



Stadt Königswinter

**Lärmaktionsplanung gemäß
§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
Stufe II**

- Schienenverkehr -

Stand Mai 2017

Stadt Königswinter
Servicebereich 610

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Aufgrund steigender Lärmbelastungen an Hauptverkehrswegen und in Ballungsräumen wurde mit der „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie) europaweit eine Vorschrift zur Kartierung von Lärmbelastungen und zur Erstellung von Lärmaktionsplänen erlassen. Durch diese Richtlinie und das "Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" vom 24.06.2005 sind die Kommunen zur Erstellung strategischer Lärmkarten sowie darauf aufbauender Lärmaktionspläne einschließlich der Information der Öffentlichkeit verpflichtet. Seit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) 2005 ist die Lärminderungsplanung in den § 47 a-f des BImSchG geregelt.

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde ein Handlungsrahmen vorgegeben, um den sogenannten „Umgebungslärm“ mit rechnerischen Mitteln zu erfassen, zu beurteilen und nach Möglichkeit zu reduzieren oder zu verhindern. Umgebungslärm wird in diesem Zusammenhang als durch menschliche Aktivitäten verursachte belästigende und gesundheitsschädliche Geräusche verstanden, die insbesondere aus Straßen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sowie aus gewerblichen und industriellen Nutzungen resultieren. Geräusche wie Nachbarschafts-, Sport- oder Freizeidlärm, die von Personen selbst oder durch ihre Tätigkeiten verursacht werden, fallen nicht unter diese Definition.

Die Lärmaktionsplanung sieht ein mehrstufiges Konzept vor. In der ersten Stufe sollten bis zum 30.6.2007 Lärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Millionen Kfz pro Jahr, für Haupteisenbahnstrecken mit über 60.000 Zügen pro Jahr und für Großflughäfen erstellt werden. Die Berechnungen erfassen die Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind. Bis zum 18.07.2008 sollten darauf aufbauend Lärmaktionspläne für Orte in der Nähe der kartierten Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie für die o.g. Ballungsräume aufgestellt werden. In der zweiten Stufe sollten bis zum 30.6.2012 Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume (mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von über 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer) sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen (Bundesfernstraßen, Landesstraßen, sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kfz pro Jahr) und die Haupteisenbahnstrecken (Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Aufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. In Königswinter: Bahnstrecke Köln-Niederlahnstein und ICE-Strecke) erstellt werden. In Königswinter waren demnach Lärmkartierungen für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken durchzuführen. In Lärmkarten werden die Lärmquellen des Verkehrs dargestellt und die von ihnen ausgehenden Lärmbelastungen wiedergegeben. Der Lärmaktionsplan soll die Ziele und Maßnahmen zur Lärminderung sowie zum Schutz ruhiger Gebiete langfristig für die nächsten Jahre festlegen. Die Kommunen sind verpflichtet, aufbauend auf den erstellten Lärmkarten Lärmaktionspläne unter Einbeziehung der Öffentlichkeit aufzustellen. Im Detaillierungsgrad der zweiten Stufe ist die Lärminderungsplanung alle 5 Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.

Das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24.06.2005 verpflichtet die Kommunen zur Erstellung der strategischen Lärmkarten. Das Land NRW unterstützt die Kommunen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben u.a. durch die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume und die Lärmkartierung für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn. Diese Aufgaben werden durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) wahrgenommen. Die Lärmkarten des LANUV lagen für die erste Stufe erst im Sommer 2008 vor und stellten verschiedene besondere Situationen (z.B. Troglage der B42) und bestehende Lärmschutzanlagen (z.B. an der Eisenbahnstrecke Köln - Niederlahnstein)

nicht korrekt dar. Der Planungs- und Umweltausschuss beschloss daher 2008, dass die vorliegenden Lärmkarten nicht geeignet seien, als Grundlage für einen Lärmaktionsplan zu dienen. Zur Behebung der Fehler wurde im Nachgang auf die Überarbeitung der Karten im Zuge der 2. Stufe der Lärminderungsplanung verwiesen. Diese Karten lagen am 24.10.2012 vor. Für den Flughafen Köln/Bonn weisen die Lärmkarten des LANUV keinen erheblichen Umgebungslärm im Sinne der o.a. Richtlinie im Stadtgebiet Königswinter aus, sodass diese Lärmart nicht zu behandeln ist. In der Folge wurde die Lärmaktionsplanung bezüglich der betroffenen Hauptverkehrsstraßen im Jahr 2013 eingeleitet. Es wird auf den Lärmaktionsplan „Straßenverkehr“ verwiesen.

Laut § 47 e Abs. 4 BImSchG ist das EBA seit dem 01.01.2015 für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Für Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen, verbleibt die Zuständigkeit bei den Kommunen. Da in Königswinter nur Haupteisenbahnstrecken des Bundes unter die Lärmaktionsplanung fallen (Rheinschiene und ICE-Strecke) und zur Lärminderung im Wesentlichen Maßnahmen direkt an der Schiene bzw. an den Fahrzeugen Wirkung zeigen, bestand in Königswinter die Auffassung, dass die Zuständigkeit für die Erarbeitung der Lärmaktionsplanung mit dem 01.01.2015 an das EBA übergegangen sei.

Mit Erlass des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucher-schutz des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15.05.2015 wurden die Kommunen, die die Lärmaktionsplanung der Stufe 2 nicht abgeschlossen hatten, über die oben geschilderte Aufgabenteilung informiert. In diesem Erlass wird klargestellt, dass bei Lärmproblemen entlang der Haupteisenbahnstrecken des Bundes im Gebiet einer Kommune von der jeweiligen Kommune ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist, der sowohl Maßnahmen in Bundeshoheit als auch vor Ort durchgeführte oder geplante Maßnahmen enthalten soll. Für die Maßnahmen in Bundeshoheit wird darauf verwiesen, dass das EBA einen sog. Probe-Lärmaktionsplan im Jahr 2016 vorgelegt hat, an dem sich die Kommunen bezüglich der Maßnahmen orientieren können. Es wird vorgeschlagen folgende Maßnahmen in Bundeshoheit in die LAP der Kommunen aufzunehmen: Lärmabhängiges Trassenpreissystem für Güterzüge, Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen (sog. Flüsterbremsen) und das Lärmsanierungsprogramm des Bundes (welches in Königswinter bereits abgeschlossen wurde).

Die Stadt Königswinter ist somit laut Gesetzeslage noch immer verpflichtet, eine Lärmaktionsplanung für die betroffenen Schienenstrecken durchzuführen. Die Möglichkeiten der Kommune an diesen Schienenwegen in Bundeshoheit sinnvolle lärmindernde Maßnahmen zu entwickeln, die tatsächlich in der Hoheit der Kommune liegen und nicht bereits aufgrund anderer rechtlicher Vorgaben einzuhalten sind (z.B. Schallschutz in der Bauleitplanung), sind sehr begrenzt. Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken mit einem Aufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr wurden für die zweite Stufe durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) erarbeitet. Sie lagen erst im Dezember 2014 vor. Es wurden die Haupteisenbahnstrecken mit einem Aufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr kartiert. Die Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken bildet die Grundlage für die Erstellung dieses Lärmaktionsplans. Aufgrund der Ergebnisse der Lärmkartierung ist in Königswinter neben der Lärmaktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen eine Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken erforderlich, die hiermit vorgelegt wird.

2 Grundlagen und Mindestanforderungen

Die Lärmkartierung bildet die Grundlage für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Lärminderung und zum Erhalt ruhiger Gebiete. § 47d BImSchG regelt in Verbindung mit Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie die Mindestanforderungen und Form eines Aktionsplans. Zur Einschätzung der Betroffenheit und für die Entwicklung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen dienen den Gemeinden die Lärmkarten. Die Lärmkartierung erfolgt getrennt nach den Verursachern. Da die Lärmbelastungen durch die verschiedenen

Lärmarten (Schienenverkehr, Straßenverkehr...) unterschiedlich wahrgenommen werden, wird bei der Lärmkartierung keine Gesamtbelastung dargestellt. Die für die Lärmbelastung ausschlaggebenden Schalldruckpegel werden in Dezibel dB(A) wiedergegeben. An Gebäuden stellen die Isophonen Außenpegel an der Fassade dar.

Eine gesetzlich geregelte Auslöseschwelle mit Werten, ab denen eine LAP zwingend notwendig ist, gibt es nicht. In NRW wurden aber in dem Runderlass "Lärmaktionsplanung" des Landesumweltministeriums aus dem Jahre 2008 entsprechende Auslösewerte festgelegt. Dort heißt es unter der Nummer 2:

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein LDEN von 70 dB(A) oder ein LNight von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart. Die Werte LDEN von 70 dB(A) und LNight von 60 dB(A) sind in den Lärmkarten gemäß § 4 Absatz 4 Nr. 2 kenntlich zu machen.

(...) Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Verringerung der Gesamtlärmbelastung in dem betrachteten Gebiet. Die Festlegung von Maßnahmen sowie die Entscheidung über deren Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf liegen im Ermessen der zuständigen Behörde. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. Als Kriterien für die Prioritätensetzung kommen z.B. in Frage:

- Ausmaß der Pegelüberschreitung,*
- Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen,*
- Gesamt-Lärmbelastung,*
- technischer, zeitlicher und finanzieller Aufwand.*

Die Emissionen durch Schienenverkehr werden anhand von sogenannten logarithmischen „Mittelungspegeln“ bemessen. Alle Zugfahrten in einem bestimmten Zeitraum werden unter Berücksichtigung der Fahrzeugart, Länge und Geschwindigkeit des Zuges sowie der Bremsart zu einem Mittelungspegel der Schallemission zusammengefasst (Deutsche Bahn AG: „Schallschutz – Eine Investition in die Zukunft der Bahn“, 2009, S. 9). Für die einzelnen Verkehrsarten liegt jeweils eine Karte der Lärmbelastung über 24 Stunden (LDEN) und eine für den Nachtzeitraum (LNight) vor.

Da sich der Schalldruckpegel mit zunehmender Entfernung vom Entstehungsort verringert, stellen die Karten die jeweiligen Lärmpegel in 5 dB(A)- Schritten farblich unterschiedlich dar. Die sogenannten Isophonen beginnen für die 24-h-Belastung (LDEN) bei 55 dB(A) und reichen bis zum Pegelbereich ≥ 75 dB(A). Entsprechend erfolgt die Darstellung für den Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr (LNight) von 50 dB(A) bis zum Pegelbereich ≥ 70 dB(A). Die Ermittlung der Schallpegel für die Lärmaktionsplanung wird nach einheitlichen Berechnungsvorgaben vorgenommen, wobei die Verfahren für die einzelnen Lärmquellen differieren. Die Parameter, die in die Berechnungen einfließen sind zum einen auf die jeweilige Quelle bezogen (z.B. Verkehrsstärke/-zusammensetzung, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche), zu anderen werden die Ausbreitungsbedingungen berücksichtigt (z.B. Abstand zur Straße, schallmindernde Hindernisse/Abschirmungen, Geländeverhältnisse). Den Kommunen steht es frei, weitergehende Kriterien festzulegen.

Grundsätzlich zu beachten ist, dass die LAP die Situation in gesamten Gebieten verbessern soll. Die isolierte Verbesserung der Situation für einzelne Gebäude ist nicht Ziel der LAP. Des Weiteren werden nicht einzelne, in Teilen sehr lärmintensive, Ereignisse betrachtet. Die vorgeschriebenen Berechnungsverfahren berücksichtigen somit keine Spitzenpegel. Bei den zu verwendenden Berechnungsverfahren ist das durchschnittliche Jahresmittel des Verkehrsaufkommens anzusetzen, Spitzenwerte gehen nicht direkt in die Berechnung ein. Die Berechnungsverfahren der Lärmaktionsplanung unterscheiden sich von anderen

Verfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung. Die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen richtet z.B. nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990" (RLS-90). Die Ergebnisse der nach diesen Richtlinien ermittelten Belastungen können von den Ergebnissen der Berechnungsverfahren für die Lärmaktionsplanung abweichen.

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Aktionsplänen ist gesetzlich in § 47d Abs. 3 BImSchG vorgeschrieben. Konkreten Vorgaben für die Durchführung des Beteiligungserfahrens sind daraus nicht abzuleiten. Es müssen dennoch bestimmte Anforderungen erfüllt werden. Unter anderem muss die Möglichkeit geschaffen werden, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Aktionspläne unter Berücksichtigung der Beteiligungsergebnisse mitzuwirken zu können. Die Öffentlichkeit hat das Recht, über die Entscheidungen in angemessenen Fristen informiert zu werden. Die Beteiligungsergebnisse müssen nicht direkt in die Aktionspläne einfließen, allerdings soll sich die zuständige Kommune inhaltlich mit den Anregungen auseinandersetzen und ihre Entscheidung begründen.

Auch der Schutz ruhiger Gebiete soll einbezogen werden. Feste Kriterien für ruhige Gebiete liegen nicht vor. Sie können mit Hilfe der der Lärmindizes und in Bezug auf ihre Funktion für die Bevölkerung ausgewählt werden.

Die rechtlichen Grundlagen und Mindestanforderungen sowie die anzuwendenden Normen und Richtlinien werden in Anhang 1 und 2 dargestellt.

Die Mindestanforderungen für Aktionspläne gemäß Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie werden für Königswinter kurz zusammengefasst:

- Die Beschreibung der *Lärmquellen* erfolgt in Kapitel 4.
- *Zuständig* für die Lärmaktionsplanung ist die Stadt Königswinter. Zur Zuständigkeit des EBA siehe Kapitel 1.
- *Rechtlicher Hintergrund* der Lärmaktionsplanung ist § 47d BImSchG.
- *Die Grenzwerte gemäß Art. 5 Umgebungslärmrichtlinie* sind zurzeit vom MUNLV NRW auf LDEN = 70 dB(A) und LNight = 60 dB(A) festgelegt (Auslösewerte).
- Die *Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung* geht aus den Kapiteln 4 und 5 hervor.
- Die *Bewertung der Betroffenen, Statistik, Probleme und verbesserungsbedürftige Situationen* sind in Kapitel 5 dargelegt.
- Das *Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 Abs. 7 Umgebungslärmrichtlinie* ist als Anhang 3 beigefügt. In der Zeit vom 12.09.2016 bis 14.10.2016 konnten nach Ankündigung in den lokalen Printmedien und auf den städtischen Internetseiten die Lärmkarten des EBA eingesehen werden. Am 05.10.2016 und 06.10.2016 fanden öffentliche Veranstaltungen statt, bei denen interessierten Bürgern die Gelegenheit gegeben wurde, sich zu informieren und Anregungen vorzutragen. Bis zum 14.10.2016 konnten schriftliche Eingaben eingereicht werden. In dieser Zeit sind insgesamt 5 Anregungen von Betroffenen bei der Stadtverwaltung eingegangen (siehe Anhang 4).

- *Bereits vorhandene oder geplante Lärminderungsmaßnahmen* an Eisenbahnstrecken des Bundes beschränken sich auf Maßnahmen, die im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes des Bundes im Talbereich durchgeführt wurden (z.B. Förderung von Schallschutzfenstern) sowie Maßnahmen, die im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich werden. An der ICE-Strecke wurden beim Bau Lärmschutzbauwerke hergestellt, die jedoch nicht durchgehend im gesamten Stadtgebiet an beiden Seiten der Trasse verlaufen.

3 Hauptlärmquellen Schienenverkehr in Königswinter und von ihnen ausgehende Belastungen

Die Stadt Königswinter befindet sich südlich der Stadt Bonn auf der östlichen Rheinseite. Sie gliedert sich topographisch in das Rheintal (Tal) und die Erhebungen des Siebengebirges mit dem Pleiser Hügelland (Berg). Hierdurch sind die einzelnen Ortsteile deutlich voneinander abgegrenzt. Von besonderer Bedeutung bezüglich der Lärmbelastung für Königswinter und seine ca. 43.000 Einwohner (laut Einwohnerstatistik zum 30.09.2016) sind die beiden Eisenbahnstrecken Köln-Niederlahnstein im sog. Talbereich und die ICE-Strecke im Bergbereich. Beide Bahnstrecken führen zu starken räumlichen Zäsuren und zu Lärmimmissionen im Stadtgebiet.

Das gesamte Tal ist von der rechtrheinischen DB-Strecke durchzogen, die erheblich zur Gesamt-Lärmbelastung beiträgt. Neben der Bahnstrecke tragen hier auch die B42, die L193 und die Stadtbahnlinie zur Belastung bei. Auch entlang der ICE-Strecke und der BAB A 3 liegenden Ortsteile sind von beiden Verkehrsträgern betroffen, wenn auch die Belastung durch die neuere ICE-Strecke aufgrund der umfangreichen Lärmschutzbauwerke und der Nutzung für den Fernverkehr geringer ausfällt als im Talbereich.

Die vom Eisenbahnbundesamt zu erstellenden Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes liegen seit Ende 2014 vor (s. Abbildungen 1 - 4). Die Belastungen der beiden Strecken fallen sehr unterschiedlich aus. Während die Schnellfahrstrecke (Rail-ID DE_BR_rl00003243) bei einer Gesamtsumme von 35.003 Zügen pro Jahr überwiegend dem Fernverkehr dient und nur von 36 Güterzügen befahren wird, ist die sog. Rheinschiene (Rail-ID DE_BR_rl000689) bei einer Gesamtsumme von über 84.000 Zügen pro Jahr vorwiegend durch Güterverkehr belastet. Ca. 63% der Züge sind hier dem Güterverkehr zuzurechnen. An zweiter Stelle steht der Regionalverkehr, dem 28 % der Züge angehören. Der Fernverkehr sowie sonstiger Verkehr machen gemeinsam nur ca. 8 % der Belastung aus (Quelle: www.eba.bund.de).

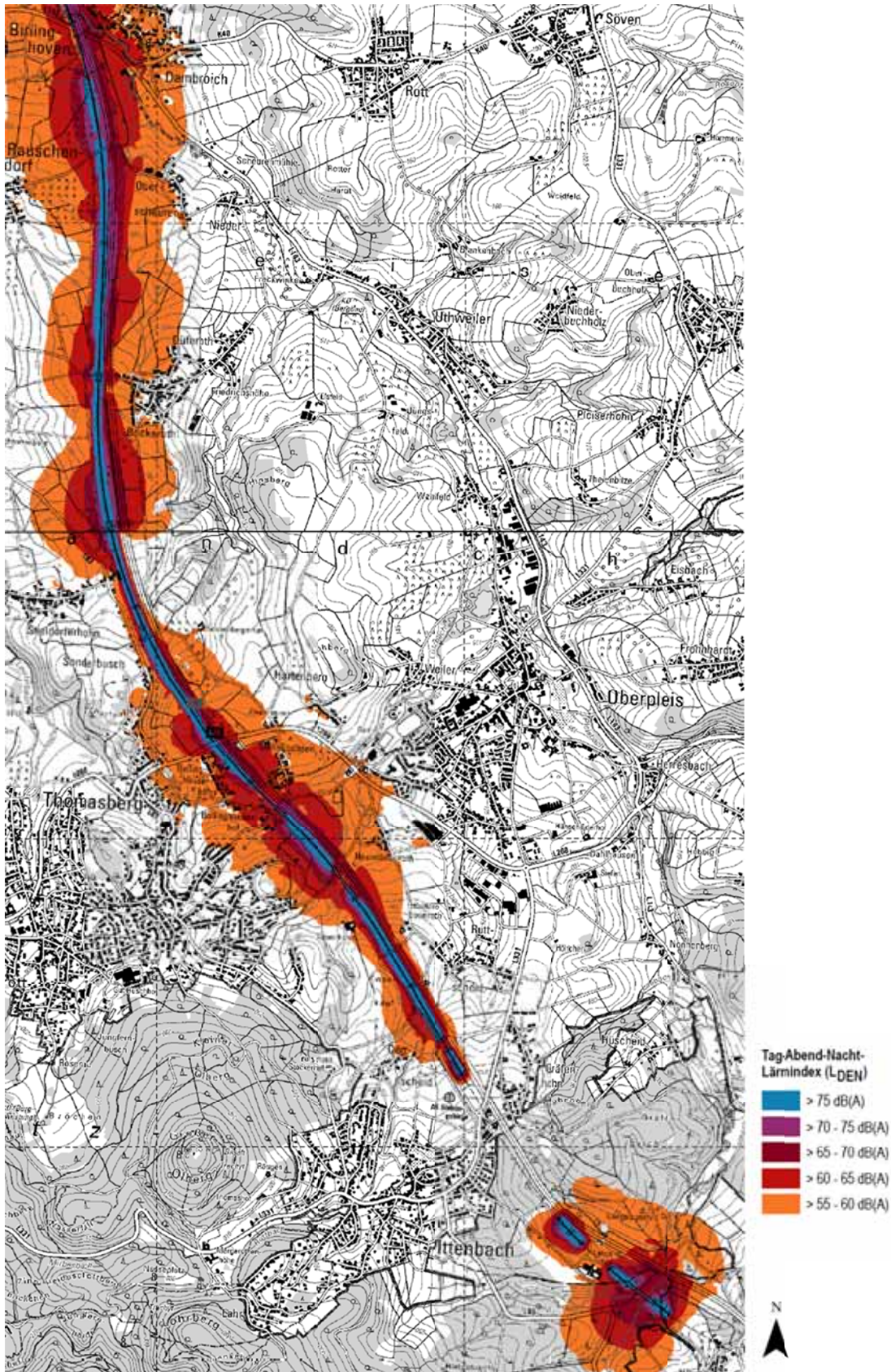


Abb. 1: Kartierung ICE-Schnellfahrstrecke in Königswinter, L_{DEN} (www.eba.bund.de; Datengrundlage © Eisenbahn-Bundesamt 2014)

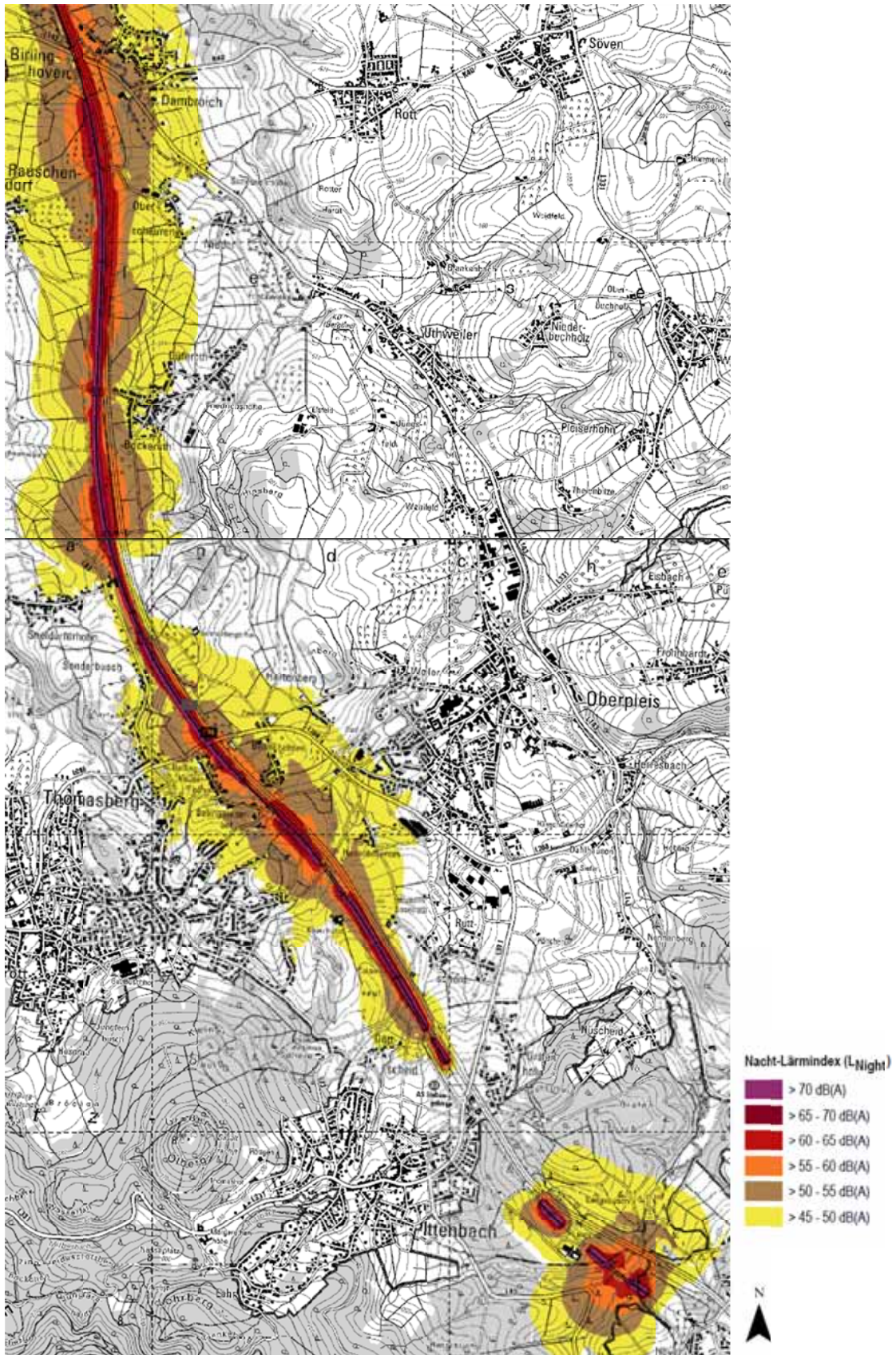


Abb. 2: Kartierung ICE-Schnellfahrstrecke in Königswinter, L_{Night} (www.eba.bund.de; Datengrundlage © Eisenbahn-Bundesamt 2014)

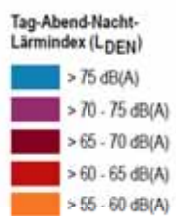
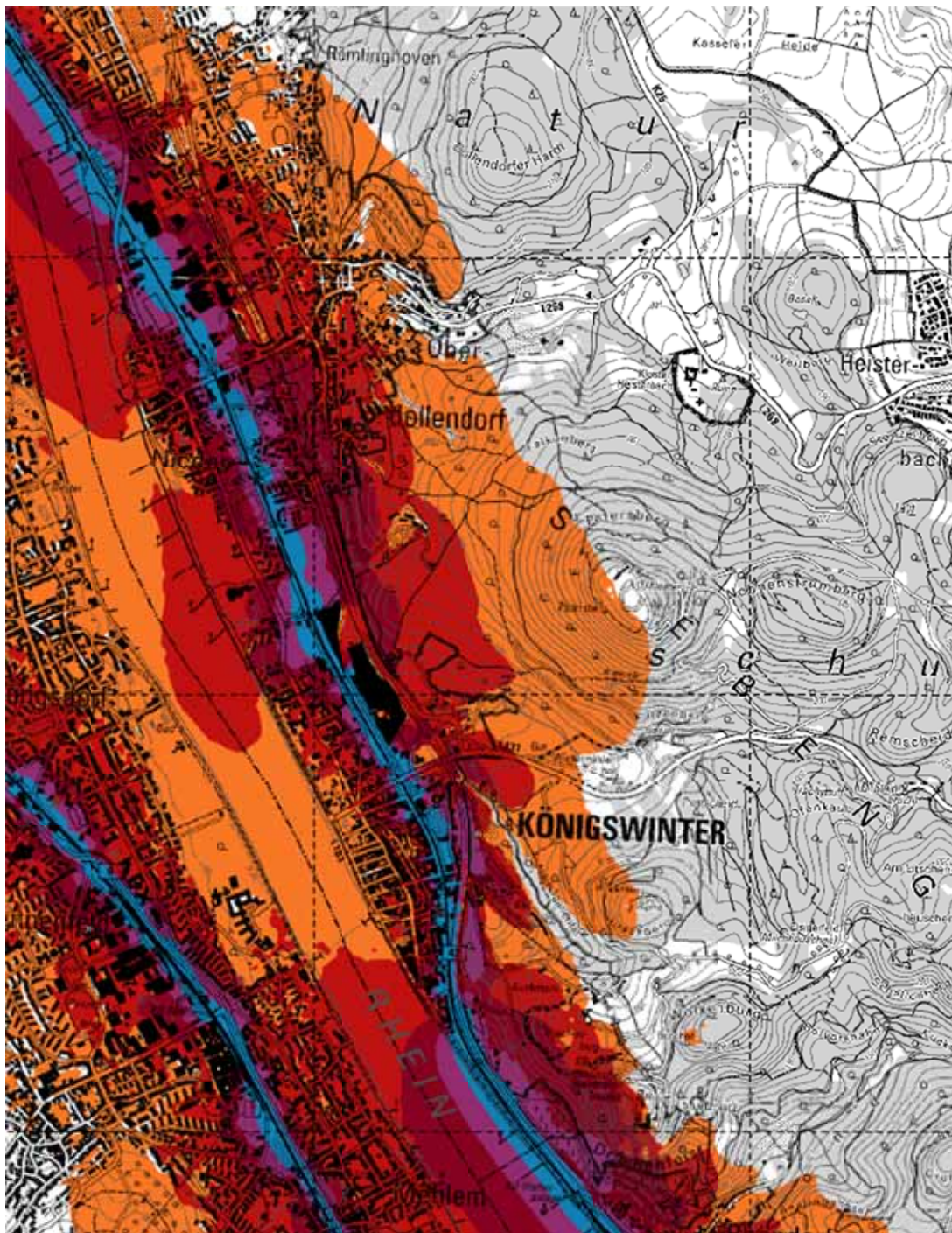
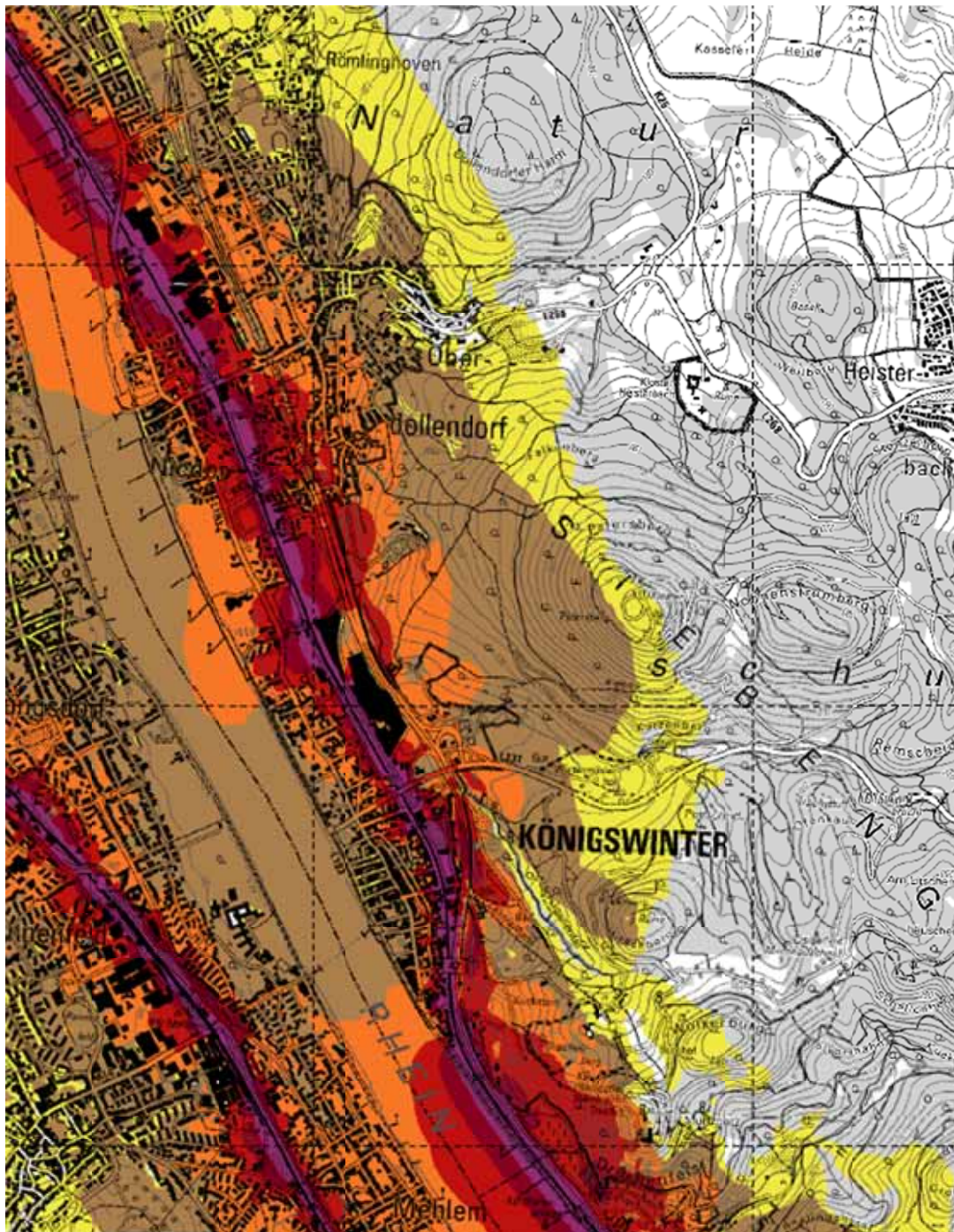


Abb. 3: Kartierung Eisenbahnstrecke Köln-Niederlahnstein in Königswinter, LDEN (www.eba.bund.de; Datengrundlage © Eisenbahn-Bundesamt 2014)



Nacht-Lärmindex (L_{Night})



Abb. 4: Kartierung Eisenbahnstrecke Köln-Niederlahnstein in Königswinter, L_{Night} (www.eba.bund.de; Datengrundlage © Eisenbahn-Bundesamt 2014)

4 Analyse und Bewertung der Lärmeinwirkungen durch Schienenverkehr

Zur Beurteilung der Schienenverkehrsimmissionen hat das EBA eine Abschätzung der Gesamtzahl der in Königswinter von Lärm betroffenen Menschen vorgenommen. Nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) wurden die nachfolgenden Betroffenheitsstatistiken erstellt. Die Gesamtzahl der Menschen ist zu ermitteln und darüber zu berichten. Dabei wird auf die Menschen abgestellt, die innerhalb der sog. Isophonenbänder leben (Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie). Die Lärmklassen sind dabei wie bei den Lärmkarten in einem Abstand von 5 dB berechnet. Für den 24-Stunden Lärmindex (LDEN) liegt die niedrigste zu berichtende Klasse zwischen 55 und 60 dB(A), für den Nachtzeitraum (LNight) zwischen 50 und 55 dB(A). Durch das EBA werden für den Nacht-Lärmindex auch die Betroffenen im Belastungsbereich zwischen 45 und 50 dB(A) aufgeführt, dies ist eine nicht rechtlich erforderliche Zusatzinformation.

Die Angabe des EBA zu betroffenen Schulen und Krankenhäusern ist teilweise nicht mehr aktuell. An der Stelle des bis vor kurzem in der Altstadt vorhandenen Krankenhauses wurde ein neues Pflegeheim errichtet. Ein Krankenhaus ist somit in Königswinter nicht betroffen. Schulen sind nur entlang der Rheinschiene betroffen. Die Auswertung erfolgte in 10-dB-Schritten, beginnend mit allen belasteten Flächen, Wohnungen und Schulen in dem Pegelbereich ab 55 dB(A). Da bei der Berechnung die einzelnen Schulgebäude aufgeführt werden, wird in der Kategorie LDEN > 55 dB(A) die Zahl 13 aufgeführt. Tatsächlich sind 5 Schulen betroffen.

Die nachfolgenden Tabellen geben Aufschluss über die so ermittelten Betroffenheiten durch Schienenverkehr in Königswinter:

Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (LDEN)		Nacht-Lärmindex (LNight)	
Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]
-	-	(45 < LNight = 50)	1680
-	-	50 < LNight = 55	1360
55 < LDEN = 60	1690	55 < LNight = 60	640
60 < LDEN = 65	860	60 < LNight = 65	240
65 < LDEN = 70	280	65 < LNight = 70	110
70 < LDEN = 75	120	LNight > 70	110
LDEN > 75	130	-	-

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) - Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes (gerundet auf die nächste Zehnerstelle)

LDEN				
Pegelbereich dB(A)	Belastete Flächen[km²]	Belastete Wohnungen	Belastete Schulen	Belastete Krankenhäuser
LDEN > 55	12,66	2765	13	1
LDEN > 65	3,51	458	4	1
LDEN > 75	0,97	111	0	0

Tabelle 2: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

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

(Quelle: www.eba.bund.de).

Die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung gemäß Runderlass des MUNLV NRW betragen:

$$L_{\text{DEN}} - 70 \text{ dB(A)} \quad L_{\text{NIGHT}} - 60 \text{ dB(A)}$$

Da auch die Bereiche mit jeweils 5 dB(A) niedrigeren Werten große Belastungen für die Betroffenen mit sich bringen, werden auch diese Werte dargestellt.

Werte	Belastete Personen
$L_{\text{DEN}} > 70 \text{ dB(A)}$	250
$L_{\text{DEN}} 65 < 70 \text{ dB(A)}$	280
$L_{\text{NIGHT}} > 60 \text{ dB(A)}$	460
$L_{\text{NIGHT}} 55 < 60 \text{ dB(A)}$	640

Anhand der Lärmkarten lassen sich die betroffenen Gebiete und Gebäude und somit auch die betroffenen Personen gut identifizieren.

Die Lärmkarten und die Statistiken zeigen, dass Überschreitungen der Auslösewerte von 70 dB(A) für den L_{DEN} und 60 dB(A) für den L_{Night} entlang der Schienenwege insbesondere im Talbereich von Königswinter auftreten und hier besonders in den Stadtteilen Niederdollendorf und Altstadt. Da hier die Wohnbebauung in Teilen nahezu unmittelbar an die Schienenwege grenzt (z.B. im Bereich der Wilhelmstraße), sind größtenteils starke Überschreitungen der Auslösewerte ermittelt worden. Nachts treten hier an den Häusern Werte von $> 60 \text{ dB(A)}$ auf, überwiegend werden höhere Pegelklassen erreicht. Es ist zu berücksichtigen, dass die Gebäude sich in Teilen gegenseitig abschirmen. So werden die Gebäude in der Altstadt nur durch die Gebäude entlang der Wilhelmstraße vor noch höheren Lärmwerten geschützt.

Im Gegensatz dazu werden entlang der ICE-Trasse nur an wenigen Gebäuden die Auslösewerte überschritten. Mehrere Gebäude in Bellinghausen und Bellinghauserhohn erreichen die Auslösewerte, während in den anderen Bereichen an der ICE-Trasse nur einzelne Gebäude in dieser Höhe belastet werden.

5 Lärminderungsmaßnahmen

Die bisherigen Kapitel haben einen Überblick über die besonders stark von Schienenverkehrslärm betroffenen Stadtteile vermittelt und die Betroffenenheiten aufgezeigt.

Die Hauptlärmquelle, die im Bereich des Schienenverkehrs besteht, ist das Rollgeräusch, das an der Berührungsstelle von Rad und Schiene entsteht. Bereits ab Geschwindigkeiten von 60 km/h werden Rollgeräusche deutlich wahrgenommen. Bei Geschwindigkeiten von 250 km/h treten des Weiteren verstärkt aerodynamisch bedingte Geräusche auf, die durch Luftverwirbelungen an Stromabnehmern verursacht werden. Indes sind die Geräusche von Motoren, Lüftern und sonstige Aggregaten nur im Stand und bei langsamer Fahrt von Bedeutung.

Ein weiteres wichtiges Kriterium für die Höhe der Emissionen ist die jeweilige Bauart der Bremsen (Scheiben oder Klotzbremsen). Ebenfalls entscheidend für die Lärmentwicklung ist das Vorhandensein von Radabsorbieren sowie die Zuglängen.

Auch die Beschaffenheit der Bahntrasse Auswirkungen auf die Entstehung von Lärm. Die Art der Schienen, der Zustand der Schienenfahrfläche, das Gleisbett, der Kurvenradius sowie

das Vorhandensein von Brücken/Tunneln und Bahnübergängen beeinflussen den Grad der verursachten Emissionen.

Im Folgenden werden gängige Maßnahmen zur Verbesserung der Immissionssituation an Schienenwegen vorgestellt.

Maßnahmen am Fahrweg:

- Gleisüberprüfung und -pflege (Schieneschleifen) - bis zu 20 dB(A) Minderung möglich
- schwingungsdämpfende Gleisarten / Lagerungen - bis 2 dB(A) Minderung möglich
- Rasengleise
- Tiefrillenherzstücke an Weichen (lokal)
- Schallabsorber - 1 bis 6 dB(A) Minderung möglich
- Entdröhnung von Brücken
- Schmierung bzw. Befeuchtung der Gleise

Maßnahmen am Fahrzeug:

- Pflege der Räder
- lärmarme Bremsen
- Weiterentwicklung lenkbarer Radsätze
- Radabsorber, Radschürzen
- Maßnahmen zur Drehgestellentdröhnung

Maßnahmen bezüglich des Betriebsablaufs:

- Geschwindigkeitsreduzierungen
- Fahrerausbildung zur lärmarmen Fahrweise

Maßnahmen bezüglich des Schallausbreitungswegs:

- Schallschutzwälle/-wände (auch niedrig / gleisnah)
- Troglagen
- Galeriebauten oder Tunnel

Maßnahmen der Bauleitplanung und der Eigenvorsorge

- z.B. Grundrissgestaltung, Festsetzung von Schalldämmmaßnahmen

Des Weiteren gibt es ein freiwilliges *Lärmsanierungsprogramm* des Bundes. Im Talbereich von Königswinter wurde dieses bereits durchgeführt und abgeschlossen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Besonders wirksam sind aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, -wällen oder -trögen. Wälle und Wände können den Mittelungspegel eines Zuges um bis zu 15 dB(A) mindern, sofern sie eine ausreichende Länge aufweisen um die sensible Nutzung zu schützen. Sowohl Wände, als auch Wälle und Troglagen sind auf die jeweilige Situation bezogen in Erwägung zu ziehen. So eignen sich Lärmschutzwände aufgrund ihres geringeren Platzverbrauches in der Regel besser für innerörtliche Bereiche, während Wälle eine erheblich größere Grundfläche benötigen. Besonders wichtig für die Wirksamkeit von Schallschutzwänden und -wällen ist ein möglichst geringer Abstand zur Lärmquelle. In besonders eng bebauten Bereichen muss vor dem Bau von Lärmschutzwänden geprüft werden, inwiefern durch den Bau eine Schallspiegelung entsteht und somit andere Gebiete stärker belastet werden. Des Weiteren sind die diesen Gebieten auch die städtebaulichen Aspekte zu berücksichtigen. Die folgenden Abbildungen verdeutlichen Kosten und Wirkungsweisen aktiver Schallschutzbauwerke an Bahnstrecken.

Abschirmungsart	Beschreibung	Preis
Wall	4 m Höhe inkl. Grunderwerb	ca. 55 €/m ² wirksamer Abschirmung
Wand	Ausführung in Beton, Aluminium, Holz und/oder Glas	je nach Ausführung ca. 300-500 €/m ² Wandelement
Mittelwandkombination	2,5 m hohe Außenwand, 3 m hohe Mittelwand	ca. 2.600 €/lfd. m
Trog	6 m hohe Stützwände ohne Grundwasserwanne	ca. 7.500 €/lfd. m

Abb. 5: Beispielhafte Kosten von Schallschutzmaßnahmen (vgl. K. Stroh, Bayerisches Landesamt für Umwelt: „UmweltWissen Lärm – Straße und Schiene“ 2003/2008, S. 5 f)

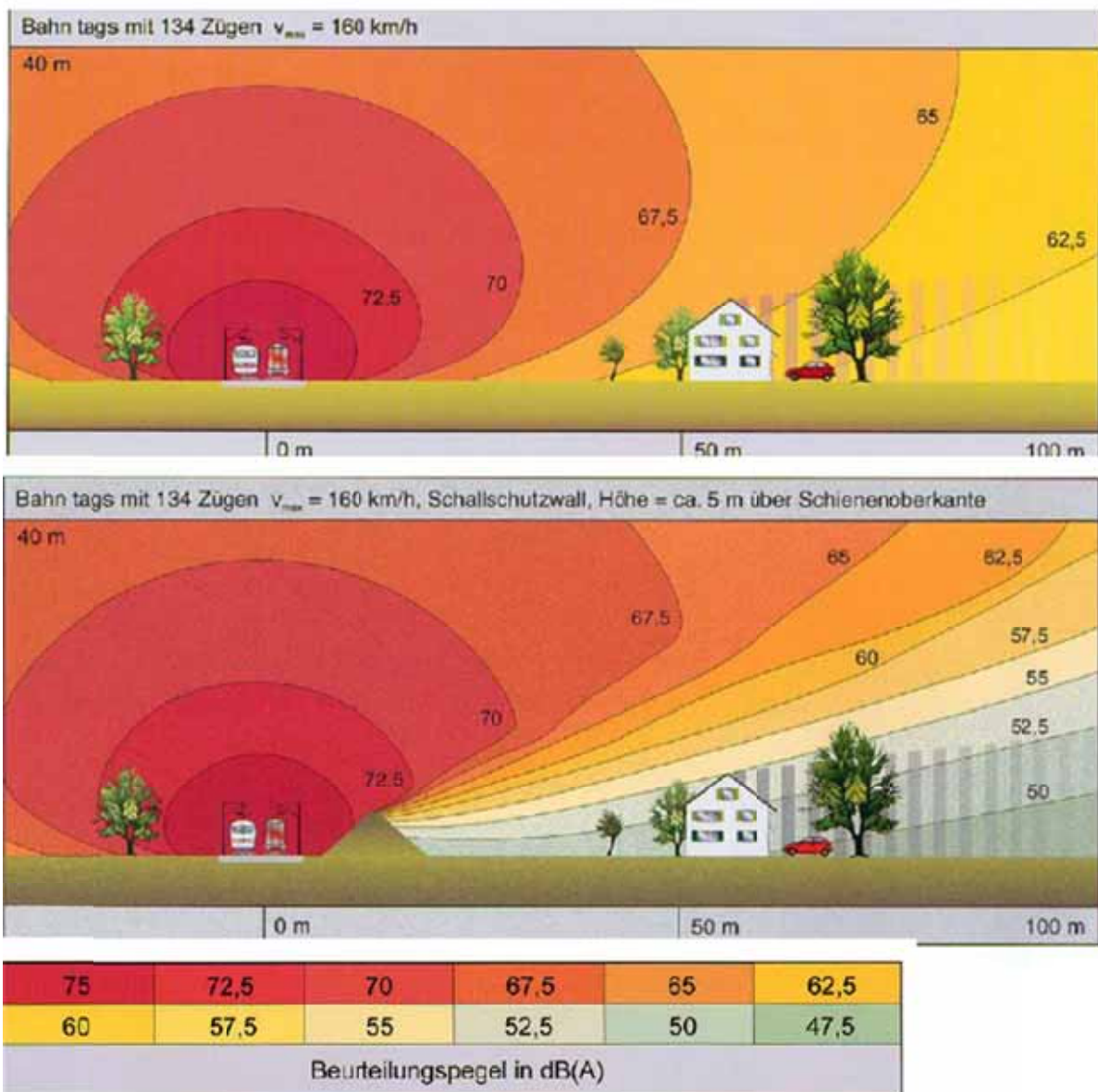


Abb. 6: Schallschutz durch Wall an einer Bahnstrecke. Oben: Mittelungspegel ohne Wall, Mitte: Mittelungspegel mit Wall, Unten: Abstufung Beurteilungspegel in dB(A) (K. Stroh, Bayerisches Landesamt für Umwelt: „UmweltWissen Lärm – Straße und Schiene“ 2003/2008, S. 5)

Maßnahmen der Bauleitplanung

Der Immissionsschutz ist im Rahmen der Flächennutzungsplanung und der Bebauungsplanung zu beachten. Die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ ist dabei mit den Orientierungswerten für Baugebiete heranzuziehen. Bei Bauleitplanverfahren in der Nähe von belasteten Verkehrswegen werden in Königswinter regelmäßig Fachbüros mit der Analyse der Immissionssituation beauftragt, die ggf. auch erforderliche Schallschutzmaßnahmen vorschlagen. In der Bauleitplanung kann der Immissionsschutz z.B. durch die Einhaltung ausreichender Abstände zwischen schutzbedürftigen Nutzungen und Emissionsorten, durch die Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen oder durch die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt werden.

Werden in einem Bebauungsplan bestehende Konfliktsituationen überplant, können für Wohngebäude in der Nähe von Verkehrsstrassen Schallschutzfenster, Lüftungssysteme oder andere Maßnahmen an der Gebäudehülle festgesetzt werden. Aufgrund des Bestandsschutzes bestehender Gebäude wird die Durchführung solcher passiver Schallschutzmaßnahmen erst bei wesentlichen Änderungen an der baulichen Anlage zwingend erforderlich.

Maßnahmen der Eigenvorsorge

In bestehenden Konfliktsituationen, in denen z.B. kein Platz für aktive Schallschutzanlagen vorhanden ist, können Maßnahmen an den Gebäuden durchgeführt werden, um die Lärmbelastung im Innenraum zu reduzieren, z.B. durch den Einbau von Schallschutzfenstern.

Bei Beeinträchtigungen durch Schienenlärm gibt es Programme zur Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen. In den „Richtlinien zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ aus dem Jahre 2012 werden insbesondere „Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen, die der Senkung der Schalleinwirkungen dienen“, als mögliche Maßnahmen angeführt. Antragsbefugt sind Eigentümer, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte von betroffenen Gebäuden. Zunächst ist eine Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte festzustellen, daraufhin wird über die freiwilligen Zuwendungen entschieden. Die Sanierungsgrenzwerte im Schienenverkehr des Bundes betragen für Wohngebiete 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Im Talbereich von Königswinter wurde das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes bereits durchgeführt.

6 Lärminderungsmaßnahmen für den Lärmaktionsplan in der 2. Stufe

Die folgenden Maßnahmen sollen eine Verringerung der Lärmimmissionen an Wohngebäuden in Königswinter bewirken. Sie wurden den zuständigen Behörden mit Schreiben vom 30.12.2016 zur Prüfung und Stellungnahme vorgelegt:

Allgemeine Maßnahmen

- Umfassende Umsetzung des lärmabhängigen Trassenpreissystems für Güterzüge.
- Umfassende Umrüstung lauter Züge auf sog. „Flüsterbremsen“ (LL-Sohlen) sowie den Austausch alter Wagen beschleunigen. Möglichkeiten zum Verbot "lauter Fahrzeuge" (mit Graugussbremsen) prüfen.
- Forcierung des Einsatzes moderner Rad-Schienen-Technik.
- Aufbau eines Monitoringsystems zur Identifizierung lauter Fahrzeuge.
- Festlegung von Lärmobergrenzen für Schienenverkehrswege an Wohngebieten vorantreiben.
- Die Stadt Königswinter setzt sich für eine Initiative der Gemeinden am unteren Mittelrheintal mit gemeinsamen Lärminderungszielen und den Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung ein.

Maßnahmen am Fahrweg in Königswinter

- Einbau lückenlos verschweißter Gleise bzw. den Austausch stumpfer Schienenstöße gegen diagonale oder verschweißte Schienenstöße in Königswinter forcieren.
- Ausstattung der Streckenabschnitte mit Schienenstegdämpfern und eine Schwellen- oder Gleisbettentkopplung prüfen. Einbau von Unterschottermatten forcieren.
- Prüfung der Schienenwege und Veranlassung notwendiger Reparaturen.
- Ersatz des Lätwerks am Bahnübergang Drachenfelsstraße.

Maßnahmen bezüglich des Schallausbreitungswegs in Königswinter

- Nachträgliche Ausstattung der vorhandenen Lärmschutzwände mit sogenannten „Lärmspoilern“.
- Errichtung von Lärmschutzwänden und Einhausungen forcieren.
- Errichtung einer Lärmschutzwand durch die Bahn im Bereich des Küferwegs in der Königswinterer Altstadt.
- Prüfung der Lärmschutzbauwerke der Bahn an der Brücke über den Libellenweg.
- Prüfung der Lärmschutzbauwerke der Bahn auf Höhe der Ortslage Bockeroth.
- Prüfung der Lärmschutzbauwerke der Bahn zwischen den Ortslagen Bockeroth und Stieldorferhohn.

Maßnahmen bezüglich des Betriebsablaufs für den Bereich Königswinter

- Möglichkeiten der Geschwindigkeitsbegrenzung und Nachtfahrverbote für lärmintensive Güterzüge prüfen
- Qualifizierung als BüG (Besonders überwachtes Gleis), Gewichtsbeschränkungen und Nachtfahr- und Sonn- / Feiertagsfahrverbote für laute Fahrzeuge prüfen.

Bauleitplanung

- Berücksichtigung der Lärmsituation im Rahmen der Bauleitplanung

Ersatzstrecke

- Planung und Umsetzung einer Ersatzstrecke für den Güterverkehr im Rheintal außerhalb bevölkerungsreicher Gebiete.

7 Ruhige Gebiete

Nach § 47 d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“. „Ruhige Gebiete“ können bebaute Gebiete, z. B. Wohngebiete oder auch unbebaute Gebiete sein. Dieser Schutz obliegt den zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Planungen. Eine genaue Definition oder Kriterien z.B. in Form bestimmter maximaler Immissionspegel werden jedoch nicht angegeben. Aus diesen Gründen ist ein weiter Ermessensspielraum vorgegeben, ob und wie „Ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden sollen. Bereits im Jahre 2003 wurden vom LANUV in einer Übersichtskarte im Rahmen des Screenings der Lärmbelastung in NRW Gebiete mit mehr als 10 km² Fläche und Mittelungspegeln des Gesamtgeräuschs von Straßen-, Schienen-, Flugverkehr sowie Gewerbe und Industrie unter 40 dB(A) ermittelt, um Hinweise auf ruhige Gebiete zu erhalten. Wie zu ersehen ist, ist seitens des LANUV im Stadtgebiet kein „Ruhiges Gebiet“ identifiziert worden. Allerdings sind große Teile des Stadtgebiets von Königswinter als Naturschutzgebiete ausgewiesen. Die weitreichenden Anforderungen an Naturschutzgebiete decken sich auch mit den Zielen der LAP für ruhige Gebiete, so dass die ausgewiesenen Naturschutzgebiete Hinweise auf ruhige Gebiete im Sinne der LAP erlauben,

wobei jedoch an Naturschutzgebiete andere Anforderungen gestellt werden, als allein an den Schutz vor Lärm. Innerhalb der Naturschutzgebiete sollen abseits der stärker befahrenen Straßen ruhige Gebiete identifiziert werden, an denen der L_{DEN} -Pegel auf mindestens 50 dB(A) absinkt. Ein Vorschlag für ruhige Gebiete ist dem Lärmaktionsplan Straßenverkehr beigelegt.

8 Anregungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und Behördenbeteiligung

In der Zeit vom 12.09.2016 bis 14.10.2016 konnten nach Ankündigung in den lokalen Printmedien und auf den städtischen Internetseiten die Lärmkarten des EBA eingesehen werden. Am 05.10.2016 und 06.10.2016 fanden öffentliche Veranstaltungen statt, bei denen interessierten Bürgern die Gelegenheit gegeben wurde, sich zu informieren und Anregungen vorzutragen. Bis zum 14.10.2016 konnten schriftliche Eingaben eingereicht werden. In dieser Zeit sind insgesamt 5 Anregungen von Betroffenen bei der Stadtverwaltung eingegangen. In der Zeit vom 29.11.2016 bis einschließlich 29.12.2016 fand die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans Schiene statt. In dieser Zeit konnten Eingaben zum Entwurf abgegeben werden. Aus der Öffentlichkeit gingen jedoch keine Anregungen ein. Mit Schreiben vom 30.12. 2016 wurden auch die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange führten nicht zu Änderungen des Lärmaktionsplans. Die Anregungen sind zusammen mit den Prüfergebnissen der Stadtverwaltung dem Lärmaktionsplan als Anhang beigelegt (siehe Anhang 4).

9 Ausblick

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes der 2. Stufe wurde der Öffentlichkeit sowie den betroffenen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Rahmen eines mehrwöchigen Beteiligungsverfahrens vorgestellt. Die Stadt Königswinter hat die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit und der Behörden sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange in einer tabellarischen Übersicht zusammengefasst und geprüft. Eine inhaltliche Änderung erfolgte daraufhin nicht. Nach Beschluss durch den Stadtrat wird der Lärmaktionsplan an das Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz zur Übermittlung an die Europäische Kommission weitergeleitet.

ANHANG

1 Normen, Richtlinien, Literatur

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L189/12)
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG) vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180)
- Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes- Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516)
- Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006
- Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007 (nicht amtliche Fassung der Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007)
- RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008
- Kartierung des EBA unter <http://www.eba.bund.de/>
- Datenlieferungen durch das LANUV vom 10.02.2016
- Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung Silent City, Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt, 2008
- LAI-Hinweise AG Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18. Juni 2012
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV, 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036)
- RLS 90 "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990, Der Bundesminister für Verkehr
- Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen; Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14 / 2300
- Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 GMBI. 1998 S. 503
- K. Stroh, Bayerisches Landesamt für Umwelt: „UmweltWissen Lärm – Straße und Schiene“ 2003/2014
- Deutsche Bahn AG: „Schallschutz – Eine Investition in die Zukunft der Bahn“, 2009

2 Rechtliche Grundlagen und Mindestanforderungen

Umgebungslärmrichtlinie:

Artikel 8 - Aktionspläne

Anhang V - Mindestanforderungen

Bundes-Immissionsschutzgesetz:

§ 47c BImSchG	Lärmkarten
§ 47d BImSchG	Lärmaktionspläne
§ 47d Abs. 1 BImSchG	Termin für Aufstellung: 18.07.2008; Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr. Termin für Aufstellung: 18.07.2013; Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.
§ 47d Abs. 2 BImSchG	Anforderungen Lärmaktionsplan: Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG
§ 47d Abs. 3 BImSchG	Öffentlichkeit wird gehört, Mitwirkung
§ 47d Abs. 5 BImSchG	Überprüfung und sofern erforderlich Überarbeitung der Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen, spätestens nach 5 Jahren.
§ 47d Abs. 7 BImSchG	Meldung an Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit oder eine vom ihm benannte Stelle

3 Protokolle Bürgerinformationsveranstaltungen

Protokoll Bürgerinformationsveranstaltung 05.10.2016 zur Lärmaktionsplanung - Teilbereich Eisenbahnstrecken

Zeit und Ort: 05.10.2016, 18.00 bis 18.45 Uhr im Forum der Grundschule "Sonnenhügel" in Oberpleis

Teilnehmer: 4 Bürger

Ratsmitglieder: Herr Gasper
Frau Ridder
Herr Wagner

Verwaltung: Frau Gamm (Servicebereichsleitung SB 610)
Frau Kinz (Servicebereich 610, Schriftführerin)

Frau Gamm begrüßt die erschienenen Bürger und erläutert den Ablauf der Veranstaltung. Frau Gamm weist darauf hin, dass die Veranstaltung dazu dient, Fragen zur Lärmaktionsplanung an Schienenwegen zu klären und Anregungen zu den vorgestellten Lärmkarten und vorgeschlagenen Maßnahmen entgegenzunehmen. Anregungen können auch bis zum 14.10.2016 schriftlich oder zur Niederschrift bei der Verwaltung eingebracht werden. Frau Kinz erläutert daraufhin anhand einer Power-Point-Präsentation die Umgebungslärmrichtlinie und das Verfahren zur Lärmaktionsplanung an Schienenwegen in Königswinter. Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Nach der Vorstellung der Planung wird über die Kartierung diskutiert. Auf Nachfrage wird erläutert, dass im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie der Verkehrslärm je Verkehrsträger ermittelt wird, eine Summierung erfolgt nicht. Dabei wird immer eine Mitwindsituation von der Lärmquelle ausgehend angenommen. Die Frage, ob das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes auch für die ICE-Strecke zum Tragen kommen kann, wird verneint, da es nur an älteren Schienenwegen angewendet wird. Bei neueren Schienenwegen wie der ICE-Strecke ist ein Schutz vor Verkehrslärm durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gewährt. Die Lärmvorsorge ist beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert wird.

Konkrete Anregungen und Bedenken werden nicht vorgetragen.

Gegen 18.45 Uhr liegen keine weiteren Wortmeldungen vor, so dass Frau Gamm die Versammlung schließt.

Protokoll Bürgerinformationsveranstaltung 06.10.2016 zur Lärmaktionsplanung - Teilbereich Eisenbahnstrecken

Zeit und Ort: 06.10.2016, 18.00 bis 19.00 Uhr in der Halle Haus Bachem

Teilnehmer: 3 Bürger

Ratsmitglieder: Herr Gasper

Verwaltung: Frau Gamm (Servicebereichsleitung SB 610)
Frau Kinz (Servicebereich 610, Schriftführerin)

Frau Gamm begrüßt die erschienenen Bürger und erläutert den Ablauf der Veranstaltung. Frau Gamm weist darauf hin, dass die Veranstaltung dazu dient, Fragen zur Lärmaktionsplanung an Schienenwegen zu klären und Anregungen zu den vorgestellten Lärmkarten und vorgeschlagenen Maßnahmen entgegenzunehmen. Anregungen können auch bis zum 14.10.2016 schriftlich oder zur Niederschrift bei der Verwaltung eingebracht werden. Frau Kinz erläutert daraufhin anhand einer Power-Point-Präsentation die Umgebungslärmrichtlinie und das Verfahren zur Lärmaktionsplanung an Schienenwegen in Königswinter. Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Nach der Vorstellung der Planung wird über die Kartierung und mögliche Maßnahmen gegen den Bahnlärm diskutiert. Auf Nachfrage wird erläutert, dass im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie keine Grenz- oder Richtwerte festgelegt sind. In Nordrhein-Westfalen wurden aber durch das zuständige Ministerium Belastungen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht als Auslösewert für die Lärmaktionsplanung empfohlen. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich allein aus dem Lärmaktionsplan allerdings noch nicht. Auch gibt es keine zeitlichen Fristen, bis wann die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen sind. Es ist nämlich zu berücksichtigen, dass die Schienenwege sich nicht im Eigentum der Stadt befinden, sondern der Deutschen Bahn gehören (Baulastträger). Daher sind die in einem Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen entlang der Hauptschienenwege in jedem Fall durch die Kommune mit dem zuständigen Baulastträger abzustimmen. Dieser trifft letztendlich die Entscheidung, ob und welche Maßnahmen rechtlich möglich und realisierbar sind. Dabei richtet sich der Baulastträger nicht nach der Umgebungslärmrichtlinie, sondern nach anderen gesetzlichen Grundlagen. Aus dieser Bewertung können sich auch Gründe gegen die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ergeben.

Es werden die folgenden Anregungen vorgetragen:

- Im Lärmaktionsplan soll der Einsatz moderner Rad-Schienen-Technik insbesondere an Lärmschwerpunkten wie dem Rheintal gefordert werden.
- Es soll ein Austausch bzw. die Modernisierung alter Wagen erfolgen.
- Es wird eine Ersatzstrecke für den Güterverkehr gefordert, um bevölkerungsreiche Gegenden wie das Rheintal zu entlasten und den Schienenverkehr durch Gegenden mit weniger Bewohnern zu leiten.

Gegen 19.00 Uhr liegen keine weiteren Wortmeldungen vor, so dass Frau Gamm die Versammlung schließt.

4 Anregungen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung mit Prüfergebnissen

Tabelle 1: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Nr.	Eingabensteller/in	Datum	Kurzinhalt der Anregung	Prüfergebnis
1		10.09.2013	Leider bin ich erst jetzt auf die Lärmaktionsplanung der Stadt Königswinter aufmerksam geworden. Trotz verpasstem Stichtag möchte ich auf das Läutwerk der DB am Bahnübergang der Drachenfelsstraße aufmerksam machen. Von unseren Übernachtungsgästen (Hotel) erreichen uns leider regelmäßig Beschwerden über den nächtlichen Weckton des Läutwerks. Dabei gibt es doch heutzutage verhältnismäßig angenehme Alternativen (Gong oder Ampel). Ich möchte Sie bitten, diesen Punkt noch in die Liste der Bürger-Anregungen aufzunehmen. Selbst wenn es tatsächlich eines Tages zu einer Unterführung an diesem Standort kommen sollte, wären wir für die noch bevorstehenden Jahre über ein weniger penetrantes Läutwerk sehr glücklich.	Berücksichtigung. Der Ersatz des Läutwerks am Bahnübergang Drachenfelsstraße wird als Maßnahmvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

Tabelle 2: Beteiligung der Öffentlichkeit - Bürgerveranstaltungen 05.10.2016 und 06.10.2016 sowie schriftliche Eingaben bis 14.10.2016

Nr.	Eingabensteller/in	Datum	Kurzinhalt der Anregung	Prüfergebnis
2	Bürgeranhörung	05.10.2016	Konkrete Anregungen und Bedenken werden nicht vorgetragen.	Kenntnisnahme.
3	Bürgeranhörung	06.10.2016	Es werden die folgenden Anregungen vorgetragen: Im Lärmaktionsplan soll der Einsatz moderner Rad-Schienen-Technik insbesondere an Lärmschwerpunkten wie dem Rheintal gefordert werden.	Berücksichtigung. Der Einsatz moderner Rad-Schienen-Technik wird als Maßnahmvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.
			Es soll ein Austausch bzw. die Modernisierung alter Wagen erfolgen.	Berücksichtigung. Der Austausch bzw. die Modernisierung alter Wagen wird als Maßnahmvorschlag in den Entwurf

4

03.10.2016

Es wird eine Ersatzstrecke für den Güterverkehr gefordert, um bevölkerungsreiche Gegenden wie das Rheintal zu entlasten und den Schienenverkehr durch Gegenden mit weniger Bewohnern zu leiten.

Wir nehmen Bezug auf die Handlungsempfehlungen für Städte und Gemeinden mit Lärmproblemen im Sinne des § 47 Abs. 1 BImSchG entlang kartierter Schienenwege d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 15.05.2015 und möchten gerne vorschlagen, darauf aufbauend folgende Maßnahmen in die Planung aufzunehmen:

1. Gesetzliche Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenlärms

Bestandteil des Koalitionsvertrages der Bundesregierung in der aktuellen Legislaturperiode ist die Erarbeitung und Beschluss eines "*Schienen-güterverkehrslärm-minderungsgesetzes*". Die Inhalte des Gesetzes können in die Lärmaktionsplanung übernommen werden, sobald der Gesetzestext veröffentlicht ist. Voraussichtlich werden dies folgende Maßnahmen sein:

- Nachtfahrverbote für "laute Fahrzeuge" (solche mit Graugussbremsen), sollte 2016 nicht die Hälfte der Fahrzeuge umgerüstet sein
- Verbot "lauter Fahrzeuge" (mit Graugussbremsen) ab 2020
- Aufbau eines Monitoringsystems zur Identifizierung lauter Fahrzeuge
- Festlegung von Lärmobergrenzen für Schienenverkehrswege an Wohngebieten

2. Planung und Errichtung einer Neubaustrecke für den überregionalen Schienen-güterverkehr

Im Entwurf zum Bundeverkehrswegeplan 2030 wurde eine vorbereitende Studie zum Korridor

des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

Berücksichtigung. Die Forderung einer Ersatzstrecke für den Güterverkehr wird als Maßnahmenvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

Berücksichtigung. Die vorgeschlagenen Maßnahmen

- Nachtfahrverbote für "laute Fahrzeuge" (solche mit Graugussbremsen), sollte 2016 nicht die Hälfte der Fahrzeuge umgerüstet sein
- Verbot "lauter Fahrzeuge" (mit Graugussbremsen) ab 2020
- Aufbau eines Monitoringsystems zur Identifizierung lauter Fahrzeuge
- Festlegung von Lärmobergrenzen für Schienenverkehrswege an Wohngebieten

werden - sofern sie nicht bereits in den bisherigen Maßnahmenvorschlägen enthalten sind - als Prüfvorschläge in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

Berücksichtigung. Die Forderung einer Ersatzstrecke für den Güterverkehr wird als Maßnahmenvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

Mittelrhein aufgenommen. Der Maßnahmentitel lautet: "Korridor Mittelrhein: Zielnetz II" (Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, Nr.2-004-V02). Untersucht werden soll eine Neubaustrecke von Troisdorf – Mainz-Bischofsheim für den Schienengüterverkehr. Bei positivem Ergebnis der Studie kann die Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden. Langfristziel ist die Errichtung einer Neubaustrecke für den Schienengüterverkehr und dadurch die Reduzierung der Durchfahrten von Güterzügen auf den Quell- und Zielverkehr im Mitterheintal.

3. Übergeordneter Formulierungsvorschlag für das Langfristziel

"Die langfristige Strategie ist, die Schutzziele des BImSchG und der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Bezug auf den Schienenlärm zu verwirklichen, indem Maßnahmen getroffen werden, die das Freisein von Krankheit und physisches, psychisches und soziales Wohlbefinden gewährleisten. Dazu wird der Umgebungslärm in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, verhindert, gemindert und die Umweltqualität in den Fällen erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist. Nach dem heutigen Stand der Lärmwirkungsforschung sind Gesundheitsschäden oberhalb von $L_{night} > 40 \text{ dB(A)}$ zu erwarten. Es ist daher langfristige Strategie, die Belastung unter diesen Wert zu senken."

4. Kurz- bis mittelfristige Strategie zur Verminderung des Schienenlärms und anderer Auswirkungen des Schienengüterverkehrs

Beispiele für lokale Einzelmaßnahmen zur Lärminderung sind:

Technische Maßnahmen an den
Haupteisenbahnstrecken:
• Einbau von Unterschottermatten

Keine Berücksichtigung. Mit dem Lärmaktionsplan Schienenverkehr wird auf die gesetzlichen Vorgaben eingegangen. Weitergehende Ziele werden zum jetzigen Zeitpunkt nicht verfolgt.

Berücksichtigung. Die Forderung, technische Maßnahmen an den Haupteisenbahnstrecken wie den Einbau von Unterschottermatten, den Einbau von

- Einbau von Schienenstegdämpfern
- Errichtung von Lärmschutzwänden und Einhausungen

Schienenstegdämpfern und die Errichtung von Lärmschutzwänden und Einhausungen zu forcieren, wird als Maßnahmenvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

- Die Elektrischen Felder des Oberleitungsbetriebs haben gesundheitliche Auswirkungen. Hier sind die einzuhaltenden Grenzwerte ggfs. auf die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.
- Gibt es Retentionsräume für Gefahrstoffe, die im Havariefall austreten? Ist die Trasse ausreichend zugänglich für die lokalen Rettungskräfte?

Kenntnisnahme. Die Anregungen stehen nicht direkt im Zusammenhang mit dem Ziel der Lärmaktionsplanung, schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihm vorzubeugen oder zu vermindern.

Betriebliche Maßnahmen an den Haupteisenbahnstrecken:

- Qualifizierung als BüG
- Tempolimits
- Gewichtsbeschränkungen
- Nachtfahr- und Sonn- / Feiertagsfahrverbote für laute Fahrzeuge.

Berücksichtigung. Die Forderung, betriebliche Maßnahmen an den Haupteisenbahnstrecken wie die Qualifizierung als BüG, Tempolimits, Gewichtsbeschränkungen und Nachtfahr- und Sonn- / Feiertagsfahrverbote für laute Fahrzeuge zu prüfen, wird als Maßnahmenvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

- Garantierte Schrankenöffnungszeiten

Kenntnisnahme. Die Anregungen stehen nicht direkt im Zusammenhang mit dem Ziel der Lärmaktionsplanung, schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihm vorzubeugen oder zu vermindern.

Maßnahmen außerhalb der Trassen:

- Wohnbebauung mit einem Mindestabstand
- die Anlage von Streckenbegleitgrün (als Schalldiffusor und zur Reduktion der Licht- und Feinstaubemissionen)
- Lärmschutzbauwerke
- Pufferbauwerke (Die Errichtung von Wohnraum für alte, schwache, arme und kranke Menschen, der städtebaulich als Lärmschutzschild eingesetzt wird, ist diskriminierend. Daher wäre zu überlegen, welche Art von Bauwerken sich für diesen Zweck eignet.)

Kenntnisnahme. Die Vorschläge, bei Planungen außerhalb der Schienentrassen zu prüfen, inwiefern Wohnbebauung mit einem Mindestabstand errichtet werden kann, Streckenbegleitgrün (als Schalldiffusor und zur Reduktion der Licht- und Feinstaubemissionen), städtische Lärmschutzbauwerke und sog. Pufferbauwerke vorgesehen werden können, werden nicht gesondert als Maßnahmenvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen, da die Stadt im Rahmen ihrer Bauleitplanung bereits die jeweilige Lärmsituation zu berücksichtigen hat.

- Wie sehr beeinträchtigen geschlossene Schranken den innerörtlichen Verkehr? Welche Auswirkungen hat der Umgehungsverkehr auf die Luftreinhaltung?
- Wie wirkt sich der innerörtliche Schienengüterverkehrskorridor auf das Ortsbild und die städtebauliche Entwicklung aus?

5. Finanzierungsvereinbarung für kurz- und mittelfristige Maßnahmen

Nach dem Vorbild der Vereinbarungen, die im Beirat Leiseres Mitterheintal für das obere Mittelrheintal getroffen wurden, sollte die Lärminderungsplanung eine entsprechende Initiative der Gemeinden am unteren Mittelrheintal beinhalten. Natürlich müssen sich die betroffenen Gemeinden um die Finanzierung dieser Maßnahmen durch die Bahn, den Bund und die Länder bemühen.

6. Ansprechende Gestaltung von wirksamen Lärmschutzbauwerken

Wirksame Lärmschutzbauwerke haben eine ordentliche Höhe. Sie aus optischen Gründen niedriger auszuführen macht aus unserer Sicht keinen Sinn, denn dann erfüllen sie ihre Funktion nicht. Wir schlagen daher vor, einen Gestaltungswettbewerb für solche Lärmschutzbauwerke durchzuführen. Gelungene Beispiele sind aus unserer Sicht die Lärmschutzwände am Bonner Hafen. Ein Beispiel für eine Gestaltfindung wird hier berichtet: <http://www.badische-zeitung.de/offenburg/latten-glas-und-gruen-an-derlaermschutzwand-127988783.html>

Kenntnisnahme. Die Anregungen stehen nicht direkt im Zusammenhang mit dem Ziel der Lärmaktionsplanung, schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihm vorzubeugen oder zu vermindern.

Berücksichtigung. In den Lärmaktionsplan Schienenverkehr wird als Maßnahme aufgenommen, dass die Stadt Königswinter sich für eine Initiative der Gemeinden am unteren Mittelrheintal mit gemeinsamen Lärminderungszielen und den Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung einsetzt.

Kenntnisnahme. Die Anregungen stehen nicht direkt im Zusammenhang mit dem Ziel der Lärmaktionsplanung, schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihm vorzubeugen oder zu vermindern.

5

19.10.2016

Ich bin Anlieger der Bahntrasse und Eigentümer der Liegenschaft „Küferweg“. Die Belastung durch den Zuglärm (insbesondere Güterzüge) ist hier extrem hoch. Zur Erläuterung: Die Grundstücke südlich des Küferwegs liegen auf einem ca. 1 Meter tieferen

Kenntnisnahme.

Niveau, als die Grundstücke in nördlicher Richtung (Drachenfelsstraße, Wilhelmstraße usw.). Daher liegen die Gleise relativ hoch zu den Grundstücken, sodass die Räder der Züge sich in Kopfhöhe befinden. Die Lärmbelastung ist derart, dass im Außenbereich derzeit keine Unterhaltung möglich ist! Im Innenbereich entsprechend geringer durch zeitgemäßen Schallschutz, jedoch immer noch spürbar.

Nun wird über diese Grundstücke die neue Ersatzstraße fortgeführt. Hier sollte dringend darauf geachtet werden, dass ein ordentlicher Schallschutz zwischen Ersatzstraße und Bahntrasse etabliert wird. Zumal auf der anderen Seite der Trasse eine eher spärliche Bebauung mit Wohngebäuden existiert. Wenn sie sich einmal ein Bild machen möchten, gerne können sie mein Grundstück über den Küferweg betreten.

Berücksichtigung. Die Prüfung einer Errichtung einer Lärmschutzwand durch die Bahn im Bereich des Küferwegs wird als Maßnahmenvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

- | | | | |
|---|------------|--|---|
| 6 | 12.10.2016 | <p>Zur Lärmsituation im Bereich Libellenweg – Herzeleid: Laut Ermittlung des zuständigen Bundesministeriums liegt der Lärmindex im Mittelwert bei 60-65 dB. Um diesen Mittelwert zu verbessern sollte der passive Lärmschutz auf der Brücke über den Libellenweg und weiter in südlicher Richtung verbessert werden.</p> <p>Ist dies nicht möglich, könnten die Lärmspitzen verringert werden, indem die ICE-Züge nicht mit Tempo 300 im Streckenabschnitt fahren. Eine Kosten/Nutzen Rechnung wird bestimmt ergeben, dass bei den Kosten viel eingespart werden kann (z.B. Strom, Verschleiß an Maschinen, Geräte, Fahrstrecke und noch einiges mehr, nur um einige Minuten schneller am Zielort zu sein.).</p> | <p>Berücksichtigung. Die Prüfung der Lärmschutzbauwerke der Bahn an der Brücke über den Libellenweg wird als Maßnahmenvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.</p> |
| 7 | 08.10.2016 | <p>Wie ich im Generalanzeiger lesen musste. gab es eine Infoveranstaltung zum Thema Lärm. Warum wurde diese Infoveranstaltung nicht vorher bekannt</p> | <p>Keine Berücksichtigung. Da die Schnellfahrstrecke mit der Zielsetzung gebaut wurde, ICE-Züge mit hohen Geschwindigkeiten aufzunehmen, wird eine Forderung nach Verringerung der Geschwindigkeit nicht in den Entwurf des Lärmaktionsplans Schiene aufgenommen.</p> <p>Kenntnisnahme. Die amtliche Bekanntmachung über die Informationsveranstaltungen erfolgte am 14.09.2016 im Generalanzeiger, des Weiteren wurde die Bekanntmachung</p> |

gemacht? Ich wäre auch gern dorthin gekommen.

auf der Internetseite der Stadt Königswinter veröffentlicht und in der Presse am 13.09.2016 und am 27.09.2016 über die Termine berichtet.

Ich finde es vom Gesetzgeber aus medizinischer Sicht unverantwortlich jede Lärmquelle unabhängig zu betrachten. Es findet doch hier eine Summation von Fluglärm, Straßen- und Eisenbahnlärm statt. Wir in Stieldorf tauchen gar nicht auf der Karte auf obwohl es hier auch sehr laut ist.

Kenntnisnahme. Die Stadt Königswinter führt die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung mit den rechtlich erforderlichen Inhalten durch. Für die Stadt Königswinter sind die Lärmbelastungen der Lärmarten „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“ zu behandeln. Dabei werden Schienenwege und Straßen erst ab bestimmten Belastungszahlen aufgenommen. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben werden die Lärmarten getrennt untersucht. Eine Summation der Lärmarten ist bei Planungen nach den § 47 a-f BImSchG nicht vorgesehen. In Stieldorf werden durch die Begrenzung auf die rechtlich erforderlichen Untersuchungen keine Lärmbeeinträchtigungen gemäß der Umgebungslärmrichtlinie festgestellt.

Ich schlage vor, dass der Lärmschutzwall bei Bockeroth schnellst möglich geschlossen wird. Warum dieses Teilstück offen geblieben ist, ist für mich völlig unverständlich. Leider haben sich viele bereits mit der Lärmdauerberieselung abgefunden und auch ich habe mich inzwischen daran gewöhnt. aber der Lärm macht krank. Als ich vom Allgäu hierher gezogen bin habe ich wochenlang extrem unter Lärmstress gelitten. Da wurde mir erst klar wie laut es hier ist.

Berücksichtigung. Die Prüfung der Lärmschutzbauwerke der Bahn auf Höhe der Ortslage Bockeroth wird als Maßnahmenvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

8

10.10.2016

Wir wohnen in Königswinter-Stieldorferhohn, . Durch die Bahnführung . auf der ungeschützten Höhenlage zwischen Bockeroth und Stieldorferhohn haben wir "Im Komp" zeitweise eine hohe Lärmbelastung durch Bahnlärm. Der Bahnlärm schallt bei Ostwind und Windstille mit Lufthochdruck (schönes Wetter) von der ca. 1 km entfernten Bahnlinie bis zu unserem Haus in voller Stärke rüber. Bei Süd- und Westwind haben wir keine oder nur eine geringe Beeinträchtigung. Verstärkt hat sich der Bahnlärm nach Abriss des ursprünglich

Kenntnisnahme.

vorhandenen Seitenwindschutzes für den Bahnverkehr. Auf dem freien Teilstück zwischen Bockeroth und Stieldorferhohn herrschen teilweise recht starke Ost- und Westwinde. Diesen starken Windkräften hielt die Windschutzwand nicht stand und wurde vor Jahren von der Bahn wieder abgebaut. Durch Wegfall dieser Schutzwand transportiert der Wind den Bahnlärm ungehindert zu uns rüber zur Straße "Im Komp" aber auch teilweise nach Oelinghoven/Stiedorf (Bereich "Im Stieldorfer Feld").

Es wird beantragt, auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken, westlich der Bahnstrecke zwischen Bockeroth und Stieldorferhohn eine Schallschutzwand zu errichten. Diese Schallschutzwand kann vergleichbar wie die ursprünglich bestandene Windschutzwand ausgeführt werden (nur konstruktiv stabiler um die Windkräfte aufhalten zu können).

Berücksichtigung. Die Prüfung der Lärmschutzbauwerke der Bahn zwischen den Ortslagen Bockeroth und Stieldorferhohn wird als Maßnahmenvorschlag in den Entwurf des Lärmaktionsplanes Schiene der 2. Stufe aufgenommen.

Tabelle 3: Beteiligung der Öffentlichkeit - Öffentliche Auslegung vom 29.11.2016 - 29.12.2016

Nr.	Eingabensteller/in	Datum	Kurzinhalt der Anregung	Prüfergebnis
			Anregungen und Bedenken werden nicht vorgetragen oder eingereicht.	Kenntnisnahme.

Tabelle 4: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 30.12.2016

Nr.	Eingabensteller/in	Datum	Kurzinhalt der Anregung	Prüfergebnis
1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	04.01.2017	Gegen die im Betreff genannte Maßnahme hat die Bundeswehr keine Bedenken bzw. keine Einwände. Sollte aber die B 42 oder das Schienennetz im Rahmen Ihrer Interessen tangiert oder verändert werden, so sind die Mindestanforderungen an	Kenntnisnahme.

			<p>Straßen des Militärstraßengrundnetzes (MSGN) gem. Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS) und die Richtlinien für Infrastrukturanforderungen an Straßen (RIST) einzuhalten. Ferner sind die Veränderungen mit Baubeginn sowie das Ende der Maßnahme anzuzeigen.</p>	
2	LVR-Dezernat Gebäude- und Liegenschaftsmanagement, Umwelt, Energie, RBB	06.01.2017	<p>Es liegt keine Betroffenheit bezogen auf Liegenschaften des LVR vor und daher werden keine Bedenken gegen die o. g. Maßnahme geäußert. 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.</p>	Kenntnisnahme.
3	Deutsche Bahn AG OB Immobilien Region West Kompetenzteam Baurecht Deutz-Mülheimer Straße 22-24 50679 Köln	10.01.2017	<p>Grundsätzlich sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig. Handelt es sich jedoch um Lärm des Schienenverkehrs auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, wird dieser vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert. Für Lärmaktionsplanungen sind die Gemeinden zuständig, denn seit dem 01.01.2015 hat sich die Zuständigkeit geändert. Für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes auf den Haupteisenbahnstrecken außerhalb von Ballungsräumen liegt seit dem 01.01.2015 die Zuständigkeit beim EBA. Da sich die Stadt Königswinter bereits an der Kartierung des EBA bedient hat, bestehen gegen den o. g. Lärmaktionsplan aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.</p>	Kenntnisnahme.
4	Stadtwerke Bonn GmbH Postfach 32 65 53022 Bonn	11.01.2017	<p>Im Auftrag der Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein Sieg Kreises GmbH (SSB) und Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH teilen wir mit, dass nach Durchsicht der im Internet bereitstehenden Unterlagen keine Betroffenheit der Stadtbahnstrecke zu erkennen ist, somit bestehen</p>	Kenntnisnahme.

keine Bedenken.

- 5 Unitymedia NRW 25.01.2017 Im Planbereich befinden sich keine Kenntnisnahme.
GmbH
Postfach 102028 Versorgungsanlagen der Unitymedia NRW GmbH.
34020 Kassel Deshalb haben wir keine Einwände gegen die o. a.
Planung. Eigene Arbeiten oder Mitverlegungen sind
nicht geplant.