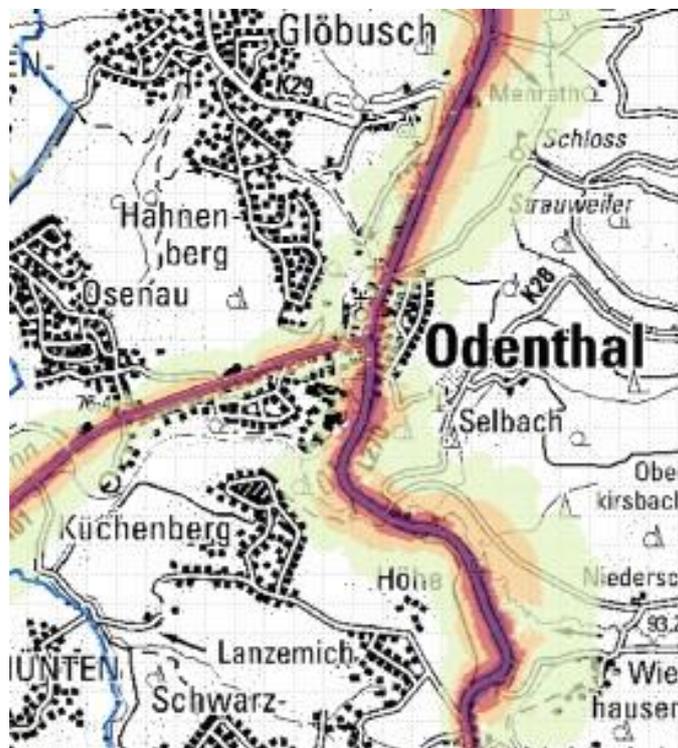


Lärmaktionsplan 2024 der Gemeinde Odenthal



Gemeinde Odenthal

Juli 2024



Lärmaktionsplan 2024 der Gemeinde Odenthal

aufgestellt

von der Gemeinde Odenthal - Der Bürgermeister

Fachbereich III - Planungsamt

Altenberger-Dom-Straße 31

51519 Odenthal

unter Mitwirkung

deBAKOM Gesellschaft für sensorische Meßtechnik mbH,

Dipl.-Phys. Thomas Bardenheuer

Juli 2024

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	7
2	Vorhandene Lärmberechnungen	7
3	Rechtliche Grundlage und Pegelzielwerte	8
3.1	Berechnung nach Umgebungslärmrichtlinie BUB.....	8
3.2	Berechnungen nach RLS 19	8
4	Das Untersuchungsgebiet	9
5	Modelldaten	10
5.1	Hauptlärmquellen.....	10
6	Lärmkarten Straßenverkehr	12
6.1	Lärmbelastung	15
7	Ruhegebiete und Fluglärm	16
8	Prüfung Lärmmindernder Maßnahmen	23
9	Lärmkarten und Motorradlärm	24
10	Beteiligung der Öffentlichkeit: Phase I	24
11	Beteiligung der Öffentlichkeit: Phase II	26
12	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung in den nächsten 5 Jahren	26
12.1	Geschwindigkeitsbegrenzungen	27
12.2	Geschwindigkeitsüberwachungen als flankierende Maßnahmen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen	28
12.3	Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung gegen Geschwindigkeitsübertretungen..	28
12.4	Verkehrsverlagerung (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr).....	28
13	Weiteres Vorgehen	29
A.	Literaturverzeichnis	30
B.	Anhang 1: Lärmkarten	31
C.	Anhang 2: Stellungnahmen Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II	39

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 4.1: Untersuchungsgebiet Gemeinde Odenthal	9
Abb. 6.1: Straßenverkehr, L_{den} , BUB	12
Abb. 6.2: Straßenverkehr, L_n , BUB	13
Abb. 6.3: Straßenverkehr, L_{den} , Ausschnitt, BUB	13
Abb. 6.4: Straßenverkehr, L_n , Ausschnitt, BUB.....	14
Abb. 7.1: Fluglärm, L_{den} 24-Std-Pegel (Quelle: LANUV)	18
Abb. 7.2: Fluglärm, L_n Nacht-Pegel (Quelle LANUV)	19
Abb. 7.3: Flugrouten Köln/Bonn, 08.09.2019, 24h (Quelle DFLD).....	19
Abb. 7.4: Flugrouten Köln/Bonn, 06.09.2019, 24h (Quelle DFLD).....	19
Abb. 7.5: Flugrouten Köln/Bonn, 06.09.2019, 24h (Quelle DFLD).....	20
Abb. 7.6: Flugrouten Düsseldorf, 10.09.2019, 24h (Quelle DFLD).....	21
Abb. 7.7: Ruhige Gebiete (Pegel < 40 dB(A)), Tag, aus [13]	22
Abb. 7.8: Ruhige Gebiete (Pegel < 40 dB(A)), Nacht, aus [13].....	22
Abb. 11.1: Screenshot Beteiligung NRW Lärmaktionsplan 2024 Gemeinde Odenthal ..	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 5-1: Hauptverkehrsstraßen [11].....	11
Tabelle 6-1: Flächenbelastung L_{den} Straßenverkehr (BUB)	15
Tabelle 6-2: Lärmbelastete Personen L_{den} Straßenverkehr (BUB).....	15
Tabelle 6-3: Lärmbelastete Personen L_n Straßenverkehr (BUB)	15
Tabelle 6-4: Gesamtzahl lärmbelasteter Gebäude L_{den} Straßenverkehr (BUB), gesamt 16	
Tabelle 6-5: Gesamtzahl lärmbelasteter Gebäude L_{den} Straßenverkehr (BUB), Landstraßen	16
Tabelle 6-6: Gesamtzahl lärmbelasteter Gebäude L_{den} Straßenverkehr (BUB), Gemeindestraßen.....	16



Abkürzungen

bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DTV	durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen
LANUV	Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	Lärmaktionsplanung
LMP	Lärminderungsplan
RLS90	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen
Schall03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen
SIP	Schallimmissionsplan
ULR	Umgebungslärmrichtlinie der EU
VLärmSchR	Verkehrslärmschutzrichtlinie

1 Einleitung

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1], des § 47 des BImSchG und der 34. BImSchV [2] wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV) für die Hauptverkehrsstraßen Lärmkarten erstellt. Hauptverkehrsstraßen sind entsprechend den Vorgaben in [1] Bundes- und Landesstraßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen. Bezogen auf den Tag bedeutet dies ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen.

Ausgehend von den Lärmkarten zum Straßenverkehr soll nach der Umgebungslärmrichtlinie [1] und §47 BImSchG ein Lärmaktionsplan (LAP) bis zum 18. Juli 2024 erstellt werden. Neben der Reduzierung des vorhandenen Lärms bzw. der Reduzierung der Anzahl der vom Lärm belasteten Personen ist ein weiteres Ziel des LAP „ruhige Gebiete“ vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Ruhige Gebiete können sowohl bebaute als auch unbebaute Bereiche sein. Die Definition „ruhige Gebiete“ ist nicht eindeutig mit einer Pegelschwelle verknüpft, da „ruhige Gebiete“ eine eher subjektive Einschätzung der Betroffenen ist. So können innerstädtische Bereiche sehr wohl als ruhig eingeschätzt werden, auch wenn sie über einer bestimmten Pegelschwelle liegen. In [3] wird für NRW eine Schwelle von 40 dB(A) (Tag/Nacht Summe aller Geräusche) definiert, unterhalb der das betreffende Gebiet als „ruhig“ eingestuft wird. Eine weitere Definition eines „ruhigen Gebiets“ auf dem Land sind Gebiete, die keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind [1, 3].

2 Vorhandene Lärmberechnungen

Die vorliegenden Lärmberechnungen des LANUV stellen für die Hauptverkehrsstraßen (DTV > 8200) den L_{den} und den L_n dar. Die beiden Größen werden als Lärmindex [1] bezeichnet und stellen den Tag-Abend-Nacht- sowie den Nacht-Pegel dar. Die Berechnung erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben mit der Berechnungsmethode für Straßenverkehr (BUB) [4]. Der L_{den} ist wie folgt definiert [2]:

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left(\frac{1}{24} \left[12 \cdot 10^{0,1 \cdot L_{day}} + 4 \cdot 10^{0,1 \cdot (L_{evening} + 5)} + 8 \cdot 10^{0,1 \cdot (L_{night} + 10)} \right] \right)$$

mit den 3 Zeitblöcken

- L_{day} 06-18 Uhr Tag
- $L_{evening}$ 18-22 Uhr Abend
- L_{night} 22-06 Uhr Nacht.

Bei der Berechnung des L_{den} erhalten die Abendstunden einen Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden einen Zuschlag von 10 dB.

Neben der BUB gibt es noch die RLS 19 [5] zur Berechnung des Straßenverkehrs. Diese wird in Verbindung mit der 16. BImSchV [6] bzw. der VLärmSchR 97 [7] und den dort genannten Immissionsgrenzwerten verwendet, während für die BUB im Rahmen der Lärmkartierung lediglich so genannte Auslösewerte von tags L_{den} 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) existieren. Des Weiteren werden in der RLS 19 ledig die Pegel für den Tag (6-22 Uhr) und die Nacht (22-6 Uhr) ohne Zuschläge berechnet. Anzumerken ist, dass sich bedingt durch die unterschiedlichen Berechnungsmethoden – BUB zu RLS 19– und die Definition des L_{den} beide Größen von den bisherigen Kenngrößen L_{Tag} und L_{Nacht} , wie sie in der RLS 19 definiert sind, unterscheiden.

Ein verbindliches System – berechnete Pegel – Immissionsgrenzwerte – existiert derzeit für den L_{den} und L_n nicht. Die Bewertungsgrundlagen für die Berechnungen nach ULR [1] sollen im folgenden Kapitel betrachtet werden.

3 Rechtliche Grundlage und Pegelzielwerte

3.1 Berechnung nach Umgebungsärmrichtlinie BUB

Wie oben ausgeführt, existieren derzeit keine verbindlichen Immissionsgrenzwerte für den L_{den} und L_n . Es existieren lediglich Pegelgrenzen, die als Schwellenwerte, Pegelzielwerte, Auslösewerte etc. bezeichnet werden. § 45 Absatz 1 Satz 2 Nor. 2 STVO verlangt eine Prüfpflicht für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, wenn eine Überschreitung der in der 16.BImSchV [6] genannten Grenzwerte vorliegt.

Reine und allgemeinen Wohngebiete: 59/49 dB(A)

Kern-Dorf- und Mischgebiete: 64/54 dB(A)

Bei Lärmpegeln oberhalb folgender Auslösewerte

Tag/Abend/Nacht 70 dB(A) L_{den}

Nacht 60 dB(A) L_n .

ist die Ermessungsgrundlage der Behörde zum Einschreiten weiter verstärkt.

3.2 Berechnungen nach RLS 19

Für Berechnungen zum Straßenverkehr wird die RLS 19 [5] verwendet. Immissionsgrenzwerte sind in der 16. BImSchV [6] festgelegt. Diese Grenzwerte sind allerdings nur dann anzuwenden, wenn es sich bei der Straße um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV handelt. Dies können z.B. der Neubau oder die Erweiterung um einen durchgängigen Fahrstreifen sein. Ebenso sind im Rahmen der Entschädigungsrichtlinie VLärmSchR 97 [7] die Berechnungen nach RLS 19 [5] durchzuführen.

Damit existieren zwei unterschiedliche Berechnungsmethoden, die je nach Zweck – Umgebungs-lärmrichtlinie, nationale Regelung – angewendet werden. Anwendung findet hier nur die Methode nach BUB [4].

4 Das Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 40 km² und ist in Abb. 4.1 dargestellt.



Abb. 4.1: Untersuchungsgebiet Gemeinde Odenthal

Charakteristisch für das Untersuchungsgebiet ist die Konzentration der Bebauung im Westen mit größeren Freiflächen Richtung Osten. Nördlich des Untersuchungsgebiets liegen die B51 und die BAB1. Im Süden verläuft die B506.

5 Modelldaten

Das Modell zur Berechnung der Lärmpegel wurde von der Landesbehörde erstellt. Die Berechnungen erfolgten ebenfalls bei der Landesbehörde.

Ein Modell umfasst grundsätzlich folgende Daten:

- Geländemodell
- Bebauung (Gebäudeumrisse mit Höhen)
- Straßenachsen
- Verkehrskataster (tägliche durchschnittliche Verkehrsmenge DTV, Geschwindigkeit, etc.)
- weitere Schallschirme wie Lärmschutzwände, etc.

Auf Basis dieser Daten erfolgt dann die Berechnung der Pegel. Diese sind auch jederzeit auf der Lärmkartierung NRW [8] einsehbar.

5.1 Hauptlärmquellen

Für das Gemeindegebiet wurden in der Vergangenheit die in der Tabelle 5-1 angegebenen Straßen berücksichtigt. Der in der Tabelle angegebene DTV-Wert entspricht dem Mittelwert über alle Tage des Jahres der einen Straßenquerschnitt täglich passierenden Kraftfahrzeuge.

Name	DTV alt	DTV Zählung	DTV 2024
A1 AK Leverkusen	73.500		
Altenberger Straße (Bechen)	1.000		3.200
B1 Berliner Straße Eichenplätzchen	14.300		8.220
B506 Alte Wipperfürther Straße	7.918		7.422
Berliner Straße B51	7.700		8.029
K28 Scheurener Straße (Peter-Hecker-Str. bis Neschener Str.)	500		1.642
K29 Bergstraße, Altenberger-Dom-Straße bis Dülmener Weg (Erberich)	4.613	5.196	3.880
K29 Bergstraße, Dülmener Weg bis Kreisverkehr Hauptstraße	4.672		3.880
Kreisverkehr Blecher	8.525		6.794
Kreisverkehr Gemeindemitte Rathaus	16.795		17.378
Kreisverkehr Ortsausgang Richtung Schildgen	16.990		9.588
L 270 Berg, Gladbacher Straße Kreisverkehr bis Scherfbachtalstraße	19.196		17.572
L 270 Berg, Gladbacher Straße Scherfbachtalstraße bis Odenthaler Str.			14.546
L 270 Odenthaler Straße	16.507		14.546
L 296 Scherfbachtalstraße	4.522		4.817
L101 Altenberger-Dom-Straße	16.990		14.916
L101 Altenberger-Dom-Straße, Bergstraße bis Neschener Straße	10.200		8.220
L101 Altenberger-Dom-Straße, Kreisverkehr bis Bergstraße	16.990	14.199	14.916
L101 Altenberger-Dom-Straße, zwischen den Kreisverkehren	9.200		9.426
L310 Hauptstraße, Altenberger-Dom-Straße bis Bergstraße	8.308		6.816
L310 Hauptstraße, Bergstraße bis Eichenplätzchen	12.595		12.352
L310 Neschener Straße	1.000		2.696
Odenthaler Straße (Bechen)	4.522		3.490

Tabelle 5-1: Hauptverkehrsstraßen [9]

Die in der Tabelle 5-1 angegebenen DTV-Werte für 2024 wurden den Angaben Straßen NRW entnommen. Diese Daten beruhen auf Verkehrszählungen der Straßenverkehrswegezählung 2015, hochgerechnet auf das Jahr 2019. Es ist von einem Anstieg der Verkehrszahlen von 3% ausgegangen worden.

Die in der Tabelle aufgeführten Straßen weisen zum Teil deutlich geringere Verkehrsaufkommen auf, als die 8.220 Kfz/Tag, wie sie nach §47 für die Lärmkartierung erforderlich sind. Diese Straßen wurden in dieser Berechnung entgegen vergangenen Berechnungen nicht berücksichtigt. Man erkennt bei den meisten Straßenabschnitten eine Korrelation mit den alten Zähl- oder Schätzwerten. Im Zuge eines Planungsgebietes in der Gemeinde Odenthal wurden im Jahre 2019 Zählungen in Odenthal im Bereich Altenberger-Dom-Straße (L101) durchgeführt [10]. Es haben sich keine signifikanten Änderungen zwischen den von Zählungen von 2019 ergeben (Beispiel Altenberger-Dom-Straße $DTV_{alt} = 14.916$, $DTV_{neu} = 13320$ [10]). Auf der Altenberger-Dom-Straße Richtung Altenberg, der Bergisch Gladbacher Straße Richtung Voiswinkel und der Altenberger-Dom-Straße Richtung Schildgen sind 2019 ebenfalls leicht geringere DTV-Werte erhoben worden [10].

Es sei darauf hinzuweisen, dass im Prognosemodell an der Bergisch Gladbacher Straße vom Herzogenfeld bis Scherfbachtal eine falsche Tempoangabe zur Berechnung genutzt wurde. Hier wurde

von Herzogenfeld bis Parkplatz Schule Tempo 100 und vom Parkplatz bis zum Scherfbachtal Tempo 70 angesetzt. Der korrekte Wert für die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Hieraus ergeben sich in den Berechnungen teils nicht verwertbare Ergebnisse.

Auch an der Altenberger-Dom-Str. wurde im Bereich zwischen Einmündung Lindenallee und dem Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h hinter dem Ortsausgangsschild mit der falschen Höchstgeschwindigkeit (70 statt 50 km/h) gerechnet.

6 Lärmkarten Straßenverkehr

Die Berechnungen für die Lärmkarten erfolgen nach BUB [6], wie sie für die strategischen Lärmkarten nach ULR verwendet werden. Die Berechnungshöhe ist **4 m** und entspricht den Vorgaben der ULR [1]. Die Karten stellen dabei folgende Pegel dar:

Abb. 6.1 Berechnung nach BUB, 24-Stunden-Pegel L_{den}

Abb. 6.2 Berechnung nach BUB, Nacht-Pegel L_n (22-06 Uhr)

Abb. 6.3 Berechnung nach BUB, Ausschnitt, 24-Stunden-Pegel L_{den}

Abb. 6.4 Berechnung nach BUB, Ausschnitt, Nacht-Pegel L_n (22-06 Uhr)

Im Anhang sind weiter Lärmkarten angefügt, die größere Ausschnitte der einzelnen Bereiche zeigen.

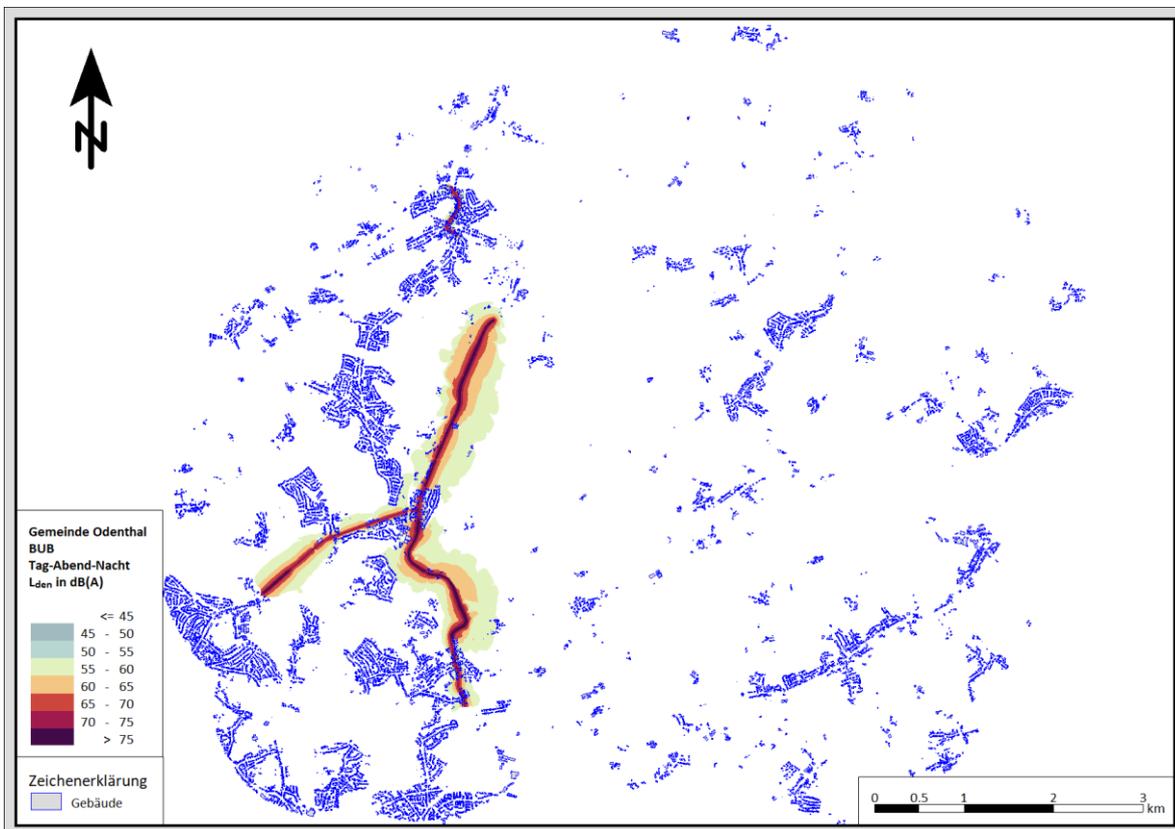


Abb. 6.1: Straßenverkehr, L_{den} , BUB

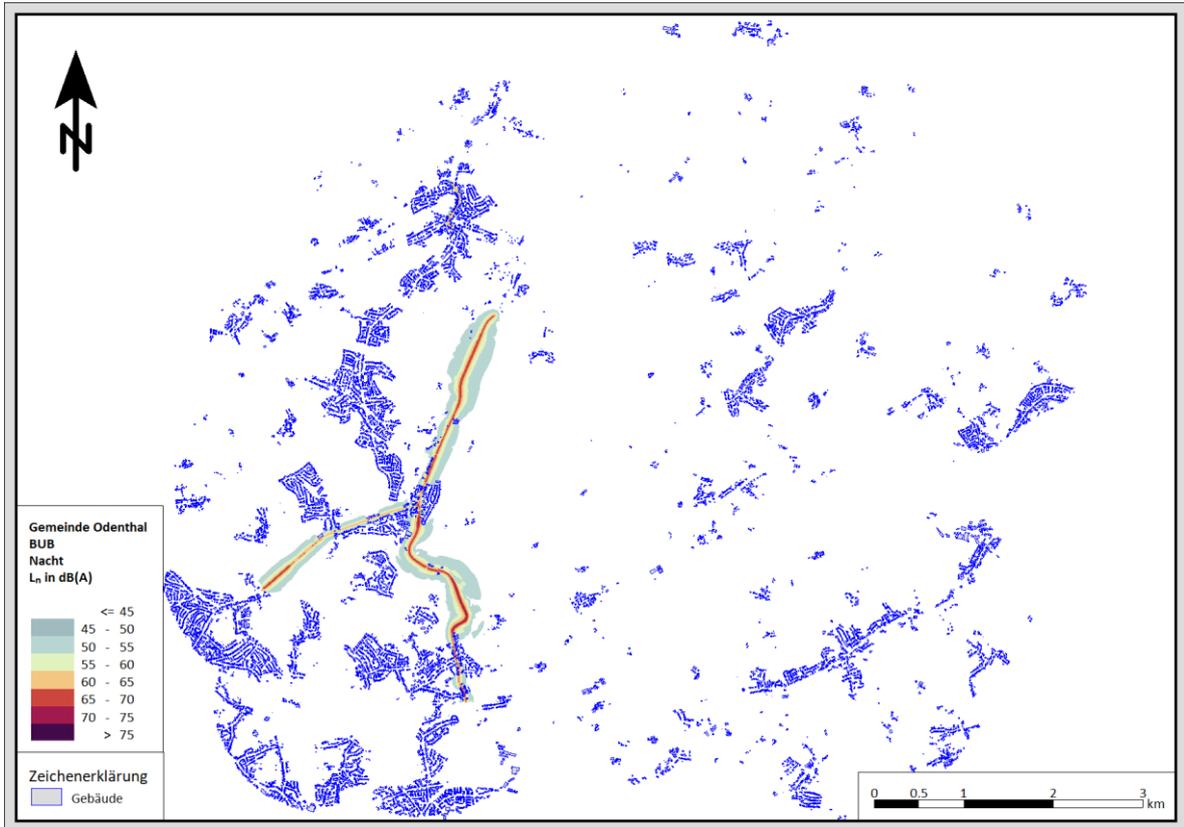


Abb. 6.2: Straßenverkehr, L_n , BUB

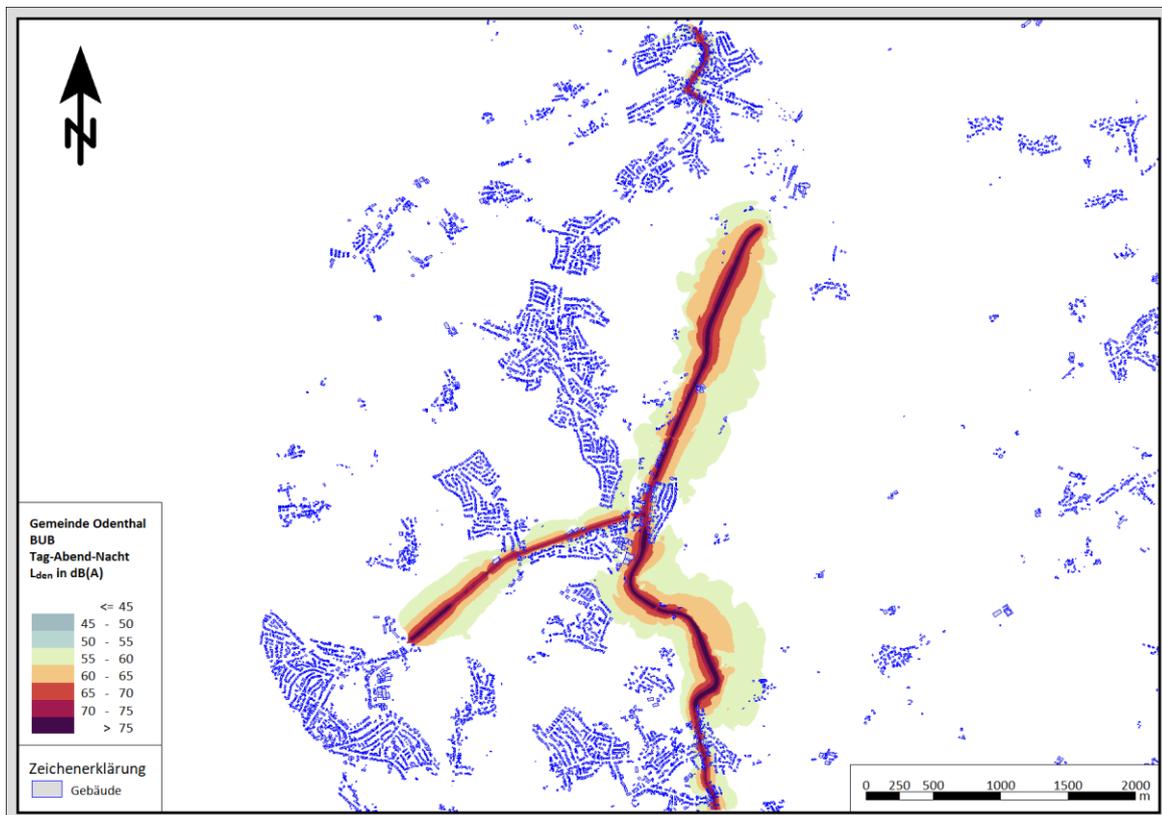


Abb. 6.3: Straßenverkehr, L_{den} , Ausschnitt, BUB

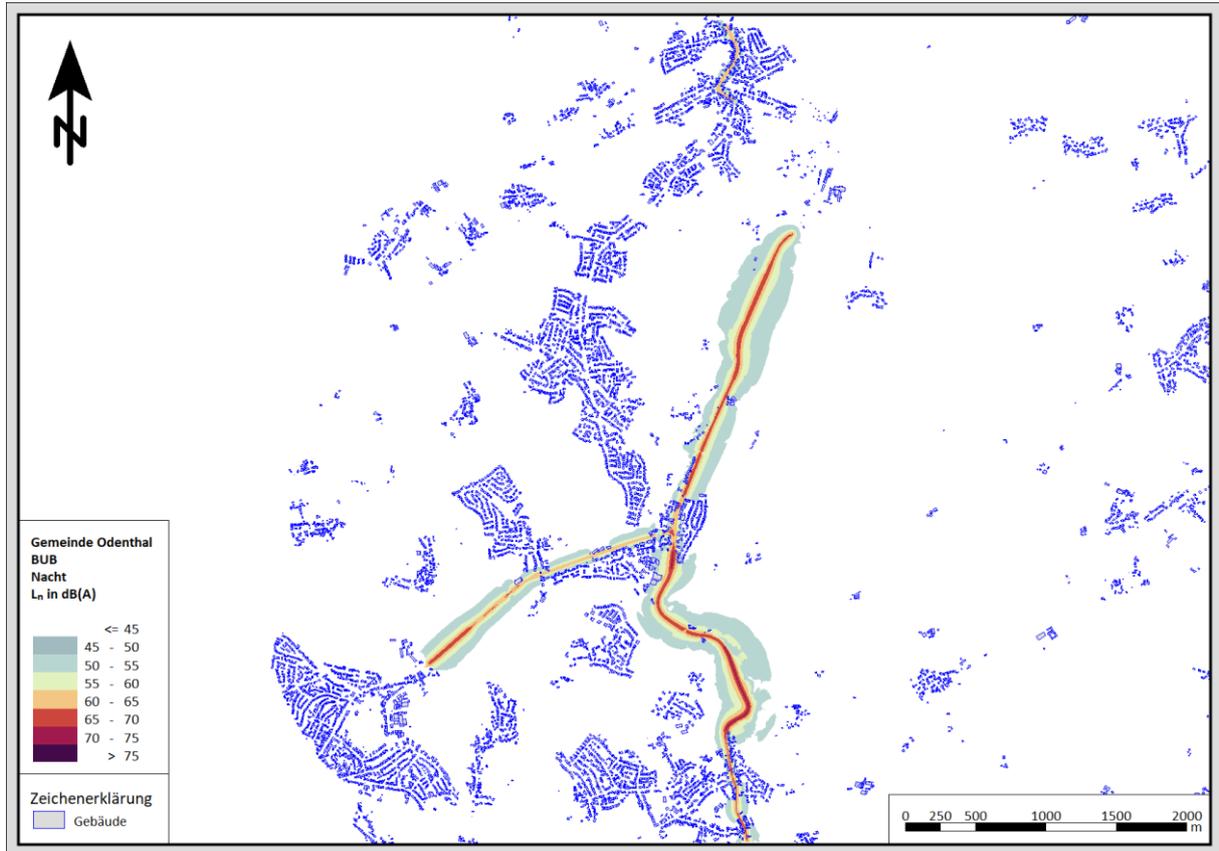


Abb. 6.4: Straßenverkehr, L_n, Ausschnitt, BUB

Ein Vergleich mit alten Berechnungen zeigt ein ähnliches Bild. Die Hauptlärmquellen sind die Bergisch Gladbacher Straße, die Odenthaler Straße, die Altenberger-Dom-Straße und die Hauptstraße vom Kreisverkehr bis Am Telegraph in Blecher.

6.1 Lärmbelastung

Für das lärmbelastete Gemeindegebiet ergibt sich aus den Berechnungen - BUB - folgende Flächenverteilung für die Pegel:

Pegelbereich in dB(A)	55 - 64	65-74	> 75
Fläche in km ² (gesamt)	3.14	0.71	0.13
Fläche in km ² (Autobahn)	0.002	0	0
Fläche in km ² (Bundesstraße)	0	0	0
Fläche in km ² (Landstraße)	3.11	0.71	0.13
Fläche in km ² (Gemein- destraße)	0.03	0	0

Tabelle 6-1: Flächenbelastung L_{den} Straßenverkehr (BUB)

Die Zahl der lärmbelasteten Personen in der Gemeinde Odenthal wird auf folgende Werte geschätzt:

Pegelbereich in dB(A)	55 – 59	60 –64	65 - 69	70 – 74	> 75
Anzahl Betroffene (gesamt)	469	289	342	176	4
Anzahl Betroffene (Autobahn)	0	0	0	0	0
Anzahl Betroffene (Bundesstraße)	0	0	0	0	0
Anzahl Betroffene (Landstraße)	455	288	340	176	4
Anzahl Betroffene (Gemein- destraße)	14	1	0	0	0

Tabelle 6-2: Lärmbelastete Personen L_{den} Straßenverkehr (BUB)

Pegelbereich in dB(A)	50-54	55 – 59	60 –64	65 - 69	> 70
Anzahl Betroffene (gesamt)	297	339	185	3	0
Anzahl Betroffene (Autobahn)	0	0	0	0	0
Anzahl Betroffene (Bundesstraße)	0	0	0	0	0
Anzahl Betroffene (Landstraße)	290	339	185	3	0
Anzahl Betroffene (Gemein- destraße)	7	0	0	0	0

Tabelle 6-3: Lärmbelastete Personen L_n Straßenverkehr (BUB)

Die geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude ist folgendermaßen verteilt:

Pegelbereich in dB(A)	55 - 64	65-74	> 75
Wohnungen	606	246	1
Schulgebäude	11	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Tabelle 6-4: Gesamtzahl lärmbelasteter Gebäude L_{den} Straßenverkehr (BUB), gesamt

Pegelbereich in dB(A)	55 - 64	65-74	> 75
Wohnungen	598	245	1
Schulgebäude	11	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Tabelle 6-5: Gesamtzahl lärmbelasteter Gebäude L_{den} Straßenverkehr (BUB), Landstraßen

Pegelbereich in dB(A)	55 - 64	65-74	> 75
Wohnungen	8	1	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Tabelle 6-6: Gesamtzahl lärmbelasteter Gebäude L_{den} Straßenverkehr (BUB), Gemeindestraßen

Es sei darauf hinzuweisen, dass durch die falsche Tempoangabe im Prognosemodell an der Bergisch Gladbacher Straße vom Herzogenfeld bis Scherfbachtal die Angaben nicht korrekt sind. Hier ist davon auszugehen, dass zum Teil mit 5 dB niedrigeren Pegeln zu rechnen ist, so dass die vorliegenden Werte eine Überschätzung darstellen.

Das gleiche Problem wurde an der Altenberger-Dom-Straße am Ortsausgang Richtung Altenberg festgestellt. Hier wird im Prognosemodell bereits ab der Einmündung Lindenallee von einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgegangen.

7 Ruhegebiete und Fluglärm

Entsprechend den LAI Hinweisen [11, 12] sind ruhige Gebiete Bereiche, in denen der Gesamtpegel Tag und Nacht unter 40 dB(A) liegt, wobei angrenzend an die Dhünntalsperre in [11] ein Ruhegebiet dargestellt ist. Im Gemeindegebiet ist die Hauptlärmquelle der Straßenverkehr. Abbildung 7.7 und Abbildung 7.8 zeigen die Flächen, in denen ein Pegel unter 40 dB(A) zu erwarten ist. Die

Berechnungen erfolgten im Jahr 2011 [13] mit RLS-90 [14], können jedoch trotz kaum geänderten Verkehrszahlen und einer veralteten Rechenvorschrift immer noch als Orientierung genutzt werden. Der Fluglärm ausgehend vom Flughafen Köln-Bonn kann anhand der im Rahmen der Lärmkartierung vorliegenden Berechnungen (siehe Abbildung 9.1 und 9.2) abgeschätzt werden. Bei einer Pegelabnahme von ca. 25 dB auf 10 km, kann am südlichen Rand des Gemeindegebiets tags ein Fluglärmpegel von max. 30 dB(A) und nachts von 25 dB(A) erwartet werden.

Im nördlichen Gemeindebereich sinkt der Fluglärmpegel noch weiter ab, so dass im Mittel tags mit ca. 25 dB(A) und nachts mit 20 dB(A) Fluglärmpegel zu rechnen ist. Im Vergleich zu dem Anhaltswert von 40 dB(A) und der Belastung durch den Straßenverkehr spielt der Fluglärmpegel im Mittel eine untergeordnete Rolle. Dies schließt jedoch nicht aus, dass es an einzelnen Tagen zu deutlich höheren Pegeln kommen kann. Die Abbildungen 9.7 und 9.8 zeigen die Flächen für den Tag bzw. die Nacht mit Pegeln unter 40 dB(A). Diese Flächen stellen jedoch lediglich eine Abschätzung dar, da nicht alle Straßen bei der Berechnung berücksichtigt wurden. So werden beispielsweise bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h für Pkw und Lkw und einem Lkw-Anteil von 3 % die 40 dB(A) in 25 m Abstand zur Fahrbahnmitte bei etwa 5 Fahrzeugen pro Stunde erreicht.

Aktuelle Auswertungen von Flugrouten ausgehend von den nächsten großen Flughäfen in der Umgebung des Gemeindegebietes zeigen unterschiedliche Ausprägungen von Überflügen über die Gemeinde Odenthal (vergleiche Überflügen ausgehend vom Flughafen Köln/Bonn in Abbildung 9.3 und Abbildung 9.4). Durch die unterschiedlichen Ausprägungen der Überflugzahlen könnten die stark frequentierten Tage unangenehm wahrgenommen werden. Nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) sind in der Regel keine Überflüge zu erwarten (Abbildung 9.5). Überflüge ausgehend vom Flughafen Düsseldorf sind unterrepräsentiert (Abbildung 7.6).

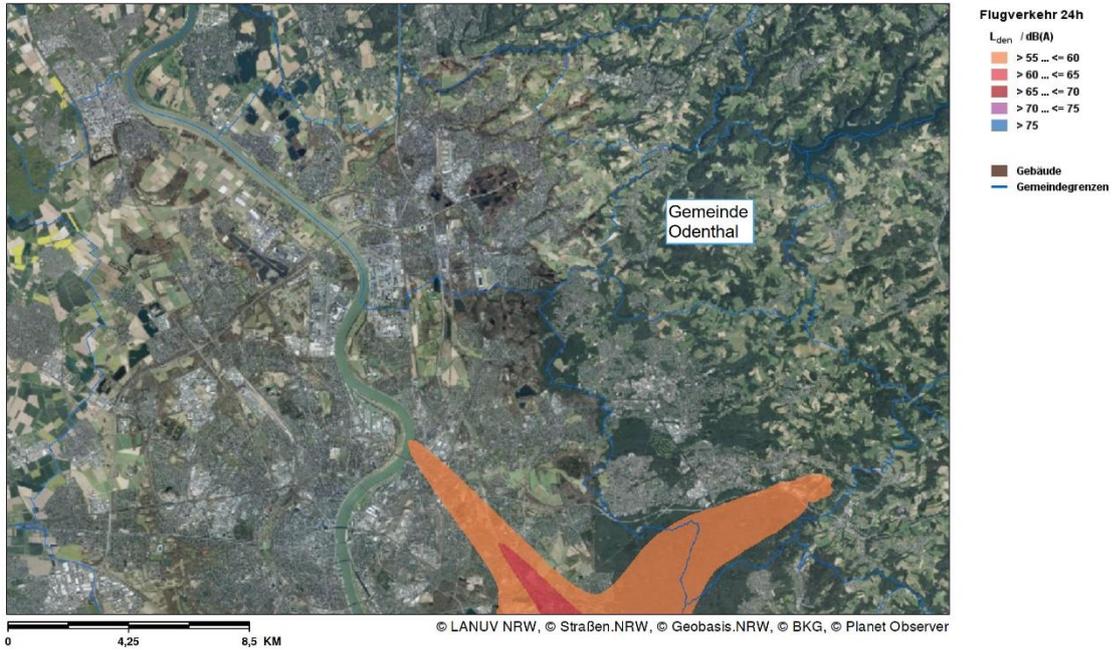


Abb. 7.1: Fluglärm, L_{den} 24-Std-Pegel (Quelle: LANUV)

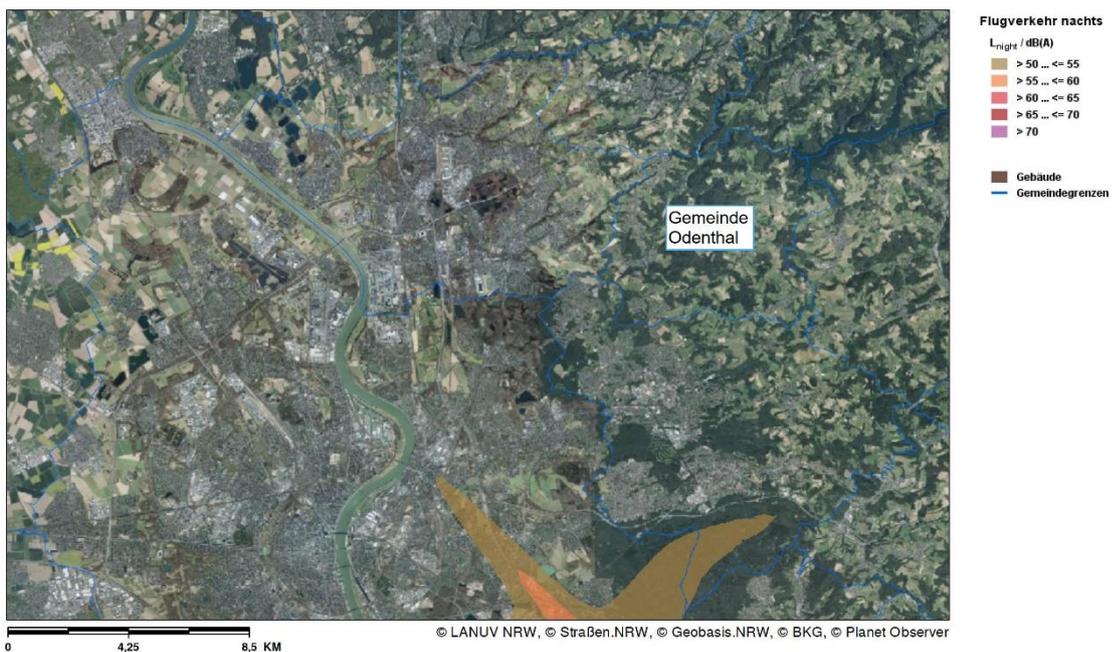


Abb. 7.2: Fluglärm, L_n Nacht-Pegel (Quelle LANUV)

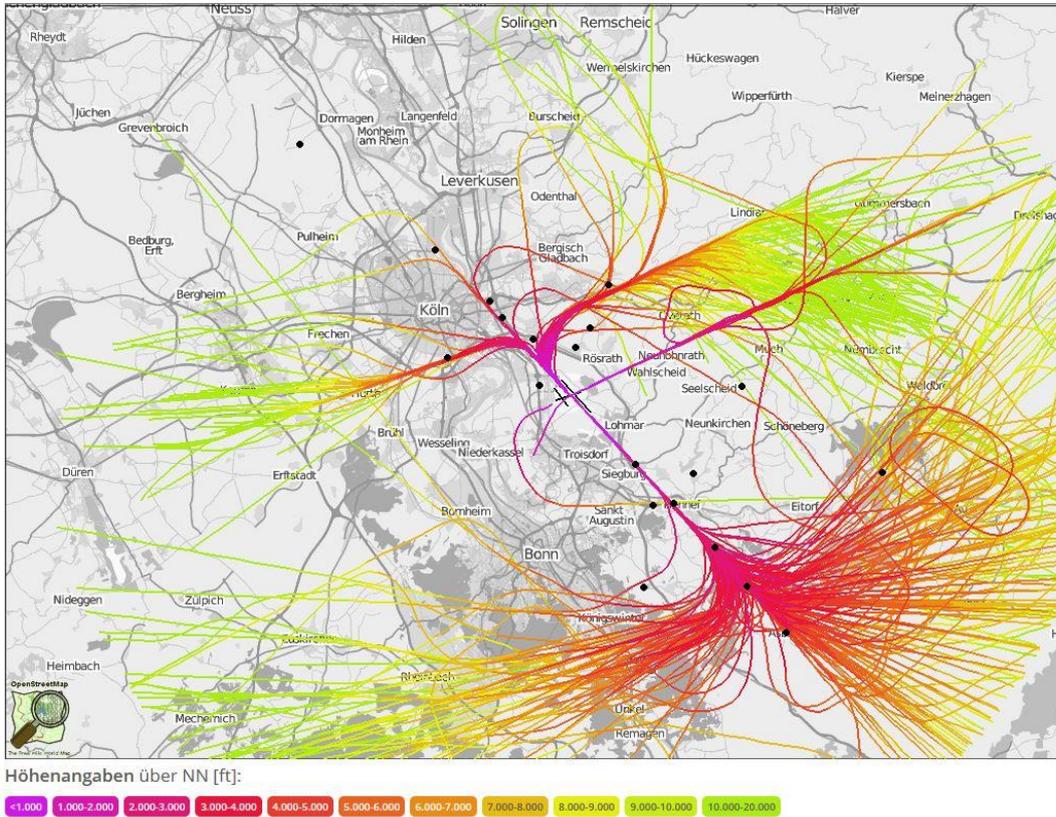


Abb. 7.3: Flugrouten Köln/Bonn, 08.09.2019, 24h (Quelle DFLD)

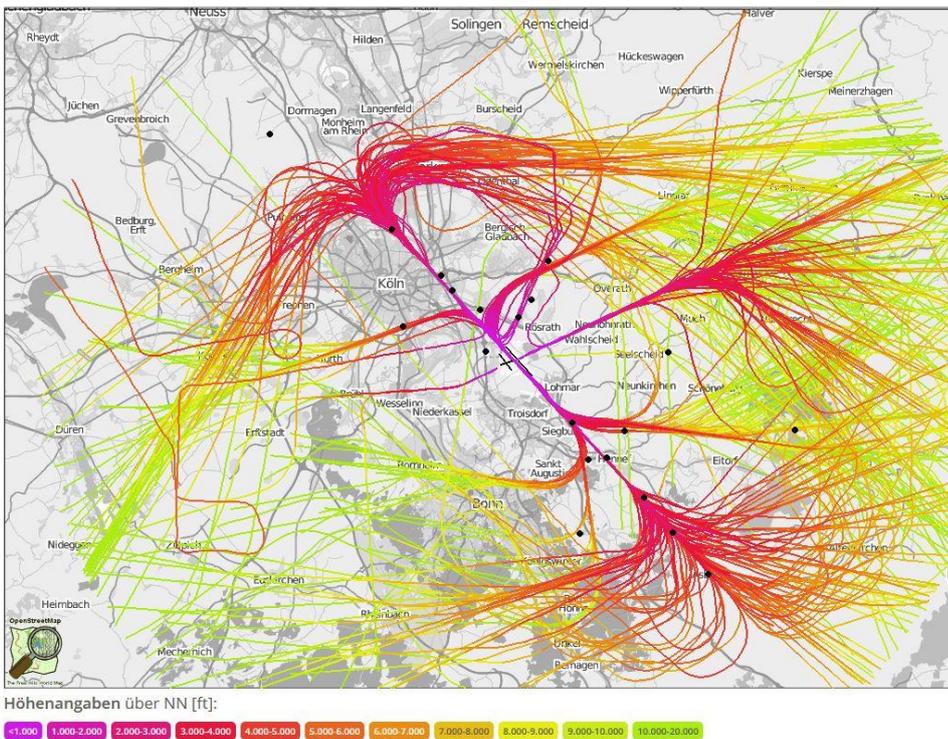


Abb. 7.4: Flugrouten Köln/Bonn, 06.09.2019, 24h (Quelle DFLD)

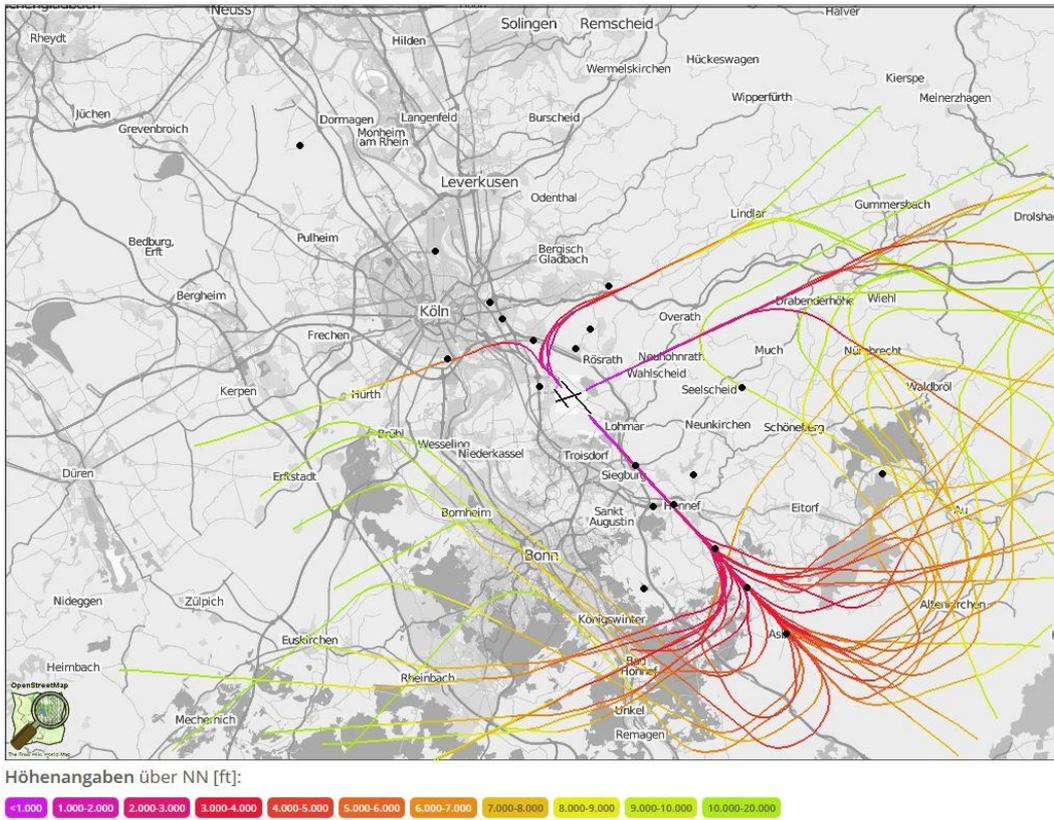


Abb. 7.5: Flugrouten Köln/Bonn, 06.09.2019, 24h (Quelle DFLD)

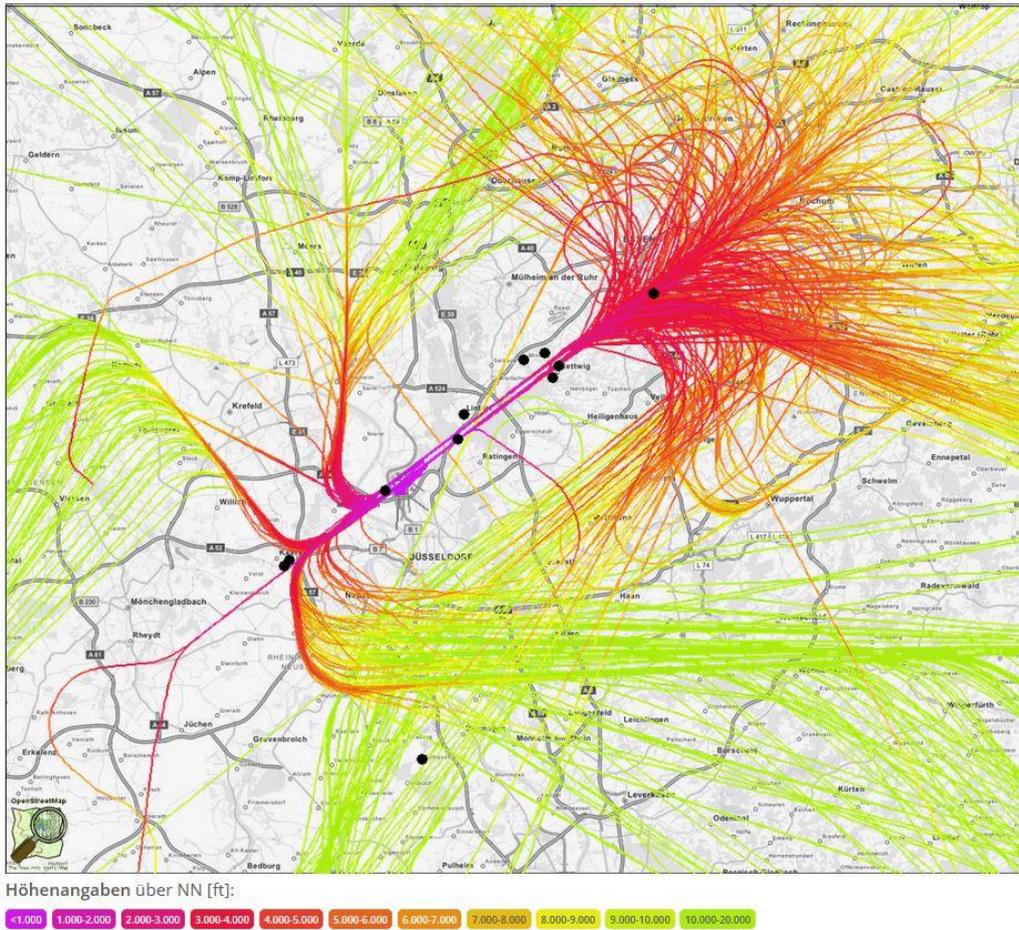


Abb. 7.6: Flugrouten Düsseldorf, 10.09.2019, 24h (Quelle DFLD)

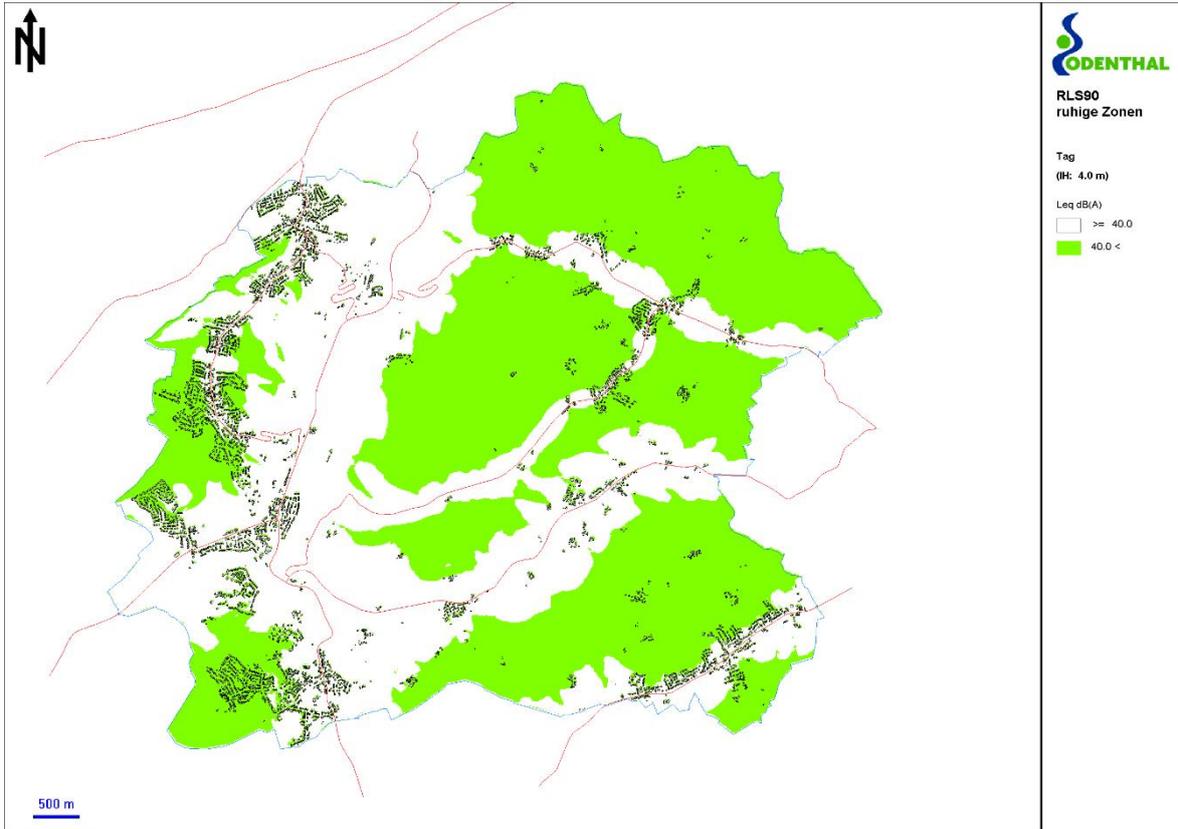


Abb. 7.7: Ruhige Gebiete (Pegel < 40 dB(A)), Tag, aus [13]

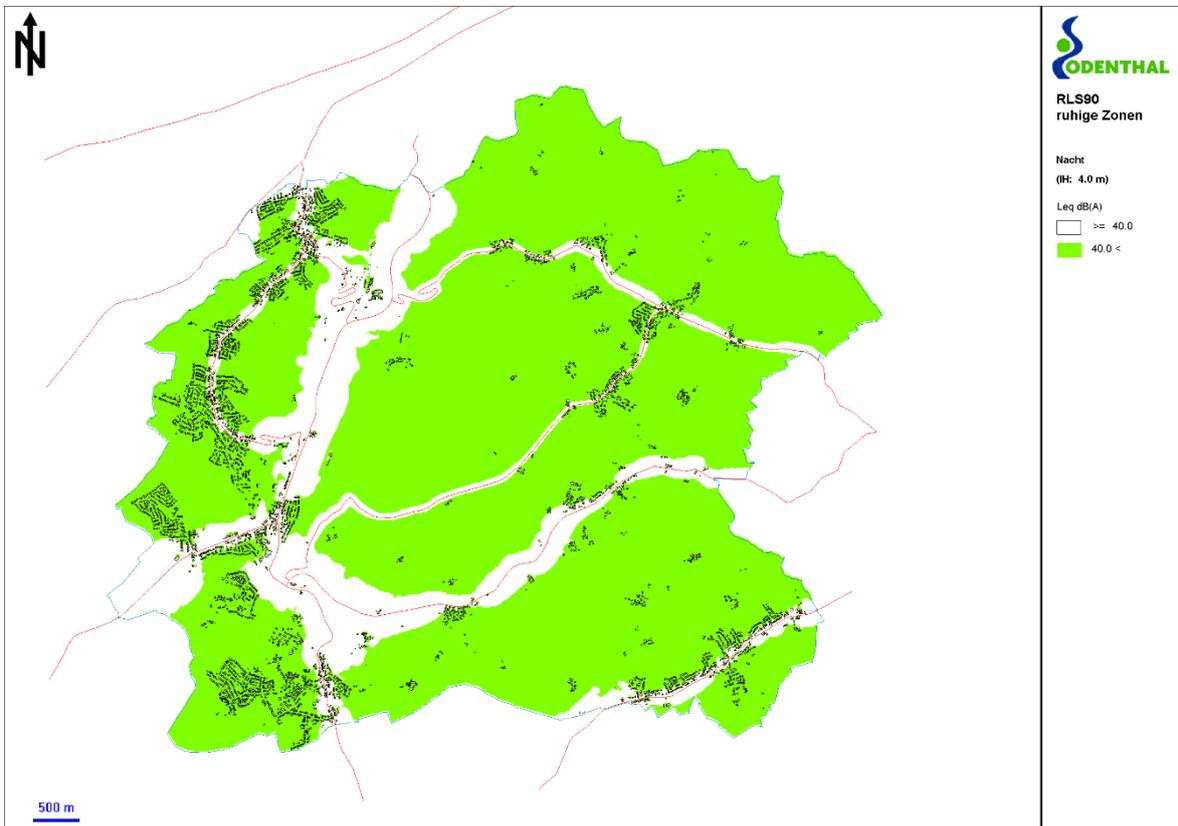


Abb. 7.8: Ruhige Gebiete (Pegel < 40 dB(A)), Nacht, aus [13]

Erwartungsgemäß sind die ruhigen Flächen tags kleiner als nachts, da nachts der Verkehr geringer ist. Tags liegen ca. 50 % und nachts ca. 80 % der Flächen im Pegelbereich unter 40 dB(A).

8 Prüfung Lärmindernder Maßnahmen

Zur Reduzierung der Geräusche ausgehend vom Straßenverkehr stehen grundsätzlich folgende Maßnahmen zur Verfügung:

Straßenverkehr

Planerische Maßnahmen sind [11]:

- Verkehrsvermeidung durch Standortplanung (Minderungspotential ca. 3 dB).
- Verkehrsbeschränkende u. -lenkende Maßnahmen (Minderungspotential bis 10 dB).
- Fahrverbote für Lkw, Lkw-Routen (Minderungspotential ca. 5 dB).
- Verkehrsverlagerung (öffentlicher Nahverkehr) (Minderungspotential ca. 1 dB).
- Geschwindigkeitsbegrenzung (Minderungspotential ca. 3 dB).
- Geschwindigkeitsüberwachungen (Minderungspotential ca. 3 dB).
- Gleichmäßiger Verkehrsfluss („Grüne Welle“) (Minderungspotential ca. 3 dB).
- Kreisverkehr.
- Straßenraumgestaltung (Vergrößerung des Abstandes Fahrspur/Gebäude, Busspur); Verdopplung des Abstandes bewirkt eine Reduzierung um 3 dB.

Als technische Maßnahmen stehen zur Verfügung:

- Minderung der Reifen-/Fahrbahn-Geräusche (Reifen, Lärm mindernde Straßenbeläge) (Minderungspotential ca. 3 bis 6 dB. Im Gegensatz zu Wällen ergibt sich eine Pegelreduzierung auch für die oberen Stockwerke. Zweilagige offenporige Asphalte (OPA) sind dabei auch für Geschwindigkeiten unter 50 km/h geeignet. Lärmtechnisch optimierter Asphalt (ca. 5 dB Minderung) mit höherer Nutzungsdauer als OPA [15]. Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht LOA 5 D ist eine weitere Deckschicht für innerörtlichen Verkehr der durch seine härtere Struktur als OPA keine Nachteile bei Scherkräften in engen Kurven aufweist (ca. 3 dB Minderung) [16].
- Lärmschutzwände/-wälle.
- Bauliche Maßnahmen an Gebäuden (Schallschutzfenster).
- Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge.

Von den oben aufgeführten Maßnahmen wurde die eine oder andere Maßnahme (z.B. Kreisverkehr)

bereits umgesetzt. Andere, wie z.B. Vergrößerung der Abstände zwischen Straße und Wohnbebauung, sind nicht möglich. Ebenso sind Lärmschutzwände an bestehenden Straßen nur schwer zu realisieren. Als realistische Möglichkeiten bleiben dann noch Geschwindigkeitsreduzierungen bzw. Lärm mindernde Fahrbahnbeläge sowie Geschwindigkeitsüberwachungen und Verkehrsverlagerungen (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr).

9 Lärmkarten und Motorradlärm

In den Lärmkarten wird ein Mittelungspegel dargestellt, der einzelne Zeitabschnitte mit höherer Lärmbelastung nicht explizit darstellt. Des Weiteren sind die Pegel frequenzbewertet, d.h. tieffrequente Geräusche, die insbesondere innerhalb von Gebäuden ein höheres Störpotential haben, werden nicht entsprechend berücksichtigt. Deshalb stellt sich die Frage, ob in einzelnen Bereichen die berechneten Pegel die Belästigung durch den Straßenverkehr angemessen widerspiegeln. Aus den im Rahmen des SIP durchgeführten Messungen am Ortsausgang Odenthal [17] ergibt sich, dass Motorradgeräusche im Mittel deutlich tieffrequenter sind als Pkw-Geräusche. Bei der Auswertung einzelner Vorbeifahrten liegt die Differenz zwischen L_{Cpeak} und L_{AFmax} für Motorräder bei 20 dB, für Pkw bei 13 dB.

Anders verhält es sich jedoch, wenn nicht Maximalpegel, sondern Mittelungspegel betrachtet werden. Bei einer Auswertung beispielsweise der Stunde von 16 bis 17 Uhr werktags bzw. sonntags ist die Differenz zwischen dem $L_{eq,C}$ und dem $L_{eq,A}$ werktags bei 4.2 dB und sonntags bei 6.2 dB. Für den mittleren Pegel ist damit der Unterschied deutlich geringer, da bei dieser Auswertung nicht weiter nach Motorrad/Pkw unterschieden wurde und die Anzahl der Pkw auch bei „hohem“ Motorradauftreten deutlich größer ist als die der Motorräder. Das heißt, die Frage bleibt, welche Größe (L_{eq} , $L_{max,A}$ - oder C -Bewertung) die Lärmbelastigung am besten beschreibt.

10 Beteiligung der Öffentlichkeit: Phase I

Bei der Neuaufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Die Beteiligung erfolgt in der Regel in zwei Phasen. In der ersten Phase wurde über die Ergebnisse der Lärmkartierung und die allgemeinen Ziele der Lärmaktionsplanung informiert und um Kommentare zur Lärmsituation oder zu Lärminderungsmaßnahmen gebeten. Hierzu hat die Gemeinde Odenthal am 11.04.2024 zu einer öffentlichen Veranstaltung alle interessierten Bürgerinnen und Bürger eingeladen. Es waren 17 Personen anwesend. Ziel der Veranstaltung war es, Hinweise auf konkrete Lärmprobleme sowie Vorschläge zur Minderung von Lärmbelastungen aus Sicht der Bewohnerschaft zu erfahren.

Konkrete Lärmprobleme

Als konkretes Lärmproblem wurden die Hauptverkehrsstraßen Altenberger-Dom-Straße, Bergisch Gladbacher Straße, Odenthaler Straße und Hauptstraße mit besonderer Lärmbelastung benannt. Hervorgehoben wurde, dass die Belastung an den Wochenenden deutlich zunimmt. Als weitere Faktoren, die die Lärmbelastung verstärken, wurden LKW-Durchfahrten und Motorräder benannt. Weiterhin werden die Lärmbelastungen durch illegale Autorennen als besonders belastend wahrgenommen.

Neben den Hauptverkehrsstraßen wurden als weitere Problembereiche das Scherfbachtal, Küchenberg sowie der Bereich von Schmeisig bis Neschen benannt. Die Lärmprobleme entstehen hier vor allem durch überhöhte Geschwindigkeit, illegale Autorennen und sehr laute Motorräder. Dabei wird der Lärm auch über weite Distanzen wahrgenommen, so zum Beispiel Motorräder im Scherfbachtal werden auch in der Ortsmitte von Odenthal und Fahrzeuge auf der Altenberger-Dom-Straße und Bergisch Gladbacher Str. in Küchenberg als störend empfunden.

Vorschläge zur Lärminderung

Aus Sicht der Teilnehmenden werden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung als sehr wichtig eingestuft. Es sollten Tempo-30 Zonen in den Ortskernen eingerichtet werden. Auch zeitlich begrenzte Temporeduzierungen sollten geprüft werden. Weitere bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung könnten die Einführung von Tempo-30 Zonen unterstützen (z.B. zusätzliche Querungshilfe als „Bremsler“ in Odenthal-Ortsmitte in Fahrtrichtung Altenberg).

Die Lärmbelastung in der Ortsmitte von Odenthal wird durch die Pflasterung der Busbuchten an den Bushaltestellen verstärkt. Eine Änderung des Belages könnte zu einer Lärminderung führen.

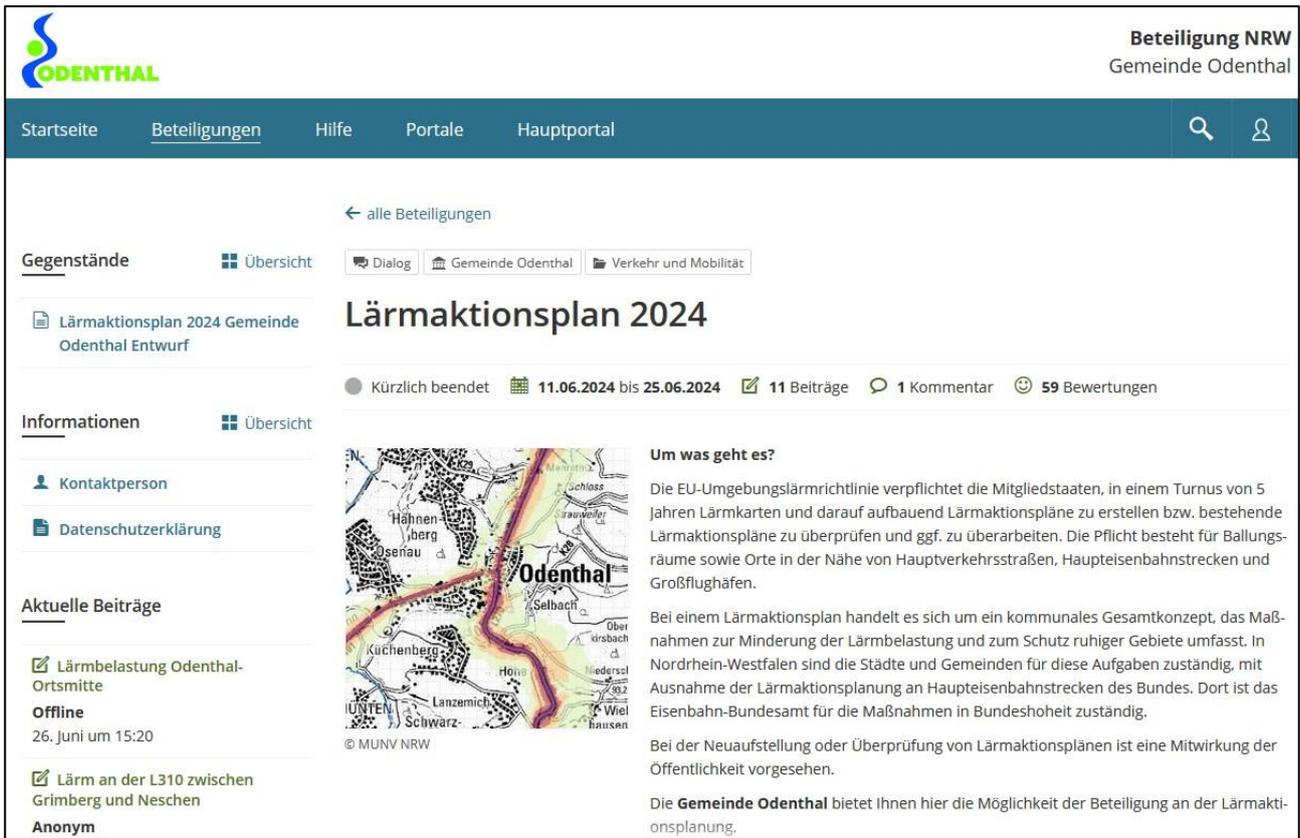
Zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten wurde vorgeschlagen, mehr Geschwindigkeits- und Lärmkontrollen durchzuführen (z.B. Aufstellung eines Blitzers in Odenthal Ortsmitte in Fahrtrichtung Altenberg. In der Durchführung von Öffentlichkeits- und Sensibilisierungsmaßnahmen sehen die Teilnehmenden eine weitere Möglichkeit auf das Fahrverhalten einzuwirken (z.B. durch Plakate oder Banner „Runter vom Gas — Lärm macht krank“).

Die Kontaktaufnahme von Bürger*innen zu Straßenbaulastträgern sowie die Organisation von Bürger*innenprotesten wurde als Möglichkeit zur Verdeutlichung der empfundenen Lärmbelastungen in Erwägung gezogen.

11 Beteiligung der Öffentlichkeit: Phase II

Die Phase II der Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte über das Beteiligungsportal Beteiligung NRW zwischen dem 11. und 25.06.2024

(<https://beteiligung.nrw.de/portal/odenthal/beteiligung/themen/1007601>). Die eingegangenen Stellungnahmen wurden in der Sitzung des Gemeinderates am 02.07.2024 vorgestellt.



The screenshot shows the 'Beteiligung NRW' portal for the 'Lärmaktionsplan 2024' in the municipality of Odenthal. The page features a navigation menu at the top with options like 'Startseite', 'Beteiligungen', 'Hilfe', 'Portale', and 'Hauptportal'. A sidebar on the left contains sections for 'Gegenstände' (with 'Lärmaktionsplan 2024 Gemeinde Odenthal Entwurf') and 'Informationen' (with 'Kontaktperson' and 'Datenschutzerklärung'). The main content area displays the title 'Lärmaktionsplan 2024', a status 'Kürzlich beendet' for the period '11.06.2024 bis 25.06.2024', and statistics: '11 Beiträge', '1 Kommentar', and '59 Bewertungen'. A map of Odenthal is shown, highlighting the noise action plan area. Text below the map explains the EU environmental noise directive and the municipality's role in creating and updating noise action plans.

Abb. 11.1: Screenshot Beteiligung NRW Lärmaktionsplan 2024 Gemeinde Odenthal

Insgesamt wurden 11 Beiträge, ein Kommentar und 59 Bewertungen abgegeben. Die Beiträge weisen auf die Lärmbelastung in den Bereichen Odenthal-Zentrum, Oberodenthal (Grimberg bis Nesch) und im Scherfbachtal hin. Als Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung werden die Einführung von Tempo 30 in den Ortslagen von Odenthal, Voiswinkel und Blecher sowie Geschwindigkeitskontrollen und ein Fahrverbot für Motorräder an Sonn- und Feiertagen benannt. Eine weitere Stellungnahme beschäftigt sich mit der Belastung durch Fluglärm. Die einzelnen Stellungnahmen sind im Anhang unter C. Anhang 2 aufgeführt.

12 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung in den nächsten 5 Jahren

Von den in Kapitel 8 dargestellten grundsätzlich zur Verfügung stehenden Maßnahmen zur Lärmreduzierung kommen für die Gemeinde Odenthal nur wenige Maßnahmen in Betracht. Als zielführende

und umsetzbare Maßnahme wird die Geschwindigkeitsbegrenzung in den stark belasteten Bereiche gesehen.

Die Gemeinde Odenthal kann verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht eigenständig umsetzen. Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen ist die Straßenverkehrsbehörde des Rheinisch-Bergischen Kreises zuständig. Straßen.NRW ist als Baulastträger zuständig für die Bundes- und Landesstraßen. Insofern ist hinsichtlich der vorgeschlagenen Maßnahmen eine frühzeitige Abstimmung mit diesen Behörden zu suchen. Die jeweiligen Maßnahmen sowie deren schalltechnischen Wirkung muss im Rahmen der Abstimmung ggf. genauer geprüft werden.

Bei der Planung neuer Wohnquartiere werden, je nach Erfordernis, aktive Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Der Einsatz von speziellen Straßenbelägen zur Minderung der Reifen-/Fahrbahn-Geräusche wird bei anstehenden Straßensanierungen bei dem Straßenbaulastträger angeregt. Auch der Vorschlag einer Lärmreduzierung durch den Austausch der Pflasterung in den Busbuchten in Odenthal wird dem Straßenbaulastträger weitergeleitet.

Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein kommunales Gesamtkonzept, das Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung umfasst. Die folgenden folgende Maßnahmen werden als lärm-mindernde Maßnahmen in den Lärmaktionsplan 2024 der Gemeinde Odenthal aufgenommen und sollen in den nächsten 5 Jahren angegangen werden:

12.1 Geschwindigkeitsbegrenzungen

In einigen Bereichen kann die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu einer Lärm-minderung beitragen. Durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen sollen die stark von Lärm belasteten Bereiche entlastet werden.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf **Tempo 50** soll im folgenden Bereich umgesetzt werden:

B1. Odenthal Altenberger-Dom-Str. Beginn: Ortsausgang Richtung Altenberg
Ende: Einmündung Bergstraße

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf **Tempo 70** soll in den folgenden Bereichen umgesetzt werden:

C1. Odenthal/Voiswinkel Bergisch Gladbacher Str. Funkenhof bis Ortseingang Voiswinkel
(Teilstrecke ohne Geschwindigkeitsbegrenzung; Gegenrichtung bereits durchgehend 70 km/h)

C2. Odenthal/Altenberg Altenberger-Dom-Str. Menrath bis Einmündung Hauptstr.

Zu den folgenden Bereichen lassen sich den Lärmkarten keine Aussagen zur Lärmbelastung entnehmen, da in den Bereichen Scherfbachtal und Oberodenthal das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen unter 8.200 Fahrzeugen liegt. Beide Bereiche wurden in der Öffentlichkeitsbeteiligung als stark von Lärm belasteten Bereichen genannt.

C3. Odenthal	Scherfbachtalstr./ Odenthaler Str.	Kreisverkehr Funkenhof bis Ortseingang Höffe, Ortsausgang Höffe bis Klasmühle
C4. Oberodenthal	Neschener Str.	Ortsausgang Grimberg bis Ortseingang Neschen

12.2 Geschwindigkeitsüberwachungen als flankierende Maßnahmen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen

Zur Sicherung des öffentlichen Straßenverkehrs werden von der Polizei und der Kreisordnungsbehörde Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Die Gemeinde Odenthal wird Möglichkeiten einer zusätzlichen Geschwindigkeitsüberwachung in den stark von Lärm belasteten Bereichen mit Polizei und der Kreisordnungsbehörde prüfen und abstimmen. Dies betrifft sowohl derzeit bestehende als auch zukünftig eingeführte Geschwindigkeitsbegrenzungen.

12.3 Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung gegen Geschwindigkeits- übertretungen

Die Gemeinde Odenthal wird Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung gegen Geschwindigkeitsübertretungen in den stark von Lärm belasteten Bereichen mit der Polizei des Rheinisch-Bergischen Kreises prüfen und abstimmen. Denkbar wären z.B. Maßnahmen, die auf das Fahrverhalten einzuwirken versuchen (z.B. durch Plakate oder Banner „Runter vom Gas - Lärm macht krank“).

12.4 Verkehrsverlagerung (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

Die Förderung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs (Nahmobilität) kann zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. Dies hat eine Verminderung der Lärmbelastung zur Folge. Hier spielen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität, Ausbau der Mobilstationen, Informations- und Motivationsmaßnahmen wie Stadtradeln oder Europäische Mobilitätswoche, barrierefreier Ausbau der Haltestellen etc.) eine

wichtige Rolle. Die Gemeinde Odenthal hat in den letzten Jahren viele Maßnahmen in diesem Bereich durchgeführt. Auch in den kommenden Jahren werden Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität durch das Mobilitätsmanagement weiterverfolgt.

13 Weiteres Vorgehen

Die im Lärmaktionsplan 2024 der Gemeinde Odenthal formulierten Maßnahmen zur Lärminderung sollen nach Beschluss durch den Gemeinderat, der am 02.07.2024 erfolgte, umgesetzt werden. Da es sich bei dem Lärmaktionsplan um ein strategisches Handlungskonzept handelt, müssen die aufgenommenen Maßnahmen in der Folgezeit konkretisiert und geprüft werden. Hierzu ist eine frühzeitige Abstimmung mit Straßen.NRW und dem Rheinisch-Bergischen Kreis erforderlich. Die Verwaltung der Gemeinde Odenthal wird den Kontakt mit diesen Behörden aufnehmen und die Möglichkeiten einer Umsetzung der Maßnahmen besprechen. Die Ergebnisse des Lärmaktionsplan werden außerdem in die regelmäßigen Verkehrsbesprechungen eingegeben.

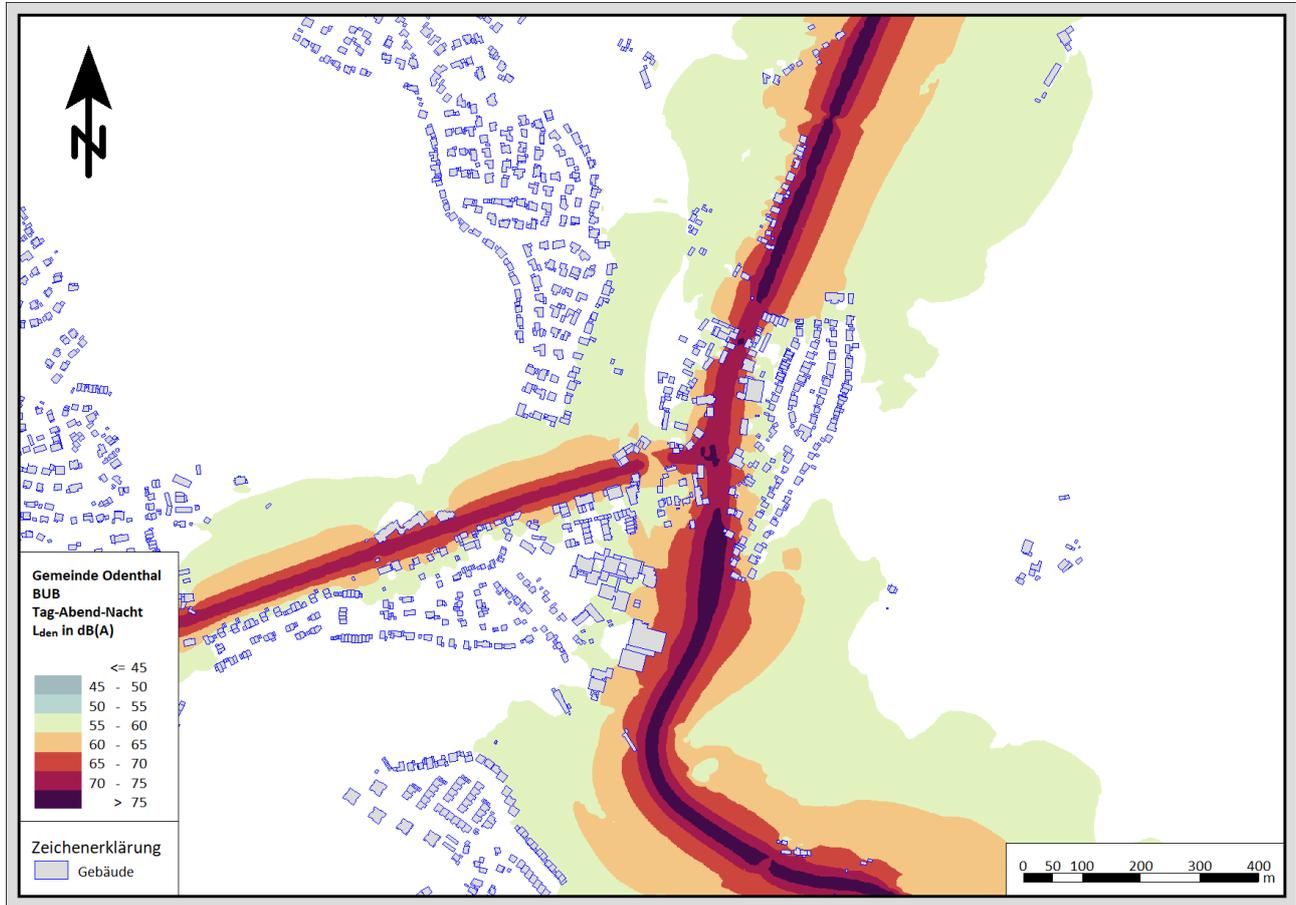
Alle Maßnahmen werden mit fortschreitender Konkretisierung im Ausschuss für Umwelt, Wirtschaft, Tourismus und Kultur vorgestellt und beraten.

Die Berechnungsgrundlage der Lärmkarten weist an einigen Stellen durch die Zugrundelegung falscher Höchstgeschwindigkeiten keine korrekten Lärmbelastungswerte an. Dies muss bei den Abstimmungsgesprächen mit Straßen.NRW und Rheinisch-Bergischem Kreis in Betracht gezogen werden. Gegebenenfalls ist die Überprüfung der Werte durch neue Berechnungen erforderlich.

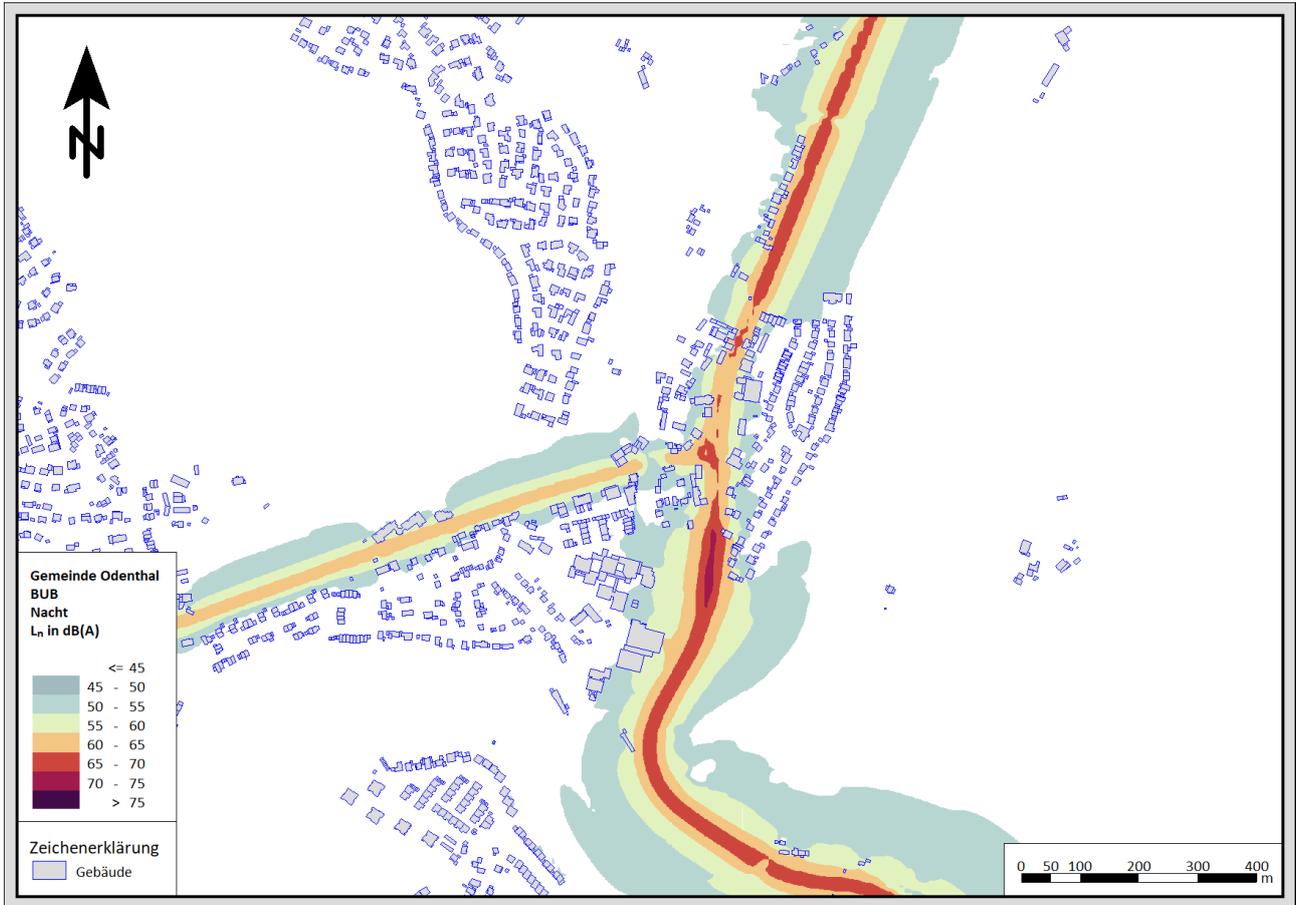
A. Literaturverzeichnis

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.
- [2] 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes - 34. BImSchV, Verordnung über die Lärmkartierung (zuletzt geänd. 28.5.2021).
- [3] Landesgesetzblatt, Das Land Steiermark, Seite 153 ff, 25. Juni 2007.
- [4] Anlage 1 der 34. BImSchV- BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe), Berlin: Umweltbundesamt, 7. September 2021.
- [5] RLS-19; Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen; Ausgabe 2019, FGSV.
- [6] 16. BImSchV - 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom Juni 1990, die durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist.
- [7] Verkehrslärmschutzrichtlinie, 1997.
- [8] <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/laermkartierung>.
- [9] Angaben der Gemeinde Odenthal.
- [10] Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 "Dhünner Wiese", 1. Fertigung, Köln: brenner BERNARD ingenieure GmbH, 04.07.2019.
- [11] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK Umlaufbeschluss 33/2007, 30. August 2007.
- [12] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Dritte Aktualisierung -, 19.09.2022.
- [13] deBAKOM-Bericht 18012011-A / 2108, Schallimmissionsplan 2011, Odenthal, 24. Juni 2011.
- [14] RLS-90 Richtlinie für den Verkehrsschutz an Straßen, 1990.
- [15] Lärmtechnisch optimiertes Asphaltdeckschichtkonzept für den kommunalen Straßenbau, Ruhr Universität Bochum.
- [16] Texte 20/2014; Lärmindernde Fahrbahnbeläge, Dessau Roßlau: Umweltbundesamt, März 2014.
- [17] deBAKOM Bericht Nr. 17012011, Messung Schallimis. Straßenverkehr Altenberger Dom Str., 17.01.2011.

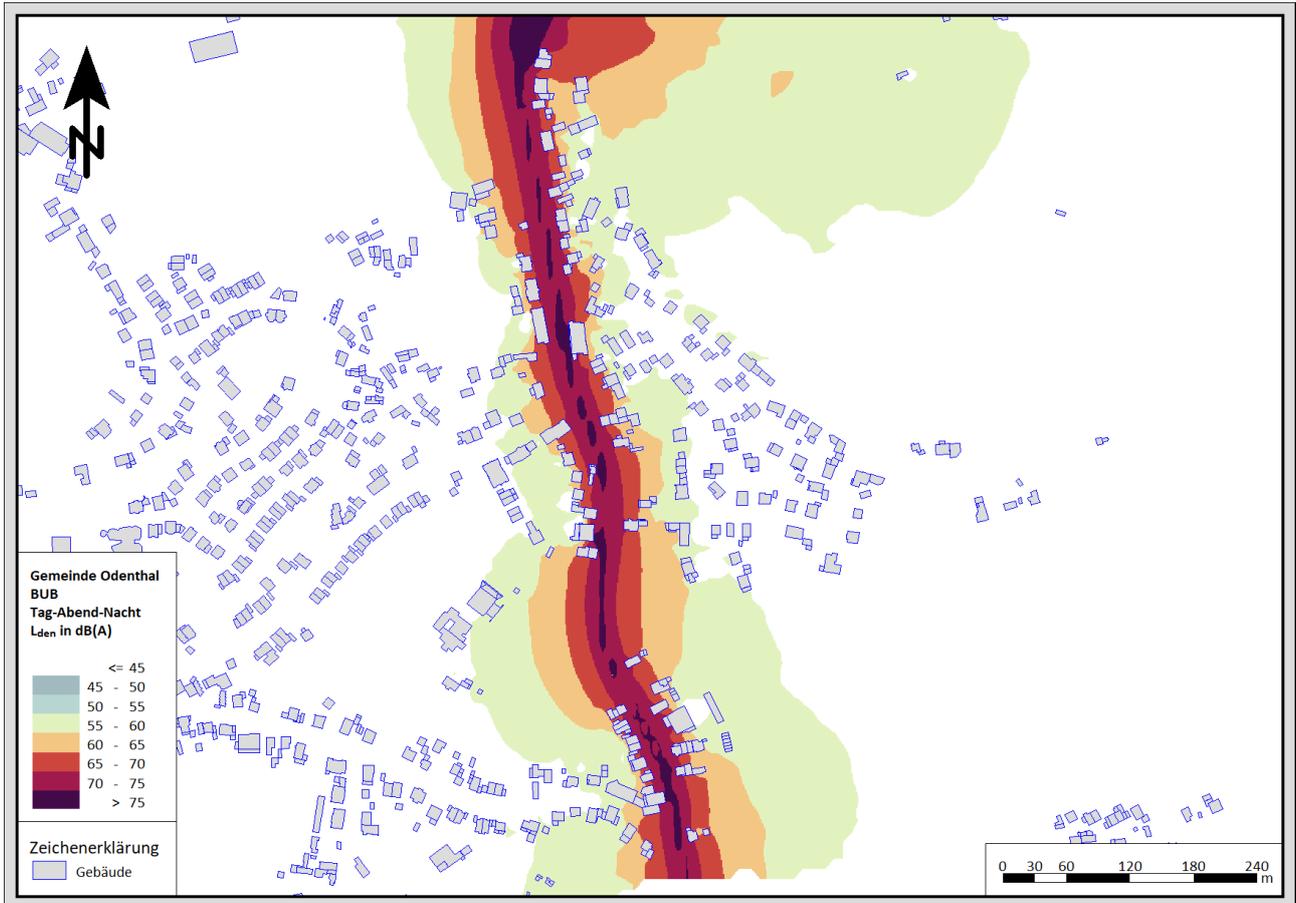
B. Anhang 1: Lärmkarten



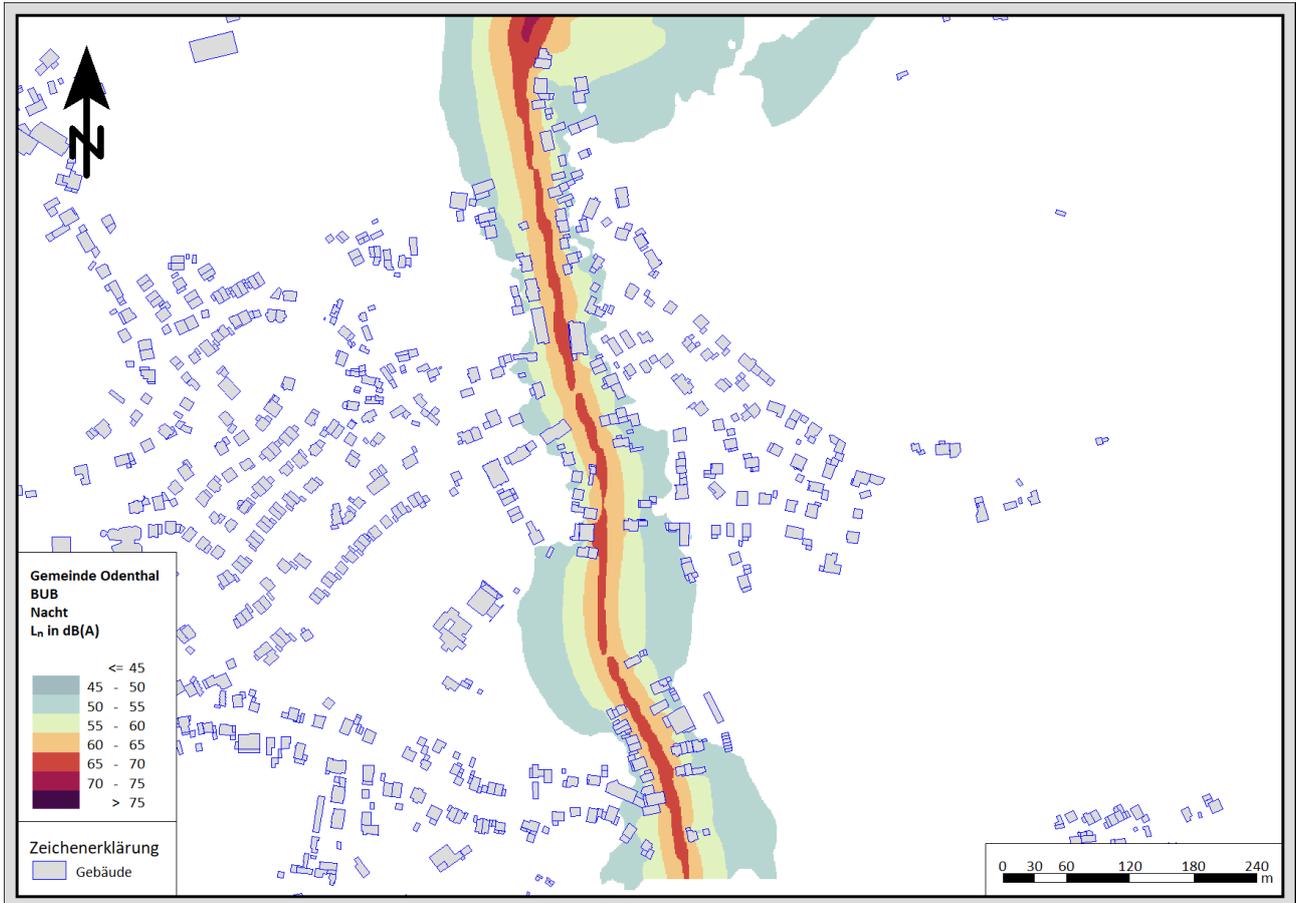
Straßenverkehr, L_{den}, BUB- Ausschnitt Odenthal-Mitte



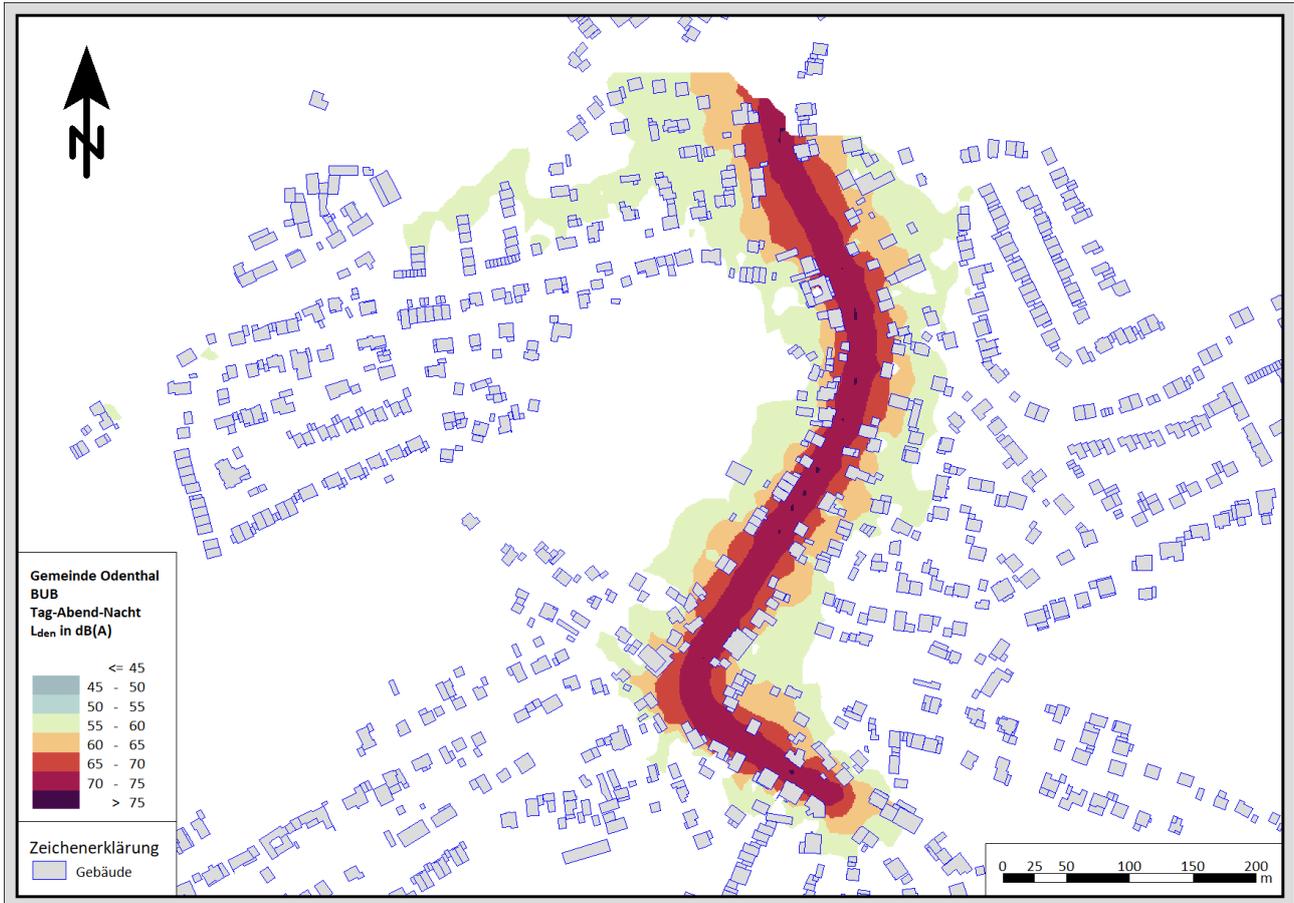
Straßenverkehr, L_N, BUB- Ausschnitt Odenthal-Mitte



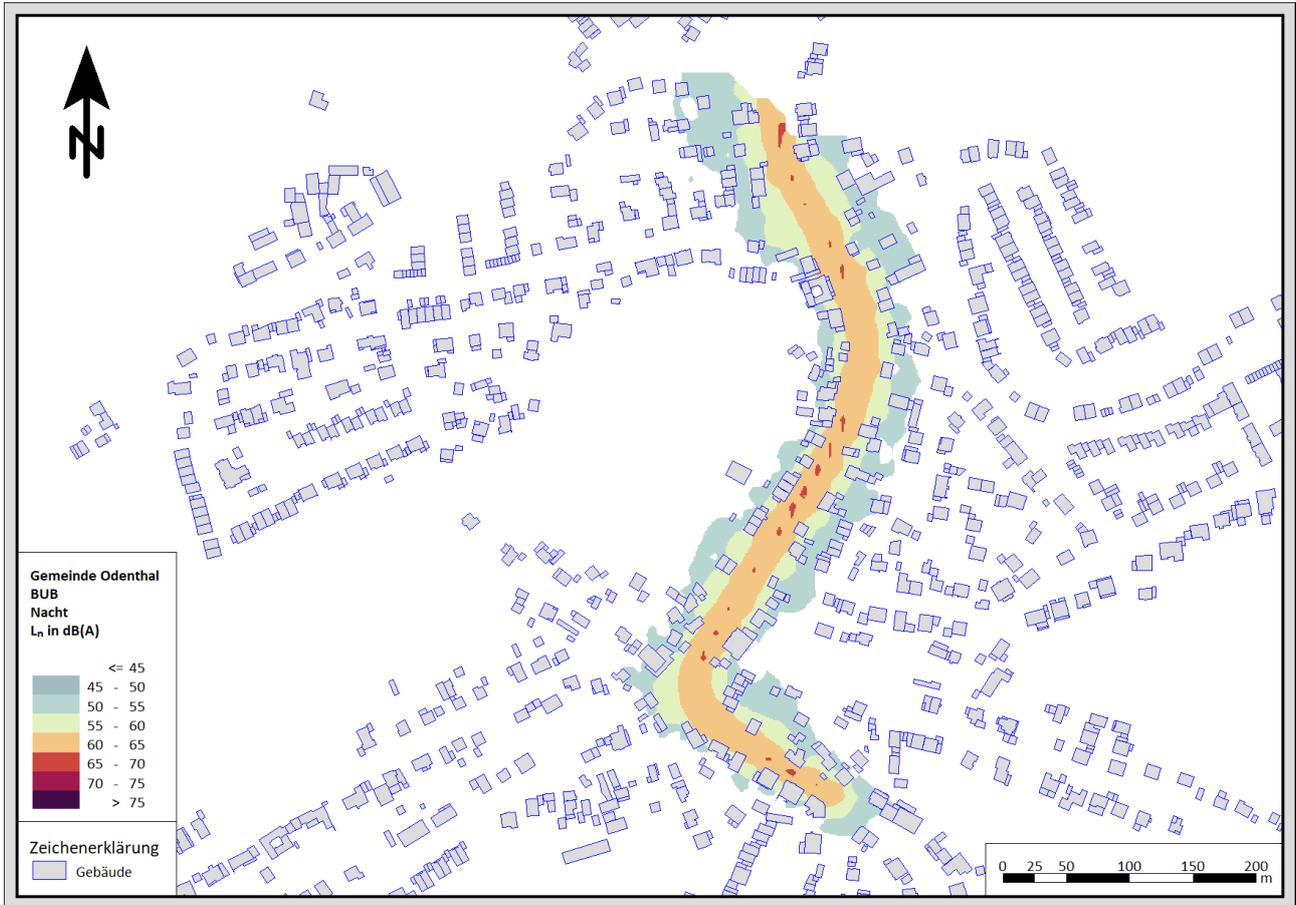
Straßenverkehr, L_{den}, BUB- Ausschnitt Voiswinkel



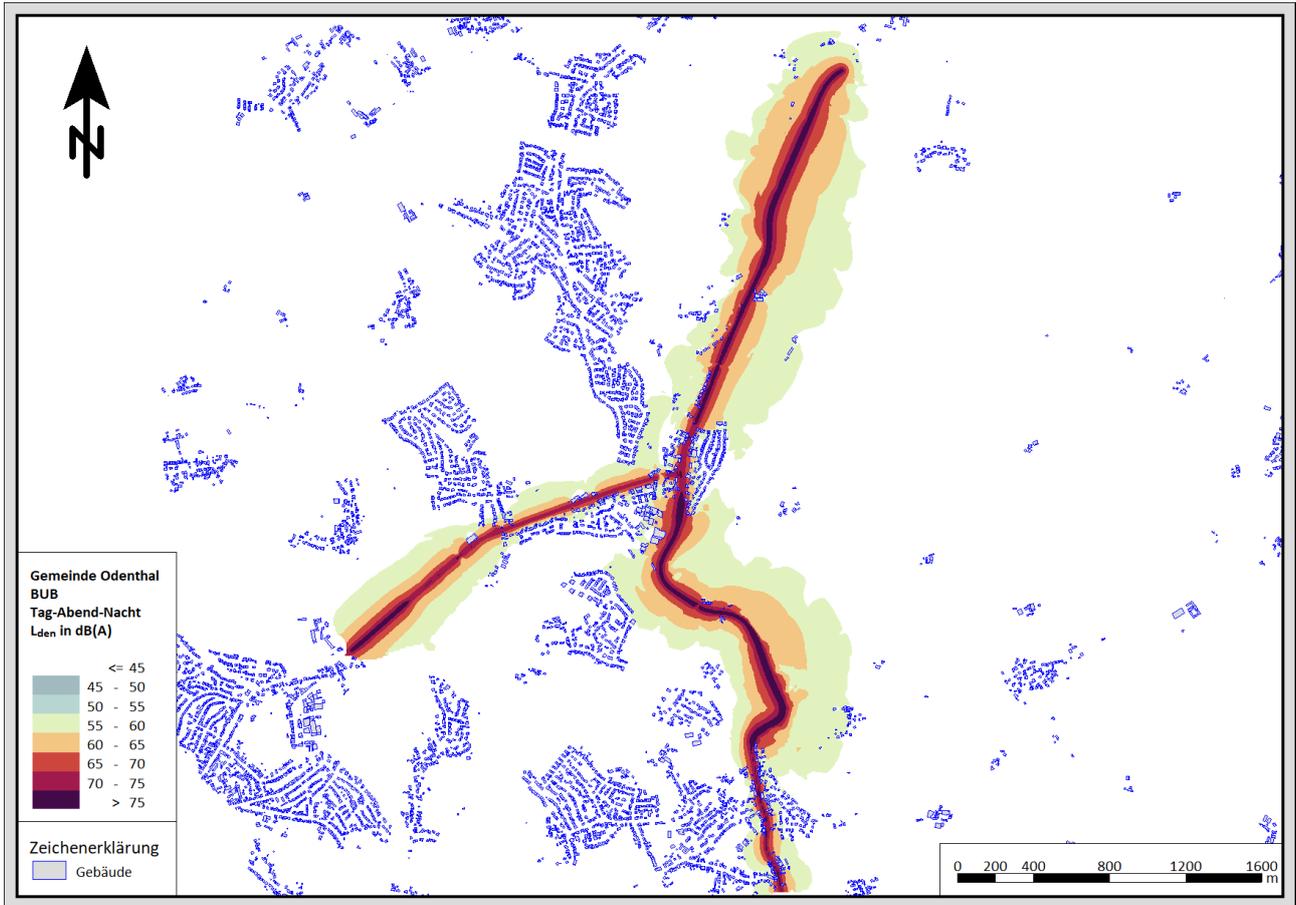
Straßenverkehr, L_N, BUB- Ausschnitt Voiswinkel



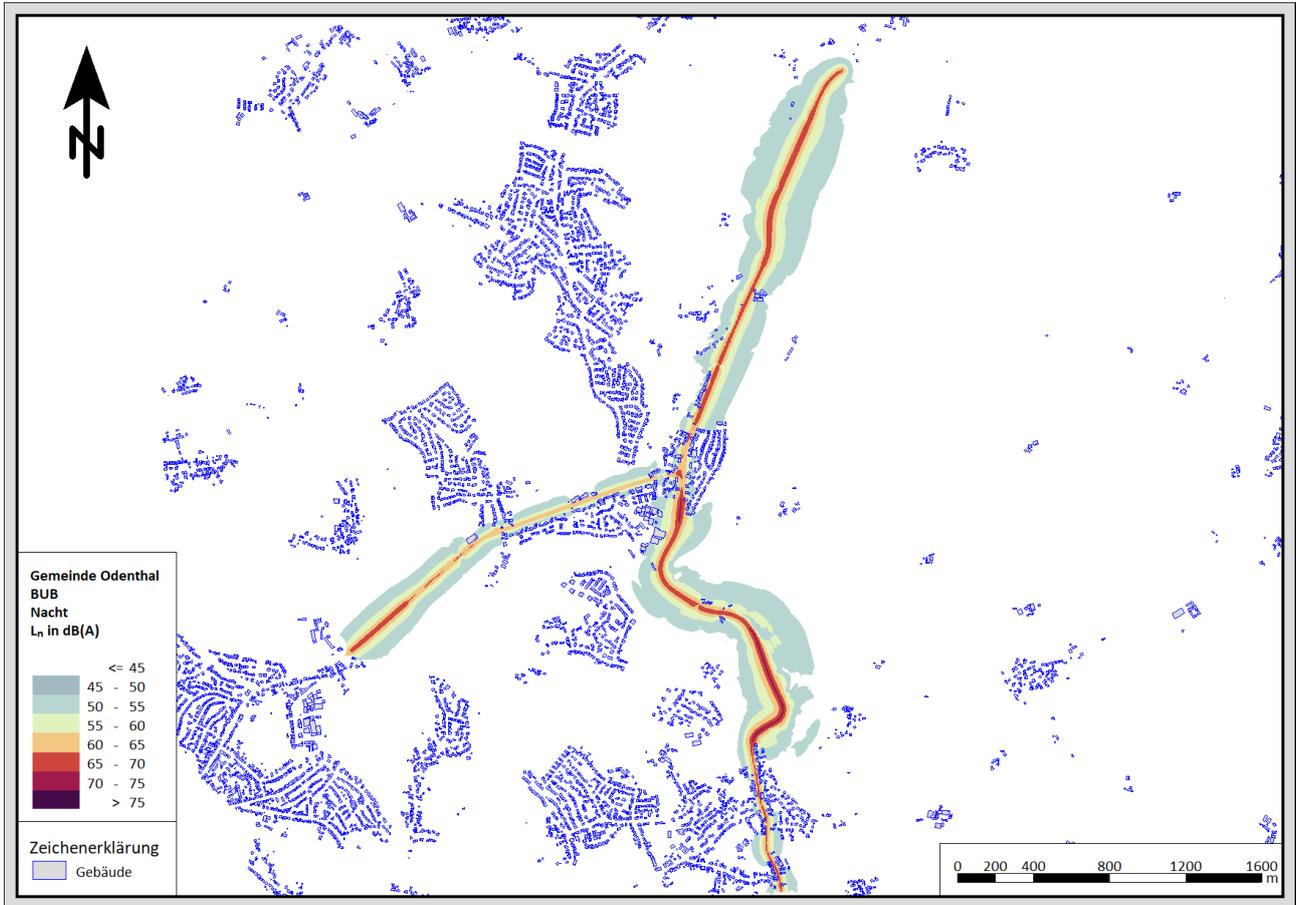
Straßenverkehr, L_{den}, BUB- Ausschnitt Blecher



Straßenverkehr, L_N, BUB- Ausschnitt Blecher



Straßenverkehr, L_{den}, BUB- Ausschnitt Odenthal



Straßenverkehr, L_N, BUB- Ausschnitt Odenthal

C. Anhang 2: Stellungnahmen Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II

Betreff	Stellungnahmen
<p>Lärmbelastung Odenthal-Ortsmitte</p>	<p>Ich bewohne seit 2013 das Objekt Altenberger-Dom-Str. 69, das durch Verkehrslärm empfindlich belastet ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fluglärm am Abend (Flugkorridor zum Landeanflug Richtung Flughafen Köln/Bonn; minütlich Jets aus Richtung Osten). - Hohes Maß an Reifenabrollgeräuschen des KFZ-Verkehrs auf dem Chausseedamm vor dem Haus (unwesentlich gedämpfter hinter dem Haus und deutlich hörbar bis an den Mühlenweg jenseits der Dhünn). - Motorenlärm durch stark beschleunigte KFZ auf der Chaussee überwiegend im Ortsausgang Richtung Altenberg (Zweiter Gang-Vollgas; gerne auch am Wochenende!). <p>Den Lärmaktionsplan mit den zugehörigen Lautstärkezahlen habe ich zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein seinerzeit schlagkräftiges Argument des Immobilienmaklers war: Zitat: „ Hier in Odenthal ist die Welt noch in Ordnung!“; weshalb ich mich wegen des Lärms an Sie wende und hoffe, ebenso ordentliche Aspekte beitragen zu können.</p> <p>Unbestritten ist, dass Lärm krank macht, was sich bei zunehmendem Alter bemerkbar macht und auch nicht zuletzt den Wert der Immobilie nachhaltig relativiert.</p> <p>Daher erlaube ich mir, Ihnen meine Vorschläge zur Lärmreduktion am Ort auf diesem Wege vorzutragen und so einer positiven Entwicklung Vorschub zu leisten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch entsprechende Beschilderung könnte der Ortseingang bereits an der Dhünnbrücke (Abzweig Glöbusch) gesetzt werden, was die Beschleunigungs-test ortsauwärts sowie das Aufheulen der Motoren, gerne auch Fehlzündungsdemonstrationen (Zündaussetzergeknalle) im Schub, vor dem Blitzer einschränken könnte. - Eine Tempo 30 - Zone, die als Modus im Ortskern längst Realität ist, sollte im gesamten Ortsgebiet eine prüfbare Option sein. - Bei einer zukünftigen Sanierung der Fahrbahndecke wünsche

	<p>ich mir eine Prüfung der Verarbeitung von „Flüsterasphalt“.</p> <p>- Des Weiteren wünsche ich mir die Einrichtung einer Anliegerzone (zwei Schilder!) in unserer kleinen Parallelstraße (zehn Häuser) zur Chaussee, die direkt vor unseren Häusern entlangführt, um das morgendliche Ärgernis abzufedern, das werktags dadurch entsteht, dass ungemein dynamische Zeitgenossen rücksichtslos mit hoher Geschwindigkeit unser schmales Sträßchen unsicher machen, um fünfzehn Fahrzeuge zu überholen und sich vorne wieder in die Warteschlange Richtung Ortskern reinzuquetschen.</p> <p>Ich hoffe auf sozialverträgliche Ergebnisse und deren zeitnahe Umsetzung.</p>
Tempo 30 in den Ortslagen	<p>Ich befürworte die Einführung von Tempo 30 auf den Verbindungsstraßen durch die Ortslagen Odenthal-Mitte, Voiswinkel und Blecher!</p>
Tempo 30 in Odenthal Zentrum	<p>Es ist sehr zu begrüßen, dass unsere Gemeinde einen Lärmaktionsplan erstellt. Man hat dann schwarz auf weiß, dass es speziell im Ortskern Odenthal viel zu laut ist. Und weil der Lärmaktionsplan etwas mit "Aktion" zu tun hat, sollte diese nun folgen, um den Verkehrslärm in unserer Gemeinde zu reduzieren.</p> <p>Schaut man sich im Lärmaktionsplan die Möglichkeiten einer Lärmreduzierung an, wird die Auswahl der Instrumente sehr übersichtlich. Beispiel Verkehrsvermeidung durch Standortplanung: Speziell an der Altenberger-Dom-Str. werden in Kürze die Arbeiten auf der Ponywiese begonnen, wo Mehrfamilienhäuser mit ca. 80 Wohneinheiten gebaut werden. In Diskussion ist auch die Bebauung der Pennywiese mit einem Altenheim und Mehrfamilienhäusern. Beide Projekte werden für Odenthal Mitte eine zusätzliche Lärmbelastung darstellen. Beispiel Flüsterasphalt und Maßnahmen an Gebäuden (Schallschutzfenster): Für jegliche baulichen Maßnahmen benötigt man Geld. Eine Ressource, über die die Gemeinde leider nicht verfügt. Wir befinden uns in der Haushaltsicherung und haben hier keine Spielräume mehr. Einzige Möglichkeit zur Reduzierung des Verkehrslärms wäre ein</p>

	<p>Tempolimit auf 30 Km/h in den Ortslagen. Diese würde den Lärmpegel reduzieren und auch mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bieten. Außerdem wäre die Maßnahme sehr leicht, ohne hohe Kosten umsetzbar. Doch hier gibt es schon starken Widerstand, da dies die Freiheit der Autofahrer einschränkt und den Verkehrsfluss stört. Man würde ca. 1 Minute bei der Ortsdurchfahrt länger brauchen. Morgens und am Nachmittag wird der Verkehrsfluss viel erheblicher gestört - und zwar durch zu viele Autos. Eine solche Verzögerung wird allgemein akzeptiert. Aber was ist mehr wert, die Freiheit der Anwohner und anderer Verkehrsteilnehmer, oder die Freiheit der Autofahrer? Wenn wir einen solchen Lärmaktionsplan ernst nehmen, dann sollten wir uns bitte zu Tempo 30 durchringen. Tempo 30 löst das Problem zwar nicht, doch es ist die schnellste und kostengünstigste Lösung etwas zum Besseren zu verändern.</p>
<p>Tempo 30 in Odenthal Zentrum</p>	<p>In Odenthal Zentrum sollte Tempo 30 km/h eingeführt werden, durch den ganzen Ort jeweils zwischen den Ortsschildern. Es gibt etliche Wohngebäude an der Straße, deren Bewohner vor Lärm geschützt werden sollten. Außerdem sind viele Personen entlang der Straße unterwegs, zu Fuß oder mit Rad, davon viele Schüler. Es gibt Geschäfte, Außengastronomie, Imbiss, Sitzbänke, Bushaltestellen usw., wo sich viele Menschen aufhalten. Durch den vielen Verkehr und den Lärm wird der Aufenthalt oft zum Stress. Da sich die Verkehrsmenge schwer reduzieren lässt, sollte man wenigstens mit einem Tempolimit und der damit verbundenen Lärmreduktion die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität im Ort erhöhen. Bei Tempolimit 30 kmh würden wahrscheinlich auch mehr Rad fahrende die Straße nutzen anstatt den kombinierten Geh/Radweg und es gäbe weniger Konflikte und Gefahrensituationen an den Ein/Ausfahrten (Bsp. Rewe) und an der Engstelle (Bsp. Dhünnbrücke und Bushaltestelle/Eisdiele). Die betroffene Strecke ist unter einem 1km lang, man verliert als Kfz-Fahrende(r) bei Tempo 30 kmh nicht viel Zeit.</p>

<p>Geschwindigkeitsreduzierung im Scherfbachtal</p>	<p>In der aktuellen Ausgabe des Bergischen Handelsblatts wurde die Straße durch das Scherfbachtal als Unfallhäufungspunkt genannt. Im neuen Lärmaktionsplan wird auch eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen. Ich unterstütze diese Forderung ausdrücklich.</p>
	<p>Durch die Enge des Tales entwickelt sich insbesondere durch schnell fahrende Motorräder eine hohe Lärmbelästigung. Eine durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 Km/h außerhalb der geschlossenen Ortschaften würde zudem das Unfallrisiko auf der schmalen Straße reduzieren.</p>
<p>Geschwindigkeitsreduzierung Oberodenthal und Motorradfahrverbot an Sonn-Feiertagen</p>	<p>Ich befürworte es, dass außerhalb geschlossener Ortschaften auf den Straßen Neschener Strasse und Scheurener Straße eine Höchstgeschwindigkeit von 70 zu gelten hat. Ausserdem sollten diese Straßen an Sonn und Feiertagen mit einem Motorradverbot belegt werden. Die unzumutbare Lärmbelastung gerade bei hochtourigen Maschinen macht einfach nur Krank, abgesehen vom überhöhten Aufwand für unsere Rettungskräfte diese Raser und Lärmverursacher wieder aufzusammeln. Mir ist klar, dass solch eine Maßnahme auch die trifft die sich korrekt verhalten.</p>
<p>L310 - Ortsausgang Grimberg bis Ortseingang Neschen</p>	<p>an dieser Strecke besteht Handlungsbedarf. Hier sollte zumindest die Geschwindigkeit auf 70kmh reduziert werden. Bei den aktuell 100kmh wird deutlich darüber gefahren, sowohl von Hochmotorisierten PKW als auch von Motorrädern. Dies würde den Lärm schon deutlich reduzieren, Ortsausfahrt Neschen Richtung Feld wird richtig Gas gegeben und Ortsausgang Grimberg Richtung Hüttchen ebenfalls. Der Lärm ist an Wochenenden und an Feiertagen, bei schönem Wetter, kaum zu ertragen, da es ein durchgängiges Röhren ist.</p>
<p>Lärm an der L310 zwischen Grimberg und Neschen</p>	<p>Angeblich besteht zwischen Grimberg und Neschen an der L310 kein Lärmproblem. Für den Lärmaktionsplan werden zur Bestimmung der Problembereiche aber nur Durchschnittswerte der Anzahl der gezählten Fahrzeuge berücksichtigt. Es wird weiter</p>

	<p>davon ausgegangen, dass alle Fahrzeuge die vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte einhalten. Dies ist doch völlig realitätsfern. Es gibt es an der L310 zwischen Grimberg und Neschen keine Geschwindigkeitsbegrenzung, deshalb beschleunigen die Fahrzeuge nach der Ortsausfahrt und nach Kurven. Dies sind gerade an schönen Tagen und Wochenenden sehr viele Sportwagen und Motorradfahrer. Der Lärm ist dann ohrenbetäubend. Nach den baulichen Maßnahmen am Berg nach Blecher (Spurtrennung und Tempo 30) hat sich die Problematik an der L310 nochmal verstärkt, da nun mehr Fahrzeuge die anderen Serpentina nach Neschen nutzen. Ich habe festgestellt, dass dort immer wieder Rennen gefahren werden und sich Personen in die Kurven stellen, um sich und andere beim Fahren zu filmen. Es müssten Lärmmessungen an den schönen Wochenenden erfolgen, um z. B. ein Tempolimit auf maximal 70 km/h zu erreichen. Auch temporäre Tempolimits auf 50 km/h an Wochenenden mit entsprechenden Kontrollen (auch von lärmenden Fahrzeugen) sind meiner Meinung nach erforderlich. Leider habe ich dort noch nie gesehen, dass Fahrzeuge aufgrund Ihrer Lärmemissionen kontrolliert, geschweige denn aus dem Verkehr gezogen wurden. Deutlich stärkere Kontrollen sind dringend erforderlich.</p>
<p>Betroffene Personen durch Lärm</p>	<p>Im Lärmaktionsplan gibt es eine Übersicht über die vom Lärm betroffenen Personen. Dabei werden jedoch nur die Wohnungen betrachtet. Vom Lärm sind jedoch auch alle Personen betroffen, die sich außerhalb der Wohnungen aufhalten (zum Beispiel FußgängerInnen oder wenn man in seinem Garten sitzt). Daher sollte auch dieser Personenkreis entsprechend berücksichtigt werden.</p>
<p>Geschwindigkeitskontrollen auch in Nebenstraßen</p>	<p>In Odenthal gibt es viele Straßen mit Tempo 30. Dort wird eigentlich nie kontrolliert. Eine erhöhte Geschwindigkeit führt auch in diesen Straßen zu mehr Lärm. Daher wünsche ich eine verstärkte Kontrolle in den Nebenstraßen.</p>

Fluglärm	<p>Der nächtliche Flugverkehr ist eine unzumutbare Belastung für die Bevölkerung des Rheinisch-Bergischen Kreises. Das betrifft zunehmend auch einzelne Ortslagen in Odenthal, beispielsweise Odenthal-Eikamp. Hier wäre in einem ersten Schritt sinnvoll, Lärmmessgeräte anzuschaffen und in den besonders betroffenen Ortsteilen aufzustellen. Nur so kann der Flughafen Köln/Bonn dazu verpflichtet werden, Flugrouten und Flughöhen im Sinne der Menschen anzupassen. Dass die besonders lauten Frachtmaschinen vor allen Dingen nachts fliegen, mag für den Flughafen wirtschaftlich attraktiv sein, für die hier lebende Bevölkerung ist es manifestes gesundheitliches Problem.</p>
----------	--