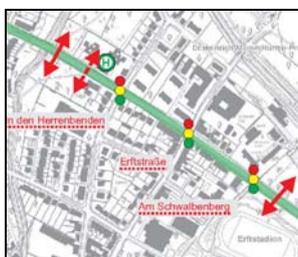
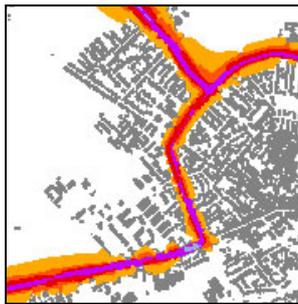


Kreisstadt Euskirchen Lärmaktionsplan (2. Runde)





Lärmaktionsplan (2. Runde)

im Auftrag der

Kreisstadt Euskirchen

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard
Hilde Richter-Richard
Sascha Achtenhagen
Reinhold Braun

Redaktionsstichtag: Tag der ersten Offenlage

Aachen, Dezember 2017



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

A.	ANLASS UND VORGEHENSWEISE	1
1.	Aufstellung des Lärmaktionsplans	1
2.	Strategie zur Lärminderung	2
	2.1 Chance für kleinere Städte und Gemeinden.....	2
	2.2 Planerisches Vorgehen.....	6
	2.3 Wirkung von Maßnahmen.....	8
3.	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	11
4.	Fördermöglichkeiten	12
B.	LÄRMAKTIONSPLAN	14
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	14
2.	Zuständige Behörde	17
3.	Rechtlicher Hintergrund	18
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	20
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	21
	5.1 Auswertung der Lärmkarten.....	21
	5.2 Belastungsachsen.....	30
	5.5 Ruhige Gebiete.....	34
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	36
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	37
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	38
	8.1 Evaluierung der ersten Runde.....	38
	8.2 Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung.....	43
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	46
	9.1 Strategische Maßnahmen.....	47
	9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen.....	49
	9.2.1 B 56 Kommerner Straße (Wißkirchen und Euenheim).....	49
	9.2.2 B 56 Kommerner Straße (Innenstadt).....	56
	9.2.3 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdesheimer Ring.....	61
	9.2.4 B 56 Rüdesheimer Ring – Jülicher Ring – Keltenring.....	67
	9.2.5 L 194 Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord.....	76
	9.2.6 B 56 Bonner Straße – Kuchenheimer Straße, Bahntrasse bis Carl- Koenen-Straße.....	82
	9.3 Abstimmung mit anderen Planungsinstrumenten.....	87
10.	Langfristige Strategie	88
11.	Finanzielle Informationen	89
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	90



13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	91
Anhang I.1:	Stellungnahmen seitens der Bürgerinnen und Bürger und deren Abwägung (Beteiligung vom 04.09. bis 13.10.2017)	92
Anhang I.2:	Stellungnahmen seitens der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB und deren Abwägung (Beteiligung vom 04.09. bis 13.10.2017)	99
Anhang II:	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungsärmrichtlinie	103
Anhang III:	Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen	105



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen.....	16
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	22
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/ Nacht	23
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	24
Abb. 5.4:	Korrigierte Daten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	25
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche	26
Abb. 5.6:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk	27
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	28
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	29
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} >65$ dB(A) (ohne Korrekturwerte)	31
Abb. 5.10:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} >55$ dB(A) (ohne Korrekturwerte)	32
Abb. 5.11:	Belastungsachsen (mit Korrekturwerten).....	33
Abb. 5.12:	Screening Ruhige Gebiete Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003)	35
Abb. 8.1:	Lärmkarte 1. Runde Kommerner Straße	39
Abb. 8.2:	Maßnahmen 1. Runde Kommerner Straße	40
Abb. 8.3:	Lärmkarte 1. Runde Frauenberger Straße	41
Abb. 8.4:	Maßnahmen 1. Runde Frauenberger Straße	42
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Trotzenberg bis Falterstraße	55
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdesheimer Ring	60
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdesheimer Ring.....	66
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht Rüdesheimer Ring, Jülicher Ring, Keltenring	75
Abb. 9.5:	<i>Maßnahmenübersicht Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord</i>	81
Abb. 9.6:	<i>Maßnahmenübersicht Bonner Straße – Kuchenheimer Straße</i>	86



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete	36
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	36
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen	36
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand der Maßnahmen der 1. Runde.....	38
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen Kommerner Straße, Wißkirchen.....	51
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen B 56 Kommerner Straße, Euenheim	52
Tab. 9.3:	Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße (Wißkirchen – Euenheim)	54
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen B 56 Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring	57
Tab. 9.5:	Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring	59
Tab. 9.6:	Rahmenbedingungen B 56 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring.....	63
Tab. 9.7:	Erreichbare Lärminderung Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring.....	65
Tab. 9.8:	Rahmenbedingungen B 56 Rüdeshheimer Ring, Kommerner Straße bis Frauenberger Straße.....	68
Tab. 9.9:	Maximal erreichbare Lärminderung Rüdeshheimer Ring, Kommerner Straße bis Frauenberger Straße	70
Tab. 9.10:	Rahmenbedingungen B 56 Jülicher Ring – Kelttenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße.....	72
Tab. 9.11:	Rahmenbedingungen B 56 Jülicher Ring – Kelttenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße.....	74
Tab. 9.12:	Rahmenbedingungen L 194 Kölner Straße (Tankstelle bis Vom-Stein-Straße)	77
Tab. 9.13:	Erreichbare Lärminderung Kölner Straße, Tankstelle – Vom-Stein-Straße Nord	80
Tab. 9.15:	Maximal erreichbare Lärminderung Bonner Straße – Kuchenheimer Straße.....	85



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBl	-	Bundesgesetzblatt
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
IVU-Anlagen	-	Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)
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
LSA	-	Lichtsignalanlage
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
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



A. ANLASS UND VORGEHENSWEISE

1. Aufstellung des Lärmaktionsplans

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Ziel der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG 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.

Zunächst waren in einer ersten Runde (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

In der zweiten Runde ist außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohner eine Lärminderungsplanung für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen.

Die Gemeinden als zuständige Behörden sind verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Der Ausschuss für Umwelt und Planung hat in seiner Sitzung am 27. Juni 2017 die Verwaltung beauftragt, die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange für den Lärmaktionsplan der zweiten Runde durchzuführen.

Die öffentliche Auslegung erfolgte in der Zeit vom 4. September bis 13. Oktober 2017 einschließlich. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 30. August 2017.

Der Beschluss zum Lärmaktionsplan der zweiten Runde wurde am 14. Dezember 2017 vom Rat der Stadt Euskirchen gefasst.

Eine umfassende Dokumentation des Mitwirkungsverfahrens ist in Kapitel 7. Zu finden.



2. Strategie zur Lärminderung

2.1 Chance für kleinere Städte und Gemeinden

Hintergrund¹

Die Aufstellungsrate von Lärmaktionsplänen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. Bundes-Immissionsschutzgesetz ist gerade bei kleinen Städten und Gemeinden noch relativ gering bzw. ist bei vorliegenden Lärmaktionsplänen die Bearbeitungstiefe und die konkrete Umsetzbarkeit von sehr unterschiedlicher Qualität.

Zudem liegt eine Besonderheit der nationalen Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie darin, dass planaufstellende und planausführende Behörde bei den meisten in Lärmaktionsplänen aufgeführten Maßnahmen nicht dieselbe ist. Das ist für Gemeinden, die bis auf einen Teil der Nebenanlagen nicht Baulastträger der hier zu betrachtenden höherklassifizierten Straßen sind, unbefriedigend, weil durch die Analyse und Planung Erwartungen geweckt werden, die sie selbst nur eingeschränkt erfüllen können.

Nachfolgend sollen deshalb die Vorteile der Lärmaktionspläne als Teil einer zukunftsorientierten Gemeindeentwicklung auch für kleine Städte und Gemeinden benannt werden. Da sich in der dritten Runde die technischen und quantitativen Rahmenbedingungen für die Lärmkartierung nicht verändern, besteht die große Chance, in den bis zum 18. Juli 2018 vorzulegenden Lärmaktionsplänen vor allem auch qualitative Aspekte des Lärmschutzes zu verfolgen. Diese Chancen sind beispielsweise höhere Wohnqualität im regionalen Wettbewerb, Förderung von Tourismus/ Erholung/ Kur sowie positive Auswirkungen auf die kommunalen Haushalte. Damit kann die Attraktivität einer Gemeinde deutlich erhöht werden.

Vorteile und Chancen von Lärmaktionsplänen

Lärmaktionspläne besitzen, wenn sie als Chance verstanden werden, Vorteile auch für kleinere Städte und Gemeinden, die nicht Baulastträger aller innerörtlichen Straßen sind. Mit der Aufstellung der Lärmaktionspläne kann die Möglichkeit genutzt werden, die einzelnen gemeindlichen Planungen auf den Prüfstand zu stellen und zu koordinieren, bestehende Planungen anderer Baulastträger in das Konzept einzubeziehen bzw. Anforderungen an diese Planung (z. B. im Vorfeld eines Planfeststellungsverfahrens) unter dem Aspekt des Lärmschutzes qualifiziert zu formulieren.

Im Rahmen der kommunalen Planungshoheit sind die Gemeinden die einzige Institution, die umfassend verantwortlich das Gemeindegebiet abdecken und nicht nur für einen Sektor zuständig sind. Die Gemeinden sind zwar abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft der übrigen Akteure (insbesondere der Straßenbaulastträger), doch haben Gemeinden hierdurch die Chance, gestaltend mitzuwirken und nicht nur in ein Anhörungsverfahren eingebunden zu werden. Insofern sollten kleinere Städte und Gemeinden den Lärmaktionsplan nicht nur als planerische Aufgabe, sondern auch als koordinierende Aufgabe im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes verstehen. Unter dieser Prämisse ist die Zuständigkeit der Gemeinden für die Lärmaktionspläne die richtige Regelung.

Eine hohe Lärmbelastung hat unmittelbare Auswirkung auf die Gemeindeentwicklung. Laute

¹ Das Kapitel ist eine Kurzfassung des Aufsatzes: Hintzsche, M. (Umweltbundesamt); Richard, J. "Lärmaktionspläne der 3. Runde: Eine große Chance für kleinere Städte und Gemeinden", in: Immissionsschutz, Heft 3, 2016



Straßen haben in der Regel ein schlechtes Image, was zu einer geringeren Wohnungsnachfrage führt. Das hat geringere Mieteinnahmen zur Folge und damit häufig auch eine vernachlässigte Instandhaltung der Gebäude. Kann diese Entwicklung nicht aufgehalten werden, ist letztlich ein Downgrading von Straßenzügen die Folge. Schließlich muss die öffentliche Hand, also auch die Gemeinde, mit Subventionen eingreifen (Stadt- bzw. Dorferneuerung), um diese Entwicklung zu stoppen und möglichst umzukehren.

Anders stellt sich das Bild dar, wenn frühzeitig Lärminderung betrieben wird. Denn durch ein gesundes und leises Umfeld wird das gute Image als Wohnstandort mit einer durchmischten Sozialstruktur erhalten, was die Nachfrage nach Wohnungen zu auskömmlichen Mieten und damit eine kontinuierliche Instandhaltung sichert.

Synergien sind zu nutzen, um Kosten zu sparen und Wirkungen zu hebeln: Integrierte kommunale Planungen, die den Lärmschutz, die Luftreinhaltung, die Mobilitätsbedürfnisse, die Flächennutzung, den Tourismus u. ä. berücksichtigen, sind günstiger und wirksamer als sektorale Einzelplanungen. Maßnahmen zur Lärminderung wirken sich in der Regel auch auf die Luftqualität aus und unterstützen nachhaltige Verkehrskonzepte. Ruhige Gebiete sind idealtypisch mit Landschaftsplänen und Tourismuskonzepten verknüpft.

Darüber hinaus ist Lärmschutz grundlegender Gesundheitsschutz und folgt dem Vorsorgeprinzip. Die Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist ureigenste Aufgabe der Gemeinden und Bestandteil der grundgesetzlich garantierten kommunalen Planungshoheit.

Pflicht oder Kür

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist die Lärmbelastung an regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr zu erfassen. Deutschland hat diesen drei von der EU vorgegebenen Kategorien Landes- und Bundesstraßen sowie Bundesautobahnen zugeordnet. Zur Pflichtaufgabe einer gesetzeskonformen Lärminderungsplanung gehören damit keine Kreis- und Gemeindestraßen, auch dann nicht, wenn sie mit mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen belastet sind, also dem gleichen Lärm ausgesetzt sind wie die höher klassifizierten Straßen. Das ist Betroffenen kaum zu vermitteln. Es stellt sich somit für die Gemeinde die Frage, ob sie sich an die gesetzlich vorgegebene Pflicht hält oder stark belastete Kreis- und Gemeindestraßen freiwillig in die Lärminderungsplanung einbezieht.

Mit der Grenze von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind zudem bei weitem nicht alle Lärmprobleme gelöst: Es wäre deshalb auch zu prüfen, ob ergänzend Straßen mit einer geringeren Kfz-Belastung, die aber über den von der Gemeinde festgelegten Lärmpegeln als Auslösewerten liegen, in die Lärminderungsplanung einbezogen werden sollen. Hier kann zudem die Gemeinde in eigener Baulast und damit selbstbestimmt Lärmschutz für ihre Bürger betreiben.

Breites Maßnahmenpektrum nutzen

In vielen Lärmaktionsplänen wird bisher nur ein kleiner Teil möglicher Lärminderungspotenziale ausgeschöpft, obwohl das Maßnahmenpektrum breit gefächert ist. Häufig genutzte Minderungspotenziale sind verkehrsplanerische Maßnahmen (z. B. Bündelung von Kfz-Verkehren), straßenverkehrsrechtliche Regelungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) oder straßenbauliche Maßnahmen (z. B. lärmindernde Fahrbahndecken). Hier haben kleinere Städte und Gemeinden, die nicht Baulastträger der höher klassifizierten Straßen sind, zwar keine umfassende Umset-



zungsmöglichkeit, können die Umsetzung aber betreiben.

Seltener genutzt werden dagegen verkehrstechnische Maßnahmen (z. B. Signalsteuerung), stadtplanerische Maßnahmen (z. B. Nutzung Eigenabschirmung von Gebäuden), netzwirksame Maßnahmen (z. B. Ausbau Radverkehrsnetz), Maßnahmen an Gebäuden (z. B. Verglasung von Balkonen) oder kompensatorische Maßnahmen (z. B. Minderung einer anderen Quelle anstelle des eigentlichen, aber nicht beeinflussbaren Verursachers). Bei diesen Maßnahmen besteht bei den Gemeinden schon ein größerer Handlungsspielraum.

Zu empfehlen ist die Identifizierung eines breiten Maßnahmenspektrums. Dafür ist eine differenzierte Betrachtung der lärmbelasteten Straßenräume erforderlich. So lassen sich auch kleinteilige Lärminderungspotenziale erkennen, die sich insgesamt in einer höheren Lärmentlastung niederschlagen. Wird im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens, insbesondere im Zusammenspiel mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde, für einzelne Maßnahmen kein Einvernehmen erzielt (z. B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit), bleiben bei einem breit aufgestellten Lärmaktionsplan Handlungsspielräume in anderen Maßnahmenfeldern erhalten.

Anstelle von aktiven Maßnahmen im Fahrbahnbereich werden häufig passive Maßnahmen in Form von Schallschutzfenstern vorgesehen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie bezieht sich jedoch, wie der Name schon sagt, auf den Umgebungslärm, also auf den Schutz des Außenraums, um hier Aufenthalt und Kommunikation zu ermöglichen. Schallschutzfenster dienen diesem Zweck nicht und können deshalb nicht erste Wahl, sondern nur Ultima Ratio sein.

Bei der Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Tempo 30 oder Lkw-Verbote, ist der Straßenbaulastträger von der Straßenverkehrsbehörde nur anzuhören; Anordnungsbehörde ist alleine die Straßenverkehrsbehörde. Gemeinden mit eigener Straßenverkehrsbehörde können in gewissem Umfang unabhängig vom Straßenbaulastträger agieren. Bei der Anordnung von Verkehrszeichen handelt es sich immer um eine Einzelfallentscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde.

Für die Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde bietet der Lärmaktionsplan insofern die notwendigen Unterlagen (Verkehrsdaten, Lärmpegel), als beurteilt werden kann, ob ein Lärmproblem vorliegt und welche Daten ggf. für die weitere Prüfung herangezogen werden müssen. Für eine qualifizierte Einzelfallprüfung sind in der Regel aktuelle Verkehrszählungen und darauf aufbauend Lärmberechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS) durchzuführen. Die zusätzlichen Berechnungen sind deshalb erforderlich, weil die Berechnungsmethoden für die strategischen Lärmkarten (VBUS) bzw. für die Anzahl der Lärmbetroffenen (VBEB) nicht zu den gleichen Ergebnissen führen wie die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, die jedoch als nationales Recht für die Prüfung der Anordnungsfähigkeit maßgebend sind.

Die Anordnung beispielsweise einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird dann erleichtert, wenn weitere in der StVO enthaltene Gründe für die Anordnung zum Tragen kommen. Das gilt vor allem für das Unfallaufkommen der letzten drei Jahre. Fallen lärmbelastete Straßenabschnitte mit Unfallhäufungspunkten zusammen, fällt es der Straßenverkehrsbehörde i.d.R. leichter, Tempo 30 anzuordnen.

Eine Lösung ganz anderer Art kann darin liegen, ein Umstufungskonzept zu erstellen mit dem Ziel, die stark (lärm-)belastete Ortsdurchfahrt einer Landes- oder Bundesstraße gegen eine besser zu schützende (oder bereits geschützte) Gemeinde-/ Stadtstraße zu tauschen. Die Gemeinde erhält auf diese Weise die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt und damit wesentlich erweiterte Handlungsmöglichkeiten (z. B. städtebauliche Integration durch Umbaumaßnahmen).

Fazit



Lärmschutz ist keine lästige Pflichtaufgabe, sondern ein stadtplanerisch wichtiger Baustein für die Zukunft, da die Vermeidung gesundheitsschädlicher Lärmpegel die Qualität einer Gemeinde als Wohnstandort aufwertet und damit auch zu erhöhten Einnahmen für die kommunalen Haushalte führt.

Städte wie Euskirchen können zwar bei Straßen in fremder Baulast lärmindernde Maßnahmen außerhalb eines Teils der Nebenanlagen nicht unmittelbar veranlassen – sie können die Umsetzung aber fordern. Es ist somit eine der wichtigsten, aber vielfach nicht erkannten oder zumindest unterschätzten Aufgabe der Gemeinde, den Schutz ihrer Bürger vor gesundheitsschädigenden Lärmpegeln gegenüber dem Straßenbaulastträger zu vertreten. Ohne einen Lärmaktionsplan ist diese Aufgabe nicht hinreichend zu erfüllen.



2.2 Planerisches Vorgehen

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für den Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen in einer Gemeinde müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Berücksichtigt man diese Maßnahmen von Beginn an im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, so kann vieles in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu, einen Teil der notwendigen Maßnahmen zur Lärminderung

- völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen oder
- mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:



- Inhaltliche Abstimmung mit
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Stadtentwicklung,
 - Verkehrsentwicklungsplanung,
 - Güterverkehrs- und Gefahrgutnetz,
 - Unfallhäufungen.

- Verfahrensmäßige Abstimmung mit
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Erneuerung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, ein Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene können hierdurch die Entlastungswirkung als Schub erleben und nehmen dadurch die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht. Effektiver Lärmschutz erfordert eine Umsetzung im Rahmen eines integrierten Managementansatzes.



2.3 Wirkung von Maßnahmen

Nachfolgend werden Anwendungshinweise zu einzelnen Maßnahmenbereichen gegeben. Als Anlage IV ist darüber hinaus eine Tabelle beigefügt, in der für eine Ersteinschätzung die Wirkung von Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms zusammengestellt ist.

Um die Wirkung auch subjektiv einschätzen zu können, können auf der Internetseite www.ald-laerm.de/publikationen/hoerbeispiele Hörbeispiele aufgerufen werden, die verschiedene Geräuschsituationen akustisch darstellen und auch die Wirkung von einzelnen Maßnahmen, wie Tempo 30 oder Lärmschutzwände, erlebbar machen.

Streckenbezogene Einzelmaßnahmen²

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen, also Maßnahmen, die während der fünfjährigen Laufzeit eines Lärmaktionsplans umgesetzt werden sollten, bieten zumeist relativ geringe Minderungspotenziale:

- Erneuerung der Fahrbahndecke mit konventionellen Asphaltbauweisen -2 dB(A),
- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h -2,4 dB(A),
- Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort um eine Fahrbahnbreite -1 dB(A) oder
- Reduzierung des Lkw Anteils von 10 % auf 1 % -3 dB(A).

Aber auch langfristig umsetzbare Maßnahmen bewegen sich überwiegend in einer ähnlichen Bandbreite:

- Mit einer Bündelung von Kfz-Verkehren mit dem Effekt einer 50 %igen Verkehrsreduzierung auf der belasteten Achse sind -3 dB(A) zu erreichen.
- Die gleiche Wirkung würde erreicht, wenn der Modal Split zugunsten des Umweltverbundes 50 % des Kfz-Verkehrs einsparen würde.

Das Minderungspotenzial bewegt sich damit bei den meisten Einzelmaßnahmen zwischen 1-3 dB(A). Bei den häufig auftretenden Ausgangspegeln von 70 dB(A) und höher ist deshalb mit einer einzelnen Maßnahme ein Lärmproblem kaum zu beheben. Es bedarf hierzu immer der individuellen Kombination intelligenter und effizienter Maßnahmen. Hier ergibt sich die Rückkopplung zu der oben angeführten Prämisse, Lärminderungsmaßnahmen in einem möglichst breiten Spektrum zu suchen.

Vielfach bestehen Bedenken gegen die Einführung von Tempo 30, weil sie nur rechnerisch zur Lärminderung beitragen würde, tatsächlich aber nicht eingehalten wird. Wenn nur punktuelle Maßnahmen zur Sicherung von Tempo 30 eingesetzt werden, ist das nicht auszuschließen. Ganz anders stellt sich die Wirkung dar, wenn eine abgestimmte Kombination von Maßnahmen eingesetzt wird. Hierzu zählen beispielsweise auf das notwendige Mindestmaß aus-/ umgebaute Fahrbahnbreiten, Mittelinseln, Dialog-Displays, Tempo 30-Markierungen auf der Fahrbahn und flankie-

² Das Umweltbundesamt hat 2015 das "Handbuch zur Lärminderungsplanung" veröffentlicht. Es enthält eine Vielzahl von Hintergründerläuterungen und fachlichen Hinweisen zur Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen. Insbesondere für kleinere Gemeinden kann dieses Handbuch eine Hilfe bei der Umsetzung der dritten Runde der Lärminderungsplanung bieten. Das Handbuch kann kostenlos heruntergeladen werden unter www.umweltbundesamt.de/publikationen/handbuch-laermaktionsplaene-handlungsempfehlungen



rend auch stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen, unterstützt von gelegentlichen Einzelmessungen. Solche Maßnahmenkombinationen bedürfen eines abgestimmten Vorgehens zwischen Kommune, Landkreis und Straßenbaulastträger.

Eine weitere wirkungsvolle Maßnahme zur Sicherung eines niedrigen Geschwindigkeitsniveaus ist die städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen. Eine weiche Separation mit hoher gestalterischer Qualität veranlasst Kraftfahrer, sich angemessen im Straßenraum zu bewegen. Solche Maßnahmen dienen gleichzeitig der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und durchbrechen den Teufelskreis der Verödung des Straßenraums mit einer deutlich verbesserten Lagegunst. Beispiele zeigen, dass mit einer eher verkehrstechnisch und straßenbaulich orientierten Vorgehensweise fast die gleichen Ergebnisse erzielt werden können wie mit einer hochwertigen Straßenraumgestaltung.

Maßnahmen im gesamtstädtischen Kontext

Um Maßnahmen zur Lärminderung abgestimmt und mit hoher Effizienz umzusetzen, wird es auch in kleineren Städten und Gemeinden einen Trend weg von lokalen Einzelmaßnahmen hin zu gesamtstädtischen Konzepten geben müssen. Lärmaktionspläne sollten deshalb in stärkerem Maß als bisher mit anderen gesamtstädtischen Konzepten zu einem integrierten Konzept zusammengeführt. Das betrifft vor allem Luftreinhalte- und Mobilitätspläne, in zunehmendem Maß auch Klimaschutzkonzepte (z. B. durch Förderung der Nahmobilität).

Die Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist von der Straßenverkehrsbehörde immer im Rahmen einer Einzelfallprüfung abzuwägen. Diese Prüfung ist leichter durchzuführen und im Ergebnis zu begründen, wenn sich die Anordnung aus einem Stadtgeschwindigkeitskonzept ableitet, das von den politischen Gremien verabschiedet wurde. Verwaltungsgerichte beziehen sich zunehmend in ihren Urteilen auf das Vorliegen solch gesamtstädtischer Konzepte. Hier können Bereiche identifiziert und begründet werden, für die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit <50 km/h sinnvoll erscheint.

Bei der Aufstellung ist neben der Lärmbelastung eine mehr oder weniger große Vielzahl von Parametern und Bindungen zu beachten (z. B. Luftqualität, Verkehrssicherheit, ganztägige/ -nächtliche Wirkung, Verkehrszusammensetzung (Pkw/ Lkw), Verkehrsverlagerung bzw. Verdrängungseffekte, Koordinierung Lichtsignalanlagen ("Grüne Welle"), ggf. vorhandene ÖPNV-Beschleunigung, Umlaufzeiten ÖPNV, straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen). Stadtgeschwindigkeitskonzepte werden deshalb am besten im Rahmen von Mobilitätsplänen erstellt bzw. aus ihnen entwickelt.

Lkw sind in etwa zehn Mal so laut wie ein Pkw. Die Einflussnahme auf das Lkw-Aufkommen hat deshalb für die Lärminderung eine hohe Bedeutung. Dies kann auf zwei Ebenen erfolgen: Zum einen durch die Lenkung und Bündelung des Lkw-Verkehrs auf möglichst umweltverträglichen Routen (Lkw-Lenkungskonzept) und zum anderen durch Optimierung des städtischen bzw. regionalen Lieferverkehrs (Stadtlogistik), dies insbesondere vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP-Dienste).

Ziel der Stadtlogistik in Bezug auf die Umweltentlastung ist es, Fahrtenanzahl und Fahrleistung zu reduzieren und/ oder die Transporte mit ökologischeren Antriebskonzepten oder Verkehrsträgern durchzuführen, um geringere Lärm, Schadstoff- und CO₂-Emissionen zu erzeugen. In konzeptioneller Hinsicht geht es um die Einbindung bzw. Verankerung der Lenkung des Güterverkehrs in die kommunale, ggf. auch regionale Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung. Planerische Ansatzpunkte auf kommunaler/ regionaler Ebene sind beispielsweise: Wirtschaftsverkehr bei der



Standortplanung in einem frühen Planungsstadium berücksichtigen, Initiierung von Stadtlogistik-Prozessen (z. B. Anstoß und Moderation von Gesprächsrunden), Beschränkungen für Fahrzeuge mit hohen Emissionen/ im Gegenzug Schaffung von Benutzervorteilen für emissionsarme Fahrzeuge oder bauliche/ straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Abbau von Hindernissen für den Wirtschaftsverkehr (u. a. Einrichten von Ladezonen).

In den letzten Jahren haben neue Entwicklungen bei lärmindernden Asphaltbauweisen vor allem für innerörtliche Straßen neue Minderungspotenziale eröffnet. Bewährte Standardbauweisen können bei 50 km/h eine Lärminderung von 2 dB(A) erreichen, Bauweisen mit einer Vielzahl von Referenzstrecken erreichen bis zu 4 dB(A), experimentelle Bauweisen deuten darauf hin, dass Pegelminderungen bis zu 7 dB(A) erreichbar erscheinen. Daraus ergibt sich zwangsläufig die Frage, lärmindernde Asphaltdeckschichten zu verwenden oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren. Eine Antwort können die zuvor dargestellten Stadtgeschwindigkeitskonzepte bieten. Daraus lassen sich die Straßenabschnitte mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit >40 km/h identifizieren, für die der Einbau lärmindernder Asphaltdeckschichten lohnenswert erscheint. Die meisten lärmindernden Asphaltdeckschichten erzielen vor allem bei Pkw eine deutliche Lärminderung. Es bietet sich deshalb die Kombination mit einer Beschränkung des Lkw-Verkehrs zur Optimierung der Lärminderungswirkung an. Damit ergibt sich auch hier eine Anknüpfung an ein Lkw-Lenkungskonzept.

Eine netzweite Festlegung der Straßenabschnitte, für die lärmindernde Asphaltdeckschichten vorgesehen werden sollen, ist auch vor dem Hintergrund sinnvoll, dass in den nächsten Jahren auf kommunaler, Landes- und Bundesebene erhebliche Investitionen in den Erhalt der Straßeninfrastruktur erforderlich sind. Hier liegt die große Chance, durch den Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten die Lärminderung in die Fläche zu tragen und die Lärmbelastung deutlich zu reduzieren.

Unterschätzt wird häufig die Bedeutung der Umsetzung von gesamtstädtischen verkehrsplanerischen Teilkonzepten als Beitrag zur Lärminderung. So bedarf die Umsetzung eines Radverkehrskonzepts sowohl Maßnahmen zur Führung des Fahrradverkehrs im Längsverkehr wie auch zur Sicherung querender Achsen. Die Markierung von Schutzstreifen oder der Einbau von Mittelinseln zur Querungssicherung dienen der Förderung des Fahrradverkehrs (und damit auch zur gesamtstädtischen Reduzierung von Pkw-Fahrten und damit auch des Lärms), die Maßnahmen tragen aber auch dazu bei, den Kfz-Verkehr zu verlangsamen und zu verstetigen und mindern dadurch lokal den Lärm.

Mit flächendeckenden und strategisch angelegten Konzepten können ergänzend zu dem lokalen Portfolio mittel- bis langfristig erhebliche flächendeckende Lärminderungspotenziale erschlossen werden. Der Erfolg ist jedoch nur mit einer vorausschauenden, langfristigen Planung zu erreichen. Langfristig heißt aber nicht abzuwarten, sondern kurzfristig einen Einstieg in die Konzeptions- und Planungsphase zu finden, um den ohnehin langen Umsetzungszeitraum möglichst kurz zu halten.



3. Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen eigenen Beitrag zur Lärminderung leisten.

Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld und reduziert die Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter den Motor warmlaufen lassen reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es ist deshalb sinnvoll, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Weiße Fahrzeuge werden übrigens gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden.

Es zeichnet sich ab, dass E-Fahrzeuge zumindest in den nächsten fünf Jahren ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von maximal 2 % bleiben werden. Ein solcher Anteil ist mit einer Minderung von 0,1 dB(A) bei 30 km/h nicht lärmrelevant.³ Die Wirkung von E-Fahrzeugen macht sich erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % und ohnehin nur bei Geschwindigkeiten bis maximal 40 km/h bemerkbar, da dann die Rollgeräusche dominieren. Die Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist dennoch ein Beitrag zur Lärminderung.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, gemeinsam mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

³ Umweltbundesamt, Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, in: POSITION, Ausgabe vom 18. April 2013



4. Fördermöglichkeiten

Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fördert auf Basis der "Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative" (Kommunalrichtlinie) Klimaschutzprojekte in Kommunen. Was vielfach unbekannt ist (und dem Titel der Richtlinie auch nicht zu entnehmen ist): Zunehmend werden aus diesem Programm auch Maßnahmen im Mobilitätssektor gefördert, die der Minderung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen (und damit häufig dem Lärmschutz) dienen.

Förderfähig sind integrierte Klimaschutzkonzepte und Teilkonzepte mit dem Schwerpunkt nachhaltige Mobilität mit einer Gesamtbetrachtung aller Verkehrsmittel, dem Fokus auf einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl und der Steigerung des Anteils von Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV in den Kommunen. Investive Klimaschutzmaßnahmen im Mobilitätsbereich können unter anderem Mobilitätsstationen und Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen sein. Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung können als Teil einer nachhaltigen Mobilitätspolitik in diese Förderkulisse passen.

Die kommunalen Voraussetzungen für eine Förderung und die Fördersätze variieren und sollten jeweils aktuell recherchiert werden. Weitere Informationen unter: www.klimaschutz.de.

Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG)

Im Interesse eines Ausgleichs der Wirtschaftskraft im Bundesgebiet stellt der Bund im Rahmen des "Gesetzes zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen und zur Entlastung von Ländern und Kommunen bei der Aufnahme und Unterbringung von Asylbewerbern" 3,5 Mrd. EUR zur Stärkung der Investitionstätigkeit finanzschwacher Kommunen zur Verfügung.

Die Fördermittel werden den nordrhein-westfälischen Gemeinden und Kreisen pauschal zur Verfügung gestellt. Im Bereich "Lärmschutz" können die Fördermittel für Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Lärmbelastungen, z. B. durch Straßen, Schienen, Flughäfen sowie Industrieanlagen und Gewerbebetriebe verwendet werden. Die Lärmpegelminderung sollte min. 2 dB(A) betragen und von der Kommune belegt werden (Berechnung oder Vorher-/ Nachher-Messung). Weitere Informationen unter:

www.mik.nrw.de/themen-aufgaben/kommunales/kommunale-finanzen/einzelthemen/kinvfg.html und
www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme/Programme/Kommunalinvestitionsfoerderungsgesetz/index.php.

Förderung der Nahmobilität in Städten, Kommunen und Kreisen

Der Runderlass "Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen" des MBWSV schafft eine ganzheitliche Förderplattform für die Bereiche des Fuß- und Radverkehrs. Weitere Informationen unter:

recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=7&vd_id=14753&ver=8&val=14753&sq=0&menu=1&vd_back=N#NORMKOPE



Förderung von Lärminderungsmaßnahmen im EFRE-Förderkatalog NRW

Im operationellen Programm werden verschiedene Investitionsprioritäten definiert: Gefördert werden u. a. "Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung und zur Förderung von Lärminderungsmaßnahmen". Gefördert werden nur Maßnahmen, die Bestandteil eines integrierten Entwicklungskonzepts sind. Die Förderung richtet sich an Kommunen, kommunale Eigenbetriebe, öffentliche Einrichtungen sowie Entwicklungsgesellschaften als Zuwendungsempfänger. Weitere Informationen unter: www.efre.nrw.de.

Kombination von Lärmschutz und Wärmedämmung

Ein besonderer Hinweis gilt der Kombination von Lärmschutz und Wärmedämmung. Der im Rahmen der Energieeinsparverordnung mit den entsprechenden Förderprogrammen der KfW geförderte Einbau von Wärmeschutzfenstern kann mit einem geringen finanziellen Mehraufwand auch zum Lärmschutz genutzt werden (LANUV-Info 18 über Fensterdämmung).

Ausführliche Informationen unter
www.umgebungsloerm.nrw.de/materialien/_hilfen/_massnahmen_bautechnik/lanuvinfo18_Fensterdaemmung.pdf.

Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung in NRW

Auf Landesebene kann nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 1990" (RLS 90) auf Antrag des Eigentümers passiver Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragt werden. Detaillierte Hinweise gibt Straßen.NRW unter www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html. Ansprechpartner sind die entsprechenden Regionalniederlassungen von Straßen.NRW.

Förderportal des Landes NRW

Darüber hinaus informiert das Förderportal Lärmschutz des Umweltministeriums NRW – unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit – über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen (www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme).



B. LÄRMAKTIONSPLAN

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 Kreisstadt Euskirchen zählt mit 56.769 Einwohnern zum 31. Dezember 2015 nicht zu Ballungsräumen gemäß BImSchG-Definition. Sie hat eine Fläche von 139 km².

Hauptverkehrsstraßen

In der zweiten Runde sind regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen, Kreis- und Gemeindestraßen sind keine Pflichtaufgabe der Lärminderungsplanung) mit einer DTV >8.200 Kfz zu betrachten. Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 1, im Stadtgebiet,
- B 56, im Stadtgebiet mit einer Lücke zwischen Carl-Koenen-Straße und L 210,
- B 266, A 1 – westliche Stadtgrenze,
- L 182, L 210 – östliche Stadtgrenze,
- L 194, L 182 – L 119,
- L 264, westliche Stadtgrenze – B 266.

Haupteisenbahnen

Auf der Schienenstrecke

- Köln – Euskirchen – Trier (KBS 474) und
- Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel (KBS 475)

verkehren weniger als 30.000 Züge/Jahr. Sie ist damit nicht kartierungspflichtig.

Großflughäfen

Die Kreisstadt Euskirchen befindet sich nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

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



Gewerbelärm

Gewerbelärm von IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sind nur in Ballungsräumen zu betrachten.

Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

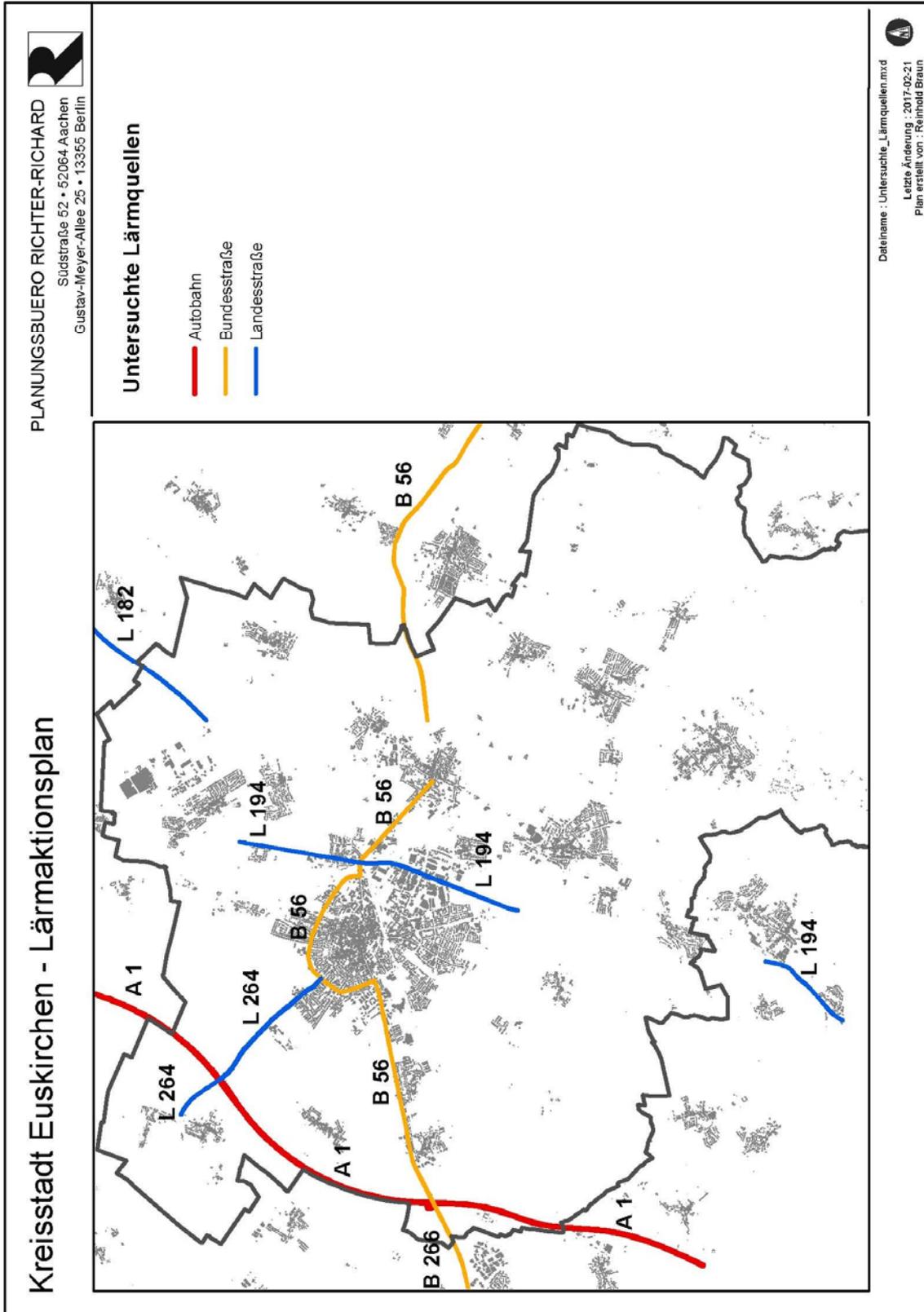


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten des Straßenlärms erfolgt außerhalb der Ballungsräume durch das LANUV.

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:

Kreisstadt Euskirchen
Fachbereich 9 – Stadtentwicklung und Bauordnung
Abteilung Planung
Frau Corinna Relles
Kölner Str. 75
53879 Euskirchen

Tel. 02251/14442
Fax 02251/14452
E-Mail: crelles@euskirchen.de

Internet: www.euskirchen.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 66 016

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 Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



3. Rechtlicher Hintergrund

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 mit den §§ 47a-f BImSchG sowie mit Erlass der 34. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG hatten die zuständigen Behörden in der zweiten Runde bis zum 18. Juli 2013 Lärmaktionspläne aufzustellen.

Nach § 47d Abs. 5 werden die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Bis zum 18. Juli 2018 sind als dritte Runde die Lärmaktionspläne der zweiten Runde zu überprüfen.

Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

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

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 geplant
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse,
Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-
nisse 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-Umgebungs-lärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist zudem aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Der Baulastträger prüft deshalb die Lärmsituation jeweils als Einzelfallprüfung mit den national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf nationaler Ebene kurz vorgestellt:

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).

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 (bzw. Schall 03) 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).



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.⁴ Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004⁵ und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005⁶ 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 Guidelines auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Als kurzfristiges Handlungsziel werden zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösewerte Immissionspegel für den $L_{den} = 65$ dB(A) und den $L_{night} = 55$ dB(A) vorgeschlagen.
- Als mittelfristiges Umwelthandlungsziel zur Minderung erheblicher Belästigung schlägt das UBA Auslösekriterien von 60/50 dB(A) und
- als langfristiges Handlungsziel von 55/45 dB(A) vor.

NRW hat sich zum Ziel gesetzt, die Gesamtlärmbelastung in Wohnbereichen deutlich abzusenken (ohne Zieljahr) und dabei die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu berücksichtigen und die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, wonach Gesundheitsbeeinträchtigungen bereits bei Lärmbelastungen mit Pegeln > 65 dB(A) ganztags und > 55 dB(A) nachts zunehmend eintreten.⁷

Die Kreisstadt Euskirchen verwendet für die 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.

⁴ Ministerium f. Umwelt u. Naturschutz, Landwirtschaft u. Verbraucherschutz, Lärmaktionsplanung, RdErl. d.-V-5 - 8820.4.1, Düsseldorf 2008

⁵ Sachverständigenrat f. Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 – Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin 2004

⁶ Sachverständigenrat f. Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin 2005

⁷ Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2016): Nachhaltigkeitsindikatoren Nordrhein-Westfalen, http://www.nachhaltigkeit.nrw.de/fileadmin/download/nachhaltigkeits-indikatorenbericht_2016.pdf



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Berechnung der strategischen Lärmkarten erfolgt mit den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS).

5.1 Auswertung der Lärmkarten

Die Prüfung der Eingangsdaten führte zu dem Ergebnis, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht immer korrekt in die Berechnungen eingegangen ist. Das betrifft folgende Abschnitte:

- Wißkirchen: Die westlichen Ortsschilder befinden sich westlich angrenzend an die Haltestelle Wißkirchener Straße. Auf der Nordseite gilt deshalb nicht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, wie in der Lärmkartierung enthalten, sondern 50 km/h. Daraus ergibt sich auf diesem Abschnitt eine Reduzierung der Lärmpegel von ca. 2,0 dB(A). Hier befindet sich allerdings keine Bebauung.
- Wißkirchen: Das Ortseingangsschild des östlichen Ortseingangs steht vor der Einmündung Harbigstraße. Zwischen Harbigstraße und Marathonstraße gilt deshalb nicht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, wie in der Lärmkartierung enthalten, sondern 50 km/h. Die Fassadenpegel reduzieren sich auf dem betroffenen Abschnitt an den Gebäuden Kommerner Straße, Haus Nr. 428, Marathonstraße Haus Nr. 1, 2, 4 und 6 um etwa 2,2 dB(A). Das Wohngebäude Haus Nr. 428 ist damit nicht mehr über den Auslösewerten belastet.
- Auf dem Straßenzug Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring – Keltenring (B 266/B 56) wurde 2012 eine lärmindernde Asphaltdeckschicht (lärmmindernder Gussasphalt) von Straßen.NRW eingebaut. Dieser besitzt einen Oberflächen-Korrekturwert (D_{Stro}) von -2 dB(A).
- Kuchenheimer Straße: Die Standorte der Ortsschilder sind falsch und auf zwei Teilabschnitten gilt nicht 100 km/h, sondern 50 km/h. Die Fassadenpegel reduzieren sich auf diesen Abschnitten um 4,9 dB(A).
- Der Abschnitt der Kuchenheimer Straße, auf dem Tempo 30 gilt, wurde nicht berücksichtigt (-2,4 dB(A)).

Im Herbst 2011 wurde ein Lkw-Verbot >7,5 t eingeführt. Da die Lärmkartierung auf Daten aus dem Jahr 2010 beruht, ging die Maßnahme nicht in die Lärmkartierung ein. Es wird eine Reduzierung der Lkw um 40 %, d. h. von 4,1/5,1 % tags/ nachts auf 2,5/3,1 % tags/ nachts, angenommen mit einer Lärminderung von 1,0 dB(A).

Die Korrekturwerte entsprechen den RLS-90 und sind bei den hier anstehenden Korrekturen in etwa mit den nach VBUS bzw. VBEB berechneten Pegeln vergleichbar. Die korrigierten Pegel wurden bei der Ausweisung der Lärmbelastungsachsen berücksichtigt.

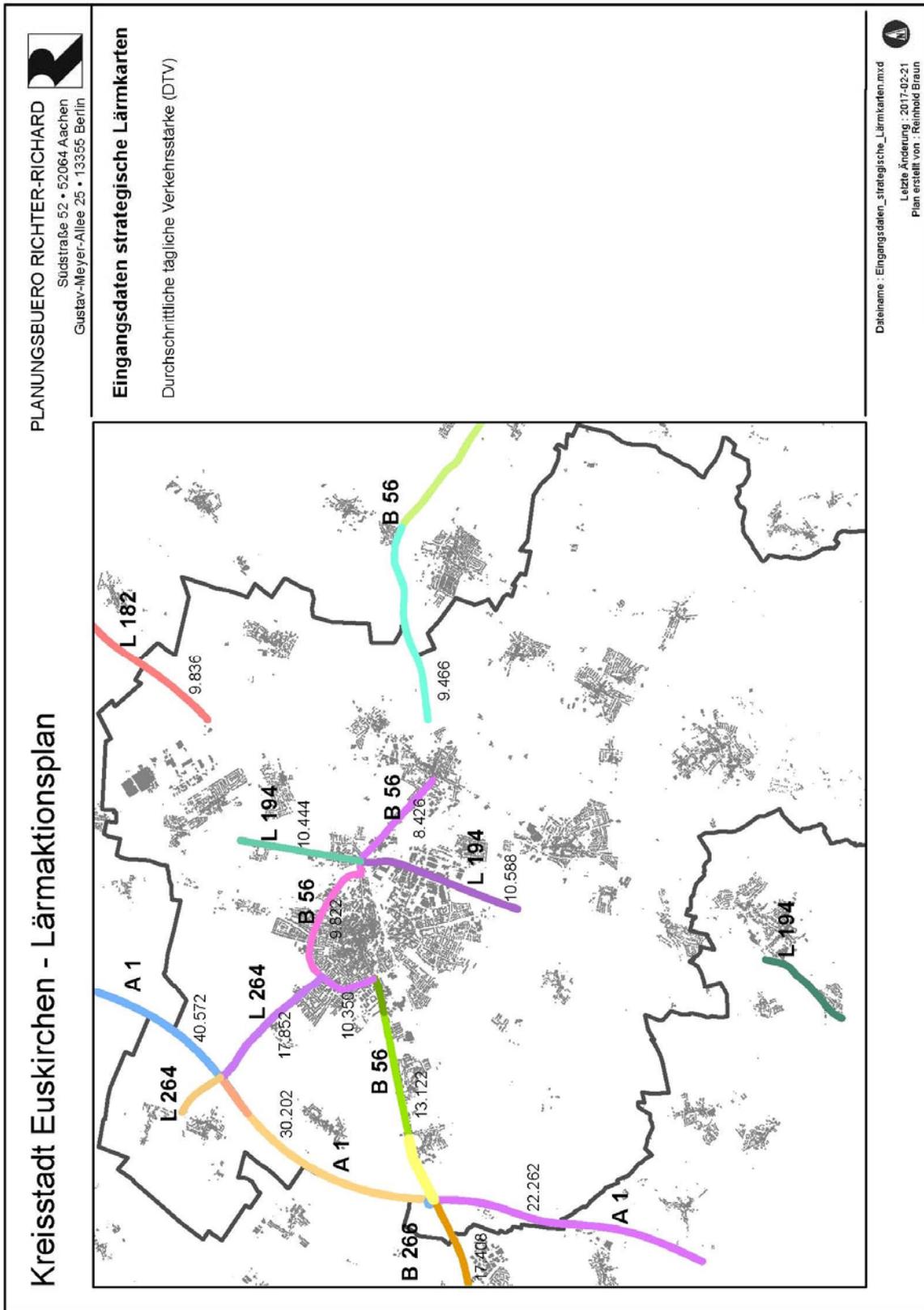


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

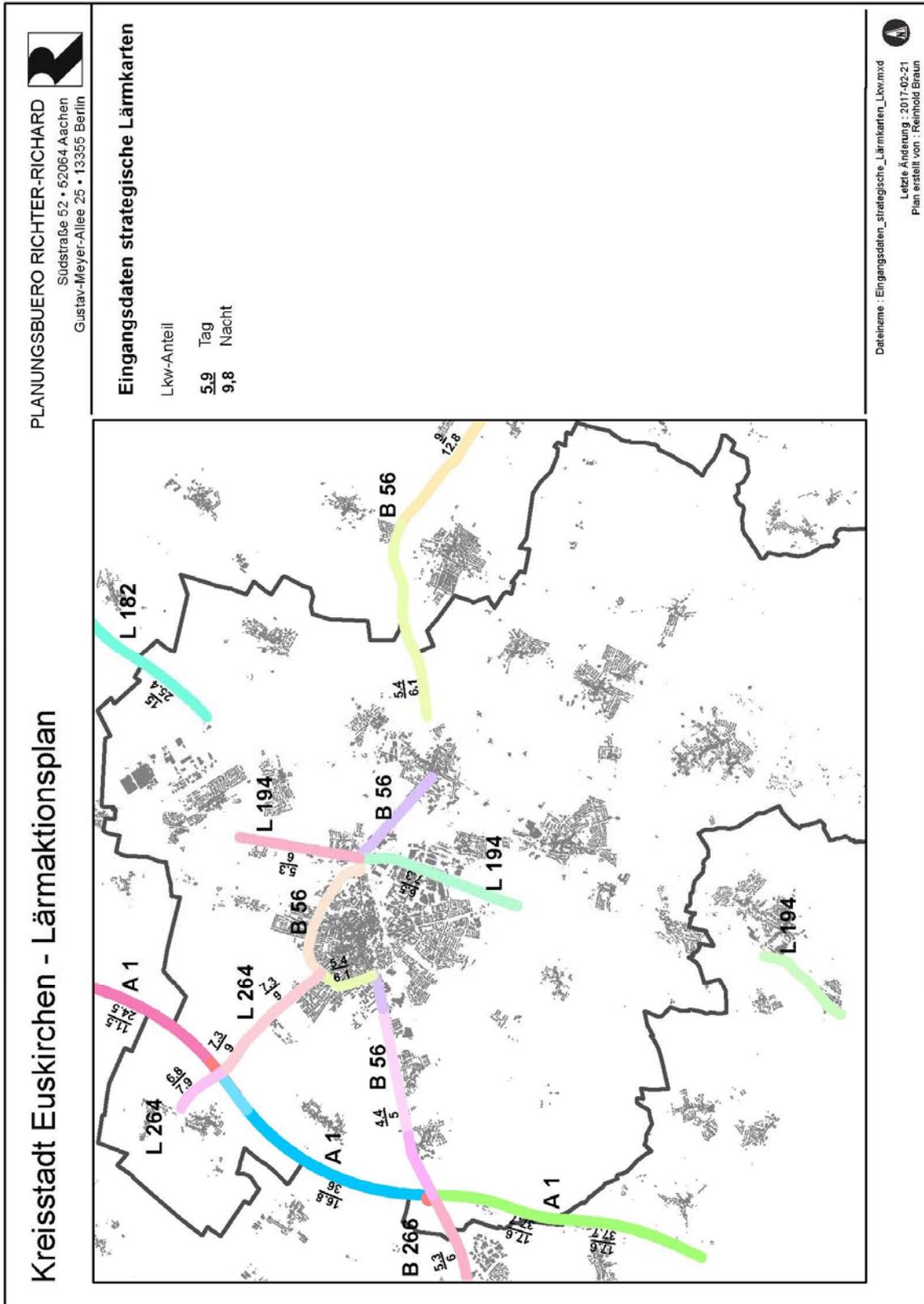


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/ Nacht

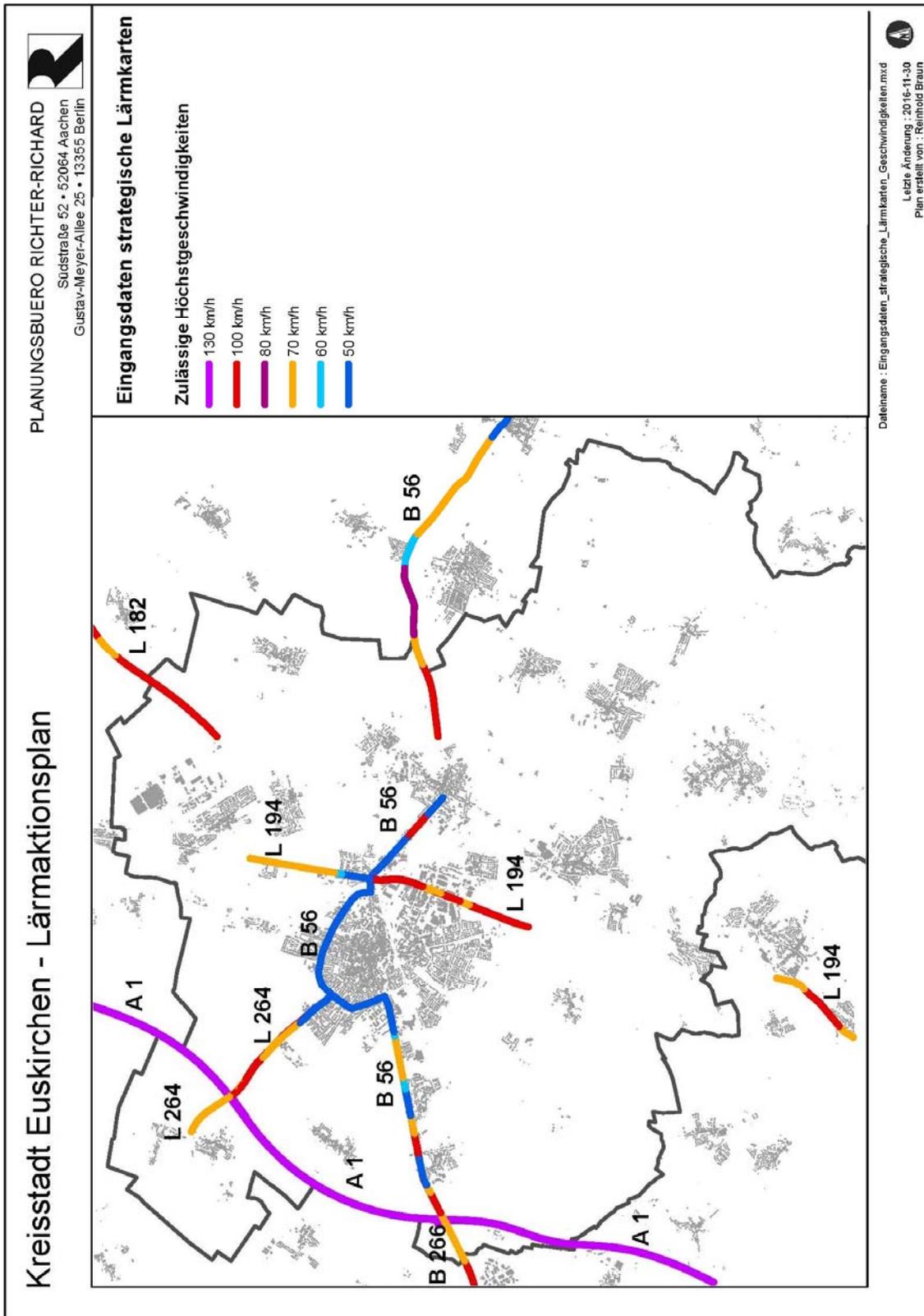


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

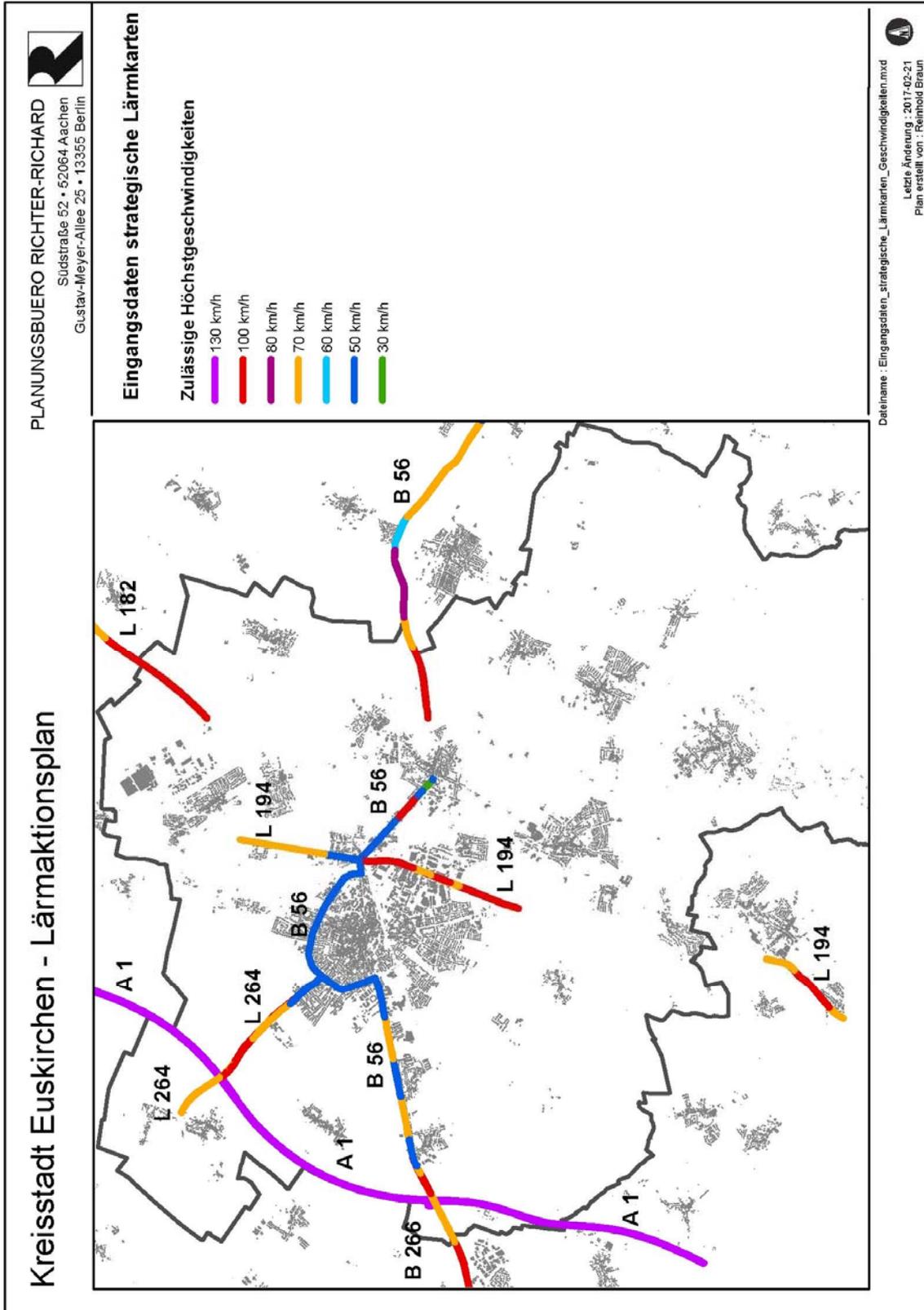


Abb. 5.4: Korrigierte Daten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

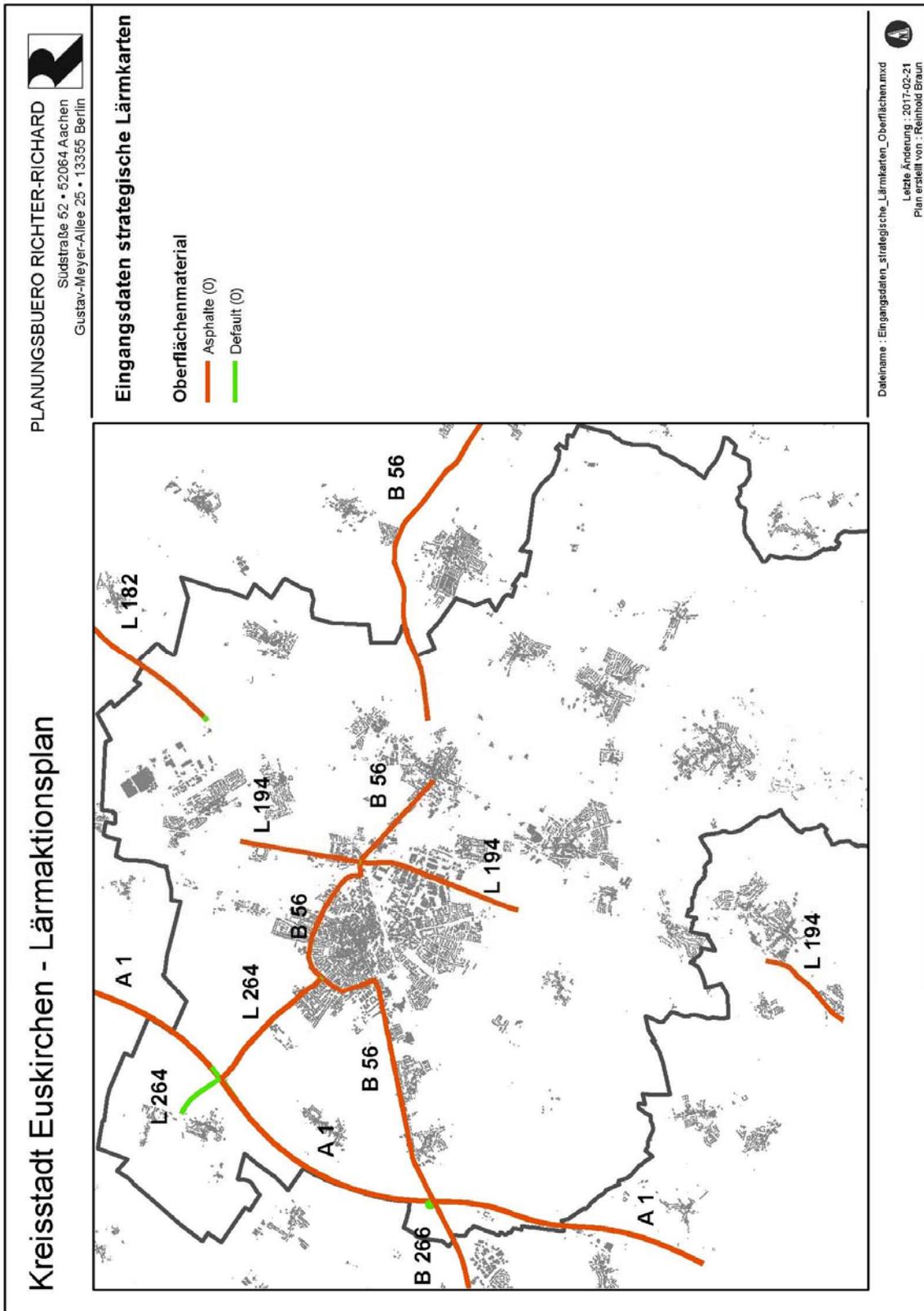


Abb. 5.5: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche

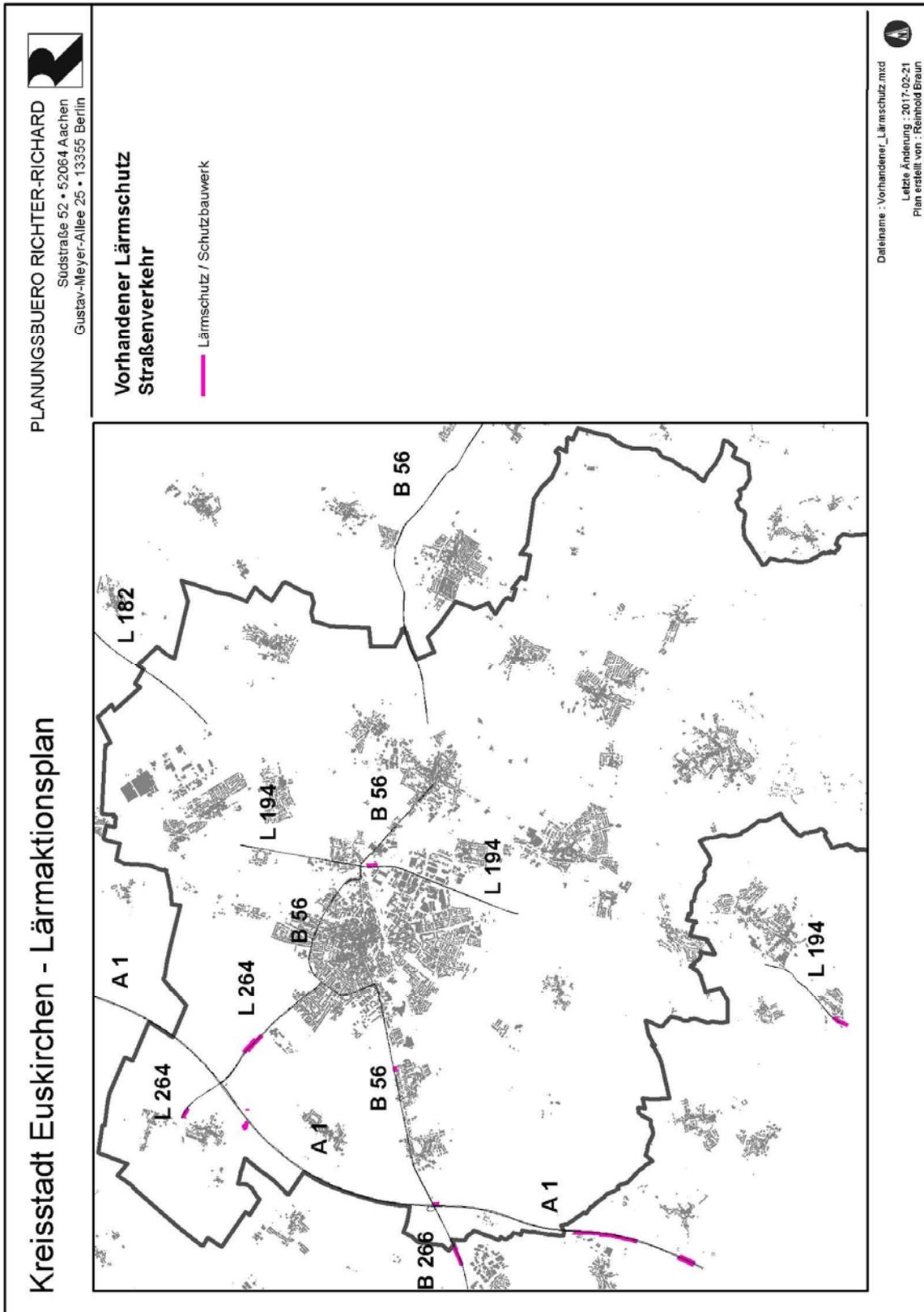


Abb. 5.6: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk

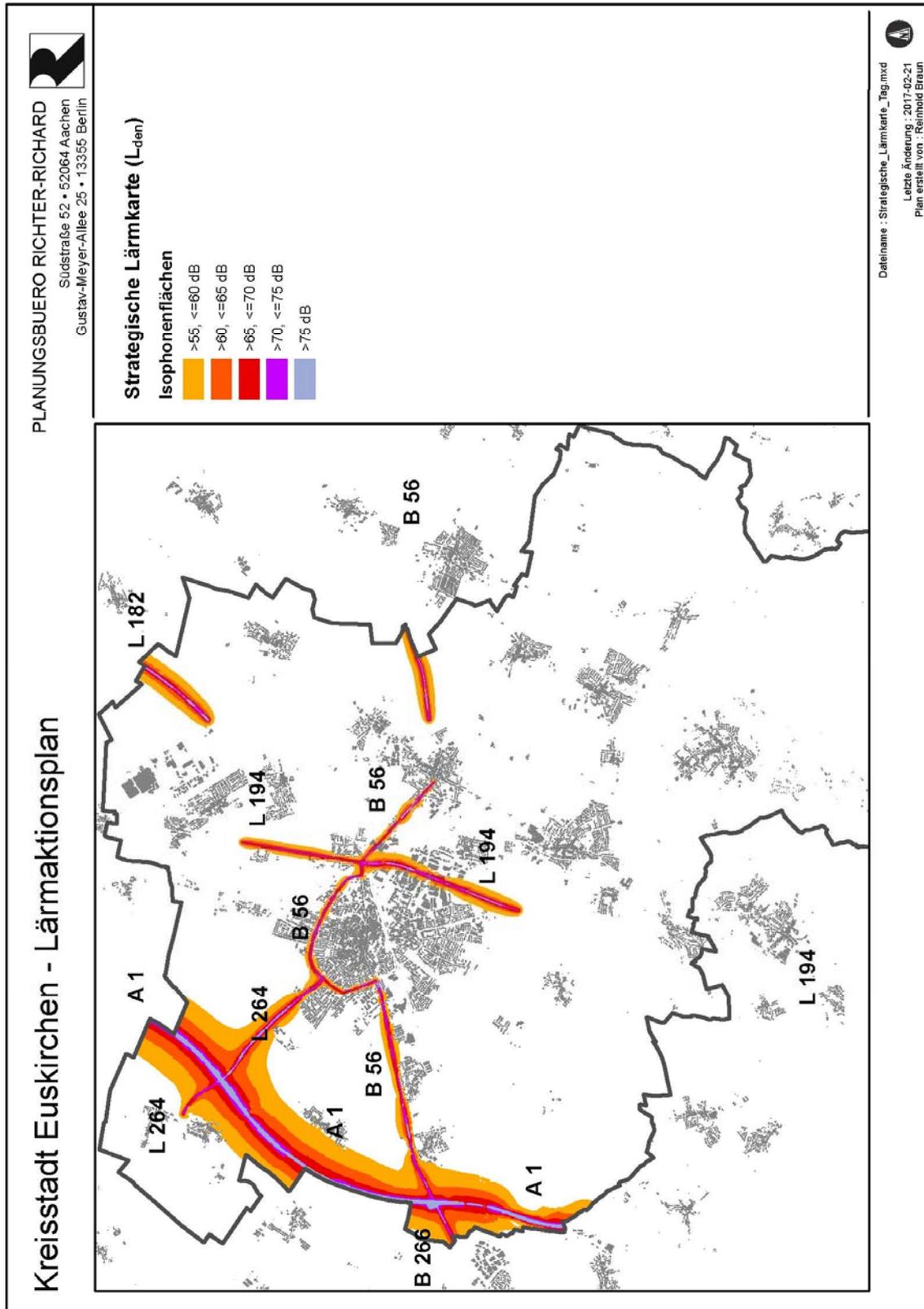


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

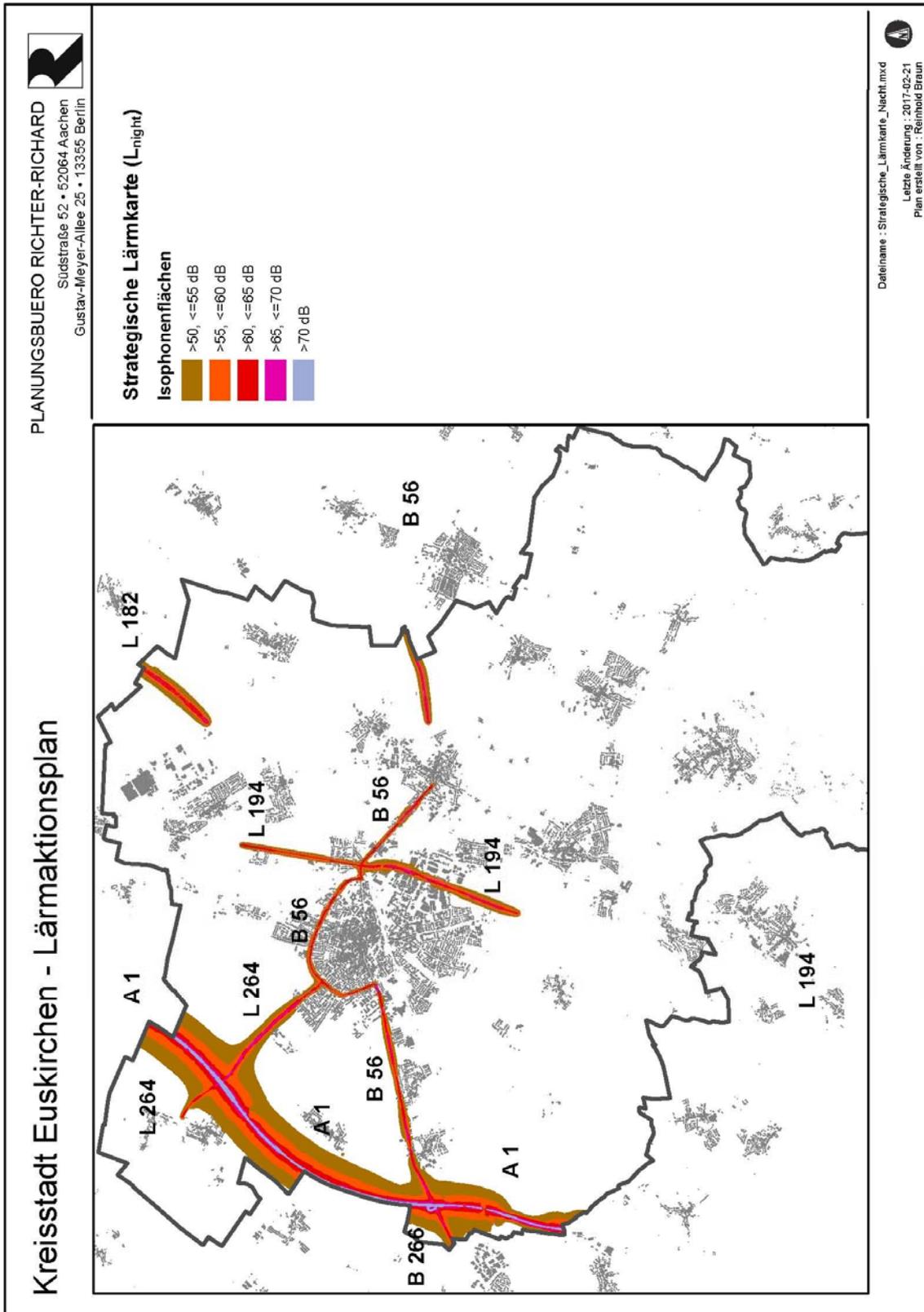


Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}



5.2 Belastungsachsen

In den Grenzbereichen der Isophonenbänder treten bei den strategischen Lärmkarten als 10x10 m Rasterkarten zwangsläufig Ungenauigkeiten auf. Genauer sind die Fassadenpegel, die im Rahmen der VBEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Auslösewerte ($L_{den} > 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 55$ dB(A)) und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden Belastungsachsen identifiziert, wenn es sich nicht um einzelne Gebäude handelt und der überwiegende Teil der Gebäude die Auslösewerte überschreitet.

Flächen für Landwirtschaft, Grünflächen bzw. Wald werden bei den ruhigen Gebieten betrachtet. Flächen für Industrie und Gewerbe entfallen als unempfindliche Nutzungen im Lärmaktionsplan.

Folgende Straßen wurden (nach Korrektur der Lärmwerte) als Belastungsachsen identifiziert:

- B 56 Kommerner Straße von L 178 bis westlich Schloßmühlenstraße,
- B 56 Kommerner Straße von westlich Euenheimer Straße bis östlich Wirtschaftsweg,
- B 56 Kommerner Straße – Rüdeshheimer Ring von östlich Straße An der Katzenhecke bis Frauenberger Straße,
- B 56 Jülicher Ring von Robert-Koch-Straße bis Straße Am Schwalbenberg,
- B 56 Keltening von südlich Sportplatz bis Kölner Straße (einschließlich Knotenpunkt),
- B 56 Bonner Straße Umfeld Straße Am Ratsheimer Hof,
- B 56 Kuchenheimer Straße von westlichem Ortseingang Kuchenheim bis Carl-Koenen-Straße,
- L 194 Kölner Straße von Görresstraße bis Vom-Stein-Straße,
- L 264 Frauenberger Straße von Röntgenstraße bis westlicher Ortsausgang.

Darin enthalten sind als sehr stark belastete Abschnitte mit $L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A):

- B 56 Kommerner Straße von Wißkirchener Straße bis Wirtschaftsweg (Verbindungsweg zur Harbigstraße),
- B 56 Kommerner Straße Umfeld Knotenpunkt Euenheimer Straße,
- B 56 Kommerner Straße von östlich Straße An der Katzenhecke bis Rüdeshheimer Ring.

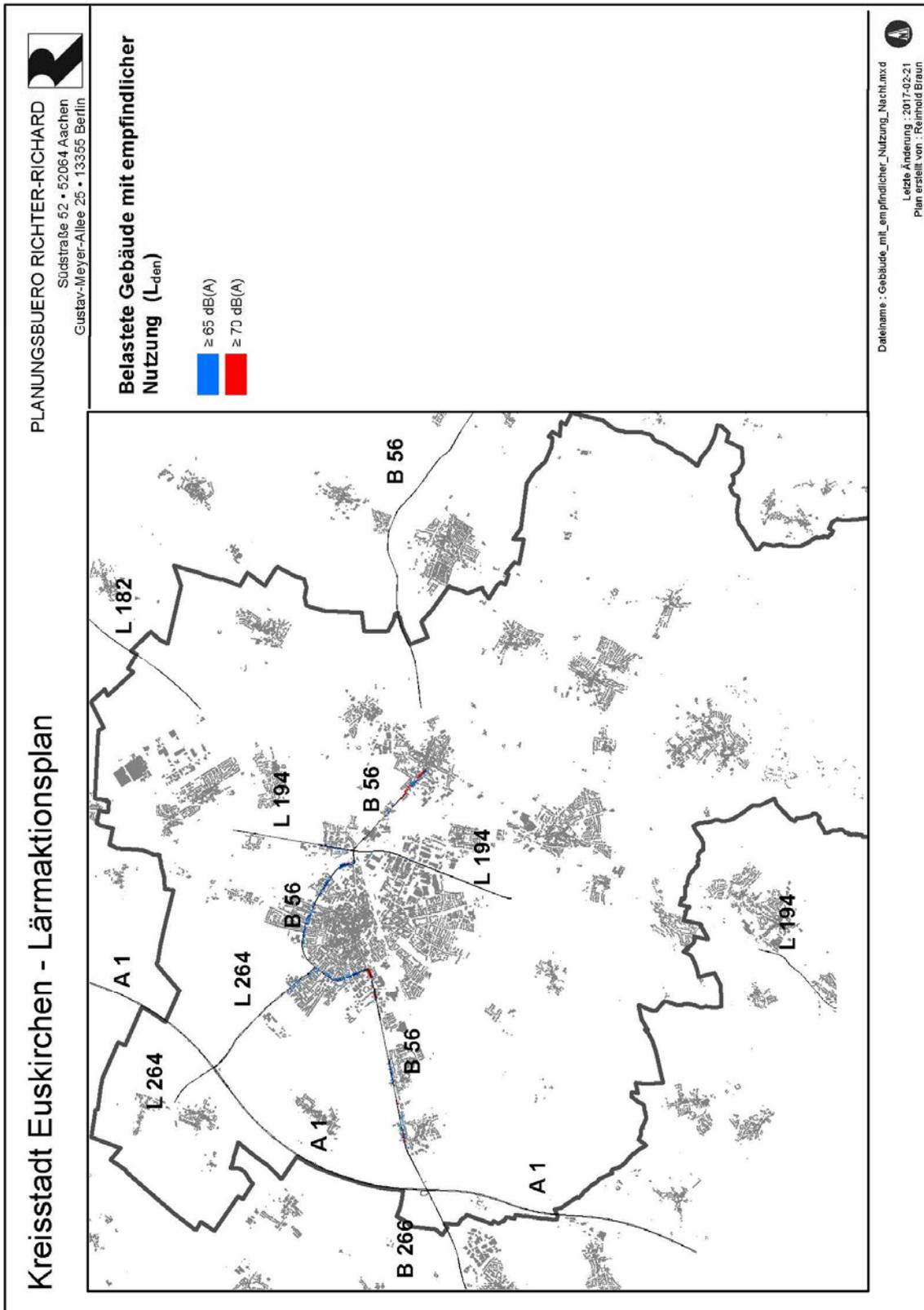


Abb. 5.9: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) (ohne Korrekturwerte)

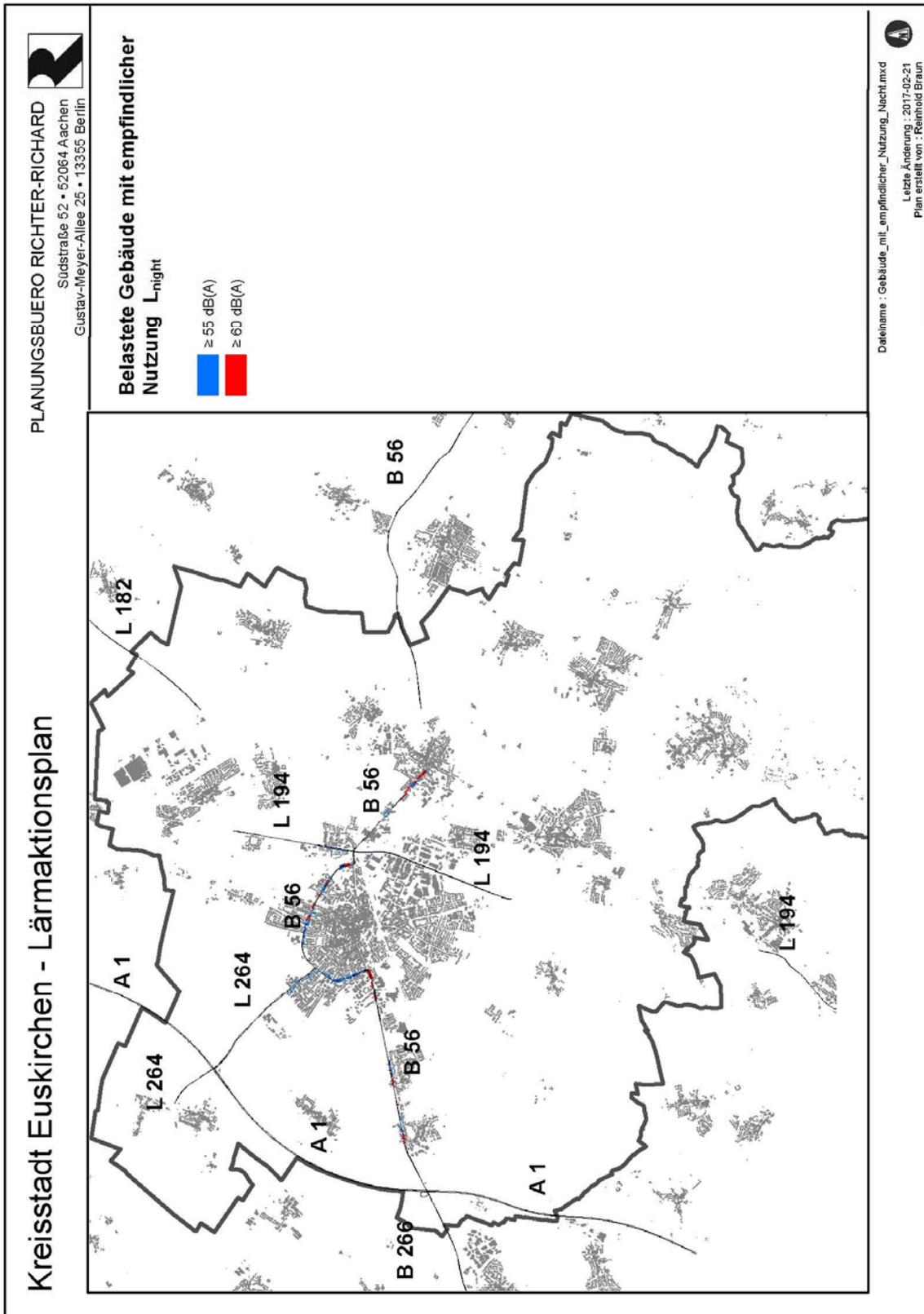


Abb. 5.10: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) (ohne Korrekturwerte)

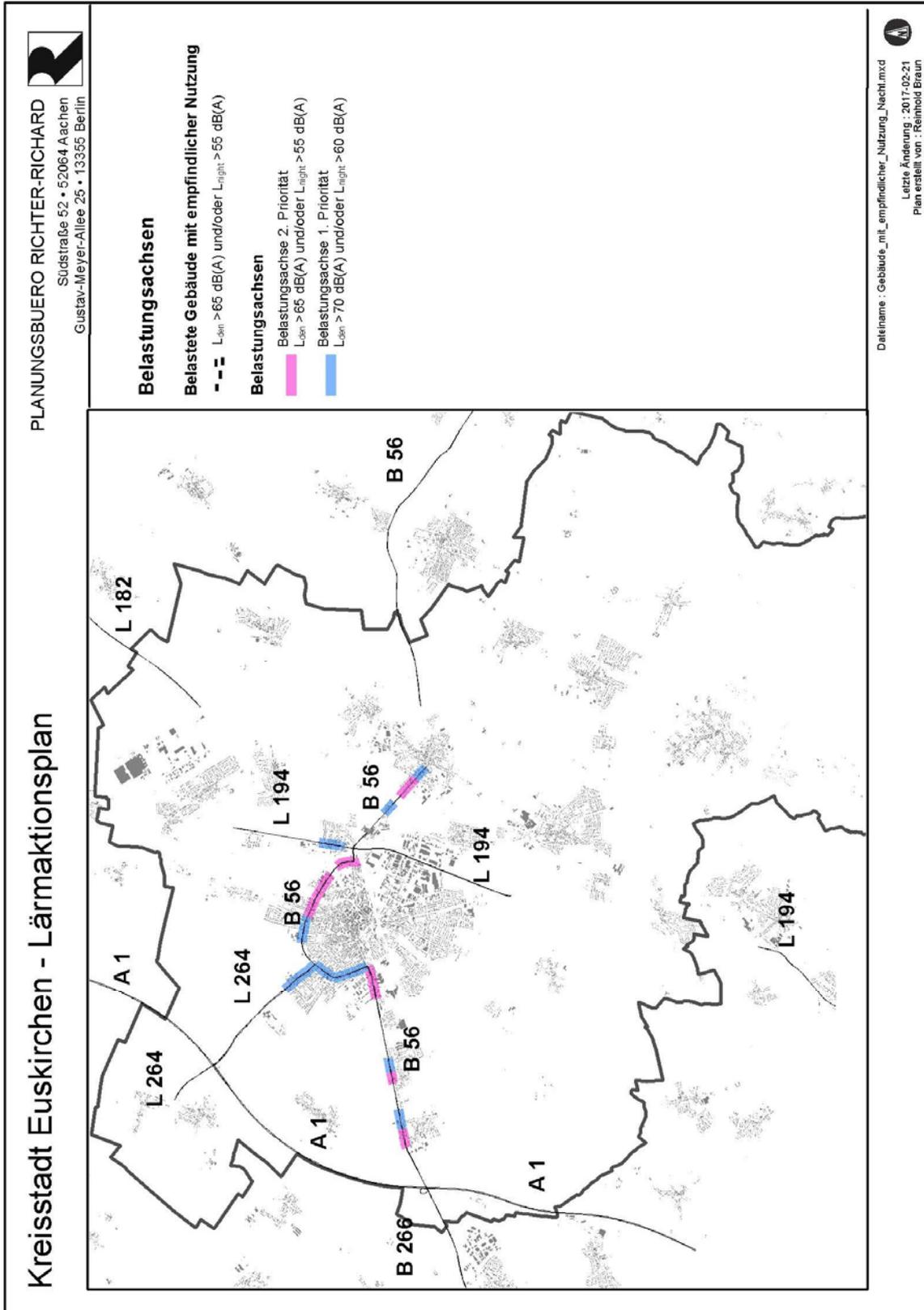


Abb. 5.11: Belastungsachsen (mit Korrekturwerten)



5.5 Ruhige Gebiete

Identifizierung ruhiger Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein "*ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist*". Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

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

Einen Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist laut Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{den}=40$ dB(A) nicht überschritten werden. Hierzu sind großräumige, zusammenhängende Freiräume ohne Siedlungen und Verkehrswege erforderlich, die häufig über das Gemeindegebiet hinausgehen.

Die Darstellungstiefe der Lärmkarten reicht außerhalb der Ballungsräume jedoch nicht aus, diese Gebiete zu identifizieren. Das würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen erfordern, die aber in den Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht vorliegt.

Die LAI gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Ausdehnung vom 4 km² auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind.

Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen ($4 \text{ km}^2 \leq 50 \text{ dB(A)}$) auf 40 dB(A) für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes = -3 dB(A)), um 41 dB(A) zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche von 256 km². Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, kann eine Fläche von 64 km² bzw. vereinfacht ein Kreis mit einem Durchmesser von 8 km auf ein ruhiges Gebiet im Kern dieser Fläche hinweisen. Es bietet sich deshalb an, über die Analyse topografischer Karten potenziell ruhige Gebiete zu identifizieren und anschließend das Ergebnis durch Ortskenntnis zu verifizieren. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

Das LANUV hat 2003 für Nordrhein-Westfalen ein Screening für ruhige Gebiete auf dem Land durchgeführt. Die Darstellung in der nachfolgenden Abbildung zeigt, dass nur in wenigen Räumen Gebiete dieser Größenordnung zu finden sind.

Unter Anwendung der oben beschriebenen Methode sind ruhige Gebiete auf dem Land in der Kreisstadt Euskirchen nicht zu finden und treten auch gemeindeübergreifend nicht auf.

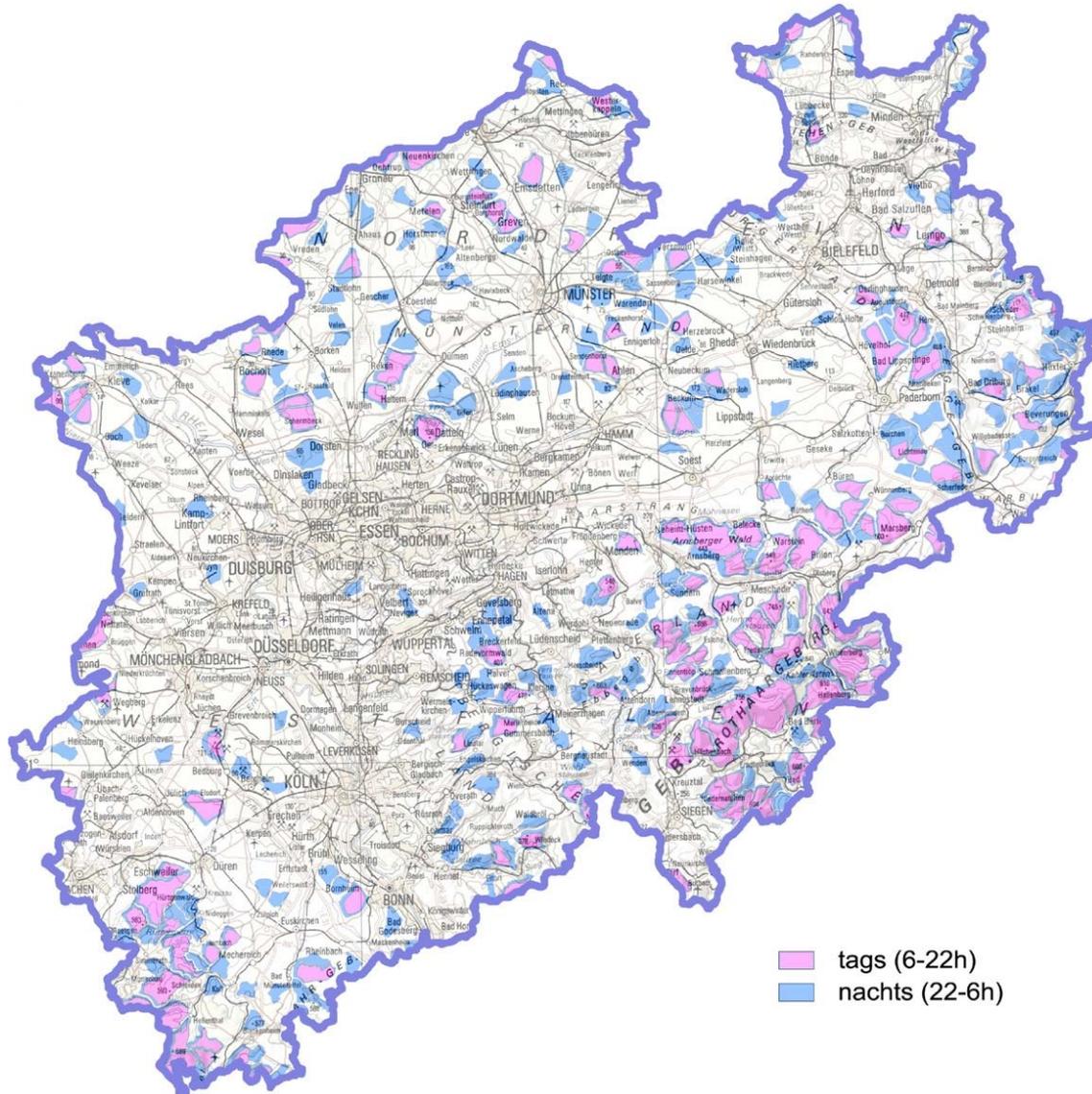


Abb. 5.12: Screening Ruhige Gebiete Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003)



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 Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet.

Die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Einwohnerzahlen und Wohnungen je Wohngebäude wurden gemäß den Vorgaben der 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 Flächennutzungen (z. B. Wohngebiete, Gewerbegebiete) hervorgehen. Die so ermittelte Einwohnerzahl je Wohngebäude kann deshalb nicht mit den Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes verglichen werden.

Die nachfolgenden Zahlen beziehen sich nur auf die pflichtgemäß zu betrachtenden Straßen und die daraus resultierenden Berechnungen des LANUV.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	12,3	3,4	0,7

Flächen von insgesamt 4,1 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf Flächen mit einer Größe 0,7 km² auf.

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

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	673	411	0
Schulen (Gebäude)	9	1	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

411 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Es ist ein Schulgebäude (Hermann-Josef-Grundschule) von Lärm >65 dB(A) betroffen, aber kein Krankenhaus. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf.

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	748	681	713	158	0
L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	685	745	297	0	0

Ganztags sind 871 Personen von Lärm über dem Auslösewert von >65 dB(A) betroffen, davon 158 Pegeln >70 dB(A). Nachts sind 1.042 Personen von Pegel über dem Auslösewert von >55 dB(A) betroffen, davon 297 >60 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Ganztagsbelastung.



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

Der Ausschuss für Umwelt und Planung hat in seiner Sitzung am 27. Juni 2017 die Verwaltung beauftragt, die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange für den Lärmaktionsplan der zweiten Runde durchzuführen.

Die öffentliche Auslegung erfolgte in der Zeit vom 4. September bis zum 13. Oktober 2017. Am 28. September 2017 wurde eine Bürgersprechstunde angeboten.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 30. August 2017.

Die Abwägungen der Hinweise aus dem Mitwirkungsverfahren sind als Anlagen beigefügt.

Da in der ersten Phase des Mitwirkungsverfahrens keine Hinweise kamen, die die vorgeschlagenen Maßnahmen grundsätzlich in Frage stellen, wurde auf die Durchführung einer zweiten Phase verzichtet.

Der Beschluss zum Lärmaktionsplan der zweiten Runde wurde am 14. Dezember 2017 vom Rat der Stadt Euskirchen gefasst.



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

8.1 Evaluierung der ersten Runde

Die Kreisstadt Euskirchen hat in der ersten Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 11. Dezember 2012 durch den Rat der Stadt angenommen. Der Beschluss des Stadtrates beinhaltet auch die Aufstellung des Lärmaktionsplans der zweiten Runde.

Durch die Beschränkung auf Straßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) waren nur die A 1, B 266/56 und L 264 Gegenstand der Lärminderungsplanung. Die Kreisstadt Euskirchen hat in der ersten Runde als Auslösewerte für den $L_{den} = 70$ dB(A) und den $L_{night} = 60$ dB(A) gewählt.

Vor diesem Hintergrund hat die Kreisstadt Euskirchen in der ersten Runde zwei Straßenabschnitte im Hinblick auf lärmindernde Maßnahmen vertieft betrachtet:

- B 266/56 – Kommerner Straße,
- L 264 – Frauenberger Straße.

In der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welche Maßnahmen im Lärmaktionsplan der ersten Runde beschlossen wurden und welcher Umsetzungsstand erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Tab. 8.1: Umsetzungsstand der Maßnahmen der 1. Runde

Maßnahme	Umsetzung	Übernahme LAP 2. Runde
Belastungsachse B 266/56 – Kommerner Straße		
Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht	Von Straßen.NRW in Aussicht gestellt, bisher noch nicht ausgeführt	Maßnahme wird im LAP 2 überprüft und ggf. weiterverfolgt.
Bau L 178n	Als Ortsumfahrung Billig 2012 dem Verkehr übergeben	Mögliche Veränderungen der Kfz-Verkehrsströme gehen in die Lärmkartierung zur 3. Runde 2017 ein.
Bau B 56n	Im Bundesverkehrswegeplan 2030 als "weiterer Bedarf" enthalten	Maßnahme wird im LAP 2 überprüft und ggf. weiterverfolgt.
Unter Vorbehalt: Passive Lärmschutzmaßnahmen, da keine Minderung der Außenlärmpegel	Nach Auskunft von Straßen.NRW wurden zwar Anträge im Stadtgebiet bzw. in den Ortsteilen (z. B. Frauenberger Straße, Jülicher Ring, Ortsteil Rheder) gestellt, die jedoch nicht entschädigt wurden, da entweder keine Antragsunterlagen trotz Anspruch dem Grunde nach eingereicht wurden bzw. es bestand kein Anspruch dem Grunde nach (keine Überschreitung der zulässigen Werte).	Maßnahme wird ggf. als Ultima Ratio weiterverfolgt.
Belastungsachse L 264 – Frauenberger Straße		
Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht	Von Straßen.NRW in Aussicht gestellt, bisher noch nicht ausgeführt	Maßnahme wird im LAP 2 überprüft und ggf. weiterverfolgt.
Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h mit konsequenter Kontrolle	Maßnahme teilweise umgesetzt. 200 m vor Ortstafel wurde Tempo 50 in Richtung stadteinwärts festgesetzt.	Maßnahme wird im LAP 2 überprüft und ggf. weiterverfolgt.
Prüfauftrag Einbau von Lärmschutzwänden	Prüfauftrag bisher nicht durchgeführt	Maßnahme wird im LAP 2 überprüft und ggf. weiterverfolgt.
Bau B 56n	Im Bundesverkehrswegeplan 2030 als "weiterer Bedarf" enthalten	Maßnahme wird im LAP 2 überprüft und ggf. weiterverfolgt.

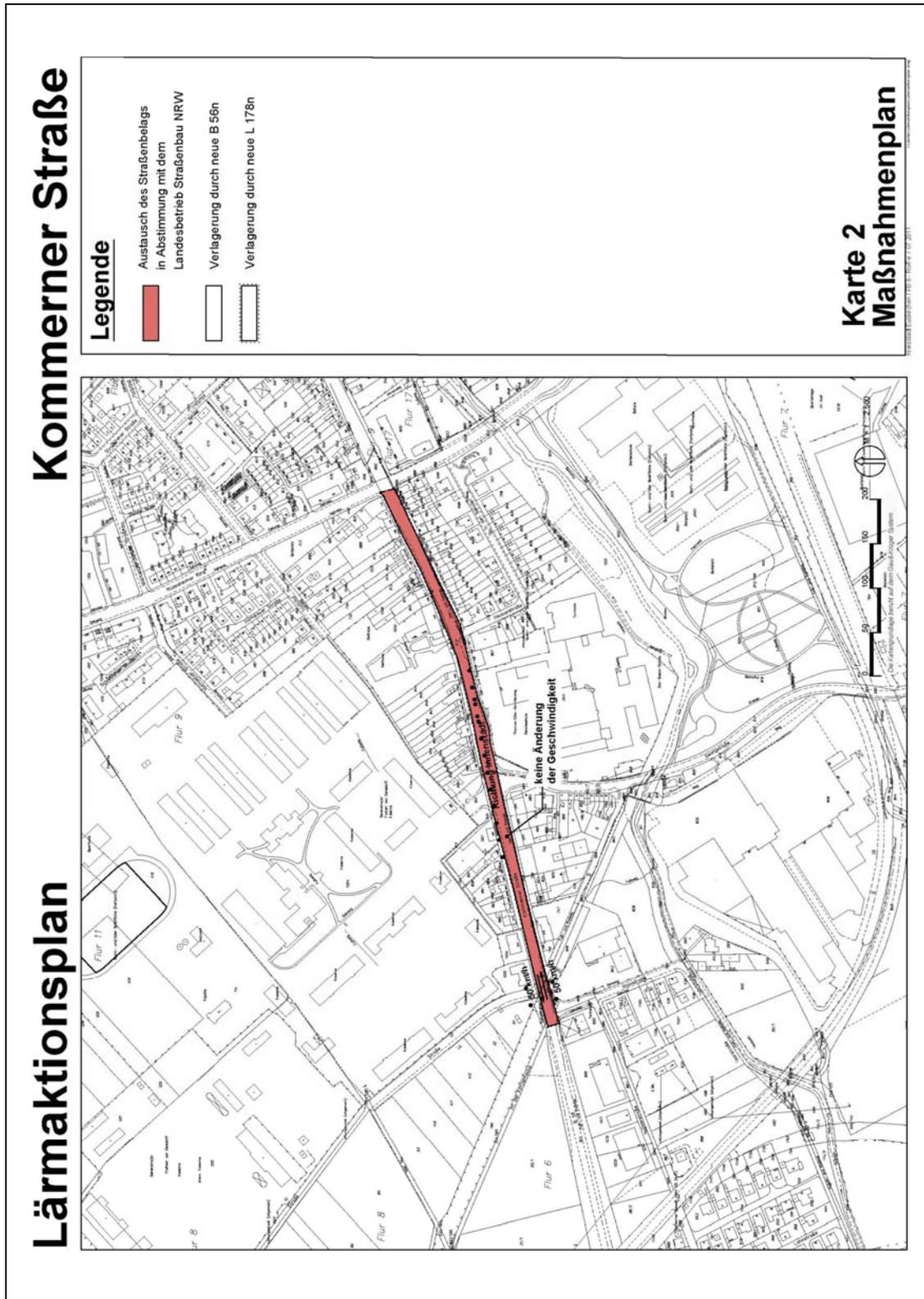


Abb. 8.2: Maßnahmen 1. Runde Kommerner Straße

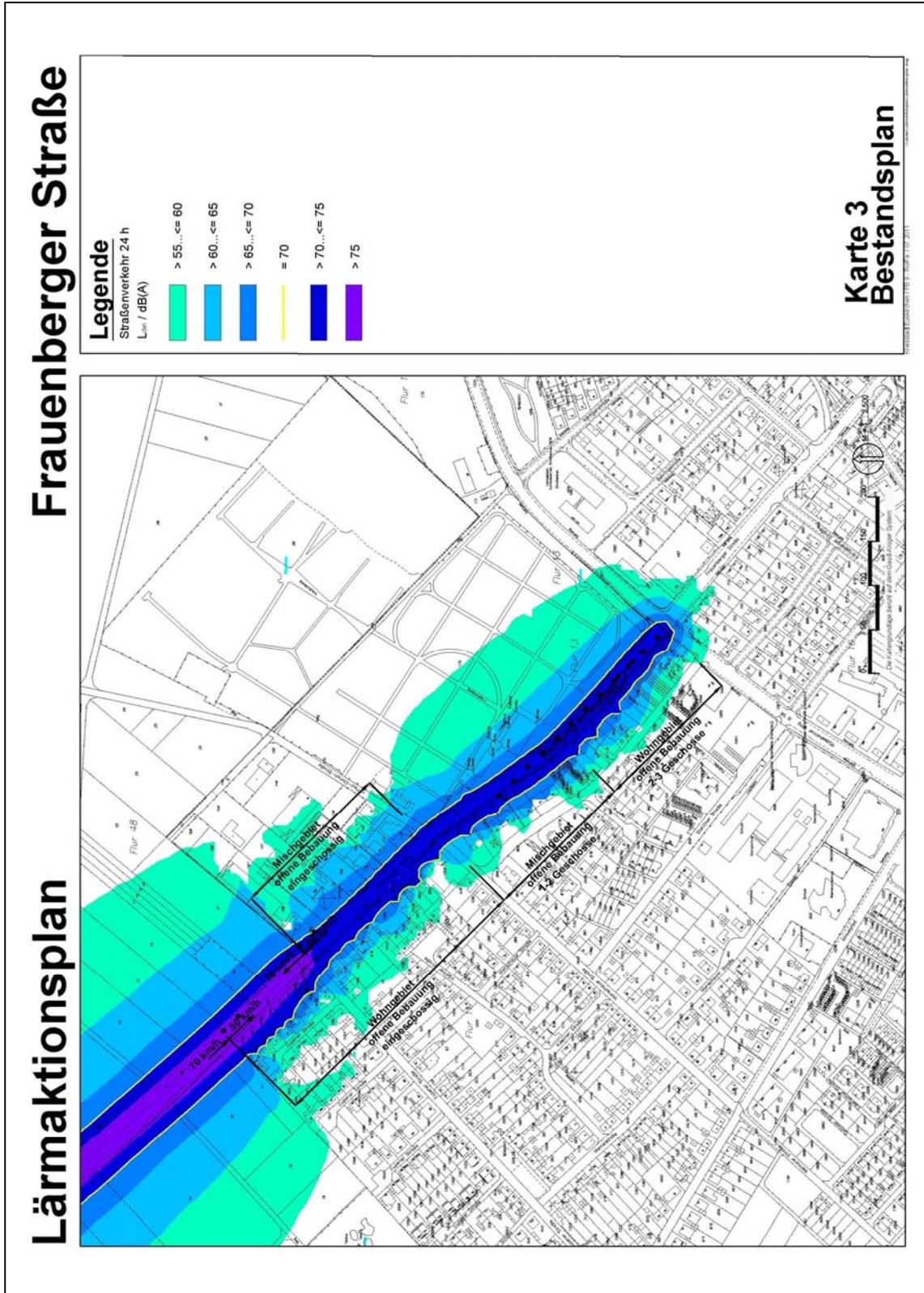


Abb. 8.3: Lärmkarte 1. Runde Frauenberger Straße

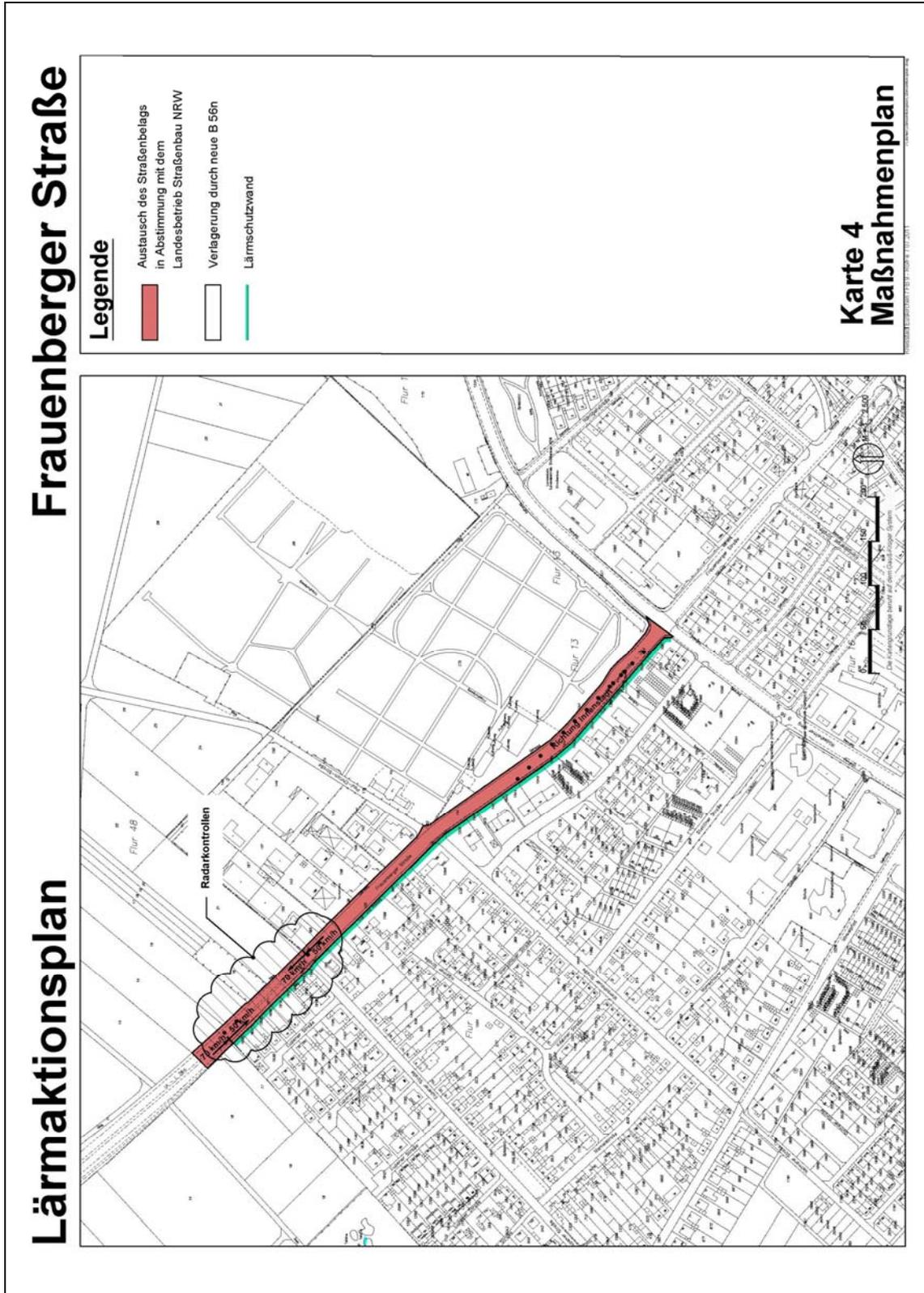


Abb. 8.4: Maßnahmen 1. Runde Frauenberger Straße



8.2 Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung

Nachfolgend werden die 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. Maßnahmen, die länger als fünf Jahre umgesetzt sind, werden nur dann dokumentiert, wenn sie unmittelbaren Einfluss auf die identifizierten Lärmprobleme haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden nur dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (Baurecht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.) und sie dazu beitragen können, die Pegel an den Lärmbelastungsachsen zu reduzieren.

Lärmschutzmaßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Im LAP der ersten Runde enthaltene ausgeführte Maßnahmen	Lärmschutzwand beim Ausbau der L 119 am Ortsausgang von Stotzheim in Richtung Flammersheim, Lärmschutzwand entlang der Bahn für ein Wohngebiet auf der Fläche des ehemaligen Walzwerks in Euenheim, Lärmschutzwand an der L 210 in Höhe Großbüllesheim, Lärmschutzwand/-wall mit Ausbau der L 178n Richtung Euenheim, passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Ringstraße von der Kommerner Straße über die Münstereifeler Straße bis zur Kölner Straße.	
Lärmschutzwand/ -wand Kommerner Straße	Wall mit aufgesetzter Lärmschutzwand auf 50 m Länge westlich der Josef-Ruhr-Straße auf der südlichen Straßenseite	Maßnahme in den Lärmkarten nicht enthalten, da erst später eingebaut. Muss bei der Lärmkartierung 2017 beachtet werden.
Lärmindernde Asphalt-deckschicht	Auf dem Straßenzug Rüdesheimer Ring – Jülicher Ring – Kellenring (B 266/B 56) wurde zwischenzeitlich eine lärmindernde Asphaltdeckschicht, lärmindernder Gussasphalt, von Straßen.NRW eingebaut. Dieser erhält den Fahrbahnoberflächen-Korrekturwert (D_{Stro}) von 2 dB(A).	Maßnahme in den Lärmkarten nicht enthalten, da erst später eingebaut. Korrekturwert wird im weiteren Aufstellungsverfahren des LAP beachtet. In den Lärmkarten 2017 ist zu prüfen, ob die Maßnahmen enthalten ist.

Straßenbauliche Maßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Westtangente Kuchenheim	Die Kreisstadt Euskirchen plant in Kooperation mit dem Kreis Euskirchen die Westspange Kuchenheim, die im Trassenverlauf eines vorhandenen Wirtschaftsweges realisiert werden soll. Der Neubau soll westlich von Kuchenheim die B 56 im Norden und die K 24 im Süden miteinander verbinden.	Der Ausbau ist, abhängig vom notwendigen Grunderwerb, für 2018 vorgesehen.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Geschwindigkeitsbeschränkungen	Auf folgenden Straßenabschnitten, die im LAP betrachtet werden, bestehen zulässige Höchstgeschwindigkeiten <50 km/h: Kuchenheimer Straße zwischen Stiefelhagenstraße und Schwarzer Weg (30 km/h)	
Lkw-Lenkung (Umleitungsstrecke)	Ab dem Knotenpunkt B 56/ B 266 mit der Kölner Straße (L 194) werden Lkw (7,5 t) Richtung Kuchenheim über die B 51 und K 24 zur L 210 geleitet (in der Gegenrichtung ab Knotenpunkt B 266/ B 56 mit der L 210 analog).	



Verkehrskonzepte

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
IGS, Verkehrsuntersuchung zur Westtangente Kuchenheim (2012)	Planfall 1 Westtangente Kuchenheim ohne Rückbaumaßnahmen: Die B 56 wird im Bereich Kuchenheim um 1.000 Kfz/24 h entlastet. Auf ihr verbleiben noch 8.000 Kfz/24 h. Planfall 2 Westtangente Kuchenheim mit Rückbaumaßnahmen (Vorzugsvariante): Durch den Rückbau der Ortsdurchfahrt Kuchenheim ergeben sich erhebliche Entlastungen von 6.000 Kfz/24 h (dies entspricht ca. 67 %).	

Förderung des Umweltverbundes

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Förderung ÖPNV	Folgende Aspekte sollen während der Gültigkeitszeit des zweiten Nahverkehrsplans der Kreisstadt Euskirchen schwerpunktmäßig bearbeitet werden: 1. Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten der weiteren Empfehlungen der Liniennetzuntersuchung IVV 2012 2. Überprüfung des Angebots im Hinblick auf die Stadtentwicklung 3. Kontinuierliche Harmonisierung der Nahverkehrsplanung der Kreisstadt Euskirchen mit der des Kreises Euskirchen sowie des Rhein-Sieg-Kreises im Hinblick auf die die Stadtgrenzen überschreitenden Linien 4. Bei Bedarf Anpassung der Schülerverkehre an die Veränderungen der Schullandschaft 5. Ausbau ergänzender multimodaler Mobilitätsangebote, insbesondere Bike+Ride und Car Sharing 6. Integration neuer Zugangsstellen zum SPNV in dem Euskirchener ÖPNV-Netz.	
Reaktivierung der Bahnstrecke Euskirchen – Düren (RB 28 Eifel-Börde-Bahn)	Auf der Bahnstrecke Euskirchen – Düren verkehren seit 2016 wieder drei Zugpaare, jedoch nur an Wochenenden und Feiertagen. 2018 sollen mit dem nächsten Schritt täglich drei Zugpaare verkehren. Mit der letzten Stufe wird ab 2020 ein täglicher Stundentakt eingeführt.	
Zusätzliche Stationen	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Zuständigkeit des NVR strebt die Kreisstadt Euskirchen die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte sowie die Modifikation einer bestehenden Bahnstation an: Neubau Haltepunkt Euskirchen-Roitzheim (RB 23, Voreifelbahn), Ortsnahe Verlegung des Haltepunkts Stotzheim (RB 23, Voreifelbahn) an die Straße Am Burgacker und entsprechende Verknüpfung mit dem Busnetz, Neubau Haltepunkt Euskirchen West Georgstraße bei Reaktivierung der Bördebahn (künftig RB 28 Eifel-Börde-Bahn sowie RB 24 Eifelbahn) zur besseren Erschließung der westlichen Ortsteile, Neubau Haltepunkt Euskirchen-Elsig bei Reaktivierung der Bördebahn (künftig RB 28 Eifel-Bördebahn) aufgrund der ortsnahen Lage der Schienenstrecke.	
Radverkehrskonzept	Aus dem Jahr 2001 gibt es ein Radverkehrskonzept, das inzwischen als veraltet gelten muss. Im Jahr 2016 wurde ein Fahrradstadtplan veröffentlicht.	
Förderung multimodaler Verkehre	Bike+Ride-Anlagen soll gemäß Nahverkehrsplan in den kommenden Jahren nicht nur an den Stationen ausgebaut werden, sondern ergänzend auch an Bushaltestellen, um insbesondere für solche Siedlungsbe-reiche einen Zugang zum Stadtbus zu schaffen, die mit einem regelmäßigen Linienverkehr wirtschaftlich oder verkehrlich nicht zu erschließen sind. In einem ersten Schritt sollte gemäß Nahverkehrsplan für die Einführung von Car Sharing ein entsprechend nachhaltig ausgelegtes Nutzer- und Betreibermodell konzipiert werden, um daraus ein Pilotprojekt zu entwickeln.	



Stadtplanerische Maßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Bebauungspläne	<p>Folgende Bebauungspläne grenzen an Belastungsachsen an, jedoch ohne Festsetzungen zum Lärmschutz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 56 Kommerner Straße von L 178 bis Schloßmühlenstraße (Wisskirchen), B-Plan Euenheim 03 - B 56 Jülicher Ring von Robert-Koch-Straße bis Straße Am Schwalenberg, B-Plan Euskirchen 32/ 69/ 86 - B 56 Keltensring von südlich Sportplatz bis Kölner Straße, B-Plan Euskirchen 86 - L 194 Kölner Straße von Görresstraße bis Vom-Stein-Straße, B-Plan Euskirchen 54 - L 264 Frauenberger Straße von Rötgenstraße bis westlicher Ortsausgang, B-Plan Euskirchen 66 <p>Folgende Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Lärmschutz grenzen an Belastungsachsen an:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 56 Bonner Straße Umfeld Straße Am Ratsheimer Hof, B-Plan Euskirchen 84: "Zur Sicherstellung des vorbeugenden Lärm-Immissionsschutzes sind innerhalb der eingeschränkten Industriegebiete Gle₁, bis Gle₁₀ gemäß § 1 (4) BauNVO i.v.m. § 1 (9) BauNVO Betriebe und Anlagen nur zulässig, wenn unter Einbeziehung der innerbetrieblichen Verkehrsanlagen, durch bauliche Ausbildung (z.B. Wand-, Lüfter- und Torkonstruktionen), Stellung und Höhenentwicklung der baulichen Anlagen gewährleistet ist, dass innerhalb des jeweiligen Baugebietes die im Planwerk festgesetzten immissionswirksamen flächenbezogenen Schall-Leistungspegel (IFSP) ermittelt in Anlehnung an den LIS Bericht Nr. 21 unter Verwendung der Richtlinie VDI 2714 "Schallausbreitung im Freien", Ausgabe Januar 1988, der DIN ISO 9613-2 "Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien" Oktober 1999 sowie der Richtlinie VDI 2720 "Schallschutz durch Abschirmung im Freien", Ausgabe Juni 1991, unter Freifeldbedingungen bei einer Frequenz von f = 500 Hz und einer Quellenhöhe von h_Q = 7 m über Grund, nicht überschritten werden." - B 56 Kuchenheimer Straße von westlichem Ortseingang Kuchenheim bis Carl-Koenen-Straße, B-Plan Kuchenheim 16: "Keine spürbare Verbesserung (0-2,5 dB(A)) für die Anwohner Kuchenheimer Straße. Zusätzliche verkehrsmindernde Maßnahmen sind notwendig." 	



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

Die EU geht bei der Umsetzung der Maßnahmen von einem Zeitfenster von fünf Jahren aus (2013 bis 2018). Mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen bis 2018 sehr hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLSchR97) möglichst unterschritten werden und der Schutz der Nachtruhe hat Vorrang. Mittel- bis langfristig ist eine Unterschreitung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen anzustreben (beginnend 2013, aber über 2018 hinausgehend).

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplans stehen zwei Ebenen:

- Entwicklung strategischer Ansätze für die Gesamtstadt und
- vertiefenden Maßnahmen an (prioritären) Belastungsachsen.

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich zunächst nicht auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht beruhen auf anderen Berechnungsmethoden als die strategischen Lärmkarten nach EU-Recht. Die Pegel sind nicht direkt vergleichbar mit den Werten L_{den} , L_{day} , $L_{evening}$ und L_{night} .

Zur Einzelfallprüfung von Lärmschutzmaßnahmen sind deshalb weitergehende Berechnungen für die jeweiligen Immissionsorte notwendig. L_{den} ist ein 24 Std.-Wert, in dem der Nachtwert enthalten ist. Um eine präzisere Aussage zu machen, wird nachfolgend der Tagwert von 6:00 Uhr und 22:00 Uhr, bezeichnet als "tags", bestehend aus $L_{day} + L_{evening}$ von dem Nachtwert von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr getrennt aufgeführt.

Aus den in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen werden die Maßnahmen übernommen, die auf den Belastungsachsen zu einer Lärminderung beitragen können.



9.1 Strategische Maßnahmen

Mobilitätskonzept

Der Fachausschuss der Kreisstadt Euskirchen hat 2016 beschlossen, im Jahr 2017 die Grundlagen ermittlung für ein zukünftiges Mobilitätskonzept zu erstellen, um das notwendige Leistungsbild zu konkretisieren. Die Grundlagen sollen in der ersten Hälfte 2017 ermittelt werden. Die weitere Bearbeitung ist für 2018 vorgesehen.

Der Verknüpfung der Lärminderungsplanung mit dem Mobilitätskonzept kommt für eine erfolgreiche Lärminderung eine herausragende Bedeutung zu, da der Straßenverkehrslärm die bedeutendste Lärmquelle bildet. Aufgrund der hohen Bedeutung der Verknüpfung ist sie unabhängig von der zeitlichen Reihenfolge der beiden Planwerke (vorlaufend, parallel, nachlaufend) anzustreben:

- Zeitlich vorlaufende Lärmaktionspläne eignen sich für die strategische Steuerung der nachfolgenden Planungsinstrumente, so auch des Mobilitätskonzepts.
- Bei einer zeitgleichen Bearbeitung stehen Funktionen wie die abgestimmte Prioritätensetzung und eine gegenseitige Beteiligung im Vordergrund.
- Nachlaufende Lärmaktionspläne konzentrieren sich auf die fachliche Qualifizierung eines Mobilitätsplans.

Da der Lärmaktionsplan der zweiten Runde 2017 beschlossen werden soll und der Lärmaktionsplan der dritten Runde bis Juli 2018 fortgeschrieben werden muss, erfolgt die Aufstellung des Lärmaktionsplans voraussichtlich zwischen vorlaufende Aufstellung (zweite Runde) und teilweise parallel mit der Aufstellung des Mobilitätskonzepts. Die vorlaufende bzw. parallele Aufstellung des Lärmaktionsplans bietet die deutlich größeren Handlungsspielräume, da die Lärminderungsmaßnahmen im Mobilitätskonzept überprüft und in das Konzept integriert werden können. Nur integrierte Entwicklungskonzepte für Stadtteile oder ganze Stadtgebiete bilden ein zielführendes Instrumentarium für eine wirkungsvolle Senkung der Lärmbelastung. Insofern ist die Aufstellung des Lärmaktionsplans auch der erste Schritt der Grundlagen ermittlung für das zukünftige Mobilitätskonzept.

Das Mobilitätskonzept kann vor allem dazu beitragen, strategisch angelegte Potenziale der Lärminderung in einem Gesamtkonzept zu betrachten und damit die Umsetzung erleichtern. Aus Sicht der Lärminderung sollte das Mobilitätskonzept zumindest folgende Teilkonzepte enthalten:

- Förderung Umweltverbund, vor allem Fortschreibung der Radverkehrsplanung,
- Förderung multimodaler Verkehre,
- Stadtgeschwindigkeitskonzept,
- städtebauliche und verkehrliche Integration von Verkehrsstraßen.

Lkw-Lenkungskonzept

Die Lkw-Anteile bewegen sich für (über-)regionale Straßen in einem weitgehend üblichen Rahmen, wobei allerdings nachts die Werte deutlich ansteigen (jeweils Tag/Nacht-Werte):



- Kommerner Straße 4,6/5,7 %,
- Frauenberger Straße 6,6/9,0 %,
- Rüdesheimer Ring 4,9/6,1 %,
- Jülicher Ring – Keltenring 6,5/8,8 %,
- Kölner Straße 4,9/6,0 %.

Die Kreisstadt Euskirchen hat bereits mit Lkw-Verboten und entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Lenkungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Kuchenheim (Belastungsachse) reagiert.

Zu den Lkw zählen bei den Lärmberechnungen alle Fahrzeuge >2,8 t. Vor Ort fällt auf, dass unter den Lkw hohe Lastzuganteile zu finden sind, die deutlich höhere Pegel erzeugen als die sonst innerstädtischen Güterverkehre vielfach bestimmende Sprinter-Klasse. Sicher bedient ein Teil dieser Verkehre Betriebe in Euskirchen oder auch der Nachbargemeinden. Es scheint aber nicht auszuschließen zu sein, dass die innerstädtischen Straßen auch von Lastzügen als kurze und (noch) mautfreie Verbindung zwischen (A 4 –) A 1 – A 61 genutzt werden.

Da die B 56n im Bundesverkehrswegeplan 2030 nur unter "Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)" und damit als langfristige Maßnahme eingestuft ist, soll in einem (regionalen) Lkw-Lenkungskonzept geprüft werden, ob bzw. in welchem Umfang (über-)regionale Lkw-Verkehre auftreten und ob zumindest mittelfristig vertretbare alternative Routenführungen angeboten werden können.



9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen

9.2.1 B 56 Kommerner Straße (Wißkirchen und Euenheim)

Die B 56 tangiert Wißkirchen im Norden. Der eigentliche Ortskern befindet sich südlich der Kommerner Straße, erkennbar an der weitgehenden Anbaufreiheit der Kommerner Straße. Auf der Nordseite beschränkt sich die angrenzende Bebauung und damit der Innerortsbereich auf den Abschnitt Brücke Wißkirchener Straße bis Harbigstraße. Auf der Südseite befindet sich an der gesamten Belastungsachse Wohnbebauung, wobei die Kommerner Straße weitgehend anbaufrei bleibt. Die Gebäude werden zu großen Teilen von der Straße Trotzenberg und Alte Landstraße erschlossen. Der Belastungsabschnitt ist ca. 850 m lang.

Der Straßenabschnitt ist von L 178 bis Kommerner Straße, Haus Nr. 436, mit einer DTV von 12.122 Kfz und einem Schwerverkehrsanteil von 4,6/ 5,7 % tags/ nachts belastet. Die höchsten Fassadenpegel liegen bei 72,2/ 63,2 dB(A) ganztags/ nachts.

Zwischen Kommerner Straße, Haus Nr. 436 bis Nr. 331, ist der Straßenabschnitt mit einer DTV von 13.122 Kfz und einem Schwerverkehrsanteil von 4,0/ 5,0 % tags/ nachts belastet. Die höchsten Fassadenpegel liegen bei 73,1/ 64,1 dB(A) ganztags/ nachts.

Fassadenpegel ≥ 70 / ≥ 60 dB(A) ganztags/ nachts konzentrieren sich auf die Bebauung östlich des Brückenbauwerks Wißkirchener Straße (beidseitig) und auf einen kurzen Abschnitt im Zentrum auf der Nordseite gegenüber dem Verbindungsweg zur Straße Trotzenberg. Damit ist der Handlungsbedarf auf dem Abschnitt Wißkirchener Straße bis zum Verbindungsweg zur Harbigstraße, der etwa in der Ortsmitte einmündet, am höchsten.

Die Kommerner Straße wird auf dem Belastungsabschnitt von den Buslinien 808, 810 und 878 befahren und bedient drei Haltestellen, von denen die Haltestelle Kommerner Straße an Wochentagen zwischen 5 und 21 Uhr mit 38 Bussen am stärksten frequentiert ist. Die Linie 808 ist eine Stadtbuslinie, die zwischen Euskirchen, Mechernich und Kall pendelt. Die Linie 878 erschließt den südlich der Belastungsachse gelegenen Ortskern von Wißkirchen. Die Haltestellen entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung und haben teilweise nur provisorischen Charakter.

Querungsanlagen für den Fußverkehr fehlen vor allem an den Haltestellen. An der Einmündung der L 178 befindet sich eine Mittelinsel mit Querungssicherung als Anschluss an den außerörtlichen straßenbegleitenden Radweg auf der Südseite Richtung Westen. Für Fußgänger fehlt in Verlängerung ein direkter Anschluss an die Straße Trotzenberg. Der Bedarf ist an dem Trampelpfad im Böschungsbereich erkennbar.

Der Radverkehrswegeplan 2001 benennt die parallel zur Kommerner Straße verlaufende Achse Trotzenberg – Alte Landstraße als Hauptachse/ Veloroute und ging in den Fahrradstadtplan vom Mai 2016 ein. Damit ist eine sichere Führung außerhalb der B 56 gegeben. Eine Ausschilderung ist allerdings nicht vorhanden.

Die Kommerner Straße tangiert Euenheim am nördlichen Ortsrand. Die querende Euenheimer Straße ist die Haupteinschließung des Ortes. Der Belastungsabschnitt schließt den Knotenpunkt Kommerner Straße/ Euenheimer Straße ein und endet mit der angrenzenden Bebauung östlich der Haltestelle Euenheim BZE. Die Kommerner Straße ist auf der Nordseite bis auf Ausnahmen anbaufrei.



Auf der Belastungsachse liegt die DTV bei 13.122 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 4,0 % tags und 5,0 % nachts. Die maximalen Fassadenpegel liegen bei 69,5/ 60,8 dB(A) tags/nachts. Die höchsten Fassadenpegel befinden sich auf dem westlichen Belastungsabschnitt.

Die Kommerner Straße wird auf dem Belastungsabschnitt von den Buslinien 298, 808, 810 und 878 befahren. Die Haltestelle Euenheim BZE wird an Wochentagen zwischen 5 und 21 Uhr von 96 Bussen bedient, das sind ganztags etwa 20 % des SV-Anteils. Die Haltestellen entsprechen weitgehend den aktuellen Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung. Die Haltestelle Euenheim BZE liegt in Höhe der Sportanlage. Westlich der Richtungshaltestellen befindet sich eine Mittelinsel mit Querungssicherung. Von der Haltestelle wird auch das Berufsschulzentrum südlich der Rheinstraße und die LVR-Irena-Sendler-Schule erschlossen.

Am östlichen Ortseingang mündet die Falterstraße in die Kommerner Straße. Die Ausbauparameter des Knotenpunkts sind großzügig ausgelegt. Dem Linksabbiegefahrstreifen von der östlichen Kommerner Straße in die Falterstraße steht eine Sperrfläche gegenüber. Die Bebauung ist auf diesem Abschnitt durch einen Wall geschützt. Der Ortseingang (hier Ortstafel) beginnt mit der ungeschützten Bebauung. Dadurch werden die ersten betroffenen Wohngebäude zusätzlich von Brems- und Anfahrgeräuschen belästigt.



Tab. 9.1: Rahmenbedingungen Kommerner Straße, Wißkirchen

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
		Straßeninfrastruktur		Fahrbahn			
		Parken		Nebenanlagen			
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn	Zwei Fahrstreifen, Aufweitung am Knoten Harbigstraße/ Trotzenberg mit beidseitigem Linksabbiegefahrstreifen; Decke Asphaltbeton		Mittelinsel mit Querungssicherung an der Einmündung L 178, befestigte Mittelinsel ohne Querungssicherung Höhe Haus Nr. 456, Mittelinsel im Einmündungsbereich Euenheimer Straße		
		Parken	Fahrtrichtung Osten: Parkstreifen, unterteilt durch Baumbeete		Bord zur Fahrbahn, Bord zum Gehweg, Betonsteinpflaster		
		Nebenanlagen	Innerorts beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg, Weiterführung ab Trotzenberg/ Harbigstraße Richtung Euenheim als gemeinsamer Geh- und Radweg auf Südseite.		Radverkehrswegeplan 2000: Abschnitt Wißkirchen – Euenheim Hauptachse/ Veloroute über die Achse Trotzenberg – Alte Landstraße (vorhandene/ geplante Tempo 30-Zonen) Befestigung: Verbundsteinpflaster, ab Harbigstraße nach Osten Asphalt Breiten für gemeinsamen Geh- und Radweg nach ERA zu schmal unklare Führung auf dem Abschnitt westlich der Brücke		
Unfallaufkommen		2014-2016: Unfälle treten am Knoten L 178/ Am Trotzenberg, auf dem Abschnitt zwischen den Haltestellen Wißkirchener Straße und Harbigstraße und am Knoten Harbigstraße					
ÖPNV		Haltestellen: Wißkirchen Kommerner Straße, Harbigstraße in Höhe Verbindungsweg Harbigstraße, Schloßmühlenstraße einseitig auf Südseite		H Kommerner Straße: Busbuchten, Wetterschutz auf Südseite H Harbigstraße: Nordseite am Fahrbahnrand, Südseite am Parkstreifen H Schloßmühlenstraße: am Fahrbahnrand			
Realnutzung		Wohnnutzung, Kleingewerbe, Gärten					
Baustruktur der Bebauung		Einzelhäuser und Hausgruppen, offene Bauweise, Giebel- und Traufseite zur Straße wechselnd		Häufig Gärten zur Kommerner Straße und Erschließung von der Straße Trotzenberg und der Alte Landstraße			
 <p>Kommerner Straße, Trotzenberg Richtung Wißkirchen, Übergang</p>		 <p>Kommerner Straße, Haltestelle Wißkirchener Straße Richtung Euenheim, überfahrbare Fahrbahnteiler</p>		 <p>Kommerner Straße, Haltestelle Harbigstraße Richtung Euenheim</p>			



Tab. 9.2: Rahmenbedingungen B 56 Kommerner Straße, Euenheim

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
		B 56 Kommerner Straße, Euenheim Lärmquelle: Straße					
		von	bis	DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/ nachts [%]	V _{zul} [km/]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
		L178	Ortseingang West	13.122	4,0/ 5,0	70	L _{day} 69.50 L _{night} 60.60
		Ortseingang West	Ortsausgang Ost	13.122	4,0/5,0	50	69,70 60,80
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		Geringe Fahrbahnbreite, zwei Fahrstreifen, am Knoten Kommerner Straße/ Euenheimer Straße Aufweitung durch Linksabbiegefahrstreifen, Querungssicherung westlich Haltestelle BZE			
		Nebenanlagen		Gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf Südseite, Radfahrer im Gegenverkehr frei. Auf Nordseite Gehweg zwischen Querungssicherung und Haltestelle Euenheim BZE			
Unfallaufkommen		2014-2016: 19 Unfälle verschiedener Art, auffällige Verdichtung zwischen L 178 und Ortseingang West					
ÖPNV		Haltestelle Euenheim (L 298, 808, 810, 878), Haltestelle Euenheim BZE (L 298, 808, 810, 878)		Haltestelle Euenheim Höhe Verbindungsstraße zu Alte Landstraße auf Südseite: Lage am Straßenrand. Haltestelle Euenheim gegenüber Ortsausgang auf Nordseite: Busbucht, Wetterschutz, Zuwegung über sehr schmalen Gehweg von Euenheimer Straße. Haltestelle BZE östlich Sportplatz, gegenüberliegend: Lage am Fahrbahnrand, Wetterschutz auf Nordseite			
Realnutzung		Wohnnutzung, Gastronomie, Sportplatz		LVR-Irena-Sender-Schule, Berufsbildungszentrum			
Baustruktur der Wohnbebauung		Einzel- und Doppelhäuser, offene Bauweise, traufständig zur Straße		Zufahrten hauptsächlich über rückwärtige Erschließung (Alte Landstraße)			
							
Ortseingang West mit Knoten Kommerner Straße/ Euenheimer Straße		Kommerner Straße Höhe Verbindung von Zikadenweg Richtung Osten		Kommerner Straße, Falterstraße Richtung Euenheim			



Maßnahmenvorschläge

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
 - Zwischen Brücke Wißkirchener Straße und Verbindungsweg zur Harbigstraße von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB(A) tags/ nachts). Auf diesem Abschnitt liegen nicht nur die höchsten Fassadenpegel, der Abschnitt umfasst auch drei Haltestellen (H Wißkirchener Straße Richtung Euskirchen, H Harbigstraße in beide Richtungen). Mit der Temporeduzierung wird gleichzeitig die Sicherheit an den Haltestellen verbessert. Die befestigte überfahrbare Fahrbahnsteiler Höhe Haltestelle Wißkirchen (Südseite) ist als Querungssicherung zu schmal.
 - Versetzen der Ortstafel Euenheim (östlicher Ortseingang) vom Standort Durchgang von der Alte Landstraße (Beginn der belasteten Bebauung) zur Falterstraße (ca. 100 m). In Folge verringert sich die Geschwindigkeit auf dem Abschnitt von 70 km/h auf 50 km/h. Die Maßnahme erfolgt zur Lärmreduzierung an den ersten betroffenen Wohngebäuden (Immissionen breiten sich radial aus.), sowie Verlagerung von Brems- und Anfahrgerauschen in den Bereich der geschützten Wohnbebauung. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde. Alternativ kann auch eine Vortricherung auf Tempo 50 ab Falterstraße stadteinwärts erfolgen.
- Dialog-Display westlich des Sportplatzes Höhe Verbindungsweg (kann befahren werden) zur Alte Landstraße. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen, Straßen.NRW.
- Ausweisung der parallel verlaufenden Route Trotzenberg – Alte Landstraße (siehe Fahrradstadtplan Euskirchen). Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.
- Anlage Fußwegverbindung (Treppenanlage) zur Straße Trotzenberg in Verlängerung des vorhandenen Übergangs (Erschließung Haltestelle). Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.
- Prüfung eines Umbaus des Linksabbiegefahrstreifens von der westlichen Kommerner Straße in die Harbigstraße (Erschlossen wird ein Bierverlag, ansonsten ist die Harbigstraße ein Wirtschaftsweg) zu einer Mittelinsel mit Querungssicherung. Zuständig: Straßen.NRW.
- Ausbau der Sperrflächen Höhe Libellenstraße und Höhe Falterstraße zu begrünten Mittelinseln. Bepflanzung mit niedrigem Gehölz zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zuständig: Straßen.NRW.



Erläuterung

Tab. 9.3: Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße (Wißkirchen – Euenheim)

Kommerner Straße (Wißkirchen – Euenheim)		Maximale Fassadenpegel nach Lärmkartierung		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung	
				Lkw-Verbot	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit	Lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung Verkehrsmenge		
L _{day}	L _{night}						L _{day}	L _{night}	
Wißkirchen									
Trotzenberg, Haus Nr. 41	Brücke Wißkirchener Straße	70,0	61,0	-	-	-	-	70,0	61,0
Brücke Wißkirchener Straße	Durchgang Harbigstraße	71,5	62,4	-	2,4	-	-	69,1	60,0
Durchgang Harbigstraße	Harbigstraße	68,3	59,2	-	-	-	-	68,3	59,2
Harbigstraße	L 178	73,1	64,1	-	-	-	-	73,1	64,1
Euenheim									
L178	Ortseingang	69,5	60,6	-	-	-	-	69,5	60,6
Ortseingang	Zikadenweg	69,4	60,4	-	-	-	-	69,4	60,4

Durch die lärmindernde Maßnahme

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

sinkt die Betroffenheit auf dem betreffenden Abschnitt unter 70/60 dB(A) tags/ nachts.

Im Falle einer Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht muss diese ein Lärminderungspotenzial von ca. 8 dB(A) haben, damit alle Gebäude auf $\leq 65/55$ dB(A) entlastet werden. Eine solche Asphaltbauweise ist allerdings als kurz- bis mittelfristige Standardbauweise nicht abzusehen.

Empfehlung

Den Eigentümern wird, sofern nicht bereits vorhanden, der Einbau von Schallschutzfenstern empfohlen. In Kapitel 4. werden hierzu Fördermöglichkeiten aufgezeigt.

Die Begrünung in den Gärten trägt nicht zum Lärmschutz bei, aber Wälle, dickwandige Zaunanlagen oder Gartenhäuser können einen erheblichen Beitrag zum Lärmschutz leisten (bis zu -15 dB(A) im Lärmschatten).

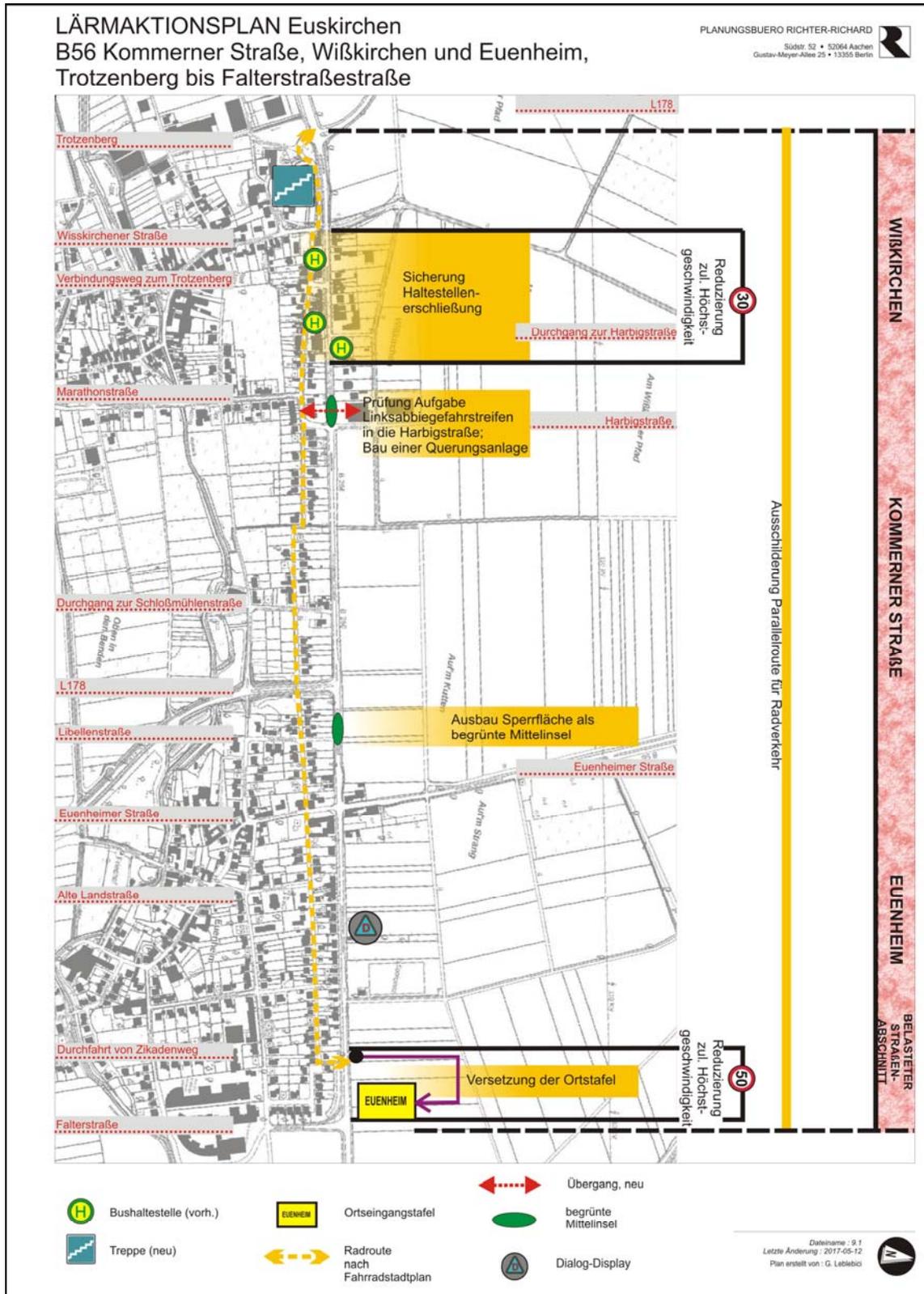


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Trotzenberg bis Falterstraße



9.2.2 B 56 Kommerner Straße (Innenstadt)

Die 660 m lange Belastungsachse erstreckt sich von der Mainstraße bis zum Rüdeshheimer Ring. Der Straßenabschnitt ist dicht bewohnt.

Tags liegen die Fassadenpegel zwischen Mainstraße und Neckarstraße um die 70 dB(A). Ab der Neckarstraße bis zum Rüdeshheimer Ring steigen die Fassadenpegel auf maximal 72,4 dB(A) an. Auf diesem Straßenabschnitt macht sich vor allem die beidseitige, geschlossene Bebauung bemerkbar.

Nachts sind beinahe alle Gebäude von Immissionen >60 dB(A) betroffen. Eine Ausnahme bilden nur zurückversetzte Gebäude(-teile) auf der Südseite der Kommerner Straße westlich der Georgstraße.

Der Straßenabschnitt ging bereits in den Lärmaktionsplan der ersten Runde ein. Als Maßnahme wurde die Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht beschlossen, die im Rahmen der Evaluierung weiterverfolgt wird. Die Maßnahme wird in Kapitel 9.2 als kurz- bis mittelfristige Maßnahme aufgenommen. Aufgrund der Lärmimmissionen <70/60 dB(A) ganztags/ nachts besteht aktueller Handlungsbedarf.

Die Kommerner Straße wird auf dem Belastungsabschnitt von den Buslinien 298, 808, 810, 871, 872 und 878 befahren. An Wochentagen zwischen 5 und 23 Uhr verkehren mit 184 Busse.



Tab. 9.4: Rahmenbedingungen B 56 Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
		B 56 Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring					
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/ nachts [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
		von	bis				
		Mainstraße (Haus Nr. 216)	Neckarstraße	13.706	4,1/5,1	50	L _{day} 70,7 L _{night} 61,8
		Neckarstraße	Rüdeshheimer Ring	13.706	4,1/ 5,1	50	72,4 63,5
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		zwei Fahrstreifen übergehend in drei bis vier Fahrstreifen an Knotenpunkten Nordseite: Schutzstreifen, an Knoten Georgstraße Radfahrschleuse für Linksabbieger Südseite: Parken am Fahrbahnrand (Markierung) Querungssicherung: Knoten Georgstraße LSA, Knoten Rüdeshheimer Ring LSA			
		Nebenanlagen		Südseite: Gemeinsamer Geh- und Radweg Nordseite: Gehweg, Parken auf Gehweg erlaubt (keine Kennzeichnung von Parkständen)			
Unfallaufkommen		2014-2016: Keine Unfallschwerpunkte in der Dreijahresbetrachtung, an den Knotenpunkten Rüdeshheimer Ring und Georgstraße/ Kasernenzufahrt sind jedes Jahr Unfälle zu verzeichnen sind.					
ÖPNV		Haltestelle Mainstraße: L 808, 810, 878 Haltestelle Berufskolleg: L 298, 808, 810, 860, 871, 872, 873, 878		Haltestelle Mainstraße: beidseitig, Lage am Fahrbahnrand/ Kap, Sonderborde und taktile Platten, Richtungshaltestellen annähernd gegenüber Haltestelle Berufskolleg: Südseite mit Busbucht, Sonderborde und taktile Platten, Wetterschutz; Nordseite am Fahrbahnrand, Sonderborde und taktile Platten			
Realnutzung		Dienstleistung, Einzelhandel, Gastronomie, Kleingewerbe, Berufskolleg, Wohnnutzung		private Parkflächen von Gewerbe angrenzend an Straßenraum			
Baustruktur der Wohnbebauung		Unregelmäßige Bebauung, geschlossene Bauweise ab Neckarstraße, Gebäude hauptsächlich traufständig zur Kommerner Straße, Wohngebäude 2- bis 3-geschossig		Keine Begrünung im Straßenraum			
							
Von Rüdeshheimer Ring Richtung Westen		Von Neckarstraße Richtung Westen		Von Mainstraße Richtung Osten			



Maßnahmenvorschläge

- Sofortmaßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen der Straße An der Katzenhecke und Rüdesheimer Ring (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Deckschicht (-4,0 dB(A)). Die Geschwindigkeitsreduzierung kann nach Einbringung einer lärmindernden Asphaltdeckschicht wieder zurückgenommen werden. Zuständig: Straßen.NRW.
- Entwicklung einer Allee. Der Straßenabschnitt hat aufgrund seiner Bebauung, dem Geschäftsbesatz und der Gastronomie vor allem auf dem östlichen Abschnitt städtischen Charakter mit Aufenthaltsfunktion:
 - Unterteilung der Parkstreifen auf der Südseite durch Baumbeete,
 - Baumreihe in den Nebenanlagen der Nordseite, dazwischen Markierung einzelner Parkstände. Hierbei können gezielt Aufenthaltsräume für Außengastronomie u. ä. freigehalten werden. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.
- Querungsanlage Höhe Haltestelle Berufskolleg. Infrage kommt eine Bedarfslichtsignalanlage. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Prüfung der Beschilderung der Höhe Mainstraße querenden Radwegroute. Hier ist die weitere Führung Richtung Süden nicht eindeutig nachvollziehbar. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.



Erläuterung

Tab. 9.5: Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdesheimer Ring

Kommerner Straße		maximale Fassadenpegel		Lärmindernde Maßnahmen				maximale Fassadenpegel nach Lärminderung	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung*	Lärmindernde Asphaltdeckschicht**	Reduzierung der Verkehrsmenge		
				tags/nachts in dB(A)*	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
L _{day}	L _{night}					L _{day}	L _{night}		
Mainstraße (Haus Nr. 216)	Neckarstraße	70,7	61,8	-	(-2,4)	-4,0	-	66,7	57,8
Neckarstraße	Rüdesheimer Ring	72,4	63,5	-	(-2,4)	-4,0	-	68,4	59,5

*Mit dem Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht wird die lärmindernde Wirkung der Temporeduzierung aufgrund der geringeren Rollgeräusche weitgehend aufgehoben.

**Da sich die Asphaltdeckschichten mit einer besonders hohen Lärminderung noch in der Erprobungsphase befinden, wird ein Mittelwert von -4 dB(A) angenommen.

Bei Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht mit einer Wirkung von -4 dB(A) können alle Fassadenpegel zumindest unter 70/60 dB(A) gedrückt werden. In welchem Umfang die langfristig geplante Ortsumfahrung der B 56n Auswirkungen auf die Lärmpegel auf der Kommerner Straße haben werden, ist derzeit noch nicht abzuschätzen.

Empfehlung

Die Eigentümer sollten Fördermittel für passiven Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragen, falls eine Deckschichterneuerung mit einem lärmindernden Asphalt nicht kurzfristig umgesetzt wird.

Zu empfehlen ist ein Rückbau der Kasernenzufahrt gegenüber der Einmündung Georgstraße, sowie der Zufahrt zum Gelände des Fördervereins der Mennoniten Bürgergemeinde, da die Zufahrten extrem aufgeweitet sind.

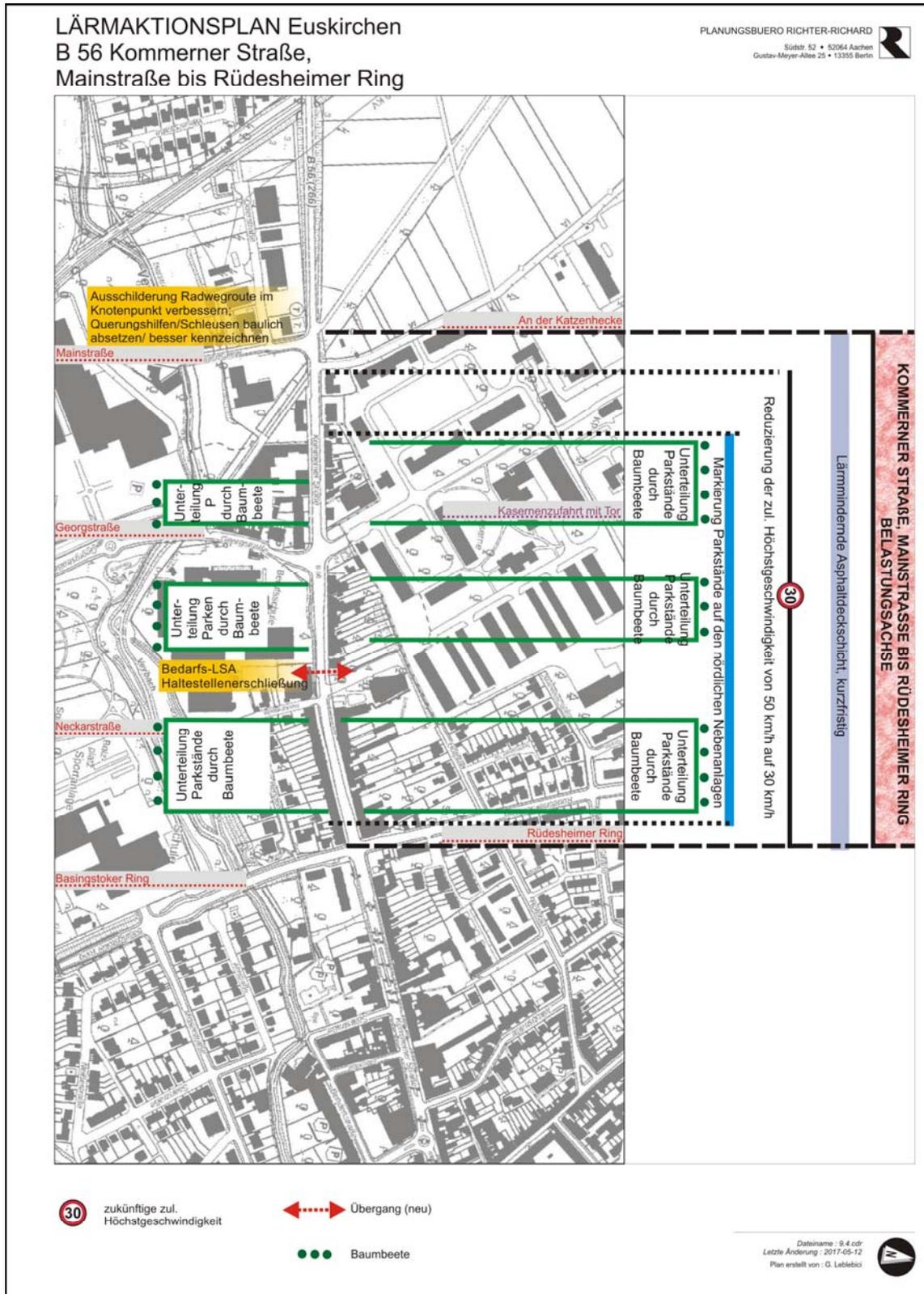


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring



9.2.3 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdesheimer Ring

Die vierstreifige Frauenberger Straße bildet die direkte Verbindung von Euskirchen zur A 1 und darüber hinaus zur Anschlussstelle Merzenich an der A 4. Die Belastungsachse setzt mit der Bebauung bzw. dem Ortseingang an und endet nach ca. 650 m am Rüdesheimer Ring. Auf dem Belastungsabschnitt gilt beidseitig absolutes Haltverbot für Lkw.

Auf der Ostseite grenzen landwirtschaftliche Flächen, ein Gewerbegebiet mit einigen Wohngebäuden und der Friedhof an die Frauenberger Straße an. Die Wohnbebauung beschränkt sich überwiegend auf die Westseite mit Gärten zur Frauenberger Straße. Die Bebauung ist weitgehend durch Hecken oder anderen Grünpflanzungen von der Frauenberger Straße verdeckt. Der Straßenraum selbst wirkt durch angrenzende Einfriedungen, zurückspringende Bebauung und Gewerbebauten großenteils anonym.

Die Frauenberger Straße ist mit einer DTV von 17.852 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 6,6 % tags, und 9,0 % Lkw/Busse nachts belastet. Der Schwerverkehrsanteil ist auf der Belastungsachse extrem hoch.

Die Fassadenpegel an den Wohngebäuden liegen bei maximal 68,2/59,3 dB(A) tags/ nachts. Die Lärmwerte liegen damit über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) tags/ nachts, überschreiten jedoch nicht 70/60 dB(A) tags/ nachts. Die Gebäude Brandenburger Straße, Haus Nr. 22-26, sind durch einen Lärmschutzwall abgeschirmt und das danebenliegende Hotel durch eine Verglasung der Terrasse bzw. des Hotelvorbereichs (gingen nicht in die Lärmkartierung ein).

Um die Einhaltung der Innerortsgeschwindigkeit zu unterstützen, ist Tempo 50 bereits ab ca. 100 m vor dem Ortseingang bzw. dem Beginn der Bebauung angeordnet. Ab dem gleichen Standort gilt stadtauswärts Tempo 100. Der Mittelstreifen bis zur Eupener Straße trägt nicht dazu bei, den Charakter einer Ortsdurchfahrt und damit einer angepassten Fahrweise zu vermitteln. Südlich der Monschauer Straße geht der Mittelstreifen zwar in doppelte Fahrbahnbegrenzungslinien über, doch wird dadurch der Charakter der Straße nur unwesentlich verbessert, so dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit vermutlich häufig überschritten wird.

Als Unstimmigkeit in der Lärmkartierung ging zwischen Eupener Straße und Ortsausgang auf der Ostseite eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 statt von 50 km/h in die Berechnung der Lärmkartierung ein. Als Ausgleich wurden die rechnerisch zu hohen Fassadenpegel der Lärmkartierung auf diesem Abschnitt um 2,0 dB(A) reduziert.

Bei den Lkw handelt es zu einem erheblichen Teil um Lastzüge. Die Planung der Ortsumfahrung B 56n ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 nur unter "Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)" eingestuft. Damit ist eine spürbare Entlastung der Frauenberger Straße erst langfristig zu erwarten, so dass neben den unter den strategischen Maßnahmen aufgeführten regionalen Lkw-Lenkungskonzept kurz- bis mittelfristige wirkende lokale Maßnahmen zur Lärmminimierung ergriffen werden müssen.

Die Frauenberger Straße wird von den Buslinien 807 und 742 mit 33-40 Bussen zwischen 5 und 21 Uhr befahren und bedient die Haltestelle Friedhof. Die Haltestellen Friedhof entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung. Die Linie SB 98 befährt die Frauenberger Straße ohne Halt.

Die Frauenberger Straße ist im Radverkehrskonzept als Hauptachse ausgewiesen. Diese Ausweisung lässt sich jedoch mit der Radverkehrsführung auf der Frauenberger Straße nur schwer vereinbaren. Auf der Westseite wird der Radverkehr in Verlängerung des außerörtlichen gemeinsa-



men Geh- und Radwegs in Gegenrichtung geführt. Der östliche Gehweg ist nicht breit genug für eine Ausschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg. Er endet in Höhe des jüdischen Friedhofs ohne Anbindung an den überörtlichen Geh- und Radweg. Die Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen entspricht wegen des hohen Schwerverkehrsanteils den Empfehlungen der ERA.

Ca. 75 m vor dem Knotenpunkt Frauenberger Straße/ Rüdesheimer Ring trifft ein Grünzug, der die Stettiner Straße (GGG Georgschule) mit der Frauenberger Straße verbindet, auf die Belastungsachse. Gegenüber liegt auf Seiten des Friedhofs eine Haltebucht (ehemalige Bushaltebucht?). Hier fehlt in Verlängerung ein Übergang zur Erschließung der Haltestelle Friedhof.

Der Friedhofseingang wird durch einen Vorplatz, ein kleines Kopfgebäude, zwei Bäume als Rahmen für den Zugang, einen Solitär in einem gemauerten Hochbeet, sowie den Haltestellen und der Querungssicherung als Raum hervorgehoben. Aufgrund gestalterischer Mängel wird dieser wichtige Ort jedoch kaum wahrgenommen und bleibt städtebaulich wie funktional ohne Qualität.

Im LAP der ersten Runde wurde als Maßnahmen der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht, der Prüfauftrag für eine Lärmschutzwand auf der Westseite, die Durchführung von Radarkontrollen am Ortseingang und eine Verkehrsreduzierung durch Verlagerung auf die B 56n beschlossen. Die Maßnahmen wurden noch nicht umgesetzt.

Der Prüfauftrag zum Bau einer Schallschutzwand wird nicht weiterverfolgt, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) tags/ nachts bereits durch eine lärmindernde Asphaltdeckschicht unterschritten werden. Auch aus städtebaulicher Sicht wird eine durchlaufende Schallschutzwand nicht unterstützt, da die Frauenberger Straße damit weiter als "Stadtautobahn" anonymisiert wird.



Tab. 9.6: Rahmenbedingungen B 56 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen	
		L 264 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring			
Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/nachts [% (Lkw u. Busse)]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
Von	bis				L _{day} L _{night}
Rüdeshheimer Ring	Eupener Straße	17.852	6,6/9,0	50	68,2 59,3
Eupener Straße	Ortsausgang	17.852	6,6/9,0	50	65,2 56,3
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn 4-streifig, an den Knoten Eupener Straße und Paul-Ehrlich-Straße fünf Fahrstreifen, wechselnd mit begrünten Mittelinseln/ Sperrflächen Ostseite: Radverkehrsführung im Mischverkehr Absolutes Haltverbot		Knoten mit Paul-Ehrlich-Straße und Rüdeshheimer Ring lichtsignalgeregelt Tempo 50 bereits ab ca. 100 m vor Ortseingang	
Nebenanlagen		Ostseite: Gehweg Westseite: gemeinsamer Geh- und Radweg (Gegenrichtung für Radverkehr freigegeben) Querungssicherung in Höhe Friedhofseingang; gesicherte Übergänge an Knoten mit LSA		Einstufung für Radverkehr: Hauptachse/ Veloroute, keine Alternativführung Ostseite: Gehweg, endet am Ortsausgang Querungssicherung nicht behindertengerecht, Minimalstandard	
Unfallaufkommen		2014-2016: Bereich Ortseingang bis Friedhofsvorplatz 18 Unfälle (mehrheitlich Unfälle im Längsverkehr) und fünf Unfälle im Knoten Rüdeshheimer Ring			
ÖPNV		Haltestelle Euskirchen Friedhof (L 807)		Ost- und Westseite: Lage am Fahrbahnrand, Höhe Friedhofszugang, entsprechen nicht aktuellen Standards, ohne Wetterschutz	
Realnutzung		Wohnen, Landwirtschaft, Dienstleistung, Friedhof, Garagenhöfe, Gastronomie			
Baustruktur der Wohnbebauung		Einzelhausbebauung 1- bis 2-geschossig, Mehrfamilienhäuser 2- bis 3-geschossig, Gewerbebauten eingeschossig		Erschließung teilweise über Parallelstraße zur Frauenberger Straße	
					
Frauenberger Straße, Rüdeshheimer Ring Richtung Norden		Frauenberger Straße, Friedhofsvorplatz Richtung Norden		Frauenberger Straße, Eupener Straße Richtung Norden	



Maßnahmenvorschläge

- Fahrbahnerneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (≥ 4 dB(A) tags/nachts), kurz- bis mittelfristig. Zuständig: Straßen.NRW.
- Ortsein-/ausgang
 - Versetzung des Ortseingangsschildes auf Höhe des Tempo 50-Schildes.
 - Ausbildung eines versetzten Fahrbahnverschwenks in beiden Fahrtrichtungen im Ortseingang. Richtung Stadt ist damit eine Geschwindigkeitsdämpfung gegeben, die den Ortseingang markiert, und ortsauwärts wird eine vorzeitige Geschwindigkeitserhöhung vermieden.
 - Neubau einer Querungshilfe Höhe Eupener Straße (Nutzung Fahrbahnteiler). Zuständig: Straßen.NRW.
- Dialog-Displays in Richtung
 - Süd (ortseinwärts) Höhe Eupener Straße
 - Nord (ortsauwärts) südlich des Friedhofsvorplatzes.
 - Sollten die Dialog-Displays nicht den gewünschten Erfolg zeigen, Einrichtung einer fest installierten Geschwindigkeitskontrolle zwischen Eupener Straße und Paul-Ehrlich-Straße.Zuständig: Kreisstadt Euskirchen FB 4.
- Friedhofsvorplatz
 - Ausbau der Haltestellen nach aktuellen Maßstäben. Zuständig: SVE.
 - Ausbau der vorhandenen Querungssicherung nach aktuellen Maßstäben. Zuständig: Straßen.NRW.
 - Aufwertung des Friedhofsvorplatzes (Oberflächengestaltung, z. B. mit hellen Platten, Rundbank um Baum im Hochbeet, Sehbehindertenführung). Eine sich daraus ergebende optische Untergliederung des Straßenverlaufs kann zu einer defensiveren Fahrweise beitragen. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen FB 8.



Erläuterung

Tab. 9.7: Erreichbare Lärminderung Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring

Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring		maximale Fassade- sadenpegel		Lärmindernde Maßnahmen				maximale Fassadenpegel nach Lärmmin- derung	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzie- rung	Lärmmin- dernde As- phaltdeck- schicht*	Redu- zierung der Ver- kehrsmen- ge		
				dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
		L _{day}	L _{night}					L _{day}	L _{night}
Rüdeshheimer Ring	Eupener Straße	68,2	59,3	-	-	-4,0	-	64,2	55,9
Eupener Straße	Ortsausgang	67,2	58,3	-	-	-4,0	-	63,2	54,3

*Da sich die Asphaltdeckschichten mit einer besonders hohen Lärminderung noch in der Erprobungsphase befinden, wird ein Mittelwert von -4 dB(A) angenommen.

Auf der Frauenberger Straße sinkt die Lärmbelastung durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht mit um 4 dB(A) und damit unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) tags/ nachts.

Die zukünftige Lärmentwicklung und die Schaffung von Umbauspielräumen auf der Frauenberger Straße sind wesentlich vom Bau der B 56n abhängig. Eine Verkehrsprognose, aus der Rückschlüsse auf die Lärmentwicklung getroffen werden könnten, liegt bisher nicht vor. Neben Verringerung des Verkehrsaufkommens und des Lkw-Anteils ergibt sich durch die B 56n voraussichtlich die Möglichkeit für einen Rückbau der Straße von vier auf zwei Fahrstreifen und damit eine weitere Lärminderung, sowie die Möglichkeit zum Ausbau der Hauptadwegroute.

Empfehlung

Hecken, und wilde Gehölze o. ä. Sichtschutzmaßnahmen bewirken keine Lärminderung. Zur Lärminderung geeignet sind Mauern, Gabionen, massive Holzkonstruktionen, Wälle und Verglasungen, in deren Lärmschatten eine Pegelminderung bis zu 15 dB(A) erwartet werden kann.

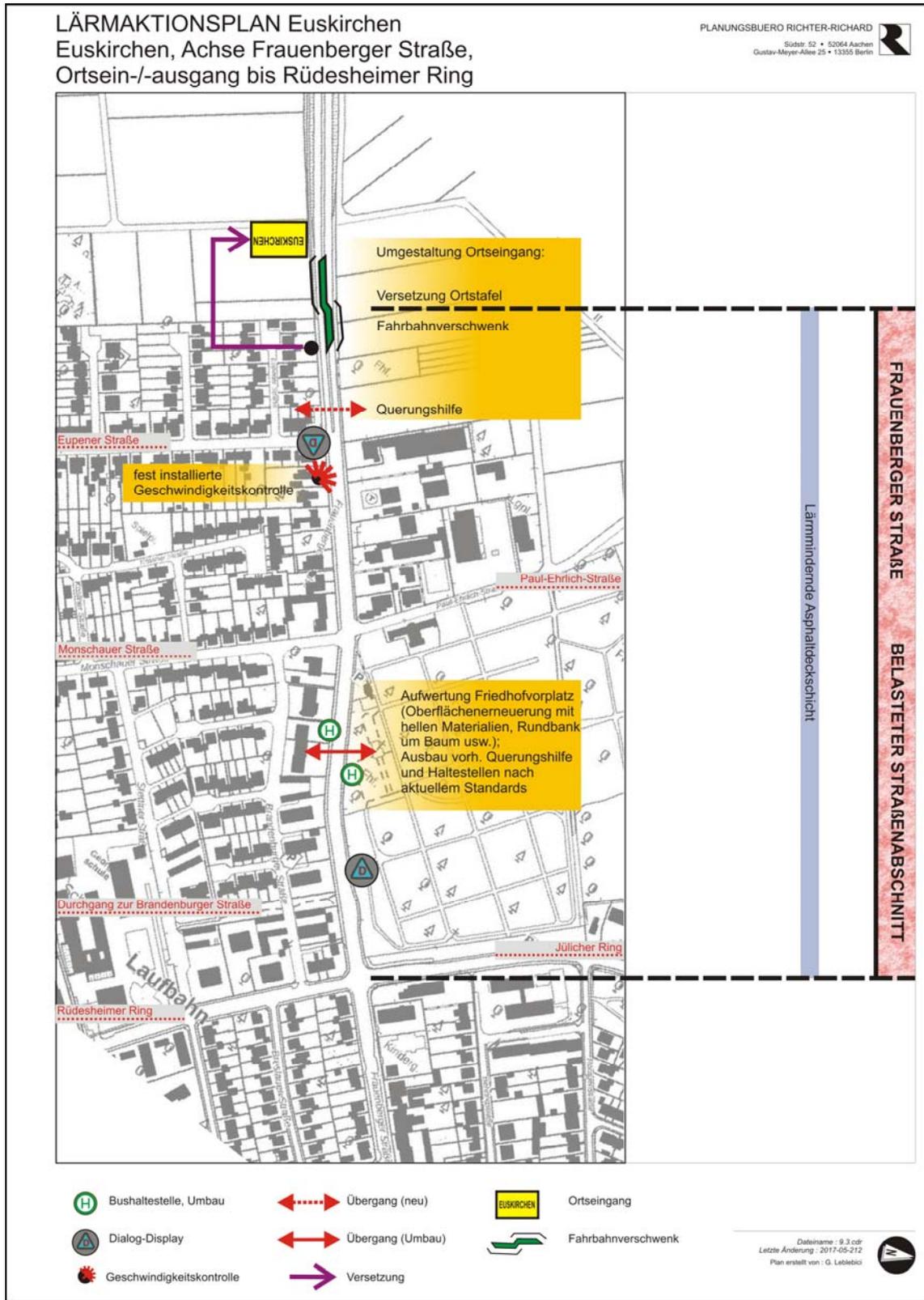


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring



9.2.4 B 56 Rüdesheimer Ring – Jülicher Ring – Keltenring

Annähernd der gesamte Stadtring zwischen Kommerner Straße und Kölner Straße ist von Fassadenpegeln $>65/55$ dB(A) tags/ nachts betroffen.

Auf dem äußeren Stadtring ist eine Grüne Welle geschaltet. Die Lichtsignalregelung ist zz. abgestimmt auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Nach Aussage der Kreisstadt Euskirchen funktioniert die vorhandene Grüne Welle jedoch nicht über den gesamten Ring und stößt in den Hauptverkehrszeiten an ihre Grenzen.

Auch auf den Abschnitten ohne Bebauung, die nicht als Belastungsachsen benannt sind, weiten sich Lärmimmissionen ungehindert in das Umfeld aus. Betroffen sind die Grünfläche und der Spielplatz zwischen Röntgenstraße und Robert-Koch-Straße, der Grünzug entlang des Veybachs und der Bereich um das Erftstadion als Erholungsräume.

B 56 Rüdesheimer Ring, Kommerner Straße bis Frauenberger Straße

Der Straßenabschnitt ist mit einer DTV von 10.350 Kfz und Schwerverkehrsanteil von 4,9 % ganztags und 6,1 % nachts belastet. Die maximalen Fassadenpegel liegen bei max. 66,3/ 58,8 dB(A) tags/ nachts. Am stärksten betroffen sind die Gebäude auf der Ostseite zwischen Malmedyer Straße und Hofpfad.

Mehrere Gebäude stehen senkrecht nahezu ohne Öffnungen zum Rüdesheimer Ring. Hier ergibt sich keine Betroffenheit, was sich in den angesetzten maximalen Fassadenpegeln widerspiegelt. Mehrere Grundstücke besitzen bereits einen gewissen Lärmschutz zur Straße durch Holzkonstruktionen, mit denen die Gärten geschützt werden.

Der Rüdesheimer Ring wird auf dem Belastungsabschnitt von der Buslinie 871 mit drei Haltestellen befahren, von denen die Haltestelle Euskirchen Stettiner Straße an Wochentagen zwischen 5 und 23 Uhr mit 87 Bussen am häufigsten bedient wird. Die Haltestellen entsprechen weitgehend den aktuellen Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung und sind gut erschlossen.

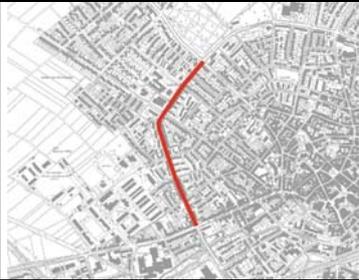
Zwischen Schutzstreifen und Parken fehlen auf der Westseite die Sicherheitstrennstreifen. Dieser Mangel wird durch die Tiefe der Parkstreifen (1,80 m) nicht kompensiert.

Zwischen Stettiner Straße und Winkelpfad auf Höhe des Einkaufszentrums ist die Fahrbahn durchgängig dreistreifig. Die Linksabbieger in den östlichen Winkelpfad und in die westl. Stettiner Straße sind durch eine Mittelinsel getrennt. Da der Bereich vor dem Einkaufszentrum unfallträchtig ist, sollte hier die Querschnittsgestaltung grundsätzlich überdacht werden.

Die nachrangige Bedeutung der einmündenden Straßen wird durch ihre Ausbauparameter kaum oder gar nicht unterstützt. Auf dem Rüdesheimer Ring begrenzt keine Begrünung im öffentlichen Straßenraum die Fahrbahn und es fehlt eine Gliederung des Straßenraums. Die sich daraus ergebende Anonymität des Straßenraums unterstützt nicht die notwendige angemessene Fahrweise.



Tab. 9.8: Rahmenbedingungen B 56 Rüdeshheimer Ring, Kommerner Straße bis Frauenberger Straße

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung						Anmerkungen					
		Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		Nebenanlagen		Unfallaufkommen		ÖPNV		Realnutzung	
		B 56 Rüdeshheimer Ring, Kommerner Straße bis Frauenberger Str. Lärmquelle: Straße DTV [Kfz] SV-Anteil tags/ nachts [% (Anzahl)] V _{zul} [km/h] Fassadenpegel maximal [dB(A)] von bis Kommerner Straße Frauenberger Straße 10.350 4,9/6,1 50 66,3 58,8											
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		Nebenanlagen		Unfallaufkommen		ÖPNV		Realnutzung		Baustruktur der Wohnbebauung	
						2-streifig, Aufweitung in Knoten Knoten Kommerner Straße, Winkelpfad, Stettiner Straße und Frauenberger Straße lichtsignalgeregelt Querungssicherungen in Höhe Knoten Malmedyer Straße und St.-Vither-Straße Fahrtrichtung Norden (Ostseite): Parken auf Fahrbahn markiert beidseitig Schutzstreifen, vorgezogener Aufstellbereich in den Knoten für Linksabbieger in Höhe Stettiner Straße und Frauenberger Straße		Querungssicherung mit Mindeststandard Schutzstreifen abschnittsweise zu schmal					
						Fahrtrichtung Süden (Westseite): Parkstreifen mit Bord zur Fahrbahn beidseitig Gehwege		Keine Begründung des Straßenraums					
						2014-2016: 5 Unfälle Ecke Frauenberger Straße, 16 Unfälle Höhe Winkelpfad/ Kurvenbereich/ EKZ (nicht alle Unfälle im öffentlichen Straßenraum)		Einzelne Unfälle Höhe Breslauer Straße, Malmedyer Straße, Kommerner Straße					
						Haltestellen Hopfpfad (L 872), Trierer Straße (L 860, 872) und Stettiner Straße (L 860, 871)		Haltestellen mit Sonderborden, Sehbehindertenleitlinien, Wetterschutz Gehweg durch Haltestelleninfrastruktur stark verengt (z. B. Höhe Trierer Straße)					
						Wohnnutzung, Dienstleistungen, Einzelhandel, Gastronomie		Unterzentrum zwischen Stettiner Straße und Winkelpfad auf Westseite, Schulen in zweiter Reihe, gute Erschließung durch LSA und Haltestelle					
						Unstrukturierte Bebauung, Ein- und Mehrfamilienhäuser, Hausgruppen, Zeilenbebauung, vorwiegend 2-geschossig; Mehrfamilienhäuser 4- bis 7-geschossig, wechselnd trauf- und giebelständig, Flachdächer, Gebäude(-zeilen) teilweise senkrecht zur Straße		teilweise rückwärtige Erschließung; Gebäude mit Balkonen/Loggien zur Straßenseite					
						Rüdeshheimer Ring, Höhe Kommerner Straße Richtung Norden		Rüdeshheimer Ring, Höhe Einkaufszentrum Winkelpfad		Rüdeshheimer Ring, Höhe Frauenberger Straße in Rüdeshheimer Ring			



Maßnahmenvorschläge

- Prüfauftrag: Grüne Welle auf dem äußeren Stadtring (B 56) mit einer Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h (-0,8 dB(A) tags/ nachts), ggf. flankiert durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Zuständig: Straßen.NRW.
- Stettiner Straße bis Winkelpfad – Förderung des Fußverkehrs: Die "wilden" Querungen werden durch die lichtsignalgeregelten Übergänge an den beiden Knotenpunkten nicht verhindert. Um den Fußgängern mehr Sicherheit zu geben, sollte eine Umgestaltung erfolgen (zuständig: Kreisstadt Euskirchen FB 4 und FB 8, Straßen.NRW):
 - Verkürzung des Linksabbiegefahrstreifens in die westliche Stettiner Straße.
 - Pflasterung des verbliebenen Fahrstreifens (wird nur zur Erschließung der Garagen auf der Ostseite genutzt). Die Zufahrt zu den Garagen bleibt damit offen, die bestehenden Fußgängerquerungen außerhalb der lichtsignalgeregelten Übergänge werden gesichert.
 - Wegfall der Parkbucht auf der Westseite zwischen Zufahrt Parkplatz (Rüdesheimer Ring, Haus Nr. 188, Turnhalle) und Winkelpfad (Einkaufszentrum). Nutzung für Baumbestecke und Durchgänge in Verlängerung der Durchlässe (teils Trampelpfade) vom Einkaufszentrum, Verhinderung von Parken durch Poller.
- Förderung des Radverkehrs: Am Knotenpunkt Rüdesheimer Ring/ Winkelpfad werden Radfahrer von dem südlichen Rüdesheimer Ring über eine indirekte Führung in den westlichen Winkelpfad geleitet. Die indirekte Führung sollte für die linksabbiegenden Radfahrer von dem nördlichen Rüdesheimer Ring in den östlichen Winkelpfad aufgenommen werden. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen FB 4 und FB 8, Straßen.NRW.
- Aufwertung der Mittelinseln mit Querungssicherungen südlich der Trierer Straße und Malmedyer Straße. Die Mittelinseln sind heute kaum zu erkennen und entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen von Straßen.NRW an den technischen Ausbau. Zuständig: Straßen.NRW.
- Unterteilung der Parkbuchten durch Baumbestecke. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen FB 4 und FB 8, Straßen.NRW.
- Für den Spielplatz Rüdesheimer Ring, Ecke Hofpfad, Errichtung einer zur Straße geschlossenen Pergola oder einer (halbhohen) Mauer, z. B. aus Gabionen, zum Rüdesheimer Ring und im Ansatz zur Straße Hofpfad. Zumindest Anlage eines punktuellen Ruheraums, z. B. geschützte Sitzecke mit Sandkasten (im Lärmschatten -10 bis -15 dB(A)). Zuständig: Kreisstadt Euskirchen FB 4, FB 6 und FB 8.



Erläuterung

Tab. 9.9: Maximal erreichbare Lärminderung Rüdeshheimer Ring, Kommerner Straße bis Frauenberger Straße

Rüdeshheimer Ring		maximale Fassadenpegel		Lärmindernde Maßnahmen				maximale Fassadenpegel nach Lärminderung	
				Lkw-Verbot	Grüne Welle, verminderte Progressionsgeschwindigkeit (mit Verkehrsverstetigung)	Lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung der Verkehrsmenge		
L _{day}	L _{night}					L _{day}	L _{night}		
Kommerner Straße	Frauenberger Straße	66,3	58,8	-	-0,8 (-3,0)	-	-	65,5 (63,3)	58,0 (55,8)

Durch den Einbau der lärmindernden Asphaltdeckschicht konnte die Lärmbelastung (Fassadenpegel) tags bereits weitgehend in den Bereich von 65 dB(A) reduziert werden. Nachts bleibt weiterhin eine deutliche Überschreitung des Auslösewertes von 55 dB(A) bestehen.

Durch die Rücknahme der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h, ggf. in Verbindung mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, kann voraussichtlich zumindest tags eine weitgehende Entlastung unter 65 dB(A) erreicht werden. Die Lärmkartierung erfasst nicht die Lärminderung durch Verkehrsverstetigung (2-3 dB(A)), die mit einer Grünen Welle einhergeht. Auch nachts kann deshalb voraussichtlich die Lärmbetroffenheit weiter reduziert werden.

Empfehlungen

Die Einmündungen Trierer Straße, Malmedyer Straße und Hofpfad auf der Westseite, sowie die Einmündung Breslauer Straße sind für Tempo 30-Zonen großzügig ausgebaut. Hier wird unabhängig von lärmindernden Maßnahmen eine Einengung der Einmündungsbereiche empfohlen. Die Einmündungsbereiche der U-Erschließung Rüdeshheimer Ring auf der Ostseite (Haus Nr. 100-126) sollte mit durchlaufendem Bord umgebaut werden.



B 56 Jülicher Ring – Keltenring, Frauenberger Straße bis Nordstraße

Der Straßenabschnitt ist mit einer DTV von 9.822 Kfz und einem hohen Schwerverkehrsanteil von 6,5 % tags und 8,8 % nachts belastet.

Die maximalen Fassadenpegel liegen bei 68,4/59,8 dB(A) tags/ nachts. Am stärksten betroffen sind die Gebäude Jülicher Ring, Haus Nr. 18-24 auf der Ostseite zwischen Unitasstraße und Klevische Straße, sowie beidseitig zwischen Kölner Straße und Keltenring, Haus Nr. 22. Diese Gebäude stehen näher am Straßenraum.

Auf dem Straßenabschnitt befinden sich mehrere öffentliche Einrichtungen (Landesbetrieb Straßenbau, Kreisverwaltung, mehrere Schulen, zwei Kindertagesstätten, Erftstadion). Zudem wird der Keltenring von dem Grünzug der Veybachaue gequert.

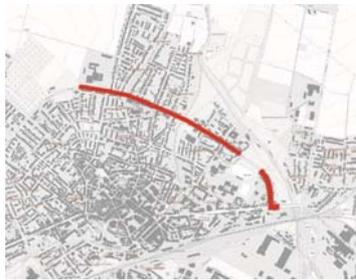
Die Mittelinsel befindet sich in einem schlechten Zustand. Sie hat jedoch eine besondere Bedeutung, da sie durch die Besucher der zuvor genannten Einrichtungen intensiv genutzt wird. Auch die Richtungshaltestellen Jülicher Ring/ Kreisverwaltung entsprechen nicht den aktuellen Ausbaustandards. Als Folge sind Unfallhäufungen in Höhe Kreisverwaltung und Erftstadion zu verzeichnen.

Auf dem äußeren Stadtring ist eine Grüne Welle geschaltet. Die Lichtsignalregelung ist zz. abgestimmt auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Nach Aussage der Kreisstadt Euskirchen funktioniert die vorhandene Grüne Welle jedoch nicht über den gesamten Ring und stößt in den Hauptverkehrszeiten an ihre Grenzen.

Der Straßenzug Jülicher Ring – Keltenring wird auf dem Belastungsabschnitt von den Buslinien 869 und 872 mit sechs Haltestellen befahren, von denen die Haltestelle Pützbergring an Wochentagen zwischen 5 und 23 Uhr mit 86 Bussen am häufigsten bedient wird.



Tab. 9.10: Rahmenbedingungen B 56 Jülicher Ring – Keltenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen				
		B 56 Jülicher Ring – Keltenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße		Lärmquelle: Straße	DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/nachts [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
		Von	bis				L _{day}	L _{night}
		Jülicher Straße, Haus Nr. 61	Keltenring, Haus Nr. 51	9.822	6,5/8,8	50	68,4	59,8
		Keltenring, Haus Nr. 35	Kölner Straße, Haus Nr. 138	9.822	6,5/8,8	50	68,3	59,7
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn	Breite 9,80-12,50 m (15,50 m an KN Kölner Straße), zwei Fahrstreifen, an Knotenpunkten drei Fahrstreifen, Parkstreifen wechselt mit Mittelstreifen/ Sperrfläche und Abbiegefahrstreifen Querungssicherung in Höhe Haus Nr. 53, 51, 45, Veybach und Sportanlage LSA: Kessenicher Straße, Unitasstraße, In den Herrenbenden, Ertfstraße, Kölner Straße Knoten Nordstraße: vorfahrtregelnde Verkehrszeichen Gesicherter Überweg (Bedarfs-LSA) in Höhe Sportanlage		Alle Verkehrsinseln mit Querungssicherungen sind unzureichend ausgebaut (ohne Borde, gesicherte Aufstellfläche und Behindertenführung).			
		Parken	Auf Fahrbahn markiert, jeweils verschwenkt mit der anderen Straßenseite und Abbiegefahrstreifen/ Sperrfläche, ab Knoten In den Herrenbenden bis Keltenring, Haus Nr. 5, und ab Keltenring, Haus Nr. 6-28, markierte Parkstände teils auf Gehweg, teils auf Fahrbahn		Ab Knoten Kölner Straße: Parken in baulich angelegten Buchten, mit Baumscheiben unterbrochen			
		Radverkehrsführung	Beidseitiger durchgehender Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen neben markierten Längsparkständen an den Knoten Kessenicher Straße, Unitasstraße, In den Herrenbenden: vorgezogener Aufstellbereich für linksabbiegende Radfahrer		ab Knoten Kölner Straße: Radfahrstreifen mit Sicherheitstrennstreifen			
		Nebenanlagen	Gehwege vorhanden, keine Begrünung auf Nebenanlagen, nur an Querungssicherungen, Bäume in Höhe des Stadionparkplatzes					
Unfallaufkommen		2014-2016: Höhe Kreisverwaltung, von Kessenicher Straße bis Nordstraße, Höhe Ertfstadion und Knoten Keltenring/ Kölner Straße, auffälliges Unfallaufkommen auf der südlichen Kessenicher Straße						
ÖPNV		Haltestellen Jülicher Ring/ Kreishaus, Klevische Straße, In den Herrenbenden, Euskirchen Ertfstadion, Pützberggring und Keltenring		Jülicher Ring/ Kreishaus, Keltenring: beidseitige Bucht; Klevische Straße, In den Herrenbenden, Ertfstadion, Pützberggring: beidseitiges Kap, Schutzstreifen ausgesetzt				
Realnutzung		Sportanlage, Grundschule, Kindertagesstätte, Verwaltungsgebäude, Einzelhandel, Dienstleistung, Wohnen						
Baustruktur der Wohnbebauung		Einzelhäuser, Hausgruppen und Mehrfamilienhäuser in Zeilenbauweise senkrecht zur Straße (Haus Nr. 61-47, Keltenring Haus Nr. 65), Giebel- und Traufständigkeit wechselnd, offene Bauweise						
								
Jülicher Ring, Unitasstraße Richtung Klevische Straße		Jülicher Ring, Höhe Kreisverwaltung		Keltenring, Kölner Straße Richtung Ertfstraße				



Maßnahmenvorschläge

- Prüfauftrag: Grüne Welle auf dem äußeren Stadtring (B 56) mit einer Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h (-0,8 dB(A) tags/ nachts), ggf. flankiert durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Zuständig: Straßen.NRW.
- Erneuerung der Mittelinseln gemäß den aktuellen Ausbaustandards von Straßen.NRW. Zuständig: Straßen.NRW.
- Bau einer Mittelinsel zur Querungssicherung in Höhe Keltenring, Haus Nr. 77 (Kita), in Verlängerung des Wegs durch den Grünzug. Zuständig: Straßen.NRW.
- Umbau der Haltestellen In den Herrenbenden und Kreishaus gemäß aktuellen Ausbaustandards mit Verkürzung der Haltebucht Fahrtrichtung Frauenberger Straße. Zuständig: SVE, Straßen.NRW.
- Passiver Lärmschutz zum Spielplatz und zur Kindertagesstätte zwischen Robert-Koch-Straße und Röntgenstraße (-10 bis -15 dB(A) im Lärmschatten). Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.



Erläuterung

Tab. 9.11: Rahmenbedingungen B 56 Jülicher Ring – Keltenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße

Jülicher Ring – Keltenring		maximale Fassadenpegel		Lärmindernde Maßnahmen				maximale Fassadenpegel nach Lärminderung	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung	Lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung der Verkehrsmenge		
				L _{day}	L _{night}	dB(A)*	dB(A)		
Jülicher Straße, Haus Nr. 61	Keltenring, Haus Nr. 51	68,4	59,8		-0,8		-	67,6	59,0
Keltenring, Haus Nr. 35	Kölner Straße, Haus Nr. 138	68,3	59,7		-0,8		-	67,5	58,9

Durch den Einbau der lärmindernden Asphaltdeckschicht konnte die Lärmbelastung (Fassadenpegel) tags bereits weitgehend auf einen Pegel von etwa 65 dB(A) reduziert werden. Nachts bleibt weiterhin eine deutliche Überschreitung des Auslösepegels von 55 dB(A) bestehen.

Durch die Rücknahme der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h, ggf. in Verbindung mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, kann voraussichtlich zumindest tags eine weitgehende Entlastung unter 65 dB(A) erreicht werden. Die Lärmkartierung erfasst nicht die Lärminderung durch Verkehrsverstetigung (2-3 dB(A)), die mit einer Grünen Welle einhergeht. Auch nachts kann deshalb voraussichtlich die Lärmbetroffenheit weiter reduziert werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen ohne direkte lärmindernde Wirkung dienen vor allem der Verkehrssicherheit und zur Förderung von Fußverkehr und ÖPNV. Als "Nebeneffekt" würden die Standorte am Kreishaus und am Grünzug aufgewertet und gestärkt.

Empfehlung

Auf der Kessenicher Straße zwischen Jülicher Ring und Sebastianusstraße geschehen ungewöhnlich viele Unfälle. Ergänzend wird deshalb empfohlen, neben einer Verengung der Einmündung in den Jülicher Ring weitere bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Unfallvermeidung zu ergreifen.

Auf der Unitasstraße zwischen Jülicher Ring und Jahnstraße (Schule) ist ebenfalls eine Unfallhäufigkeit zu erkennen. Zu empfehlen ist beispielsweise ein deutlicher Rückbau der Einmündung in den Jülicher Ring oder die Abhängung der Straße.

Auf der Nordseite endet der Gehweg vor dem Friedhof zugunsten eines Rechtsabbiegefahrstreifens in die Frauenberger Straße, Fußgänger werden ungeschützt über den Parkplatz geleitet. Zu empfehlen ist eine Abgrenzung zwischen Gehweg und Parkplatz in Form von Pollern, einem Ausbau mit Bord, oder einem Grünstreifen.

Aufgabe der Parkstände im Bereich

- Grünzug Veybach auf der Südwestseite (Parkstände mit trennender Wirkung) und
- Ertstadium auf der Nordostseite (Standplatz Lkw, Campingbusse).



9.2.5 L 194 Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord

Betroffen ist auf der Kölner Straße der etwa 800 m lange Abschnitt zwischen dem Beginn der Wohnbebauung (Ortseingang) und der Tankstelle vor dem Knotenpunkt Kölner Straße/ Bonner Straße.

Die Kölner Straße ist auf der Belastungsachse mit einer DTV von 10.444 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 4,9 % ganztags bzw. 6,0 % nachts belastet. Die Fassadenpegel bleiben tags unter 70 dB(A), nachts steigen die Fassadenpegel an zwei Gebäudeteilen geringfügig über 60 dB(A). Betroffen sind 24 Gebäude, davon vier Gebäude auf der Ostseite.

Die Kölner Straße in Richtung Norden wird auf dem Belastungsabschnitt von den Buslinien 876 und 985 befahren. An Wochentagen werden die Haltestellen zwischen 5 und 23 Uhr mit 54 Bussen bedient. Die Haltestelle Angelika-Kauffmann-Straße am Ortseingang entspricht nicht den aktuellen Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung. Die Haltestellen liegen im Bereich einer Fahrbahnaufweitung zwischen zwei Mittelinseln nördlich und südlich der Einmündung Angelika-Kaufmann-Straße. Aufgrund der Aufweitung wird der Ortseingang räumlich kaum definiert.

Der außerörtlich auf der Westseite geführte Geh- und Radweg wird als gemeinsamer Geh- und Radweg mit Freigabe für den Gegenverkehr Richtung Euskirchen weitergeführt. Auf der Ostseite setzt der Gehweg zwischen Bebauung und Appelsgarten aus. Ab der Görresstraße geht der gemeinsame Geh- und Radweg beidseitig in Schutzstreifen über.



Tab. 9.12: Rahmenbedingungen L 194 Kölner Straße (Tankstelle bis Vom-Stein-Straße)

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
		Fahrbahn	Nebenanlagen	Unfallaufkommen	ÖPNV	Realnutzung
		L 194 Kölner Straße (Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord)				
Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/ nachts [%]	V _{zul} Tag km/l	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
Von Tankstelle		bis Vom-Stein-Straße	10.444	4,9/ 6,0	50	L _{day} 69,5 L _{night} 60,4
Straßeninfrastruktur		Breite etwa 7,00 m, 2-streifig, Aufweitung bis zu ca. 12,10 m (3-streifig), Aufweitung für Linksabbiegefahrstreifen in A.-Kauffmann-Straße kombiniert mit zwei Querungssicherungen begrünte Mittelinsel in Höhe Haus Nr. 209 übergehend in Linksabbiegefahrstreifen in Appelsgarten, Fahrbahn bleibt 3-streifig (versch. Linksabbieger) bis zum Knoten Bonner Straße ab Görresstraße beidseitig Schutzstreifen.		Knoten Kölner Straße/ Appelsgarten/ Görresstraße lichtsignalgeregelt, ab Görresstraße absolutes Haltverbot		
Nebenanlagen		In Fahrtrichtung Süden (Westseite) zwischen Fahrbahn und gemeinsamem Geh- und Radweg teils schmaler Grünstreifen auf dem mittleren Abschnitt mit Baumbestand, unterbrochen von Zufahrten und Parkständen In Fahrtrichtung Norden (Ostseite): Gehweg setzt zwischen Angelika-Kauffmann-Straße und Appelsgarten aus		Westseite: geparkt wird häufig auf befestigten Hausvorbereichen hinter dem Gehweg		
Unfallaufkommen		2014-2016: Gestreut fünf Unfälle auf der Belastungsachse, davon zwei vor Tankstelle und einer nördlich Vom-Stein-Straße Süd mit Fußgängerbeteiligung.				
ÖPNV		Haltestelle Angelika-Kauffmann-Straße (L 876, 985)		Haltestellenlage beidseitig am Fahrbahnrand im Bereich Aufweitung Linksabbieger in Angelika-Kauffmann-Straße		
Realnutzung		Wohnen, Kleingewerbe, Einzelhandel, Grünanlagen/ Gärten		Im Randbereich Tankstelle, Fraunhofer-Institut, Gewerbegebiet vor Ortseingang		
Baustruktur der Wohnbebauung		Einzelhausbebauung, Mehrfamilienhäuser 2- bis 3-geschossig, Wohnhochhaus 8-geschossig (Appelsgarten, Haus Nr. 3), offene Bauweise		Wechselnd giebel-/ traufständig.		
						
Kölner Straße, Ortseingang Richtung Süden		Kölner Str., Haus Vom-Stein-Str. Richtung Süden		Kölner Straße, Appelsgarten Richtung Norden		



Maßnahmenvorschläge

- Kurz bis mittelfristig Erneuerung der Fahrbahndecke mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-4 dB(A)). Der Fahrbahnbelag ist stark abgenutzt (Spurrillen. Zuständig: Straßen.NRW.
- Prüfauftrag: Gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern, der Kreispolizeibehörde und der Straßenverkehrsbehörde ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang (nachts, Gewichtsklassen) eine Lenkung des Lkw-Durchgangsverkehrs der Achse L 194 – B 51 zwischen EURO-Park und IPAS ab dem KN Carl-Benz-Straße/ Roitzheimer Straße über die Achse Roitzheimer Straße – L 210 vorgenommen wird (ca. -1,2 dB(A) auf Belastungsachse). Zuständig. Kreisstadt Euskirchen.
- Prüfung der Radverkehrsführung im KN L 194/ B266, insbesondere die Führung des Geradeaus- und Linksabbiegeverkehrs aus der L 194. Ggf. Änderung der Fahrstreifenaufteilung zugunsten einer frühzeitigen Trennung des Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehrs.
- Prüfung der Aufstellung eines Dialog-Displays südlich der Einmündung Angelika-Kaufmann-Straße Richtung Innenstadt.
- Prüfung der Abstimmung der Lichtsignalsteuerung zwischen den Knotenpunkten L 194/ Görresstraße und L 194/ B 51 zur Stauvermeidung. Prüfung einer verkehrabhängigen Schaltung in den Nachtstunden.
- Gestaltung des Ortseingangs
 - Ausbau der Richtungshaltestellen Angelika-Kauffmann-Straße nach aktuellen Ausbaustandards einschließlich Wetterschutz. Zuständig: Straßen.NRW, Kreisstadt Euskirchen FB 8.
 - Umgestaltung des mittleren Fahrstreifens einschließlich der Mittelinseln beidseitig der Angelika-Kauffmann-Straße. Soweit möglich Verkürzung und Pflasterung des überfahrbaren Bereichs, stattdessen Verlängerung der Mittelinseln. Ausbau der Querungsstellen nach den aktuellen Standards von Straßen.NRW. Zuständig: Straßen.NRW.
 - Die Kölner Straße wirkt im Ortseingangsbereich aufgrund der Dreistreifigkeit und fehlender optischer Begrenzung sehr breit. Deshalb wird auf der Ostseite in Absprache mit Grundstückseigner die Pflanzung einer Baumreihe ab Gehwegbeginn bis Angelika-Kauffmann-Straße empfohlen oder alternativ eine Hecke. Zudem sollte auf der Westseite auf der Grünfläche Ecke Wirtschaftsweg ein hochwüchsiger Solitär gepflanzt werden, der mit dem vorhandenen Baumbestand auf der Ostseite ein Baumtor bildet. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.
- Prüfung einer Neuaufteilung der Fahrbahn zwischen Appelsgarten und Angelika-Kauffmann-Straße zugunsten eines Schutzstreifens/ Radfahrstreifens auf der Ostseite. Der östliche Fahrstreifen muss dafür 3,75-4,00 m, breit sein, deshalb ggf. Verbreiterung der Fahrbahn auf Ostseite. Zuständig: Straßen.NRW. Alternativ: Anlage eines Radwegs auf dem straßenbegleitenden Grünstreifen. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.



- Bepflanzung des schmalen Grünstreifens auf der Westseite mit einer niedrigen Hecke, wie auf dem mittleren Abschnitt. Der Rasenbelag wird häufig überfahren und ist abschnittsweise nicht mehr vorhanden. Er bietet keinen Schutz für den gemeinsamen Geh- und Radweg. Zudem begrenzt die Hecke optisch die Fahrbahnbreite. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.



Erläuterung

Tab. 9.13: Erreichbare Lärminderung Kölner Straße, Tankstelle – Vom-Stein-Straße Nord

Kölner Straße		maximale Fassadepegel		Lärmindernde Maßnahmen				maximale Fassadepegel nach Lärminderung	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung	Lärmindernde Asphaltdeckschicht*	Reduzierung der Verkehrsmenge		
				L _{day}	L _{night}	tags/nachts in dB(A)	dB(A)		
Tankstelle	Vom-Stein-Straße	69,5	60,4	-1,2	-	-4,0	-	64,3	55,2

*Da sich die Asphaltdeckschichten mit einer besonders hohen Lärminderung noch in der Erprobungsphase befinden, wird ein Mittelwert von -4 dB(A) angenommen.

Nach Umsetzung der lärmindernden Maßnahmen

- Deckschichternewerung mit einem D_{stro} -Wert von -4 dB(A) und
- Reduzierung des Lkw-Verkehrs von ca. -1,2 dB(A)

vermindern sich die Fassadepegel an den betroffenen Gebäuden tags/ nachts weitgehend unter 65/55 dB(A). Nur die beiden vorspringenden Gebäudeteile der Haus Nrn. 180 und 184 bleiben mit Fassadepegeln knapp über 55 dB(A) nachts belastet.

Mit den gestalterischen und baulichen Maßnahmen wird vor allem der Ortseingang hervorgehoben, um innerorts eine angemessenere Fahrweise zu erzielen und den Haltestellenstandort zu sichern.

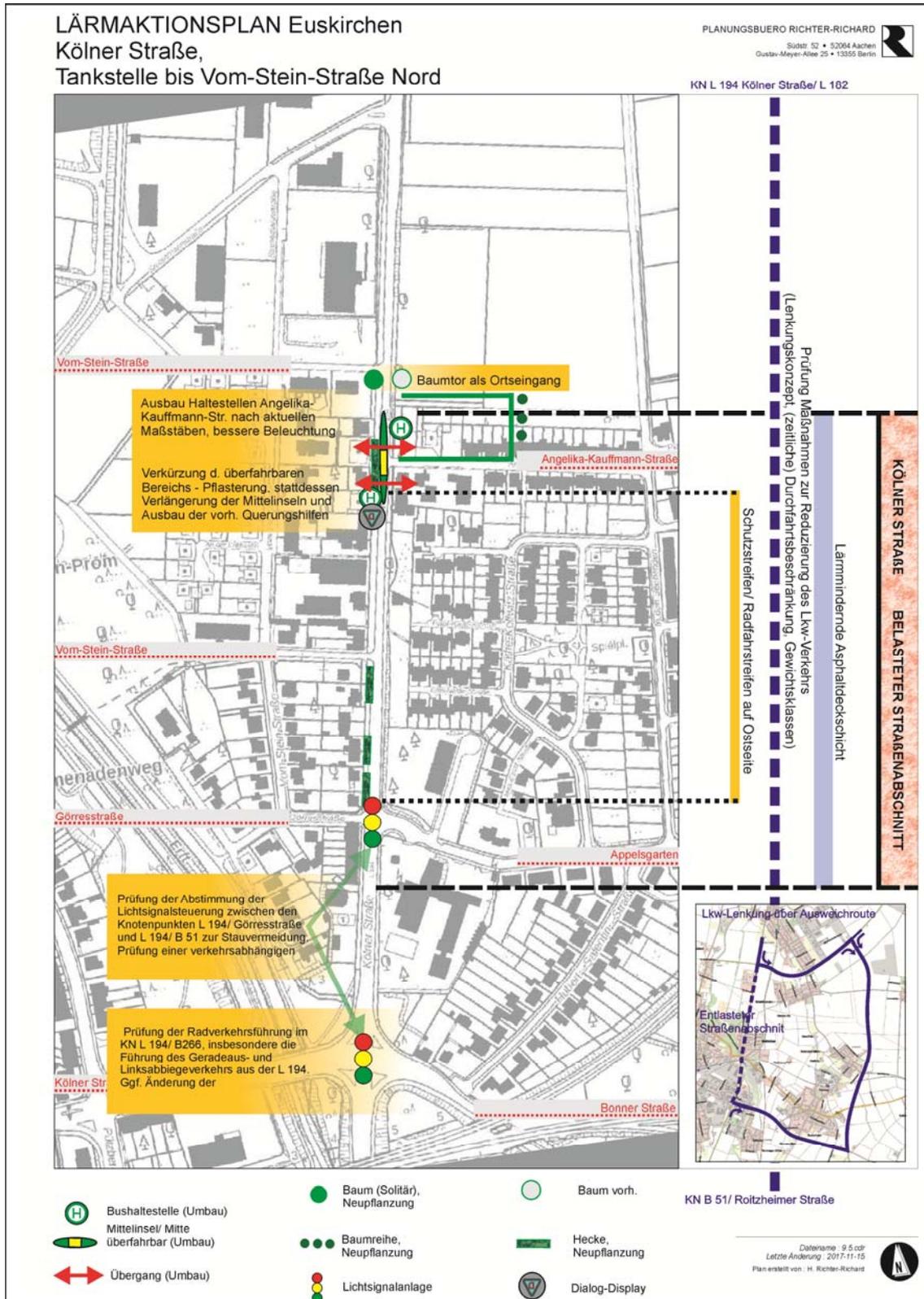


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord



9.2.6 B 56 Bonner Straße – Kuchenheimer Straße, Bahntrasse bis Carl-Koenen-Straße

Die Strecke zwischen Bahnstrecke und Carl-Koenen-Straße hat eine Länge von 1,2 km, davon 110 m anbaufrei und ca. 240 m nur einseitig bebaut.

Die Belastungsachse ist mit einer DTV von 8.426 Kfz und einem Schwerverkehrsanteil von 2,5 % tags und 3,1 % nachts belastet. Nach diesen Abzügen ist die Wohnbebauung

- südlich der Bahntrasse zwischen Bushaltestelle Kuchenheim RWE an der Bonner Straße und Ortseingang Euskirchen (Innenstadt) mit maximalen Fassadenpegeln von 69,4 dB(A) tags und 60,4 dB(A) nachts und
- vom Ortseingang Kuchenheim bis zur Carl-Koenen-Straße im Zentrum Kuchenheims sinken die Fassadenpegel alle unter 70/60 dB(A) tags/ nachts, ausgenommen an der Bebauung Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 52 (Eckgebäude). An diesem Gebäude liegen die maximalen Fassadenpegel weiterhin bei 69,4 dB(A) tags und 60,5 dB(A) nachts.

Die Reduzierung der Lärmbelastung durch die Korrekturen ist erheblich. Die Kuchenheimer Straße bleibt jedoch Belastungsachse.

Die Achse Bonner Straße – Kuchenheimer Straße wird auf dem Belastungsabschnitt von den Buslinien 802, 874 und 876 befahren. Auf der Strecke befinden sich drei Haltestellen. An Wochentagen wird die Belastungsachse zwischen 5 und 23 Uhr von ca. 100 Bussen befahren. Damit besteht ein erheblicher Teil des Schwerverkehrs aus Linienverkehr. Die Haltestellen auf der Fuhr und Händelstraße entsprechen den aktuellen Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung. Die Richtungshaltestellen Kuchenheim RWE sind nicht ausgebaut.

Auf der gesamten Strecke befindet sich nur eine einzige Querungssicherung in Höhe Kaumannstraße, die nur provisorischen Charakter hat. Vor allem an den Haltestellen fehlen weitere Querungssicherungen.

Der Radverkehr wird von Norden Richtung Kuchenheim auf getrennten/ gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Auf dem Abschnitt der Straße auf der Fuhr bis Händelstraße wird der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet und im weiteren Verlauf über Schutzstreifen geführt.



Tab. 9.14: Rahmenbedingungen B 56 Kuchenheim, Bonner Straße – Kuchenheimer Straße

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn	Querungssicherung südlich Bahntrasse und nördlich Kaumannsstraße Schutzstreifen beidseitig ab Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 45 bis Carl-Coenen-Straße	Tempo 30, "Spielende Kinder" südlich Einmündung Stiefelhagenstraße bis südlich Einmündung schwarzer Weg			
		Nebenanlagen	Beidseitig getrennter Geh- und Radweg bis Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 45. Grünstreifen zur Fahrbahn, anschließend auf Südseite Übergang in Pflanzbeete mit Parkständen	Pkw stehen teilweise über Gehweg und Schutzstreifen.			
Unfallaufkommen		2014-2016: 10 Unfälle, davon zwei Ecke Straße Auf der Fuhr, zwei im Knoten Im Höstert, drei im Kurvenbereich Carl-Koenen-Straße					
OPNV		Haltestellen: Kuchenheim RWE, Auf der Fuhr und Händelstraße (L 802, 842, 874, 876)		RWE: Nordseite Fahrbahnrand, Südseite Bucht, kein aktueller Ausbaustandard, kein Wetter-schutz Auf der Fuhr: beidseitig am Fahrbahnrand, Sonderborde, Sehbehindertenführung, kein Wetter-schutz Händelstraße: beidseitige am Straßenrand, Sonderborde Sehbehindertenführung, kein Wetter-schutz			
Realnutzung		Wohnen, Dienstleistungen, Supermarkt, landwirtschaftliche Fläche					
Baustruktur der Wohnbebauung		Offene Bauweise, Einfamilienhäuser, Hausgruppen, Mehrfamilienhäuser, 1- bis 2-geschossig, überwiegend traufständig		Verdichtung zum Ortskern, Straßenachse ist auf Kirche St. Nikolaus ausgerichtet			
 <p>Bonner Straße, Haltestelle Kuchenheim RWE, Richtung Kuchenheim</p>		 <p>Kuchenheimer Straße, Straße Auf der Fuhr, Richtung Süden</p>		 <p>Kuchenheimer Straße, Carl-Koenen-Straße, Richtung Norden</p>			



Maßnahmenvorschläge

- Sofortmaßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zuständig (Straßenverkehrsbehörde) zwischen Ortsausgang Euskirchen (Innenstadt) und Ortseingang Kuchenheim von 100 km/h auf 70 km/h (-1,8 dB(A)). Die Strecke beträgt etwa 110 m. Die hohe Geschwindigkeit zwischen den Ortseingängen bewirkt zusätzliche Brems- und Beschleunigungsgeräusche und führt zu überhöhten Geschwindigkeiten in den Ortseingängen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Fahrbahnerneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-4 dB(A)) auf dem Abschnitt Bahnübergang bis Ortsausgang Euskirchen (Innenstadt). Zuständig: Straßen.NRW.
- Ausbau der vorhandenen Verkehrsinseln mit Querungssicherung nach aktuellen Standards von Straßen.NRW. Zuständig: Straßen.NRW.
- Ausbau der Haltestellen Kuchenheim RWE nach aktuellen Ausbaustandards. Dabei Aufgabe der Bushaldebucht auf der Südwestseite. Zuständig: SVE. Bau einer Querungssicherung nach aktuellen Ausbaustandards von Straßen.NRW zur Erschließung der Haltestellen. Zuständig: Straßen.NRW.



Erläuterung

Tab. 9.15: Maximal erreichbare Lärminderung Bonner Straße – Kuchenheimer Straße

Bonner Straße / Kuchenheimer Straße		Maximale Fassadenpegel entspr. Lärmkartierung		Lärmindernde Maßnahmen				maximale Fassadenpegel nach Lärminderung	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung*	Lärmindernde Asphaltdeckschicht*	Reduzierung der Verkehrsmenge		
				L _{day}	L _{night}	tags/nachts in dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Bahntrasse (Bonner Str. 31)	Kuchenheimer Straße 5	69,4	60,4	vorh.	-	-4	-	65,4	56,4
Rosenpfad	Kuchenheimer Str. 69	68,2	59,1	vorh.	-	-	-	68,2	59,1
Kuchenheimer Str. 69	Kuchenheimer Straße 87	67,3	58,4	vorh.	-	-	-	67,3	58,4
Kuchenheimer Straße 87	Carl-Koenen-Straße	69,4	60,5	vorh.	-	-	-	69,4	60,5

*Da sich die Asphaltdeckschichten mit einer besonders hohen Lärminderung noch in der Erprobungsphase befinden, wird ein Mittelwert von -4 dB(A) angenommen.

Hinweis: Mit Bau der Westspange Kuchenheim (siehe Kapitel 10, mittelfristige Strategie) kann die Lärmbelastung (Fassadenpegel) unter 65/55 dB(A) tags/ nachts reduziert werden. Weitere Maßnahmen sind zum Lärmschutz nicht zwingend erforderlich.

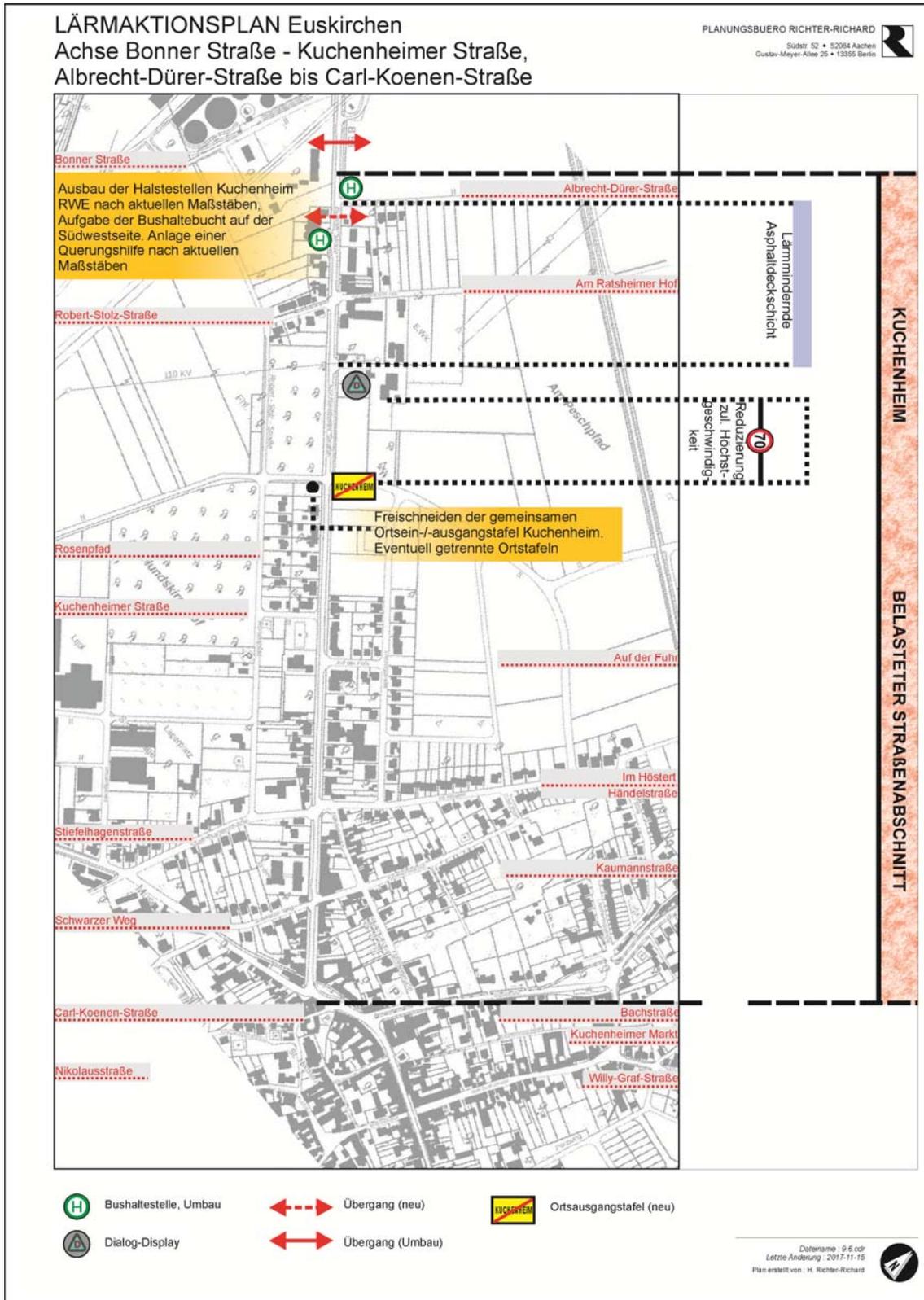


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht Bonner Straße – Kuchenheimer Straße



9.3 Abstimmung mit anderen Planungsinstrumenten

Sinnvolle Verknüpfungen im kommunalen Planungsmanagement bestehen in der inhaltlichen Abstimmung der Lärminderungsmaßnahmen mit

- der Luftreinhaltung,
- dem Klimaschutz,
- der Stadtentwicklung,
- der Verkehrsentwicklungsplanung,
- dem Güterverkehrs- und Gefahrgutnetz,
- der Verkehrssicherheit (Unfallhäufungen).

Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes zur Umsetzung des Lärmaktionsplans in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung kann vieles in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu,

- Maßnahmen zur Lärminderung völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen oder
- mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Es bietet sich eine verfahrensmäßige Abstimmung beispielsweise mit

- der Stadterneuerung,
- der Straßenunterhaltung oder
- der Sanierung der Abwasserkanäle

an, um eine (Mit-)Finanzierung der Maßnahmen zu erreichen.

Es kann sich deshalb anbieten, für die Umsetzung des Lärmaktionsplans ein Maßnahmen-Durchführungs-Finanzierungskonzept (MDF-Konzept) zu erstellen, das die einzelnen Maßnahmen aufführt und ihnen fortschreibungsfähig Zuständigkeiten und vor allem Finanzierungsmöglichkeiten bzw. Finanzierungsbedarfe zuordnet.



10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2018 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2018 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt. Es handelt sich im Wesentlichen um strategisch angelegte Konzepte. Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten.

Das betrifft vor allem die B 56n als geplante Ortsumfahrung Euskirchen. Die Ortsumfahrung ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 in einer Länge von 7,1 km als "weiterer Bedarf mit Planungsrecht" enthalten.

Von der B 56n kann vor allem ein sinkendes Kfz-Verkehrsaufkommen und eine Reduzierung des Lkw-Anteils erwartet werden, was einen Rückbau der Stadtzufahrt Frauenberger Straße auf zwei Fahrstreifen erlauben könnte.

Wie in Kapitel 8.2 bereits aufgeführt, liegen die Baupläne für den Bau der Westspange Kuchenheim zwischen K 24 und der Kuchenheimer Straße vor. Die Spange mündet in Höhe des nördlichen Ortseingangs von Kuchenheim ein. Das zugehörige Verkehrsgutachten ergab, dass die B 56 in Bereich Kuchenheim

- ohne Rückbaumaßnahmen auf der Ortsdurchfahrt um 1.000 Kfz/24 h (ca. 11 %) und
- mit Rückbaumaßnahmen (Vorzugsvariante) um 6.000 Kfz/24 h (ca. 67 %)

entlastet werden kann.

Aufgrund des zeitlichen Ablaufplans der beiden Projekte ist im Rahmen des Lärmaktionsplans der 2. Runde nicht mit einer Lärminderung auf den belasteten Straßenabschnitten durch eine Verkehrsverlagerung zu rechnen.

Der Einbau einer lärmmindernden Deckschicht wird in Wißkirchen und Euenheim als mittel- bis langfristig eingestuft, da Straßenabschnitte,

- Kommerner Straße (Innenstadt) und Frauenberger Straße aus dem Lärmaktionsplan der 1. Runde übernommen wurden,
- Die Kölner Straße deutlichen Sanierungsbedarf hat und
- der Abschnitt Bonner Straße – Kuchenheimer Straße während der Umsetzung der Westumfahrung Kuchenheim einbezogen werden kann.

Als mittel- bis langfristige Maßnahme wird auch die in der Offenlegung angeregte Temporeduzierungen auf der Kölner Straße eingestuft:

- Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen 22:00 und 6:00 Uhr, sobald aktuelle Verkehrsdaten vorliegen (LAP Runde 3).



11. Finanzielle Informationen

Die externen Aufwendungen für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, Runde 2, betragen 6.290,00 EUR.



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

Die Bewertung wird dadurch erfolgen, dass für die in der zweiten Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden.

Sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2018 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik neu berechnet werden, können die Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenenzahlen 2012 zu 2017 ermittelt werden, um eine Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans zu ermöglichen.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Als Anhang III ist eine Tabelle beigefügt, in der die Wirkung der üblichen Maßnahmen zur Lärm-minderung 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.



Anhang I.1: Stellungnahmen seitens der Bürgerinnen und Bürger und deren Abwägung (Beteiligung vom 04.09. bis 13.10.2017)

Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
Bürger 1, 15.09.2017, Angelika-Kauffmann-Straße, 53879 Euskirchen	
Zunächst danke ich Ihnen für die Annahmen und Umsetzung meines Vorschlages zur Bepflanzung des Grünstreifens hinten den Gärten der Anlieger der Angelika-Kauffmann-Straße, dadurch wird Fahrzeuglärm deutlich geschluckt. Schade finden die Nachbarn und ich nur, dass dieser Grünstreifen seit etwa zwei Jahren regelmäßig durch eine 3-4 m breite Schneise massiv beschnitten und verjüngt wird.	Die Maßnahme ist Bestandteil des LAP (Kap. 9.2.5). Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Gut gefällt mir die aktuelle Neubepflanzung mit Gehölzen entlang der Kölner Straße auf der linken Seite ab der JVA. Wird doch so eine Allee für die Ortseinfahrt nach Euskirchen geschaffen.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Durch den Umbau und die Erweiterung der Bushaltestelle z.B. mit einem Regen- und Windschutzhäuschen wird der Einfahrtsbereich in unserer Anliegerstraße deutlich aufgewertet und ein konkreter Nutzen für die Nutzer des ÖPNV.	Der Umbau der Haltestellen ist Bestandteil des LAP (Kap. 9.2.5). Die Anregung zum Bau eines Wetterschutzes wird in den LAP ergänzend aufgenommen. Ergänzung des Lärmaktionsplan-Entwurfes, Kapitel 9.2.5: "Ausbau der Richtungshaltestellen Angelika-Kauffmann-Straße nach aktuellen Ausbaustandards einschließlich Wetterschutz".
Ich bitte aber darum, die Bushaltestelle auf beiden Fahrbahnseiten weiter stadtauswärts zu planen. Da durch die jetzt dort haltenden Busse regelmäßig das Einfahren oder das Abbiegen in beiden Richtungen von der Angelika-Kaufmann-Straße auf die Kölner Straße unmöglich ist. Nicht der sich aufstauende Verkehr, sondern die Busse selbst machen ein Abbiegen unmöglich.	Rein straßenbauliche Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Durch eine Verlagerung der Bushaltestellen Richtung Ortsausgang wird der ÖPNV nicht gefördert. Es wäre allerdings möglich, die Querungssicherung an der Einmündung Angelika-Kaufmann-Straße und die Haltestellen anschließend zu platzieren (heute umgekehrt), wobei jedoch die Ein- bzw. Ausfädelbereiche im mittleren Fahrstreifen entfielen. Da die mittlere Haltezeit der Busse nur bei 10-20 Sekunden liegt, beschränkt sich ein verkehrlich bedenklicher Rückstau auf wenige Ereignisse. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Ich rege zusätzlich an, hier eine sichere Überquerungsmöglichkeit über die Kölner Straße in dieser Höhe mit einem Zebrastreifen zu schaffen, um Fußgänger und insbesondere Kinder nicht zu gefährden. Aus Lärmschutzgründen scheidet eine Ampelanlage meines Erachtens aus, weil stetig anfahrende und abbremsende Fahrzeuge mehr, statt weniger Lärm schaffen.	Der LAP sieht den Ausbau der Querungssicherungen vor. Die Kombination mit einem Fußgängerüberweg wurde nach den Richtlinien überschläglich geprüft. Ergebnis: Aufgrund der Verkehrsstärke zulässig, die Anzahl der Fußgänger ist aber vermutlich zu niedrig (<50 Personen/SpStd.), Fußgängerzählungen liegen allerdings nicht vor. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Alternativ käme der bereits angedachte Neubau des Geh- und Radweges auf der linken Seite der Kölner Straße in Richtung stadteinwärts bis zur Ecke Apfelsgarten/ Ecke Kölner Straße in Frage.	Die Maßnahme ist Bestandteil des LAP (Kap. 9.2.5). Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Jetzt zu Beginn der Rübenkampagne ist mir aufgefallen, dass sämtlicher Schwerlastverkehr zur Rübenanlieferung aus Richtung Bodenheim und Wüscheim	An anderer Stelle wird der Hinweis auf eine grundsätzliche Lenkung des Durchgangsverkehrs über die Route L 182 – L 210 – B 56 aufgenommen.



Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
kommend, über die Kölner Straße geleitet wird. Eine Alternative für die Zubringung über die asphaltierten Feldwege zwischen Kuchenheim und Kleinbüllesheim steht aus meiner Sicht zu Verfügung. Auch diese Maßnahme wird zur Verringerung der Emissionen beitragen.	Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplan-Entwurfes, Kapitel 9.2.5: Gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern, der Kreispolizeibehörde und der Straßenverkehrsbehörde ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang (nachts, Gewichtsklassenbegrenzung) eine Lenkung des Lkw-Durchgangsverkehrs der Achse L 194 – B 51 zwischen EURO-Park und IPAS ab dem KN Carl-Benz-Straße/ Roitzheimer Straße über die Achse Roitzheimer Straße – L 210 vorgenommen wird.
Bürger 2, 07.09.2017, Käthe-Kollwitz-Straße, 53879 Euskirchen	
Der Straßenabschnitt (Kölner Straße) stellt schon seit Jahren, insbesondere von Kölner Straße Nr. 142 bis 180, ein großes Ärgernis dar. Das Erscheinungsbild, insbesondere jetzt, nachdem die Badetherme gebaut wurde und viele Fremde in unsere Stadt kommen, macht dies keinen guten Eindruck. Die Nutzer der verwahrlosten Grundstücke (Hühnerhaltung etc.) interessiert dies wohl nicht. Folgende Maßnahmen werden begrüßt (fordern nicht viel Geld, außer der neuen Fahrbahndecke, die aber sowieso erneuert werden muss und der Ortseingang Euskirchen würde damit aufgewertet, lärmgemindert und verkehrsmäßig entlastet):	Die Stadt Euskirchen wird in nächster Zeit den Pächtern der städtischen Fläche kündigen und die Fläche gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes bepflanzen, so dass sich das Erscheinungsbild bald verbessern wird. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Erneuerung der Fahrbahndecke mit einer lärmmindernden Asphaltdecke.	Die Maßnahme ist Bestandteil des LAP (Kap. 9.2.5). Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Pflanzung einer Baumreihe auf der Ostseite ab Gehwegbeginn bis zur Angelika-Kaufmann-Straße oder alternativ einer Hecke (hier sollte großer Wert auf Lärmschutz gelegt werden, da speziell in der Käthe-Kollwitz-Straße/ Max-Liebermann-Straße eine erhöhte Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Kölner Straße besteht). Ein Erdwall bzw. eine Schallschutzwand o. ä. wären noch besser.	Die Maßnahme ist Bestandteil des LAP (Kap. 9.2.5) Die Lärmbelastung der Siedlung um die Käthe-Kollwitz-Straße/ Max-Liebermannstraße liegt unter den Auslösewerten des Lärmaktionsplans bzw. unter gesundheitsgefährdenden Pegeln, weshalb weitere Lärmschutzmaßnahmen nicht in Betracht kommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Neuaufteilung der Fahrbahn zwischen Appelsgarten und Angelika-Kaufmann-Straße zugunsten eines Radfahrstreifens (jetzt besteht hier erhöhte Unfallgefahr) auf der Ostseite, d. h. Anlage eines Radwegs auf dem straßenbegleitenden Grünstreifen (zz. verwahrlost), der ja jetzt schon zur Verfügung steht.	Die Maßnahme ist Bestandteil des LAP (Kap. 9.2.5). Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Bepflanzung des schmalen Grünstreifens auf der Westseite mit einer Hecke, sie bietet Schutz für den gemeinsamen Geh- und Radweg (z. B. zum Aldi, zur Badewelt etc.).	Die Maßnahme ist Bestandteil des LAP (Kap. 9.2.5). Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.
Bürger 3, 18.09.2017, Kölner Straße, 53879 Euskirchen	
Enthalten die Lärmmessungen auch die Rübenkampagne? Seitdem die Kampagne 24 Stunden durchläuft sind nachts durch die schweren Transporte mit Lkws, Sattelschleppern und großen modernen Traktoren, die mit turbinenartigen Geräuschen dahin donnern, sehr hoch. Hinzu kommen die kanonenartigen	Die Lärmkartierung basiert einheitlich auf Berechnungen, in die die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke eines Jahres eingeht. Die "Rübenkampagne" ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da es sich um ein zeitlich begrenztes Ereignis handelt, das ggf. gesondert zu behandeln wäre. Die



Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
<p>Schläge auf nicht mehr richtig sitzenden Kanaldeckeln. Dieses Problem wird mit Sicherheit durch eine Erneuerung der Fahrbahndecke behoben. Muss der Schwerverkehr zur Rübenkampagne überhaupt über die Kölner Straße laufen, oder gibt es eine Alternative?</p>	<p>Fahrzeuge gehen aber in die Jahreszählung ein. An anderer Stelle wird der Hinweis auf eine grundsätzliche Lenkung des Durchgangsverkehrs über die Route L 182 – L 210 – B 56 aufgenommen.</p> <p>Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplan-Entwurfes, Kapitel 9.2.5: Gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern, der Kreispolizeibehörde und der Straßenverkehrsbehörde ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang (nachts, Gewichtsklassenbegrenzung) eine Lenkung des Lkw-Durchgangsverkehrs der Achse L 194 – B 51 zwischen EURO-Park und IPAS ab dem KN Carl-Benz-Straße/ Roitzheimer Straße über die Achse Roitzheimer Straße – L 210 vorgenommen wird.</p> <p>Der Hinweis auf die defekte Lage der Schachtabdeckungen wird an den zuständigen Baulastträger weitergeleitet.</p>
<p>Eine Lärmreduzierung könnte auch über eine besser eingestellte Grünphase zwischen Kreuzung Appelsgarten und Kreuzung "Kruche Boom" Kölner Straße erfolgen. Unnötiges Bremsenquietschen und laute Anfahrgeräusche würden stark reduziert.</p>	<p>An anderer Stelle wird der Hinweis auf eine grundsätzliche Lenkung des Durchgangsverkehrs über die Route L 182 – L 210 – B 56 aufgenommen (siehe oben).</p>
<p>Des Weiteren empfehlen wir dringend bei einer Fahrbahnerneuerung die Einrichtung einer längeren Abbiegespur Richtung Innenstadt. Platz genug gibt es. Vielleicht reicht auch der Platz und die vorhandene Breite der Straße aus für eine neue Markierung mit Abbiegespur. Inzwischen machen es viele mitdenkenden Autofahrer so wie ich, äußerst links am mittleren Radstreifen bei roter Ampel anzuhalten, damit stadteinwärts fahrende Pkw vorbeikommen und abbiegen können. Dadurch verhindert man den entstehenden Stau enorm und reduziert dadurch auch den Lärm.</p> <p>Ist der mittige Radweg eigentlich sinnvoll und nicht viel zu gefährlich? Dort habe ich noch nie einen Radfahrer gesehen. Vom Radweg am rechten Fahrbahnrand dorthin zu wechseln, wäre sehr mutig. Hier gibt es bestimmt eine gefahrlosere Möglichkeit und damit ist Platz für die Abbiegespur.</p>	<p>Der rechtsabbiegende Verkehr aus der L 194 in die B 266 wird bereits über einen Bypass geführt. Eine frühere Trennung des Geradeaus- und Linksabbiegeverkehrs ist nur bei einer starken Verkürzung des Linksabbiegefahrstreifens von der L 194 in die Görresstraße zu erreichen. Da über die Görresstraße das Wohngebiet erschlossen wird, muss der Linksabbieger erhalten bleiben.</p> <p>Der Knotenpunkt Kölner Straße/ Bonner Straße ist sehr komplex. Eine eventuelle Änderung der Radverkehrsführung ist nur mit einer Prüfung der Radverkehrsführung im gesamten Knotenpunkt möglich. Da eine Optimierung der Radverkehrsführung im Knotenpunkt für alle Verkehrsarten mehr Sicherheit bringt, wird eine Prüfung für sinnvoll erachtet. Eine Möglichkeit: vorgezogener Aufstellbereich (Radverkehr) neben der Dreieckinsel, indirektes Abbiegen für den Linksabbiegeverkehr.</p> <p>Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplan-Entwurfes, Kapitel 9.2.5, als Prüfauftrag: "Prüfung der Radverkehrsführung im KN L 194/ B 266, insbesondere die Führung des Geradeaus- und Linksabbiegeverkehrs aus der L 194. Ggf. Änderung der Fahrstreifenaufteilung zugunsten einer frühzeitigen Trennung des Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehrs."</p>
<p>Bürger 4, 12.10.2017, mehrere Anwohner der Kölner Straße, 53879 Euskirchen</p> <p>Lenkung des Lkw-Verkehrs: In den letzten Jahren hat der Lkw-Verkehr auf der Kölner Straße enorm zugenommen. Es ist teilweise</p>	<p>53879 Euskirchen</p> <p>Eine Umlenkung des Lkw-Verkehrs in Nord-Süd-Richtung der beiden Gewerbegebiete EURO-Park und Industriepark Am Silberberg (IPAS) trägt zur</p>



Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
<p>nicht nachzuvollziehen, warum der Lkw-Verkehr auch noch auf die Belastungsachsen gelenkt wird, wenn Ausweichrouten über gut ausgebaute Umgehungsstrassen möglich sind. Ein gutes Beispiel ist die Beschilderung an der Kreuzung am Hit-Markt. Hier wird die A 61 und der IPAS bewusst über die L 194 (Kölner Straße) beschildert, obwohl der Verkehr über die Roitzheimer Straße (stadtauswärts) und die L 210 abgeleitet werden kann. Ähnliches gilt für den Verkehr, der über die B 56 aus Bonn kommt. Hier wird der Lkw-Verkehr zur Stadt Euskirchen ebenfalls über L 210, den IPAS-Kreisel die L 182 und die L 194 geleitet.</p>	<p>Lärmentlastung der L 194 im Innerortsbereich bei.</p> <p>Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplan-Entwurfes, Kapitel 9.2.5: Gemeinsam mit den Straßenbaulasträgern, der Kreispolizeibehörde und der Straßenverkehrsbehörde ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang (nachts, Gewichtsklassenbegrenzung) eine Lenkung des Lkw-Durchgangsverkehrs der Achse L 194 – B 51 zwischen EURO-Park und IPAS ab dem KN Carl-Benz-Straße/ Roitzheimer Straße über die Achse Roitzheimer Straße – L 210 vorgenommen wird.</p>
<p>Für die Rübenfahrzeuge ist bereits ein WegeLenkungs-System eingeführt, welches aus unserer Sicht jedoch von den Anliefer-Fahrzeugen nicht eingehalten wird. Die Fahrzeuge von der A 61 fahren im IPAS-Kreisel geradeaus, obwohl sie nur links auf die L 210 fahren dürfen. Auf dem Rückweg fährt ein Großteil der Lkw, die zur A 61 möchten, ebenfalls über die Kölner Straße Richtung Autobahn. Gängige Praxis ist auch das Abfahren in Weilerswist und Durchfahrt durch die Ortschaften über die L 194.</p>	<p><i>Siehe oben.</i></p> <p>Der Hinweis wird an die Firma Pfeifer & Langen weitergegeben.</p>
<p>Unterbindung der Geschwindigkeitsüberschreitungen: Gerade ab dem Bereich zwischen Görresstraße und Ortausgang kommt es sehr oft zu gravierenden Geschwindigkeitsüberschreitungen. Daher ist es aus unserer Sicht zweckmäßig, eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage im Bereich der Ausfahrt Angelika-Kaufmann-Straße zu installieren. Gerade die Geschwindigkeitsüberschreitungen der Lkw - insbesondere auch wieder während der Rübenkampagne - führen zu erheblichen Lärmbelastigungen. Auf Höhe der Angelika-Kaufmann-Straße finden regelmäßig – leider in den meisten Fällen sonntags – Geschwindigkeitsüberwachungen statt. Man kann erkennen, dass die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen sehr hoch ist. Solche Geschwindigkeitsüberwachungen sollten auch in den Abendstunden bzw. nachts durchgeführt werden. Erwähnenswert ist auch die Installation einer Tempo-Anzeige-Tafel.</p>	<p>Geeignete Maßnahmen reichen von weichen Maßnahmen (wie Dialog-Displays) bis zu harten Maßnahmen (wie stationäre Geschwindigkeitsüberwachung).</p> <p>Dialog-Displays unterstützen die Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis sollte jedoch mit den zuständigen Behörden besprochen werden.</p> <p>Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplan-Entwurfes, Kapitel 9.2.5: Prüfung der Aufstellung eines Dialog-Displays südlich der Einmündung Angelika-Kauffmann-Straße Richtung Innenstadt."</p>
<p>Wie auch in der Bürgerstunde erwähnt, halten wir die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h - ggf. auch nur nachts - für sehr sinnvoll. Das Planungsbüro Richter-Richard bestätigt die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straße und die Senkung der Lärmbelastung. Das solche Maßnahmen auch in anderen Gemeinden – wie z. B. in Freiburg – in bestimmten Formen umgesetzt werden, wurde ebenfalls vom Planungsbüro Richter-Richard aufgezeigt. Die hierzu im Lärmaktionsplan vorgestellten baulichen Maßnahmen unterstützen wir, sofern die Ein- und</p>	<p>Bei der vorhandenen Immissionsbelastung (Fassadenpegel L_{den} 69,5 dB(A) und L_{night} 60,4 dB(A)) liegt es im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde, Tempo 30 zur Lärminderung anzuordnen. Im Rahmen der 3. Runde des LAP, in der aktuellere Verkehrsdaten vorliegen werden, wird dieser Vorschlag anhand der sich dann ergebenden Lärmwerte geprüft.</p> <p>Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplan-Entwurfes, Kapitel 10, Langfristige Strate-</p>



Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
Ausfahrt von den Grundstücken nicht weiter eingeschränkt wird.	gie, als Prüfauftrag: Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen 22:00 und 6:00 Uhr, sobald aktuelle Verkehrsdaten vorliegen (LAP Runde 3).
<p><u>Erneuerung der Fahrbahndecke:</u> Die Fahrbahndecke auf der Kölner Straße ist so schadhaft, dass gerade der Lkw-Verkehr extrem laut ist. Durch die vorhandenen Schlaglöcher bzw. Fahrbahn- und Kanaldeckel-Absenkungen entsteht enormer Lärm, der im Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt wird. Wie in der Sprechstunde erwähnt, treten in einigen Gebäuden bereits Erschütterungen auf. Aus unserer Sicht sehen wir die Stadt/ Straßen.NRW in der Pflicht, hier kurzfristig zu handeln, damit es bei den Anwohnern nicht zu Gesundheitsproblemen kommt. Es kann auch nicht sein, dass hier nur auf Zuständigkeiten von anderen Behörden verwiesen wird. Die Stadt hat eine Sorgfaltspflicht gegenüber ihren Bürgern.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht vor. Der Hinweis auf die Notwendigkeit einer punktuellen Sanierung als Sofortmaßnahme wird an den zuständigen Baulastträger weitergeleitet. Keine Änderung des Lärmaktionsplans-Entwurfes.</p>
<p>Änderung der Ampelschaltung Kölner Straße/ Görresstraße und Ausbau der Rechtsabbiegerspur an der Kreuzung "Krusche Boom": Der Verkehr auf der Kölner Straße staut sich regelmäßig über die Ortseinfahrt hinaus zurück. Ein Grund ist die kurze Rechtsabbiegespur Richtung Innenstadt. Gleichzeitig ist festzustellen, dass der Fahrradweg für Linksabbieger auf dem die Anwohner bisher noch nie einen Radfahrer gesehen haben - von den Geradeausfahrern genutzt wird, um den Rechtsabbiegern mehr Platz zu schaffen. Eine bauliche Anpassung, die den tatsächlichen Verkehrsfluss berücksichtigt, würde eine Verbesserung herbeiführen</p>	<p>Der rechtsabbiegende Verkehr aus der L 194 in die B 266 wird bereits über einen Bypass geführt. Eine frühere Trennung des Geradeaus- und Linksabbiegeverkehrs ist nur bei einer starken Verkürzung des Linksabbiegefahrstreifens von der L 194 in die Görresstraße zu erreichen. Da über die Görresstraße das Wohngebiet erschlossen wird, muss der Linksabbieger erhalten bleiben. Der Knotenpunkt Kölner Straße/ Bonner Straße ist sehr komplex. Eine eventuelle Änderung der Radverkehrsführung ist nur mit einer Prüfung der Radverkehrsführung im gesamten Knotenpunkt möglich. Da eine Optimierung der Radverkehrsführung im Knotenpunkt für alle Verkehrsarten mehr Sicherheit bringt, wird eine Prüfung für sinnvoll erachtet. Eine Möglichkeit: vorgezogener Aufstellbereich (Radverkehr) neben der Dreieckinsel, indirektes Abbiegen für den Linksabbiegeverkehr. Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplan-Entwurfes, Kapitel 9.2.5, als Prüfauftrag: Prüfung der Radverkehrsführung im KN L 194/ B 266, insbesondere die Führung des Geradeaus- und Linksabbiegeverkehrs aus der L 194. Ggf. Änderung der Fahrstreifenaufteilung zugunsten einer frühzeitigen Trennung des Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehrs.</p>
Ein weiteres Problem stellt die nicht abgestimmte Ampelschaltung mit der Ampelanlage "Krusche Boom" dar. Es ist immer wieder zu erkennen, dass die Ampel Kölner Straße/ Görresstraße, Verkehrsrichtung L 194 auf grün schaltet, während die Ampel am "Krusche Boom" rot zeigt. Umgekehrt zeigt sich das gleiche Bild. Dadurch verschlechtert sich der Durchsatz und es kommt zu den oben bereits erwähnten Rückstauungen. Außerdem kann man nicht mehr	<p>Dem Hinweis wird nachgekommen, da Verkehrsverstetigung zur Lärminderung beiträgt. Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplan-Entwurfes, Kapitel 9.2.5, als Prüfauftrag: "Prüfung der Abstimmung der Lichtsignalsteuerung zwischen den Knotenpunkten L 194/ Görresstraße und L 194/ B 56 zur Stauvermeidung. Prüfung einer verkehrsabhängigen Schaltung in den Nachtstunden"</p>



Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
<p>"legal" von der Görresstraße bzw. Appelsgarten in die Kölner Straße Richtung Innenstadt einbiegen. Aus den Seitenstraßen Görresstraße bzw. Appelsgarten kommt in der Nacht sehr wenig Verkehr. Trotzdem schaltet die Ampel in regelmäßigen Abständen. Eine verkehrabhängige Ampel würde den Verkehrsfluss auf der Kölner Straße verbessern. Die Brems- und Anfahrtsvorgänge und somit die Lärm-Emissionen würden sich erheblich reduzieren.</p>	<p>den.</p>
<p>Umbau der Bushaltestelle nach neuestem Standard: Wie im Lärmaktionsplan erwähnt sollte der Umbau der Bushaltestelle Angelika-Kaufmann-Straße nach neuestem Standard umgebaut werden. Diese Bushaltestelle wird von vielen Kindern aus der Umgebung genutzt. Die bereits erwähnten Geschwindigkeitsüberschreitungen bergen ein erhebliches Unfallrisiko. Der Umbau der Haltestelle würde sie besser erkennbar machen und zu einem gemäßigten Fahrverhalten und somit geringeren Lärmemissionen führen</p>	<p>Die Maßnahme ist Bestandteil des LAP (Kap. 9.2.5). Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
<p>Stellungnahme: (betrifft Abschnitt Kölner Straße von der Tankstelle bis zur Vom-Stein-Straße am Ortsausgang): Grundsätzlich kann man im Lärmaktionsplan nicht erkennen, woher die angenommen Eingangsdaten stammen, wann und wie sie entstanden bzw. berechnet wurden. Hier fehlt aus unserer Sicht eine genaue Quellenangabe.</p>	<p>Die Lärmkartierung wird vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) den Nicht-Ballungsräumen Gemeinden <100.00 EW) zur Verfügung gestellt. Die Erläuterungen befinden sich in Kapitel B 1 und 5.1 des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
<p>Die Lärmemissionsdaten sind zum größten Teil aufgrund von Verkehrszahlen errechnet worden. Daher spiegeln sie aus unserer Sicht nicht das tatsächliche Lärmaufkommen wider, weil sie die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten und die Straßenbeschaffenheit wie z. B. Schlaglöcher bzw. Absenkungen nicht berücksichtigen. Hier sollte man Messgeräte installieren, die das tatsächliche Lärmaufkommen dokumentieren.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan beruht auf der für die Lärmkartierung bundesweit gesetzlich vorgeschriebenen und EU-konformen Berechnungsmethode VBUS. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
<p>Da die Eingangswerte - wie von dem Planungsbüro Richter-Richard in der Bürgerstunde bestätigt - vor den Sommerferien aufgenommen wurden, ist die Rübenkampagne der Fa. Pfeifer und Langen und der damit wesentlich erhöhte Lkw-Verkehr nicht berücksichtigt. Außerdem sind die Daten aus dem Jahr 2015 für die Berechnungen herangezogen worden. Seitdem hat sich die Anzahl der Fahrzeuge nach Information der Stadt nochmal erhöht.</p>	<p>Das Land zählt alle fünf Jahre den Verkehr auf Landes- und Bundesstraßen (sowie auf den Bundesautobahnen). Die Zählraten von 2015 sind seit 2017 veröffentlicht bekannt gegeben, so dass die Lärmkarten der 2. Runde noch auf den Zahlen von 2010 beruht. Änderungen im Verkehrsaufkommen gehen in die 3. Runde des Lärmaktionsplan-Entwurfes ein, die derzeit gestartet wird. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
<p>Wir möchten insbesondere auf das Genehmigungsverfahren vom 24. Januar 2017, Bezirksregierung Köln und der damit verbundenen schalltechnischen Bewertung (Anm.: für die Rübenfabrik) hinweisen, welches ebenfalls nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans und über die Behörden auch nicht einsehbar ist. Wenn man die Genehmigung nun mit der Beschlussvorlage 112/2016 (Anm.: Fa. Pfeiffer Langen GmbH</p>	<p>In der Vorlage 112/2016 wird mitgeteilt, dass seit 2007 der Rübenverkehr in 100 Nächten während der Kampagnen genehmigt ist. Dies sollte durch die neue Genehmigung nicht geändert werden. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>



Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
<p>Co. KG: Antrag nach § 16 BImSchG für eine Anlage zur Herstellung oder Raffination von Zucker, hier: Planungsrechtliche Belange, Herstellung des gemeindlichen Einvernehmens gem. § 36 BauGB im Genehmigungsverfahren nach § 16 BImSchG.) aus Ihrem Haus vergleicht, kann man feststellen, dass die Annahmen über die Erhöhung der Lärmpegel <10dB(A) tagsüber bzw. <5dB(A) nachts nicht stimmen können, da in Ihrem Haus von 100 Fahrten pro Nacht ausgegangen wird, in der Genehmigung jedoch umgerechnet 480 pro Nacht an 100 Tagen stattfinden dürfen. Aus unserer Sicht verschleift sich diese erhöhte Belastung nicht und muss im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.</p>	
<p>Gesammelte Anregungen aus der Bürgersprechstunde, anwesend 12 Bürger der Kölner Straße, nördlich der Bonner Straße, 28.09.2017, Baudezernat, Raum 170, Anlage: Protokoll</p>	
<p>Seit 2014 sei eine deutliche Verkehrszunahme festzustellen, dem Zeitpunkt, als die Wegeverbindung zwischen Erftstraße und Stresemannstraße für den Bau der "Badewelt Euskirchen" erschlossen wurde. Wird die Änderung des Verkehrsaufkommens durch den Quell- und Zielverkehr der Badewelt im LAP berücksichtigt?</p>	<p>Das Land zählt alle fünf Jahre den Verkehr auf Landes- und Bundesstraßen (sowie auf den Bundesautobahnen). Die Zählraten von 2015 sind seit 2017 veröffentlicht, so dass die Lärmkarten der 2. Runde noch auf den Zahlen von 2010 beruht. Änderungen im Verkehrsaufkommen gehen in die 3. Runde des Lärmaktionsplans ein, die derzeit gestartet wird.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>



Anhang I.2: Stellungnahmen seitens der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB und deren Abwägung (Beteiligung vom 04.09. bis 13.10.2017)

Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
<p>1) Eisenbahnbundesamt Außenstelle Köln, 15.09.2017</p> <p>Die Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG fällt entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen. Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. Ansprechpartner ist im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG. Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
<p>2) Verbandswasserwerk GmbH, 12.09.2017</p> <p>Es wird mitgeteilt, dass grundsätzlich keine Bedenken zu den Lärmaktionsplänen bestehen, sofern auf eventuell vorgesehenen Bau- oder Stellflächen hiervon weder die Transport- noch die Versorgungsleitungen der Verbandswasserwerk GmbH betroffen sind. Kommen allerdings Flächen in Betracht, auf denen sich entsprechende Leitungen, beispielsweise unsere Transportleitungen, befinden und diese müssten umgelegt werden, so gehen die jeweiligen Kosten zu Lasten des Maßnahmenträgers. Gleichzeitig teilen wir Ihnen mit, dass für uns lediglich die Maßnahme B 56 Kommerner Straße (Wißkirchen und Euenheim) relevant ist, da diese sich in unserem Versorgungsgebiet befindet.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
<p>3) Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Vile-Eifel</p> <p>Wir nehmen zur Kenntnis, dass es nach den Auswertungen ihrer Berechnungen nach VBUS zu Überschreitungen im Stadtgebiet kommt. Es werden in der Unterlage eine Vielzahl von Maßnahmen vorgeschlagen, die einen direkten Einfluss auf die Lärmentwicklung haben und in der Zuständigkeit von Straßen.NRW liegen. Zusätzlich werden aber auch Maßnahmen vorgeschlagen, die eine lärmtechnische Wirkung haben können, die aber rechnerisch nicht belegbar ist. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung werden zur Kenntnis genommen, aber es besteht kein Einvernehmen zu diesen Maß-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>



Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
nahmen.	
<p>Grundsätzlich ist für den Lärmschutz an Straßen die Berechnung nach RLS-90 maßgebend. Erst auf Grundlage dieses Berechnungsverfahrens sind die Betroffenen zu ermitteln und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen durchführbar. In Tabelle 4 der RLS-90 und den ergänzenden Rundschreiben des Bundes sind die D_{stro}-Korrekturwerte mit den definierten Randbedingungen für die zugelassenen Fahrbahnbeläge definiert. Bisher sind keine Fahrbahnbeläge in die Tabelle 4 aufgenommen worden, die bei Geschwindigkeiten 60 km/h eine lärmmindernde Wirkung haben. Alle Maßnahmen, die nicht über die RLS-90 eine nachgewiesene Wirksamkeit erbringen, werden von den Baulastträgern nicht finanziert. Zu Erfordernis, Art und Umfang von Maßnahmen werden wir zurzeit keine Aussagen oder Zusagen treffen. Unabhängig davon können ("betroffene") Eigentümer einen Antrag auf Lärmsanierung stellen. Infrastrukturelle Maßnahmen, wie Ortsumgehungen, liegen nicht in unserer Entscheidungsgewalt und somit kann auch hier kein Einvernehmen hergestellt werden.</p>	<p>Der Hinweis auf die RLS-90 ist im LAP enthalten.</p> <p>Die übrigen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen mit dem Hinweis, dass es durchaus Fahrbahnbeläge mit einem negativen D_{stro}-Wert gibt. Es ist fachlich umstritten, ob diese Lärmminderungswerte erst ab 61 km/h gelten oder auch auf 50 km/h übertragen werden können.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
4) Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstellen Aachen/Düren/Euskirchen, 05.09.2017	
<p>Es bestehen aus landwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
5) e-regio GmbH & Co. KG, 12.10.2017	
<p>Seitens der e-regio und auch seitens der Betriebsführerin des WES bestehen keine Bedenken gegen das beabsichtigte Verfahren.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
6) Unitymedia NRW GmbH, Zentrale Planung, 10.10.2017	
<p>Gegen die Planung haben wir keine Einwände.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
7) Kreis Euskirchen, Kreisentwicklung und Planung, 12.10.2017	
<p>Seitens des Kreises Euskirchen bestehen gegen die den Entwurf des Lärmaktionsplanes keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Es wird darum gebeten die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Stellungnahmen der Fachabteilungen zu berücksichtigen:</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Untere Bodenschutzbehörde: Aus den Unterlagen geht hervor, dass lediglich die Altablagerung „Kindergarten Jülicher Ring“ mit der Kataster Nr. 5306/101 für die passive Lärmschutzmaßnahme mit ggfls. Eingriffen in den Boden tangiert wird. Dementsprechend wird der Hinweis gegeben, dass bei einer Umsetzung der Maßnahme am Spielplatz und Kindertagesstätte am Jülicher Ring die UBB bei der Umsetzung zu beteiligen ist.</p>	<p>Angesprochen wird die LAP-Maßnahme in Kapitel 9.2.4 "Passiver Lärmschutz zum Spielplatz und zur Kindertagesstätte zwischen Robert-Koch-Straße und Röntgenstraße". Der Hinweis wird für die Objektplanung zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>
<p>Untere Naturschutzbehörde: Aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Sollten im Rahmen baulicher Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwand) Ge-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>



Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
<p>hölze entfernt oder erheblich zurückgeschnitten werden, ist dies in der Zeit von Oktober bis Februar durchzuführen. Sollten prägende Gehölze entfernt werden, ist mit der UNB Rücksprache zu halten.</p>	
<p>Straßenbaulastträger: Aus Sicht des Straßenbaulastträgers für Kreisstraßen bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes. Hinsichtlich der Straßenbaulastträgerschaft des Kreises die geplante K 1n Westspange Kuchenheim betreffend sind folgende Anmerkungen zu treffen:</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die lärmtechnischen Auswirkungen der K 1n wurden im Rahmen des BP-Verfahrens auf Grundlage der 16. BImSchV über das Berechnungsverfahren der RLS-90 untersucht. Die sich hieraus ergebenden gesetzlichen Vorgaben im Hinblick auf die K 1n, Westspange Kuchenheim, wird der Kreis Euskirchen im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes, da dieser sich nur auf den Bestand bezieht.</p>
<p>Bei der in den vorliegenden Unterlagen angeführten Vorzugsvariante mit einer prognostizierten Entlastungswirkung von 67% im Zuge der B 56 OD Kuchenheim handelt es sich um den Planfall 1a mit Rückbau der B 56, OD Kuchenheim. Dieser Planfall beinhaltet den Rückbau der B 56, OD Kuchenheim, sowie die Realisierung der B 56n, der OU Miel sowie der zwischenzeitlich umgesetzten Maßnahmen der OU Billig und OU Weilerswist. Vor diesem Hintergrund sind weitere Entlastungswirkungen durch die Umsetzung der B 56n nicht zu erwarten, da diese in den Berechnungen des Planfalls 1a mit Rückbau der OD Kuchenheim bereits berücksichtigt wurden.</p>	<p>Erst nach dem Bau der Ortsumfahrung kann die tatsächliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch die Ortsumfahrung Kuchenheim festgestellt werden. Danach sind unter Umständen ergänzende Zählungen außerhalb der Lärmkartierung erforderlich. Nach dem Bau der Westtangente ist es sinnvoll, die Maßnahme der mittelfristigen Strategie zuzuordnen. Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes: Herausnahme der Ortsumfahrung Kuchenheim aus den Maßnahmen für die Belastungsachsen in Kapitel 9.2.</p>
<p>Der letzte Maßnahmenvorschlag der Seite 84 stellt dar, dass der Kreis Euskirchen neben dem Bau der K 1n, Westtangente Kuchenheim, ebenfalls für den Rückbau der Ortsdurchfahrt Kuchenheim zuständig ist. Eine Zuständigkeit für den Rückbau der Ortsdurchfahrt ist an dieser Stelle jedoch nicht gegeben.</p>	<p>Die Zuständigkeit wird entsprechend auf die Kreisstadt Euskirchen geändert, wenn die Straße abgestuft wird.</p>
<p>8) LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 23.10.2017</p>	
<p>In den vorbezeichneten Untersuchungsräumen findet sich zum Teil eine hohe Dichte an eingetragenen Baudenkmalen (wie z. B. Kommerner Straße im innenstädtischen Abschnitt). Da Maßnahmen in und an Baudenkmalen sowie sich auf das Erscheinungsbild auswirkende Maßnahmen in der Umgebung jedes Baudenkmales der Abstimmung sowie der Genehmigung nach § 9 DSchG NRW bedürfen, sind auch im vorliegenden Fall die Denkmalbehörden vorhabenbezogen zu beteiligen. Die Unterlagen enthalten zum Teil Maßnahmen der geänderten Verkehrsführung sowie Änderungen am Straßenbelag, die von hier aus grundsätzlich als unbedenklich angesehen werden im Gegensatz zur Errichtung von Lärmschutzwänden oder Wällen. Letz-</p>	<p>Für die Objektplanung zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>



Stellungnahme, tlw. gekürzt	Stellungnahme der Verwaltung / Beschlussvorschlag
<p>tere Maßnahmen bedeuten in der Regel Veränderungen, die hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf möglicherweise in der Umgebung vorhandene Baudenkmäler untersucht werden müssen. Gleiches gilt für alle baulichen Maßnahmen in und an Baudenkmälern wie z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern.</p>	
<p>ischer Landwirtschafts-Verband e.V., Kreisbauernschaft Euskirchen e.V.</p>	
<p>Interessenvertretung eines Landwirtes: Es wird darauf hingewiesen, dass im Zuge des Lärmschutzplanes der Stadt Euskirchen vorgesehenen Umbaumaßnahmen des Bereiches Kölner Straße/ Angelika-Kauffmann-Straße so ausgestaltet werden sollten, dass der Bereich weiterhin für landwirtschaftliche Maschinen und Gerätschaften befahrbar bleibt. Die Bewirtschaftung der in den dortigen Gemarkungen gelegenen Felder erfolgt überwiegend über die Kölner Straße, so dass der Einmündungsbereich für die landwirtschaftlichen Maschinen und Gerätschaften ausreichend dimensioniert sein sollte.</p>	<p>Für die Objektplanung zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfes.</p>



Anhang II: 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) **"Hauptbahnstrecke"** 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.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter

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

eingesehen werden.



Anhang III: Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen

Hinweis: Die nachfolgenden Tabellen stammen aus einem Forschungsvorhaben aus dem Jahr 2010⁸. Nicht alle Angaben entsprechen deshalb dem aktuellen Stand der Technik. Die Tabelle ist aber dennoch geeignet, einen Überblick zu bieten, welches Maßnahmenspektrum 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 ▪ City-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 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl im gesamten Bundesgebiet

⁸ Planungsbuero Richter-Richard, "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungs-lärmrichtlinie", Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010)



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		-> -2,4 dB(A) <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"> Signalschaltungen ("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 lärmoptimierter Asphaltbeläge 	<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 offenporigen Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] Düsseldorfer Asphalt: in Düsseldorf 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 Rolladenkästen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallschutzfensterklasse 1 -> Schalldämmmaß -25 bis -29 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
usw.	schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels	dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 -> Schalldämmmaß 50 dB(A)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile; keine Minderung des Außenpegels 	<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
<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

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] Bayrische 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