sind von der Brandschutzdienststelle im Einzelfall zu bewerten. Hierfür bitte ich Sie die Brandschutzdienststelle frühzeitig zu beteiligen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
11 Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Rheinland I Außenstelle Köln	19.04.2024	Deutz-Kalker Straße 18-26 50679 Köln	<p>Stellungnahme des FBA: Im Plangebiet verläuft die BAB A 4. Aus den übersandten Unterlagen ergeben sich folgende Maßnahmenvorschläge: Lärmberechnung nach RLS-19/90 zur Bestimmung der auch nach nationalen Vorschriften belasteten Gebäude. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes. Detailuntersuchung zur Überprüfung der bestehenden Lärmschutzwände, um Anpassungsbedarf zu ermitteln. Bei positiver Prüfung Mängelbeseitigung. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes. Prüfung einer Verlängerung der Lärmschutzwände östlich der Talbrücke Holzbach und westlich der Autobahnbrücke in Untereschbach (jeweils Südseite), um die belasteten Gebäude im Bereich Frielinghausener Straße bzw. an der Brüderstraße abzuschirmen. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes. Prüfung von aktivem oder passivem Schallschutz im Umfeld der Anschlussstelle Overath (siehe auch Belastungsachse Bahnhofstraße). Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Konkrete Maßnahmen ergeben sich nicht aus den Unterlagen, sodass das Fernstraßen-Bundesamt bittet nachfolgende Ausführungen zu berücksichtigen: Es wird darauf hingewiesen, dass längs der Bundesautobahnen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden dürfen, § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Dies gilt auch für Abgrabungen und Aufschüttungen größeren Umfangs. Die Anbauverbotszone soll die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn aber auch die ungehinderte Verwirklichung von Ausbauplänen der Autobahn zum Wohl der Allgemeinheit sicherstellen. Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen. Die Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG darf gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbaupläne oder der Straßenbaugestaltung nötig ist</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>Stellungnahme der Autobahn GmbH:</p> <p>Sie haben mit Ihrem Schreiben vom 05. März 2024 die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Rheinland, als Träger öffentlicher Belange aufgefordert, eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung – Runde 4 der Stadt Overath abzugeben. Die Außenstelle Köln (Niederlassung Rheinland) der Autobahn GmbH des Bundes ist für den Streckenabschnitt der BAB 4 auf Stadtgebiet der Stadt Overath zuständig. Zum Entwurf der Lärmaktionsplanung Runde 4 mit Stand März 2024 wird folgende Stellungnahme gegeben:</p> <p>Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass Umgebungslärmkartierungen für Straßen mit dem von der EU eingeführten Berechnungsmethode BUB berechnet werden. Darüberhinausgehende lärmtechnische Berechnungen für Straßen werden einheitlich mit dem national vorgeschriebenen Rechenvorschrift RLS-19 durchgeführt. Grundlegender Unterschied ist dabei, dass die RLS-19 den Lärm in Tag (06 - 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) unterteilt. Bei der Erstellung von Umgebungslärmkartierungen wird dagegen der Lärm in Day – Evening – Night zusammenberechnet. Daher berücksichtigen wir beim Lärmaktionsplan die Umgebungslärmkartierung für nachts, die dem national vorgeschriebenen Berechnungsverfahren RLS-19 nahekommt. Die Beurteilung der Verkehrslärmsituation an Bundesfernstraßen hat auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV vom 12.6.1990) und der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97 vom 2.6.1997) zu erfolgen. Bei der Lärmvorsorge geht es darum, unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen (z. B. Ausbau) zu vermeiden. Wenn die lärmtechnischen Untersuchungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz.</p>	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Der Straßenbaulastträger ist in dem Fall verantwortlich für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Es besteht zum einen die Möglichkeit, aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg vorzusehen. Dazu zählen u. a. Lärmschutzwände, -wälle, lärmindernde Fahrbahnbeläge, Einschnitts- und Troglagen oder auch gegebenenfalls eine siedlungsferne Führung der Straße (beim Neubau).</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Neben der Lärmvorsorge gibt es die Lärmsanierung. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um den Lärmschutz an bestehenden Straßen, z. B. bei Instandsetzungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen an der Straße. Im Gegensatz zu der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Sie kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden. Zum anderen sind auch passive Lärmschutzmaßnahmen bei der Lärmsanierung an Gebäuden möglich. Dies sind u. a. Lärmschutzfenster und -türen, der Einbau von schallgedämmten Lüftern oder Rollladenkästen. Dabei haben Eigentümer die Möglichkeit, zunächst einen formlosen Antrag bei der Autobahn GmbH des Bundes zu stellen, der dann im Rahmen der VLärmSchR97 überprüft wird.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan	
			<p>Die betroffenen Autobahnabschnitte der BAB 4 im Bereich der Stadt Overath sind im Bestand lärmtechnisch der Lärmsanierung zuzuordnen. Beim Lärmschutz an bestehenden Straßen (=Lärmsanierung) handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die Auslöswerte der Lärmsanierung liegen gem. der VLärmSchR97 u. a. für Wohngebiete nachts bei 54 dB(A) und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nachts bei 56 dB(A). Den Pegeltabellen im Lärmaktionsplan und der zugehörigen Umgebungslärmkarte nach zu entnehmen, gibt es Wohngebäude entlang der BAB 4, die möglicherweise die Auslöswerte der Lärmsanierung in der Nacht überschreiten.</p> <p>Die Lärmbetroffenheiten aus dem Lärmaktionsplan und die darin aufgeführten Vorschläge wie die Prüfung von lärmreduzierenden Fahrbahnbelägen und Prüfung der Optimierung der Lärmschutzwände werden voraussichtlich bei zukünftig anstehenden und laufenden Planungen berücksichtigt. Die Autobahn GmbH des Bundes nimmt die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan zur Kenntnis.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			<p>Dargestellte Lärmbrennpunkte und daraus resultierende Lärmminde-rungsvorschläge in Lärmaktionsplänen setzen kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH des Bundes voraus. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Bundes befinden."</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
12	Eisenbahn-Bundesamt Referat 53: Umgebungslärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation	04.04.2024	Heinemannstraße 6 53175 Bonn	Bitte beachten Sie: Auf Seite 19 schreiben Sie in Kapitel 5.2, dass die Lärmkennziffern für den Schienenverkehrslärm, die durch das Eisenbahn-Bundesamt berechnet werden, noch nicht zur Verfügung stehen. Wie im Schreiben vom 19. Januar 2024 mitgeteilt, sind diese Daten seit Anfang des Jahres 2024 abrufbar. Sie können die Betroffenheitskarten inkl. der Lärmkennziffern auf der Seite des Eisenbahn-Bundesamtes abrufen: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/nw/nw_node.html	LKZ-Karten werden ergänzt.	Übernahme der LKZ-Karten in den Lärmaktionsplan.
13	Vodafone West GmbH	22.04.2024	Ferdinand-Braun-Platz 1, D-40549 Düsseldorf	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an. Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen am Bestandsnetz der zuständigen Vodafone-Gesellschaft(en) notwendig werden, bitten wir um schnellstmögliche, schriftliche Kontaktaufnahme, mindestens jedoch drei Monate vor Baubeginn. Bitte beachten Sie, dass Umverlegungen an unserem Bestandsnetz nicht ohne schriftliche Genehmigungen erfolgen dürfen. Kosten für dadurch entstandene Stillstandszeiten werden von den Vodafone-Gesellschaft(en) nicht übernommen. Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern. Unsere kostenlosen Planauskünfte sind erreichbar via Internet über die Seite: https://www.vodafone.de/immobilienwirtschaft/hilfe/planauskunft/index.html . Dort kann man sich einmalig registrieren lassen und Planauskünfte einholen. Bitte beachten Sie: Es müssen aktuell immer zwei	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Overath 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			Planauskünfte für Bestandsnetz der Vodafone Deutschland GmbH und Vodafone GmbH / Vodafone West GmbH angefordert werden.		



Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L_{den}"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L_{day}"** (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L_{evening}"** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L_{night}"** (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.