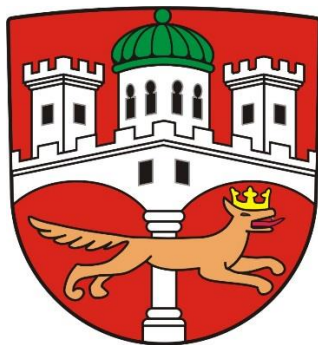


Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr (Stufe 3) der Stadt Remagen

gem. § 47d BImSchG

Stand: Juni 2021



Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Stadt Remagen, 2. Stufe, vom 19.03.2018

Verfasser: Stadtverwaltung Remagen
Bachstraße 2
53424 Remagen

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	4
1.1	Beschreibung Stadtgebiet Remagen	4
1.2	Aufgabenstellung und Zielsetzung	4
1.3	Zuständige Behörden	5
1.4	Rechtlicher Hintergrund	6
1.5	Grenzwerte / Auslöse- bzw. Schwellenwerte.....	6
2.	Lärmkartierung Straßenverkehr	8
2.1	Relevante Verkehrsstärke	8
2.2	Kartierung.....	8
2.2.1	Rolandswerth	9
2.2.2	Rolandseck.....	11
2.2.3	Oberwinter	13
2.2.4	Remagen.....	15
2.3	Betroffenheiten	17
3.	Maßnahmenplanung Straßenverkehr	18
3.1	Generell mögliche Maßnahmen.....	18
3.2	Geschwindigkeitsreduzierung	19
3.3	Fahrbahndeckenerneuerung.....	20
3.4	Maßnahmen zur Verminderung von Lärmimmissionen (aktiver Schallschutz)	20
4.	Öffentliche Auslegung des Entwurfes der Lärmaktionsplanung nach § 47d Abs. 3 Bundes- Immissionsschutzgesetz (BImSchG)	21
5.	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	21
6.	Verfahrensablauf.....	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stadtgebiet Remagen mit Kennzeichnung der zu berücksichtigenden Bundesstraße 9.....	5
Abbildung 2: Lärmkarte Rolandswerth L_{DEN}	9
Abbildung 3: Lärmkarte Rolandswerth L_{night}	10
Abbildung 4: Lärmkarte Rolandseck L_{DEN}	11
Abbildung 5: Lärmkarte Rolandseck L_{NIGHT}	12
Abbildung 6: Lärmkarten Oberwinter L_{DEN}	13
Abbildung 7: Lärmkarte Oberwinter L_{NIGHT}	14
Abbildung 8: Lärmkarte Remagen L_{DEN}	15
Abbildung 9: Lärmkarte Remagen L_{NIGHT}	16

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Nationale Auslöse- bzw. Grenzwerte im Vergleich mit $L_{[DEN]}$ und $L_{[Night]}$	7
Tabelle 2: Verkehrsstärken.....	8
Tabelle 3: Betroffenheiten.....	17
Tabelle 4: Übersicht von Maßnahmen.....	19

1. Einleitung

Lärm stellt für viele Menschen eines der größten Umweltprobleme dar. Geräusche werden als Lärm bezeichnet, wenn sie für den Menschen (subjektiv) als unangenehm oder unerwünscht empfunden werden. Sie werden durch ihre Lautstärke und Frequenz bestimmt und können bei andauernder hoher Belastung sogar gesundheitsschädigend sein.

Um Beeinträchtigung durch Lärm zu reduzieren hat die Europäische Union (EU) ein gemeinsames Konzept zur Erfassung, Bewertung und Verminderung von Umgebungslärm beschlossen, die in Form einer Lärminderungsplanung auf nationaler Ebene umgesetzt werden soll. Für die Stadt Remagen werden auf der Grundlage des Bundesimmissionschutzgesetzes (BImSchG) Lärmaktionspläne erstellt, in denen die Lärmsituation in der Nähe von Hauptverkehrswegen (Straßen) ermittelt werden.

1.1 Beschreibung Stadtgebiet Remagen

Die Stadt Remagen liegt im nördlichen Rheinland-Pfalz an der Grenze zu Nordrhein-Westfalen am linken Rheinufer. Im Norden grenzt der Stadtbezirk Bad Godesberg der Bundesstadt Bonn an.

Remagen ist eine verbandsfreie Stadt im Landkreis Ahrweiler. Das Stadtgebiet besitzt eine Fläche von ca. 33 km² mit aktuell ca. 18.500 Einwohnern (Stand 31.12.2020). Das Verwaltungsgebiet teilt sich in die Kernstadt, bestehend aus dem Ortsteil Remagen, und sieben weiteren Ortsteilen auf.

1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Ziel der Lärminderungsplanung ist es, den Lärm verschiedener Geräuschquellen systematisch zu erfassen und durch realisierbare Maßnahmen schrittweise zu reduzieren. Für die Umsetzung sind die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr, entspricht 8.200 Kfz/d) zu behandeln. Die vorliegende Untersuchung befasst sich nur mit **Straßenverkehrslärm**. Die Zuständigkeit für die Haupteisenbahnlinien liegt beim Eisenbahnbundesamt. Die Voraussetzungen zur Erstellung von Lärmaktionsplänen für Flughäfen oder Ballungsräume sind im Remagen nicht gegeben.

Der Umfang des Untersuchungsgebietes für den Straßenverkehr umfasst den Ortsbezirk Remagen (Kernstadt), den Ortsbezirk Oberwinter mit den Ortsteilen Oberwinter und Rolandseck sowie den Ortsbezirk Rolandswerth im Zuge der Bundesstraße B 9. Die im Untersuchungsgebiet verlaufenden und markierte Straße B 9 mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (s. Abb. 1) zeigt nachstehende Abbildung:

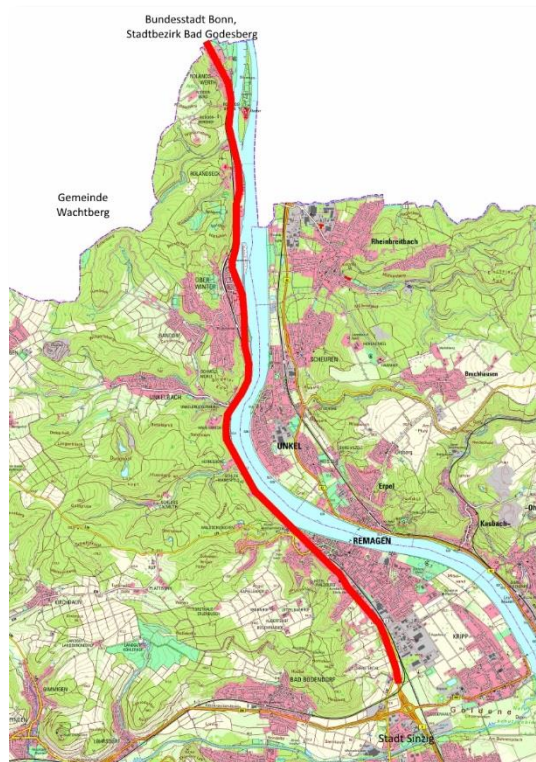


Abbildung 1: Stadtgebiet Remagen mit Kennzeichnung der zu berücksichtigenden Bundesstraße 9

1.3 Zuständige Behörden

Die Zuständigkeiten für die Lärmkartierung sind in der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49/EG in Verbindung mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Demnach sind die nach Landesrecht genannten Behörden zuständig.

Die vorliegenden Lärmkarten sowie die Zahl der Betroffenen werden zentral über das Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellt (https://map-umgebungs-laerm.rlp-umwelt.de/laermkartierung/index.php?service=laermkartierung_2017).

Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung der Stufe III liegt bei der:
 Stadtverwaltung Remagen
 Rathaus - Bachstraße 2
 53424 Remagen

Ansprechpartner:
 Fachbereich 2 - Bauverwaltung
 Herr Peter Günther
 Tel.: 02642/201-47
 E-Mail: p.guenther@remagen.de

Die Zuständigkeit für die Lärminderungsplanung (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung) außerhalb von Ballungsräumen wurde mit Wirkung zum 08.12.2020 auf das Landesamt für Umwelt übertragen. Die betroffenen Städte und Gemeinden wurden aufgefordert, die begonnenen Lärmaktionsplanungen der Stufe 3 abzuschließen.

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) wurde im Jahr 2002 von der Europäischen Union (EU) erlassen. Sie wurde in Deutschland durch die Richtlinie mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005 (Anpassung an das Bundes-Immissionsschutz-Gesetz durch Einführung der Paragraphen 47a bis 47f im sechsten Teil „Lärminderungsplanung“) konkretisiert. In der Rechtsverordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetz (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 06. März 2006 wurde sie umgesetzt.

Die Lärmkarten werden mit dem Berechnungsverfahren der 34. BImSchV nach der „vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS) berechnet und sind nicht direkt vergleichbar mit Berechnungen nach „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90).

Lärmkarten werden nach Geräuscharten getrennt ermittelt und dargestellt. Es findet keine Überlagerung der unterschiedlichen Lärmarten (Straße, Schiene, Fluglärm etc.) statt.

1.5 Grenzwerte / Auslöse- bzw. Schwellenwerte

Gemäß der EU-Richtlinie 2002/49/EG wurden für die europäischen Länder gemeinsame Bewertungsmethoden festgelegt. Die Richtlinie beinhaltet jedoch keine vorgegebenen Grenzwerte, sondern Empfehlungen die als sogenannte Auslösewerte bzw. Schwellenwerte anzusetzen sind. Es sind dabei folgende Lärmindizes zu verwenden:

- der Lärminde x L_{den} (Day – Evening – Night)
bezieht sich auf den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum, insgesamt 24 Stunden
- der Lärminde x L_{night} (Night)
bezieht sich nur auf den Nachtzeitraum (22-6 Uhr), insgesamt 8 Stunden

Im L_{den} wird aus den Mittelungspegeln der Geräusche für die drei Teilzeiten Tag (6 bis 18 Uhr), Abend (18 bis 22 Uhr) und die Nacht (22 bis 6 Uhr) ein gemeinsamer Pegel gebildet, wobei die Pegel für den Abend und die Nacht höher gewichtet werden.

Der L_{night} ist der Mittelungspegel über den 8-stündigen Nachtzeitraum. Durch Umrechnung des Lärminde x s L_{den} und L_{night} ergibt sich folgender Vergleich zu den national gültigen Grenzwerten

- zur **Lärmsanierung** (gelten für bestehende Straßen gemäß der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes –VLärm-SchR97) und

- der **Lärmvorsorge** (gelten für den Straßenneubau oder der wesentlichen Änderung gemäß Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)):

Tabelle 1: Nationale Auslöse- bzw. Grenzwerte im Vergleich mit $L_{[DEN]}$ und $L_{[Night]}$

Anwendungsbe- reich	Auslösewerte „ohne Klammern“ für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes bzw. in Rheinland-Pfalz des Landes		Grenzwerte „ohne Klammern“ für den Neubau und die wesentliche in Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)	
Nutzung	Tag (L_{den}) in dB(A)	Nacht (L_{night}) in dB(A)	Tag (L_{den}) in dB(A)	Nacht (L_{night}) in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Alten- heime, u.a.	64 (68)	54 (57)	57 (58)	47 (47)
Reine Wohnge- biete	64 (68)	54 (57)	59 (60)	49 (49)
Allgemeine Wohn- gebiete	64 (68)	54 (57)	59 (60)	49 (49)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66 (70)	56 (59)	64 (65)	54 (54)
Gewerbegebiete	72 (73)	62 (62)	69 (70)	59 (59)
Industriegebiete	72 (73)	62 (62)	69 (70)	59 (59)

Tabelle berücksichtigt die mit Gesetz vom 04.11.2020 angepassten Auslösewerte der 16. BImSchV

Werte in Klammern = L_{den} bzw. L_{night}

Das Land Rheinland-Pfalz hat für die Lärmaktionsplanung keine Auslöse- bzw. Schwellenwerte festgesetzt bei deren Überschreitung Handlungsbedarf besteht, d.h. Lärmminierungsmaßnahmen konzipiert werden sollten. Vielmehr obliegt die Festlegung der Werte den zuständigen Kommunen.

Seitens der Stadt Remagen wurden abweichend der Empfehlungen zu Gesundheitsgefährdungen des Umweltbundesamtes (UBA) folgende Schwellenwerte zur Minderung bzw. mittelfristigen Vermeidung erheblicher Belästigungen im Rahmen der Lärmsanierung (1. Priorität) für die Lärmaktionsplanung festgelegt:

Schwellenwert für den kurzfristigen Handlungsbedarf (1. Priorität):

$$L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)} \quad L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$$

Schwellenwert für den mittelfristigen Handlungsbedarf (2. Priorität):

$$L_{DEN} = 60 \text{ dB(A)} \quad L_{night} = 50 \text{ dB(A)}$$

Die Überschreitung einer der beiden Werte (des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{night}) dient als Kriterium für den Handlungsbedarf.

2. Lärmkartierung Straßenverkehr

2.1 Relevante Verkehrsstärke

Grundlage der Berechnungen ist die Verkehrsstärke. Für die 2018 von der Stadt beschlossenen Lärmaktionsplanung wurden durch das von der Stadt beauftragte Gutachterbüro eigene Berechnungen erstellt und zur Vereinfachung für alle Ortsteile und über den gesamten Streckenverlauf gleich (höchste Verkehrsbelastung) angesetzt.

Die Tabelle 2 stellt die aktuell zu berücksichtigenden Werte den Grundlagen der für die zuletzt 2018 beschlossene Fassung gegenüber und erlaubt damit einen Vergleich der Entwicklung der Verkehrsmengen.

Tabelle 2: Verkehrsstärken

	DTV (Kfz/24h)	MD (Kfz/h)	ME (Kfz/h)	MN (Kfz/h)	pD (%)	pE (%)	pN (%)
2012	17500	1050	770	150	5,0	2,3	8,4
2017	17910	1130	778	155	4,9	2,2	8,3
Veränderung	+ 410	+80	+8	+5	-0,1	-0,1	-0,1
	+ 2,34%	+ 7,62%	+1,04%	+ 3,33%			

Legende:

DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

MD maßgebliche stündliche Verkehrsstärke zwischen 06:00 und 18:00 Uhr

ME maßgebliche stündliche Verkehrsstärke zwischen 18:00 und 22:00 Uhr

MN maßgebliche stündliche Verkehrsstärke zwischen 22:00 und 06:00 Uhr

pD LKW-Anteil an Kfz zwischen 06:00 und 18:00 Uhr

pE LKW-Anteil an Kfz zwischen 18:00 und 22:00 Uhr

pN LKW-Anteil an Kfz zwischen 22:00 und 06:00 Uhr

Erkennbar wird hieran, dass die Verkehrsstärke auf der Bundesstraße zugenommen hat. Anteilig ist die Steigerung der Verkehrsmenge in den morgendlichen Zeiten des Berufsverkehrs am größten. Festgestellt werden kann zudem, dass der Lkw-Anteil nahezu unverändert ist.

2.2 Kartierung

Die Kartierung wurde für Rheinland-Pfalz durch das Landesamt für Umwelt (LfU) beauftragt und im Internet unter

https://map-umgebungslaerm.rlp-umwelt.de/laermkartierung/index.php?service=laermkartierung_2017

veröffentlicht. Die Lärmkarten stellen flächenhaft die auftretenden Schallimmissionen in 5 dB gestaffelten Isophonbändern dar.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Isophonverläufe für die Remagener Ortsteile Rolandswerth, Rolandseck, Oberwinter und Remagen. Die Karten wurden dem vorgenannten Link entnommen.

Die übrigen Remagener Ortsteile (Oedingen, Unkelbach, Bandorf, Kripp) sind vom Lärm der B9 nicht betroffen und werden daher hier nicht betrachtet.

2.2.1 Rolandswerth



Abbildung 2: Lärmkarte Rolandswerth L_{DEN}

Die Abbildung 2 zeigt, dass über den gesamten Tag (L_{DEN} = 00:00 bis 24:00 Uhr) im Ortsteil Rolandswerth durch die Bundesstraße 9 an den betroffenen Gebäuden Lärmpegelbereiche zwischen L_{DEN} 55 bis L_{DEN} 70dB(A) auftreten.

Betroffenheiten für die 1. Prioritätsstufe mit Lärmpegeln $> L_{DEN}$ 70 dB(A) treten nicht auf.

Betroffenheiten für die 2. Prioritätsstufe mit Lärmpegeln zwischen L_{DEN} 60 dB(A) und L_{DEN} 70 dB(A) sind festzustellen.



Abbildung 3: Lärmkarte Rolandswerth L_{Night}

Die Abbildung 3 zeigt die Lärmpegel zur Nachtzeit (L_{NIGHT} 22:00 bis 06:00 Uhr). Zu erkennen ist, dass im Ortsteil Rolandswerth durch die Bundesstraße 9 an den betroffenen Gebäuden Lärmpegel im Bereich zwischen L_{NIGHT} 50 bis L_{NIGHT} 60dB(A) auftreten.

Betroffenheiten für mit Lärmpegeln > L_{NIGHT} 60 dB(A) treten nicht auf.

Betroffenheiten für die 2. Prioritätsstufe mit Lärmpegeln zwischen L_{NIGHT} 50 dB(A) und L_{NIGHT} 60 dB(A) sind festzustellen.

2.2.2 Rolandseck

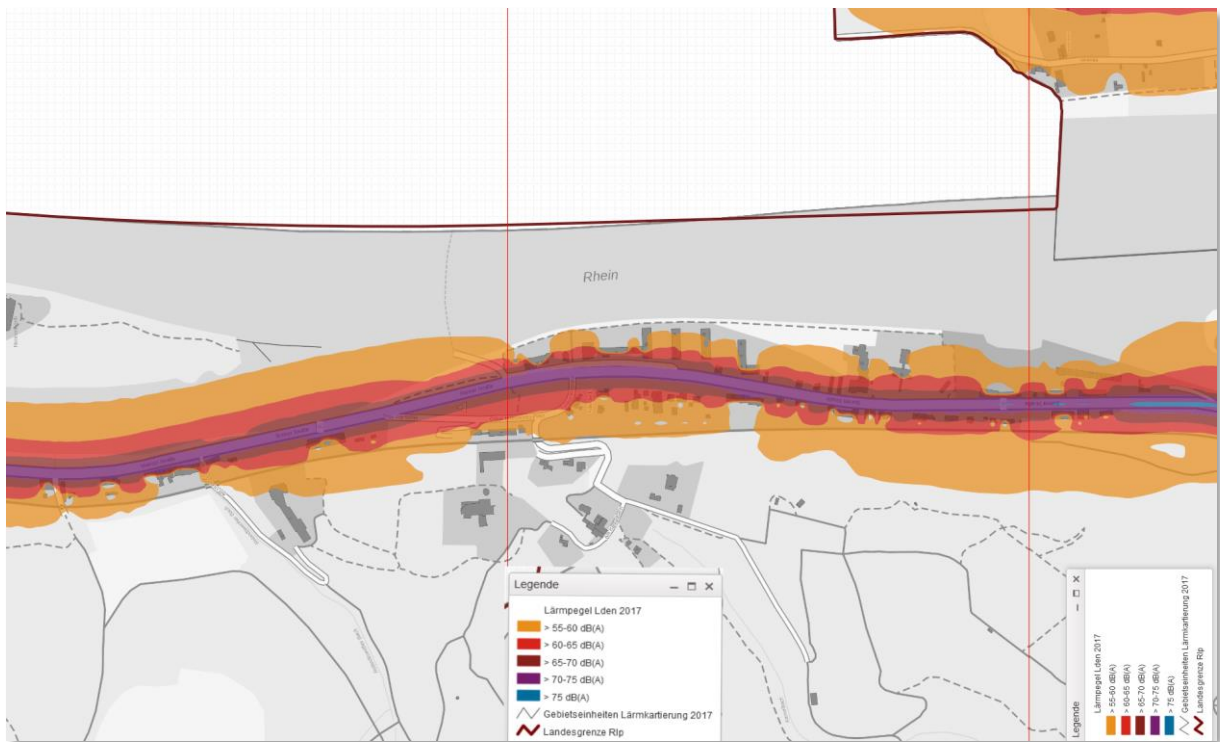


Abbildung 4: Lärmkarte Rolandseck L_{DEN}

Die Abbildung 4 zeigt, dass im Ortsteil Rolandseck tagsüber durch den Lärm der Bundesstraße 9 an den betroffenen Gebäuden Lärmpegel zwischen L_{DEN} 55 bis L_{DEN} 70 dB(A) auftreten.

Betroffenheiten für die 1. Prioritätsstufe mit Lärmpegeln $> L_{DEN}$ 70 dB(A) treten nicht auf.

Betroffenheiten im Pegelbereich zwischen L_{DEN} 60 dB(A) und L_{DEN} 70 dB(A) sind auch hier gegeben.



Abbildung 5: Lärmkarte Rolandseck L_{NIGHT}

Der Abbildung 5 sind die nächtlichen Lärmpegel zu entnehmen. Im Ortsteil Rolandseck treten an den betroffenen Gebäuden Lärmpegel im Bereich zwischen L_{NIGHT} 50 bis L_{NIGHT} 60dB(A) auf.

Betroffenheiten mit Lärmpegeln $> L_{\text{NIGHT}}$ 60 dB(A) treten nicht

auf. Betroffenheiten für die 2. Prioritätsstufe mit Lärmpegeln zwischen L_{NIGHT} 50 dB(A) und L_{NIGHT} 60 dB(A) sind festzustellen.

2.2.3 Oberwinter

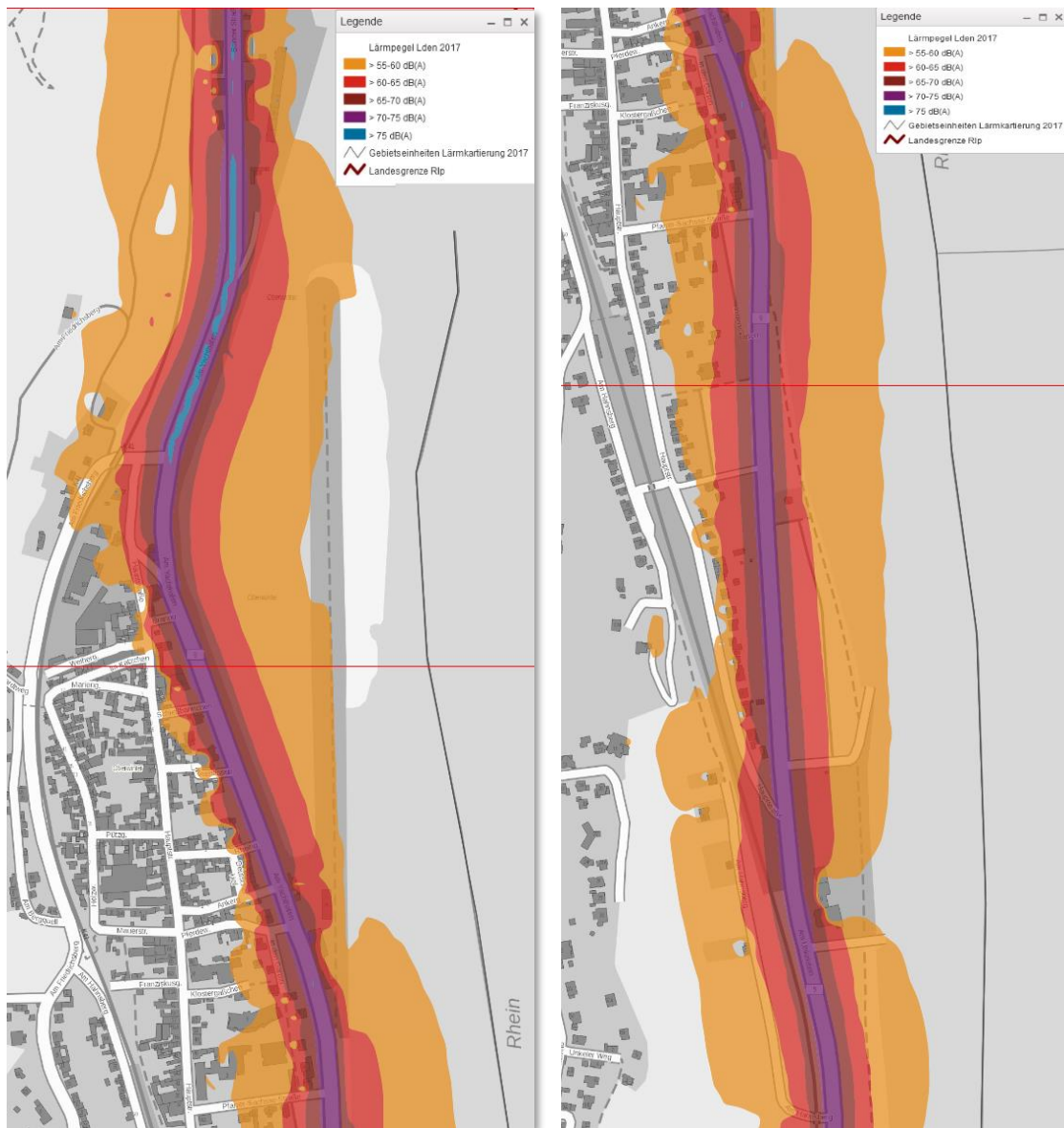


Abbildung 6: Lärmkarten Oberwinter L_{DEN}

Wie Abbildung 6 zeigt, treten im Ortsteil Oberwinter durch den Straßenverkehr der B9 Lärmpegel im Bereich der Bebauung zwischen $L_{DEN} 55$ bis $L_{DEN} 70 \text{ dB(A)}$ auf.

Betroffenheiten für die 1. Prioritätsstufe mit Lärmpegeln $> L_{DEN} 70 \text{ dB(A)}$ treten nicht auf.

Betroffenheiten im Pegelbereich zwischen $L_{DEN} 60 \text{ dB(A)}$ und $L_{DEN} 70 \text{ dB(A)}$ sind festzustellen.



Abbildung 7: Lärmkarte Oberwinter L_{NIGHT}

Abbildung 5 zeigt die nächtlichen Lärmpegel im Ortsteil Oberwinter. Dort treten an den betroffenen Gebäuden Lärmpegel im Bereich zwischen $L_{\text{NIGHT}} 50$ bis $L_{\text{NIGHT}} 60 \text{ dB(A)}$ auf.

Betroffenheiten mit Lärmpegeln $> L_{\text{NIGHT}} 60 \text{ dB(A)}$ sind nicht gegeben.

Betroffenheiten für die 2. Prioritätsstufe mit Lärmpegeln zwischen $L_{\text{NIGHT}} 50 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{NIGHT}} 60 \text{ dB(A)}$ sind festzustellen.

2.2.4 Remagen

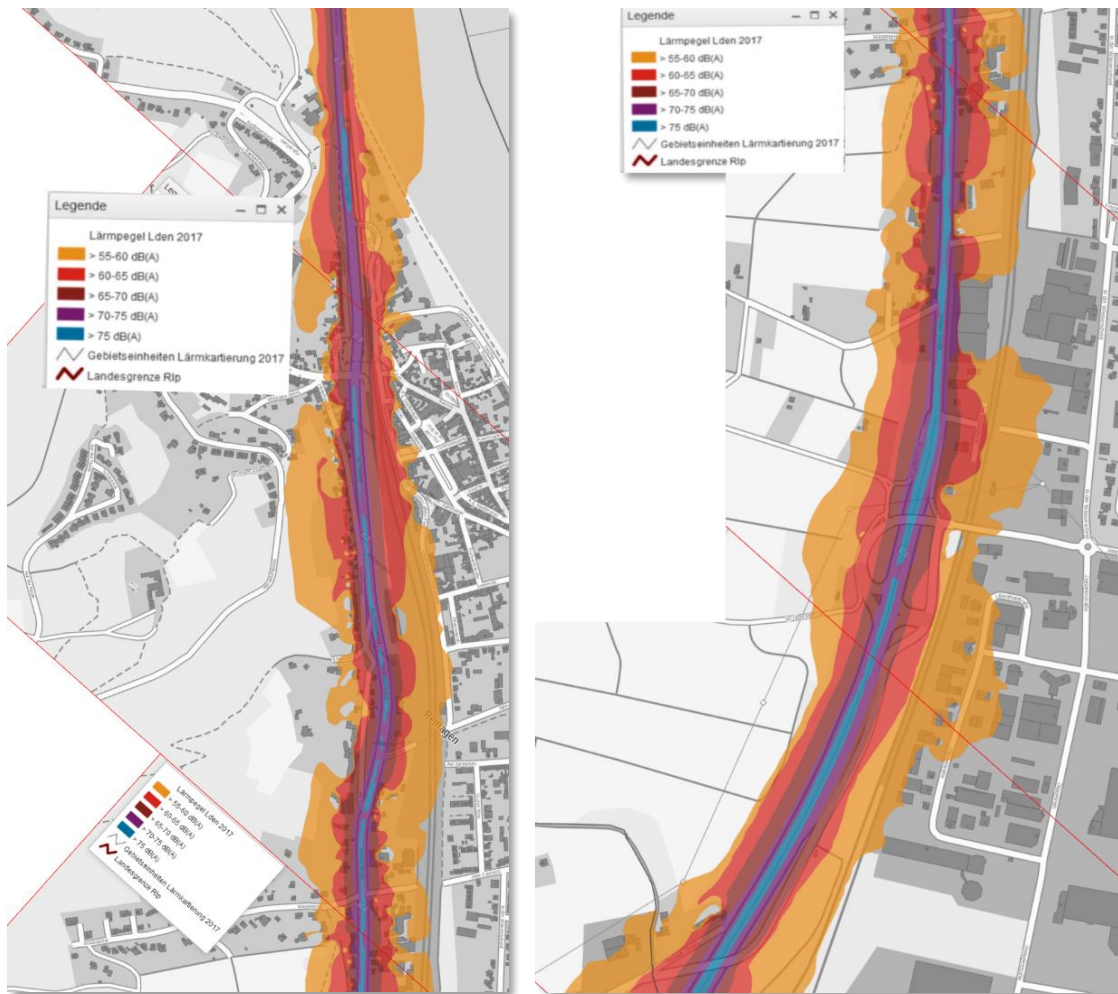


Abbildung 8: Lärmkarte Remagen L_{DEN}

Abbildung 8 zeigt die Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der Bundesstraße 9 im Bereich des Ortsteils Remagen. Auch hier treten an den betroffenen Gebäuden Lärmpegel im Bereich zwischen L_{DEN} 55 bis L_{DEN} 70 dB(A) auf.

Betroffenheiten für die 1. Prioritätsstufe mit Lärmpegeln $> L_{DEN}$ 70 dB(A) treten nicht auf.

Betroffenheiten im Pegelbereich zwischen L_{DEN} 60 dB(A) und L_{DEN} 70 dB(A) sind festzustellen.



Abbildung 9: Lärmkarte Remagen L_{NIGHT}

Abbildung 9 zeigt die nächtlichen Lärmpegel im Ortsteil Remagen. Dort treten an den betroffenen Gebäuden Lärmpegel im Bereich zwischen $L_{\text{NIGHT}} 50$ bis $L_{\text{NIGHT}} 60 \text{ dB(A)}$ auf.

Betroffenheiten für die 2. Prioritätsstufe mit Lärmpegeln zwischen $L_{\text{NIGHT}} 50 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{NIGHT}} 60 \text{ dB(A)}$ sind festzustellen.

Gemäß der zu beachtenden gesetzlichen Bestimmungen sind Betroffenheiten mit Lärmpegeln $> L_{\text{NIGHT}} 60 \text{ dB(A)}$ auch im Ortsteil Remagen nicht gegeben.

Der Umstand, dass im Bereich der Ortsdurchfahrt Remagen sich zumindest einzelne Gebäude in Grenzbereichen befinden, wird im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 10.42 „Sinziger Straße“ näher thematisiert. Hier ist begleitend zur Bauleitplanung eine genauere Untersuchung der Lärmsituation vorgesehen, so dass auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation ergriffen werden können.

Ziel des Bebauungsplanes ist es insbesondere, durch einen Ausbau der Ortsdurchfahrt den Verkehr zu verstetigen und damit zu einer Beruhigung beizutragen. Im Rahmen dieser Ausbaumaßnahme sollen Querungshilfen, Abbiegespuren sowie innenliegenden Einfädelspuren geschaffen werden, die durch eine Beruhigung der Verkehrsströme auch zur Steigerung der Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer beitragen.

2.3 Betroffenheiten

In der nachfolgenden Tabelle werden die Betroffenheiten zahlenmäßig dargestellt. Die für das derzeitige Basisjahr 2017 vom Land zur Verfügung gestellten Werte werden dabei vergleichend denen aus dem bisherigen Lärmaktionsplan der 2. Stufe gegenübergestellt, um Rückschlüsse auf die seither eingetretene Entwicklung treffen zu können.

Tabelle 3: Betroffenheiten

Pegelbereiche	Anzahl der betroffenen Menschen		Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Schwellen-	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Krankenhäuser	Schwellen-	Fläche in km ²
	gerundet	LDEN		gerundet	LNight		gerundet	LDEN		gerundet		LDEN
55 - 60	451 (394)	500 (400)	50 - 55	355 (332)	400 (300)		519 (479)	500 (500)	0	2	> 55	2,2 (1,5)
60 - 65	319 (317)	300 (300)	55 - 60	284 (286)	300 (300)	> 55	139 (174)	100 (100)	0	0	> 65	0,56 (0,5)
65 - 70	233 (222)	200 (200)	60 - 65	58 (80)	100 (100)	> 65	0 (1)	0	0	0	> 75	0,03 (0,0)
70 - 75	45 (57)	0 (0)	65 - 70	0	0	> 75						
> 75	0	0	> 70	0								
Σ (nachrichtlich)	1048 (990)	1000 (900)		697 (698)	800 (700)		658 (654)	600 (600)	0	2		

Klammerwerte geben Vergleichswerte der bisherigen Fassung Lärmaktionsplan (Basisjahr 2012) gegenüber neuer Fassung (Basisjahr 2017) wieder

Lden Lärmindex 24 h (den = Day - Evening - Night)
 Lnight Lärmindex Night
 Pegelbereiche Angaben in dB(A)

Quellen: 2012 Lärmaktionsplan der Stadt Remagen, Mai 2018 (Basisjahr 2012)
 2017 https://map-umgebungslaerm.rlp-umwelt.de/laermkartierung/index.php?service=laermkartierung_2017

Die Gegenüberstellung lässt erkennen, dass die durchschnittliche Verkehrsmenge auf dem am stärksten belasteten Abschnitt B9 in der Spitze um ca. 2,3% (+410 Kfz/24h) gestiegen ist. Die zusätzlichen Verkehre treten scherpunktmäßig im Zeitraum zwischen 06:00 und 18:00 Uhr auf (+80 Fahrzeuge = +7,6%). In der Nachtzeit erhöht sich die Verkehrsstärke um 5 Fahrzeuge/Stunde (+3,3%). Bemerkenswert ist, dass sich der Lkw-Anteil mit einem Minus von 0,1% nahezu unverändert darstellt.

Betrachtet man die Zahl der betroffenen Personen so ist festzustellen, dass sich deren absolute Anzahl zwar erhöht hat (1.048 in 2017 gegenüber 990 in 2012), die Zahl der Bewohner in den am stärksten belasteten Pegelbereichen jedoch durchweg abgenommen hat. So leben in dem Pegelbereich zwischen L_{DEN} 70 und 75 dB(A) statt bislang 57 nur noch 45 Personen und auch in der Nacht sind vom lautesten Pegelbereich L_{NIGHT} 60 bis 65 dB(A) statt bislang 80 nur noch 58 Personen betroffen.

Räumliche Schwerpunkte bilden hierbei die Ortsdurchfahrten in Rolandswerth und Remagen, an denen die Bebauung recht nah an der Straße errichtet wurde.

3. Maßnahmenplanung Straßenverkehr

Entsprechend den Mindestanforderungen des Anhangs V - RL 2002/49/EG sind die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben im Aktionsplan zu berücksichtigen.

Hier wurde bereits in der Vergangenheit in Rolandeck und Rolandswerth als auch aktuell 2016 in Remagen selbst passive Lärminderungsmaßnahmen durch Einbau von Lärmschutzfenstern bzw. Fassadenverbesserungen umgesetzt und realisiert.

Für den kommenden Zeitraum wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Remagen in Zusammenarbeit mit dem LBM eine Neugestaltung der Ortsdurchfahrt der B9 in Remagen plant (südliche Ortseinfahrt bis Einmündung Jahnstraße). Die dabei geplanten Maßnahmen sollen primär zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und -sicherheit führen. Sie haben darüber hinaus aber auch positive Einflüsse auf das Emissionsverhalten der Straße. Die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne werden hierauf näher eingehen.

3.1 Generell mögliche Maßnahmen

Die nachfolgende Tabelle 4 zeigt Maßnahmen auf, die hinsichtlich der Lärminderung des Straßenverkehrslärms generell denkbar sind (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).

Tabelle 4: Übersicht von Maßnahmen

Bereich	Maßnahme
Verkehrsmanagement	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Innerortsbereich, wobei die Verkehrssicherheit und die Verkehrsfunktion zu erhalten ist.
Bauliche Maßnahmen	• Lärmschutzwände/-wälle, Kombinationen Wand/Wall, Steilwälle (im Untersuchungsbereich nicht umsetzbar, da Durchgangsstraßen) • bauliche Veränderungen an der Straße und Straßenraumgestaltung (Straßenoberfläche etc.)
Passiver Schallschutz	• Einbau von Lärmschutzfenstern, -lüftern und -türen • Verbesserung der Schalldämmwirkung der Außenbauteile • Glasfassaden und Wintergärten, vorgelagerte Loggien
Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung	• Nutzung von Eigenabschirmungen • Mindestabstände • Gliederung von Nutzungen • Grundrissorientierungen

3.2 Geschwindigkeitsreduzierung

Die Geschwindigkeitsreduzierungen sind kostenneutral und relativ schnell umsetzbar. Allerdings sollte eine Verbesserung von mindestens 2,1 dB (gerundet: 3 dB(A)) erzielt werden. Auf Straßen wie Bundesstraßen ist stets deren besondere Verkehrsfunktion zu bedenken. Hier hat auch deren besondere Verkehrsfunktion Vorrang.

Über die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus **Lärmschutzgründen** entscheidet in einem gesonderten Verfahren gem. § 40 (1) BImSchG und § 45 StVO (1) Nr. 3, (1b) Nr. 4 die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Entscheidung erfolgt auf der Grundlage der strengen Vorgaben von § 45, Abs. 9 StVO und der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (siehe Lärmschutz-Richtlinien-StV Punkt 1.4, Abs. 3, letzter Satz).

Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf

- die Überschreitung folgender Richtwerte an der anliegenden Wohnbebauung (ermittelt nach RLS-19)

Auslösewerte der Lärmsanierung, Stand 31.07.2020		
Gebietskategorie	Tag (06:00 – 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 – 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	67	57
Kern-, Dorf-, und Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

- eine Minderung der Immissionspegel durch die verkehrsbeschränkende Maßnahme um mindestens 3 dB (Rundungsregel findet Anwendung: 2,1 dB = 3 dB).
- Erhalt der Verkehrssicherheit und der **Verkehrsfunktion**.

- Lärmschutz durch technisch mögliche und finanzielle tragbare bauliche Maßnahmen kann nicht erfolgen (siehe Punkt 1.4 der Lärmschutz-Richtlinie StV).

In den Remagener Ortsdurchfahren ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B9 bereits durchgängig auf max. 50 km/h festgelegt. Unter Berücksichtigung der besonderen Funktion der Bundesstraße ist eine weitere Absenkung nicht zu erwarten.

Als nicht unwichtig bewertet die Stadt den Umstand, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit am südlichen Ortseingang von Remagen abgesenkt wurde. Die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wurde hier um ca. 200 m ortsauwärts bis an die Ein- und Ausmündung der Südeinfahrt verlegt (Verlängerung Joseph-Rovan-Allee, vormals Südallee). Auf die in der Ortslage wohnende Bevölkerung hat dies die Auswirkung, dass der Verkehr bereits mit max. 50 km/h in den Ort einfährt und das Abbremsen von den zuvor erlaubten höheren Geschwindigkeiten noch außerhalb der Ortslage erfolgt. Das gleiche gilt an dieser Stelle auch in der umgekehrten Fahrtrichtung (Fahrtrichtung Sinzig/Bad Breisig Koblenz), wo die Beschleunigung auf bis zu 120 km/h nun erst ab der Einmündung der Südeinfahrt in die B9 und damit deutlich außerhalb der Ortslage zugelassen wird.

Demgegenüber stellt sich die Situation am nördlichen Stadteingang in Rolandswerth uneinheitlich dar. In Fahrtrichtung Bonn sind bis in die Bundesstadt hinein durchgängig nicht mehr als 50 km/h zugelassen. In umgekehrter, südlicher Fahrtrichtung ist zwischen der Stadtgrenze Bonn (aus Bonn kommend 50 km/h) und dem Ortseingang Rolandswerth eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h erlaubt. Es handelt sich auch hier um einen außerhalb der Ortslagen befindlichen Straßenabschnitt, die Vereinheitlichung der Höchstgeschwindigkeiten würde sich aber auch dort positiv auf die Bewohner in den Orten auswirken.

Die Vereinheitlichung der Höchstgeschwindigkeiten auf 50 km/h wird daher an dieser Stelle von den zuständigen Behörden gefordert. Erforderlichenfalls sind bauliche oder sonstige Maßnahmen zur Einhaltung dieser Geschwindigkeit zu ergreifen.

3.3 Fahrbahndeckenerneuerung

Die lärmtechnischen Eigenschaften von Fahrbahndecken sind gemäß der 16. BImSchV bei der Berechnung der Emissionspegel von Straßen zu berücksichtigen. Die Berechnungsgrundsätze sind mittlerweile in der RLS-19 festgelegt. Im Gegensatz zu der bis Ende Oktober 2019 gültigen RLS-90 sind nunmehr auch Korrekturwerte enthalten, die unterhalb einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gelten.

Da im Stadtgebiet Remagen die Betroffenheiten in Innerortsbereichen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auftreten, sind mit dem geplanten Ausbau der Ortsdurchfahrt Remagen Verbesserungen zu erwarten.

3.4 Maßnahmen zur Verminderung von Lärmimmissionen (aktiver Schallschutz)

Ein Schutz der Betroffenen in Remagen, Oberwinter, Rolandseck und Rolandswerth ist aufgrund der Nähe zur B 9 stehenden Gebäude die Errichtung von Lärmschutzwänden, -wällen oder eine Kombination aus beiden aus städtebaulicher Sicht und auch aus Platzgründen (Ortsdurchfahrtsstraßen) nicht realisierbar.

4. Öffentliche Auslegung des Entwurfes der Lärmaktionsplanung nach § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Zum Entwurf der Lärmaktionsplanung (3. Stufe) wurde in der Zeit vom 17.05. bis einschließlich 30.05.2021 ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. In Anwendung des Planungssicherstellungsgesetzes standen die Unterlagen auf der Internetseite der Stadt Remagen zur Einsichtnahme und zum Herunterladen als PDF-Dokument bereit. Ergänzend wurde unter Berücksichtigung der Corona-bedingten Einschränkungen eine Einsichtnahme in die Unterlagen bei der Stadtverwaltung angeboten.

Stellungnahmen der Bürger gingen nicht ein.

5. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Parallel zu einer Offenlage wurden die betroffenen Behörden und Träger öffentlichen Belange über die Fortschreibung informiert.

Die SGD Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht, wie auch die Bundeswehr (Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr) teilten mit, dass keine Einwände erhoben werden.

Die Kreisverwaltung Ahrweiler, Ordnung und Verkehr, bat um eine Fristverlängerung, um eine Stellungnahme des LBM einzuholen. Dem Antrag auf Fristverlängerung wurde bis Ablauf der 22. KW stattgegeben mit dem Hinweis, dass der LBM von der Stadt bereits unmittelbar am Verfahren beteiligt wurde. Eine weitergehende Stellungnahme der Kreisverwaltung ging nicht mehr ein.

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) teilt mit, dass gegen den Lärmaktionsplan keine Bedenken bestehen und gibt Hinweise auf notwendige Änderungen oder Ergänzungen (insbes. zur Aktualisierung von Rechtsgrundlagen).

Beteiligt wurden zudem das Gesundheitsamt der Kreisverwaltung Ahrweiler wie auch die Polizeiinspektion Remagen. Von diesen beiden Behörden gingen keine Stellungnahmen ein. Entsprechend der im Anschreiben vom 11.05.2021 dargestellten Verfahrensabläufe darf die Stadt hier unterstellen, dass keine Bedenken bestehen.

6. Verfahrensablauf

Der Entwurf zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung wurde den zuständigen Gremien vorgestellt. Im Anschluss erfolgte im Zeitraum 17.05.-30.05.2021 eine Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange. Die dabei eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen wurden abgewogen und entsprechend

in die Unterlagen eingearbeitet; es wurden seitens der Stadt keine Hinweise oder Anregungen zurückgewiesen.

Nach abgeschlossener Beratung ergeht nachstehender

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt den Lärmaktionsplan in der vorliegenden Form.

Remagen,2021

Björn Ingendahl
Bürgermeister