

Lärmaktionsplan der Stadt Frechen – Offenlegung des Entwurfes

Mitwirkung der Öffentlichkeit gemäß § 47d (3) des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 17.10. bis 07.11.2016

Die folgenden Stellungnahmen wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP abgegeben:

Ifd. Nr.	Kurzzinhalt der Stellungnahme (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
			Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
Private Eingaben					
1	Es wird bezweifelt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Freiheitsring (von 50 auf 30 km/h) eine spürbare Reduktion des Lärms mit sich bringen würde. Es wird befürchtet, dass aufgrund höherer Motorendrehzahlen bei Tempo 30 (im zweiten Gang) es eher zu einer Zunahme des Lärms kommen würde.	Erfahrungen und Untersuchungen aus anderen Städten zeigen, dass dem nicht so ist und die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h durchaus eine Minderung des Verkehrslärms (ca. 3-4 dbA) zur Folge hat. Die Drehzahl hängt vom Fahrzeugtyp und Fahrstil ab, i.d.R. wird bei 30 km/h jedoch im 3. Gang gefahren.		X	
	Begrüßt wird hingegen eine Abstimmung aller Ampelanlagen auf dem Freiheitsring („Grüne Welle“), was leider nur am Rande im LAP-Bericht erwähnt wird.	Die Umsetzbarkeit und Folgen einer Grünen Welle-Regelung sollten geprüft werden. Jedoch sollte vermieden werden, die Strecke dadurch attraktiver für den Durchgangsverkehr zu machen und somit die Verkehrsmenge und den Lärm zu steigern. Daher wird die Maßnahme nicht explizit empfohlen .		X	
	Es wird bezweifelt, dass die baulichen Gegebenheiten des Freiheitsrings die Anlage von Schutzstreifen zulassen.	Die technische Umsetzbarkeit von Schutzstreifen auf dem Freiheitsring muss im Rahmen weiterer Planungen konkret geprüft werden.			X
	Der vorhandene Radweg wird sehr gern von Kindern genutzt (Schulweg). Diese auf die Straße zu verdrängen, sei aus Gründen der Verkehrssicherheit sehr gefährlich. Radverkehr auf der Fahrbahn würde der geforderten Verstetigung des Verkehrs zuwiderlaufen, da Autofahrer ständig bremsen und anfahren müssten, was mehr Lärm mit sich brächte.	Regelmäßiger Radverkehr auf der Fahrbahn hätte eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit der Kfz und somit eine Erhöhung der Sicherheit zur Folge. Nichts desto trotz könnte grundsätzlich der bauliche Seitenradweg auch weiterhin für unerfahrenere Radfahrende freigegeben bleiben, während andere das neue Angebot auf der Fahrbahn (Schutzstreifen) nutzen könnten.		X	
	Begrüßt wird die Sanierung mit lärminderndem Straßenbelag auf der Toni-Ooms-Straße. Dort werde sich in Zukunft die Straßenführung durch Neubaumaßnahmen der Wohnbebauung verändern müssen - und die Straße wohl auch näher an die Häuser rücken (Erhöhung des Lärms).	Im Falle eines Umbaus bzw. einer umfangreichen Verlegung der Fahrbahn sind die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte bzw. der Lärmschutz der anliegenden Wohnbebauung zu beachten.		X	

Ifd. Nr.	Kurzinhalt der Stellungnahme (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
			Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
2	<p>Einer empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h auf der Krankenhausstraße wird zugestimmt. Ergänzend werden dazu folgende Anmerkungen vorgebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die im LAP genannte Verkehrsbelastung von 9.670 Kfz/Tag auf der Krankenhausstraße sollte überprüft und ggf. angepasst werden. Andere Quellen gehen von höheren Werten aus (so z. B.: „Bürgerinformation in Frechen am Donnerstag, den 04.03.2016 - Projekt: 44 – 2636 – L 183, Ausbau zw. K 6 und L 361 mit Vollausbau der AS Frechen Nord und Verflechtungsstreifen BAB A 4“, S. 3: Gesamtverkehr Analyse 2013: 15.500 Kfz/WT und Gesamtverkehr Planfall 2030: 18.000 Kfz/WT; VEP Frechen (IVV): hoch belastete Straße mit >10.000 Kfz DTV). Nach der in Kürze anstehenden Freigabe der Umgehungsstraße Buschbell ist sehr wahrscheinlich mit einer signifikanten Verkehrszunahme zu rechnen. Dies scheint in der Prüfung bislang nicht berücksichtigt worden zu sein. Das an der Krankenhausstraße liegende Seniorenheim St.-Katharinen-Stift sei ebenfalls nicht ausreichend berücksichtigt worden. Teile des Gebäudekomplexes sind dem Verlauf der Krankenhausstraße zugewandt, an der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h erlaubt ist. 	<p>Der Lärmberechnung im LAP liegen Modellwerte aus dem aktuellen Verkehrsmodell des VEP (IVV 2016) zu Grunde. Der LAP bleibt bei seinen Berechnungen bei dieser einheitlichen Grundlage. Die genaue Position der Angaben in den genannten Quellen ist dem Gutachter nicht bekannt. Richtig ist, dass die Verkehrsbelastung auf der Krankenhausstraße in Richtung Osten zunimmt, weshalb dort höhere Werte vorkommen. Die 9.670 beziehen sich auf den Abschnitt mit den meisten betroffenen Anwohnern. Prognosewerte dürfen in den Berechnungen nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Die Wirkung der Umgehungsstraße ist im Rahmen zukünftiger Lärmaktionspläne zu untersuchen. Im vorliegenden Entwurf des LAP wird zwar bereits auf die neue Verbindung und ihre zu erwartenden Folgen hingewiesen, konkret bewertet werden, darf allerdings nur die Ist-Situation.</p> <p>Das Seniorenheim ist ordnungsgemäß in das Rechenmodell einbezogen und die Lärmwirkung an den Fassaden dargestellt worden.</p> <p>Eine rechtliche Beurteilung der zulässigen Geschwindigkeit vor dem Seniorenheim ist nicht Inhalt des LAPs.</p>		X	
				X	
				X	

Ifd. Nr.	Eingabesteller/in	Kurzzinhalt der Stellungnahmen (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
				Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
Träger öffentlicher Belange						
1	Rhein-Erft-Kreis (REK)	<p>Die zu vertretenden Belange der Unteren Immissionsschutzbehörde des REK werden nicht berührt.</p> <p>Aus naturschutzfachlicher Sicht werden die Maßnahmen zur Lärmreduzierung begrüßt.</p> <p>Bei den geplanten Optimierungs- bzw. Neubaumaßnahmen von Lärmschutzwänden ist die Untere Landschaftsbehörde zu beteiligen.</p> <p>Die Flächen am nördlichen Ortsrand von Buschbell bis zur A 4 liegen im Landschaftsschutzgebiet 2.2-3 (Buschbell-Baumannshof-Neuenhof). Bei einer Optimierung der Lärmschutzwand ist eine Befreiung von den Verbotsvorschriften gem. § 67 BNatSchG bei der Unteren Landschaftsbehörde zu beantragen.</p> <p>Amt für Straßenbau und Verkehr: den Festlegungen und Darstellungen im LAP kann nicht zugestimmt werden. Die untersuchten Kreisstraßen wurden zusätzlich in den Lärmaktionsplan aufgenommen und entsprechen nicht den Prüfkriterien. Das Berechnungsverfahren VBUS kann nur als Indiz für die Erfordernis weiterer Untersuchungen dienen. Als Grundlage für Forderungen oder Maßnahmen ist es nicht geeignet.</p> <p>Aus Sicht des REK können die Auslösewerte nicht frei festgelegt werden.</p> <p>Eine Einschränkung in der baulichen Unterhaltung wird zurückgewiesen. Bauliche und betriebliche Verbesserungen am Kreisstraßennetz sind investive Maßnahmen, für die i. d. R. alle Möglichkeiten einer Förderung genutzt werden müssen.</p> <p>Das Erfordernis von Straßenaus- oder Neubauten ist anhand konkreter Messdaten und gültiger Rechte nach den verkehrlichen Erfordernissen unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit festzulegen. [...]</p> <p>Beschränkungen nach Fahrzeuggruppen stehen den Grundanforderungen der klassifizierten Straßen entgegen und sind somit kein adäquates Werkzeug, die bestehenden Belastungen zu mindern oder weitere Belastungen zu vermeiden. Insbesondere innerstädtisch werden die verkehrlichen Anforderungen intensiv gegen andere Nutzungen (Parken, Sondernutzung) oder gestalterische Wünsche abzuwägen sein.</p> <p>Der Aufsteller des LAP wird dringend gebeten, realisierbare Vor-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beteiligung an zukünftigen Maßnahmenumsetzungen und Konkretisierungen wird seitens der Stadt Frechen ordnungsgemäß und wie gewünscht erfolgen.</p> <p>Der Baulasträger ist jedoch häufig auf übergeordneter Ebene zu finden (z. B. Landesbetrieb Straßen NRW).</p> <p>Es steht den Kommunen frei, im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf zusätzliche Untersuchungsabschnitte aufzunehmen.</p> <p>Die im LAP gewählten Auslösewerte beruhen auf Empfehlungen des UBA in Bezug auf gesundheitsschädliche Einflüsse des Verkehrslärms. Eine Einstufung entsprechend der gesetzlich geforderten (schwächeren) Auslösewerte wurde ebenfalls durchgeführt und kann somit in die Abwägung und Priorisierung von Maßnahmen einfließen.</p> <p>Die Unterschiede zwischen VBUS und RLS-90 sind bekannt und wurden im Bericht angesprochen. Im Rahmen einer Weiterverfolgung der Maßnahmenvorschläge wird eine weitere Untersuchung gemäß der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen erforderlich sein.</p> <p>Beschränkungen nach Fahrzeuggruppen wurden durch den LAP nicht im konkreten Fall vorgeschlagen.</p> <p>Das höchste Potenzial, um motorisierten Verkehr auf städtischer Ebene (aber auch auf den klassifizierten Straßen) zu vermeiden, sind die – ebenfalls im LAP angesprochenen – Konzepte zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens und zur Förderung des Umweltverbunds. Die sich daraus konkret ergebenden Maßnahmen können nicht im Rahmen eines LAPs entwickelt werden (z. B. Radverkehrskonzept, Verkehrsentwicklungsplan, Mobilitätsmanagement, Schwerver-</p>			X
						X

lfd. Nr.	Eingabesteller/in	Kurzzinhalt der Stellungnahmen (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
				Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
		<p>schläge zur Minderung der Verkehrslasten auch im klassifizierten Netz zu unterbreiten, Verkehre nicht durch einseitige Maßnahmen am kommunalen Straßennetz dort heraus zu verlagern und Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des klassifizierten Netzes nicht durch sicherlich wünschenswerte Anforderungen außerhalb des gesetzlich festgelegten Rahmens zu belasten, sondern im Rahmen des gesetzlichen Rahmens zu fördern.</p> <p>Organisatorische Maßnahmen wie die Aufstellung einer gesonderten Lenkung des Schwerverkehrs oder eine Verbesserung des Verkehrsflusses durch verkehrsrechtliche Maßnahmen werden ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Für die innerstädtischen klassifizierten Straßen werden die benannten Maßnahmen zur Verminderung des Lärmes wegen des Platzangebotes [...] kritisch gesehen.</p> <p>Der Einbau von Engstellen steht zumindest in den Spitzenstunden einer Verstetigung des Verkehrs entgegen, eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist zu diesen Zeiten mit erheblichen Rückstauungen an den Knoten kaum wirksam. Eine entsprechende Untersuchung der V85 im Tagesgang wird angeregt. Eine Vermeidung von Parkflächen an Hauptverkehrsstraßen ist ebenfalls der Verstetigung des Verkehrs dienlich und schafft Platz für auskömmliche Verkehrsflächen.</p> <p>Die Vermeidung des Lärms durch Maßnahmen an Fahrbahnoberflächen sollte im Vorfeld einer Forderung nach lärmoptimierten Asphalten durch die Entfernung aller Einbauten wie Schieberkappen, Schachtdeckel und Induktionsschleifen und eine ausreichend breite Dimensionierung der Fahrbahn (Vermeidung von Befahren von Rinnen, Sinkkästen, Borden) zu erreichen versucht werden. Auch die gegebenen Knotenpunktabstände sprechen wegen des zu erwartenden Geschwindigkeitsverlaufs gegen den Einsatz von lärmoptimierten Asphalten. Die Verwendung von OPA ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wegen der erforderlichen Änderungen der Entwässerungseinrichtungen grundsätzlich für Kreisstraßen in Frage zu stellen.</p> <p>Die städtebaulichen Aspekte (insb. Vermeidung von Wohnsiedlung an lärmbelasteten Straßen) wird leider erst als letztes Mittel genannt. Insbesondere die Aussage zur langfristigen Wirkungsweise im Hinblick auf die Verkehrsvermeidung sollte die Stadt als Träger der Maßnahmen zu kurzfristigen Planungen und Maßnahmenstarts verpflichten.</p> <p>Die Rahmenbedingungen für Tempo 30 sind in der StVO abschließend geregelt. Hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzie-</p>	<p>kehrsrouten, etc.).</p> <p>Maßnahmenempfehlung ist entsprechend die Aufstellung bzw. konsequente Weiterverfolgung solcher Konzepte.</p> <p>Alle im Rahmen des LAP vorgeschlagenen Maßnahmen sind bei Weiterverfolgung auf ihre bauliche und technische Umsetzbarkeit zu prüfen.</p> <p>Eine Untersuchung der V85 wird ebenfalls als sinnvoll erachtet.</p> <p>Der durch eine Vermeidung von Parkflächen an Hauptverkehrsstraßen ggf. gewonnene Raum sollte vorrangig alternativen Verkehrsmitteln zugeschlagen werden (z. B. dem Radverkehr). Breitere Fahrspuren führen neben einer Verstetigung des Verkehrs i.d.R. auch zu höheren Geschwindigkeiten, einer Reduzierung des Abstandes zwischen Fahrzeug und Fassaden sowie zu einer höheren Trennwirkung und geminderter Seitenraumqualität. Aus Sicht der Lärminderung ist eine solche Maßnahme kritisch zu beurteilen.</p> <p>Den Anmerkungen zur baulichen Fahrbahnoberflächenoptimierung wird zugestimmt. Im Rahmen einer ggf. anstehenden, ganzheitlichen Fahrbahnsanierung sollte der Einsatz eines wirtschaftlichen und möglichst lärmindernden (!) Belags bevorzugt werden.</p> <p>Eine die Lärmbelastung berücksichtigende Stadtentwicklung wird als langfristige Maßnahme am Ende des Berichts genannt. Diese Platzierung drückt jedoch keine Zurückstellung in der Priorisierung aus.</p> <p>Die genannten Temporeduzierungen bleiben weiterhin Bestand des Maßnahmenkatalogs des LAP. Die rechtliche Umsetzbarkeit ist entsprechend zu prüfen. Auch ist zu berücksichtigen, dass sich ggf. in Zukunft die rechtlichen Vorgaben ändern könnten (vgl. Diskussion um Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen).</p> <p>Die Untersuchungen zu Umbauvarianten des Knotens sollten in jedem Fall auch die Lärmwirkung bzw. -reduzierung berücksichtigen und Lärmbelange in die Abwägung mit einbezogen werden.</p>	X	X	
					X	
					X	
					X	

lfd. Nr.	Eingabesteller/in	Kurzzinhalt der Stellungnahmen (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
				Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
		<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen. Ein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb kann jedoch nicht vorausgesetzt werden. Es besteht kein Anspruch auf Realisierung.</p> <p>Aus den Angaben der Lärmkartierung kann noch keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Eine zusätzliche Betrachtung nach den Regeln der Lärmsanierung (u. a. Berechnung nach RLS-90) ist notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungsrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgebend sind.</p> <p>Hinsichtlich der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 1 und A 4 wird auf die strengen Voraussetzungen zur Lärmreduzierung sind zunächst die rechtsverbindlichen Grenzwerte zu erreichen. Der positiven Erwartung durch eine umfassende Beschränkung auf 30 km/h kann sich das Fachamt nicht anschließen, weder für die benannten Kreisstraßenabschnitte noch für die L277.</p> <p>Die empfohlene Geschwindigkeitssenkung auf der K8 (Krankenhausstraße) auf 50 km/h wird wegen der eindeutigen Außerortslage und der errichteten Querungshilfe abgelehnt.</p> <p>Der Ausbau des Knotenpunktes K6/K8 wird im Zuge der Untersuchungen zum Ausbau der L183 weiter untersucht, die Errichtung eines KVP wird wegen des gegebenen Knotenabstandes zu L183/K6/Europaallee als nicht wahrscheinlich eingestuft. Auch dieser Knoten ist wegen seiner Außerortslage nach Beseitigung der baulichen Defizite, die zu einer Unfallhäufung geführt hatten, mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h zu betrachten.</p> <p>Der Abschnitt 26, Gleueler Straße stellt keine innerörtliche Straße dar. Die Argumentation für 50 km/h ist in Frage zu stellen. Eine Überprüfung der Richtigkeit der vorhandenen verkehrlichen Beschränkungen unter Berücksichtigung der innerorts-/Außerortslage in einer Verkehrsschau sowie der V85 im Tages- und Nachtgang wird ausdrücklich angeregt.</p> <p>Auf Seite 41 sind mögliche Lärminderungsmaßnahmen im Überblick dargestellt. Der REK empfiehlt die dort genannten Möglichkeiten (Förderung des Umweltverbands, Mobilitätsmanagement und lärmärmere Fahrzeuge im ÖPNV (und kommunalen Eigenbetrieben)) auf Grundlage der in Kap. 7.3 gemachten Aussagen in den grundsätzlichen Handlungsfeldern, Kap. 7.4.1 vertieft zu betrachten.</p>	<p>Der Aspekt Lärmschutz sollte im Rahmen der Abwägung einer solchen Maßnahme einfließen.</p> <p>Einer konkreten Untersuchung der Maßnahme vor Ort kann nur zugestimmt werden.</p> <p>Eine vertiefte Betrachtung der genannten Themen sollte im Rahmen der weiteren Planung bzw. einer nachhaltigen und gesamtheitlichen Verkehrsplanung vorgenommen und von allen beteiligten Akteuren weiterverfolgt werden. Eine Vertiefung im LAP erfolgt nicht.</p>	X		
2	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln und Regionalniederlassung Villed-Eifel	<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen. Ein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb kann jedoch nicht vorausgesetzt werden. Es besteht kein Anspruch auf Realisierung.</p> <p>Aus den Angaben der Lärmkartierung kann noch keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Eine zusätzliche Betrachtung nach den Regeln der Lärmsanierung (u. a. Berechnung nach RLS-90) ist notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungsrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgebend sind.</p> <p>Hinsichtlich der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 1 und A 4 wird auf die strengen Voraussetzungen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Unterschiede bzw. die rechtlich vorgegebenen unterschiedlichen Ansprüche an die Berechnungsverfahren (VBUS und RLS-90) sind bekannt.</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge des LAP bleiben weiterhin aufrecht, um im Rahmen zukünftiger Planungen und Untersuchungen entsprechend Eingang in die Abwägung zu finden.</p>		X	

lfd. Nr.	Eingabesteller/in	Kurzinhalt der Stellungnahmen (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
				Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
		<p>gen für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen hingewiesen, welche sachlich und fachlich fundiert sein müssen und nur durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erfolgen können.</p> <p>Eine Optimierung der vorhandenen Lärmschutzanlagen (A 4) wird im Rahmen der gebotenen sparsamen Haushaltsführung erst möglich sein, wenn die vorhandenen Anlagen aus Haltbarkeitsgründen zu erneuern sind. Gleiches gilt für einen lärmarmen Belag.</p> <p>Seitens der Regionalniederlassung Vile-Eifel wird keine Aussage oder Zusage über Erfordernis, Art und Umfang von Maßnahmen getroffen, da keine Berechnung auf Grundlage von RLS-90 vorliegt.</p> <p>Eigentümer können einen Antrag auf Lärmsanierung stellen.</p>				
3	Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH (REVG)	<p>Zur Lärmreduktion durch Einführung von Tempo-30-Zonen: Die Einführung von weiteren Tempo-30-Zonen auf Linienwegen der Regionalbusse wird sehr kritisch gesehen. eine schnelle Verbindung steht hier im Vordergrund. Auswirkungen auf die Fahrzeit bzw. auf Umsteigeverbindungen müssen im Einzelfall geprüft werden.</p> <p>Bei den Orts- und Schülerverkehrslinien sollte auch berücksichtigt werden, dass Rechts-vor-Links-Regelungen zwar das Tempo drosseln, gleichzeitig aber Emissionen durch Abbremsen und beschleunigen entstehen. Diese Maßnahme wird daher ebenfalls kritisch gesehen.</p> <p>Zur Lärmreduktion durch eingesetztes Fahrzeugmaterial: Es wird grundsätzlich empfohlen, sich bei den Verkehrsanbietern REVG und KVB für den Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge einzusetzen. Die Mitgestaltungsmöglichkeiten gegenüber dem Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis sollten genutzt werden (welcher ab 2019 darauf Einfluss nehmen kann, z. B. Bereifung, Motorraum- und Bremsdämmung, E-Antriebe, etc.).</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbunds: Es wird eine Verdichtung des Haltestellennetzes in Frechen angeregt (z. B. u. a. im Bereich Aachener Straße oder auf dem Freiheitsring/Blindgasse). Haltestellen und Warte-/Abstellplätze (v. a. am ZOB) sollten städtebaulich so gestaltet werden, dass Lärm vermindert wird (z. B. durch Bepflanzung, Möblierung oder Fassadenentwürfe). Ebenso wird auf die Möglichkeiten des (betrieblichen) Mobili-</p>	<p>Vorgeschlagen werden überwiegend Tempo-30-Strecken, keine Zonen. Rechts-vor-Links-Regelungen sind daher nicht zwingend erforderlich und werden im LAP auch nicht vorgeschlagen.</p> <p>Die Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Fahrzeit der Busse sind im Einzelfall zu prüfen. Deutlich negative Effekte sind zu vermeiden, um den Umstieg auf den MIV nicht zu unterstützen. Die REVG sollte an entsprechenden Planungen beteiligt werden.</p> <p>Die Empfehlungen (geräuscharme Fahrzeuge, Haltestellengestaltung, Mobilitätsmanagement, Mobilitätsdrehscheiben) werden von Seiten des Gutachters als sinnvoll und zielführend erachtet. Sie sollten im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrsplanung seitens der Stadt Frechen weiter verfolgt und konkretisiert werden. Die Verdichtung des Haltestellennetzes ist mit dem Ziel der Förderung des Umweltverbunds ebenfalls als zielführend zu bewerten, hier muss allerdings eine Abwägung hinsichtlich der entstehenden Kosten seitens der Stadt erfolgen.</p>	X		
				X		

lfd. Nr.	Eingabesteller/in	Kurzinhalt der Stellungnahmen (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
				Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
		tätsmanagements und auf die Einrichtung von Mobilitätsdreh-scheiben verwiesen (vgl. NVP).				
4	Behördenbetei-ligung der Stadt Köln	<p>Amt für Straßen- und Verkehrstechnik: Es besteht kein Handlungsbedarf, hinsichtlich einer relevanten Forderung zur Lärmaktionsplanung gegenüber der Stadt Frechen.</p> <p>Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz: Es bestehen keine Bedenken gegen die vorgeschlagenen kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen. Bei zukünftigen planerischen Konkretisierungen der langfristigen Maßnahmen und Strategien (insb. Verkehrsverlagerungen und Routenkonzepte) sollte zukünftig auch die Stadt Köln beteiligt werden.</p> <p>Amt für Stadtentwicklung und Statistik Es bestehen keine Bedenken gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen. Bei einer zukünftigen Konkretisierung der Themen „Verkehrsverlagerung und Routenkonzepte“ bittet das Amt um entsprechende Beteiligung.</p> <p>Stadtplanungsamt: Es bestehen keine Bedenken gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen. Eine Betroffenheit des Kölner Stadtgebietes ist nicht erkennbar.</p> <p>Amt für Landschaftspflege und Grünflächen: keine Bedenken</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Beteiligung der Stadt Köln an zukünftigen Konzepten und Konkretisierungen wird ordnungsgemäß und wie gewünscht erfolgen.</p>		X	
5	Stadtwerke Köln (SWK)	<p>Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den LAP. Die Bahntrassen werden nur nachrichtlich berücksichtigt. Es wird darauf hingewiesen, dass die KVB bereits in den letzten Jahren ihre Stadtbahnfahrzeuge mit Spurkranzschmieranlagen ausgestattet hat und bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge auf die Reduzierung von Lärmemissionen Wert legt.</p> <p>Die Buslinie 145 der KVB wäre allerdings mit Fahrzeitverlängerungen durch die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen betroffen, was ggf. zu einer geringeren Attraktivität des ÖPNV, einer Verlagerung auf den MIV sowie ggf. höheren Kostenanteilen für die Stadt Frechen führen kann (Ausgleichszahlung für höheren betrieblichen Aufwand ggü. der Stadt Köln). Eine Geschwindigkeitsreduzierung des Stadtbahnverkehrs auf Frechener Gebiet wird nicht als zielführend erachtet und kann zu</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Mögliche Folgen von Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Strecke der Buslinie 145 sollten im Rahmen weiterer Konkretisierungen untersucht und berücksichtigt werden. Das Ergebnis hat entsprechend Eingang in die Abwägung zu finden. Geschwindigkeitsreduzierungen im Schienenverkehr (konkret für die Stadtbahn) scheinen in Frechen nicht erforderlich. Aus Gründen der Vollständigkeit und aufgrund fehlender Untersuchungen diesbezüglich bleibt die Maßnahme jedoch als allgemeine Option gelistet.</p>	X		X

lfd. Nr.	Eingabesteller/in	Kurzinhalt der Stellungnahmen (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
				Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
		den bereits im Busverkehr erläuterten Folgen führen. Desweiteren bildet die KVB das Fahrpersonal im Rahmen jährlicher Schulungen bezüglich ‚energiesparender Fahrweise‘ weiter, was auch Einfluss auf die Geräuschemissionen beim Bremsen und Beschleunigen hat.				
6	Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK)	<p>Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist von herausragender Bedeutung für die Wirtschaft und ein entscheidender Standortfaktor. Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität muss daher verkehrspolitisches Ziel mit höchster Priorität sein.</p> <p>Verschiedene Maßnahmen des LAP können die Leistungsfähigkeit der Straßen und den Verkehrsfluss behindern und negativ auf Standortbedingungen der örtlichen Wirtschaft auswirken.</p> <p>Kritisch beurteilt wird eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Diese Maßnahme kann zudem die Ziele der Luftreinhaltung konterkarieren und die Belastung mit Stickstoff und Feinstaub ansteigen lassen.</p> <p>Technischen Lösungen sollte Vorrang gewährt werden (Lärmschutzwände, -fenster, Flüsterasphalt). Diese schaden nicht der Wirtschaft.</p>	<p>Der LAP weist bereits an verschiedenen Stellen auf die Bedeutung einer bedarfsgerechten Mobilität und Erreichbarkeit als Wirtschaftsfaktor hin. Der Maßnahmenkatalog bleibt in seiner Form bestehen.</p> <p>Der Umfang von möglicherweise negativen Auswirkungen ist im Einzelfall vor Umsetzung von Maßnahmen zu prüfen und hat in den Abwägungsprozess einzufließen.</p> <p>Ebenso sind die zu erwartenden Wirkungen auf die Luftreinhaltung im Einzelfall zu prüfen. In der Regel ist erfahrungsgemäß durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit gleichzeitig auch eine Verstärkung des Verkehrsflusses zu erwarten.</p>		X	
7	CDU-Fraktion Frechen	<p>Die Fraktion stimmt dem LAP zum Wohle der Frechener Bürger im Wesentlichen zu. Bei der Umsetzung sollten die Geschwindigkeitsregelungen Vorrang haben, da sie schnell umsetzbar sind und sofortige Wirkung zeigen.</p> <p>Alle Maßnahmen auf und an den Autobahnen sollten umgesetzt werden (insb. Geschwindigkeitsregelungen und Prüfung/Erweiterung der Lärmschutzwände).</p> <p>Innerörtliche Reduzierung auf 30 km/h wird als problematisch erachtet.</p> <p>Auf dem Freiheitsring hätte dies eine Verdrängung des Verkehrs auf die Franzstraße/Franz-Hennes-Straße zur Folge. Diese Maßnahme wird daher abgelehnt. Für Bachem (Hubert-Prottr-Str.) und Königsdorf (Aachener Str.) sollte zunächst nur in der zentralen Ortslage jeweils ein Abschnitt auf 30 reduziert werden.</p> <p>Der CDU-Ortsverband Königsdorf begrüßt eine abschnittsweise Verkehrsberuhigung zwischen Kreisverkehr Brauweilerstr. und</p>	<p>Dies entspricht den Aussagen des LAP.</p> <p>Laut den Stellungnahmen des zuständigen Landesbetriebs Straßen NRW, ist mit einer kurzfristigen Umsetzung auf den Autobahnen wohl eher nicht zu rechnen. Trotzdem werden die Maßnahmen weiterhin Bestandteil des LAP bleiben.</p> <p>Mögliche Verlagerungseffekte müssen im Rahmen der weiteren Planungen untersucht und bewertet werden. Der Auftragsumfang des LAP ließ hier keine konkreten Untersuchungen (z. B. anhand eines Verkehrsmodells) zu. Eine Verlagerung des Verkehrs auf ggf. noch sensiblere Straßenabschnitte ist natürlich keinesfalls zielführend und ist zu vermeiden.</p> <p>Bei der Ausweisung von Tempo-30-Strecken ist auf eine ausreichende Abschnittslänge Wert zu legen, um eine hohe Akzeptanz seitens der Autofahrenden zu erreichen.</p>	X	X	X

lfd. Nr.	Eingabesteller/in	Kurzzinhalt der Stellungnahmen (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
				Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
		<p>Durchgang Zeisigweg auf 30 km/h sowie den Bau von Kreisverkehren an den Knotenpunkten Friedrich-Ebert- und Paulistraße. Der Kreisel an Hüchelner Str. / Freiheitsring wird seitens der CDU-Fraktion abgelehnt, da die Bebauung hier bis an den Gehweg reicht und sich in der Nähe eine Grundschule befindet.</p> <p>Es wird darum gebeten, weitere Maßnahmen an der Aachener Straße in den LAP aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzstreifen für Radfahrer in der Ortsdurchfahrt - gepflasterte Mittelstreifen, um die Straßenbreite optisch zu verengen. <p>Dies könnten auch speziell zwischen Friedrich-Ebert-Str. und Paulistr. innovative, moderne und ökologisch sinnvolle begrünte Mittelstreifen sein.</p> <p>Nicht immer nachvollziehbar waren die Ergebnisse des Gutachters bezogen auf: unterschiedliche Farbwahl, Richtwerte mit höchsten Lärmstandards, nicht Betrachtung der Problemverlagerung auf andere Straßen, geringe Betroffenenzahl im Frechener Stadtraum.</p>	<p>Die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Kreisverkehre ist (u. a. mit Blick auf Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Platzverhältnisse) im Rahmen von weiteren Konkretisierungen zu prüfen.</p> <p>Auf den Vorschlag von Schutzstreifen entlang der Aachener Straße wurde im LAP zunächst verzichtet. Die Verkehrsstärke ist zwar grundsätzlich nicht zu hoch (und tendenziell abnehmend), aber es sollte zunächst die Wirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen (insb. Temporeduzierung und Lärmentwicklung nach Fertigstellung der Anschlussstelle) betrachtet werden. Dagegen spricht ebenfalls, dass die Aachener Straße in diesem Bereich bereits mit Landesmitteln ausgebaut wurde (u. a. für den Seitenraum und die Radwege), welche im Falle einer Umgestaltung ggf. zurückgezahlt werden müssten. Eventuell kommt die Anlage von Schutzstreifen aber mittel- bis langfristig in Betracht.</p> <p>Gepflasterte oder begrünte Mittelstreifen sind ebenfalls (u. a. auch aus den o.g. möglichen Fördergeldrückzahlungen) eher als langfristige Maßnahme im Rahmen einer zukünftigen Umgestaltung der Straße zu sehen.</p> <p>Die beiden in der Stellungnahme vorgeschlagenen Maßnahmen sollten daher im Rahmen der nächsten Stufen der Lärmaktionsplanung erneut untersucht werden.</p> <p>Ohne eine konkrete Benennung der nicht nachvollziehbaren Passagen kann auf diesen letzten Teil der Stellungnahme nicht ausreichend eingegangen werden. Die Betroffenenzahlen leiten sich aus den Einwohnerdaten und den Lärmberechnungen ab, deutliche Verkehrsverlagerungen durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden - soweit möglich – mit betrachtet und weitestgehend ausgeschlossen bzw. müssen im Rahmen weiterer Konkretisierungen untersucht werden.</p>	X		
8	BUND Kreisgruppe Rhein-Erft	<p>Es kann nicht nachvollzogen werden, warum auf die Ausweisung ruhiger Gebiete verzichtet wurde.</p> <p>Dieses Mittel könnte speziell zum Schutz der wertvollen Waldflächen eingesetzt werden (v. a. des Buschbeller</p>	<p>Die Ausweisung ruhiger Gebiete stellt eine freiwillige Leistung im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Frechen dar. Die absehbaren rechtlichen Folgen bzw. die Grundlagen zur Definition und Identifikation ruhiger Gebiete (eine flächendeckende Lärmuntersuchung liegt außerhalb von Ballungsräumen nicht vor) sind in Teilen noch unscharf</p>			

lfd. Nr.	Eingabesteller/in	Kurzinhalt der Stellungnahmen (sinngemäß zusammengefasst)	Gutachterliche Beurteilung	Bewertung		
				Hinweis wird aufgenommen	Keine Anpassung LAP erforderlich	z.K.
		<p>Walds/Erlenbuschs). Dieser Wald bietet zudem Schutz vor Lärm- und Feinstaubemissionen (insb. der A 4 und des Quarzsandtagebaus).</p> <p>Der Gesundheit der Frechener Bürger sollte höherer Stellenwert eingeräumt werden, als den wirtschaftlichen Interessen.</p>	<p>bzw. seitens der Rechtsprechung noch nicht klar definiert worden. In Abstimmung mit der Stadt Frechen und auch in Anbetracht der bereits deutlich überschrittenen Rückmeldefrist für Lärmaktionspläne der Stufe II wurde entschieden, in dieser Stufe auf die Ausweisung ruhiger Gebiete zu verzichten.</p> <p>Die Lärmschutzwirkung des Buschbeller Waldes für den benachbarten Siedlungsbereich in Bezug auf die Straßen (v. a. die Autobahn) wurde nicht speziell im Rahmen des LAP untersucht. Dies bedürfte genauerer Lärmmodelle und Rechenmethoden, als sie in der Lärmaktionsplanung angewendet werden. Wirksamer für die Bevölkerung als die Lärmabschirmungswirkung durch den Wald ist es vermutlich, den Lärm direkt an der Autobahn durch Optimierung der baulichen Anlagen abzuschirmen bzw. durch Tempolimits zu reduzieren. Dies hätte zudem auch positive Auswirkung auf die Lärmbelastung im Wald selbst.</p> <p>Eine Ausweisung des Buschbeller Waldes als ruhiges Gebiet kann zudem nicht mit der Funktion hinsichtlich der Luftreinhaltung begründet werden. Hierzu müssten andere Konzepte neben dem LAP angewandt werden (z. B. Luftreinhalteplan, Umweltschutz, etc..).</p> <p>Nichts desto trotz kann die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung angedacht werden.</p>	X		