

Bundesstadt Bonn
Lärmaktionsplan 3. Runde



Lärmaktionsplan 3. Runde

bearbeitet von

Bundesstadt Bonn
Amt für Umwelt, Verbraucherschutz und Lokale Agenda

Wilma Kurth

und

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard
Sophia Soetermanns

Redaktionsstichtag: 29. Januar 2020

Aachen, März 2020



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupt Eisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	1
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	9
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
5.1	Straßenverkehr	10
5.2	Schienenverkehr	13
5.3	Industrie und Gewerbe	20
5.4	Belastungsachsen und -räume	23
5.5	Ruhige Gebiete	29
5.5.1	Identifizierung der ruhigen Gebiete	29
5.5.2	Identifizierung von Handlungsbedarf und Prioritäten	36
5.5.3	Mitwirkung der Betroffenen	40
5.5.4	Ausblick	41
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	43
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	48
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	50
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	54
9.1	Bereits im Verfahren befindliche Maßnahmen	54
9.1.1	Lärmaktionsplan	54
9.1.2	Luftreinhalteplan	54
9.1.3	Verkehrsentwicklungsplan 2020	55
9.1.4	Masterplan "Innere Stadt"	55
9.1.5	Radverkehrsförderung	56
9.2	Strategische Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene	57
9.2.1	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	57
9.2.2	Machbarkeitsstudie Lkw-Lenkung	60
9.2.3	Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	63
9.2.4	Erneuerung der Fahrbahndeckschicht mit lärminderndem Asphalt	63
9.2.5	Lead City	63
9.2.6	Emissionsfreie Innenstadt	63
9.2.7	Sofortprogramm Saubere Luft	64
9.2.8	E-Mobilität	64
9.2.9	Verlängerung S 13	65
9.3	Vertiefende Untersuchung an Belastungsachsen	66
9.3.1	Köl nstraße (L 300)	66
9.3.2	Kaiser-Karl-Ring – Hochstadenring, Graurheindorfer Straße bis Viktoriab rücke	84



9.3.3	Hausdorffstraße	98
9.3.4	Dottendorfer Straße	111
9.4	Schienenverkehr DB.....	122
10.	Langfristige Perspektive	124
10.1	Strategische Maßnahmen.....	124
10.2	Straßenverkehr – vertiefende Maßnahmen an Belastungsachsen	125
10.3	Schienenverkehr DB.....	128
10.4	Infrastrukturausbau ÖPNV (ohne DB)	129
10.5	Bundesautobahnausbau.....	129
11.	Finanzielle Informationen	130
11.1	Kosten Lärmaktionsplan	130
11.2	Fördermöglichkeiten	130
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	131
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	132
Anhang I.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit zu den Belastungsachsen – 1. Phase	
Anhang I.2	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit zu den Ruhigen Gebieten – 1. Phase	
Anhang II.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase	
Anhang II.2	Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase	
Anhang III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie	
Anhang IV	Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr	
Anhang V.1	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung – Umsetzungsstand Straßenverkehr I	
Anhang V.2	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung – Umsetzungsstand Straßenverkehr II	
Anhang V.3	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung – Umsetzungsstand Bundeseigener Schienenverkehr	
Anhang V.4	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung – Umsetzungsstand Nichtbundeseigener Schienenverkehr	
Anhang VI.	Fragebogen zur Bedeutung von Ruhigen Gebieten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung	



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen	4
Abb. 5.1:	Strategische Lärmkarte – Straßenverkehr L_{den}	11
Abb. 5.2:	Strategische Lärmkarte – Straßenverkehr L_{night}	12
Abb. 5.3:	Strategische Lärmkarte – Schienenverkehr des Bundes L_{den}	14
Abb. 5.4:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr des Bundes L_{night}	15
Abb. 5.5:	Darstellung der Rasterlärmmesswert L_{den} – Schienenverkehr des Bundes.....	16
Abb. 5.6:	Darstellung der Rasterlärmmesswert L_{night} – Schienenverkehr des Bundes.....	17
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte – Stadt- und Straßenbahn (L_{den})	18
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte – Stadt- und Straßenbahn L_{night}	19
Abb. 5.9:	Strategische Lärmkarte – Industrie L_{den}	21
Abb. 5.10:	Strategische Lärmkarte – Industrie L_{night}	22
Abb. 5.11:	Belastungsachsen Straßen-/ Schienenverkehr	27
Abb. 5.12:	Belastungsräume	28
Abb. 5.13:	Realnutzung der Freiräume	31
Abb. 5.14:	Ruhige Gebiete	34
Abb. 5.15:	Potenziell ruhige Gebiete ($L_{den} \geq 55$ dB(A))	35
Abb. 5.16:	Handlungsbedarf (Prioritäten)	38
Abb. 5.17:	Handlungsbedarf (Prioritäten) – Ausschnitt Beuel	39
Abb. 5.18:	Durch Bürger identifizierte laute Gebiete und ruhige Orte	40
Abb. 9.1:	Kaskade zur Ermittlung geeigneter Straßenabschnitte für das Tempo 30- Pilotprojekt	59
Abb. 9.2:	Vorzugsnetz zur Erschließung der Gewerbe-/ Industriegebiete.....	62
Abb. 9.3:	Streckenverlauf Verlängerung S 13 (Quelle: "Ausbau zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel, S-Bahn-Linie 13", DB Netze).....	65
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht Kölnstraße, Abschnitt 1	72
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht Kölnstraße, Abschnitt 2	78
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht Kölnstraße, Abschnitt 3	83
Abb. 9.7:	Maßnahmenübersicht Kaiser-Karl-Ring, Abschnitt 1	89
Abb. 9.8:	Maßnahmenübersicht Kaiser-Karl-Ring, Abschnitt 2	93
Abb. 9.9:	Maßnahmenübersicht Hochstadenring	97
Abb. 9.10:	Maßnahmenübersicht Hausdorffstraße, Abschnitt Reuterstraße bis Weidengarten	102
Abb. 9.11:	Maßnahmenübersicht Hausdorffstraße, Abschnitt Weidengarten bis Bergstraße	106
Abb. 9.12:	Hausdorffstraße, Abschnitt Bergstraße bis Quirinstraße	110
Abb. 9.13:	Maßnahmenübersicht Dottendorfer Straße, Abschnitt 1 – Quirinstraße bis Karl- Barth-Straße.....	116



Abb. 9.14:	Maßnahmenübersicht Dottendorfer Straße, Abschnitt 2 – Karl-Barth-Straße bis Bahnübergang.....	121
------------	--	-----



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung	8
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne	9
Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Hauptverkehrsstraßen	43
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Hauptverkehrsstraßen.....	43
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Hauptverkehrsstraßen	43
Tab. 6.4:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr	44
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr	44
Tab. 6.6:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr	44
Tab. 6.7:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Haupteisenbahnstrecken.....	45
Tab. 6.8:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Haupteisenbahnstrecken	45
Tab. 6.9:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Haupteisenbahnstrecken.....	45
Tab. 6.10:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – sonstiger lärmrelevanter Schienenverkehr	45
Tab. 6.11:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – sonstiger lärmrelevanter Schienenverkehr.....	46
Tab. 6.12:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – sonstiger lärmrelevanter Schienenverkehr	46
Tab. 6.13:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – IED-Anlagen und Häfen.....	46
Tab. 6.14:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – IED-Anlagen und Häfen	46
Tab. 6.15:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – IED-Anlagen und Häfen.....	47
Tab. 8.1:	Beispiele für umgesetzte Lärminderungsmaßnahmen.....	51
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen Kölnstraße – Abschnitt 1.....	67
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen Kölnstraße – Abschnitt 2.....	73
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen Kölnstraße – Abschnitt 3.....	79
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen Kaiser-Karl-Ring – Abschnitt 1.....	85
Tab. 9.5:	Rahmenbedingungen Kaiser-Karl-Ring – Abschnitt 2.....	90
Tab. 9.6:	Rahmenbedingungen Hochstadenring – Abschnitt 3.....	94
Tab. 9.7:	Rahmenbedingungen Hausdorffstraße – Abschnitt 1	99
Tab. 9.8:	Rahmenbedingungen Hausdorffstraße – Abschnitt 2	103
Tab. 9.9:	Rahmenbedingungen Hausdorffstraße – Abschnitt 3	107
Tab. 9.10:	Rahmenbedingungen Dottendorfer Straße – Abschnitt 1	112
Tab. 9.11:	Rahmenbedingungen Dottendorfer Straße – Abschnitt 2	117
Tab. 9.12:	Übersicht der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche (DB)	123



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	-	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EFRE	-	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
FluLärmG	-	Fluglärmgesetz
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED	-	Industrial Emissions Directive
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
KBS	-	Kursbuchstrecke
KfW	-	Kreditanstalt für Wiederaufbau
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LKZ	-	Lärmkennziffer
LSA	-	Lichtsignalanlage
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RdErl	-	Runderlass
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
SV	-	Schwerverkehr
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flughäfen
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes
VwVfg	-	Verwaltungsverfahrensgesetz

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

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Bundesstadt Bonn zählt mit 327.919 Einwohnern zum 31. Dezember 2017 auf einer Fläche von ca. 141 km² zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

In den strategischen Lärmkarten wurden alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Diese Straßen sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen. Darüber hinaus können die kartierten Straßen mit einer DTV >8.200 Kfz dem im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de verfügbaren Bericht zur Meldung der Kartierungsergebnisse an die EU entnommen werden.

Haupteisenbahnen

Auf den bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken

- 2630 Köln – Koblenz und
- 2324 Köln – Niederlahnstein

verkehren mehr als 30.000 Züge/Jahr. Sie sind damit kartierungspflichtig. Die bundeseigene Haupteisenbahnstrecke

- 2645 S 23 Bonn – Euskirchen

wurde ebenfalls vom Eisenbahnbundesamt kartiert, obwohl dort weniger als 30.000 Züge/Jahr verkehren.

Folgende sonstige Schienenstrecken außerhalb der Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr wurden von der Stadt Bonn kartiert (Stadt- und Straßenbahn):

- Linie 61 Auerberg – Dottendorf,
- Linie 62 Oberkassel Süd/ Römlinghoven – Dottendorf,
- Linie 65 Auerberg – Ramersdorf,
- Linie 66 Siegburg – Bad Honnef,
- Linie 67 Siegburg – Bad Godesberg,
- Linie 16 Bad Godesberg – Köln-Niehl
- Linie 63 Bad Godesberg – Tannenbusch,
- Linie 18 Bonn Hauptbahnhof – Köln-Thielenbruch,
- Linie 68 Bonn-Ramersdorf – Bornheim.



Fluglärm

Die Lärmkarten müssen die Bereiche ausweisen, die Pegel von $L_{DEN} = 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 50 \text{ dB(A)}$ erreichen bzw. überschreiten. Die Bundesstadt Bonn befindet sich demnach nicht im Lärmwirkungsbereich des **Großflughafens Köln/Bonn** mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr (Starts und Landungen).

Mit den Fluglärmkommissionen an den einzelnen Flughäfen gibt es jedoch feste, gesetzlich vorgeschriebene Institutionen, die sich mit Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes beschäftigen. In den Fluglärmkommissionen sind unter anderem die von Fluglärm betroffenen Gemeinden und die Luftverkehrswirtschaft vertreten. Die Stadt Bonn ist mit einem Mitglied in der Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn vertreten.

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

Der Verkehrslandeplatz Hangelar und der Flugbetrieb der Bundespolizei fallen in der Lärmaktionsplanung somit nicht unter die zu untersuchenden Lärmquellen. Informationen über die Lärmsituation können in dem Gutachten „Schalltechnische Untersuchung zur Führung der Platzrunde des Flugplatzes Bonn-Hangelar in 53757 Sankt Augustin, ADU cologne, Bericht P0510080 vom 20.08.2007“ bei der Stadtverwaltung Sankt Augustin eingesehen werden.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Fluglärmgesellschaft Hangelar einen Lärmschutzbeirat bestellt hat, der die zuständige Luftfahrtbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) über Maßnahmen, die in der Umgebung des Flugplatzes wirksam vor Fluglärm und Luftverschmutzung schützen sollen, berät. Die Stadt Bonn ist im Lärmschutzbeirat als Mitglied vertreten.

Gewerbelärm

In Ballungsräumen sind auch die Industrie- und Gewerbeanlagen mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr. Die IED ersetzt die für das immissionsschutzbezogene Anlagenzulassungsrecht bisher zentrale europäische IVU-Richtlinie sowie sechs weitere sektorspezifische EU-Richtlinien zum Immissionsschutzrecht und führt diese in einem Rechtsakt zusammen. Mit der Umsetzung der IED in deutsches Recht (Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive) werden Betreiber von bestimmten, gemäß BImSchG und der 4. BImSchV genehmigungspflichtigen Großanlagen mit neuen Pflichten belegt, wenn ihre Anlage als IED-Anlage eingestuft wird.

Die Bundesstadt Bonn hat auf dieser Grundlage folgende Betriebe kartiert:

- ST Extruded Products GmbH, Bonn-Auerberg
- Wilh. Stolle GmbH, Werk 2, Bonn-Küdinghoven,
- Evonik Degussa GmbH, Betrieb Marquart Werk Wesseling, Bonn-Beuel,
- WECK GLASWERK GmbH, Bonn-Duisdorf,
- Müllverwertungsanlage Bonn GmbH, Bonn-Endenich,
- Wilhelm Stolle GmbH, Werk 1, Bonn-Bad Godesberg,
- Heizkraftwerk Nord, Energie- und Wasserversorgung GmbH, Stadtwerke Bonn, Bonn-Endenich.



Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sowie Baustellenlärm und Lärm kleinerer Gewerbebetriebe sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

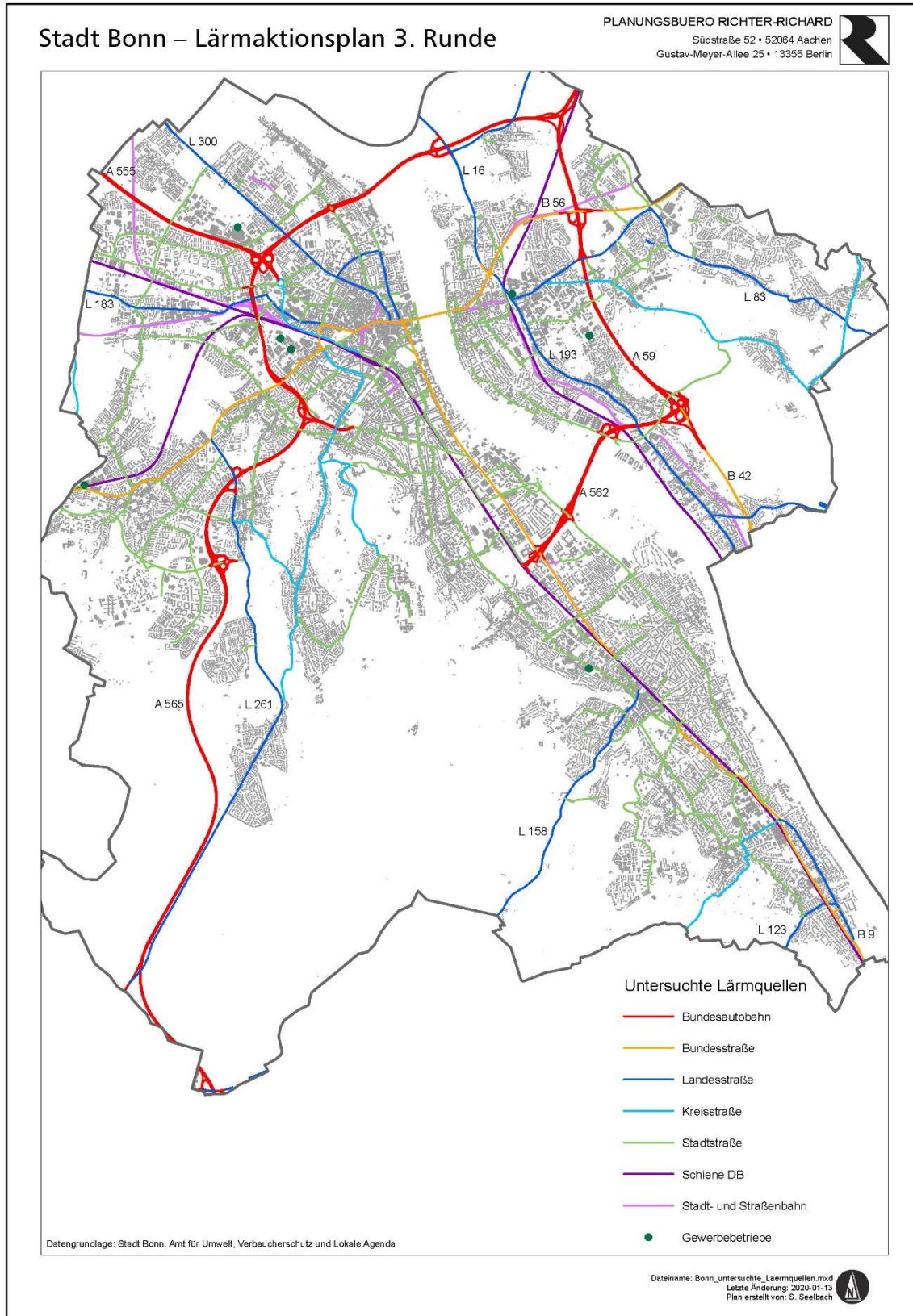


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Die Berechnung der strategischen Lärmkarten erfolgte für

- die Eisenbahnstrecken des Bundes durch das EBA,
- alle sonstigen Quellen durch die Bundesstadt Bonn.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinde als zuständige Behörde.

§ 47e (4) BImSchG legt das Verfahren für den Lärmaktionsplan an Schienenwegen innerhalb von Ballungsräumen fest: "Abweichend von Absatz 1 ist ab dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das Eisenbahn-Bundesamt an der Lärmaktionsplanung mit."

Wenn man die "Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit" komplementär sieht, verbleiben für die Bundesstadt Bonn folgende Zuständigkeiten:

- Alle nicht Haupteisenbahnstrecken des Bundes,
- Haupteisenbahnstrecken, die nicht in der Baulast des Bundes liegen,
- alle nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen).

Zuständigkeit in der Bundesstadt Bonn:

Bundesstadt Bonn
Amt für Umwelt, Verbraucherschutz und Lokale Agenda
Frau Wilma Kurth
Stadthaus
Berliner Platz 2
53111 Bonn

Tel. 0228/77-2327
Fax 0228/77-3998
E-Mail: wilma.kurth@bonn.de

Internet: www.bonn.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 14 000

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



3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

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

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

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

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

Zunächst waren in einer 1. Runde (bis 18. Juli 2008) als Ballungsräume Gemeinden mit mehr als 250.000 Einwohner zu betrachten. In der 2. Runde (bis 18. Juli 2013) wurde die Ballungsraumdefinition auf Gemeinden mit mehr als 100.000 Einwohnern gesenkt, die auch für die 3. Runde gilt.

Die zuständige Behörde hat in der 3. Runde bis zum 18. Juli 2018 den Lärmaktionsplan der 2. Runde zu überprüfen.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

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

In den meisten Bundesländern sind die Gemeinden die zuständige Behörde und verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, *"dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind"* (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet *"belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht"* (§ 47b BImSchG).

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

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

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

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

Nationales Recht zum Lärmschutz

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

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL97 in Verbindung mit den RLS-90 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann die betroffenen Gebäude errichtet wurden).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	67 dB(A)	57 dB(A)
Allgemeine Wohngebiete, reine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67 dB(A)	57 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiet	69 dB(A)	59 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) gelten die §§ 41-43 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV und der 24. BImSchV. Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. wird auf die RLS-90 verwiesen.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchR 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO).

Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Rechengrundlagen nicht möglich. Der Baulastträger prüft deshalb die Lärmsituation jeweils als Einzelfallprüfung mit den national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90.

Bei der Planung des Neubaus oder wesentlicher Veränderungen an Schienenwegen sind gemäß 16. BImSchV Lärmprognosen nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03) vorzulegen. Mit der VBUSch werden die Lärmindizes, die für die Kartierung nach der Richtlinie 2002/49/EG benötigt werden, berechnet. Sie ist nicht für Schallberechnungen nach der 16. BImSchV anwendbar.

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



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat jedoch eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.¹ Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004² und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005³ auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Weltgesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in ihren Night Noise Guidelines⁴ auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen⁵:

Tab. 4.1: Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}	L _{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

Die Bundesstadt Bonn verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{night}, um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Bei einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

¹ Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Lärmaktionsplanung, RdErl. d.- V-5 - 8820.4.1, Düsseldorf, 2008

² Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

³ Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005

⁴ World Health Organization, Night Noise Guidelines for Europe, Copenhagen, 2009

⁵ www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung, zuletzt abgerufen 2017-11-19



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursacherguppe (also Straße, Schiene und Flugverkehr) getrennt zu erstellen. Die Berechnungen erfolgen mit den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Schienenwegen (VBUSch) sowie Industrie und Gewerbe (VBUI).

5.1 Straßenverkehr

Zu den Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zählen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über alle Tage eines Jahres (DTV), der Lkw-Anteil (ganztags/ nachts), zulässige Höchstgeschwindigkeit, Straßenoberfläche sowie Straßengeometrie, Höhenlinien und vorhandene Lärmschutzbauwerke.

Die Prüfung der Eingangsdaten ergab folgende Korrektur:

- **Dottendorfer Straße**
Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf dem Abschnitt zwischen Quirinstraße und Dottendorfer Straße, Haus Nr. 44, 30 km/h statt der in der Lärmbeurteilung berücksichtigten 50 km/h. Die berechneten Lärmpegel sind dementsprechend niedriger.

Die mit den Eingangsdaten berechneten strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

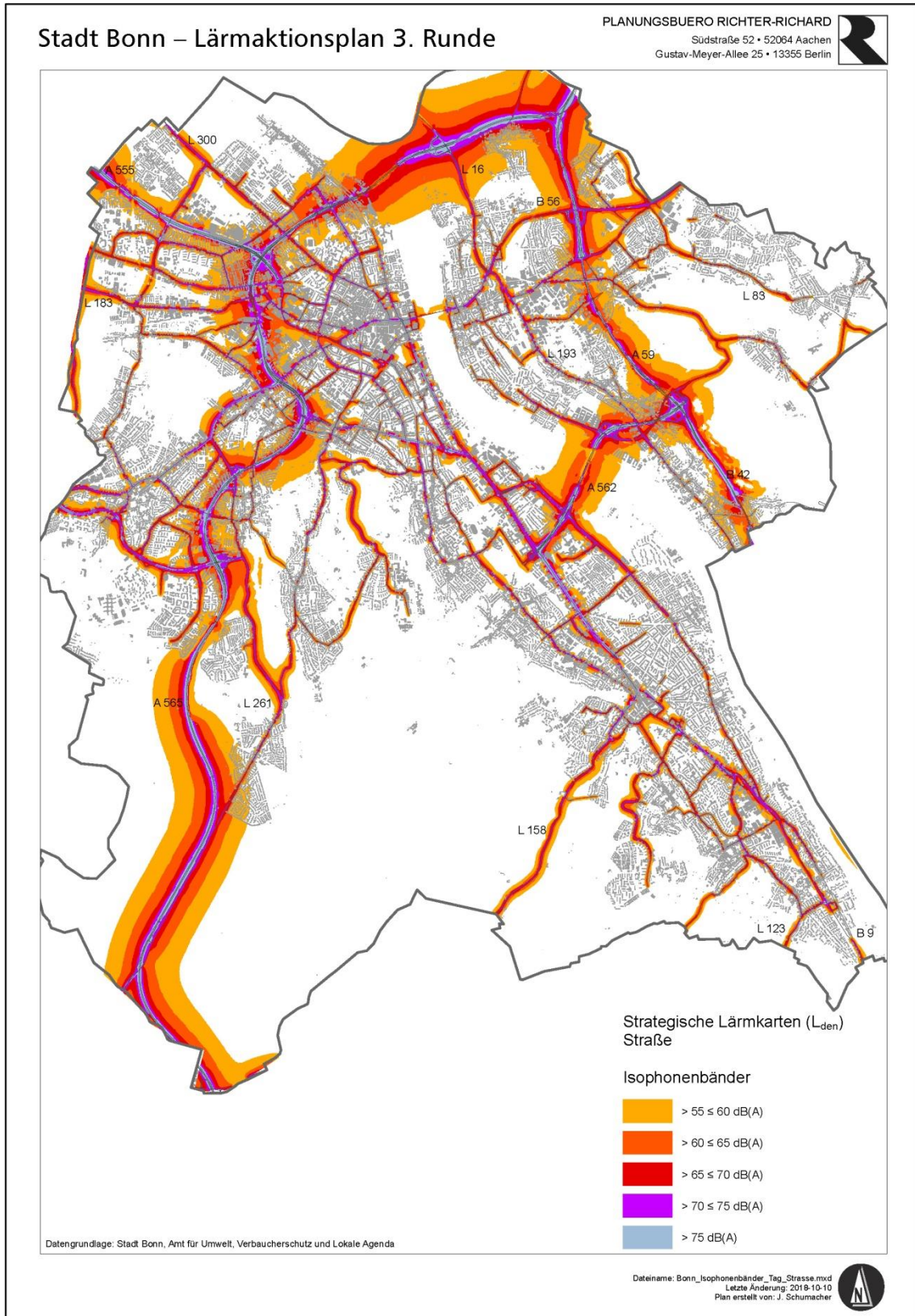


Abb. 5.1: Strategische Lärmkarte – Straßenverkehr L_{den}

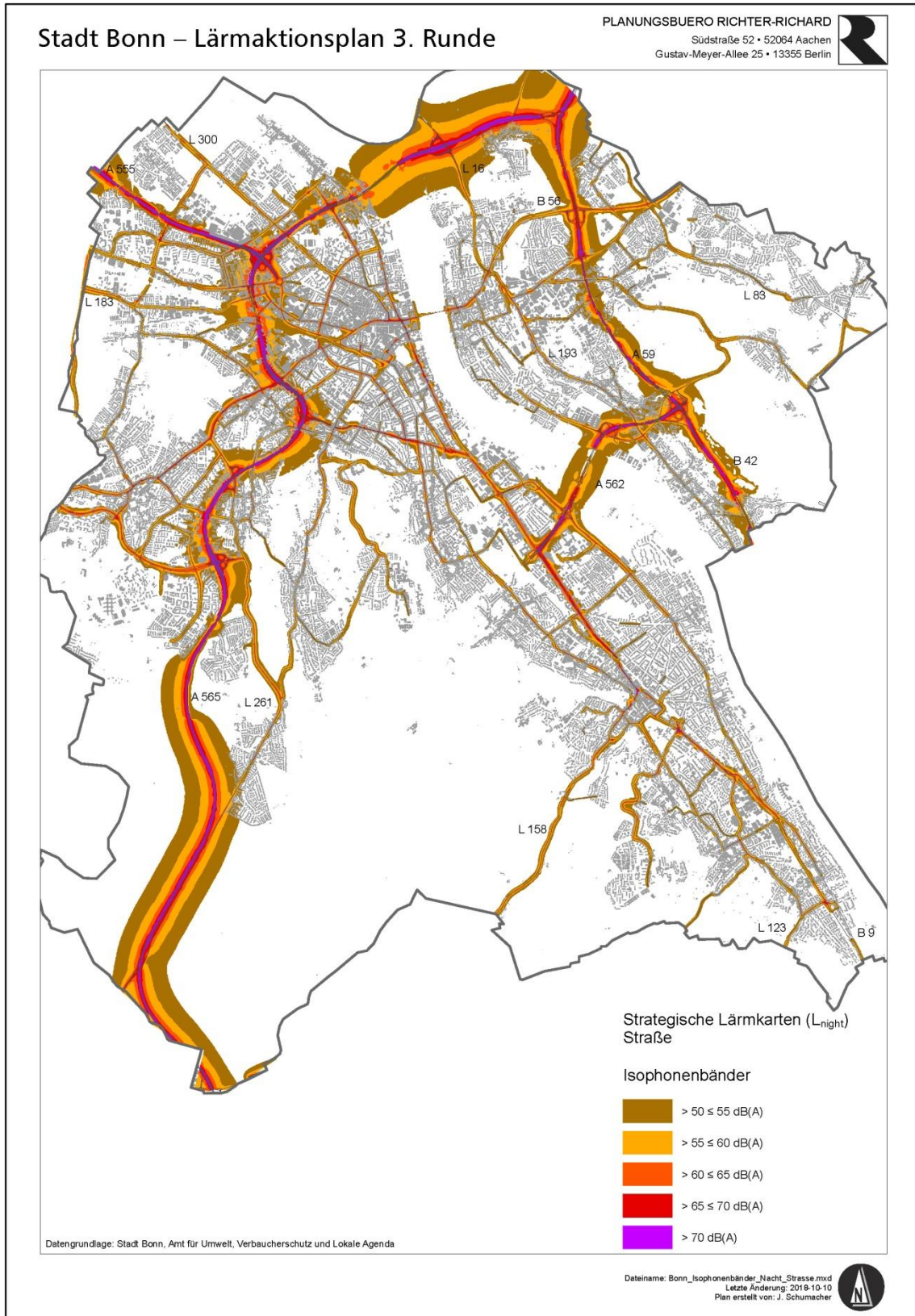


Abb. 5.2: Strategische Lärmkarte – Straßenverkehr L_{night}



5.2 Schienenverkehr

Die Zuständigkeit für die Erstellung der strategischen Lärmkarten an den Schienenwegen des Bundes liegt beim EBA. Eine Plausibilitätskontrolle der Lärmkarten des EBA hat keine Auffälligkeiten gezeigt. Die vom EBA berechneten strategischen Lärmkarten für die Schienenwege des Bundes und die Lärmkennziffer sind nachfolgend nachrichtlich eingefügt. Die Lärmkennziffer ermöglicht dabei eine Vergleichbarkeit von Lärmbelastungssituationen.

Die Lärmkennziffer stellt einen Zusammenhang zwischen der Belastung durch Schienenverkehrslärm und den betroffenen Menschen in einem bestimmten Gebiet her. Dazu wird die Differenz zwischen der angenommenen Lärmbelastung L und einem Bezugswert B ermittelt. Für die angenommene Lärmbelastung werden Mittelungspegel (je Pegelklasse) genutzt, zum Beispiel beträgt für die Pegelklasse $>55-60$ dB(A) der Mittelungspegel $57,5$ dB(A). Als Bezugswert wird die niedrigst kartierte Lärmbelastung genutzt, für den Ganztags-Lärmindex L_{DEN} ist das der Wert 55 dB(A). Die Differenz beträgt also $2,5$. Dieser Faktor wird mit der Anzahl der belasteten Einwohnenden N (der betreffenden Pegelklasse) multipliziert. So erhält man eine Lärmkennziffer für jede Pegelklasse. Am Ende werden alle ermittelten Werte für die Pegelklassen für den jeweiligen Lärmindex addiert.

Zur differenzierten Betrachtung der Lärmsituation in den Kommunen wird die Lärmkennziffer zusätzlich noch kleinteiliger berechnet. Dazu wird ein Raster mit Kacheln aus 100×100 m über das Gebiet einer Kommune gelegt. Die Berechnung der Raster-Lärmkennziffer erfolgt nach dem oben genannten Verfahren – jedoch ändert sich die Anzahl der Betroffenen aufgrund des Rasters.

In die Lärmkarten des städtischen Schienenverkehrs sind alle Stadt- und Straßenbahnlinien innerhalb des Stadtgebiets eingegangen. Eine Stadtbahn wird auf eigenem Gleiskörper im Straßenraum oder als U-Bahn betrieben, während eine Straßenbahn sich ihren Fahrweg mit dem Kfz-Verkehr teilt. Die Lärmkarten sind im Folgenden dargestellt.

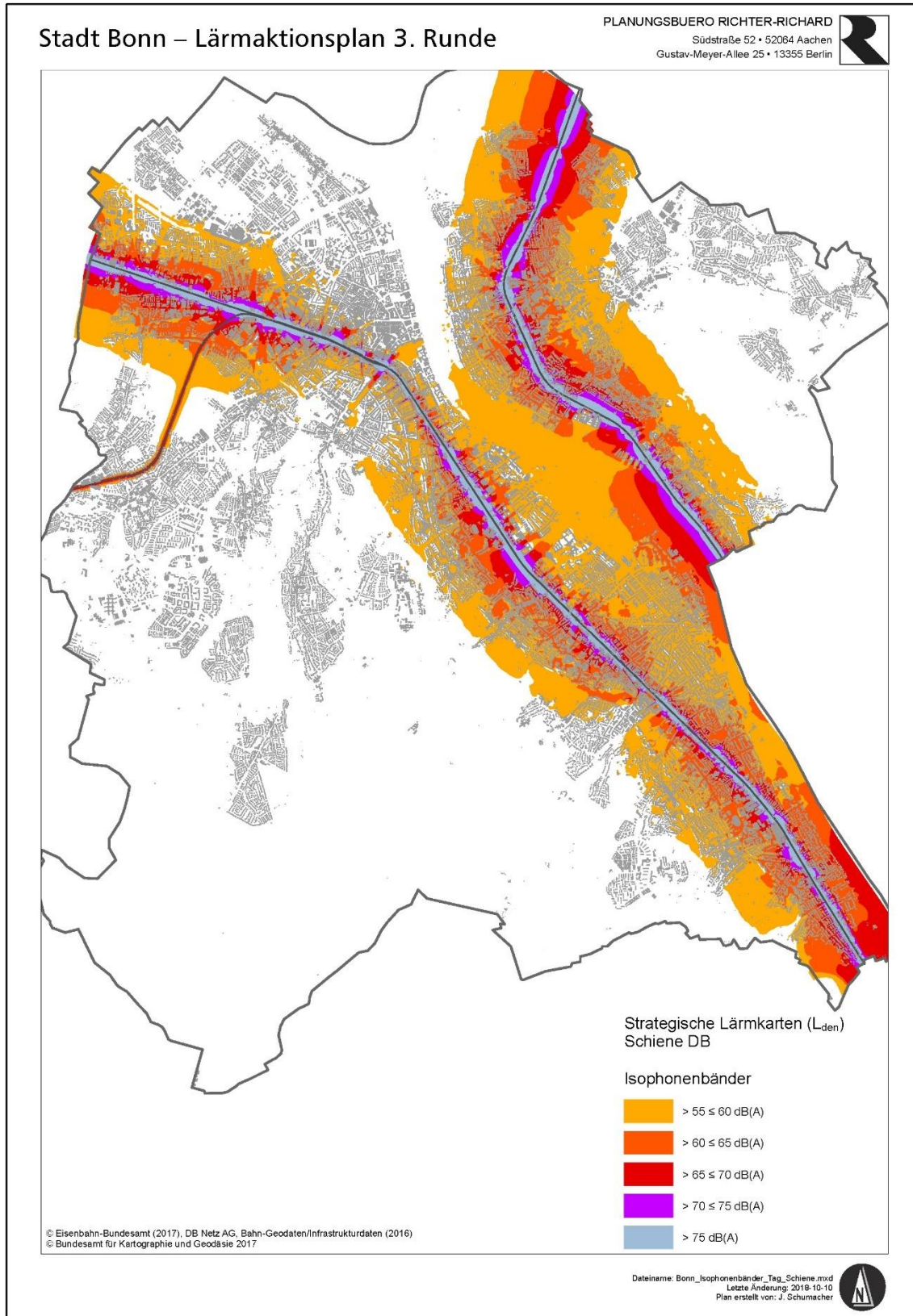


Abb. 5.3: Strategische Lärmkarte – Schienenverkehr des Bundes L_{den}

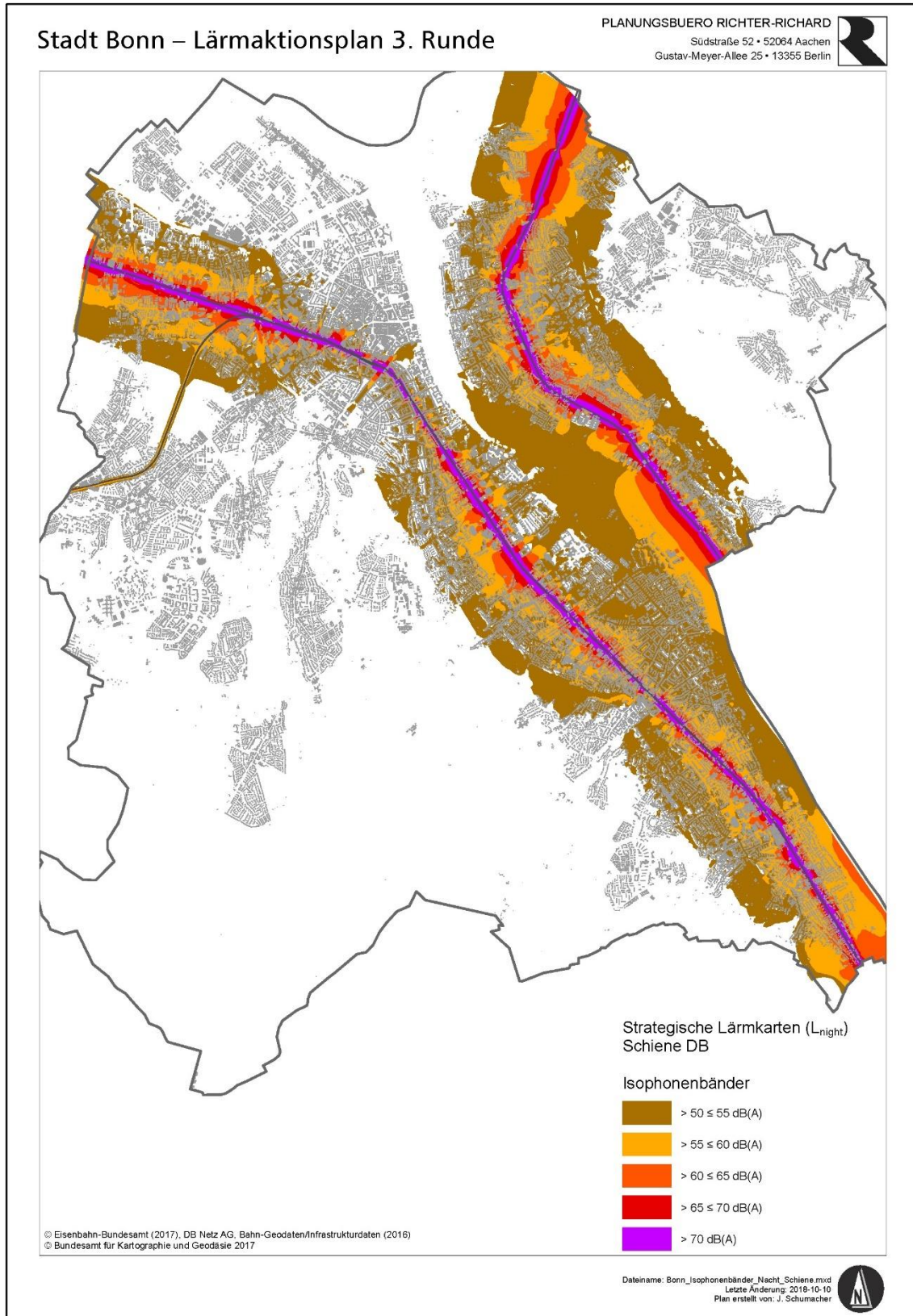


Abb. 5.4: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr des Bundes L_{night}

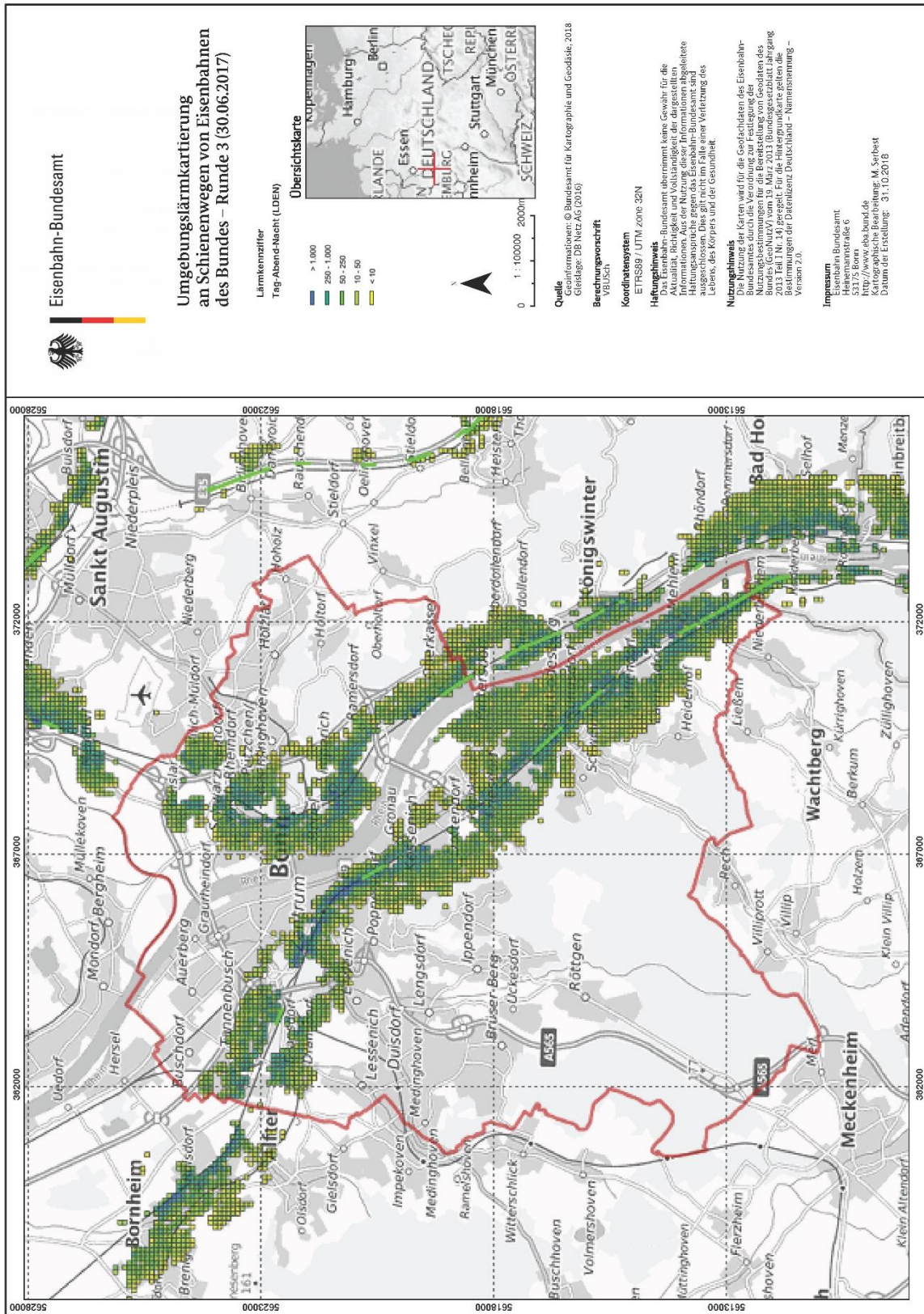


Abb. 5.5: Darstellung der Rasterlärmmessung L_{den} – Schienenverkehr des Bundes

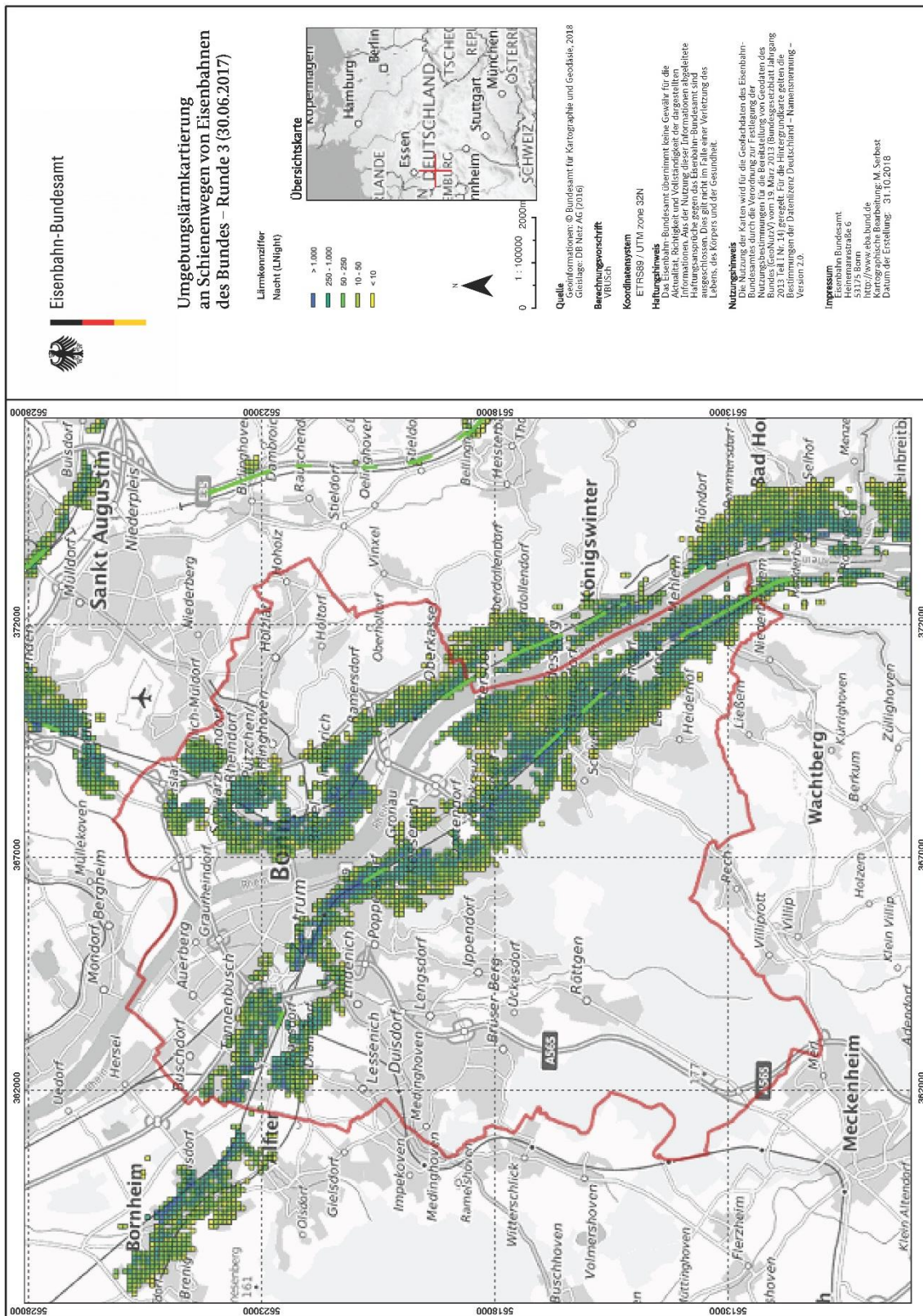


Abb. 5.6: Darstellung der Rasterlärmmesszahl L_{Night} – Schienenverkehr des Bundes

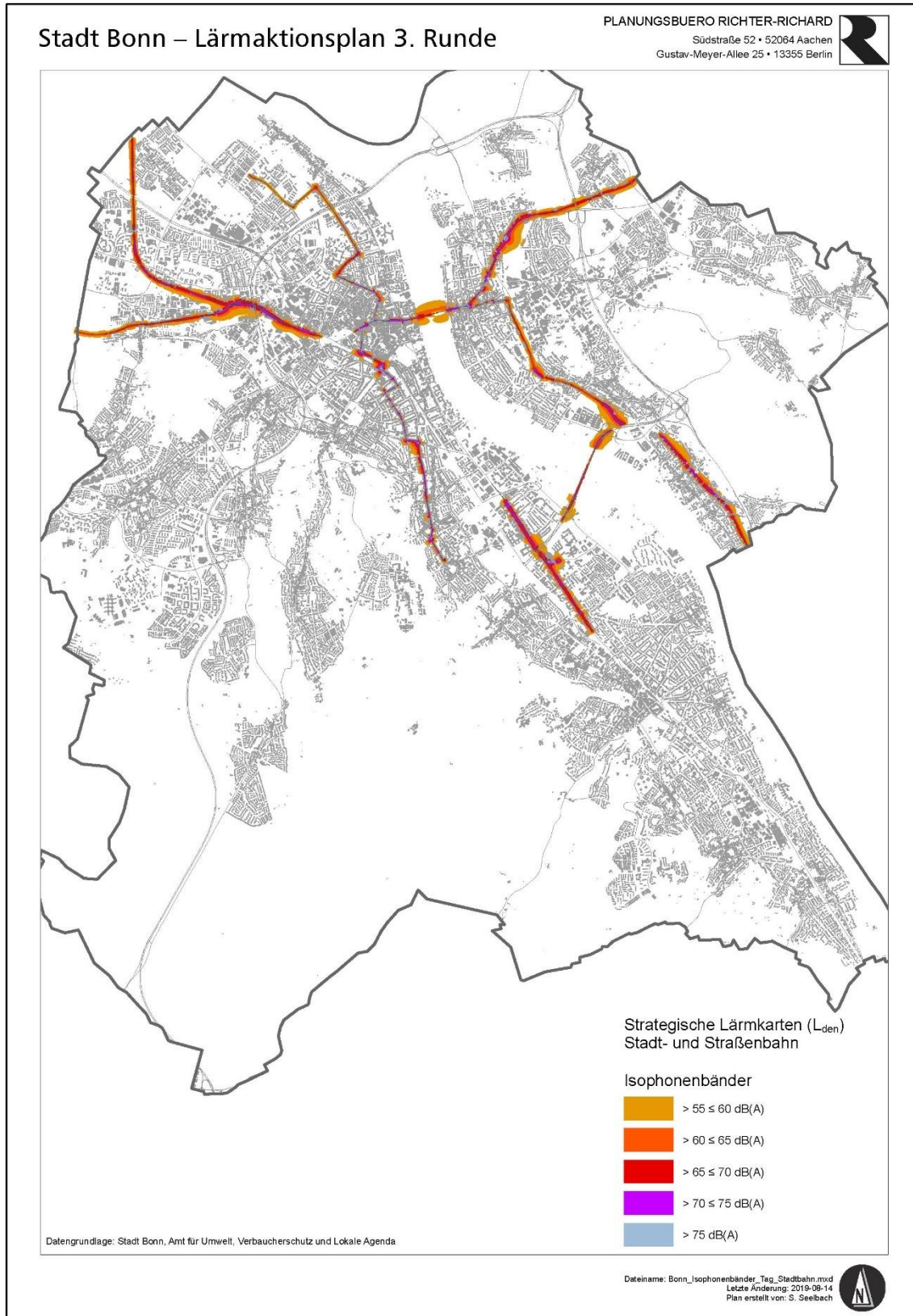


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte – Stadt- und Straßenbahn (L_{den})

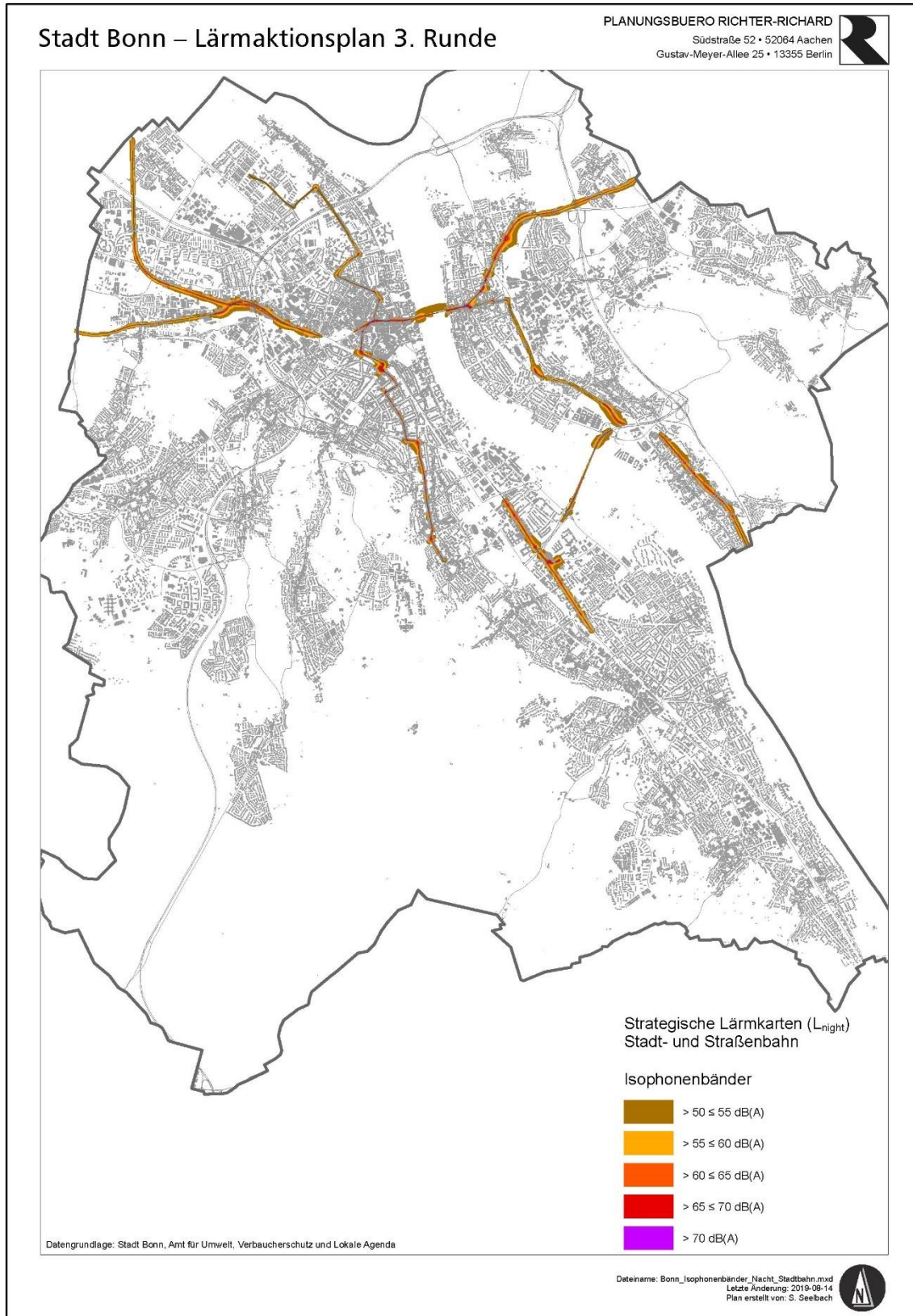


Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte – Stadt- und Straßenbahn L_{night}



5.3 Industrie und Gewerbe

Die strategischen Lärmkarten für Industrie und Gewerbe zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

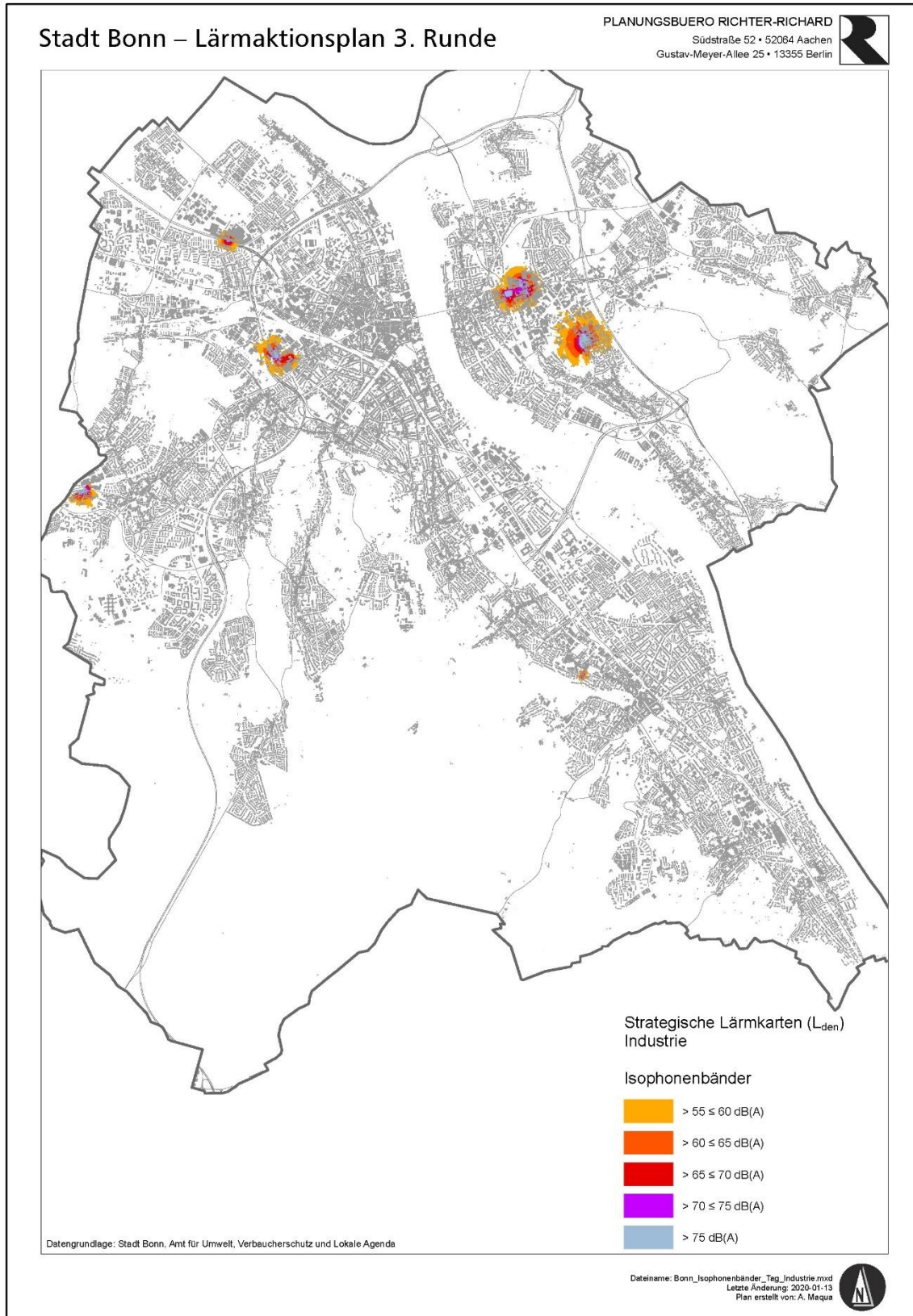


Abb. 5.9: Strategische Lärmkarte – Industrie L_{den}

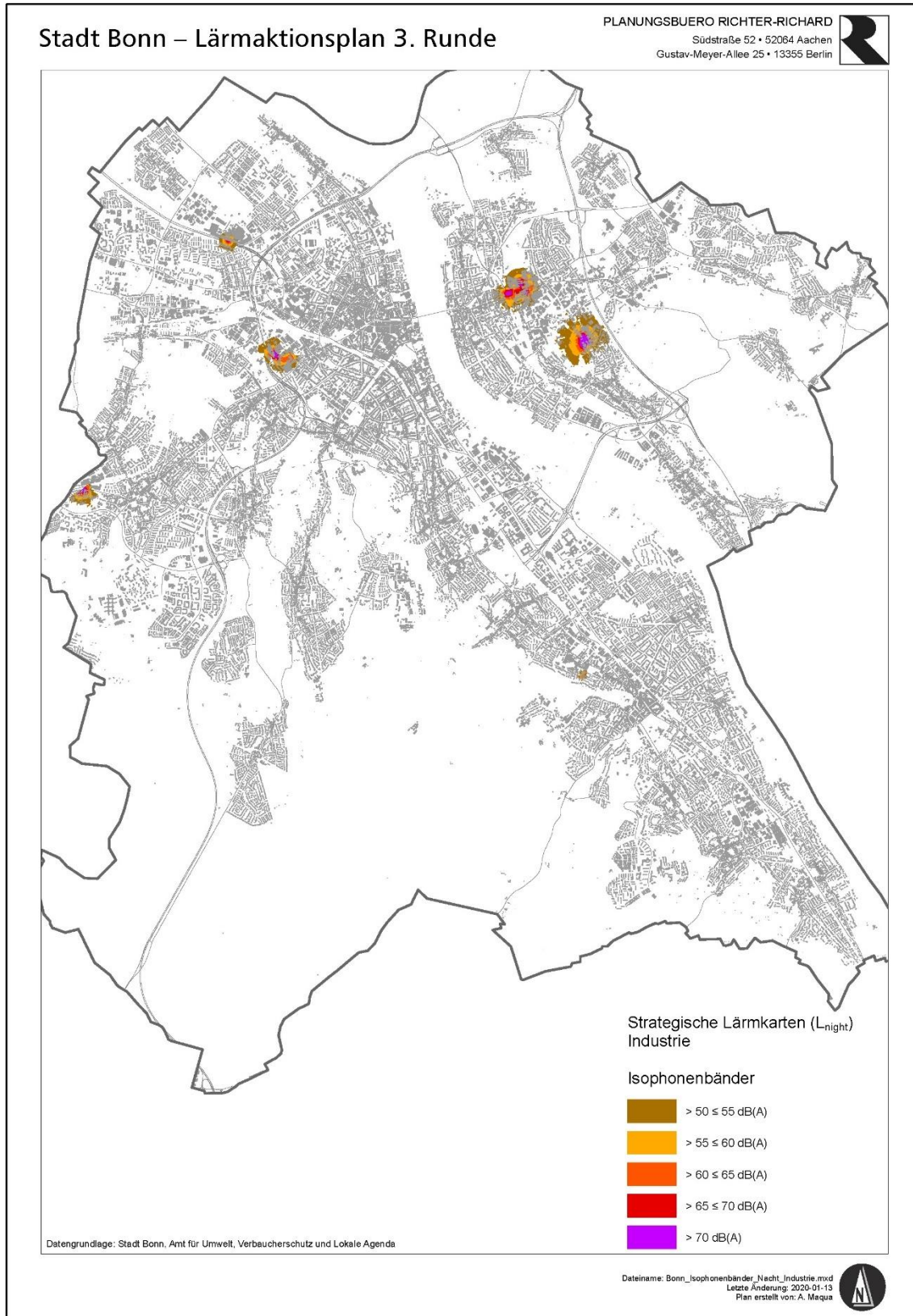


Abb. 5.10: Strategische Lärmkarte – Industrie L_{night}



5.4 Belastungsachsen und -räume

In den Grenzbereichen der Isophonenbänder treten bei den strategischen Lärmkarten mit einem 10 x 10 m Raster zwangsläufig relativ große Ungenauigkeiten auf. Genauer sind dagegen die Fassadenpegel, die im Rahmen der VBEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Die Belastungsachsen wurden auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- einer Länge > 500 m,
- mit Überschreitung der Auslösewerte ($L_{den} > 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 55$ dB(A)) und
- einer erhöhten Betroffenheit (> 15 Lärmbetroffene/100 m nach VBEB)

bei Wohngebäuden seitens der Bundesstadt Bonn identifiziert.

Straßenverkehr

Für den Straßenverkehr wurden durch die Bundesstadt Bonn folgende Belastungsachsen identifiziert:

- A 565
 - Dreieck Bonn Nordost – Straße Auf der Rötschen (Achse 68)
 - Eduard-Spoelgen-Straße – Straße Auf dem Huckstein (Achse 67)
 - Collegium Josephinum Bonn – Brühler Straße (Achse 241, 205, 66)
 - Lambareneweg – Straße Am Propshof (Achse 65)
 - Immenburgstraße – Albert-Schweitzer-Straße (Achse 64, 239, 63, 238, 61)
 - Straße Am Klostergarten – Straße An der Ohligsmühle (Achse 62)
 - Provinzialstraße – Straße In den Weingärten (Achse 200)
 - Carl-Troll-Straße – Kirschallee (Achse 111)
- A 59
 - Oberdorfstraße – Fabristraße (Achse 69)
 - Burbankstraße – Straße Mühlenbach (Achse 70)
 - Straße Am Knippchen – Buchenweg (Achse 165)
- A 555: Landsberger Straße (Mitte) – Autobahnkreuz Bonn-Nord (Achse 89, 240)
- A 562: Weidenweg – Autobahnkreuz Bonn-Ost (Achse 71)
- B 42: Straße Am Stingenberg – Langemarckstraße (Achse 207)
- Kölnstraße
 - Allensteiner Straße – Thuarstraße (Achse 274)
 - Kaiser-Karl-Ring – Oxfordstraße (Achse 170)
- An der Josefshöhe: Kölnstraße – Straße An der Josefshöhe, Haus Nr. 33 (Achse 130)
- Herseler Straße: Straße An der Josefshöhe – A 565 (Achse 209)
- Grauerheindorfer Straße: Grauerheindorfer Straße, Haus Nr. 147 – St. Joseph Kirche (Achse 127)
- Augustusring: Grauerheindorfer Straße – Römerstraße (Achse 215)
- Römerstraße: Augustusring – Straße Wachsbleiche (Achse 47)
- Rosental: Haus Nr. 14 – Römerstraße (Achse 253)

- Kaiser-Karl-Ring: Grauerheindorfer Straße – Hochstadenring (Achse 128)
- Dorotheenstraße: Kaiser-Karl-Ring – Heerstraße (Achse 246)
- Vorgebirgstraße: Ellerstraße – Hochstadenring (Achse 171)
- Hochstadenring: Kaiser-Karl-Ring – Viktoriabrücke (Achse 129)
- Bornheimer Straße: Ellerstraße – Straße Am alten Friedhof (Achse 247)
- Grootestraße: Grootestraße, Haus Nr. 41 – Meßdorfer Straße, Haus Nr. 39 (Achse 252)
- Siemensstraße: Grootestraße – Straße Auf dem Dransdorfer Berg (Achse 272)
- Sandkaule: Hatschiergasse – Bertha-von-Suttner-Platz (Achse 123)
- Am Boeselagerhof: Straße Berliner Freiheit – Rheingasse (Achse 277)
- Rheingasse, Rathausgasse, Straße Am Hof, Wesselstraße: Straße Am Boeselaerhof – Maximilianstraße (Achse 120, 121, 122, 197)
- Belderberg: Bertha-von-Suttner-Platz – Franziskanerstraße (Achse 44)
- Am Neutor: Martinsplatz – Kaiserplatz (Achse 278)
- Endenicher Straße: Herwarthstraße – Hermann-Wandersleb-Ring (Achse 276)
- Auf dem Hügel: Straße Am Propsthof – Herman-Wandersleb-Ring (Achse 116)
- Herman-Wanderlseb-Ring: Endenicher Straße – Provinzialstraße (Achse 138)
- Rochusstraße, Straße Am Burgweiher: Rochusstraße, Haus Nr. 18 – Straße Im Pützengarten (Achse 136, 134)
- Villemombler Straße: Rochusstraße – Weißstraße (Achse 137)
- Bahnhofstraße: Ferdinand-Porsche-Straße – Straße Am Burgweiher (Achse 245)
- Konrad-Adenauer-Damm: Kragstraße – Straße An der Burg Medinghoven (Achse 133)
- Wittelsbacherring, Baumschulallee: Endenicher Straße – Poppelsdorfer Allee (Achse 114, 113)
- Meckenheimer Allee: Baumschulallee – Neefestraße (Achse 248)
- Bonner Talweg: Poppelsdorfer Allee – Reuterstraße (Achse 112)
- Reuterstraße: Venusbergweg – Bundeskanzlerplatz (Achse 59)
- Argelanderstraße, Luisenstraße: Reuterstraße – Luisenstraße, Haus Nr. 48 (Achse 264)
- Clemens-August-Straße, Trierer Straße: Straße Am Botanischen Garten – Trierer Straße, Haus Nr. 60 (Achse 249)
- Sebastianstraße, Sternenburgstraße: Bergfeldstraße – Bennauerstraße (Achse 263)
- Frongasse: Endenicher Straße – Magdalenenstraße (Achse 251)
- Alfred-Bucherer-Straße, Endenicher Allee: Brahmsstraße – A 565 (Achse 250)
- Adenauerallee: Stadtgarten – Bundeskanzlerplatz (Achse 118)
- Am Hofgarten, Lennéstraße, Nassestraße: Adenauerallee – Kaiserstraße (Achse 255)
- Weberstraße, Lennéstraße: Adenauerallee – Johannes-Henry-Straße (Achse 257)
- Niebuhrstraße: Adenauerallee – Arndtstraße (Achse 258)
- Maximilianstraße, Kaiserstraße: Wesselstraße – Weberstraße (Achse 254)
- Markusstraße, Karl-Barth-Straße: Eduard-Otto-Straße – Usenerstraße (Achse 265)
- Ippendorfer Allee; Röttgener Straße: Stationsweg – Straße Auf dem Heidgen (Achse 279)
- Dottendorfer Straße: Stephanstraße – Straße In der Raste (Achse 244)
- Servatiusstraße, Bernkasteller Straße: Straße Bachaue – Friesdorfer Straße (Achse 269, 102)
- Hochkreuzallee: Friesdorfer Straße – Godesberger Straße (Achse 270)

- Mittelstraße, Ubierstraße: Lahnstraße – Straße Am Arndtplatz (Achse 275)
- Bonner Straße, Moltkestraße: Godesberger Straße – Löbestraße (Achse 76, 271)
- Friesdorfer Straße: Laufenbergstraße – Aennchenstraße (Achse 262)
- Aennchenplatz, Burgstraße: Bonner Straße – Quellenstraße (Achse 100, 99)
- Konstantinstraße: Sedanstraße – Kapellenweg (Achse 98)
- Deutschherrenstraße, Drachenburgstraße: Birzentelstraße – Drachenburgstraße, Haus Nr. 18 (Achse 259)
- Ellersdorfer Straße: Drachenburgstraße – Floßweg (Achse 261)
- Mainzer Straße: Mainzer Straße, Haus Nr. 87 – Siegfriedstraße (Achse 260)
- Meckenheimer Straße, Hagenstraße, Görresstraße – Mainzer Straße (Achse 273)
- St.-Augustiner-Straße, Konrad-Adenauer-Platz: Friedhofstraße – Kennedybrücke (Achse 268,236)
- Siegburger Straße: Straße Am Langen Graben – Königswinterer Straße (Achse 143)
- Adelheidisplatz: Rottlandstraße – Holtorfer Straße (Achse 267)
- Pützchens Chaussee: Adelheidisplatz – Siegburger Straße (Achse 144)
- Königswinterer Straße
 - Auf dem Grendt – A 562 (Achse 19)
 - Straße In den Erlen – Langemarckstraße (Achse 266)
- Landgrabenweg: Kreuzherrenstraße – Freizeitpark Rheinaue (Achse 216)

Schienenverkehr DB

Mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG ist das EBA an den Haupteisenbahnstrecken für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das Eisenbahnbundesamt an der Lärmaktionsplanung mit.

Da sich die Änderung des BImSchG nur auf Maßnahmen in Bundeshoheit bezieht, wird nachfolgend eine Auswertung von Belastungsachsen im Schienenverkehr vorgenommen. Das dient der Identifizierung von Streckenabschnitten, für die Maßnahmen erforderlich erscheinen, die einerseits von der DB AG zu fordern sind oder die andererseits unabhängig von der DB AG umgesetzt werden können (z. B. kompensatorische Maßnahmen).

Folgende Abschnitte wurden seitens der Bundesstadt Bonn als Belastungsachsen identifiziert (Methodik s.o.):

- Tannenbusch I: L 183n – Brücke Straße Im Haeringsthal (Achse 167)
- Tannenbusch II: Maximilian-Kolbe-Brücke – Justus-von-Liebig-Straße (Achse 161)
- Innenstadt: A 565 – Marie-Kahle-Allee (Achse 217)
- Friedrich-Ebert-Gymnasium (Achse 163)
- Bad Godesberg: Olof-Palme-Allee – Straße Im Frankenkeller (Achse 32)
- Geislar: A 59 – Burg Lede (Achse 166)
- Vilich: Beueler Straße – Gerhardstraße (Achse 23)
- Auguststraße, Beuel Zentrum: Siebenmorgenweg – SWB Betriebsbahnhof (Achse 24, 218)
- Limperich: Straße Auf dem Grendt – Himmerichweg (Achse 220)
- Beuel Süd: Oberkasseler Ufer – Straße Am Strandbad (Achse 219)



Städtischer Schienenverkehr (Stadt- und Straßenbahn)

Folgende Abschnitte wurden seitens der Bundesstadt Bonn als Belastungsachsen identifiziert:

- Graurheindorfer Straße, Kaiser-Karl-Ring: Graurheindorfer Straße, Haus Nr. 92 – Peter-Ruster-Straße (Achse 213)
- Kölnstraße, Wilhelmstraße, Oxfordstraße, Bertha-von-Suttner-Platz: Kaiser-Karl-Ring – Straße Am Boeselagerhof (Achse 229, 155, 151)
- Thomas-Mann-Straße: Berliner Platz – Straße Am Hauptbahnhof (Achse 150),
- Prinz-Albert-Straße, Königstraße, Bonner Talweg, Reuterstraße, Hausdorffstraße: Poppelsdorfer Allee – Dottendorfer Straße (Achse 224, 225, 226, 227, 228)
- St.-Augustiner-Straße, Konrad-Adenauer-Platz: St.-Augustiner-Straße Höhe Friedhof – Professor-Neu-Allee (Achse 231, 152)
- Obere Wilhelmstraße, Doktor-Weis-Platz, Friedrich-Breuer-Straße: Beueler Bahnhofplatz – Konrad-Adenauer-Platz (Achse 232, 154, 214)
- Limpericher Straße: Küdinghovener Straße – Kreuzherrenstraße (Achse 233)
- Straße An der Umkehr: Schießbergweg – Kindergarten (Achse 235)
- Straße Am Weitgarten: Reifenbergstraße – Cäcilienstraße (Achse 234)

Belastungsräume

Durch Überlagerung der Pegel von Straße, Schiene und Stadt- und Straßenbahn können die Wohngebäude identifiziert werden, die sowohl beim Straßenverkehrslärm als auch beim Schienenverkehrslärm über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts liegen. Daraus ergeben sich folgende Belastungsräume

- Innenstadt: Kaiser-Karl-Ring – Wittelsbacherring – Baumschulallee – Bonner Talweg – Reuterstraße – Adenauerallee – Rhein,
- Poppelsdorf: Sternenburgstraße – Clemens-August-Straße – Sebastianstraße – A 565 – Reuterstraße – Jagdweg,
- Beuel: Kennedybrücke – Konrad-Adenauer-Platz – St.-Augustiner-Straße – Siegburger Straße – Goetheallee,
- Oberkassel: Rhein – Heinrich-Konen-Straße – Dornheckenstraße – Hosterbacher Straße – Straße Im Mohrenfeld – Hartwig-Hüser-Straße.

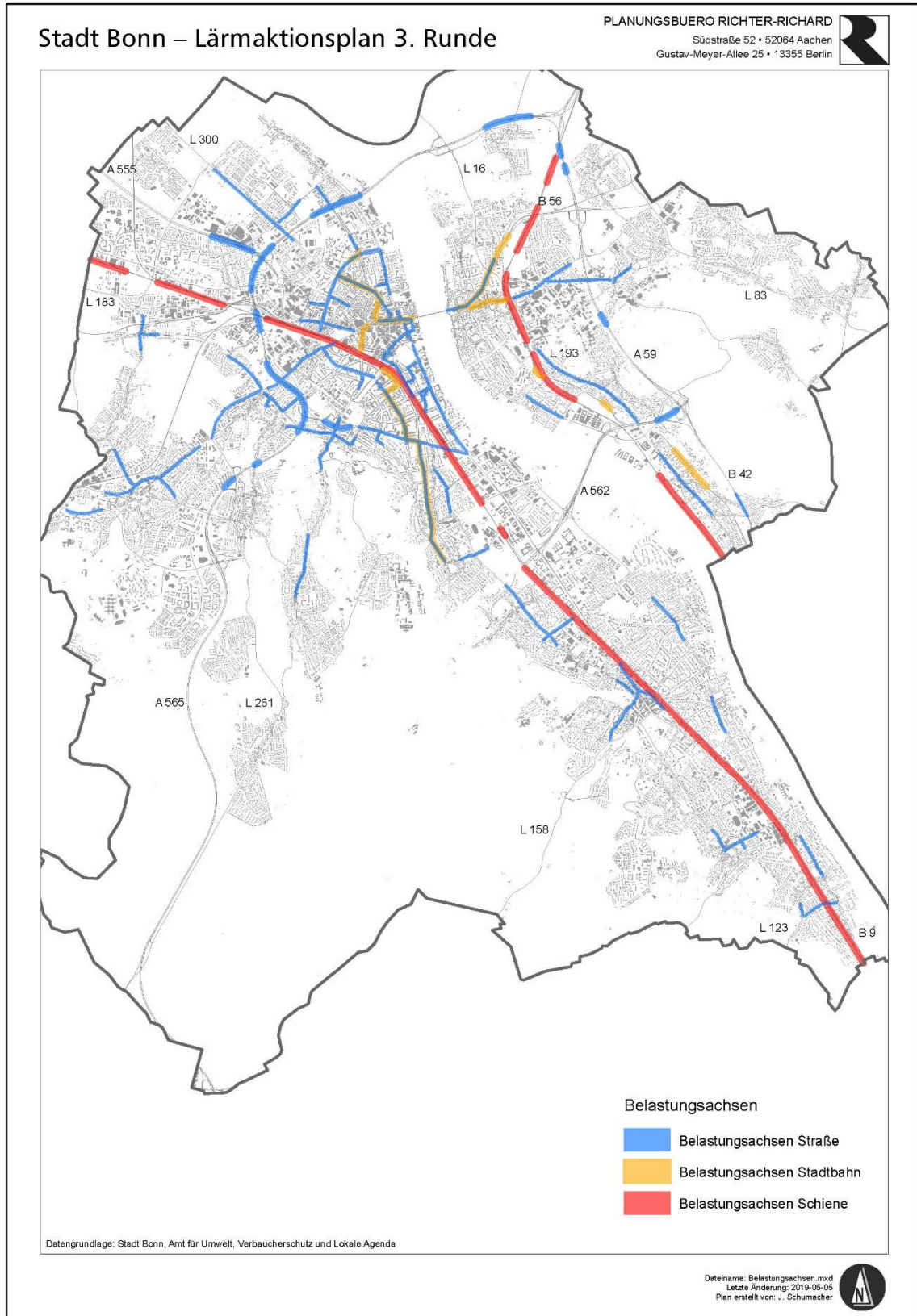


Abb. 5.11: Belastungsachsen Straßen-/ Schienenverkehr

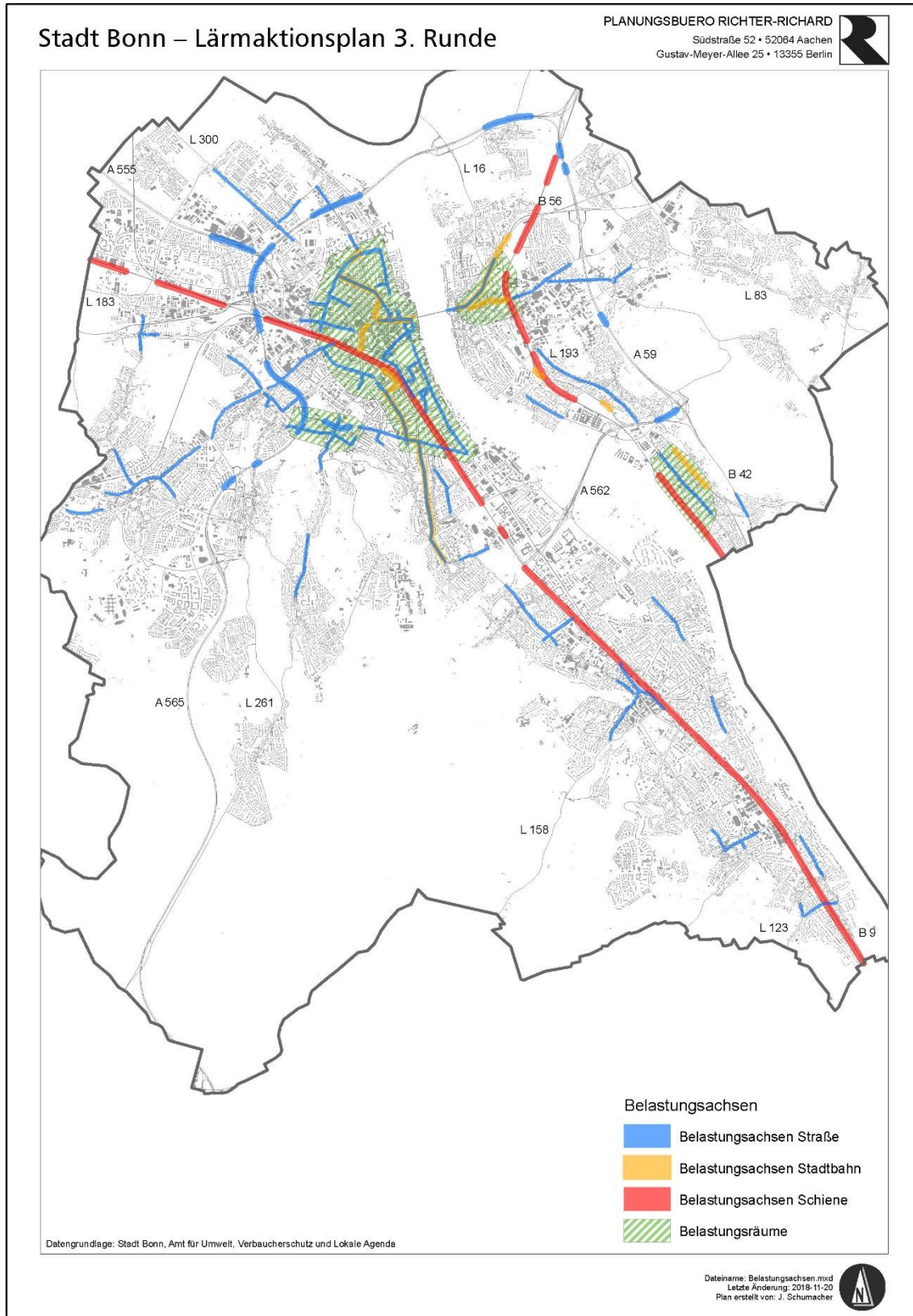


Abb. 5.12: Belastungsräume



5.5 Ruhige Gebiete

Ein ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum ist nach Artikel 3 I) "ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt". Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Da der Mitgliedsstaat, die Bundesrepublik Deutschland, keine Lärmschwellenwerte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, liegt es bei den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

5.5.1 Identifizierung der ruhigen Gebiete

Das in den 1990er Jahren entwickelte Integrierte Freiraumsystem (IFS) der Bundesstadt Bonn wurde 2012 mit dem Ziel, eine aussagekräftige, integrierende ökologische Komponente für die Stadtentwicklung zur Verfügung zu haben, wissenschaftlich überprüft und fortgeschrieben. Die Nutzer aus der Verwaltung und Politik sollen den Handlungsbedarf (räumlich und sachlich differenziert) gezielt beurteilen können und eine objektive Grundlage für die Berücksichtigung von Freiraumbelangen bei stadtplanerischen Abwägungsprozessen zur Verfügung haben. Auf Grundlage des IFS 2012 wurde im Jahr 2017 erstmals das Freiraum Monitoring für die Bundesstadt Bonn entwickelt und vorgestellt.

Das Freiraum Monitoring beruht auf einer digitalen Datengrundlage der städtischen Geodateninfrastruktur und dient der langfristigen Beobachtung der Freiraumentwicklung. Es ist durch die verwendete Maßstabsebene auf Ebene von Baublöcken sehr detailliert für das Stadtgebiet gegliedert. Die Identifizierung der ruhigen Gebiete erfolgte mit dem Stand des Freiraum Monitorings von 2017. Einschränkungen ergeben sich durch die vorhandenen Lärmdaten. Da kleinere Lärmpegel als $L_{den} < 55$ dB(A) nicht kartiert worden sind, werden die ruhigen Gebiete anhand des Kriteriums $L_{den} < 55$ dB(A) identifiziert.

Vorhandene Daten und Unterlagen

Als Grundlage für die Identifizierung der ruhigen Gebiete wurden die Isophonenflächen der vier Lärmquellen Straße, Schiene DB, Stadt- und Straßenbahn und Gewerbe aus der 3. Runde der Lärmkartierung genutzt.

Zur Bestimmung der Nutzung wurde die Realnutzungskartierung des digitalen Stadtplans und des Freiraummonitorings eingebunden. Die Realnutzungskartierung ist eine Landnutzungskartierung von Luftbildern mit letztem Stand von 2017. Die Maschen mit den Realnutzungen

- Acker,
- Friedhof,
- Grünfläche,
- Grünland (Landwirtschaft),
- Sportanlagen und
- Wald



werden als erweiterter Freiraum zusammengefasst (vgl. Amt für Stadtgrün: Bericht zum Freiraum Monitoring der Bundesstadt Bonn 2017). Zusätzlich wurden noch die Maschen mit den Realnutzungen

- Gewässerflächen,
- Plätze und
- sonstige (kl.) Gehölzflächen

dem Untersuchungsgebiet hinzugefügt, da vor allem kleine Stadtplätze für die Anwohner stadtnahe Ruheoasen darstellen können. Diese Maschen bilden die Basis für die Identifizierung der ruhigen Gebiete.

Eine Masche beschreibt gemäß Definition des Amtes für Bodenmanagement und Geoinformationen der Stadt Bonn die kleinste räumliche Einheit des digitalen Stadtplans, die Flächen mit einheitlicher Realnutzung im Freiraum als auch im bebauten Bereich differenziert abgrenzt.

Freiräume, die durch eine stark restriktive Nutzbarkeit geprägt sind, werden aufgrund der eingeschränkten Zugänglichkeit nicht berücksichtigt (Kleingartenanlagen usw.) (vgl. Amt für Stadtgrün: Bericht zum Freiraum Monitoring der Bundesstadt Bonn 2017).

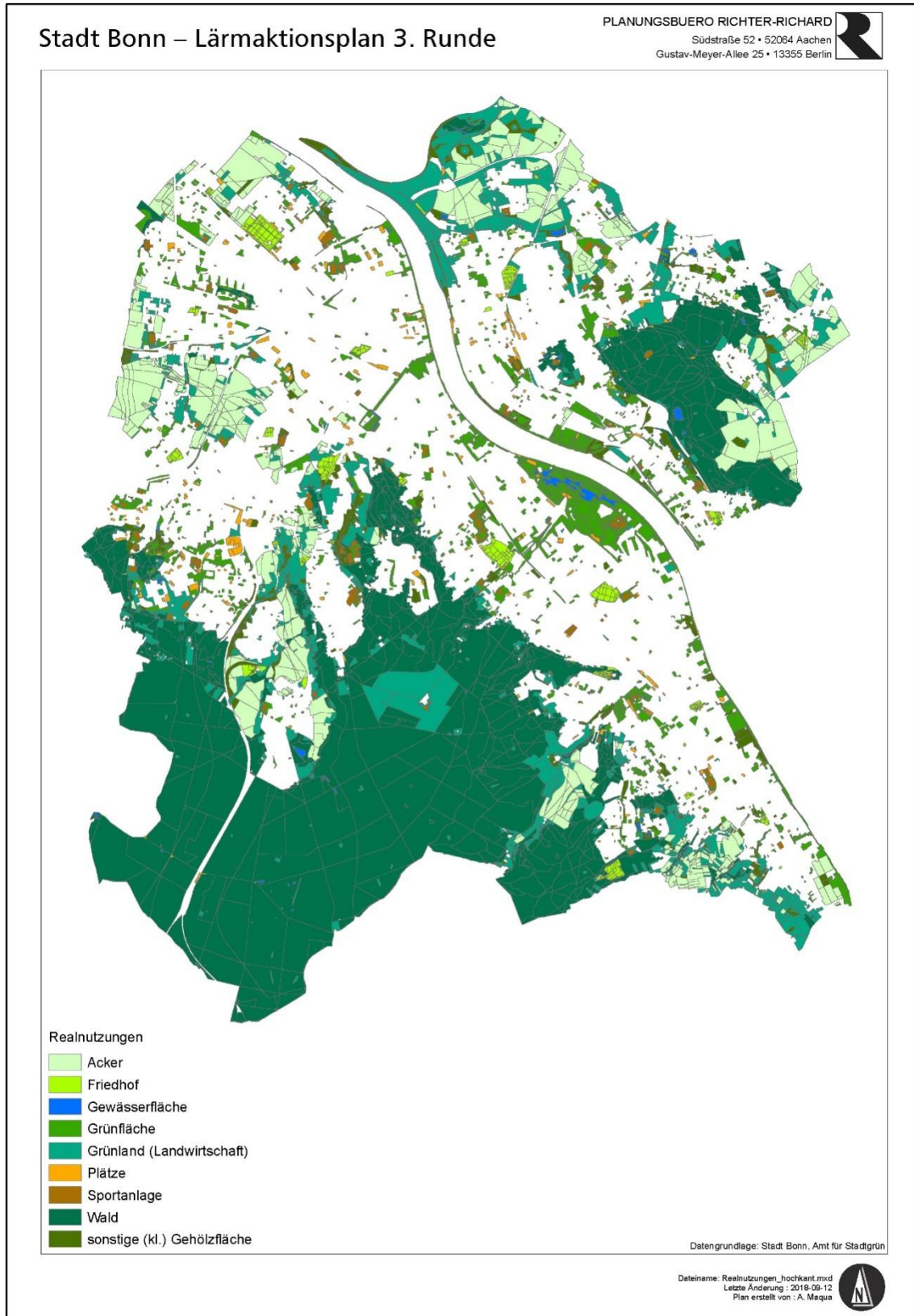


Abb. 5.13: Realnutzung der Freiräume



Verschneidung Lärm mit erweitertem Freiraum

Um aus dem erweiterten Freiraum die ruhigen Gebiete zu identifizieren, wurden die Maschen mit den Isophonenflächen der vier verschiedenen Lärmquellen verschnitten. Die Maschen wurden so in die Kategorien "laut" und "leise" eingeteilt. Hierbei sind alle Maschen mit einem Lärmpegel <55 dB(A) als leise und alle Maschen mit einem Lärmpegel ≥ 55 dB(A) als laut anzusehen. Da die Maschen teilweise nicht vollständig durch die Isophonenflächen belastet werden, wurden die Maschen entlang der Form der Isophonenflächen zugeschnitten.

Als Ergebnis liegen alle Maschen mit einem Lärmpegel <55 dB(A) vor, die den Bestand an ruhigen Gebieten darstellen. Alle übrigen Maschen des Untersuchungsnetzes weisen Lärmpegel ≥ 55 dB(A) auf und sind somit der Kategorie "potenziell ruhiges Gebiet" zuzuordnen, die bis auf die akustischen Kriterien die übrigen Anforderungen (attraktive Realnutzung) an ruhige Gebiete erfüllen.

Zu den größeren Gebieten, die als ruhiges Gebiet ausgewiesen werden, zählen (vgl. Abb. 5.14):

- Der größte Teil der ruhigen Gebiete weist die Realnutzung "Wald" auf:
 - Linksrheinisch zählt dazu der Kottenforst im Westen und Südwesten des Stadtgebiets,
 - rechtsrheinisch befindet sich im Osten und Südosten der Ennert als nördlichster Ausläufer des Siebengebirges.
- Bei dem zweitgrößten Teil der ruhigen Gebiete handelt es sich um landwirtschaftliche Nutzflächen. Hierzu zählt sowohl die Realnutzung "Grünland (Landwirtschaft)" als auch die Realnutzung "Acker". Landwirtschaftlich genutzte Flächen sind auf dem Gebiet der Bundesstadt Bonn zunehmend in den Randbereichen angesiedelt:
 - Schmalere Streifen am östlichen Rand der Stadt,
 - Flächen im Norden (Klosteracker) und im Westen (Meßdorfer Feld),
 - schmaler Streifen zum Kottenforst (Annaberger Hof),
 - Flächen im Süden der Stadt.

Kleinere ruhige Gebiete können aufgrund der großen Anzahl nicht einzeln benannt werden. Es handelt sich hierbei um folgende Kategorien:

- Grünflächen: Parks und Grünflächen sind stadtbildprägende Freiräume, die für die Freizeitgestaltung der Stadtbewohner unverzichtbar sind. Grünflächen mit einem Lärmpegel <55 dB(A) sind unter anderem:
 - Grünfläche zwischen Sertürnerstraße und Kiefernweg,
 - einzelne Abschnitte entlang des Rheins.
- Stadt- und Quartiersplätze.
- Friedhöfe: Es gibt sowohl kleine, alte Ortsteil-Friedhöfe als auch große, ausgedehnte parkähnliche Anlagen und Waldfriedhöfe. Zu den Friedhöfen mit einem Lärmpegel <55 dB(A) zählen unter anderem:
 - Nordfriedhof und
 - Friedhof Ippendorf neu.



- Sportanlagen: Die meisten Sportanlagen sind in großräumige Grünflächen integriert. Zu den Sportanlagen, die einen Lärmpegel <math>< 55 \text{ dB(A)}</math> aufweisen, gehören unter anderem:
 - Sportpark Nord,
 - Universitätssportanlage Nachtigallenweg,
 - Ippendorf Sportplatz.

Abbildung 5.15 stellt die Freiräume dar, die aufgrund ihrer Lage stark verlärmte sind. Hierzu zählen u. a. die Randbereiche des Kottenforst an der A 565 und des Ennerts an der A 59, die Rheinaue und die Siegaue.



Abb. 5.14: Ruhige Gebiete

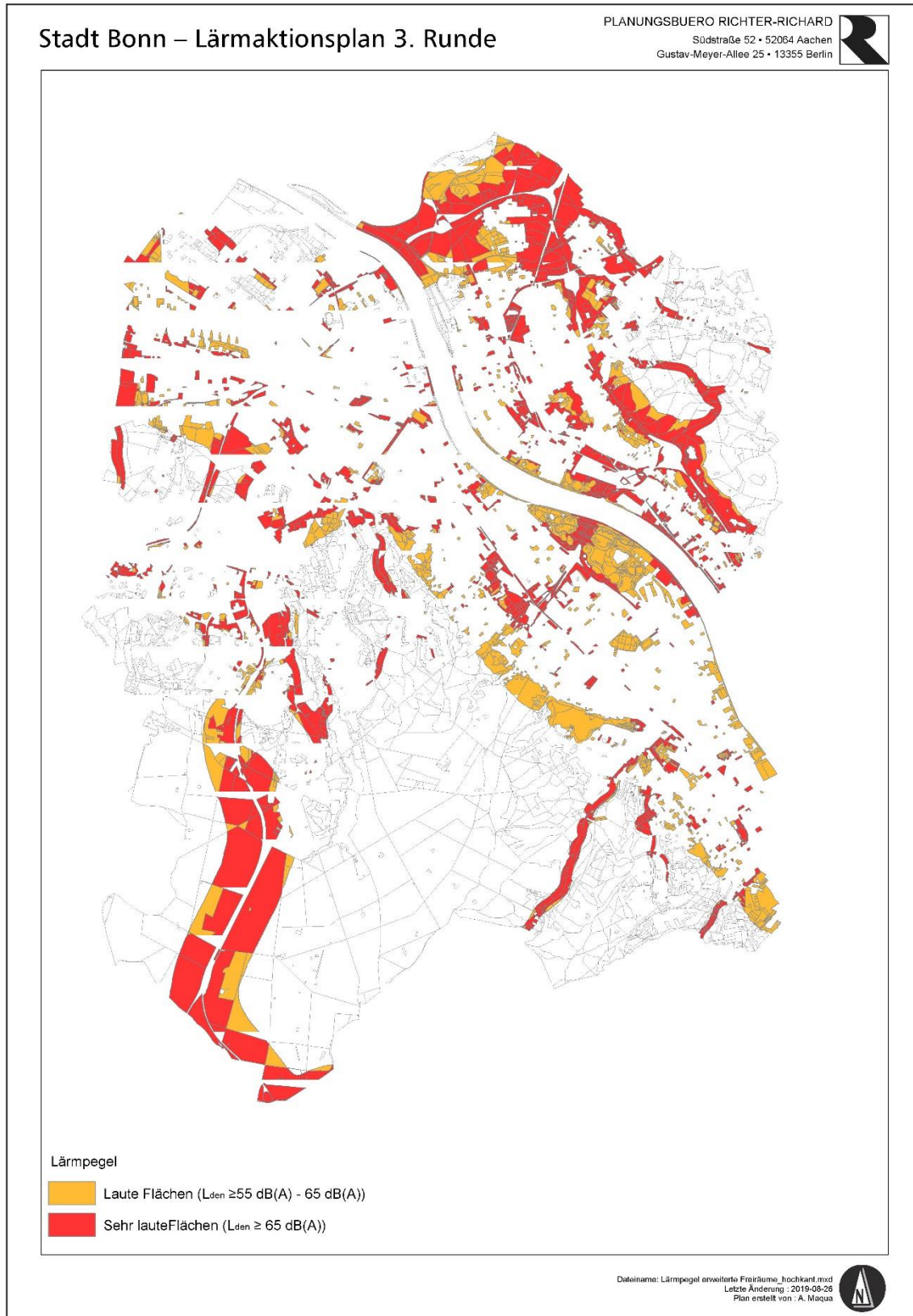


Abb. 5.15: Potenziell ruhige Gebiete ($L_{den} \geq 55 \text{ dB(A)}$)



5.5.2 Identifizierung von Handlungsbedarf und Prioritäten

Die identifizierten, potenziell ruhigen Gebiete sind derzeit stark verlärm. Um Teilräume zu benennen, in denen die Entwicklung von ruhigen Gebieten vorrangig betrieben werden soll, ist eine differenzierte Betrachtung notwendig. Die Prioritäten für den Handlungsbedarf wurden durch die Überlagerung folgender Kriterien festgelegt:

- Ergebnisse des Freiraum Monitorings zur Erreichbarkeit und Versorgung der Siedlungsbereiche im Stadtgebiet mit erweitertem Freiraum,
- Maschen mit $L_{den} \geq 55$ dB(A) und
- Realnutzungen.

Eine geringere Erreichbarkeit bzw. Versorgung zieht somit eine höhere Priorität beim Handlungsbedarf nach sich als eine hohe Versorgung mit öffentlichen Grünflächen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass es sich in der jetzigen Phase um eine strategische Ebene handelt und nicht jede Masche auf die korrekte Nutzung überprüft werden konnte. Auch sind die Eigentümer der einzelnen Flächen nicht bekannt. Diese müssen im Rahmen weiterer vertiefender Planungen genauer betrachtet werden. In einer ersten Überarbeitung wurden folgende Maschen entfernt:

- Maschen < 1.000 m², sofern sie nicht im Zusammenhang mit anderen, größeren ruhigen Gebieten stehen,
- Parkplätze,
- reine Sportflächen,
- mittlerweile bebaute Flächen (Abgleich mit Luftbild 2019).

Das Ergebnis für das ganze Stadtgebiet ist in Abbildung 5.16 dargestellt, ein Ausschnitt der Stadtteile Bonn-Beuel, Ramersdorf, Hochkreuz und Gronau in Abbildung 5.17. Folgendes lässt sich erkennen:

- In den dicht besiedelten Gebieten (z. B. Innenstadt) sind es überwiegend sehr kleine Flächen, die bereits zu einer Verbesserung der Erholungssituation beitragen können.
- Der Handlungsbedarf in den dicht besiedelten Gebieten ist überwiegend den beiden höchsten Prioritätsstufen zugeordnet.
- Die Rheinaue erfüllt derzeit noch nicht die akustischen Kriterien ($L_{den} < 55$ dB(A)). Auch hier ist ein hoher Handlungsbedarf ausgewiesen.
- Der Handlungsbedarf in den Randbereichen des Stadtgebiets hat fast ausschließlich eine geringe Priorität, da dort i. d. R. weniger Menschen leben als in der Innenstadt und für diese Menschen in Wohnungsnähe größere Flächen im Freiraum verfügbar sind (Ergebnis bedingt durch die Verwendung der Versorgungsanalyse).



- Die Randbereiche des Kottenforsts sind durch die A 565 derzeit noch zu laut ($L_{den} \geq 55$ dB(A)). Wegen der Größe des Kottenforsts und der im Verhältnis geringen Bevölkerungszahl wurde der Handlungsbedarf einer geringeren Priorität zugeordnet.

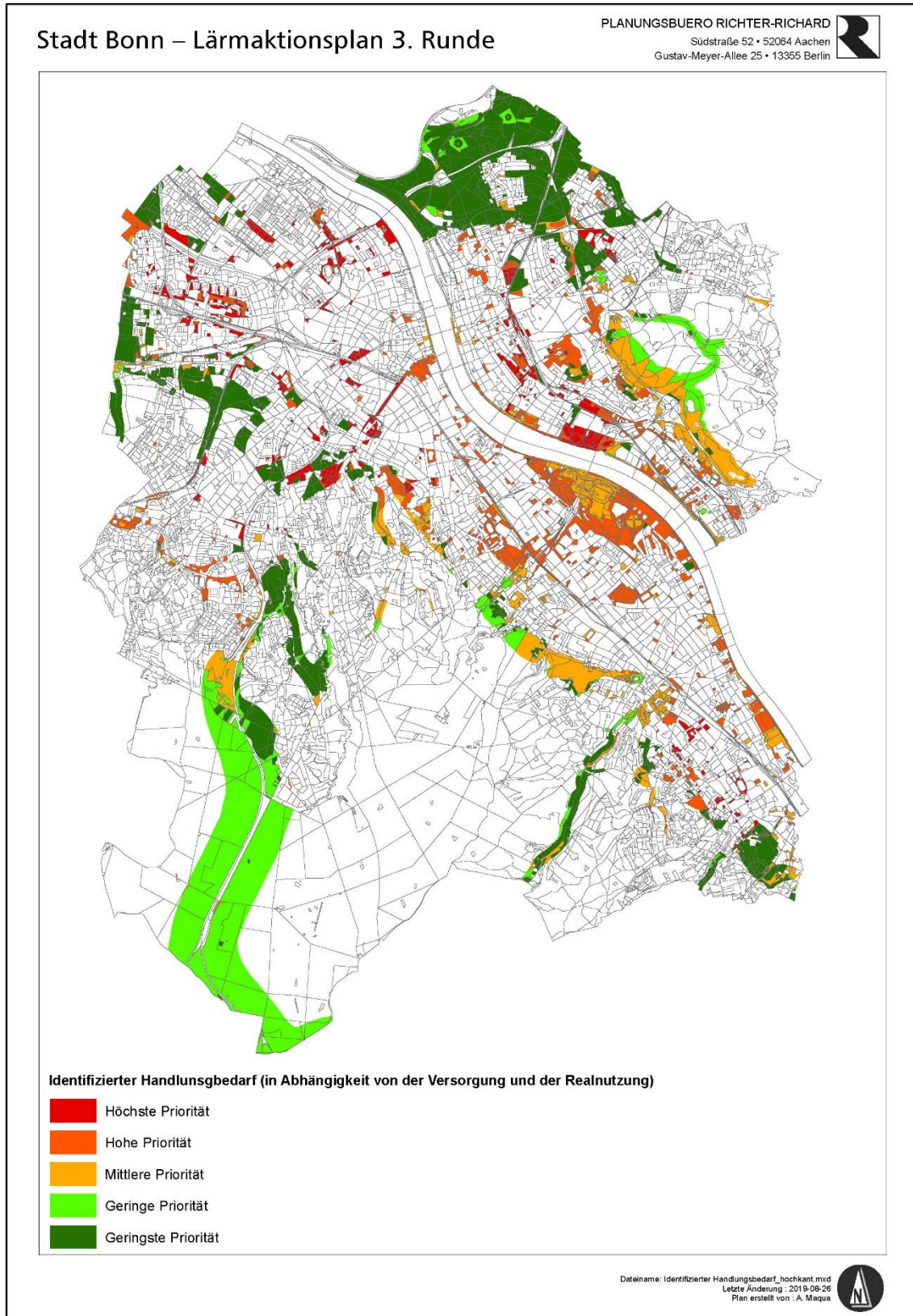


Abb. 5.16: Handlungsbedarf (Prioritäten)

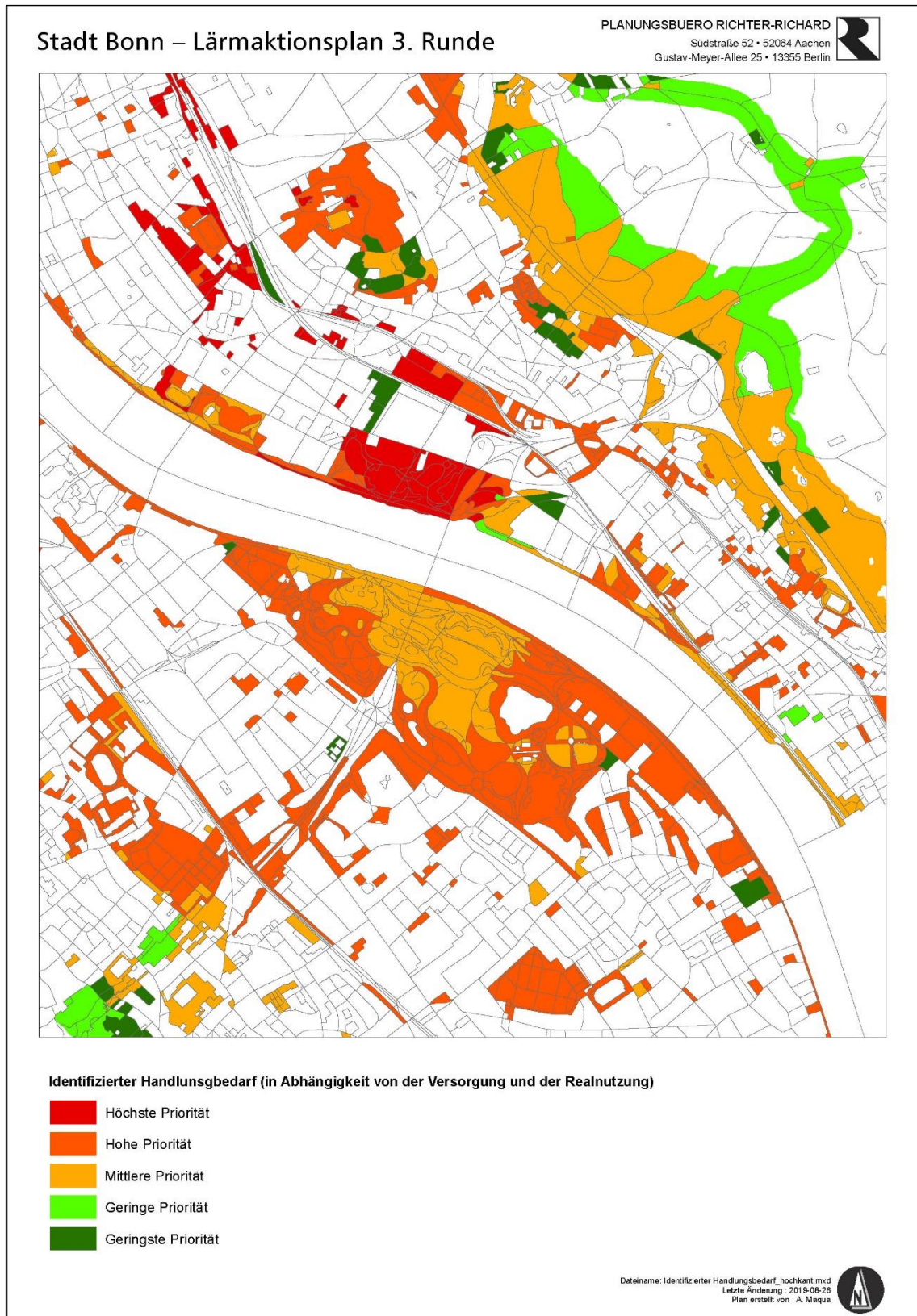


Abb. 5.17: Handlungsbedarf (Prioritäten) – Ausschnitt Beuel

5.5.3 Mitwirkung der Betroffenen

Für die Identifizierung von ruhigen Gebieten hat die Mitwirkung der Öffentlichkeit eine besondere Bedeutung. Die Betroffenen vor Ort wissen am besten, wo sie dem Alltagslärm entfliehen können, und kennen die Bereiche, die aus ihrer Sicht als ruhige Gebiete erhalten oder ggf. leiser werden sollten.

Die Bundesstadt Bonn hat das Thema ruhige Gebiete als Schwerpunkt für den Lärmaktionsplan der 3. Runde gewählt. Während der Auftaktveranstaltung zum Mitwirkungsverfahren (siehe Kap. 7.) hatten die Bürger die Möglichkeit, mit Hilfe von Klebepunkten die Orte zu markieren, die sie einerseits als sehr laut empfinden und andererseits die ruhigen Orte zu markieren, die sie gerne aufsuchen.

Das Ergebnis kann den folgenden beiden Abbildungen entnommen werden.

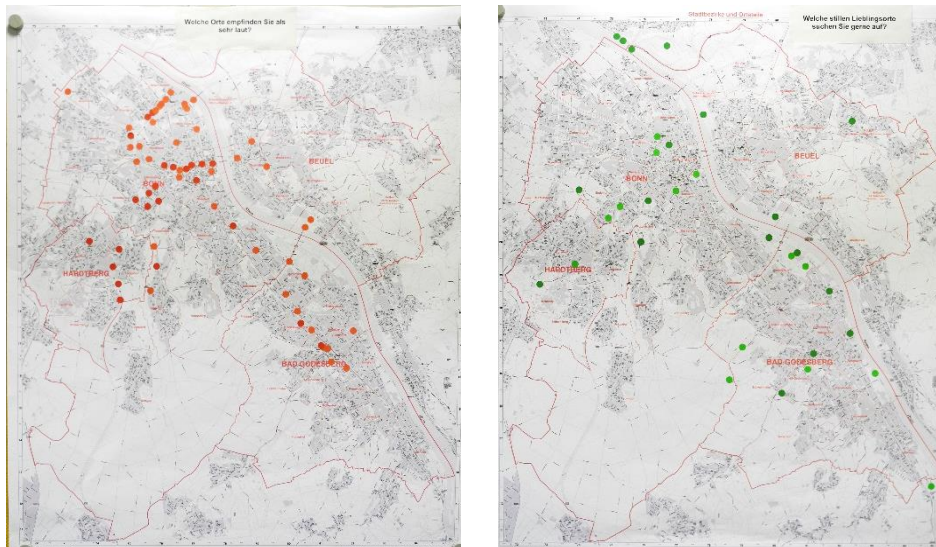


Abb. 5.18: Durch Bürger identifizierte laute Gebiete und ruhige Orte

Die Punkte zeigen, dass die Bürger vor allem im Stadtbezirk Bonn viele Orte als zu laut empfinden. Die lauten Orte konzentrieren sich überwiegend entlang der Schienenstrecken sowie den Hauptverkehrsstraßen A 565, B 56 und der Straße An der Josefshöhe. Die Rheinaue sowie die Siegaue werden hingegen eher als ruhiger Ort und nicht als zu laut wahrgenommen, was sich nicht mit den Analyseergebnissen deckt.

In der ersten Phase des Mitwirkungsverfahrens stand deshalb das Thema ruhige Gebiete auch im Mittelpunkt des Internetauftritts. Hier wurden knapp 50 konkrete Hinweise zu ruhigen Gebieten gegeben und teilweise im Chat untereinander diskutiert. Zudem gab es die Möglichkeit, im Internet ergänzend einen Fragebogen zu der Bedeutung von ruhigen Gebieten auszufüllen (<https://www.bonn-macht-mit.de/node/3497#uip-1>, siehe Anhang VI). Auch wenn das Ergebnis mit 96 ausgefüllten Fragebögen nur bedingt repräsentativ ist, zeigen die Antworten dennoch einen klaren Trend:

Mit fast einem Drittel – und damit mit Abstand an erster Stelle liegend – wird an den Ruheorten die Gelegenheit zur Entspannung durch die wohnungsnaher Erreichbarkeit geschätzt, ge-



folgt von Möglichkeiten zum Kinderspiel und Möglichkeiten für Aktivitäten und Sport (jeweils knapp ein Fünftel). Die große Bedeutung der Nähe zur Wohnung zeigt auch die Frage nach der Entfernung des Ruheorts: Fast die Hälfte der Antwortenden erreicht ihren Ruheort in einer Entfernung von nur 500 m, gefolgt von 500-1.000 m und 1.000-3.000 m zu jeweils knapp einem Fünftel. Die kurzen Entfernungen zu den Ruheorten spiegeln sich auch in der Verkehrsmittelwahl wider: Nur 14 % benutzen das Auto, 86 % den Umweltverbund – darin enthalten als größter Anteil der Fußverkehr mit 38 %, gefolgt vom Radverkehr (31 %) und ÖPNV (17 %).

In einem ruhigen Gebiet tolerieren mehr als zwei Drittel der Antwortenden Freizeitlärm, aber nur 16 % Verkehrslärm, was die große Bedeutung des Lärmschutzes gerade in diesem Bereich zeigt. Es ist letztlich nicht erstaunlich, wenn 100 % der Antwortenden der Erhalt der Ruheorte sehr wichtig (90 %) oder wichtig (10 %) ist. Bei der Frage, was man sich für den persönlichen Ruheort wünscht, steht bei den Nennungen mit weitem Abstand weniger Lärm an erster Stelle (54 %) – obwohl es sich bereits um einen Ruheort handelt! Bänke, Spielgeräte, Sauberkeit und eine bessere Erreichbarkeit zu Fuß/ mit dem Rad folgen nahezu gleichrangig, aber mit großem Abstand (jeweils etwa 10 % der Nennungen).

5.5.4 Ausblick

Die Stadt Bonn ist bestrebt, bestehende ruhige Gebiete zu erhalten. Ein Ziel der Bundesstadt Bonn ist es darüber hinaus, verlärmte Freiräume leiser zu machen, um sie als ruhige Gebiete qualitativ aufzuwerten, und grundsätzlich die Ruhe erlebbar zu machen. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete erfordern in der Regel ein integriertes Vorgehen von Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung.

Folgende Handlungsansätze zum Schutz und zur Entwicklung der ruhigen Gebiete sind denkbar:

- Berücksichtigung der ruhigen Gebiete in allen potenziell lärm erhöhenden Planungen.
- Weiterentwicklung der ruhigen Gebiete im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung sowie der Freiflächenentwicklung.
- Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit der ruhigen Gebiete für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (vor allem Fuß und Rad, aber auch ÖPNV).
- Maßnahmen zur Verringerung der umgebenden Emissionen analog zu den im Lärmaktionsplan für die Belastungsachsen beschriebenen Maßnahmen.
- Gezielter Schutz von Freiräumen vor Lärmimmissionen und Schaffung ruhiger Räume
 - Gabionen oder ansprechend gestaltete Lärmschutzwälle (z. B. als Hügel Landschaft) zur Schaffung von Sichtbarrieren zwischen ruhigen Gebieten und angrenzenden Lärmquellen.
 - Tiefergelegte Spielangebote können sowohl als Lärmschutz als auch zur Starkregenprävention genutzt werden.
 - Bänke mit hohen Rückenlehnen (Ohrenbänke) ermöglichen Ruhe und Entspannung. Klänge aus der Natur lassen den Lärm der Stadt vergessen.



- Ergänzung von als angenehm empfundenen Geräuschquellen (z. B. Wasserspiele), die die Einflüsse von außen überdecken.
- Schaffung von Pufferzonen innerhalb ruhiger Gebiete durch eine Nutzungsstaffelung von innen (leise Nutzungen, z. B. Liegewiesen) nach außen (lautere Nutzungen, z. B. Sportwiesen, Einrichtungen mit hoher Besucherfrequenz).

Es muss grundsätzlich immer eine Abwägung zwischen dem Schutz ruhiger Gebiete und dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm erfolgen.



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

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten durch Hauptlärmquellen erfolgte mit der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht zu einer Gesamtbetroffenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind. Größere Betroffenzahlen wurden grundsätzlich auf 100 gerundet.

Die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Einwohnerzahlen und Wohnungen je Wohngebäude wurden auf Grundlage des Verfahrens zur Zuordnung der Einwohnerzahlen zu Gebäuden gemäß VBEB rechnerisch abgeschätzt. Die Einstufung der Gebäude in Wohn- und Nebengebäude erfolgte dabei überschlägig anhand der Grundfläche und Höhe der Gebäude und zusätzlich anhand des FNP, aus dem die Flächennutzung (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) hervorgeht.

Straßenverkehr – Hauptverkehrsstraßen

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde von der Bundesstadt Bonn berechnet.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Hauptverkehrsstraßen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	34,4	11,2	2,3

11,2 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Pegel >75 dB(A) treten auf 2,3 km² auf.

Tab. 6.2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Hauptverkehrsstraßen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	14.400	5.700	400
Schulen (Gebäude)	81	19	2
Krankenhäuser (Gebäude)	14	0	0

5.700 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Pegel >75 dB(A) treten bei 400 Wohnungen auf. Es sind 19 Schulen (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon zwei Gebäude >75 dB(A), und kein Krankenhaus (Gebäude) mit Pegeln >65 dB(A).

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Hauptverkehrsstraßen

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	18.900	11.400	8.000	4.000	900

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	13.500	8.500	3.600	600	100



Ganztags sind 12.900 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon 4.900 Pegeln >70 dB(A) und 900 >75 dB(A). Nachts sind 12.800 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 4.300 Pegeln >60 dB(A) und sogar 700 >65 dB(A), davon wiederum 100 Personen sehr hohen Pegeln von >70 dB(A). Damit entspricht die nächtliche Lärmbetroffenheit in etwa der Ganztagsbelastung.

Straßenverkehr – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr

Die von allen kartierten Straßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde von der Bundesstadt Bonn berechnet.

Tab. 6.4: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	41,0	14,0	2,5

14,0 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 2,5 km² auf.

Tab. 6.5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	22.600	8.600	500
Schulen (Gebäude)	117	20	2
Krankenhäuser (Gebäude)	22	1	0

8.600 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Pegel >75 dB(A) treten bei 500 Wohnungen auf. Es sind 20 Schulen (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon zwei Gebäude von Pegeln >75 dB(A), und ein Krankenhaus (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.6: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – gesamter lärmrelevanter Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	27.100	20.700	13.000	5.000	1.000

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	22.800	13.400	4.500	700	100

Ganztags sind 19.000 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon 6.000 Pegeln >70 dB(A) und 1.000 Pegeln >75 dB(A). Nachts sind 18.700 Personen von Pegeln >55 dB(A) ausgesetzt, davon 5.300 Personen >60 dB(A), 800 Personen >70 dB(A) und sehr hohen Pegeln von >70 dB(A) 100 Personen. Damit entspricht die nächtliche Lärmbetroffenheit in etwa der Ganztagsbelastung.



Schienenverkehr – Haupteisenbahnstrecken

Die vom Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom EBA berechnet.

Tab. 6.7: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Haupteisenbahnstrecken

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	41,6	10,0	3,1

10,0 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Pegel >75 dB(A) treten auf 3,1 km² auf.

Tab. 6.8: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Haupteisenbahnstrecken

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	49.800	6.500	1.400
Schulen (Gebäude)	283	59	9
Krankenhäuser (Gebäude)	51	4	0

6.500 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten bei 1.400 Wohnungen auf. Es sind 59 Schulen (Gebäude) Pegeln >65 dB(A) ausgesetzt, davon neun Gebäude von Pegeln >75 dB(A), und vier Krankenhäuser (Gebäude) sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.9: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Haupteisenbahnstrecken

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	63.000	23.200	7.000	3.200	2.800

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	54.900	18.400	6.000	2.800	2.300

Ganztags sind 13.000 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon sind 6.000 Personen Pegeln >70 dB(A) ausgesetzt. Nachts sind 29.500 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 11.100 Pegeln >60 dB(A), 5.100 Personen hohen Pegeln von >65 dB(A) und 2.300 Personen sehr hohen Pegeln >70 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit deutlich höher als die Ganztagsbelastung.

Schienenverkehr – sonstiger lärmrelevanter Schienenverkehr

Die vom sonstigen lärmrelevanten Schienenverkehr ausgehende Lärmbetroffenheit wurde von der Bundesstadt Bonn berechnet.

Tab. 6.10: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – sonstiger lärmrelevanter Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	3,5	1,2	0,1



1,2 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,1 km² auf.

Tab. 6.11: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – sonstiger lärmrelevanter Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	2.200	1.500	100
Schulen (Gebäude)	12	4	0
Krankenhäuser (Gebäude)	1	2	0

1.500 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten bei 100 Wohnungen auf. Es sind vier Schulen (Gebäude) und zwei Krankenhäuser (Gebäude) Pegeln >65 dB(A) ausgesetzt.

Tab. 6.12: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – sonstiger lärmrelevanter Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	2.400	1.600	1.900	800	100

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1.800	1.800	1.300	200	0

Ganztags sind 2.800 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon sind 900 Personen Pegeln >70 dB(A) und 100 Personen Pegeln >75 dB(A) ausgesetzt. Nachts sind 3.300 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 1.500 Personen >60 dB(A) und 200 Personen von hohen Pegeln >65 dB(A). Damit entspricht die nächtliche Lärmbetroffenheit in etwa der Ganztagsbelastung.

IED-Anlagen und Häfen

Die IED-Anlagen und Häfen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde von der Bundesstadt Bonn berechnet.

Tab. 6.13: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – IED-Anlagen und Häfen

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

0,2 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Pegel >75 dB(A) treten auf 0,1 km² auf.

Tab. 6.14: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – IED-Anlagen und Häfen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	300	0	0
Schulen (Gebäude)	5	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0



Es sind keine Wohnungen und keine Schulen von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf.

Tab. 6.15: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – IED-Anlagen und Häfen

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	500	100	0	0	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	400	100	0	0	0

Ganztags sind keine Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Nachts sind 100 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen. Damit ist die Lärmbetroffenheit durch Industrie- und Gewerbelärm vernachlässigbar.



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

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

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

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

Das Mitwirkungsverfahren wird zweiphasig mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans und mit der für die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans vorgesehenen Fassung durchgeführt, um die vom Bundes-Immissionsschutzgesetz geforderte effektive Mitwirkung zu ermöglichen.

Der Ausschuss für Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und lokale Agenda hat in seiner Sitzung am 10. Oktober 2018 die Durchführung eines zweistufigen Mitwirkungsverfahrens beschlossen. Für die erste Phase erfolgte die öffentliche Auslegung der Maßnahmenlisten und Lärmkarten des Lärmaktionsplans vom 15. November bis 15. Dezember 2018.

- Eröffnungsveranstaltung im Haus der Bildung am 15. November 2018, 25 Personen nahmen teil,
- Bürgerbeteiligung über die Internetseite "Bonn-macht-mit" (<https://www.bonn-macht-mit.de/node/3497#uip-1>):
 - Ruhige Gebiete als Schwerpunkt,
 - Belastungsachsen als zweiter Baustein.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert abgewogen. Nicht alle Hinweise konnten berücksichtigt werden. Das betrifft vor allem Hinweise, die

- nach deutschem Recht nicht umgesetzt werden können,
- nicht den Lärmaktionsplan betreffen,
- sich nicht auf das Thema Lärm beziehen.

Dort, wo die Stadtverwaltung unabhängig von der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Einflussmöglichkeit hat, wurden die Hinweise entsprechend weitergeleitet.

Die positiv abgewogenen Hinweise sind in den Lärmaktionsplan eingeflossen.

Die Abwägung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zu den Belastungsachsen und den ruhigen Gebieten der ersten Phase sind als Anlage I beigefügt.



In der zweiten Mitwirkungsphase wurde der Lärmaktionsplan vom 11. November bis zum 8. Dezember 2019 nochmals formell ausgelegt. Die eingegangenen Hinweise werden wiederum dokumentiert, abgewogen und die positiv abgewogenen Hinweise in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Das Ergebnis der zweiten Phase der Mitwirkung ist als Anlage II dem Lärmaktionsplan beigefügt.

Der Lärmaktionsplan wurde durch den Rat der Stadt Bonn am ??? angenommen.

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



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Die Bundesstadt Bonn hat in der 1. Runde ergänzt um eine Studie zur Lärminderung an Belastungsachsen⁶ eine umfassende Lärminderungsplanung nach EU-Recht aufgestellt. Der Rat der Bundesstadt Bonn hat den Lärmaktionsplan der 1. Runde in seiner Sitzung am 20. Dezember 2011 beschlossen. Für die 2. Runde hat die Bundesstadt Bonn diesen Plan in den formellen Teilen fortgeschrieben.

Mit den als Anhang V beigefügten Tabellen wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Ergänzend werden in den Tabellen Maßnahmen mit einer Lärminderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden nur dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (bestehendes Baurecht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.). In vielen Fällen handelt es sich hier nicht um Maßnahmen zur Lärmsanierung, sondern um Maßnahmen zur Lärmvorsorge durch Neubau (z. B. heranrückende Wohnbebauung) oder wesentliche Änderungen (z. B. Ausbau DB-Strecken).

In der nachfolgenden Tabelle werden beispielhaft typische Maßnahmen zur Lärminderung vorgestellt, die die Bundesstadt Bonn in den letzten Jahren umgesetzt hat.

⁶ Planungsbuero Richter Richard, Lärmaktionsplan Bundesstadt Bonn – Lärminderung an Belastungsachsen, Aachen 2012

Tab. 8.1: Beispiele für umgesetzte Lärminderungsmaßnahmen

Planungsbereich	Maßnahme	Fotodokumentation
Gesamtstädtisch	Kreisverkehrsprogramm, Beispiel: Kleiner Kreisverkehr Gotenstraße/ Plittersdorfer Straße	
Gesamtstädtisch	Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht, Beispiel: Römerstraße	
Gesamtstädtisch	Parkkonzepte, Beispiel: Bundesviertel	
Ückesdorf	Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung, Beispiel: Reichsstraße	

Planungsbereich	Maßnahme	Fotodokumentation
Gesamtstädtisch	Behindertengerechter Ausbau Stadtbahnhaltestellen, Beispiel: Quirinusplatz.	
Gesamtstädtisch	B+R-Anlagen an Stadtbahnhaltestellen: Beispiel Quirinusplatz.	
Gesamtstädtisch	B+R-Anlagen an Bahnhöfen, Beispiel: Bahnhof Mehlem.	
Gesamtstädtisch	Entwicklung Grünes C: Durchgehender Fuß- und Radweg mit Blühstreifen, Farbfeldern, Baumtoren und Infotafel. Beispiel: Fährre Mondorf.	

Planungsbereich	Maßnahme	Fotodokumentation
Gesamtstädtisch	Zielkonzept "Radverkehrsförderung", 2011 beschlossen mit der Zielsetzung, bis zum Jahr 2020 eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des Radverkehrs von 12 auf 25 % zu erreichen. Dazu gehört die Öffnung von Einbahnstraßen, sofern aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich. Beispiel: Breite Straße.	
Gesamtstädtisch	Einrichtung von weiteren 52 km Fahrradstraßen, 57 Fahrradstraßen wurden bereits eingerichtet, Beispiel: An der Elisabethkirche – Oscar-Walzel-Straße.	
Bonn	Lärmschutz durch Lärmschutzbebauung und Lärmschutzwand unter schwierigen Lärmbedingungen (ehem. Autohaus Reuterbrücke).	
Gesamtstädtisch	Förderung von Elektromobilität und Car Sharing durch die Bundesstadt Bonn: Anschaffung von weiteren 17 Elektrofahrzeugen, Einführung von Car Sharing, Einrichtung eines Mobilitätsdienstleistungszentrums.	

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

9.1 Bereits im Verfahren befindliche Maßnahmen

9.1.1 Lärmaktionsplan

Die Bundesstadt Bonn hat in der 1. Runde des Lärmaktionsplans, ergänzt um eine Untersuchung zur Lärminderung an Belastungsachsen, eine umfassende Lärminderungsplanung nach EU-Recht aufgestellt. Der Rat der Bundesstadt Bonn hat den Lärmaktionsplan der 1. Runde in seiner Sitzung am 20. Dezember 2011 beschlossen. Für die 2. Runde hat die Bundesstadt Bonn diesen Plan in den formellen Teilen fortgeschrieben. Die Maßnahmen, die in diesem Zusammenhang beschlossen wurden, sowie der Stand der Umsetzung sind gemäß Kapitel 8. dem Anhang V zu entnehmen. Es wird eine Umsetzung bis 2023 angestrebt.

9.1.2 Luftreinhalteplan

Am 15.08.2019 ist die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes (LRP) Bonn in Kraft getreten. Die Fortschreibung durch die zuständige Bezirksregierung Köln war erforderlich geworden, weil der Grenzwert für den gesundheitsschädlichen Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ (Jahresmittelwert) noch nicht überall im Stadtgebiet Bonn eingehalten wurde.

Der aktuelle Luftreinhalteplan prognostiziert die Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid im gesamten Stadtgebiet bis zum Jahr 2020 ohne Fahrverbote. Zahlreiche der im Luftreinhalteplan Bonn festgesetzten Maßnahmen dienen gleichzeitig dem Lärmschutz.

Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid ist oberstes Ziel des neuen Luftreinhalteplans

Möglich wird dies durch die konsequente Umsetzung eines Bündels von Maßnahmen aus dem „Green City Masterplan“, dem „Lead City“-Programm sowie dem Programm „Kommunaler Klimaschutz.NRW – Emissionsfreie Innenstadt“. Mit den Maßnahmenpaketen soll eine spürbare Verkehrsverlagerung zur umweltfreundlicheren Mobilität wie ÖPNV, Rad oder Carsharing bewirkt werden. Konkrete Maßnahmen für Bonn sind spezielle Ticketangebote, Angebotsverbesserungen im ÖPNV und die Weiterentwicklung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Hervorzuheben ist gleichfalls der Ausbau der Fahrradinfrastruktur u.a. durch den Bau von Radschnellrouten, die geplante Einrichtung von Mobilstationen zur optimalen Verknüpfung aller Verkehrsmittel sowie die schrittweise Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks. Des Weiteren werden 77 Euro V-Busse der SWB bis Ende 2019 in 2 Tranchen mit SCRT-Filtern nachgerüstet. Die RSVG wird ebenfalls noch in 2019 51 Busse des neuesten Abgasstandards Euro VI in Betrieb nehmen sowie 29 weitere Busse im Jahr 2019 auf Euro VI nachrüsten.

Am Belastungsschwerpunkt Belderberg werden ab 2020 nur noch EURO-VI- Busse im Linienverkehr fahren, so dass dort allein durch diese Maßnahme eine Grenzwerteinhaltung prognostiziert wird. Für alle Maßnahmen konnten umfangreiche Fördermittel akquiriert werden.

Die Stadt sieht in diesen Maßnahmen eine zukunftsfähige Entwicklung des städtischen Verkehrs, da diese auf die Luftreinhaltung, aber auch auf Lärmbelastung, Verkehrssicherheit und den begrenzten städtischen Verkehrsraum insgesamt positiv wirken.

Für die Reuterstraße sind darüber hinaus folgende zusätzliche Maßnahmen zu deren Entlastung vom innerstädtischen Durchgangsverkehr vorgesehen:

- Änderung der Beschilderung auf der A 555 und der A 59/565 in Richtung Bundesviertel / Bad Godesberg
- zusätzliche verkehrsaktive Hinweistafeln auf Vorzugsstrecken bei spezifischen Verkehrslagen
- Tempo 30 auf Teilen der Reuterstraße (zwischen Botanischem Garten/Kirschallee bis Bonner Talweg).

Durch das Inkrafttreten des Luftreinhalteplans gelten alle Maßnahmen als verbindlich angeordnet.

Weitere Informationen und Downloads

- [https://www.bonn.de/medien-global/amt-56/luftreinhaltung/Luftreinhalteplan_Bonn - 2. Fortschreibung_2019.pdf](https://www.bonn.de/medien-global/amt-56/luftreinhaltung/Luftreinhalteplan_Bonn_-_2._Fortschreibung_2019.pdf)
- [Luftreinhalteplan Bonn - Fortschreibung 2012 PDF-Datei 904,00 kB](#)
- [Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Bonn \(2009\) PDF-Datei 4,59 MB](#)
- [Luftreinigungsvorhaben Lead City Bonn PDF-Datei 135,61 kB](#)

9.1.3 Verkehrsentwicklungsplan 2020

Die Bundesstadt Bonn möchte in Zukunft den Kfz-Verkehr umweltverträglicher und nachhaltiger als heute bewältigen. Der Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP 2020) bildet ein integriertes, verkehrssektorübergreifendes Handlungskonzept, dessen Umsetzung die als Umweltverbund bezeichneten Verkehrsmittel Fuß, Rad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) fördert und stärkt. Gleichzeitig soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) weiterhin zur Funktion der Stadt beitragen können. Die vier Verkehrsmittel werden eigenständig behandelt und aufeinander abgestimmt. Der vom Rat der Bundesstadt Bonn beschlossene Verkehrsentwicklungsplan ist Grundlage des Verwaltungshandelns im Bereich Verkehrsplanung.

Es sind Maßnahmenpakete für die Verkehrsträger Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und Fußverkehr entwickelt worden, die mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans abzustimmen sind. Sehr viele dieser Maßnahmen beeinflussen die Lärmbelastung im Stadtgebiet insoweit, als sie entsprechend dem strategischen Ansatz der VEP insgesamt den ÖPNV, das zu Fuß gehen und das Radfahren und somit eine "lärmarme Mobilität" fördern.

9.1.4 Masterplan "Innere Stadt"

Zentrale Herausforderungen und Aufgaben, die es im Rahmen einer zukunftsfähigen Gestaltung der "Inneren Stadt" zu lösen gilt, werden in fünf Handlungsfeldern beschrieben:



- Wohnen in der Inneren Stadt stärken,
- City funktional und gestalterisch stärken,
- Innere Stadt zum Rhein öffnen,
- Potenziale der Universität in der Stadt nutzen,
- Verflechtungs- und Zugangsräume aufwerten.

Die räumlich-funktionale Entwicklung der "Inneren Stadt" ist Hand in Hand mit ihrer Verkehrsentwicklung zu gestalten (Verkehrsentwicklungsplan 2020). Der Masterplan nimmt auf Grundlage des VEP 2020 einen verkehrlichen Einschnitt in die Innenstadtstruktur vor, um die gewünschten Raumqualitäten und funktionalen Verknüpfungen planerisch verwirklichen zu können. Das Maßnahmenkonzept enthält Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Lärmminde- rung (wie z.B. die Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen, Neuordnungen von Ver- kehrsführungen und der Umbau von Haltestellen) mit einem Umsetzungszeitraum von 2013 bis 2027. Die Umsetzung der ebenfalls im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen ist regel- mäßig zu überprüfen.

9.1.5 Radverkehrsförderung

Es werden seit 2010 kontinuierlich Maßnahmen in folgenden Bereichen der Radverkehrsförde- rung umgesetzt:

- Optimierung der bestehenden Radwege,
- Ausbau des Radverkehrsnetzes (Lückenschließung),
- Prüfung von Vorrangschaltungen an Ampeln für Radfahrer,
- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer,
- verkehrssichere Öffnung aller Einbahnstraßen,
- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV (Vergrößerung der Radstation am Hauptbahnhof, Verbesserung der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn),
- Ausbau von Fahrradabstellanlagen,
- Aufbau eines flächendeckenden Fahrradmietsystems,
- Einsatz von Fahrradkurierdiensten durch die Bundesstadt Bonn,
- Aufbau eines Qualitätsmanagements im Radverkehr.

Es wurden 2016 im Bereich Infrastruktur im Bonner Stadtgebiet die Einrichtung von 107 Fahr- radstraßen beschlossen, die seitdem mit Förderung des Landes schrittweise umgesetzt wer- den.



9.2 Strategische Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene

Es hat sich vor allem in Ballungsräumen bei der Umsetzung von Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen der 1. und 2. Runde gezeigt, dass das Abstimmungsverfahren von Einzelmaßnahmen häufig mit einem sehr hohen Aufwand verbunden ist. Um die Umsetzungseffizienz zu erhöhen, sollten in der 3. Runde Lärminderungsmaßnahmen verstärkt im Rahmen gesamtstädtischer Konzepte entwickelt werden, um die Einzelmaßnahmen im Systemzusammenhang zu betrachten und abzustimmen. Hierzu gibt es in der Bundesstadt Bonn folgende Ansatzpunkte:

9.2.1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Mit der Erfahrung aus der 1. Runde der Lärminderungsplanung beabsichtigt die Bundesstadt Bonn, Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht mehr einzelstandortbezogen vorzuschlagen und zu begründen, sondern auf Grundlage eines abgestimmten integrierten Stadtgeschwindigkeitskonzepts.

Mithilfe einer Entscheidungskaskade wurden die Straßenabschnitte ermittelt, die als Teststrecken für eine kurzfristige Umsetzung von Tempo 30 zur Lärminderung geeignet erscheinen. Die Kaskade besteht aus den folgenden Stufen:

- Netz der Hauptverkehrsstraßen,
- Grundnetz ohne Bundesautobahnen,
- Verbliebenes Grundnetz mit Lärmbelastungsachsen,
- Verbliebenes Grundnetz ohne Tempo 30,
- Verbliebenes Grundnetz ohne ÖPNV-Beschleunigung,
- Verbliebenes Grundnetz ohne "Grüne Welle",
- Verbliebenes Grundnetz ohne kurze Streckenabschnitte (kürzer 500 m),
- Verbliebenes Grundnetz ohne vierstreifige Straßen mit Mittelstreifen.

Nach Abschluss dieser Kaskade und unter Berücksichtigung des Umbaus der Viktoriabrücke und einer neuen Anbindung (ab ca. 2021) sowie der damit verbundenen Entlastung der Bornheimer Straße sind aus dem Grundnetz folgende Straßenabschnitte verblieben, die als Teststrecken in Betracht kommen:

- Straße Auf dem Hügel von Hermann-Wandersleb-Ring bis Straße Am Propsthof,
- Straße An der Josefshöhe von Kölnstraße bis Herseler Straße,
- Servatiusstraße – Bernkasteler Straße von der Straße Schwalbengarten bis Friesdorfer Straße,
- L 193 Königswinterer Straße von der Straße Auf dem Grendt bis Rastenweg.

Im Umkehrschluss heißt das, dass die Ausweisung weiterer Verkehrsstraßen mit Tempo 30 nach Durchführung des Pilotprojekts in jedem Fall mit einem erhöhten Umstellungsaufwand verbunden ist.

Eine Entscheidung über die Durchführung des Projekts wurde zunächst seitens der zuständigen Ratsgremien bis zum Abschluss diverser Brückensanierungsarbeiten zurückgestellt.

Eine einjährige Test- und Pilotphase wurde am 9. Juli 2019 für die Straße An der Josefshöhe beschlossen. Nach Ablauf wird ein Erfahrungsbericht erstellt. Des Weiteren wurde am 5. Dezember 2019 vom Hauptausschuss beschlossen, auf der Straße Auf dem Hügel zwischen Her-



mann-Wandersleb-Ring und Am Propsthof Tempo 30 für ein Jahr auf Probe einzurichten. Die Einrichtung von Tempo 30 auf der Königswinterer Straße und der Servatiusstraße/ Bernkasteler Straße wurde hingegen vom Hauptausschuss abgelehnt.

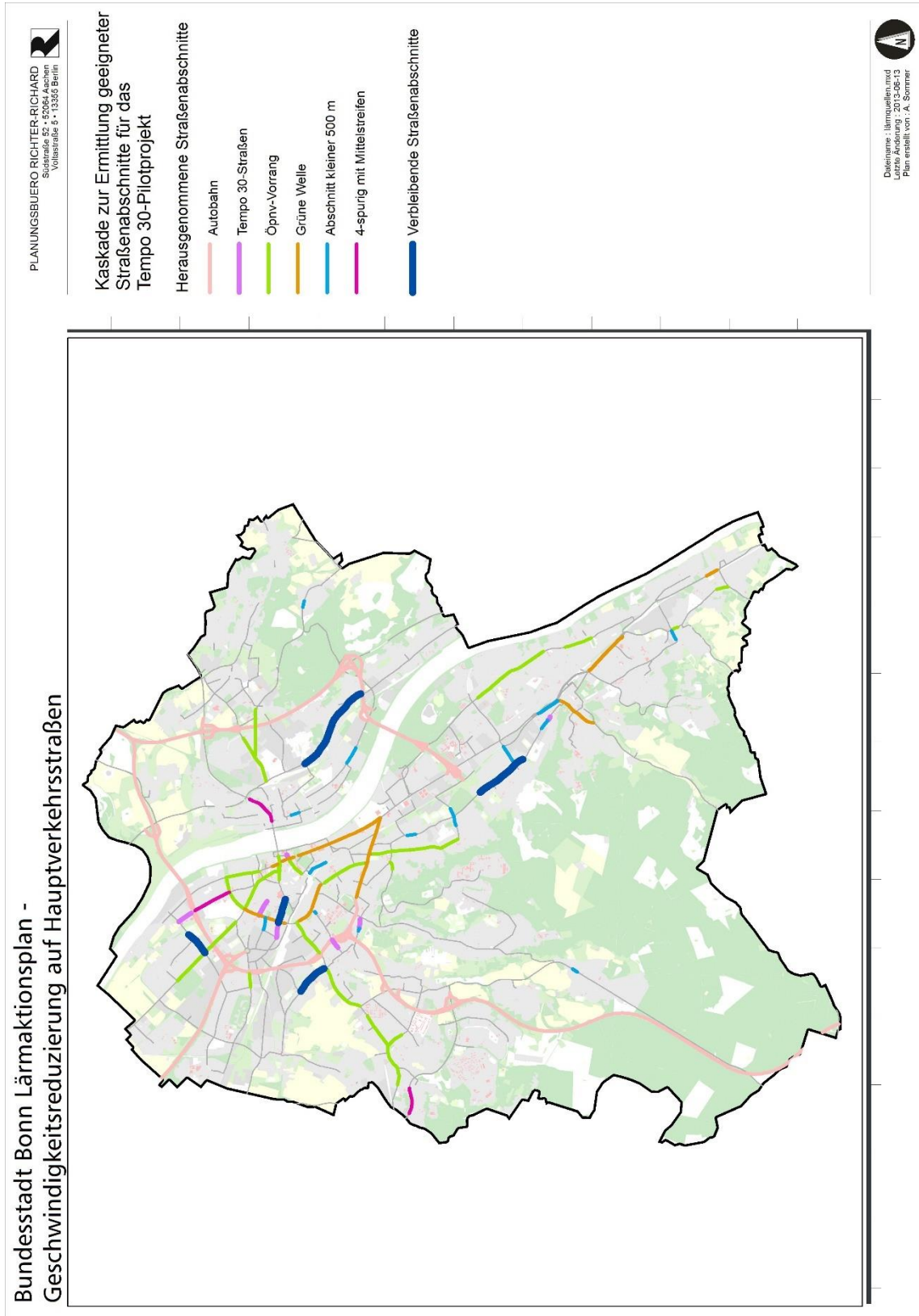


Abb. 9.1: Kaskade zur Ermittlung geeigneter Straßenabschnitte für das Tempo 30-Pilotprojekt



9.2.2 Machbarkeitsstudie Lkw-Lenkung

Der von Lkw ausgehende Lärm – ein Lkw ist so laut wie 10-20 Pkw – ist immer wieder Gegenstand von Bürgerbeschwerden und bestimmt teilweise in erheblichem Maß die in den strategischen Lärmkarten ausgewiesenen Belastungen von Straßenräumen. Der von Lkw erzeugte Schadstoffausstoß trägt zudem nicht unwesentlich zur Luftschadstoffbelastung bei. Lkw-Beschränkungen in den unterschiedlichen straßenverkehrsrechtlichen Ausprägungen sind deshalb ein bewährtes Mittel zur Lärminderung.

Angesichts der besonderen Bonner Situation mit einem 270°-Autobahnring und relativ geringen Lkw-Mengen im innerstädtischen Straßennetz hat die Verwaltung eine Voruntersuchung (Machbarkeitsstudie) beauftragt, um das Erfordernis für ein umfassendes Lenkkonzept zu prüfen.

In Bezug auf Lärmbelastungsachsen – ohne den Lieferverkehr in der Innenstadt – wurden vier Bereiche mit Lärmproblemen und entsprechendem Handlungsbedarf identifiziert:

- Gewerbegebiete Hafen Graurheindorf/ Buschdorf: Kölnstraße, An der Josefhöhe, Herseler Straße als Anschluss an die A 555 und A 565,
- Gewerbegebiete Duisdorf, An der Ziegelei, Hohe Straße, Bonn West, Justus-von-Liebig-Straße, Verteilerkreis, Am Vogelsang, Weststadt: B 56 mit Villemombler Straße und Straße Auf dem Hügel als westliche Zufahrt,
- Erschließung Innenstadt: Graurheindorfer Straße, B 9 und diverse Einzelstraßen,
- Gewerbegebiete Dottendorf, Bad Godesberg Nord, Pennenfeld: Reuterstraße – Hausdorffstraße – Dottendorfer Straße als Anschluss an die A 565 (unter Vorbehalt), Servatiusstraße – Bernkasteler Straße – Hochkreuzallee, Bonner Straße – Burgstraße und B 9 als südliche Zufahrten,
- Gewerbegebiete Geislar, Holzlar, Am Mühlenbach, Beuel WTP, Pützchen, Beuel-Ost: Siegburger Straße/ Pützchens Chaussee und Königswinterer Straße als Zufahrten zur A 59 und A 562.

Entwickelt man die Zufahrtsrouten zu den Gewerbe- und Industriegebieten gemäß Bestandsanalyse Gewerbeflächenentwicklung unter Einbindung der zuvor dargestellten straßenbaulichen Maßnahmen zu einem Vorzugsnetz für die Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete weiter, ergibt sich folgendes Erschließungsnetz:

- Eine zentrale Erschließungs- und Verteilungsfunktion hat der Kranz der A 565 von der Anschlussstelle BN-Hardtberg – A 59 zwischen Dreieck BN-Nordost und Kreuz BN-Ramersdorf – A 562.
- Auf diesen Kranz laufen strahlenförmig folgende (über-)regionale Verbindungen zu:
 - A 555 (A 4 und Köln, linksrheinisch),
 - A 59 (A 3 und Köln, rechtsrheinisch),
 - B 42 (Koblenz, rechtsrheinisch),
 - B 9 (Koblenz, linksrheinisch),
 - L 158 (Verbindung zwischen A 565 und Bonn-Bad Godesberg),



- A 565 (A 61),
 - westliche B 56 (zur A 61, über Konrad-Adenauer-Damm zur A 565, über L 113n – K 12n – L 183n und L 118 zur A 555).
- An diese Grundstruktur der Erschließung docken sich die unmittelbaren Zufahrten zu den Gewerbe- und Industriegebieten auf kurzem Weg an.

Überlagert man dieses Vorzugsnetz mit den Lärmbelastungsachsen, so zeigt sich, dass sich Lärmkonflikte auf wenige Straßenabschnitte beschränken:

- Herseler Straße,
- Siegburger Straße zwischen Pützchens Chaussee und Straße Am langen Graben,
- Bonner Straße – Burgstraße von Laufenbergstraße bis Brunnenallee,
- Koblenzer Straße von Tunnelmund bis Eisenbahnbrücke,
- Konrad-Adenauer-Damm von Rochusstraße bis Rene-Schickele-Straße.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Lkw-Lenkungskonzept (vgl. Abb. 9.2) fließen in das Projekt "Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation in der Metropolregion Rheinland" ein. Das Projekt wird gemeinschaftlich von den Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes sowie dem VRS und "mobil-im-rheinland" (künftig: "Digitalisierung Mobilität") durchgeführt. Die Bundesstadt Bonn ist neben 148 Städten und Gemeinden aus dem Rheinland an dem Projekt beteiligt.

Das Projekt zur Lkw-Lenkung wird fortlaufend fortgeschrieben. Voraussichtlich 2020 werden erste Vorrangrouten der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises in das System eingegeben. Diese Routen werden derzeit abgestimmt.

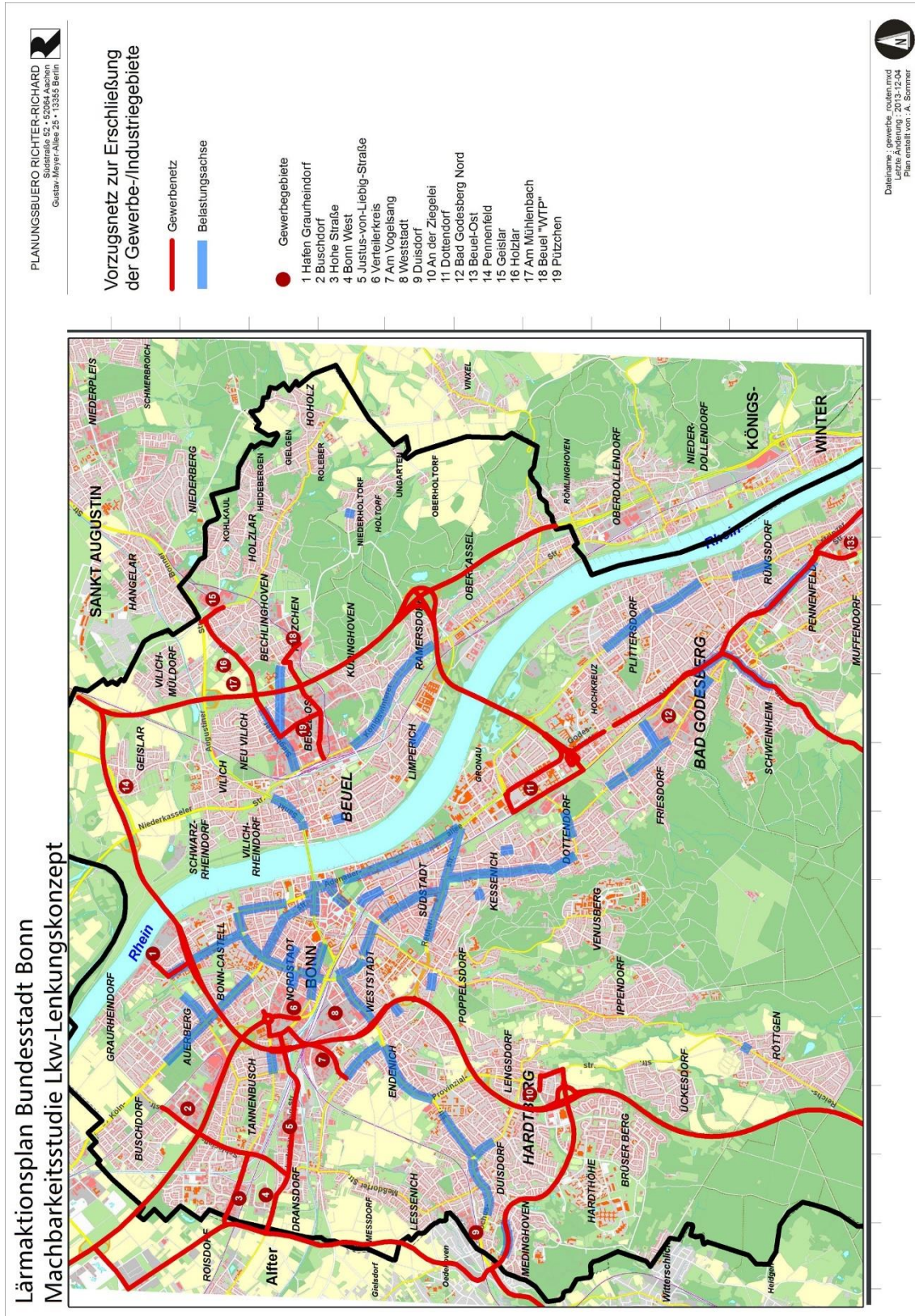


Abb. 9.2: Vorzugsnetz zur Erschließung der Gewerbe-/ Industriegebiete



9.2.3 Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Durch die Bundesstadt Bonn und die Bonner Polizei werden im Stadtgebiet mobile und stationäre Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt – nicht nur an Unfallhäufungsstellen. Die Stadtverwaltung setzt derzeit vier mobile Messwagen, ab 2019 zwei semi-stationäre Anhänger und acht stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen ein.

Die Kommunen sind jedoch zu Geschwindigkeitskontrollen aus Lärmschutzgründen nur in solchen Bereichen befugt, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen begrenzt wurde.

9.2.4 Erneuerung der Fahrbahndeckschicht mit lärminderndem Asphalt

Offenporige Beläge ("Flüsterasphalt"), die über ein hohes Lärminderungspotenzial verfügen, entfalten ihre lärmindernde Wirkung dauerhaft nur im höheren Geschwindigkeitsbereich und sind daher für den innerörtlichen Einsatz nicht geeignet.

Das Tiefbauamt der Bundesstadt Bonn hat erstmalig in Bonn im Rahmen der Fahrbahnsanierung der Römerstraße zwischen Wachsbleiche und Augustusring den Einbau eines lärmindernden Asphalts (AC 5D LOA) als Teststrecke vorgenommen (ca. -3 dB(A)).

9.2.5 Lead City

Im Februar 2018 hat der Bund der EU-Kommission ein Bündel von Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Deutschland angekündigt. Diese Projekte sollen in fünf Modellstädten erprobt werden. Die Bundesstadt Bonn ist eine der fünf Städte. Die Stadtverwaltung hat zunächst eine Liste von 60 möglichen Maßnahmen beim Bund eingereicht, von denen drei Maßnahmenpakete in den nächsten Jahren gefördert werden:

- Projekt 1: Klima-Ticket und besondere Tarifangebote,
- Projekt 2: Angebotsverbesserung bei Bus und Bahn,
- Projekt 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten Jahren, kann die Bundesstadt Bonn einen großen Beitrag zur Luftreinhaltung beigetragen.

9.2.6 Emissionsfreie Innenstadt

Im Rahmen des Förderprogramms KommunalenKlimaschutz.NRW mit dem besonderen Förderbereich Emissionsfreie Innenstadt führt die Bundesstadt Bonn gemeinsam mit den Stadtwerken Bonn in den Jahren 2019-2022 das Vorhaben Aktivraum (E-)Mobilität Innenstadt als Maßnahme mit gesamtstädtischer Bedeutung mit folgenden Bestandteilen durch:

- Einrichtung von 36 Mobilstationen (32 in der Bonner Innenstadt, vier in Beuel),
- Ausbau von drei Radweg-Abschnitten zu Radschnellrouten (teilweise Radpendlerroute Bonn – Bornheim, Rheinaue linksrheinisch und Rheinaue rechtsrheinisch),
- Beschaffung von weiteren 17 E-Fahrzeugen für den städtischen Fuhrpark.



9.2.7 Sofortprogramm Saubere Luft

Die Bundesregierung hat im August/ September 2017 angekündigt, von NO₂-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen bzw. dort ansässigen Unternehmen o. ä. insgesamt 1 Mrd. EUR, wovon 250 Mio. EUR durch Automobilhersteller übernommen werden, zur Verfügung zu stellen (Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020). Die Abwicklung dieses Sofortprogramms erfolgt kontinuierlich über eine Vielzahl von Förderrichtlinien des Bundes.

Zur Vorbereitung der Abwicklung dieses Programms wurde als erster Schritt den von NO₂-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen die 100 %ige Förderung eines Masterplans (Green City) gewährt. Dieser Masterplan soll Maßnahmen zur Förderung in Bezug auf die Luftreinhaltung entwickeln, zusammenfassen und bewerten. Nach dem am 20. Dezember 2017 erteilten Zuwendungsbescheid des Bundes für die Förderung über die kurzfristig geänderte Förderrichtlinie Automatisiertes und vernetztes Fahren wurde der Masterplan zur Luftreinhaltung für die Bundesstadt Bonn erstellt.

Gegenstand des Masterplans (Green City Plan)

Unter Beachtung der Vorgaben der Förderrichtlinie sind Digitalisierung, die Vernetzung der Verkehrsträger, der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, die Emissionsminderung sowie die Elektrifizierung des Verkehrs und Öffentlichkeitsarbeit/ Public Awareness die Schwerpunkte des Masterplans. Hierzu wurden jeweils einzelne Maßnahmen definiert, beschrieben und mit Kostenschätzungen sowie Wirkungsprognosen zur Luftreinhaltung vorgesehen.

Das Vorliegen des Masterplans war zwingende Voraussetzung für einen gewichtigen Teilbeitrag für die Förderrichtlinie Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme des Bundes. Auf Basis des Masterplans wurden durch die Bundesstadt und die Verkehrsunternehmen Förderanträge eingereicht.

9.2.8 E-Mobilität

Die Lärm- und Abgasbelastung in den Städten soll mit Hilfe der Elektromobilität gesenkt werden. Dazu gehört der sukzessive Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektroautos, aber auch das Mietangebot von Elektrorollern, die SWB Bus und Bahn in Kooperation mit TIER Mobility betreibt.

Die Stadtwerke wollen bis 2030 ihre Busflotte auf Elektroantrieb umstellen. Der städtische Fuhrpark umfasst aktuell folgende Elektrofahrzeuge:

- elf Pkw,
- zehn Nutzfahrzeuge, darunter acht Streetscooter und zwei Kipper,
- 27 Pedelecs und
- ein Hybridfahrzeug.

Die weitere Umstellung auf alternative Antriebe wird fortgesetzt.

Eine Karte mit den Elektrotankstellen in Bonn findet sich unter folgendem Link:
<https://www.stadtwerke-bonn.de/fuer-zuhause/e-mobility/elektrotankstellen/>

9.2.9 Verlängerung S 13

Durch die Verlängerung der S 13 um rund 13 Kilometer zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel erhält die Bundesstadt Bonn einen deutlich schnelleren Anschluss zum Flughafen Köln/ Bonn als mit der bisherigen Stadtbahnverbindung nach Siegburg. Der Spatenstich erfolgte Ende November 2016, die geplante Bauzeit beträgt 12 Jahre.

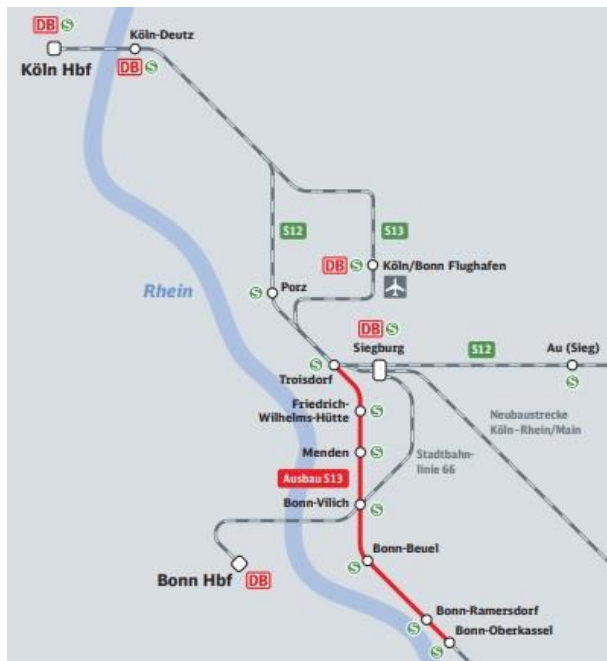


Abb. 9.3: Streckenverlauf Verlängerung S 13 (Quelle: "Ausbau zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel, S-Bahn-Linie 13", DB Netze)

Der Ausbau wird von Lärmschutzmaßnahmen über den gesamten Streckenverlauf flankiert. Die Anlieger der stark frequentierten rechtsrheinischen Bahnstrecke erhalten damit einen modernen Lärmschutz nach Lärmvorsorgekriterien. Insgesamt werden 15,5 km Lärmschutzwände gebaut und auch die Siegbücke wird lärmschutztechnisch saniert. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden durch passive Lärmschutzmaßnahmen ergänzt. Hierzu können auf der Seite <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/s13> unter Downloads Hinweise nachgelesen werden. Zusätzlich werden die Haltepunkte barrierefrei ausgebaut und die Bahnsteighöhen angeglichen.



9.3 Vertiefende Untersuchung an Belastungsachsen

Zwischen dem Lärmaktionsplan der 1. und 2. Runde hat die Bundesstadt Bonn 2011 eine vertiefende Untersuchung an vier Belastungsachsen durchführen lassen.⁷ Die dort aufgeführten Maßnahmen werden nachfolgend mit aktualisierten Daten und aktuellem Planungsstand nachrichtlich übernommen.

9.3.1 Kölnstraße (L 300)

Die L 300 verläuft in südöstlicher Richtung durch das Stadtgebiet Bonn bis zur Oxfordstraße. Zwischen Kaiser-Karl-Ring und Wilhelmsplatz befinden sich die Straßenbahngleise der Linien 61 und 65 in der Kölnstraße (für Kfz-Verkehr befahrbar).

Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans beinhaltet ein Verkehrslenkungskonzept, mit einer Prognose für 2020, das zu veränderten Verkehrsführungen im Untersuchungsbereich anstrebt. Für die Kölnstraße ergibt sich daraus eine leichte Erhöhung des Verkehrsaufkommens.

Der Masterplan der Bundesstadt Bonn für die Innere Stadt sieht eine gestalterische Aufwertung der Kölnstraße zwischen Chlodwigplatz und Oxfordstraße vor.

⁷ Planungsbuero Richter-Richard: "Lärmaktionsplan Bundesstadt Bonn – Lärminderung an Belastungsachsen", 2011



Abschnitt 1: Kölnstraße (L 300), Kaiser-Karl-Ring bis Rosental

Tab. 9.1: Rahmenbedingungen Kölnstraße – Abschnitt 1

Lärminderungspotenziale		Kölnstraße, Abschnitt 1 zwischen Kaiser-Karl-Ring und Heerstraße/ Rosental		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil in % Tag/Nacht	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr, Schienenverkehr					L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)
		von	bis					
		Kaiser-Karl-Ring	Heerstraße/ Rosental	12.287	5,50/ 2,10	50	71,5	60,9
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifige Fahrbahn in Mischnutzung mit der Straßenbahn, Einbahnstraße Richtung Innenstadt für Kfz-Verkehr, Straßenbahn im Gegenverkehr. Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr für den Radverkehr freigegeben.			Fahrbahn weitgehend in gutem Zustand bis auf die Deckschicht zwischen Gleis und Fahrbahnrand. Dort größere Schäden. Borde und Rinnensteine erneuerungsbedürftig (brüchig, teils abgesunken, verschoben). Richtung Dietkirchenstraße verschlechtert sich der Fahrbahnzustand. Keine Führung für den Radverkehr (Schutzstreifen, Radfahrstreifen).			
	Nebenanlagen	Beidseitig Gehweg und Parken, Baumbeete (Allee), private Hausvorbereiche			Gehweg: Platten sanierungsbedürftig (einzelne abgesenkte Platten/ Brüche), verstärkt zwischen Baumstandorten (Parken). Stadteinwärts gehen Platten in eine schadhafte Asphaltdeckschicht über. Keine Behindertenführung. Parken: Stadteinwärts Kaiser-Karl-Ring bis Haltestelle Chlodwigplatz Schrägparkstände, sonst Längsparkstände, Gehweg wird mitgenutzt. Radverkehr: fehlende Abstellmöglichkeiten.			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Einbahnstraße Richtung Innenstadt, Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art, Straßenbahnen dürfen nicht überholt werden, Radverkehr im Gegenverkehr zugelassen, Parkregelungen (Haltverbot, Bewohnerparken).						
ÖPNV		Straßenbahnlinien 61 und 65 im Mischverkehr mit Kfz- und Radverkehr. Wetterschutz an Haltestellen teilweise vorhanden. Digitale Anzeigetafeln. Haltestelle Chlodwigplatz versetzt zwischen Kaiser-Karl-Ring und Adolfstraße, Haltestelle Rosental einseitig westlich. Einmündung Rosental (Gegenhaltestelle östlich Heerstraße, siehe Abschnitt 2)			Gleise liegen dicht am Fahrbahnrand. Die Gleise sind erneuert. Die Haltestellen sind nicht ausgebaut.			
Realnutzung		Beidseitig Geschäfte im Erdgeschoss. Richtung Innenstadt zunehmend, Wohnen in Obergeschossen			Nahversorgung, keine Zentrumsausbildung erkennbar.			
Baustruktur der Wohnbebauung		Geschlossene, 4- bis 5-geschossige Bebauung (außer Bereich des Supermarkts, hier Baulücken).						



Straßenansicht Kölnstraße



Begegnungsfall Kfz/ Straßenbahn



Gleisverlauf teilweise unmittelbar am Bord



Maßnahmen der Stadt Bonn mit Einfluss auf den Straßenabschnitt:

- Für den Umbau der Haltestelle Chlodwigplatz liegt eine Planung vor. Diese beinhaltet den Ausbau entsprechend dem Stand der Technik. Die Führung des Radverkehrs verbleibt auf der stadteinwärtigen Seite auf der Fahrbahn. Auf der stadtauswärtigen Seite werden die Fahrradfahrer auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg hinter dem Aufstellbereich geführt. Nördlich der Haltestelle sind auf der stadteinwärtigen Seite Senkrechtparkstände vorgesehen.
- Die stadtauswärtige Haltestelle Rosental wird nach dem Stand der Technik (Wetterschutz, Sonderbord, Behindertenführung) am bisherigen Standort ausgebaut. Das gleiche gilt für die in Mittellage befindliche Gegenhaltestelle. Der Fahrbahnquerschnitt wird beibehalten.
- Zum Hauptradwegenetz des Verkehrsentwicklungsplans 2020⁸ gehört die Fahrradachse Heerstraße – Rosental. Die Kölnstraße zwischen B 56 und Heerstraße ist als Fahrradachse der Netzkategorie RA II (Hauptverbindungsweg für Radverkehr) ausgewiesen.
- Zwischen B 56 und Irmintrudistraße besteht auf der Nordseite absolutes Haltverbot von 16-9 Uhr und eingeschränktes Haltverbot von 9-16 Uhr. Die Parkstände auf der Südseite zwischen B 56 und Adolfstraße unterliegen keiner Einschränkung. Ab Adolfstraße stadteinwärts gilt Bewohnerparken. Das Angebot an Parkständen beträgt 1-10 Stellplätze/ 100 Personen.
- In der Mitwirkung zum LAP in der 1. Runde wird die Einführung von Tempo 30 angeregt.

Ziele des Masterplans Bonn "Innere Stadt":

- Städtebauliche Aufwertung des Straßenraums Kölnstraße zur Verbesserung des Wohnumfeldes und zur Stärkung des Wohnquartiers mit den Kristallisationspunkten Chlodwigplatz und Kölnstraße/ Rosental/ Heerstraße,
- gestalterische Aufwertung des Knotenpunkts Kölnstraße/ Kaiser-Karl-Ring als Durchgangsbereich der Inneren Stadt für eine verbesserte Orientierung,
- Radwegachse Kölnstraße zwischen Chlodwigplatz und Oxfordstraße.

Im II. Anhang des Masterplans Bonn "Innere Stadt" (Stand März 2012) aufgeführte Maßnahmen:

- Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereichs Kölnstraße/ Irmitrudistraße (R 2),
- Umbau der Kölnstraße und gestalterische Aufwertung (W 1).

⁸ Bundesstadt Bonn (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsplan Bonn. Bearbeitet von VSU GmbH, Herzogenrath; Intraplan Consult GmbH, München; AB Stadtverkehr, Bonn. Bonn, Herzogenrath, München 2011



Lärmrelevante Besonderheiten

Der Querschnitt der Kölnstraße entspricht heute noch der gründerzeitlichen Struktur mit Vorgärten, einer Baumallee und der Fahrbahn mit Straßenbahngleisen. Die meist später errichteten Gebäude reihen sich nahtlos in die gründerzeitliche Bebauung ein, wodurch der geschlossene Charakter der Straße erhalten blieb. Die Nutzung ist mit Wohnen, Einzelhandel und Gastronomie vielfältig.

Die zwischenzeitlich deutlich angestiegenen Verkehrsmengen von Kfz, Fahrrad und Parkverkehr führt zu Konflikten.

Die störendsten Lärmimmissionen entstehen außerhalb der Lärmkartierung durch Spitzengeräusche, wie Quietschgeräusche der Straßenbahn, Geräusche durch das Queren von Gleisen durch Kraftfahrzeuge, Brems- und Anfahrgeräusche sowie Motorengeräusche bei Parkvorgängen. Hier liegt für die Betroffenen ein hohes Potenzial zur Immissionsvermeidung, allerdings von Immissionen, die nicht in die Berechnung der Lärmkarten Eingang fanden.

Auf dem Straßenabschnitt befinden sich nur wenige Einmündungen. Irmintrudistraße, Adolfstraße und Heerstraße gehören zu Tempo 30-Zonen, die Irmintrudistraße und die Heerstraße sind Einbahnstraßen mit ausfahrendem Verkehr, Michaelstraße und Dietkirchenstraße Einbahnstraßen Richtung Kölnstraße.

Die Kölnstraße gehört auf diesem Abschnitt zum Hauptradwegenetz. Schutzstreifen oder Radfahrstreifen sind nicht vorhanden.

Aufgrund der vielen Geschäfte queren Fußgänger rege die Fahrbahn, ohne dass sich ein Schwerpunkt erkennen lässt. Parkende Fahrzeuge zwischen den Bäumen erschweren Querungen der Fußgänger, die Schrägparkstände engen den Gehweg stark ein, es kommt zu Behinderungen des ÖPNV und des Radverkehrs. Gleichzeitig entsteht Parksuchverkehr, der zu Verzögerungen des Kfz-Stroms und der Straßenbahn führt sowie das Kfz-Verkehrsaufkommen in den untergeordneten Straßen erhöht.

Maßnahmenvorschläge

Sofortmaßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Geschwindigkeitsreduzierung: Einzelfallprüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). In den Haltestellenbereichen ist eine gesicherte Querungsmöglichkeit bei Ausweisung von Tempo 30 (siehe oben) nicht unbedingt erforderlich. Von Vorteil ist allerdings, dass nur eine Fahrtrichtung beachtet werden muss.
- Beschränkung der Einbahnstraße auf den Fahrstreifen auf der Südseite mittels Fahrbahnbegrenzungslinie, Teil des Planungskonzepts der Stadt Bonn für diesen Straßenabschnitt. Dort verlaufen die Gleise Richtung Zentrum. Die Gleise auf der Nordseite werden dann bis auf einige querende Parker und Zufahrten (nicht zu vermeiden) nicht mehr vom Kfz-Verkehr befahren. Angedacht war, den Radverkehr dann über diese nicht mehr befahrene Fläche zu führen (siehe auch Maßnahmen weiter unten).

- Förderung Radverkehr: Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist z. B. durch die Lage der Gleise und fehlenden Sicherheitsabstand insbesondere zu den Senkrecht- und Schrägparkständen kaum möglich. Eine Markierung von Schutzstreifen entfällt auf dem rechten Fahrstreifen (stadteinwärts) aufgrund der zu hohen Kfz-Verkehrsmenge. Im Rahmen der Planung zum behindertengerechten Ausbau der Straßenbahnhaltestelle wurde auch die Radverkehrsführung berücksichtigt.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen, Einzelmaßnahmen mit mittlerem Kostenaufwand

- Reduzierung Parkdruck: Die bestehenden Konflikte und die Lärmentwicklung durch den Parkverkehr legen die Aufstellung eines Parkraumkonzepts für die Kölnstraße nahe. Hierbei sollte vor allem eine Prüfung von alternativen Parkmöglichkeiten Berücksichtigung finden. Als Beispiel könnte der Parkplatz des Supermarkts (REWE) in Abstimmung mit dem Eigentümer auf eine Doppelnutzung geprüft werden. Mit neuen Planungsansätzen aus dem Bereich E-Antriebe, insbesondere in verdichteten Wohnbereichen solche Parkplätze auch als Ladestation für E-Fahrzeuge als Geschäftsmodell für den Betreiber zu nutzen, könnte hier einen Einstieg bilden.

Mittel- bis langfristige Maßnahmen, Sanierungsmaßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Fahrbahnausbau rechter Fahrstreifen (Westseite): Deckschichternewerung der einstreifigen Fahrbahn mit einem lärmindernden Asphalt (≥ -3 dB(A)).
- Förderung Radverkehr: Im Rahmen einer Deckschichternewerung der Fahrbahn Erneuerung von Rinne und Bord mit einem für Radfahrer komfortabel befahrbaren Rinnenstein (z. B. Natursteinläufer).
- Geschwindigkeitsreduzierung: Im Bereich der Haltestellen, Abschnitt B 56 bis Irmintrudistraße und Abschnitt Dietkirchenstraße bis Rosental, ist Tempo 30 voraussichtlich auch nach der Deckschichternewerung aus Sicherheitsgründen sinnvoll.
- Instandhaltung Gleise: Es sollte geprüft werden, ob das Schleifen der Schienen in kürzeren Zeitintervallen auf lärmbelasteten Straßenabschnitten bei Belastungsschwerpunkten zu einer Geräuschreduzierung beitragen kann (bis zu -3 dB(A)).

Erläuterung

In die Berechnungen des Lärmaktionsplans geht von den oben genannten Maßnahmen lediglich die Lärminderung durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine Veränderung des Fahrbahnbelages ein. Kurzfristig kann hier zur Verbesserung des "rechnerischen" Pegels nur eine Reduzierung um $-2,4$ dB(A) erreicht werden.

Maßnahmen zur Verstetigung und zur Vermeidung von Spitzengeräuschen können aber die Betroffenen erheblich entlasten. Auf dem Straßenabschnitt kann deshalb unabhängig von der



Lärmkartierung eine weitere Lärminderung von ca. 4 dB(A) durch Maßnahmen zur Verstetigung und zur Konfliktvermeidung erreicht werden (Parkordnung, Vermeidung von Schienenquerung durch Fahrzeuge, Abhängung von Einmündungen). Diese Maßnahmen sind überwiegend als Sofortmaßnahmen und mittelfristige Maßnahmen mit geringen finanziellen Mitteln umsetzbar und können später mit stadtgestalterischen Maßnahmen optimiert werden.

Kurzfristiges Lärminderungspotenzial

Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit	-2,4 dB(A)
kompensatorische Maßnahmen	-4 dB(A)

Langfristiges Lärminderungspotenzial

Deckschichterneuerung mit lärmmindernder Asphalt	-3 dB(A)
kompensatorische Maßnahmen	-4 dB(A)

Durch die Deckschichterneuerung kann eine Reduzierung der Immissionen von etwa 3 dB(A) erreicht werden. Der Materialwechsel zwischen den Gleisen geht nicht gesondert in die Berechnungen ein. Die Temporeduzierung macht sich nach Einbringung eines lärmmindernden Asphalts nur noch eingeschränkt lärmmindernd bemerkbar. Tatsächlich wird also eine weitere Lärminderung um etwa 1,6 dB(A) erreicht.

Insgesamt kann eine Lärminderung von 5,6 bis 8 dB(A) erwartet werden,

Durch die Führung des Kfz-Verkehrs im Einrichtungsverkehr ergeben sich zudem Chancen für eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV und verbesserte Aufenthaltsqualität (Stadtgestaltung).

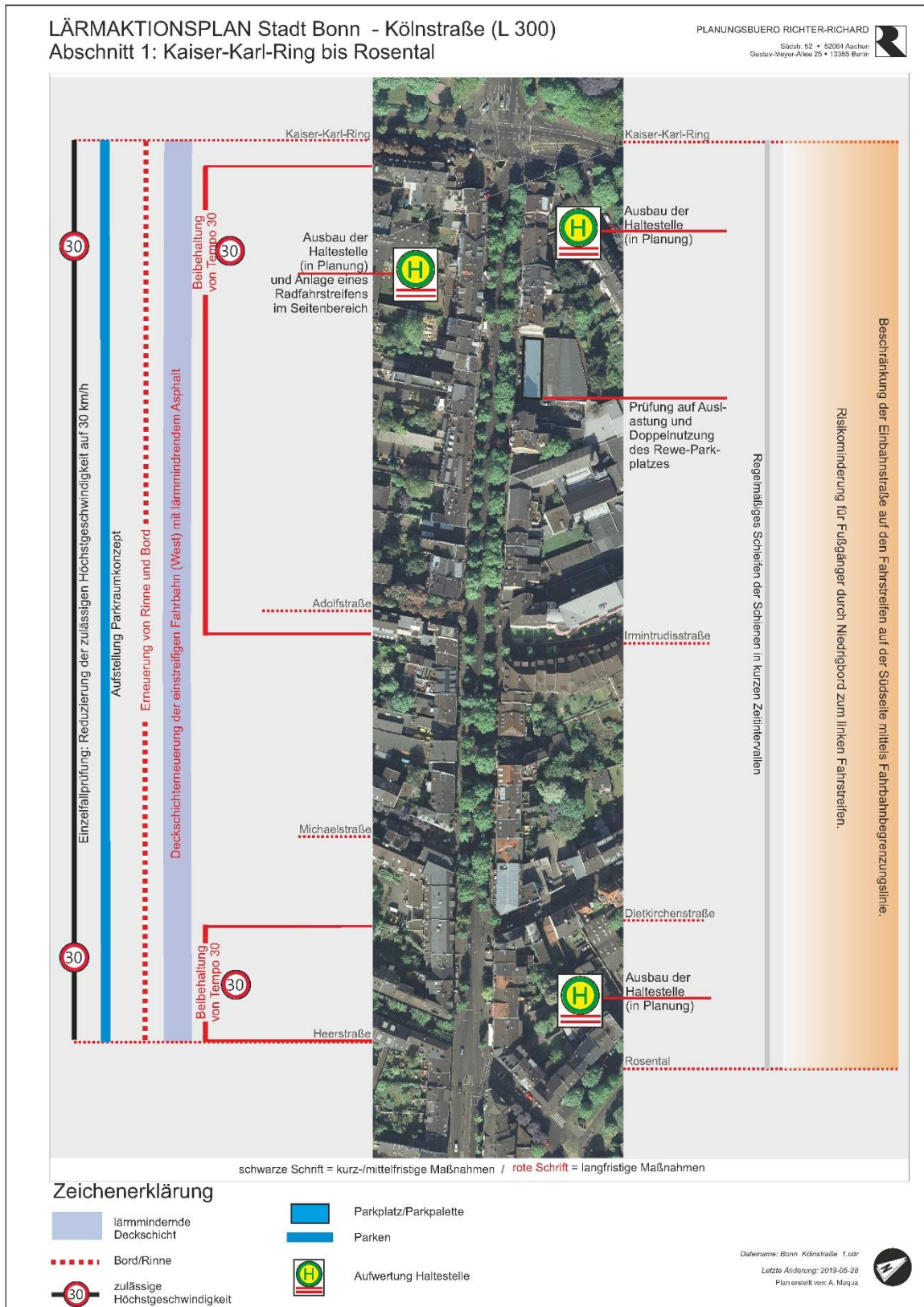


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht Kölnstraße, Abschnitt 1



Abschnitt 2: Kölnstraße (L 300), Rosental bis Wilhelmsplatz

Tab. 9.2: Rahmenbedingungen Kölnstraße – Abschnitt 2

Lärmquelle: Kfz-Verkehr		Kölnstraße, Abschnitt 2 zwischen Rosental und Wilhelmsplatz						
		von	bis	DTV [Kfz]	Lkw-Anteil in % Tag/Nacht	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
							L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)
Heerstraße/Rosental	Wilhelmsplatz	11.586	5,90/2,30	50	74	63,3		
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweirichtungsverkehr – Führung des Verkehrsstroms Richtung Ring über die Graurheindorfer Straße. Zweistreifige Fahrbahn bis Breite Straße + Parkreihe auf Südseite, danach Aufweitung der Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen Richtung Zentrum (Wegfall Parken). Auf der Südseite getrennte Führung der Gleistrasse, auf der Nordseite Mischnutzung mit Kfz-Verkehr. Ab Breite Straße setzt ein Schutzstreifen Richtung Wilhelmsplatz ein. Im Knotenpunkt Wilhelmsplatz wird der Schutzstreifen über den Platz in die obere Kölnstraße geleitet und endet dann.			Schlechter, zum Teil stark beschädigter Fahrbahnzustand. Ampelanlagen mit Induktionsschleifen (auch für Radverkehr). Trennung des nicht überfahrbaren Gleisbetts durch Sperrflächen.			
	Nebenanlagen	Baumbeete/ Parkbuchten auf der Nordseite, ab Platz Am Johanneskreuz auf der Südseite, beidseitig Gehwege.			Sanierungsbedürftiger Zustand. Platz ist als Aufenthaltsraum gestaltet und wird genutzt – Modernisierungsbedarf.			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Absolutes Haltverbot und eingeschränktes Haltverbot auf der Südseite, ansonsten Bewohnerparken, Breite Straße gehört zu einer Tempo 30-Zone						
ÖPNV		Straßenbahnlinien 61 und 65, Haltestelle Rosental nur Richtung Wilhelmsplatz. Getrenntes Gleisbett Richtung Wilhelmsplatz.			Straßenbahnhaltestelle Rosental Richtung Wilhelmsplatz in Mittellage.			
Realnutzung		Gewerbliche Nutzung in Erd- und Obergeschossen, Wohnen in Obergeschossen.			Zum Teil schlechte Bausubstanz			
Baustruktur der Wohnbebauung		Geschlossene, 4- bis 6-geschossige Bebauung, Parkplatz und Park des Gemeinschaftskrankenhauses Bonn St. Johannes auf der Nordseite zwischen Breite Straße und Wilhelmsplatz.						



Blick von Osten auf die Haltestelle Rosental



Blick von Westen auf St. Johannes



Blick von der Kölnstraße Richtung Wilhelmsplatz



Maßnahmen der Stadt Bonn mit Einfluss auf den Straßenabschnitt:

- Für die Haltestelle Chlodwigplatz liegt eine Ausbauplanung vor.
- Ab der Breite Straße bis über den Wilhelmsplatz besteht ein Schutzstreifen als Fahrradführung auf der Südseite.
- Auf dem Abschnitt besteht absolutes Haltverbot und eingeschränktes Haltverbot auf der Südseite, ansonsten Bewohnerparken auf der Nordseite. Der Parkdruck ist mit 10-20 Parkständen/ 100 Personen geringer als im vorherigen Abschnitt.

Ziele des Masterplans "Innere Stadt" Bonn:

- Städtebauliche Aufwertung des Straßenraums (Kölnstraße) zur Verbesserung des Wohnumfeldes mit dem Kristallisationspunkt Kölnstraße/ Rosental/ Heerstraße. Entwicklung des Standortes Johanneshospital zu einem gemischt genutzten Quartier.
- Verbesserung des Erschließungssystems der Inneren Stadt durch die Herausnahme doppelter Straßenführung (Kölnstraße).
- Vergrößerung des Parkraumangebots nach Umsetzung des Einrichtungsverkehrs auf der Kölnstraße.
- Entwicklung des Standorts Poliklinik zu einem gemischt genutzten Quartier (Wilhelmstraße). Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Weg zum Rhein (Wilhelmsplatz, Wilhelmstraße), Fußwegverbindung Wachsbleiche zwischen Wilhelmsplatz und Rhein. Der Masterplan definiert den Bereich als Leitprojekt.
- Radwegachse Kölnstraße zwischen Mondorfer Straße und Oxfordstraße/ Radwegachse Heerstraße – Rosental zwischen Bornheimer Straße und Rhein.

Im II. Anhang des Masterplans Innere Stadt aufgeführte Maßnahmen:

- Standortentwicklung VHS Wilhelmstraße (B 3),
- Umbau und Neugestaltung Wilhelmsplatz (C 4),
- Umbau der Kölnstraße und gestalterische Aufwertung (W 1),
- Standortentwicklung Zahnklinik (C 5).

Im ersten Mitwirkungsverfahren des LAP der 1. Runde wurde die Einführung von Tempo 30 angeregt.

Lärmrelevante Besonderheiten

Der Charakter der gründerzeitlich geprägten Kölnstraße zwischen Kaiser-Karl-Ring und Rosental ändert sich ab dem Knotenpunkt Heerstraße/ Rosental durch den Wegfall der Vorgärten und Bäume. Obwohl die Straßenraumbreite in etwa gleich bleibt, weitet sich der Straßenraum optisch auf. Die Fahrbahn verbreitert sich.

Ab der Breite Straße sind Schutzstreifen markiert. Am Wilhelmsplatz erfolgt die Straßenbahnführung in die Wilhelmstraße. Für den ruhenden Verkehr beinhalten die Nebenanlagen Längsparkstände.

Ab dem Platz Am Johanneskreuz bis zum Wilhelmsplatz setzt die Bebauung auf der Nordostseite aus.

In dem Mitwirkungsverfahren zeigt sich, dass die störendsten Lärmbelästigungen durch Spitzengeräusche, wie Quietschgeräusche der Bahn oder Brems- und Anfahrgeräusche ausgehen. Die Spitzengeräusche gehen nicht in die Lärmberechnungen ein. Hier liegt dennoch ein hohes Potenzial zur Immissionsminderung für die Betroffenen.

Mit dem Platz Am Johanneskreuz und dem Wilhelmsplatz bieten sich städtebauliche Potenziale zur Aufwertung des Straßenraums und zu verkehrlichen Maßnahmen, die eine Lärminderung unterstützen. So liegt in der Mitte des Platzes die Straßenbahnhaltestelle. Der Kfz-Verkehr wird im Einrichtungsverkehr um den Platz geleitet, wobei die Einfahrt in die zuführende Annastraße verboten ist. Der Platz weist starke gestalterische Mängel, aber vor allem Funktionsmängel in der Erreichbarkeit der Haltestelle auf (Südwestseite) auf.

Maßnahmenvorschläge

Kurzfristige Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Förderung Radverkehr: Markierung eines Schutzstreifens zwischen Heerstraße und Breite Straße (Lückenschluss) auf der Südseite und zwischen Wilhelmsplatz und Rosental auf der Nordseite. Die Radverkehrsführung wird bei dem Umbau der Haltestelle Rosental berücksichtigt.
- Abstandsvergrößerung: Ab der Breite Straße besteht ein zweiter Fahrstreifen Richtung Wilhelmsplatz, ausgewiesen als Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen. Auf dem äußeren Fahrstreifen ist ein Schutzstreifen markiert. Da sich an der Breite Straße keine LSA befindet (Rückstaugefahr), ist diese Ausweisung nicht verkehrswirksam. Änderung durch Ummarkierung: Beibehaltung des Geradeausfahrstreifens als Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen, Markierung Radfahrstreifen auf dem äußeren Fahrstreifen. Fahrbahnaufweitung auf ca. 5,50 m zur Unterstützung des Rechtsabbiegeverkehrs.
- Geschwindigkeitsreduzierung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der umlaufenden Erschließung des Wilhelmsplatzes. Die Maßnahme dient neben dem lärmindernden Effekt einer freien und sicheren Erreichbarkeit der Haltestellen über die gesamte Platzfläche, da sonst nur der Übergang Kölnstraße (LSA) vorhanden ist. Die Maßnahme entspricht den Zielsetzungen des Masterplans.
- Förderung Fußverkehr und ÖPNV: Auf der Platzumfahrt des Wilhelmsplatzes ist zum Innenkreis ein absolutes Haltverbot ausgewiesen und zum Außenkreis vor der Bebauung Bewohnerparken, 18-9 Uhr. Von 9-18 Uhr gilt keine Regelung, tagsüber sind die Fahrbahnränder zugeparkt. Gerade tagsüber ist aber eine übersichtliche und freie Erreichbarkeit der Straßenbahnhaltestelle notwendig. Um alle Tageszeiten einzubeziehen, wird der Platz als eingeschränkte Haltverbotszone ausgewiesen. Positiver Nebeneffekt: Der Schilderwald wird gelichtet. Die Maßnahme entspricht den Zielsetzungen des Masterplans.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen, bereits im Haushalt vorgesehen

- Förderung ÖPNV: In Planung befindet sich der Umbau der Haltestelle Rosental. Hier sollte auf eine Verengung der Fahrbahn Richtung Innenstadt geachtet werden. Der Fahrstreifen ist heute auf dieser Seite so breit, dass er zum (unerlaubten) Parken genutzt wird.

Mittel- bis langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Instandhaltung Fahrbahn: Deckschichterneuerung mit einem lärmindernden Asphalt (≥ -3 dB(A)).
- Förderung Fußverkehr: Einrichtung eines gesicherten Übergangs Höhe Platz Am Johanneskreuz.
- Stadtgestaltung: Wünschenswert ist die Begrünung der getrennten Gleistrasse Richtung Wilhelmsplatz (-1 bis -1,5 dB(A)). Zumindest eine eingleisige Begrünung erscheint unproblematisch.
- Instandhaltung Gleise: Es sollte geprüft werden, ob das Schleifen der Schienen in kürzeren Zeitintervallen auf lärmbelasteten Straßenabschnitten bei Belastungsschwerpunkten zu einer Geräuschreduzierung betragen kann (bis zu -3 dB(A)).

Erläuterung

Der Wilhelmsplatz kann kurzfristig entlastet werden. Auf der Kölnstraße wird kurz- bis mittelfristig vorwiegend auf verkehrsverstetigende und stadtgestalterische Maßnahmen zurückgegriffen, wodurch sich jedoch nur eine geringe Lärmreduzierung ergibt. Diese läuft überwiegend mit dem Umbau der Kölnstraße im Rahmen der Umsetzung des Masterplans einher. Ob die Umsetzung des Masterplans eher mittelfristig oder langfristig anzusiedeln ist, kann nicht eingeschätzt werden.

Lärminderungspotenzial

Deckschichterneuerung mit lärmminderndem Asphalt	-3 dB(A)
Kompensatorische Maßnahmen	-2 bis -4 dB(A)
Begrünung des Gleisbetts	-1 bis 1,5 dB(A)

Kurzfristig kann keine Entlastung der Betroffenen unter 70/60 dB(A) ganztags/ nachts erreicht werden. Die Lärmreduzierung kann langfristig mit 6 bis 8 dB(A) angesetzt werden, womit die Pegel annähernd auf die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts reduziert werden können.

Die Prognose 2020 des Verkehrsentwicklungsplans geht von einer geringfügigen Erhöhung des Verkehrsaufkommens aus.



Empfehlung

Zur Entlastung des Wilhelmsplatzes (und der Wilhelmstraße) sollte auf der Wilhelmstraße von der Zufahrt zur ehemaligen Polyklinik bis zum Wilhelmsplatz (ca. 200 m) ein Verbot der Einfahrt Richtung Wilhelmsplatz geprüft werden (Verkehr ca. -60 % = > -3,0 dB(A)). Gleichzeitig würde die Verkehrsverringerung zur Verstetigung/ Beschleunigung des Schienenverkehrs verbunden mit weniger Brems- und Anfahrgeräuschen führen. Eine Reduzierung der Anzahl der Parkplätze ergibt sich hieraus nicht, da sie nach wie vor aus einer Richtung angefahren werden können.

Eine Führung des Einbahnverkehrs in entgegengesetzter Richtung kann ausgeschlossen werden, da baulich keine Abbiegemöglichkeit von der Oxfordstraße in die Kölnstraße besteht. Die Verkehrserhöhung bei einer Verkehrsverlagerung auf die Achse Kölnstraße – Oxfordstraße durch die Maßnahme läge voraussichtlich bei <14 % bzw. < 5 %, weshalb keine relevanten Kfz-Verkehrs- und Immissionszunahmen zu erwarten sind (unter +1 dB(A)). Eine Verlagerung des gesamten Verkehrs aus der Wilhelmstraße Richtung Oxfordstraße auf die Kasernenstraße würde den Verkehr der Kasernenstraße dagegen erhöhen (ca. 50 % = +1,5 dB(A)) und sollte aber vor einer Umsetzung abschließend geprüft werden.

Außerhalb der Betrachtung der Kölnstraße trägt die Maßnahme zur Lärmreduzierung der Wilhelmstraße und zur Umsetzung der Ziele des Masterplans, der die Wilhelmstraße als Verbindung zum Rhein durch Erhöhung der Aufenthaltsqualität stärken will, bei.

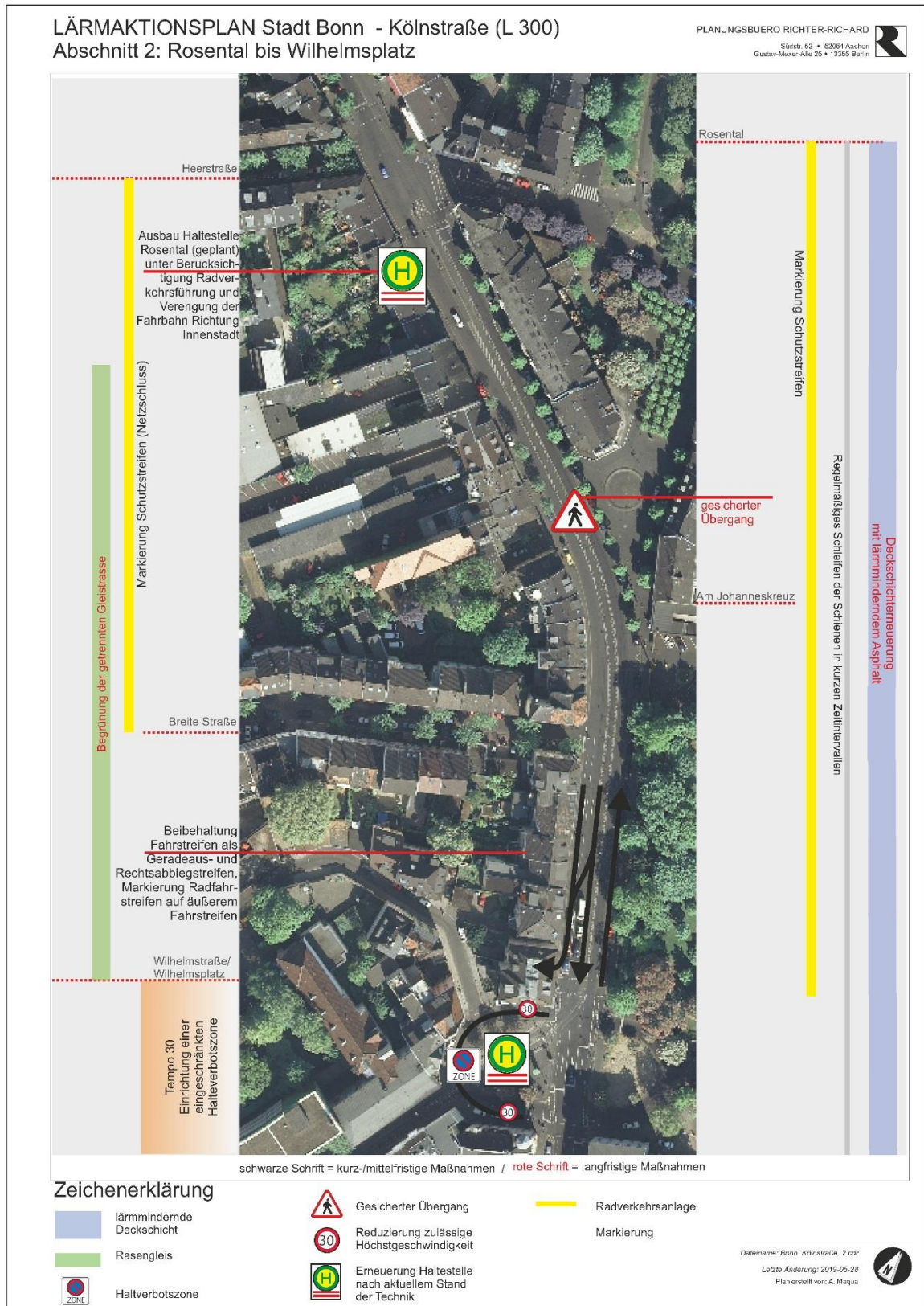



Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht Kölnstraße, Abschnitt 2

Abschnitt 3: Kölnstraße (L 300), Wilhelmsplatz bis Bertha-von-Suttner-Platz (B 56)

Tab. 9.3: Rahmenbedingungen Kölnstraße – Abschnitt 3

Lärminderungspotenziale		Kölnstraße, Abschnitt 3 Wilhelmsplatz bis Bertha-von-Suttner-Platz						
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil in % Tag/Nacht	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
		von	bis				L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)
		Wilhelmsplatz	Bertha-von-Suttner-Platz	11.840 – 13.690	4,70 - 8,69 / 2,00 – 7,92	50	75,9	66,4
Bestandsbeschreibung		Anmerkungen						
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Dreistreifige Fahrbahn, zwei Fahrstreifen Richtung Bertha-von-Suttner-Platz, ein Fahrstreifen Richtung Wilhelmsplatz. Schutzstreifen. Parken am Fahrbahnrand auf der Südwestseite zwischen Wilhelmsplatz und Kasernenstraße.			Fahrbahn stark abgefahren, einzelne Längsrisse in denen sich Wasser sammelt, häufige punktuelle Ausbesserungsarbeiten. Besonders viele Mängel weist die Fahrbahn im Abschnitt Stiftsplatz auf.			
	Nebenanlagen	Parken auf Nebenanlagen zwischen Kasernenstraße und Bertha-von-Suttner-Platz auf der Südwestseite. Beidseitig Gehweg. Parken auf Gehweg zwischen Theaterstraße und Stiftsstraße für Bewohner (18-9 Uhr).			Starke Einschränkung des Gehwegs durch Parken auf den Nebenanlagen.			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Parkraumbewirtschaftung, LSA mit Induktionsschleifen (auch für Radverkehr), Kasernenstraße ist Einbahnstraße, Theaterstraße, Stiftsplatz, Stiftsgasse und Langgasse sind Einbahnstraßen und gehören zur Tempo 30-Zone.						
Realnutzung		Gewerbliche Nutzung in Erd- und Obergeschossen, Wohnen in Obergeschossen, Stiftskirche, Parkhaus, Grünfläche.			Zum Teil schlechte Bausubstanz, sanierungsbedürftig.			
Baustruktur der Wohnbebauung		Geschlossene, 4- bis 6-geschossige Bebauung (außer Bereich der Kirche), Balkone zur Straßenseite.						



Stiftsplatz von der Kölnstraße nicht wahrnehmbar, Gehweg vor der Kirche wird beparkt



Straßenraum zwischen Langgasse und Oxfordstraße – Einfahrt Stiftsgarage

Maßnahmen der Stadt Bonn mit Einfluss auf den Straßenabschnitt:

- In der Mitwirkung des Lärmaktionsplans der 1. Runde wird die Wiedereinführung der zweistreifigen Linksabbiegemöglichkeit zur Kennedybrücke angeregt. Aufgrund der Fußgängerführung am Bertha-von-Suttner-Platz ist zweistreifiges Abbiegen jedoch nicht möglich.
- Der VEP stellt eine Häufung von Geschwindigkeitsüberschreitungen⁹ zwischen Wilhelmsplatz und Langgasse fest.

⁹ Bundesstadt Bonn (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsplan Bonn. Bearbeitet von VSU GmbH, Herzogenrath; Intraplan Consult GmbH, München; AB Stadtverkehr, Bonn. Bonn, Herzogenrath, München 2011



- Auf dem gesamten Abschnitt besteht eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken. Der Parkflächenversorgungsgrad beträgt 10-20 Stpl./ 100 Personen. Zwischen Langgasse und Oxfordstraße befindet sich die Stiftsgarage, ein privates Parkhaus mit 500 Stpl.

Ziele des Masterplans "Innere Stadt" Bonn:

- Aufwertung der Wohnlagen an der Kölnstraße.
- Verbesserung des Erschließungssystems der Inneren Stadt durch die Herausnahme doppelter Straßenführung (Kölnstraße).
- Vergrößerung des Parkraumbangebots nach Umsetzung des Einrichtungsverkehrs auf der Kölnstraße.
- Verbesserung der Fußwegverbindung zwischen Stiftplatz, Beethovenhalle und Rhein und Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Weg zum Rhein (Umgestaltung Stiftsplatz). Der Masterplan setzt Vertiefungsbereiche fest und definiert den Bereich als Leitprojekt.
- Sicherung der Kleinteiligkeit der Einzelhandelsstruktur auf der unteren Kölnstraße.
- Radwegachse Kölnstraße zwischen Mondorfer Straße und Oxfordstraße.
- Stärkung der Fußwegverbindung über den Citybogen in Richtung Wilhelmstraße und Kasernenstraße.

Im II. Anhang aufgeführte Maßnahmen:

- Durchführung eines dialogorientierten Werkstattverfahrens zur Umgestaltung des Stiftsplatzes als vorbereitende Planungsleistung zur Qualifizierung des Projekts (B 1),
- Umbau und Neugestaltung Stiftsplatz (B 2),
- Umbau der Kölnstraße und gestalterische Aufwertung (W 1),
- Standortentwicklung Finanzamt (C 6).

Lärmrelevante Besonderheiten

Der Straßenabschnitt ist durchgehend mit Geschäften im Erdgeschoss belegt. Zum Berthavon-Suttner-Platz treten vermehrt mehrgeschossige gewerbliche Nutzung und Bürohochhäuser als weniger empfindliche Nutzungen auf. Hierzu gehören auch ein Parkhaus, ein größerer öffentlicher Parkplatz (Stiftsplatz) und ein angrenzender privater Parkplatz.

Die Einmündung Kasernenstraße ist durch Sperrflächen verengt und zur Abgrenzung des Parkens auf der Fahrbahn vorgezogen worden.

Die günstige Parkflächenversorgung ergibt sich unter anderem aus der Nutzung des Stiftsplatzes als Parkplatz für die Bewohner. Ein zu hoher ersatzloser Abbau von Parkraum auf der Kölnstraße ist allerdings nicht möglich, da der Stiftplatz bereits ausgelastet ist.

Der Stiftsplatz ist ursprünglich der Vorplatz der Stiftskirche, wird aber von dieser durch die Kölnstraße getrennt, wobei durch die durchlaufende Parkreihe mit Längsparkplätzen auf der Südwestseite vor der Kirche die trennende Wirkung verstärkt.



Maßnahmenvorschläge

Kurzfristige Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Stadtentwicklung, Förderung Fußverkehr: Ausweisung der Straßen des Stiftsplatzes als verkehrsberuhigter Bereich entsprechend StVO unter Beibehaltung des vorhandenen Ausbaus (Umbau siehe langfristige Maßnahmen). Die Ausweisung unterstützt die Aufwertung des Stiftsplatzes als Teilabschnitt einer Fußwegachse entsprechend den Zielen des Masterplans.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen, Einzelmaßnahmen mit mittlerem Kostenaufwand

- Förderung Fußverkehr: Bauliche Einbeziehung der Sperrflächen im Einmündungsbereich Kasernenstraße in die Nebenanlagen und Unterbrechung der Parkreihen mit Längsparkständen auf der Südwestseite durch Baumbeete.

Mittel- bis langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

Der Masterplan Innere Stadt, wie auch das darauf aufbauende Förderprogramm (Stand August 2019), sehen auf der Kölnstraße erheblichen Handlungsbedarf. Aus Sicht der Lärmreduzierung erscheinen insbesondere folgende Maßnahmen von besonderer Bedeutung:

- Fahrstreifenaufteilung: Die DTV erfordert nicht unbedingt einen durchlaufenden zweiten Fahrtstreifen Richtung Bertha-von-Suttner-Platz. Der innere Fahrtstreifen sollte deshalb aufgeteilt werden in einen Linksabbiegefahrstreifen in die Stiftsgarage und erst nach einer Mittelinsel/ Sperrfläche in einen Linksabbiegefahrstreifen in den Bertha-von-Suttner-Platz übergehen. Bei der Ausfahrt aus der Stiftsgarage wird das Linksabbiegen verboten. Durch diese Führung des Parkverkehrs der Stiftsgarage werden Konflikte vermieden. Zudem kann die Maßnahme eine positive Wirkung auf die Unfallsituation haben (Entflechtung des Verkehrs/ Verkehrsverstetigung -1,0 bis -2,0 dB(A)).
- Instandhaltung Fahrbahn: Deckschichterneuerung mit einem lärmindernden Asphalt (≥ -3 dB(A)).
- Fahrbahnbegrenzung: Optische Begrenzung der Fahrbahn durch eine Baumreihe vor dem Parkhaus Stiftsgarage.
- Stadtentwicklung: Hervorhebung der Kölnstraße im Bereich des Stiftsplatzes durch eine farbliche Absetzung der Fahrbahn durch helle Zuschlagstoffe im Asphalt. Eine Aufpflasterung der Kölnstraße, wie im Masterplan "Innere Stadt" Bonn skizzenhaft aufgezeigt, müsste in der Planung gegen lärmrelevante Belange abgewogen werden bzw. ist eine lärmarme Bauweise zu nutzen.
- Stadtentwicklung, Förderung Fußverkehr: Umbau des Stiftsplatzes als multifunktional nutzbarer Raum. Es wird ein umfassender Umbau des Platzes mit höherer Aufenthaltsqualität angestrebt.

- Einrichtungsverkehr Richtung Oxfordstraße auf der Kölnstraße, dessen Einführung mit dem Rückbau des Straßenabschnitts einhergeht:
 - Abstandsgewinnung: Die Verschmälerung der dreistreifigen Fahrbahn sollte in diesem Fall aus lärmtechnischer Sicht zugunsten der westlichen Straßenseite erfolgen, da auf dieser Seite die höchste Lärmbetroffenheit besteht.
 - Förderung Fuß- und Radverkehr: Aufgabe der Parkstände auf der Ostseite.
 - Förderung Fußverkehr: Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn der Westseite.
 - Begrünung: Baumreihe auf der Westseite zwischen den Parkständen. Sich hieraus möglicherweise ergebenden negativen Verdrängungseffekte sind noch zu prüfen.

Erläuterung

Durch kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand kann durch Verkehrsverstetigungs- und Entflechtungsmaßnahmen eine Lärminderung von etwa 2 dB(A) ganztags/ nachts erreicht werden. Das reicht nicht aus, die besonders hohen Belastungswerte von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts zu unterschreiten. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt auf der Vorbereitung der geplanten Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadtgestaltung zur Unterstützung der lärmindernden Maßnahmen.

Lärminderungspotenzial

Deckschichterneuerung mit lärmminderndem Asphalt	-3 dB(A)
Kompensatorische Maßnahmen	-2 bis -4,0 dB(A)
Abstandsgewinnung	-1 bis -1,5 dB(A)

Nach Umsetzung der Maßnahmen wird eine Lärminderung von 6 bis 8,5 dB(A) erwartet, womit die Pegel unter den Werten von 70/60 dB(A) liegen, die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) jedoch nicht unterschritten werden.

Die VEP-Prognose 2020 geht von einem Rückgang des Verkehrsaufkommens um ca. 15 % aus. Daraus resultierten um ca. -0,8 dB(A) geringere Lärmwerte auf diesem Teilabschnitt.

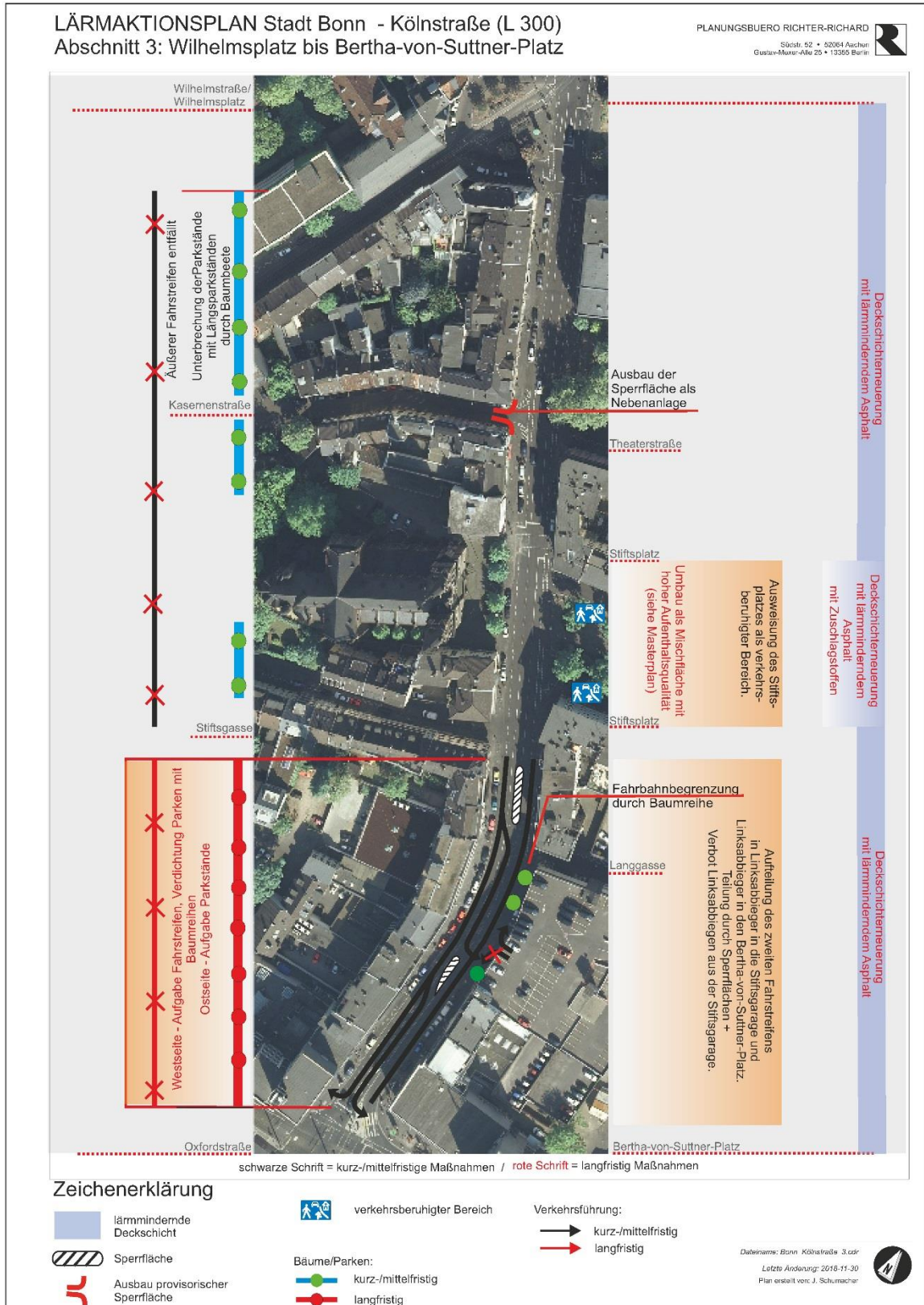


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht Kölnstraße, Abschnitt 3



9.3.2 Kaiser-Karl-Ring – Hochstadenring, Graurheindorfer Straße bis Viktoriabrücke

Die Belastungsachse ist Teil des inneren Rings um das Zentrum. Er wird von der L 300, der B 56 und der K 1 gebildet. Der Betrachtungsabschnitt ist Teil der L 300. Aufgrund des Zustroms durch die querenden Einfallstraßen Graurheindorfer Straße, Kölnstraße und Vorgebirgsstraße ist auch der westliche Ring durch seine Verteilerfunktion stark belastet. Der Abschnitt zwischen Graurheindorfer Straße und Kölnstraße gehört zum Straßenbahnnetz.

Der Entwurf des VEP geht in seiner Verkehrsprognose 2020, Variante 2b, von einer zum Teil veränderten Verkehrsführung aus. Dazu gehört u. a. eine Anbindung der Thomastraße an die Viktoriabrücke zur Entlastung der Bornheimer Straße. Von mehreren angedachten Möglichkeiten wird eine Anbindung der Thomastraße über den Knotenpunkt Thomastraße/ Am alten Friedhof (2b) präferiert. Die Maßnahme bewirkt eine Verkehrsverlagerung auf den Ringen, insbesondere auf den Hochstadenring. Andererseits erhöht sich stadtweit das Verkehrsaufkommen.

Um eine langfristige Minderungswirkung der kurz- bis mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen des Maßnahmenkonzepts für den Kaiser-Karl-Ring und Hochstadenring abzuschätzen, werden die Auswirkungen des Verkehrsmodells, Prognosefall 2b, auf die Immissionsbelastung dem Ist-Zustand gegenübergestellt.



Abschnitt 1: Kaiser-Karl-Ring (L 300) von Graurheindorfer Str. bis Kölnstraße

Tab. 9.4: Rahmenbedingungen Kaiser-Karl-Ring – Abschnitt 1

Lärmquelle: Kfz-Verkehr, Schienenverkehr		DTV [Kfz]	ca. Lkw-Anteil in % Tag/ Nacht	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel	
					L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)
		von	bis			
Graurheindorfer Straße	Kölnstraße	20.292	5,35/ 2,8	50	71,4	60,9
Lärminderungspotenziale						
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	4-streifig von Graurheindorfer Straße bis Bungartstraße, zweistreifig ab Bungartstraße, Abbiegefahrstreifen am Knotenpunkt Kölnstraße/ Kaiser-Karl-Ring auf der Gleistrasse. Ansonsten getrennter Gleiskörper zwischen den Fahrstreifen, befahrbar durch Busse. Mittige Haltestellenlage.		Guter Fahrbahnzustand, ausgenommen Knotenpunkt B 56/ Graurheindorfer Straße. Gleistrasse gepflastert.		
	Nebenanlagen	Beidseitig getrennter Rad- und Gehweg, zur Straße Längsparkstände durch Baumbeete unterteilt.		Geh- und Radweg sind durch die farblich gleiche Gestaltung kaum unterscheidbar.		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Hinweis auf querende Fußgänger in Höhe der Haltestelle LVR Klinik. LSA an Haltestelle.				
ÖPNV		Straßenbahnlinien 61 und 65, Schnellbuslinie SB 60, Haltestelle LVR Klinik		Bahn und Bus haben eine gemeinsame Haltestelle. Da die Fahrbahn für Mittelbahnsteige zu schmal ist, wurde die Fahrbahn im Bereich der Haltestellen auf das Niveau der Haltekanten angehoben		
Realnutzung		Wohnnutzung auf Südseite, Nordseite: LVR- und DAA-Gelände. Zwischen Bungartstraße und Peter-Ruster-Straße: Universitätsgebäude.				
Baustruktur		Südseite: freistehende Bebauung westlich Peter-Ruster-Straße, geschlossene Bebauung östlich Peter-Ruster-Straße. Nordseite: heterogene Baustruktur, Grünflächen, beide Straßenseiten mit 3 bis 4 Geschossen.				



Gleise queren Fahrbahn im Kurvenbereich Haltestelle LVR Klinik Kaiser-Karl-Ring – Kölnstraße



Optische Verbreiterung des Straßenraums durch fehlende Abtrennung der Gleistrasse und gleiche Farbgebung

Hinweise aus dem Mitwirkungsverfahren sowie Maßnahmen der Stadt Bonn mit Einfluss auf den Straßenabschnitt:

- LAP – im Kurvenbereich des Knotenpunkts Kaiser-Karl-Ring/ Graurheindorfer Straße enthält der Lärmaktionsplan der 1. Runde eine Erneuerung der Gleise.
- In der ersten Mitwirkungsphase zum LAP wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, eventuell als zeitlich begrenzter Versuch, angeregt.

- In der ersten Mitwirkungsphase zum LAP der 1. Runde wird die Einbringung einer lärmindernden Deckschicht angeregt.
- Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2020¹⁰ rät zu einer Führung der Linie 61 über die Kölnstraße nach Tannenbusch, da diese schneller als die Bestandsstrecke über die Graurheindorfer Straße und somit auch über den Kaiser-Karl-Ring ist.
- Der Radwegenetzplan (Bestandsaufnahme) des Verkehrsentwicklungsplans 2020 ordnet den Kaiser-Karl-Ring als Hauptverbindungsweg (Netzkategorie RA II) ein.
- Auf dem Abschnitt besteht keine Parkraumbewirtschaftung. Der Parkflächenversorgungsgrad beträgt 20-30 Stellplätze/ 100 Personen (Nordseite) bzw. 10-20 Stellplätze/ 100 Personen (Südseite).

Ziele des Masterplans "Innere Stadt" Bonn:

- Gestalterische Aufwertung des Chlodwigplatzes, um eine verbesserte Aufenthaltsqualitäten zu schaffen.
- Querende Fahrradachse Kölnstraße zwischen Oxfordstraße und Mondorfer Straße.

Im II. Anhang des Masterplans "Innere Stadt" aufgeführte Maßnahmen:

- Umgestaltung des Chlodwigplatzes und des Umfeldes (R 3),
- Gestalterische Aufwertung der Kreuzung Kaiser-Karl-Ring/ Graurheindorfer Straße (X 3).

Lärmrelevante Besonderheiten

Die Lärmbelastung durch Kfz-Verkehr und Straßenbahn liegt vereinzelt knapp über den besonders hohen Pegeln von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts. Die Auslösewerte 65/55 dB(A) werden auf dem größten Teil des Abschnitts überschritten.

Die Straßenbahn fährt aus der Graurheindorfer Straße in den Kaiser-Karl-Ring ein. Der mittige Grünzug des Augustusrings wird zugunsten der befestigten Gleistrasse aufgegeben. Bis zur Bungartstraße wird der Kaiser-Karl-Ring vierstreifig unter Mitbenutzung der gepflasterten Gleistrasse befahren. Die Pflasterung führt insbesondere im Mischverkehr zu höheren Immissionen. Die Straße wirkt durch das befestigte Gleisbett übermäßig breit und ungegliedert.

Auf dem Straßenabschnitt befinden sich auf der Südostseite nur drei Einmündungen. Nordstraße und Bungartstraße sind Einbahnstraßen (ausfahrender Verkehr). Die Zufahrt ist nur über den Rechtsabbieger möglich, da das Linksabbiegen aufgrund des getrennten Gleisbetts nicht möglich ist. Die Peter-Ruster-Straße ist eine kurze Sackgasse, die als Zufahrt ausgebaut wurde.

Der Straßenabschnitt weist zwei unterschiedliche Baustrukturen und Nutzungen auf: Während die Südwestseite von Wohnnutzung und einer offenen Bauweise mit Einzelhausbebauung und Mehrfamilienhäusern gekennzeichnet ist, liegen auf der Nordwestseite das Landeskrankenhaus in zweiter Reihe, Universitätsgebäude und andere Institutionen, die meist zurückver-

¹⁰ Bundesstadt Bonn (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsplan Bonn. Bearbeitet von VSU GmbH, Herzogenrath; Intraplan Consult GmbH, München; AB Stadtverkehr, Bonn. Bonn, Herzogenrath, München 2011

setzt in einer Parkanlage liegen. Damit ist hauptsächlich die stadteinwärtige Straßenseite von gesundheitsschädigenden Immissionen belastet.

In Höhe des Landeskrankenhauses liegt eine Haltestelle in Mittellage (Haltestelle LVR). Da wegen des Straßenquerschnitts keine Mittelbahnsteige möglich sind, liegen die Aufstellbereiche in den Nebenanlagen. Zwischen den Richtungshaltestellen befindet sich ein Übergang mit Bedarfsampel. Zu beobachten ist, dass bei einfahrenden Bussen und Straßenbahnen die Fahrbahn häufig schon frühzeitig gequert wird. Vereinzelt halten sich hier Personen auch während der Wartezeiten auf, obwohl die schmale Fläche nicht als Aufstellfläche geeignet ist.

Maßnahmenvorschläge

Sofortmaßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Geschwindigkeitsbegrenzung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h im Bereich der Haltestellen nach Einzelfallprüfung (-2,4 dB(A)), ansetzend ca. 50 m vor dem jeweiligen Haltestellenbereich.
- Verkehrssicherheit: Hinweis auf querende Fußgänger im Haltestellenbereich.
- Fahrstreifenreduzierung: Wegfall des inneren Fahrstreifens Richtung Viktoria-brücke zwischen Graurheindorfer Straße und Bungartstraße. Die nachfolgende Verengung deutet darauf hin, dass der zweite Fahrstreifen nicht benötigt wird. Durchlaufende Markierung zum Gleisbett zur Führung des Kfz-Verkehrs außerhalb des gepflasterten Schienenbereichs (-3 dB(A)).
- Förderung Radverkehr: Prüfung einer Erweiterung der B+R-Anlagen, da sie einen großen Zulauf von den umliegenden Institutionen haben.
- Förderung Radverkehr: Verbreiterung der Radwege mittels Markierung. Der Straßenabschnitt gehört zum Hauptradverkehrsnetz.

Mittelfristige Maßnahmen, Einzelmaßnahmen mit mittlerem Kostenaufwand

- Lärminderung: Absetzung des Gleisbetts von den Fahrstreifen durch Sonderborde (Verkehrsverstetigung bis -4 dB(A), Vermeidung von (unerlaubter) Mitbenutzung des Gleiskörpers, Verringerung von Rollgeräuschen). Für einen Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gleisbett ist der Abstand zu schmal.

Mittel- bis langfristige Maßnahmen/ Einzelmaßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Instandhaltung Fahrbahn: Deckschichtenerneuerung mit lärmminderndem Asphalt (≥ -3 dB(A)). Die Haltestellenbereiche sollten durch einen hellen Zuschlagstoff im Asphalt hervorgehoben werden.
- Förderung Radverkehr: Die Radwege sollen bei einer Erneuerung der Nebenanlagen baulich verbreitert werden (siehe oben: Markierung).
- Begrünung Gleisbett: Bei positiver Prüfung einer Entsiegelung des Gleisbetts (siehe oben) Umsetzung der Maßnahme (-1 bis -1,5 dB(A)).



Erläuterung

Kurz- bis mittelfristig können nur wenige effektive Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt werden. Umso bedeutungsvoller ist die Vorbereitung der Umsetzung der Maßnahmen mit hoher lärmindernder Wirkung, eingebunden in die gesamtstädtischen Konzepte.

Lärminderungspotenzial

Deckschichterneuerung mit lärmindernden Asphalt	-3 dB(A)
Begrünung des Gleisbetts	-1 bis -1,5 dB(A)
kompensatorische Maßnahmen	-2 bis - 4 dB(A)

Obwohl die punktuellen Maßnahmen nicht auf dem gesamten Straßenabschnitt greifen, kann insgesamt von einer Verringerung der Pegel um 6,0 bis 8,5 dB(A) ausgegangen werden, womit die Lärmimmissionen, die heute knapp über den besonders hohen Pegel von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts liegen, unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts reduziert werden können.

Die Prognose 2020 des VEP geht von einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens von ca. 20 % aus. Es ergibt sich daraus insgesamt eine Erhöhung der Lärmimmissionen um ca. 1 dB(A). Trotz dieser Erhöhung der Lärmbelastung bleiben die Immissionen unter 65/55 dB(A) ganztags/ nachts.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans stehen einem grundlegenden Umbau des Knotenpunkts Kaiser-Karl-Ring/ Kölnstraße nicht entgegen, sie sollten aus lärmrelevanten Gründen in die Planung Eingang finden.

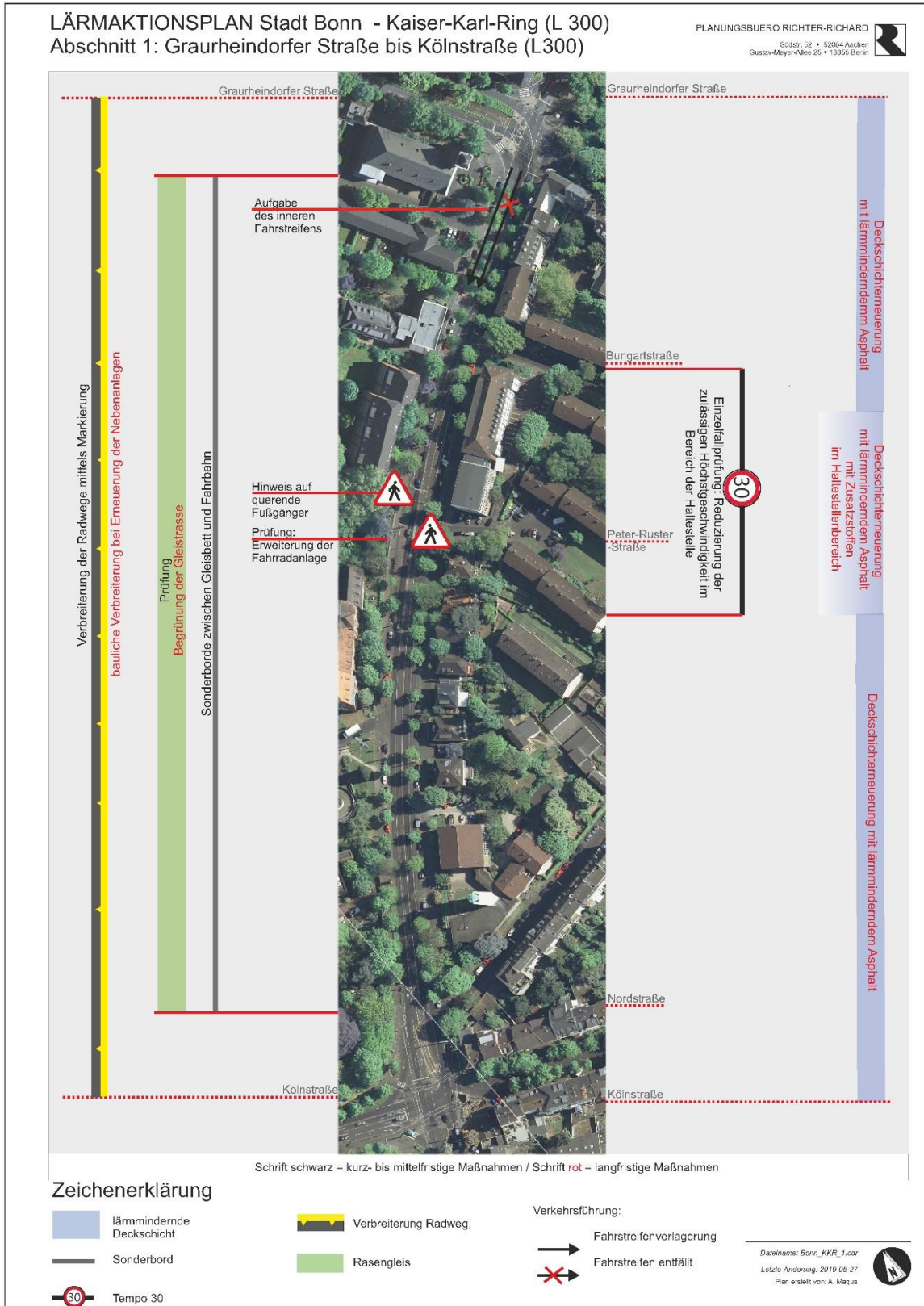
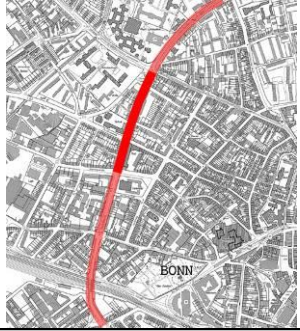


Abb. 9.7: Maßnahmenübersicht Kaiser-Karl-Ring, Abschnitt 1



Abschnitt 2: Kaiser-Karl-Ring von Kölnstraße bis Vorgebirgsstraße

Tab. 9.5: Rahmenbedingungen Kaiser-Karl-Ring – Abschnitt 2

		Bonn, Kaiser-Karl-Ring						
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr		DTV [Kfz]	ca. Lkw- Anteil in % Tag/ Nacht	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal in dB(A)	
		von	bis				L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)
		Kölnstraße	Vorgebirgsstraße	17.900 - 18.115	2,77 - 3,77/ 1,80 - 1,96	50	70,2	59,8
Lärminderungspotenziale								
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Auf Nordwestseite durchgängig einstreifige Fahrbahn, zweiter Fahrstreifen wird für eine Parkreihe mit Längsparkständen genutzt. Ab Dorotheenstraße Aufteilung entsprechend Südostseite. Auf Südostseite einstreifig mit Schutzstreifen mit dahinter liegendem Längsparken am Fahrbahnrand. Aufweitung der Fahrbahn im Knoten Kölnstraße (Rechtsabbiegefahrstreifen).			Sanierung der Knotenpunkte und Einmündungen erforderlich.			
	Nebenanlagen	Mittlerer Fahrbahnteiler, begrünt und mit Baumreihe. Südostseite: Gehweg, Parken zwischen Baumbeeten. Westseite: Getrennter Rad- und Gehweg zwischen Kölnstraße und Dorotheenstraße. Zwischen Dorotheenstraße und Vorgebirgsstraße Gehweg. Ehem. Radweg wird zum Parken zwischen Gehweg und Schutzstreifen genutzt. Baumbeete auf Gehweg.			Südostseite: Poller zwischen (ehem.) Parken und Gehweg. Nordwestseite: Zwischen Dorotheenstraße und Vorgebirgsstraße verringert sich die Gehwegbreite durch die Baumbeete.			
ÖPNV		Schnellbuslinie SB 60			Keine Haltestelle, nur Durchfahrt.			
Realnutzung		Hauptsächlich Wohnnutzung, Ecke Dorotheenstraße auf der Nordwestseite Schulstandort, Bürohaus zwischen Dorotheen- und Vorgebirgsstraße mit Parken im EG.						
Baustuktur		Einzelne geschlossene Bauzeilen, vorwiegend Mehrfamilienhäuser, vorherrschend vier Geschosse, selten Balkone zur Straße.						



Vorgezogene Einmündung Georgstraße



Abschnitt ohne Schutzstreifen auf der Nordwestseite des Kaiser-Karl-Rings

Hinweise aus dem Mitwirkungsverfahren sowie Maßnahmen der Stadt Bonn mit Einfluss auf den Straßenabschnitt:

- In der Mitwirkung zum LAP der 1. Runde wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, eventuell zeitlich begrenzter, angeregt.
- In der Mitwirkung wird zudem die Einbringung einer lärmindernden Deckschicht angeregt.

- Der Kaiser-Karl-Ring ist im Radverkehrsplan (Bestand) als Hauptverbindungsweg (Netzkategorie RA II) verzeichnet.
- Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken auf der Ostseite, dort ist die Parkflächenversorgung gering (1-10 Stpl./ 100 Personen). Auf der Westseite ist kostenloses Parken möglich (Parkflächenversorgung beträgt 10-20 Stpl./ 100 Personen).
- Für den Abschnitt Kölnstraße bis Vorgebirgsstraße liegt eine Planung mit Markierungsplan vor (Abteilung 66-5, Planung 7 und Neubau von Straßen). Die Markierungsmaßnahmen (Verlagerung Parken auf Fahrbahn, Schutzstreifen, Verengung von Einmündungen) wurden weitgehend umgesetzt.

Ziele des Masterplans "Innere Stadt" Bonn:

- Gestalterische Aufwertung des Chlodwigplatzes, um Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen,
- querende Fahrradachse Kölnstraße zwischen Oxfordstraße und Mondorfer Straße (siehe oben).

Lärmrelevante Besonderheiten

Mit der Aufgabe der äußeren Fahrstreifen wurde bereits ein Beitrag zur Immissionsentlastung geleistet (-0,5 bis -1,0 dB(A)).

Bei den Seitenstraßen des Kaiser-Karl-Rings handelt es sich häufig um Einbahnstraßen (Georgstraße, Im Krausfeld, Dorotheenstraße, östlicher Arm der Vorgebirgsstraße), die Bonifatiusstraße ist eine Sackgasse und als Zufahrt ausgebaut. Eine Ausnahme macht der im Gegenverkehr befahrbare Alemannenweg. Die Einmündungen der Einbahnstraßen sind zum Teil verschmälert und die Neuaufteilung der Fahrbahn auf der Südostseite führt dazu, dass die Einmündungen Georgstraße und der Straße Im Krausfeld provisorisch mit Sperrflächen vorgezogen wurden. In allen Seitenstraßen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit entweder auf 30 km/h begrenzt oder sie gehören zu einer Tempo 30-Zone (bis auf den westlichen Arm der Vorgebirgsstraße).

Maßnahmenvorschläge

Kurzfristige Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Geschwindigkeitsreduzierung: Prüfung Grüne Welle mit einer Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf der Achse Kaiser-Karl-Ring – Hochstadenring auf 35-40 km/h, Abstimmung mit dem ÖPNV.
- Geschwindigkeitsreduzierung: Beschilderung "Grüne Welle bei XX km/h" zur Unterstützung der Grünen Welle, ggf. flankierend Einsatz mobiler Dialog-Displays.



Mittel- bis langfristige Maßnahmen und Sanierungsmaßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Instandhaltung Fahrbahn: Deckschichternewerung mit lärmminderndem Asphalt (≥ -3 dB(A)). Die Haltestellenbereiche sollten durch einen hellen Zuschlagstoff im Asphalt hervorgehoben werden.

Erläuterung

Maßnahmen, die die Stadt bereits ergriffen hat, wie die Abstandsgewinnung durch den Rückbau von vier auf zwei Fahrstreifen (-1,0 bis -1,5 dB(A)), der Verkehrsverstetigung durch die Verengung der Fahrbahn durch Schutzstreifen und der Ausweisung von Längsparkreihen am Fahrbahnrand haben einen hohen verkehrsverstetigenden und damit auch lärmmindernden Effekt. Sie wurden in der Lärmkartierung der 3. Runde berücksichtigt. Eine weitere Qualifizierung der Maßnahmen kann die Wirkung dauerhaft unterstützen.

Kurz- bis mittelfristiges Lärminderungspotenzial

**kompensatorische Maßnahmen einschließlich
Grüne Welle/ Temporeduzierung** **ca. - 4 dB(A)**

Mit der Grünen Welle und der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Lärmbelastung kurz- bis mittelfristig um 4 dB(A) reduziert werden, womit die Pegel nachts auf knapp unter den Auslösewert von 55 dB(A) reduziert werden können, ganztags jedoch noch knapp oberhalb der Auslösewerte von 65 dB(A) liegen.

Eine weitere Lärminderung ergibt sich langfristig aus einer Deckschichternewerung sowie entsprechend der Prognose 2020 des VEP durch eine Verringerung des Verkehrsaufkommens um ca. 20 % mit einem reduzierten Lkw-Anteil von 3 %. Hier macht sich der Anschluss der Thomastraße an die Viktoriabrücke positiv bemerkbar. Es ergibt sich eine weitere Lärmreduzierung um ca. 1 dB(A) gegenüber den Immissionen 2009.

Langfristiges Lärminderungspotenzial

kompensatorische Maßnahmen einschließlich
Grüne Welle **ca. - 4 dB(A)**
Deckschichternewerung mit lärmminderndem Asphalt **-4 dB(A)**
Reduzierung des Verkehrsaufkommens **ca. - 1 dB(A)**

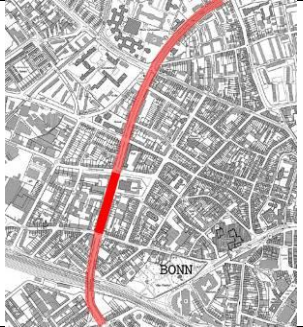
Langfristig können die Immissionen voraussichtlich um 9 dB(A) reduziert werden. Danach gibt es keine Betroffenen mehr >65/55 dB(A) ganztags/ nachts auf dem Straßenabschnitt.



Abb. 9.8: Maßnahmenübersicht Kaiser-Karl-Ring, Abschnitt 2

Abschnitt 3: Hochstadenring, Vorgebirgsstraße bis Bornheimer Straße (B 56)

Tab. 9.6: Rahmenbedingungen Hochstadenring – Abschnitt 3

		Bonn, Hochstadenring zwischen Vorgebirgsstraße und Bornheimer Straße						
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr, Schienenverkehr		DTV [Kfz]	ca. Lkw-Anteil in % Tag/ Nacht	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal in dB(A)	
		von	bis				L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)
		Vorgebirgsstraße	Bornheimer Straße	13.752	3,22/ 2,38	50	70,1	59,9
Lärminderungspotenziale								
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Dreistreifig, zwei Fahrstreifen Richtung Viktoriabücke, ein Fahrstreifen Richtung Kaiser-Karl-Ring; einseitig Radfahrstreifen vor Parken auf der Südostseite. Parkstreifen mit Längsparkständen auf der Westseite. Querungssicherung in der Höhe Frankenbad. Markierte Ladezone vor dem Hotel am Knotenpunkt B 56/ Vorgebirgsstraße.			Fahrbahnzustand sanierungsbedürftig an Knotenpunkten. Ungeordnetes Parken, da ehemalige Parkstände auf den Nebenanlagen mitgenutzt werden.			
	Nebenanlagen	Beidseitig Gehwege mit Baumbeten			Nach der Verlagerung von Parken auf die Fahrbahn wurden die Nebenanlagen noch nicht entsprechend umgenutzt.			
ÖPNV		Schnellbuslinie SB 60, Haltestelle Frankenbad/ Kunstverein			Buskap mit Wetterschutz			
Realnutzung		Wohnnutzung, Hallenbad, gewerbliche Nutzung, Künstlerforum						
Baustruktur		Weitgehend geschlossene Bebauung, 4- bis 5-geschossig, Hallenbad nimmt als Solitär einen Bau-block ein.						



Hochstadenring aus Richtung Vorgebirgsstraße



Ungeordnetes Parken auf der Südostseite erkennbar (links) des Hochstadenrings



Nordwestseite Hochstadenring – Schutzstreifen, daneben auf den Nebenanlagen ehemaligem Radweg

Hinweise aus dem Mitwirkungsverfahren sowie Maßnahmen der Stadt Bonn mit Einfluss auf den Straßenabschnitt:

- In der Mitwirkung zum LAP der 1. Runde wird der Einbau einer lärmindernden Deckschicht angeregt.
- Der Hochstadenring ist Hauptverbindungsweg im Radwegenetzplan (Bestand) des VEP 2020.
- Auf dem Abschnitt besteht Bewohnerparken auf der Ostseite, dort ist die Versorgung mit Parkflächen gering (1-10 Stpl./ 100 Personen). Auf der Westseite ist kostenloses Parken möglich (Parkflächenversorgung 10-20 Stpl./ 100 Personen).
- Für den Abschnitt Vorgebirgsstraße bis Bornheimer Straße liegt eine Planung mit Markierungsplan vor. Die Markierungsmaßnahmen (Verlagerung Parken auf Fahrbahn, Schutzstreifen, Verengung von Einmündungen) sind umgesetzt.

- Auf dem Straßenabschnitt wurde eine Grüne Welle mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 50 km/h eingeführt.

Ziele des Masterplans "Innere Stadt" Bonn:

- Stärkung der Wohnquartiere durch Aufwertung wohnungsnaher Freiräume (Umfeld Frankenbad).
- Neubau der Viktoriabrücke mit Rampenbauwerk zum Anschluss an die Thomastraße.
- Umbau des Knotenpunkts Hochstadenring/ Bornheimer Straße.
- Querende Fahrradachse Bornheimer Straße.

Im II. Anhang des Masterplans "Innere Stadt" aufgeführte Maßnahmen:

- Umbau Vorplatz Frankenbad (O 1),
- Sanierung der Viktoriabrücke und Neubau einer Rampe (in Umsetzung) (S 7).

Lärmrelevante Besonderheiten

Die ursprünglich vierstreifige Fahrbahn wurde trotz der hohen Verkehrsbelastung zugunsten von Radfahrstreifen auf einen Fahrstreifen verringert (Abstandsgewinnung zu Gebäuden -1,0 bis -1,5 dB(A)).

Durch den Wegfall des begrünten Fahrbahnteilers auf dem Kaiser-Karl-Ring wirkt der Hochstadenring trotz seiner Baumallee anonym. Dazu tragen der Komplex des Frankenbades, das einen ganzen Baublock zwischen Vorgebirgsstraße und der Straße Am Frankenbad auf der Südostseite einnimmt und das gegenüberliegende Hotel bei, in Verlängerung die Kfz-Werkstatt und dem gegenüberliegenden Gebäude des Bonner Kunstvereins. Erst südlich davon setzt wieder lärmempfindlichere Wohnnutzung ein. An der Bornheimer Straße sind zur Viktoriabrücke auf der Nordwestseite die Nutzungen lärmunempfindlich, die Südostseite wurde für die Anbindung der Thomastraße abgesiedelt.

Maßnahmenvorschläge

Kurzfristige Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Geschwindigkeitsreduzierung: Prüfung einer Senkung der Progressionsgeschwindigkeit auf dem Hochstadenring von 50 auf 35-40 km/h. Abstimmung mit dem ÖPNV.
- Geschwindigkeitsreduzierung: Beschilderung "Grüne Welle bei XX km/h" zur Unterstützung der Grünen Welle, ggf. flankierend Einsatz mobiler Dialog-Displays.



Erläuterung

Die Bundesstadt Bonn hat mit der Reduzierung der Fahrstreifen, dem Abrücken des ruhenden Verkehrs von der Wohnbebauung, der Verlagerung der Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn und der Einrichtung einer Grünen Welle schon einen großen Beitrag zur Lärminderung geleistet. Die schon umgesetzten Maßnahmen gingen nicht in die Immissionsberechnungen ein und werden deshalb hier berücksichtigt. Kurz- bis mittelfristig tragen vor allem verkehrsverstärkende Maßnahmen zur Lärminderung bei.

Kurz- bis mittelfristiges Lärminderungspotenzial

**Kompensatorischen Maßnahmen einschließlich
Grüne Welle/Temporeduzierung** **-5 dB(A)**

Erzielt wird eine Lärminderung von 5 dB(A) ganztags/ nachts auf dem Hochstadenring, womit die Pegel knapp unter 65/55 dB(A) reduziert werden können.

Die Anbindung der Thomastraße an die Viktoriabücke ist mit einer Verringerung des Verkehrsaufkommens auf dem Hochstadenring verbunden. Die vorläufige Prognose 2b weist für das Jahr 2020 einen DTV von ca. 13.560 Kfz mit einem Lkw-Anteil ca. 2 % aus.

Langfristiges Lärminderungspotenzial

**Kompensatorischen Maßnahmen einschließlich
Grüne Welle** **-3 dB(A)**
Verringerung der Verkehrsmenge **-1 bis -2 dB(A)**

Nach Umsetzung der Maßnahmen wird die Immissionsbelastung voraussichtlich um 9 bis 10 dB(A) ganztags/ nachts sinken. Damit sind keine Betroffenen mehr über 65/55 dB(A) ganztags/ nachts belastet.



Abb. 9.9: Maßnahmenübersicht Hochstadenring



9.3.3 Hausdorffstraße

Die Hausdorffstraße führt als Haupteerschließungsstraße zwischen Reuterstraße und Dottendorfer Straße von Norden nach Süden. Die Hausdorffstraße wird auf der ganzen Länge von der Straßenbahn (Linien 61/62) befahren mit der Endhaltestelle Quirinusplatz.

Die bereits umgesetzten Maßnahmen auf der Reuterstraße aus dem Luftreinhalteplan 2009 zeigen auch Auswirkungen auf die Belastungsachse Hausdorffstraße – Dottendorfer Straße:

- Durch ein Verbot für Fahrzeuge einschließlich Zuladung >3,5 t wird auch die Hausdorffstraße von dieser Fahrzeuggruppe weitgehend entlastet.
- Da auf der Reuterstraße Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 nicht zugelassen sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Hausdorffstraße als ab- bzw. zuführende Straße hier ebenso entlastet wird.
- Aus dem Mitwirkungsverfahren zur 1. Runde des Lärmaktionsplans wurden folgende Maßnahmen aufgenommen:
 - Einzelfallprüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf Teilabschnitten der Hausdorffstraße,
 - Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht im Zuge von Instandhaltungsmaßnahmen im Fahrbahnbereich,
 - Einbindung in ein Lkw-Lenkungskonzept mit Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots.
- Die Lichtsignalanlagen der Hausdorffstraße sind bedarfsgesteuert mit Vorrangschaltung für die Straßenbahn, weshalb eine Verstetigung des Verkehrs durch eine Grüne Welle nicht umsetzbar ist.

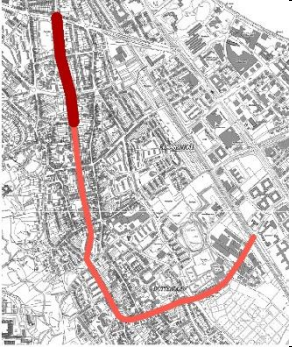
Im II. Anhang des Masterplans Innere Stadt Bonn aufgeführte Maßnahme:

- Umgestaltung Reuterstraße (W3).



Abschnitt 1: Hausdorffstraße, Reuterstraße bis Weidengarten

Tab. 9.7: Rahmenbedingungen Hausdorffstraße – Abschnitt 1

		Bonn, Hausdorffstraße, Abschnitt 1 zwischen Reuterstraße und Weidengarten						
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr, Schienenverkehr		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil in % (Tag/Nacht)	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
		von	bis				L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)
		Reuterstr.	Eduard-Otto-Str.	7.740 - 12.199	9,50 – 13,10/ 3,30 – 4,80	50	71,0	60,0
		Eduard-Otto-Str.	Weidengarten	11.340	6,47/2,85	50	72,5	61,6
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	<u>Fahstreifen:</u> zweistreifig, getrennter Linksabieger im KN Reuterstraße, Knotenpunkte mit August-Bier-Straße und Eduard-Otto-Straße mit Lichtsignalanlagen <u>Parken:</u> ab Haus Nr. 86 bis Weidengarten Parken am Fahrbahnrand, markiert <u>Fahrradführung:</u> Westseite mit Radfahrstreifen von Reuterstraße bis Eduard-Otto-Straße, Ostseite mit Radfahrstreifen von Reuterstraße bis Eduard-Otto-Straße und südl. Haltestelle Eduard-Otto-Straße bis Weidengarten			<u>Fahrbahn:</u> weitgehend in gutem Zustand, punktuell Ausbesserungsarbeiten <u>Fahrradführung:</u> Radfahrstreifen als Radweg ausgewiesen (Ausweisung falsch)			
	Nebenanlagen	<u>Parken:</u> Reuterstraße bis August-Bier-Straße Parken auf westlichem Gehweg, Parkreihe markiert. Parken auf östlichem Gehweg ohne Markierung, August-Bier-Straße bis Eduard-Otto-Straße beidseitig Parkstände zwischen Baumbeeten Parkstände ab Eduard-Ottostraße auf der Westseite bis Haus Nr. 86 <u>Radverkehr:</u> In Haltestellenbereichen Führung als Radweg, ab Eduard-Otto-Straße bis Weidengarten gemeinsamer Fuß- und Radweg auf Westseite bis Haus Nr. 86			Reuterstraße bis August-Bier-Straße Nebenanlagenbefestigung – Betonsteinplatten, teilweise durch Parkverkehr beschädigt, Markierung Westseite zwischen August-Bier-Straße und Reuterstraße kaum noch erkennbar, Verbliebener Gehweg auf der Westseite zwischen Reuterstraße und Eduard-Otto-Straße sehr schmal.			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Eduard-Otto-Straße und August-Bier-Straße östlich Hausdorffstraße = Tempo 30-Zone, August-Bier-Straße westlich Hausdorffstraße = Tempo 30-Zone, Weidengarten = Tempo 30-Zone/ Anliegerverkehr frei						
ÖPNV		Straßenbahnlinien 61 und 62, Haltestelle "Haus der Jugend" in Mittellage, Haltestelle "Eduard-Otto-Straße" versetzt in Seitenlage. Haltestelle Eduard-Otto-Straße mit Anschluss an Buslinie 631			Getrenntes Gleisbett/ Mittelbahnsteig im Haltestellenbereich Haus der Jugend, Trennung der Halteplätze zur Fahrbahn durch Markierung, bis August-Bier-Straße, getrenntes Gleisbett nach Norden, Ausstattung nach aktuellem Stand der Technik			
Realnutzung		Ostseite: Wohnen, Ärzte, Nahversorgung Westseite: Sporteinrichtung, Büronutzung, Schule						
Baustruktur der Wohnbebauung		Reuterstraße bis August-Bier-Straße - Ostseite: Einzelhausbebauung mit Vorgärten zur Straße, vorwiegend 2-3 Geschosse, Hochhaus Ecke Hausdorffstraße/ Reuterstraße. Westseite: Haus der Jugend/ Sportplatz, Ecke Hausdorffstraße/ August-Bier-Straße 4-geschossiges Bürogebäude August-Bier-Straße bis Eduard-Otto-Straße - Ostseite: geschlossene Bauweise, 3-4 Geschosse, Vorgärten zur Straße, Westseite: Schule, Sportplatz, Eduard-Otto-Str. bis Weidengarten: Beidseitig vorwiegend geschlossene 3- bis 4-geschossige Bebauung						



Hausdorffstraße: Reuterstraße Richtung August-Bier-Straße



Ruhender Verkehr: Ostseite Reuterstraße bis August-Bier-Straße vor Wohngebäuden



Hausdorffstraße: Eduard-Otto-Straße Richtung Weidengarten

Lärmrelevante Besonderheiten

Der Straßenabschnitt Reuterstraße bis zur Straße Weidengarten wird von der August-Bier-Straße und der Eduard-Otto-Straße gekreuzt.

Auf der Hausdorffstraße zwischen Reuterstraße und Eduard-Otto-Straße sind fast ausschließlich auf der Ostseite Lärmbetroffene festzustellen. Auf der Westseite der Straße befinden sich – bis auf zwei Gebäude – nur unempfindlichere Nutzungen.

Zwischen Reuterstraße und August-Bier-Straße erlaubt die Fahrbahnbreite ein getrenntes Gleisbett in einer Fahrtrichtung. Die Trennung des Gleisbetts trägt schon heute zur Lärmminde- rung bei. Im weiteren Verlauf der Hausdorffstraße verschmälert sich die Fahrbahn zugun- sten der östlichen Nebenanlagen (entspricht dem historischen Straßenquerschnitt), so dass keine Alternative zu einer Mischnutzung der Fahrbahn durch Kfz und Straßenbahn besteht.

Südlich der Eduard-Otto-Straße ändert sich der Charakter des Straßenraums durch die

- einsetzende Wohnbebauung auf der Westseite und
- fahrbahnbegleitende Baumallee.

Dies entspricht dem historischen Straßenquerschnitt.

Als lärmindernde Maßnahme wurde auf der Hausdorffstraße zwischen Reuterstraße und Bergstraße die Erneuerung von Gleisanlagen bereits vorgenommen und die Haltestellen mit Sonderbord, Aufstellbereich, Wetterschutz, Behindertenführung, Anzeigetafel und Rufsäule ausgebaut.

Das Parkverhalten zeigt negative Folgeerscheinungen. Auf der Ostseite zwischen Reuterstraße und August-Bier-Straße ist der Gehweg vor den Wohngebäuden zum Parken freigegeben. Der Gehweg wird hierdurch in seiner Nutzbarkeit stark eingeschränkt. Die Parkreihe auf der ge- genüberliegenden anbaufreien Straßenseite ist dagegen unterbelegt.



Maßnahmenvorschläge

Kurzfristige Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Lkw-Verkehr: Einzelfallprüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots (22-6 Uhr) in Abstimmung mit den Anliegern.
- Lkw-Verkehr: Einzelfallprüfung einer Beschränkung des tatsächlichen Gewichts einschließlich Ladung im Rahmen des Lkw-Lenkungskonzepts und in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen und Einzelmaßnahmen mit mittlerem Kostenaufwand

- Instandhaltung Fahrbahn: Die Fahrbahn kann nur langfristig mit einer lärm-mindernden Asphaltbauweise erneuert werden (siehe langfristige Maßnahmen). Bis dahin auftretende Schäden sollten nicht punktuell als "Flickstellen" ausgebessert, sondern über einen flächigeren Streckenabschnitt (mit herkömmlichem Asphalt), um Unebenheiten in der Fahrbahn zu vermeiden.
- Instandhaltung Gleistrasse: Es sollte geprüft werden, ob das Schleifen der Schienen in kürzeren Zeitintervallen auf lärmbelasteten Straßenabschnitten bei Belastungsschwerpunkten zu einer Geräuschreduzierung beitragen kann (bis zu -3 dB(A)).

Langfristig umsetzbare Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Siehe Kapitel 10.2

Erläuterung

Der Rahmen für lärm-mindernde Maßnahmen ist auf der Hausdorffstraße zwischen Reuterstraße und Weidengarten eng gesteckt. Umso wichtiger ist ein umfassendes Maßnahmenkonzept, das kontinuierlich eine Lärm-minderung zum Ziel hat.

Kurz- bis mittelfristiges Lärm-minderungspotenzial

nächtliches Lkw-Verbot	bis zu -3,3 dB(A)
Fahrbahnsanierung (Deckschichter-neuerung)	-1,0 dB(A)

Kurzfristig wird vordringlich eine Verbesserung der Nachtruhe angestrebt. Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen kann nachts eine Lärm-minderung von bis zu 3,3 bis 4,3 dB(A) erreicht werden. Tagsüber werden hohe Belastungen von 70 dB(A) nur knapp unterschritten, nachts tritt dagegen eine Reduzierung auf deutlich unter 60 dB(A) (58,3-57,3 dB(A)) ein.

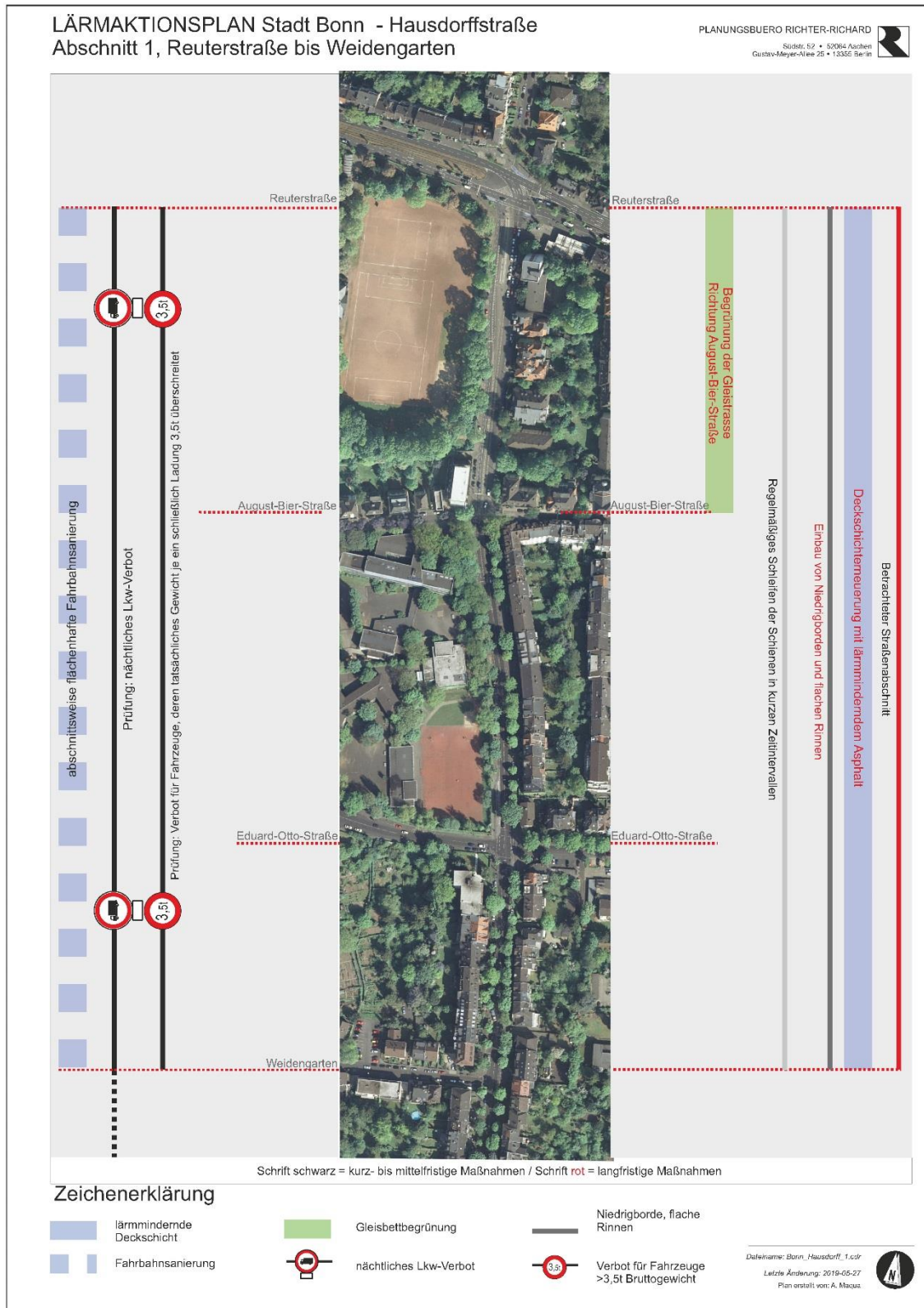


Abb. 9.10: Maßnahmenübersicht Hausdorffstraße, Abschnitt Reuterstraße bis Weidengarten

Abschnitt 2: Hausdorffstraße, Weidengarten bis Bergstraße

Tab. 9.8: Rahmenbedingungen Hausdorffstraße – Abschnitt 2

Lärmquelle: Kfz-Verkehr, Schienenverkehr		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil in % Tag/ Nacht	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
					L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)
von	bis					
Weidengarten	Pützstraße	11.340	6,47/2,98	50	71,1	60,2
Pützstraße	Bergstraße	12.364	5,86/2,35	50	72,8	62,0

Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung	Anmerkungen
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Fahrstreifen: Zweistreifig, gefahren wird im Mischverkehr Kfz und Schiene, Knotenpunkte Hausdorffstraße/ Pützstraße und Hausdorffstraße/ Bergstraße mit Lichtsignalanlagen Fahrradführung: Ostseite: Weidengarten bis Bergstraße Radfahrstreifen (ausgenommen Haltestellenbereiche) Parken: Westseite Längsparkstände Pützstraße bis Büttlinghausenstraße. Senkrechtparkstände gegenüber Haltestelle Pützstraße	Fahrbahn weitgehend in gutem Zustand, punktuell Ausbesserungsarbeiten vorhanden Zufahrt Nebenfahrbahn gegenüber Wolterstraße. Radfahrstreifen sind durchgängig überfahrbar, um Parken auf den Nebenanlagen zu ermöglichen
	Nebenanlagen	Fahrradführung: Westseite: Weidengarten bis Pützstraße gemeinsamer Geh- und Radweg, ab Pützstraße getrennter Geh- und Radweg bis vor Büttlinghausenstraße, dann wieder in gem. Geh- und Radweg übergehend bis Bergstraße Parken: Westseite südl. Einmündung Weidengarten 5 Senkrechtparkstände (1/3 auf Fahrbahn), südl. Einmündung Pützstraße 8 Senkrechtparkstände (ca. 1/3 auf der Fahrbahn). Ostseite von Weidengarten bis Pützstraße Parkreihe/ Bäume, Pützstraße bis Büttlinghausenstraße einzelne Parkstände, Büttlinghausenstraße bis Bergstraße Parkreihe/ Bäume	Gehweg: Betonsteinplatten
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Weidengarten = Tempo 30-Zone/ Anlieger frei, Wolterstraße = Tempo 30-Zone/ Lkw-Verbot/ Anlieger frei, Pützstraße Ost = Zufahrt verboten, Pützstraße West = Tempo 30-Zone, Büttlinghausenstraße West = Tempo 30-Zone/ Lkw-Verbot, Büttlinghausenstraße Ost = Tempo 30-Zone/ Lkw-Verbot, Einbahnstraße Richtung Mechenstraße, Bergstraße Ost und West = Zufahrt verboten.	
ÖPNV		Straßenbahnlinien 61 und 62, Haltestelle "Eduard-Otto-Straße" Richtung Reuterstraße – versetzt in Seitenlage Straßenbahnlinien 61 und 62, Haltestelle "Pützstraße" – versetzt in Seitenlage Straßenbahnlinien 61 und 62, Haltestelle "Bergstraße" Richtung Reuterstraße – versetzt in Seitenlage	Ausbau nach aktuellem Stand der Technik, Buskap, Wetterschutz, Sonderbord und Behindertenführung. Haltestelle Eduard-Otto-Straße mit Anschluss an Buslinie 631
Realnutzung		Wohnen, Nahversorgung, Gastronomie, kirchliche Einrichtungen, Bücherei u. a. m.	
Baustruktur der Wohnbebauung		Wohnbebauung, 3-4 Geschosse, ursprünglich geschlossene Bauweise, ausgenommen Kirche mit Umfeld – größere Baulücken sind von Supermärkten besetzt, die die vorhandene Baustruktur nur unzureichend aufnehmen.	



Hausdorffstraße: Pützstraße Richtung Büttlinghausenstraße



Zufahrt Lidl-Parkplatz/ gemeinsamer Geh- und Radweg auf Westseite der Hausdorffstraße



Östliche Pützstraße, Blick von Hausdorffstraße

Lärmrelevante Besonderheiten

Der Kernbereich Kessenichs erstreckt sich mit dichtem Geschäftsbesatz von der Pützstraße zwischen Hausdorffstraße und Burbacher Straße in den Rheinweg und die Burbacher Straße. Der Knotenpunkt Hausdorffstraße/ Pützstraße ist ein wesentlicher Teil des Zentrums mit Kirche, Schule, Gastronomie und Nahversorgung. Ein gestalterisches Gesamtkonzept, das der hohen Aufenthaltsfunktion dieses Raums gerecht wird, wäre wünschenswert. Auf dem Abschnitt der Hausdorffstraße zwischen Wolterstraße und Pützstraße gibt es keine Lärmbeeinträchtigungen, da der Straßenraum von Geschäften und der Kirche gesäumt wird.

Weiterer Geschäfts- und Gastronomiebesatz befindet sich zwischen Büttinghausenstraße und Bergstraße (Friseur, Schneider, Kiosk, Café, Bäckerei), der mit dem Bau des Discounters (Lidl) gestärkt wurde. Der Lidl-Parkplatz ist von 8:00 bis 20:30 Uhr geöffnet. Das Stellplatzangebot von ca. 90 Stellplätzen scheint nicht voll ausgelastet zu sein.

Die Lärmemissionen wurden bereits durch die Erneuerung von Gleisanlagen gesenkt.

Verkehrsverstetigungen ergeben sich aus den Zufahrtsverboten in die östliche Pützstraße und die östliche und westliche Bergstraße sowie die Ausweisung der östlichen Büttinghausenstraße als Einbahnstraße (auswärts).

Maßnahmenvorschläge

Kurzfristige Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Lkw-Verkehr: Einzelfallprüfung nächtliches Lkw-Verbot (22-6 Uhr) in Abstimmung mit den Anliegern.
- Lkw-Verkehr: Einzelfallprüfung einer Beschränkung des tatsächlichen Gewichts einschließlich Ladung im Rahmen eines Lkw-Lenkungskonzepts und in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben.
- Entlastung Parkverkehr: Der Lidl-Parkplatz ist nachts geschlossen, sinnvoll wäre eine Freigabe des Lidl-Parkplatzes von 20:00 bis 8:00 Uhr als Bewohnerparkplatz. Neue Planungsansätze aus dem Bereich E-Antriebe, insbesondere in verdichteten Wohnbereichen solche Parkplätze auch als Ladestation für E-Fahrzeuge als Geschäftsmodell für den Betreiber zu nutzen, könnte hier einen Einstieg bilden. Falls das Gelände nachts geschlossen bleiben soll, kann eine technische Zugangsregelung gefunden werden. Hierdurch könnten die Hausdorffstraße und die zulaufenden Erschließungsstraßen von Parkverkehren entlastet werden. Aufgrund der geringen Auslastung tagsüber stellt eine Überschneidung von Tag- und Nachtparkern kein Problem dar.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen und Einzelmaßnahmen mit mittlerem Kostenaufwand

- Förderung Fuß- und Radverkehr: Parkverbot auf der Ostseite von Pützstraße bis Bergstraße. Es entfallen 10-12 Parkstände; Trennung des Radfahrstreifens zum Fahrstreifen soweit möglich mit einer durchgezogenen Linie.

- Instandhaltung Fahrbahn: Die Fahrbahn kann nur langfristig mit einer lärm-mindernden Asphaltbauweise erneuert werden (siehe langfristige Maßnahmen). Bis dahin auftretende Schäden sollten nicht punktuell als "Flickstellen" ausgebessert werden, sondern im Zusammenhang über einen flächigen Streckenabschnitt (mit herkömmlichem Asphalt), um Unebenheiten in der Fahrbahn zu vermeiden.
- Instandhaltung Gleistrasse: Es sollte geprüft werden, ob das Schleifen der Schienen in kürzeren Zeitintervallen auf lärmbelasteten Straßenabschnitten bei Belastungsschwerpunkten zu einer Geräuschreduzierung betragen kann (bis zu -3 dB(A)).

Langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Siehe Kapitel 10.2

Erläuterung

Der Rahmen für lärm-mindernde Maßnahmen ist auf der Hausdorffstraße zwischen Weidengarten und Bergstraße eng gesteckt. Umso wichtiger ist ein umfassendes Maßnahmenkonzept, das kontinuierlich auf eine steigende Lärmentlastung hinarbeitet.

Kurz- bis mittelfristiges Lärm-minderungspotenzial

Fahrbahnsanierung (Deckschichten-erneuerung)	-1 dB(A)
Nächtliches Lkw-Verbot	bis zu -3,3 dB(A)
Parkverbot auf der Ostseite zwischen Pützstraße und Bergstraße	-1 dB(A)

Kurz- bis mittelfristig wird vordringlich die Verbesserung der Nachtruhe angestrebt. Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen kann nachts eine Lärm-minderung von bis zu 3,3 bis 5,3 dB(A) erreicht werden. Mit 70,8/ 56,7 dB(A) ganztags/ nachts liegen die Immissionen nachts deutlich unter dem hohen Belastungswert von 60 dB(A), werden aber nicht unter den Auslösewert von 55 dB(A) nachts gesenkt. Tags werden dagegen die besonders hohen Belastungen von 70 dB(A) weiterhin knapp überschritten. Verschiedene Einzelmaßnahmen (Doppelnutzung Parkplatz, Einbeziehung Pützstraße in Kirchplatz, Pützstraße als verkehrsberuhigter Bereich) tragen zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität zwischen Pützstraße und Bergstraße bei und fördern damit die Nahmobilität.

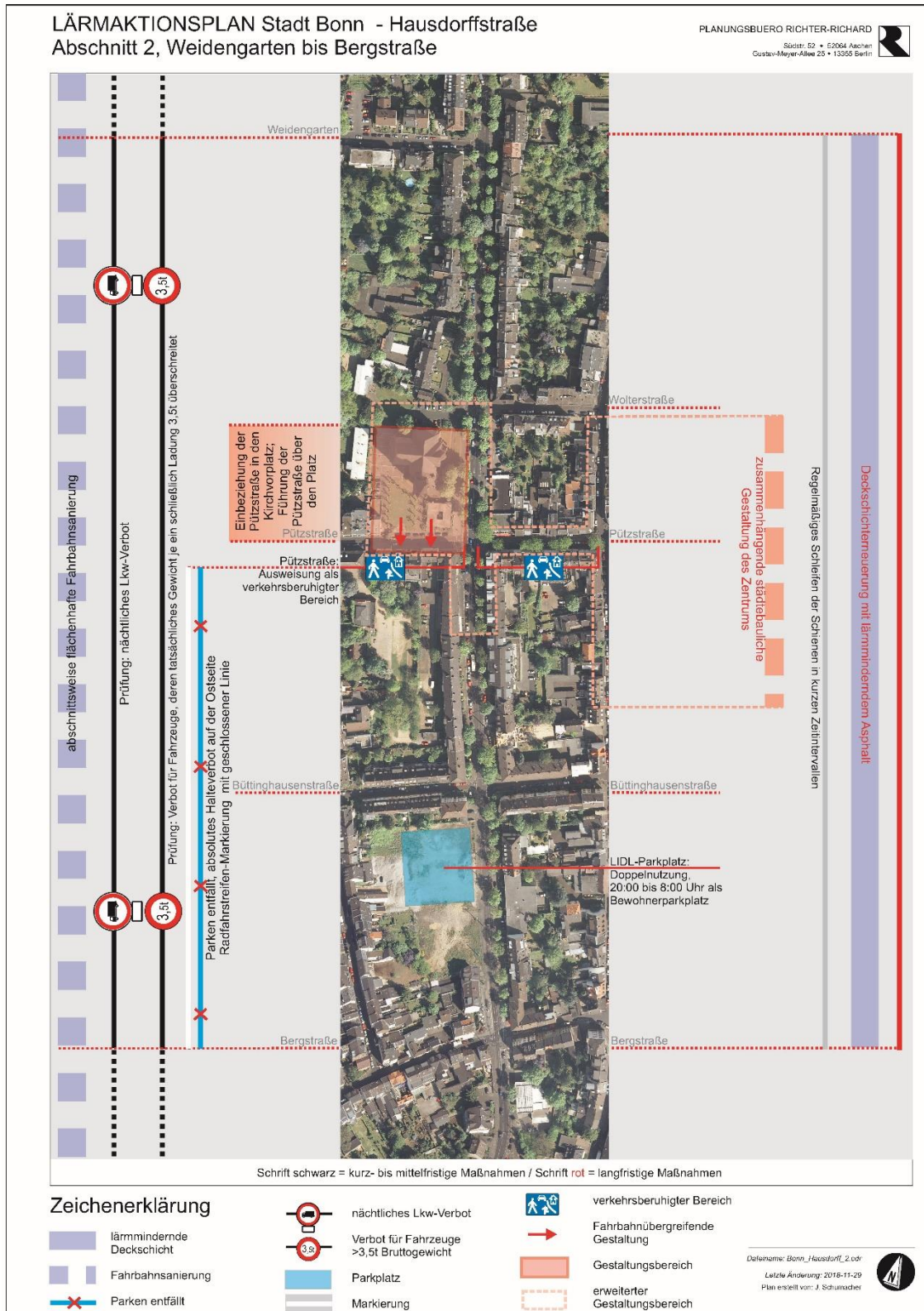


Abb. 9.11: Maßnahmenübersicht Hausdorffstraße, Abschnitt Weidengarten bis Bergstraße



Abschnitt 3: Hausdorffstraße, Abschnitt Bergstraße bis Quirinstraße

Tab. 9.9: Rahmenbedingungen Hausdorffstraße – Abschnitt 3

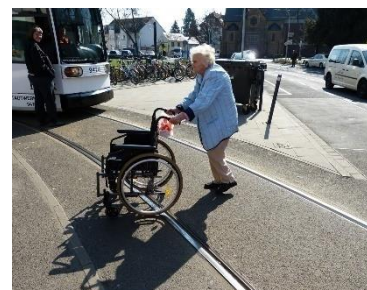
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen	
		Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		ÖPNV	
		Realnutzung		Baustruktur Wohnbebauung	
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		Parken: ca. 10 Parkstände auf Hindenburgplatz Fahrradführung: Ostseite: Radfahrstreifen von Bergstraße bis Pleimestraße, Schutzstreifen von Pleimestraße bis Quirinusplatz; Westseite: über Hindenburgplatz Radfahrstreifen	
		Nebenanlagen		Parken: Ostseite: zwischen Tankstelle und Hindenburgplatz Längsparkstände/Baumreihe, Urstadtstraße bis Pleimestraße Parken auf Gehweg erlaubt; Westseite: 10 Parkstände im Platzbereich Fahrradführung: Westseite: gemeinsamer Geh- und Radweg von Bergstraße bis Hindenburgplatz und von Hindenburgplatz bis Quirinusplatz	
		Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Hausdorffstraße = 50 km/h, Kessenicher Straße abgehängt, Im Sonnenpütz = Tempo 30-Zone, Straße Hindenburgplatz Nord = verkehrsberuhigter Bereich, Hindenburgplatz Nord = Zufahrt verboten	
		ÖPNV		Straßenbahnlinien 61 und 62, Haltestelle, Haltestelle "Bergstraße" Richtung Reuterstraße – versetzt in Seitenlage, Haltestelle "Hindenburgplatz" einseitig aus beiden Richtungen anfahrbar in Seitenlage, Endhaltestelle "Quirinusplatz" im Bereich der Wendeanlage Haltestelle "Hindenburgstraße" mit Anschluss an Buslinien 612 und 614; "Quirinusplatz" Endhaltestelle mit Anschluss an die Buslinien 612, 614 und 630	
		Realnutzung		Wohnen, Krankenhaus, Gastgewerbe, vereinzelt Geschäfte, Tankstelle	
		Baustruktur Wohnbebauung		Einzelhausbebauung, vorwiegend Mehrfamilienhausbebauung (Gebäudezeilen), 2- bis 4-geschossig, zwischen Hindenburgplatz und Hinsenkampstraße mit Kopfbebauung zur Hausdorffstraße	



Hausdorffstraße, Bergstraße Richtung Hindenburgplatz



Haltestelle "Hindenburgplatz", Blick Richtung Im Sonnenpütz



Straßenbahnhaltestelle "Quirinusplatz", Blick Richtung Quirinusplatz

Lärmrelevante Besonderheiten

Südlich der Bergstraße verändert sich das Straßenbild der Hausdorffstraße: Gleichförmige Fassaden (Wohnriegel) begrenzen den Straßenraum. In der Kurvenlage nördlich des Hindenburgplatzes bleibt der Straßenraum durch die unbebaute, als Parkplatz genutzte Ecke Hausdorffstraße/ Straße Im Sonnenpütz ungenutzt. Auch zum Hindenburgplatz weitet sich der Straßenraum mit der Busumfahrt aus.

Langfristig ist der Bau einer Seilbahn vom Hindenburgplatz zum Venusberg in der Diskussion. Damit könnte neben der Wohnbebauung insbesondere das Universitätsklinikum besser an den ÖPNV angebunden werden. In diesem Zusammenhang ist mit einer Aufwertung des gesamten Umsteigebereichs, d. h. einschließlich der Busumfahrt, zu rechnen.

Zwischen Hindenburgplatz und Hinsenkampstraße befindet sich ein Wohngebiet mit Bauriegeln, deren Kopfgebäude zur Hausdorffstraße ausgerichtet sind. Die Giebelseiten besitzen große Balkone, die stark lärmbelastet sind. Zudem dringen die Emissionen ungebrochen in die halböffentlichen Flächen zwischen den Bauriegeln ein.

Den Kopf der Hausdorffstraße bildet der Quirinusplatz mit funktionalen und gestalterischen Mängeln. Hier befindet sich die Wendeanlage mit Endhaltestelle der Straßenbahn, die den nördlichen Platz beherrscht und sich vor Wohngebäuden befindet.

Maßnahmenvorschläge

Kurzfristige Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Lkw-Verkehr: Einzelfallprüfung nächtliches Lkw-Verbot (22-6 Uhr) in Abstimmung mit den Anliegern.
- Lkw-Verkehr: Einzelfallprüfung Beschränkung tatsächliches Gewicht einschließlich Ladung im Rahmen eines Lkw-Lenkungskonzepts und in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben.
- Förderung Fußverkehr, Reduzierung Rollgeräusche: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h im Bereich Quirinusplatz als Verlängerung der bestehenden Tempo 30-Ausweisung.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen und Einzelmaßnahmen mit mittlerem Kostenaufwand

- Instandhaltung Fahrbahn: Die Fahrbahn kann nur langfristig mit einer lärm-mindernden Asphaltbauweise erneuert werden (siehe langfristige Maßnahmen). Bis dahin auftretende Schäden sollten nicht punktuell als "Flickstellen" ausgebessert, sondern über einen flächigeren Streckenabschnitt mit herkömmlichem Asphalt, um Unebenheiten in der Fahrbahn zu vermeiden.
- Instandhaltung Gleistrasse: Es sollte geprüft werden, ob das Schleifen der Schienen in kürzeren Zeitintervallen auf lärmbelasteten Straßenabschnitten bei Belastungsschwerpunkten zu einer Geräuschreduzierung betragen kann (bis zu -3 dB(A)).



- Raumbegrenzung: Unterteilung der Parkreihe auf der Ostseite zwischen Urstadtstraße und Quirinusplatz durch Baumbeete zur Straße.

- Raumbegrenzung: Gestaltung der Busumfahrt in einem Material, das sich von der Fahrbahn der Hausdorffstraße absetzt, z. B. Beton mit Besenstrich.

Langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Siehe Kapitel 10.2

Erläuterung

Der Spielraum für lärm mindernde Maßnahmen ist auf der gesamten Hausdorffstraße begrenzt, insbesondere durch die Lage der Gleise und den Bedarf an Parkraum. So kann der Radverkehr z. B. nur einseitig auf der Fahrbahn geführt werden, auf der anderen Seite liegen die Gleise zu dicht am Fahrbahnrand. Umso wichtiger ist ein Gesamtkonzept, das in der Summe mittel- bis langfristiger Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenraums und der Plätze zu einer Lärminderung beiträgt.

Kurz- bis mittelfristiges Lärminderungspotenzial

Fahrbahnsanierung (Deckschichterenerung)	-1 dB(A)
Nächtliches Lkw-Verbot	bis zu -3,3 dB(A)
Tempo 30 Quirinusplatz	-2,4 dB(A)

Kurz- bis mittelfristig wird hauptsächlich eine Verbesserung der Nachtruhe möglich sein. Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen kann nachts eine Lärmwirkung von bis zu -4,3 dB(A) erreicht werden. Mit 71,2/56,9 dB(A) ganztags/ nachts liegen die Immissionen nachts deutlich unter dem hohen Belastungswert von 60 dB(A), werden aber nicht unter die Auslösewert von 55 dB(A) gesenkt. Auf dem Quirinusplatz sinken die Pegel auf 68,8/54,5 dB(A) ganztags/ nachts, wodurch sich die Aufenthaltsqualität wesentlich erhöht und eine qualitative Aufwertung des Platzes unterstützt wird.

Die Innenhöfe der Wohnblöcke zwischen Hindenburgplatz und Hinsenkampstraße liegen offen zur Straße. Der Wohnstandort könnte durch Lärmschutzmaßnahmen im Außenraum deutlich aufgewertet werden. Dazu eignen sich beispielsweise

- Glaswände zwischen den Gebäuden,
- Zuordnung der seitlichen Freiflächen zu den Erdgeschosswohnungen mit einer baulichen Trennung der Gärten, z. B. durch Gabionen,
- Verglasung der Balkone zumindest mit halbhohen Scheiben (Sitzhöhe).

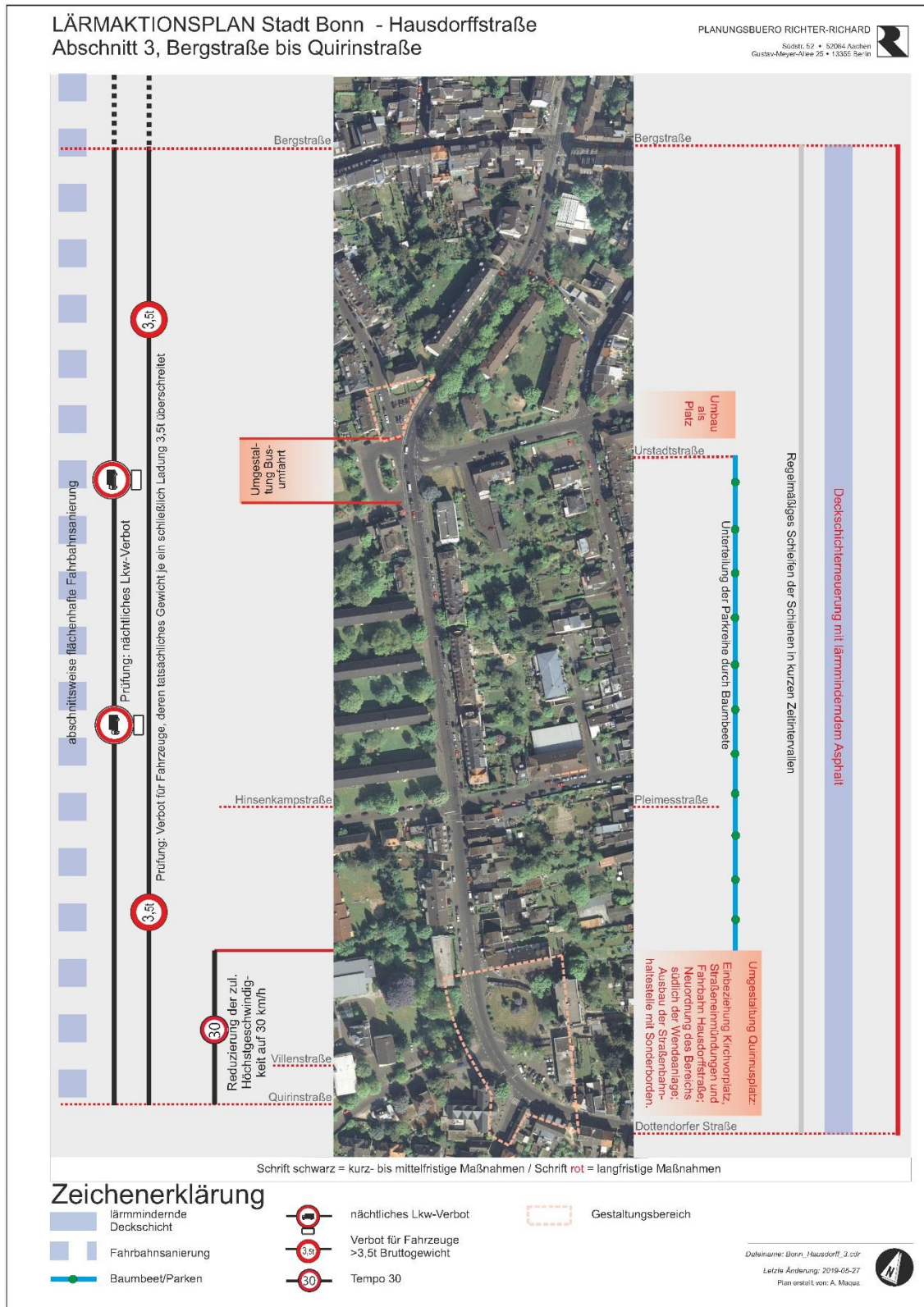


Abb. 9.12: Hausdorffstraße, Abschnitt Bergstraße bis Quirinstraße



9.3.4 Dottendorfer Straße

Folgende Maßnahmen wurden in der Mitwirkung zum Lärmaktionsplan der 1. Runde ange-regt:

- Einzelfallprüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf Teilabschnitten mit Wohnbebauung, die bisher keine entsprechende Ausweisung besitzen.
- Prüfung des Einbaus von lärmminderndem Asphalt im Zuge von Bau- und Sanie-rungsarbeiten im Fahrbahnbereich.
- Einbindung in ein Lkw-Lenkungskonzept: Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots.
- Ausweisung eines Standplatzes für den Schwerverkehr in unmittelbarer Nähe zu den Autobahnanschlussstellen, da die Dottendorfer Straße häufig als Standplatz genutzt wird.

Abschnitt 1: Quirinstraße bis Karl-Barth-Straße

Tab. 9.10: Rahmenbedingungen Dottendorfer Straße – Abschnitt 1

Lärmquelle: Kfz-Verkehr, Schienenverkehr		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil in % Tag/ Nacht	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
					L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)
von		bis				
Quirinstraße	Servatiusstraße	11.684 10.089	4,72/2,46 5,30/1,90	50	74,8	64,3
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	<p>Fahrbahn: Zweistreifig, Aufweitung ab Einmündung Oberer Lindweg mit zwei Fahrstreifen Richtung Friedrich-Ebert-Allee mit wechselnder Verkehrsführung; Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Dottendorfer Straße/ Kessenicher Straße und Dottendorfer Straße/ Karl-Barth-Straße/ Servatiusstraße</p> <p>Fahrradführung: Schutzstreifen auf Südseite Quirinstraße bis Oberer Lindweg, anschließend Radfahrstreifen in Mittellage bis Servatiusstraße; Schutzstreifen auf Nordseite ab Friedhof bis Karl-Barth-Straße</p> <p>Parken: Südseite eingeschränktes Haltverbot ab Haus Nr. 52; Nordseite nach Aufweitung des Straßenraums (ehemalige Busbucht) Schrägparken gegenüber Oberer Lindweg.</p>		<p>Straßenraum/Fahrbahn bis hinter Kessenicher Straße sehr eng</p> <p>Rinne als Läufer, mehrmalige Erneuerung der Verschleißschicht, in Folge starke Ausbildung der Rinne</p> <p>Knotenpunkt K.-Barth-Straße/ Servatiusstraße/ Dottendorfer Straße stark aufgeweitet, ebenso Einmündung Oberer Lindweg</p>		
	Nebenanlagen	Beidseitig schmale Gehwege, teilweise deutlich <1,00 m		Material: Betonsteinplatten, Sanierungsbedarf (Plattenverschiebungen)		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		<p>Tempo 30 von Quirinstraße bis Dottendorfer Straße, Haus Nr. 44, ab da Tempo 50 bis Karl-Barth-Straße; beidseitig absolutes Haltverbot 16-9 h, eingeschränktes Haltverbot 9-16 h von Quirinstraße bis Kessenicher Straße, Auf der Nordseite Poller zum Gehweg anschließend absolutes Haltverbot vor Feuerwehr bis Aufweitung der Fahrbahn</p> <p>Quirinstraße = Tempo 30-Zone, Kessenicher Straße Nord = Einfahrt Verboten, Kessenicher Straße Süd = Tempo 30, Stephanstraße = Einfahrt verboten, Oberer Lindweg = Tempo 30-Zone, Karl-Barth-Straße + Servatiusstraße = Tempo 50</p>				
ÖPNV		Buslinie 630 – Tannenbusch Nord über Venusberg, Haltestelle "Servatiusstraße" in Richtung Servatiusstraße		Busse halten auf Fahrbahn, Gegenhaltestelle liegt in Servatiusstraße, Sonderbord vorhanden, weiterer Haltestellenausbau auf dem schmalen Gehweg nicht möglich.		
Realnutzung		Wohnen, Dottendorfer Gemeindezentrum/ Feuerwehr, Friedhof, Kindertagesstätten, Stadtbücherei				
Baustruktur der Wohnbebauung		3-geschossige, annähernd geschlossene Bebauung bis Servatiusstraße, danach Einzelhaus- und Mehrfamilienhausbebauung auf der Südseite und einzelne Gebäude auf der Nordseite. Hochhaus Ecke Karl-Barth-Straße, Stadtbücherei Ecke Servatiusstraße.				



Einmündung Oberer Lindweg, Blick Richtung Karl-Barth-Straße



Knotenpunkt Dottendorfer Straße/ Karl-Barth-Straße/ Servatiusstraße



Westliche Dottendorfer Straße (Tempo 30 von Quirinstraße – Stephanstraße)

Maßnahmen der Bundesstadt Bonn mit Einfluss auf den Straßenabschnitt:

- Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2020¹¹ empfiehlt eine Verlängerung der Linie 61 über die Dottendorfer Straße in die Servatiusstraße.
- Das Kreisverkehrsprogramm sieht mittel- bis langfristig (Priorität B) den Umbau des Knotenpunkts Dottendorfer Straße/ Servatiusstraße als Kreisverkehr vor.

Lärmrelevante Besonderheiten

Auf dem Abschnitt Quirinstraße bis Stephanstraße ist der Straßenraum sehr eng bei beidseitiger geschlossener Bebauung. Das Spektrum an lärmindernden Maßnahmen und einer gestalterischen Aufwertung ist deshalb begrenzt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist bereits auf 30 km/h gesenkt.

Im Knotenpunkt Dottendorfer Straße/ Oberer Lindweg wird durch die Parkreihe auf der Dottendorfer Straße vor Haus Nr. 58 die Sichtbeziehung vom Rechtsabbiegefahrstreifen in den Oberen Lindweg behindert. Der Rechtsabbiegefahrstreifen ist durch die Parkstände ohnehin sehr schmal, was wiederum den Radverkehr beeinträchtigt. Verengungen der Gehwege und unübersichtliche Querungen im Knotenpunkt sollten insbesondere aufgrund der Nähe zur Kindertagesstätte Spatzennest verhindert werden.

Zur Verkehrsverstetigung ist mittelfristig der Umbau des Knotenpunktes Dottendorfer Straße/ Karl-Barth-Straße vorgesehen.

Maßnahmenvorschläge

Kurzfristige Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Verlangsamung Kfz-Verkehr: Einzelfallprüfung zur Erweiterung des Straßenabschnitts mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h ab Dottendorfer Straße, Haus Nr. 44, bis zur Karl-Barth-Straße (ca. 120 m). Auf diesem Straßenabschnitt befindet sich beidseitig Wohnnutzung.
- Verlangsamung Kfz-Verkehr: Betroffen bleiben die Eckgebäude im Knotenpunktbereich Dottendorfer Straße/ Karl-Barth-Straße/ Servatiusstraße. Deshalb sollte auf der Karl-Barth-Straße und Servatiusstraße ca. 100 m vor der Einmündung in die Dottendorfer Straße ebenfalls die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden.
- Beschränkung Lkw-Verkehr: Einzelfallprüfung Verbot für Fahrzeuge, deren tatsächliches Gewicht einschließlich Ladung 3,5 t überschreitet.
- Beschränkung Lkw-Verkehr: Einzelfallprüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots, 22-6 Uhr, zwischen Quirinstraße und Karl-Barth-Straße. Der Straßenraum ist streckenweise sehr eng, wodurch gerade die Nachtruhe durch Lkw stark beeinträchtigt wird.

¹¹ Bundesstadt Bonn (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsplan Bonn. Bearbeitet von VSU GmbH, Herzogenrath; Intraplan Consult GmbH, München; AB Stadtverkehr, Bonn. Bonn, Herzogenrath, München 2011

- Instandhaltung Fahrbahn: Die Fahrbahn kann nur langfristig in einer lärmmin-dernden Asphaltbauweise erneuert werden (siehe langfristige Maßnahmen). Bis dahin auftretende Schäden sollten nicht punktuell ausgebessert, sondern über einen flächendeckenderen Streckenabschnitt mit herkömmlichem As-phalt, um Unebenheiten in der Fahrbahn zu vermeiden.
- Förderung Fußverkehr: Einzelfallprüfung zur Einrichtung einer Querungssiche-rung Höhe Stephanstraße zum gegenüberliegenden Gemeindezentrum (LSA-Bedarfsanlage oder Fußgängerüberweg).
- Förderung Fußverkehr: Aufgabe Parken auf dem Gehweg vor Dottendorfer Straße, Haus Nr. 52/54.
- Förderung Fuß- und Radverkehr: Wegfall der Parkstände (halb auf Fahrbahn) vor Dottendorfer Straße, Haus Nr. 58. Hinweis: Die Parkstände auf dem Oberen Lindweg sind nicht ausgelastet, so dass kein erhöhter Parkdruck entsteht.

Langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Siehe Kapitel 10.2

Erläuterung

Es kann auf der Dottendorfer Straße zwischen Quirinstraße und Karl-Barth-Straße nachts eine höher Lärminderung erreicht werden als ganztags. Auf dem Abschnitt zwischen Quirinstraße und Dottendorfer Straße, Haus Nr. 44, wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Dies ging jedoch nicht in die Lärmberechnung ein. Die Lärmpegel können da-her um 2,4 dB(A) reduziert werden, so dass die tatsächlichen maximalen Fassadenpegel bei 72,4 dB(A) ganztags und 61,9 dB(A) nachts liegen.

Kurzfristiges Lärminderungspotenzial

**Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit
Abschnitt Haus Nr. 44 bis Karl-Barth-Straße
Nächtliches Lkw-Verbot
Fahrbahnsanierung (Deckschichternewerung)
Beschränkung des Lkw-Verkehrs**

**-2,4 dB(A) ganztags/nachts
bis zu -3,3 dB(A) nachts
-1,0 dB(A) ganztags/nachts
-2,0 dB(A) ganztags/nachts**

Auf dem Abschnitt Quirinstraße bis Dottendorfer Straße, Haus Nr. 44, wird kurzfristig ganz-tags zunächst keine Lärminderung erreicht (abgesehen von Fahrbahnsanierungen), nachts sinkt die Immissionsbelastung unter 60 dB(A). Auf dem Abschnitt Stephanstraße bis Servatius-straße ist die Lärminderung mit 4,4 dB(A) ganztags und mit 7,7 dB(A) vor allem nachts deutlich spürbar. Mit Pegeln von maximal 68,0/ 54,2 dB(A) ganztags/ nachts werden die meis-ten Betroffenen zukünftig unter dem hohen Belastungswert von 70 dB(A) ganztags und nachts unter dem Auslösewert von 55 dB(A) liegen.

Weitere Maßnahmen können flankierend ergriffen werden:



- Kinderladen Dottendorfer Straße, Haus Nr. 10, Ersetzen des Holzzauns beispielsweise durch eine Mauer oder eine Gabionen-Wand,
- Einbau von Lärmschutzfenstern,
- (Teil-)Verglasung von Loggien und Balkonen, was sich vor allem an dem achtgeschossigen Wohngebäude Dottendorfer Straße/ Karl-Barth-Straße anbietet.

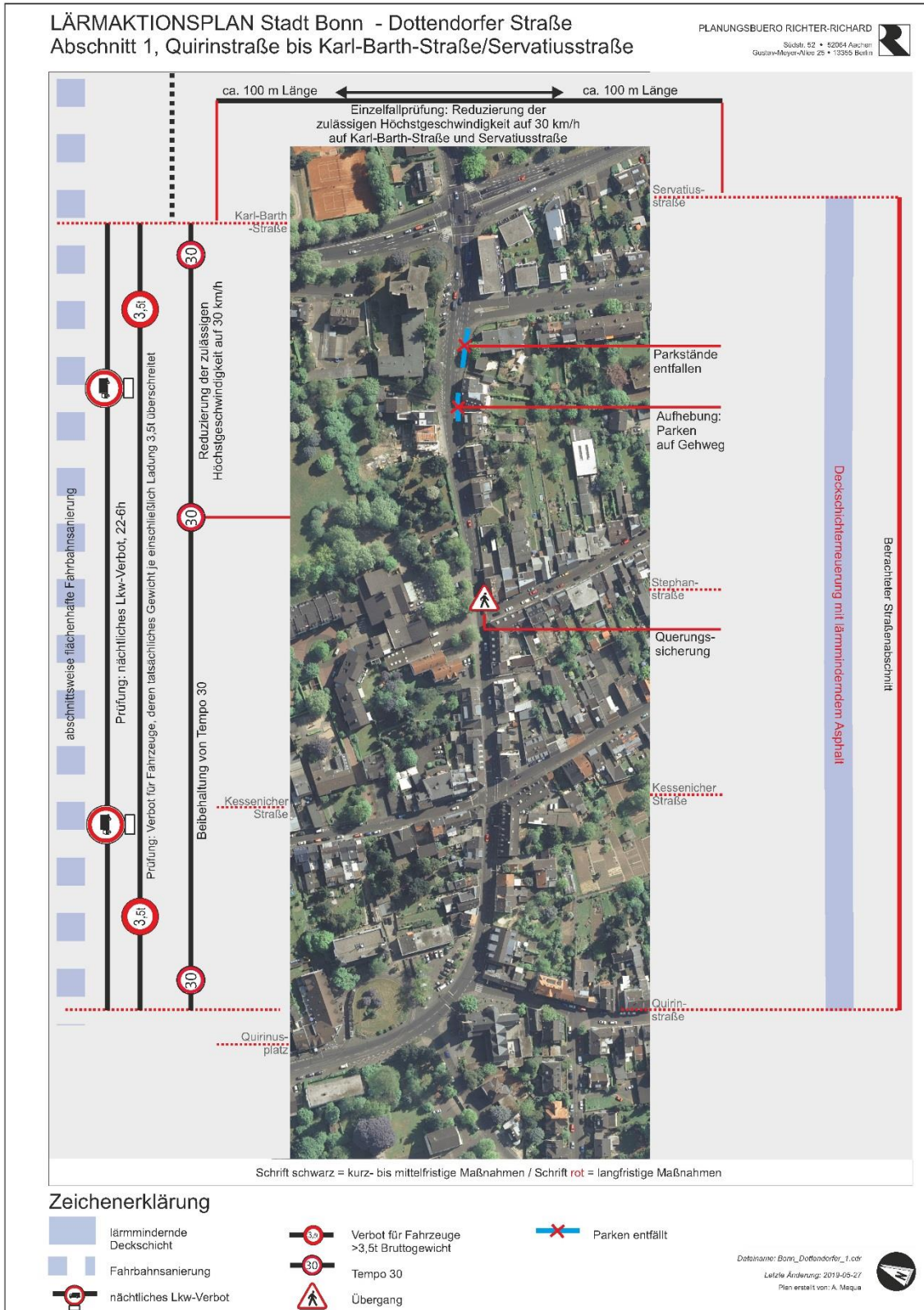


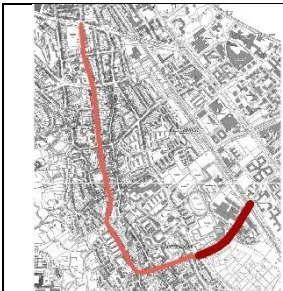
Abb. 9.13: Maßnahmenübersicht Dottendorfer Straße, Abschnitt 1 – Quirinstraße bis Karl-Barth-Straße



Abschnitt 2: Karl-Barth-Straße bis Bahnstrecke

Auf dem Straßenabschnitt zwischen der Straße In der Raste West und der Bahnstrecke gibt es aufgrund der beidseitigen gewerblichen Nutzung keine Betroffenen. Der Straßenabschnitt wird jedoch in die Betrachtung einbezogen, um übergreifende Probleme, wie die Förderung von Fuß- und Radverkehr (Anschluss an die Innenstadt, Schulweg), zu lösen. Ebenso ist die Einbeziehung in eine Parkordnung mit dem Ziel einer Entlastung des Straßenabschnitts mit angrenzender Wohnbebauung sinnvoll.

Tab. 9.11: Rahmenbedingungen Dottendorfer Straße – Abschnitt 2

Lärmquelle:		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil in % (Tag/Nacht)	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal			
					L _{den} dB(A)	L _{night} dB(A)		
von		bis						
Karl-Barth-Straße		Bahnstrecke		5.116	8,5/ 2,9	50	67,5	55,8
		Bonn, Dottendorfer Straße, Abschnitt 2, Karl-Barth-Straße bis Bahnstrecke						
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Fahrbahn: zweistreifig Fahrradführung: Südseite – Radfahrstreifen Servatiusstraße bis Straße In der Raste West und Ost bis Nahum-Goldmann-Allee; Nordseite – Schutzstreifen Karl-Barth-Straße bis Zugang Tennisplatz, Radfahrstreifen Christian-Miesen-Straße bis Bahnübergang Parken: Südseite - Längsparkstände Servatiusstraße bis Zugang Tennisplatz und In der Raste West bis In der Raste Ost; Nordseite – Zugang Tennisplatz bis Christian-Miesen-Straße Längsparkstände, östl. Christian-Miesen-Straße Senkrechtstellplätze gegenüber der Straße In der Raste Ost			Fahrbahn: Zustand der Fahrbahn ist weitgehend ohne Schäden Parken: Südseite - Nutzung halb Fahrbahn, halb Gehweg; Nordseite vor Tennisplatz- beobachtet: Nutzung als Standplatz Campinganhänger (ragt in Fahrbahn, da Parkstreifen zu schmal), private Senkrechtstellplätze zu kurz, Fahrzeuge ragen über den Gehweg			
	Nebenanlagen	Gehwege: Südseite - zwischen Karl-Barth-Straße und In der Raste Mitbenutzung Parken; Fahrradführung: Nordseite – zwischen Tennisplatzzugang bis Christian-Miesen-Straße Radfahrer frei; Südseite – zwischen In der Raste West und Straße In der Raste Ost Gehweg/Radfahrer frei* Straße In der Raste West bis Ost			Die Gehwege sind mit 1,50-1,80 m für Mischnutzungen zu schmal *In der Ausfahrt Bäckerei als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		50 km/h von Karl-Barth-Straße bis vor dem Bahnübergang, 30 km/h im Bereich des Bahnübergangs; Karl-Barth-Straße = 50 km/h, Straße In der Raste West = 50 km/h, Straße In der Raste Ost = 50 km/h, Christian-Miesen-Straße = 50 km/h						
ÖPNV		Buslinie 630, Bonn-Gronau, Haltestellen Servatiusstraße und In der Raste Richtung Bahnübergang; Tannenbusch Nord ü. Venusberg, Haltestelle In der Raste in Richtung Servatiusstraße			Haltestelle Servatiusstraße: Busse halten auf Fahrbahn, Aussetzung Radfahrstreifen und Parken, Umbabedarf; Haltestellen "In der Raste" liegen gegenüber zwischen In der Raste, östl. Einmündung, und Bahnstrecke zwischen der aufgegebenen Fabrik, keine Markierung der Haltezonen, beidseitig durchgezogene Radfahrstreifen			
Realnutzung		Abschnitt Karl-Barth-Straße bis Höhe Zugang zu Tennisplätzen: Wohnnutzung auf der Nordseite, Mischnutzung auf der Südseite, anschließend bis zum Bahnübergang Gewerbe			Die Straße In der Raste erschließt den Gewerbepark nach Süden, die Christian-Miesen-Straße nach Norden			
Baustruktur der Wohnbebauung		Einzel- und Mehrfamilienhäuser, 2- bis 4-geschossig, Tennishalle, Werkhallen, Bürogebäude						



Wohnbesatz von Karl-Barth-Straße bis In der Raste West



Dottendorfer Straße, Höhe In der Raste West



Haltestelle "In der Raste" vor Bahnübergang

Geplante Maßnahmen mit Einfluss auf den Straßenabschnitt

- Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2020 werden verschiedene Verkehrslenkungsmaßnahmen mit Auswirkungen auf Endenich und Kessenich durchgespielt. Von der Stadtverwaltung favorisiert wird die Variante 3c, die eine Unterführung der Dottendorfer Straße unter der Bahnlinie vorsieht.

Lärmrelevante Besonderheiten

Die ab der Karl-Barth-Straße beidseitige Wohnbebauung wird nach Osten zunehmend von Büro- und Sportanlagen ersetzt. Lärm-mindernde Maßnahmen müssen sich vor allem auf den Abschnitt mit Wohnnutzung beziehen.

Vorherrschend sind auf diesem Abschnitt Parkprobleme, da der Parkdruck durch die Bewohner, Besucher der Sportanlage sowie Mitarbeitern der Betriebe sehr hoch ist. Die vorhandene Parkordnung wird den Anforderungen nicht gerecht. Als Folge ergeben sich Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr, die sich bis in den Straßenabschnitt östlich der Straße In der Raste West hinziehen.

Beispielsweise werden die Senkrechtparkstände zwischen Ende der Wohnbebauung bis zur Christian-Miesen-Straße von Sportplatzbesuchern genutzt, was aus den ausgeprägten Trampelpfaden auf dem begrünten Wall zwischen Dottendorfer Straße und Sportgelände deutlich wird. Zum anderen werden dort Campinganhänger und kleine Lkw abgestellt, die für die Parkstände zu schmal sind.

Maßnahmenvorschläge

Kurzfristige Maßnahmen mit geringem Kostenaufwand

- Geschwindigkeitsbegrenzung: Einzelfallprüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ab Karl-Barth-Straße bis westlich Einmündung der Straße In der Raste West, Haus Nr. 86.
- Förderung Fuß- und Radverkehr: Wegfall der Längsparkstände zwischen dem Zugang zu den Tennisplätzen (Ende Wohnbebauung) und der Christian-Miesen-Straße. Stattdessen Anlage eines Radfahrstreifens (Lückenschluss).

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen und Einzelmaßnahmen mit mittlerem Kostenaufwand

- Förderung Radverkehr: Aufgabe der Längsparkstände zwischen den Straßen In der Raste West und In der Raste Ost vor der ehemaligen Großbäckerei. Stattdessen Anlage eines Radfahrstreifens (Lückenschluss).
- Instandhaltung Fahrbahn: Die Fahrbahn kann nur langfristig mit einer lärm-mindernden Asphaltbauweise erneuert werden (siehe langfristige Maßnahmen). Bis dahin auftretende Schäden sollten nicht punktuell ausgebessert, sondern über einen flächendeckenderen Streckenabschnitt mit herkömmlichem Asphalt, um Unebenheiten in der Fahrbahn zu vermeiden.

Langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Siehe Kapitel 10.2

Erläuterungen

Vordringlich liegt das Lärminderungspotenzial im Bereich der Wohnlage. Das Repertoire an lärm-mindernden Maßnahmen wird durch den engen Straßenraum des Straßenabschnitts eingeschränkt.

Kurz- bis mittelfristiges Lärminderungspotenzial

**Karl-Barth-Straße bis zur Straße In der Raste West:
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit (Wohnlage) -2,4 dB(A)**

Mit der Ausweitung von Tempo 30 bis zum Ende der Wohnlage kann der maximale Pegel auf dem Straßenabschnitt Servatiusstraße bis Straße In der Raste West auf 65,1/ 53,4 dB(A) ganztags/ nachts gesenkt werden. Es gibt damit kaum noch Belastete >65/55 dB(A). Langfristig werden für alle Betroffenen ganztags Immissionen <65 dB(A) erreicht.

Im Falle einer Umsetzung des Planfalls 3c des VEP, d. h. nach dem Bau einer Unterführung unter der Bahnlinie, würde die Immissionsbelastung im Bereich der Wohnbebauung um ca. 3 dB(A) steigen, wodurch hohe Belastungswerte von 70 dB(A) ganztags ohne lärm-mindernde Maßnahmen erreicht bzw. überschritten würde. Hier ist zu prüfen, inwieweit Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan greifen und in welchem Umfang durch die wesentliche Änderung ergänzende Maßnahmen zur Lärmvorsorge ergriffen werden müssen.¹²

Eine Optimierung der Anbindung des Radverkehrs an die Innenstadt wertet den Standort wesentlich auf und die Minimierung der Belästigungen durch die Parkverkehre im Bereich der

¹² Das Gutachten wurde im Juni 2012 fachlich abgeschlossen und für die Empfehlungen der Planfall 3c zugrunde gelegt. In der Phase der Verwaltungsabstimmung hat die Stadt Bonn als Vorzugsvariante eine geradlinige Fortführung des Straßenneubaus festgelegt. Der Vorentwurf für die Bahnunterführung an der Dottendorfer Straße/ Ollenhauerstraße wurde mittlerweile vom Rat beschlossen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die oben aufgeführten Empfehlungen weiterhin gelten, da die unterschiedlichen Verkehrsmengen aus Lärmsicht (Verdoppelung/ Halbierung der Verkehrsmenge = +/- 3 dB(A)) einen nennenswerten Einfluss haben.



Straße In der Raste West, dem Grenzbereich zwischen Wohnen und Gewerbe, machen sich positiv bemerkbar. Beide Maßnahmen können, da sie die Wohnbebauung nur tangieren, nicht in die Berechnung zur Lärminderung einfließen, sind jedoch strategischer Natur.

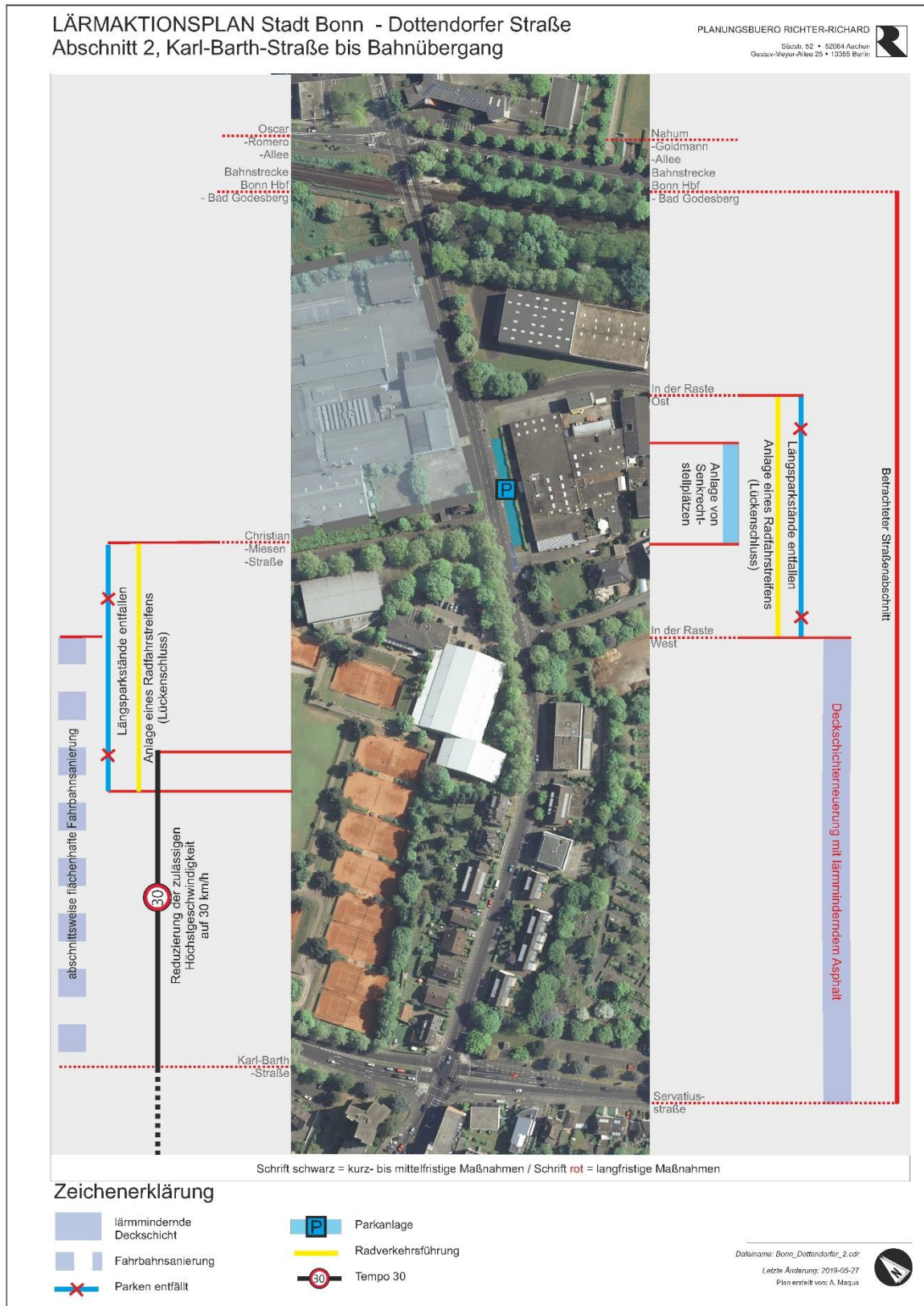


Abb. 9.14: Maßnahmenübersicht Dottendorfer Straße, Abschnitt 2 – Karl-Barth-Straße bis Bahnübergang



9.4 Schienenverkehr DB

Seit dem 1. Januar 2015 ist mit Einführung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG das EBA für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Damit entfällt die bis dahin bei den Gemeinden liegende Zuständigkeit. Es besteht damit keine Pflicht mehr für die Gemeinden, im Lärmaktionsplan die Hauptschienenwege des Bundes zu behandeln.

Im Sinne einer umfassenden Information der Öffentlichkeit wird, wie oben bereits bei den strategischen Lärmkarten, nachfolgend der Sachstand zu geplanten Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenwegen des Bundes nachrichtlich übernommen.

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde sowie der Pilot-Lärmaktionsplan kann auf dieser Seite als Download bezogen werden:

www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html.

Für die Bundesstadt Bonn war seinerzeit (Stand Februar 2018) kein Lärmsanierungsabschnitt in der Tabelle 5 (Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte; entspricht der Anlage 3 zum Gesamtkonzept zur Lärmsanierung) im Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A aufgelistet.

Nach Fertigstellung des LAP der 3. Runde durch das EBA (Juni 2018) ist zum 1. Januar 2019 eine neue Fassung der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes in Kraft getreten. Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung wurde in diesem Zusammenhang komplett überarbeitet.

(https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/gesamtkonzept-der-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf?__blob=publicationFile).

Eine Neuberechnung des Lärmsanierungsbedarfs war aus zwei Gründen notwendig geworden: Zum einen entfiel seit dem 1. Januar 2015 der Abschlag von 5 dB(A) auf den rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel am Immissionsort (Wegfall des Schienenbonus). Zum anderen erfolgte zum 1. Januar 2016 im Haushaltsgesetz des Bundes eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A). Die Neuberechnung betraf das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes. Für das Stadtgebiet Bonn bedeutet dies, dass auch die bereits sanierten Abschnitte entlang der Hauptbahntrassen überprüft werden und weitere Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Weitergehende Informationen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bekannt.

Die Lärmsanierung im Stadtgebiet Bonn ist formal abgeschlossen. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens hat das Eisenbahnbundesamt am 4. Dezember 2019 eine Liste mit den bereits fertiggestellten Schallschutzwänden in Bonn, eine Übersicht der bereits fertiggestellten und geplanten Lärmsanierungsmaßnahmen in Bonn sowie eine Übersicht der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche im Stadtgebiet Bonn zur Verfügung gestellt. Diese sind in der folgenden Tabelle dargestellt:



Tab. 9.12: Übersicht der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche (DB)

Strecken-Nr.	Von km	Bis km	Sanierungsbereich	PKZ	Länge [km]
2630	27,4	29,7	Bonn-Zentrum, Bonn-Tannenbusch, Bonn-Dransdorf	33,672	2,3
2630	29,7	30,1	Bonn-Tannenbusch, Bonn-Dransdorf	33,672	0,4
2630	30,4	32,1	Bonn-Poppelsdorf, Bonn-Weststadt, Bonn-Zentrum, Bonn-Endenich	33,672	1,7
2630	32,1	32,2	Bonn-Zentrum, Bonn-Poppelsdorf	33,672	0,1
2630	32,2	34,4	Bonn-Kessenich, Bonn-Zentrum, Bonn-Poppelsdorf	33,672	2,2
2630	34,4	35,0	Bonn-Zentrum, Bonn-Gronau, Bonn-Dottendorf, Bonn-Kessenich	33,672	0,6
2630	35,1	35,4	Bonn-Zentrum, Bonn-Dottendorf	33,672	0,3
2630	35,8	36,3	Bonn-Friesdorf	33,672	0,5
2630	36,3	40,4	Bonn-Plittersdorf, Bonn-Rüngsdorf, Bonn-Bad Godesberg, Bonn-Pennenfeld, Bonn-Friesdorf	33,672	4,1
2630	40,4	40,8	Bonn-Rüngsdorf, Bonn-Pennenfeld	33,672	0,4
2630	40,8	43,9	Bonn-Rüngsdorf, Bonn-Pennenfeld, Bonn-Lannesdorf, Bonn-Mehlem	33,672	3,1
2324	95,2	96,3	Königswinter, Niederdollendorf, Königswinter-Oberdollendorf, Bonn-Oberkassel, Bonn-Plittersdorf	38,424	1,1
2324	87,4	88,8	Bonn-Geislar, Bonn-Vilich-Müldorf, Bonn-Beuel, Bonn-Vilich	98,803	1,4
2324	90,2	91,2	Bonn-Limperich, Bonn-Beuel	98,803	1,0
2324	92,1	93,3	Bonn-Limperich, Bonn-Küdinghoven, Bonn-Ramersdorf, Bonn-Beuel, Bonn-Oberkassel	98,803	1,2
2324	93,3	94,7	Bonn-Ramersdorf, Bonn-Beuel, Bonn-Oberkassel	98,803	1,4
2324	94,7	95,2	Bonn-Oberkassel, Bonn-Plittersdorf	98,803	0,5

Der vom EBA aufgestellte Lärmaktionsplan für Hauptbahnen auf Schienenwegen des Bundes bezieht sich nur auf Maßnahmen in der Baulast des Bundes. Davon unabhängig kann die Kommune Maßnahmen in eigener Baulast umsetzen. Das betrifft alle Maßnahmen, für die die Kommune den Auslöser darstellt (z. B. heranrückende Bebauung), aber auch Maßnahmen, die die Kommune freiwillig umsetzen will und Maßnahmen mit kompensatorischer Wirkung in eigener Baulast. Diese können in den Lärmaktionsplan eingehen. Am Wohnprojekt "Südstadtgärten" wurde vom Vorhabenträger neben gebäudeseitigen Maßnahmen eine Lärmschutzwand errichtet, um die neu entstandenen Wohnungen vor Lärm zu schützen. Bei der Aufstellung des Bebauungsplans R(h)einwohnen, Landgrabenweg ist ebenfalls die Errichtung einer Lärmschutzwand seitens des Vorhabenträgers vorgesehen.



10. Langfristige Perspektive

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2023 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2023 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärmminde- rung dargestellt. Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhal- ten. Es handelt sich um strategisch angelegte Konzepte, aber auch Maßnahmen, die voraus- sichtlich erst nach 2023 umgesetzt werden können.

10.1 Strategische Maßnahmen

Bonner Nachhaltigkeitsstrategie

Der Rat der Stadt Bonn hat Anfang Februar 2019 die erste kommunale Nachhaltigkeitsstrate- gie verabschiedet. Dies ist der Beitrag der Stadt Bonn zur systematischen Umsetzung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen mit den 17 nachhaltigen Entwicklungszielen. In der Nachhaltigkeitsstrategie wurden die 17 Ziele auf sechs kommunale Handlungsfelder übertra- gen. Die sechs Felder sind:

- Mobilität,
- gesellschaftliche Teilhabe und Geschlechtergerechtigkeit,
- Klima und Energie,
- Arbeit und Wirtschaft,
- natürliche Ressourcen und Umwelt,
- Globale Verantwortung und Eine Welt.

Im Themenfeld Mobilität ist der Ausbau des ÖPNV durch neue Verknüpfungspunkte und Li- nien vorgesehen. Durch das Schließen von Lücken im Radroutennetz, dem Ausbau von Rad- schnellwegen und der Einrichtung von Mobilstationen soll der Radverkehr gestärkt werden. Zur Warenlieferung in der Innenstadt soll eine Infrastruktur aufgebaut werden, die den Ein- satz von E-Lastenrädern und E-Nutzfahrzeugen vorsieht.

Das operative Ziel zum Thema Lärm sieht vor, dass bis zum Jahr 2030 die nachfolgend skiz- zierten Empfehlungen der WHO im Bonner Stadtgebiet eingehalten werden:

- Mittlere Außenschallpegel liegen in Wohngebieten tagsüber unter 55 dB(A), um erhebliche Belästigungen in nennenswertem Umfang zu vermeiden.
- Nachts sind die Außenschallpegel 10 dB(A) niedriger. Um einen ungestörten und gesunden Schlaf zu gewährleisten, beträgt der über die Schlafzeit gemittelte Schallpegel im Schlafrum nicht mehr als 30 dB(A) und einzelne Schallpegelspit- zen von 45 dB(A) werden nicht überschritten.

Zu den geplanten Maßnahmen, die zur Einhaltung der Ziele beitragen sollen, zählen:

- Grundsätzlich werden Fahrbahndecken auf erheblich lärmvorbelasteten Inner- ortsstraßen mit Wohnbebauung mit lärmminderndem Asphalt gebaut bzw. er- neuert, wenn dies technisch umsetzbar ist.

- Es wird ein Lkw-Lenkungskonzept für die Gesamtstadt Bonn erarbeitet und umgesetzt, um Wohngebiete von Verkehrslärm zu entlasten.
- Die lärmindernde Wirkung soll durch die Umsetzung eines Konzepts zur Geschwindigkeitsreduzierung auf erheblich lärmvorbelasteten Hauptverkehrsstraßen im Bereich von Wohngebieten vergrößert werden.
- Die Stadt setzt sich auf Grundlage der bestehenden Ratsbeschlüsse für eine Kernruhezeit im Passagierflugverkehr bei der nächsten Novellierung der Nachtflugregelungen ein. Des Weiteren setzt sie sich für die Reduzierung der nächtlichen Lärmbelastung, beispielsweise durch die Optimierung von Flugverfahren, ein.

10.2 Straßenverkehr – vertiefende Maßnahmen an Belastungsachsen

Hausdorffstraße – Abschnitt Reuterstraße bis Weidengarten

Langfristig umsetzbare Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Begrünung Gleisbett: Begrünung des getrennten Gleisbetts zwischen Reuterstraße und August-Bier-Straße (-1 bis -1,5 dB(A)), alternativ Ausbildung als Fahrbahnteiler mit Bord.
- Instandhaltung Fahrbahn: Deckschichterneuerung in einer lärmindernden Asphaltbauweise (≥ 3 dB(A)).
- Förderung Radverkehr, Erleichterung Parken: Einbau von Niedrigborden und flachen Rinnen, die den häufigen Wechsel zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen bei Parkvorgängen und durch Fahrradfahrer erleichtern und die Lärmentwicklung bei Überfahren der Hochborde senken.

Erläuterungen und Empfehlungen

Der Rahmen für lärmindernde Maßnahmen ist auf der Hausdorffstraße zwischen Reuterstraße und Weidengarten eng gesteckt. Umso wichtiger ist ein umfassendes Maßnahmenkonzept, das kontinuierlich eine Lärminderung zum Ziel hat.

Erst nach einem grundlegenden Umbau der Fahrbahn bzw. des Gleiskörpers können die Lärmwerte um bis zu 4-5 dB(A) ganztags und 7,3-8,3 dB(A) (inklusive der kurz- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen gemäß Kap. 9.3.3) nachts gesenkt und somit langfristig Immissionswerte unter 65/55 dB(A) erreicht werden.



Hausdorffstraße – Abschnitt Weidengarten bis Bergstraße

Langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Aufwertung öffentlicher Raum: Gemeinsame Gestaltung von Pützstraße und Kirchengenumfeld als Platz mit gestalterischer Einbeziehung der Hausdorffstraße (Schule Pützstraße, Bücherei, Pfarrkirche, Supermarkt, Einzelhandel, Gastronomie, Bank) mit kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen. Ausweisung der Pützstraße von Karthäuserplatz bis Hausdorffstraße und von Hausdorffstraße bis Burbacher Straße als verkehrsberuhigter Bereich.
- Instandhaltung Fahrbahn: Deckschichterneuerung in einer lärmindernden Asphaltbauweise (≥ -3 dB(A)).
- Aufwertung öffentlicher Raum: Weiterentwicklung der kurzfristigen Maßnahmen zu einer zusammenhängenden Gestaltung des Zentrums Kessenich mit einer fahrbahnübergreifenden Einbeziehung des Kirchengenumfelds.

Erläuterungen und Empfehlungen

Der Rahmen für lärmindernde Maßnahmen ist auf der Hausdorffstraße zwischen Weidengarten und Bergstraße eng gesteckt. Umso wichtiger ist ein umfassendes Maßnahmenkonzept, das kontinuierlich auf eine steigende Lärmentlastung hinarbeitet.

Erst nach einem grundlegenden Umbau der Fahrbahn bzw. des Gleiskörpers können die Lärmpegel um bis zu 4,0 dB(A) ganztags und 7,3 dB(A) nachts (inklusive der kurz- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen gemäß Kap. 9.3.3) gesenkt werden und fallen mit 53,7-54,7 dB(A) nachts unter 55 dB(A). Ganztags wird der Auslösewert von 65 dB(A) auch langfristig weiterhin knapp überschritten (67,8-68,8 dB(A)). Die kurz- bis mittelfristig in die Wege geleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden weitergeführt.

Hausdorffstraße – Abschnitt Bergstraße bis Quirinstraße

Langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Umbau der Restfläche zwischen Hausdorffstraße und der Straße Im Sonnenpütz einschließlich Straße Im Sonnenpütz als Platzfläche vom Hindenburgplatz (Busumfahrt) bis zur Hausdorffstraße.
- Förderung Fußverkehr und ÖPNV, Ordnung Parken, Erhöhung Aufenthaltsqualität:
 - Neugestaltung des Quirinusplatzes unter gestalterischer Einbeziehung der Fahrbahn Hausdorffstraße und der Flächen westlich der Fahrbahn (Kirchenvorplatz, Einmündungen Villenstraße und Quirinstraße).
 - Insbesondere der Bereich südlich der Wendeanlage bedarf einer Neuord-



nung. Eine Begrünung der Wendeanlage ist jedoch nicht möglich, da diese auch von Bussen befahren werden muss.

- Instandhaltung Fahrbahn: Deckschichterneuerung in einer lärmindernden Asphaltbauweise (≥ -3 dB(A)).

Erläuterungen und Empfehlungen

Der Spielraum für lärmindernde Maßnahmen ist auf der gesamten Hausdorffstraße begrenzt, insbesondere durch die Lage der Gleise und den Bedarf an Parkraum. So kann der Radverkehr z. B. nur einseitig auf der Fahrbahn geführt werden, auf der anderen Seite liegen die Gleise zu dicht am Fahrbahnrand. Umso wichtiger ist ein Gesamtkonzept, das in der Summe mittel- bis langfristiger Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenraums und der Plätze zu einer Lärminderung beiträgt.

Durch den Einbau eines lärmindernden Asphalts ist eine Lärmreduzierung um 3 dB(A) ganztags/ nachts zu verzeichnen. Damit werden langfristig die Auslösewerte von 65/55 dB(A) unterschritten.

Dottendorfer Straße – Abschnitt Quirinstraße bis Karl-Barth-Straße

Langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Instandhaltung Fahrbahn: Deckschichterneuerung in einer lärmindernden Asphaltbauweise.

Erläuterungen und Empfehlungen

Durch den Einbau eines lärmindernden Asphalts ist eine Lärmreduzierung um 3 dB(A) ganztags/ nachts zu verzeichnen. Die Temporeduzierung macht sich nach Einbringung eines lärmindernden Asphalts nur noch eingeschränkt lärmindernd bemerkbar.

Im VEP wird langfristig eine Verlängerung der Straßenbahn über die Dottendorfer Straße erwogen. Auf diesem Straßenabschnitt besteht schon jetzt eine hohe Immissionsbelastung ($>70/60$ dB(A) ganztags/ nachts), die durch lärmindernde Maßnahmen nur unzureichend verringert werden kann. Mit der wesentlichen Änderung durch den Straßenbahnbau müssen hier die Vorsorgewerte eingehalten werden, die deutlich unter den Auslösewerten des Lärmaktionsplans liegen.



Dottendorfer Straße – Abschnitt Karl-Barth-Straße bis Bahnstrecke

Langfristige Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand

- Instandhaltung Fahrbahn: Deckschichternewerung in einer lärmindernden Asphaltbauweise (≥ -3 dB(A)).

Erläuterungen und Empfehlungen

Vordringlich liegt das Lärminderungspotenzial im Bereich der Wohnlage. Das Repertoire an lärmindernden Maßnahmen wird durch den engen Straßenraum des Straßenabschnitts eingeschränkt. Durch den Einbau eines lärmindernden Asphalts ist eine Lärmreduzierung um 3 dB(A) ganztags/ nachts zu verzeichnen. Langfristig werden somit für alle Betroffenen ganztags und nachts Immissionen $< 55/65$ dB(A) erreicht.

10.3 Schienenverkehr DB

Streckenausbau für die S 17

Die DB-Strecke zwischen Köln und Bonn weist eine hohe Belegung durch Nah-, Fern- und Güterverkehr auf und wurde Ende 2016 von der Deutschen Bahn als überlastet eingestuft. Zusätzliche SPNV-Angebote sind auf der heutigen Gleisstrecke kaum mehr möglich. Durch eine S-Bahn Köln – Bonn linksrheinisch sollen hier weitere Kapazitäten geschaffen werden. Um den geplanten 10-/ 20-Minuten-Takt auf diesem Abschnitt abwickeln zu können, ist ein Ausbau mit überwiegend zwei zusätzlichen Gleisen auf dem Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Bonn-Mehlem für die neue S-Bahnlinie S 17/S 23 notwendig.

Mit dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Lärmschutzverordnung (16. BImSchV) wird bei wesentlichen Änderungen ein Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt. Sofern sich aus der geplanten Maßnahme eine wesentliche Änderung ergibt, muss im Zusammenhang mit dem Streckenausbau der S 17 Vorsorge gegen den Verkehrslärm, der als Folge dieser Baumaßnahme prognostiziert wird, getroffen werden, sofern der Lärmpegel bestimmte Grenzwerte überschreitet. Das wäre hier auf Grund der wesentlichen Änderung durch den Neubau zweier zusätzlicher Gleise und beim zu erwartenden Überschreiten der Grenzwerte der Fall.

Für die Lärmvorsorge kommen zunächst aktive Schallschutzmaßnahmen am und neben dem Gleis in Betracht. Sind diese nicht möglich oder nicht ausreichend, werden passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt. In der 16. BImSchV sind die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte festgelegt. Dementsprechend muss an den jeweiligen Ausbauabschnitten geprüft werden, ob die Grenzwerte überschritten und welche Maßnahmen bei Überschreitung ergriffen werden.

Elektrifizierung der S 23

Mit der Elektrifizierung der Strecke Bonn – Euskirchen kann die Linie S 23 auf Elektrotriebwagen umgestellt und damit ein vollwertiger S-Bahn-Betrieb im 20-Minuten-Takt bis Euskirchen



und im 10-Minuten-Takt bis Rheinbach angeboten werden.

Die beiden geplanten S-Bahnen Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel (S23) und Köln–Hürth-Kalscheuren – Bonn (S17) haben im Hauptbahnhof Bonn einen wichtigen Berührungspunkt. Aus betrieblichen Überlegungen ist eine Durchbindung der S-Bahn-Linie S23 von Bad Münstereifel kommend bis Bonn-Mehlem von Vorteil und ermöglicht den Betrieb beider S-Bahnen ohne weiteren Ausbau des Bahnhofs in Bonn Hbf. abzuwickeln.

10.4 Infrastrukturausbau ÖPNV (ohne DB)

Weitere ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen sind in Bonn in der Planung:

- Seilbahn zwischen Venusberg, Bundesviertel und Beuel,
- Westbahn zwischen Innenstadt und Hardtberg (Machbarkeitsstudie liegt vor),
- Rechtsrheinische Stadtbahn zwischen Bonn, Niederkassel und Köln,
- Beschleunigung der Stadtbahnlinie 66 auf der B56 in Höhe Beuel Friedhof,
- Stadt- und Straßenbahnverlängerung Buschdorf (Linie 63 und 61).

10.5 Bundesautobahnausbau

Der „Tausendfüßler“ wird im Jahre 2022 das rechnerische Ende seiner Nutzungsdauer erreicht haben und muss deshalb neu gebaut werden. Im Zuge des Neubaus wird die A565 in diesem Bereich auf sechs Fahrstreifen ausgebaut, um künftigen Verkehrsbelastungen gewachsen zu sein. Der Baubeginn ist für Ende 2021 geplant und soll etwa 5,5 Jahre dauern.

Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A565 wird die Nordbrücke durch einen Neubau ersetzt werden müssen. Nach heutigem Kenntnisstand ist allerdings nicht vor 2028 mit einem Baubeginn zu rechnen. Bis dahin wird die Nordbrücke noch einmal umfassend saniert.

Der Lärmschutz bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen, die "Lärmvorsorge", wird durch das Bundesimmissionsschutzgesetz und die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geregelt.

Die Verordnung legt gebietspezifische Lärmgrenzwerte für Tag und Nacht sowie Berechnungsgrundlagen fest. Sofern ein Anspruch auf Lärmschutz besteht, wird dem aktiven Lärmschutz (Wände, Wälle, Wall-/Wand-Kombinationen) der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster) eingeräumt. Durch Materialwahl und entsprechende Gestaltung wird eine Einpassung der Lärmschutzeinrichtung in die landschaftliche und städtebauliche Umgebung angestrebt.

Umweltrelevante Einflüsse werden während des Planungsprozesses eingehend untersucht und der Öffentlichkeit, entsprechend des Planungsstandes und den gesetzlichen Regelungen, in den einzelnen Verfahrensschritten bekannt gemacht. Unter anderem hierdurch wird eine Beteiligung der Öffentlichkeit, auch an den umweltrelevanten Fragen einer Straßenplanung, sichergestellt.



11. Finanzielle Informationen

11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Hinweis: Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans sind zum Redaktionsschluss noch nicht genau bezifferbar. Sie belaufen sich auf ca. 65.000 Euro.

11.2 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:
www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme.

Die NRW-Bank gibt einen Förderrundbrief "Öffentliche Kunden" heraus, in dem aktuelle Informationen zum Thema "Lärmschutz in NRW" enthalten sind:

www.nrwbank.de/de/corporate/Publikationen/Publikationsinhaltsseiten/foerderrundbrief_oeffentliche_kunden.html.

Die NRW-Bank berät zudem öffentliche Kunden im Vorfeld der Förderanträge kostenlos und unverbindlich über den Einsatz geeigneter Förderprogramme.

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

Auf Landesebene kann nach den Regelungen der VLärmSchR 97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 1990" (RLS 90) auf Antrag des Eigentümers passiver Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragt werden. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden. Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

In die Beurteilung der Förderfähigkeit durch Straßen.NRW gehen im Wesentlichen die Immissionswerte, die Gebietskategorie, die Anzahl der Betroffenen und die Nutzung der betroffenen Flächen ein. Der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen und die Höhe der Förderung sind abhängig von der Prognose des Verkehrsaufkommens. Detaillierte Hinweise gibt Straßen.NRW unter www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html. Ansprechpartner sind die entsprechenden Regionalniederlassungen von Straßen.NRW.



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

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 1. und 2. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- in der 4. Runde für die in der 3. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Als Anhang IV ist eine Tabelle beigefügt, in der die Wirkung der üblichen Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen aufgeführt ist.

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärm mindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Eine Abschätzung der Anzahl der Betroffenen ist nicht möglich, da die Angaben entsprechend den rechtlichen Vorgaben nur als Summe für das gesamte Gemeindegebiet und nicht für einzelne Straßenabschnitte ausgewiesen werden. Damit ist eine abschnittsweise Abschätzung der Reduzierung der Anzahl der Betroffenen als Voraussetzung für eine Gesamtbilanz nicht möglich.

Beispiele für Lärmentlastungen durch Lärmschutzmaßnahmen in der Stadt Bonn sind:

- Tempo 30 auf der Straße An der Josefshöhe: Es kommen ca. 450 Anwohner in den Genuss einer Lärminderung um 2,4 dB(A).
- Einbau eines lärm mindernden Belags auf der Römerstraße: Es kommen ca. 750 Anwohner in den Genuss einer Lärminderung von 3 dB(A). Eine Minderung von 3 dB(A) entspricht in ihrer Wirkung einer Halbierung der Verkehrsmenge.



Anhang I.1
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit zu den Belastungsachsen – 1.
Phase

Anhang I.1

Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Bundesstadt Bonn – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit zu den Belastungsachsen

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
1	<p>DB Innenstadt: Für diesen Abschnitt gibt es ein typisches DB-Problem: Personenzüge sind angenehm gedämpft, Güterzüge scheppern höllisch laut. Sinnvoll wären wohl insgesamt neue Bahntrassen für Güterzüge, die an Autobahnen entlangführen, wo es ohnehin schon 24/7 laut ist, anstatt Güterzüge mitten durch die Wohnbebauung lärmern zu lassen. Das müsste natürlich die DB Innenstadt finanzieren, aber würde auch dazu führen, dass die Personenzüge nicht ständig heillos verspätet sind, weil vor ihnen mal wieder ein Güterzug langschleicht.</p> <p>Auch hat in dieser Belastungsachse im letzten Jahr zusätzlich nachts der Lärm durch Flugverkehr (Starts und Landungen) deutlich zugenommen. Nachtflugverbote würden also zusätzlich helfen, die Belastungsachse zu verbessern.</p>	<p>Der Aus- und Neubau der Bahnstrecken ist Aufgabe der DB AG. Derzeit gibt es keine Planungen bezogen auf die nächsten 5 Jahre. Über das lärmabhängige Trassenpreissystem sowie die Umrüstung lauter Bestands Güterwagen auf leise Verbundstoffsohlen verfolgt die DB AG jedoch das Ziel, den Bahnlärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren.</p> <p>Die Stadt Bonn ist von Fluglärm des Flughafens Köln/ Bonn über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans nicht betroffen.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Bestandteil des LAP.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
2	<p>DB Innenstadt: Ich habe längere Zeit im Bereich dieser Belastungsachse gelebt. Zeitlich war dies, nachdem bereits Maßnahmen wie die Schienenstegdämpfer umgesetzt waren. Die Lärmbelastung ist in dem Bereich, insbesondere nachts durch den Güterverkehr, immens. Die Züge im Personenverkehr sind gegenüber dem Güterverkehr insgesamt sehr leise. Das Problem sind also Güterzüge. Daher hat der neue Bahnhof UN-Campus keine Wirkung, die besonderen Lärmspitzen durch den Güterverkehr zu dämpfen. Außerdem hat die Bahn, wie richtig festgestellt wird, keinen Einfluss auf Waggontypen von Firmen oder aus dem Ausland, nur auf eigene, die nach und nach verbessert werden. Das bedeutet, dass die Lärmbelastung in dem Bereich hoch bleiben wird. Einzige Hoffnung machen die lärmabhängigen Trassenpreise, wobei sehr zu hoffen ist, dass die DB nicht im Sinne der Gewinnoptimierung am Ende noch besonders lärmenden Waggons den Vorzug lässt...</p> <p>Folgendes Szenario könnte in verschiedener Hinsicht helfen, für die sich die Städte am Rhein einsetzen sollten: Sinnvoll wäre eine spezielle Strecke für den zunehmenden Güterverkehr, die entfernt von enger Wohnbebauung (also Städten wie Bonn und dem Rheintal) liegt, stattdessen z.B. neben Autobahnen (wie der A61) verläuft. Zusätzlich zu der Verminderung der Lärmbelastung im gesamten Rheintal würde dieses Szenario auch unterstützen, dass die Rhein-Strecke, die laut "Lärmaktionsplan Teil A" des Eisenbahn-Bundesamts (vgl. Abb. 14, S. 25) mit über 30.000 bzw. 40.000 Güterzügen pro Jahr eine der am stärksten frequentierten Güterstrecken Deutschlands ist, entlastet würde. Die Verlagerung des Güterverkehrs und die Entlastung der Strecke hätte neben der Lärmentlastung auch weitere positive Konsequenzen: z.B. wäre der Personenverkehr weniger häufig verspätet (wegen langsamer Vorfahrt durch Güterzug) und für Bonns</p>	<p>Die DB hat sich verpflichtet bis 2020 ihre Güterwagen auf "Flüsterbremsen" umzurüsten.</p> <p>Der Aus- und Neubau der Bahnstrecken ist Aufgabe der DB AG. Derzeit gibt es keine Planungen bezogen auf die nächsten 5 Jahre. Über das lärmabhängige Trassenpreissystem sowie die Umrüstung lauter Bestands Güterwagen auf leise Verbundstoffsohlen verfolgt die DB AG jedoch das Ziel, den Bahnlärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Bestandteil des LAP.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Bestandteil des LAP.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Wege gäbe es weniger geschlossene Schranken. Der Lösungsvorschlag liegt natürlich nicht in der Entscheidungshoheit der Stadt Bonn, sondern betrifft die DB, vermutlich den Bund usw. Es wäre aber gut, wenn sich die Stadt Bonn für solch eine Lösung einsetzen könnte, um den Lärm in der Stadt zu vermindern.</p>		
3	<p>Trierer Straße ab Kreisel bis Melbbad/Clemens-August-Trierer-Straße: Als dringend gebotene - und sicher kostengünstigste - Maßnahme sollte zwischen dem Abschnitt Kreisel/ Im Wingert und Melbweg/ Kreuzbergweg Tempo 30 eingeführt werden.</p>	<p>Die Einführung von Tempo 30 und die damit verbundene Lärm-minderung ist zu prüfen. Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung erforderlich.</p>	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
	<p>Damit sich jeder daranhält, könnten solche Ampeln aufgestellt werden, die nur rot werden, wenn man zu schnell fährt oder es sollten, regelmäßige Blitzeraktionen durchgeführt werden und mit einem Schild "Radarkontrollen" jeweils zu Beginn der 30er-Zonen gewarnt werden.</p>	<p>Sofern dort die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden sollte, kann geprüft werden, ob überdurchschnittlich häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellbar sind. Dann wäre eine Gefahrenstelle mit erhöhter Unfallgefahr anzunehmen und Geschwindigkeitskontrollen möglich. Derzeit ist dies nicht der Fall.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Noch besser wäre zwar ein Blitzer oder eine Attrappe ungefähr auf der Höhe Trierer Str. 62 bergunter mit Ankündigung "Radarkontrollen" ab Tempo-30-Zone (in beide Richtungen noch besser - berghoch auf Höhe ggü. dem unteren Solitär), aber das ist wahrscheinlich eine teure Investition, die sich allerdings ggf. sogar "rechnen" könnte.</p>	<p>Die Stadt Bonn räumt mobilen Kontrollen den Vorzug ein, da sie in Streckenabschnitten mehr Breitenwirkung und Unvorhersehbarkeit bieten als stationäre Anlagen, die nur sehr punktuell wirken.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>BEGRÜNDUNG Der erste Grund ist zum einen die Lautstärke des Asphalttes in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge und gar nicht einmal die Motorengeräusche selber. Es hat sich in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, dass wenn das Melbbad geöffnet hat und die Autos wegen dem Besucherandrang zu Fuß oder per Fahrrad ständig gezwungen sind, anzuhalten oder sehr langsam zu fahren und dadurch bei generell hohem Verkehrsaufkommen sogar Rückstau entsteht, es dennoch recht ruhig hier vor Ort ist. Auch die momentan seit einigen Monaten direkt vor der Nr. 64 und davor am Kreisel eingesezte mobile Ampelanlage führte - entgegen meiner eigenen ursprünglichen Befürchtungen - zu einem außerordentlichen Rückgang des Verkehrslärmes.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Der zweite Grund ist zum anderen die Krümmung der Straße ab Nr. 64 bis zum Kreisel runter, sodass der Lärm nicht nur im unmittelbaren Umkreis der Hausnummer kurz zu vernehmen ist, sondern sehr lange, und zwar bis runter zum Kreisel, wobei die Kraftfahrzeuge mit ziemlicher Geschwindigkeit hinunterfahren. Berghoch ist nicht das Problem, da die meisten Kraftfahrzeuge durch den Kreisel erst einmal ausgebremst werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>WEITERE GERÄUSCHQUELLEN UND MÖGLICHE MAßNAHMEN Es wäre sehr hilfreich, wenn von Montag bis Freitag ab ca. 22:00 bis 5:00 oder 6:00 Uhr und am Wochenende ggf. jeweils eine Std. später insgesamt leisere (da der Lärm durch den Kontakt mit dem Asphalt</p>	<p>Der Einsatz von Kleinbussen ist i.d.R. nicht günstiger als Standardlinienbusse, da der Fahrer weiterhin erforderlich ist, die Fahrzeuge auf dem Betriebshof getauscht werden müssen und</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	entsteht) Kleinbusse anstelle der üblichen großen Stadtbusse eingesetzt werden könnten. Am Wochenende gegen 6:00 Uhr werden die Busse meist nur von 4 bis 6 Personen genutzt. Das wäre wohl auch günstiger.	letztlich mehr Fahrzeuge im Fuhrpark erforderlich sind.	
	Auch die Laubbläserbelästigung ist sehr hoch, zum einen von dem Ärztehochhaus Nr. 72 und von dem unteren Solitär. Die beiden Hausmeister nehmen diese Aufgabe sehr ernst, und zwar sobald das erste Blättchen fällt ab teilweise bereits August. Dann sind diese Geräte stundenlang im Einsatz, oft täglich und ganz unabhängig von den erlaubten Einsatzzeiten. Beide Hausmeister schützen ihre Ohren selbstverständlich mit einem Lärmschutzkopfhörer. Am uneinsichtigsten ist der Hausmeister der Nr. 72. Mehrfach habe ich schon seit Jahren Gespräche mit beiden gesucht. Man wird angepöppelt und auch teils belogen (vom Hausmeister 72 - angeblich hätte er eine mündl. Genehmigung des Ordnungsamtes). Keiner konnte mir ein spezielles Umweltzeichen zeigen. Hier sollte die Stadt Auflagen machen und nur bestimmte Zeitfenster erlauben, so dass es nicht durch abwechselnden Einsatz der Laubbläser der beiden voneinander unabhängigen Hausmeister zu einer faktischen unendlichen Belärmung für die Anwohner kommt.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Polizei und Rettungswagen könnten auch prüfen, inwieweit es wirklich immer erforderlich ist, nachts bei leeren Straßen das Martinshorn anzuschalten. Dies kommt auch gerne mal vor.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Fahrer entscheidet je nach Situation selbstständig, ob er das Martinshorn einschaltet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	BAB 565 Auerberg: 60 km/h auf allen Autobahnabschnitten um und in Bonn: Auf allen Autobahnabschnitten um und in Bonn sollte die Geschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt werden. Besonders auf der Nordbrücke bis Hardtberg.	Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wird von der Bezirksregierung Köln eine Stellungnahme eingeholt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	BAB 565 Auerberg: Effektive Geschwindigkeitskontrollen: Mein Kommentar bezieht sich nicht nur auf diesen Bereich, sondern auf alle lärmgeplagten Abschnitte an Straßen, insbesondere an Autobahnen und Bundesstraßen, die durch Wohngebiete laufen: Die Höchstgeschwindigkeiten sollten definitiv so reduziert werden, dass sie angemessen sind, durch eng bewohntes Gebiet zu führen (maximal 60 km/h).	Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wird von der Bezirksregierung Köln eine Stellungnahme eingeholt.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.
	Aber wichtig ist auch, dass diese Geschwindigkeiten auch wirklich eingehalten werden. Sehr gut wäre eine Geschwindigkeitskontrolle als Section Control (https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/section-control/), sobald datenschutzrechtlich geklärt ist, ob dies möglich ist. Auch auf den Brücken, z.B. der Kennedybrücke in der Innenstadt, wo bei freier Fahrbahn gerne gerast wird.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärm-schutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Sinnvollerweise sollte nicht noch Geld verschwendet werden, Warnschilder (à la "Achtung, Radarkontrolle!") zu installieren. Eine Geschwindigkeitskontrolle ist doch eine reine Farce, so lange die Orte, an denen kontrolliert wird, durch Schilder und in den Lokalmedien ange-	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärm-schutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	kündigt werden, und die Bußgelder dazu noch billig sind.		
6	<p>"Flüsterasphalt" L16, Neugestaltung Einmündung Meindorfer Str./ BAB 565 Geislar: Warum der Neubau der Nordbrücke die Verschiebung der Sanierung des extrem lauten Fahrbelags der L16 rechtfertigen soll ist mir rätselhaft.</p> <p>Die Sperrflächen im Bereich der Einmündung Meindorfer Str. sind kaum mehr zu erkennen, was regelmäßig zu gefährlichen Situationen führt.</p> <p>Auch scheint mir dort eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h geboten, da die Sicht auf der Kuppe, auch durch Grünbewuchs, eingeschränkt ist.</p>	<p>Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden auf der A 565 im Bereich Geislar überschritten, so dass die A 565 auf diesem Abschnitt eine Belastungsachse darstellt. Der Lärm von der A 565 ist in der Einmündung Meindorfer Straße so hoch, dass sie den Lärm der L 16 überdeckt. Für die A 565 ist im Bereich Geislar passiver Schallschutz geplant. Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 565 müssen die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden.</p> <p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p> <p>Der Hinweis bezieht sich auf einen Verkehrssicherheitsaspekt und wird deshalb verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
7	<p>Maximilian-Kaiser-Straße: Der Übergang Kaiserstraße in den Kaiserplatz erhält durch Stadtbahn und Autoverkehr (nicht unerheblich sind zudem regelmäßig Alarmsirenen, Baulärm, Kehrmaschine & Co) vor allem durch die durchgehend laufenden Dieselmotoren der haltenden Busse (ca. 3 Stellplätze am Kaiserplatz) den durchgehend hohen Tageslärmpegel von über 70 dB. Betroffen sind die Bürogebäude Ecke Kaiserplatz/Kaiserstraße. Hier wäre eine Verkehrsberuhigung mit Verlegung der Busse an den Busbahnhof sicher von Vorteil.</p>	<p>Bürogebäude zählen nicht den empfindlichen Nutzungen und sind somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
8	<p>Konrad-Adenauer-Platz/ Leise Busse: Hallo SWB, aufwachen! Elektrische Busse bitte! Denn die ganze Wohnung vibriert, wenn die lauten und stinkenden Dieselmotoren vorbeifahren. Für die hohen Ticketpreise könnt ihr mal etwas für die Bonner Bürger tun und schicke Elektrobusse kaufen.</p>	<p>Die Umstellung auf Elektrobusse erfolgt kontinuierlich bis 2030.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
9	<p>Auf dem Hügel: viel Verkehrslärm vor allem zu Berufsverkehrszeiten: Rückstau der Fahrzeuge von der Kreuzung Hermann-Wandersleb-Ring / Auf dem Hügel. Außerdem Autoerläusche von der nahen Autobahn (A 565).</p>	<p>Die Lärmbelastung auf der Straße Am Hügel liegt oberhalb der besonders hohen Auslösewerte von 70/60 dB(A), so dass die Straße als Lärmbelastungsachse identifiziert wurde. Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist geplant.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p>
10	<p>Auf dem Hügel: Der Lärm ist enorm. Busse der SWB werden beim Anfahren immer maximal beschleunigt, so dass sie in dieser Phase besonders viel Lärm emittieren. Eine geringere Beschleunigung wäre hilfreich.</p> <p>Die Straßenkehrmaschinen von Bonn-Orange (bis 52 km/h) haben vermutlich ein sehr primitives Getriebe mit einem extrem laut heulenden Fahrgeräusch. Diese Fahrzeuge sollten so schnell wie möglich in der Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden.</p> <p>Die Remondis-Lkw mit Kipper-Aufbau verursachen Knall-Geräusche, insbesondere wenn sie unbeladen sind und in Bodenwellen der Kip-</p>	<p>Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.</p> <p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p> <p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	per-Aufbau auf der Lafette aufschlägt. Auch hier wäre eine langsamere Fahrweise hilfreich.		
	Allgemeiner Verkehrslärm ist unangenehm z.B. durch Winterreifen, Motorräder oder Sportwagen, bei denen der Schall-Dämpfer entfernt wurde. Ich schlage deshalb vor, den Verkehr von dem Kreisverkehr Probsthof/Auf dem Hügel bis zur Kreuzung Hermann-Wandersleb-Ring/Endenicher Straße kurzfristig auf 30 km/h zu begrenzen.	Die Lärmbelastung auf der Straße Am Hügel liegt oberhalb der besonders hohen Auslösewerte von 70/60 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Die Straße Auf dem Hügel gehört zum Pilotprojekt zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung notwendig.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
	Ansonsten befürworte ich eine generelle Geschwindigkeits-Begrenzung in der Stadt auf 30 km/h.	Eine generelle Absenkung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Stadtgebiet widerspricht derzeit den Vorschriften der StVO. Im Rahmen der Luftreinhalteplanung wird dies derzeit allerdings in einigen Städten diskutiert (auch in Bonn), so dass möglicherweise langfristig eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Stadt denkbar ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	B42/Wohnen B42: Als wir unser Haus 2007 (Rauchlochweg) gekauft und bezogen haben, wussten wir natürlich von der Lärmbelastigung. Allerdings haben wir den Eindruck, dass die Lärmbelastigung immer schlimmer wird. So sitze ich gerade im Wohnzimmer bei geschlossenen Fenstern und würde mir am liebsten meinen Lärmschutz über die Ohren ziehen, den ich sonst zum Rasenmähen verwende. Ich weiß nicht, ob teilweise massive Abholzung seitens der Forstbehörde (oder von wem auch immer) die Lärmbelastigung so erhöht hat.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die B 42 wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden auf diesem Abschnitt nicht überschritten, so dass die B 42 auf dem genannten Abschnitt keine Belastungsachse entsprechend der Definition im Lärmaktionsplan darstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Es wäre ja ein Akt der Höflichkeit, wenn man als Anwohner über solche Maßnahmen vorab informiert würde. Als an der Kreuzung Rauchlochweg/Mönchshof großzügig auf zwei Grundstücken abgeholzt wurde, war uns Anwohnern nicht klar, was das zu bedeuten hätte - tagelang Lärm. Ganz abgesehen davon, hat man damals neben Rauchlochweg gleich alle Bäume entfernt und nicht nur die zwei oder drei Bäume, die angeblich auf die Straße zu stürzen drohten.	Das Fällen von Bäumen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Jedenfalls habe ich folgende Vorschläge: 1) Tempolimit für die B42. Ich meine, wo wir wohnen, gibt es eine 100 km/h-Beschränkung, woanders gelten 80 km/h. Vielleicht könnte man auch Tempolimits gestaffelt nach Tageszeit einführen. Warum nicht 60km/h zwischen 22 Uhr und 6 Uhr? Ich würde gerne wieder schlafen können ohne Hintergrundrauschen.	Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden auf diesem Abschnitt nicht überschritten, so dass die B 42 auf dem genannten Abschnitt keine Belastungsachse darstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	2) Installation von festinstallierten Blitzern in beiden Richtungen. Besonders in den Abendstunden hört man Raser, hupende LKWs und wundert sich, dass keine Unfallgeräusche folgen.	Auf autobahnähnlich ausgebauten Straßen darf die Stadt nur mit Genehmigung der Bezirksregierung Köln unter Beteiligung der Unfallkommission stationäre Anlagen errichten, wenn dort Gefahrenstellen bestehen. Hierauf gibt es derzeit keinerlei Hinweise. Zum Lärmschutz ist der Stadt die Errichtung stationärer Anlagen auf der B 42 gesetzlich nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	3) Lärmschutzwände, stattdessen hat man nach der Abholzung Drahtzäune gespannt. Das ist eine Zumutung. Ich befürchte dann allerdings	Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden auf diesem Abschnitt nicht überschritten, so dass die B 42 auf dem genannten Ab-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>noch mehr Abholzung, wenn man Lärmschutzwände baut.</p> <p>4) Mein größter Wunsch wäre eine Überdeckung. Das geht ja an anderen Stellen auch.</p> <p>Als Krönung schallen im Sommer die Bässe aus der Rheinaue zu uns hinauf (Kunstrasen, o.ä.).</p>	<p>schnitt keine Belastungsachse darstellt.</p> <p>Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden auf diesem Abschnitt nicht überschritten, so dass die B 42 auf dem genannten Abschnitt keine Belastungsachse darstellt.</p> <p>Freizeitlärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
12	<p>B42/B42n... Berlin macht es m.W. vor: Tempo 60 km/h bis 80 km/h auch auf innerstädtischen Autobahnen und vor allem mehr als nur Schilder aufstellen, die nicht beachtet werden, sondern kontrollieren, kontrollieren und Tempolimit DURCHSETZEN</p>	<p>Um die Bündelung des Verkehrs auf Autobahnen beizubehalten sind Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 60 km/h nicht möglich. Abstimmung mit der Bezirksregierung notwendig.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
13	<p>Dorotheenstraße/Eher laut, Änderung der Straßenführung: Die Dorotheenstraße zwischen Adolf-Straße und Kaiser-Karl-Ring ist sowohl am Tag als auch in der Nacht eher laut. Wäre es hier z.B. möglich, die Durchfahrt auf der Dorotheenstraße über den Kaiser-Karl-Ring hinaus in Richtung Verteilerkreisel zu unterbinden, um die Anzahl der durchfahrenden Autos auf dem oben genannten Teilstück der Dorotheenstraße zwischen Adolfstraße und Kaiser-Karl-Ring zu verringern?</p>	<p>Um die mögliche Verlagerung des Verkehrs und die entsprechende Erhöhung der Lärmbelastung an anderer Stelle, die mit dem Vorschlag einhergeht, abschätzen zu können, ist die Durchführung einer Mikrosimulation notwendig. Der Hinweis wird entsprechend weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
14	<p>Am Burgweiher/ Lessenicher Str./ Schmittgasser Kirchweg: Es wird beantragt den Bereich Lessenicher Str. / Schmittgasser Kirchweg in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Es handelt sich um ein Reines Wohngebiet. Der Durchgangs- und Anliegerverkehr steigt ständig, nicht nur zu Zeiten des Berufsverkehrs, sondern bis in die späten Nachtstunden. Die häufige Schließung der Schranken führt zu Staus in beiden Richtungen. Trotz Hinweisschildern werden die Motoren von vielen Autofahrern nicht abgestellt. Die Anwohner sind dem Lärm und den Abgasen ausgesetzt. Balkone und Terrassen zur Straße hin gelegen können nur eingeschränkt genutzt werden. Alle diese Probleme sind Politik und Verwaltung seit Jahren bekannt. Alle diesbezüglich gestellten Anträge wurden abgelehnt.</p> <p>Ein Gutachten aus 2002/03 kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Bebauung der sog. "Grünen Mitte" ohne verkehrslenkende Maßnahmen zur Aufnahme des Mehrverkehrs nicht zu verantworten ist. Die Baumaßnahme wurde ohne verkehrslenkende Maßnahmen durchgeführt.</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Lessenicher Straße/ der Schmittgasser Kirchweg weist eine geringere Verkehrsstärke auf und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Zu allen Vorschlägen aus der Lessenicher Straße hat die Stadt bereits in der DS-Nr. 1713627 Stellung genommen.</p> <p>Zu allen Vorschlägen aus der Lessenicher Straße hat die Stadt bereits in der DS-Nr. 1713627 Stellung genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
15	<p>Am Burgweiher/Lessenicher Str./ Schmittgasser Kirchweg: Der Durchgangsverkehr hat stark zugenommen. Es wird zu schnell gefahren, trotz Fahrradstraße. Tempo 30 wird nicht eingehalten. Geschwindigkeitsmessungen finden an Stellen statt, an denen sowieso nicht schnell gefahren werden kann. Der Balkon kann nicht mehr benutzt werden. Was kann man da machen?</p>	<p>Zu allen Vorschlägen aus der Lessenicher Straße hat die Stadt bereits in der DS-Nr. 1713627 Stellung genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
16	<p>Bornheimer Straße/ Lärmbelastung Bornheimer Straße: Wie erwartet ist das Aufstellen der Tempo 30 Schilder weitestgehend wirkungslos, da die Tempobeschränkung nur dann beachtet wird, wenn ein Mess-</p>	<p>Die Stadt wird in der Bornheimer Straße im Bereich der 30 km/h-Strecke weiter mobile Geschwindigkeitskontrollen durchführen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>fahrzeug vor Ort ist. Die Lärmreduzierung ist dann hörbar.</p> <p>Im Zuge der Abwägung zum Bebauungsplan für das benachbarte Einkaufszentrum wurde versprochen, den Teil der Bornheimer Straße zwischen Ellerstraße und Hochstadenring umzubauen. Das Einkaufszentrum ist längst realisiert. Die Stadt Bonn hat es binnen 7,5 Jahren seit Rechtskraft des Bebauungsplans nicht geschafft, einen Straßentwurf fertig zu stellen, obwohl im Zuge der Abwägung zum Bebauungsplan erste Vorentwürfe erstellt und in die Abwägung mit eingestellt wurden.</p> <p>Es wird angeregt, diesen Abschnitt der Bornheimer Straße so umzubauen, dass nicht schneller als Tempo 30 gefahren werden kann. Dies ist im Hinblick auf eine Lärmreduzierung wirkungsvoller und schneller umsetzbar als die durch den Bau der Rampe an der Viktoriabrücke in Aussicht gestellte Verkehrsentslastung.</p> <p>Bereits bei der Aufstellung des Bebauungsplans haben Anwohner die Befürchtung geäußert, dass der Umbau der Bornheimer Straße auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben wurde, sobald das Einkaufszentrum realisiert ist.</p>	<p>Die Umgestaltung der Bornheimer Straße ist weiterhin geplant. Die Vorplanung wird in Abstimmung mit der Rampe Viktoriabrücke in die Politik eingebracht.</p> <p>Die Umgestaltung der Bornheimer Straße ist weiterhin geplant. Die Vorplanung wird in Abstimmung mit der Rampe Viktoriabrücke in die Politik eingebracht.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
17	Bornheimer Straße/ Ellerstraße Nebeneingang EDEKA: Seit der Eröffnung des EDEKA-Marktes ist das Verkehrsaufkommen doppelt so hoch wie vor der Eröffnung. Es ist mittlerweile eine Durchfahrtsstraße und das Tempolimit von 30 wird nicht eingehalten - was auch an der unzureichenden Beschilderung bzw. das Nichterkennen der Schilder da diese z.t grau sind und an dem Verhalten der Autofahrer.....	Geschwindigkeitskontrollen aus Lärmschutzgründen finden statt.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
18	Bornheimer Straße/ Kreuzung Wittelsbacherring / Endericher: zu schnelle Geschwindigkeit - keine Kontrollen Tempo 50 bis vor der Kreuzung - es wäre schön, wenn in der ganzen Innenstadt einfach TEMPO 30 wäre.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. In der StVO gibt es zz. keine Grundlage für flächendeckendes Tempo 30. Tempo-30-Zonen dürfen sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken und kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
19	<p>Bornheimer Straße/ Reuterstrasse / Adenaueralle: zu hohe Geschwindigkeiten - an Tempo 50 hält sich keiner - keine Kontrollen.</p> <p>Warum wird nicht jeweils eine Spur nur für Räder und Busse zugelassen</p>	<p>Die Stadt führt in der Reuterstraße regelmäßig in beiden Fahrrichtungen mobile Geschwindigkeitskontrollen durch.</p> <p>Auf der Reuterstraße und der Adenauerallee gibt es zz. keinen Busverkehr, so dass ein Busfahrstreifen nicht sinnvoll ist. Auf der Reuterstraße ist aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens eine Mitnutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr nur unter Aufgabe eines Kfz-Fahrstreifens möglich. Das ist seitens der Stadt Bonn nicht vorgesehen.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
20	<p>An der Josefshöhe/ An der Josefshöhe Ecke Seehausstraße: Es ist sehr laut hier im reinen Wohngebiet. Hauptverursacher ist der Lkw-Verkehr, der die mautpflichtige Autobahn umfährt.</p> <p>Hinzu kommt der Schienenverkehrslärm der Stadtbahn in der Kurve zur Pariser Straße. Außerdem sorgt der Niveauunterschied zwischen</p>	<p>Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.</p> <p>Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden auf der Josefshöhe/ Pariser Straße von der Stadtbahn nicht überschritten, so dass</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Stadtbahnschienen und Asphalt zu weiterer Lärmbelastung im Kreuzungsbereich.	die beiden Straßen keine Belastungsachse der Stadtbahn darstellen. Die genannten Hinweise gehen jedoch nicht in die Lärm-berechnung ein und werden entsprechend weitergeleitet.	
	Lkw mit leerem Anhänger verursachen an dieser Stelle Lärmspitzen. Die Problematik besteht seit vielen Jahren und sollte der Stadt Bonn bekannt sein.	Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	An der A565 fehlt ein effektiver Lärmschutz. Der 6-streifige Autobahnausbau wird noch mehr Lärm erzeugen. Das Sonn- und Feiertagsfahrverbot wird nicht beachtet und nicht überwacht.	Für die A 565 sind bereits einige Lärmschutzmaßnahmen geplant bzw. umgesetzt: Schallschutzwände auf dem Teilstück der A 565 zwischen der AS BN-Poppelsdorf und AS BN-Endenich in Höhe der Sebastianstraße (Realisierung 2018/ 2019), Einbau von Splittmastixasphalt im Bereich AK Bonn-Nord bis AS Bonn-Auerberg (in Fahrtrichtung Köln umgesetzt), passiver Schallschutz im Bereich Geislar. Durch den geplanten Neubau der Rheinbrücke Nord verschiebt sich die Umsetzung der Maßnahmen jedoch. Mit dem sechsstreifigen Ausbau müssen die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Fluglärm vom Flugplatz Hangelar bei Tag und Nacht und an den Wochenenden. Kleinflugzeuge und Helikopter orientieren sich an der Autobahn.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Verstärkter Lärm durch Motorräder, auch in großen Gruppen. Lärm durch Raser in Nachtstunden.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Geschwindigkeitskontrollen finden im reinen Wohngebiet zw. Kreuzung Pariser Straße und Richthofenstraße nicht statt.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärm-schutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Eine Gefahrenstelle, an der die Stadt als kommunale Ordnungsbehörde Geschwindigkeitskontrollen aus Gründen der Verkehrssicherheit durchführen dürfte, ist hier nicht vorhanden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Lärm durch Parkplatzsuchverkehr z.B. bei Veranstaltungen im Sportpark Nord.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Lärm durch Umfahrung der Autobahn bei Unfällen.	Der Lärm, der durch die Umfahrung der Autobahn bei Unfällen entsteht, ist hinzunehmen, da es sich hierbei um ein zeitlich begrenztes Ereignis handelt. Der Hinweis ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Zukünftige erhebliche Lärmbelastungen durch die geplante Erweiterung des Hafens, durch geplante Großbauprojekte (z.B. Sanierung, Abriss und Neubau der Nordbrücke und den 6-streifigen Ausbau der A565) und durch ein Lkw-Lenkungskonzept. Der geplante Ausbau des Bonner Hafens soll tagsüber laut Prognose zu einem erhöhten Lkw-Verkehr führen, alle 40 Sekunden ein Lkw die Wertstraße passieren. Hier wird befürchtet, dass es durch Umfahrung der Autobahn zu ansteigenden Lärm- und Schadstoffmissionen An der Josefshöhe kommt.	Beim 6-streifigen Ausbau der A 565 sowie dem Neubau der Nordbrücke sind die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV einzuhalten. Die Stadt Bonn verweist zusätzlich auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Das Pilotprojekt zur Temporeduzierung auf der Josefshöhe wäre ein Schritt in die richtige Richtung.	Eine einjährige Test- und Pilotphase wurde am 9. Juli 2019 für die Straße An der Josefshöhe beschlossen. Nach Ablauf wird	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Ein ganztägiges Lkw-Fahrverbot auf der Straße An der Josefshöhe sollte geprüft werden.</p> <p>Zusätzlicher Lkw-Verkehr durch Großbaustellen ist zu vermeiden.</p>	<p>ein Erfahrungsbericht erstellt.</p> <p>Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung notwendig, bei der die Straßenverkehrsbehörde die genannten Aspekte bei ihrer Entscheidung berücksichtigen muss. Die Stadt Bonn verweist zusätzlich auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.</p> <p>Lkw-Verkehr, der durch Großbaustellen induziert wird, kann nur begrenzt vermieden werden. Es sollte jedoch versucht werden, bei Großbaustellen mit der Straßenverkehrsbehörde entsprechende Regelungen zu vereinbaren. Für die grundsätzliche Lkw-Führung verweist die Stadt Bonn auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
21	<p>Friesdorfer Straße/ Feuerwehrwache Friesdorfer Str. Ecke Elsässer Str.:</p> <p>Die Sirenen der Feuerwehrfahrzeuge sind extrem laut, viel lauter als die der Polizeifahrzeuge.</p> <p>Vorschlag: Nutzung der Ausfahrt Sankt-Augustinus-Straße.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, wird aber verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
22	<p>SWB Weitgarten/ Stadtbahnlärm Bonn-Oberkassel:</p> <p>Zwischen dem Tunnelausgang Bonn-Ramersdorf und Haltestelle Oberkassel-Mitte verläuft die Trasse stark erhöht auf einem Damm. Der Schall breitet sich direkt und (im Norden des Streckenabschnittes) zusätzlich von der Hochhausbebauung im Westen reflektiert dann verstärkt nach Osten bis in den "Ruheraum" Siebengebirge aus. Durch die aktuelle Taktverdichtung der beiden Straßenbahnlinien wird sich die Belastung noch erhöhen.</p> <p>Maßnahmen:</p> <p>1) Beim Umbau der uralten Stadtbahnen auch an lärmreduzierende Maßnahmen im gesamten Bereich des so hoch gelegenen Fahrwerkes und Räder der Fahrzeuge denken.</p> <p>2) Lärmschutzwände zumindest bis auf 1,5 m über dem Gleisniveau.</p> <p>3) Starke Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit. Die Fahrzeuge werden zwischen den Haltestellen Ramersdorf, Oberkassel-Nord und Oberkassel-Mitte auf Höchstgeschwindigkeit beschleunigt, um dann kurz vor der Haltestelle extrem abgebremst zu werden. Das bringt zeitlich kaum etwas, verbraucht unsinnig Energie, gefährdet bei der gängigen Praxis stehende ältere Fahrgäste, die sich kaum halten können und steigert natürlich die Lärmemission.</p>	<p>Die Stadtwerke geben folgende Auskunft: 25 alte Stadtbahnwagen der Baujahre 1974-77 werden modernisiert. Lärmindernde Veränderungen sind der Austausch aller Kompressoren gegen lärmarme Geräte, der Austausch der Drucklufttüren gegen elektrische Türen und die vollständige Dämmung des Stahlrahmens.</p> <p>Die Lärmbelastung der Stadtbahn liegt oberhalb der Auslöswerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Für die Stadtbahnstrecke Oberkassel liegt jedoch eine gültige Genehmigung vor – Veränderungen sind von Seiten der SWB z.Zt. nicht geplant</p> <p>Eine starke Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit hat zur Folge, dass der Fahrplan nicht mehr eingehalten werden kann und deshalb mehr Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
23	<p>Dottendorfer Str., von der Kirche Sankt Quirin bis zur Kreuzung: Aufgrund der geplanten Bebauung in Dottendorf, Miesengelände, in der</p>	<p>Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslöswerte</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Raste und das ehemalige Schwesternwohnheim auf der Hausdorffstr., ist eine neue Verkehrslenkung unbedingt erforderlich. Die Dottendorfer Str. erstickt schon jetzt in Abgasen und Lärm. 24 Stunden donnern Lkw, Linienbusse, Reisebusse, Tankwagen und Pkw durch die Dottendorfer Str. Aufgrund des immensen Lärms und der Abgase ist es kaum noch möglich, dort zu wohnen. Um ihre Gesundheit nicht zu zerstören, sehen sich viele Anwohner gezwungen wegzuziehen. Nachts ist es so laut, dass selbst bei geschlossenem Fenster eine erholsame Nachtruhe nicht mehr möglich ist. Erhebliche Schlafstörungen, Bluthochdruck und Herzbeschwerden sind die Folge. Zumal viele Betroffene älter und/oder schwerbehindert sind.</p>	<p>te von 65/ 55 dB(A) beitragen.</p>	
	<p>Die Dottendorfer Str. wird fast ausschließlich vom Durchgangsverkehr genutzt. Geschäfte, die in Dottendorf selber beliefert werden müssen, gibt es wenige. Vielmehr nutzen die LKW die Dottendorfer Str. als Verbindung zwischen der Flughafenautobahn (A59) und der linksrheinischen Autobahn (A555). Auf diese Weise wird die Dottendorfer Str. auch von Schwertransportern, Tanklastern, Reisebussen und Lieferwagen genutzt. Für viele Autofahrer ist die Dottendorfer Str. der Verbindungsweg zur Uni-Klinik.</p>	<p>Die Dottendorfer Straße ist Teil des vom Rat der Stadt Bonn beschlossenen Vorfahrstraßennetzes (Hautverkehrsstraßennetzes). Die Stadt Bonn verweist zusätzlich auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Fast niemand hält sich an die vorgegebenen 30 Stundenkilometer. Das gilt leider auch für die Busfahrer der SWB. Besonders nachts wird mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren.</p>	<p>Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Die Dottendorfer Straße ist eine alte Dorfstraße, die nicht für diese Verkehrsausmaße konzipiert und geeignet (Breite der Fahrbahn 6,50 m, wenn Busse aus beiden Richtungen 7 m) ist. Aus diesem Grund fahren die Busse der SWB auch an der Kreuzung Dottendorfer Str./Kessenicher Str. über den Bürgersteig, wo an der Ampel u.a. auch viele Kinder warten.</p>	<p>Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Verkehrssituation Tag und Nacht: - Drei regelmäßig verkehrende Buslinien, (in beide Richtungen) - hohe Anzahl von Schwertransporter - Nachtbus (verkehrt regelmäßig) - Reisebusse - hohe Anzahl von PKW (auch Taxis) - Tankwagen - hohe Anzahl von LKW - hohe Anzahl von Dienstfahrten der SWB - hohe Anzahl von Lieferwagen</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Die SWB hatte nach gestelltem Bürgerantrag zugesagt, dass alle außerplanmäßigen Fahrten (Dienstfahrten) in der Regel nicht über die Dottendorfer Straße, sondern über die Karl-Barth-Straße und die Urstadtstraße erfolgen sollen. (Drucksachen-Nr. 1011319NV) Leider halten sich die Busfahrer nicht daran. An der Belastungsachse liegen: Wohnhäuser, 2 Kitas, Grundschule,</p>	<p>Die SWB werden nochmals darauf hingewiesen, dass die Leerbusse möglichst nicht über die Dottendorfer Straße fahren sollen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Seniorenheim, Behindertenheim, Krankenhaus.		
	Gefährdung und Schädigung der Anwohner: <ul style="list-style-type: none"> Gesundheitsschädigungen wegen des extremen Lärms. Selbst abends und nachts fahren Busse und Schwerlastler. Nächtliche Raser erhöhen den Geräuschpegel zusätzlich. (Dezibel tags und nachts erreichen laut Karte für Umgebungslärm die Grenzen des Zulässigen) 	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Gesundheitsschädigungen wegen der sehr hohen Stickstoffbelastung 	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Keine Lebensqualität und Entspannung in Haus und Garten, bzw. Hof 	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Schäden an den Gebäuden, Minderung des Immobilienwertes 	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Prüfung, welche Straßenbreite für solche Verkehrsbelastung gesetzlich vorgeschrieben ist und ob die Vorschriften der BimSchV eingehalten wurden. Wurde die Lärminderungsplanung nach neuesten EU-Richtlinien beachtet. Art 3 GG, Gleichheitsgrundsatz Gerechte Umverteilung des Verkehrs d. h. nicht 24 Stunden Belastung der Anwohner der Dottendorfer Str. durch Busse, Schwerlastverkehr und Pkws. 	Die notwendige Fahrbahnbreite ist abhängig von der Verkehrszusammensetzung. Diese werden bei Neu-/Umbauplanungen entsprechend berücksichtigt. Bei einer häufigen Begegnung von Bus- oder Lkw-Verkehr ist eine Fahrbahnbreite von 7,00 m erforderlich. Die Dottendorfer Straße ist Teil des vom Rat der Stadt Bonn beschlossenen Vorfahrtstraßennetzes (Hautverkehrsstraßennetzes).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehr auf Straßen umleiten, die nicht so eng sind, wie die Dottendorfer Str., z. B. Servatiusstr-Südfriedhof, Urstadtstr. Haribogelände. 	Die Dottendorfer Straße ist Teil des vom Rat der Stadt Bonn beschlossenen Vorfahrtstraßennetzes (Hautverkehrsstraßennetzes).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Schwerlastverkehr umleiten, über Autobahn führen oder über eine als Hauptverkehrsstraße ausgebaute Straße, z.B. B 9, Servatiusstraße, Karl-Barth-Straße. 	Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Endlich LKW-Lenkungskonzept umsetzen. 	Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Buslinien: <ul style="list-style-type: none"> E-Busse einsetzen und deren Anschaffung vorantreiben, Dieselsebuse nachrüsten 	Die Umstellung auf Elektrobusse erfolgt kontinuierlich bis 2030, die Nachrüstung der Dieselsebuse ebenso.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Buslinie 614 überprüfen. Theoretisch besteht ein 10 Minutentakt. In der Praxis kommen die Linien 612 und 614 oft direkt hintereinander. Dadurch besteht eine sehr geringe Auslastung der 614. 	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Buslinie 630 überprüfen, da auf dem Weg zur Gronau nur eine geringe Auslastung besteht 	Die derzeitigen Buslinienführungen orientieren sich am Fahrgastpotenzial. Bei der schwach nachgefragten Linie 630 ist zu bedenken, dass Alternativen zwischen Dottendorf und dem Bundesviertel nicht zur Verfügung stehen und Fahrgäste ohne die Linie 630 über die Innenstadt fahren müssten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<ul style="list-style-type: none"> Gelenkbusse prüfen, da zumindest abends kein entsprechendes Fahrgastaufkommen Eventuell Linie 612 ab dem Schwalbengarten über die Karl-Barth-Str. und Urstadtstraße zum Hindenburgplatz leiten. Dort Anbindung an die Linien 61 und 62. (Zumindest in den Morgen- und Abendstunden) 	Ein verringerter Gelenkbuseinsatz in den Abendstunden ist nicht möglich. Der Austausch der Fahrzeuge würde mehr Fahrer und Fahrzeuge erfordern und zu Mehrverkehr führen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung des Ortsteils Friesdorf an die Straßenbahnen durch Buslinie 631 an der Eduard-Otto-Str. Eventuell Erhöhung des Takts. 	Die derzeitigen Buslinienführungen orientieren sich am Fahrgastpotenzial. Die Anbindung des Ortsteils Friesdorf an die Straßenbahnen wird geprüft.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
	<ul style="list-style-type: none"> Umleitung des Nachtbusses auf die Servatiusstr. 	Eine Umleitung des Nachtbusses auf die Servatiusstraße wird seitens des Stadtplanungsamts geprüft. Eine Umleitung über die Servatiusstraße hält die SWB jedoch nicht für sinnvoll, da die Fahrgäste vor allem nachts deutlich längere Fußwege zurücklegen müssten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Einhaltung von Tempo 30 durchsetzen: Blitzer dauerhaft installieren (in beide Richtungen)	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Unterbinden von lauter Musik, die aus Autos schallt: Aufstellen von entsprechenden Schildern	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Flüsterasphalt (Kommentar einer Bürgerin, eingestellt durch die Redaktion)	Die Aufbringung von lärminderndem Asphalt ist im Zuge der Deckschichtsanierung im Einzelfall zu prüfen. Auf einigen Streckenabschnitten wurden bereits lärmindernde Deckschichten eingebaut.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
24	DB Bad Godesberg/ Güterzüge in der Nacht: Die Lärmbelastung hat in der Zeppelinstraße (Fahrradstraße) in den letzten 20 Jahren stark zugenommen: - Kfz-Verkehr auf der B9/Koblenzer Straße - Flugzeuge zwischen 3 und 5 Uhr - Güterzüge in der Nacht - Laubbläser	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vorschläge zur Reduzierung: <ul style="list-style-type: none"> Laubbläser verbieten 	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Förderung gleichmäßiger Verkehrsfluss; nur einseitiges Parken 	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Zeppelinstraße weist eine geringere Verkehrsstärke auf und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> höhere Schallschutzwände an den Gleisen 	Im Zuge der DB-Lärmsanierung wurden in Bad Godesberg 1.408 m Schallschutzwand sowie an 602 Wohnungen passive Maßnahmen umgesetzt. Die Lärmschutzwand auf der Ostseite zur (südlichen) Seufertstraße wurde ebenfalls verlängert.	Die Maßnahmen sind bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> keine Verlängerung der Nachtflugerlaubnis für den Flughafen Köln/Bonn über 2030 hinaus 	Die Stadt Bonn ist von Fluglärm des Flughafens Köln/ Bonn über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans nicht betroffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> Die Stadt sollte bestimmte Durchgangsstraßen (z.B. die MUK- 	Die Stadt Bonn sieht vor, Tempo 30 an verschiedenen Strecken im	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Strecke) einem Tempo 30-Test unterziehen.	Stadtgebiet zu erproben.	
25	DB Bad Godesberg/ Güterzüge - Lärmschutzwand Seufertstr.: Die vor einigen Jahren errichtete Lärmschutzwand an der Seufertstr. endet rätselhafterweise kurz vor dem Bahnübergang Kapellenweg. Für die Anwohner auf der südlichen Seite hat sich damit nichts verbessert. Mehrfaches nächtliches Aufwachen durch Güterzüge (auch bei geschlossenen Fenstern) bleibt an der Tagesordnung. Auf diesbezügliche Anfragen hat die Bahn seinerzeit mit dem Hinweis auf den angeblich lärmhemmenden Effekt der gewerblichen Bebauung (Aldi, Lidl - Flachbauten!!) reagiert.	Die Lärmbelastung an den Schienenwegen des Bundes liegt oberhalb der Auslöswerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Der Hinweis wird an das EBA als zuständige Behörde mit der Bitte um Prüfung weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.
	Vorschlag: Lärmschutzwand Richtung Süden verlängern.	Die Lärmbelastung an den Schienenwegen des Bundes liegt oberhalb der Auslöswerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Der Hinweis wird an das EBA als zuständige Behörde mit der Bitte um Prüfung weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.
26	DB Tannenbusch II/ Anschluss Hohe Straße an L183n: Seit dem Anschluss der Hohe Straße an die L183n hat der Auto-, insbesondere der Lkw-Verkehr erheblich zugenommen. Obwohl der Livelingsweg ab der Kreuzung Soenneckenstraße/Berta-Lungstrasse-Straße und weiter die Hohe Straße bis etwa in Höhe der Paulusschule wegen des schlechten Zustandes der Fahrbahn die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wurde, wird von Lkw mit geladenen Containern, von Autotransport-Lkw oder anderen Lkw mit Pritschen oder Spriegel Aufbau und Pkw mit Anhängern erheblicher Lärm verursacht. Gesteigert wird der Lärm insbesondere dann, wenn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h überschritten wird und das erfolgt viel zu oft, auch nachts und an Sonn- und Feiertagen. Der Lärm könnte bei ordnungsgemäßem Zustand der Straße reduziert werden.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Stadt im Verlauf der Hohe Str. regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Messfahrzeugen und semistationären Messanhängern durchführt. Nach einer erfolgten Fahrbahnerneuerung wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit wieder auf 50 km/h erhöht, so dass die Lärmreduzierung im Vergleich zur bestehenden Situation ungefähr identisch bleibt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
27	<p>Röttgener-Ippendorfer Allee/ Reichsstrasse Bonn-Röttgen: Als Lärm-, Feinstaub- und abgasgeschädigte Anwohner der Reichsstrasse fordern wir dringend durchgehend Tempo 30, tags und nachts und an Wochenenden! (Keine zaghafte Tempo 30 -Beschilderung, die auf 200 m und Montag bis Freitag 10-17 Uhr beschränkt ist! Hieran hält sich niemand!) Als Anwohner wollen wir abends und am Wochenende mal weniger Verkehrslärm und etwas mehr Ruhe vor den Autos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorschlag zur Verringerung des enormen Verkehrsaufkommens durch "Ortsdurchfahrt nur für Anwohner". Es gibt die Ortsumgehung durch die A 565 ▪ LKW-Lieferverkehr sollte auf feste Lieferzeiten vormittags beschränkt werden ▪ und es braucht leise Busse! 	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Reichsstrasse wurde ebenfalls kartiert. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden an der Reichsstrasse nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass die Reichsstrasse in diesem Bereich keine Belastungsachse darstellt.</p> <p>Die Achse ist Teil des Vorfahrtstraßennetzes der Stadt Bonn.</p> <p>Die Beschränkung von Lieferverkehren ist ein Problem, das von der Privatwirtschaft gelöst werden muss.</p> <p>Die Umstellung auf Elektrobusse erfolgt kontinuierlich bis 2030.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Außerdem muss dringend ein fest installierter Blitzer vor die Kita.</p>	<p>Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt weist aber darauf hin, dass im Ortszentrum von Röttgen in regelmäßigen Abständen mobile Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Eine stationäre Anlage wird nicht errichtet. Verkehrsmessungen haben ergeben, dass keine überdurchschnittlich häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellbar sind.</p>	<p>des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Die Fußgängerampel in Höhe der Dorfstraße sollte auf Dauerrot stehen, denn "grün" verleitet auf der schnurgeraden Straße zum Rasen.</p>	<p>Die Stellung auf Dauerrot bei reinen Fußgängerampeln wird seitens des Tiefbauamts der Stadt Bonn abgelehnt. Hier entstehen des Öfteren Sicherheitsrisiken durch die Annahme, dass die Anlage umgehend nach dem Befahren der Schleife umspringt. Dies ist aber nicht der Fall, wenn der Fußgänger vorher angefordert hat. Es entstehen erhebliche Probleme mit Rotfahrern.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Auch sollten mal die Schlaglöcher repariert werden, wie wäre es mit Flüsterbelag und Verbauungen oder Schwellen? 65 und mehr Dezibel tags und in der Nacht machen die Anwohner krank! Tut endlich was, dann entwickelt sich im „grünen“ Stadtteil Röttgen eine Ortsmitte mit mehr Lebensqualität für alle Röttgener.</p>	<p>Die Aufbringung von lärminderndem Asphalt ist im Zuge der Deckschichtsanierung im Einzelfall zu prüfen. Schwellen würden zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
28	<p>Hermann-Wandersleb-Ring/ Maßnahmen - Kontrolle von Motorradfahrern: Regelmäßig (alle paar Minuten) wird der Lärm durch zu laute Motorradfahrer verstärkt. Für dies gibt es Beschränkungen, jedoch kontrolliert dies niemand. Insbesondere in den Sommermonaten finden so eine verstärkte Lärmbelastung statt, die auch weite von den Straßen entfernt auch von der Autobahn aus in die Wohngebiete dringt. Vergleichbar ist der Lärm mit lauten Hubschraubern. Hier sollten vermehrt Kontrollen stattfinden</p>	<p>Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird entsprechend weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
29	<p>Hermann-Wandersleb-Ring/ Provinzialstraße: Wieso ist die Provinzialstraße keine Belastungsachse? Hier fließt ebenfalls lauter und viel Verkehr direkt an den Wohngebieten entlang. Gleichzeitig ist er auch eine Fußgängerverbindung in Richtung Kreuzberg, die nicht wirklich attraktiv ist!</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Provinzialstraße wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass die Provinzialstraße keine Belastungsachse darstellt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
30	<p>Hermann-Wandersleb-Ring/ Markierung Radfahrstreifen: Auf dieser Straße sollten richtige Radwege angelegt werden und keine Streifen. Der Autoverkehr ist viel zu schnell und dicht. Wie sollen Radfahrer den Lärm reduzieren? Da sollte doch eher die Geschwindigkeit der Autos reduziert werden! Dies sollte nicht mit dem Missbrauch von anderen schwächeren Verkehrsteilnehmern erreicht werden, die dann immer wieder zu eng überholt werden!</p>	<p>Die Verwaltung prüft 2019 die Anlage von Umweltpuren auf diesem Abschnitt.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p>
31	<p>BAB 565 VerdiStraße/ Maßnahme - Deckel auf die Autobahn: Die Sanierung der der Autobahn sollte genutzt werden, um sie abzudecken. Die Autobahn geht mitten durch die Stadt. Eine Sanierung der Fahrbahn reicht da nicht aus. Das ganze Stadtgebiet könnte sich viel</p>	<p>Für den Bereich Verdistrasse/ A 565 ist eine Fahrbahnsanierung geplant. Der Bereich wird später mit dem Neubau des Tausenfüßlers lärmetechnisch betrachtet. Es müssen die Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	attraktiver entwickeln, wenn diese riesen Schneise eingedämmt wäre. Auf den Deckel könnte man eine grüne Achse (neuen ruhigen Ort) bauen.		
32	<p>Frongasse/ Maßnahme - Parkplatzsuchverkehr und Schleichverkehr: Der Parkplatzsuchverkehr sollte eingedämmt werden, indem er gar nicht mehr nach Eendenich rein fährt. Wenn Stau auf der Autobahn ist, kommt es immer wieder zu Schleichverkehr, sodass es noch schlimmer wird. Die Umfahrung für Radfahrer zum Hermann-Wandersleb-Ring wird so auch immer unattraktiver.</p> <p>Eine weitere Maßnahme könnten E-Busse sein</p>	<p>Die Forderung nach wenig Schleichverkehr ist nachvollziehbar und auch für die Nutzung des Straßenraums für den Radverkehr wichtig. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen werden dort jedoch nicht für umsetzbar gehalten. Es handelt sich auch um viel Quell-/ Zielverkehr.</p> <p>Die Umstellung auf Elektrobusse erfolgt kontinuierlich bis 2030.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
33	<p>Herbert-Rabius-Straße, 53225 Beuel-Mitte, Bonn/ Paketfahrer. Die Lieferung von Paketen an Privathaushalte hat enorm zugenommen. Oft sieht man in einer Straße zeitgleich drei oder vier Paketzulieferer. Oft müssen diese in zweiter Reihe stehen während sie die Pakete ausliefern. Hierbei kommt es zu Staus und verstopfte Straßen, hierdurch und der Anzahl der Lieferfahrzeuge ist der entstehende Lärmpegel (Bremsen, Stehen, Anfahren) höher als beim fließenden Verkehr. Es sollte geprüft werden, in wie weit diese Zulieferungen minimiert werden können, z.B. durch die Einrichtung von noch mehr Paketstationen an zentralen Stellen, wie z.B. Supermärkten.</p> <p>Ebenfalls möglich ein Verbot des Befahrens von solchen Zulieferern in bestimmte, besonders betroffene Gebiete (eventuell Tageszeitabhängig)</p>	<p>Es handelt sich hier um ein Problem, das von der Privatwirtschaft gelöst werden muss.</p> <p>Es gibt in der Straßenverkehrsordnung keine Möglichkeit, solche Fahrzeuggruppen auszuschließen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
34	Flodelingsweg, 53121 Eendenich Bonn/Autobahnlärm. Die A 565 geht mitten durch die Stadt. Besonders nachts lärmten die LKW, die bei den erlaubten 80km/h ihre gewohnten 95 beibehalten. Hier würde eine Geschwindigkeit von 60km/h, die natürlich kontrolliert werden müsste, helfen, den flächendeckenden Lärm zu mindern. In anderen Bundesländern gibt es das.	Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde aus Verkehrssicherheitsgründen bereits auf 80 km/h reduziert. Eine weitere Absenkung der Geschwindigkeit ist auf der BAB nicht möglich. Eine entsprechende Prüfung ist erfolgt.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
35	Godesberger Allee, 53175 Plittersdorf Bonn/maximal Tempo 50 innerhalb der Stadtgrenzen: Auf der Godesberger Allee darf 70km/h gefahren werden. Wenn zu Randzeiten kein Stau ist, wird auch schneller gefahren. Durch eine Beschränkung auf 50 km/h wird der Lärm und gleichzeitig auch Abgase reduziert.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Godesberger Allee wurde ebenfalls kartiert. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass die Godesberger Allee keine Belastungsachse darstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
36	<p>Kölnstraße, 53111 Bonn-Castell, Bonn/Tempo 30 in Kölnstraße: Die Kölnstraße im Bereich zwischen Choldwigplatz und Oxfordstraße ist ein täglicher Problemfall. Neben einer Reduzierung des Lärms vor allem im Berufsverkehr morgens ist hier eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auch ein wichtiger Schritt für mehr Sicherheit. In dieser Straße treffen täglich eine Menge Autos, LKWs, Straßenbahnen und Radfahrer aufeinander.</p> <p>Ebenso würde ein LKW-Verbot sowohl Lärm reduzieren als auch</p>	<p>Die Einführung von Tempo 30 und die damit verbundene Lärmreduzierung ist zu prüfen. Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung notwendig.</p> <p>Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Sicherheit bringen. Große Sattelschlepper, die die Stausituation der Nordbrücke über die Kennedybrücke umfahren wollen, können nicht einfach hingenommen werden.	immer eine Einzelfallprüfung notwendig, bei der die Straßenverkehrsbehörde die genannten Aspekte bei ihrer Entscheidung berücksichtigen muss. Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungs-konzept befindet sich in Aufstellung.	
	Ebenso muss eine regelmäßige Kontrolle des Überholverbots eingeführt werden (regelmäßig werden hier Straßenbahnen überholt, oft unter Gefährdung von entgegenkommenden Radfahrenden) und z.B. eines durchgezogenen Mittelstreifens zur Verdeutlichung des bereits existierenden Überholverbots angebracht werden.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
37	Godesberger Straße, 53175 Godesberg-Nord Bonn/Verlängerung Lärmschutzwand ab Tunnel Bad Godesberg: Entlang der Bahngleise ab dem Tunnel Bad Godesberg in Richtung Bonn Zentrum fehlt es an Lärmschutzwänden. Wie auch die Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes zeigt, kann durch Lärmschutzwände die Lautstärke der durchfahrenden Züge stark reduziert werden.	Die Lärmbelastung an den Schienenwegen des Bundes liegt oberhalb der Auslöswerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Der Hinweis wird an das EBA als zuständige Behörde weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.
38	53129 Kessenich Bonn/Fortschreitende Lärm-Emissionen in Wohngebieten von Kessenich westlich vom DB-Haltepunkt UN-Campus: Die Lärm-Emissionen im Umfeld des neuen DB-Haltepunktes UN-Campus werden für die Menschen, welche in den angrenzenden Wohngebieten westlich des Haltepunktes leben, immer unerträglicher. Die Kessenicher Bürgerinnen & Bürger bitten die Verwaltung der Stadt Bonn unsere Wahrnehmungen ernst zu nehmen und uns dabei zu unterstützen, dass Nachbesserungen zur Lärm-Reduzierung vorgesehen werden.	Die Lärmbelastung an den Schienenwegen des Bundes liegt oberhalb der Auslöswerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Der Hinweis wird an das EBA als zuständige Behörde weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.
	Verursachende Faktoren sind: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anhaltende Züge => Quietschende Bremsen 	Die Lärmbelastung an den Schienenwegen des Bundes liegt oberhalb der Auslöswerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Der Hinweis wird an das EBA als zuständige Behörde weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft..
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wiederanfahrende Züge => Laut brummende Motoren beim Wiederanfahren, insbesondere Diesel-betriebene Züge 	Die Lärmbelastung an den Schienenwegen des Bundes liegt oberhalb der Auslöswerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Der Hinweis wird an das EBA als zuständige Behörde weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugdurchfahrten => Extreme Ausstrahlung von Schallwellen vom Bahnsteig aus auf einer Länge von mindestens 280 m 	Die Lärmbelastung an den Schienenwegen des Bundes liegt oberhalb der Auslöswerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Der Hinweis wird an das EBA als zuständige Behörde weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau "Haus der Höfe" => stoppt den Lärm des Zugverkehrs auf der Ostseite und reflektiert diesen in die Wohngebiete auf die Westseite 	Die Zunahme der Lärmbelastung durch die Schallreflexion des Schienenverkehrs beträgt an keinem Gebäude südwestlich der Schiene mehr als 1 dB. Unterhalb von 1 dB ist die Erhöhung der Lärmimmission nicht hörbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lautsprecher-Durchsagen => sind extrem laut 	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, wird aber an DB Station & Service AG weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruhender Straßenverkehr => durch Hol- und Bringverkehr sowie Park & Ride wird das Wohngebiet zusätzlich belastet 	Der Stadtordnungsdienst wird in den Straßen westlich des DB-Haltepunktes "UN-Campus" kontrollieren und Parkverstöße ahnden und ist bei Bedarf unter der Telefonnummer 0228 773333 für Anwohner erreichbar, die durch Falschparker beeinträchtigt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rollender Straßenverkehr => Zusätzlicher ÖPNV Hol- und Bringverkehr mit Kraftfahrzeugen 	Für die Hol- und Bringverkehre werden vier KISS+RIDE-Stellplätze in den bestehenden Parkbuchten eingerichtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruhender Straßenverkehr => Parkplatzsuchende KFZ durch Arbeitnehmer im Bundesviertel 	Der Stadtordnungsdienst wird in den Straßen westlich des DB-Haltepunktes "UN-Campus" kontrollieren und Parkverstöße ahnden und ist bei Bedarf unter der Telefonnummer 0228 773333 für Anwohner erreichbar, die durch Falschparker beeinträchtigt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
39	<p>Kinkelplatz, 53229 Holzlar/Holzlar Flughafenrunde: Die Flughafenrunde vom Hangelarer Flugplatz führt direkt über bewohntes Gebiet in Holzlar Heidebergenstr. usw. Warum kann diese Runde nicht 1 km weiter südlich über die Ackerfläche geführt werden, statt in 100m Höhe im Minutenabstand über das Wohngebiet zu fliegen mit einer Lautstärke, die kein Auto mehr hat, aber bei Flugzeugen wohl geduldet wird.</p> <p>Kommentar: Absolut richtig, nur leider ist das nach meinem Verständnis nicht Teil dieser Lärmschutzplanungen. Fluglärm bleibt leider außen vor. Ich bitte Sie daher aktiv zu werden und lokalen Politikern oder dem Lärmschutzbeirat des Flugplatzes zu schreiben. Die Verantwortlichen des Flugplatzes sind leider extrem starrsinnig. Nur Druck durch die Bürgerinnen und Bürger könnte hier etwas bewegen. Werden Sie aktiv! Das ist umso wichtiger, als aktuell Planungen bestehen, den Flugplatz noch weiter auszubauen. Es ist also zu erwarten, dass es ohne Gegenwehr noch schlimmer wird. Für weitere Informationen können Sie mich gerne kontaktieren.</p>	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
40	<p>Am Büchel, 53173 Plittersdorf Bonn/Laubbläser: Hier ist weniger der Verkehr ein Problem. Aber regelmäßig sind laute Laubbläser im Einsatz, welche manchmal stundenlange Einsätze haben. Dies ist eine deutliche Beeinträchtigung eines sonst ruhigen reinen Wohngebiets. Ich wünsche mir, dass endlich diese für Mensch um Umwelt schädlichen Geräte verboten werden.</p>	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Kommentar. Wir bitten die Stadtverwaltung eine Nutzung von Laubbläsern mit Verbrennungsmotoren zu verbieten.</p>	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
41	<p>Hermann-Wandersleb-Ring, 53121 Endenich Bonn/Lärm am Hermann-Wandersleb-Ring: Lärm vor allem zu den Stoßzeiten abends und morgens. Nachts lässt sich nicht ohne Ohropax schlafen. Insbesondere am Wochenende ist auch nachts noch viel Verkehr und sehr laut.</p>	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) beitragen.	Maßnahmen im Lärmaktionsplan enthalten.
42	<p>Friesdorfer Straße, 53175 Godesberg-Nord Bonn/Mehr 30-iger Zonen, Zebrastreifen und Ampeln:</p>	Die Stadt führt in der Friesdorfer Straße in der 30 km/h-Zone aufgrund der vorhandenen Kindertagesstätte und festgestellter	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Die Friesdorfer Straße ist eine sehr viel befahrene Straße. Ein Teil ist schon 30iger Zone, was aber fast gar nicht beachtet wird. Manchmal wünsche ich mir mehr Geschwindigkeitskontrollen oder sogar Blitzer auf der Friesdorfer Straße. 50km/h fahren die wenigsten.</p> <p>An der Bushaltestelle Weststraße ist ein Kindergarten sowie eine Sprachschule und ein Sportplatz. Dort fehlt dringend ein Übergang für Fußgänger. Zebrastreifen oder eine Ampel würden da schon sehr helfen. Es würde auch ein wenig Ruhe in diesen Abschnitt einkehren.</p> <p>Der Lärmpegel ist ziemlich hoch durch den Autoverkehr sowie auch durch die Firma Stolle, die auch nachts ihre Maschinen laufen hat. Diese Firma ist auch eine Lärm- und Geruchsbelästigung. Beschwerden haben nichts gebracht. Vielleicht bringt dieser Post eine Verbesserung für die Anwohner in der Friesdorfer Straße.</p>	<p>überdurchschnittlich häufiger Geschwindigkeitsüberschreitungen regelmäßig mobile Geschwindigkeitskontrollen durch.</p> <p>Die Anlage eines Fußgängerüberwegs wird seitens der Stadt Bonn geprüft. Eine Lichtsignalanlage ist momentan nicht vorgesehen.</p> <p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass die Friesdorfer Straße deshalb auf diesem Abschnitt keine Belastungsachse darstellt. Durch den Gewerbelärm der Firma Stolle werden die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) nicht überschritten.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
43	<p>Viktor-Schnitzler-Straße, 53179 Mehlem/Schallschutzwand gegen Zuglärm auf der Drachenfelsseite für Mehlem: Erst nachts stört es richtig: wenn die Unmengen an Güterzüge rollen und der Rhein spiegelglatt ist, dann wird es erst so richtig laut. Kein Wunder, wenn man auf die Räder und Bremsen der Züge direkt blicken kann. Schon eine kleine Lärmschutzwand hätte sicher einen riesen Effekt. Dort wo Baumbestand ist verschwindet der Zuglärm im nu (Abschnitt Rhöndorf).</p>	<p>Ab 2020 dürfen auf DB Strecken nur noch Güterwagen mit "Flüsterbremsen" verkehren, die die Lärmbelastung deutlich mindern.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
44	<p>Kaiserstraße, 53113 Südstadt Bonn/Bahnlärm. Insbesondere die Bahngleise sind in diesem Bereich die Ursache des größten Lärms. Für uns ist es unerklärlich, wie schnell gerade die Güterzüge durch Bonn fahren. Anscheinend gilt für diese kein Tempolimit. Ich gehe davon aus, dass einem Großteil der Anwohner mit einem reduzierten Lärmpegel durch Güterzüge sehr viel geholfen wäre.</p> <p>Kommentar 1. Sollte man das Thema über die Deutsche-Umwelt-Hilfe e.V. abwickeln - analog zum Thema DIESEL?</p> <p>Kommentar 2. Leider wurden mitten im Wohngebiet in Höhe der Kaiserstraße 109 von der DB eine neue Signalanlage mit mechanischen Isolierstößen eingebaut. Jetzt rattert jeder Zug in beide Richtungen sehr laut darüber, bei einem ICE 24 Mal. Diese lauten Schlaggeräusche sind sehr deutlich durch Schallschutzfenster zu hören. Es besteht Einigkeit darüber, dass der Bahnlärm minimiert werden soll, jedoch wurde er mit damit EXTREM erhöht. Tag und Nacht. Briefe einer Südstadtgruppe an den Bonner OB, an die Bahn, ... hatten keinen Erfolg. Es fühlt sich niemand zuständig! Die DB könnte elektronische Isolierstöße einbauen, aber die Kosten sind ihr zu hoch, im reinen Wohngebiet! Sie rühmt sich aber im Internet damit, dies z. B. in Dresden gemacht zu haben. Im Bonn müssen wir den neuen lauten Lärm</p>	<p>Ab 2020 dürfen auf DB Strecken nur noch Güterwagen mit "Flüsterbremsen" verkehren, die die Lärmbelastung deutlich mindern.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Lärmbelastung an den Schienenwegen des Bundes liegt oberhalb der Auslösewerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Der Hinweis wird an das EBA als zuständige Behörde zur Stellungnahme weitergeleitet.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>ertragen.</p> <p>Hinzu kommt, dass es per se überhaupt keinen Lärmschutz in der Südstadt gibt, z. B. von der Weberstraße bis zur Lessingstraße. Ein Umding für das sich aber auch keiner zuständig fühlt. Sehr schade, wir sind auf jeden Fall von unseren Bonner Politikern enttäuscht. Der Bahnlärm soll reduziert werden, aber er wurde eindeutig erhöht. Bitte werden Sie endlich aktiv.</p>	<p>Im Bereich der Bonner Südstadt wurden 2011 niedrige Lärmschutzwände als Testbetrieb eingebaut. Zusätzlich wurden in der Innenstadt Bonns passive Maßnahmen an 1.015 Wohneinheiten umgesetzt. Grundsätzlich ist die Lärmsanierung an den Schienen der DB AG vorerst abgeschlossen. Die DB hat sich verpflichtet bis 2020 ihre Güterwagen auf "Flüsterbremsen" umzurüsten.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Bestandteil des LAP.</p>
45	<p>Kaufmannstraße, 53115 Weststadt Bonn/innere Weststadt – 30 km-Zone:</p> <p>Zur Lärmreduktion - gerade auch nachts (tagsüber kann man eh kaum schneller fahren) - 30 km-Zone für die gesamte innere Weststadt.</p>	<p>In der StVO gibt es zz. keine Grundlage für flächendeckendes Tempo 30. Tempo-30-Zonen dürfen sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken und kommen dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
46	<p>Kennedybrücke, 53111 Bonn-Zentrum Bonn/Brückenschwellen Kennedybrücke:</p> <p>Die eingebauten Brückenschwellen auf beiden Seiten der Kennedybrücke sind eine 24-Stundenlärmquelle. Jedes darüberfahrende Fahrzeug erzeugt ein sehr lautes unangenehmes Geräusch. Es gibt Brückenschwellen anderer Bauart, die diesen Lärm nicht mehr erzeugen. Bei der Sanierung der Nordbrücke wurden solche Brückenschwellen bereits eingebaut. Mitten in der Stadt sollte es doch auch möglich sein die Anwohner und tausende von Nutzern der Brücke dauerhaft von dieser krankmachenden Lärmquelle zu entlasten.</p>	<p>Bei einer erneuten Sanierung der Kennedybrücke wird der Einbau von Brückenschwellen anderer Bauart (ähnlich der Nordbrücke) geprüft. Die Brückenübergänge (Dehnungsfugen) wurden bei der Sanierung der Brücke im Jahr 2010 gegen moderne, lärmreduzierte Übergangskonstruktionen ausgetauscht, die dem Stand der Technik entsprechen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht keine Möglichkeit für eine Erneuerung.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p>
47	<p>A 565, 53125 Röttgen/Lärminderung im Bereich Röttgen:</p> <p>Die am 15. November im General-Anzeiger abgedruckte Lärmkarte zeigt eindeutig, dass der Ortsteil Röttgen zu den Bereichen mit deutlich erhöhter Lärmbelastung gehört. Die Ursache ist in erster Linie auf die A 565 zurückzuführen. Während in anderen Ortsbereichen (Ückesdorf, Lengsdorf, Eendenich) Lärmschutzwände zur Verminderung der Lärmemissionen errichtet wurden, fehlen solche Maßnahmen im Bereich Röttgen vollständig.</p>	<p>Die Auslöswerte von 65/55 dB(A) werden auf der A 565 im Bereich Röttgen nicht überschritten, so dass die A 565 auf diesem Abschnitt keine Belastungssachse darstellt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Erschwerend kommt hinzu, dass die Autobahn in diesem Abschnitt in Hochlage statt in einer Mulde gebaut wurde. Bei den hier häufig vorkommenden Süd-West-Winden wird der gesamte Wohnbereich beschallt. Eine erste Abhilfe würde durch die Errichtung einer Lärmschutzwand, beginnend in Höhe des Neubaugebietes "Am Hölder" und endend etwa 500 Meter hinter dem Rulandsweg in Richtung Meckenheim, erreicht werden.</p>	<p>Die Auslöswerte von 65/55 dB(A) werden auf der A 565 im Bereich Röttgen nicht überschritten, so dass die A 565 auf diesem Abschnitt keine Belastungssachse darstellt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Kommentar: Stimme zu, die Lärmbelästigung ist enorm. Aber auch der südliche Teil Ückesdorf ist stark betroffen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
48	<p>Venusberg Bonn/Venusberg - Verkehrs geplagt und terrorisiert durch das Universitätsklinikum Bonn:</p> <p>Der Venusberg ist ein reines Wohngebiet mit durchgehend Anwohnerstraßen. Die Geschwindigkeit in diesen Anwohnerstraßen ist in der</p>	<p>Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) beitragen (Parkraumbewirtschaftung/ Seilbahn).</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Regel auf 30 km/h beschränkt. Die Anwohner - Familien - haben bewusst dieses waldnahe Wohngebiet gewählt, um Ruhe vom Durchfahrtsverkehr zu haben. Seit mehreren Jahren nun baut die Universitätsklinikum Bonn ihren Standort Venusberg aus (Stichwort: Zentralisierung), mit der Folge, dass sich das Verkehrsaufkommen massiv verstärkt hat.</p>		
	<p>Darüber hinaus stieg die Anzahl der Verkehrsdelikte (im wesentlichen Tempoüberschreitungen) durch PKWs, Taxis, Bussen und Lastern, die von der Stadt Bonn nicht ausreichend bekämpft werden.</p>	<p>Verkehrsdelikte sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Vorschläge zur Verbesserung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensivierung bei der Durchsetzung des Tempolimits. 	<p>Die Stadt führt im Wohngebiet auf dem Venusberg in der Umgebung von Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenwohnheimen regelmäßig mobile Geschwindigkeitskontrollen durch, um zu erreichen, dass geltende Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr und konsequentere Maßnahmen zur Einhaltung der nächtlichen Ruhezeiten. 	<p>Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. Sperrung des LKW-Verkehrs in den Nachtstunden 	<p>Die Einführung eines Lkw-Nachfahrverbots und die damit verbundene Lärminderung ist zu prüfen. Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung notwendig.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempo 30 auf der gesamten Sigmund-Freud-Straße. 	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Sigmund-Freud-Straße wurde ebenfalls kartiert. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass die Sigmund-Freud-Straße keine Belastungsachse darstellt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion der Dienstfahrten (Leerfahrten) der Busse. 	<p>Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beim restlichen Busverkehr auf die Einhaltung des Tempolimits pochen. 	<p>Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein neuer Hubschrauberlandeplatz in der Nähe des Wohngebiets. 	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion der Parkplätze in der UKB. Sollten diese und ähnlichen (Seilbahn) Maßnahmen nicht helfen, muss über die Dezentralisierung der UKB nachgedacht werden. D.h. Forschung und Lehre verlagern, klinische Grundversorgung auf den Bedarf von Bonn verkleinern. 	<p>Die Reduktion der Stellplätze und des MIV sind Ziele der Maßnahmenliste des Runden Tisches Venusberg und des Parkraumkonzeptes.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Kommentar: Ich sehe es ähnlich wie Sie, nur sehe ich auch, dass die Situation sehr festgefahren ist. Eins vorweg: auch meine Familie hat sich vor vielen Jahren dazu entschlossen hier in Ruhe zu Leben. Unser Traum endete vor gut 2 Jahren mit der frühen Bürgerbeteiligung zum Projekt Seilbahn. Ich kann also Nachvollziehen was Sie meinen auch wenn wir aus unterschiedlichen Richtungen gucken. Auch Ich sehe hier keine andere Lösung, als das UKB von Teilen zu befreien. Die Verwaltung wäre noch mal 7%. Das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Anwohnern ist nicht akzeptabel. Da wird auch keine Seilbahn was</p>	<p>Gem. Machbarkeitsstudie "Seilbahn Venusberg" wird sich der motorisierte Individualverkehr durch Verlagerung auf die Seilbahn verringern. Dies wird durch die weitergehende Planung vertiefend untersucht.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	dran ändern, zumal man die noch auf lange Sicht nicht bauen kann. Es ist einfach eine Fehlplanung gewesen mit dem Masterplan des UKB. Aber die Stadt will das nicht zugeben und lügt sich was zusammen.		
	Weniger Parkplätze werden nicht weniger Verkehr bedeuten. Es wird nur Parksuchverkehr erhöhen.	Gem. Machbarkeitsstudie "Seilbahn Venusberg" wird sich der motorisierte Individualverkehr durch Verlagerung auf die Seilbahn verringern. Dies wird durch die weitergehende Planung vertiefend untersucht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Auch muss man sich die Verkehrsströme genauer anschauen und Schleichfahrten über den Berg reduzieren. Nicht alles was da fährt hat das Klinikum als Quelle oder Ziel.	Dies wird in der weiteren Planung vertiefend untersucht.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
	Mit der Seilbahn wird es nicht weniger Verkehr, sondern mehr, denn die meisten Mitarbeiter können wegen den Schichten den ÖPNV nicht nutzen oder kommen aus anderen Richtungen.	Gem. Machbarkeitsstudie "Seilbahn Venusberg" wird sich der motorisierte Individualverkehr durch Verlagerung auf die Seilbahn verringern. Dies wird in der weiteren Planung vertiefend untersucht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Wenn man die Busse reduziert, weil es dann ja die Seilbahn gibt, dann wird der Takt (der schon so nicht gut ist) noch schlechter und man erzeugt mehr Autoverkehr. Man muss auch hier über die Folgen nachdenken.	Dies wird in der weiteren Planung vertiefend untersucht.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
	Tempolimits und Durchfahrt begrenzen würden mehr bringen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
49	Auf dem Mühlenberg, 53225 Vilich Bonn/Konsequente Lärmvermeidung durch die Stadt Bonn: Für den Flugplatz Hangelar ist ein Flugverbot für Verbrennungsmotorgetriebene Luftfahrzeuge durchzusetzen. Ersatz durch Elektromotorgetriebene Luftfahrzeuge.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird entsprechend weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Ein generelles Feuerwerksverbot für die Stadt Bonn.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Hausgemachter Lärm durch die Anschaffung von Reinigungsfahrzeugen (Quads) des Grünflächenamtes. Ersatz durch Elektromotorgetriebene Fahrzeuge.	Die erwähnten Quads als Reinigungsfahrzeuge z.B. im Rheinauenpark werden von Bonn Orange eingesetzt. Der Hinweis wird entsprechend weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Sperrungen für den Automobilverkehr der Friedrich-Breuer-Str., Hermannstr. Rheindorfer Str./ Clemensstr., Dixstr., Adelheidsstr., Ewigstr./ Gartenstr.	Der Vorschlag hätte eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs zur Folge und würde dementsprechend an anderer Stelle zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Die L 16 (Niederkasselerstr.) im Bereich von der B56 bis zur Autobahn A 59 ist in einen Tunnel zu verlegen. Mit diesen Maßnahmen könnten die Bürger ein Stück Lebensqualität zurückgewinnen und diese Stadt Bonn den Loudness War (Analog zur Musikindustrie, Stichwort R 128) für die oben genannten Bereiche beenden. Hier gilt wie für alle Maßnahmen Mut zur Entscheidung unabhängig der Parteizugehörigkeit. Jetzt ist anpacken gefragt!!!	Die L 16 befindet sich in der Baulast des Landes. Hinzu kommt, dass an diese Straße auch städtische Straßen angebunden sind, so dass eine Verlegung in einen Tunnel nicht möglich ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Kommentar 1: Besonders diesen Punkt möchte ich sehr unterstützen: Die noch ziemlich neuen Quads des Grünflächenamts der Stadt stehen aktuellen Entwicklungen im Umwelt- und Lärmschutz absolut konträr entgegen. Sie machen jeden Ruheort in Bonn (Rheinufer, Rheinaue, ...) zunichte: knattern höllisch laut, stinken und nerven mit	Die erwähnten Quads als Reinigungsfahrzeuge z.B. im Rheinauenpark werden von Bonn Orange eingesetzt. Der Hinweis wird entsprechend weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>ihrem Gebilke. Es gibt durchaus Elektromobile in dieser Größe. Für den Lärmdialog wäre daher der Verkauf dieser Quads die erste Verbesserungsmaßnahme, die in der Hand der Stadt selbst liegt.</p> <p>Kommentar 2: Ich stimme Ihnen insb. in Bezug auf den Fluglärm aus Hangelar zu, nur leider ist das nicht Teil dieser Lärmschutzplanungen. Fluglärm bleibt leider außen vor. Ich bitte Sie daher aktiv zu werden und lokalen Politikern oder dem Lärmschutzbeirat des Flugplatzes zu schreiben. Die Verantwortlichen des Flugplatzes sind leider extrem starsinnig. Nur Druck durch die Bürgerinnen und Bürger könnte hier etwas bewegen. Werden Sie aktiv! Das ist umso wichtiger, als aktuell Planungen bestehen, den Flugplatz noch weiter auszubauen. Es ist also zu erwarten, dass es ohne Gegenwehr noch schlimmer wird. Für weitere Informationen können Sie mich gerne kontaktieren.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
50	<p>Bennauerstraße, 53115 Poppelsdorf Bonn/Argelanderstr.: Das Verkehrsaufkommen auf der Argelanderstr/ in der Nähe des Spielplatzes hat in den letzten Jahren MASSIV zugenommen. Die Lärm- und Abgasbelastung ist unerträglich, vor allem auch mittags/nachmittags. Wie sich das Ganze weiter entwickeln wird, wenn die Reuterstr. für bestimmte Fahrzeuge gesperrt wird und Umgehungsrouen befahren werden müssen, lässt nicht unbedingt auf eine weitergehende Besserung hoffen. Zur Erhaltung der Ruhe in diesem Wohngebiet sollten hier unbedingt Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität ergriffen werden!</p>	Die Verwaltung lässt zz. prüfen, wie sich die Ausweichverkehre in der Stadt verteilen, wenn u. a. die Reuterstraße gesperrt ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
51	<p>Schultheißstraße, 53225 Vilich Bonn/Zur Erholung unbrauchbare Gärten: Vilich leidet unter vielen verschiedenen Lärmquellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vermeidbar sind der Krach der Sportflugzeuge aus Hangelar, (Sportflugplatz gehört nicht in eine Stadt, die ein massives Lärmproblem hat), ▪ sogenannte Motorsportgeräusche von (modifizierten) Auspuffanlagen und nächtlichen Rasern, ▪ sowie schließlich die fragwürdigen Lärmemissionen des Tanzhauses bzw. Fitnessstudios, wenn diese ihre Kurse wieder mal bei offenen Fenstern durchführen. <p>Unvermeidbar, weil in höherem Maße mit dem Gemeinwohl verbunden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Straßenverkehr auf der schwer überlasteten B56. Maßnahmenvorschlag: Die Stadtgrenze auf der B56 und damit Tempo 50 wird deutlich in Richtung St. Augustin verlagert und die Einhaltung des Tempolimits bitte auch kontrolliert! ▪ Der unzeitgemäße Güterbahnlärm. Maßnahmenvorschlag: Wenn die DB meint, ihren Güterwagenschrott weiter zu Lasten der Menschen im Rheintal benutzen zu müssen, muss sie durch dicht besiedeltes Gebiet eben langsamer 	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden auf der B 56 im Bereich Villich-Müldorf/ Pützchen/ Holzlar nicht überschritten, so dass die B 56 auf diesem Abschnitt keine Belastungsachse darstellt.</p> <p>Eine Begrenzung der Geschwindigkeit für Güterzüge wird nicht empfohlen, da das Ziel ist, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die DB hat sich verpflichtet bis 2020 ihre Güterwagen auf "Flüsterbremsen" umzurüsten.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>fahren. Also ein Tempolimit samt Kontrolle auch für Güterzüge! Vielleicht wird dann mein Garten wieder wenigstens zeitweise zu einem Ruheort.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Quietschen und Rumpeln der Stadtbahnlinie 66. Maßnahmenvorschlag: Die Stadtwerke nehmen einen (beinahe zinslosen) Kredit bei der KfW auf und kaufen uns allen endlich neue Bahnen. Die Fahrpreise sind bereits hoch, und dass "aus alt mach neu" nicht wirklich funktioniert, merken die Fahrgäste fast jeden Tag. 	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
52	<p>John-Joy-McCloy-Ufer 53179 Rüngsdorf Bonn/Kleinflugzeuge stören Ruhe am Wochenende: Ruhe im Bonner Süden ist relativ: Zwei Bahnstrecken, die B9, die B42, die rechtsrheinische Straßenbahn, der Schiffsverkehr und die einfliegenden Maschinen für Köln-Bonn. Für alle diese Lärmquellen gibt es wirtschaftlich nachvollziehbare Gründe. An Wochenenden sind diese Lärmquellen zum Teil weniger präsent. Aber gerade an schönen, sonnigen Tagen, wenn Menschen im Bonner Süden rausgehen an den Rhein oder auch einfach nur auf dem Balkon oder im Garten sitzen wollen - dann kommen Kleinflugzeuge, deren Insassen den Petersberg und das restliche Siebengebirge bewundern wollen. Die kleinen Flieger sind tief unterwegs und laut und kommen tagsüber teilweise im Zehn-Minutentakt geflogen. Welche Chancen gibt es, hier einen Kompromiss zu finden, der stärker das Ruhebedürfnis von Anwohnern im Bonner Süden an Wochenenden berücksichtigt?</p> <p>Könnte die Stadt Bonn für Kleinflugzeuge, Leichthubschrauber und ähnliche motorisierte Fluggefährte einen Korridor über dem Rheintal definieren, in dem am Wochenende eingeschränkt geflogen werden darf: z.B. nicht zu bestimmten Uhrzeiten (sowas wie sonntags 11 bis 17 Uhr) oder nur in größeren Flughöhen (statt 300 m Mindestflughöhe 600 m o. ä.) oder nur x Flugzeuge pro Stunde oder am Wochenende überm Rheintal nur Flugzeuge, die besonders leise sind? Unter dem Lärm von Kleinflugzeugen leiden in Bonn nicht nur Anwohner in Hangelar.</p>	Der Lärm von Kleinflugzeugen und ihren Landeplätzen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der Lärm von Kleinflugzeugen und ihren Landesplätzen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
53	<p>Weißdornweg, 53177 Heiderhof/Einflugzone Köln/Bonn über südliches Bad Godesberg: Die Einflugstrecken zum Flughafen Köln/Bonn sollten nicht über die Wohnbereiche des Bonner Stadtgebiets im südlichen Bad Godesbergs verlaufen, sondern über weniger bewohnte Bereiche etwas weiter südlich in Richtung Siebengebirge zum Flughafen geführt werden.</p>	Die Stadt Bonn ist von Fluglärm des Flughafens Köln/ Bonn über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans nicht betroffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
54	<p>Römerstraße, 53117 Bonn-Castell Bonn/Lärmreduktion für die Stadt Bonn: Vielen Dank erstmal für ihr bisheriges Engagement. Mein Vorschlag zur Lärmreduktion ist das Auftragen von Flüsterasphalt auf alle Auto-</p>	Die Aufbringung von lärmminderndem Asphalt ist im Zuge der Deckschichtsanierung auf Autobahnen im Einzelfall von Straßen.NRW zu prüfen. Der Hinweis wird weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>bahnen rund um Bonn. z.B. gerade in der jetzigen Bauphase der Nordbrücke/Tausendfüßlers, könnte man hier direkt auf Flüsterasphalt setzen.</p> <p>Weiterhin wären sicherlich weitere Lärmschutzwände mit evtl. möglicher "Überdachung" von Autobahnen möglich.</p>	<p>Für die Autobahnen im Stadtgebiet sind bereits einige Lärmschutzmaßnahmen geplant/ umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallschutzwände auf dem Teilstück der A 565 zwischen der AS BN-Poppelsdorf und AS BN-Endenich in Höhe der Sebastianstraße (Realisierung 2018/ 2019) ▪ A565: Lärmschutzwand (beidseitig, Lärmsanierung im Bereich der Autobahnabfahrt Reuterstraße, Ausführung als transparente Lärmschutzwände mit Begrünung (auch zum Botanischen Garten) – geplanter Baubeginn ist 2020 ▪ Mit dem sechsstreifigen Ausbau müssen die Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden. ▪ A555: Sanierung/ Erneuerung der Lärmschutzanlagen (geplant für 2019) ▪ Im Zusammenhang mit der neuen AS Bonn-Maarstraße ist Lärmschutz zwischen der AS Bonn-Vilich und dem AK Bonn-Ost nach den Kriterien der Lärmvorsorge geplant. 	<p>Die Maßnahmen sind bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
55	<p>Frankenweg, 53225 Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf Bonn/Lautstärke Niederkasseler Straße hat sich im Bereich Stadttor Beuel spürbar erhöht:</p> <p>Durch den Neubau "Stadttor Beuel" durch die Bonova ist es für die anliegenden Anwohner deutlich lauter geworden. Durch die massive Bebauung hat sich die Lautstärke entlang der Niederkasseler Straße L16 und dem dahinter liegenden Frankenweg deutlich erhöht. Die Schallreflexion durch die neuen Gebäude wurde in einem Schallschutzgutachten bestimmt vor Erteilung der Baugenehmigung überprüft bzw. berechnet. Wann wird denn die erforderliche Schallschutzmur errichtet, damit die gesetzlichen vorgegebenen Grenzwerte wieder unterschritten werden?</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden jedoch nicht überschritten, so dass die Niederkasseler Straße keine Belastungsachse darstellt. Der Frankenweg weist eine geringere Verkehrsstärke auf und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
56	<p>Müldorfer Straße, 53229 Pützchen/Bechlinghoven Bonn/Pützchen/Bechlinghoven - Schutz vor Fluglärm:</p> <p>Die Lärmbelastung im Wohngebiet von Pützchen/Bechlinghoven ist nachts durch den Flugverkehr des Flughafens Köln/Bonn schon für alle Anwohner hoch genug. Zusätzlich sind vermeidbare Lärmemissionen des Verkehrslandeplatzes Hangelar zu ertragen. Dies besonders oft tagsüber, verstärkt sogar an Wochenenden und bei schönem Wetter. Offene Fenster und Türen, Entspannung im Garten, auf Terrasse oder Balkon - nicht wirklich erholsam. Hinzunehmen sind sinnvolle Flüge von Bundespolizei, ADAC, Rettungsdiensten und einmalige Abflüge von Hobbyfliegern zu entfernten Zielen. Unerträglich und über Wohngebieten nicht zu akzeptieren sind ständige Rundflüge und periodisch durchgeführte Platzrunden im 5 Minutentakt, meist mit einer Rotte von mehreren Hobbyflugzeugen, wohl zum "stadtnah" angebo-</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>tenen Flugausbildungsbetrieb.</p> <p>Kommentar: Absolut richtig, nur leider ist das nicht Teil dieser Lärmschutzplanungen. Fluglärm bleibt leider außen vor. Ich bitte Sie daher aktiv zu werden und lokalen Politikern oder dem Lärmschutzbeirat des Flugplatzes zu schreiben. Die Verantwortlichen des Flugplatzes sind leider extrem starrsinnig. Nur Druck durch die Bürgerinnen und Bürger könnte hier etwas bewegen. Werden Sie aktiv! Das ist umso wichtiger, als aktuell Planungen bestehen, den Flugplatz noch weiter auszubauen. Es ist also zu erwarten, dass es ohne Gegenwehr noch schlimmer wird. Für weitere Informationen können Sie mich gerne kontaktieren.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
57	<p>Mendener Weg/Autobahn-Dreieck Bonn-Nordost: Aufgrund einer fehlenden Schallschutzmauer ist die Lärmbelastung durch Autobahn und Schienenverkehr in Vilich-Mühlendorf recht hoch. Im Vergleich zur alten Lärmkarte sind die belasteten Bereiche deutlich angewachsen. Könnte man nicht wenigstens eine "niedrige Mauer" bauen, die den Lärm der Räder abhält?</p>	<p>Im Rahmen der Verlängerung der S 13 ist der Bau von Lärmschutzwänden vorgesehen. Die Planfeststellung bezieht sich auf den Bau der Strecke Troisdorf –Bonn-Oberkassel. Durch Einsatz von Schallschutzwänden und - wällen lassen sich hohe Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen. Soweit diese im städtischen Einflussbereich umzusetzen sind, sind sie in den meisten Fällen mit Festsetzungen in Bebauungsplänen geknüpft und werden in diesem Kontext aus Gründen der Lärmvorsorge umgesetzt. Eine nachträgliche Umsetzung in engen, angebauten städtischen Straßenräumen im Rahmen der Lärmsanierung ist in der Regel aus Platzmangel und städtebaulichen Gründen nicht praktikabel. Im Zusammenhang mit der neuen AS Bonn-Maarstraße ist Lärmschutz zwischen der AS Bonn-Vilich und dem AK Bonn-Ost nach Kriterien der Lärmvorsorge geplant.</p>	<p>Die Maßnahmen sind bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
58	<p>Nelly-Sachs-Weg/nächtlicher Fluglärm im Bonner Westen: Die nächtlichen Starts von Flugzeugen vom Köln-Bonner-Flughafen aus über den Bonner Westen haben in letzter Zeit spürbar zugenommen. Die Stadt Bonn sollte doch bitte Einfluss darauf nehmen, dass die Flüge auf ein Minimum beschränkt werden und die Nachtfluglaubnis - wie übrigens an allen anderen deutschen Flughäfen auch - nicht weiter verlängert wird.</p> <p>Kommentar: Der genannte Ort ist eigentlich ein angenehmer, ruhiger Ort. Die Nutzung durch einen öffentlichen Garten direkt am Ende des Angers ermöglicht den Genuss noch mehr. Zum Schutz dieses Ortes wäre die im Beitrag erwähnte Reduzierung des Fluglärms hilfreich. Zusätzlich wäre es gut, den Garten auch bei weiteren Planungen zu erhalten.</p>	<p>Die Stadt Bonn ist bezüglich Flughafen Köln/Bonn nicht von Lärmwerten über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans betroffen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
59	<p>Königswinterer Straße, 53227 Ramersdorf Bonn/Lärmbelastung auf der Westseite des Hauses Königswinterer Str. 366: Die Lärmbelastung durch den Verkehr auf der DB-Bahnstrecke Der Zugverkehr durch Güterzüge auf der Bahnstrecke Oberkassel/Beuel verursacht sehr viel Lärm. Die Störung ist insb. nachts sehr groß. Die Nutzung der Gebäude-Ballone/Terrassen ist kaum möglich. - Personenzüge verursachen i.d.R. deutlich weniger Lärm. Der Grund</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>liegt wohl in der technisch besseren Ausrüstung moderner Züge im Bereich der Wagen-Achsen. Bei alten Güterzügen ist der Lärm deutlich geringer, wenn die Züge langsamer fahren. Vorschläge zu Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Begrenzung der Geschwindigkeit für Güterzüge in diesem Bereich ▪ Einwirkung auf den Konzern DB mit dem Ziel zur Modernisierung der Güterwagen-Flotte. <p>Lärmbelästigung durch den Verkehr auf der BAB-Brücke (A562) ist sehr groß. Vor Lärm ausgehend von der Königswinterer Straße bin ich durch Gebäudeteile geschützt. Hier sehe ich nur die Umsetzung einer Geschwindigkeitsbegrenzung (max. 80 km/h) und deren Kontrolle als möglich Maßnahme.</p> <p>Allerdings verursacht auch die Stadtbahn beim Überqueren des Rheins sehr stark störende Geräusche.</p>	<p>Eine Begrenzung der Geschwindigkeit für Güterzüge wird nicht empfohlen, da das Ziel ist, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die DB hat sich verpflichtet bis 2020 ihre Güterwagen auf "Flüsterbremsen" umzurüsten.</p> <p>Ab 2020 dürfen auf DB Strecken nur Güterwagen mit "Flüsterbremsen" verkehren, die die Lärmbelastung deutlich mindern werden.</p> <p>Die Brückenkonstruktion der A 562 über die Königswinterer Straße wurde überprüft. Es wurden zusätzliche Lärmdämpfungsmaßnahmen durchgeführt.</p> <p>Auf der Königswinterer Straße (zwischen Auf dem Grendt und Oberkasseler Straße) ist für 2019 eine Deckensanierung mit lärmindernder Microvia-Asphaltmischung geplant.</p> <p>Die Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden von der Stadtbahn bei der Überquerung des Rheins nicht überschritten, so dass die Kennedybrücke keine Belastungsachse darstellt.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
60	<p>Kaiserstraße, 53113 Südstadt Bonn/Neue Isolierstöße der DB mitten im Wohngebiet: Leider wurde mitten im Wohngebiet in Höhe der Kaiserstraße 109 von der DB eine neue Signalanlage mit mechanischen Isolierstößen eingebaut. Jetzt rattert jeder Zug in beide Richtungen sehr laut darüber, bei einem ICE 24 Mal. Diese lauten Schlaggeräusche sind sehr deutlich durch die Schallschutzfenster zu hören! Es besteht Einigkeit darüber, dass der Bahnlärm minimiert werden soll, jedoch wurde er mit damit EXTREM erhöht. Tag und Nacht. Briefe einer Südstadtgruppe an den Bonner OB, an die Bahn, ... hatten keinen Erfolg. Es fühlt sich niemand zuständig!</p> <p>Die DB könnte elektronische Isolierstöße einbauen, aber die Kosten sind ihr zu hoch, im reinen Wohngebiet! Sie rühmt sich aber im Internet damit, dies z. B. in Dresden gemacht zu haben. Im Bonn müssen wir den neuen lauten Lärm ertragen.</p> <p>Hinzu kommt, dass es per se überhaupt keinen Lärmschutz in der Südstadt gibt, z. B. von der Weberstraße bis zur Lessingstraße. Ein Übel für das sich aber auch keiner zuständig fühlt. Sehr schade, wir sind auf jeden Fall von unseren Bonner Politikern enttäuscht. Der Bahnlärm soll reduziert werden, aber er wurde eindeutig extrem erhöht. Bitte werden Sie endlich aktiv.</p>	<p>Ab 2020 dürfen auf DB Strecken nur noch Güterwagen mit "Flüsterbremsen" verkehren, die die Lärmbelastung deutlich mindern.</p> <p>Die Lärmbelastung an den Schienenwegen des Bundes liegt oberhalb der Auslösewerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Der Hinweis wird an das EBA als zuständige Behörde weitergeleitet.</p> <p>Im Bereich der Bonner Südstadt wurden 2011 niedrige Lärmschutzwände als Testbetrieb eingebaut. Zusätzlich wurden in der Innenstadt Bonns passive Maßnahmen an 1.015 Wohneinheiten umgesetzt. Grundsätzlich ist die Lärmsanierung an den Schienen der DB AG vorerst abgeschlossen. Die DB hat sich verpflichtet bis 2020 ihre Güterwagen auf "Flüsterbremsen" umzurüsten.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
61	Auf dem Hügel, 53121 Eendenich Bonn/Warum nicht Tempo 30 auf den Straßen:	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>"Auf dem Hügel" in Eendenich ist eine sehr gut ausgebaute und breite Straße, mit allen Vor- und Nachteilen. Das Verkehrsaufkommen ist hoch und dementsprechend laut ist es auf der Straße für alle Anwohner. Alleine auf dem Stück von der Kreuzung "Herrmann-Wandersleb-Ring"/"Auf dem Hügel" bis zum Kreisverkehr "Auf dem Hügel"/"Am Probsthof" gibt es drei Bushaltestellen im Abstand von wenigen hundert Metern, die in einer Taktung von ca. 10 Minuten angefahren werden. Außerdem gibt es eine Haupt- und zwei Fußgängerampeln mit relativ hohem Fußgängeraufkommen dank der Nähe zur Universität und dem Meßdorfer Feld. Die zuvor genannten Faktoren führen dazu, dass die ausgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mittel nicht auf der Strecke gefahren werden kann. Stattdessen wird der Verkehr zu Stop-and-Go gezwungen, was die Schadstoff- und Lärmemissionen steigen lässt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem Stück liegt bei ca. 20 - 30 km/h; in der Rush Hour noch weniger.</p>		
	<p>Um die Situation für die Anwohner erträglicher zu machen, sollte ein generelles Tempolimit von 30 km/h auf der Strecke eingeführt werden. Mehr kann man auch jetzt im Durchschnitt ohnehin nicht fahren, wenngleich das ständige Beschleunigen von 0 auf 50 mit hohen Emissionen verbunden ist.</p>	<p>Die Lärmbelastung auf der Straße Am Hügel liegt oberhalb der besonders hohen Auslöswerte von 70/60 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Die Straße Auf dem Hügel gehört zum Pilotprojekt zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Mit der Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung verbunden.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p>
	<p>Weitere Maßnahmen für die Reduzierung von Verkehr sollten in Betracht gezogen werden, da das Verkehrsaufkommen insbesondere zum Berufsverkehr einfach zu hoch ist.</p>	<p>In Kapitel 9.2 des Lärmaktionsplans werden strategische Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene zur Reduzierung/ Verstärkung des Verkehrs dargestellt (u.a. Machbarkeitsstudie Lkw-Lenkung, verschiedene Förderprogramme)</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
<p>62</p>	<p>Um den Verkehrslärm kostengünstig zu reduzieren, wird auf der Graurheindorfer Straße ein Tempolimit von 30 km/h eingeführt.</p>	<p>Die Lärmbelastung auf der Graurheindorfer Straße liegt abschnittsweise oberhalb der Auslöswerte von 65/55 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Die Einführung von Tempo 30 und die damit verbundene Lärminderung ist zu prüfen. Mit der Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung verbunden.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p>
	<p>Auf der A 565 ab Abfahrt Beuel bis Kreuz Bonn-Nord wird ein Tempolimit von 80 km/h eingeführt. Die Tempolimits werden zu einer Reduzierung der Lärmemission sowie zu einer Reduzierung von Luftschadstoffen durch den Autoverkehr beitragen. Das Tempolimit von 80 km/h auf der A 565 reduziert zudem die verkehrsbedingte Lärmbelastung im Landschaftsschutzgebiet Siegmündung. Gleichzeitig reduziert das Tempolimit auf der A 565 die Staugefahr im Bereich der Friedrich-Ebert-Brücke.</p>	<p>Für A 565 sind bereits einige Lärmschutzmaßnahmen geplant/ umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbau von Splittmastixasphalt im Bereich AK Bonn-Nord bis AS Bonn-Auerberg in Fahrtrichtung Köln. Im Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau wird eine Überprüfung stattfinden. ▪ Mit der Sanierung der Nordbrücke müssen die Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden. 	<p>Die Maßnahmen sind bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
63	Remagener Straße, 53179 Mehlem/Höchstgeschwindigkeit auf Remagener Straße auf 50 km/h reduzieren und mit mehreren Messstellen überwachen: Auf Grund der Vierspurigkeit verleitet die Remagener Straße zum Rasen. Trotz der ausgeschilderten 70 km/h werden dort faktisch Spitzengeschwindigkeiten von 100 km/h gefahren mit den entsprechenden Konsequenzen für Lärmpegel und Schadstoffausstoß. Die Remagener Straße ist 2000 m lang und führt teils mit wenigen Metern Abstand an Wohnbebauung vorbei. Wird die Strecke mit konstant 70 km/h durchfahren ergibt sich eine Dauer von 1 Minute und 42 Sekunden, bei 50 km/h ergibt sich eine Dauer von 2 Minuten und 24 Sekunden, also ganze 42 Sekunden mehr.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt weist aber darauf hin, dass bereits in regelmäßigen Abständen Geschwindigkeitskontrollen mit einem semistationären Anhänger durchgeführt werden, der über mehrere Tage hinweg im 24-Stunden-Betrieb eingesetzt wird. Die Einführung von Tempo 50 und die damit verbundene Lärmreduzierung ist zu prüfen. Mit der Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung verbunden.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
64	Godesberger Allee, 53175 Hochkreuz Bonn/Im gesamten Stadtgebiet Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festlegen. Damit lassen sich Lärm, Schadstoffausstoß und Schilderwald gleichzeitig reduzieren.	50 km/h ist gemäß StVO innerorts die Regelgeschwindigkeit, sofern keine andere Ausweisung getroffen wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
65	Haager Weg, 53127 Venusberg Bonn/Tempo 30 auf dem gesamten Haager Weg: Warum kann man nicht auf dem gesamten Haager Weg ein Tempolimit von 30 km/h einführen? Auch dort wohnen lärmgeplagte Menschen, die von einer Geschwindigkeitsbegrenzung sehr wohl profitieren würden. Zudem liegen an besagtem Abschnitt das Altenheim, das ev. Gemeindehaus, der Kindergarten. Abgesehen davon entstehen durch die Tatsache, dass eine Fahrbahnseite nahezu komplett als Parkplatzfläche genutzt wird immer wieder gefährliche Situationen für Fußgänger auf dem Gehweg, weil die Autos so dicht an den Randstein fahren müssen, um aneinander vorbei zu kommen, dass deren Außenspiegel dabei auf den Gehweg ragen.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Der Haager Weg wurde ebenfalls kartiert. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden jedoch nicht überschritten, so dass der Haager Weg keine Belastungsachse darstellt. Verkehrssicherheitsfragen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
66	Ludwig-Erhard-Allee, 53175 Hochkreuz Bonn/Reduzierung auf 50 km/h: Die derzeitigen 70 km/h führen zu wesentlichem schnelleren Fahren (80-90 km/h) und täglichen kleinen Wettbewerben zwischen den Autofahrern der zwei Spuren. Kurz danach muss aber schon wieder abgebremst werden. Hohe Lärmbelastung im Park durch die 70 km/h und höher. Bei der Klimakonferenz war dort 50 km/h - warum nicht immer so? Es kamen alle gut damit zurecht, die Autofahrer waren wesentlich entspannter. Es würde die Aufenthaltsqualität im Park erhöhen, z.B. im Rosengarten herrscht ein ständiges Rauschen... Kommentar: Dieser Forderung kann ich nur zustimmen. Es wird auch oft nicht auf 50 km/h reduziert, wenn auf der Mittelstraße eine Fahrbahn wegfällt. Es gibt einige Strecken wo 70 km/h erlaubt sind und viel schneller gefahren wird. Die 70 sind unnötig, 50 sind ausreichend, zumal leider stets schneller gefahren wird.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Ludwig-Erhard-Allee wurde ebenfalls kartiert. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden jedoch nicht überschritten, so dass die Ludwig-Erhard-Allee keine Belastungsachse darstellt. Die Stadt Bonn weist darauf hin, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit während der COP23 sowie bei anderen Veranstaltungen wie z.B. Rhein in Flammen wegen der häufigen Fußgängerquerungen abseits der Knotenpunkte auf 50 km/h reduziert wird (pol. Antrag BV Bad Godesberg). Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
67	A 562, 53227 Hochkreuz Bonn/Lärmschutzwände für die Südbrücke: Die Südbrücke benötigt dringend Lärmschutzwände, weil -der Rheinauenpark massiv beschallt wird und die Fahrt mit dem Rad auf der Südbrücke extrem unangenehm ist, da die Autos > 100 km/h auf der	Lärmschutzwände an der Südbrücke sind zu begrüßen. Der Hinweis wird an den Landesbetrieb Straßenbau weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Südbrücke fahren (es gibt keine Geschwindigkeitskontrollen!) und die Radfahrer nur durch ein Mini-Geländer von den rasenden Autos getrennt sind.		
	Die Lärmschutzwände würden auch gleichzeitig Fuß- und Radfahrer vor der Gischt der Autos und den Verwehungen durch die rasenden Lastwagen schützen.	Lärmschutzwände an der Südbrücke sind zu begrüßen. Der Hinweis wird an den Landesbetrieb Straßenbau weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
	Kommentar 1: Der Forderung ist zuzustimmen - die Aufenthaltsqualität für Radfahrer und Fußgänger ist katastrophal. Hinzu kommt, dass mit der 2- und 3-Brücken-Runde die wichtigsten Laufstrecken von Freizeitläufern ebenfalls über die Südbrücke führen. Wie positiv sich Lärmschutz auf Fußgänger, Läufer und Radfahrer auswirkt, erkennt man leicht auf dem kurzen Abschnitt der Nordbrücke, auf dem es Lärmschutz gibt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Kommentar 2: Eine gute Idee. Schuld daran sind aber nicht unbedingt Geschwindigkeiten über 100 km/h, sondern ein lauter Asphalt und die Übergänge zwischen Brücke und Land. Wenn Schallschutzwände, dann so, dass sie nicht die schöne Aussicht versperren, was relativ schwierig ist. Ich genieße beim Laufen auch gerne den Ausblick auf Siebengebirge, die Stadt und den Rhein. Die Lärmschutzwände an der Nordbrücke mögen effektiv sein, schauen aber furchtbar aus!	Die Übergänge auf der Südbrücke wurden bereits saniert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Antwort zum Kommentar: Diese sollten ja bitte nicht so aufgestellt werden, dass Fußgänger und Radfahrer sich mit den vorbeibrausenden Autos in einer Art Röhre befinden, sondern zwischen Autobahn und Fußweg. Das würde beim Laufen einen Ausblick auf das Siebengebirge ohne Getöse bedeuten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
68	Eнденicher Straße 331, 53121 Endenich Bonn/Kopfsteinpflaster: Ich liebe Endenich - ich mag es, dass hier immer etwas los ist. Klar, hier wird es tagsüber und nachts auch mal lauter, z. B. durch Passanten, aber das ist gar nicht das Problem. Eher das Kopfsteinpflaster der Endenicher Str. (gerade in dem Bereich von der Effertzstraße bis Frongasse) ist natürlich relativ laut. Gerade vorbeifahrende Busse und LKWs machen dabei schon viel Lärm.	Die Stadt Bonn hat auf dem Abschnitt zwischen Frongasse und Pastoratsgasse bereits eine neue Straßenoberfläche in geprägter Struktur eingebaut. Eine erneute Deckschichterneuerung ist kurzfristig wirtschaftlich nicht sinnvoll, wird aber von der Stadt Bonn bei zukünftigen Maßnahmen berücksichtigt.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
69	Gudenauer Weg, 53127 Ippendorf Bonn/Viel zu laute Straßenverkehr zur Uniklinik	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Der Gudenauer Weg wurde abschnittsweise ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden jedoch nicht überschritten, so dass der Gudenauer Weg keine Belastungsachse darstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
70	Geislarstraße, 53225 Geislar Bonn/Lärmschutz für den Ortsteil Geislar: Die allgemeine Lärmbelastung im Bonner Ortsteil Geislar ist enorm. Es gibt drei maßgebliche Immissionsquellen: Schienenverkehr, der Lärm von den Autobahnen A 565 und A 59 sowie der Fluglärm vom Flugplatz Hangelar sowie vom Flughafen Köln/Bonn.	Der Lärm des Flugplatzes Hangelar ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt Bonn ist von Fluglärm des Flughafens Köln/ Bonn über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans nicht betroffen. Beim Neubau der Nordbrücke sowie beim 6-streifigen Ausbau im Bereich Geislar sind die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV einzuhalten.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Bei der Planung zum Ausbau der S13 sowie den geplanten Umbauarbeiten an den Autobahnen sind langfristig Lärmschutzmaßnahmen zwingend notwendig.	Im Rahmen der Verlängerung der S 13 erhält die Bahnstrecke Lärmschutz. Die Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Geislar können der Homepage https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/s13 in den Download "Bereiche mit Anspruch auf passiven Schallschutz: Planfeststellungsabschnitt 3" entnommen werden. Bei Umbau- bzw. Neubaumaßnahmen müssen die wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Als kurzfristige Maßnahmen sind lärmindernde Fahrbahnbeläge oder Geschwindigkeitsreduzierungen auf den Autobahnen (vor allem auch nachts) vorstellbar, um die verkehrliche Belastung zu minimieren.	Auf der A 59 wurde im Bereich zwischen dem AD Bonn Nordost und der AS Bonn-Vilich bereits ein lärmarrer Asphalt aufgebracht.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	In Geislar wohnen viele Menschen. Entsprechend ist der Ortsteil – wie alle Wohnbereiche auch – als Ruheort zu werten (Stichwort Lebens-/Wohnqualität).	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
71	<p>Rotkehlchenweg, 53119 Tannenbusch Bonn/Anlieger soll Anlieger bleiben: Es gibt Raserei in den Anliegerstraßen im Anliegerbereich Alt-Tannenbusch, illegale Durchfahrten und umfangreiches Parken von Personen, die keine Anlieger sind. Das können wir Anwohner täglich beobachten. Das macht Lärm, gefährdet alle Anwohner, besonders Kinder, ältere und beeinträchtigte Menschen. Illegale Durchfahrten machen zusätzlich Lärm. Besonders vom Paulusplatz in Richtung Drosselweg aus (oder anders herum) wird für 100 m Vollgas gegeben.</p> <p>Aber auch in den anderen Straßen gibt es Lärm durch aggressives Fahren! Eine Bürgeranfrage in diesem Jahr sollte nach einer Entscheidung im Rat Kontrollen geben, doch bisher (seit ca. 6 Monaten) ist nichts passiert.</p> <p>Außerdem ist ausreichend Lärmschutz mit Glaswand von der Autobahn beim Neubau des Tausendfüßlers dringend nötig!</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Der Rotkehlchenweg und der Drosselweg weisen eine geringere Verkehrsstärke auf und sind somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Beim Neubau des Tausendfüßlers müssen die Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
72	Berta-Lungstras-Straße, 53119 Tannenbusch Bonn/Tempo 30 und Drempel auf Berta von Lungstras-Straße: Die Berta-von-Lungstras-Straße ist sehr stark befahren und sehr laut. Und das mitten im Wohngebiet. Hier wohnen Familien, Kinder, ältere und auch beeinträchtigte Personen. Es gibt keinen Radweg. Und bei "normalem" Verkehr weichen Radfahrer auf den Bürgersteig aus. Das ist kein Zustand. Es gibt zwar am Paulusplatz einen Fußgängerüberweg, aber wer dazwischen die Straße queren möchte, darf nicht beeinträchtigt oder mit Kindern unterwegs sein.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Berta-Lungstras-Straße wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene so dass die Berta-Lungstras-Straße keine Belastungsachse darstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
73	Konrad-Adenauer-Platz, 53225 Beuel-Mitte Bonn/Busse: Die Stadtwerke könnten forcieren, zumindest die Linienbusse weiter zu elektrifizieren. In Köln gibt es Linien, die fahren seit geraumer Zeit komplett elektrisch. Das macht sich bemerkbar für die Anwohner. Vor nicht allzu langer Zeit wohnte ich in Beuel in der Nähe einer Bushalte-	Die Umstellung auf Elektrobusse erfolgt kontinuierlich bis 2030t, die Nachrüstung der Dieselsebusse ebenso.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	stelle. Immer beim Anfahren der Busse haben die Gläser in der Vitrine im Wohnzimmer gewackelt. So toll der ÖPNV auch ist, leiser könnte er werden.		
74	Rheindorfer Straße, 53225 Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf Bonn/Leise Busse in der Rheindorfer Straße: Elektrische Busse bitte, weg mit den Diesel-Dinosauriern! Denn die ganze Wohnung vibriert, wenn die lauten und stinkenden Dieselbusse vorbeifahren. Für die hohen Ticketpreise könnt ihr mal etwas für die Bonner Bürger tun und schicke Elektrobusse kaufen. Spart lieber bei Marketing und sinnfreien Digitalspielereien und macht stattdessen etwas Sinnvolles.	Die Umstellung auf Elektrobusse erfolgt kontinuierlich bis 2030, die Nachrüstung der Dieselbusse ebenso.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
75	Rheindorfer Straße, 53225 Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf Bonn/Leise Busse: Es gibt elektrische Busse! Denn die ganze Wohnung vibriert, wenn die lauten und stinkenden Dieselbusse vorbeifahren. Für die hohen Ticketpreise könnt ihr mal etwas für die Bonner Bürger tun und schicke Elektrobusse kaufen. Mehr Einsatz für Fußgänger und Fahrradfahrer, weg mit den Diesel-Dinosauriern.	Die Umstellung auf Elektrobusse erfolgt kontinuierlich bis 2030, die Nachrüstung der Dieselbusse ebenso.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
76	Gensemer Straße, 53225 Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf Bonn/Eher laut: Wir wohnen sehr schön gelegen im Grünen. Jedoch ist es dennoch von der Nordbrücke her schon ziemlich laut. Eine Lärmschutzwand auf der Nordbrücke würde sinnvoll sein.	Die Brückensanierung ist geplant.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
77	Hammstraße, 53225 Geislar Bonn/Flugplatz Bonn/Hangelar: Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms: Die Anzahl an Starts und Landungen von Flugzeugen (überwiegend Propellermaschinen) auf dem Flugplatz Bonn/Hangelar hat in den letzten Jahren weiter stark zugenommen. Dabei überfliegen die Flugzeuge im Landeanflug und nach dem Starten auf ihrer "Platzrunde" immer häufiger die Wohnbereiche, so auch Geislar / Vilich-Müldorf. Zu Folge hat dies erhebliche Lärmbelästigungen für die dort lebenden Bürger. Es sollte klar sein, dass alle Beteiligten an einer vertretbaren Lösung arbeiten müssen, um die Lärmsituation im gesamten Bonner Norden zu verbessern. Hierbei sind sowohl die beiden Kommunen Sankt Augustin und Bonn als auch die Flugplatzgesellschaft gemeint, die für eine geregelte Einhaltung des Flugbetriebes sorgen müssen. Kurz- bis mittelfristig muss an der Minimierung des Fluglärms gearbeitet werden. Von allen Seiten sollte dabei eine gewisse Kompromissbereitschaft gezeigt werden.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Kommentar: Fluglärm Hangelar ...und verschiedene Kleinflugzeuge sind besonders lärmend. Wie auch immer diese an ihre Betriebsgenehmigung gelang sind darf in Zukunft auch auf nationaler/europäischer Ebene es kein Tabu mehr sein diese Genehmigung individuell zu entziehen und Startverbote auszusprechen. Die Auswir-	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>kungen des Flugplatzes sind auch in den LIKÜRA-Orten und Oberkasel deutlich, weil Anflüge parallel zur B42n/A59 erfolgen und dabei schon ziemlich niedrige Anflughöhen erreicht werden. Hinzu kommen die Sightseeing-Flüge vor allem durch Gyrokopter und kleine Helikopter über Bonn und den "Ruheort" Siebengebirge durch Unternehmen am Flugplatz Hangelar und aus der Region. Unverständlich ist mir auch die Ansiedlung von privaten/bundespolizeilichen Flugschulen in einer der am stärksten von Lärm belasteten Regionen von Deutschland.</p>		
78	<p>Hauptstraße, 53229 Holzlar/Lärmschutz an stark befahrenen Straßen (hier Hauptstr. Holzlar): Zunächst möchte ich einen grundsätzlichen Punkt ansprechen: Ich verstehe nicht, warum hier nur zu bereits ruhigen Gebieten Vorschläge gemacht werden sollen. In ruhigen Gebieten kann es doch nur einen einzigen sinnvollen Vorschlag geben: Ändert nichts. Es ist ja schließlich schon ruhig. Daher mache ich folgend Vorschläge zu einem eher lauten Gebiet, das unter Straßenlärm leidet, nämlich der Hauptstr. in Holzlar.</p>	<p>Die Stadt Bonn will zusätzlich zu den Belastungsachsen in der dritten Runde des Lärmaktionsplans die ruhigen Gebiete vertieft untersuchen, um auch solche Gebiete zu identifizieren, die die akustischen Kriterien an ruhige Gebiete derzeit noch nicht einhalten und zukünftig vordringlich leiser gemacht werden sollen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgehend Tempo 30. Das führt zu einer erheblichen Minderung des durch Autoverkehr verursachten Lärms. Darüber hinaus können so viele schwere Unfälle vermieden werden. Allerdings müsste das Tempolimit auch durchgesetzt werden. Nach meiner Beobachtung passiert das in Bonn viel zu wenig. Auch die Vorabankündigungen von Geschwindigkeitskontrollen sollten sofort eingestellt werden. Man sagt doch Einbrechern vorher auch nicht wo die Polizei Streife fährt. Warum werden Autofahrer in dieser Stadt immer mit Glaceehandschuhen angefasst? 	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Hauptstraße wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten, so dass die Hauptstraße keine Belastungsachse entsprechend der Definition im Lärmaktionsplan darstellt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Bonn in der Hauptstraße in Holzlar regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen im Umfeld der Gefahrenstellen (Kindertagesstätte/Schule) durchführt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Geplante Messstellen sind in NRW aufgrund der rechtlichen Bestimmungen vorher in geeigneter Weise zu veröffentlichen. Dem kann sich die Stadt nicht verweigern. Veröffentlichungen sollen aber zudem präventiv wirken und Autofahrende in diesen Bereichen dazu verleiten, nicht schneller als erlaubt zu fahren.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beispielhaft an der Hauptstr. in Holzlar fällt mir immer wieder auf, dass Parkbuchten auf stärker befahrenen Straßen zu einem dauernden Anfahren von Autos führen. Das wiederum hat eine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung zur Folge. Anfahrende Autos sind um ein Vielfaches lauter als kontinuierlich durchfahrende Autos. Daher: durchgehend Tempo 30. 	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Hauptstraße wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten, so dass die Hauptstraße keine Belastungsachse entsprechend der Definition im Lärmaktionsplan darstellt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegfall der Parkbuchten. Das würde sogar für einen besseren Verkehrsfluss führen. Also eine Win-Win-Situation. 	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Hauptstraße wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten, so dass die Hauptstraße keine Belastungsachse entsprechend der Definition im Lärmaktionsplan darstellt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
79	53125 Ückesdorf/Autolärm in Ückesdorf und Röttgen:	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kar-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Ückesdorf und Röttgen werden im Westen durch die A565 sowie im Osten durch die Reichsstraße eingeschlossen. Beide Verkehrswege haben ein hohes Verkehrsaufkommen. Die damit verbundene Lärmbelastung hat sehr stark zugenommen und beginnt inzwischen morgens um 4 Uhr und endet erst kurz nach Mitternacht. Grund dafür sind eine starke Zunahme des Autoverkehrs.</p>	<p>tiert. Die A 565 wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden im Bereich Ückesdorf und Röttgen nicht überschritten, so dass die A 565 in diesen Bereichen keine Belastungsachse darstellt.</p>	
	<p>Außerdem verursachen die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzungen von 60 km/h auf der Reichsstraße zwischen Ückesdorf und Röttgen sowie eine Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf der Autobahn ab Ückesdorf lärmintensive Beschleunigungsfahrten.</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die A 565 wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden im Bereich Ückesdorf und Röttgen nicht überschritten, so dass die A 565 in diesen Bereichen keine Belastungsachse darstellt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Es wäre deshalb sehr sinnvoll, die Geschwindigkeitsbegrenzungen von 60 km/h (Reichsstraße) sowie von 80 km/h (A 565) auf der kurzen Strecke zwischen Ückesdorf und Röttgen beizubehalten.</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die A565 wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden im Bereich Ückesdorf und Röttgen nicht überschritten, so dass die A 565 in diesen Bereichen keine Belastungsachse darstellt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Zusätzlich müsste die Schallschutzwand entlang der Autobahn zwischen Ückesdorf und Röttgen fortgeführt werden. Derzeit endet die Schallschutzwand zu früh in Ückesdorf, so dass große Teile des südlichen Ückesdorf sowie der gesamte Ortsteil in Röttgen nicht geschützt werden.</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die A 565 wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden im Bereich Ückesdorf und Röttgen nicht überschritten, so dass die A 565 in diesen Bereichen keine Belastungsachse darstellt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Kommentar: Der Autolärm hat zugenommen, insbesondere von der Autobahn.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
80	<p>Außerdem allgemeiner Natur: Nachtflugverbot für den Flughafen Köln/Bonn.</p>	<p>Die Stadt Bonn ist von Fluglärm des Flughafens Köln/ Bonn über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans nicht betroffen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
81	<p>An der Rheindorfer Burg, 53117 Graurheindorf Bonn/An der Rheindorfer Burg und Umgebung: Tummelplatz für Motorradraser. Polizei sollte Geschwindigkeitskontrollen machen.</p>	<p>Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Fluglärm von Hangelar. Warum müssen Flugschüler gerade über Graurheindorf/Auerberg fliegen? Besiedeltes Gebiet sollte nicht überfliegen werden!</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Kommentar: Ich bitte darum, die Kita An der Rheindorfer Burg 2 in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Es handelt sich um ein schutzwürdiges Gebiet. Die Umgebungslärmkarte weist eine enorm hohe Lärmbelastung der Kita aus. Besonders schlimm ist es zu den Hauptverkehrs- und Stauzeiten.</p>	<p>Kindertagesstätten zählen zu den empfindlichen Nutzungen und sind dementsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplans. Da eine erhebliche Betroffenheit durch Verkehrslärm gegeben ist, müssen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation ergriffen werden. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde bereits beschlossen.</p>	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	<p>Da ich annehme, dass die Lärmbelastung nur für das Gebäude des Kindergartens berechnet wurde, bitte ich darum, zusätzlich die Lärmbelastung des Außenbereichs/Spielgelände zu berechnen. Kinder können ja nicht nur drinnen spielen und sollten gesund aufwachsen!</p>	<p>Es werden nach den gesetzlichen Vorgaben die Lärmpegel an den Gebäudefassaden als Beurteilungsmaßstab herangezogen. Der Kindergarten ist ca. 10 m von der Straße entfernt und durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt. Der Hinweis</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
		wird verwaltungsintern weitergeleitet.	
	Wo Lärm ist, sind auch Abgase. Es wäre auch angezeigt, die Luftbelastung unmittelbar an der Spielplatzeinfriedung zu messen oder zu berechnen.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Bitte berücksichtigen Sie auch den zukünftigen Anstieg des Fahrzeugaufkommens durch Bautätigkeit. Die Presseberichte sprechen Bände! Diese Immissionen sind ja gerade für die Kleinen gesundheitsgefährdend (besonders mit entsprechenden Vorerkrankungen, z.B. Asthma). Schadstoffe in der Luft belasten auch besonders beim Spielen die Atemwege der Kinder und mindern deren kognitiven Leistungen.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da er sich immer auf den aktuellen Bestand bezieht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Ich möchte zudem den Gesichtspunkt der Umweltgerechtigkeit ansprechen. Im Auerberg sollte jedes Kind sozialgerecht in einer gesunden Umgebung aufwachsen. Es darf nicht sein, dass ein Auerberger Kind größere Gesundheitsrisiken trägt als ein anderes Auerberger Kind.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Die älteren Berufsschüler des Heinrich-Hertz-Kollegs haben zudem am Autobahnzubringer längst Tempo 30 für LKW. Unter Belastungsachsen war kein Eintrag möglich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
82	Flodelingsweg, 53121 Enderich Bonn/Flodelingsweg - Konstanter Autobahnlärm und ständige Staus durch Baustellen auf der Autobahn: Konstanter Autobahnlärm dringt durch die Viertel rund um den Flodelingsweg, obwohl doch die Autobahn scheinbar so weit weg ist. Wie kann das sein?	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die A 565 wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden im Bereich des Flodelingsweg nur stellenweise überschritten, so dass die A 565 auf diesem Bereich keine Belastungsachse darstellt. Lärmschutzmaßnahmen in Höhe der Sebastianstraße sind geplant.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Hinzu kommt nun, dass durch die Baustellen auf der A565 morgens meistens Stau auf dem kleinen Flodelingsweg entsteht, der nicht so viel Verkehr verkraftet. Hupende Autos, verärgerte Menschen und stickige Abgase. Google leitet alle, die den Stau umfahren wollen direkt durch den Flodelingsweg. Ein No-Go.	Baustellen sind zeitlich begrenzte Ereignisse und deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
83	Sebastianstraße, 53115 Poppelsdorf Bonn/Autobahn Sebastianstraße/Alfred-Bucherer Straße: Die Lärmbelastung von der A 565 im Bereich von Sebastianstraße/Alfred-Bucherer-Straße ist unerträglich. Immer wieder ist eine Lärmschutzwand in diesem Bereich versprochen worden, aber bislang nicht realisiert.	Die Sebastianstraße liegt im Bereich der AS BN-Poppelsdorf. Auf diesem Streckenbereich wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Verkehrssicherheitsgründen auf 80 km/h reduziert. Eine weitere Absenkung ist auf der BAB nicht möglich. Lärmschutzmaßnahmen sind bereits geplant.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
84	Pützchensweg, 53227 Küdinghoven Bonn/Küdinghoven, Pützchensweg: Lärmquelle WCCB: Bei großen Tagungen fliegen die Hubschrauber niedrig. Viel Dreck (feiner dunkler Staub) und viel Lärm beeinträchtigt	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	die Anwohner. Der Kerosingestank zieht durch alle Ritzen im Haus. Kann man nicht die Flugroute über die B42 legen?		
	Lärmquelle B42: Bei Südwind kommt viel Dreck und viel Lärm von der B42.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Lärmquelle Fluglärm: Bei Südwind wird die Nachtruhe durch den Nachtfluglärm von Köln/Bonn gestört.	Die Stadt Bonn ist von Fluglärm des Flughafens Köln/ Bonn über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans nicht betroffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
85	53227 Ramersdorf Bonn/Autobahnkreuz Beuel-Süd: Im Autobahnkreuz Bonn-Beuel-Süd wurde eine vollkommen neue Spur angelegt, ohne eine m.W. gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutzwand zu bauen. Dadurch liegen jetzt Richtung Hosterbach (O`Kassel) 3 voneinander getrennte Trassen tangential parallel und das auf verschiedenen Höhenniveaus. Ein uraltes Schutzwändchen reichte ja noch nicht einmal für die Abbiegespur Richtung Königswinter. Genügend Platz für Wände/Dämme ist vorhanden.	Beim Ausbau des Autobahnkreuz Bonn-Beuel-Süd mussten die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden. Die Stadt Bonn wird die Erneuerung der Lärmschutzwand durch Straßen.NRW prüfen lassen.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan wird geprüft.
86	A 562, 53227 Hochkreuz Bonn/Verlärmsungsquelle A562 / Rheinaue: Eine der prominentesten Verlärmsungsursachen des gesamten südlichen Bonner Talkessels fehlt in Ihrer vorgegebenen Darstellung der Lärm-Achsen, die A 562 zwischen dem AK Beuel-Süd über den Rhein und die Rheinaue. Der Straßen- aber auch Stadtbahn-Verkehr flutet massiv die Rheinaue als zentrales und auch größtes Naherholungsgebiet, das früher schon mal ein Ruheraum war, aber auch die Hanglagen von Oberkassel oder (die Neubaugebiete in) Küdinghoven und Ramersdorf. Auf der Vorbrücke und der Brücke gibt es keinerlei Lärmschutz und die niedrige Ausführung der 40 Jahre alten Lärmschutzwand auf dem Autobahndamm bis hin zum AK ist bei der immensen Breite dieser Autobahnschneise wirkungslos. Wirkungsvolle Lärmschutzwände auch auf der Brücke gegen Emissionen des Autoverkehrs sollten bei der anstehenden Brückensanierung eingeplant werden. Das Material/die Oberfläche der südausgerichteten Wände böte sich als Photovoltaik-Flächen an. Wenn nötig muss die Statik der Brücke ertüchtigt werden.	Lärmschutzwände an der Südbrücke sind zu begrüßen. Der Hinweis wird an den Landesbetrieb Straßenbau weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
	Vor allem könnte kurzfristig eine große Lärmverringerung durch den Individualverkehr erreicht werden, wenn Bonn dem Vorbild Berlins bei seiner effektiven Lärminderung folgen würde und die Höchstgeschwindigkeit auch auf BAB durchsetzen würde. In Berlin sind das auf innerstädtischen Autobahnen zum Teil nur 60 bis 80 km/h und es wird scharf kontrolliert. Nur Schilder aufstellen reicht nicht. Teil 2 folgt.	Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wird von der Bezirksregierung Köln eine Stellungnahme eingeholt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Kommentar: Teil 2: Bis zu einer Gleisbettsanierung vor 10-12 Jahren war die Emission durch die Stadtbahnlinie 66 auf der Südbrücke unauffällig. Was auch immer gemacht wurde, leider entstand eine zusätzliche Lärmquelle, die bis in den "Ruheort" des zentralen Siebengebirges zu hören ist (z.B. Oberdollendorf). Zwei Gutachten zu dem Thema existieren seit Jahren. Leider sind die Messreihen nicht so umfassend,	Es zeigen sowohl die rechnerischen als auch die messtechnischen Schallpegelmessungen der heutigen Bestandssituation, dass die im Falle eines Neubaus einer Brücke geltenden anspruchsvollen Grenzwerte für die in der Umgebung befindlichen Flächennutzungen vollumfänglich eingehalten werden (DS-Nr. 1713162).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	dass sie alle negativen Witterungseinflüsse dokumentieren und vor allem der Infraschall wurde nicht erfasst. Dennoch liegen Vorschläge für eine Minderung durch spezielle Maßnahmen vor wobei von einer Minderung zwischen 6 bis 9 dB(A) ausgegangen wird. Das ist wahrlich kein Pappentier. Warum wird das nicht endlich umgesetzt zumal durch die Taktverdichtung der Linie 66 noch mehr Lärm entstehen wird.		
87	Vulkanstraße, 53179 Mehlem/Rodderberg, Drachenfels, Rhein, Parks - überall Fluglärm: Wer am Rhein spaziert, wer die Parks und Grünanlagen, seinen Garten oder seinen Balkon genießen will, der wird durch Fluglärm von Kleinflugzeugen besonders (jedoch nicht nur) an Wochenenden und Feiertagen belästigt. Es wird gefordert gegen solche Spaßfliegerei, kommerzielle Interessen und private Rücksichtslosigkeit die nötigen Maßnahmen zu ergreifen, um dem luftverschmutzenden Getöse, wenn nicht ein Ende, so wenigstens Grenzen zu setzen. Es kann an Flugverbotszeiten und Flugverbotszonen gedacht werden.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
88	Katzenburgweg, 53115 Poppelsdorf Bonn/Poppelsdorfer Schloss: Der stetig zunehmende Nachtfluglärm über Bonn raubt mir den Schlaf. Letzte Nacht waren es 11 Flüge zwischen 0 und 5 Uhr. Die gesundheitlichen Aspekte sollten die Politiker zum Handeln bringen. Der Flug über dichtbesiedelte Gebiete sollte möglichst vermieden werden.	Die Stadt Bonn ist von Fluglärm des Flughafens Köln/ Bonn über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans nicht betroffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
89	Am Götgesbach, 53125 Ückesdorf/südlich von Ückesdorf: Der Lärm durch die Autobahn hat in den letzten Jahren wesentlich zugenommen. Ganztägig, besonders in den Abendstunden ist dauerhaft eine wesentlich erhöhte Lärmentwicklung zu beobachten (insbesondere in den Sommermonaten ist im Garten ein Gespräch lärmbedingt gestört). Ich beantrage daher eine Lärmmessung und Verbesserung der Lärmschutzanlagen zur Abschirmung der Bundesautobahn im Bereich Freidhof/Am Götgesbach.	Die strategischen Lärmkarten werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich berechnet. Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die A 565 wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden im Bereich Ückesdorf nicht überschritten, so dass die A 565 auf diesem Bereich keine Belastungsachse darstellt. Es wird grundsätzlich darauf hingewiesen, dass das Rauschen der städtischen Autobahn über weite Bereiche hörbar ist, auch wenn die Auslösewerte nicht überschritten werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Kommentar 1: Dem kann ich nur zustimmen, Messungen sollten unbedingt durchgeführt werden. Die Lärmbelästigung kommt von zwei Seiten: Autobahn und Reichsstraße.	Die strategischen Lärmkarten werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich berechnet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Kommentar 2: Wurden in Ückesdorf im Wohngebiet sowie im Landschaftsschutzgebiet um den Friedhof jemals Lärmmessungen durchgeführt? Der Lärm hat sehr zugenommen und belastet sowohl die Anlieger als auch Erholungssuchende. Den Spazierwegen um den Friedhof sowie im Kottenforst sind ein wichtiges Naherholungsgebiet und stark frequentiert. Hier eine Ruhezone einzurichten und zu schützen wäre wichtig.	Der Friedhof in Ückesdorf sowie der Kottenforst wurden im Rahmen des Lärmaktionsplans als ruhiges Gebiet identifiziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
90	Hohe Straße, 53119 Tannenbusch Bonn/Lievelingsweg/Hohe Straße mit Güterverkehr. Schlechter Bauzustand des Lievelingsweg und der Hohe Straße. Dadurch rumpelnder Lastwagenverkehr.	Die Verwaltung hat für die Erneuerung der Fahrbahn der Straßen Reuterstraße, Lievelingsweg und Berta-Lungstras-Straße Zuschussanträge bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Die	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Güterverkehr ist stark hörbar. Hier würden ggf. schon Schallschutzwände entlang der Bahnstrecke helfen.	Umsetzung erfolgt frühestens 2019. Ab 2020 dürfen auf DB Strecken nur Güterwagen mit "Flüsterbremsen" verkehren, die die Lärmbelastung deutlich mindern werden.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
91	Im Ellig, 53127 Lengsdorf Bonn/Beruhigung durch erweiterte 80 km/h-Beschränkung auf der A 565 im Bereich Bonn-Hartberg: Durch eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 80 km/h auf der A 565 bis Ende Brüser Berg, Höhe Ückesdorf wäre eine kostenneutrale Beruhigung für alle Anwohner in diesem Gebiet (einschließlich der vielen Neubaugebiete) umsetzbar (ggfls. für eine gewisse Zeit über Kontrollen oder einem festen Blitzer). Vor allem die Beschleunigung von 80 auf 130 km/h in Richtung Meckenheim noch im Stadtgebiet für zu einer völlig überflüssigen Lärmbelastung. Durch verschieben der Schilder (80 km/h) einfach und kostengünstig umsetzbar und eine Beruhigung für eine Vielzahl von Bewohnern.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die A 565 wurde ebenfalls kartiert. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden in dem Bereich Lengsdorf nicht überschritten, so dass die A 565 auf diesem Abschnitt keine Belastungsachse darstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
92	Kessenicher Straße, 53129 Dottendorf Bonn/Zone 30 ausweiten in Dottendorf: Dottendorf ist überwiegend ein ruhiges Wohngebiet. Dennoch gibt es einige Straßen, die keine Tempo 30-Zone sind, so zum Beispiel das Teilstück der Kessenicher Straße zwischen Winzerstraße und Schwalbengarten. Hier ist Tempo 50 erlaubt, aus Gründen, die mir nicht ersichtlich sind. Daher treten AutofahrerInnen aufs Gaspedal, sobald sie dieses Teilstück erreicht haben, verbunden mit einer unnötigen Lärmbelastung der AnwohnerInnen. Unterstützt wird die Lust, dort schnell (auch schneller als 50 km/h) zu fahren, durch die an dieser Stelle breit ausgebaute Straße. Aber auch hier wohnen Menschen, die gerne Ruhe hätten. Eine Minute Zeitgewinn (oder weniger?) für Autofahrer an diesem Straßenteil (nicht länger als 600 m) rechtfertigt diese Belastung meiner Meinung nach nicht. Mein Vorschlag:	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Kessenicher Straße weist eine geringere Verkehrsstärke auf und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ durchgängig Tempo 30 an der Kessenicher Straße, 	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Kessenicher Straße weist eine geringere Verkehrsstärke auf und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ evtl. verbunden mit kleinen baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. 	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Kessenicher Straße weist eine geringere Verkehrsstärke auf und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
93	Lerchenweg, 53119 Tannenbusch Bonn/Verkehrslärm: Der Verkehrslärm der A 555, A565, Bahnstrecke Köln-Bonn vermindert deutlich die Wohnqualität. Zusätzlich wird die Anliegerstraße vom Durchgangsverkehr genutzt.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Der Lerchenweg weist eine geringere Verkehrsstärke auf und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt Bonn weist ergänzend darauf hin, dass an der Bahnstrecke, sowie der A 555 und A 565 bereits einige Maßnahmen umgesetzt wurden: im Bereich Bonn-Tannenbusch wurden im Zuge der DB-Lärmsanierung 346 m Schallschutzwand und passive Maßnahmen für 18 WE umgesetzt, die Einrichtung von aktivem Lärmschutz auf der Höhe der Straße Am Krähenhorst	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Anregung: Verminderung der Lärmimission im Rahmen Neubau des sog. "Tausendfüßlers" durch Einhausung und Durchsetzung der Verkehrsberuhigung der Anliegerstraße.	wurde geprüft und im Bereich Tannenbusch wurde eine Teststrecke mit Schienenstegdämpfern eingerichtet, deren Wirksamkeit erprobt wurde (Lärmminderung 1,5-4 dB(A)). Beim Neubau des Tausendfüßlers müssen die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
94	Am Alfterhof, 53125 Ückesdorf/Lärmbelästigung in Ückesdorf und Umgebung: Die Lärmbelästigung in Ückesdorf und rund um den Friedhof hat nicht nur in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Schon in den frühen Morgenstunden bis spät in die Nacht ist der Lärm durch den starken Verkehr auf der Autobahn und der Reichsstraße deutlich zu hören.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die A 565 sowie die Reichsstraße wurden ebenfalls kartiert. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden im Bereich Ückesdorf nur stellenweise an der Reichsstraße überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass die A 565 und die Reichsstraße in diesem Bereich keine Belastungsachse darstellen. Das Rauschen der Autobahn, das auf den Friedhöfen hörbar ist, muss leider hingenommen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
95	Servatiusstraße, 53129 Dottendorf Bonn/Durchgangsverkehr und Lärmbelästigung in Dottendorf am Maximum: Der ehemals eher idyllische Stadtteil Dottendorf wird zunehmend geprägt durch mehr als überdurchschnittliche Lärmemission. Immer mehr Straßenverkehr prägt das Bild des Stadtteils, hervorgerufen durch Fahrzeuge, die den Bereich der B9 umgehen wollen.	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Vor allem auch durch Einsatzfahrten der Rettungskräfte, die sicher zu Recht das Martinshorn nutzen, aber vermutlich um 3 Uhr nachts darauf verzichten könnten.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Fahrer entscheidet je nach Situation selbstständig, ob er das Martinshorn einschaltet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Ein weiterer Faktor des Straßenlärms liegt sicherlich im ÖPNV in Form der Busse und der Zunahme der Rücksichtslosigkeit mancher Zeitgenossen. Es ist sicherlich ein generelles Problem unserer Gesellschaft, welches Höflichkeit und Respekt nicht in den Vordergrund stellt, aber ein "grüner Pfeil" (Kreuzungsbereich Dottendorfer Straße/Karl-Barth-Straße/Servatiusstraße) ist auch eine mehr als schlechte Lösung für Anwohner! Es wird schnell und rücksichtslos abgebogen ohne genügende Aufmerksamkeit auf Fußgänger und nicht selten exzessive Hup-Konzerte von Fahrzeugen, auf Grund des stoppenden Vordermanns/-frau (diese(r) muss ja laut StVO auch nicht den grünen Pfeil "nutzen" und fahren). Der Pfeil sollte unbedingt in eine Ampel für den Abbiegeverkehr geändert werden.	Es ist korrekt, dass die Regelung "grüner Pfeil" nicht genutzt werden muss. Das Argument gelegentlicher "Hup-Konzerte" ist jedoch nicht geeignet, eine sinnvolle Regelung aufzuheben. Verstöße am "grünen Pfeil" kann nur die Polizei kontrollieren, die dafür zuständig ist, den fließenden Straßenverkehr zu überwachen. Das Tiefbauamt weist darauf hin, dass die Lichtsignalanlage nur mit Vollscheiben (ohne Pfeile) versehen ist und durch den Ablauf der Steuerung auch keine andere Art der Schaltung machbar ist. Zusätzlich weist die Stadt Bonn darauf hin, dass der Knotenpunkt im Zusammenhang mit dem Bau der Bahnüberführung an der Dottendorfer Str. umgestaltet werden soll.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Kontrollen von übermäßig beschleunigenden Fahrzeugen (vor allem Kfz und Motorräder) sollten in der Tempo-30-Zone verstärkt werden.	Kontrolle ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt darf als kommunale Ordnungsbehörde aus rechtlichen Gründen Geschwindigkeitskontrollen aus Gründen des Lärmschutzes nur in Bereichen durchführen, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch aus Lärmschutzgründen beschränkt worden ist. Solche Bereiche gibt es in Dottendorf nicht. Ansonsten ist die Stadt nur dazu befugt, Geschwindigkeitskontrollen an Gefahrenstellen durchzuführen, an denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Eine solche ist in der Dottendorfer	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
		Straße in der 30km/h-Strecke in der Umgebung des Ortsteilzentrums/der Kindertagesstätte vorhanden, an der mobile Geschwindigkeitskontrollen in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden. Andere Möglichkeiten für Geschwindigkeitskontrollen hat die Stadt in diesen Straßen derzeit nicht.	
	Die Rücksichtslosigkeit der Bürger in Bezug auf laute Musik aus Fahrzeugen wird sicher ein Problem bleiben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Laubbläser und Kehrmaschinen tragen zunehmend zum regelrechten Terror bei.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Kommentar 1: Um mehr Anwohner vom Fahrradfahren zu überzeugen, sollten mehr Abstellanlagen an relevanten Haltestellen und Plätzen gebaut werden, Parkplätze zu Fahrradspuren umgestaltet werden und Ampeln mit Fahrradvorrangschaltungen versehen werden.	Das Ziel der Radverkehrsplanung der Stadt Bonn ist es, die Anzahl der Fahrradabstellanlagen zu erhöhen, mehr Fahrradspuren einzurichten und auch die Ampelschaltungen den Bedürfnissen der Radfahrer anzupassen.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Kommentar 2: Schon länger gibt es zu diesem Kreuzungsbereich den Vorschlag, diesen in einen KREIS-Verkehr umzubauen. Beispiel => Kreuzung HOCHKREUZALLEE / BERNKASTELER STR.	Der Knotenpunkt soll im Zusammenhang mit dem Bau der Bahnüberführung an der Dottendorfer Str. umgestaltet werden.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Kommentar 3: Ich finde es befremdlich, dass diese Diskussion nur über ruhige Gebiete geführt wird. Der Lärmaktionsplan sieht vor, dass Maßnahmen ergriffen werden, um Anwohner an Belastungsachsen vor Gesundheitsschäden zu schützen und den Lärm zu vermindern. Bislang ist an der Dottendorfer Str. nichts dergleichen erfolgt. Dottendorfer erstickt jetzt schon in Lärm und Abgasen. Der Verkehr wird komplett kollabieren, wenn die Bauvorhaben auf dem Miesengelände, In der Raste und für das alten Schwesternwohnheimen an der Hausdorffstr. erst umgesetzt werden. Der Lärm ist für die Anwohner unerträglich und gesundheitsschädigend.	Die Stadt Bonn hat sich entschieden, zusätzlich zu den Belastungsachsen aus Straßenverkehr, Schienenverkehr und Gewerbe, die ruhigen Gebiete in der 3. Runde des Lärmaktionsplans intensiver zu betrachten als in den bisherigen Runden. In der Engstelle wurde bereits Tempo-30 (Einzelbeschilderung) u.a. zum Schutz der Anwohner eingerichtet. Weitere Maßnahmen, um die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) zu unterschreiten werden im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Der Individualverkehr und die Lkw nutzen die Dottendorfer Str. als Verbindungsweg zwischen der linksrheinischen und rechtsrheinischen Autobahn und als Umgehung der B9.	Die Dottendorfer Straße ist Teil des vom Rat der Stadt Bonn beschlossenen Vorfahrtstraßennetzes (Hautverkehrsstraßennetzes).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Hinzu kommt auch noch die Enge der Straßen, die für dieses Verkehrsaufkommen nicht konzipiert sind. Die Busse, Pkw und Fahrräder kommen kaum aneinander vorbei. Der Rettungswagen kommt nur sehr schwer durch.	Die Dottendorfer Straße ist grundsätzlich Teil des vom Rat der Stadt Bonn beschlossenen Vorfahrtstraßennetzes (Hautverkehrsstraßennetzes).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Auch die alten Dieselsebusse verursachen sehr viel Lärm. Der Kauf von Elektrobussen muss viel schneller erfolgen.	Die Umstellung auf Elektrobusse erfolgt kontinuierlich bis 2030.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Das Verkehrslenkungskonzept für Lkw ist immer noch nicht umgesetzt. Es muss endlich eine Entlastung in Dottendorf durch eine sinnvolle Verkehrsplanung erfolgen.	Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
96	Ludwig-Erhard-Allee, 53175 Hochkreuz Bonn/Auf der Südbrücke Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h reduzieren.: Die Konrad-Adenauer-Brücke (Südbrücke) ist in der Lärmkarte als starke Lärmquelle verzeichnet. Dies hängt damit zusammen, dass dort derzeit eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erlaubt ist. Das macht für einen innerstädtischen, dazu noch ein Freizeit- und Erholungsgelände que-	Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wird von der Bezirksregierung Köln eine Stellungnahme eingeholt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>renden Straßenabschnitt von gerade einmal 2000 m Länge (gerechnet von der August-Bebel-Str. bis zur kommende Ramersdorf) Null Sinn. Mit einer Absenkung auf 60 km/h mit zusätzlichen Überwachungsmaßnahmen kann der Lärmpegel deutlich und ebenso der Schadstoffausstoß reduziert werden. Ein Auto durchfährt bei einer konstanten Geschwindigkeit von 100 km/h eine Strecke von 2 km in 1 Minute 12 Sekunden, bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h werden 2 Minuten benötigt., also schlappe 48 Sekunden mehr. Die Zeit hat jeder. Ergänzend könnte man auch darüber nachdenken, die Südbrücke zu einer Bundesstraße umzuwidmen.</p>		
97	<p>Friedrich-Ebert-Brücke 53225 Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf Bonn/60 km/h statt 100 km/h auf der Nordbrücke: Auf der Nordbrücke gilt - genau wie auf der Südbrücke - derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 100 km/h. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h würde zu einer erheblichen Lärminderung führen von der sowohl die Bewohnerinnen und Bewohner in Geislar, Schwarzrheindorf, Vilich sowie Graurheindorf und Bonn Castell profitieren würden, aber auch die vielen Menschen, die Rhein- und Siegaue als Naherholungsraum nutzen. Und nicht zuletzt: Auch die Natur wird es danken.</p> <p>Kommentar: Der Lärm wird durch Drosselung auf 60 km/h bestimmt verringert zugunsten der Anwohner. Andererseits können nicht überall dort, wo Menschen in der Nähe einer Autobahn wohnen, die Geschwindigkeiten gedrosselt werden. Dann können wir Autobahnen direkt abschaffen.</p> <p>Wie wäre es stattdessen mit natürlich gestalteten Schallschutzeinrichtungen in den Bereichen VOR der Brücke!? Solange die Brücke saniert wird, wird es zu Beschränkungen kommen, hier muss nicht viel getan werden.</p>	<p>Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wird von der Bezirksregierung Köln eine Stellungnahme eingeholt. Die Sanierung der Nordbrücke ab 2018 geplant.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Baustellen sind zeitlich begrenzte Ereignisse und deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
99	<p>Luisenstraße, 53129 Kessenich Bonn/Sauerstoffquelle Reuterviertel erhalten: Das glücklicherweise derzeit noch denkmalgeschützte Reuterviertel hat durch lockere Bebauung, für städtische Verhältnisse große Grünflächen und umfangreichem Baumbestand die Funktion einer grünen Lunge. Dringend notwendig bei der Nachbarschaft zu Reuterstraße, Robert-Koch-Str. und Bonner Talweg. Es bietet den Bewohnern und Besuchern einen hohen Entspannungswert.</p> <p>Eine zusätzliche Bebauung dieser Grünflächen ist entschieden abzulehnen.</p> <p>Weiterhin sollten die kleinen Nebenstraßen konsequent auf 30 km/h Zone bzw. Radstraße umgestellt werden, um die in 2018 (durch die Baustellen) stark gestiegene Zahl der Stau-Umfahrer etwas in den Griff zu bekommen.</p> <p>Entlastung der kleinen Nebenstraßen von dem ausufernden ruhenden</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Nebenstraßen sind grundsätzlich Bestandteil einer Tempo-30-Zone</p> <p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Verkehr: Alles ist komplett zugeparkt, bis in die Kreuzungen.</p> <p>Es muss dringend der Nahverkehr attraktiver gestaltet werden (Kurzstrecke ÖPNV für 1 Euro, attraktivere Busverbindungen, Radstraßen im Stadtgebiet), um mehr Menschen auf das Rad zu bekommen.</p> <p>Kommentar 1: Dieser Vorschlag, die Kurzstrecke im ÖPNV für 1,00 Euro, ist EIN realistischer Ansatz; EINER auf den weitere folgen sollten.</p> <p>Kommentar 2: Die Verkehrssituation hat sich in den letzten Jahren stark erhöht. Der individuelle motorisierte Verkehr nimmt die Luisenstraße als Ausweichstecke zur Reuterstraße. Die Luisenstraße sollte nur noch für den Anliegerverkehr zugelassen werden.</p> <p>Gegen Falschparker sollte wesentlich stärker vorgegangen werden.</p>	<p>entsprechend weitergeleitet.</p> <p>Der ÖPNV-Ausbau und Tarifverbesserungen sind im Rahmen des Förderprojekts "Lead City" in Umsetzung.</p> <p>Der Tarif wird grundsätzlich durch den VRS festgelegt. Tarifverbesserungen in Bonn sind im Rahmen des Förderprojekts "Lead City" umgesetzt worden.</p> <p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p> <p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
100	<p>Mit Interesse habe ich mir die neue Lärmkarte von Bonn angesehen. Dabei habe ich festgestellt, dass die Lärmbelastung des Straßburger Weges in 53113 Bonn nicht korrekt dargestellt wird. Seit November 2017 fahren hier täglich über 220 Busse der Linien 610 und 611. Die Lärmkarte wurde zwar schon im Oktober 2017 fertiggestellt, der Beschluss zur Linienführung der Busse über den Straßburger Weg lag aber schon seit Sommer vor und die Lärmdarstellung basiert nach meiner Kenntnis nicht auf Messungen, sondern auf Berechnungen, die bei der Erstellung der Lärmkarte hätten vorliegen müssen. Aktuell wird der Straßburger Weg als Straße ohne Lärm von Straßenverkehr dargestellt. Tatsächlich liegt mit den Buslinien eine Belastung von >65 dB vor. Ich bitte freundlich um Ihre Stellungnahme und Anpassung der Lärmkarte, die ansonsten diese Fehlinformation in den kommenden 5 Jahren ausweisen würde.</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV > 4.000 Kfz kartiert. Der Straßburger Weg weist dementsprechend eine kleinere Verkehrsstärke auf und ist somit nicht Gegenstand des untersuchten Straßennetzes.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
101	<p>An der Rheindorfer Burg, 53117 Graurheindorf Bonn/Lausacker: Radau bis nachts um 2 Uhr von den Schrebergärten</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
102	<p>53177 Alt-Godesberg Bonn/Marienforster Promenade: Mit großem (auch finanziellen) Aufwand wurde das Bachbett des Godesberger Baches renaturiert und damit das bereits bestehende Naherholungsgebiet von Bad Godesberg im Marienforster Tal aufgewertet. Nicht erst seit dem Umzug von Haribo von Kessenich nach Grafenschaft, ist die Lärm- und Luftbelastung, durch den enorm angewachsenen Verkehr auf der L158, Marienforster Landstraße, vor allem in den Morgen- und Abendstunden, unerträglich geworden.</p> <p>Flüsterasphalt wäre möglich.</p> <p>Der Bau von Schallschutzwänden auf der Bachtalseite der Marienfor-</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Marienforster Straße wurde ebenfalls kartiert. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass die Marienforster Straße keine Belastungsachse darstellt.</p> <p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Marienforster Straße wurde ebenfalls kartiert. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass die Marienforster Straße keine Belastungsachse entsprechend der Definition im Lärmaktionsplan darstellt.</p> <p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kar-</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>ter Straße, ab der Kreuzung Brunnenallee in Richtung Ortsausgang (Marienforster Gut) wäre, mindestens bis zur Zufahrt Marienforster Promenade, möglich, weil diese Seite entlang der Straße nicht bebaut ist. Durch solche Maßnahmen könnte auch die Lebensqualität der Anwohner Am Draitschbusch, Drachenfelsstraße und Peterbergerstraße wiederhergestellt werden.</p>	<p>tiert. Die Marienforster Straße wurde ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass die Marienforster Straße keine Belastungsachse entsprechend der Definition im Lärmaktionsplan darstellt.</p>	
<p>103</p>	<p>Wir wohnen seit Beginn des Jahres 2018 in der Buschstraße. Die Wohnung befindet sich in direkter Nähe zur Reuterbrücke, bzw. zur Auffahrt zur Reuterbrücke (Auffahrt aus Richtung Bundeskanzlerplatz). Es ist uns bewusst, dass es sich bei der Reuterstraße um eine der meistbefahrenen Straßen Bonns handelt und es insofern zu einer hohen Lärmbelastung kommt.</p> <p>Allerdings befindet sich in unmittelbarer Nähe der Wohnung (praktisch auf gleicher Höhe unseres Balkons) eine Dehnungsfuge in der Fahrbahn, die eine zusätzliche Lärmbelastung darstellt.</p> <p>Beim Überfahren der Fuge kommt es zu lauten „Klack-Klack“ Geräuschen, die auch bei geschlossenen Fenstern deutlich in allen Zimmern der Wohnung zu hören sind. Die sonstigen Geräusche des Straßenverkehrs machen sich wie ein an- und abschwellendes "Rauschen" bemerkbar und sind damit leichter erträglich als das plötzliche „Klack-Klack“ der Dehnungsfuge. Bei geschlossenen Fenstern ist dieses Rauschen deutlich weniger wahrnehmbar aber das Geräusch der Dehnungsfuge ist dadurch umso präsenter. Wenn wir die Brücke mit einem eigenen Fahrzeug überqueren, ist auch ein deutlicher Stoß beim Überfahren der Dehnungsfuge festzustellen. Dies lässt uns vermuten, dass die Dehnungsfuge evtl. defekt ist oder aber sich ein deutlicher Absatz in der Fahrbahndecke direkt vor oder nach der Fuge gebildet hat. Direkt vor der Dehnungsfuge befinden sich weiterhin zwei weitere Absätze im Asphalt (fast wie kleine Schlaglöcher), die allerdings nicht so deutlich hörbar sind. Sollten schwere Lkw die Brücke überfahren, was relativ häufig vorkommt, werden durch diese Absätze in der Fahrbahn (Dehnungsfuge und „Schlaglöcher“) noch zusätzliche Geräusche erzeugt. Wir haben auch einige Fotos gemacht, um den Zustand zu dokumentieren, die wir Ihnen bei Bedarf zukommen lassen kann. Wir würden uns freuen, wenn jemand den Zustand, insbesondere der Dehnungsfuge, untersuchen könnte und diese nach Möglichkeit repariert oder so modifiziert werden könnte, dass es nicht mehr zu der Lärmbelastung kommt. Wir wissen von mindestens einer jungen Familie, die nach kurzer Zeit wieder aus dem Haus ausgezogen ist, weil der Lärm (insbesondere für das Kind) zu belastend war.</p>	<p>Die Stadtverwaltung hat für die Erneuerung der Fahrbahn der Reuterstraße, des Lievelingsweg und Berta-Lungstras-Straße Zuschussanträge bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Auf der Reuterstraße wird die Gelegenheit genutzt, eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht einzubauen. Veränderungen an der Fugenkonstruktion können nur im Zusammenhang mit grundlegenden Sanierungen der Brücke erfolgen, für die nächsten Jahre stehen aber nur Arbeiten am Korrosionsschutz und Brückenbelag an. Insgesamt ist festzustellen, dass Fahrbahnübergänge durch die Spaltüberbrückung und Beweglichkeit der Fugenelemente immer zu einer Geräuschänderung führen.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Aus der Presse konnten wir entnehmen, dass es an der Kennedybrücke ebenfalls zu Beschwerden bezüglich der Dehnungsfuge kam. Das Problem wurde durch das Anbringen von Schallschutz aus Plexiglas am Brückengeländer behoben. Wäre solch eine Lösung auch für die Reuterbrücke denkbar?</p>	<p>Für die Reuterstraße/ Reuterbrücke liegen Planungen zur Erneuerung der Deckschicht vor, so dass die Anbringung von Schallschutz aus Plexiglas nicht erforderlich ist.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlich- keit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	https://www.express.de/bonn/plexiglas-gegen-laerm-schallschutz--weil-die-kennedybruecke-klackert-14765016		



Anhang I.2
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit zu den Ruhigen Gebieten – 1.
Phase

Anhang I.2

Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Bundesstadt Bonn – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit zu den Ruhigen Gebieten

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
1	<p>Am Kottenforst, 53125 Röttgen: Nach der Abholzung der Bäume und Büsche zwischen der Schnellstraße zwischen Röttgen und Meckenheim und der A565 ist es im Kottenforst deutlich lauter geworden. In Herbst und je nach Wind hört man jeden einzelnen LKW der Autobahn im Wald. Eine Lärmschutzwand tut hier dringend Not!</p> <p>Kommentar 1: Die radikale Abholzung an der A 565 in diesem Bereich hat auch zur Senkung der Attraktivität für die Nutzung des parallellaufenden Radwegs geführt. Ob eine mehrere Kilometer lange Lärmschutzwand die Lösung des Problems sein kann, ist eher zweifelhaft.</p> <p>Kommentar 2: Vielleicht wären neu gepflanzte Bäume und Sträucher ja eine gute Lösung, anstatt einer unschönen Lärmschutzwand. Wieso musste überhaupt abgeholzt werden?</p>	<p>Der Kottenforst wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden. Aufgrund der Größe des Kottenforst und den Ergebnissen der Versorgungsanalyse wird der Handlungsbedarf bei der Priorisierung jedoch als gering eingestuft. Die Errichtung einer Lärmschutzwand wäre zwar wünschenswert, hierfür gibt es jedoch für den Straßenbausträger keine gesetzlichen Grundlagen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Neue Bäume und Sträucher würden den Lärm physikalisch nicht reduzieren. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich in wenigen Jahren wieder eine intensive Begrünung "natürlich" einstellt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
2	<p>53127 Venusberg Bonn: Der Venusberg bietet Ruhe und Erholung und Natur.</p>	<p>Der Venusberg wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
3	<p>Stockenstraße, 53113 Südstadt Bonn: Das Gebiet mit dem Hofgarten, der Stadtgartenwiese und dem Alten Zoll ist ein zentraler und beliebter grüner Bereich in der Innenstadt. Er bietet Platz für einen Spielplatz, zum Picknicken, Fußball- und Boulespielen sowie für Stadtgartenkonzerte und den Biergarten am Alten Zoll. Diese Dinge sind sicher nicht leise, aber sie gehören zu wichtigen und lebenswerten Angeboten einer Stadt. Sie haben damit einen anderen Status als Verkehrslärm (z.B. durch die durchlaufende B 9) und sie sind jahres- und uhrzeitlich deutlich begrenzt. Die Angebote in dem Gebiet sollten daher so erhalten bleiben. Letztlich gibt es auch z.B. bei Konzerten immer eine Ecke in dem gesamten Grünbereich, die ruhig ist.</p>	<p>Der Bereich Hofgarten, Stadtgartenwiese und dem Alten Zoll wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
4	<p>Leben in der Stadt: Malusiusstraße, 53121 Eendenich Bonn</p>	<p>In unmittelbarer Umgebung wurde der Eendenicher Stadtpark/ Sportpark und Friedhof als ruhiges Gebiet identifiziert. Weitere Grünflächen in der Umgebung erfüllen derzeit noch nicht die akustischen Anforderungen an ruhige Gebiete ($L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$). Die Stadt Bonn will jedoch die Flächen, die nicht die akustischen Kriterien erfüllen, langfristig ruhiger machen. Die Grünflächen in Eendenich sind in die höchste Priorität eingeordnet.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
5	<p>Rheinpromenade: Erzbergerufer, 53111 Bonn-Zentrum Bonn</p>	<p>Die Rheinpromenade wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans als</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Ge-</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
		ruhiges Gebiet identifiziert.	gegenstand des Lärmaktionsplans.
6	In der Dehlen, 53125 Duisdorf Bonn: schöner, ruhiger Ort Kommentar: ... leider nur noch ein paar Jahre	Die Grünflächen im Bereich "In der Dehlen" wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans als ruhiges Gebiet identifiziert.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
7	Am Wichelshof, 53111 Bonn-Castell Bonn/Am Wichelshof direkt am Rhein: Am Wichelshof ist eine Straße, die fast direkt am Rhein liegt. Man kann gut am Rhein entlang spazieren und die Ruhe genießen.	Der Weg mit den angrenzenden Grünflächen wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans als ruhiges Gebiet identifiziert.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
8	Buschgarten, 53229 Hoholz/Buschgarten: Ein verhältnismäßig ruhiger Ort. Wenig belastet, was MIV oder Züge angeht. Fluglärm? Einfluss der Windexposition?	Der Buschgarten wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans als ruhiges Gebiet identifiziert.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Das Wolfsbachtal wurde schon erwähnt, diese Marke liegt jetzt auch nah dran.	Das Wolfsbachtal wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans als ruhiges Gebiet identifiziert.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
9	53113 Südstadt Bonn: Ruhe im Hofgarten	Der Hofgarten wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
10	Schleifenfelsweg, 53227 Oberkassel/Ruheort Siebengebirge: Das Siebengebirge ist ein wichtiger Ruheort für Bonn. Die Möglichkeiten zum Spaziergehen sind toll. Auch die angrenzenden Felder zwischen Oberholtorf und Vinxel sind schön ruhig und bieten einen herrlichen Blick über das Pleiser Hügelland.	Das Siebengebirge wie auch die Felder zwischen Oberholtorf und Vinxel wurden bis zur Stadtgrenze im Rahmen des Lärmaktionsplans als ruhiges Gebiet identifiziert.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Bitte niemals weitere Pläne für die Südtangente verfolgen! Mehr Straßen heißt nichts anderes als mehr Verkehr, mehr Lärm, weniger Natur, weniger Ruheräume.	Die Südtangente ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	Mülheimer Platz 53111 Bonn-Zentrum Bonn/Parkplätze hinter VHS/Stadtbibliothek: Für den Hof der Stadtbibliothek/VHS, der als Parkplatz genutzt wird, sollte geprüft werden, ob er begrünt werden und als städtischer Ruheraum zur Verfügung gestellt werden kann.	Eine Begrünung des Parkplatzes und die Nutzung als städtischer Ruheraum wird seitens der Stadt Bonn geprüft. Der Hinweis wird entsprechend weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	Flodelingsweg, 53121 Enderich Bonn/Auszeit mitten in Enderich: Ein kleines, schönes grünes Fleckchen mit Bach und Bäumen - gut geeignet für einen kurzen Spaziergang. Spielplatz und Bibliothek sind auch in der Nähe.	Die Grünflächen am Flodelingsweg wurden im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
13	Botanischer Garten 53115 Poppelsdorf Bonn/Auszeit im Botanischen Garten: Gerne genutzt für einen Spaziergang am Sonntag, aber auch in der Mittagspause. Viel Grün, immer wieder bunte Farbkleckse, Wasser und ein Schloss laden zum Verweilen ein.	Der Botanische Garten wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
14	Hainstraße, 53121 Enderich Bonn/Hainstraße: Die Hainstraße mit ihrer Lindenallee ist ein einzigartiger Ort der Ruhe in Enderich. Der erste Abschnitt führt den Friedhof entlang. Die großen Bäume spenden Schatten und sorgen für kühle Luft im Sommer.	Ein interessanter Hinweis, aber Straßen werden grundsätzlich nicht als ruhiges Gebiet identifiziert. Es besteht jedoch die Möglichkeit, bei wenig Kfz-Verkehr und bei dominierendem Grün, die Straße als ruhige Achse auszuweisen. Diese werden nicht über akustische Kriterien, sondern über qualitative Kriterien definiert.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
	Dann kommt der Abschnitt am sogenannten Lappenstrünken. Obwohl die Autobahn und die Provinzialstraße an dieses schöne Areal angrenzen, ist es so abgelegen und strahlt so eine Ruhe aus, dass es gerne von Spaziergängern mit und ohne Hund genutzt wird. Mit seinen angrenzenden	Die Grünflächen in Enderich wurden im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Feldern ist es auch das letzte Zeugnis von Edenichs bäuerlichen Vergangenheit. Hoffentlich bleibt es erhalten.		
15	Flodelingsweg, 53121 Edenich Bonn/Weiterführung der grünen Achse in Edenich: Die wenigen Grünflächen im Ortskern sollten auf den letzten Freiflächen im Ort fortgesetzt werden. Der kleine Park ist schön, aber viel zu klein für die vielen Anwohner.	Die Grünflächen in Edenich wurden im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Ein Teil der Grünanlagen erfüllt derzeit noch nicht die akustischen Anforderungen an ruhige Gebiete ($L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$). Die Stadt Bonn will jedoch die Flächen, die nicht die akustischen Kriterien erfüllen, langfristig ruhiger machen. Die Grünflächen in Edenich sind dabei der höchsten Priorität zugeordnet.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
16	Beueler Straße, 53229 Vilich-Müldorf Bonn/Lärmschutzwall neben A59 und Bundesbahn in Vilich Müldorf: Zwischen St. Augustin-Menden und Beuel verläuft in Höhe von Vilich Müldorf die A59 sowie parallel dazu die demnächst erweiterte Bundesbahnstrecke. Östlich neben diesen Bahngleisen befindet sich durch eine Brachfläche getrennt ein Weg, der täglich von hunderten Radfahrern, Fußgängern und Hundebesitzern benutzt wird sowohl als Spazierweg zur Naherholung als auch mit dem Fahrrad als Weg zur Arbeit von Angehörigen des Bundesgrenzschutzes. Die Lärmkarte weist für dieses Areal eine erhebliche Lärmbelastung zwischen 70 dB in Bahnnähe bis 55 dB im Bereich der Ortslage Vilich Müldorf aus. Da die Bürger von Vilich Müldorf durch zunehmenden Verkehrslärm von drei Seiten durch A 59, Bundesbahn und B5 6 beeinträchtigt sind, ist es sinnvoll, durch einen Erdwall parallel zur Eisenbahn eine Reduzierung der Lärmbelastung wenigstens auf eine Länge von ca.1 km zu erreichen. Damit würde dieser Bereich weiterhin für Freizeit- und Naherholung nutzbar bleiben und der ständige Lärmpegel insgesamt für die Bevölkerung reduziert werden können.	Beim Ausbau der DB-Strecke müssen die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden. Die Grünflächen erfüllen derzeit noch nicht die akustischen Anforderungen an ruhige Gebiete ($L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$). Die Stadt Bonn will jedoch die Flächen, die nicht die akustischen Kriterien erfüllen, langfristig leiser machen. Diese Grünflächen sind dabei allerdings der niedrigsten Priorität zugeordnet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
17	Heimkehrerweg 53113 Gronau Bonn/Landschaftsraum Rheinaue ruhiger machen: Die Rheinaue ist mit dem angrenzenden Rheinufer sowohl in ihrem Kerngebiet auf der linksrheinischen Seite als auch rechtsrheinisch auf Beueler Seite ein Landschaftsraum, der einen naturnahen Rückzugsort in Innenstadtnähe bedeutet. Allerdings verläuft direkt durch dieses Gebiet die Konrad-Adenauer-Brücke mit der Autobahn A562, die erheblich zum Lärmpegel in diesem Gebiet beiträgt, wie die Umgebungslärmkarten deutlich zeigen. Als Verbesserung der Rheinaue als Ruhezone schlage ich daher vor, die Brücke neben der Autobahntrasse mit Lärmschutzwänden zu versehen. Diese sollten zwischen Autobahn und Fuß-/Radweg aufgestellt werden, denn dies hätte auch den positiven Nebeneffekt, dass Fußgänger/Läufer und Radfahrer nicht nur vor dem Lärm, sondern auch vor Abgasen sowie aufgewirbeltem sandigen Straßenstaub (bei trockenem Wetter) und Spritzwasser (bei feuchtem Wetter) geschützt würden. Die Rheinaue und das Rheinufer würden durch diese Maßnahme ein angenehmerer und ruhigerer Bereich.	Die Rheinaue erfüllt derzeit noch nicht die akustischen Anforderungen an ruhige Gebiete ($L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$). Die Stadt Bonn will jedoch die Flächen, die nicht die akustischen Kriterien erfüllen, langfristig leiser machen. Die Rheinaue ist dabei überwiegend der hohen Priorität zugeordnet. Lärmschutzwände an der Südbrücke sind zu begrüßen. Die Stadt Bonn wird die Einrichtung prüfen.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	Kommentar 1: <ul style="list-style-type: none"> ▪ ...es war einmal, früher...tatsächlich ein weitgehend ruhiger Bereich, 	Die Rheinaue erfüllt derzeit noch nicht die akustischen Anforder-	Keine Änderung des Lärmakti-

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>ein Naherholungsgebiet wo man der Hektik und der Unruhe und (unerwünschten) Reizüberflutung der Stadt entkommen konnte. Es wäre sehr wünschenswert die Rheinaue nicht aufzugeben (wie der Lärmaktionsplan der Verwaltung Bonn vom 24.03.2010, S.40 impliziert), sondern aktiv an einer fortschreitenden Beruhigung zu arbeiten und auch nicht immer mehr Kommerz-Veranstaltungen fest an dieser einen einzig(-artigen) Stelle zu etablieren/konzentrieren. Auch die zunehmende Beschallung von Partyschiffen und monatelang nonstop jeden Sommerabend vom Parkrestaurant aus oder montags von Trommlern ist ein Lärmproblem des Rheinauenpark. Um wieder zu einem ruhiger Bereich zu kommen solltezeitnah konsequent private Tonemissionen nicht mehr geduldet werden (dafür gibt es geschlossenen Übungsräume bzw. Kopfhörer) und das Parkrestaurant seine Verstärker soweit drosseln und die Lautsprecher so aufstellen dass die Musik nicht über den Park auch auf die östliche Rheinseite verteilt wird oder mal wieder original unplugged spielen lassen.</p>	<p>rungen an ruhige Gebiete ($L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$). Die Stadt Bonn will jedoch die Flächen, die nicht die akustischen Kriterien erfüllen, langfristig ruhiger machen. Die Rheinaue ist dabei überwiegend der hohen Priorität zugeordnet. Das Bürgeramt der Stadt Bonn liefert zudem folgende Informationen: Gemäß § 5 Nr. 9 der Ordnungsbehördlichen Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Rheinufer/ Stadt Bonn" der Bezirksregierung Köln vom 22. Juli 2002 sind Veranstaltungen aller Art sowie Freizeitnutzungen (z.B. Trommeln) erlaubt. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass das Parkrestaurant jährlich eine Genehmigung erhält. Im Falle einer Lärmbeschwerde, besteht die Möglichkeit unter der Telefonnummer 0228/773333 die Leitstelle des Stadtordnungsdienstes zu kontaktieren, so dass vor Ort Tatsachen festgestellt werden können.</p>	<p>onsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Und mittelfristig sollte bei der anstehenden Sanierung der Südbrücke der Verkehrslärm massiv eingedämmt werden (siehe diverse Kommentare dort). 	<p>Bei der Sanierung der Schienenanlage der Stadtbahngleise auf der Südbrücke wird gemäß Niederschrift über die Sitzung des Rates der Stadt Bonn vom 27. September 2018 auf zusätzliche, lärmreduzierende Maßnahmen verzichtet (DS-Nr. 1713162). Für den Straßenverkehr (A 562) wird der Hinweis an den Landesbetrieb Straßenbau weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Kommentar 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzerte usw. haben natürlich immer zwei Seiten. Aber sie sind zeitlich sehr begrenzt, ein paar pro Sommer und ab einer bestimmten Uhrzeit muss Ruhe sein. Das gehört zu einer lebendigen Stadt dazu. Außerdem ist die Rheinaue unter der Autobahnbrücke gelegen nicht vergleichbar mit wirklich natürlichen Waldgebieten, daher ist es völlig in Ordnung, dass dort im Sommer vereinzelt ein paar Musikveranstaltungen stattfinden. Auch wenn jemand irgendwo Gitarre spielt, ist das nicht vergleichbar mit dem Getöse der Autobahn. 	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gut wäre es aber in der Tat, wenn es für private Musikboxen eine Begrenzung auf Zimmerlautstärke gäbe, auch am sonstigen Rheinufer, da es heutzutage einige Gruppen doch gerne ein wenig übertreiben. Letztendlich betrifft das aber nur Sommertage, bei denen man abends draußen sein kann. Die Autobahn ohne Lärmschutz dröhnt das gesamte Jahr und um jede Uhrzeit ungestört vor sich hin. 	<p>Das Bürgeramt der Stadt Bonn liefert folgende Informationen: Gemäß § 5 Nr. 9 der Ordnungsbehördlichen Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Rheinufer/ Stadt Bonn" der Bezirksregierung Köln vom 22. Juli 2002 sind Veranstaltungen aller Art sowie Freizeitnutzungen (z.B. Trommeln) erlaubt. Im Falle einer Lärmbeschwerde, besteht die Möglichkeit unter der Telefonnummer 0228/773333 die Leitstelle des Stadtordnungsdienstes zu kontaktieren, so dass vor Ort Tatsachen festgestellt werden können.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
<p>18</p>	<p>Friedrich-Ebert-Brücke 53225 Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf Bonn/Rheinufer und Siegaue beruhigen: Das rechtsrheinische Rheinufer von Schwarzrheindorf bis zur Siegmündung mit seiner Auenlandschaft sind als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und eine beliebte Naturzone zum Spaziergehen. Mitten durch dieses Gebiet verläuft leider die</p>	<p>Die Siegaue und die Rheinaue erfüllen derzeit noch nicht die akustischen Anforderungen an ruhige Gebiete ($L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$). Die Stadt Bonn will jedoch die Flächen, die nicht die akustischen Kriterien erfüllen, langfristig leiser machen. Beim Neubau der Nordbrücke sowie beim 6-streifigen Ausbau der</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Autobahn A565, deren Lärm insbesondere von der Friedrich-Ebert-Brücke sehr weit trägt, wie auf den Umgebungslärmkarten deutlich zu sehen ist. Wie auch für die Südbrücke wären daher Lärmschutzwände für die Autobahn sinnvoll, um diesen naturnahen Bereich weiter zu beruhigen. Würden die Lärmschutzwände zwischen Autobahn und Fuß-/Radweg aufgestellt, hätte dies den zusätzlichen Vorteil, dass Fußgänger/Läufer und Radfahrer nicht nur vor dem Lärm, sondern auch vor Abgasen sowie aufgewirbeltem sandigen Straßenstaub (bei trockenem Wetter) und Spritzwasser (bei feuchtem Wetter) geschützt würden. Das Rheinufer und das Landschaftsschutzgebiet Siegaue würden durch diese Maßnahme ein deutlich ruhiger Bereich ohne Autobahnlärm.</p>	<p>A 565 im Bereich Geislar sind die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV einzuhalten. In diesem Zusammenhang ist mit einer Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der Siegaue zu rechnen.</p>	
	<p>Kommentar: Ich muss mich korrigieren, denn als ich jetzt seit meinem Eintrag einige Male in dem Gebiet um die Nordbrücke herum zu Fuß unterwegs war, ist mir aufgefallen, dass der Bereich nicht im Geringsten mehr "eher ruhig" ist, sondern in der Tat sehr laut. Das ist schade, denn Rheinufer und Siegaue an sich sind so schöne natürliche Gebiete, die für sich Ruhe ausstrahlen, aber durch den Autobahnlärm völlig kaputtgemacht werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
<p>19</p>	<p>Friedrich-Ebert-Brücke 53225 Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf Bonn/60 km/h statt 100 km/h auf der Nordbrücke: Auf der Nordbrücke gilt - genau wie auf der Südbrücke - derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 100 km/h. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h würde zu einer erheblichen Lärminderung führen von der sowohl die Bewohnerinnen und Bewohner in Geislar, Schwarzrheindorf, Vilich sowie Graurheindorf und Bonn Castell profitieren würden, aber auch die vielen Menschen, die Rhein- und Siegaue als Naherholungsraum nutzen. Und nicht zuletzt: Auch die Natur wird es danken.</p>	<p>Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wird von der Bezirksregierung Köln eine Stellungnahme eingeholt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Kommentar: Der Lärm wird durch Drosselung auf 60 km/h bestimmt verringert zugunsten der Anwohner. Andererseits können nicht überall dort, wo Menschen in der Nähe einer Autobahn wohnen, die Geschwindigkeiten gedrosselt werden. Dann können wir Autobahnen direkt abschaffen. Wie wäre es stattdessen mit natürlich gestalteten Schallschutzvorrichtungen in den Bereichen VOR der Brücke!? Solange die Brücke saniert wird, wird es zu Beschränkungen kommen, hier muss nicht viel getan werden.</p>	<p>Beim Neubau der Nordbrücke sowie beim 6-streifigen Ausbau der A 565 im Bereich Geislar sind die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV einzuhalten. In diesem Zusammenhang ist mit einer Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der Siegaue zu rechnen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
<p>20</p>	<p>Liestraße, 53225 Geislar Bonn/Spaziergang ohne Anreise: Die Wege entlang des Vilicher Bachs werden bereits vielfach von Spaziergängern aus Geislar, Vilich, Schwarzrheindorf, Vilich Rheindorf und sogar dem Beueler Zentrum zur fußläufig erreichbaren Erholung genutzt. Durch die neuen Baugebiete in Geislar sowie Vilich Rheindorf (Ledenhof) ist und wird dieser Bereich für immer mehr Anwohner immer wichtiger. Je nach Wetterlage wird allerdings die Ruhe massiv vom Straßenlärm der Niederkasseler Straße und Autobahnlärm der 565/Nordbrücke gestört. Eine Verlängerung der bereits vorhandenen Lärmschutzwand entlang der Niederkasseler Straße deutlich über die direkt angrenzende Bebauung hinaus mindestens</p>	<p>Beim Neubau der Nordbrücke sowie beim 6-streifigen Ausbau der A 565 im Bereich Geislar sind die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV einzuhalten. In diesem Zusammenhang ist mit einer Verbesserung der Lärmsituation im Bereich Geislar zu rechnen. Für die neuen Baugebiete sind im Bebauungsplan Festsetzungen zum Thema Lärmschutz vorhanden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>bis zur Liestraße (besser darüber hinaus) könnte hier schnell und günstig Abhilfe schaffen.</p> <p>Der geplante Lärmschutz im Zuge des Neubaus der Nordbrücke sollte dieses Gebiet umfassend vor Lärm schützen und den großen Erholungswert für die Anwohner langfristig erhalten bzw. steigern.</p>		
21	<p>Beueler Straße, 53229 Vilich-Müldorf Bonn/Lärmschutzwall neben A59 und Bundesbahn in Vilich Müldorf: Zwischen St. Augustin-Menden und Beuel verläuft in Höhe von Vilich Müldorf die A59 sowie parallel dazu die demnächst erweiterte Bundesbahnstrecke. Östlich neben diesen Bahngleisen befindet sich durch eine Brachfläche getrennt ein Weg, der täglich von hunderten Radfahrern, Fußgängern und Hundebesitzern benutzt wird sowohl als Spazierweg zur Naherholung als auch mit dem Fahrrad als Weg zur Arbeit von Angehörigen des Bundesgrenzschutzes. Die Lärmkarte weist für dieses Areal eine erhebliche Lärmbelastung zwischen 70 dB in Bahnnähe bis 55 dB im Bereich der Ortslage Vilich Müldorf aus. Da die Bürger von Vilich Müldorf durch zunehmenden Verkehrslärm von drei Seiten durch A59, Bundesbahn und B56 beeinträchtigt sind, ist es sinnvoll, durch einen Erdwall parallel zur Eisenbahn eine Reduzierung der Lärmbelastung wenigstens auf eine Länge von ca.1 km zu erreichen. Damit würde dieser Bereich weiterhin für Freizeit- und Naherholung nutzbar bleiben und der ständige Lärmpegel insgesamt für die Bevölkerung reduziert werden können.</p>	Identisch zu Anregung 16.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
22	<p>Brassertufer, 53111 Bonn-Zentrum Bonn/Rheinpromenaden rechts- und linksrheinisch: Die Rheinpromenaden auf beiden Flussseiten sind schöne und beliebte Gebiete, um mit Blick aufs Wasser etwas Ruhe in Innenstadtnähe zu finden. Für Fußgänger, Jogger und Spaziergänger gibt es in weiten Teilen eine gute Infrastruktur. In dem Zuge wäre es sinnvoll, die Radwege in den Gebieten der Rheinaue (auf beiden Flussseiten) zu verbreitern, um den Radverkehr als ruhige Alternative zum Autoverkehr attraktiver zu machen.</p> <p>Außerdem verlaufen an der linksrheinischen Promenade um die Kennedybrücke mit Rathenau-, Brassert-, Moses-Hess- und Erzbergerufer Straßen, von denen Verkehrslärm ausgeht. So nutzen auch Busunternehmen gerne die schmalen Straßen für den Ein- und Ausstieg, wobei die Busse besonders viel Lärm erzeugen.</p> <p>Es ist damit zu rechnen, dass durch die Fahrverbote am Belderberg ab April zunehmend Autofahrer über diese Uferstraßen fahren und der Verkehrslärm auf der Promenade damit zunimmt.</p> <p>Um den Ruheort auf der Promenade weiterzuentwickeln, wäre es daher sinnvoll, die Uferstraßen für den Bus- und Autoverkehr ganz zu sperren und die Straßen für Fußgänger und Radfahrer zu reservieren. Einzig eine kurze Zufahrt zum Opernparkhaus zwischen Rheingasse und Josefstraße könnte erhalten werden, wobei ein Parkticket dann schon vor der Zufahrt zur Uferstraße gelöst werden müsste.</p>	<p>Die Rheinpromenade wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans als ruhiges Gebiet identifiziert.</p> <p>Der Hinweis zum Ausbau der Radwege wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p> <p>Die Rheinpromenade wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans als ruhiges Gebiet identifiziert.</p> <p>Die Reisebusfahrer müssen sich grundsätzlich an die StVO halten. Der Ein- und Ausstieg an der linksrheinischen Promenade ist somit zulässig.</p> <p>Mögliche streckenbezogene Fahrverbote werden im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Bonn behandelt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Kommentar: Zum Thema Rheinufer ist auch dieser Artikel interessant, der über einige vielversprechende Vorschläge von Architekturstudierenden berichtet: http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/Seecontainer-sollen-das-Bonner-Rheinufer-aufwerten-article3987461.html. Hoffentlich beschäftigt man sich bei der Stadtverwaltung mal mit den Ideen (anders, als der Artikel unkt).</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
23	<p>Gotenstraße, 53175 Plittersdorf Bonn/Zentralfriedhof Godesberg: Der Zentralfriedhof Godesberg in Plittersdorf ist an sich ein angenehmer ruhiger Ort. Leider werden dort anstatt Rechen und Kehrbesen häufig Laubbläser eingesetzt, was den Ruheort sehr unruhig macht.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern wird über die Outdoor-Richtlinie geregelt. Auf Friedhöfen ist der Einsatz von Laubbläsern gemäß Friedhofssatzung der Bundesstadt Bonn nur in Ausnahmefällen gestattet: Laubbläser dürfen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit in den Monaten Mai, Juni, September und Oktober eingesetzt werden. Das Amt für Stadtgrün bemüht sich nach Möglichkeit um mechanische Laubentfernung. Der Einsatz von Laubbläsern lässt sich auf großen öffentlichen Grünflächen aus ökonomischen Gründen jedoch nicht vermeiden. Das Amt für Stadtgrün schafft sukzessiv umweltfreundlichere und lärmärmere Geräte an und bevorzugt bei der Neubeschaffung handgeführter Geräte, wie zum Beispiel Heckenscheren, Rasenmäher oder Motorsägen, elektrotriebene Akku-Geräte. Die Anregungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden zum Anlass genommen, die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort sowie die auf Friedhöfen tätigen Fremdfirmen im Umgang mit der eingesetzten Technik zu sensibilisieren.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
24	<p>Meßdorfer Feldweg, 53121 Endenich Bonn/Ruheort Meßdorfer Feld: Das Meßdorfer Feld ist ein schöner, ruhiger Ort, der sich bestens zum Fahrradfahren und spazieren gehen eignet.</p>	<p>Das Meßdorfer Feld wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden.</p>	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
	<p>Kommentar 1: Vor allem zum Hermann-Wanderleb-Ring hin ist das Messdorfer Feld gar nicht ruhig. Auch die Luftbelastung ist extrem. Weiterhin finde ich die Attraktivität nicht hoch, da hier keine Parkanlage ist (keine Bäume, keine Spielplätze etc.). Hier könnte ein schöner ruhiger Ort für viele entstehen.</p>	<p>Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden.</p>	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
25	<p>53177 Alt-Godesberg Bonn/Marienforster Promenade: Mit großem (auch finanziellen) Aufwand wurde das Bachbett des Godesberger Baches renaturiert und damit das bereits bestehende Naherholungsgebiet von Bad Godesberg im Marienforster Tal aufgewertet. Nicht erst seit dem Umzug von Haribo von Kessenich nach Grafschaft, ist die Lärm- und Luftbelastung, durch den enorm angewachsenen Verkehr auf der L158, Marienforster Landstraße, vor allem in den Morgen- und Abendstunden, unerträglich geworden.</p>	<p>Der Godesberger Bach wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden. Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. In der Marienforster Straße werden die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass sie keine Belastungsachse darstellt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Flüsterasphalt und der Bau von Schallschutzwänden auf der Bachtalseite</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	der Marienforster Straße, ab der Kreuzung Brunnenallee in Richtung Ortsausgang (Marienforster Gut) wären, mindestens bis zur Zufahrt Marienforster Promenade, möglich, weil diese Seite entlang der Straße nicht bebaut ist. Durch solche Maßnahmen könnte auch die Lebensqualität der Anwohner Am Draitschbusch, Drachenfelsstraße und Peterbergerstraße wiederhergestellt werden.	In der Marienforster Straße werden die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nur stellenweise überschritten. Es wohnen dort jedoch nur wenige Betroffene, so dass sie keine Belastungsachse darstellt.	onsplans.
26	Kriegsopferdenkmal Haydnstraße, 53115 Weststadt Bonn/Baumschulenwäldchen: Ich entspanne mich gerne in dem neu gestalteten Park. Leider ist der Straßenlärm der Baumschulallee hoch.	Der neu gestaltete Park erfüllt derzeit noch nicht die akustischen Anforderungen an ruhige Gebiete ($L_{den} < 55$ dB(A)). Die Stadt Bonn will jedoch die Flächen, die nicht die akustischen Kriterien erfüllen, langfristig leiser machen. Der neu gestaltete Park ist dabei der höchsten Priorität zugeordnet.	Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.
27	An der Rheindorfer Burg, 53117 Graurheindorf Bonn/Weg am Rheindorfer Bach zwischen "An der Josefhöhe" und "Haus Müllestupfen": Der Weg ist eher ruhig. Gelegentlich treffen sich im Sommerhalbjahr Jugendliche dort. Das Ordnungsamt sollte sporadisch kontrollieren, damit sich keine "Szene" entwickelt. Das schmale Stück gegenüber der Baracke des "Haus Müllestupfen" sollte etwas verbreitert werden und gegen das Abrutschen in den Rheindorfer Bach gesichert werden.	Der Weg am Rheindorfer Bach wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden. Der Hinweis wird deshalb an das Ordnungsamt weitergeleitet. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
28	A 562, 53227 Ramersdorf Bonn/Ruheraum Rheinaue: Die Rheinaue ist auf der links- als auch rechtsrheinischen Seite ein Landschaftsraum, der einen naturnahen Rückzugsort in Innenstadtnähe bedeutet. Allerdings verläuft direkt durch dieses Gebiet die Konrad-Adenauer-Brücke (A 562), die erheblich zum Lärmpegel in diesem Gebiet beiträgt, wie die Umgebungslärmkarten deutlich zeigen. Zur Verbesserung der Rheinaue als Ruhezone schlage ich daher vor, die Höchstgeschwindigkeit auf dieser Brücke auf max. 50 km/h zu reduzieren. Dies würde gleichzeitig die die Brücke querenden Fußgänger und Radfahrer vor übermäßigem Lärm und auch vor aufgewirbeltem Straßenstaub oder Spritzwasser schützen und somit für Berufspendler einen Anreiz zum vermehrten Umstieg vom Auto aufs Fahrrad setzen. Kommentar: Freut mich ja, dass Ihnen meine Formulierungen aus meinem Beitrag zur Rheinaue offensichtlich so gut gefallen haben, dass sie sie zum Teil für Ihren Text genutzt haben. Tempo 50 zusätzlich zu den von mir vorgeschlagenen Lärmschutzwänden wäre sicher wünschenswert, allerdings gibt es dieses geringe Tempolimit für Autobahnen nicht.	Die Rheinaue wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der A 562 auf 50 km/h ist jedoch nicht zulässig. Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
29	Clemens-August-Platz, 53115 Poppelsdorf Bonn/Clemens August Platz. Eine wichtige kleine Oase der Ruhe und Frischluft im innerstädtischen Bereich Bitte erhalten und eher ausbauen/ pflegen !!!	Der Clemens-August-Platz wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
30	Hardtweiher-Rundweg, 53229 Holtorf/Ennert und Wolfsbachtal: Wichtige Naherholungsgebiete für Ruhesuchende im Wald.	Der Ennert und das Wolfsbachtal wurden im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Kommentar: Werden leider besonders am Wochenende und bei gutem Wetter, also genau dann, wenn Menschen dort Ruhe suchen, permanent von den Kleinflugzeugen aus Hangelar überflogen, die überwiegend sehr laut und unangenehm sind. Dies gilt auch für die Wohngebiete in Hoholz, Holzlar, Geislar usw. Ein Flughafen in diesem dicht besiedelten Gebiet ist einfach nicht mehr zeitgemäß und tragbar!</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
31	<p>Adolfstraße, 53111 Nordstadt Bonn/ Atrium des Frankenbads für die Bewohner öffnen: Inmitten eines durch Autoverkehr stark verlärmten, dicht bebauten Innenstadtkwartiers existiert mit dem Atrium im Frankenbad eine grüne Oase, die sich für die Erholung hervorragend eignet. Das Atrium des Frankenbads sollte für die Bewohner als ruhiger Ort zugänglich gemacht werden.</p>	<p>Bei der Identifizierung der ruhigen Gebiete wurden in der 3. Runde des Lärmaktionsplans nur öffentlich zugängliche Gebiete berücksichtigt. Zurzeit ist der Zugang nur möglich, wenn man den Eintrittspreis zahlt. Der Hinweis wird entsprechend weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
32	<p>B42/Wohnen B42: Ganz abgesehen davon, dass ich mich belästigt fühle, frage ich mich, ob dieser Lärm für die Tiere im Wald akzeptabel ist. Es handelt sich doch um ein Schutzgebiet. Es macht kein Vergnügen, im Wald spazieren zu gehen, denn dort ist es ja laut. Ich werde das Thema "Lärm in Bonn" aufmerksam verfolgen und schließe nicht aus Naturschutzverbände und die Kommunalpolitiker zu kontaktieren. Wir Bürger sind die Deppen. So geht es jedenfalls nicht weiter.</p>	<p>Das an den Rauchlochweg angrenzende Waldstück wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht als ruhiges Gebiet identifiziert, da die akustischen Kriterien ($L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$) noch nicht eingehalten werden. Die Stadt Bonn will langfristig diese Gebiete verstärkt entwickeln. Der Wald ist dabei der mittleren Priorität zugeordnet.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
33	<p>Kaiser-Karl-Ring, 53111 Bonn-Castell Bonn/Reduzierung von Verkehrslärm im Park der LVR-Landesklinik: Die Parkanlage der LVR-Landesklinik mit dem Garten der Erholung dient vielen Bewohnern von Castell und der Nordstadt als Naherholungsgebiet. Der Garten der Erholung ist als Landschaftsschutzgebiet Kottenforst ausgewiesen und nimmt somit rechtsverbindlich eine besondere Bedeutung für die Erholung ein. Aufgrund der Lage zwischen der stark befahrenen Graurheindorfer Straße sowie der Autobahn A 565 stellt der Verkehrslärm eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion dieses Gebiets dar.</p>	<p>Die Parkanlage der LVR-Landesklinik wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
34	<p>A 565, 53225 Schwarzrheindorf/Vilich-Rheindorf Bonn/Siegaue (Landschaftsschutzgebiet) an der Siegmündung: Eine Verbesserung an den Autobahnen (inkl. ihrer Brücken über den Rhein) würde sehr helfen.</p>	<p>Die Siegaue erfüllt derzeit noch nicht die akustischen Anforderungen an ruhige Gebiete ($L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$). Die Stadt Bonn will jedoch die Flächen, die nicht die akustischen Kriterien erfüllen, langfristig leiser machen. Beim Neubau der Nordbrücke sowie beim 6-streifigen Ausbau der A 565 im Bereich Geislar sind die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV einzuhalten. In diesem Zusammenhang ist mit einer Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der Siegaue zu rechnen.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
35	<p>Liestraße, 53225 Geislar Bonn/Spaziergang ohne Anreise: Die Wege entlang des Vilicher Bachs werden bereits vielfach von Spaziergängern aus Geislar, Vilich, Schwarzrheindorf, Vilich Rheindorf und sogar dem Beueler Zentrum zur fußläufig erreichbaren Erholung genutzt. Durch die neuen Baugebiete in Geislar sowie Vilich Rheindorf (Ledenhof) ist und wird dieser Bereich für immer mehr Anwohner immer wichtiger. Je nach</p>	<p>Der Bereich um den Vilicher Bach wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans teilweise als ruhiges Gebiet identifiziert. Die Stadt Bonn will die ruhigen Gebiete langfristig schützen und in den Randbereichen leiser machen. Die Attraktivität soll verbessert werden. Beim Neubau der Nordbrücke sind die strengen Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV einzuhalten. Dadurch resultiert, dass deutlich</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlich- keit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Wetterlage wird allerdings die Ruhe massiv vom Straßenlärm der Niederkasseler Straße und Autobahnlärm der 565/Nordbrücke gestört. Eine Verlängerung der bereits vorhandenen Lärmschutzwand entlang der Niederkasseler Straße deutlich über die direkt angrenzende Bebauung hinaus mindestens bis zur Liestraße (besser darüber hinaus) könnte hier schnell und günstig Abhilfe schaffen. Der geplante Lärmschutz im Zuge des Neubaus der Nordbrücke sollte dieses Gebiet umfassend vor Lärm schützen und den großen Erholungswert für die Anwohner langfristig erhalten bzw. steigern.</p>	<p>besserer Lärmschutz realisiert wird.</p>	



Anhang II.1
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempo 30 in der Ueberstraße: Das wird dazu führen das mal der Druck rausgenommen wird. Es wird ruhiger und die Aufenthaltsqualität steigert sich deutlich ▪ Dann braucht es z.B. auf Höhe Sedanstraße einen sicheren Übergang / z.B. einen Zebrastreifen ▪ Das hier ist bestimmt eine Illusion aber ich sage es mal: Breitere Gehwege, mit Bike Lane. ▪ Verbot von Fahrzeugen über 7,5 Tonnen. ▪ Striktere Kontrolle und Durchsetzung der Park und Halteverbotszonen 	<p>Die Einführung von Tempo 30 und die damit verbundene Lärminderung ist zu prüfen. Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung notwendig.</p> <p>Am Römerplatz gibt es an jedem Arm einen Fußgängerübergang. Daher ist dort eine gesicherte Querung möglich. Eine weitere Querung auf Höhe Sedanstraße ist nach Einschätzung des Fachamtes nicht notwendig, da diese nur 150 m davon entfernt ist.</p> <p>Der Hinweis wird verwaltungsimern weitergeleitet.</p> <p>Gemäß DS-Nr. 1511506 befindet sich ein Lkw-Lenkungskonzept in Aufstellung.</p> <p>Kontrolle ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsimern weitergeleitet.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
3	<p>Es ist gut erkennbar, wie sich an den Deutsche-Bahn-Strecken auf beiden Seiten des Rheins eine Lärmrinne durch die Stadt zieht. Ich kann nicht verstehen, dass der lärmende Güterverkehr mit quietschenden Zügen, teilweise im Fünfminuten-Takt die ganze Nacht, mitten durch Bonn geht. Es ist Zeit, diese Transportwege, wie es die Holländern schon machen, aus den Städten rauszubekommen. Stattdessen soll bald eine weitere Güterverkehrslinie auf der Beueler Seite entstehen. Statt den Güterverkehr aus Schienen raus zu bekommen aus den bewohnten Städten, holen sie Politiker ihn rein. Absolut hirnrissig. Dieser Lärm ist vermeidbar und unerträglich und macht krank!</p> <p><u>Kommentar 1:</u> Witzig: vor 12 Jahren (!) habe ich den damaligen Bahnchef Mehdorn wegen vorgesezter schwerer Körperverletzung in großer Zahl durch Bahnlärm mitten in Bonn angezeigt, was damals von den Medien (GA, Express, Radio BonnRheinSieg) durchaus beachtet wurde. Jetzt kommt das Problem auch im GA wieder hoch... Damals hat ein stadtbekannter Politiker (die dümmsten Metzger wählen ihren Kelber selber...), als stellvertr. Ausschussvorsitzender im Bundestag für einen gewünschten Bahnboresengang aktiv, vor einer Bürgerversammlung der SPD (!) in Kessenich gesagt, es werde weder Lärmschutzwände, noch Nachtfahrverbot für Güterzüge, noch Langsamfahrgebot des Nachts geben. Ein Politiker, der Wort gehalten hat... Außerhalb Bonns (Brühl, Bahnring Köln usw.) finden sich mittlerweile durchgehend schienenbegleitende Lärmschutzwände...</p> <p><u>Kommentar 2:</u> Die Lärmbelastung ist im gesamten Talbereich sehr gut zu hören. Der Schall wird auch von den umliegenden Berghängen zurückgeworfen. Interessanter Weise plant man hier eher noch weitere Gleise, anstelle weniger. (Zusätzliche S13 und S-Bahn für die linke Rheinseite. Meine konkrete Frage an das Gutacherteam: Ist es aus gesundheitlichen Gründen überhaupt noch zulässig, dass die bereits sehr hohe Belastung noch weiter erhöht werden darf? Oder wäre hier eine Belastungsgrenze zu definieren und zu überwachen, die den Verkehr auf der Schiene auf ein gesundheitlich akzeptables Maß beschränkt.</p> <p>Ferner wäre hier die Frage zu stellen, ob der Ausbau der S13 von Beuel Bahnhof bis Ramersdorf alleine aus Gründen der Gesundheitsfürsorge der Bundesstadt, aber auch der DB einzustellen ist. Der Nutzen ist eh marginal und die Belastung wiegt dieses nicht auf. Die Gesundheit der Menschen muss hier über die Wirtschaftlichen Interessen stehen. Gerade auch, weil z.B. der Kindergarten an der Umkehr hier betroffen ist.</p>	<p>Der Aus- und Neubau der Bahnstrecken ist Aufgabe der DB AG und wird im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Derzeit gibt es keine Planungen in der angesprochenen Richtung. Die Initiative Mittelrhein bemüht sich, auf den Rheinstrecken die Lärmsituation zu verbessern.</p> <p>Ab 2020 dürfen auf DB Strecken nur Güterwagen mit "Flüsterbremsen" verkehren, die die Lärmbelastung deutlich mindern. Die Stadt Bonn verweist auf den Antrag vom 28. März 2019 zum Thema Bahnlärm im Stadtgebiet (DS-Nr.: 1910791).</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan wird nicht von Gutachtern, sondern von der Stadt Bonn verantwortlich aufgestellt. Bei Umbau- bzw. Neubaumaßnahmen müssen die wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden.</p> <p>Bei Umbau- bzw. Neubaumaßnahmen müssen die wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
4	Die Definition der Belastungsachsen sollte meiner Meinung nach erweitert werden, da die gegenwärtige einige belastete Bereiche ausgrenzt. Es erschließt sich niemanden, warum	Die Definition der Belastungsachsen wird in der nächsten Runde (4. Runde) wieder überprüft werden. Bisher hat sich	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>mind. 15 Lärmbetroffene auf 100 m die Belastungsachse definieren. Außerdem fehlt der Faktor der Doppelbelastung, wie beispielsweise Bahnschienen auf der einen und Straße auf der anderen Seite.</p>	<p>der Wert von 15 Betroffenen/ 100 m bewährt. Um die am stärksten belasteten Bereiche zu ermitteln, war eine Begrenzung erforderlich. Darüber hinaus sind Lärmbelastungen an einzelnen Wohngebäuden gemäß Umgebungslärmrichtlinie nicht im Lärmaktionsplan zu behandeln, d.h. Planungen zum Schutz einzelner Objekte sind nicht erforderlich.</p> <p>Bereiche mit einer Doppelbelastung (z.B. aus Straßen- und Schienenverkehr) wurden als sogenannte Belastungsräume identifiziert und im Gutachten dargestellt.</p>	
	<p>Ein weiterer Belastungsfall ergibt sich meiner Meinung nach aus der Doppelbelastung Autobahnlärm, der permanent im Hintergrund existiert und dem direkten Straßenlärm. Danach müssten dementsprechend auch weitere Belastungsachsen aufgenommen und im weiteren Maßnahmenkatalog berücksichtigt werden. Hier mein Vorschlag die Definition auszuweiten. Kapitel 5.4 Seite 22 Die Belastungsachsen wurden auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche einer Länge > 500 m, ----- Änderung----- mit Überschreitung der Auslösewerte (Lden >65 dB(A) und/ oder Lnight >55 dB(A) oder zwei gleichzeitige Lärmquellen mit Belastungswerten je über Lden >55 dB(A) und/ oder Lnight >50 dB(A) und -----Änderung----- einer erhöhten Betroffenheit (>15 Lärmbetroffene/100 m o. kumulative Lärmbelastung durch zwei Lärmquellen) -----Änderung----- bei Gebäuden mit empfindlicher Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus) seitens der Bundesstadt Bonn identifiziert. Tolle Möglichkeit dieses Portal!</p>	<p>Bereiche mit einer Doppelbelastung (z.B. aus Straßen- und Schienenverkehr) wurden als sogenannte Belastungsräume identifiziert und im Lärmaktionsplan dargestellt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Kommentar 1: Eine Reduzierung auf 15 Lärmbetroffene auf 100 Meter ist schwer nachvollziehbar. Was heißt das für Schulen, Kindergärten und vielleicht nicht polizeilich gemeldete Minderjährige in einem Haushalt. Wie kann überhaupt die Anzahl von Lärmbetroffenen behördlich ermittelt werden und wer macht das?</p>	<p>Die Reduzierung auf 15 Lärmbetroffene pro 100 m ist damit zu begründen, dass Lärmschwerpunkte ermittelt und diese anschließend vertieft betrachtet werden. Die Anzahl der lärm-betroffenen Menschen in Wohnungen wird nach der gesetzlichen Vorgabe ("Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm", VBEB) ermittelt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>In Bezug auf die Definition von Belastungsachsen werden durch die Limitierung bestimmte Areale zum "Lärmabschuss" freigegeben und die Gemeinde Bonn von Maßnahmen gegen Lärminderung freigesprochen.</p>	<p>Die Definition von Belastungsachsen soll dazu beitragen, die Bereiche mit den größten Lärmbetroffenheiten zu identifizieren.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Desweiteren fehlen bei der Definition der Bebauung mit "empfindlicher Nutzung" die in der EU-Lärmschutzrichtlinie genannten weiteren Kriterien wie Lärmkontrolle für öffentliche Parkanlagen und Naherholungsgebiete, die einen besonderen Schutz erfordern.</p>	<p>Zu den Gebäuden mit empfindlicher Nutzung zählen Wohngebäude, Krankenhäuser, Schulen und Kindertagesstätten. Öffentliche Parkanlagen und Naherholungsgebiete zählen nicht dazu und sind unter den ruhigen Gebieten zu betrachten, was die Stadt Bonn ausführlich vorgenommen hat</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
<p>5</p>	<p>Ich habe keinen Punkt allgemeine Lärmbelästigung gefunden. Warum wird nicht ein Verbot der Nutzung von Laubbläsern in gesamten Stdtgebiet von Bonn gefordert. Das ist ein vermeidbarer Lärm der fast alle Bürger gravierend stört.</p>	<p>Sonstige Lärmquellen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er ist in der EU-Outdoor-Richtlinien geregelt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
<p>6</p>	<p>In ihrem Plan sind nicht die steigenden Verkehrszahlen zur Universitätsklinik hin aufgenommen.</p>	<p>Die Verkehrsmengen werden alle fünf Jahre neu erhoben. Sie bilden die Berechnungsgrundlage für die Lärmkartierung und somit für den Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Darüber hinaus der verstärkte Bus-, Liefer- und Bauverkehr zu UKB.</p>	<p>Die Verkehrsmengen werden alle fünf Jahre neu erhoben. Sie bilden die Berechnungsgrundlage für die Lärmkartierung und somit für den Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Des weiteren fehlt die ständige Belastung durch Verkehrsverstöße und die permanenten Notfalltransporte mit Martinshorn.</p>	<p>Kontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Fahrer der RTW entscheidet je nach Situation selbstständig, ob er das Martinshorn zuschaltet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p><u>Kommentar:</u> Diese Belastung trifft aber auf das gesamte Straßennetz zu, denn die Zufahrt vom Tal ist auch nicht Geräuchlos. Auch würde mich in diesem Zusammenhang sehr interessieren, wieso eine der lautesten Städte immer noch weiter an Zentralisierungen festhält, obwohl immer weiter Klar ist, dass die Belastungen damit um ein vielfaches Steigen.</p> <p>Konkret hier schlage ich vor, die Kinderklinik komplett nach St Augustin zu verlagern um so die Medizinische Versorgung an unterschiedliche Räumliche Standorte zu verteilen. Die Bürger des Umlands um Dt. Augustin wünschen sich sicherlich auch eine Medizinische hochwertige Versorgung Ihrer Kinder. Die Zeit der Zentralisierung ist einfach vorbei. Das muss auch die Bundesstadt Bonn so langsam einsehen.</p>	<p>Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung gibt es bereits Lösungsansätze zur Reduzierung der Verkehrsbelastung (siehe Seilbahnprojekt).</p> <p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
7	<p>Durch die Verlegung des Hubschrauberlandeplatzes innerhalb des Universitätsgeländes werden nun verstärkt die Wohngebiete auf dem Venusberg und in Dottendorf in geringer Höhe überflogen. Da die Anwohner der Verkehrsachsen auf dem Venusberg (einem reinen Wohngebiet) schon durch den Straßenverkehr hin und von der Universitätsklinik stark belastet werden, muss diese zusätzliche Lärmbelastung in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden und durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Verlagerung des Verkehrs in die UKB) verringert werden.</p> <p><u>Kommentar:</u> Die Lärmbelastung durch den neuen Landeplatz hat die Situation deutlich verschlechtert. Die Hubschrauber fliegen tiefer über die Wohngebiete, brauchen mehr Anflugversuche und die Nachlauf und Startphase lässt sich bis weit ins Tal hören. Zudem ist es, und das war zu erwarten, auch wenn der Klinikdirektor sich ganz verwundert gab, die Anzahl der Anflüge nach oben geschnellt.</p> <p>Mich würde hier interessieren, warum die Lärmbelastung nicht behandelt wird und wie es dazu kommen konnte, dass die Stadt hier im Landschaftsschutzgebiet eine solche Baumaßnahme durchführen durfte. Es erweckt für mich den Eindruck, als wäre die Stadt nicht an eine Lärmreduktion interessiert sein</p>	<p>Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den Hubschrauberlandeplatz wurde ein schalltechnisches Gutachten eingeholt. Im Ergebnis werden die schalltechnischen Richtwerte überall eingehalten. Lokaler Fluglärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Lokaler Fluglärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Im Vorfeld jedes größeren Bauvorhabens muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dient. Es wird die Beeinträchtigung der Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen diesen untersucht. Sobald erhebliche Auswirkungen festgestellt werden (z. B. durch Überschreitung eines Grenzwertes), wird das Vorhaben als nicht-umweltverträglich eingeordnet und in der geplanten Art und Weise so nicht umgesetzt werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
8	<p>Nach der Umgebungslärmkarte in NRW liegt der 24h-Pegel (L-den) Straße auf der Koblenzer Straße in Bad Godesberg zwischen Theodor-Heuss-Str. und Friedrich-Ebert-Straße bei >70...65 dB(A) und/ oder L_{night} >55 dB(A). Etwas abgemindert aber auch noch deutlich über dem Auslösewert liegt der 24h-Pegel (L-den) bei >65...</p> <p><u>Kommentar:</u> Als Anwohner der Kreuzung Koblenzer Str. - Friedrich-Ebert-Str. kann ich dem im Betreff genannten Beitrag in jedem Punkt nur zustimmen. Ich bin sicher, dass keiner der an der Entscheidung Beteiligten einen seiner älteren Verwandten, erst recht kein Kind alleine über diese Kreuzung schicken würde, nachdem er den Verkehr dort eine Weile beobachtet hat. Obwohl ich den größten Teil des Tages außer Haus bin, habe ich regelmäßig die Gelegenheit, Blech- und Personenschäden vom Fenster aus zu beobachten. Der Einsatz von Polizei- und Krankenwagen verschärft dann jedesmal die chaotischen Verkehrsverhältnisse. Fernsehen in Räumen ohne Doppelverglasung ist nicht möglich. Man fragt sich, warum es nicht möglich sein soll, hier Tempo 30 vorzuschreiben, von den angesprochenen Maßnahmen zur veränderten Verkehrsführung mal ganz abgesehen.</p>	<p>Die Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden auf der B 9 Koblenzer Straße zwischen Theodor-Heuss-Straße und Friedrich-Ebert-Straße nicht überschritten, so dass die B 9 auf diesem Abschnitt keine Belastungsachse darstellt.</p> <p>Die Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden auf der B 9 Koblenzer Straße zwischen Theodor-Heuss-Straße und Friedrich-Ebert-Straße nicht überschritten, so dass die B 9 auf diesem Abschnitt keine Belastungsachse darstellt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
9	<p>Die Straßenbahnlinien 61 und 62 fahren ab 3h30 bis nach Mitternacht durch Straßen, an denen zigtausende Bürger wohnen. Zwischen Hauptbahnhof und Dottendorf</p>	<p>Einige Gleisabschnitte sind noch nicht federnd gelagert (Königsstraße, Prinz-Albert-Straße sowie Bonner Talweg zwischen</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	(Hausdorffstr., Bonner Talweg, Königstr., Prinz-Albert-Str.) fahren beide Linien gedoppelt - rechnerisch also alle 2,5 Minuten eine Fahrt. Auf dieser Strecke sind die Bahnen nur in den wenigen Spitzenzeiten gefüllt, häufig sind sie fast leer. Das rollende Material ist völlig veraltet und längst nicht mehr auf dem technisch möglichen Stand. Wegen ungedämmter Antriebe verbreiten die Bahnen ein lautes Heulgeräusch über hunderte Meter vor und zurück bis in die Nebenstraßen hinein, besonders beim Anfahren und Bremsen. Wegen mangelnder Dämpfung verursachen die Bahnen ein intensives, bodenerschütterndes Rumpeln.	Weberstraße und Königstraße). Die Stadtwerke sind bemüht, diese Modernisierung so schnell wie möglich umzusetzen.	
	Es muss 1. das Material schnellstes gegen Bahnen auf dem Stand der Zeit ausgetauscht werden. Das haben die SWB schon ab 2019 versprochen, was aber massiv verzögert wird. Das Geld aus dem Sonderfond ÖPNV sollte hier verwendet werden, und nicht für unnötige Taktverdichtungen.	Die neuen, leiseren, Bahnen werden ab 2022 eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	2. zu nachtschlafender Zeit (morgens bis 6 Uhr, abends ab 22 Uhr) generell ein Busverkehr mit modernen Gelenkbussen (leise, auf Luftbereifung und gefedert gedämpft rollend, geräumig, ökologisch - besonders mit Brennstoffzellenantrieb) die Bahnen ersetzen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	Glaubt man den Beschilderungen an den Zufahrten zur Reuterstraße, ist die Befahrung der Reuterstraße für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen verboten - "Anlieger frei"... Das wird nie kontrolliert. In großer Zahl fahren 40Tonner mit entsprechenden Emissionen (Lärm und Abgas) durch die Reuterstraße. Viele davon in Verbindung mit der Hausdorffstraße (Lieferverkehr Haribo in Kessenich, wo absurderweise statt der Verwaltung das Produktionswerk geblieben ist...) - Sondergenehmigung Anlieger?! Dieser Schwerlastverkehr ist auch Hauptverursacher der erheblichen, teuren Straßenschäden von Reuterstraße / Hausdorffstr.)	Das Durchfahrverbot wird von der Polizei kontrolliert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	Für Bonn-Beuel ist der Beschreibung des Belastungsraums die Siegburgerstraße aufgeführt. Hier ist die Pützchens Chaussee im Anfangsbereich von der Kreuzung Siegburgerstraße bis zur Adelheidis-Schule dazu zu nehmen. Auf diesem geraden Stück wird sehr oft viel zu schnell gefahren. Besonders auch nachts hält sich kaum Jemand an die Geschwindigkeitsbeschränkung. Dies führt zu einer erheblichen Lärmbelästigung. Hier würde nur eine ständige Geschwindigkeitsüberwachung oder Bauliche Maßnahmen helfen.	Ein Belastungsraum wird als solcher ausgewiesen, wenn eine Mehrfachbelastung aus Straßenverkehr und Schienenverkehr (DB bzw. Stadt- und Straßenbahn). Eine solche Mehrfachbelastung ist an der Straße Pützchens Chaussee nicht gegeben. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Dies gilt auch für die A59. Trotz Tempobeschränkung wird hier ebenfalls Nachts gerast. Auf Autobahnen durch Stadt- und Wohngebiete ist eine permanente Geschwindigkeitsüberwachung notwendig.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Außerdem sind die Strafen für zu schnelles Fahren drastisch zu erhöhen. (s. Ausland) Wer rasen will, kommt nach Deutschland. Leiser wären auch O-Busse. Sie brauchen nur die Strasse und ein Oberleitungskabel, keine teuren, schweren Batterien. Werden schon seit 100 Jahren gebaut und schnell lieferbar. (s. Schweiz)	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	Die Güterzüge fahren nicht nur tagsüber, sondern auch die ganze Nacht durch Beuel und das direkt neben vielen Häusern und Wohnungen - ohne Lärmschutz!! Dabei fahren die Züge mit extrem hohen Geschwindigkeiten, sodass man diese trotz dreifach-Verglasung der Fenster, noch sehr laut hört. Als ich vor einem Jahr in die Gegend gezogen bin, konnte ich Wochen lang nicht vernünftig schlafen und auch jetzt ist die Lärmbelästigung noch ein großer Störfaktor. Definitiv einer der Gründe, sich eine andere Wohnung zu suchen!	Der Aus- und Neubau der Bahnstrecken ist Aufgabe der DB AG und wird im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Derzeit gibt es keine Planungen in der angesprochenen Richtung. Die Initiative Mittelrhein bemüht sich, auf den Rheinstrecken die Lärmsituation zu verbessern. Ab 2020 dürfen auf DB Strecken nur noch Güterwagen mit "Flüsterbremsen" verkehren, die die Lärmbelastung deutlich mindern. Die Stadt Bonn verweist auf den Antrag vom 28. März 2019 zum Thema Bahnlärm im Stadtgebiet (DS-Nr.: 1910791).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
13	Die Verkehrssituation hat sich in den letzten Jahren stark erhöht. Der individuelle motorisierte Verkehr nimmt die Luisenstraße als Ausweichstecke zur Reuterstraße bzw. zur Uni Klinik. Die Luisenstraße sollte nur noch für den Anliegerverkehr zugelassen werden.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Luisenstraße wurde mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Reuterstraße und Argelanderstraße	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Gegen Falschparker sollte wesentlich stärker vorgegangen werden. Die komplette Luisenstraße von der Reuterstraße bis zum Bonner Talweg sollte in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.	ebenfalls kartiert. Die Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden nur zwischen Argelandstraße und Luisenstraße Haus Nr. 31 überschritten, so dass ausschließlich dieser Abschnitt der Luisenstraße eine Belastungsachse darstellt.	
	<u>Kommentar:</u> Dieser tägliche Irrsinn muss einmal ein Ende haben. Als Augenpatient kann ich selbst mit Begleitung kaum die Strasse queren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
14	Meßdorfer Straße: Die Tempo 30 Zone ist zur Zeit auf einem ca. 100 Meter kurzen Teilstück unterbrochen. In beiden Fahrtrichtungen wird von den Verkehrsteilnehmern entsprechend (gerne auch über die geltende Höchstgeschwindigkeit hinaus) beschleunigt. Gefühlt sind auch die Buslinien daran beteiligt. Im Bereich der Ortsteileinfahrt Dransdorf liegen die gefahrenen Geschwindigkeiten dann noch deutlich höher. Die Busse verursachen durch die Motorbremse ein besonders laut empfundenenes tieffrequentes Geräusch.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Verbindung der Tempo-30-Abschnitte auf der Meßdorfer Straße wird seitens der Stadt Bonn geprüft.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
	<u>Kommentar:</u> Eine 30-er Zone macht nur Sinn, wenn sie auch eingehalten wird. Ich wohne Im Mühlentbach, Lengsdorf. Der Ippendorfer Weg ab dem letzten Haus auf der rechten Seite von Ippendorf kommend bis vor kurz vor der Lingsgasse ist eine 24 Stunden Rennbahn. Evtl. Meißgeräte hat es auf dem Stück noch nie gegeben!	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
15	Von Montag bis Freitag fahren hier inzwischen täglich 374 Straßenbahnen der Linien 62 und 66 vorbei. Samstags, nach der letzten Takterhöhung, sind es schon 298 Bahnen. Auf dem kurzen Stück zwischen Oberkassel-Mitte und Oberkassel-Süd und zurück wird rücksichtslos beschleunigt und gerast. Der Geräuschpegel der Bahnen ist sehr laut, es rattert, eiert und quietscht. Seit eine akustische Signalanlage installiert wurde und neue Schranken eingebaut wurden, ist es noch schlimmer geworden, ständig ertönt die Akustik, die Schranken gehen mit einem lauten schnarren rauf und runter. Geöffnete Fenster und Gartennutzung sind inzwischen nicht mehr möglich. Selbst im Haus bei geschlossenen Fenster ist der Lärm hörbar und gefühlt fährt jede Bahn durch unser Haus. Es sind weitere Takterhöhungen geplant, obwohl jetzt schon viele Bahnen ohne Fahrgäste oder nur schwach besetzt hier vorbeifahren.	Eine Taktverdichtung für Oberkassel ist nach Aussage der SWB nicht geplant. Es ist politisch gewollt, dass Menschen auf den ÖPNV umsteigen, so dass auch in den Randzeiten ein Angebot vorgehalten werden muss.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Weitere Lärmquellen hier: ▪ die Bundesstrasse 42, deren Autoverkehr man deutlich hört.	Der Hinweis wird an den Landesbetrieb Straßenbau weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	▪ Die Flugzeuge vom Flugplatz Hangelar, die die ganze Woche über, aber bevorzugt sonntags über Oberkassel knattern.	Der Flugplatz Hangelar ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
16	Der Lärmaktionsplan listet zwar auf, wo die von Bahnlärm am meisten belasteten Bürger leben (Kapitel 6), konkrete und tatsächlich wirksame Maßnahmen zur Verbesserung von deren Situation sucht man aber vergebens.	Die Lärmsanierung an den Schienen der DB AG in der Stadt Bonn ist vorerst abgeschlossen. Ab Ende 2020 dürfen nur noch Güterwagen auf "Flüsterbremsen" verkehren. Die Stadt Bonn verweist auf den Antrag vom 28. März 2019 zum Thema Bahnlärm im Stadtgebiet (DS-Nr.: 1910791).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	In Kapitel 9.4 wird diesbezüglich auf die Verantwortung und die Zuständigkeit des Bundes verwiesen. Das ist aus Sicht von uns Betroffenen zu wenig.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Die Stadt Bonn sollte sich beispielsweise für ein Nachtfahrverbot für laute Güterzüge und für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge am Tag und bei Nacht beim Bund stark machen.	Die Stadt Bonn hat hier keine Einflussmöglichkeiten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Zudem wäre es richtig, vom Bund den Bau einer Entlastungsstrecke für Güterzüge zu fordern, die nicht durch das enge Rheintal führt. Konkret würde es uns Anwohnern der Seufertstraße im Hausnummernbereich 15-19 schon ein wenig helfen, wenn die Stadt die Deutsche Bahn AG auffordern würde, das rheinseits gelegene Gleis im besagten Abschnitt zu überarbeiten. Im Bereich befindet sich entweder ein Gleisdefekt oder ein Schienenstoß, der bei Überfahrt der Züge teilweise einen Höllenlärm verursacht und Erschütterungen auslöst, die in unseren Häusern die Gläser in den Schränken klirren lässt.	Die Lärmsanierung an den Schienen der DB AG in der Stadt Bonn ist vorerst abgeschlossen. Ab Ende 2020 dürfen nur noch Güterwagen auf "Flüsterbremsen" verkehren. Die Stadt Bonn verweist auf den Antrag vom 28. März 2019 zum Thema Bahnlärm im Stadtgebiet (DS-Nr.: 1910791). Der Hinweis wird an das Eisenbahnbundesamt weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
17	<p>Nicht nachvollziehbar ist, dass die Niederkasseler Straße in Beuel nicht mit als Belastungsachse Straße in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurde, obwohl die Straße in der Lärmkarte auf den Seiten 10 und 11 mit berücksichtigt ist. Dies gilt insbesondere für den dicht bewohnten Abschnitt zwischen der Clemensstraße und der Kreuzung zur St. Augustiner Straße. Die Anzahl der durch Straßenlärm betroffenen Anwohner in diesem Abschnitt ist in den vergangenen Jahren durch zahlreiche neu entstandene Wohnungen sogar noch größer geworden, so dass die Voraussetzung der erhöhten Betroffenheit (mehr als 15 Personen auf 100 m) gegeben sein sollte.</p> <p>Problematisch ist in dem Abschnitt insbesondere, dass sich viele Autofahrer, aber auch die Busse der SWB und RSVG, nicht an die vorgegebene Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Insbesondere in den Abendstunden und Nachts wird hier zu schnell gefahren. Es sollte daher zumindest eine permanente Geschwindigkeitsüberwachung durchgeführt werden.</p> <p>Noch besser zur Lärmreduzierung wäre natürlich, und das sollte auch für andere Straßen auf dem Stadtgebiet gelten, die Einführung von Tempo 30 (mindestens Nachts von 22 Uhr bis 06 Uhr).</p>	<p>Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) werden nicht überschritten, so dass die Niederkasseler Straße keine Belastungsachse darstellt.</p> <p>Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Stadt Bonn sieht vor, Tempo 30 an verschiedenen Strecken im Stadtgebiet zu erproben.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
18	<p>Im Beueler Zentrum besteht im Bereich Doktor-Weis-Platz / Obere Wilhelmstraße eine erhebliche Lärmbelastung durch Kurvenquietschen der dort verkehrenden Straßen- bzw. Stadtbahnen. Das Quietschen erreicht Lautstärken, die nicht nur einen Aufenthalt im Freien beeinträchtigen, sondern auch die Nachtruhe erheblich stören. Die Achse Obere Wilhelmstraße, Doktor-Weis-Platz, Friedrich-Breuer-Straße: Beueler Bahnhofplatz – Konrad-Adenauer-Platz (Achse 232, 154, 214) wird im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans auf Seite 22 zwar als Belastungsachse identifiziert, Verbesserungsmaßnahmen im Bereich Doktor-Weis-Platz / Obere Wilhelmstraße werden jedoch nicht vorgesehen.</p> <p>Die Laut SWB im Bereich Doktor-Weis-Platz bereits eingerichtete Langsamfahrstelle ist offensichtlich nicht geeignet, das Problem zu lösen. Da der Kurvenradius der Schienen in diesem Bereich voraussichtlich nicht sinnvoll geändert werden kann, sollten andere Maßnahmen zur Lärmreduzierung geprüft werden, zum Beispiel der Einsatz gummi gefederter Räder, die Verwendung von Radschallabsorbieren, Schienendämpfung oder der Einsatz von Schmier- und Schienenbewässerungssystemen. Möglicherweise kann auch auf Erfahrungen der Kölner Verkehrsbetriebe zurückgegriffen werden, die entsprechende Systeme bereits einsetzen bzw. getestet haben.</p>	<p>In der Obere Wilhelmstraße ist eine Gleiserneuerung mit elastisch gelagerten Schienen (ca. 600 m) geplant. Die Zusage für Zuschussgelder steht bisher noch aus. Ohne Zuschüsse, werden die Gleise ohne Gummilagerung, also ohne Lärmschutz, gebaut.</p> <p>In der Obere Wilhelmstraße ist eine Gleiserneuerung mit elastisch gelagerten Schienen (ca. 600 m) geplant. Die Zusage für Zuschussgelder steht bisher noch aus. Ohne Zuschüsse, werden die Gleise ohne Gummilagerung, also ohne Lärmschutz, gebaut.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
19	<p>In anderen Städten werden Straßenbahnen und entsprechende Schienen verwendet, die dazu führen, dass man diese so gut wie nicht hört. Heißt, die Anschaffung neuer Bahnen und ggfs. Sanierung der Gleise im Bereich Sankt Augustiner Straße / Kreuzung Niederkasselerstr. wäre sehr sinnvoll. Insgesamt leben sehr viele Personen entlang der Sankt Augustiner Str.. Dies sollte insbesondere auch deshalb erfolgen, da die Taktung der Bahn noch weiter erhöht werden soll.</p>	<p>Auf der St.-Augustiner-Straße wurden auf 360 m Länge zwischen Combahnstraße und L 16, 674 m Länge zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Adelheidsstraße, schwingungsgedämpfte Gleise eingebaut.</p> <p>Geplant ist zudem ab 2022 eine Gleiserneuerung mit elastisch gelagerten Schienen – 674 m Länge zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Adelheidsstraße.</p>	<p>Die Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
20	<p>Um die Lärmbelastung entlang der Sankt Augustiner Straße und insbesondere der Kreuzung mit der Niederkasselerstraße zu reduzieren, wäre die Verwendung von Flüsterasphalt sinnvoll.</p>	<p>Die Aufbringung von lärminderndem Asphalt wird bei einer notwendigen Deckschichtsanierung im Einzelfall geprüft.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
21	<p>Erbärmlich, dass hier - vorwiegend Güterzüge - ohne Schallschutzwände durch Wohngebiete donnern. Blick nach Holland!</p>	<p>Die Lärmsanierung an den Schienen der DB AG in der Stadt Bonn ist vorerst abgeschlossen. Ab 2020 dürfen auf DB Strecken nur Güterwagen mit "Flüsterbremsen" verkehren, die die Lärmbelastung deutlich mindern werden.</p> <p>Die Stadt Bonn verweist auf den Antrag vom 28. März 2019 zum Thema Bahnlärm im Stadtgebiet (DS-Nr.: 1910791).</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
22	<p>Herzlichen Dank an die Gutachter. Ich kann mir vorstellen, auf wie vielen Arbeitsstunden dieser Entwurf basiert. Mein größter Weihnachtswunsch wäre Lebensqualität für alle</p>	<p>Dankend zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Bonner, die sich von der Kommunalpolitik vergessen fühlen, weil sie tagtäglich unter Lärm und Abgasen leiden. Ich habe die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass die Lärmaktionsplanung in Bonn irgendwann Geschichte ist. Und hoffentlich folgen noch ergänzende Gutachten und Informationsveranstaltungen, die sich mit den zusätzlichen Belastungen aufgrund des „Jahrzehnts der Großbauprojekte“ (Autobahnausbau, Tausendfüßler, Nordbrückensanierung) und der Klärschlammverbrennung befassen. Die bisherige Information durch Straßen.nrw und die Kommune sind defizitär.		
	Die Abbildungen im vorliegenden Lärmaktionsplan verdeutlichen mir, dass sich im Bonner Norden und dem angrenzenden Kreisgebiet die Gewerbegebiete auf engstem Raum bündeln. Ruhige Gebiete sind absolute Mangelware (siehe Seite 33). Erschreckend ist, dass die Straße „An der Josefshöhe“ mit einem reinen Wohngebiet und vielen sozialen Einrichtungen gleich ZWEI Belastungsachsen zugeordnet wird (siehe auf Seite 22): „An der Josefshöhe: Kölnstraße – Straße An der Josefshöhe, Haus Nr. 33 (Achse 130) SOWIE Herseler Straße: Straße An der Josefshöhe – A 565 (Achse 209).“ und die Kommunalpolitik bei > 70 - 60 -	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
23	Umleitung von Autoverkehr von der Kaiserstr. in teils als Fahrradstr. ausgewiesene Nebenstr. mitten im Wohngebiet - genial!	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
24	Nicht nur in Oberkassel sondern im gesamten Bonner Stadtgebiet leben tausende Menschen entlang der oberirdischen Stadtbahnstrecken. Aufgrund der veralteten Bahnen, sowie nicht gut gepflegter Infrastruktur und Takterhöhungen wird es zunehmend eine starke Belastung für die Anwohner und dies zu allen Tages- und Nachtzeiten und besonders am Wochenende. Bereits die Lärmkartierung von 2017 weist viel zu hohe Durchschnittslärmwerte aus und durch mehrere Takterhöhungen und dadurch deutlich mehr Bahnen, kann man sich vorstellen wie laut die Situation aktuell ist. Besonders die zusätzlichen Nachtfahrten, am Wochenende sogar die ganze Nacht durch, rauben den Schlaf.	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Bevor nun über weitere Takterhöhungen diskutiert wird, sollte zunächst einmal ordentlich in leise Bahnen und vernünftige Gleise investiert werden.	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Außerdem ist unverständlich, dass die Straßenbahnen mit mehr als 50 km/h durch Wohngebiete fahren dürfen, wo überall anders Tempo 30 ist. Eine gemäßigte Fahrweise der Bahnen bringt eine sofortige Reduzierung des Lärms, auch wenn die SWB dies nicht glaubt. Da mehrere Dialoge mit den Verantwortlichen der SWB keine Besserung brachten, muss die Stadt bitte endlich handeln, um auch den Anwohnern der Bahnstrecken ein ruhigeres Leben zu ermöglichen.	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
25	Wenn schon die alten Bahnen überholt werden, sollten auch lärmreduzierte Fahrwerke eingebaut werden und nicht wieder ähnlich ratternde wie vorher.	25 alte Stadtbahnwagen der Baujahre 1974-77 werden modernisiert. Lärmminimierende Veränderungen sind der Austausch aller Kompressoren gegen lärmarme Geräte, der Austausch der Drucklufttüren gegen elektrische Türen und die vollständige Dämmung des Stahlrahmens.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
26	Ich möchte auf eine Strasse hinweisen, die in den letzten Jahren an ihre Belastungsgrenze durch Auto, Busse und Lieferverkehr (DHL) stößt. Das ist die Berta-Lungstras-Strasse. Die Berta-Lungstras-Strasse ist von Montags bis Samstags zu einer Hauptverkehrsachse Richtung Innenstadt geworden. Durch ihren geraden Verlauf werden regelmäßig überhöhte Geschwindigkeiten gefahren. Das LKW Durchfahrtsverbot wird genauso ignoriert wie das Parken auf dem Geh- und Radweg. Die Anwohner können zu bestimmten Zeiten nicht mehr die Strasse überqueren, da sie aus Altersgründen nicht schnell genug sind.	Die Stadt Bonn hat alle Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert. Die Berta-Lungstras-Straße wurde ebenfalls kartiert und die Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden an den am nächsten an der Straße liegenden Fassaden überschritten. Allerdings gibt es nur auf einem kurzen Abschnitt (< 500 m) mehr als 15 Betroffene (nach VBEB). Daher ist die Berta-Lungstras-Straße derzeit keine Belastungsachse. Es wird darauf hingewiesen, dass Überwachung nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Einfache Maßnahmen wie ein Fußgängerüberweg in der Mitte der Strasse oder Trennung von Rad- Fußverkehr würden schon helfen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Auch eine Tempo 30 Zone würde sicherlich den Lärm reduzieren und zu einem sicheren Umfeld beitragen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	Parktaschen könnten ebenfalls dafür sorgen das der Fußweg für ältere Personen mit Rollatoren begehbar ist.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Da diese stark lärmbelastete Straße nicht als Belastungsachse aufgeführt ist, möchte ich an dieser Stelle für weitere Lärmpegelmessungen auf der Berta-Lungstras-Strasse werben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
27	Liebes Gutachterteam, Interessant, welche Maßnahmen hier aufgelistet werden, aber viele haben überhaupt nichts mit Lärmschutz zu tun. Behindertengerechter Ausbau von Haltestellen oder Reduktion von Parkplätzen sowie Luftbelastungsmaßnahmen, wie Lead City haben in dem Gutachten eigentlich nichts zu suchen und wenn, dann muss man auch die zusätzlichen Belastungen auflisten, die die Stadt durch den Ausbau des UKB, durch das Bundesviertel oder durch die Schienenwege zu erwarten hat. Dieses habe ich so nicht gefunden.	Der Lärmaktionsplan wird nicht von Gutachtern, sondern von der Stadt Bonn verantwortlich aufgestellt. Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Reduzierung der Lärmpegel möglichst unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) beitragen. Maßnahmen der Luftreinhaltung (Lead City) können sich auch auf die Lärmsituation auswirken und werden somit der Vollständigkeit halber dargestellt. Zukünftig zu erwartende Belastungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Hierunter könnte man als Beispiel den Ausbau der S13 nehmen. Seite 61/62. Aus Sicht Ihres Gutachtens eine Verbesserung in Sachen Lärmschutz. Sie werden mir sicherlich zustimmen, dass es weder für die Anwohner, noch für die entsprechende Achse eine Verbesserung darstellt. Zudem erhöht eine solche Maßnahme doch letztendlich die Nutzung des Flugzeugs, dessen Lärmbelastung in der gesamten Region gemessen werden kann. Es wäre daher Zielführender, den Zugang zum Flughafen zu reduzieren und nicht zu erhöhen. Jedenfalls müssen diese Folgen auf Seite 61/62 genannt werden.	Beim Neubau müssen die Lärmvorsorgewerte nach 16. BImSchV eingehalten werden, d.h. eine Verbesserung ist für die Anwohner gegeben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Warum wird eigentlich nicht der Flughafen erwähnt? Ist der keine Lärmquelle? Ich bitte um die Aufnahme des Flughafens und zudem um die Mehrbelastung, die durch den unsinnigen Ausbau der S13 entsteht.	Die Stadt Bonn ist von Fluglärm des Flughafens Köln/ Bonn über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans nicht betroffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Was aus reiner Lärmbelastung heraus hier überhaupt nicht zu finden ist (jedenfalls nicht in dem Kapitel), ist die Tatsache, dass man am Ende, Dank der übertriebenen Wirtschaftsförderung, mit keiner Masnahme überhaupt Verkehr einspart. Man muss also bei jeder Maßnahme auch die Steigerung und den sich erhöhenden Druck auf den Verkehr berücksichtigen. Kommt eine Maßnahme (aus Sicht des Lärms) dann auf einen Kosten-Nutzen-Faktor kleiner 1, dann ist entweder die Maßnahme hier in diesem Gutachten abzulehnen oder zumindestens Begrenzung der neu möglichen Last einzubringen. Dieses Gutachten dient alleine dem Lärm.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Schon ermitteln kann man das zb. Am Rahmenplan Bundesviertel. Wie hoch wird die Gesamtbelastung (Schiene, Seil, Straße, Gebäude) für die Bundesstadt und das Umland, wenn der Rahmenplan Bundesviertel in seiner jetzigen Form vollumfänglich umgesetzt wird? Alleine der Motor, die Stationen und die Stützen der Seilbahn sind eine Lärmelastigung im Hörbaren und nicht Hörbaren Bereich. Folglich muss die Seilbahn, für sich alleine betrachtet, negativ angesehen werden.	Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich mit der aktuellen Lärmsituation und berücksichtigt keine zukünftigen Entwicklungen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Erweitert man den Scope, wie die Stadt Bonn dieses tut, dann würde dadurch Autoverkehr reduziert. Das ist so aber nicht ganz Richtig, denn zunächst wird man eher eine Verlagerung in die Wohngebiete in Dottendorf und Kessenich (Lärmgebiet Hausdorfstrasse) sowie am Schießbergweg (Lärmachse der DB) entstehen. Die Lärmbelastung in den Stadtteilen durch den Bau der Seilbahn wird definitiv durch den steigenden motorisierten Individualverkehr gesteigert. Auch für den Venusberg, wird das keine Entlastung bedeuten, da durch den Bau der Seilbahn die Möglichkeit für das Klinikum auf den Berg besteht weiter zu expandieren (zusätzliche Lärmbelastung), was auch mindestens zu einem gleichbleibenden Verkehr auf den Straßen des Venusbergs führen wird. Hinzu käme der Tourismus, der Nachteile für die Lärmentwicklung darstellt. Dieses sollte insgesamt schon eine negative Lärmentwicklung darstellen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Nimmt man dann noch an, dass die Seilbahn auch die Entwicklung des Bundesviertels beschleunigt (da man die Seilbahn als Verkehrskonzept ansieht, da man den zusätzlichen Verkehr irgendwie verargumentieren muss), dann haben wir als Folgeschäden des Baus der Seilbahn eine Verkehrssteigerung im gesamten Stadtgebiet. Berücksichtigt man noch die Folgen der notwendigen Busreduktion auf den Linien 600/601/630, so wird durch die Steigerung des MIV (das passiert immer, wenn man Takte verschlechtert) noch mal zusätzlich Lärm erzeugt. Wir reden hier also von einer insgesamten Lärmbelastung durch die Maßnahme Seilbahn und daher ist diese komplett aus diesem Gutachten zu streichen. Ich bitte zudem um eine Korrekte Einordnung der Maßnahmen inklusive der Folgeschäden und der Entwicklung. Sie werden bei Durchsicht der Entwicklungsmaßnahmen der Stadt schnell feststellen, dass die Verkehrsbelastung und damit einhergehend die Lärmbelastung in einem so drastischen Maß passiert, dass die Entlastenden Maßnahmen, selbst wenn man diese alle Umsetzt, insgesamt negative Folgen für die Einwohner dieser Stadt haben. Ihre Aufgabe als Gutachter ist es, diese Fehlentwicklung aufzuzeigen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
<p>28</p>	<p>Mit Befremden habe ich zur Kenntnis genommen, dass für die Belastungsachse Dottendorfer Str. Abschnitt Quirinstr. bis Kessenicher Str., trotz jahrelanger Beschäftigung mit dem Lärmaktionsplan, keinerlei Maßnahmen zum Schutz der Anwohner entwickelt wurden. Es bestehe, so Aussage der Gutachter, aufgrund der Enge des Straßenraums und der geschlossenen Bauweise kaum eine Möglichkeit, den Lärm zu reduzieren. Dies zeigt deutlich, dass der Lärmaktionsplan in Bonn eine reine Farce ist. Es besteht kein Interesse der Stadt, die Situation der extrem belasteten Anwohner auch nur ansatzweise zu verbessern. Gerade weil die Straße so eng ist, wird der Lärm noch verstärkt und es ist unbedingt erforderlich, dass endlich Maßnahmen entwickelt und auch durchgeführt werden. Zumal durch die anstehenden Bauvorhaben (Miesengelände, In der Raste, ehemaliges Schwesternwohnheim) der Verkehr noch zunehmen wird. Es ist jetzt schon kaum noch auszuhalten. An einen ruhigen, erholsamen Schlaf ist nicht zu denken, weil der Lärmpegel weit über den Auslösewerten liegt. Es muss endlich von Seiten der Stadt etwas getan werden.</p> <p>Um den Fußverkehr zu stärken, müssen die schmalen Bürgersteige für die Fußgänger sicher sein. Busse und LKW fahren so dicht an dem Bürgersteig vorbei, dass die Fußgänger darauf achten müssen, nicht von den Fahrzeugen erfasst zu werden, wenn sie an einem anderen Fußgänger vorbei möchten. An der Fußgängerampel Ecke Dottendorfer Str./Kessenicher Str. fährt der Bus Richtung Hindenburgplatz über den Bürgersteig, wo die Fußgänger an der Ampel stehen. Diese müssen bis an die Hauswand zurückweichen, da sie andernfalls angefahren würden. Zu beachten ist, dass oftmals Personen dort stehen, die aufgrund ihrer Behinderung oder Alters nicht dementsprechend reagieren können. Um dies zu verhindern, kann die Haltelinie vor dem Haus Dottendorfer Str. einige Meter nach hinten verlegt werden.</p> <p>Zur Stärkung des Radverkehrs muss ein durchgehender Radweg eingerichtet werden. Zwischen dem Ortszentrum und der Kirche St. Quirin ist in Richtung Quirinusplatz kein Radweg eingezeichnet. Dies ist nötig, da die Strecke ansonsten sehr gefährlich für Radfahrer ist.</p> <p>Weitere Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ LKW-Lenkungskonzept ▪ Durchsetzung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 30km/h z.B ÖPNV-Kissen 	<p>Der Lärmaktionsplan wird nicht von Gutachtern, sondern von der Stadt Bonn verantwortlich aufgestellt. Der Bereich der Dottendorfer Straße liegt bedingt durch den Straßenverkehr über 70/60 dB(A) ganztags/ nachts. Als mögliche Lärminderungsmaßnahmen wurden Deckschichterneuerungen mit lärminderndem Asphalt, ein Lkw-Fahrverbot und die Aufgabe von Parkständen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs aufgeführt. Über eine mögliche Umsetzung der Maßnahmen muss der Rat im Einzelfall entscheiden.</p> <p>Die Verlegung der Haltelinie wird seitens der Stadt Bonn und der SWB geprüft.</p> <p>Zur Fahrradförderung werden seit 2010 kontinuierlich Maßnahmen in folgenden Bereichen umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung der bestehenden Radwege, ▪ Ausbau des Radverkehrsnetzes (Lückenschließung), ▪ Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer. <p>Der eingereichte Hinweis wird dementsprechend verwaltungsintern weitergeleitet.</p> <p>Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.</p> <p>Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SWB informieren, dass auch die Busfahrer sich Tag und Nacht an Tempo 30 halten SWB informieren; 	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Leerfahrten wie vereinbart nicht über Dottendorfer Str führen (Bürgerantrag 11011319ST4) Nachtbus über Urstadtstr., Karl-Barth-Str. und Servatiusstr. führen Nachtbus auf der Rückfahrt Richtung Bonn-Busbahnhof wie früher wieder über die B9 führen, weil die Auslastung sehr gering ist Linie 614 durch Linie 631 ersetzen.	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Die Linie 614, die besonders für Schüler eingerichtet wurde, kommt nicht im planmäßigen Abstand zur Linie 612, sondern fährt aufgrund des Verkehrsaufkommens oft unmittelbar hinter ihr.	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Die Schüler der Gesamtschule an der Eduard-Otto-Str. können bei Erhöhung des Takts der Linie 631 ohne Umsteigen zur Schule gelangen.	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
29	<p>Zu Seite 52: Dort heißt es: „Zahlreiche der im Luftreinhalteplan Bonn festgesetzten Maßnahmen dienen gleichzeitig dem Lärmschutz.“ Auch um die Luftreinhaltung der extrem lauten Straße „An der Josefshöhe“ ist es nicht gut bestellt. In 41 m Entfernung von der Straße „An der Josefshöhe“ wurde am 30.08.2019 (an der dort befindlichen LANUV-Hintergrundmessstation Bonn-Auerberg) ein PM10-Wert von 234 Mikrogramm ermittelt und auch die NO2-Mittelwerte sind gegenüber dem Vorjahr angestiegen. In 41 Meter Entfernung vom Fahrbahnrand betrug der Monatsmittelwert an der Hintergrundmessstation „Josefshöhe“ im Februar 2019 40 Mikrogramm. Ich bitte deshalb um eine NO2-Messung in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn, damit die tatsächlichen Gesundheitsrisiken der Anwohner abgebildet werden. Insoweit auf Seite Seite 55 ausgeführt wird: „Eine einjährige Test- und Pilotphase wurde am 9. Juli 2019 für die Straße An der Josefshöhe beschlossen. Nach Ablauf wird ein Erfahrungsbericht erstellt.“ möchte ich darauf hinweisen, dass bislang nicht alle seinerzeitigen Beschlüsse der Bezirksvertretung (Drucksache 1910617EB8) umgesetzt wurden. Beschlossen wurden von der Bezirksvertretung auch eine Lärm- und eine NO2-Messung mit Passivsammlern an der Kita „Rheindorfer Burg“. Leider stehen diese Messungen immer noch aus und auch das lärm- und abgasärmere Außengelände hinter der Kita wurde den 133 Kleinkindern bislang nicht zur Verfügung gestellt. Kinder ab 2 Jahren spielen immer noch im Kita-Außengelände in unmittelbarer Fahrbahnnahe - dem ohrenbetäubenden Lärm und den Abgasen der vielen 40 Tonner ausgesetzt. Welche Kriterien der Erfahrungsbericht umfassen soll, bleibt offen. Selbst während einer angekündigten Geschwindigkeitsmessung ist die Anzahl der geblitzten Fahrzeuge hoch.</p>	<p>Am 15.08.2019 ist die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes (LRP) Bonn in Kraft getreten. Die Fortschreibung durch die zuständige Bezirksregierung Köln war erforderlich geworden, weil der Grenzwert für den gesundheitsschädlichen Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO2) von 40 µg/m³ (Jahresmittelwert) noch nicht überall im Stadtgebiet Bonn eingehalten wird. Der aktuelle Luftreinhalteplan prognostiziert die Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid im gesamten Stadtgebiet bis zum Jahr 2020 ohne Fahrverbote. Zahlreiche der im Luftreinhalteplan Bonn festgesetzten Maßnahmen dienen gleichzeitig dem Lärmschutz. NO2-Messungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Zu Seite 57: Das Gutachten zu einem Lkw-Lenkungskonzept datiert von Mai 2014. Tonnagebegrenzungen aus Lärmschutzgründen und zur Luftreinhaltung hätten längst angeordnet werden können/müssen - besonders zur Verbesserung der so gesundheitlich bedeutsamen Nachtruhe. Die jüngste Anhebung der Mautsätze (2018 und 2019) entspricht einer Steigerung der Transportkosten um 4,5 - 7% für eine 40 Tonnen Standard Fahrzeugkombination. Deshalb hat Tempo 30 bislang „An der Josefshöhe“ auch nicht zu einer Verringerung des Gewerbeverkehrs als Durchgangsverkehr geführt. Im Gegenteil! Wenn man im Auerberger Wohngebiet „An der Josefshöhe“ wissen möchte, ob im Grautheindorfer Gewerbegebiet ein Schiff entladen wurde, hört man es. Die Kolonnen mit den Überseecontainern verursachen im reinen Wohngebiet eine gigantische Lärmkulisse. Der Pkw-Parkplatz P2 dient anscheinend als Hafenerweiterung. Er wird fast täglich von den Hafenfahrzeugen genutzt. Ich bezweifle deshalb, dass 70% des Hafenerverkehrs über die mautpflichtige Autobahn abgewickelt werden (siehe Drucksache 1611632ST2) und bitte um eine aktuelle Zählung es Schwerlastverkehrs. Entscheidend ist aber auch, wie sich die Lärm- und Luftbelastung während des „Jahrzehnts der Großbaustellen“ (Autobahnausbau, Nordbrückensanierung) entwickelt. Ich gehe davon aus, dass sich die ohnehin schon prekäre Luft- und Lärmbelastung „An der</p>	<p>Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Josefshöhe" ab 2020 nochmals drastisch verschlechtern wird - ähnlich wie schon im Jahr 1990 beim Bundestagsneubau in der Bonner Gronau (Stichwort „Gronaulaster“).</p> <p>Die Stadt Bonn als Miteigentümer des Bonner Hafens bitte ich, den Hafenerverkehr Richtung Wesseling umgehend über die nahegelegene Autobahn abzuwickeln und diese Maßnahme mit einer Tonnagebegrenzung „An der Josefshöhe“ sicherzustellen.</p> <p>Ich bitte auch darum, den Entwurf des Lärmaktionsplans (im Hinblick auf die anstehenden Großbauprojekte) mit Straßen.nrw und der LANUV abzustimmen bzw. entsprechend zu ergänzen.</p>	<p>Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung.</p> <p>Baustellen sind zeitlich begrenzte Ereignisse und deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
30	<p>Auf Seite 3 wird ausgeführt „Tempo 30 auf der Straße An der Josefshöhe: Es kommen ca. 450 Anwohner in den Genuss einer Lärminderung um 2,4 dB(A).“ Die Zahl der Lärmbetroffenen ist leider viel zu niedrig angesetzt. Und es fehlt der Hinweis auf die doppelte Schutzbedürftigkeit des Gebiets. Zum einen ist die Straße „An der Josefshöhe“ REINES Wohngebiet und zum anderen Standort vieler sozialer Einrichtungen. Ein Kind, welches die sozialen Einrichtungen „An der Josefshöhe“ besucht kann ab einem Alter von 2 Jahren über einen langen Zeitraum (bis zum Abschluss seiner Berufsausbildung) hohen Lärm- und Abgaswerten ausgesetzt sein: 1) Familienzentrum „Rheindorfer Burg“ 133 Kinder ab 2 Jahre und 30 Fachkräfte 2) Jahnschule/Grundschule 280 Schüler und 20 Lehrer. 3) Hedwigschule/Hauptschule 387 Schüler und 36 Lehrkräfte 4) Heinrich-Hertz Europakolleg 3350 Schüler und 125 Lehrkräfte (Stand 2017) 5) CoJoBo Josefinum/Realschule und Gymnasium ca. 1200 Schüler und 57 Lehrer 6) Seniorenheim Josefshöhe mit 80 Senioren sowie Pflegekräften. Entweder befinden sich diese sozialen Einrichtungen unmittelbar an der Josefshöhe oder sie grenzen zumindest an die Josefshöhe (z.B. Kreuzung Kölnstrasse/Josefshöhe und Kreuzung Josefshöhe/Herseler Straße). Betroffen sind auch die Spiel- und Pausenplätze. Oder die Straße „An der Josefshöhe“ dient als Schulweg. In der Planung ist derzeit sogar noch eine weitere soziale Einrichtung auf dem Parkplatz P2 „An der Josefshöhe“. Die Errichtung eines solchen Gebäudes wird mit hohen Kosten verbunden sein (ausgasendes Deponiegelände und Zusatzkosten für den Lärmschutz). Die angestrebte Lärminderung um 2,4 dB(A) ist (angesichts der hohen Ausgangswerte) zu gering. Dieser Wert wurde auch längst noch nicht erreicht.</p> <p>Dringend angezeigt ist eine Tonnagebegrenzung. Mit dem Transit über die Josefshöhe sparen sich die Speditionen die hohen Mautgebühren (Mautausweichverkehr als reiner Durchgangsverkehr). Der Gesundheitsschutz ist das höherrangigere Rechtgut.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stadt Bonn verweist zusätzlich auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
31	<p>Für die Servatiusstraße im Bereich der Annaberger Straße mindestens Tempo 30 einrichten, besser wäre es aber, wenn gar keine Autos mehr dort fahren dürften. Die Luft wird immer schlechter.</p>	<p>Die Einführung von Tempo 30 und die damit verbundene Lärminderung ist zu prüfen. Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist immer eine Einzelfallprüfung erforderlich.</p>	<p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p>
32	<p>Eine Anregung zu Güterzügen: Wer überprüft, dass ab 2021 keine lauten Güterzüge mehr fahren? Was passiert, wenn doch laute Güterzüge fahren?</p>	<p>Das Eisenbahnbundesamt ist für die Überwachung zuständig. Bei einem Verstoß ist ein Bußgeld von bis zu 50.000 € fällig.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
33	<p>Im Bundesverkehrswegeplan steht unter „potentieller Bedarf“, dass eine Schienengüterverkehrsstrecke Mittelrhein außerhalb von Bonn gebaut werden soll. Die Stadt Bonn sollte das Projekt unterstützen, so dass es in den „dringenden Bedarf“ aufsteigt.</p>	<p>Die Stadt Bonn verweist auf den Antrag vom 28. März 2019 zum Thema Bahnlärm im Stadtgebiet (DS-Nr.: 1910791).</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
34	<p>Ich möchte die Einführung einer Maschinenverordnung vorschlagen, in der beispielsweise geregelt ist zu welchen Tageszeiten Laubbläser eingesetzt werden dürfen. Auf diese Weise könnte meiner Meinung nach Lärm durch Maschinen eingedämmt werden.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er ist in der EU-Outdoor-Richtlinien geregelt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
35	<p>Wie besprochen, möchten wir als Bürgerverein mit fast 200 Mitgliedern Ihnen nochmals unsere Ansichten zur Lärmsituation "Rund um Ramersdorf" schildern. Wir gehen davon aus, dass unsere Ansichten aktiv in der Lärmaktionsplanung integriert werden. Dafür vorab unseren Dank.</p> <p>1. An den Autobahnen A 59 / A 562 sowie an deren Autobahnkreuzen befinden sich Sichtschutzwände. Diese Sichtschutzwände tragen nicht zum Lärmschutz bei. Es ist dringend erforderlich, alle Sichtschutzwände in diesen Bereichen durch Schallschutzwände zu ersetzen.</p>	<p>Nach Aussage des Landesbetriebs Straßen.NRW handelt es sich nicht um Sichtschutzwände, sondern um Schallschutzwände.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>2. Der Ausbau der Konrad Adenauer Brücke bietet nun die Möglichkeit eine durchgehende Lärmschutzwand bis zum Autobahnkreuz Bonn/Ost zu erbauen.</p>	<p>Der Hinweis wird an den Landesbetrieb Straßenbau weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>3. Eine weitere Lärmquelle auf der Konrad-Adenauer-Brücke sind die Straßenbahnen. Diese haben ein weites Frequenzspektrum mit hohen Frequenz-Anteilen und sind dazu sehr energiereich. Der Lärm ist sehr dominant und weit tragend. Zusätzlich gibt es Schallemissionen vom Brückenkopf. Wegen der Höhe der Konrad Adenauer Brücke wird der Lärm weit nach Süden, Norden und bei Westwindlage auch nach Osten getragen. Um eine Geräuschkämpfung zu erzielen, sollte man Lärmschutzbleche an den äußeren Geländern anbringen, wie das z.B. an den Trassen der A 59 im Bereich des AK Bonn-Ost zu finden ist. Dort wirken sie sich lärmindernd auf Ramersdorf aus.</p>	<p>Der Hinweis wird an die Stadtwerke weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
36	<p>Da ich erst kürzlich wieder über die Lärmaktionspläne der Stadt Bonn gelesen habe, frage ich mich aktuell, ob es nicht auch schon ein guter Anfang wäre, Lärmquellen wie Laubbläser zu vermeiden. Derzeit brüllt zum Beispiel im Garten des Bonner Zentrums für Lehrerbildung so ein Gerät (was dort regelmäßig der Fall ist). Ich habe zudem den Eindruck, dass es ein besonders lautes Exemplar ist.</p> <p>Mir ist unverständlich, warum sich das Laub nicht mit einem einfachen Rechen von der Wiese beseitigen lassen soll – was m. E. auch nicht viel länger dauern und sicherlich deutlich zur Verminderung der allgemeinen Lärmbelastung beitragen würde.</p> <p>Was für ein Unsinn Laubbläser auch ökologisch sind, ist ja nichts Neues. Die Gärten hinter unserem Haus beherbergen eine Vielzahl von Vögeln und anderen kleinen Bewohnern, was ich nach gut 10 Jahren, die wir hier nun wohnen, sehr gut beobachten konnte. Als Anwohnerin fällt mir der Krach dieser Geräte natürlich ebenfalls schwer auf die Nerven. Sofern die Stadt Bonn hier eine Handhabe hat, würde ich ein beherztes Eingreifen Ihrerseits wirklich sehr begrüßen.</p> <p>Mittlerweile (8:55) hat auch Laubpüster Nr. 2 (ähnlich laut) eingestimmt. Es ist jetzt wirklich SEHR laut (bitte die Versalien zu entschuldigen).</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er ist in der EU-Outdoor-Richtlinien geregelt. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
37	<p>Bonn hat bekannterweise ja den Ruf als lauteste Stadt in NRW, wobei m.E. auch das Umfeld des Hindenburgplatzes in Dottendorf gehört, auch wenn es auf den 1. Blick (vielleicht gemildert durch ein wenig Umgebungsgrün) nicht so wirken mag. Ich würde mich deshalb sehr freuen, wenn meine Ausführungen für den Lärmaktionsplan Runde 3 mit Berücksichtigung finden würden.</p> <p>Im Einzelnen: Als Lärmquellen werden in den Aktionsplan der KFZ-Verkehr und Schienenverkehr genannt und auf dem Abschnitt Hindenburgplatz ein Lärmpegel-Meßeinheit von 72. Als Lärmquelle werden nicht genannt die an der Haltestelle Hindenburgplatz an und abfahrenden Busse der Linien 612, 614 und 630. Vorrangig: die Linie 62 mit erster Abfahrt um 4.16. und letzter um 0.34 Uhr und die Linie 61, beide mit sehr dichter Taktung und im Tage mit oft weniger als 3-5 min Abstand. Damit jedesmal verbunden den Geräuschen wie ein langanhaltendes Aufheulen beim Anfahren, dem mechanischen Geräusch der Bremsblöcke beim Abbremsen, dem Quietschen (insbesondere in der Kurve zwischen Bergstraße und Hindenburgplatz) und das Gleiche nochmal am Halt am Quirinsplatz (wg. der geringen Entfernung zum Hindenburgplatz auch dort noch gut wahrnehmbar) Es ist eine ständige Geräuschkulisse mit Gerumpel, lautem Abbremsen und Wiederanfahren mit keiner ausreichenden Zwischenzeit der Stille, um mal durchzuatmen und sich davon zu erholen. Tagsüber kommt das Grundrauschen des lebhaften PKW-Verkehrs hinzu.</p> <p>Ich selbst wohne in der Hausdorffstr. nachts muss man auf jeden Fall auch hier die Fenster schließen, um halbwegs schlafen zu können. Um sich im Sommer in der kleinen Grünanlage zwischen unseren Häuserblöcken aufzuhalten, benötigt man entweder Ohrstöpsel oder gute Nerven oder beides.</p>	Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<p>Zwei weitere Lärmquellen führe ich zur Veranschaulichung der umfassenden multiplen Belastungen in diesem Abschnitt an, auch wenn die nicht in die Verantwortung der Stadtverwaltung fallen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unmittelbar oberhalb des Hindenburgplatzes ist eine der Einflugschneisen der Rettungs- und Krankentransportflieger mit sehr niedriger Höhe über dem Hindenburgplatz hinauf zum Uniklinikum. Seitdem der Hubschrauber-Landeplatz von der grünen Wiese auf das Dach eines der Gebäude des UKB verlegt worden ist, benötigen die Hubschrauber sehr viel länger, um wg. wechselnder Windverhältnisse u.a. auf dem Gebäude sicher zu landen und wieder abzufliegen. Oft kreisen diese bis zu 30 min. über dem Gebiet zwischen Hindenburgplatz und Quirinsplatz, bis es mit einer Landung auf dem neuen Dach-Landeplatz klappt. Im Nov. gab es hierzu eine Veranstaltung im UKB, wo der Sachverhalt aber von der Geschäftsführung des UKB abgestritten wurde. 	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Frachtflieger, die wg der niedrigeren Flughafenengebühren in der Nacht in der Regel ab 24 Uhr mit ihren für den Passagierverkehr nicht mehr genutzten alten Maschinen von und nach Köln/Bonn über dieses Gebiet fliegen. 	Die Stadt Bonn ist von Fluglärm des Flughafens Köln/ Bonn über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans nicht betroffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird die in Planung befindliche Seilbahn in diesem Abschnitt baulich umgesetzt, kommen nicht nur eine weitere Reduzierung der zur Erholung dringend benötigten kleinen Grünanlage Hindenburgplatz hinzu sondern auch weitere Licht und Lärmemissionen während des gesamten Tagesbetriebes des ÖPNV. Diese entstehen üblicherweise z.B. als Klack-Geräusche beim Überfahren von Stützen und dem stetigen dichtgetakteten Ein- und Aushängen während des gesamten laufenden Betriebes. 	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Anregung	Abwägung	Maßnahme
	<p>Vorgeschlagene kurz – mittelfristige Maßnahmen, S. 105 Aufgrund der geschilderten sehr hohen Lärmbelastungen der Anwohner insbesondere des Abschnitts zwischen Hindenburgplatz und Quirinsplatz sind m.E. die auf S. 105 geschilderten kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen besonders dringlich, um die Gesundheit und die Nachtruhe der Bewohner zu schützen: Auf der Hausdorffstr..</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erweiterung der Tempo30-Zone auch auf diesen Abschnitts 	<p>Tempo-30-Zonen dürfen sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken und kommen dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausstattung der Fahrbahn mit Flüsterasphalt 	<p>Die Aufbringung von lärmminderndem Asphalt wird bei einer notwendigen Deckschichtsanierung im Einzelfall geprüft.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schleifen der Schienen 	<p>Das Schleifen der Schienen führen die der SWB regelmäßig durch.</p>	<p>Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Angrenzende Häuser ab Nr. 244 bis Hinsenkastr. Textauszug: "Zwischen Hindenburgplatz und Hinsenkastraße befindet sich ein Wohngebiet mit Bauriegeln, deren Kopfgebäude zur Hausdorffstraße ausgerichtet sind. Die Giebelseiten besitzen große Balkone, die stark lärmbelastet sind. Zudem dringen die Emissionen ungebrochen in die halböffentlichen Flächen zwischen den Bauriegeln ein." Vorgeschlagene Maßnahme: "Die Innenhöfe der Wohnblöcke zwischen Hindenburgplatz und Hinsenkastraße liegen offen zur Straße. Der Wohnstandort könnte durch Lärmschutzmaßnahmen im Außenraum deutlich aufgewertet werden. Dazu eignen sich beispielsweise Glaswände zwischen den Gebäuden, Zuordnung der seitlichen Freiflächen zu den Erdgeschosswohnungen mit einer baulichen Trennung der Gärten, z. B. durch Gabionen,+Verglasung der Balkone zumindest mit halbhohen Scheiben (Sitzhöhe)"</p>	<p>Grundsätzlich müssen Eigentümer solche Maßnahmen privat finanzieren.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Eine Lärmschutzbarriere/Glaswand als Schutz der ungeschützten Frei/Grünflächen zur Hausdorffstr. halte ich für dringend erforderlich.</p>	<p>Grundsätzlich müssen Eigentümer solche Maßnahmen privat finanzieren.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Eine der Eigentümergemeinschaften, zu der ich gehöre, hat inzwischen in Eigeninitiative eine Lorbeerhecke angepflanzt. Diese hat sich aber als völlig unzureichend als Schutz gegen die Emissionen, die von dem Betrieb auf der Hausdorffstr. ausgehen.</p>	<p>Solche Begrünungsmaßnahmen können Lärm physikalisch nicht reduzieren.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Darüberhinaus habe ich noch zwei Anregungen: Könnte man nicht die sehr lauten Linien 61 und 62 in den sehr späten Abend/Nachstunden als Busse einsetzen?</p>	<p>Ein Systemwechsel ist für die SWB extrem kostenintensiv.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
	<p>Zum Quietschlärm, vor allem auch in der Kurve von der Bergstr. in Richtung Hindenburgplatz: Am Zülpicher Platz in Köln testet die KVB zu diesem Problem eine neue techn. Maßnahme. Genauere Infos habe ich dazu leider nicht.</p>	<p>Der Hinweis wird an die SWB weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>



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

Lärmaktionsplan Bonn 3. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1 Stadt Bornheim Stadtplanung	03.12.2019	Rathausstr. 2 53332 Bornheim	Die geplanten Verkehrs-Lenkungskonzepte könnten Mehrverkehre auf Bornheimer Straßen bedeuten. Vor allem eine Lkw-Lenkung könnte zu einer stärkeren Belastung der Achse BAB 555 Ausfahrt Bornheim – L118 – L300 Richtung Bonn führen. Da dieser Abschnitt auf Bornheimer Stadtgebiet bereits heute als Bereich mit Lärmwerten oberhalb der EU-Schwellenwerte anzusehen ist (Lärmaktionsplan Bornheim), sind Mehrverkehre hier zu verhindern. Grundsätzlich könnte dies künftig auch auf die Achse BAB 555 – L118 – L183n – L183 zutreffen. Die L183n wurde in der letzten Lärmkartenerfassung des Landes 2017 jedoch nicht erfasst.	Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung. Möglicherweise entstehende Mehrverkehre werden im Rahmen der Aufstellung des Lkw-Lenkungskonzepts vertieft untersucht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein- Westfalen Regionalnieder- lassung Ville - Eifel	26.11.2019	Postfach 12 01 61 53874 Euskirchen	Zu Beginn möchte ich darauf hinweisen, dass die Bundes- und Landesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten im Stadtgebiet Bonn in der Baulast der Stadt liegen. Für diese Bereiche erfolgt von Seiten Straßen.NRW keine Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Überprüfung für Neubau oder Erhöhung von Lärmschutzeinrichtungen erfolgt im bestehenden Straßennetz nach den Kriterien der Lärmsanierung. Erst bei Überschreitung der "Auslösewerte" sind Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen der haushaltsrechtlichen Regelungen möglich. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nimmt Ihre im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen wohlwollend zur Kenntnis. Jedoch kann kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Für die Autobahnen auf dem Stadtgebiet Bonn erfolgt eine getrennte Stellungnahme durch die Autobahnniederlassung Krefeld.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3 Rhein-Sieg- Kreis Referat Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung FB 01.3	05.12.2019	Postfach 15 51 53705 Siegburg	Nach Durchsicht der von Ihnen zur Verfügung gestellten Unterlagen und unter Berücksichtigung der betroffenen Randgebiete für den Rhein-Sieg-Kreis bestehen derzeit keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Es bleibt jedoch zu beobachten, inwiefern die Umleitung des LKW-Verkehrs eine zusätzliche Belastung für die der im Rhein-Sieg-Kreis befindlichen Straßen sein könnte (vgl. 9.2.2 - Machbarkeitsstudie Lkw-Lenkung – S. 57 – 59, Lärmaktionsplan der Stadt Bonn).	Die Stadt Bonn verweist auf die DS-Nr. 1511506. Ein Lkw-Lenkungskonzept befindet sich in Aufstellung. Möglicherweise entstehende Mehrverkehre werden im Lkw-Lenkungskonzept vertieft untersucht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Weiterhin wurde die Verlängerung der S-Bahn Linie 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel, welche Abschnittsweise durch den Rhein-Sieg-Kreis verläuft, zur Kenntnis genommen. Nach Durchsicht der Planungsunterlagen der DB Netz AG und im Kapitel 9.2.6, Lärmaktionsplan der Stadt Bonn bestehen auch hier keine Bedenken, da die DB hier einen umfassenden Lärmschutzplan aufgestellt hat, durch die auch die Anwohner der betroffenen Strecke eine Verminderung von Bahnlärm rechnen können. Derzeit befindet sich die Verlängerung S-Bahn Linie 13 in der Bauphase und soll bis 2028 andauern.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
4	Bezirksregierung Köln Dezemart 53	06.12.2019	Zeughausstr. 2-10 50667 Köln	<p>S. 2 "Gewerbelärm" Ich bitte folgende Angaben zu überprüfen: Fa. Corus Aluminium Profiltechnik Bonn GmbH Vermutlich handelt es sich um die heute unter der Bezeichnung ST Extruded Products Germany GmbH in der Friedrich-Wöhler-Str. 2, 53117 Bonn, geführte Anlage (Betrieb). Fa. Degussa AG Betrieb Marquardt Vermutlich handelt es sich um die heute unter der Bezeichnung Evonik Operations GmbH Betrieb Marquardt Werk Wesseling in der Siegburger Str. 7, 53229 Bonn, geführte Anlage (Betrieb). Bei der Klärschlammverbrennungsanlage der Stadt Bonn, Salierweg, 53117 Bonn handelt es sich nach den hier vorliegenden Informationen nicht um eine IED-Anlage. Eine Fa. Atlantik GmbH findet sich im hier vorliegenden Anlagenverzeichnis nicht. Bei den hier erfassten Anlagen der Fa. Atlantic GmbH, Gartenstraße 7 - 17, 53229 Bonn, handelt es sich nicht um IED-Anlagen.</p>	Die Angaben wurden seitens der Stadt Bonn überprüft.	Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p>S. 52, Kap. 9.1.2, Abs. 1 Ich bitte das Datum der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu überprüfen.</p>	Die Angaben wurden seitens der Stadt Bonn überprüft.	Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Eisenbahn-bundesamt Referat 53	09.12.2019	Heinemannstr. 6 53175 Bonn	<p>Im Rahmen der Mitwirkung in Ballungsräumen wirkt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) bei der Lärmaktionsplanung in Ballungsräumen mit. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar. Im Rahmen des Verfahrens stelle ich Ihnen Informationen und Materialien zur Verfügung und möchte ich Sie zusätzlich bitten, die weiteren Anmerkungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Bonn zu berücksichtigen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p>Wie Sie auf Seite 12 erwähnt haben, ist das Eisenbahn-Bundesamt verantwortlich für die Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes (sowie an sonstigen Strecken in Ballungsräumen). Aus diesem Grund möchte ich Sie bitten, den Hinweis zur Datengrundlage bei den betreffenden Karten (zum Beispiel Seite 13 und 14) zu ergänzen. Für die Lärmkarten gilt: © Eisenbahn-Bundesamt (2017), DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016) © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sq.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutV) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarten gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Sollten Sie weiteres Kartenmaterial benötigen, finden Sie auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/nw/nw_node.html weitere Angebote.</p>	Die im LAP enthaltenen Abbildungen werden entsprechend angepasst.	Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Darüber hinaus stelle ich Ihnen Raster-Lärmkarten für den Nacht-Lärmindex L_{Night} zur Verfügung, in denen eine Auswahl an vordringlichen Lärmschwerpunkten gekennzeichnet ist. Dazu ist zu beachten: Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes wurde die Lärmbelastung an Eisenbahnstrecken des Bundes sowie die Anzahl der durch Schienenverkehrslärm belasteten Bewohnerinnen und Bewohner berechnet bzw. pauschaliert. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Veröffentlichung: Juni 2017) können für die Identifizierung von Lärmschwerpunkten in Ballungsräumen und Kommunen herangezogen werden. Ein Lärmschwerpunkt beschreibt ein begrenztes Gebiet entlang eines Schienenverkehrsweges, in dem eine hohe Anzahl an Betroffenen einer verhältnismäßig hohen Belastung durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt ist. Neben den Ergebnissen der Lärmkartierung sowie der Betroffenheitsanalyse ist eine qualitative Einzelfallbewertung zur Identifizierung eines Lärmschwerpunktes nötig. Diese Vorgehensweise enthält weitere Abwägungen, die über feste Kriterien wie die Anzahl der Betroffenen hinausgehen. Aus diesem Grund kann kein Vollständigkeitsanspruch an die Benennung von Lärmschwerpunkten gestellt werden. Die Kennzeichnung von Lärmschwerpunkten liegt im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes und ist isoliert für jede Kommune und jeden Ballungsraum zu betrachten. Ein bundesweiter Vergleich ist weder angestrebt noch zielführend.</p> <p>Dem beschriebenen Vorgehen folgend und wie auf den Karten dargestellt, konnten Lärmschwerpunkte in den Bereichen Bonn Innenstadt-Nord, Bonn Beuel sowie Bonn Innenstadt-Süd (bis Bad Godesberg) identifiziert werden. Diese Lärmschwerpunkte decken sich weitestgehend mit den von Ihnen benannten Belastungsachsen des Schienenverkehrs.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Zum Schutz vor Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr auf Schienenwegen gilt nach dem BImSchG das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet, ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung bereits 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderungen am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Weitere Informationen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes und die genauen Voraussetzungen finden Sie auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html) sowie in der Förderrichtlinie zum Lärmsanierungsprogramm (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile).</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z.B. die DB Netz AG, die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Schallschutzfenstern zählt, sind die begünstigten Hauseigentümer Zweitempfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit der Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.		
			Ergänzend zur Ihrer Übersicht im Anhang V.3 schicke ich Ihnen Auszüge der Anlage 1 und Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes für den Bereich Bonn. In Anlage 1 sind die bereits fertiggestellten bzw. geplanten Lärmsanierungsabschnitte aufgelistet (Stand: Oktober 2018). Streckenabschnitte, die im Rahmen der Lärmsanierung noch bearbeitet werden, sind in der Anlage 3 enthalten (Stand: Dezember 2018). Zusätzlich erhalten Sie von mir eine Auflistung der bereits errichteten Schallschutzwände (Stand: Oktober 2018) entlang von Schienenwegen des Bundes in Bonn.	Das Kapitel 9.4 im LAP wird entsprechend ergänzt.	Änderung des Lärmaktionsplans.
			Ich möchte Sie ebenfalls darum bitten, die Abbildungshinweise auf den Seiten 15 und 16 anzupassen: Bei den verwendeten Karten handelt es sich um die Darstellung der Raster-Lärmkennziffer für den jeweiligen Lärmindex.	Die im LAP enthaltenen Abbildungen werden entsprechend angepasst.	Änderung des Lärmaktionsplans.
			Unter dem Punkt „5.5 Ruhige Gebiete“ weisen Sie auf den Seiten 28ff ruhige Gebiete im Stadtbereich von Bonn aus. Nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes befinden sich einige der ausgewiesenen Gebiete im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes. Dadurch sind die Gebiete von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt. Diesen Umstand bitten wir Sie bei der Ausweisung ruhiger Gebiete zu berücksichtigen.	Zur Identifizierung der ruhigen Gebiete wurden die Maschen des Freiraum-Monitorings der Stadt Bonn mit den Isophonenflächen der verschiedenen Lärmquellen verschnitten. Hierbei sind alle Maschen mit einem Lärmpegel <55 dB(A) als leise und alle Maschen mit einem Lärmpegel ≥55 dB(A) als laut anzusehen. Da die Maschen teilweise nicht vollständig durch die Isophonenflächen belastet werden, wurden die Maschen entlang der Form der Isophonenflächen zugeschnitten. Als Ergebnis liegen alle Maschen mit einem Lärmpegel <55 dB(A) vor, die den Bestand an ruhigen Gebieten darstellen. Gebiete, die von Isophonen ≥ 55 dB(A) betroffen sind, wurden nicht als ruhiges Gebiet ausgewiesen. Ruhige Gebiete, die von Schienenlärm über 55 dB(A) betroffen sind, liegen somit nicht vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Wie gewünscht lasse ich Ihnen zu den Anregungen von Betroffenen folgende Informationen zukommen:</u> (betrifft Anregungen der Betroffenen mit den Nummern 1, 2, 43, 44, 51, 59, 60 und 90) Da Schienenverkehrslärm von Güterzügen als besonders belastend empfunden wird, werden verschiedene Ansätze zur Reduzierung der Lärmbelastung durch Güterwagen verfolgt. Zum Fahrplanwechsel 2012/2013 wurde auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das lärmabhängige Trassenpreissystem (laTPS) eingeführt. Das Ziel ist, die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf leise Bremstechnik zu fördern. Bis 2020 stellt das BMVI im Rahmen des laTPS bis zu 152 Millionen Euro für die Umrüstung bereit. Nach Auswertung der Registerdaten (Stand: August 2019)	Das EBA gibt vertiefte Informationen zu den Hinweisen mit den Nummern 1, 2, 43, 44, 51, 59, 60, 90. der ersten Phase des Mitwirkungsverfahrens. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>ergibt sich, dass 73 Prozent der 183.000 auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen mit leisen Bremssohlen bereits ausgestattet sind. Zudem sind vom Eisenbahn-Bundesamt ca. 175.600 Vorbescheide an europäische Wagenhalter für die Bezuschussung der Umrüstung erteilt worden (Stand: Dezember 2018). Darüber hinaus untersagt das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmgesetz) Betreibenden, das Fahren bzw. Fahrenlassen lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz nach dem Fahrplanwechsel 2020/2021 am 13. Dezember 2020.</p>		
			<p>(betrifft Anregung der Betroffenen mit der Nummer 25) Der benannte Bereich befindet sich in der sogenannten Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes. In dieser Anlage sind die Streckenabschnitte enthalten, die für eine schalltechnische Untersuchung in Vorbereitung einer möglichen Lärmsanierungsmaßnahme vorgesehen sind. Das bedeutet, dass geprüft wird, ob durch den Schienenverkehrslärm Auslösewerte überschritten werden und wenn ja, welche lärmindernden Maßnahmen zu ergreifen sind. Der zu betrachtende Streckenabschnitt reicht etwa vom Kreuzungsbereich August-Bebel-Allee/Annaberger Straße bis zur Überführung der Bundesstraße 9 (Mainzer Straße) über die Bahnstrecke. Aus dieser Anlage lässt sich kein zeitlicher Horizont zur Lärmsanierung ablesen.</p>	<p>Das EBA gibt vertiefte Informationen zu den Hinweisen mit der Nummer 25 der ersten Runde des Beteiligungsverfahrens. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>(betrifft Anregung der Betroffenen mit der Nummer 38) Der benannte Bereich befindet sich in der sogenannten Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes. In dieser Anlage sind die Streckenabschnitte enthalten, die für eine schalltechnische Untersuchung in Vorbereitung einer möglichen Lärmsanierungsmaßnahme vorgesehen sind. Das bedeutet, dass geprüft wird, ob durch den Schienenverkehrslärm Auslösewerte überschritten werden und wenn ja, welche lärmindernden Maßnahmen zu ergreifen sind. Der zu betrachtende Streckenabschnitt reicht etwa von der Überführung der Bundesstraße 56 nordwestlich des Bonner Hauptbahnhofs bis etwa zur Querung der Dottendorfer Straße. Aus dieser Anlage lässt sich kein zeitlicher Horizont zur Lärmsanierung ablesen.</p>	<p>Das EBA gibt vertiefte Informationen zu den Hinweisen mit der Nummer 38 der ersten Runde des Beteiligungsverfahrens. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Zu den Anregungen bzw. Hinweisen der Betroffenen mit der Nummer 44 (Kommentar 2) sowie Nummer 60 kann ich Ihnen keine konkrete Rückmeldung geben, da die vorliegenden Informationen für eine Einschätzung des Sachverhaltes nicht ausreichend sind. Ich kann Ihnen anbieten, dass sich die Betroffenen direkt an mich wenden können, damit ich mithilfe weiterer Informationen prüfen kann, wie der Sachverhalt einzuschätzen ist. Andernfalls können sich die Betroffenen mit einer allgemeinen Lärmbeschwerde an das Referat 54 (Fahrgastrechte) im Eisenbahn-Bundesamt wenden. Die Betroffenen erreichen das genannte Referat über die E-Mail-Adresse fahrgastrechte@eba.bund.de oder postalisch: Eisenbahn-Bundesamt Referat 54: Fahrgastrechte Heinemannstraße 6 53175 Bonn</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
6	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Regionalniederlassung Krefeld	04.12.2019	<p>Es liegen keine Überschreitungen der maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung an den Wohngebäuden im Bereich zwischen der AS BN-Ramersdorf und dem AK BN-Ost vor.</p>	<p>Die im LAP enthaltenen Aussagen werden entsprechend angepasst.</p>	<p>Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Anhang V.2. Nr. 27 Weiterbearbeitung: "Durchführung voraussichtlich 2020/2021"	Die im LAP enthaltenen Aussagen werden entsprechend angepasst.	Änderung des Lärmaktionsplans.
7	Stadtwerke Bonn	03.01.2020		Im Anhang V.4 ist unter Punkt 10 die Gleiserneuerung des Gleisbogens Kaiser-Karl-Ring bis Kölnstraße aufgeführt. Die Maßnahme ist nun für 2020 geplant.	Die im LAP enthaltenen Aussagen werden entsprechend angepasst.	Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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



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

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

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

eingesehen werden.



Anhang IV Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Hinweis: Die nachfolgenden Tabellen stammen aus einem Forschungsvorhaben aus dem Jahr 2010¹³. Nicht alle Angaben entsprechen deshalb dem aktuellen Stand der Technik. Die Tabelle ist aber dennoch geeignet, einen Überblick zu bieten, welches Maßnahmenpektrum zur Lärminderung geeignet ist und mit welcher Pegelminderung in etwa gerechnet werden kann.

Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Förderung des Umweltverbundes				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ▪ Nutzungsmischung ▪ Förderung Umweltverbund ▪ Förderung multimodaler Verkehre ▪ Beschränkung des Kfz-Verkehrs ▪ Mobilitätsmanagement ▪ Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Substitution von Kfz-Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1]
Förderung stadtverträglicher Güterverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung Schienengüterverkehr ▪ Gleisanschlussverkehr ▪ dezentrale Güterverkehrszentren ▪ Stadt-Logistik 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des SV-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abnahme SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) ▪ Reduktion SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -> -3 dB(A) ▪ Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [2]

Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlangsamung des Kfz-Verkehrs				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ▪ verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen ▪ Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -> -1 dB(A) ▪ Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -> -1,5 dB(A) ▪ Reduktion von 50 auf 30 km/h -> -2,4 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl im gesamten Bundesgebiet

¹³ Planungsbuero Richter-Richard, "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie", Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010)



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		<ul style="list-style-type: none"> Bei Ergänzung von Tempo 30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A) 		
Verstetigung des Verkehrsflusses				
<ul style="list-style-type: none"> Signalsteuerung ("Grüne Welle") Straßenum- und -rückbau Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen Umgestaltung von Knotenpunkten Kreisverkehrsplatz anstatt LSA-gesteuerter Knotenpunkt gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens 	<ul style="list-style-type: none"> Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge werden vermieden 	<ul style="list-style-type: none"> Reduktion um -2 bis -3 dB(A) Reduktion um -0,5 dB(A) bei Kreisverkehrsplatz anstatt Knotenpunkt [6] 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet
Leise Fahrbahnbeläge				
<ul style="list-style-type: none"> Sanierung schadhafte Fahrbahndecke Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen leise Pflasterbeläge Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt Einsatz lärmindernde Asphaltdeckschichten 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Reifen-Fahrbahngeräusche 	<ul style="list-style-type: none"> konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke ->-0,5 bis -1,5 dB(A) Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton ->-2 bis -3 dB(A) dichte Oberfläche: bei Pkw -> -2 bis -4 dB(A), Lkw -> -2 dB(A) [4] Porous Mastix Asphalt (PMA) gegenüber Asphaltbeton -5 dB(A) [3] offenporige Deckschicht >50 km/h: Pkw-> -6 bis -8 dB(A), Lkw -> -4 bis -5 dB(A) [4] semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -> -3 dB(A) Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer Asphalt" < 50 km/h bis zu -3,5 dB(A) Gummi-asphalt, erst teilweise erprobt, -6 bis -7 dB(A) unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -> -3 dB(A) Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -> -3 bis -7 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Augsburg: zweilagiger offenerporenen Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] Düsseldorfer Asphalt: in VIELEN Städten zwischenzeitlich Standardbauweise Gummi-asphalt: Schwerin und Österreich



Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung ▪ Steuernde und lenkende Maßnahmen ▪ Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen ▪ Rück-/Umbau von Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In fast jeder Stadt zu finden
Verlagerung/Bündelung Güterverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen ▪ Vorzugsrouten ▪ Lenkung des Lkw-Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung SV-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -> -5,1 dB(A) ▪ Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) ▪ Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In fast jeder Stadt zu finden

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Schallabschirmung				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wände, Wälle, Lärmschutzbebauung, Troglagen, Tunnel, Einhausungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abschirmung in der Schallausbreitung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einhausungen/ Tunnel -> Beseitigung der Lärmquelle ▪ Lärmschutzwände / -wälle -> -5 bis -15 dB(A) [3] 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbaumformen zu finden
Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rückbau überbreiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vergrößerung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort -> -3 dB(A) ▪ Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -> -0,5 bis -1,0 dB(A) ▪ Abrücken von 10 auf 15 m -> -2 dB(A) ▪ Abrücken von 10 auf 20 m -> -4 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden
Schalldämmung von Außenbauteilen				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rollladenkästen usw. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallschutzfensterklasse 1 -> Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 -> Schalldämmmaß 50 dB(A)) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Je nach Bautyp -> -5 bis -15 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
	keine Minderung des Außenpegels			
<ul style="list-style-type: none"> Absorbierende Fassaden 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade 	<ul style="list-style-type: none"> Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger zu finden
Umbau/Neubau von Gebäuden				
<ul style="list-style-type: none"> Qualifizierter Grundriss 	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite) 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Selbstabschirmung->mindestens 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger zu finden
<ul style="list-style-type: none"> Vorbauten, Pufferzonen Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände 	<ul style="list-style-type: none"> Neue Gebäude als Lärmschirm 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger zu finden
Bauleitplanung				
<ul style="list-style-type: none"> Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger eingesetzt
<ul style="list-style-type: none"> Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/Bebauungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen 	<ul style="list-style-type: none"> Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005 Auflösung des Lärmkonflikts 	<ul style="list-style-type: none"> langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Häufig eingesetzt



Anhang V.1

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung – Umsetzungsstand Straßenverkehr I



Anhang V.1

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung – Baulastträger: Stadt Bonn, Stand: 29. Januar 2020

- grün = Maßnahme umgesetzt
- blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im Lärmaktionsplan der 3. Runde weiterverfolgt
- schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt
- lila = Maßnahme in Lärmaktionsplan der 3. Runde aufgenommen
- grau = Unterscheidung der Belastungsachsen

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Information
Straßenverkehr					
1	Bad Godesberg – Landgrabenweg, Belastungsachse 216	Minikreisel An der Nesselburg, Meckenheimer Straße; gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm	Stadt Bonn	Kritisch, vorhandene Straßengeometrie schwierig	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"
2	Beuel – Landgrabenweg, Belastungsachse 216	Minikreisel Landgrabenweg, Rhenusallee, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste	Stadt Bonn	zz. fehlen Fördermittel	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"
3	Landgrabenweg - Belastungsachse 216	Minikreisel Landgrabenweg, Kreuzherrenstraße, Rudolf-Hahn-Straße.	Stadt Bonn	geplant, zz. fehlen Fördermittel	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"
4	Beuel – Königswinterer Str., Belastungsachse 19	Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht: 1. Auto Thomas – Mehlemstraße 2. Haus Nr. 581 – Haus Nr. 605 technisch möglich (geeigneter Straßenaufbau vorhanden), Finanzierung jedoch ungeklärt.	Stadt Bonn	geplant	Deckensanierung mit lärmindernder Microvia-Asphaltnischung zwischen Auf dem Grendt und Oberkasseler Straße.
5	Beuel – Königswinterer Str., Belastungsachse 19	Fahrradfreundliche Königswinterer Straße zwischen Straße Auf dem Grendt und Mehlemstraße, Umgestaltung der Radwege.	Stadt Bonn	geplant	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS 1412981 "Fahrradfreundliche Königswinterer Straße"
6	Bonn – Belderberg, Belastungsachse 44	Fahrbahnsanierung Belderberg	Stadt Bonn	umgesetzt	
7	Bonn – Römerstraße, Belastungsachse 47	Teststrecke lärmindernde Asphaltdeckschicht Römerstraße zwischen Augustusing und Wachsbleiche.		umgesetzt	Die Fachverwaltung hat in einem Abschnitt der Römerstraße die Erneuerung des Abwasserkanals und anschließend im Rahmen der Wiederherstellung der Fahrbahn den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht als Teststrecke vorgenommen.
8	Bonn – Bornheimer Straße, Belastungsachse 247	Bau eines Minikreisels KN Bornheimer Straße/ Ellerstraße.	Stadt Bonn	umgesetzt	
9	Bonn – Bornheimer Straße, Belastungsachse 247	Neugestaltung des Straßenraums einschließlich Begrünung, Abschnitt Hochstadenring bis Ellerstraße.	Stadt Bonn	in Planung	Beschluss Vorplanung geplant für Herbst 2019
10	Bonn – Bornheimer Straße, Belastungsachse 247	Anbindung Viktoriabücke bis Ring über Thomastraße/ Straße Am Alten Friedhof.	Stadt Bonn	in Umsetzung	Die Anbindung Viktoriabücke/ Thomastraße/ Am Alten Friedhof zur Entlastung der Bornheimer Straße wird zz. im Rahmen der Sanierung Viktoriabücke umgesetzt, DS-N. 1511819 Ratsbeschluss 18.6.2015



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Information
11	Bonn – Bornheimer Straße, Belastungsachse 247	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem nördlichen Abschnitt umgesetzt, auf dem südlichen nicht.	Stadt Bonn	umgesetzt	Auf dem Abschnitt Hochstadenring bis Ellerstraße wurde die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Zwischen Straße Alter Friedhof und Hochstadenring wird die Kfz-Belastung durch die Anbindung der Viktoriabücke um ca. 50 % gemindert. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen dann im südlichen Bereich nicht mehr notwendig.
12	Bonn – Reuterstraße, Belastungsachse 59	Verkehrsverstetigung/ Wellenoptimierung.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS-Nr.: 0610658NV10;
13	Bonn – Reuterstraße, Belastungsachse 59	Geschwindigkeitskontrollen z. B. zwischen Bonner Talweg und Argelander Straße.	Stadt Bonn	umgesetzt	
14	Bonn – Reuterstraße, Belastungsachse 59	Signaltechnische Pflöchnerung, Optimierung Lichtsignalsteuerung (s. Luftreinhalteplan).	Stadt Bonn	Prüfung noch nicht abgeschlossen.	
15	Bonn – Reuterstraße, Belastungsachse 59	Durchfahrverbot für Lkw >3,5 t (s. Luftreinhalteplan).	Stadt Bonn	umgesetzt	
16	Bonn – Reuterstraße, Belastungsachse 59	Lärmindernde Asphaltdeckschicht technisch möglich (Deckenaufbau noch genauer zu prüfen), Finanzierung ungeklärt.	Stadt Bonn	Umsetzung frühestens 2021	Möglicher Abschnitt für lärmindernden Asphalt: BAB – Reuterbrücke. Stand 2017: Die Verwaltung hat für die Erneuerung der Fahrbahn ("grundhafte Erneuerung") der Straßen Reuterstraße, Liewelingsweg und Berta-Lungstrasse-Zuschussanträge bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Auf der Reuterstraße wird diese Gelegenheit genutzt, eine lärmindernde Asphaltdeckschicht einzubauen.
17	Bonn – Reuterstraße, Belastungsachse 59	Radverkehrsanlagen auf dem Bonner Talweg von Reuterstraße Richtung Norden: Markierung Radfahrstreifen auch um den schmalen Wartebereich der Straßenbahnhaltestelle höhengleich herumgeführt.	Stadt Bonn	teilweise umgesetzt bis Weberstraße	
18	Ubierrstr./ Konstantinstr./ Rüngsdorfer Str. Belastungsachse 98	Kleiner Kreisverkehr Römerplatz	Stadt Bonn	umgesetzt	
19	Bad Godesberg – Bernkasteller Straße, Belastungsachse 102	Minikreisel Bernkasteller Straße, Annaberger Straße, Servatiusstraße – gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm Prioritätenliste.	Stadt Bonn	kritisch, vorhandene Straßengeometrie schwierig	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"
20	Bad Godesberg – Bernkasteller Straße, Belastungsachse 102	Minikreisel Hochkreuzallee/ Bernkasteller Straße.	Stadt Bonn	umgesetzt	
21	Bad Godesberg – Bernkasteller Straße, Belastungsachse 102	Einbau lärmindernder Gummimodifizierter Bitumen im Trockenverfahren (Granulat) zwischen Ürziger Straße und Annaberger Straße	Stadt Bonn	umgesetzt	
22	Bad Godesberg – Hochkreuzallee, Belastungsachse 270	Minikreisel Hochkreuzallee, Ürziger Straße, Südstraße – gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm.	Stadt Bonn	Förderung und damit Umsetzung noch offen	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Information
23	Bad Godesberg – Ubierstraße, Belastungsachse 275	Kleiner Kreisverkehr Ubierstraße, Gotenstraße, Mittelstraße, Plittersdorfer Straße, verkehrsberuhigende Maßnahmen entlang der Mittelstraße – Ubierstraße – Konstantinstraße.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn DS-Nr. 0712876NV4, 2016 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"
24	Bad Godesberg – Ubierstraße, Belastungsachse 275	Fahrrad-Schutzstreifen zwischen Kennedyallee und Simrockallee und auch im südlichen Bereich markiert	Stadt Bonn	umgesetzt	
25	Bad Godesberg – Ubierstraße, Belastungsachse 275	Querungssicherungen auf den zulaufenden Straßen des geplanten Kreisverkehrs Ubierstraße/ Plittersdorfer Straße.	Stadt Bonn	Der Umbau des Kreisverkehrs ist erfolgt.	Der Kreisverkehr dient der Verkehrsverstärkung auf der Belastungsachse. Der geplante Zebrastreifen (FGÜ) entspricht den gleichen Sicherheitsstandards wie eine beampelte Fußgängerquerung an einer Kreuzung.
26	Bad Godesberg – Ubierstraße, Belastungsachse 275	Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Stadt Bonn	zu prüfen	
27	Bonn – Kaiser-Karl-Ring, Kölnstraße – Vorgebirgsstraße, Belastungsachsen 128	Trennung der Nebenanlagen zur Fahrbahn auf der Südostseite der Straße entsprechend dem Markierungsplan mit Pollern und Fahrradständern, um Längsparken am Fahrbahnrand zu erzwingen.	Stadt Bonn	umgesetzt	
28	Bonn – Kaiser-Karl-Ring, Georgstraße und Im Krausfeld, Belastungsachsen 128	Sperrfläche im Einmündungsbereich teilweise genutzt für Radverkehrsquerung über Straßenmitte (Grünstreifen) Kaiser-Karl-Ring	Stadt Bonn	umgesetzt	
29	Bonn – Hausdorffstraße, Reuterstraße – August-Bier-Straße, Belastungsachse 109	Auf Ostseite vor Wohnbebauung Parken auf Gehweg einschränken, durch Einrichtung des Radwegs auf der Fahrbahn.	Stadt Bonn	umgesetzt	DS 1711371 "Beschleunigung des Radverkehrs auf der Hausdorffstraße"
30	Bonn – Quirinusplatz, Belastungsachse 109	Errichtung einer Fahrradabstellanlage für etwa 40 Fahrräder. Geeignet wäre eine überdachte Fahrradabstellanlage innerhalb des Wendekreises.	Stadt Bonn	umgesetzt	
31	Bonn – Dottendorfer Straße, Zugang Tennisplätze (Ende Wohnbebauung) bis Christian-Miesen-Straße, Belastungsachse 244	Wegfall der Längsparkstände. Stattdessen Anlage eines Radfahrstreifens (Lückenschluss). Hinweis: In der Christian-Miesen-Straße werden Senkrechtparkstände in ausreichender Zahl angeboten.	Stadt Bonn	Kein neuer Sachstand, ev. Berücksichtigung in einem Parkraumkonzept	Weiter bei Planung berücksichtigen.
32	Bonn – Dottendorfer Straße, Straße In der Raste West bis In der Raste Ost, Belastungsachse 244	Aufgabe der Längsparkstände vor der ehemaligen Großbäckerei. Stattdessen Anlage eines Radfahrstreifens (Lückenschluss). Etwa 15 Parkstände entfallen. Der Parkraum sollte auf dem breiten Grünstreifen im Firmengelände als Senkrechstellplätze angeboten werden.	Stadt Bonn	Kein neuer Sachstand, ev. Berücksichtigung in einem Parkraumkonzept	Weiter bei Planung berücksichtigen.
33	Bonn – Dottendorfer Straße, Belastungsachse 244	Kleiner Kreisverkehr Dottendorfer Straße, Karl-Barth-Straße, Servatiusstraße.	Stadt Bonn	Umsetzung offen	Bahnquerung Ollenhauer Straße führt ggf. dazu, dass Kreisverkehr nicht leistungsfähig ist.
34	Bonn – Dottendorfer Straße, Belastungsachse 244	Verlegung der Haltelinie nach hinten, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr.	Stadt Bonn und SWB	Zu prüfen	



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Information
35	Bonn – Karl-Barth-Straße, Belastungsachse 265	Prüfung einer kreuzungsfreien Bahnquerung im südlichen Teil von Bonn.	Stadt Bonn	Planung mit DB läuft	Die Verwaltung hat bereits im Sommer 2010 eine Voruntersuchung mit verschiedenen Varianten zu linksrheinischen Bahnquerungen in den Ausschüssen vorgestellt (DS-Nr. 0612229NV5), worauf der Rat mit Beschluss vom 07.10.2010 die Verwaltung beauftragte, eine eingehendere Untersuchung durchzuführen. Mittlerweile ist der Vorentwurf für die Bahnquerung Dottendorfer Straße/ Ollenhauer Straße vom Rat beschlossen worden.
36	Bonn – Auf dem Hügel, Belastungsachse 116	Minikreisel Auf dem Hügel/ Am Propsthof, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"
37	Bonn – Auf dem Hügel, Belastungsachse 116	Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Stadt Bonn	In Umsetzung	Beschluss des Hauptausschusses am 05.12.2019 für eine einjährige Testphase Auf dem Hügel.
38	Bonn – Rathausgasse, Belastungsachse 121	Parkhaus "Altes Rathaus" und Einbindung in ein Parkleitsystem.	Stadt Bonn	Erneuerung Parkleitsystem zz. in Arbeit DS 1713261	Rathausgasse und evtl. Verlegung der Tiefgaragenausfahrt sind Bestandteil des Masterplans Innere Stadt und werden im Rahmen des Projektes Viktoriakarree weiterverfolgt.
39	Bonn – Am Hof, Belastungsachse 122	Einbindung Tiefgarage "Hofgarten" in ein Parkleitsystem.	Stadt Bonn	geplant	
40	Bonn – Am Hof, Belastungsachse 122	Änderung Verkehrsführung Innenstadtgürtel	Stadt Bonn	Testphase ab 9/19	Variantenuntersuchung zur Verkehrsführung im Bereich Cityring/ Citybogen, wird zz. erarbeitet.
41	Bonn – Am Hof, Belastungsachse 122	Schließung der Achse Rathausgasse/ Am Hof für den Durchgangsverkehr. Einrichtung einer Fußgängerzone vor dem Universitätsgebäude oder verkehrsberuhigter Bereich (nur unter Aufgabe des Cityrings möglich).	Stadt Bonn	Prüfung erfolgt im Rahmen der Variantenuntersuchung Testphase ab 9/19	s.o.
42	Bonn – Am Hof, Belastungsachse 122	Umgestaltung von Kaiserplatz und Martinsplatz mit Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (Einbeziehung in den verkehrsberuhigten Innenstadtbereich erforderlich).	Stadt Bonn	Prüfung erfolgt im Rahmen der Variantenuntersuchung Testphase ab 9/19	s.o.
43	Bonn – Sandkaule, Belastungsachse 123	Fahrbahnsanierung Sandkaule	Stadt Bonn	umgesetzt	
44	Bonn – Sandkaule, Belastungsachse 123	Bau eines gesicherten Radfahrstreifens	Stadt Bonn	umgesetzt	
45	Bonn – Kölnstraße (L 300), Kaiser-Karl-Ring – Rosental, Belastungsachse 170	Prüfung, ob für den Fahrstreifen Richtung Zentrum eine ausreichende Fahrstreifenbreite (ca. 5,00 m) erreicht werden kann, um einen Radfahrstreifen anzulegen.	Stadt Bonn	Geplant für Haltestellenbereich	Im Rahmen der Planung zum behindertengerechten Ausbau der Straßenbahnhaltestelle ist auch die Radverkehrsführung berücksichtigt worden: Ein Radfahrstreifen ist dort im Seitenbereich möglich.
46	Bonn – Kölnstraße (L 300), Rosental – Wilhelmsplatz, Belastungsachse 170	Prüfung Schutzstreifen zwischen Heerstraße und Breite Straße als Lückenschluss auf der Südseite und zwischen Wilhelmsplatz und Rosental auf der Nordseite.	Stadt Bonn	geplant	Die Pläne für den Umbau der Haltestelle Rosental müssen noch überarbeitet werden, dabei ist auch die Radverkehrsführung zu berücksichtigen.
47	Bonn – Kölnstraße, Haltestelle Rosental, Belastungsachse 170	Verengung der Fahrbahn Richtung Innenstadt. Der Fahrstreifen ist heute auf dieser Seite so breit, dass er zum (unerlaubten) Parken am Straßenrand genutzt wird.	Stadt Bonn	Umbau in Planung	Wird sich mit Markierung Schutzstreifen/ Radfahrstreifen erledigen.



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Information
48	Bonn – Kölnstraße, Breite Straße – Wilhelmplatz, Belastungsachse 170	Fahrtrichtung Zentrum, Wegfall Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen zwischen Breite Straße und Wilhelmplatz, Reduzierung auf einen kurzen Rechtsabbiegefahrstreifen in den Wilhelmplatz.	Stadt Bonn	nicht in Planung	Nicht ohne Prüfung von Staugefahr umsetzbar. Sollte jedoch weiterverfolgt werden.
49	Bonn – Stiftsplatz/ Kölnstraße, Belastungsachse 170	Der Masterplan, Stand März 2012, sieht den Stiftsplatz nicht mehr ausschließlich als öffentlichen Parkplatz. Es wird ein umfassender Umbau des Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität angestrebt. Nach Umbau Ausweisung der Straßen des Stiftsplatzes als verkehrsberuhigter Bereich entsprechend StVO.	Stadt Bonn	Masterplan, Umsetzung Masterplan ist ausgesetzt	
50	Bonn – Kölnstraße, Höhe Stiftsplatz, Belastungsachse 170	Ausbau der Einmündungen Stiftsplatz mit durchgezogenem Bord. Hervorhebung der Kölnstraße im Bereich des Stiftsplatzes durch eine farbliche Absetzung der Fahrbahn durch helle Zuschlagstoffe im Asphalt.	Stadt Bonn	Masterplan, Umsetzung Masterplan ist ausgesetzt	
51	Bonn – Kölnstraße, Chlodwigplatz – Oxfordstraße, Belastungsachse 170	Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Stadt Bonn	Zu prüfen	
52	Bonn – Hochstadenring, Belastungsachse 129	Fahrbahnsanierung Hochstadenring zwischen Bornheimer Straße und Vorgebirgsstraße.	Stadt Bonn	umgesetzt	
53	Bonn – Hochstadenring, Belastungsachse 129	Abriss der Rampe beim Umbau der Viktoriabücke.	Stadt Bonn	in Umsetzung	Radverkehrsführung über den Fahrradstreifen auch nach Umbau der Viktoriabücke.
54	Bonn – An der Josefshöhe, Belastungsachse 130	Einzelfallprüfungen an den jeweiligen Achsen und Einbindung in ein Lkw-Lenkungskonzept für die Stadt Bonn.	Stadt Bonn	in Aufstellung	Lkw-Lenkungskonzept DS-Nr. 1511506
55	Bonn – An der Josefshöhe Belastungsachse 130	Einjähriges Pilotprojekt zur Temporeduzierung auf der Straße An der Josefshöhe (Tempo 30).	Stadt Bonn	umgesetzt	Eine einjährige Test- und Pilotphase wurde am 9. Juli 2019 beschlossen. Nach Ablauf wird ein Erfahrungsbericht erstellt.
56	Bonn – Herseler Straße, Belastungsachse 209	Schutz der Außenräume der Schule vor den Lärmeinwirkungen der Straße.	Stadt Bonn	umgesetzt	Tempo 30 für Lkw wurde als Lärminderungsmaßnahme eingeführt.
57	Bonn – Am Burgweiher, Belastungsachse 134	Kleiner Kreisverkehr Am Burgweiher, Derlestraße, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste.	Hardtberg	geplant	DS-1713336
58	Bonn – Rochusstraße, Belastungsachse 136	Fahrbahnsanierung Rochusstraße zwischen Ludwig-Richter-Straße und Ettighoffer Straße, Baumanagement Maßnahmenliste 2009.	Hardtberg	umgesetzt.	
59	Bonn – Villemombler Straße, Belastungsachse 137	Kleiner Kreisverkehr Villemombler Straße, Rochusstraße, Am Burgweiher, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste	Hardtberg	geplant	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18, Änderung siehe DS 1713336 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulast-träger	Umset-zungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Informa-tion
60	Bonn – Hermann-Wandersleb-Ring, Belastungsachse 138	Markierung von Radfahrstreifen in beiden Fahrrichtungen und Sicherung der Fahrradführung in den Haltestellenbereichen sowie Schutz der Aufstellbereiche in Verbindung mit dem Ausbau der Hardtberglinie.	Stadt Bonn	in Planung	Mit Ausbau Hardtberglinie können diesbezügliche Maßnahmen ergriffen werden. Am Hermann-Wandersleb-Ring wurde die Radwegenutzungspflicht teilweise aufgehoben, weil der Radweg zu schmal ist. Eine Führung auf der Straße wird noch geprüft.
61	Bonn – Hermann-Wandersleb-Ring, Belastungsachse 138	Prüfung: Anlage von Umweltverbundspuren auf diesem Abschnitt	Stadt Bonn	wird zurzeit geprüft	
63	Beuel – Pützchens Chaussee, Belastungsachse 144	Minikreisel Pützchens Chaussee, Holtorfer Straße, Adelheidsplatz, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste.	Stadt Bonn	zz. fehlen Fördermittel	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18
64	Beuel – Pützchens Chaussee, Belastungsachse 144	Fahrbahnsanierung zw. Siegburger Straße und Haus Nr. 142.	Stadt Bonn	umgesetzt	
65	Bad Godesberg – Friesdorfer Straße, Belastungsachse 262	Minikreisel Friesdorfer Straße, Weißenburgstraße, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste.	Stadt Bonn	Geplant, zz. fehlen Fördermittel	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18, kann nach Verlagerung des Gewerbebetriebs wieder aufgenommen werden.
66	Bad Godesberg – Friesdorfer Straße, Belastungsachse 262	Fahrrad-Schutzstreifen in der Friesdorfer Straße	Stadt Bonn	geplant	Umsetzung geplant für 2020.
67	Bad Godesberg – Friesdorfer Straße, Belastungsachse 262	Fahrbahnsanierung Friesdorfer Straße zwischen Weißenburgstraße und Laufenbergstraße: Maßnahmenliste 2010 Baumanagement.	Stadt Bonn	umgesetzt	
68	Sankt Augustiner Straße Belastungsachse 268	B-Plan 8024-18 "Im Ziegelfeld": Lärmschutzwall mit Begrünung (60 m ü. NHN) zur Sankt Augustiner Straße und passiver Lärmschutz (Bauschalldämmmaße), 26.09.2007	Stadt Bonn	umgesetzt	
69	BAB Lengsdorf - Belastungsachse 200	B-Plan 7520-15 "In der Grächt": Lärmschutzwall/-wand entlang der A 565, passiver Lärmschutz, 14.01.2009	Stadt Bonn	umgesetzt	
70	Bonn - Graurheindorfer Straße, Belastungsachse 127	Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Stadt Bonn	zu prüfen	
71	Bonn Poppelsdorf, Trierer Straße ab KV – Clemens-August-Straße, Belastungsachse 249	Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Stadt Bonn	zu prüfen	
72	Bahnhofstraße Belastungsachse 245	Minikreisel Bahnhofstraße, Meßdorfer Straße, Oedekovener Straße, Dompfaffenweg, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste.	Stadt Bonn	Kreisverkehrsprogramm, zz. fehlen Fördermittel	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"
73	Servatiusstraße Belastungsachse 269	Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Stadt Bonn	zu prüfen	



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Information
Nicht eindeutig den Belastungsachsen zuzuordnen, gesamtstädtisch					
74	Gesamtstädtisch	Kommunales Fahrrad (Mietfahrad-system)	Stadt Bonn	umgesetzt	Beschlüsse zur Umsetzung wurden gefasst. Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS Nr. 1511733
75	Gesamtstädtisch	Grünes C: durchgehender Fuß- und Radweg mit Blühstreifen, Farbfeldern, Baumtoren und Infotafel.	Diverse	umgesetzt.	Bereich Alfter, Tannenbusch, Bornheim, Hersel, Mondorfer Fähre, Niederkassel, Troisdorf, St. Augustin, Meßdorfer Feld; Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: Ds-Nr. 0712347
76	Bonn	Fahrbahnsanierung Am Propsthof Baumanagement Maßnahmenliste 2009, Rheindorfer Straße bis St.-Augustiner-Straße.	Stadt Bonn	umgesetzt.	
77	Beuel	Fahrbahnsanierung Combahnstraße.	Stadt Bonn	umgesetzt.	
78	Bad Godesberg	Fahrbahnsanierung Friedrich-Ebert-Straße Baumanagement Maßnahmenliste 2009.	Stadt Bonn	umgesetzt.	
79	Gesamtstädtisch	Schallschutzfensterprogramm	Stadt Bonn	Umgesetzt	Beschluss des Hauptausschusses vom 25.06.2009 (Ratsinformationssystem der Stadt Bonn DS-Nr.: 0911674); Gesamtumfang: 700.000 EUR von 2009 bis 2014. Es wurden 176 Wohneinheiten gefördert.
80	Gesamtstädtisch	ÖPNV-Beschleunigung	Stadt Bonn	in Umsetzung	Beschleunigung an 150 Signalanlagen im Stadtgebiet. Weitere linienbezogenen Maßnahmen befinden sich gerade in der Entwicklung.
81	Beuel	Bituminöser Überzug auf Kopfsteinpflaster – Roleberstraße.	Stadt Bonn	umgesetzt	
82	Bonn	Endenicher Straße Kopfsteinpflaster entfernen zw. Frongasse und Pastoratsgasse. Neue Straßenoberfläche in geprägter Struktur.	Stadt Bonn	umgesetzt.	
83	Bonn	Endenicher Straße: eine erneute Deckschichtenerneuerung wird bei zukünftigen Maßnahmen berücksichtigt.	Stadt Bonn	zu prüfen	
84	Bonn	Parkkonzept Bundesviertel.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS-Nr. 0910914
85	Gesamtstädtisch	Konzept für eine Parkraumbewirtschaftung in der Bonner Nordstadt.	Stadt Bonn	geplant	
86	Bad Godesberg	Konzept für eine Parkraumbewirtschaftung für den Bereich Hochkreuz/ Nord-Plittersdorf	Stadt Bonn	in Planung	
87	Gesamtstädtisch	Stationäre Geschwindigkeitsmessungen an folgenden Gefahrenstellen: Reichsstraße, Mainzer Straße.	Stadt Bonn	umgesetzt	
88	Bonn	Seilbahn zum Venusberg, Dottendorf – Venusberg/ Unikliniken.	Stadt Bonn	In Planung	DS Nr.1510945 "Machbarkeitsstudie Seilbahnverbindung Dottendorf - Venusberg/Unikliniken"
89	Hardtberg	Straßenbahn/ Stadtbahn in den Bonner Westen, oberirdische Schienenverbindung zu Uni-Campus, Endenich und Brüser Berg, Beschluss 26.3.15	Stadt Bonn	geplant	DS Nr.1510192 "Hardtbergbahn"



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulast-träger	Umset-zungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Informa-tion
90	Gesamtstädtisch	Höhere Parkgebühren zwecks Reduzierung des MIV zugunsten des ÖPNV; jährliche Prüfung erfolgt.	Stadt Bonn	Daueraufgabe	DS-Nr. 1511800.
91	Bonn	Neuer Fahrbahnbelag auf der Budapester Straße zwischen Thomas-Mann-Straße und Berliner Platz, Fertigstellung 2009	Stadt Bonn	umgesetzt	
92	Bonn	Masterplan Innere Stadt: Reurbanisierung, Stadt der kurzen Wege	Stadt Bonn	Geplant, zz. ausgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS-Nr. 0910703.
93	Gesamtstädtisch	Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Stadt der kurzen Wege.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem: DS-Nr. 0811198
94	Hardtberg	Fahrbahnsanierung Konrad-Adenauer-Damm zwischen Derlestraße und Fontainengraben, Maßnahmenliste 2010 Baumanagement.	Stadt Bonn	umgesetzt	
95	Hardtberg	Fahrbahnsanierung Rochusstraße zwischen Rene-Schickele-Straße bis Ortsdurchfahrtgrenze, Maßnahmenliste 2010 Baumanagement.	Stadt Bonn	umgesetzt	
96	Gesamtstädtisch	Verkehrsentwicklungsplan: erstellt in 2011.	Stadt Bonn	Umgesetzt	
97	Gesamtstädtisch	Förderung der Nahmobilität und Fußverkehr: siehe Verkehrsentwicklungsplan.	Stadt Bonn	Daueraufgabe	Vorschläge sind im VEP enthalten.
98	Bonn	Kleiner Kreisverkehr Hohe Straße, Schlesienstraße, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste	Stadt Bonn	Umsetzung geplant:	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm
99	Bonn	Minikreisel Werftstraße, Römerstraße, Estermannstraße, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"
100	Tannenbusch	Fahrradschutzstreifen auf der Schlesienstraße zw. Hohe Straße und Oppelner Straße	Stadt Bonn	umgesetzt	
101	Tannenbusch	Fahrradschutzstreifen auf der Oppelner Straße zw. Berta-Lungstras-Straße und Schlesienstraße	Stadt Bonn	umgesetzt	
102	Beuel	Einbau Gummimodifizierter Bitumen im Trockenverfahren (Granulat) Am Herrengarten zw. Sankt Augustiner Straße und Stadtbahn		umgesetzt	
103	Tannenbusch	Einbau lärmindernder Gummimodifizierter Bitumen im Trockenverfahren (Granulat) Friedrich-Friesen-str. zw. Goetheallee und Siegfried-Leopold-Straße		umgesetzt	
104	Bonn	Kreisverkehr Reichsstraße, Röttgener Straße, gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm – Prioritätenliste.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn Drucksachen Nr. 0911334ST18 "Gesamtstädtisches Kreisverkehrsprogramm"
105	Gesamtstädtisch	B+R-Anlagen Neubau: Bahnhof Mehlem 180 Parkstände, Bahnhof Oberkassel 30 Parkstände, Bahnhof Beuel 70 Parkstände.	Stadt Bonn	in Umsetzung	Seit 2010: Quirinusplatz, Haltepunkt Dransdorf, Tannenbusch-Süd und Budapester Straße, Bonn-West, Ollenhauer Straße, Hochkreuz, weitere geplant: Pützstraße, Wurzerstraße und Buschdorf.
106	Beuel	B-Plan 8124-25 "Am Mühlenbach": Errichtung eines 6 m hohen Lärmschutzwalls	Stadt Bonn	umgesetzt	



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulast-träger	Umset-zungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Informa-tion
107	Bonn	Fahrbahnsanierung Am Propsthof	Stadt Bonn	Nach Erschlie-ßung der Neu-baugebiete geplant.	Eine Deckschichterneuerung ist zwischen Sie-mensstraße und Auf dem Hügel bereits vorge-sehen.
108	Gesamtstädtisch	Auf den Hauptlinien Linienpärchen im 10-Mi-nuten-Takt. Durchführung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung. Sukzessive Um-stellung auf Gelenkbusse.	Stadt Bonn	Daueraufgabe nicht umge-setzt	Das Nahverkehrsangebot wird kontinuierlich optimiert. Steigende Fahrgastzahlen spiegeln die zunehmende Attraktivität wider.
109	Gesamtstädtisch	Kontinuierliche Verbesserung von Fahrplan und Liniennetz im Rahmen der jährlichen Fort-schreibung des Nahverkehrsplans.	Stadt Bonn	Daueraufgabe	Letzte Fortschreibungen Nahverkehrsplan siehe DS-Nr.: 1611553, 1711670,1712830.
110	Gesamtstädtisch	Job-Ticket-Kampagne zentrale Maßnahme des Luftreinhalteplanes Bonn mit dem Ziel, den Anteil des MIV am Gesamtverkehrsauf-kommen zu reduzieren, Im Sinne einer Erzeu-gung von Synergieeffekten ist das Projekt als strategische Maßnahme zur Lärminderung zu bewerten.	Stadt Bonn	Daueraufgabe	Laut Mitteilung der Stadtwerke Bonn haben sich die Job-Ticket-Abnahmezahlen ausgehend vom Referenzjahr 2006 von 50.412 auf aktuell 62.779 Tickets (Stand: 30.04.2018) er-höhht.
111	Gesamtstädtisch	Förderung von Elektromobilität und Car Shar-ing: Bereitstellung von kostenlosen Parkplät-zen, sobald die notwendigen Änderungen im Straßenverkehrsrecht gelten – zz. gibt es 33 Ladesäulen in Bonn und im RSK	Stadt Bonn	umgesetzt	Kostenloses Parken 2017 eingeführt.
112	Gesamtstädtisch	Im Rahmen des Lärmaktionsplans Bonn wurde eine Machbarkeitsstudie für ein Lkw-Lenkungskonzept erarbeitet, in dessen Kon-text ein Vorschlag für ein Lkw-Vorrangnetz unter Berücksichtigung des Luftreinhalteplans Bonn ausgearbeitet wurde – siehe DS-Nr. 1511506.	Stadt Bonn	in Aufstellung	Das Projekt "Stadtverträgliche Lkw-Naviga-tion" ist im Ruhrgebiet erfolgreich gestartet. Vertreter der Kommunen und Kreise, der Ver-kehrsverbände sowie der Industrie- und Han-delskammern aus der Metropolregion Rhein-land haben sich zum Ziel gesetzt, ein ver-gleichbares Projekt auch im Rheinland umzu-setzen. Die Stadt Bonn ist an dem Projekt „Ef-fiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation in der Metropolregion Rheinland" beteiligt. An-regungen aus dem LAP gehen als Einzelfall-prüfung in ein Lkw-Lenkungskonzept für die Stadt Bonn ein.
113	Gesamtstädtisch	Mehr als 4.000 zusätzliche Fahrradständer.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS Nr. 0711516EB20
114	Gesamtstädtisch	44 B+R-Anlagen mit mehr als 2.000 Stellplät-zen.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS Nr. 0711516EB20
115	Gesamtstädtisch	Fahrradstation am Hauptbahnhof, Radstation in der Quantiusstraße mit 350 Stellplätzen.	Stadt Bonn	2018 Eröff-nung	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS Nr. 0711516EB20
116	Gesamtstädtisch	Zielkonzept "Fahrradhauptstadt 2020" wurde 2011 beschlossen und beinhaltet die Zielset-zung, bis zum Jahr 2020 eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des Radverkehrs von 12 auf 25 % zu erreichen.	Stadt Bonn	in Umsetzung	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS Nr. 0711516EB20, Radverkehrsförderung wird fortgesetzt.
117	Gesamtstädtisch	Einrichtung von weiteren 52 km Fahrradstra-ßen.	Stadt Bonn	in Umsetzung	57 Fahrradstraßen wurden bis Mitte 2018 ein-gerichtet
118	Gesamtstädtisch	Anschaffung von 19 Pedececs für den Fuhr-park der Stadt Bonn.	Stadt Bonn	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS Nr. 0711516EB20



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Information
119	Gesamtstädtisch	Einrichtung eines "Runden Tisches Radverkehr" mit drei Arbeitsgruppen, die sich seit 2005 regelmäßig mehrmals im Jahr treffen.	Stadt Bonn	Daueraufgabe	
120	Gesamtstädtisch	Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, sofern aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich.	Stadt Bonn	umgesetzt	
121	Gesamtstädtisch	Einrichtung von Radschnellrouten wegen stark zunehmender Nutzung von schnelleren E-Bikes und Pedelecs. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden vier Trassen untersucht. Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie werden Vorschläge für eine stufenweise Umsetzung der Radschnellwege in Bonn erarbeitet.	Stadt Bonn	Planung und Förderanträge in Bearbeitung	In erster Stufe ist die Einrichtung einer RadPendlerRoute zw. Bonn, Alter und Bornheim geplant.
122	Tannenbusch	Im Rahmen "Soziale Stadt" Neu-Tannenbusch wurde ein "Konzept zur Nahmobilität und vernetzten Spiel- und Begegnungsräumen" erstellt (2013/2014), das mit den Ergebnissen aus der "Planungswerkstatt Öffentlicher Raum"(16.-18.10.2013) die Grundlage für eine entsprechend fördernde Verkehrsplanung bietet. Zu diesem Thema sind im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Vorschläge erarbeitet worden.	Stadt Bonn	Daueraufgabe	
123	Gesamtstädtisch	Parkraumbewirtschaftung: Es liegen mehrere Beschlüsse der zuständigen politischen Gremien vor, die eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung zum Ziel haben. Derzeit werden durch ein externes Büro Parkraummanagement-Konzepte für die Bereiche Venusberg, Nordstadt und Hochkreuz/ Plittersdorf erarbeitet. Die Beauftragung für den Bereich Weststadt/ Poppelsdorf ist angedacht.	Stadt Bonn	Daueraufgabe	Die Parkraummanagementkonzepte sind zum Teil umgesetzt und zum Teil in Umsetzung, weitere folgen. Die Parkgebühren-VO wurde entsprechend angepasst.
124	Gesamtstädtisch	Bildung von dezentralen Kfz-Pools	Stadt Bonn	umgesetzt	
125	Gesamtstädtisch	Förderprogramm Passiver Lärmschutz: Der Rat der Stadt Bonn hat in seiner Sitzung am 07.05.2009 beschlossen, einen Beitrag in Höhe von 500.000 € aus dem Konjunkturprogramm II für ein Förderprogramm Lärmschutz zur Verfügung zu stellen. Über dieses Programm wurden passive Lärmschutzmaßnahmen bei Wohngebäuden, die an lärmbelasteten innerörtlichen Straßen im Stadtgebiet von Bonn liegen, zu 75 % bezuschusst. Insgesamt konnten auf diese Weise für 125 Wohnungen an besonders lärmbelasteten Straßen Förderzusagen erteilt werden.	Stadt Bonn	umgesetzt	Da in der Folgezeit zahlreiche Nachfragen aus der Bürgerschaft nach einer möglichen Fortsetzung/ Neuauflage des Programms eingegangen sind, hat der Rat in seiner Sitzung am 13.12.2013 beschlossen, einen Betrag von 100.000 EUR für ein Förderprogramm "Lärmschutz" zur Verfügung zu stellen. Am 28.02.2013 hat der Hauptausschuss die Richtlinien des städtischen Förderprogramms für passiven Lärmschutz beschlossen (Ds.-Nr.1310502). Im Vergleich zum Förderprogramm von 2009 hat sich die Nachfrage beim aktuellen Förderprogramm verringert. Möglicherweise ist dies auf reduzierte Zuschuss-höhe im Vergleich zum vorherigen Programm zurückzuführen.



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Information
126	Gesamtstädtisch	Pilotprojekt Tempo 30 – Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	Stadt Bonn	in Umsetzung	Beschluss zur teilweisen Umsetzung gefasst. Umsetzung 2019/2020
127	Gesamtstädtisch	Die Einrichtung einer RadPendlerRoute Bonn – Alter – Bornheim auf einer Länge von 8 km im Jahr 2016 beschlossen.	Stadt Bonn	geplant	Die Umsetzung erfolgt ab 2023, Eigentumserwerb, Förderanträge und Detail-Planungen wurden 2017/2018 durchgeführt.
128	Bad Godesberg	Radstation Bahnhof Godesberg	Stadt Bonn	geplant	Umsetzung soll voraussichtlich ab 2020 erfolgen
129	Bonn	Radwegenetz Lückenschluss zw. Reuterbrücke und Rheinweg	Stadt Bonn	geplant	Umsetzung soll voraussichtlich ab 2021 erfolgen
130	Beuel	Rechtsrheinischer Uferradweg zw. Einmündung Rosenweg und Südbrücke Sanierung und Verbreiterung auf 4 m	Stadt Bonn	geplant	Umsetzung soll voraussichtlich ab 2020 bis 2023 erfolgen
131	Bonn	Linksrheinischer Uferradweg zw. Hermann-Ehlers-Str. und Südbrücke Sanierung und Verbreiterung auf 4 m	Stadt Bonn	geplant	Umsetzung soll voraussichtlich ab 2020 bis 2023 erfolgen. Mittel- bis langfristig Verlängerung bis Fähre Mehlem.
132	Bonn	Prüfung Einbau von Brückenschwellen anderer Bauart bei einer Sanierung der Kennedybrücke	Stadt Bonn	erneute Prüfung zu einem späteren Zeitpunkt	Die Brückenübergänge (Dehnungsfugen) wurden bei der Sanierung der Brücke im Jahr 2010 gegen moderne, lärmreduzierte Übergangskonstruktionen ausgetauscht, die dem Stand der Technik entsprechen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht keine Möglichkeit für eine Erneuerung.
133	Bonn Venusberg	Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Einführung eines Lkw-Nachfahrverbots	Stadt Bonn	zu prüfen	
134	Bonn Venusberg	Vertiefende Untersuchung zu den Schleifahrten im Bereich Venusberg und den Auswirkungen durch die Seilbahn auf den Bus- und Kfz-Verkehr	Stadt Bonn	zu prüfen	Die verkehrlichen Auswirkungen der Seilbahn werden im Rahmen der Kosten-Nutzen-Untersuchung zur Machbarkeitsstudie Seilbahn ermittelt.
135	Bonn Mehlem	Remagener Straße: Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h	Stadt Bonn	zu prüfen	
136	Bonn Dransdorf	Meßdorfer Straße: Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Verbindung der beiden Tempo-30-Abschnitte.	Stadt Bonn	Zu prüfen	
137	Bebauungspläne	Verminderung von Lärmemissionen durch den Bau von Lärmschutzwänden und -wällen. Aktuell befinden sich folgende Bebauungspläne in der Aufstellung, bei denen eine Lärmschutzwand bzw. ein Lärmschutzwall vorgesehen sind:			Durch Einsatz von Schallschutzwänden und -wällen lassen sich hohe Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen. Es handelt sich somit um eine der effektivsten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes. Soweit diese im städtischen Einflussbereich umzusetzen sind, sind sie in den meisten Fällen an Bebauungsplanvorhaben geknüpft und werden in diesem Kontext aus Gründen der Lärmvorsorge umgesetzt. Eine nachträgliche Umsetzung in engen, angebauten städtischen Straßenräumen im Rahmen der Lärmsanierung ist in der Regel aus Platzmangel und städtebaulichen Gründen nicht praktikabel.



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung Baulastträger: Stadt Bonn; Stand: 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulast-träger	Umset-zungsstand	Weiterbearbeitung/Ergänzende Informa-tion
138	8423-22 – Hohholz, Role-berstraße/ Siebengebirgs-straße	Lärmschutzwand	Investor	umgesetzt	
139	7419-26 – Duisdorf, Gall-witzkaserne	Lärmschutzwand	Investor	in Umsetzung	
140	8124-24 – Vilich-Müldorf, Wohnpark II	Lärmschutzwand u. -wand	Stadt Bonn	in Aufstellung	
141	8120-18 – Ramersdorf, J.-Schumpeter-Allee	Lärmschutzwand	Investor	in Aufstellung	
142	7520-20 – Lengsdorf, An den Lappenstrünken	Lärmschutzwand	Investor	in Aufstellung	
143	7820-40 – Kessenich, ehem. Autohaus Reuter-brücke	Lärmschutzwand	Investor	umgesetzt	
144	7425-24 – Buschdorf Ost	Lärmschutzwand	Investor	in Umsetzung	
145	6223-2 – Tannenbusch, ehem. Möbel-Boss	Lärmschutzwand	Investor	in Aufstellung	IND/GEW: Abschirmung Gewerbelärm des EKZ
146	6719-3 – Kessenich, Schwimmbad Wasserland	Lärmschutzwand	Investor	in Aufstellung	Bemerkung: Abschirmung Freizeitlärm
147	8124-25 B-Plan Mühlen-bach	Lärmschutzwand			Abschirmung Straßenlärm B 56



Anhang V.2

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung – Umsetzungsstand Straßenverkehr II



Anhang V.2

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Stand: 29. Januar 2020

- grün = Maßnahme umgesetzt
- blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im Lärmaktionsplan der 3. Runde weiterverfolgt
- schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt
- lila = Maßnahme in Lärmaktionsplan der 3. Runde aufgenommen
- grau = Unterscheidung der Belastungsachsen

Die nachfolgenden Angaben zur Weiterbearbeitung beziehen sich auf Äußerungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW bzw. der Bezirksregierung.

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung Stand 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung
Straßenverkehr II – Bezirksregierung, Landesbetrieb Straßenbau NRW					
1	Bonn – A 565 Sebastianstraße, Belastungsachse 61	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der A 565, Abschnitt AS BN-Poppelsdorf bis AS BN-Endenich.	Bezirksregierung	Prüfung ist erfolgt	Die Sebastianstraße liegt im Bereich der AS BN-Poppelsdorf. Dieser Streckenbereich ist aus Verkehrssicherheitsgründen auf 80 km/h reduziert. Eine weitere Absenkung der Geschwindigkeit ist auf der BAB nicht möglich.
2	Bonn – A 565 Sebastianstraße, Belastungsachse 61	Schallschutzwände auf dem Teilstück der A 565 zwischen der AS BN-Poppelsdorf und AS BN-Lengsdorf in Höhe der Sebastianstraße.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Prüfung ist erfolgt	Realisierung des Lärmschutzes Nov. 19 – Ende 2020.
3	Bonn – A 565 An der Ohligsmühle, Belastungsachse 62	A 565: Fahrbahnsanierung zwischen AS Bonn Poppelsdorf bis AS Bonn-Lengsdorf.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	umgesetzt	Fahrbahnsanierung von Mitte 2016 bis Ende 2018.
4	Bonn – A 565 Brucknerstraße, Belastungsachse 63	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der A 565 auf 80 km/h.	Bezirksregierung	Prüfung ist erfolgt	Die Brucknerstraße liegt östlich der A 565 zwischen dem Endenicher Ei und der AS BN-Poppelsdorf. Dieser Streckenbereich ist aus Verkehrssicherheitsgründen auf 80 km/h reduziert. Eine weitere Absenkung der Geschwindigkeit ist auf der BAB nicht möglich.
5	Bonn – A 565 Brucknerstraße, Belastungsachse 63	A 565: Fahrbahnsanierung zwischen AS Bonn-Endenich und AS Bonn-Poppelsdorf.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Maßnahme wird ersetzt durch Neuplanung (siehe Weiterbearbeitung)	Neuplanung 6-streifiger Ausbau gemäß BVWP 2030
6	Bonn – A 565 Verdistraße, Belastungsachse 64	A 565: Fahrbahnsanierung zwischen AS Bonn Tannenbusch und AS Bonn-Lengsdorf.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Maßnahme wird ersetzt durch Neuplanung (siehe Weiterbearbeitung)	Der Bereich wird später zusammen mit dem Neubau des Tausendfüßlers lärmtechnisch betrachtet.
7	Bonn – A 565 Am Dickobskreuz, Belastungsachse 65	A 565: Fahrbahnsanierung zwischen AS Bonn-Tannenbusch und AS Bonn-Lengsdorf	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Maßnahme wird ersetzt durch Neuplanung (siehe Weiterbearbeitung)	Der Bereich wird später zusammen mit dem Neubau des Tausendfüßler lärmtechnisch betrachtet.
8	Bonn – A 565 Lievelingsweg, Belastungsachse 66	A 565: Tausendfüßler Fahrbahnsanierung	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Maßnahme wird ersetzt durch Neuplanung (siehe Weiterbearbeitung)	
9	Bonn – A 565 Lievelingsweg, Belastungsachse 66	A 565: Neubau Tausendfüßler	Landesbetrieb Straßenbau NRW	geplant	Neubau bis 2023, 6-streifiger Ausbau, Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge.
10	Bonn – A 565 Auerberg, Belastungsachse 67	A 565: Einbau von Splittmastixasphalt im Bereich AK Bonn-Nord bis AS Bonn-Auerberg	Landesbetrieb Straßenbau NRW	teilweise umgesetzt	Splittmastixasphalt (-2 dB) wurde in Fahrtrichtung Köln aufgebracht. Im Zusammenhang mit dem 6streifigen Ausbau wird eine Überprüfung stattfinden.



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung Stand 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulastträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung
11	Bonn – A 565 Auerberg, Belastungsachse 67	A 565: Brückensanierung Nordbrücke	Landesbetrieb Straßenbau NRW	geplant	Durchführung der Maßnahme 2020 – 2023.
12	Beuel – A 565 Geislar, Belastungsachse 68	A 565: Lärmvorsorge nach 16. BlmschV bei 6-streifigen Ausbau im Bereich Geislar.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	geplant	Versoben, wegen Neubau der Rheinbrücke Nord (frühestens 2028)
13	Beuel – A 565 Geislar, Belastungsachse 68	A 565: Passiver Schallschutz, Lärmsanierung im Bereich Geislar.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	geplant	Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der Rheinbrücke Nord erfolgt Vorsorgeorientierter Lärmschutz.
14	Beuel – A 565 Geislar, Belastungsachse 68	Errichtung von Schallschutzwänden an der A 565.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	geplant	Versoben, wegen Neubau der Rheinbrücke Nord
15	Beuel – A 565 Geislar, Belastungsachse 68	Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht auf der L16.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	geplant	Versoben, wegen Neubau der Rheinbrücke Nord
16	Beuel – A 565 Geislar, Belastungsachse 68	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der A 565 auf 80 km/h.	Bezirksregierung	Prüfung ist erfolgt	Die Lärmberechnungen unter Berücksichtigung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h ergaben lediglich an zwei Gebäuden geringe Überschreitungen der Lärmsanierungswerte 67/ 57 dB(A). Den Eigentümern dieser Wohnhäuser wurden Zuschüsse für passive Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzmaßnahmen) angeboten.
17	Beuel – A 565 Geislar, Belastungsachse 68	Ausbau der Sperrflächen im KN L 16/ Meindorfstraße als Mittelinseln.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Prüfung ist erfolgt	Versoben, wegen Neubau der Rheinbrücke Nord
18	Beuel – A 59 Oberdorfstraße, Belastungsachse 69	Errichtung einer Lärmschutzwand an der A 59 zur Wohnbebauung Oberdorfstraße, Haus Nr. 116.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	passiver Lärmschutz umgesetzt	Doppelbelastung durch Belastungsachsen 69 und 166 vorhanden.
19	Beuel – A 59 Oberdorfstraße, Belastungsachse 69	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der A 59 auf 80 km/h auf dem Abschnitt westlich Bebauung Eichenweg bis AD Bonn-Beuel als Sofortmaßnahme.	Bezirksregierung	Prüfung ist erfolgt	Die Lärmberechnungen unter Berücksichtigung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h ergaben lediglich an zwei Gebäuden geringe Überschreitungen. Den Eigentümern dieser Wohnhäuser wurden Zuschüsse für passive Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzmaßnahmen) angeboten.
20	Beuel – A 59 Eichenweg, Belastungsachse 70	A 59: Lärmindernde Asphaltdeckschicht zwischen AD Beuel und AS Bonn-Pützchen.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	umgesetzt	Dünnschichtbelag (-4 dB) wurde eingebaut.
21	Beuel - A 562 Ramersdorf, Belastungsachse 71	Prüfung, ob auf der A 562 (AK Bonn-Ost – AS Bonn-Beuel-Süd) lärmindernde Asphaltdeckschicht eingebaut wurde. Falls nein, Deckschichterneuerung mit lärminderndem Asphalt bei zukünftiger Deckenerneuerung.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	umgesetzt	Zwischen AK Bonn-Ost – AS Bonn-Ramersdorf ist ein lärmarmer Splittmastixasphalt mit einer Pegelminderung von 2 dB eingebaut.
22	Beuel – A 562 Ramersdorf, Belastungsachse 71	A 562: Südbrücke Übergänge saniert.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	umgesetzt	
23	Beuel – A 562 Ramersdorf, Belastungsachse 71	Überprüfung der Brückenkonstruktion der A 562 über die Königswinterer Straße.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Prüfung ist erfolgt	Es wurden zusätzliche Lärmdämpfungsmaßnahmen durchgeführt.



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung Stand 29.01.2020					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulasträger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung
24	Beuel – A 562 Ramersdorf, Belastungsachse 71	Überprüfung der Dehnungsfugen.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Prüfung ist erfolgt	Die Dehnungsfugen wurden saniert und der vorhandene Belag mit -2 dB(A) Pegelminderung ist in einem einwandfreien Zustand.
25	Beuel – A 562 Ramersdorf, AS Bonn-Ramersdorf - AK Bonn-Ost	Prüfung: Einrichtung von Lärmschutzwänden	Landesbetrieb Straßenbau NRW	geprüft	Laut Straßen.NRW liegen keine Überschreitungen der maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung von 67/ 57 dB(A) an den Wohngebäuden im Bereich zwischen der AS BN-Ramersdorf und dem AK BN-Ost vor.
26	Bonn – A 555 Landsberger Straße, Belastungsachse 89	A 555: Lärmindernder Be- lag zwischen AS Bonn-Nord und AS Bornheim.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	umgesetzt	
27	Bonn – A 555 Landsberger Straße, Belastungsachse 89	A 555: Sanierung/ Erneue- rung der Lärmschutzanla- gen.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	geplant	Durchführung voraussichtlich 2020/21
28	Bonn – A 555 Landsberger Straße, Belastungsachse 89	Reflektion der Immissionen vom Aluminiumwerk auf Wohngebiet auf dem Ab- schnitt der Belastungsachse.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Prüfung ist erfolgt	Die Reflexionen des Aluminiumwerkes wurden bei der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Ergebnis siehe auch oben.
29	Bonn – A 565 Poppelsdorf, Belastungsachse 111	A 565: aktiver Schallschutz/ Lärmschutzwand (auch beid- seitig), Überdeckung im Bereich der Troglage, Lärm- sanierung im Bereich der Au- tobahnabfahrt Reuterstraße, Ausführung als transparente Lärmschutzwände mit Be- grünung, auch zum Botani- schen Garten.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Prüfung ist erfolgt	Baubeginn 2021 geplant.
30	Bonn – A 565 Poppelsdorf, Belastungsachse 111	Reduzierung der zul. Höchst- geschwindigkeit	Bezirksregie- rung	Prüfung ist erfolgt	Der Streckenabschnitt zwischen der AS Bonn-Hardtberg bis AS Poppelsdorf wurde in beiden Fahrtrichtungen Lärmschutzgründen auf 80 km/h reduziert.
31	Bonn – A 565 Poppelsdorf, Belastungsachse 111	Erneuerung mit einer lärm- mindernden Deckschicht.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Prüfung ist erfolgt	Baubeginn 2021 geplant.
32	Beuel – A 59, Belastungsachse 165	Bau von Lärmschutzwän- den.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	umgesetzt	
33	Beuel – A 59, Belastungsachse 165	Lärmschutz nach Kriterien der Lärmvorsorge – Planung AS BN-Maarstraße	Landesbetrieb Straßenbau NRW	geplant	Im Zusammenhang mit der neuen AS Bonn-Maarstraße Lärmschutz zwischen der AS Bonn-Vilich und dem AK Bonn-Ost nach Kriterien der Lärmvorsorge geplant.
34	Hardtberg – A 565 Belastungsachse Lengsdorf 200	Überprüfung des vorhande- nen Lärmschutzes zwischen den AS Lengsdorf (Brücke Provinzialstraße) und Kon- rad-Adenauer-Damm auf Sanierungsbedarf.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Prüfung ist erfolgt	Lärmschutzwände werden erst erneuert, wenn sie sanierungsbedürftig sind. Es kann ein Antrag auf passiven Lärmschutz beim Landesbetrieb Straßenbau gestellt werden.
35	7325-14 B-Plan Rosenfeld	Wall-Wand-Konstruktion	Investor	geplant	Abschirmung Neubaugebiet vor Straßenlärm der A 555

Hinweis: Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant derzeit für die nächsten Jahre mehrere Bau-
maßnahmen auf den Bundesfernstraßen im Raum Bonn, so insbesondere auf der A 565 (inkl.
Tausendfüßler, Nordbrücke, Anschlussstelle Poppelsdorf), der A 59, der A 562 (Südbrücke) sowie
der B 42. Eine Übersicht auch mit Informationen zu vrsl. Bauzeit und -ablauf bietet Straßen.NRW
im Internet:

<https://www.strassen.nrw.de/de/projekte/a562/brueckensanierungen-im-raum-bonn-a562-a565/aktuelles.html>



Anhang V.3

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung – Umsetzungsstand Bundeseigener Schienenverkehr



Anhang V.3

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Stand: 04. November 2019

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
	Planungsbereich	Maßnahme	Bau- lastträ- ger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung
Bundeseigener Schienenverkehr					
1	Beuel - DB Vilich, Belastungsachse 23	S13 S-Bahnstrecke Neubau: Förderung ÖPNV / SPNV, Planfeststellungsverfahren S13: Troisdorf-Oberkassel, 2 neue Gleise zwischen Troisdorf – Beuel und 1 neues Gleis zwischen Beuel – Oberkassel sowie Neubau von 2 Haltepunkten Vilich und Ramersdorf.	DB AG	geplant	Die Planfeststellung bezieht sich auf den Bau der Strecke Troisdorf-Bonn-Oberkassel; Zukünftiger Betrieb: Köln-Flughafen Köln/Bonn – Troisdorf – Bonn Oberkassel (– Linz), voraussichtlich 2017-28.
2	Beuel - DB Vilich, Belastungsachse 23	Lärmvorsorge im Rahmen des S13-Baus: Lärmschutzwand; Planfeststellungsabschnitt 3 (Vilich), Lärminderung bis 18 dB(A)	DB AG	geplant	s.o.
3	Beuel - DB Auguststr., Belastungsachse 24	Lärmvorsorge im Rahmen des S13-Baus: Lärmschutzwand; Planfeststellungsabschnitt 4 (Beuel), Lärminderung bis 18 dB(A).	DB AG	geplant	s.o.
4	Beuel - DB Limperich, Belastungsachse 220	DB-Lärmvorsorge im Rahmen des S13-Baus: Lärmschutzwand; Planfeststellungsabschnitt 5 (Oberkassel), Lärminderung bis 18 dB(A)	DB AG	geplant	Die Planfeststellung bezieht sich auf den Bau der Strecke Troisdorf-Bonn-Oberkassel; Zukünftiger Betrieb: Köln – Flughafen Köln/Bonn – Troisdorf – Bonn Oberkassel (– Linz), voraussichtlich 2017-28.
5	Bad Godesberg - DB Bad Godesberg, Belastungsachse 32	DB-Lärmsanierung Bonn-Mehlem: Schallschutzwand 1698 m, passive Maßnahmen für 189 Wohneinheiten.	DB AG,	umgesetzt	
6	Bad Godesberg - DB Bad Godesberg, Belastungsachse 32	DB-Lärmsanierung Bad Godesberg: Schallschutzwand 1408 m, passive Maßnahmen an 602 Wohnungen.	DB AG,	umgesetzt	
7	Bad Godesberg - DB Bad Godesberg, Belastungsachse 32	Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Ostseite zur (südlichen) Seufertstraße.	DB AG	umgesetzt	
8	Bonn - DB Tannenbusch II, Belastungsachse 161	DB-Lärmsanierung Bonn-Tannenbusch: Schallschutzwand 346 m, passive Maßnahmen für 18 Wohneinheiten	DB AG	umgesetzt	
9	Bonn - DB Tannenbusch II, Belastungsachse 161	Prüfung eines aktiven Lärmschutzes auf Höhe der Straße Am Krähenhorst zum Schutz der angrenzenden Grundschulen.	DB AG	umgesetzt	
10	Beuel - DB Beuel Süd, Belastungsachse 219	DB-Lärmsanierung Bonn-Oberkassel: Schallschutzwand 756 m und passive Maßnahmen an 86 Wohneinheiten	DB AG	umgesetzt	
11	Beuel - DB Geislar, Belastungsachse 166	Einbau von Schienenstegdämpfern: Nach positivem Prüfergebnis Ausstattung der Schienen im Bereich der Belastungsachse mit Schienenstegdämpfern prüfen.	DB AG	Prüfung ist erfolgt	An den Schienen der DB AG ist die Lärmsanierung des Bundes vorerst abgeschlossen (siehe auch Kapitel 9.4).
12	Beuel - DB Geislar, Belastungsachse 166	Lärmschutz im Zuge des geplanten Ausbaus der S 13 im Bereich Oberdorfstraße.	DB AG	geplant	Lärmvorsorge
13	Gesamtstädtisch	Umrüstung von Güterwagen und	DB AG	geplant	http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Art



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
	Planungsbereich	Maßnahme	Bau- lastträ- ger	Umsetzungsstand	Weiterbearbeitung
		lärmabhängigen Trassenpreisen - Konzernziel der DB AG: Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020			ikel/LA/initiativen-des-bundes-zur-laermreduzierung.html
14	Ausbau der S23	Zweigleisiger Ausbau der S23 zwischen Duisdorf und Witterschlick sowie Ausbau der Haltepunkte Helmholzstraße und Auf dem Hügel bis 2013	DB AG	umgesetzt	Ratsinformationssystem der Stadt Bonn: DS-Nr. 1010023 ff.
15	Bonn – DB Haltepunkt "Bonn UN Campus" Belastungsachse 217	Neuer Haltepunkt DB Bundesviertel "Bonn UN Campus" zwischen Bonn und Bad Godesberg in Höhe der Walter-Flex-Straße	DB AG	umgesetzt	Inbetriebnahme Ende 2017erfolgt.
16	Bonn Belastungsachse 217	Einrichtung einer Teststrecke – Schienenstegdämpfer. 5 Km Länge zwischen Am Dickobskreuz und Rheinweg sowie im Bereich Tannenbusch. Die Teststrecke wird mit Schienenstegdämpfern ausgestattet, deren Wirksamkeit erprobt werden soll. Lärminderung 1,5-4 dB(A)	DB AG	umgesetzt	Abschnitt km 28,7 - 29,7 und 30,4 - 34,4. Die Umsetzung ist 2011 erfolgt.
17	Bonn - DB Innenstadt, Belastungsachse 217	Einbau niedriger Lärmschutzwände als Testbetrieb im Bereich der Bonner Südstadt, 2. Halbjahr 2011.	DB AG	umgesetzt	
18	Bonn - DB Innenstadt, Belastungsachse 217	DB-Lärmsanierung Bonn-Innenstadt: Passive Maßnahmen an 1.015 Wohneinheiten	DB AG	umgesetzt	
19	Bonn - DB Innenstadt, Belastungsachse 217	Einsatz von Schienenstegdämpfern: Die Teststrecke Am Dickobskreuz bis Rheinweg wird mit Schienenstegdämpfern ausgestattet, deren Wirksamkeit erprobt wird. Bei positivem Testergebnis Prüfung einer Verlängerung bis zur Walter-Flex-Straße.	DB AG	Prüfung ist erfolgt	An den Schienen der DB AG ist die Lärmsanierung des Bundes vorerst abgeschlossen. (siehe auch Kapitel 9.4)
20	Bonn - DB Innenstadt, Belastungsachse 217	Lärmschutzmaßnahmen der DB AG. Hinweis im Maßnahmenkatalog auf die Aktivitäten der DB AG.	DB AG, Stadt Bonn	Daueraufgabe https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/gueterwagen-werden-leiser.html	Die DB AG hat derzeit ein mehrjähriges Programm laufen, die Bremsen leiser zu machen. Zug um Zug werden so zumindest die DB-Waggons leiser. Auf die übrigen Waggons aus dem Ausland oder von privaten Anbietern hat die DB AG keinen Einfluss. An den Schienen der DB AG ist die Lärmsanierung des Bundes vorerst abgeschlossen. - Lärmabhängige Trassenpreise sollen dazu beitragen, laute Güterwaggons zu verbannen. - Eine Lärmhalbierung von 2000 bis 2020 ist erklärtes Ziel.
21	Bebauungsplan 6820-2 – Beuel, Gartenbetrieb am Landgrabenweg "R(h)einwohnen"	Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des B-Plans	Investor	In Aufstellung	Abschirmung Bahnlärm
22	Südstadtgärten	Lärmschutzwand und gebäudeseitiger Lärmschutz	Investor	umgesetzt	



Anhang V.4

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung – Umsetzungsstand Nichtbundeseigener Schienenverkehr



Anhang V.4

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Stand: 29. Januar 2020

- grün = Maßnahme umgesetzt
- blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im Lärmaktionsplan der 3. Runde weiterverfolgt
- schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt
- lila = Maßnahme in Lärmaktionsplan der 3. Runde aufgenommen
- grau = Unterscheidung der Belastungsachsen

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulast-träger	Umset-zungsstand	Weiterbearbeitung
Nicht bundeseigener Schienenverkehr					
1	Bonn – Thomas-Mann-Straße, Belastungsachse 150	Behindertengerechter Umbau Stadtbahnhaltestelle Stadthaus	SWB	umgesetzt	
2	Bonn – Hausdorffstraße, Belastungsachse 228	Instandhaltung: Das Schleifen der Schienen sollte in lärmbelasteten Straßenabschnitten bei Belastungsschwerpunkten in kürzeren Zeitintervallen durchgeführt werden, da das Rollgeräusch auf glatten Schienen reduziert wird.	SWB	Daueraufgabe	Regelmäßiges Schleifen erfolgt.
3	Bonn – Hausdorffstraße, Belastungsachse 228	Quirinusplatz: Begrünung Wendeanlage bei Umgestaltung Quirinusplatz. Behindertengerechter Ausbau Haltestelle.	SWB	Teilweise umgesetzt	Behindertengerechter Umbau der Haltestelle ist erfolgt. Wendeschleife muss auch von Bussen befahren werden können, kann daher nicht begrünt werden.
4	Bonn – Hausdorffstraße, Belastungsachse 228	Erneuerung von Gleisanlagen auf der Hausdorffstr. zwischen Reuterstr. und Bergstr.	SWB	umgesetzt	Primär Körperschallreduktion.
5	Bonn – Bonner Talweg, Belastungsachse 226	Wartung der Gleistrasse, Minderung der "Quietschgeräusche" soweit technisch möglich.	SWB	Daueraufgabe	Die Gleise in der Reuterstraße Ecke Bonner Talweg wurden bereits erneuert, Pflege der Gleise erfolgt regelmäßig.
6	Bonn – Bonner Talweg, Belastungsachse 226	Erneuerung von Gleisanlagen auf dem Bonner Talweg (Bergseite) – Flüstergleis wurde eingebaut zwischen Haltestelle Weberstraße und Goethestraße.	SWB	umgesetzt	Primär Körperschallreduktion.
7	Bonn – Bonner Talweg/ Königstraße, Belastungsachse 226	Gleiserneuerung mit elastisch gelagerten Schienen, ca. 400 m Länge zwischen Königstraße und Weberstraße.	SWB	ab 2021	Primär Körperschallreduktion, politischer Beschluss zur Straßenraumgestaltung fehlt.
8	Bonn – Kölnstraße, Belastungsachse 229	Instandhaltung Gleise: Das durch die Stadt Bonn durchgeführte Schleifen der Schienen sollte in geringeren Zeitintervallen durchgeführt werden, da das Rollgeräusch auf glatten Schienen reduziert wird (-3 dB(A)).	SWB	Daueraufgabe	Pflege der Gleise erfolgt regelmäßig.
9	Bonn – Kölnstraße, Belastungsachse 229	Erneuerung von Gleisanlagen auf der Kölnstraße zwischen Wilhelmsplatz und Chlodwigplatz.	SWB	umgesetzt	Primär Körperschallreduktion.
10	Bonn – Kölnstraße, Belastungsachse 229	Gleiserneuerung mit elastisch gelagerten Schienen – Gleisbogen Kaiser-Karl-Ring bis Kölnstraße.	SWB	geplant für 2020	Primär Körperschallreduktion, Zusage für Zuschussgelder steht noch aus. Ohne Zuschüsse werden die Gleise ohne Gummilagerung, also ohne Lärmschutz gebaut.



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulast-träger	Umset-zungsstand	Weiterbearbeitung
11	Bonn – Kaiser-Karl-Ring, Belastungsachse 213 SWB Graurheindorfer	Graurheindorfer Straße bis Kölnstraße – Prüfung Einbau lärmindernde Asphalt-deckschicht zwischen den Gleisen in den Kurvenbereichen KN Kölnstraße und KN Graurheindorfer Straße (an verschiedenen Bahnübergängen im Stadtgebiet bereits durchgeführt).	SWB	umgesetzt	
12	Graurheindorfer Straße, Belastungsachse 213	Erneuerung von Gleisanlagen in der Graurheindorfer Straße (Bogen Augustus-ring).	SWB	geplant	Primär Körperschallreduktion.
13	Bonn – Hausdorffstraße Belastungsachse 228	Erneuerung von Gleisanlagen in der Hausdorffstraße zwischen Bergstraße und Quirin-usplatz, Länge 1.200 m.	SWB	umgesetzt	
14	Bonn – Reuterstraße, Belastungsachse 227	Reuterstraße – Erneuerung von Gleisanlagen auf der Reuterstraße zwischen Bonner Talweg und Hausdorffstraße, Ausbau als Rasengleis, Lärminderung 2 dB(A).	SWB	umgesetzt	Primär Körperschallreduktion.
15	Bonn – Prinz-Albert-Straße/ Königstraße, Belastungsachse 224	Erneuerung von Gleisanlagen in der Prinz-Albert-Straße	SWB	geplant	Primär Körperschallreduktion; politischer Beschluss zur Straßenraumgestaltung fehlt.
16	Bonn – Prinz-Albert-Straße/ Königstraße, Belastungsachse 224	Gleiserneuerung mit elastisch gelagerten Schienen – 530 m Länge zwischen Südunterführung und Königstraße.	SWB	geplant	Primär Körperschallreduktion, politischer Beschluss zur Straßenraumgestaltung fehlt.
17	Bonn – Bertha-von-Suttner-Platz, Belastungsachse 151	Erneuerung von Gleisanlagen am Bertha-von-Suttner-Platz zwischen Kölnstraße und Sandkaule.	SWB	umgesetzt	Primär Körperschallreduktion.
18	Bonn – Bertha-von-Suttner-Platz, Belastungsachse 151	Erneuerung von Gleisanlagen in der Thomas-Mann-Straße.	SWB	umgesetzt	Primär Körperschallreduktion.
19	Beuel – St.-Augustiner-Straße, Belastungsachse 231	Einbau schwingungsgedämpfter Gleise auf der St.-Augustiner-Straße – 360 m Länge zwischen Combahnstraße und L 16, 674 m Länge zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Adelheidsstraße.	SWB	umgesetzt	Primär Körperschallreduktion.
20	Bonn – Konrad-Adenauer-Platz/St. Augustiner Belastungsachsen 152/231	Gleiserneuerung mit elastisch gelagerten Schienen – 674 m Länge zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Adelheidsstraße.	SWB	geplant	Primär Körperschallreduktion, Umsetzung voraussichtlich ab 2022
21	Beuel – St.-Augustiner-Straße, Belastungsachse 231	Gleiserneuerung mit elastisch gelagerten Schienen.	SWB	umgesetzt	Primär Körperschallreduktion.
22	Beuel – Doktor-Weis-Platz, Belastungsachse 154	Gleiserneuerung mit elastisch gelagerten Schienen – ca. 600 m Gleiserneuerung Obere Wilhelmstraße.	SWB	geplant	Primär Körperschallreduktion, Zusage für Zuschuss-gelder steht noch aus. Ohne Zuschüsse werden die Gleise ohne Gummlagerung, also ohne Lärmschutz gebaut.
23	Bonn – Wilhelmsstraße, Belastungsachse 155	Gleiserneuerung Dresdner Oberbau mit elastisch gelagerten Schienen (Rheinfeder) - Gleisbogen am Wilhelmsplatz	SWB	geplant	Primär Körperschallreduktion. Beschluss zur Straßenraumgestaltung und zur Lage der Halte-stelle "Wilhelmsplatz" fehlt



Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung					
	Planungsbereich	Maßnahme	Baulast-träger	Umset-zungsstand	Weiterbearbeitung
24	Friedrich-Breuer-Straße, Belastungsachse 214	Erneuerung Gleisanlagen in der Friedrich-Breuer-Straße – Einbau Flüstergleis.	SWB	umgesetzt	Primär Körperschallreduktion.
25	Gesamtstädtisch	Schleifen der Straßen- und Stadtbahnschienen	SWB	Daueraufgabe	Pflege der Gleise erfolgt regelmäßig.
26	Gesamtstädtisch	Modernisierung alter Stadtbahnwagen: 25 alte Stadtbahnwagen der Baujahre 1974-77 werden modernisiert, lärmindernde Veränderungen: Austausch aller Kompressoren gegen lärmarme Geräte, Austausch der Drucklufttüren gegen elektrische Türen, vollständige Dämmung des Stahlrahmens.	SWB	in Umsetzung (bis 2022)	
27	Gesamtstädtisch	Jobtickets auch für kleinere Betriebe	SWB	umgesetzt	
28	Gesamtstädtisch	SWB Energie und Wasser hat die Vorreiterrolle in Sachen E-Mobility übernommen. Eröffnung zweier Stromtankstellen Ende 2009 im Beethoven-Parkhaus und im Winter 2010 in der Stadthausgarage, Zuschuss für ein neues Elektrofahrrad oder einen Elektroroller, städtischer Fuhrpark wurde klimafreundlicher: Mittlerweile gibt es in Bonn 26 öffentliche Ladesäulen.	SWB	umgesetzt	Der Kauf von Elektrofahrrädern wird mit 100 € und der Kauf von Elektrorollern mit 250 € bezuschusst. Voraussetzung: Der Antragsteller muss BonnNatur Strom-Kunde sein oder werden. Weitere Informationen unter https://www.stadtwerke-bonn.de/fuer-unternehmen/produkte/e-mobility/foerderprogramm-e-mobility/
29	Gesamtstädtisch	Die Umsetzung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems mit 100 Stationen und 900 Fahrrädern durch die Verkehrsbetriebe der Bonner Stadtwerke.	SWB	umgesetzt	
30	Gesamtstädtisch	Umstellung der Busflotte auf lärmärmere Typen.	SWB	in Umsetzung	
31	Gesamtstädtisch	Förderung von Elektromobilität	SWB	in Umsetzung	
32	Gesamtstädtisch	Prüfung: Anbindung des Ortsteils Friesdorf an die Straßenbahnen	SWB	Zu prüfen	Maßnahme zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet.



Anhang VI

Fragebogen zur Bedeutung von Ruhigen Gebieten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Welche Art von Lärm oder Geräuschen tolerieren Sie am ehesten an Ihrem städtischen Ruheort?

- Verkehrslärm
- Gewerbelärm
- Freizeitlärm
- Anderes

Was schätzen Sie an Ihrem städtischen Ruheort besonders?

- bietet Möglichkeiten zum Kinderspiel
- bietet Möglichkeiten für Aktivitäten und Sport
- bietet Möglichkeit zum Gassigehen
- bietet Gelegenheit zur Entspannung- ist wohnungsnah zu erreichen
- ist wenig besucht
- ist eine (Klein-)Gartenanlage
- anderes

Wie können Sie Ihren städtischen Ruheort gut erreichen?

- zu Fuß
- mit dem Rad
- mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn)
- mit dem Auto

Wie wichtig ist es für Sie, dass städtische Ruheorte in Bonn erhalten bleiben oder sogar stärker geschützt werden?

- sehr wichtig
- wichtig
- weniger wichtig
- nicht wichtig
- keine Angabe

Was würden Sie sich für Ihren persönlichen städtischen Ruheort wünschen?

- weniger Lärm
- Bänke
- Spielgeräte
- Sportgeräte
- mehr Sauberkeit
- bessere Erreichbarkeit zu Fuß / mit dem Rad

Wie weit liegt Ihr städtischer Ruheort von Ihrer Wohnung entfernt?

- weniger als 500 Meter
- zwischen 500 und 1000 Meter
- zwischen 1 und 3 Kilometer
- zwischen 3 und 5 Kilometer

Aus welcher Perspektive geben Sie Ihre Antwort ab?

- Ich wohne in Bonn



- Ich pendle nach Bonn
- Ich verbringe meinen Urlaub in Bonn
- Ich gehöre keiner dieser Gruppen an



Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin 2004
- [2] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms - Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004
- [3] Landesbetrieb Straßenbau NRW
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm - Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayerische Staatskanzlei; Pressemitteilung- Lärmreduzierung im Straßenverkehr, 2003
- [6] Papenfus, T., Fiebig, A., Genuit, K.: Akustische Auswirkungen von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 1053, Bonn 2011