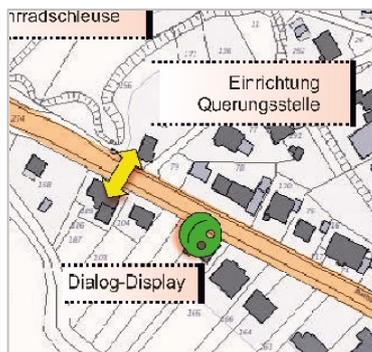
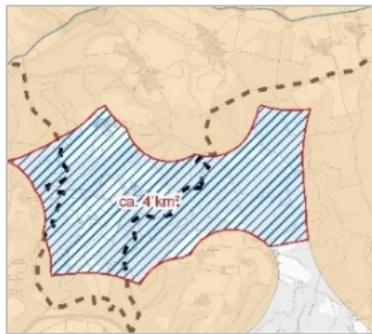
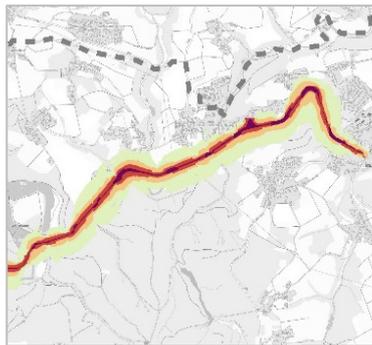


# Gemeinde Ruppichteroth Lärmaktionsplan 4. Runde





# Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der  
Gemeinde Ruppichteroth

bearbeitet von  
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard  
Hilde Richter-Richard

Ergänzende Lärmberechnungen:  
Stapelfeld Ingenieurgesellschaft mbH, Dortmund

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	9
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
	5.1 Auswertung der Lärmkarten.....	10
	5.2 Belastungsachsen.....	16
	5.3 Ruhige Gebiete.....	22
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	25
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	26
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	28
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	29
	9.1 Strategische Maßnahmen.....	29
	9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen .....	31
	9.2.1 B 478 Schönenberg (Rathausstraße, Haus Nr. 2 bis Nr. 23) .....	31
	9.2.2 B 478 Ruppichteroth, Brölstraße.....	36
	9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung .....	41
	9.3.1 Grundstücks-/ Hauseigentümer .....	41
	9.3.2 Kraftfahrer.....	42
10.	Langfristige Strategie	43
11.	Finanzielle Informationen	44
	11.1 Kosten Lärmaktionsplan .....	44
	11.2 Kosten-Nutzen-Analyse .....	44
	11.3 Fördermöglichkeiten .....	44
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	45
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	46



## Anhänge

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



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen .....	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) (LANUV) .....	11
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit (LANUV) .....	12
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberfläche .....	13
Abb. 5.4:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{den}$ (LANUV) .....	14
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{night}$ (LANUV) .....	15
Abb. 5.6:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} \geq 60$ dB(A) BUB – pflichtige Leistung .....	17
Abb. 5.7:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} \geq 50$ dB(A) BUB – pflichtige Leistung .....	18
Abb. 5.8:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_T \geq 60$ dB(A) RLS-90 – freiwillige Leistung .....	19
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_N \geq 50$ dB(A) RLS-90 – freiwillige Leistung .....	20
Abb. 5.10:	Identifizierte Belastungsachsen .....	21
Abb. 5.11:	Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land .....	24
Abb. 9.1:	Regionales Radwegenetz [Regionale Fahrradinfrastruktur für den Bergischen Kreis] .....	29
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht B 478 Rathausstraße, Haus Nr. 2 bis Nr. 23 .....	35
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht B 478 Ortsdurchfahrt Ruppichteroth .....	40

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen .....	7
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte) .....	8
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA) .....	9
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land .....	23
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr .....	25
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr .....	25
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude – Straßenverkehr .....	25
Tab. 9.1:	Basisdaten B 478 Schönenberg (Rathausstraße, Haus Nr. 2 bis Nr. 23) .....	31
Tab. 9.2:	Maximal erreichbare Lärminderung B 478 Rathausstraße, Haus Nr. 2 bis Nr. 23 .....	34
Tab. 9.3:	Basisdaten B 478 Ruppichteroth (Brölstraße von Bonnenweg bis Kreisverkehr B 478/ L 312) .....	36
Tab. 9.4:	Maximal erreichbare Lärminderung B 478 Brölstraße, Bonnenweg bis Kreisel L 312 .....	38



## 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 <sub>Aeq</sub>	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L <sub>den</sub>	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (BUB)
L <sub>night</sub>	-	Mittelungspegel Nacht 22:00 – 06:00 Uhr (BUB)
L <sub>T</sub>	-	Tagespegel von 6:00 – 22:00 Uhr (RLS-90)
L <sub>N</sub>	-	Nachtpegel von 22:00 – 6:00 Uhr (RLS-90)
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 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Gemeinde Ruppichteroth im Rhein-Sieg-Kreis zählt mit 10.496 zum 31. Dezember 2021 nicht zu den Ballungsräumen.

### Hauptverkehrsstraßen

Zu untersuchende Hauptverkehrsstraße 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):

- B 478 – westliche Gemeindegrenze zu Hennef bis Schönenberg, Einmündung L 317 Wingenbachstraße.

Die Gemeinde Ruppichteroth hat sich zudem entschieden, als freiwillige Leistung den weiteren Verlauf der B 478 zu betrachten:

- B 478 östlich Schönenberg bis zum Kreisverkehr B 478/ Herchener Straße im Hauptort, obwohl die dortige Verkehrsbelastung zum Zeitpunkt der Lärmkartierung unter einer DTV von 8.200 Kfz liegt.

### Haupteisenbahnen

Zu betrachten sind die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Die Gemeinde Ruppichteroth ist nicht an das Schienennetz angebunden.

### Großflughäfen

Die Gemeinde Ruppichteroth befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich des Flughafens Köln/Bonn mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr (Starts und Landungen). Der Lärmeinwirkungsbereich reicht über Hennef bis an die Gemeindegrenze von Ruppichteroth. Betroffenheiten  $\geq 60/50$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  sind deshalb nicht gegeben.



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.

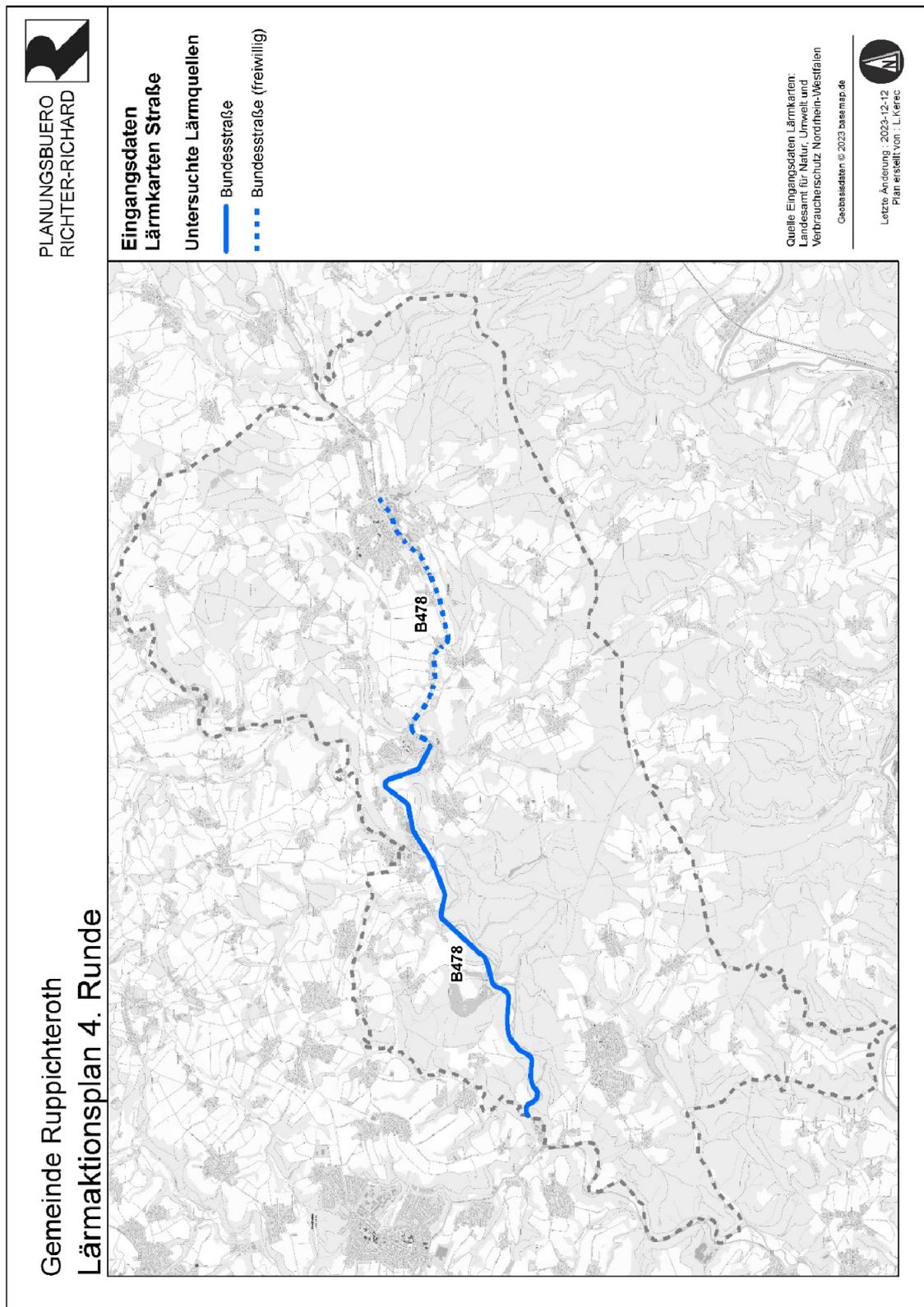


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen



## 2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr und Flughäfen ist in Nordrhein-Westfalen das LANUV zuständig.

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

Gemeinde Ruppichteroth  
Öffentliche Ordnung, Soziales und Standesamt  
Sascha Seuthe  
Rathausstraße 18  
53809 Ruppichteroth

Tel. 02295-4925  
E-Mail: [sascha.seuthe@ruppichteroth.de](mailto:sascha.seuthe@ruppichteroth.de)

Internet: [www.ruppichteroth.de](http://www.ruppichteroth.de)

Gemeindeschlüssel: 05 3 82 052

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

#### 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, auch einen Lärmaktionsplan (ggf. mit verringertem Aufwand) aufstellen.

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

#### 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."

## 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.

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 die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen möglich erscheint. Für eine ermessensfehlerfreie Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die national für die Straßenbauverwaltung (Lärmsanierung) bzw. Straßenverkehrsbehörden (Straßenverkehrsordnung) bindenden RLS-19 zu verwenden (in einzelnen Bundesländern bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 derzeit noch RLS-90).

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.

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 nach der 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)



## 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 2004<sup>1</sup> und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup>

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung<sup>4</sup>, 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 Lärmvorsorgewerte 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 Gemeinde Ruppichteroth verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans der 4. Runde die kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele des Umweltbundesamtes von 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 wurden vom LANUV mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet.

### 5.1 Auswertung der Lärmkarten

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte und daraus resultierenden strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Die Prüfung der Eingangsdaten der Lärmkartierung des LANUV und der freiwilligen Leistung führte zu folgendem Ergebnis:

- Geringfügig durch die B 478 betroffen ist der Weiler Bröleck. Einige Wohngebäude an der Parallelstraße Felderhoferbrücke sind  $\geq 60/50$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  belastet. Drei Gebäude, davon das Schulgebäude an der Ecke zur Straße Zum Brölbach, sind  $\geq 65/55$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  betroffen (max. 68,7/58,7 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$ ). Auf dem Straßenabschnitt wurde bereits eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht (SMA 8 DS) eingebaut, sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h begrenzt. Eine Belastungsachse ergibt sich somit nicht. Im Bereich der Schule sind jedoch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung zu prüfen, die möglichst auch dazu beitragen, den Lärm am Schulgebäude und am Wohngebäude Bundesstraße, Haus Nr. 20, zu mindern.
- Zwischen Schönenberg und Ruppichteroth liegt an der B 478 der Weiler Ahe. Die Bebauung angrenzend an die B 478 ist mit Fassadenpegeln  $\geq 70/60$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  belastet, davon dient jedoch nur ein Teil dem Wohnen (Gastronomie, Leerstand, Schuppen). Einige Gebäude oberhalb am Hang sind von Fassadenpegeln  $\geq 60/50$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  betroffen. Auf dem Straßenabschnitt wurde bereits eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht (SMA 8 DS) eingebaut, sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h begrenzt. Die Bushaltestellen und der einseitige überörtliche Geh- und Radweg sind über eine Mittelinsel mit Querungssicherung erschlossen. Damit sind für als Weiler ausgewiesene Ortslagen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes ausgeschöpft. Den Eigentümern immer noch sehr hoch betroffener Gebäude wird, falls nicht schon geschehen, empfohlen, sich bezüglich der Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen an Straßen.NRW zu wenden (siehe Kap. 11.3) und/ oder Maßnahmen in Eigeninitiative Lärmschutz vorzunehmen (siehe Kap. 9.4).

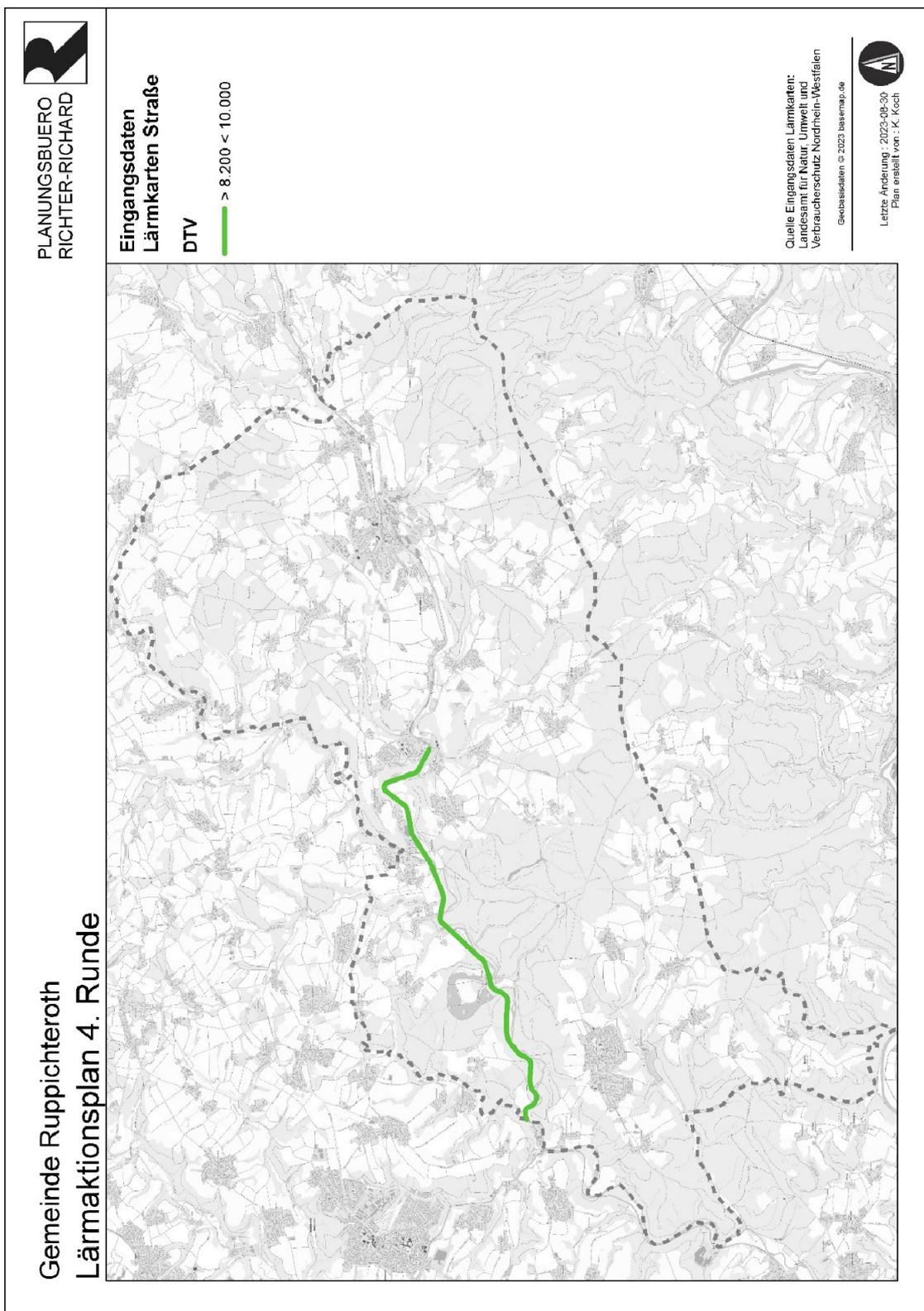


Abb. 5.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) (LANUV)

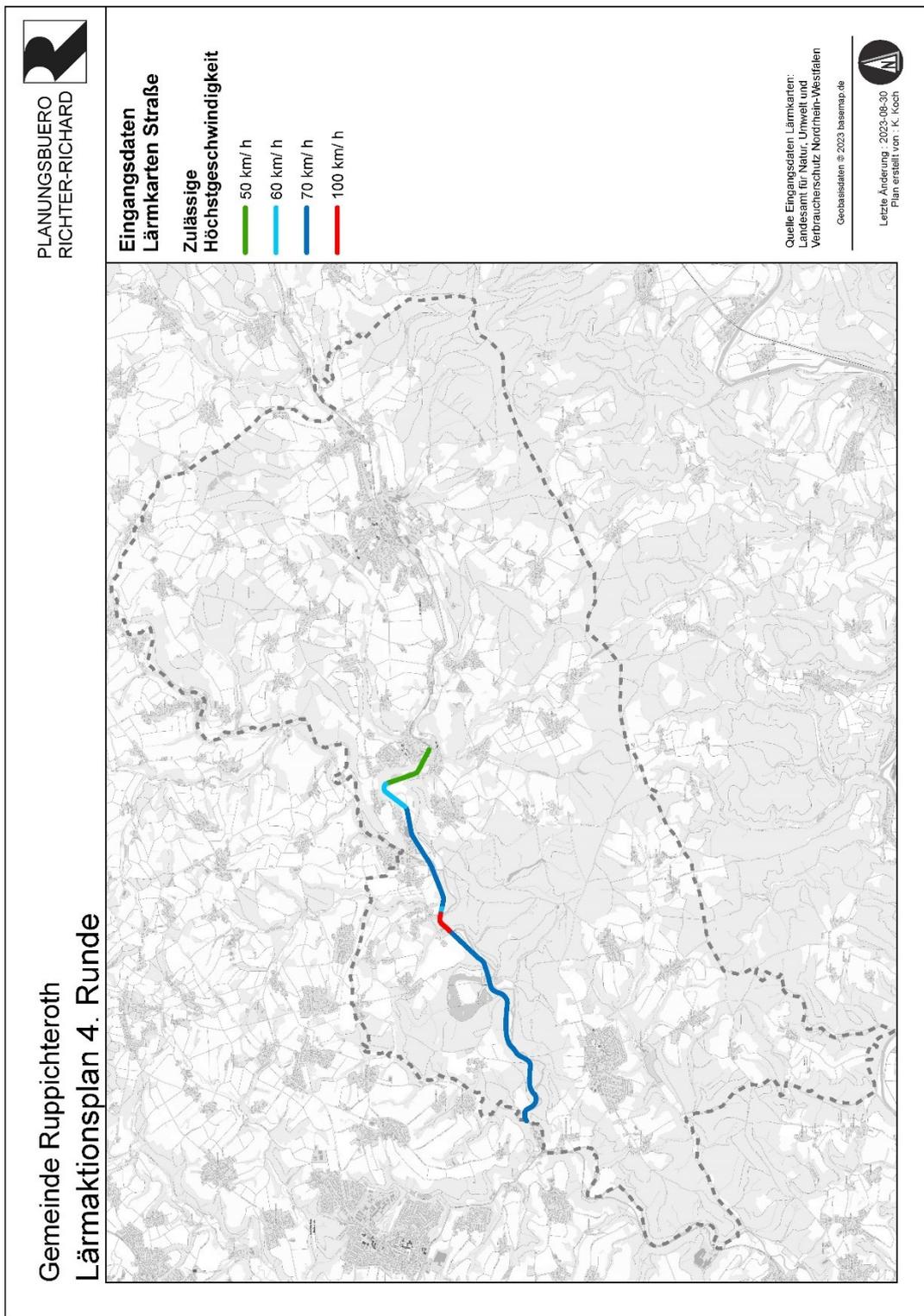


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit (LANUV)

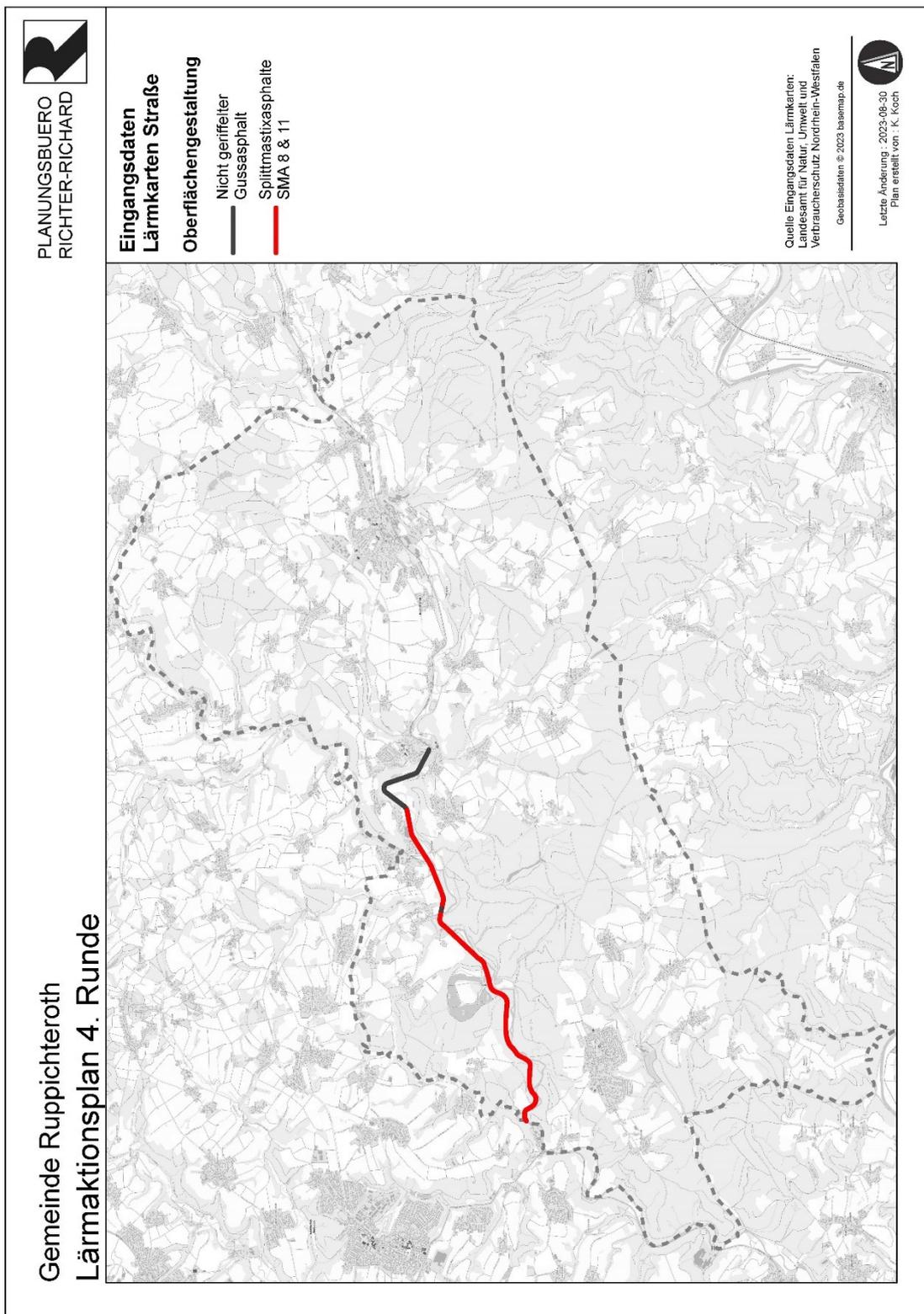


Abb. 5.3: Eingangskarten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberfläche

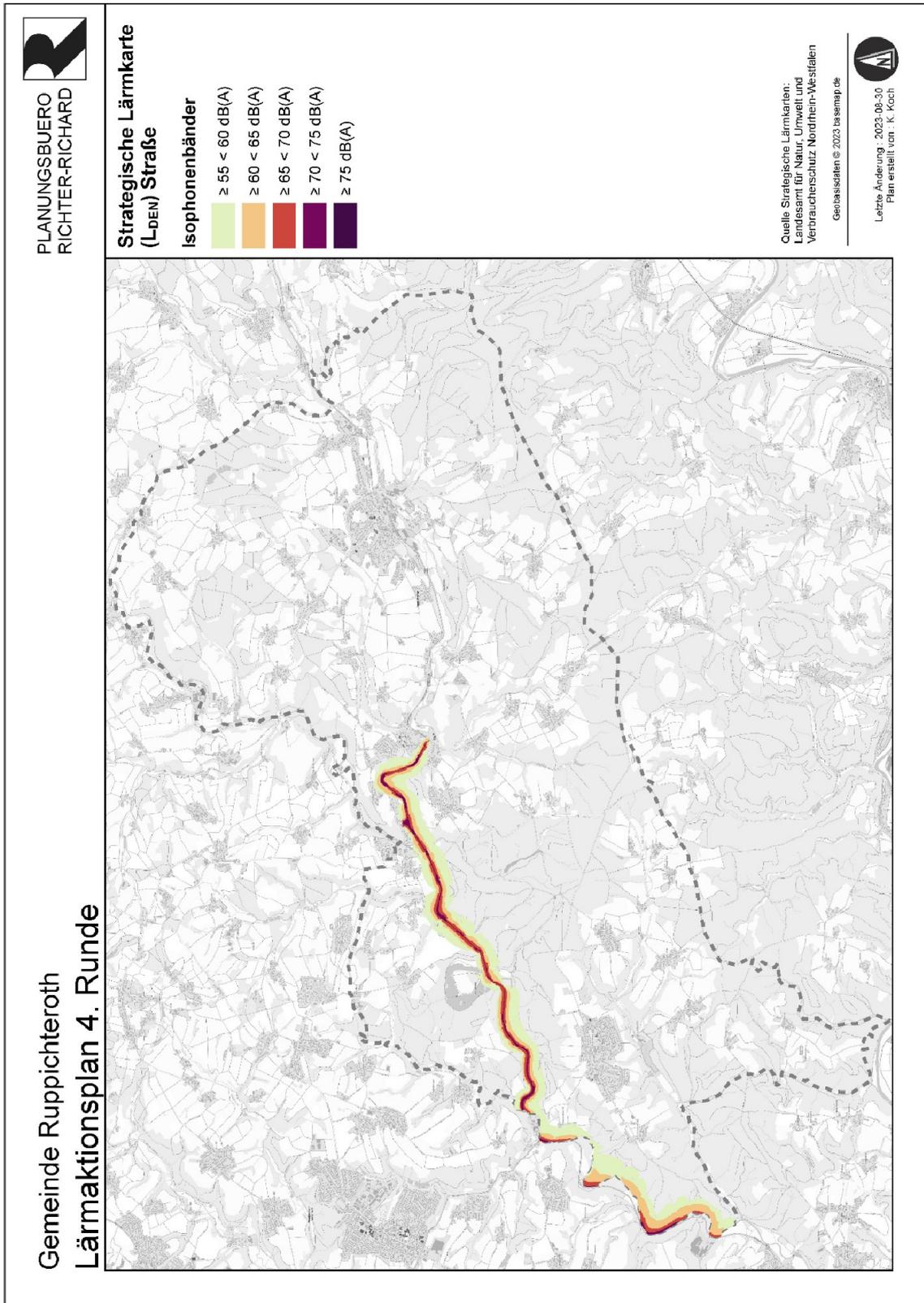


Abb. 5.4: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>den</sub> (LANUV)

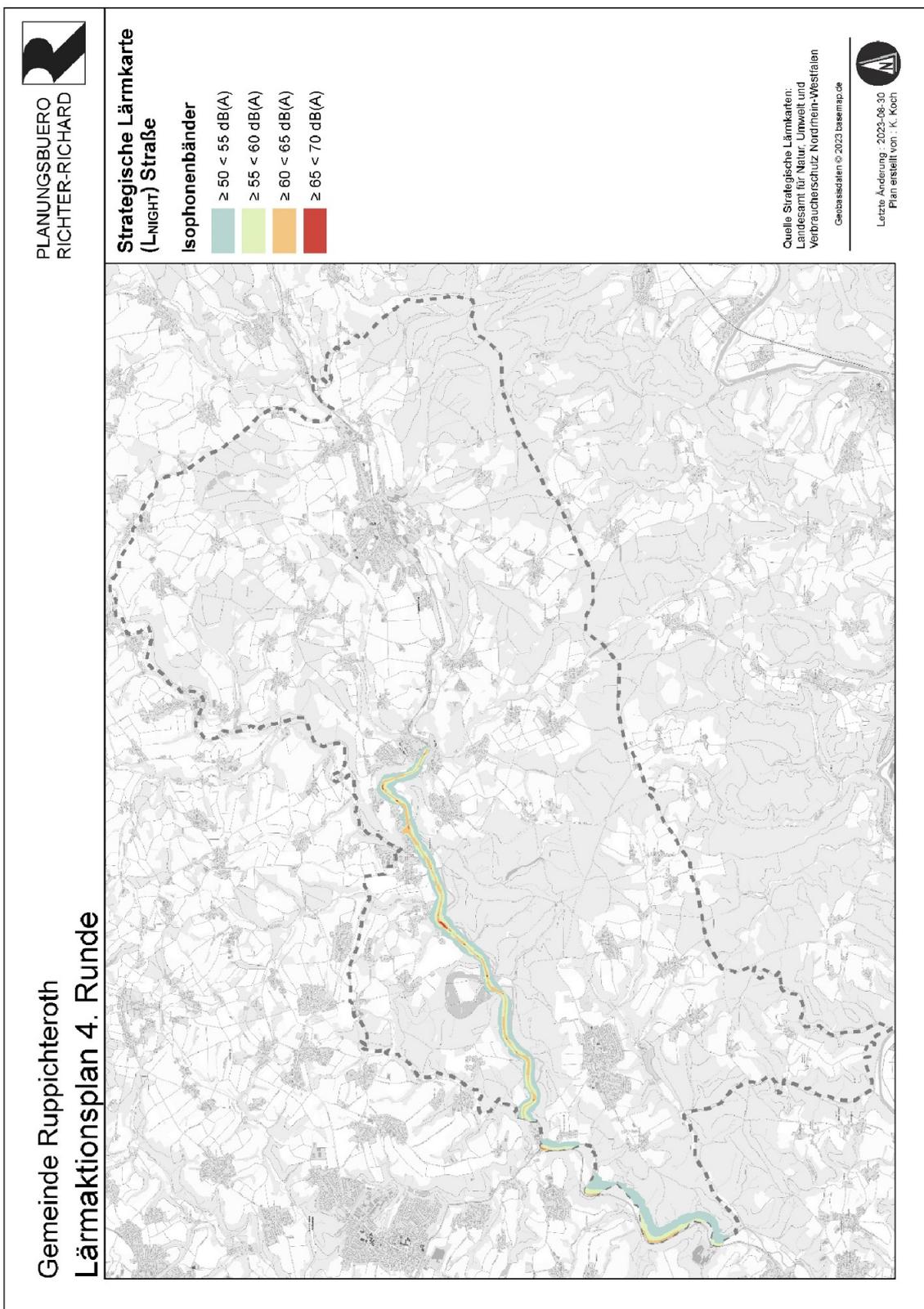


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>NIGHT</sub> (LANUV)



## 5.2 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 bei der überwiegenden Anzahl der Gebäude ergeben.

Aus den nachfolgenden Abbildungen ergeben sich für die pflichtig und freiwillig untersuchten Straßenabschnitte die Gebäude, die sehr hohen Pegeln  $L_{den} > 70$  dB(A)/  $L_{night} > 60$  dB(A) für pflichtige Straßenabschnitte und  $L_T > 70$  dB(A)/  $L_N > 60$  dB(A) für freiwillige Straßenabschnitte ausgesetzt sind:

- B 478 Rathausstraße (Schönenberg), westlicher Ortseingang bis L 317 Wingenbacher Straße (pflichtige Leistung).
- B 478 Rathausstraße (Schönenberg), L 317 Wingenbacher Straße bis Rathausstraße, Haus Nr. 23 (freiwillige Leistung),
- B 478 Brölstraße, Wilhelmstraße bis zum Knotenpunkt B 478/ L 312/ Herchener Straße (freiwillige Leistung).

Straßenabschnitte mit Gebäuden, die hohen Pegeln  $L_T > 65-70$  dB(A)/  $L_N > 55-60$  dB(A) ausgesetzt sind:

- B 478, Bonnenweg bis Ortseingang West (freiwillige Leistung).

Die Daten zeigen, dass die Entscheidung der Gemeinde Ruppichteroth richtig war, den Hauptort freiwillig in die Betrachtung einzubeziehen.

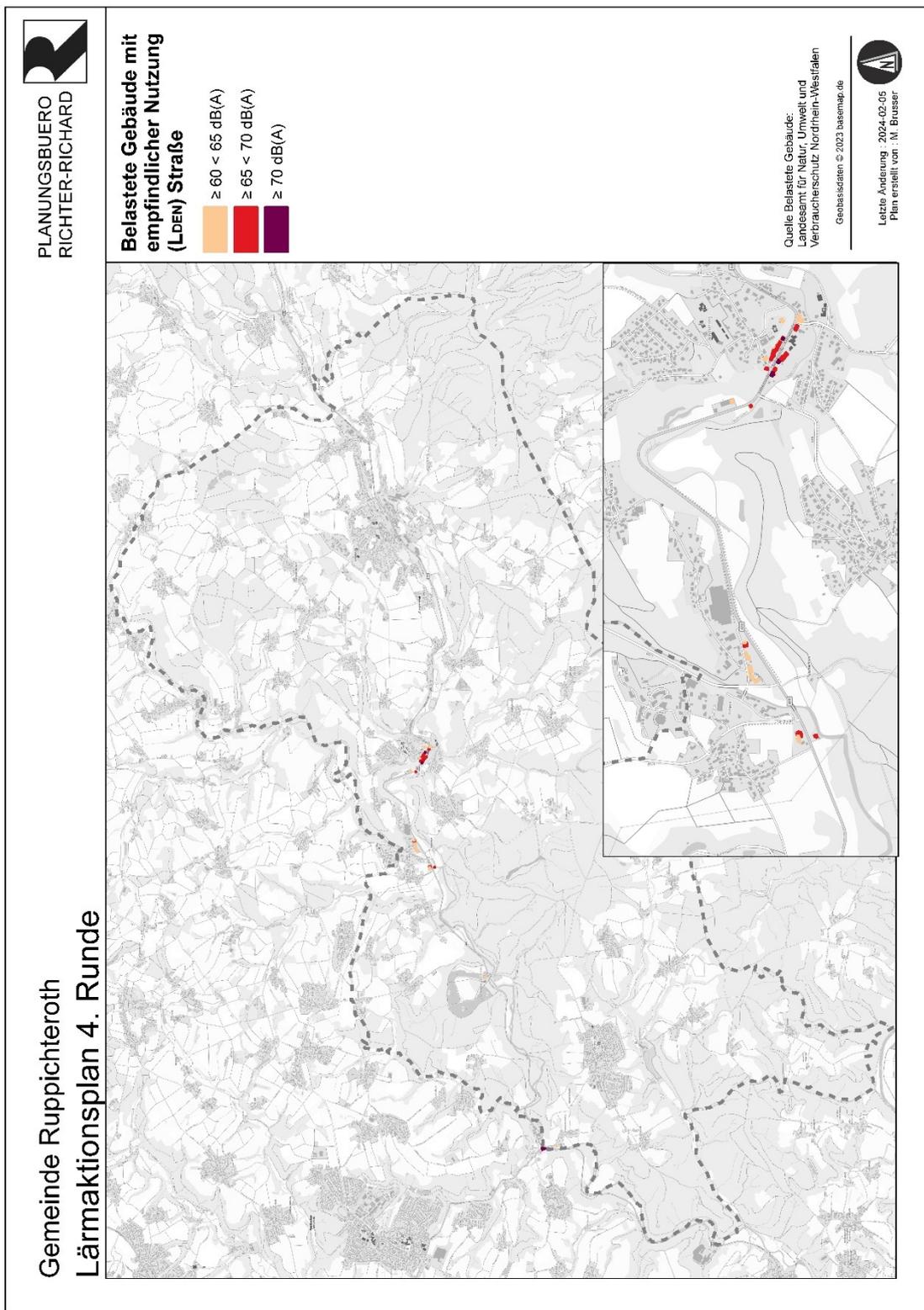


Abb. 5.6: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{den} \geq 60$  dB(A) BUB – pflichtige Leistung

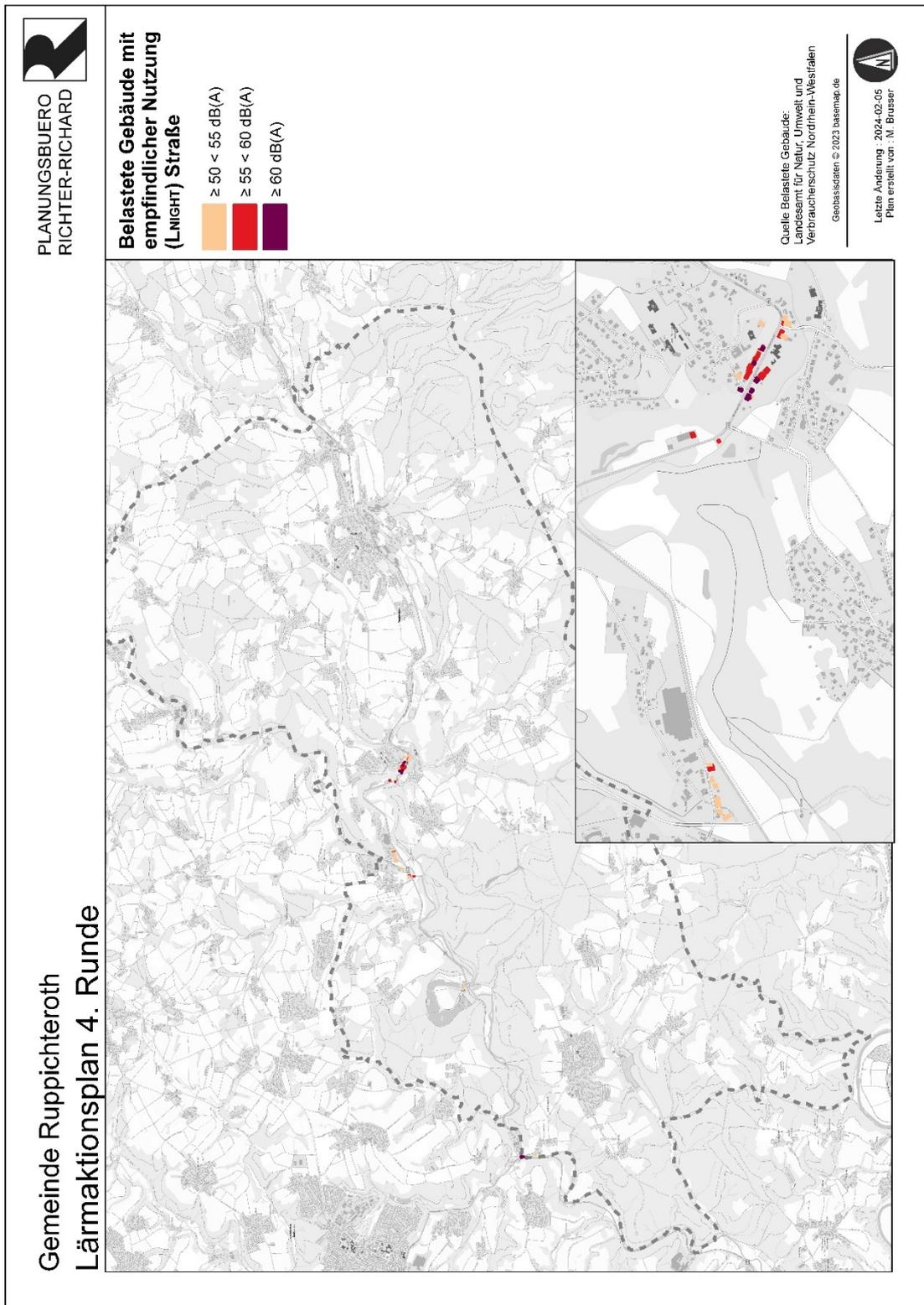


Abb. 5.7: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{\text{night}} \geq 50$  dB(A) BUB – pflichtige Leistung

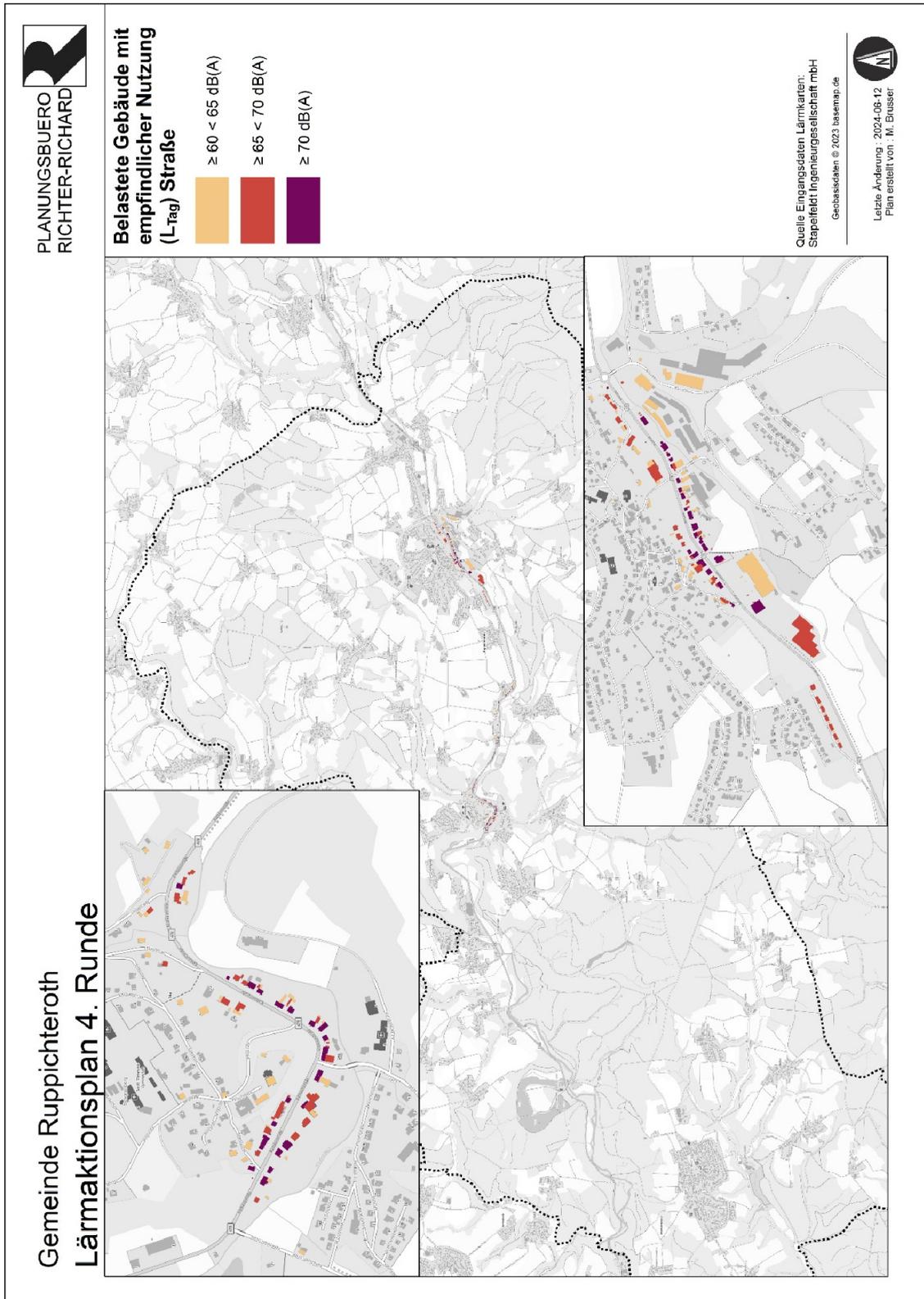


Abb. 5.8: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_T \geq 60$  dB(A) RLS-90 – freiwillige Leistung

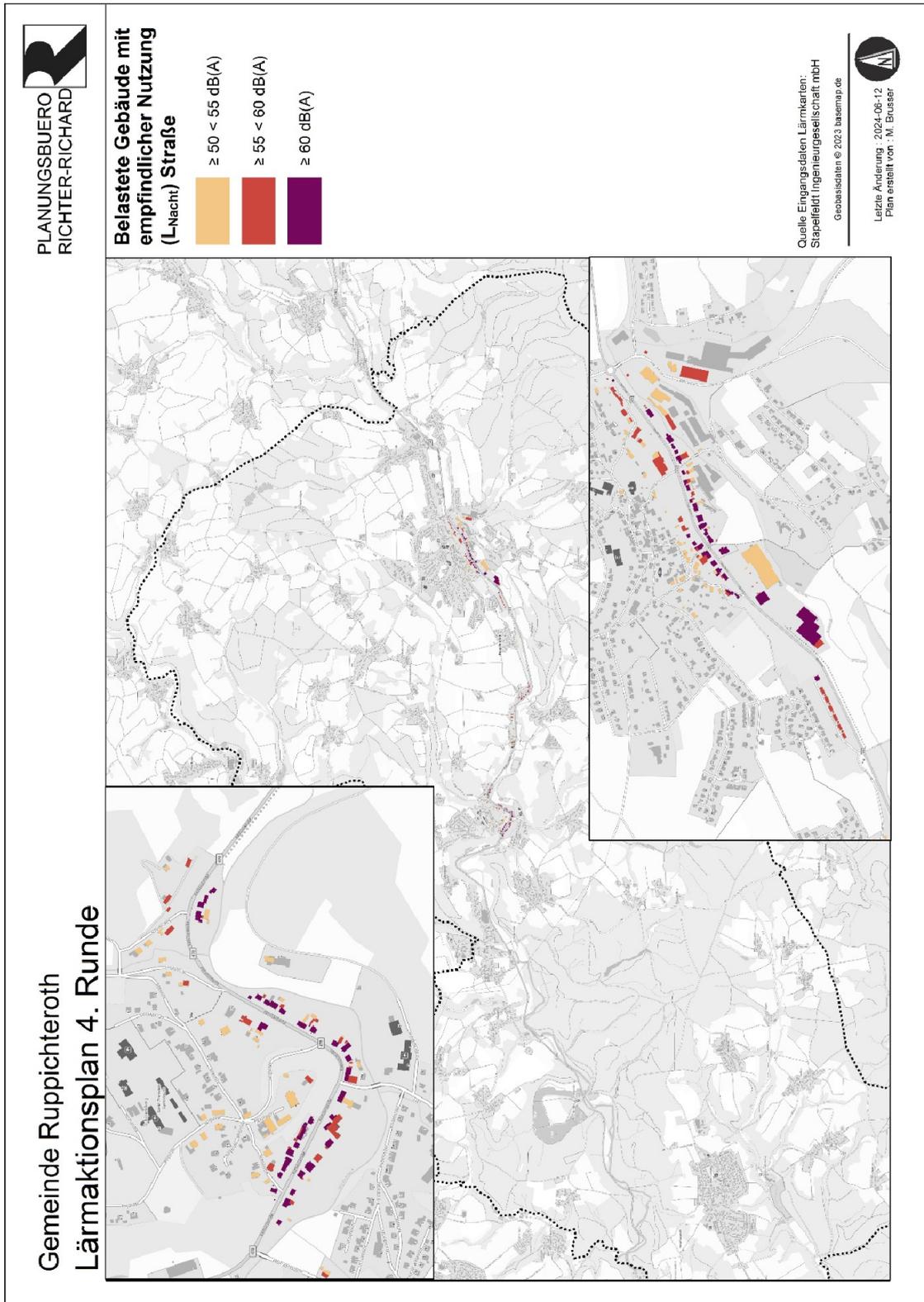


Abb. 5.9

Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_N \geq 50$  dB(A) RLS-90 – freiwillige Leistung

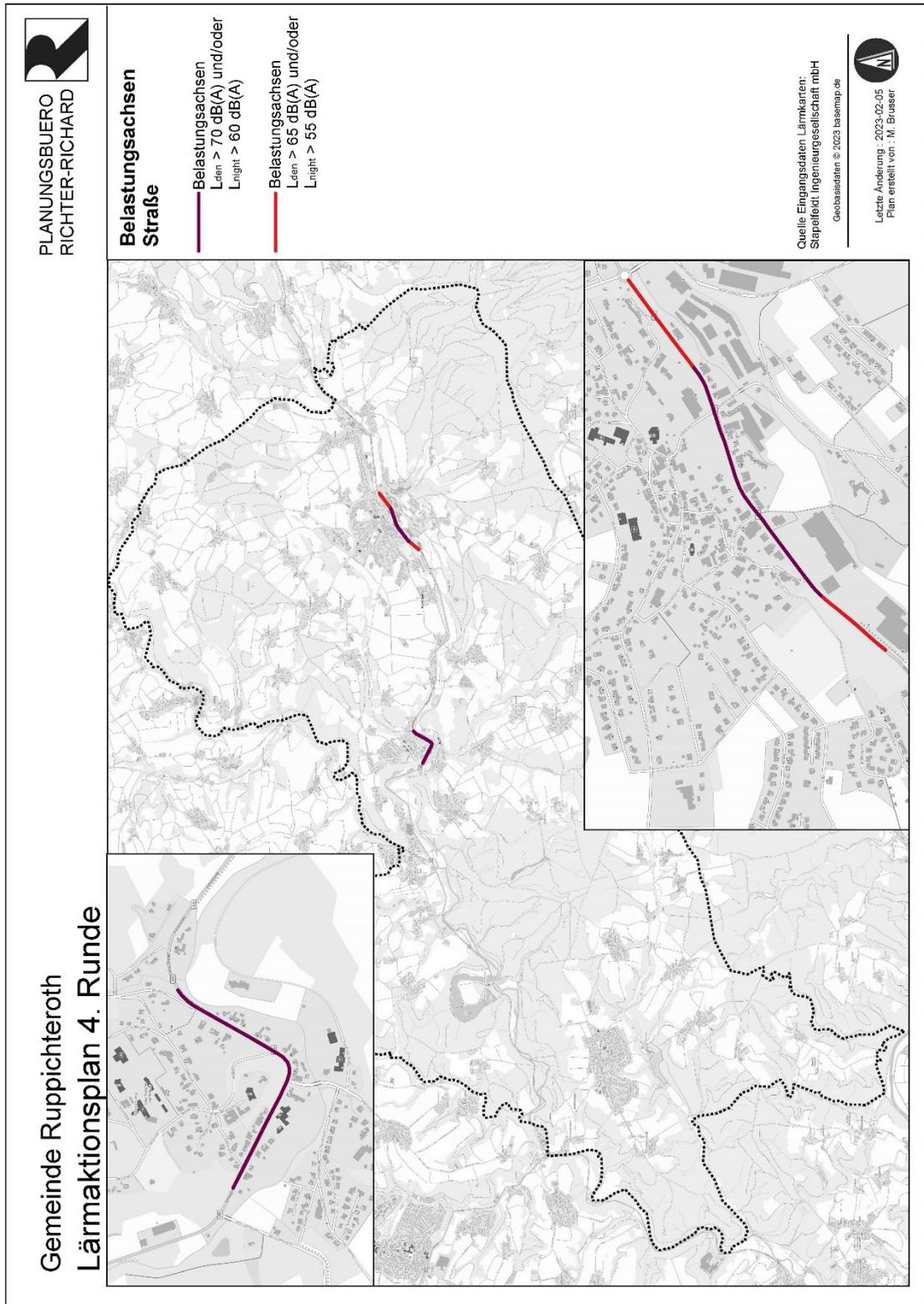


Abb. 5.10 Identifizierte Belastungsachsen



### 5.3 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 planaufstellenden Behörde, für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

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)<sup>5</sup> sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes<sup>6</sup> 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. Der Ausschluss von Geräuschen wird gemäß LAI-Hinweisen insofern abgeschwächt, dass durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie von gering belasteten Straßen, Wald- und Wirtschaftswegen zur Erschließung des ländlichen Raumes ausgehende Geräusche eine Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht verhindern.

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 und den Randbereichen potenzieller ruhiger Gebiete definiert. Kombiniert man die

<sup>5</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

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

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.

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 ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrslärmquelle	Ruhiges Gebiet mit $L_{DEN} < 45$ 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  $4$  km<sup>2</sup> 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 Gemeinde Ruppichteroth

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen Methode gibt es in der Gemeinde Ruppichteroth ein Gebiet, das die Anforderung an ein ruhiges Gebiet auf dem Land im Grundsatz erfüllt:

- Fläche im Süden der Gemeinde zwischen Stockum und der Sieg, die vor allem gemeinsam mit Flächen in Eitorf als ruhiges Gebiet auf dem Land ausgewiesen werden könnte.

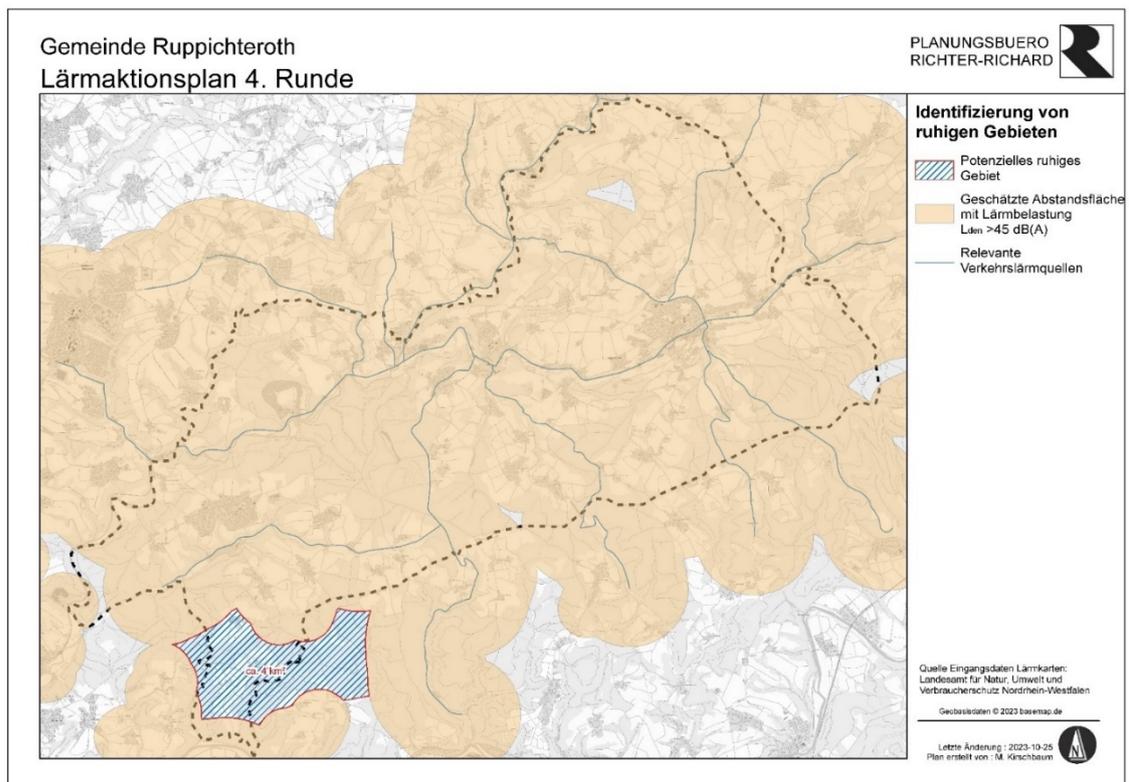


Abb. 5.11: Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land



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

Die von den untersuchten Lärmquellen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet und zur Verfügung gestellt.

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

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	103	50	48	6	0

L <sub>night</sub> [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	52	46	14	0	0

Ganztags sind 54 Personen mit Pegeln  $\geq 65$  dB(A), davon sind sechs Personen mit Pegeln  $\geq 70$  dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 104 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 70 Personen von Pegeln  $\geq 55$  dB(A) betroffen, davon sind 14 von Pegeln  $\geq 60$  dB(A) belastet. Mit Pegeln  $\geq 70$  dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 122 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die ganztätige Lärmbetroffenheit.

Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	2,76	0,51	0,02

2,76 km<sup>2</sup> sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel  $>55$  dB(A) ausgesetzt, 0,51 km<sup>2</sup> einem Pegel  $>65$  dB(A) und 0,02 km<sup>2</sup> einem Pegel  $>75$  dB(A).

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude – Straßenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	96	24	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

120 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln  $>55$  dB(A) betroffen, 24 Wohnungen von Pegeln  $>65$  dB(A) und keine Wohnung von einem Pegel  $>75$  dB(A). Es sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln  $>55$  dB(A) betroffen.



## 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.

Für die 1. Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde am 07. März 2024 im Ausschuss für Planung, Klima- und Umweltschutz vorgestellt und die Offenlage auf Empfehlung dieses Fachausschusses durch den Rat der Gemeinde Ruppichteroth am 07. März 2024 beschlossen. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange erfolgte vom 15. März 2024 bis einschließlich 12. April 2024 als öffentliche Auslegung. Die Offenlage wurde über verschiedene Medien angekündigt (Amtliches Mitteilungsblatt und gemeindliche Internetseite). Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde auf der gemeindlichen Internetseite eingestellt und es wurde dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Gemeindeverwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren und diesen einzusehen.

Die eingegangenen Eingaben/ Stellungnahmen wurden dokumentiert und abgewogen. Die Abwägungsergebnisse zu den Eingaben/ Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sind dem Lärmaktionsplan als Anhänge I.1 und I.2 beigefügt.

In der zweiten Mitwirkungsphase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans in der Zeit vom 17. Mai 2024 bis einschließlich 14. Juni 2024 erneut formell ausgelegt. Die zweite Beteiligungsphase wurde im Amtlichen Mitteilungsblatt am 17. Mai 2024 und auf der gemeindlichen Internetseite bekanntgemacht. Es bestand zudem wiederum die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten/ Dienststunden der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren bzw. diesen einzusehen. Parallel wurden die Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Das Ergebnis der zweiten Phase der Mitwirkung ist als Anlage II dem Lärmaktionsplan beigefügt.



Der endgültige Lärmaktionsplan wurde auf Empfehlung des Ausschusses für Planung, Klima- und Umweltschutz durch den Rat der Gemeinde Ruppichteroth in seiner Sitzung am 4. Juli 2024 beschlossen.

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



## 8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Gemeinde Ruppichteroth erstellt in der 4. Runde erstmals einen Lärmaktionsplan, so dass bisher keine Maßnahmen aus einem Lärmaktionsplan umgesetzt werden konnten.



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

### 9.1 Strategische Maßnahmen

Die nachfolgend dargestellten 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 Netzwirkung 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.

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

### Konzept "Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen Land" für 2025

Im Rahmen der "Regionale 2025 Bergisches Rheinland" haben der Rhein-Sieg-Kreis (Stabsstelle Verkehr und Mobilität), die Regionale 2025 Agentur GmbH, der Rheinisch-Bergische Kreis, der Oberbergische Kreis und als Projektpartner Naturregion Sieg gemeinsam die Erarbeitung eines regionalen Radverkehrsnetzes in Auftrag gegeben. Als Handlungsebenen wurden ein funktionales regionales Radwegenetz, sowie eine umfassende touristisch ausgerichtete Erschließung als Ziele definiert.

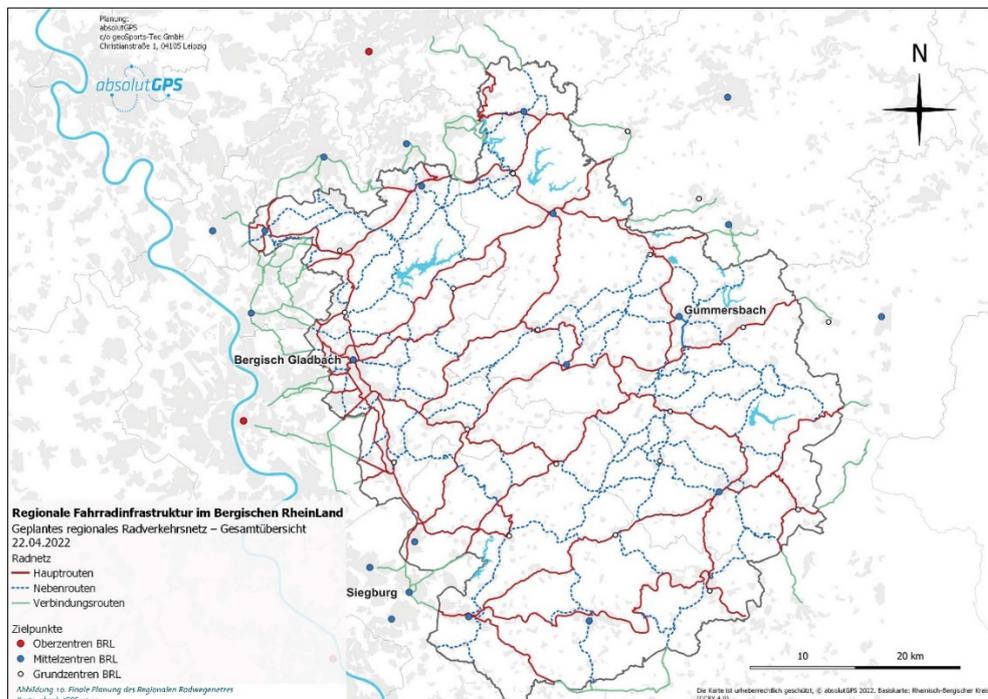


Abb. 9.1: Regionales Radwegenetz [Regionale Fahrradinfrastruktur für den Bergischen Kreis]

## Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis (2014)

Im Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis werden aus der Bestandsaufnahme Maßnahmen entwickelt und nach Priorität und Art der erforderlichen Maßnahmen gegliedert. Auf Grundlage des erarbeiteten Maßnahmenkonzepts wurden 20 Netzlücken ausgewählt, für die eine detaillierte Einzelbetrachtung erfolgte.

Die "Netzlücke 20" Ruppichterath (RU1: B 478, 2.300 m) wird wie folgt beschrieben: Innerörtliche Bundesstraße mit beidseitigem gemischtem Fuß-/ Radweg mit Breiten von 1,60 m und 2,00 m und erhöhter Konfliktrichtigkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern. Baulast Landesbetrieb Straßenbau NRW, Planungsempfehlung: Schutzstreifen, Kosten: ca. 70.000 EUR.

Zudem wird festgestellt, dass die Gemeinde Ruppichterath nur über eine geringe Anzahl geeigneter Verknüpfungspunkte verfügt. Aufgrund des topografisch bewegten Gemeindegebiets gilt es ergänzende Angebote zu schaffen, die das Fahrradfahren innerhalb der Gemeinde fördern. Darüber hinaus sind die bestehenden Verknüpfungspunkte mit attraktiven Abstellanlagen auszustatten.

## Bürgerbus

Seit 2012 wird die Gemeinde zusätzlich zum Linienverkehr durch einen Bürgerbus erschlossen, der möglichst viele Haltepunkte abseits der Bushaltestellen des öffentlichen Nahverkehrs bedient. Der eingetragene Verein trägt sich über Spenden und wird von ehrenamtlichen Mitarbeitern betrieben. Ziel des Vereins ist es, möglichst vielen Menschen, jungen wie alten, die Erreichung von Zielen/ Quellen in der Gemeinde, wie Einkauf, Arztbesuch, Einrichtungen oder anderes ohne Pkw zu ermöglichen. Durch den Bürgerbus soll so die Mobilität in der Gemeinde verbessert werden.

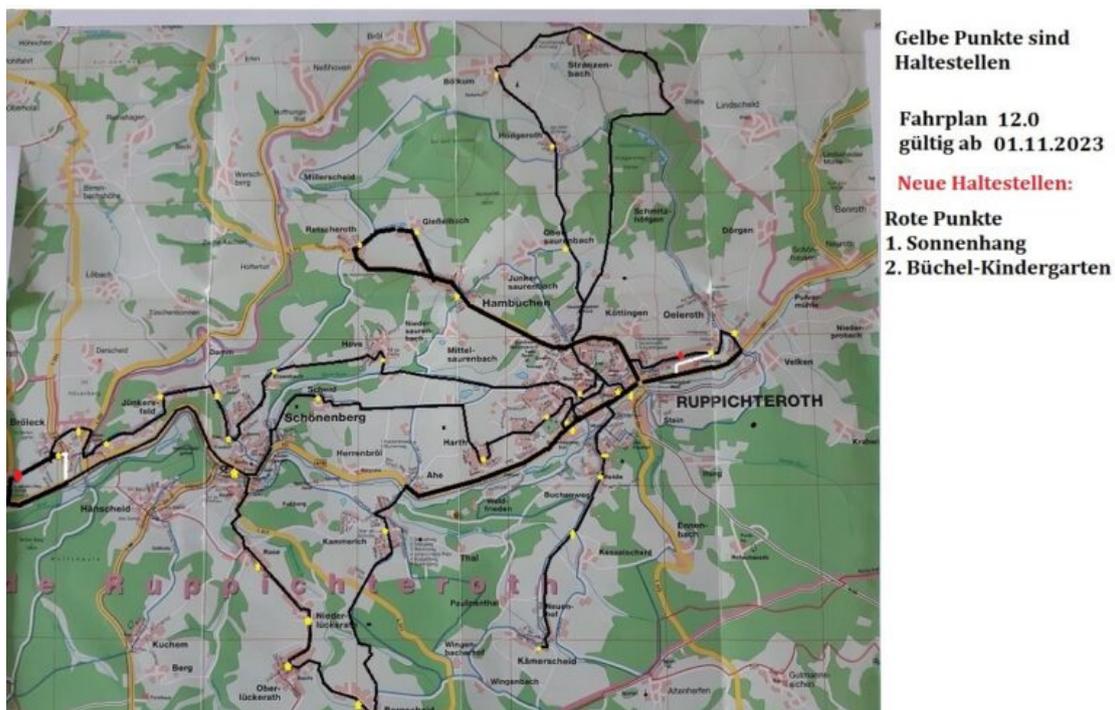


Abb. 9.1: Linienplan Bürgerbus [Ruppichterath Bürgerbus e.V.]



9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen

9.2.1 B 478 Schönenberg (Rathausstraße, Haus Nr. 2 bis Nr. 23)

Basisdaten

Tab. 9.1: Basisdaten B 478 Schönenberg (Rathausstraße, Haus Nr. 2 bis Nr. 23)

Schönenberg		B 478 Schönenberg (Rathausstraße, Haus Nr. 2 bis Haus Nr. 23)					
Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahnoberfläche	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]		
von	bis				L <sub>den</sub> *	L <sub>night</sub> *	
					L <sub>T</sub> **	L <sub>N</sub> **	
Rathausstraße, Haus Nr. 2	L 317 Wingenbacher Straße	8.220	Nichtgeriffelter Gussasphalt	50	70,3	61,4	
		9.475			71,6	63,8	
					L <sub>T</sub> **	L <sub>N</sub> **	
L 317 Wingenbacher Straße	Bergstraße	9.475	Nichtgeriffelter Gussasphalt	50	74,4	66,6	
Bergstraße	Rathausstraße, Haus Nr. 23	9.475	Nichtgeriffelter Gussasphalt	50	74,9	67,1	
<p>violett = ≥60 dB(A) L<sub>N</sub>                      rot = ≥55 - 60 dB(A) L<sub>N</sub>                      gelb = ≥50 - 55 dB(A) L<sub>N</sub></p>							
Lärmminderungs-potenziale	Bestandsbeschreibung		Anmerkungen				
Fahrbahn	Zweistreifig, Linksabbiegefahrstreifen in Hänscheider Straße und Wingenbacher Straße, Querungsstellen: langgestreckte befestigte Mittelinsel vor Rathaus, Anforderungs-LSA mit Mittelinsel Höhe Haltestelle Schönenberg Mitte		Hoher Sanierungsbedarf Anmerkung: Zum Begehungszeitpunkt provisorische Querungsstellen (Kennzeichnung als Übergänge, aber ohne LSA) Höhe Rathausstraße, Haus Nr. 10 und 13				
Nebenanlagen	Aus Richtung Bröleck kommend außerörtlicher gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Westseite, Breite 2,30 m, bis Hänscheider Straße; ab Hänscheider Straße Radverkehrsführung im Mischverkehr bis zur Straße Im Saurental, auf dem Abschnitt beidseitig Gehweg + Radverkehr frei		Mängelfreier Zustand der Nebenanlagen Fußläufige Wegeverbindung zwischen Am Lindenstock und Rathausstraße				
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	V <sub>zul</sub> 60 km/h auf B 478 vor westlichem Ortseingang auf ca. 300 m, Überholverbot						
ÖPNV	Bushaltestellen Brunnenweg, Schönenberg Mitte; Linien 531, SB 53		Haltestelle "Schönenberg Mitte" über Umfahrt erschlossen				
Realnutzung	Wohnen, Rathaus, Tankstelle, Gastronomie, Kleinbetriebe/ Dienstleistungen,		(Vor-)Gärten, Waldbrölbach-Aue, forstwirtschaftliche Flächen				
Baustruktur der Wohnbebauung	Bebauung dörflich heterogen, 1- bis 2-geschossig						

\*Berechnung LANUV nach Knossos, \*\*Berechnung nach RLS-90



Ortsdurchfahrt Schönenberg



Der pflichtige Teil der Belastungsachse reicht von B 478 Rathausstraße, Haus Nr. 2, bis zur L 317 Wingenbacher Straße. Die Berechnung des Landesamts setzt hier aus, da die DTV ab der Wingenbacher Straße knapp unter einer DTV von 8.200 Kfz liegt. Auf Basis des freiwillig von der Gemeinde Ruppichteroth berechneten Straßenabschnittes verlängert sich die Belastungsachse der B 478 bis Rathausstraße, Haus Nr. 23. Die freiwillig berechneten Straßen wurden nach den in Deutschland für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen geltenden RLS-90 erstellt.

Über dem Pegelwertepaar 70/60 dB(A)  $L_T/L_N$  und damit sehr hoch betroffen sind die Wohngebäude Rathausstraße Haus Nr. 28 bis 46 auf der Südostseite der Rathausstraße. Besonders betroffen sind die Gebäude im Kurvenbereich zwischen Wingenbacher Straße und Bergstraße. Am höchsten belastet sind die Gebäude Rathausstraße, Haus Nr. 34 und 36 (gegenüber dem Bushof).

Der westliche Ortseingang Schönenberg beginnt mit einer langgezogenen begrünten Mittelinsel, begleitet von Baumreihen. Damit wurde auch optisch ein prägnanter Ortseingang geschaffen, der bereits vor Beginn der verdichteten Wohnbebauung zu einer vorsichtigeren Fahrweise anhält.

Den hochwertig gestalteten Nebenanlagen steht eine sanierungsbedürftige Fahrbahn mit deutlichen Baumängeln gegenüber. Die vielen Risse deuten darauf hin, dass für die momentane Belastung kein ausreichender Aufbau vorhanden ist.



B 478, westlicher Ortseingang mit langgezogener Mittelinsel und sanierungsbedürftiger Fahrbahndecke

Außerorts begleitet die B 478 von Bröleck kommend ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Westseite. Ab Hänscheider Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr durch Schönenberg geführt, die gut ausgebauten Gehwege sind für den Radverkehr freigegeben. Im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs als indirekte Maßnahme zur Lärminderung ist zu beachten, dass die Führung im Mischverkehr bei ca. 820 Kfz/Sp.Std. und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei einer Vorauswahl gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in den oberen Belastungsbereich II fällt. Eine Führung im Mischverkehr bei der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h ist daher eher kritisch zu bewerten.



Im Grundsatz wurde die Ortsdurchfahrt im Vergleich zu einem konventionellen Ausbau bereits gestalterisch höherwertig umgestaltet, was einerseits den Planungsspielraum einschränkt, andererseits aber auch dazu beiträgt, dass verhaltener gefahren wird. Der positive Gesamteindruck der Ortsdurchfahrt mit den gepflasterten Gehwegen und den hochwertig bepflanzten (Baum-)Beeten bietet somit eine gute Voraussetzung zur Einhaltung von geschwindigkeitsregulierenden und fußverkehrsfördernden Maßnahmen.

Die Grundschule Schönenberg, eine Parkanlage und ein ökumenischer Kindergarten sind über die L 317 Wingenbacher Straße an die Rathausstraße angebunden.

## Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Hänscheider Straße und Straße Im Saurental (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Bei Erneuerung der Fahrbahndecke: Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik (siehe RLS-19) zwischen Hänscheider Straße (einschließlich Knotenpunkt) bis zum östlichen Ortsausgang (-  $\geq 2$  dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Unterstützende Maßnahme: (Mobiles) Dialog-Display von Ruppichteroth kommend in Höhe Rathausstraße, Haus Nr. 50, zur Einhaltung der zulässigen Regelschwindigkeit von 50 km/h (bzw. 30 km/h) im Kurvenbereich direkt nach dem östlichen Ortseingang. Zuständig: Gemeinde Ruppichteroth.
- Förderung Radverkehr: Am Ortsein- und Ortsausgang Fahrradschleusen zur Lenkung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bzw. in den einseitigen Geh- und Radweg außerorts. Zuständig: Straßen.NRW.
- Förderung Fußverkehr:
  - Querungsstelle, Fußgängerüberweg oder Anforderungs-LSA, Höhe Brunnenweg zur Erschließung der Bushaltestellen. Zuständig: Straßen.NRW.
  - Querungssicherung über vorhandene Mittelinsel in Verlängerung der Fußwegverbindung Am Lindenstock – Rathausstraße. Zuständig: Straßen.NRW.
  - Prüfung einer Verlängerung der Fußwegverbindung über den Waldbrölbach bis zur Straße Auf dem Burghardt, Höhe Kindergarten. Zuständig: Gemeinde Ruppichteroth.

## Erläuterungen

Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfolgt eine Lärminderung um ca. 2,4 dB(A). Die über 70/60 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  belasteten Gebäude auf dem pflichtigen Straßenabschnitt zwischen Rathausstraße, Haus Nr. 2, und Wingenbacher Straße werden unter das Wertepaar 70/60 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  entlastet und damit die Lärmspitze gebrochen. An den Seitenfronten der Gebäude fallen die Fassadenpegel teilweise unter das Wertepaar 65/55 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$ . Die belasteten Gebäude im Kurvenbereich zwischen Wingenbacher Straße und



Bergstraße (nicht pflichtiger Straßenabschnitt) können nur bedingt entlastet werden, es verbleiben immer noch einzelne Fassadenpegel an Gebäudeteilen über dem Wertepaar 70/60 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$ .

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend der RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 (SMA 8 DS) um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton  $\leq$ AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Es kann also je nach Verkehrszusammensetzung mit einer Lärminderungswirkung von  $\geq 2,0$  dB(A) ausgegangen werden. Die lärmindernde Wirkung durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 2,4 dB(A) verliert durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zum Teil ihre Wirksamkeit. Nach Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht kann geprüft werden, ob die Temporeduzierung aufgehoben oder unter anderen straßenverkehrsrechtlichen Aspekten beibehalten werden soll. Pegelspitzen werden auch weiterhin positiv beeinflusst.

Es wird jedoch aufgrund der angestrebten Radverkehrsförderung zur indirekten Lärminderung in der Ortsdurchfahrt Schönenberg auch nach dem Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht die Beibehaltung der reduzierten Geschwindigkeit geraten, um eine Führung im Mischverkehr weiter zu ermöglichen.

Der Straßenraum östlich der Bergstraße ist auf der Nordseite geprägt von einem Parkplatz, einer großzügig ausgebauten Bushaltestelle sowie gewerblich genutzten Grundstücken mit überwiegend versiegelten Flächen. Der östliche Teil der Ortsdurchfahrt wird somit anonym und kaum als Innerortslage wahrgenommen. Mittel- bis langfristig sollte hier durch eine städtebauliche Neuordnung gemeinsam mit den Eigentümern angestrebt werden, einen wahrnehmbaren Innerortscharakter herzustellen, beispielsweise über einen kleinen gestalterisch aufgewerteten Platzraum, der verschiedene Funktionen aufnehmen kann (Bushaltestelle, Außengastronomie, Parkplätze, Fußweganbindung an den Kindergarten mit Anbindung der Parkanlage).

Tab. 9.2: Maximal erreichbare Lärminderung B 478 Rathausstraße, Haus Nr. 2 bis Nr. 23

Schönenberg		Maximale Fassadenpegel (Bestand)		Lärmmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung dB(A)	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung*	Einbau Lärmmin- dernde As- phaltdeck- schicht	Reduzie- rung der Verkehrs- menge		
		$L_{den}^*$	$L_{night}^*$	tags/nachts dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	$L_{den}^*$	$L_{night}^*$
		$L_{T}^{**}$	$L_{N}^{**}$					$L_{T}^{**}$	$L_{N}^{**}$
Rathausstraße, Haus Nr. 2	L 317 Wingenbacher Straße	70,3	61,4	-	-2,4	(- $\geq 2,0$ )	-	67,9	59,0
		71,6	63,8					69,2	61,4
		$L_T$	$L_N$					$L_T$	$L_N$
L 317 Wingenbacher Straße	Bergstraße	74,4	66,6	-	-2,4	(- $\geq 2,0$ )	-	72,0	64,2
Bergstraße	Rathausstraße, Haus Nr. 23	74,9	67,1	-	-2,4	(- $\geq 2,0$ )	-	72,5	64,7

\*Berechnung LANUV nach Knossos, \*\*Berechnung nach RLS-90

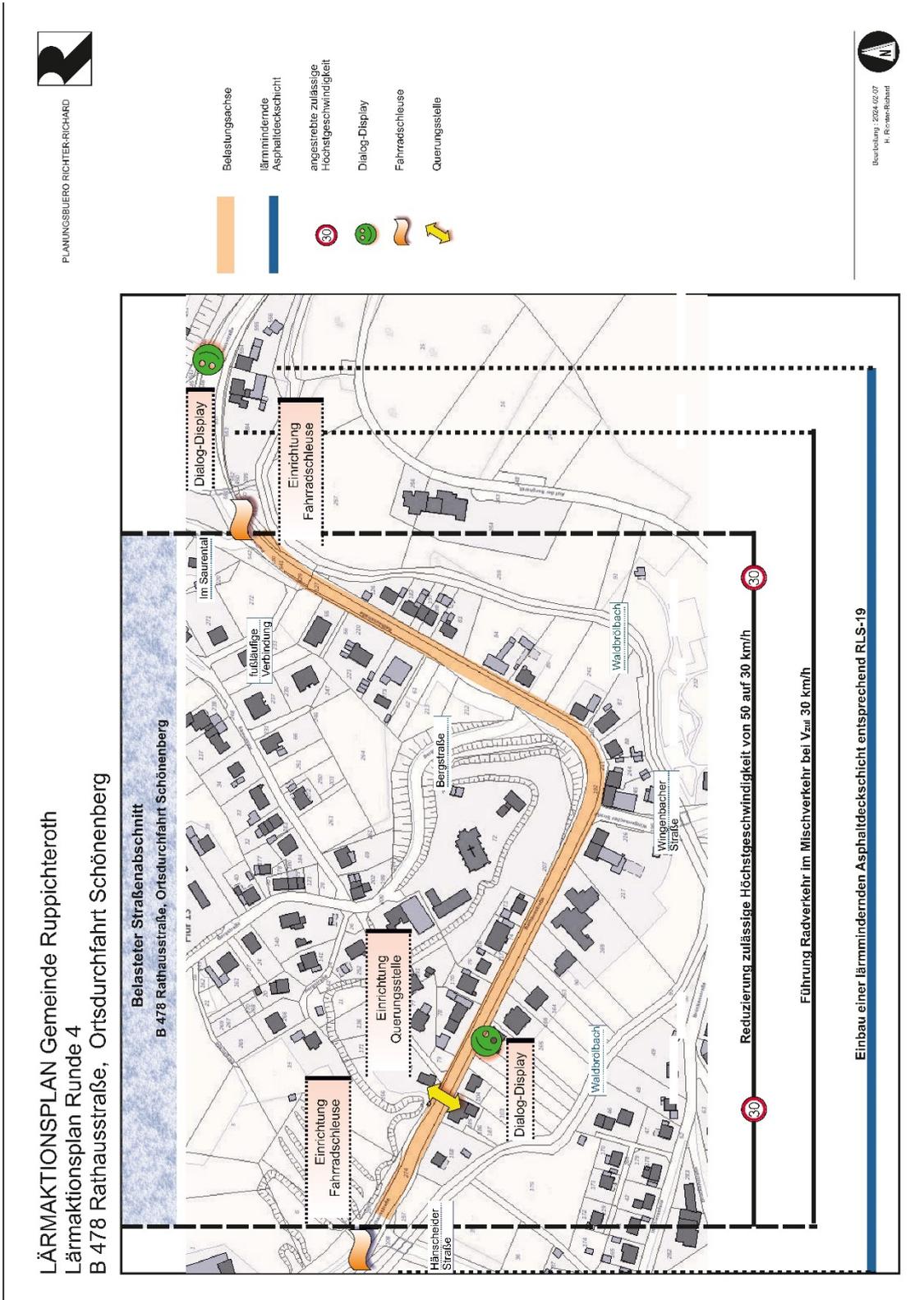


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht B 478 Rathausstraße, Haus Nr. 2 bis Nr. 23



9.2.2 B 478 Ruppichteroth, Brölstraße

Basisdaten

Tab. 9.3: Basisdaten B 478 Ruppichteroth (Brölstraße von Bonnenweg bis Kreisverkehr B 478/ L 312)

Ruppichteroth	B 478 Brölstraße (Bonnenweg bis Kreisverkehr B 478/ L 312)						
	Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Fahrbahnoberfläche	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal (RLS-90) dB(A)	
	von	bis				L <sub>T</sub>	L <sub>N</sub>
	Bonnenweg	Ortseingang West	9.475	Splittmastix-asphalt 08	70	69,0	59,4
	Ortseingang West	Burgstraße	9.475	Nichtgeriffelter Gussasphalt	50	73,3	65,4
	Burgstraße	Eitorfer Straße	9.475	Nichtgeriffelter Gussasphalt	50	75,7	67,9
	Eitorfer Straße	Kreisverkehr	9.475	Nichtgeriffelter Gussasphalt	50	71,8	63,9
<p>violett = ≥60 dB(A) L<sub>N</sub>                      rot = ≥55 - 60 dB(A) L<sub>N</sub>                      gelb = ≥50 - 55 dB(A) L<sub>N</sub></p>							
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
Fahrbahn		Zweistreifig, Radverkehrsführung im Mischverkehr, Linksabbiegefahrstreifen an Zufahrten Discounter und Supermarkt, Eitorfer Straße und Mucher Straße		Hoher Sanierungsbedarf			
Nebenanlagen		Bröleck Richtung Schönenberg einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Westseite, ab Hänscheider Straße Radverkehrsführung im Mischverkehr bis zur Straße Im Saurental, auf dem Abschnitt beidseitig Gehweg + Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr		Mittelinsel mit Querungshilfe und Anforderungs-LSA Höhe Wilhelmstraße; Übergang mit Anforderungs-LSA Höhe Burgstraße; Mittelinsel mit Querungssicherung westlich Eitorfer Straße und im Einmündungsbereich Kreisverkehr; Trampelpfad über Parkfläche zwischen Mucher Straße, Haus Nr. 1 (Kindergarten), und B 478, Haltestelle Denkmal			
ÖPNV		Bushaltestellen „Ruppichteroth Hardt“, „Ruppichteroth Denkmal“ und „Ruppichteroth Post“		Linien 531, 549, SB 53			
Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen		Außerorts		V <sub>zul</sub> 70 km/h/ Überholverbot Beginn westlich Bonnenweg			
		Innerorts		Parken in gekennzeichneten Flächen mit Parkscheibe 2 Std. werktags 7-18 h			
Realnutzung		Wohnen, Discounter/ Supermärkte, Einzelhandel, Dienstleistungen, Kindergarten (Mucher Straße 1)		Parkplätze, forstwirtschaftliche Fläche, Aue Waldbrölbach			
Baustruktur Wohnbebauung		Mehrfamilienhausbebauung, 2- bis 2½-geschossig		Geschäftsbesatz im EG			



Ortsdurchfahrt B 478 Ruppichterath

Der Hauptort Ruppichterath bildet das Versorgungszentrum für die Gemeinde und ihr näheres Umfeld. Die nur abschnittsweise bestehende Wohnnutzung entlang der B 478 ist im Erdgeschoss überwiegend mit Ladenlokalen besetzt, die von Einzelhandel und Dienstleistern genutzt werden. Das Versorgungszentrum zieht deshalb viele Besucherverkehre aus dem Umfeld an.

Die Belastungsachse beginnt an der Einmündung des Bonnenweg außerhalb des westlichen Ortseingangs. Betroffen ist die frei am Hang stehende Mehrfamilienbebauung an der Straße Rosenhardt. Die Fassadenpegel liegen an den Wohngebäuden bei 65-68 dB(A)  $L_T$  und 57-60 dB(A)  $L_N$ . Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde bereits auf 70 km/h gesenkt.

Der Ortseingang befindet sich etwa in der Mitte des anschließenden Gewerbegebiets, die Wohnbebauung beginnt mit der Einmündung Wilhelmstraße. Ab dort ist die Bebauung auf der südöstlichen Straßenseite durchgängig von sehr hohen Fassadenpegeln  $>70/60$  dB(A)  $L_T/L_N$  betroffen. Die Betroffenheit ist auf der nordwestlichen Hangseite etwas geringer. Die Fassadenpegel  $>70/60$  dB(A)  $L_T/L_N$  beschränken sich auf dem Straßenabschnitt zwischen Wilhelmstraße und Burgstraße, hier stehen Gebäude mit Wohnbebauung im ersten und zweiten Stock.

Wie im Ortsteil Schönenberg steht den hochwertig gestalteten Nebenanlagen eine sanierungsbedürftige Fahrbahn mit deutlichen Baumängeln gegenüber.

### Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Wilhelmstraße und Kreisverkehr (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Bei Erneuerung der Fahrbahndecke: Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend RLS-19 zwischen Wilhelmstraße (einschließlich Knotenpunkt) und Kreisverkehr B 478/ L 312 ( $- \geq 2$  dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW
- (Mobiles) Dialog-Display zur Verbesserung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Höhe
  - Mucher Straße in Fahrtrichtung Westen,
  - Bebauung Rosenhardt in Fahrtrichtung Osten.



## Erläuterungen

Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfolgt eine Lärm-minderung um 2,4 dB(A).

Infolge der Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit werden die sehr hoch belasteten Ge-bäude auf der Hangseite zwischen Wilhelmstraße und Mucher Straße bis auf die Gebäude Bröl-sträÙe, Haus Nrn. 6, 7, 8 und 10 unter das Wertepaar 70/60 dB(A)  $L_T/L_N$  gesenkt, nur einzelne Gebäudeteile bleiben über 70/60 dB(A)  $L_T/L_N$  belastet. Die Lärmspitzen können so zumindest gebrochen werden, auch wenn keine ausreichende Lärm-minderung erzielt werden kann.

Positiv ist, dass Wohngebäude mit Abstand zur Brölstraße in Hanglage, ab der Burgstraße, mit der Geschwindigkeitsreduzierung unter das Wertepaar von 65/55 dB(A) entlastet werden. Au-ßenräume sind trotzdem weiterhin stark betroffen, deshalb sollten private punktuelle Maßnah-men weiterhin von den Anwohnern in Betracht gezogen werden. Das betrifft auch den Kinder-garten Mucher Straße, Haus Nr. 1. Auf der Auenseite können Betroffene in der zweiten Baureihe unter das Wertepaar 60/50 entlastet werden.

Der Einbau einer lärm-mindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend der RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 (SMA 8 DS) um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwin-digkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton  $\leq$ AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwin-digkeiten <60 km/h.

Je nach Verkehrszusammensetzung kann von einer Lärm-minderung  $\geq$ 2,0 dB(A) ausgegangen werden. Die lärm-mindernde Wirkung durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 2,4 dB(A) verliert durch den Einbau einer lärm-mindernden Asphaltdeckschicht zum Teil ihre Wirkung. Nach Einbau einer lärm-mindernden Asphaltdeckschicht kann deshalb geprüft werden, ob die Temporeduzierung aufgehoben oder unter anderen straÙenverkehrsrechtlich relevanten Aspekten beibehalten wird.

Dazu gehört, dass zur Radverkehrsförderung als indirekter Beitrag zur Lärm-minderung auf der Ortsdurchfahrt die Beibehaltung der reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geprüft wird, um eine Führung im Mischverkehr weiterhin zu ermöglichen. Die Geh-wege sind aufgrund des Einzelhandelsbesatzes stark frequentiert, weshalb zumindest wegen den für eine gemeinsame Nutzung relativ schmalen Gehwegen eine weiche Trennung von Fuß- und Radverkehr angestrebt werden sollte.

Tab. 9.4: Maximal erreichbare Lärm-minderung B 478 Brölstraße, Bonnenweg bis Kreisell 312

Ruppichteroth		Maximale Fassadenpegel (Bestand)		Lärm-mindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärm-minderung (BEB) [dB(A)]	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung*	Einbau Lärm-mindernde Asphaltdeck-schicht	Reduzie-rung der Verkehrs-menge		
				tags/nachts dB(A)*	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
$L_T$	$L_N$	$L_T$	$L_N$						
Bonnenweg	Ortseingang West	69,0	59,4	-	-	-	-	69,0	59,4
Wilhelmstraße	Burgstraße	73,3	65,4	-	-2,4	(- $\geq$ 2,0)	-	70,9	63,0
Burgstraße	Eitorfer Straße	75,7	67,9	-	-2,4	(- $\geq$ 2,0)	-	73,3	65,5
Eitorfer Straße	Kreisverkehr	71,8	63,9	-	-2,4	(- $\geq$ 2,0)	-	69,4	61,5



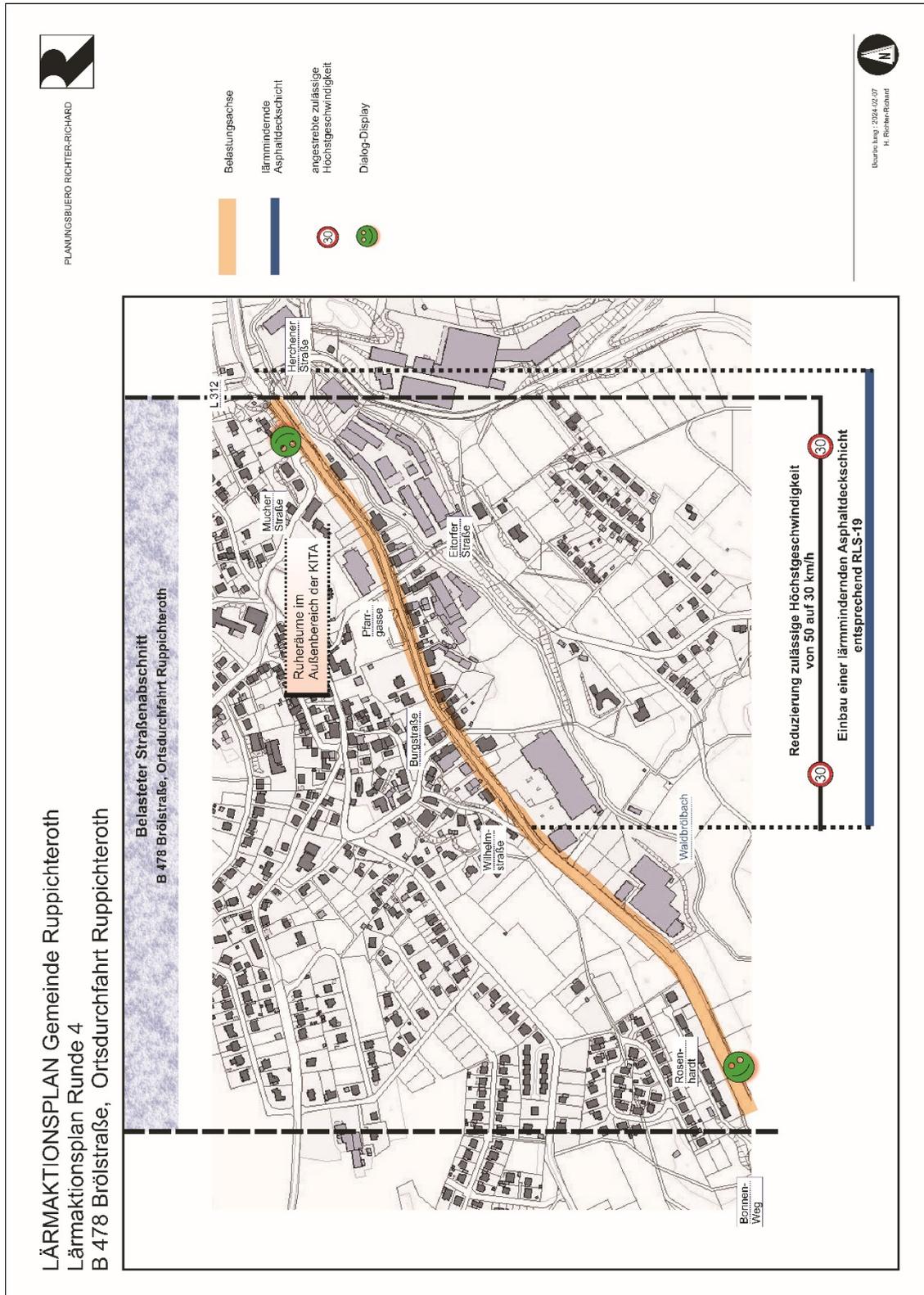
Aus dem Liefer- und Kundenverkehr mit einer Vielzahl von Abbiege-, Park- und Ladevorgängen ergibt sich eine unstete Fahrweise. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann zu einer Verstetigung beitragen, ggf. können bei einer vertiefenden Betrachtung weitere Ansätze gefunden werden, den Kfz-Verkehr zu verstetigen.

Ein deutliches Gestaltungsdefizit und damit auch eine stark autoorientierte Gestaltung des öffentlichen Straßenraums stellen die großflächigen, überwiegend privaten Parkplätze dar. Hier besteht in Absprache mit den Eigentümern die Chance, den städtebaulichen Raum durch hochwertige Bepflanzung, ggf. auch kleinere bauliche Ergänzungen, aufzuwerten.

Die Fassadenpegel am Gebäude des Kindergartens, infolge auch die Freiflächen, weisen tags Pegel bis zu 66 dB(A) auf. Das bedeutet, dass der Lärmpegel auch weiterhin hoch ist. Zum Schutz könnte eine gestalterisch eingebundene, teilräumliche Abschirmung der Freifläche zur Lärmquelle durch punktuelle Ruheräume erfolgen.

Eine kleine Verbesserung für den Fußverkehr würde sich daraus ergeben, den Trampelpfad zwischen Mucher Straße, Haus Nr. 1 (Kindergarten), und Haltestelle Denkmal zu einem Fußweg auszubauen.

Viele der Wohngebäude besitzen große Balkone zur Lärmquelle (z. B. Bebauung Straße Rosenhardt). Aufgrund der Hanglage ist ein Lärmschutz zur Straße nur eingeschränkt möglich. Hier wird zumindest, falls nicht bereits vorhanden, Schallschutz am Bau empfohlen. Die Gebäude sind teilweise weiterhin so hoch belastet (knapp unter dem Wertepaar 70/60 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$ , also über den Lärmsanierungswerten), dass für Hauseigentümer, sofern nicht bereits erfolgt, ein Antrag auf Prüfung zur Förderung lärmindernder Maßnahmen bei Straßen.NRW empfiehlt (siehe Kap. 11.). Denkbare, darüber hinausgehende private Möglichkeiten zum Lärmschutz werden in Kapitel 9.3.1 vorgestellt.



LÄRMAKTIONSPLAN Gemeinde Ruppichteroth  
Lärmaktionsplan Runde 4  
B 478 Brölstraße, Ortsdurchfahrt Ruppichteroth

Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht B 478 Ortsdurchfahrt Ruppichteroth



PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

- Beleuchtungsachse
- lärmmindernde Asphaltdeckschicht
- angestrebte zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Dialog-Display



Beauftragte: 2024.02.07  
H. Richter-Richard



## 9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

### 9.3.1 Grundstücks-/ Hauseigentümer

Wie bereits ausgeführt, wird es immer schwieriger, zukünftig an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten die Auslösewerte, möglicherweise auch die hohen Belastungswerte von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts, zu unterschreiten. Als letzte Lösungen verbleiben häufig nur private Maßnahmen zum passiven Schallschutz am Bau.

Das Wissen über Lärmschutz im Städtebau und Bauwesen ist bei vielen Bauherren und Investoren nur selten qualifiziert vorhanden. Auch freiraumplanerisch ansprechende Lösungen mit Lärmschutzwirkung sind nur selten zu finden. Dabei gibt es eine breite Palette wirksamer Maßnahmen, die unter Nutzungs- wie unter Gestaltungsaspekten deutliche Verbesserungen und damit einen Mehrwert erzielen können. Unter anderem kommen nachfolgend aufgeführte Maßnahmen in Betracht, wobei nicht alle erstattungsfähig im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung sind und das jeweilige örtliche Baurecht zu beachten ist:

- Gebäudebezogene Maßnahmen
  - Schallschutzfenster, ggf. im Zusammenhang mit dem Austausch der Fenster im Rahmen einer energetischen Sanierung,
  - absorbierende Fassadenmaterialien (Akustikputze), ggf. im Zusammenhang mit einer energetischen Sanierung,
  - Fenster mit Klapp-/ Schiebeläden ausstatten,
  - Formgebung der Fassade,
  - vorgesetzte Wintergärten oder Treppenhäuser/ Lifte,
  - qualifizierte Grundrisse mit Schlaf- und Aufenthaltsräumen auf der schallabgewandten Gebäudeseite,
  - Verglasung von Balkonen/ Loggien, Wintergärten.
  
- Freiraumbezogene Maßnahmen, möglichst mit hochwertiger baulicher oder grünplanerischer Gestaltung nach außen
  - Zum Emissionsort orientierte Garagen, Gartenhäuser,
  - Einfriedungen mit Mauern, Gabionen, lärmwirksame Holzpalisaden, begrünte Wände mit schalldämmendem Kern (Weiden, Efeu u. ä.),
  - Schließung des Bauwuchs Garagen, Mauern, Wände.
  - Gartenmodellierung mit Mulden und Hügeln oder geschlossenen Pergolen, um Sitzbereiche zu schützen.

Zur energetischen Sanierung von Gebäuden werden derzeit hohe private und öffentliche Investitionen getätigt, vielfach unterstützt von Förderprogrammen, Zuschüssen oder günstigen Krediten. Bisher weitgehend unbeachtet sind die Synergieeffekte, die sich aus einer gleichzeitigen Verbesserung des baulichen Schallschutzes ergeben (z. B. Lärmschutzfenster, Akustikputze). Unter dem Titel "Fensterdämmung – Ist Wärmeschutz gleich Schallschutz?" hat das LANUV NRW ein Faltblatt veröffentlicht, das über geeignete Fensterbauweisen informiert.

Unter dem Titel "Sichtschutz mit Schallschutz – Praxisleitfaden für private Schallschutz-Investitionen" hat das Fraunhofer Institut für Bauphysik entsprechende Informationen zusammengestellt und in ihrer Wirkung beschrieben.



### 9.3.2 Kraftfahrer

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 CO<sub>2</sub> 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 30 % 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

Es wird angestrebt, die im Lärmaktionsplan der 4. Runde enthaltenen Maßnahmen während der Laufzeit des Lärmaktionsplans bis 2029 umzusetzen.

Langfristiges Ziel ist es, die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten.



## 11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse). Hier ist zu unterscheiden zwischen volkswirtschaftlich quantifizierbare, jährlich anfallende Lärmschadenskosten (z. B. Gesundheitskosten, Immobilienverluste), die für die planende Gemeinde bzw. den Baulastträger zunächst nicht haushaltsrelevant sind, und den Kosten, die im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans und der Umsetzung der dort enthaltenen Maßnahmen entstehen.

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.

### 11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betragen 15.950,00 EUR (einschl. 19 % MwSt.).

### 11.2 Kosten-Nutzen-Analyse

Für die Kosten-Nutzen-Analyse gibt es unterschiedliche Berechnungsmethoden, was Daten und Rechenaufwand betrifft. Allen Methoden gemein ist, dass sie letztlich auf der Anzahl der Betroffenen beruhen, die Pegelklassen zugeordnet werden oder die erreichbare Pegelminderung berücksichtigen.

Diese Daten liegen jedoch nur als Summe für das jeweilige Gemeindegebiet vor, so dass die notwendigen Daten nicht zur Verfügung stehen.

### 11.3 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen.

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



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

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 4. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit 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 Auswirkungen der lärm mindernden 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 untersuchende Belastungsachse B 478 (zwischen westlichem Ortseingang und L 317 Wingenbacher Straße) aktive Lärmschutzmaßnahmen (i.d.R. Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen), teilweise als Einzelfallprüfung oder Prüfauftrag, festgesetzt. Aus datentechnischen Gründen werden die freiwillig untersuchten Belastungsachsen hier nicht berücksichtigt (Vergleichbarkeit mit den Betroffenenanzahlen aus Kap. 6.).

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 Belastungsachsen kann somit direkt die Summe der Bewohner ermittelt werden, die durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet werden.

Die Belastungsachse weist auf den zuvor genannten Abschnitten folgende Lärmbelastung auf:

- $L_{den} > 55$  dB(A) an etwa 30 Gebäuden mit insgesamt 80 Bewohnern,
- $L_{night} > 50$  dB(A) an etwa 22 Gebäuden mit insgesamt 62 Bewohnern.

Damit werden insgesamt ca. 80 Personen ( $L_{den}$  ist wegen der größeren Anzahl Entlasteter maßgebend) durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet.



## Anhang I.1

### Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

**Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	19.03.2024	<p>Die erste Eindrück dieses Lärm Aktionsplans ist hervorragend. Er ist auf einer breiten Basis angesammelten Daten, den entsprechenden Verordnungen und Gesetzen aufgebaut und enthält schlussendlich im Ergebnis die für uns seit mehreren Jahrzehnten existenten Realitäten bezüglich der Lärmemissionen der Bröltalstraße, welche sich in den vergangenen drei Jahrzehnten seit der Einführung der LKW-Maut auf Autobahnen und die Ausweisung neuer Siedlungsgebiete im Tal potenziert haben.</p> <p>Die Realität ist, dass von 24 Stunden im Prinzip nur für zwei bis zweieinhalb Stunden eine erträgliche Ruhe eintritt, und zwar in der Zeit von etwa 2:00 Uhr bis 4:00 Uhr morgens. Die im Lärm Aktionsplan vorgeschlagen und beschriebenen Aktionen zur Reduzierung der Lärmemission</p> <p>A) die Einbringung von Flüsterasphalt,  B) die Reduzierung der in örtlichen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km  C) die Anbringung von elektronischen Geschwindigkeitshinweisen (grün und rote Smileys)</p> <p>schöpfen die realen Möglichkeiten bereits zu 90 % aus. Diese Vorschläge können wir als Anwohner der Bröltalstraße nur zu 100 % befürworten.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Die weiteren Vorschläge zur Reduzierung der Lärmbelastung, der Einbau von Schallschutzfenstern und die Umgestaltung von Gartenanlagen, sind sicher gut gemeint, sind Standard Bestandteil von Lärmemissionsstudien, aber bekämpfen praktisch nur das Symptom und nicht die Ursache. Wer möchte Schallschutzfenster einbauen, wenn man auf dem Land in der Natur lebt und diese auch genießen möchte. Die Bürger von Ruppichteroth leben in und mit der Natur und nicht wie die Bewohner von Siegburg-Kaldauen, mitten in der Einflugschneise des Kölner Flughafens, wo man sich praktisch einsperren muss, um dem Lärm zu entgehen. Eine Umgestaltung von Gartenanlagen ist, ob der Topographie und der Bebauung des Bröltals in der Realität praktisch nicht umsetzbar.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Mit den Vorschlägen im vorgelegten Lärm Aktionsplan, machen wir aber genau das richtige: wir bekämpfen die Ursache und nicht das Symptom. Dennoch gibt es noch eine Lücke, eine wesentliche Möglichkeit zur Perfektionierung der Maßnahmen, deren Umsetzung im Lärm Aktionsplan ich Ihnen hiermit wärmstens ans Herz lege:  Als Anwohner in der erhöhten dritten Reihe zur Bröltalstraße kann ich Ihnen versichern, dass die Verkehrsgeschwindigkeit bei der Lärmreduzierung eine große Rolle spielt. Und während die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit während der Tageszeit in der Regel eingehalten wird, ist das insbesondere abends, nachts und in den frühen Morgenstunden nicht der Fall.  PKWs und insbesondere die lauterer LKWs rechnen damit, dass zu bestimmten Uhrzeiten keine Fußgänger mehr auf den Straßen befinden und die Verkehrslichte gen null geht. Ich kann Ihnen versichern, dass insbesondere in den Nachtstunden der Ortsteil</p>	<p>Die Wirkung der Dialog-Displays sollte zunächst abgewartet werden. Mit den gewonnenen Daten kann über ggf. weitergehende Maßnahmen entschieden werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Schönenberg von PKWs und LKWs in weit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren wird. Und da werden auch Flüsterasphalt und grüne und rote Smileys an den jeweiligen Ortseingängen nichts bewirken.</p> <p>Die Lösung für dieses Problem heißt, deutschlandtypisch, Abschreckung. Und Abschreckung vor erhöhter Geschwindigkeit innerorts, bietet heute nur offensichtliche Kontrolle. Ich empfehle den Entscheidungsträgern daher, zusätzlich zu den bereits vorgeschlagenen Maßnahmen die Kontrolle zur Einhaltung der abgesenkten, innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf jeden Fall durch die Installation eines wendebaren Blitzers innerorts zu implementieren.</p> <p>Als bestes Beispiel dazu dient Ihnen ein Blick auf die innerörtliche Blitzanlage der Stadt Eifort, Ausfallstraße Richtung Hennef. Diese Anlage ist immer scharf gestellt, ist wendbar, und kontrolliert somit die Verkehrsgeschwindigkeiten in beiden Richtungen, und kann somit auch Motorräder erfassen, deren Kennzeichen bekanntlich hinten angebracht sind.</p> <p>Durch einen solchen Blitzer unterstreicht die Gemeinde Ruppichteroth den klaren Willen, die Geschwindigkeit nicht nur zu reduzieren, sondern deren Einhaltung auch durchzusetzen.</p> <p>Wie teuer ist eine Blitzanlage? Die Kosten für stationäre Blitzer können laut Herstellerangaben zwischen 80.000 und 100.000 Euro liegen. Je nachdem, wie viele Raser geblitzt werden, kann dieser Betrag allerdings bereits nach etwa einem Jahr wieder erwirtschaftet werden.</p> <p>Schlussendlich möchte ich im Sinne der Anwohner der Bröltalstraße insbesondere im Ortsteil Schönenberg noch einen weiteren Vorschlag unterbreiten, der die Lärmbelastung insbesondere am Wochenende und insbesondere von motorisierten Zweiradfahrern erheblich reduzieren würde: die Reduzierung der außerörtlichen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h in den Streckenabschnitten Broleck bis Schönenberg und ab Schönenberg bis Ahe. Diese Streckenabschnitte werden Wochenendes intensiv von Motorradfahrern dafür genutzt, der Welt zu demonstrieren, wie geil ihre Maschinen klingen, wenn da ab den Ortsein/ausgangsschildern mal voll aufgedreht wird. Und durch die Topographie dieser Streckenabschnitte und die daraus resultierende Schallkanalisierung wird man in Schönenberg jedes mal Opfer von lärmbeessenen Motorradfahrern. Auch diese Information bitte ich Sie in den Lärm Aktionsplan aufzunehmen.</p> <p>Im übrigen empfehle ich der Gemeinde Ruppichteroth, insbesondere zur Reduzierung der Krad-Lärmbelastung an Wochenenden, in Zusammenarbeit mit der Kreispolizeibehörde, regelmäßige Kontrollen und individuelle Lärmemissionsmessungen durchzuführen. Der Eindruck der hiesigen Einwohner, insbesondere an Wochenenden in einem rechtsfreien Raum zu leben, kommt nicht von ungefähr.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan befasst sich nur mit den Belastungsachsen. Temporäre Ereignisse, wie Motorradlärm, so störend er zweifellos ist, sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern müssen mit anderen Instrumenten bekämpft werden.</p> <p>Das ist beispielsweise ein Ansatz, außerhalb des Lärmaktionsplans den Motorradlärm zu bekämpfen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
2	21.03.2024	<p>Ich finde es sehr schade, dass man mit dem einfachen Satz: "Der Lärmeinwirkungsbereich reicht über Hennef bis an die Gemeindegrenze von Ruppichteroth. Betroffenheiten &amp;#8805;60/50 dB(A) Lden/Lnight sind deshalb nicht gegeben." eine der größten Lärmquellen einfach ausblendet. Insbesondere für den Ortsteil Winterscheid möchte ich stark bezweifeln, dass es nachts wirklich immer unter 50 dB(A) liegt -leider habe ich kein geeichtes Messgerät, um das zu verifizieren. Aber selbst mit 49 dB(A) sind die nächtlichen Überflüge (teilweise in 5-Minuten-Abständen) alles andere als vernachlässigbar.</p> <p>Mir ist auch bewusst, dass man dagegen nichts machen kann - aber vielleicht sollte man zumindest darauf hinweisen, um dem Namen des "Lärmaktionsplans" einen Sinn zu geben. Oder man benennt es um in "Strassenverkehrs-Lärmaktionsplan".</p>	<p>Die Lärmkarten wurden aufgrund der gesetzlichen Vorgaben vom LANUV berechnet. Daraus ergibt sich keine Belastung durch Fluglärm über den Auslösewert. Das Fluglärmgesetz bietet hier die deutlich besseren Möglichkeiten zur Lärmreduzierung als der Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>



## Anhang I.2

### Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

**Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1 Aggerverband	18.03.2024	Sonnenstr. 40 51645 Gummersbach	Auf Ihr Schreiben teile ich Ihnen aus Sicht der Abwasserbehandlung mit, dass der Lärmaktionsplan zur Kenntnis genommen wird und keine weiteren Ergänzungen hat. Bei Planung einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht zur Senkung der Lärmimmissionen müsste im Detail ein neuer Antrag gestellt werden. Aus Sicht des Bereiches Gewässerentwicklung und -unterhaltung teile ich Ihnen mit, dass der Fachbereich Fließgewässer vom Lärmaktionsplan der Gemeinde Ruppichteroth nicht betroffen ist.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Regionalniederlassung Rhein-Berg Außenstelle Köln	11.04.2024	Christoph Zimmermann	Für die im Rahmen des Lärmaktionsplanes identifizierten Bereiche mit verstärkter Verlärmung, werden im Lärmaktionsplan im Wesentlichen folgenden Maßnahmen vorgeschlagen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbau eines lärmmindernden Belages im Zuge einer zukünftigen Fahrbahnsanierung</li> <li>- Passive Schallschutzmaßnahmen an den Objekten (Schallschutzfenster)</li> <li>- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit</li> </ul> Bezüglich der Belange des Straßenbausträger wird wie folgt Stellung genommen: Straßen NRW nimmt die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen zur Kenntnis. Jedoch kann für die Maßnahmen kein Einvernehmen vorausgesetzt werden. Im diesjährigen Straßenerhaltungsprogramm sind keine Erhaltungsmaßnahmen auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Ruppichteroth vorgesehen. Ob in den folgenden Jahren Erhaltungsmaßnahmen auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Ruppichteroth durchgeführt werden, steht zum jetzigen Zeitpunkt nicht fest, da die Straßenerhaltungsprogramme für diese Jahre noch nicht existieren. Eine Möglichkeit der Lärminderung ist der Einbau von lärmmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelägen. Welche Beläge zum Einsatz kommen können, ist in den RLS-19, Tabelle 4.a geregelt. Eine Fahrbahnsanierung findet ihre zeitliche Umsetzung nach den Erforderlichkeiten der Unterhaltung /Erhaltung der Straße. Welcher Fahrbahnbelag dabei zum Einsatz kommt wird erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Eine Möglichkeit der Lärminderung ist der Einbau von lärmmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelägen. Welche Beläge zum Einsatz kommen können, ist in den RLS-19, Tabelle 4.a geregelt. Eine Fahrbahnsanierung findet ihre zeitliche Umsetzung nach den Erforderlichkeiten der Unterhaltung /Erhaltung der Straße. Welcher Fahrbahnbelag dabei zum Einsatz kommt wird erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.	Entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Grundsätzlich besteht für Hauseigentümer an den Straßen in der Baulast von Straßen NRW die Möglichkeit eine finanzielle Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern zu beantragen. Die Überprüfung der Voraussetzung hierfür erfolgt nach den Kriterien der Lärmsanierung gem. den VärmSchR-97 und den Auslösewerten für Lärmsanierung. Straßen NRW greift für die Überprüfung der Förderwürdigkeit auf die Verkehrsdaten der alle 5 Jahre stattfindenden Verkehrszählung im Bestandsnetz (SVZ) zurück und ermittelt die Beurteilungspegel nach der Berechnungsvorschrift RLS-19. Die Ergebnisse der Umgebungsärmkartierung sind hierfür nicht anwendbar. Lärmsanierung ist eine freiwillige Maßnahme des Baulastträgers.</p> <p>Werden im Rahmen des LAP Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung oder Verkehrsverbote zu Lärmschutzzwecken vorgeschlagen, sind diese zur Umsetzung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Im Rahmen des erforderlichen Verfahrens wird die Anordnungsbehörde Straßen NRW beteiligen. Straßen NRW wird zu jedem Einzelfall eine Stellungnahme abgeben. Hierbei wird der widerrechtliche Zweck der Straße ebenso berücksichtigt werden, wie die Ergebnisse einer für das Verfahren erforderlichen schalltechnischen Untersuchung nach den Kriterien der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor lärm (lärmSchutz-Richtlinien-StV) und der Berechnungsvorschrift RLS-90.</p>	Entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3 RheinSieg-Kreis Referat Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung - Fachbereich 01.3-	11.04.2024	Frau Klüser Postfach 1551 53705 Siegburg	<p><b>Verkehrssicherheit</b> Im Rahmen der fachlichen Zuständigkeiten bestehen gegen den Lärmaktionsplan grundsätzlich keine Bedenken. Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (LärmSchutz-Richtlinien-StV) straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere dann in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel/ Mittelungspegel am Immissionsort den Richtwert von 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) und 60 dB(A) zwischen 22.00 und</p>	Zur Kenntnis genommen. Entspricht im Grundsatz den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>06.00 Uhr (nachts) überschreitet (in reinen und allgemeinen Wohngebieten). Sollten die im Lärmaktionsplan ermittelten Werte die oben genannten Grenzwerte überschreiten, können und werden straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie z.B. die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Einzelfallprüfung geprüft.</p> <p><b>Mobilität</b></p> <p>Sowohl die Rathausstraße als auch die Brölstraße bilden wichtige Achsen des Busverkehrs in Ruppichteroth. Beide Streckenabschnitte werden von der Schnellbuslinie SB53 befahren, einer regional bedeutsamen langlaufenden Linie. Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagene Absenkung der Geschwindigkeit im Bereich der jeweiligen Ortsdurchfahrten von 50 auf 30 km/h steht dem Ziel eines attraktiven ÖPNV entgegen. Im Sinne eines attraktiven ÖPNV-Angebotes sollte die Zielrichtung vertreten werden, dass auf den Hauptstrecken des Busnetzes innerorts weiterhin Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit gilt. Abweichungen sollten nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen, z.B. im Bereich von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen sowie von dieser Nutzergruppe stark frequentierter Haltestellen.</p> <p>Im Falle der Schnellbuslinie SB 53 kommt hinzu, dass Fahrzeitvorgaben gemäß Landesförderrichtlinien einzuhalten sind, eine Verlängerung der Reisezeit gefährdet damit möglicherweise die Förderfähigkeit des Angebotes. Eine Absenkung der Geschwindigkeit auf den im Lärmaktionsplan genannten Straßenabschnitten in Schönenberg sowie Ruppichteroth von 50 auf 30 km/h läuft damit dem Ziel eines attraktiven ÖPNV zuwider und wird daher aus Sicht der Stabsstelle 4-10 des Rhein-Sieg-Kreises, als ÖPNV-Aufgabenträger nicht befürwortet.</p>	<p>Der Hinweis ist in der Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde zu beachten. Da der Schnellbus jedoch sowohl in Schönenberg als auch in Ruppichteroth jeweils eine Haltestelle bedient, sind die abzüglich Verzögerung und Beschleunigung sowie Kreisverkehr verbleibenden Straßenabschnitte recht kurz. Die tatsächlich zu erwartenden Verluste lassen sich über die Fahrtenstreifen der Busse leicht ermitteln und bewerten.</p> <p>Bezüglich Förderfähigkeit wird bereits in der Stellungnahme darauf hingewiesen, dass sie "möglicherweise" gefährdet sein könnte. Auch das sollte im Rahmen der Einzelfallprüfung geklärt werden. Eine abschließende Bewertung ist deshalb an dieser Stelle nicht möglich.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
4	10.04.2024	Philipp F. Huntscha Postfach 21 40 50250 Pulheim	Zur Umsetzung der Ziele werden u.a. Baumaßnahmen an Gebäuden vorgeschlagen. Da hiervon auch Denkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes betroffen sein können, bitte ich um die Aufnahme eines Hinweises, dass für die lärmenschutztechnische Ertüchtigung von denkmalgeschützten Gebäuden ein Erlaubnisverfahren nach §9 DSchG NW	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
5 Landwirtschaftskammer NRW	14.04.2024	Moritz Tessmann Gartenstr. 11 50765 Köln	<p>durchzuführen ist. Ein Erlaubnisverfahren nach §9 DSchG ist auch dann durchzuführen, wenn aus der Lärmaktionsplanung bauliche Maßnahmen in der engeren Umgebung von Denkmälern resultieren. Die genaue Lage der betroffenen Denkmäler bitte ich bei der Unteren Denkmalbehörde der Gemeinde Ruppichteroth abzufragen und in das vorhandene Planwerk zu übernehmen.</p> <p>Gegen die oben angesprochene Planung bestehen seitens der Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis, keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Speziell bei der Ausweisung "Ruhiger Gebiete" sollte nach unserer Ansicht darauf geachtet werden, Entwicklungsmöglichkeiten landwirtschaftlicher Betriebe nicht einzuschränken.</p> <p>Auch die Zufahrt zu und Bearbeitung der landwirtschaftlichen Flächen muss selbstverständlich in vollem Umfang und mit allem erforderlichen Maschinen und Geräten möglich bleiben. Sollten sich hier Einschränkungen ergeben, behalten wir uns eine erneute Stellungnahme vor.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Durch die Ausweisung als ruhiges Gebiet wird die Nutzbarkeit von landwirtschaftlichen Flächen nicht eingeschränkt. Durch landwirtschaftliche Nutzungen entstehende Geräusche stehen der Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht entgegen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>



## Anhang II.1

### Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	19.05.2024	<p>In Ihrem Lärmgutachten werden auf freiwilliger Basis der Bereich Bonnengasse bis Ortseingang Ruppichteroth und der Weiler Ahe betrachtet. Leider wird der Bereich zwischen Ahe und Bonnengasse ausgeblendet. Hier sind jedoch die Gebäude in der Ortslage Harth auch betroffen, insbesondere die Gebäude in der Straße "In der Ernte". Die Gebäude stehen Luftlinie nah an der Brölstraße und auch hier gibt es eine Hanglage. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B478 gibt es in diesem Bereich nicht (100 km/h). Ich möchte Sie auffordern, die Gebäude der Straße "In der Ernte" mit in Ihr Gutachten aufzunehmen.</p> <p>Aus meiner Sicht ist eine einfache Möglichkeit zur Lärmreduzierung in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h, evtl. inkl. einer "Blitze" zur Durchsetzung.</p>	<p>Aufgrund der gesetzlichen Fristen zur Meldung des Lärmaktionsplans an das LANUV können in der 4. Runde keine zusätzlichen Straßen aufgenommen werden, da u.a. eine zusätzliche Lärmkartierung erstellt werden müsste. Im Lärmaktionsplan der 5. Runde wird die Gemeindeverwaltung prüfen, ob unter den dann geltenden Voraussetzungen der Straßenabschnitt im Lärmaktionsplan betrachtet werden kann.</p> <p>Für die Einzelfallprüfung einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit müssen die zuvor angesprochenen Lärmkarten vorliegen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>



## Anhang II.2

### Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

**Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase**

<b>Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Adresse</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>	<b>Maßnahme</b>
1 Rhein-Sieg-Kreis Brandschutzdienststelle	17.05.2024	Kaiser-Wilhelm-Platz 1 53721 Siegburg	Von Seite der Brandschutzdienststelle werden keine brandschutztechnischen Forderungen gestellt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2 Aggervverband	24.05.2024	Sonnenstr. 40 51645 Gummersbach	Auf Ihr o.g. Schreiben teile ich Ihnen aus Sicht der Abwasserbehandlung, der Gewässerunterhaltung und -entwicklung mit, dass die Stellungnahme vom 15. März 2024 weiterhin Gültigkeit hat.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3 Regionetz GmbH	27.05.2024	Postfach 50 01 55 52085 Aachen	In den Grundstücksflächen der Gemeinde Ruppichteroth befinden sich Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH, die nicht überbaut und überpflanzt werden dürfen. Bestandsplanunterlagen erhalten Sie über unser Internetportal <a href="https://betriebsportal.regionetz.de/">https://betriebsportal.regionetz.de/</a> Zu unseren Versorgungsanlagen müssen folgende Regelungen eingehalten werden: Bei Strom-/Signalkabeln: 0,30 m, 110-kV-Kabeln: 1,00 m. Der seitliche Abstand zwischen geplanten Baumstandorten und den Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH sollte - um auf Schutzmaßnahmen generell verzichten zu können - mehr als 2,50 m betragen und darf 1,00 m grundsätzlich nicht unterschreiten. Falls oben angeführte Mindestabstände zu den Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH ausnahmsweise nicht eingehalten werden können, ist eine besondere Abstimmung mit unserer Fachabteilung durchzuführen. Bei Baumpflanzungen in der Nähe von Versorgungsleitungen ist unmittelbar vor der Pflanzung unsere zuständige Fachabteilung zu benachrichtigen, um eventuelle notwendige Schutzmaßnahmen durchführen zu lassen. Bei Baugruben, deren Sohle unter dem Niveau unserer Versorgungsleitungen liegt, ist zwischen Grabenwand und den Versorgungsleitungen ein ausreichender seitlicher Abstand einzuhalten, so dass eine Gefährdung unserer Anlagen mit Sicherheit ausgeschlossen ist. Es ist besondere Sorgfalt auf den Grabenverbau und die Verfüllung zu legen, um ein Nachsacken des Bodens und hierdurch einen Bruch der Versorgungsleitungen zu vermeiden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
<p><b>4</b> Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln</p>	11.06.2024	Postfach 210722 50532 Köln	<p>Das Bauverfahren ist so zu wählen, dass die vorhandenen Versorgungsanlagen nicht durch äußere Einwirkungen, z.B. Erschütterungen, Setzungen, Lasten usw., beschädigt werden. Bei Setzungen werden wir die Versorgungsleitungen auf Kosten des Verursachers regelmäßig überprüfen. In Leitungsnahe und Kreuzungsbereichen ist Handschachtung erforderlich. Wir bitten die ausführende Tiefbaufirma vor Baubeginn die aktuellen Planunterlagen bei der Regionetz GmbH einzuholen. (<a href="https://betriebsportal.regionetz.de/">https://betriebsportal.regionetz.de/</a>)</p> <p>Für die im Rahmen des Lärmaktionsplanes identifizierten Bereiche mit verstärkter Verlärmung, werden im Lärmaktionsplan im Wesentlichen folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbau eines lärmindernden Belages im Zuge einer zukünftigen Fahrbahnsanierung</li> <li>- Passive Schallschutzmaßnahmen an den Objekten (Schallschutzfenster)</li> <li>- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit</li> <li>- Ausweisung von ruhigen Gebieten</li> </ul> <p>Bezüglich der Belange des Straßenbaustraßenbausträger wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Straßen NRW nimmt die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen zur Kenntnis. Jedoch kann für die Maßnahmen kein Einvernehmen vorausgesetzt werden. Im diesjährigen Straßenerhaltungsprogramm sind keine Erhaltungsmaßnahmen auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Ruppichteroth vorgesehen. Ob in den folgenden Jahren Erhaltungsmaßnahmen auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Ruppichteroth durchgeführt werden, steht zum jetzigen Zeitpunkt nicht fest, da die Straßenerhaltungsprogramme für diese Jahre noch nicht existieren.</p> <p>Eine Möglichkeit der Lärminderung ist der Einbau von lärmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelägen. Welche Beläge zum Einsatz kommen können, ist in den RLS-19, Tabelle 4.a geregelt. Eine Fahrbahnsanierung findet ihre zeitliche Umsetzung nach den Erforderlichkeiten der Unterhaltung/ Erhaltung der Straße. Welcher</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Eine Möglichkeit der Lärminderung ist der Einbau von lärmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelägen. Welche Beläge zum Einsatz kommen können, ist in den RLS-19, Tabelle 4.a geregelt. Eine Fahrbahnsanierung findet ihre zeitliche Umsetzung nach den Erforderlichkeiten der Unterhaltung/ Erhaltung der Straße. Welcher</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Fahrbahnbelag dabei zum Einsatz kommt wird erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</p> <p>Grundsätzlich besteht für Hauseigentümer an den Straßen in der Baulast von Straßen NRW die Möglichkeit eine finanzielle Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern zu beantragen. Die Überprüfung der Voraussetzung hierfür erfolgt nach den Kriterien der Lärmsanierung gem. den VLärmSchR-97 und den Auslösewerten für Lärmsanierung. Straßen NRW greift für die Überprüfung der Förderwürdigkeit auf die Verkehrsdaten der alle 5 Jahre stattfindenden Verkehrszählung im Bestandsnetz (SVZ) zurück und ermittelt die Beurteilungspegel nach der Berechnungsvorschrift RLS-19. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung sind hierfür nicht anwendbar. Lärmsanierung ist eine freiwillige Maßnahme des Baulastträgers.</p> <p>Werden im Rahmen des LAP Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung oder Verkehrsverbote zu Lärmschutzzwecken vorgeschlagen, sind diese zur Umsetzung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Im Rahmen des erforderlichen Verfahrens wird die Anordnungsbehörde Straßen NRW beteiligen. Straßen NRW wird zu jedem Einzelfall eine Stellungnahme abgeben. Hierbei wird der widerrechtliche Zweck der Straße ebenso berücksichtigt werden, wie die Ergebnisse einer für das Verfahren erforderlichen schalltechnischen Untersuchung nach den Kriterien der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) und der Berechnungsvorschrift RLS-90.</p> <p>Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten im Lärmaktionsplan (LAP), welche die Zuständigkeit von Straßen NRW betreffen, ist Einvernehmen herzustellen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkung auf solche "ruhigen Gebiete", resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.</p> <p>Zur Kenntnis genommen. Entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.</p> <p>Aktive Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete sind im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

## Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
5 Rhein-Sieg-Kreis, 01.3 – Regionalplanung und Strategische Kreisentwicklung	13.06.2024	Mühlenstr. 51 53721 Siegburg	<p><b>Mobilität und Verkehr</b> Die Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung wird aufrechterhalten: Sowohl die Rathausstraße als auch die Brülstraße bilden wichtige Achsen des Busverkehrs in Ruppichteroth. Beide Streckenabschnitte werden von der Schnellbuslinie SB53 befahren, einer regional bedeutsamen langlaufenden Linie. Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagene Absenkung der Geschwindigkeit im Bereich der jeweiligen Ortsdurchfahrten von 50 auf 30 km/h steht dem Ziel eines attraktiven ÖPNV entgegen. Im Sinne eines attraktiven ÖPNV-Angebotes sollte die Zielrichtung vertreten werden, dass auf den Hauptstrecken des Busnetzes innerorts weiterhin Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit gilt. Abweichungen sollten nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen, z.B. im Bereich von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen sowie von dieser Nutzergruppe stark frequentierter Haltestellen. Im Falle der Schnellbuslinie SB 53 kommt hinzu, dass Fahrzeuvorgaben gemäß Landesförderrichtlinien einzuhalten sind, eine Verlängerung der Reisezeit gebietet damit möglicherweise die Förderfähigkeit des Angebotes. Eine Absenkung der Geschwindigkeit auf den im Lärmaktionsplan genannten Straßenabschnitten in Schönenberg sowie Ruppichteroth von 50 auf 30 km/h läuft damit dem Ziel eines attraktiven ÖPNV zuwider und wird daher aus Sicht der Stabsstelle 4-10 des Rhein-Sieg-Kreises, als ÖPNV-Aufgabenträger nicht befürwortet.</p> <p><b>Verkehrssicherung</b> Ich möchte jedoch anmerken, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen gemäß Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz- Richtlinien-StV) insbesondere dann in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel/Mittelungspegel am Immissionsort (RLS-90) bestimmte Werte z.B. in reinen und allgemeinen Wohngebieten den Richtwert von 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags) und 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr (nachts) überschreitet.</p>	<p>Der Hinweis ist in der Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde zu beachten. Da der Schnellbus jedoch sowohl in Schönenberg als auch in Ruppichteroth jeweils eine Haltestelle bedient, sind die abzüglich Verzögerung und Beschleunigung sowie Kreisverkehr verbleibenden Straßenabschnitte recht kurz. Die tatsächlich zu erwartenden Verluste lassen sich über die Fahrtenschreiber der Busse leicht ermitteln und bewerten.</p> <p>Zur Kenntnis genommen. Entspricht im Grundsatz den Ausführungen im Lärmaktionsplan.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Ruppichteroth 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
6 Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis	14.06.2024	Gartenstr. 11 50765 Köln	Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die RLS-90. Gegen die oben angesprochene Planung bestehen seitens der Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis, weiterhin keine grundsätzlichen Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7 Landschaftsverband Rheinland, Kaufmännisches und strategisches Immobilienmanagement	17.06.2024	Kennedy-Ufer 2 50679 Köln	Hiermit möchte ich Sie innerhalb meiner Stellungnahme darüber informieren, dass keine Betroffenheit bezogen auf Liegenschaften des LVR vorliegt und daher keine Bedenken gegen die Aufstellung des O.g. Bebauungsplanes geäußert werden. Diese Stellungnahme gilt nicht für das Rheinische Amt für Denkmalpflege in Pulheim und für das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege in Bonn; es wird darum gebeten, deren Stellungnahmen gesondert einzuholen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



### 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<sub>den</sub>"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L<sub>T</sub>"** (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L<sub>evening</sub>"** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L<sub>night</sub>"** (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<sub>den</sub>-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](http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf)

eingesehen werden.