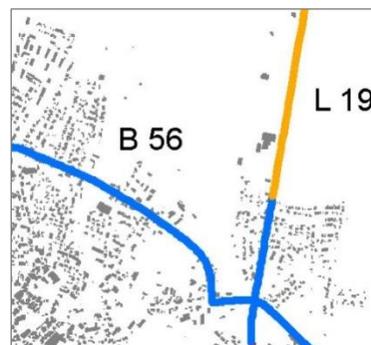
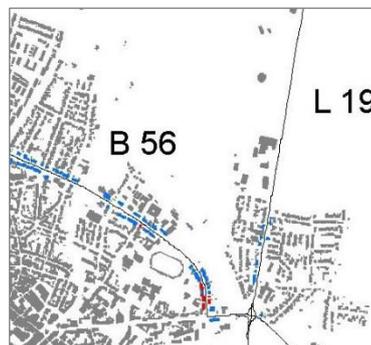


# Kreisstadt Euskirchen Lärmaktionsplan 3. Runde

Stand: 2021-03-01





# Lärmaktionsplan 3. Runde

im Auftrag der

Kreisstadt Euskirchen

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard

Hilde Richter-Richard

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, März 2021



## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	1
2.	Zuständige Behörde	4
3.	Rechtlicher Hintergrund	5
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	8
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	9
	5.1 Straßenverkehr	9
	5.2 Schienenverkehr	19
	5.3 Belastungsachsen Straßenverkehr	24
	5.4 Ruhige Gebiete	28
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	30
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	32
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	34
	8.1 Evaluierung der 2. Runde	34
	8.2 Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung	39
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	42
	9.1 Managementansatz zur Lärminderung	42
	9.2 Strategische Maßnahmen	44
	9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen	46
	9.3.1 B 56 Kommerner Straße (Wißkirchen und Euenheim)	46
	9.3.2 B 56 Kommerner Straße (Innenstadt)	53
	9.3.3 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring	57
	9.3.4 B 56 Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring – Keltenring	62
	9.3.5 L 194 Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord	71
	9.3.6 B 56 Bonner Straße – Kuchenheimer Straße, Bahntrasse bis Carl-Koenen-Straße	76
	9.3.7 L 194 Rhederstraße	80
	9.4 Schienenverkehr	84
	9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	86
10.	Langfristige Strategie	87
11.	Finanzielle Informationen	88
	11.1 Kosten Lärmaktionsplan	88
	11.2 Fördermöglichkeiten	88
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	89
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	90



- Anhang I Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit
- Anhang II Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange
- Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie
- Anhang IV Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen .....	3
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strat. Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Quelle Daten: LANUV].....	10
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht [Quelle Daten: LANUV] .....	11
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit [Quelle Daten: LANUV].....	12
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur zulässige Höchstgeschwindigkeit aus LAP 2.....	13
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche [Quelle Daten: LANUV] .....	14
Abb. 5.6:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk [Quelle Daten: LANUV] .....	15
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{den}$ [Quelle Daten: LANUV] .....	17
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{night}$ [Quelle Daten: LANUV].....	18
Abb. 5.9:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr $L_{den}$ [Quelle Daten: EBA] .....	20
Abb. 5.10:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr $L_{night}$ [Quelle Daten: EBA] .....	21
Abb. 5.11:	Lärmkennziffer $L_{den}$ – Schienenverkehr.....	22
Abb. 5.12:	Lärmkennziffer $L_{night}$ – Schienenverkehr .....	23
Abb. 5.13:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) – Straßenverkehr .....	25
Abb. 5.14:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) .....	26
Abb. 5.15:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 65/55$ dB(A) .....	27
Abb. 5.16:	Screening Ruhige Gebiete Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003).....	29
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Trotzenberg bis Falterstraße .....	52
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdesheimer Ring .....	56
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdesheimer Ring .....	61
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht Rüdesheimer Ring, Jülicher Ring, Keltenring.....	70
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord.....	75
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht Bonner Straße – Kuchenheimer Straße .....	79
Abb. 9.7:	Maßnahmenübersicht Rheder Straße .....	83



## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung .....	7
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne .....	8
Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr .....	30
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr .....	30
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr .....	30
Tab. 6.4:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenverkehr .....	31
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr .....	31
Tab. 6.6:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr .....	31
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde .....	34
Tab. 8.2:	Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung .....	39
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen Kommerner Straße, Wißkirchen .....	48
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen B 56 Kommerner Straße, Euenheim .....	49
Tab. 9.3:	Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße (Wißkirchen – Euenheim) .....	50
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen B 56 Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring .....	54
Tab. 9.5:	Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring .....	55
Tab. 9.6:	Rahmenbedingungen B 56 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring .....	59
Tab. 9.7:	Erreichbare Lärminderung Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring .....	60
Tab. 9.8:	Rahmenbedingungen B 56 Rüdeshheimer Ring, Kommerner Straße bis Frauenberger Straße .....	63
Tab. 9.9:	Maximal erreichbare Lärminderung Rüdeshheimer Ring, Kommerner Str. bis Frauenberger Str. ....	64
Tab. 9.10:	Rahmenbedingungen B 56 Jülicher Ring – Kelttenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße .....	67
Tab. 9.11:	Rahmenbedingungen B 56 Jülicher Ring – Kelttenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße .....	68
Tab. 9.12:	Rahmenbedingungen L 194 Kölner Straße (Tankstelle bis Vom-Stein-Straße) .....	72
Tab. 9.13:	Erreichbare Lärminderung Kölner Straße, Tankstelle – Vom-Stein-Straße Nord .....	74
Tab. 9.14:	Rahmenbedingungen B 56 Kuchenheim, Bonner Straße – Kuchenheimer Straße .....	77
Tab. 9.15:	Maximal erreichbare Lärminderung Bonner Straße – Kuchenheimer Straße .....	78
Tab. 9.16:	Rahmenbedingungen L 194 Rhederstraße, Ortsdurchfahrt Rheder .....	80
Tab. 9.17:	Erreichbare Lärminderung L 194 Rhederstraße, nördlicher Ortseingang bis südlicher Ortsausgang .....	82
Tab. 9.18:	Übersicht der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche (DB) .....	84



## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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

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

### Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Kreisstadt Euskirchen zählt mit 58.184 Einwohnern zum 31. Dezember 2017 nicht zu den Ballungsräumen.

### Hauptverkehrsstraßen

Auch in der 3. Runde sind regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (DTV >8.200 Kfz) zu betrachten. Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert:

- 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 194 Kölner Straße – Luxemburger Straße,
- L 182, L 210 – nordöstliche Stadtgrenze,
- L 194, L 178 – L 179 (Rheder),
- L 194, L 182 – L 178,
- L 264, A 1 – B 56.

### Haupteisenbahnen

#### Auf der DB-Strecke

- Nr. 2631, Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Trier-Ehrang, von östlich B 56 bis Münstereifeler Straße,

verkehren mehr als 30.000 Züge/Jahr. Die Strecke ist somit kartierungspflichtig.

Darüber hinaus gibt es als nichtbundeseigene Eisenbahn die Bahnstrecke Düren – Euskirchen (Bördebahn), die im Lärmaktionsplan sowohl aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens als auch ihrer Netzbedeutung nichtpflichtig zu betrachten ist.

### Großflughäfen

Die Kreisstadt Euskirchen befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans 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

Nur in Ballungsräumen sind auch die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

### Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

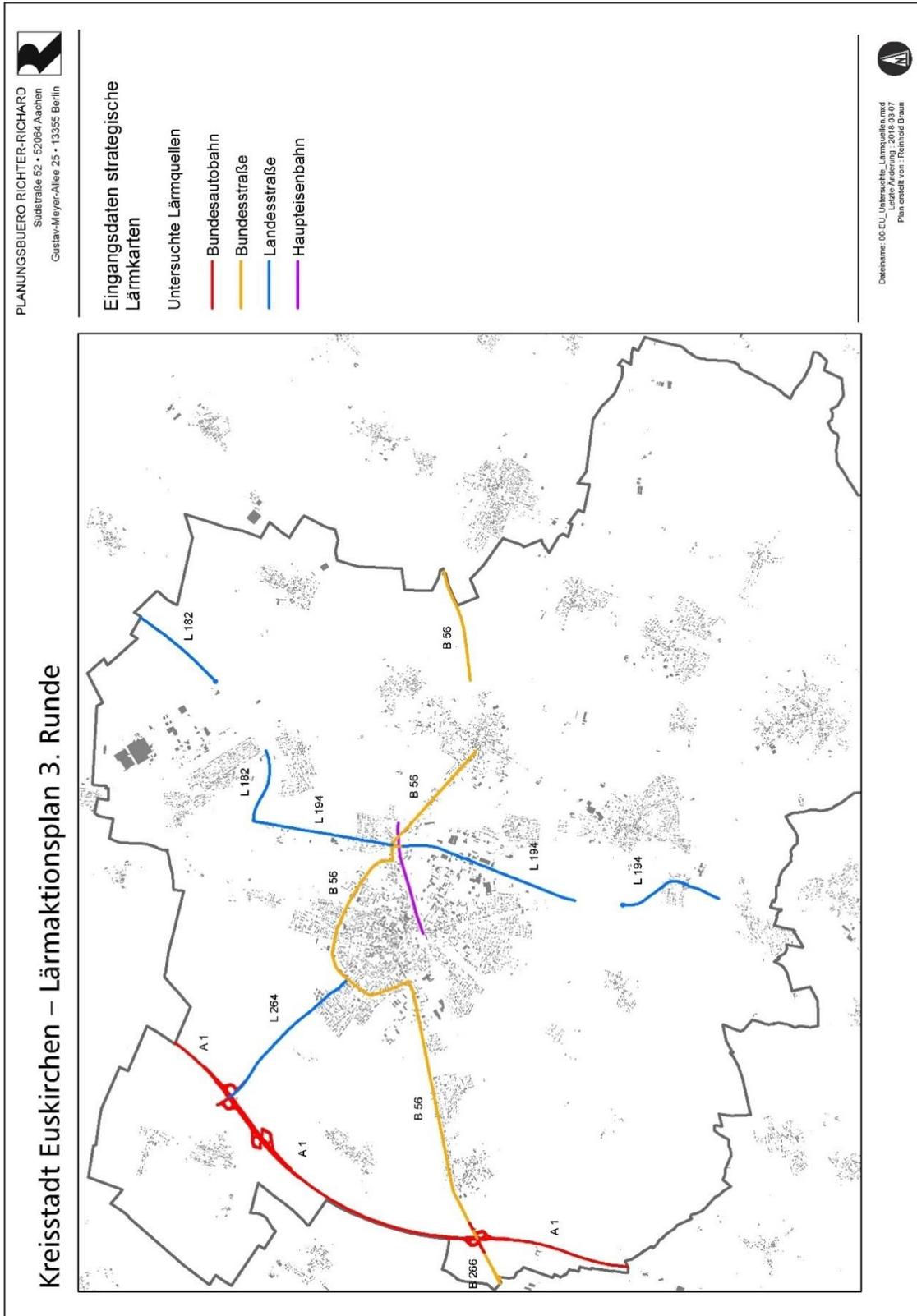


Abb. 1.1:      Untersuchte Lärmquellen

## 2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten sind in Nordrhein-Westfalen die Städte und Gemeinden zuständig. Die Gemeinden in den Nicht-Ballungsräumen werden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das LANUV unterstützt.

Die Berechnung der Lärmbelastung von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das EBA.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Ballungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinde:

Kreisstadt Euskirchen  
Fachbereich 9 – Stadtentwicklung und Bauordnung  
Abteilung Planung  
Daniel Schäfer  
Kölner Str. 75  
53879 Euskirchen

Tel. 02251/14-414  
Fax 02251/14-58414  
E-Mail: dschaefer@euskirchen.de

Internet: [www.euskirchen.de](http://www.euskirchen.de)

Gemeindeschlüssel: 05 3 66 016

Seit dem 1. Januar 2015 ist gemäß § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

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

### 3. Rechtlicher Hintergrund

#### EU-Recht

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

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

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

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

Zunächst waren in der 1. Runde (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner in der Lärminderungsplanung 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 2. Runde (bis 18. Juli 2013) war außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern 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 zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

#### Nationale Umsetzung des EU-Rechts

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

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

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

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

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

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

## Nationales Recht zum Lärmschutz

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

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 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 ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung

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

Dabei richtet sich die Zuordnung nach den Festsetzungen in Bebauungsplänen. Ist das nicht möglich, wie bei außerorts liegender Bebauung, wird die Schutzwürdigkeit über die tatsächliche Nutzung ermittelt.

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

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

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

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

## 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. Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung<sup>1</sup>, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den  $L_{den}$  und auf weniger als 45 dB(A) für den  $L_{night}$  zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004<sup>2</sup> und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005<sup>3</sup> 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<sup>4</sup> auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen<sup>5</sup>:

Tab. 4.1: Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne

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

Quelle: Umweltbundesamt

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

<sup>1</sup> Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018

<sup>2</sup> Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

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

<sup>4</sup> World Health Organization, Night Noise Guidelines for Europe, Copenhagen, 2009

<sup>5</sup> [www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung), zuletzt abgerufen 2019-04-21

## 5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

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

### 5.1 Straßenverkehr

Die strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Die Prüfung der Eingangsdaten führte zu punktuellen Fehlern in der Datengrundlage.

Das LANUV hat zwar mit der Verwendung der Kfz-Navigationsdaten eine verbesserte Datenbasis verwendet, dennoch gibt es Abweichungen zu den beschilderten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Es werden deshalb im Lärmaktionsplan, soweit notwendig, die Korrekturen aus dem LAP 2 übernommen.

Auf der Belastungsachse L 194 Rhederstraße, Ortsdurchfahrt Rheder, gingen Ersatzwerte als Daten in die Lärmkartierung ein, da sich zwischen der aus Billig kommenden Straße und der L 178 nach Stotzheim keine Zählstelle (siehe NWSIB) befindet. Mit einer DTV von 8.220 Kfz wird die Voraussetzung zum Eingang in die Lärmkartierung gegeben (Untergrenze). Zur Bestimmung des Schwerverkehrsanteils wurden die Ersatzwerte der RLS 90 herangezogen.

Während die Verkehrsmenge in etwa realistisch ist, ist die große Differenz zum Schwerverkehrsaufkommen des südlich angrenzenden Zählabschnitts (Zählstelle 53062212 DTV 7.437 Kfz) zwischen der aus Richtung Billig einmündenden Straße und L 11, hier 168 Schwerverfahrzeuge ganztags, nicht begründbar. Der Netzzusammenhang zeigt, dass es keine wesentliche Beeinflussung durch einfließenden Schwerverkehr auf das Verkehrsaufkommen der L 194 im Bereich der Ortsdurchfahrt Rheder gibt.

Aus diesem Grund wird für die Belastungsachse L 194 Rhederstraße, Ortsdurchfahrt Rheder, der Schwerverkehrsanteil des angrenzenden Zählabschnittsabschnitts (s. NWSIB Zählstelle 53062212) zugrunde gelegt und von einem SV-Anteil von 2,0/2,5 % ganztags/ nachts ausgegangen. Auf Basis der RLS-90 wird eine Korrektur der Fassadenpegel um -3,0/-2,2 dB(A) ganztags/ nachts vorgenommen. Die Korrekturwerte werden in Kapitel 9.3.7 L 194 Rhederstraße, Ortsdurchfahrt Rheder, beachtet.

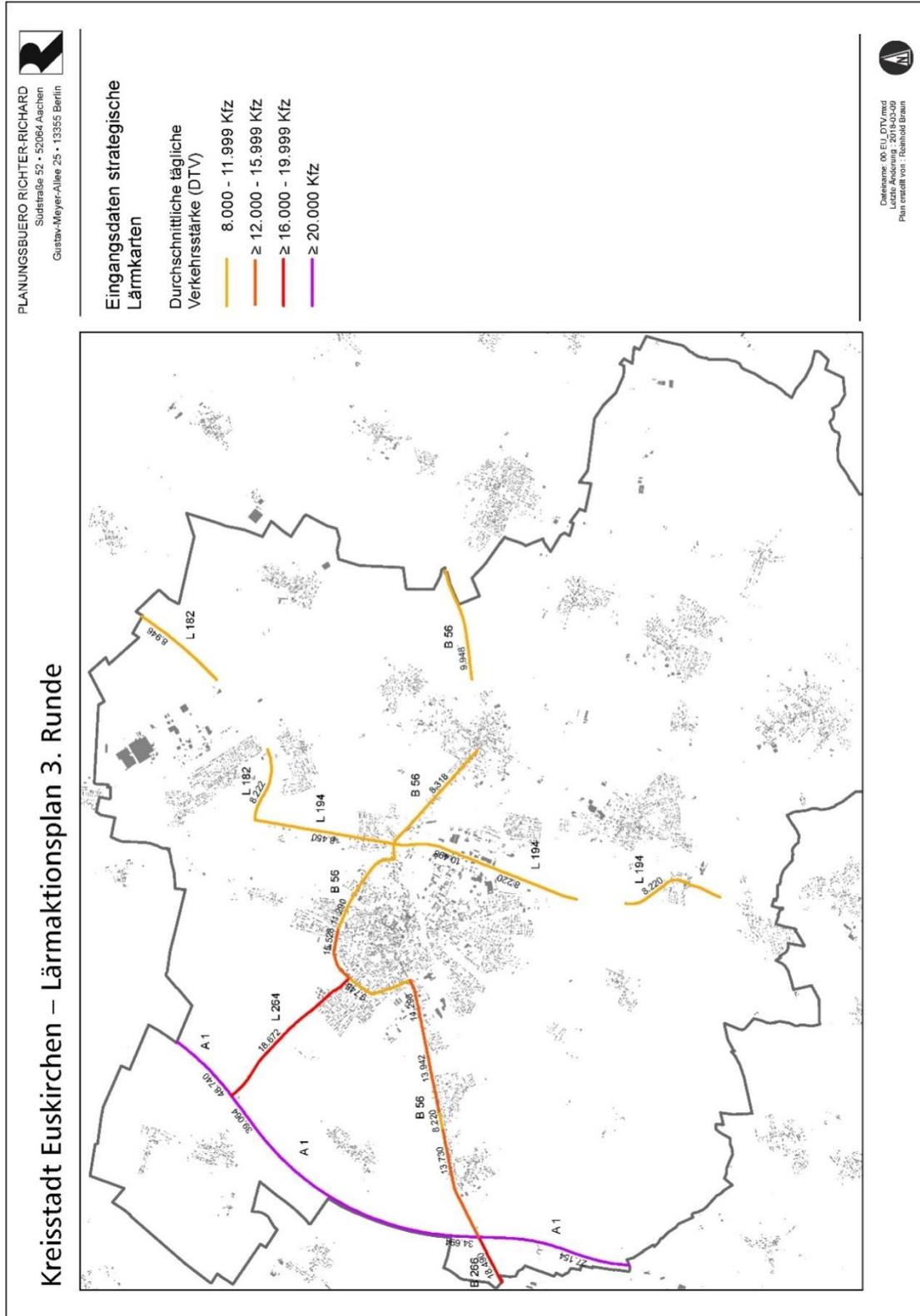


Abb. 5.1: Eingangsdaten strat. Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Quelle Daten: LANUV]

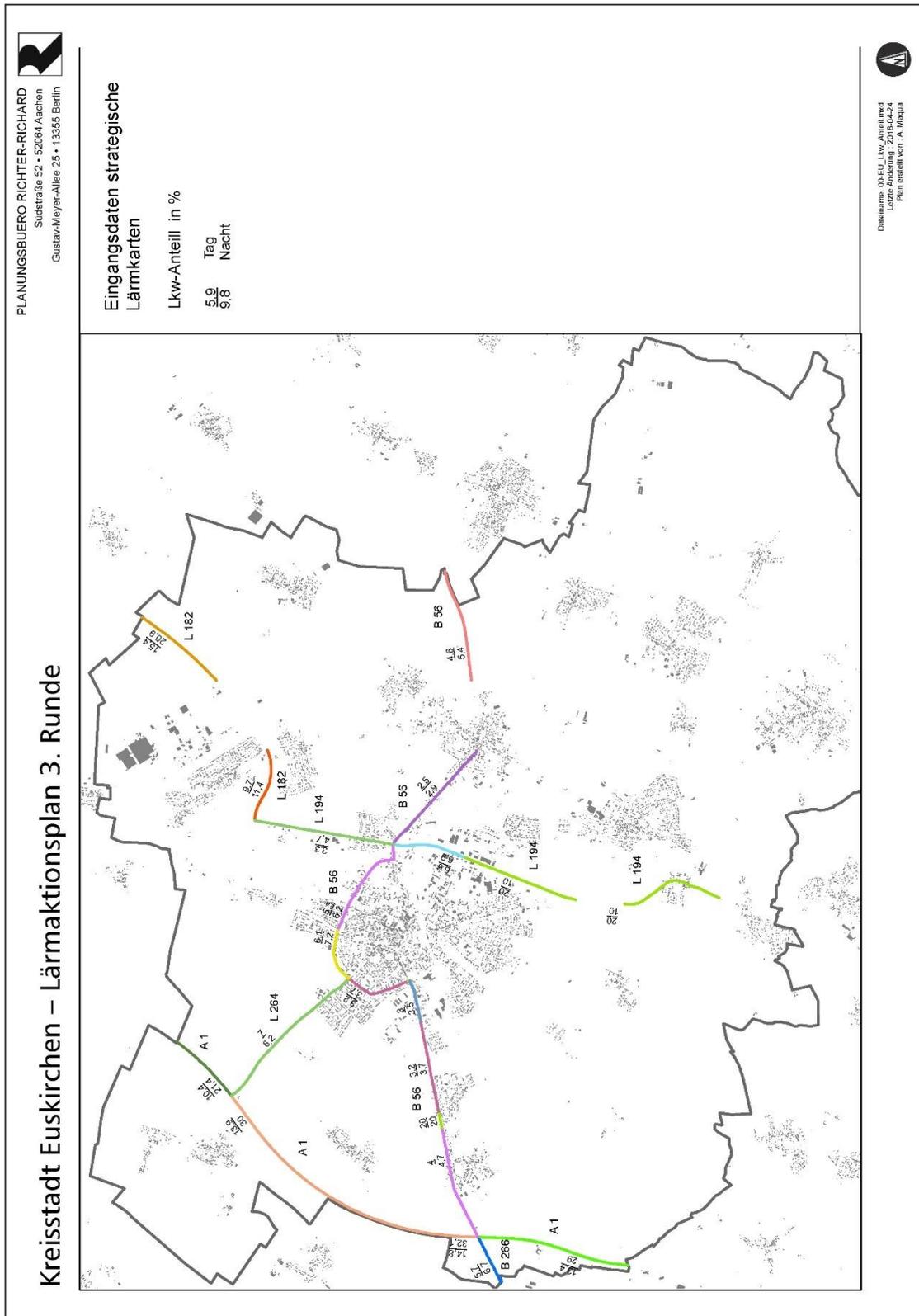


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht [Quelle Daten: LANUV]

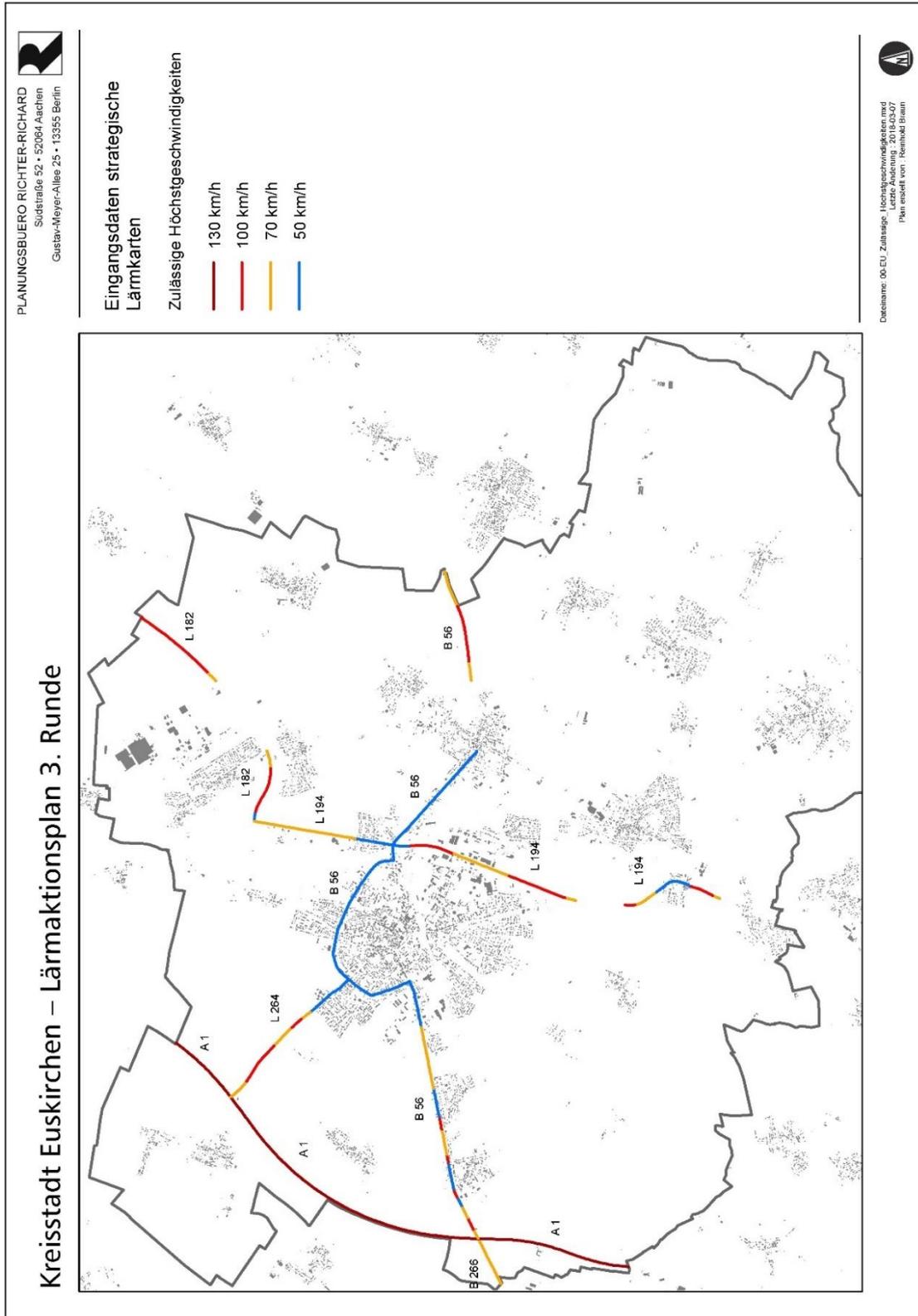


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit [Quelle Daten: LANUV]

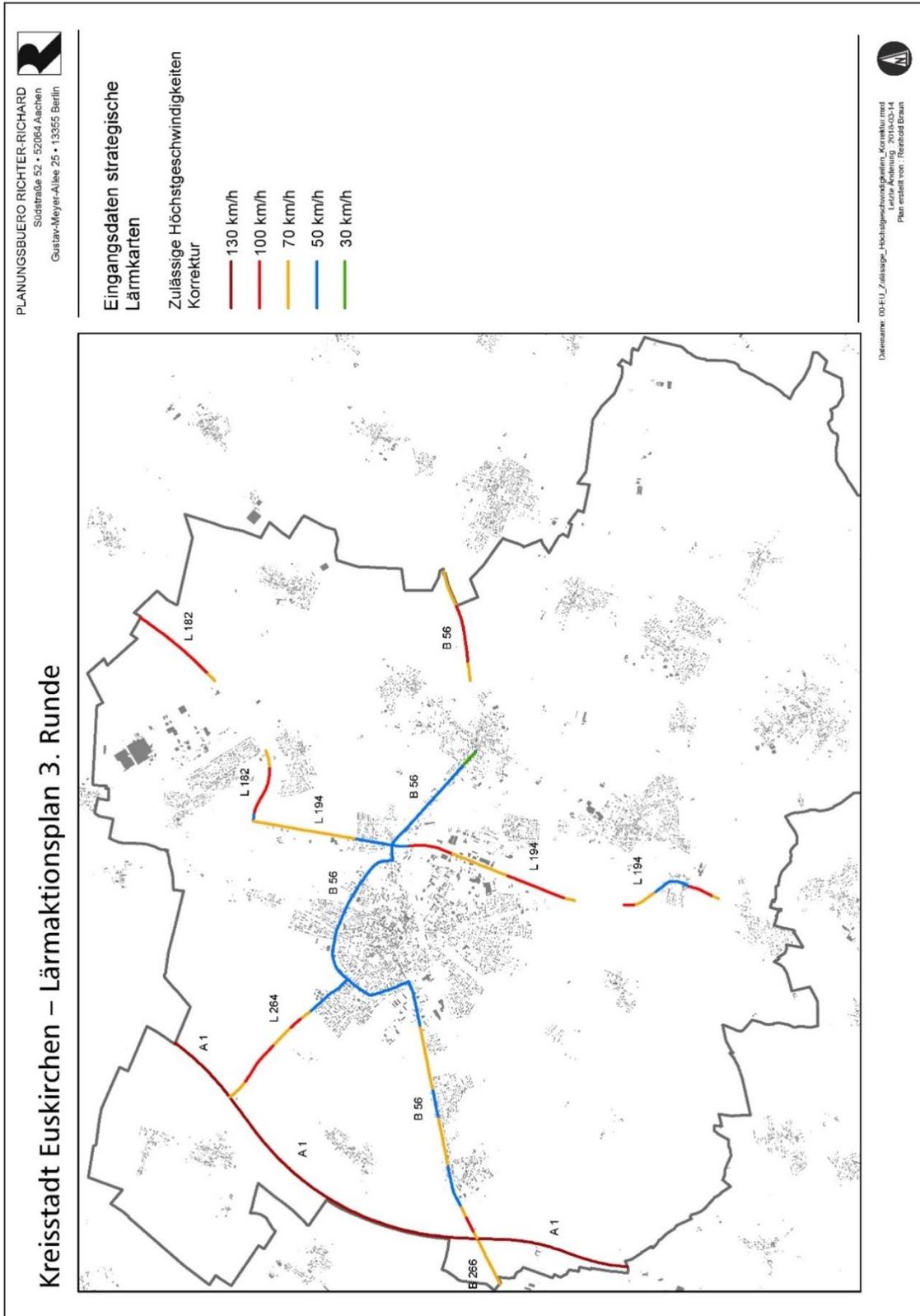


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur zulässige Höchstgeschwindigkeit aus LAP 2

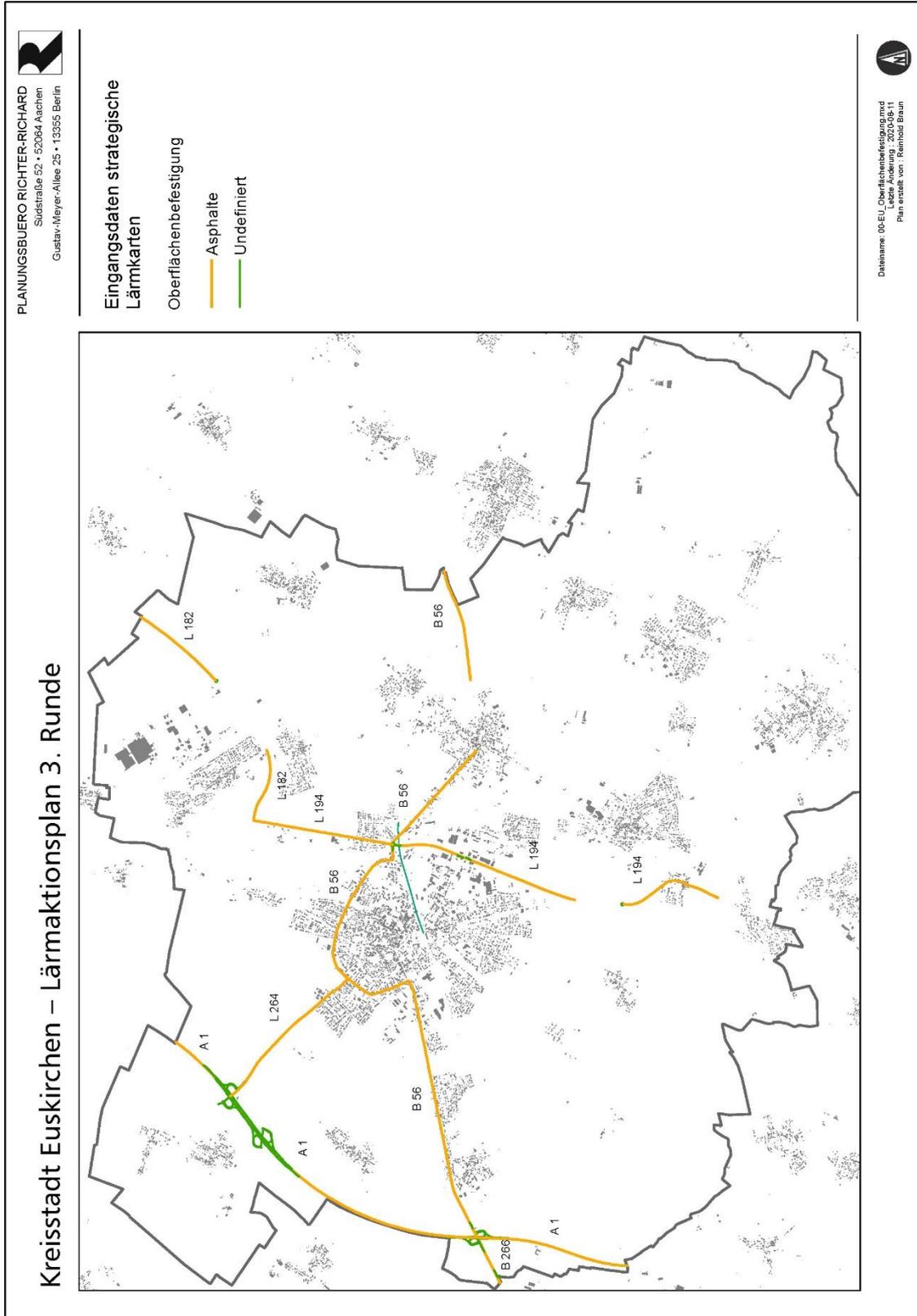


Abb. 5.5: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche [Quelle Daten: LANUV]

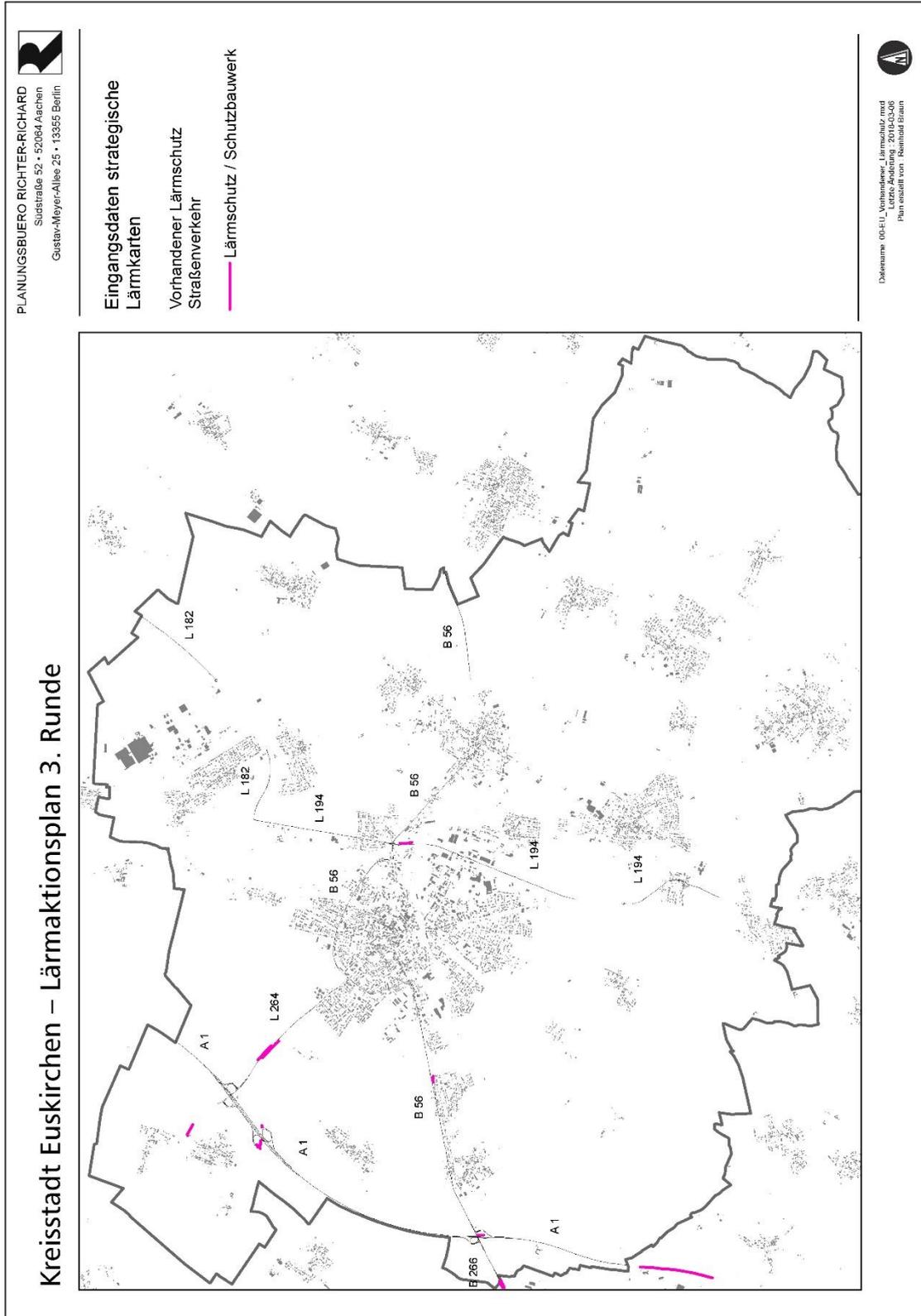


Abb. 5.6: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk [Quelle Daten: LANUV]



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

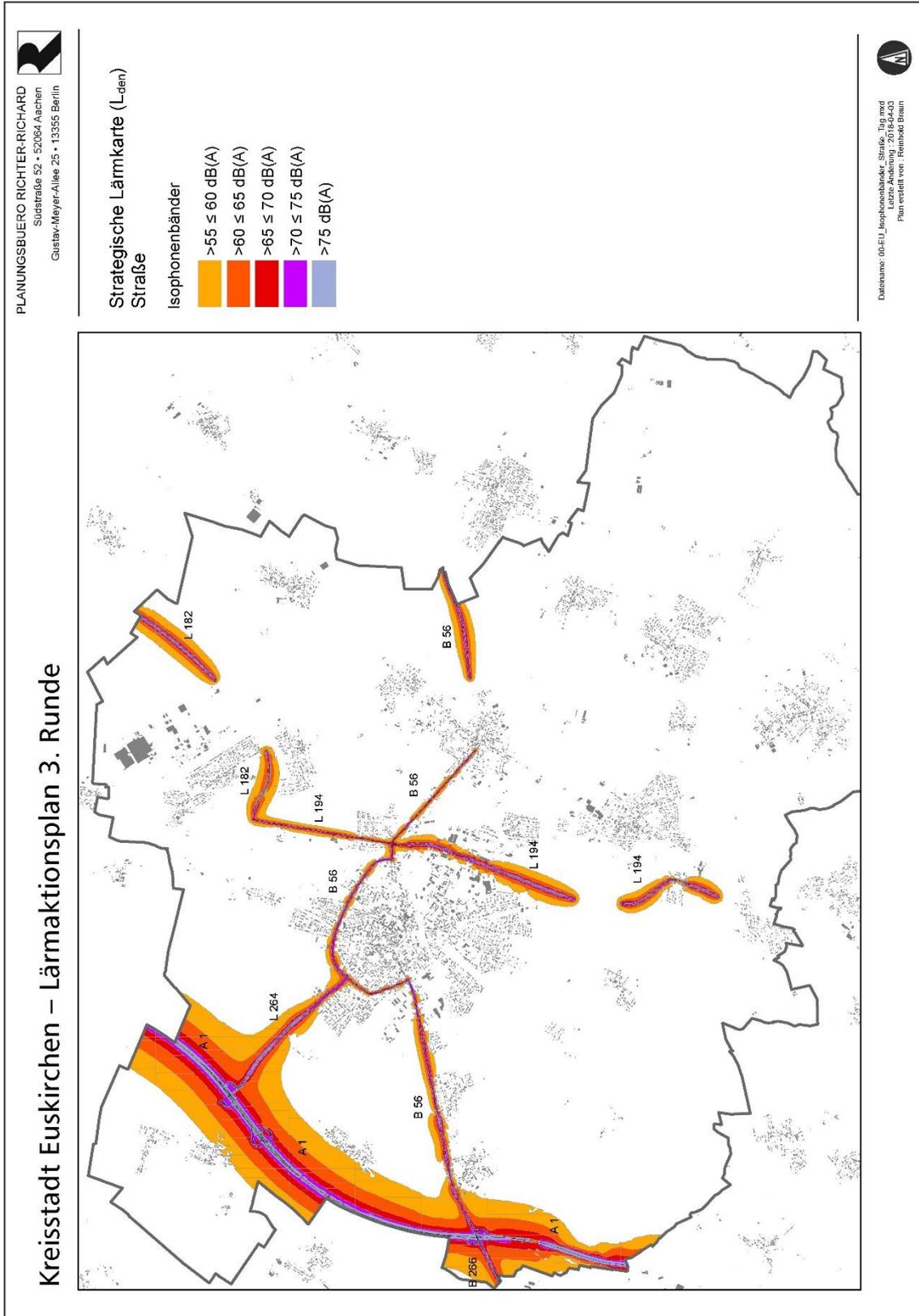


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>den</sub> [Quelle Daten: LANUV]

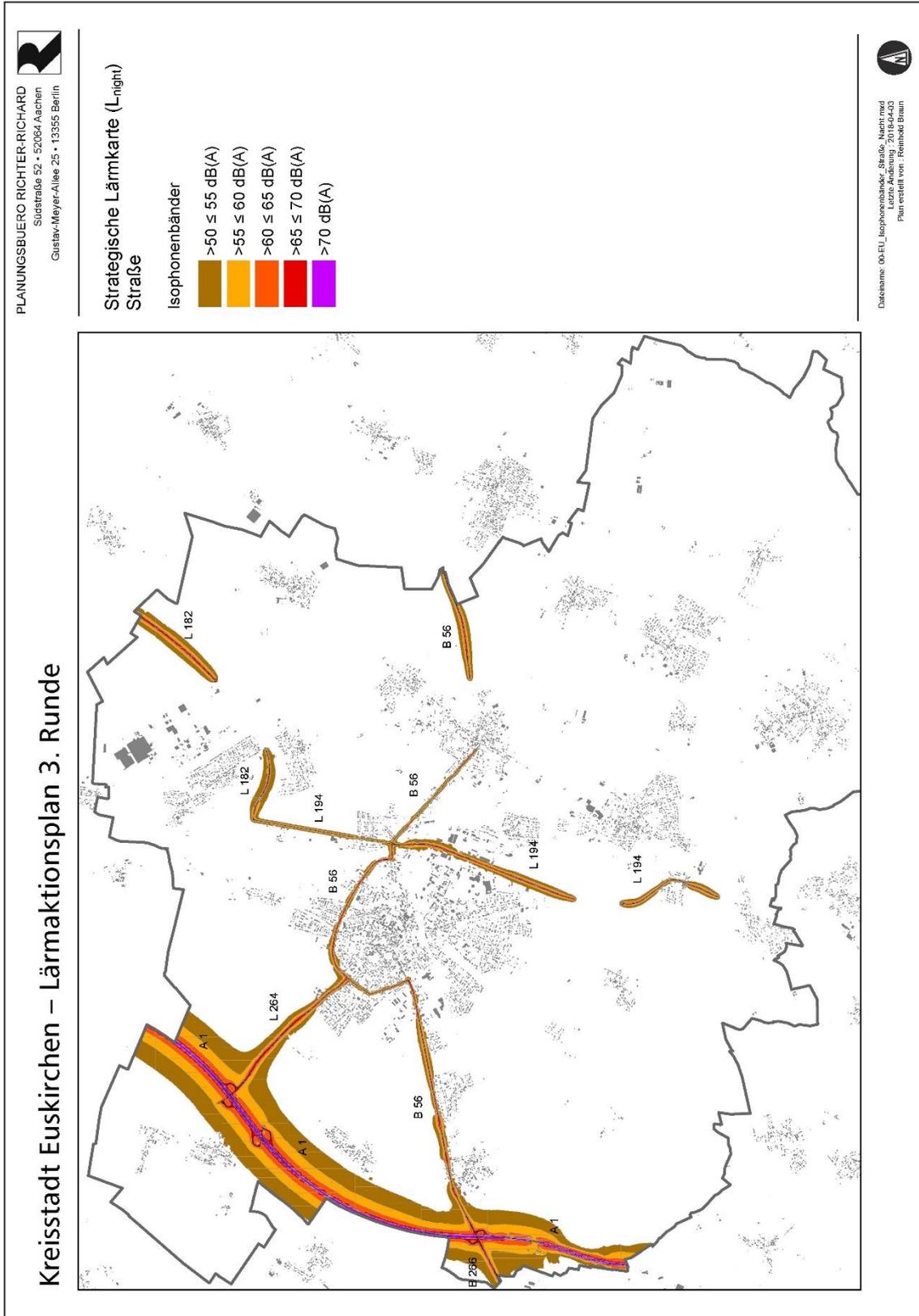


Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>night</sub> [Quelle Daten: LANUV]



## 5.2 Schienenverkehr

Die Zuständigkeit für die Erstellung der strategischen Lärmkarten an den Schienenwegen des Bundes liegt beim EBA.

Eine Plausibilitätskontrolle der Lärmkarten wurde angesichts der Zuständigkeit des EBA für den Lärmaktionsplan nicht durchgeführt. Die vom EBA berechneten strategischen Lärmkarten und die Lärmkennziffer für die Schienenwege des Bundes sind deshalb nachfolgend nur nachrichtlich eingefügt.

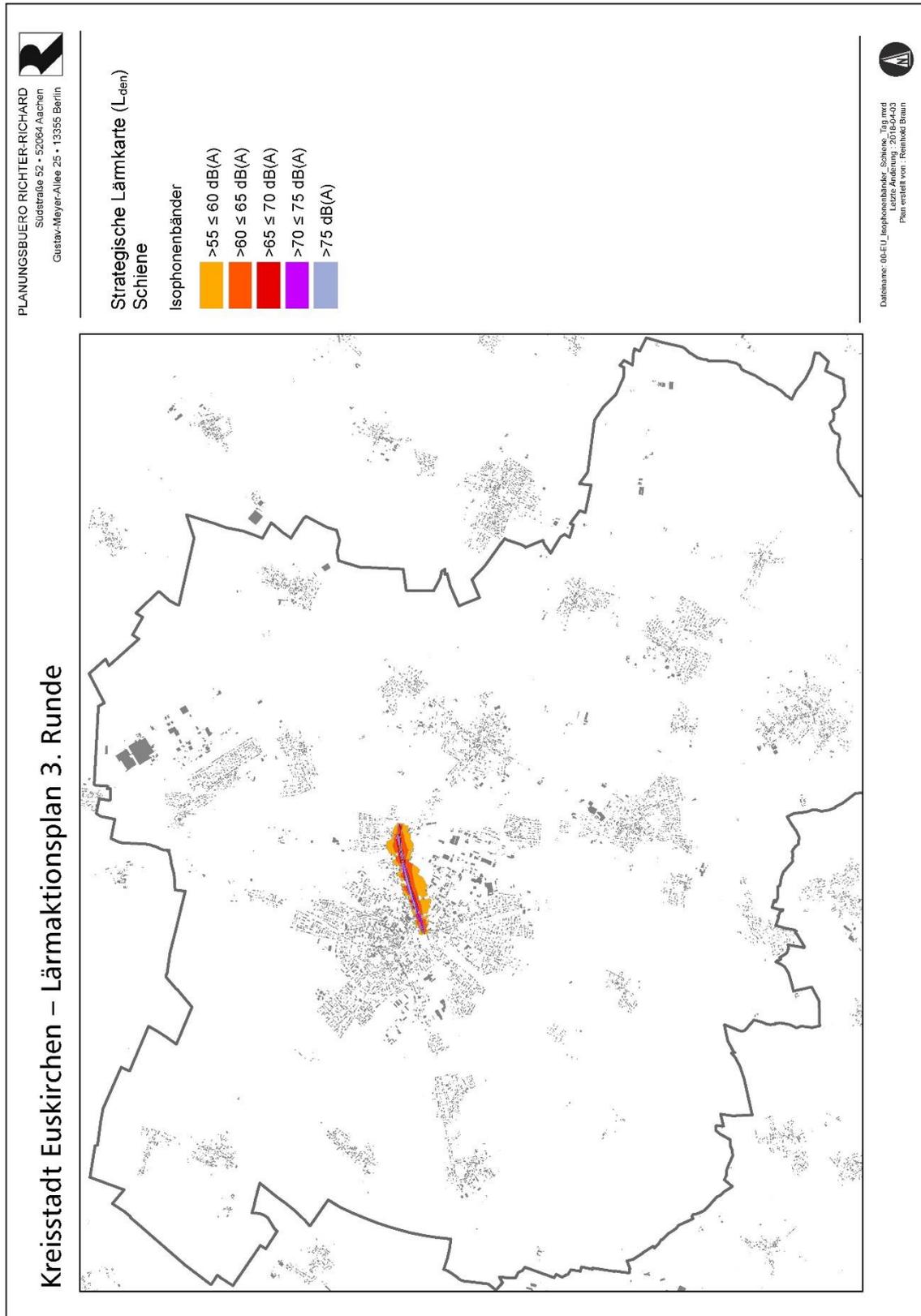


Abb. 5.9: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L<sub>den</sub> [Quelle Daten: EBA]

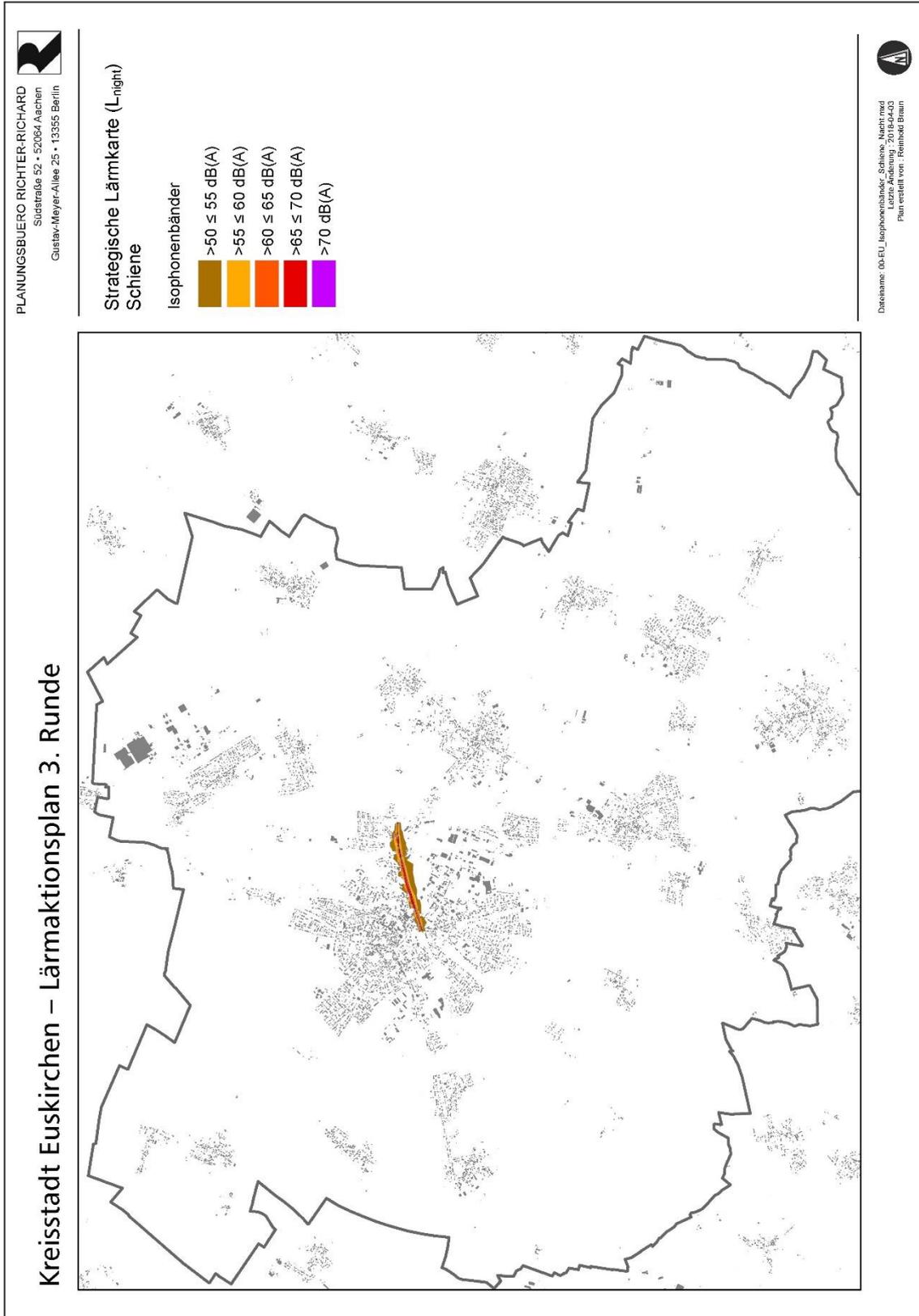


Abb. 5.10: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L<sub>night</sub> [Quelle Daten: EBA]

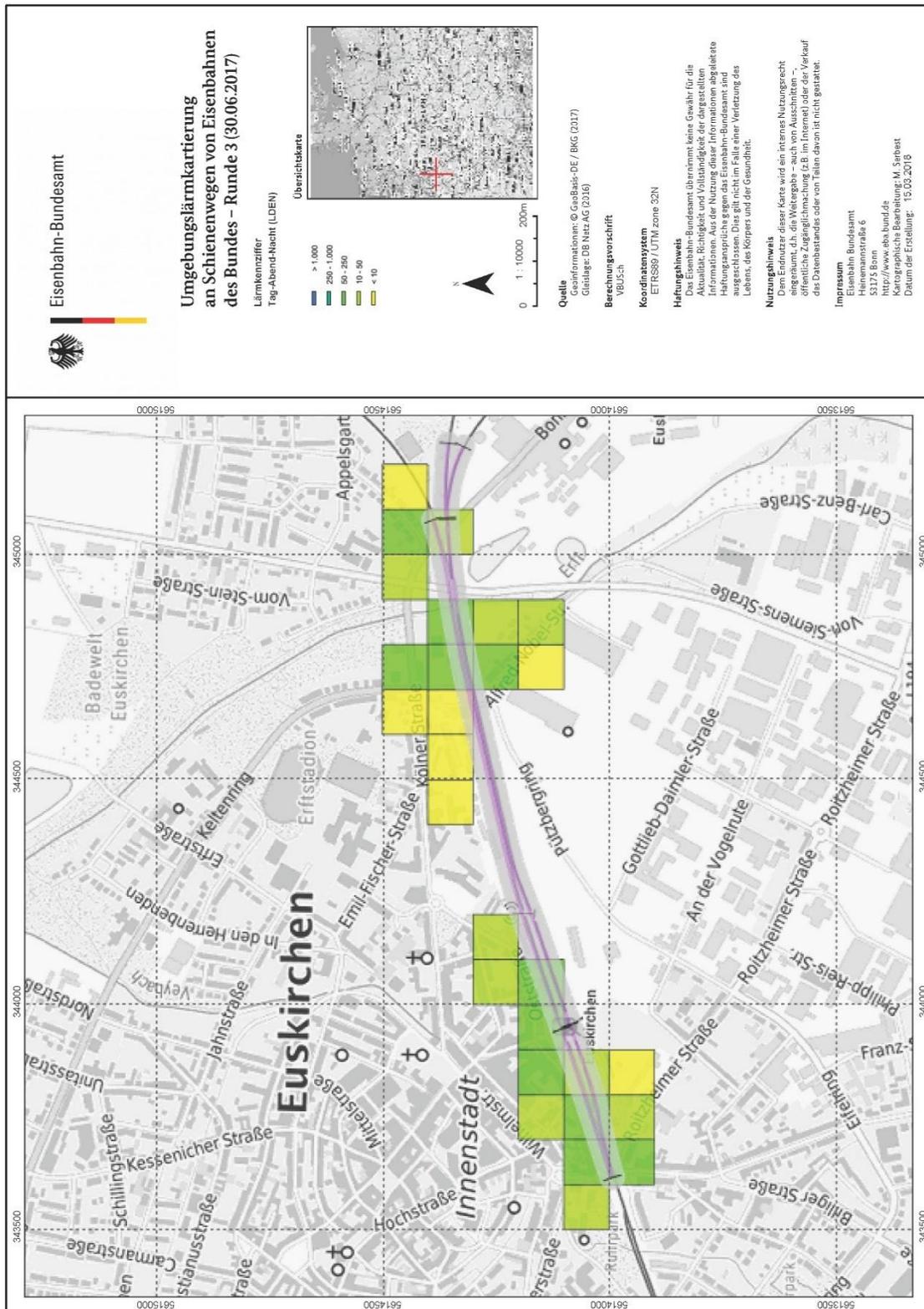


Abb. 5.11: Lärmkennziffer  $L_{den}$  – Schienenverkehr

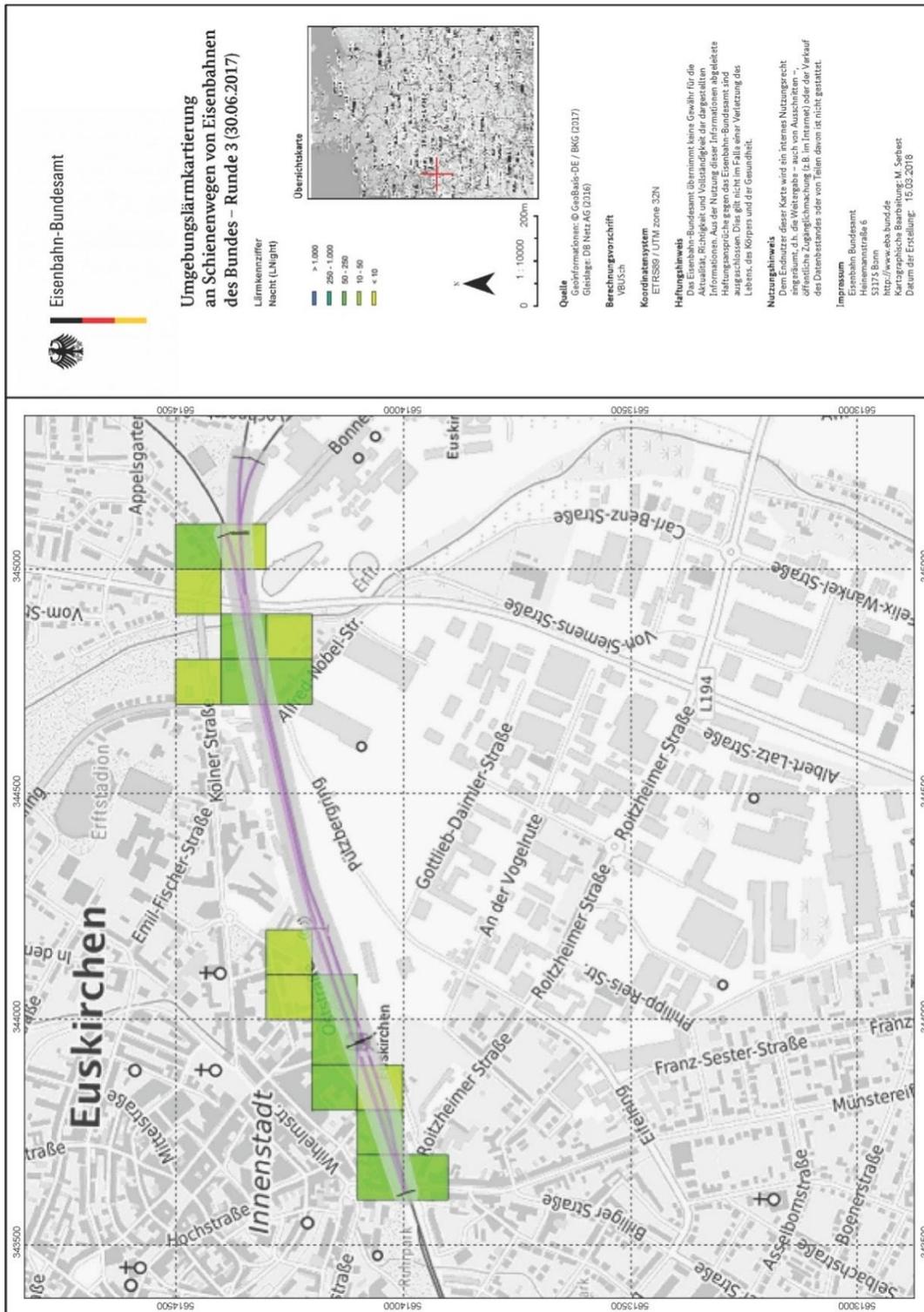


Abb. 5.12: Lärmkennziffer L<sub>night</sub> – Schienenverkehr

### 5.3 Belastungsachsen Straßenverkehr

In den Grenzbereichen der Isophonenbänder treten bei den strategischen Lärmkarten, die in einem 10x10 m-Raster berechnet werden, zwangsläufig relativ große Ungenauigkeiten auf. Genauer sind dagegen 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 mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben. Folgende Straßen wurden (mit Korrektur der Lärmwerte) als Belastungsachsen identifiziert:

- B 56 Kommerner Straße von Wißkirchener Straße bis westlich Schloßmühlenstraße,
- B 56 Kommerner Straße von westlich Euenheimer Straße bis östlich Wirtschaftsweg,
- B 56 Kommerner Straße – Rüdesheimer Ring von östlich Straße An der Katzenhecke bis Frauenberger Straße,
- B 56 Jülicher Ring von Robert-Koch-Straße bis Straße Am Schwalbenberg,
- B 56 Keltenring 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 Rhederstraße – Ortsdurchfahrt Rheder,
- L 194 Kölner Straße von Görresstraße bis Vom-Stein-Straße,
- L 264 Frauenberger Straße von Röntgenstraße bis zum westlichen 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 kurzer Abschnitt östlich Wißkirchener Straße,
- B 56 Kommerner Straße kurzer Abschnitt östlich Euenheimer Straße,
- B 56 Kommerner Straße von östlich Straße An der Katzenhecke bis Rüdesheimer Ring,
- B 56 Keltenring von südlich Sportplatz bis Kölner Straße (einschließlich Knotenpunkt),
- L 194 Rhederstraße – Ortsdurchfahrt Rheder.

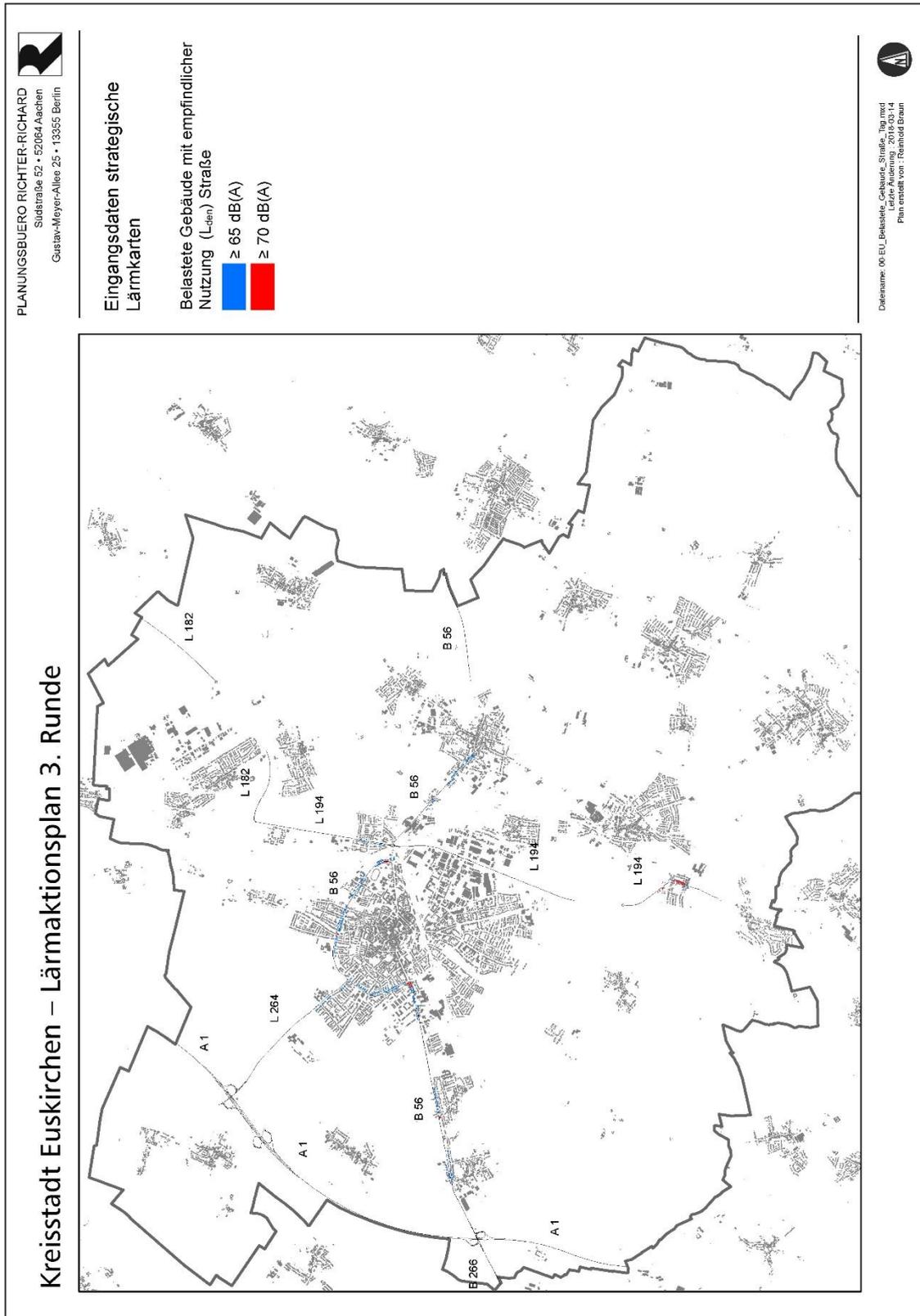


Abb. 5.13: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{den} > 65$  dB(A) – Straßenverkehr

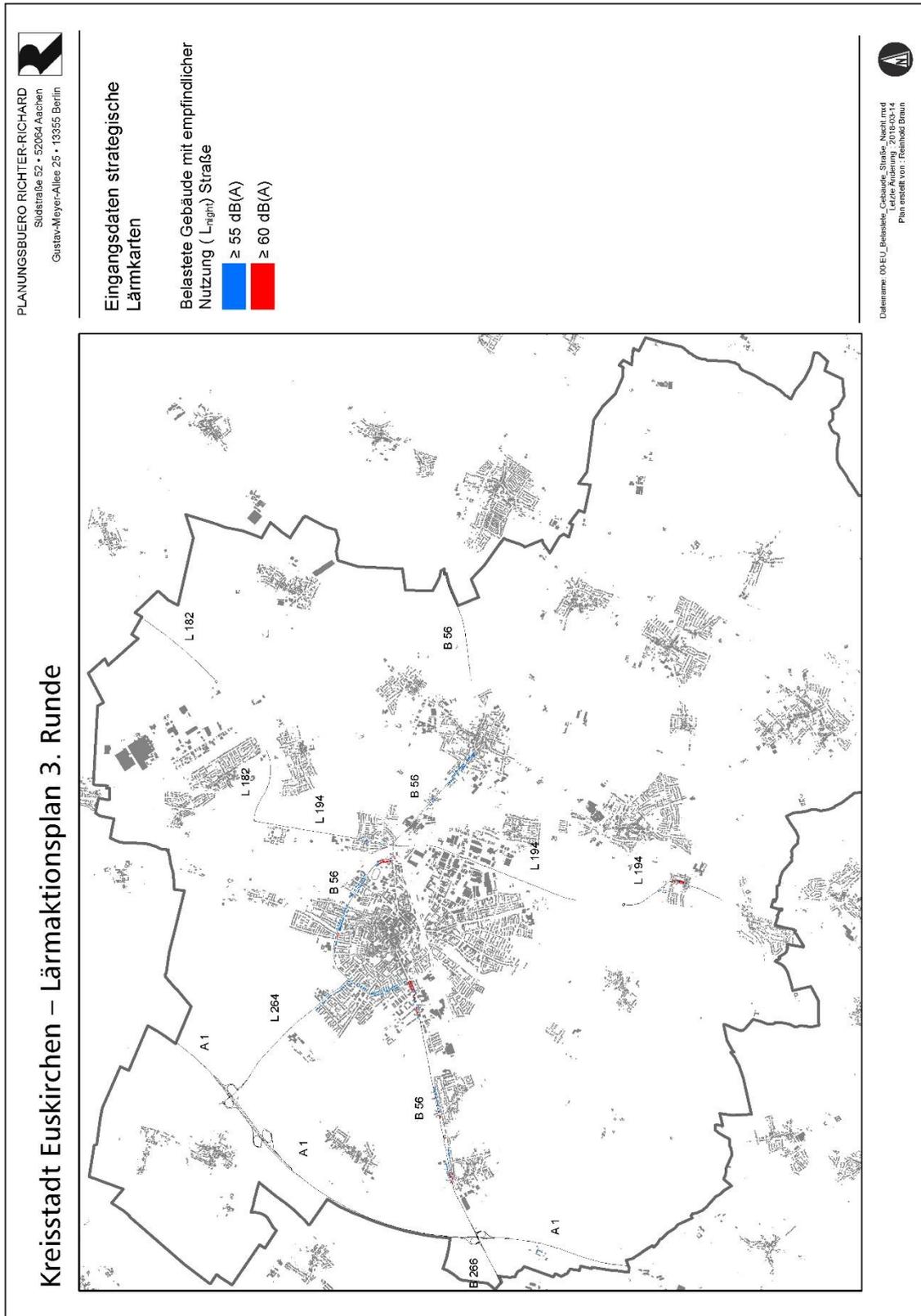


Abb. 5.14: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L<sub>night</sub> >55 dB(A)

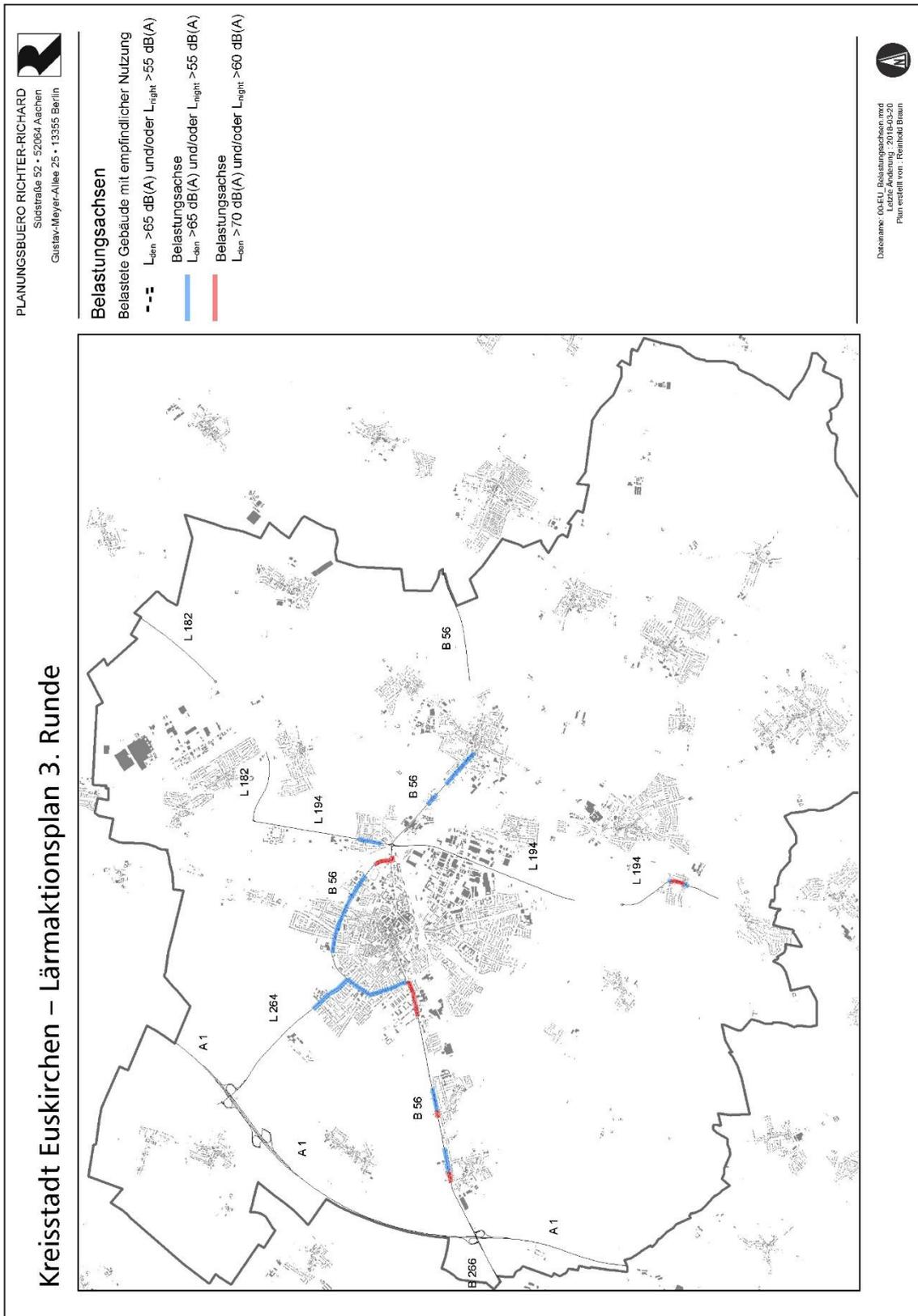


Abb. 5.15: Belastungsachsen Straßenverkehr  $L_{den}/L_{night} > 65/55$  dB(A)

## 5.4 Ruhige 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  $L_{den} = 40 \text{ dB(A)}$  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 nicht aus, diese Gebiete zu identifizieren. Das würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen erfordern, die aber in den Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht vorliegt.

Der LAI gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Ausdehnung vom  $4 \text{ km}^2$  auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung  $L_{den} \leq 50 \text{ dB(A)}$  aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von  $L_{den} = 55 \text{ dB(A)}$  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  $40 \text{ dB(A)}$  für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes =  $-3 \text{ dB(A)}$ ), um  $41 \text{ dB(A)}$  im Kernbereich der Fläche zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche einschließlich der verlärmten Randbereiche von  $256 \text{ km}^2$  bzw. eine Kantenlänge von  $16 \times 16 \text{ km}$ . Sofern die Randbereiche leiser als  $55 \text{ dB(A)}$  sind, kann eine Fläche von  $64 \text{ km}^2$  bzw. eine Kantenlänge von  $8 \text{ km}$  auf ein ruhiges Gebiet im Kern der betrachteten Fläche hinweisen. 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 Übersicht in der nachfolgenden Abbildung zeigt, dass nur in wenigen Räumen ruhige Gebiete auf dem Land 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.

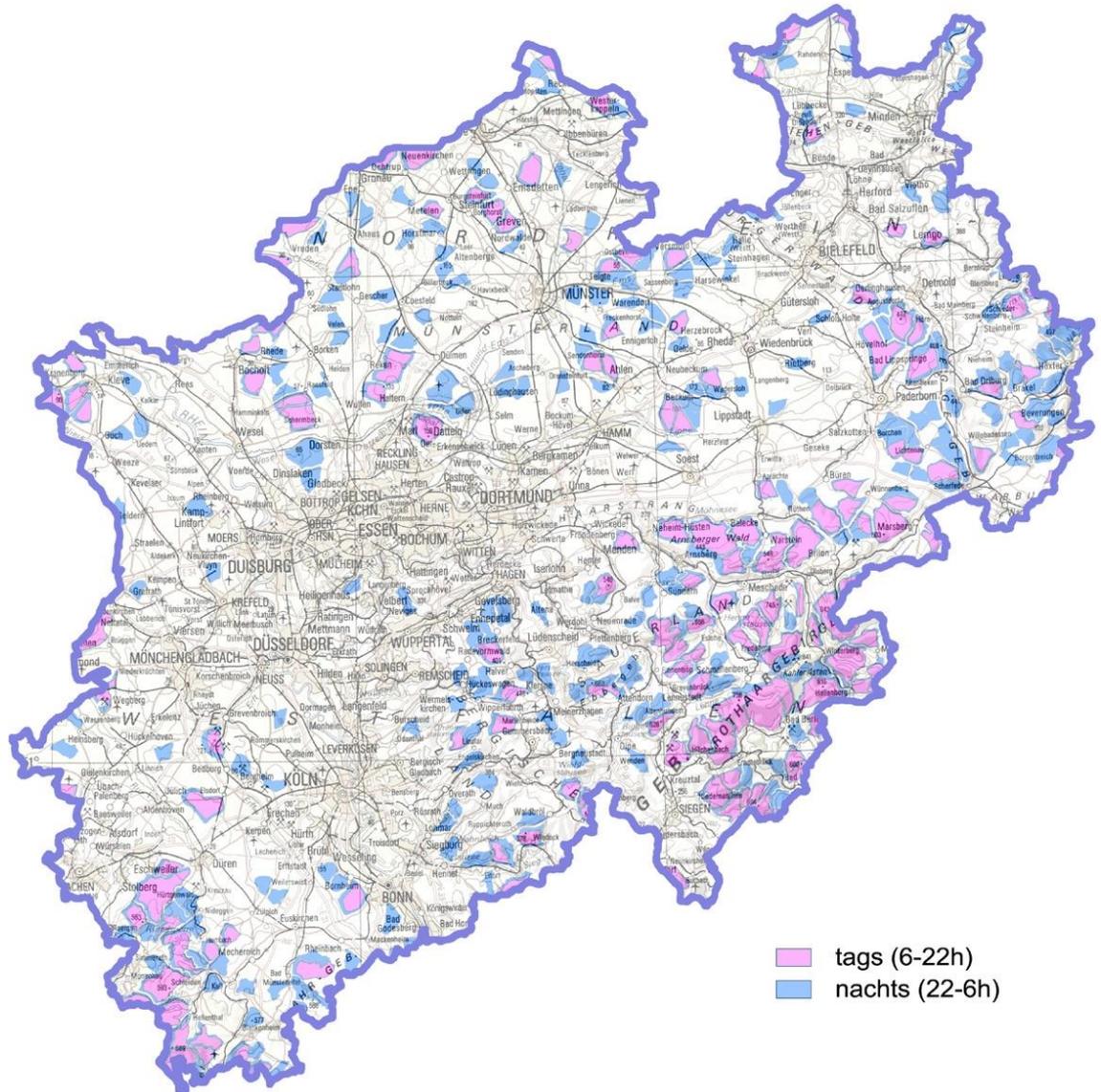


Abb. 5.16: Screening Ruhige Gebiete Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003)

## 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 Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht zu einer Gesamtbetroffenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

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

### Straßenverkehr

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LA-NUV berechnet.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	12,9	3,7	0,8

4,5 km<sup>2</sup> sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,8 km<sup>2</sup> auf.

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

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	773	396	4
Schulen (Gebäude)	7	1	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

400 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten bei vier Wohnungen auf. Es ist eine Schule (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	829	818	756	88	9

L <sub>night</sub> [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	772	828	195	0	0

Ganztags sind 853 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon 97 Pegeln >70 dB(A) und neun >75 dB(A). Nachts sind 1.023 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 195 >60 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Ganztagsbelastung.

## Schienenverkehr

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

Tab. 6.4: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	0,4	0,1	0,02

0,1 km<sup>2</sup> sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten im Prinzip nicht auf.

Tab. 6.5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	112	6	0
Schulen (Gebäude)	0	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

Sechs Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.6: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	150	80	10	0	0

L <sub>night</sub> [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	300	20	0	0	0

Ganztags sind 10 Personen von Lärm >65 dB(A), nachts 20 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen. Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Ganztagsbelastung.

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

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

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

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

Der Ausschuss für Umwelt und Planung der Stadt Euskirchen hat in seiner Sitzung am 22. September 2020 die Durchführung des Mitwirkungsverfahrens beschlossen. Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erfolgte vom 12. Oktober bis 9. November 2020.

Während der Offenlage bot die Kreisstadt Euskirchen am 5. November 2020 ab 14:00 Uhr eine Bürgersprechstunde in der Stadtverwaltung an. Alle Interessierten sollten so die Möglichkeit erhalten, sich mit Fachleuten aus der Verwaltung und des bearbeitenden Büros über Lärmprobleme und mögliche Lösungen auszutauschen. Vermutlich Corona-bedingt wurde dieses Angebot im Gegensatz zur 2. Runde nicht genutzt.

Das Mitwirkungsverfahren und die Bürgersprechstunde wurden "ortsüblich bekanntgemacht", so wie es auch im Rahmen anderereteiligungsverfahren geschieht. Es gab dazu eine Bekanntmachung im "Rundblick Euskirchen" als Amtsblatt der Kreisstadt Euskirchen, Aushänge im Rathaus, sowie Informationen auf der Homepage der Kreisstadt Euskirchen. Darüber hinaus berichteten der Kölner Stadtanzeiger sowie der Rundblick Euskirchen in entsprechenden redaktionellen Artikeln. Parallel dazu wurde der Lärmaktionsplan ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

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

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

Dort, wo die Kreisstadt Euskirchen unabhängig von der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Einflussmöglichkeit hat, werden diese Hinweise weiterverfolgt.

Die positiv abgewogenen Hinweise sind in den Lärmaktionsplan eingeflossen.



Die Abwägung der Hinweise aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sind als Anlage I und II beigefügt.

Der Lärmaktionsplan wurde durch den Rat der Kreisstadt Euskirchen in der Sitzung am 18. Februar 2021 angenommen.

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

## 8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

### 8.1 Evaluierung der 2. Runde

Die Kreisstadt Euskirchen hat in der 2. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 14. Dezember 2017 durch den Rat der Kreisstadt Euskirchen angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte.

Ergänzend werden Maßnahmen mit einer Lärminderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden nur dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (bestehendes Baurecht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.).

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde

grün = Maßnahme umgesetzt  
blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt  
schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
<b>B 56 Kommerner Straße (Wißkirchen und Euenheim)</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen  	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Brücke Wißkirchener Straße und Verbindungsweg zur Harbigstraße von auf 30 km/h. Der befestigte überfahrbare Fahrbahnteiler Höhe Haltestelle Wißkirchen (Südseite) ist als Querungssicherung zu schmal.	Verkehrsbeschränkung in Absprache mit Landesbetrieb Straßen.NRW und Polizei ggf. möglich. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Versetzen der Ortstafel Euenheim (östlicher Ortseingang) vom Standort Durchgang von der Alte Landstraße zur Falterstraße (ca. 100 m). In Folge verringert sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Abschnitt von 70 auf 50 km/h.	Maßnahme wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt, da die Gebäude entsprechend der Lärmkartierung der 3. Runde nicht über den Auslösewerten belastet sind. Die Fläche zwischen Straße und Neubebauung ist im Bebauungsplan "Euskirchen Euenheim 4" als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung Lärmschutzwall (Höhe 2,00 m über Niveau Radweg) ausgewiesen und umgesetzt.
	Ausbau der Sperrflächen Höhe Libellenstraße und Höhe Falterstraße zu begrüntem Mittelinseln. Bepflanzung mit niedrigem Gehölz zur Unterstützung einer Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	Maßnahme wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt, da keine Unterstützung durch Baulastträger Straßen.NRW.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
Förderung Fuß- und Radverkehr	Anlage Fußwegverbindung (Treppenanlage) zur Straße Trotzenberg in Verlängerung des vorhandenen Übergangs (Erschließung Haltestelle).	Umsetzung der Maßnahme könnte ggf. in Verbindung mit der Errichtung eines Kreisverkehrs erfolgen. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Dialog-Display westlich des Sportplatzes Höhe Verbindungsweg zur Alte Landstraße.	Umsetzung der Dialog-Displays erfolgt sukzessive nach Priorität. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Ausweisung der parallel verlaufenden Route Trotzenberg – Alte Landstraße (siehe Fahrradstadtplan Euskirchen).	Umsetzung in Vorbereitung. Ist im Radrouthenetz NRW ausgewiesen und wird ggf. noch verlängert.
	Prüfung eines Umbaus des Linksabbiegefahrstreifens von der westlichen Kommerner Straße in die Harbigstraße zu einer Mittelinsel mit Querungssicherung.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
<b>B 56 Kommerner Straße (Innenstadt)</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen	Sofortmaßnahme: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen der Straße An der Katzenhecke und Rüdesheimer Ring.	Nach Prüfung durch die Kreisstadt Euskirchen wird die Maßnahme im LAP 3 aus verkehrstechnischen Gründen nicht weiterverfolgt.
	Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Deckschicht. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann nach Einbringung einer lärmindernden Asphaltdeckschicht wieder zurückgenommen werden.	Die Verwendung dichter lärmindernder Beläge wird im LAP 3 weiter geprüft.
Förderung Fuß- und Radverkehr	Prüfung der Beschilderung der Höhe Mainstraße querenden Radwegroute. Hier ist die weitere Führung Richtung Süden nicht eindeutig nachvollziehbar.	Maßnahme umgesetzt.
	Querungsanlage Höhe Haltestelle Berufskolleg (z. B. Bedarfs-Lichtsignalanlage).	Eine Lichtsignalanlage ist an der Georgstraße vorhanden. Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	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.	Maßnahmen nicht umgesetzt, Die Umsetzung wird im LAP 3 weiterverfolgt kann ggf. im Rahmen einer Gesamtmaßnahme für diesen Straßenabschnitt erfolgen.
<b>Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdesheimer Ring</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen	Fahrbahnerneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht, kurz- bis mittelfristig.	Die Verwendung dichter lärmindernder Beläge wird im LAP 3 weiter geprüft.
	Versetzung des Ortseingangsschildes auf Höhe des Tempo 50-Schildes.	Maßnahme umgesetzt.
	Ausbildung eines versetzten Fahrbahnverschwenks in beiden Fahrtrichtungen im Ortseingang.	Maßnahme wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt.
	Sollten Dialog-Displays nicht den gewünschten Erfolg zeigen, Einrichtung einer fest installierten Geschwindigkeitskontrolle zwischen Eupener Straße und Paul-Ehrlich-Straße.	Dialog Display Frauenberger Straße Ri. Süd (ortseinwärts) wurde installiert. Auf ein Dialog Display Ri. Norden wird verzichtet, da südlich der Kreuzung Frauenberger/ Ring ebenfalls in diesem Zuge ein Dialog-Display installiert wurde (Tempo 30 Bereich Kita). Stationäre Geschwindigkeitskontrollen in beide Fahrtrichtungen in Höhe „Mercator Kaserne“ vorhanden. Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.
Förderung Fuß- und Radverkehr	Neubau einer Querungssicherung Höhe Eupener Straße (Nutzung Fahrbahnteiler).	LSA im Bereich der LIDL-Zufahrt vorhanden. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt. Der Bedarf ist zunächst zu prüfen.
	Ausbau der vorhandenen Querungssicherung nach aktuellen Ausbauvorgaben.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt. Straßenbaulasträger: Stra-

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
		ßen.NRW.
Förderung Öffentlicher Nahverkehr	Ausbau der Haltestellen nach aktuellen Ausbauvorgaben.	Im aktuellen Ausbauprogramm des SVE enthalten, Umsetzung bis 2022. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Dialog-Displays in Richtung Süd (ortseinerwärts) Höhe Eupener Straße.	Umsetzung in Arbeit. Umsetzung der weiteren Dialog-Displays erfolgt sukzessive nach Priorität. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Richtung Nord (ortsaußerwärts) südlich des Friedhofsvorplatzes.	Umsetzung in Arbeit. Umsetzung der weiteren Dialog-Displays erfolgt sukzessive nach Priorität. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Aufwertung des Friedhofsvorplatzes.	Da dem Platz aufgrund seiner Lage eine eher geringe Aufenthaltsqualität beigemessen wird, ist eine gestalterische Aufwertung und Möblierung derzeit nicht vorgesehen. Maßnahme wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt.
<b>B 56 Rüdeshheimer Ring – Jülischer Ring – Keltenering und B 56 Rüdeshheimer Ring, Kommerner Straße – Frauenberger Straße</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen	Prüfauftrag: Grüne Welle auf dem äußeren Stadtring (B 56) mit einer Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h, ggf. flankiert durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h.	Im Rahmen zukünftiger städtebaulicher und verkehrlicher Veränderungen sind die Möglichkeiten zur Verstärkung des Verkehrs durch eine Grüne Welle regelmäßig und in Abstimmung mit Straßen.NRW zu überprüfen. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung Fuß- und Radverkehr	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: - 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.	Um den Querungsbedarf beziffern zu können, hat die Verkehrsbehörde am 01. Und 02.10.2018 eine Zählung der Fußgänger und Radfahrer vorgenommen, die weder die LSA noch die vorhandene Querungshilfe in Anspruch nahmen. Die Zählung hat den Verdacht nicht bestätigt. Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.
	- Rückbau der Parkbucht auf der Westseite zwischen Zufahrt Parkplatz (Rüdeshheimer Ring, Haus Nr. 188, Turnhalle) und Winkelpfad (Einkaufszentrum). Nutzung für Baumbeete und Durchgänge in Verlängerung der Durchlässe (teils Trampelpfade) vom Einkaufszentrum, Verhinderung von Parken durch Poller.	Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird die Einschränkung der Parkstände in diesem Bereich geprüft. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Am Knotenpunkt Rüdeshheimer Ring/ Winkelpfad werden Radfahrer von dem südlichen Rüdeshheimer Ring über eine indirekte Führung in den westlichen Winkelpfad geleitet. Die indirekte Führung sollte für die linksabbiegenden Radfahrer von dem nördlichen Rüdeshheimer Ring in den östlichen Winkelpfad aufgenommen werden.	Die Maßnahme befindet sich derzeit in Prüfung. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	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.	Maßnahme wird an Straßen.NRW herangezogen. Sie wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Unterstützende Maßnahmen	Unterteilung der Parkbuchten durch Baumbeete.
	Spielplatz Rüdeshheimer Ring, Ecke Hopfpfad: Errichtung einer zur Straße geschlossenen Pergola oder einer (halbhohen) Mauer. Zumindest Anlage eines punktuellen Ruhe-	Die Umsetzung der Maßnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Die zukünftige Umsetzung wird jedoch im LAP 3 weiterverfolgt.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	raums, z. B. geschützte Sitzecke mit Sandkasten.	
<b>B 56 Jülicher Ring – Keltenring, Frauenberger Straße bis Nordstraße</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen	Prüfauftrag: Grüne Welle auf dem äußeren Stadtring (B 56) mit einer Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h, ggf. flankiert durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h.	Im Rahmen zukünftiger städtebaulicher und verkehrlicher Veränderungen sind die Möglichkeiten zur Verstetigung des Verkehrs durch eine Grüne Welle regelmäßig und in Abstimmung mit Straßen.NRW zu überprüfen. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Passiver Lärmschutz zum Spielplatz und zur Kindertagesstätte zwischen Robert-Koch-Straße und Röntgenstraße.	Die Umsetzung der Maßnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Die zukünftige Umsetzung wird jedoch im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung Fuß- und Radverkehr	Bau einer Mittelinsel zur Querungssicherung in Höhe Keltenring, Haus Nr. 77 (Kita), in Verlängerung des Wegs durch den Grünzug.	LSA in der Nähe vorhanden. Maßnahme wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt.
	Erneuerung der Mittelinseln gemäß den aktuellen Ausbaustandards.	Maßnahmenvorschlag an Straßen.NRW herangetragen. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung Öffentlicher Nahverkehr	Umbau der Haltestellen in den Herrenbenden und Kreishaus gemäß aktuellen Ausbaustandards mit Verkürzung der Haltebucht Fahrtrichtung Frauenberger Straße.	Haltestelle Herrenbenden im Ausbauprogramm des SVE für 2020. Haltestelle Kreishaus baut Kreis nach Fertigstellung der eigenen Hochbaumaßnahme. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
<b>L 194 Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen	Kurz- bis mittelfristig Erneuerung der Fahrbahndecke mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Die Verwendung dichter lärmindernder Beläge wird im LAP 3 weiter geprüft.
	Prüfauftrag: 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 Knoten Carl-Benz-Straße/ Roitzheimer Straße über die Achse Roitzheimer Straße – L 210 vorgenommen werden kann.	Umsetzung der Maßnahme wird derzeit nicht befürwortet, da die K 24 durch die geplante Westtangente zukünftig zusätzlich belastet wird. Maßnahme wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt.
Verstetigung des Kfz-Verkehrs	Prüfung der Abstimmung der Lichtsignalsteuerung zwischen den Knotenpunkten L 194/ Görresstraße und L 194/ B 51 zur Stauvermeidung. Prüfung einer verkehrsabhängigen Schaltung in den Nachtstunden.	Prüfung erfolgt derzeit. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung Fuß- und Radverkehr	Prüfung der Radverkehrsführung im Knoten 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.	Prüfung erfolgt derzeit. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	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.	Umsetzung erfolgt im Rahmen des Haltestellenausbaus durch die SVE. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	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. Alternativ: Anlage eines Radwegs auf dem straßenbegleitenden Grünstreifen.	Prüfung erfolgt derzeit. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Bepflanzung des schmalen Grünstreifens auf der Westseite mit einer niedrigen Hecke, wie auf dem mittleren Abschnitt.	Prüfung erfolgt derzeit. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung Öffentlicher Nahverkehr	Ausbau der Richtungshaltestellen Angelika-	Einschließlich Querungssicherung im Aus-

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	Kauffmann-Straße nach aktuellen Ausbaustandards einschließlich Wetterschutz.	bauprogramm für 2020. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen 	Prüfung der Aufstellung eines Dialog-Displays südlich der Einmündung Angelika-Kauffmann-Straße Richtung Innenstadt.	Maßnahme umgesetzt.
	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.	Maßnahmen befinden sich in Prüfung, werden im LAP 3 weiterverfolgt.
<b>B 56 Bonner Straße – Kuchenheimer Straße, Bahntrasse bis Carl-Koenen-Straße Maßnahmen befinden sich in Prüfung, werde</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen 	Sofortmaßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Ortsausgang Euskirchen (Innenstadt) und Ortseingang Kuchenheim von 100 auf 70 km/h). Die Streckenlänge beträgt etwa 110 m.	Maßnahme umgesetzt.
	Fahrbahnerneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht auf dem Abschnitt Bahnübergang bis Ortsausgang Euskirchen (Innenstadt).	Alternativvorschlag an Straßen. NRW: Keine neue Deckschicht, besser Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h. Diese Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung Fuß- und Radverkehr	Ausbau der vorhandenen Verkehrsinseln als Querungssicherung nach aktuellen Standards.	Maßnahmenvorschlag an Straßen.NRW weitergeleitet. Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung Öffentlicher Nahverkehr	Ausbau der Haltestellen Kuchenheim RWE nach aktuellen Ausbaustandards. Dabei Aufgabe der Bushaldebucht auf der Südwestseite. Bau einer Querungssicherung nach aktuellen Ausbaustandards zur Erschließung der Haltestellen.	Ausbau der Bushaltestellen einschließlich Aufgabe der Busbucht umgesetzt.

## 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 besitzen.

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.

Tab. 8.2: Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung

<b>Lärmschutzmaßnahmen</b>		
<b>Maßnahme</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<b>Erläuterung</b>
Lärmschutzwall/ -wand Kommer-ner Straße	Wall mit aufgesetzter Lärmschutzwand auf 50 m Länge westlich der Josef-Ruhr-Straße auf der südlichen Stra-ße	
Lärmindernde Asphaltdeck-schicht	Auf dem Straßenzug Rüdeshheimer Ring – Jülischer Ring – Keltenring (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).	Die Lärminderung setzt erst bei $\geq 60$ km/h ein und ist damit für den Lärmaktionsplan nicht relevant.
<b>Straßenbauliche Maßnahmen</b>		
<b>Maßnahme</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<b>Erläuterung</b>
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.	Umsetzung durch den Kreis Euskirchen, Fertigstellung voraussichtlich 2022.
Neuordnung des Verkehrs Ku-chenheimer Straße	Neuordnung des Verkehrs durch eine Einbahnstraßen-regelung in der Carl-Koenen-Straße sowie der Busch-straße zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs (Un-ter Voraussetzung der Abstimmung mit Straßen.NRW).	Umsetzung wird in der Form nicht mehr ver-folgt. Stattdessen: Engstelle mit LSA zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr. Umsetzung mit Zustimmung des Baulastträgers Straßen.NRW erst nach Rea-lisierung der B 56n.
<b>Verkehrsrechtliche Maßnahmen</b>		
<b>Maßnahme</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<b>Erläuterung</b>
Geschwindigkeitsbeschränkungen	Auf folgenden Straßenabschnitten, die im LAP betrach-tet werden, bestehen zulässige Höchstgeschwindigkei-ten $< 50$ km/h: Kuchenheimer Straße zwischen Stiefel-hagenstraße und Schwarzer Weg (30 km/h).	Vor Aufstellung des LAP der 2. Runde umge-setzt.
Lkw-Lenkung (Umleitungsstrecke)	Ab dem Knotenpunkt B 56/ B 266 mit der Kölner Stra-ße (L 194) werden Lkw (7,5 t) Richtung Kuchenheim über die B 51 und K 24 zur L 210 geleitet (in der Ge-genrichtung ab Knotenpunkt B 266/ B 56 mit der L 210 analog).	
<b>Verkehrskonzepte</b>		
<b>Maßnahme</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<b>Erläuterung</b>
IGS, Verkehrsuntersuchung zur Westtangente Kuchenheim (2012)	Planfall 1 Westtangente Kuchenheim ohne Rückbau-maßnahmen: Die B 56 wird im Bereich Kuchenheim um 1.000 Kfz/24 h entlastet. Auf ihr verbleiben noch	Realisierung der Westtangente durch den Kreis in 2021. Verkehrsentlastung durch Umbau der Ortsdurchfahrt B 56 mit Zustim-

	8.000 Kfz/24 h. Planfall 2 Westtangente Kuchenheim mit Rückbaumaßnahmen (Vorzugsvariante): Durch den Rückbau der Ortsdurchfahrt Kuchenheim ergeben sich erhebliche Entlastungen ca. 3.000 Kfz/24 h.	mung des Baulastträgers erst nach Realisierung der Umgehungsstraße B 56n möglich.
<b>Förderung des Umweltverbundes</b>		
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 das Euskirchener ÖPNV-Netz.	Verzögerung durch langwierige juristische Klärung der Konzessionsvergabe an SVE. Bislang konnten keine Car Sharing-Anbieter gefunden werden.
Reaktivierung der Bahnstrecke Euskirchen – Düren (RB 28 Eifel-Börde-Bahn)	Auf der Bahnstrecke Euskirchen – Düren verkehren seit 2016 wieder drei Zugaare, jedoch nur an Wochenenden und Feiertagen. 2018 sollen mit dem nächsten Schritt täglich drei Zugaare verkehren. Mit der letzten Stufe wird ab 2020 ein täglicher Stundentakt eingeführt.	Zz. Vorlaufbetrieb, für ca. 2021 wird ein Stundentakt angestrebt.
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 ortsnahe Lage der Schienenstrecke.	Die Realisierung des Haltepunkts Elsig wird mit Beginn des Vollbetriebs 2021 angestrebt.
Mobilitätskonzept	Im Vorfeld der Erstellung des Mobilitätskonzepts für die Kreisstadt Euskirchen wurde eine stadtweite repräsentative Haushaltsbefragung durchgeführt. Diese bildet die Grundlage für das 2019 beauftragte Mobilitätskonzept.	In Bearbeitung.
Radverkehrskonzept	Aus dem Jahr 2001 gibt es ein Radverkehrskonzept, das inzwischen als veraltet gelten muss. Im Jahr 2016 wurde ein Fahrradstadtplan veröffentlicht.	Ist Teil des Mobilitätskonzepts (in Bearbeitung).
Haltestellenausbaukonzept SVE	Barrierefreier und moderner Ausbau von 259 Bushaltestellenpositionen der Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE) im Zeitraum bis 2022, gestaffelt nach Dringlichkeit und Verkehrsaufkommen.	Umsetzung teilweise erfolgt.
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 Siedlungsgebiete 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	Bike+Ride: erste Fahrradständer installiert (z. B. Franziskussschule), E-Bike Stationen: z. B. Kreuzweingarten. Für Car Sharing liegen bisher keine Angebote vor.

	für die Einführung von Car Sharing ein entsprechend nachhaltig ausgelegtes Nutzer- und Betreibermodell konzipiert werden, um daraus ein Pilotprojekt zu entwickeln.	
Elektrifizierung der Eifelstrecke	In Vorbereitung, Federführung DB und Nahverkehr Rheinland (NVR)	Planungszeitraum mehr als 12 Jahre.
Sperrung des Bahnübergangs "Wißkirchen" für den Kfz-Verkehr	Umbau zum Fußgänger-/Radweg-Bahnübergang.	Wird im Rahmen der Änderung der technischen Sicherungsanlagen geprüft. Derzeit in Abstimmung.
"Lückenschluss" des vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radwegs am Bahnübergang "Euenheimer Straße"	Der Geh- und Radweg wird zukünftig zur Erhöhung der Sicherheit in die technische Sicherung des Bahnüberganges einbezogen.	Wird im Rahmen der Änderung der technischen Sicherungsanlagen geprüft. Derzeit in Abstimmung.

### Stadtplanerische Maßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Bebauungspläne ohne Festsetzungen zum Lärmschutz	Folgende Bebauungspläne grenzen an Belastungsachsen an, jedoch ohne Festsetzungen zum Lärmschutz: - 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 Schwalbenberg, B-Plan Euskirchen 32/ 69/ 86, - B 56 Keltenring 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 zum westlichen Ortsausgang, B-Plan Euskirchen 66.	
Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Lärmschutz	Folgende Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Lärmschutz grenzen an Belastungsachsen an: - B 56 Bonner Straße Umfeld Straße Am Ratsheimer Hof, B-Plan Euskirchen 84, - B 56 Kuchenheimer Straße von westlichem Ortseingang Kuchenheim bis Carl-Koenen-Straße, B-Plan Kuchenheim 16.	

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

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

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. Soweit erforderlich sind diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

### 9.1 Managementansatz zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen 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 überwiegend 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.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
  - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
  - Klimaschutz,
  - Mobilitätsplanung,
  - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
  - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
  - Stadterneuerung,
  - Straßenunterhaltung,
  - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen 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 – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.

## 9.2 Strategische Maßnahmen

### Mobilitätskonzept

Der Fachausschuss der Kreisstadt Euskirchen hat 2016 beschlossen, im Jahr 2017 die Grundlagenermittlung für ein zukünftiges Mobilitätskonzept zu erstellen, um das notwendige Leistungsbild zu konkretisieren. Im Vorfeld der Erstellung des Mobilitätskonzepts wurde eine stadtweite repräsentative Haushaltsbefragung durchgeführt, die zz. in Bearbeitung ist.

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 3. Runde 2020 beschlossen werden soll, erfolgt die Aufstellung des Lärmaktionsplans teilweise parallel mit der Aufstellung des Mobilitätskonzepts. Die vorlaufende bzw. parallele Aufstellung des Lärmaktionsplans bietet verbesserte 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 ein Teilbeitrag der Grundlagenermittlung für das 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, bis auf die Frauenberger Straße, in einem weitgehend üblichen Rahmen:

- Kommerner Straße (Wißkirchen/ Euenheim) 4,0/4,7 %,
- Kommerner Straße 3,0/3,5 %,

■	Frauenberger Straße	7,0/8,2 %,
■	Rüdesheimer Ring	3,2/3,7 %,
■	Jülicher Ring – Kelttenring	5,3/6,2 %,
■	Kölner Straße	3,3/4,7 %.

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 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 einzustufen ist, sollte in einem (regionalen) Lkw-Lenkungskonzept geprüft werden, ob bzw. in welchem Umfang (über-)regionale Lkw-Verkehre auftreten und vertretbare alternative Routenführungen bis zum Bau der B 56n angeboten werden können.

Die Kreisstadt Euskirchen hat mit Lkw-Verboten und entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Lenkungen bereits zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Kuchenheim (Belastungsachse) beigetragen. Der Lkw-Verkehr >7,5 t ab dem Knotenpunkt B 56/ B 266 mit der Kölner Straße (L 194) 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). Eine weitere Reduzierung des Lkw-Verkehrs auf der OD Kuchenheim wird erst nach Fertigstellung der B 56n möglich sein.

## 9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen

### 9.3.1 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 Wißkirchen ist mit einer DTV von 13.730 Kfz und einem Schwerverkehrsanteil von 4,0/4,7 % ganztags/ nachts belastet. Die höchsten Fassadenpegel liegen bei 72,4/ 63,4 dB(A) ganztags/ nachts.

Fassadenpegel  $\geq 70$ /  $\geq 60$  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.

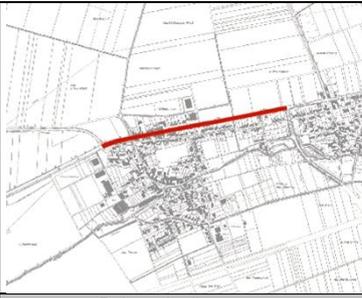
Die Kommerner Straße tangiert Euenheim am nördlichen Ortsrand. Die querende Euenheimer Straße ist die Haupteinschließung des Ortes. Der Belastungsabschnitt schließt den Knotenpunkt Kommerner Straße/ Euenheimer Straße ein und endet mit der angrenzenden Bebauung östlich der Haltestelle Euenheim BZE. Die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

Auf der Belastungsachse liegt die DTV bei 13.942 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,2 % ganztags und 3,7 % nachts. Die maximalen Fassadenpegel liegen bei 69,7/ 60,7 dB(A) ganztags/ 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			
		<b>B 56 Kommerner Straße, Wißkirchen</b> Lärmquelle: Straße DTV [Kfz] SV-Anteil tags/ nachts [%/Kfz] V <sub>zul</sub> Fassadenpegel maximal [dB(A)] (VBEB)		von bis L <sub>day</sub> L <sub>night</sub>				
		Trotzenberg, Haus Nr. 41	Ortseingang	13.730	4,0/4,7	50	68,8	59,7
		Wißkirchener Straße	Harbigstraße	13.730	4,0/4,7	50	70,7	61,7
		Harbigstraße	L 178	13.730	4,0/4,7	70	72,4	63,4
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. Linien 733, 808, 810, 878		Haltestelle Kommerner Straße: Busbuchten, Wetterschutz auf Südseite Haltestelle Harbigstraße: Nordseite am Fahrbahnrand, Südseite am Parkstreifen Haltestelle 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				
								
Kommerner Straße, Trotzenberg Richtung Wißkirchen, Übergang		Kommerner Straße, Haltestelle Wißkirchener Straße Richtung Euenheim, überfahrbare Fahrbahnteiler		Kommerner Straße, Haltestelle Harbigstraße Richtung Euenheim				

Tab. 9.2: Rahmenbedingungen B 56 Kommerner Straße, Euenheim

		B 56 Kommerner Straße, Euenheim						
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/ nachts [%]	V <sub>zul</sub> [km/]	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (VBEB)	
		von	bis	8.220	20,0/ 20,0	70	L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
		L178	Ortseingang West					
		Ortseingang West	Ortsausgang Ost	13.942	3,2/3,7	50/70	69,7	60,7
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Geringe Fahrbahnbreite, zwei Fahrstreifen, am Knoten Kommerner Straße/ Euenheimer Straße Aufweitung durch Linksabbiegefahrstreifen, Querungssicherung westlich Haltestelle BZE			Knoten Kommerner Straße/ Euenheimer Straße lichtsignalgeregt			
	Nebenanlagen	Gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf Südseite, Radfahrer im Gegenverkehr frei. Auf Nordseite Gehweg zwischen Querungssicherung und Haltestelle Euenheim BZE			Geh- und Radweg durch Grünstreifen von Fahrbahn getrennt, Poller verhindern Parken auf Grünstreifen Übergänge am Knoten Kommerner Straße/ Euenheimer Straße, Höhe Sportplatz Querungssicherung mit Sehbehindertenführung			
Unfallaufkommen		2014-2016: 19 Unfälle verschiedener Art, auffällige Verdichtung zwischen L 178 und Ortseingang West						
ÖPNV		Haltestelle Euenheim (298, 808, 810, 878), Haltestelle Euenheim BZE 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 des Sportplatzes, gegenüberliegend: Lage am Fahrbahnrand, Wetterschutz auf Nordseite			
Realnutzung		Wohnnutzung, Gastronomie, Sportplatz			LVR-Irena-Sendler-Schule, Berufsbildungszentrum			
Baustruktur der Wohnbebauung		Einzel- und Doppelhäuser, offene Bauweise, traufständig zur Straße			Zufahrten hauptsächlich über rückwärtige Erschließung (Alte Landstraße)			
<p>Ortseingang West mit Knoten Kommerner Straße/ Euenheimer Straße</p>		<p>Kommerner Straße Höhe Verbindung von Zikadenweg Richtung Osten</p>			<p>Kommerner Straße, Falterstraße Richtung Euenheim</p>			

## Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Brücke Wißkirchener Straße und Verbindungsweg zur Harbigstraße von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Auf diesem Abschnitt liegen nicht nur die höchsten Fassadenpegel, der Abschnitt umfasst auch drei Haltestellen (Wißkirchener Straße Richtung Euskirchen, Harbigstraße). Mit der Temporeduzierung wird gleichzeitig die Sicherheit an den Haltestellen verbessert. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Die befestigte überfahrbare Fahrbahnteiler Höhe Haltestelle Wißkirchen (Südseite) ist als Querungssicherung zu schmal. Zuständig: Straßen.NRW.
- (Mobiles) Dialog-Display westlich des Sportplatzes Höhe Verbindungsweg (kann befahren werden) zur Alte Landstraße. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen, Straßen.NRW.
- 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, sonst ist die Harbigstraße ein Wirtschaftsweg) zu einer Mittelinsel mit Querungssicherung. Zuständig: Straßen.NRW.

## Erläuterung

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

Kommerner Straße (Wißkirchen – Euenheim)		Maximale Fassadenpegel Lärmkartierung		Lärmmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (VBEB)	
				Lkw-Verbot	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit	Einbau AC D LOA	Reduzierung Verkehrsmenge		
		L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>					tags/ nachts dB(A)*	dB(A)
<b>Wißkirchen</b>									
Trotzenberg, Haus Nr. 41	Brücke Wißkirchener Straße	68,7	59,7	-	-	-	-	68,7	59,7
Brücke Wißkirchener Straße	Durchgang Harbigstraße	70,7	61,7	-	-2,4	-	-	68,3	59,3
Durchgang Harbigstraße	Harbigstraße	68,4	60,30	-	-	-	-	68,7	59,7
Harbigstraße	L 178	72,4	63,4	-	-	-	-	72,4	63,4
<b>Euenheim</b>									
L178	Ortseingang	65,8	56,3	-	-	-	-	65,8	56,3
Ortseingang	Zikadenweg	73,5	64,0	-	-	-	-	73,5	64,0

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 müsste diese ein Lärminderungspotenzial von ca. 9 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.

Den Eigentümern wird, sofern nicht bereits erfolgt, der Einbau von Schallschutzfenstern empfohlen. Sofern Fassadenpegel nach VBUS über 70/60 dB(A) auftreten, sollte Antrag auf die Prüfung von Schallschutz gestellt werden (siehe Kap. 4.).

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).

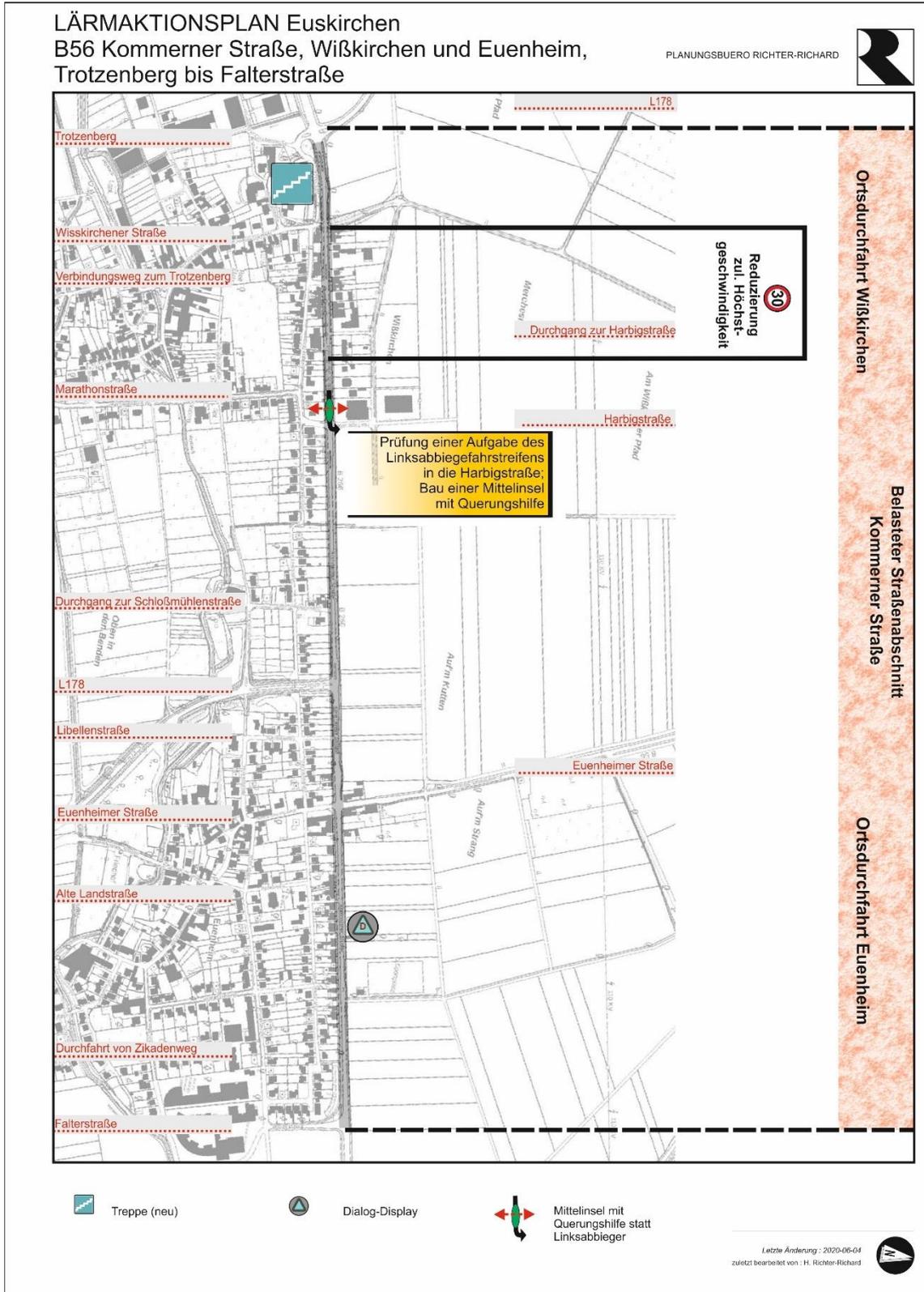


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Trotzenberg bis Falterstraße

### 9.3.2 B 56 Kommerner Straße (Innenstadt)

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

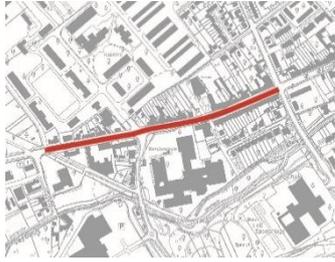
Tags liegen die Fassadenpegel zwischen Mainstraße und Neckarstraße um die 70 dB(A). Ab der Neckarstraße bis zum Rüdeshheimer Ring steigen die Fassadenpegel auf maximal 72,2 dB(A) an. Auf diesem Straßenabschnitt macht sich vor allem die beidseitige, geschlossene Bebauung bemerkbar.

Nachts sind beinahe alle Gebäude von Immissionen >60 dB(A) bis zu 62,9 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

		B 56 Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring						
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/ nachts [%]	V <sub>zul</sub> [km/]	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (VBEB)	
		von	bis			L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>	
		Mainstraße (Haus Nr. 216)	Neckarstraße	14.289	3,0/3,5	50	70,4	61,4
		Neckarstraße	Rüdeshheimer Ring	14.298	3,0/ 3,5	50	72,2	62,9
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
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			Südseite: Parken auf Fahrbahn wechselt mit Bushaltestellenkap/ -bucht Fahrbahnzustand mit baulichen Mängeln – Quer- und Längsrisse, aufgeplatzter Farbbelag auf Radfahrstreifen, abgesenkte Schachtdeckel			
	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: 808, 810, 878 Haltestelle Berufskolleg: 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			

## Maßnahmen

- Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (AC D LOA -3,2 dB(A)). 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 Außen Gastronomie u. ä. freigehalten werden.
 Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.

## Erläuterung

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

Kommerner Straße		Maximale Fassadenpegel		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (VBEB)	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung*	Einbau AC D LOA	Reduzierung der Verkehrsmenge		
		L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>	tags/nachts in dB(A)*	dB(A)	dB(A)	dB(A)	L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
Mainstraße, Haus Nr. 216	Neckarstraße	70,4	61,4	-	(-2,4)	-3,2	-	67,2	58,2
Neckarstraße	Rüdeshheimer Ring	72,2	62,9	-	(-2,4)	-3,2	-	69,0	59,1

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

Bei Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht mit einer Wirkung von -3,2 dB(A) können alle Fassadenpegel zumindest unter 70/60 dB(A) gedrückt werden. Die angestrebten Auslösewerte werden weiterhin deutlich überschritten.

In welchem Umfang die langfristig geplante Ortsumfahrung der B 56n die Pegel auf der Kommerner Straße mindern werden, ist derzeit noch nicht abzuschätzen.

Stark Betroffene sollten, sofern nicht bereits erfolgt, Anträge auf Fördermittel für passiven Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragen, da eine Deckschichtenerneuerung mit einem lärmindernden Asphalt nicht kurzfristig umgesetzt wird (siehe Kap. 11.2).

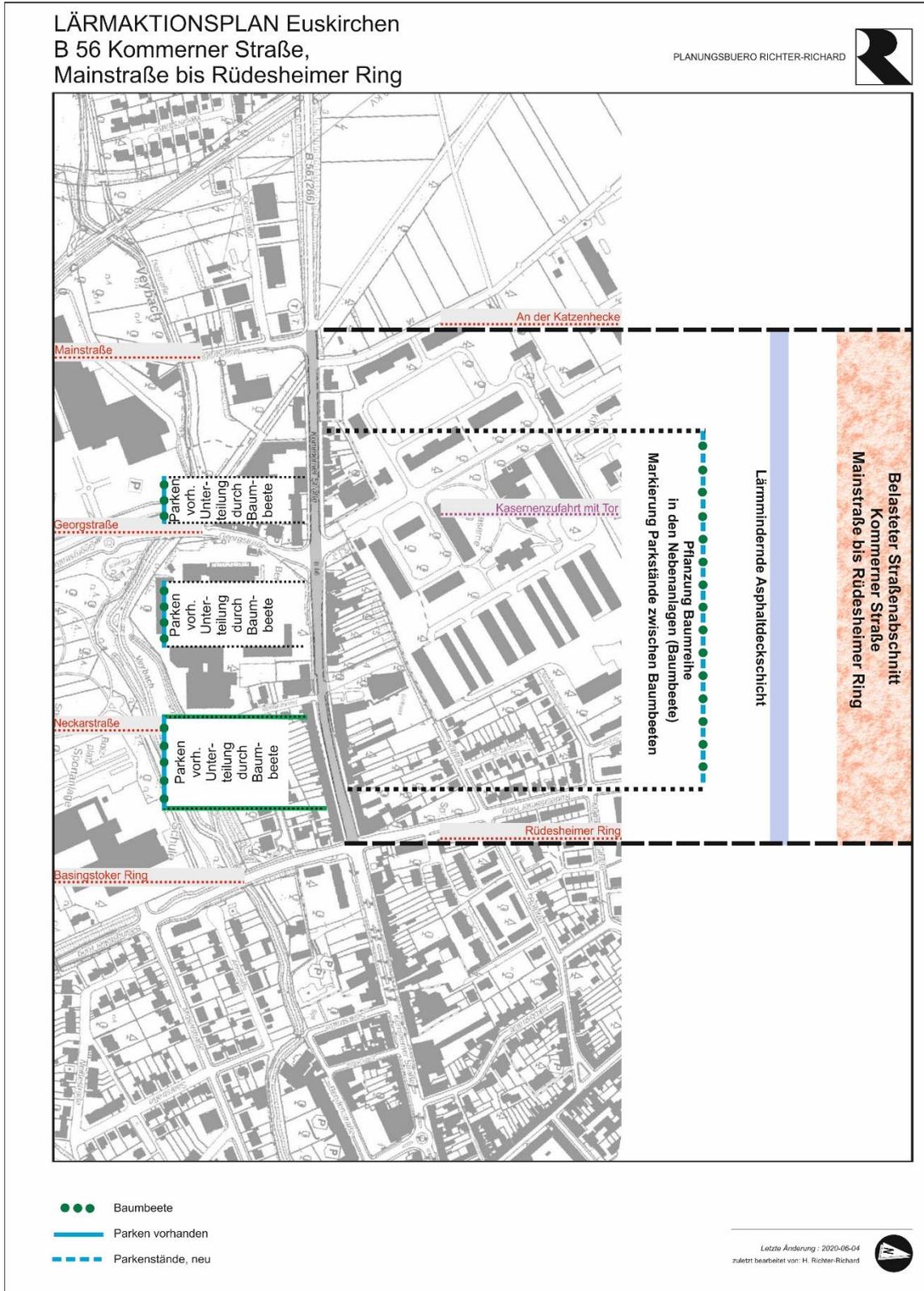


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring

### 9.3.3 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 18.672 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 7,0 % tags, und 8,5 % Lkw/Busse nachts belastet. Der Schwerverkehrsanteil ist auf der Belastungsachse im Gegensatz zu den anderen Belastungsachsen sehr hoch.

Die Fassadenpegel an den Wohngebäuden liegen bei maximal 68,3/59,3 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.

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 Lärminderung 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 gemeinsamen Geh- und Radwegs in Gegenrichtung geführt. Der östliche Gehweg ist nicht breit genug für eine Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg. Er endet ohne Anbindung in Höhe des jüdischen Friedhofs. 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 (GGs 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		
		<b>L 264 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring</b>				
Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/nachts [% (Lkw u. Busse)]	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
Von	bis				L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
Rüdeshheimer Ring	Eupener Straße	18.672	7,0/8,2	50	68,3	59,3
Eupener Straße	Ortsausgang	18.672	7,0/8,2	50/70/100	66,4	57,4
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		

## Maßnahmen

- Fahrbahnerneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (AC D LOA - 3,2 dB(A)), kurz- bis mittelfristig. Zuständig: Straßen.NRW.
- Ortseingang: Bau einer Querungssicherung Höhe Eupener Straße (Nutzung Fahrbahnteiler mit Mittelleitplanke). Zuständig: Straßen.NRW.
- (Mobile) Dialog-Displays in Richtung
  - Süd (ortseinwärts) Höhe Eupener Straße
  - Nord (ortsauwärts) südlich des Friedhofsvorplatzes.
 Zuständig: Kreisstadt Euskirchen FB 4.
- Friedhofsvorplatz
  - Ausbau der Haltestellen nach aktuellen Maßstäben. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.
  - Ausbau der vorhandenen Querungssicherung nach Stand der Technik. Zuständig: Straßen.NRW.

## Erläuterung

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

Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring		Maximale Fassadenpegel		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärmmin- derung (VBEB)	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzie- rung	Einbau AC D LOA	Redu- zierung der Ver- kehrs- menge		
				L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>	dB(A)	dB(A)		
Rüdeshheimer Ring	Eupener Straße	68,3	59,3	-	-	-3,2	-	65,1	56,7
Eupener Straße	Ortsausgang	66,4	57,4	-	-	-3,2	-	63,2	54,2

Auf der Frauenberger Straße sinkt die Lärmbelastung nach Einbau von AC D LOA um 3,2 dB(A). Während der Auslösewert von 65 dB(A)  $L_{den}$  nur an einem Gebäude (Frauenberger Straße, Haus Nr. 189) leicht überschritten wird, treten leichte Überschreitungen des Auslösewerts von 55 dB(A)  $L_{night}$  auf der Südwestseite mehrfach auf.

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 Lärminderung gezogen werden können, liegt 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.

Hecken, wilde Gehölze und ähnliche Sichtschutzmaßnahmen bewirken keine Lärminderung. Geeignet sind Mauern, Gabionen, massive Holzkonstruktionen, Wälle und Verglasungen, in deren Lärmschatten eine Pegelminderung von bis zu 15 dB(A) erreicht werden kann.

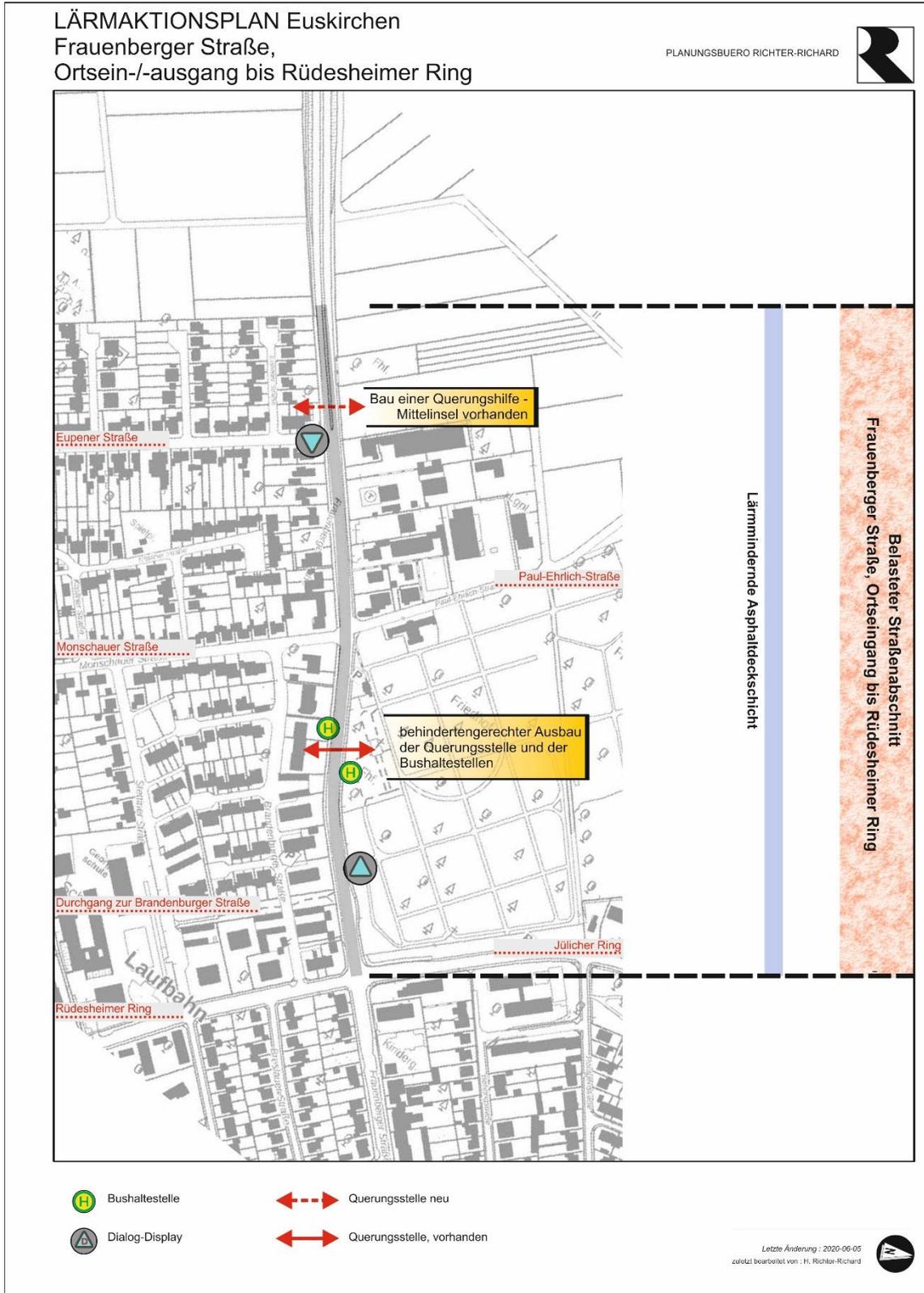


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring

### 9.3.4 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.

Die Fahrbahn des Stadtrings wurde mit geriffeltem Gussasphalt erneuert. Durch den Einbau von geriffeltem Gussasphalt (sog. lärmarter Gussasphalt) bei 50 km/h ergibt sich keine Lärminderung.

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 9.748 Kfz und Schwerverkehrsanteil von 3,2 % ganztags und 3,7 % nachts belastet. Die maximalen Fassadenpegel liegen bei max. 71,9/ 62,4 dB(A) tags/ nachts. Am stärksten betroffen sind die Gebäude liegen im Kreuzungsbereich Kommerner Straße/ Rüdesheimer Ring.

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

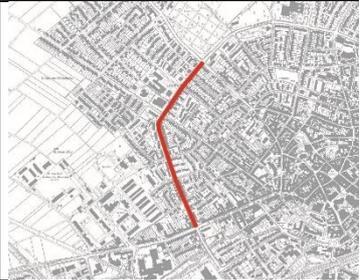
Der Rüdesheimer Ring wird auf dem Belastungsabschnitt von der Buslinie 871 mit drei Haltestellen befahren, von denen die Haltestelle Euskirchen Stettiner Straße an Wochentagen zwischen 5 und 23 Uhr mit 87 Bussen am häufigsten bedient wird. Die Haltestellen entsprechen weitgehend den aktuellen Anforderungen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

		B 56 Rüdeshheimer Ring, Kommerner Str. bis Frauenberger Str.						
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/ nachts [%](Anzahl)	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (VBEB)	
		von	bis				L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
		Kommerner Straße	Frauenberger Straße	9.748	3,2/3,7	50	71,9	62,4
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	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			
	Nebenanlagen	Fahrtrichtung Süden (Westseite): Parkstreifen mit Bord zur Fahrbahn beidseitig Gehwege			Keine Begrünung des Straßenraums			
Unfallaufkommen		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			
ÖPNV		Haltestellen Hoßpfad (872), Trierer Straße (860, 872) und Stettiner Straße (860, 871)			Haltestellen mit Sonderborden, Sehbehindertenleitlinien, Wetterschutz Gehweg durch Haltestelleninfrastruktur stark verengt (z. B. Höhe Trierer Straße)			
Realnutzung		Wohnnutzung, Dienstleistungen, Einzelhandel, Gastronomie			Unterzentrum zwischen Stettiner Straße und Winkelpfad auf Westseite, Schulen in zweiter Reihe, gute Erschließung durch LSA und Haltestelle			
Baustruktur der Wohnbebauung		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			
 <p>Rüdeshheimer Ring, Höhe Kommerner Straße Richtung Norden</p>		 <p>Rüdeshheimer Ring, Höhe Einkaufszentrum Winkelpfad</p>			 <p>Rüdeshheimer Ring, Höhe Frauenberger Straße in Rüdeshheimer Ring</p>			

## Maßnahmen

- 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, Straßenverkehrsbehörde.
- 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 Querungshilfen 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 Baumbeete. 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 Rüdesheimer Ring, Kommerner Str. bis Frauenberger Str.

Rüdesheimer Ring		Maximale Fassadenpegel		Lärmmindernde Maßnahmen			Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (VBEB)	
				Lkw-Verbot	Grüne Welle, verminderte Progressionsgeschwindigkeit (mit Verkehrsverstärkung)	Lärmmindernde Asphaltdeckschicht		
		L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>	in dB(A)	dB(A)	dB(A)	L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
Kommerner Straße	Frauenberger Straße	71,9	62,4	-	-0,8 (-3,0)	-	71,1 (68,9)	61,6 (59,4)

Nachts bleibt weiterhin eine deutliche Überschreitung des Auslösewertes von 55 dB(A) bestehen. Die Gebäude Rüdesheimer Ring, Haus Nr. 73, und Kommerner Straße, Haus Nr. 114, bleiben weiterhin stark belastet.

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 Lärm-

kartierung 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 Einmündungen Trierer Straße, Malmedyer Straße und Straße 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.

Um eine realistische Aussage über die Förderfähigkeit von passivem Schallschutz durch Straßen.NRW zu machen, wurde die Lärmkartierung durch das LANUV um eine Berechnung nach RLS-90 erweitert. Sofern die Gebäude über 68/58 dB(A) tags/nachts belastet sind, wird zur Beantragung von Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen bei Straßen.NRW geraten.

## B 56 Jülicher Ring – Keltenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße

Der Straßenabschnitt ist mit einer DTV von 11.290 Kfz und einem hohen Schwerverkehrsanteil von 5,3 % tags und 6,2 % nachts belastet.

Die maximalen Fassadenpegel liegen zwischen Frauenberger Straße und Nordstraße bei 70,1/61,3 dB(A) tags/ nachts. Am stärksten betroffen sind auf dem Abschnitt die Gebäude Jülicher Ring, Haus Nr. 29-41. Diese Gebäude stehen in der Innenkurve nahe am Straßenraum. Zwischen Nordstraße und Kölner Straße liegen die Fassadenpegel bei 71,2/62,3 dB(A) ganztags/ nachts, davon insbesondere betroffen der Abschnitt zwischen Keltenring, Haus Nr. 31, und Kölner Straße.

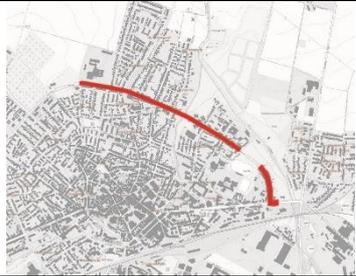
Auf dem Straßenabschnitt befinden sich mehrere öffentliche Einrichtungen (Landesbetrieb Straßenbau, Kreisverwaltung, mehrere Schulen, zwei Kindertagesstätten, Erftstadion). Zudem wird der Keltenring von dem Grünzug der Veybachaue gequert.

Die Mittelinsel Höhe der Straße Am Schwalbenberg 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 – Kelttenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße

		B 56 Jülicher Ring – Kelttenring, Frauenberger Str. bis Kölner Str.						
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/nachts [%]	V <sub>zul</sub> [km/l]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		Von	bis				L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
		Jülicher Ring, Haus Nr. 61	Kelttenring, Haus Nr. 51	11.290	5,3/6,2	50	70,1	61,2
		Kelttenring, Haus Nr. 35	Kölner Straße, Haus Nr. 138	11.290	5,3/6,2	50	71,2	62,3
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Breite 9,80-12,50 m (15,50 m an Knoten 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: vorfahrregelnde 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 Kelttenring, Haus Nr. 5, und ab Kelttenring, 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 Kelttenring/ Kölner Straße, auffälliges Unfallaufkommen auf der südlichen Kessenicher Straße						
ÖPNV		Haltestellen Jülicher Ring/ Kreishaus Linien 733, 807; Klevische Straße Linien 711, 733, 860, 872; In den Herrenbenden Linie 860; Euskirchen Ertfstadion und Pützberggring Linie 731, 732, 733, 860, 872			Jülicher Ring/ Kreishaus, Kelttenring: 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, Kelttenring Haus Nr. 65), offene Bauweise						
								
Jülicher Ring, Unitasstr. Richtung Klevische Str.		Jülicher Ring, Höhe Kreisverwaltung		Kelttenring, Kölner Straße Richtung Ertfstraße				

## Maßnahmen

- 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, Straßenverkehrsbehörde.
- Erneuerung der Mittelinseln gemäß dem Stand der Technik. Zuständig: Straßen.NRW.
- Umbau der Haltestellen In den Herrenbenden und Kreishaus gemäß aktuellen Ausbaustandards mit Verkürzung der Haltebucht Fahrtrichtung Frauenberger Straße. Zuständig: 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 – Kelttenring, Frauenberger Straße bis Kölner Straße

Jülicher Ring – Kelttenring		Maximale Fassadenpegel		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (VBEB)	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung	Lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung der Verkehrsmenge		
				dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
		L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>					L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
Jülicher Straße, Haus Nr. 61	Kelttenring, Haus Nr. 51	70,1	61,2		-0,8		-	69,3	60,4
Kelttenring, Haus Nr. 35	Kölner Straße, Haus Nr.138	71,2	62,3		-0,8		-	70,4	61,5

Nachts bleibt weiterhin eine deutliche Überschreitung des Auslösewertes von 55 dB(A) bestehen. Die Entlastung zwischen Kölner Straße und Kelttenring, Haus Nr. 31, ist dagegen überschaubar, da die Gebäude weiterhin mit Fassadenpegeln bis zu 70/60 dB(A) ganztags/ nachts belastet sind.

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 Verkehrsversteigerung (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.

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
- Erfstadion auf der Nordostseite (Standplatz Lkw, Campingbusse).

Stark Betroffene sollten, sofern nicht bereits erfolgt, Anträge auf Fördermittel für passiven Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragen, da eine Deckschichterneuerung mit einem lärm-mindernden Asphalt nicht kurzfristig umgesetzt wird (siehe Kap. 11.2).

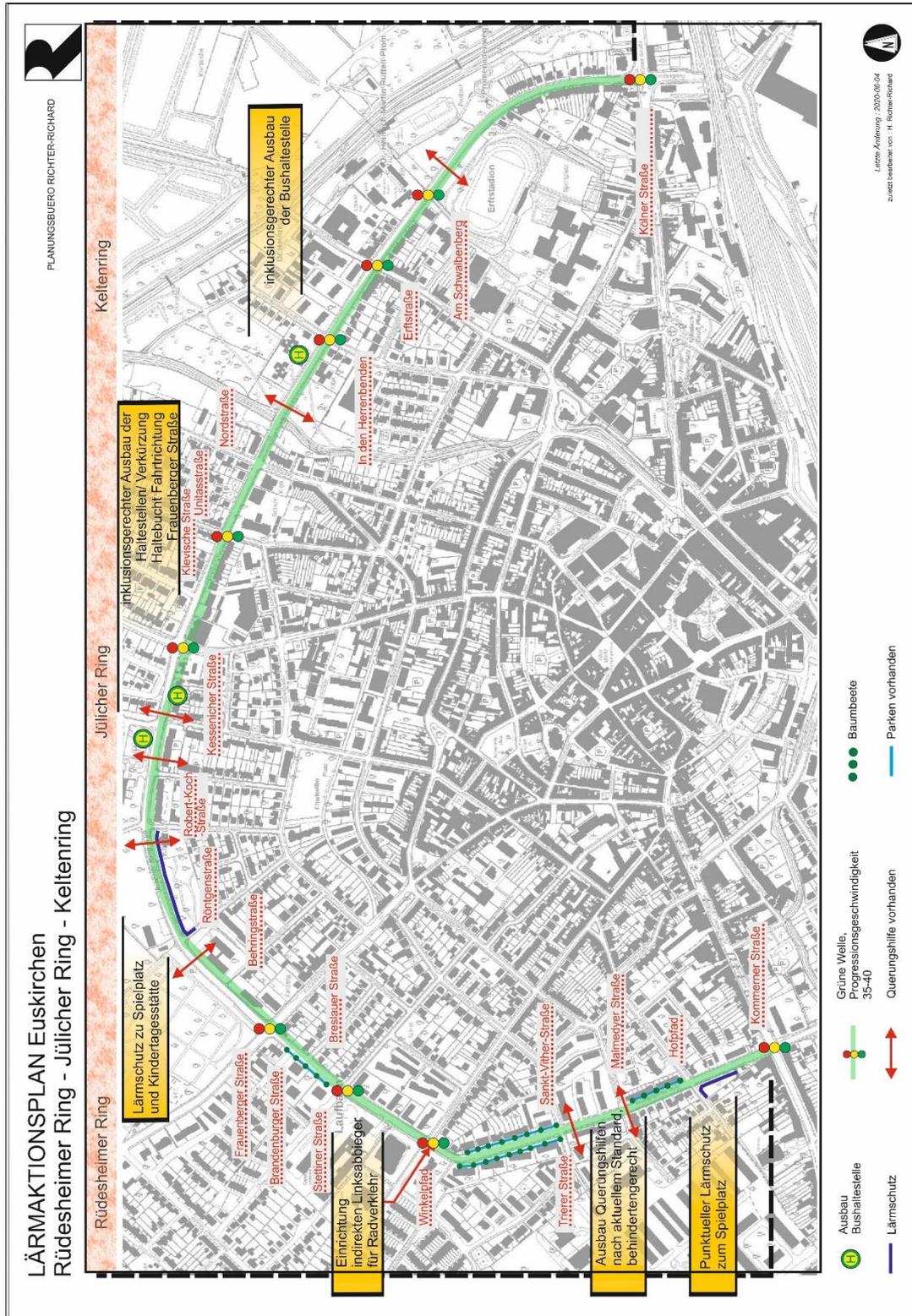


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht Rüdeshheimer Ring, Jülicher Ring, Keltenering

### 9.3.5 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 8.450 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,3 % ganztags bzw. 4,7 % nachts belastet. Die Fassadenpegel bleiben ganztags/ nachts unter 70/60 dB(A),

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 der Straße 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	
		<b>L 194 Kölner Straße (Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord)</b>			
Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/ nachts [%]	V <sub>zul</sub> Tag km/l	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
Von	bis				L <sub>day</sub> L <sub>night</sub>
Tankstelle	Vom-Stein-Straße	8.450	3,3/ 4,7	50	66,6 58,3
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		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.	
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		Knoten Kölner Straße/ Appelsgarten/ Görresstraße lichtsignalgeregelt, ab Görresstraße absolutes Haltverbot  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 (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.	
 <p>Kölner Straße, Ortseingang Richtung Süden</p>		 <p>Kölner Straße, Haus Vom-Stein-Straße Richtung Süden</p>		 <p>Kölner Straße, Appelsgarten Richtung Norden</p>	

## Maßnahmen

- Kurz bis mittelfristig Erneuerung der Fahrbahndecke mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (AC D LOA -3,2 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Prüfauftrag: Radverkehrsführung im Knotenpunkt L 194/ B 56, insbesondere die Führung des Geradeaus- und Linksabbiegeverkehrs aus der L 194. Ggf. Änderung der Fahrstreifenaufteilung zugunsten einer frühzeitigen Trennung des Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehrs. Zuständig: Straßen.NRW, Straßenverkehrsbehörde.
- Prüfauftrag: Abstimmung der Lichtsignalsteuerung zwischen den Knotenpunkten L 194/ Görresstraße und Knotenpunkt L 194/ B 56 (Kreuzung "Krusche Boom") zur Stauvermeidung. Prüfung einer verkehrsabhängigen Schaltung in den Nachtstunden. Zuständig: Straßen.NRW. Zuständig: Straßen.NRW, Kreisstadt Euskirchen.
- Prüfauftrag: Rechtsabbiegergrün für Abbieger auf die Kölner Straße aus beiden Seitenstraßen (Kreuzung Appelsgarten, Görresstraße).
- Prüfung Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Norden, um den zunehmenden Zufahrtsverkehr in das Baugebiet Vom-Stein-Straße aufzunehmen/ Verkehrsfluss Kölner Straße zu gewährleisten. Zuständig: Straßen.NRW, Kreisstadt Euskirchen.
- 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 Querungstellen 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.
- Prüfauftrag: Neuaufteilung der Fahrbahn zwischen Straße 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.
- Errichtung eines Gehwegs auf der Ostseite der Kölner Straße, Abschnitt Angelika-Kauffmann-Straße bis Appelsgarten. 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.
- Prüfauftrag: Ausbau des Wirtschaftsweges in Verlängerung Lochnerstraße in Richtung Süden als Verbindung zum Haltepunkt Zuckerfabrik, zusätzlich ggf. Errichtung eines Parkplatzes. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen
- Erneuter Prüfauftrag: Ausbau der Straße westliche der Badewelt als alternative Verbindung in Richtung Innenstadt und Entlastung der Kölner Straße. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.

## Erläuterung

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

Kölner Straße		Maximale Fassadenpegel		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (VBEB)	
				Lkw-Verbot	Tempo-Reduzierung	Einbau AC D LOA	Reduzierung der Verkehrsmenge		
		L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>	tags/ nachts dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
Tankstelle	Vom-Stein-Straße	66,6	58,3	-	-	-3,2	-	62,2	56,0

Nach Umsetzung der lärmindernden Maßnahme Deckschichterneuerung mit einem  $D_{Stro}$ -Wert von -3,2 dB(A) und liegen die Fassadenpegel an den betroffenen Gebäuden tags/ nachts nur noch knapp über 65/55 dB(A).

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

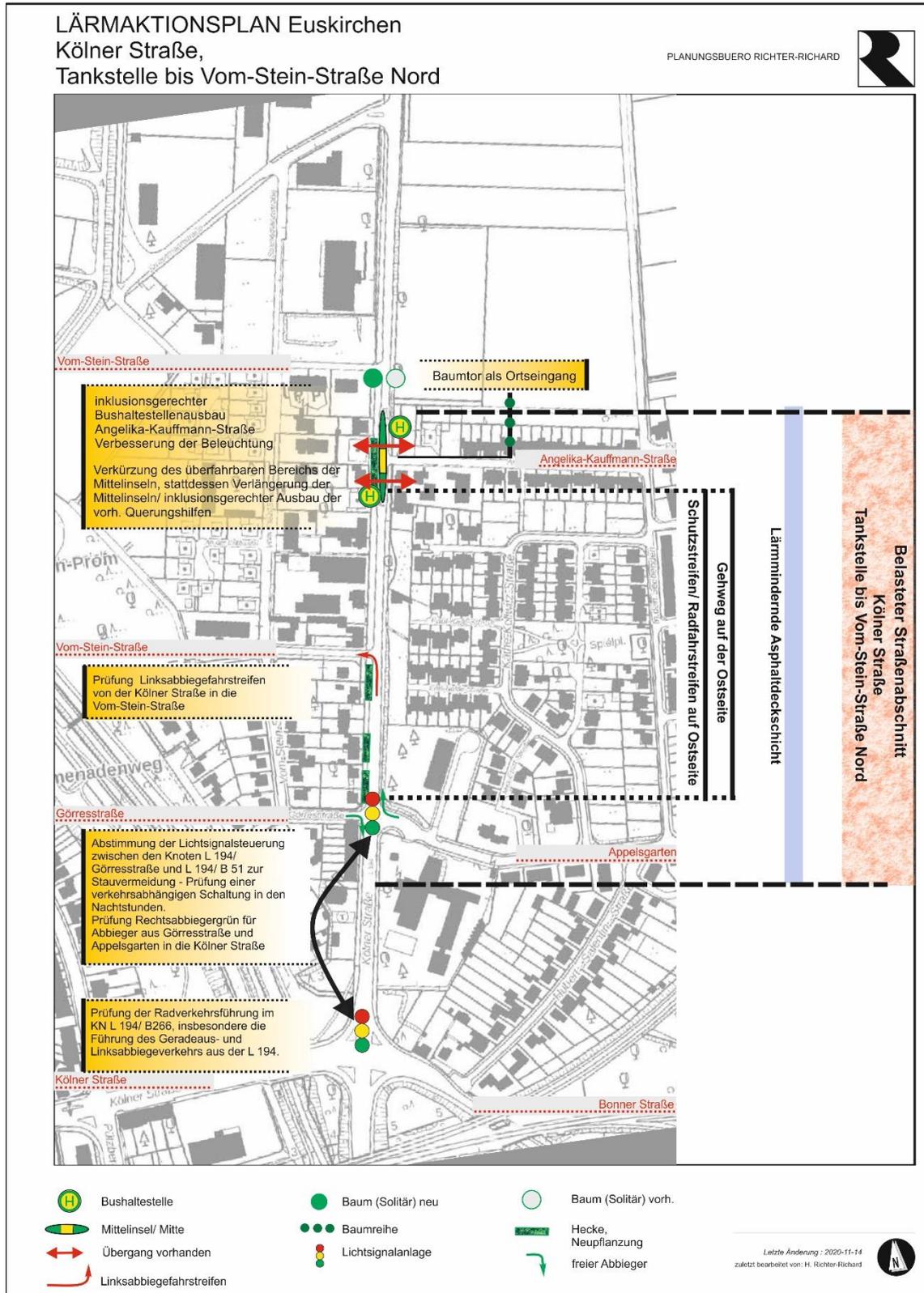


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord

### 9.3.6 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 8.318 Kfz und einem Schwerverkehrsanteil von 2,5 % tags und 2,9 % nachts belastet. Auf der Belastungsachse treten keine Fassadenpegel >70/60 dB(A) auf. Die höchsten Fassadenpegel treten nach wie vor mit maximal 68,9/59,8 dB(A) tags/ nachts auf dem Abschnitt auf, auf dem bereits Tempo 30 gilt.

An der Wohnbebauung

- südlich der Bahntrasse zwischen Bushaltestelle Kuchenheim RWE an der Bonner Straße und Ortseingang Euskirchen (Innenstadt) bestehen maximale Fassadenpegel 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 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. Positiv zu bewerten ist, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der etwa 110 m langen Strecke außerhalb der Ortslagen zwischen Kuchenheim und Euskirchen (Innenstadt) bereits auf 70 km/h reduziert wurde und damit wesentliche Verzögerungs- und Beschleunigungsgeräusche sowie überhöhte Geschwindigkeiten am Ortseingang vermieden werden.

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 entsprechen den aktuellen Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung.

Auf der gesamten Strecke befindet sich nur eine Querungssicherung in Höhe Kaumannstraße und östlich des Bahnübergangs, die nur provisorischen Charakter haben. 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

		B 56 Kuchenheim, Bonner Straße – Kuchenheimer Straße						
		Lärmquelle: Straße	DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/ nachts [%]	V <sub>zul</sub> Tag (Nacht) [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]		
		von	Bis			L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>	
		Bahntrasse (Bonner Straße, Haus Nr. 31)	Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 5	8.318	2,5/ 2,9	50	66,3	57,3
		Rosenpfad	Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 69	8.318	2,5/ 2,9	50	67,6	58,6
		Kuchenheimer Str., Haus Nr. 69	Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 87	8.318	2,5/ 2,9	30	68,9	59,8
		Kuchenheimer Str., Haus Nr. 87	Carl-Koenen-Straße	8.318	2,5/ 2,9	50	68,0	58,9
Rahmenbedingungen		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 Straße Im Höstert, drei im Kurvenbereich Carl-Koenen-Straße						
ÖPNV		Haltestellen: Kuchenheim RWE, Auf der Fuhr und Händelstraße (802, 842, 874, 876)			RWE: Nordseite Fahrbahnrand, Südseite Bucht, kein aktueller Ausbaustandard, kein Wetterschutz Straße Auf der Fuhr: beidseitig am Fahrbahnrand, Sonderborde, Sehbehindertenführung, kein Wetterschutz Händelstraße: beidseitige am Straßenrand, Sonderborde Sehbehindertenführung, kein Wetterschutz			
Realnutzung		Wohnen, Dienstleistungen, Supermarkt						
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>			

## Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Bahnübergang und Ortsausgang Euskirchen (Innenstadt) von 50 auf 30 km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Ausbau der vorhandenen Verkehrsinseln mit Querungssicherung nach Stand der Technik. Zuständig: Straßen.NRW.

## Erläuterung

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

Bonner Straße / Kuchenheimer Straße		Maximale Fassadenpegel entsprechend Lärmkartierung		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (VBEB)	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung	Lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung der Verkehrsmenge		
		L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>	tags/nachts dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
Bonner Straße, Haus Nr. 31	Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 5	66,3	57,3	vorh.	-2,4	-	-	63,9	54,9
Rosenpfad	Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 69	67,6	58,6	vorh.	-	-	-	67,6	58,6
Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 69	Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 87	68,9	59,8	vorh.	-	-	-	68,9	59,8
Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 87	Carl-Koenen-Straße	68,0	58,9	vorh.	-	-	-	68,0	58,9

2021/22 plant der Kreis Euskirchen den Baubeginn der Westspange (siehe Kap. 10., mittelfristige Strategie). Nach dem Bau der Westspange kann die Lärmbelastung (Fassadenpegel) auf der Ortsdurchfahrt Kuchenheim aufgrund des abnehmenden Kfz-Verkehrsaufkommens und zunehmender Gestaltungsmöglichkeit des Straßenraums voraussichtlich unter 65/55 dB(A) tags/ nachts reduziert werden.

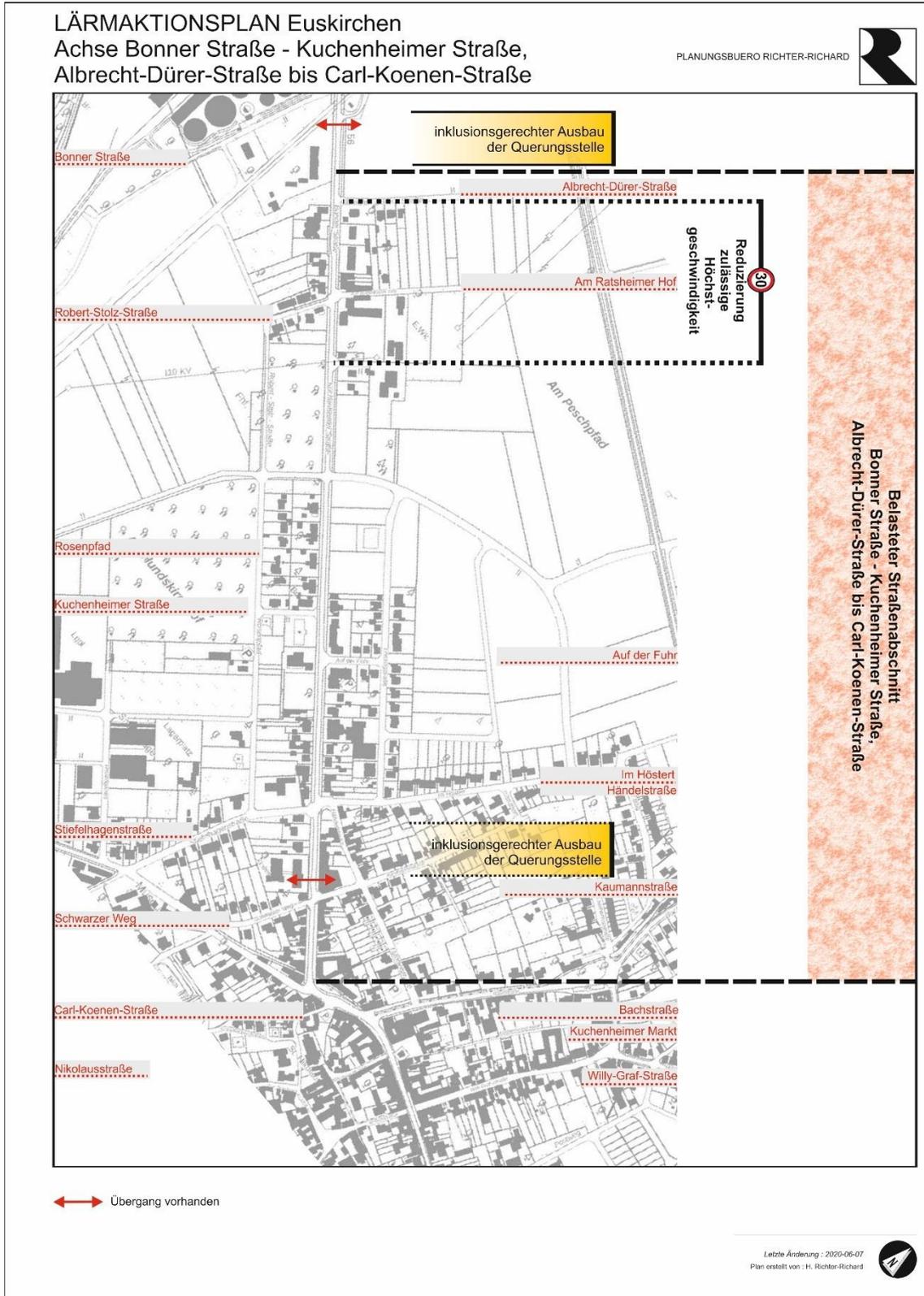


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht Bonner Straße – Kuchenheimer Straße

### 9.3.7 L 194 Rhederstraße

Die L 194 verläuft von Bad Münstereifel über Rheder nach Euskirchen und erschließt dort den EURO-Park (Gewerbegebiet). Betroffen ist die Wohnbebauung der etwa 550 m langen Ortsdurchfahrt Rheder. Der enge Straßenraum wird im zentralen Bereich von dicht angrenzender Bebauung flankiert.

Aus der Plausibilitätskontrolle (siehe Kap. 5.1) geht hervor, dass die Ersatzwerte, die für die Belastungsachse als Eingangsdaten für die Lärmkartierung angenommen wurden, nicht plausibel sind und nach Prüfung des Straßennetzes die Belastung mit Schwerverkehr ganztags/ nachts vom angrenzenden Zählabschnitt übernommen werden. Das führt zu einer Korrektur der Fassadenpegel von -3,0/-2,2 dB(A) tags/ nachts. Die nachfolgende Beurteilung bezieht sich auf die korrigierten Fassadenpegel. Die maximalen Fassadenpegel liegen auf der Belastungsachse demnach bei 74,0/62,7 dB(A) tags/ nachts und damit weiterhin sehr hoch.

Tab. 9.16: Rahmenbedingungen L 194 Rhederstraße, Ortsdurchfahrt Rheder

		L 194 Rhederstraße, Ortsdurchfahrt Rheder						
		Lärmquelle: L 194 Rhederstraße	DTV [Kfz]	SV-Anteil tags/ nachts [%]	V <sub>zul</sub> Tag (Nacht) [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (VBEB)		
		von	bis			L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>	
		nördlicher Ortseingang	südlicher Ortsausgang	8.220	2,0/2,5	50	74,0	62,7
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Asphalt ohne Spezifikation, Fahrbahnbreite ca. 7,50 m			Mittelinsel mit Querungshilfe Höhe Achatstraße Knoten Rhederstraße/ Dechant-Wolfgarten-Straße/ LSA-geregt; Querungsanlage zwischen den versetzt einmündenden Straßen Eingeschränktes Haltverbot auf der Ostseite			
	Nebenanlagen	Südwestseite: ab Ortseingang Nord gemeinsamer Geh- und Radweg (2,10 m) hinter schmalen Grünstreifen (0,90 m), an Querungssicherung Achatstraße wird Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet Ab Achatstraße beidseitig Gehwege, enden beidseitig am südlichen Ortsausgang			Asphaltdecke, Gehwege mit hohem Sanierungsbedarf, im mittleren Abschnitt sehr schmal, Einschränkungen durch vorspringende Treppenanlagen			
Unfallaufkommen		2014-2017: unerheblich						
ÖPNV		Haltestelle Rheder Ort (736 (Schulbus)) Haltestelle Rheder Diamantstraße (736, 801 und 877)			Haltestelle: Rheder Ort provisorischer Standard Haltestelle Rheder Diamantstraße mit Bushaldebucht, Wetterschutz und Briefkasten			
Realnutzung		Wohnen			Wohnen, landwirtschaftliche Betriebe			
Baustruktur der Wohnbebauung		Offene Bauweise, Ein-/ Mehrfamilienhäuser/ Hausgruppen, 2-geschossig, trauf- und giebelständig			Hofstrukturen, Fachwerkbauten, Kirche, Straßenrandbebauung, Auenlandschaft der Erft und landwirtschaftlich genutzten Flächen			
								
Rhederstraße, Mittelinsel mit Querungssicherung Höhe Achatstraße		Rhederstraße, Haltestelle Rheder Diamantstraße			Rhederstraße, Schäferei, Richtung Dechant-Wolfgarten-Straße			

Die Bebauung der Ortsdurchfahrt Rheder beginnt mit einer lockeren Bebauung mit einzelnen Wohngebäuden auf der Westseite und weiter ortseinwärts auch auf der Ostseite, getrennt vom Straßenraum durch zum Teil hohe Einfriedungen. Auf der Ostseite befinden sich dagegen über den Ortseingang hinaus Ackerflächen. Die Rhederstraße hat auf diesem Abschnitt weitgehend einen Außerortscharakter. Die Notwendigkeit einer Temporeduzierung in Höhe des Ortschildes erklärt sich dem Kraftfahrer nicht, weder durch den Straßenbau noch das städtebauliche Umfeld.

Die Rhederstraße wird auf dem Belastungsabschnitt von der Buslinie 736 in Richtung Norden befahren. Die Haltestelle Rheder Ort, Höhe Haus Nr.15, in der Ortsmitte gelegen, wird nur vom Schulbus bedient, hat provisorischen Charakter. Die Busse halten am Fahrbahnrand, ansonsten weist nur ein Halteschild auf die Haltestelle hin. Der Ausbau entspricht nicht den aktuellen Anforderungen an Ausbau und Ausstattung. Die Gegenhaltestelle Rheder Diamantstraße besitzt eine Bushaltebucht. Die Haltestelle wurde Stand der Technik entsprechend ausgebaut und wird durch die Querungsstelle im Knotenpunkt Rhederstraße/ Diamantstraße erschlossen.

Anfang 2020 erfolgte im Rahmen einer Kanalbaumaßnahme die Erneuerung der Fahrbahn. Eine lärmindernde Asphaltdeckschicht wurde dabei jedoch nicht aufgebracht, so dass diese Chance zur Lärminderung erst langfristig wiederkehrt.

Der von Norden außerörtlich auf der Westseite geführte Geh- und Radweg wird als gemeinsamer Geh- und Radweg mit Freigabe für den Gegenverkehr Richtung Euskirchen geführt. Ab der Quarzstraße bis zum Ortsausgang Süd nutzt der Radverkehr im Mischverkehr die Fahrbahn. Außerorts, auf der freien Strecke zwischen Rheder und Kreuzweilergarten, sind beidseitig Schutzstreifen markiert. Auch innerorts besteht nach einer Vorprüfung entsprechend der ERA aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, der Verkehrsstärke und der Höhe des SV-Anteils die Einordnung in den Belastungsbereich 2. Daraus resultiert, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn auf Schutzstreifen geführt werden sollte. Die Alternative einer Mitbenutzung der Gehwege scheiden wegen fehlender Breite aus. Die Fahrbahnbreite der Ortsdurchfahrt lässt die Anlage von Schutzstreifen im Anschluss an die vorhandenen Schutzstreifen zwischen Ortseingang Rheder Süd bis zur Quarzstraße zu (nach ERA erforderlich 7,50 m (Mindestmaß 7,00 m)).

## Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit
  - von 100 auf 60 km/h ca. 100 m vor dem Ortseingang Süd bis zum Ortseingang,
  - von 50 auf 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt (-2,4 dB(A)).
 Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Prüfauftrag im Zusammenhang mit Tempo 30: Markierung von Parkständen an geeigneten Stellen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Ausbau der Haltestelle Rheder Ort entsprechend dem Stand der Technik. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen, Straßen.NRW.
- Prüfauftrag: Anlage einer gesicherten Querungsstelle zwischen den Einmündungen Schäferei und Quarzstraße. Zuständig: Straßen.NRW.
- Dichte Baumreihe auf der Ostseite zwischen Ortseingang Nord und Quarzstraße. Denkbar ist die Verdichtung der vereinzelt vorhandenen Birken. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Anlage von Schutzstreifen in Verlängerung der vorhandenen Schutzstreifen am südlichen Ortseingang bis zur Achatstraße (beidseitig). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

## Erläuterung

Tab. 9.17: Erreichbare Lärminderung L 194 Rhederstraße, nördlicher Ortseingang bis südlicher Ortsausgang

L 194 Rhederstraße		Maximale Fassadenpegel		Lärmmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (VBEB)	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung	Einbau AC D LOA	Reduzierung Verkehrsmenge	L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
		L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>	tags/ nachts dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
Nördlicher Ortseingang	südlicher Ortsausgang	74,0	62,7	-	2,4	-	-	71,6	60,3

Die Ortsdurchfahrt kann auch nach Einbringung von AC D LOA nicht befriedigend entlastet werden. Die Betroffenen bleiben über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) tags/ nachts belastet. Die Situation bleibt unbefriedigend.

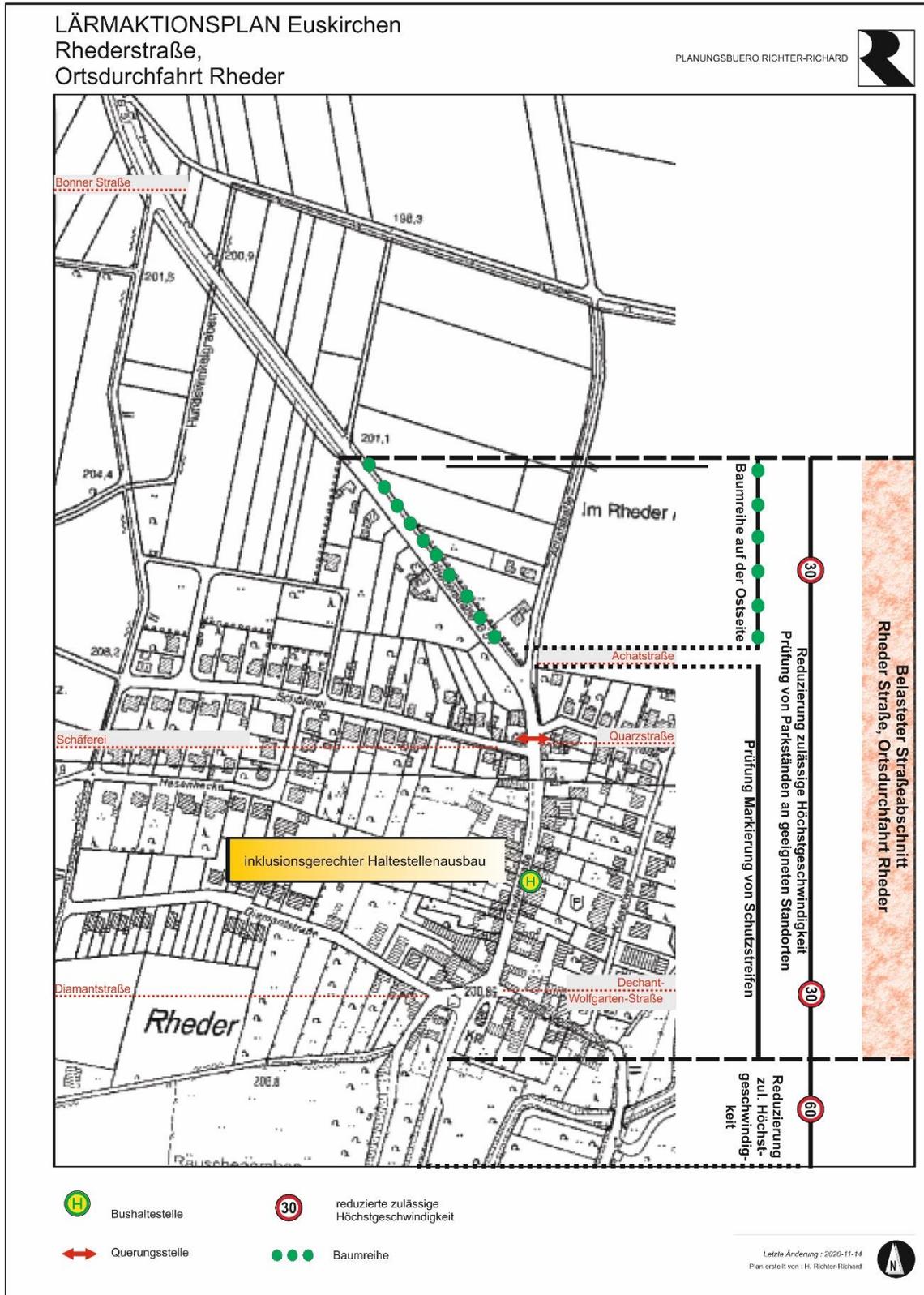


Abb. 9.7: Maßnahmenübersicht Rheder Straße

## 9.4 Schienenverkehr

Seit dem 1. Januar 2015 ist mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG das Eisenbahn-Bundesamt in den Nicht-Ballungsräumen für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Es besteht damit keine Pflicht mehr für die Gemeinden, im Lärmaktionsplan die Schienenwege des Bundes zu behandeln.

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

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde kann im Internet als Download bezogen werden ([www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung\\_node.html](http://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html)).

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

Nach Fertigstellung des LAP der 3. Runde durch das EBA im Juni 2018 ist zum 1. Januar 2019 eine neue Fassung der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes in Kraft getreten. Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung wurde in diesem Zusammenhang komplett überarbeitet ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/gesamtkonzept-der-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/gesamtkonzept-der-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf?__blob=publicationFile)).

Eine Neuberechnung des Lärmsanierungsbedarfs war aus zwei Gründen notwendig: Zum einen entfiel seit dem 1. Januar 2015 der Schienenbonus von 5 dB(A) auf den rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel am Immissionsort, zum anderen erfolgte zum 1. Januar 2016 im Haushaltsgesetz des Bundes eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A). Die Neuberechnung betraf das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes. In Anlage 3 (Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche und -abschnitt mit Angabe der Priorisierung) zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung sind mit Stand September 2019 die in Tabelle 9.17 aufgeführten Lärmsanierungsabschnitte für die Kreisstadt Euskirchen enthalten.

Tab. 9.18: Übersicht der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche (DB)

Strecken-Nr.	Von km	Bis km	Sanierungsbereich	PKZ	Länge [km]
2631	25,3	25,4	Euskirchen-Wüschheim	4,115	0,1
2631	25,8	26,1	Euskirchen-Großbüllesheim	4,115	0,3
2631	28,5	28,6	Euskirchen Innenstadt	4,115	0,1
2631/2585	30,6	30,9	Euskirchen Innenstadt	4,115	0,3
2631/2585	31,4	31,7	Euskirchen Innenstadt	4,115	0,3
2631	35,4	35,5	Euskirchen-Wißkirchen	4,115	0,1

Der vom EBA aufzustellende Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes bezieht sich nur auf Maßnahmen in der Baulast des Bundes. Davon unabhängig kann die Kommune Maßnahmen in eigener Baulast umsetzen. Das betrifft alle Maßnahme, für die

die Kommune den Auslöser darstellt (z. B. heranrückende Bebauung), aber auch Maßnahmen, die die Kommune freiwillig umsetzen will und Maßnahmen mit kompensatorischer Wirkung in eigener Baulast. Diese können in den Lärmaktionsplan eingehen. Solche Maßnahmen sind derzeit in der Kreisstadt Euskirchen derzeit nicht vorgesehen.

Für nichtpflichtig zu betrachtende Bahnstrecke Düren – Euskirchen (Bördebahn) hat Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH 2019 eine "Schalltechnische Voruntersuchung Schienenlärm Reaktivierung der Bördebahn von Düren nach Euskirchen" erstellen lassen, dessen Ergebnis hier nachrichtlich übernommen wird: Die Reaktivierung der Bördebahn von Düren nach Euskirchen wurde beispielhaft in Elsig hinsichtlich des Schienenlärms untersucht. Man kann davon ausgehen, dass sich in den anderen dicht an der Bahnstrecke liegenden Wohnorten eine ähnliche Schallsituation ergibt. Da die Reaktivierung der Strecke keine wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung darstellt, ergeben sich keine Rechtsansprüche auf Schallschutzmaßnahmen.

## 9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder 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 macht also Sinn, 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.

Die Bundesregierung wollte bis zum Jahr 2020 eine Million E-Fahrzeuge am Markt platzieren – diese Zahl soll nun laut Bundeswirtschaftsministerium 2022 erreicht werden. Es ist weiterhin ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von 2 %. Ein solcher Anteil ist mit einer Minderung von 0,1 dB(A) bei 30 km/h nicht lärmrelevant.<sup>6</sup> Die Wirkung von E-Fahrzeugen macht sich erst ab einem Marktanteil von mindestens 20 % und nur bei Geschwindigkeiten bis maximal 40 km/h bemerkbar, da dann die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle 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, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

<sup>6</sup> Umweltbundesamt, kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, in: POSITION, Ausgabe vom 18. April 2013

## 10. Langfristige Strategie

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

Das betrifft vor allem die B 56n als geplante Ortsumfahrung Euskirchen. Von der B 56n kann vor allem ein sinkendes Kfz-Verkehrsaufkommen in der Kernstadt und eine Reduzierung des Lkw-Anteils erwartet werden, was einen Rückbau der Stadtzufahrt Frauenberger Straße auf zwei Fahrstreifen erlauben könnte.

Die Ortsumfahrung ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 in einer Länge von 7,1 km als "weiterer Bedarf mit Planungsrecht" enthalten. Im Rahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde ist deshalb voraussichtlich nicht mit einer Lärmminde- rung auf den belasteten Straßenabschnitten durch eine Verkehrsverlagerung zu rechnen.

Alle Belastungsachsen, für die in den Maßnahmen in Kapitel 9.3 keine lärmminde- rende Asphaltdeckschicht vorgesehen ist, sollten im Zuge von Sanierungsarbeiten und/oder Kanalbau- arbeiten eine lärmminde- rende Asphaltdeckschicht erhalten.

Derzeit läuft die Planung beim Nahverkehr Rheinland zur Elektrifizierung der Voreifelbahn (Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel). Die Umsetzung erfolgt frühestens 2030.

## 11. Finanzielle Informationen

### 11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Erstellung des Lärmaktionsplans betragen 5.834,65 EUR.

### 11.2 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:

[www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme](http://www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme).

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

[www.nrwbank.de/de/corporate/Publikationen/Publikationsinhaltsseiten/foerderrundbrief\\_oeffentliche\\_kunden.html](http://www.nrwbank.de/de/corporate/Publikationen/Publikationsinhaltsseiten/foerderrundbrief_oeffentliche_kunden.html).

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

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

Auf Landesebene kann nach den Regelungen der 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. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden. Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

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



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

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 3. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 3. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz aus den strategischen Lärmkarten, den betroffenen Gebäuden und den Betroffenenzahlen aus der 3. und 4. Runde ermittelt wird, sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2023 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik berechnet werden.



### 13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

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

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

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



Anhang I  
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

**Lärmaktionsplan Euskirchen 3. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme (tlw. gekürzt)	Abwägung	Maßnahme
Eingabe 1	05.10.2020	Im Bereich Rhederstraße – Einmündung Quarzstraße/ Schäferei sollte ein Fußgängerüberweg entstehen. An dieser Stelle queren regelmäßig Personen, insbesondere Kinder auf dem Weg zum Kinderspielplatz.	Der Abstand zwischen Schäferei zur Querungshilfe nördlich der Achatstraße beträgt ca. 60 m. Dieser Umweg ist dem Fußverkehr, insbesondere Kindern, nicht vermittelbar. Südlich der Schäferei ist keine Querungsstelle vorhanden.	Änderung des Lärmaktionsplans: "Prüfung einer Querungsstelle zwischen den Einmündungen Schäferei und Quarzstraße."
		Nach der Erneuerung der Fahrbahn der Rhederstraße wurde keine Mittellinie auf der Fahrbahn markiert. Der Anwohner möchte wissen, ob die Markierung noch aufgetragen wird oder ob es einen Grund für die fehlende Markierung gibt. Die fehlende Markierung führt durch mittiges Aufstellen von abbiegenden Fahrzeugen und damit zu Gefahrensituationen.	Innerorts wird zur Verkehrsberuhigung inzwischen vielfach auf die Markierung eine Leitlinie verzichtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Eingabe 2	07.10.2020	Hohe Lärmbelastung auch auf der Münstereifeler Straße. Im fließenden Verkehr ist es für Fahrradfahrer nur schwer möglich, ausreichenden Abstand zu den fahrenden PKW zu halten. Eine Straßenquerung im Abschnitt zwischen Eifelring und Boenrstr./ Thomas-Eißer-Str. ist auf der Münstereifelerstraße je nach Verkehrsaufkommen nur sehr schwer möglich, Querungshilfen oder Ampeln sind nicht vorhanden. Vorschlag: Tempo 30 in dem gesamten Bereich würde alle genannten Probleme (Lärm, Verkehrssicherheit für Radfahrer, Querungssituation) deutlich mindern.	Die Münstereifeler Straße ist aufgrund ihres Verkehrsaufkommens (Durchschnittlicher Tagesverkehr <8.200 Kfz) nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird an den zuständigen Fachbereich 8 Tiefbau und Verkehr weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Eingabe 3	12.10.2020	Bzgl. der Lärmreduzierung der Rhederstr / L 194 schlage ich vor, die L194 als Anliegerstraße auszuweisen, und zwar zwischen der Stadtwaldkreuzung und dem Wasserbassin vor Kreuzweingarten. Der Vorschlag wurde bereits 2013 bei der Anhörung zur Umstellung der B51 auf die L194 vorgebracht. Außerdem wurde er von einer Bürgerinitiative im Ort ca. 2014/2015 an die Stadtverwaltung/ den Stadtrat gerichtet. Diese Maßnahme kann den Durchgangsverkehr, insbesondere den LKW-Verkehr wesentlich reduzieren (es halten nur sehr wenige LKWs in Rheder selbst).	Die Maßnahme wurde bereits ausführlich geprüft und nach Abstimmung mit dem Kreis Euskirchen und dem Landesbetrieb Straßen.NRW durch das Landesministerium abgelehnt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Außerdem unterstütze ich natürlich ganz klar die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, insbesondere wegen der Enge der Ortsdurchfahrt. Leider ist eine weitere, -verkehrsberuhigende,- Verengung der Fahrbahn, bzw. eine Verbreiterung der Bürgersteige, bei der Kanal- und Oberflächensanierung nicht erfolgt. Eine Verengung der Fahrbahn könnte die Durchfahrtgeschwindigkeit und damit den Lärm ebenfalls wesentlich reduzieren.	Da die Fahrbahndecke gerade erst unter Berücksichtigung von geschwindigkeitsdämpfenden Elementen erneuert wurde, sind weitergehende straßenbauliche Maßnahmen in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass auch die (widerrechtlich) auf der Ostseite der Rhederstraße parkenden PKWs die Durchfahrts-geschwindigkeit im Ort reduzieren. Es wäre zu überlegen, ob einige ausgewiesene PKW Parkbuchten (aufgemalt auf der Straße), insbesondere bei Tempo 30, einen positiven Effekt auf eine Lärmreduzierung haben.	Im Zusammenhang mit der Einzelfallprüfung zur Anordnung von Tempo 30 kann dieser Hinweis geprüft werden.	Aufnahme des Hinweises als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan.
		Nachtrag telefonisch: Die Haltestelle Rheder Ortsmitte ist nur eine Bedarfshaltestelle, wird regulär nur von Omnibus Schulverkehr angefahren. Ausbau ist daher ggf. weniger sinnvoll. Außerdem ist an der derzeitigen Position kein Platz für einen zeitgemäßen Ausbau der Haltestelle.	Ein Umbau der Haltestelle ist aufgrund der geringen Frequenz nicht vordringlich. Sie wurde in den Lärmaktionsplan aufgenommen, da das Angebot eines inklusionsgerechten Schulwegs von Bedeutung ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Eingabe 4	05.11.2020	Um die extrem starke Lärmbelastung in Euskirchen-Rheder zu reduzieren, schlage ich vor, die L194 (zwischen der Stadtwaldkreuzung und dem Wasserbassin vor Kreuzweingarten) als Anliegerstraße auszuweisen.	Es handelt sich hier um eine Landesstraße, die dem überörtlichen Kfz-Verkehr dient. Eine Herabstufung als Stadtstraße mit anschließender verkehrsrechtlicher Ausweisung als Anliegerstraße ist nicht möglich und würde zudem zu Verkehrsverdrängungen, und damit Lärmerhöhung, auf anderen Ortsdurchfahrten führen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme (tlw. gekürzt)	Abwägung	Maßnahme
		Desweiteren wäre eine Reduzierung der Geschwindigkeit innerhalb des Ortes auf 30 km/h m.E. empfehlenswert. Der Durchgangsverkehr könnte dauerhaft über die K24 geleitet werden, wie schon erfolgreich während der Straßenarbeiten 2019 in Rheder praktiziert wurde.	Die Einzelfallprüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Eingabe 5	05.11.2020	Als betroffene Anwohner haben wir von der befristeten Öffentlichkeitsbeteiligung zufällig und ausschließlich aus einem Artikel im Kölner Stadtanzeiger erfahren. Hierzu bleibt festzustellen, dass sich anlässlich einer gezielten Nachfrage leider kein einziger Anwohner gefunden hat, der über die Bürgerbeteiligung und die Maßnahmevorschläge informiert war.	Die Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Bürgersprechstunde wurden "ortsüblich bekanntgemacht", so wie es auch im Rahmen anderer Teilnahmeverfahren geschieht. Das heißt es gab eine Bekanntmachung dazu im "Rundblick Euskirchen" als Amtsblatt der Stadt Euskirchen, Aushänge im Rathaus, sowie Informationen auf der Homepage der Stadt Euskirchen. Darüber hinaus berichteten der Kölner Stadtanzeiger sowie der Rundblick Euskirchen in entsprechenden Artikeln. Auf ein persönliches Anschreiben von Anwohnern wurde aufgrund der stadtweiten Betroffenheit verzichtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zum Maßnahmevorschlag "Entwicklung einer Allee" durch Pflanzung von Baumreihen in den Nebenanlagen (Baumbeete) und Markierung von Parkständen zwischen Baumbeeten: Unter der Bestandsaufnahme "Rahmenbedingungen" S. 53 wird hierzu unter dem Punkt "Reale Nutzung" zur Örtlichkeit wie folgt ausgeführt: "Dienstleistung, Einzelhandel, Gastronomie, Kleingewerbe, Berufskolleg, Wohnnutzung" – Hierzu bleibt festzustellen, dass betreffender Straßenabschnitt von der Katzenhecke/Mainstr. bis Rüdeshheimer Ring durchgehend verallgemeinert wird, obwohl dieser faktisch aus 3 unterschiedlichen Bereichen besteht. Der westliche Bereich von der Kaserneneinfahrt bis zur Katzenhecke ist noch relativ entspannt in Bezug auf die Parkplatzsituation, wohingegen diese nach Osten in den Bereichen Kaserne bis Bethaus und vom Bethaus bis Rüdeshheimer Ring hin bereits jetzt mehr als angespannt ist.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der in dem Maßnahmevorschlag angenommene angebliche "Verweilcharakter" ist allenfalls im dem Bereich vor der Eisdiele und ansonsten nirgendwo zu verzeichnen. "Private Parkflächen von Gewerbe" sind in dem Abschnitt Kaserne bis Rüdeshheimer Ring – entgegen den Anmerkungen auf S. 53 – ebenfalls nicht vorhanden.	Eine Umgestaltung der Kommerner Straße kann nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen (wie auch auf dem stadteinwärtigen Abschnitt) in diesem Zusammenhang werden die Hinweise beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auf dem Abschnitt Rüdeshheimer Ring bis Kaserneneinfahrt finden sich 5 Gewerbebetriebe (1 Eisdiele und 4 Imbisse) sowie die Kirchengemeinde Bethaus. Letztere ist in der Bestandsaufnahme auf S. 53 nicht einmal aufgeführt, sorgt aber an jedem Samstag und Sonntag und teilweise auch dazwischen für eine absolute Überlastung der Parkplatzsituation. Die derzeit bestehende Parkplatzsituation ist bereits jetzt für alle Anwohner mehr als angespannt. Die vorhandenen Parkplätze werden durch die Berufsschule, das Bethaus sowie das Gewerbe derart beansprucht, dass für die Anwohner Parkplätze kaum mehr zur Verfügung stehen. Durch die Anlegung von Baumbeeten, die Unterteilung der Parkstreifen durch Baumbeete und die Schaffung von Parkständen zwischen Baumbeeten werden die vorhandenen Parkplätze noch mindestens um die Hälfte verringert werden. Jedoch ist bereits jetzt ein sorgloses Erledigen der Einkäufe mit dem PKW sowie das Parken kaum mehr möglich.	Eine Umgestaltung der Kommerner Straße kann nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen (wie auch auf dem stadteinwärtigen Abschnitt) in diesem Zusammenhang werden die Hinweise beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Leider nimmt der Maßnahmevorschlag auf die Belange der Anwohner, die allenfalls am Rande erwähnt werden, keinerlei Rücksicht. Stattdessen sehen die Maßnahmevorschläge vor: "Hierbei können gezielt Aufenthaltsräume für Außengastronomie freigehalten werden". Wo dies auf dem begrenzten Raum des Gehwegs erfolgen soll, wird leider nicht genannt.	Eine Umgestaltung der Kommerner Straße kann nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen (wie auch auf dem stadteinwärtigen Abschnitt) in diesem Zusammenhang werden die Hinweise beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme (tlw. gekürzt)	Abwägung	Maßnahme
		Da hier die Bürgerbeteiligung explizit gewählt wurde, bleibt darauf hinzuweisen, dass die Maßnahmenvorschläge zu dem Straßenabschnitt zwar einen "Alleecharakter mit Aufenthaltsfunktion" beinhalten, die tatsächlichen Belange der Anwohner, welche den Schwerpunkt des Wohngebiets darstellen, überhaupt nicht berücksichtigt werden.	Eine Umgestaltung der Kommerner Straße kann nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen (wie auch auf dem stadteinwärtigen Abschnitt) in diesem Zusammenhang werden die Hinweise beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Da in der Örtlichkeit bereits das Berufskolleg, die Mennoniten Gemeinde (deren beide eigene Parkplätze nicht annähernd reichen), sowie besagte Gewerbebetriebe mit Publikumsverkehr ohne eigene Parkplätze zusammentreffen, ist die beabsichtigte Verminderung des vorhandenen Parkraumes durch Alleecharakter und Baumbeete zum Nachteil der Anwohner nicht vertretbar.	Eine Umgestaltung der Kommerner Straße kann nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen (wie auch auf dem stadteinwärtigen Abschnitt) in diesem Zusammenhang werden die Hinweise beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Stattdessen wird angeregt, das erlaubte Beparken des Gehweges mit der entsprechenden Beschilderung gem. StVO oder wieder durch Parkflächenmarkierung wie dies früher bereits der Fall 9war, zu versehen.	Eine Umgestaltung der Kommerner Straße kann nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen (wie auch auf dem stadteinwärtigen Abschnitt) in diesem Zusammenhang werden die Hinweise beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Eingabe 6		<p><b>LKW-Lenkungskonzept:</b> Der Autobahnanschluss Merzenich wird in Verbindung mit dem kurzfristig geplanten Bau einer Umgehungsstraße für die OD Kelz (letzte fehlende OD auf der L264 bis A4) zu zusätzlichem LKW-Verkehr über die Frauenberger Straße nach Euskirchen führen. Darauf sollte durch Lenkung des LKW-Verkehrs reagiert werden, um zusätzlichen Verkehr im Innenstadtbereich zu vermeiden.</p>	Die Frauenberger Straße ist für den Lkw ab dem Rüdeshheimer Ring/ Jülicher Ring in Richtung Innenstadt gesperrt. Zusätzlicher Verkehr wird somit über den Ring geleitet. Darüber hinausgehende Lösungsansätze zum Umgang mit zusätzlichem Lkw-Verkehr liegen bislang nicht vor - werden aber fortlaufend geprüft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ausbau der Straße westliche der Badewelt als Alternative Verbindung in Richtung Innenstadt und Entlastung der Kölner Straße	Überlegungen hierzu erfolgten bereits im Zuge der Planung der Thermen und Badewelt. Aus folgenden Gründen hat man sich jedoch u. a. gegen den Ausbau entschieden: Die zusätzlichen Kfz-Verkehre würden die landwirtschaftliche Nutzung stark einschränken und die Brücke über die Erft ist für derartige Belastungen nicht ausgelegt. Des weiteren würden durch den Ausbau Kfz-Verkehre in Wohngebiete verlagert und unerwünschte "Schleichverkehre" entstehen. Wirksamkeit kann im Rahmen des LAP erneut geprüft werden.	Aufnahme des Vorschlags als Prüfauftrag in den LAP.
		Gespräch mit Pfeiffer & Langen bzgl. Rübenanlieferung per Bahn führen. Somit könnte der Anlieferungsverkehr mit Traktoren und LKWs zur Zuckerfabrik reduziert werden. Schienenverkehr wird für überregionalen Transport bereits genutzt.	Gespräche mit Pfeiffer&Langen haben diesbezüglich in der Vergangenheit stattgefunden. In der Region um Euskirchen gibt es, abgesehen vom Euskirchener Bahnhof, keine weiteren Verladestationen. Auch wenn der Warentransport über den Schienenverkehr grundsätzlich zu befürworten ist, erscheint die Anlieferung von Rüben aus der Region daher nicht wirtschaftlich umsetzbar zu sein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p><b>Attraktivierung Umweltverbund:</b> Bürgerweg Förderung Nutzen um Brückenbauwerk (Leichtmetallbauweise) an der Bahnquerung in Richtung Kleinbüllesheim zu errichten. Somit würde eine zusätzliche Fuß- und Radwegeverbindung nach Euskirchen geschaffen / Umweltverbund verbessert. Aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten wird die Bahnstrecke dort bereits jetzt regelmäßig "wild" von Fußgängern gequert.</p>	Strategische Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, werden aber im Mobilitätskonzept beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Direkte Anbindung des Fahrradwegs vom "Krusche Boom" über die Kölner Straße an die Erftaue, um eine Alternative für Radfahrer zur Nutzung der Kölner Straße in Richtung Süden zu schaffen. Ein Trampelpfad an der angedachten Stelle östlich der ehem. Tankstelle existiert bereits und macht den Bedarf deutlich. Die B51 südlich	Strategische Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, werden aber im Mobilitätskonzept beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme (tlw. gekürzt)	Abwägung	Maßnahme
		vom "Krusche Boom" ist für Radfahrer ungeeignet und zu gefährlich, die Erftauen bieten eine sinnvolle Alternative.		
		Langfristig: Errichtung eines Gehwegs auf der Ostseite der Kölner Straße, Abschnitt Angelika-Kauffmann-Straße bis Appelsgarten.	Der Gehweg setzt auf der Ostseite aus, da keine direkten Anlieger vorhanden sind. Die Folge ist, dass die Haltestelle Thermen&Badewelt für den dahinter liegenden Wohnstandort unzureichend erschlossen ist. Der Lückenschluss ist deshalb sinnvoll, muss aber in eine Neuaufteilung des Straßenraums (siehe Maßnahmenkatalog) einbezogen werden.	Ergänzung des Lärmaktionsplans: Anlage eines Gehwegs auf der Ostseite der Kölner Straße zwischen Angelika-Kauffmann-Straße und Appelsgarten.
		Ausbau des Wirtschaftsweges Verlängerung Lochnerstraße in Ri. Süden als Verbindung zum Haltepunkt Zuckerfabrik, zusätzlich ggf. Errichtung eines Parkplatzes (Fördermöglichkeiten ggf. i. R. d. Haltestellenausbaus über den NVR). Zuckerfabrik als zusätzlicher Haltepunkt der Bahnlinie Euskirchen – Bonn.	Weitere Prüfung kann erfolgen. Die Deutsche Bahn verfolgt jedoch das Ziel, Bahnübergänge deutlich zu reduzieren. Darüber hinaus wird der Ausbau der Fortführung Lochnerstraße zusätzliche Verkehre in die Anwohnerstraße ziehen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um den Hinweis als Prüfauftrag.
		<b>Kreuzungssituationen Kölner Str.:</b> Rechtsabbiegergrün für Abbieger auf die Kölner Straße aus beiden Seitenstraßen (Kreuzung Appelsgarten, Görrestraße)	Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Kölner Straße spricht zunächst gegen einen Grünpfeil für Rechtsabbieger an dieser Stelle. Die Maßnahme kann dennoch geprüft und ggf. nach Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW umgesetzt werden.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um den Hinweis als Prüfauftrag.
		Linksabbiegerstreifen in Ri. Norden, um den zunehmenden Zufahrtsverkehr in das Baugebiet Vom-Stein-Straße aufzunehmen / Verkehrsfluss Kölner Straße zu gewährleisten.	Maßnahme ist auf Grundlage eines entsprechenden Verkehrsgutachtens mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW abzustimmen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um den Hinweis als Prüfauftrag.
		Tempo 30 auf der Kölner Straße im Kreuzungsbereich, um Ausfahrt aus den Kreuzungsbereichen auf die Kölner Straße sicherer zu gestalten.	Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit beschränkt auf einen Kreuzungsbereich ist nicht zulässig, da die Anordnung immer streckenbezogen erfolgen muss, um Akzeptanz zu finden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ergänzung des Wohngebietes Appelsgarten um eine weitere Bautiefe im Norden, mit Zufahrt gegenüber der Vom-Stein-Straße. Sinnvoller Abschluss am nördlichen Ortsrand.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand es Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II  
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

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

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Kampfmittelbeseitigungsdienst, Bezirksregierung Düsseldorf	12.10.2020		Baugrundstücke müssen im Hinblick auf ihre Kampfmittelfreiheit für bauliche Anlagen geeignet sein (§16 BauO NRW). Dieses ist insbesondere von Bedeutung bei Bauvorhaben auf Grundstücken, die in Bombenabwurfgebieten oder in ehemaligen Kampfgebieten des Zweiten Weltkriegs liegen und bei denen nicht unerhebliche Erdeingriffe vorgenommen werden. Da in ihrem Fall nicht unmittelbar von nicht unerheblichen Erdeingriffen auszugehen ist, ist der KBD nicht zu beteiligen. Sollte es zukünftig zu Bauvorhaben mit nicht unerheblichen Erdeingriffen auf dem beantragten Grundstück kommen, ist erneut die Untersuchung des Grundstückes auf Kampfmittelbelastung zu beantragen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	LUMEN (ehem. CenturyLink GmbH), Schreiben vom 12.10.2020)	12.10.2020		Durch die oben genannte Baumaßnahme kommen Sie in den Schutzstreifen unserer Anlagen (LWL-Netz für Telekommunikation). Sie erhalten unseren entsprechenden Trassenplan zur Information und Beachtung. Bei Aufgrabungsarbeiten in diesem Bereich sind folgende Punkte zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5 Arbeitstage vor Baubeginn im Bereich unseres Schutzstreifens muss Ihre Aufgrabung schriftlich oder telefonisch angezeigt werden.</li> <li>▪ Sollten ihrerseits Bohrprotokolle benötigt werden, sollten diese 10 Arbeitstage vor Baubeginn bei der Planauskunft -Fa. Steuernagel angefordert werden.</li> <li>▪ Durch unterschiedliche Verlegungstiefen oder Änderungen im Verlauf der Leitungen wird kein Mitverschulden von LUMEN begründet.</li> <li>▪ Ortungen sind im Bereich von Kreuzungen zur genauen Lagebestimmung unserer Trasse vorzunehmen. Ein Mindestabstand von 1 Meter zur LWL-Trasse ist bei einem Parallelverlauf einzuhalten. Nach Beendigung Ihrer Baumaßnahme sind die Bestandspläne im Maßstab 1:1000 für Kreuzungen bzw. Querungsstellen LUMEN zur Verfügung zu stellen.</li> <li>▪ Eine Überbauung unserer Anlagen ist nicht zulässig. Die Schächte müssen jederzeit zugänglich bleiben.</li> <li>▪ Als Anlage ist das Begleitschreiben „Hinweis zum Schutz unterirdischer Glasfaseranlagen“ beigefügt, welches zu beachten ist. Die Einhaltung der genannten Bedingungen ist von Ihnen zu überwachen.</li> </ul>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Thyssengas GmbH	15.10.2020		Innerhalb des Lärmaktionsplans der Stadt Euskirchen verlaufen diverse Gemeinschaftsfernleitungen der Open Grid Europe GmbH und Thyssengas GmbH. Weitere Auskünfte sowie Auflagen zum im Betreff genannten Lärmaktionsplan erhalten Sie von der Open Grid Europe GmbH.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	Pledoc GmbH	19.10.2020	Postfach 12 02 55 45312 Essen	Von der Open Grid Europe GmbH, Essen, und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Zu Ihrer Information erhalten Sie einen Übersichtsplan. Aus diesem Plan sind die Trassenführungen der von uns verwalteten, eingangs genannten Versorgungsanlagen / Kabelschutzrohranlagen zu entnehmen.</p> <p>Die Eintragungen der Versorgungsanlagen / Kabelschutzrohranlagen sind im beigefügten Übersichtsplan nur als grobe Übersicht geeignet. Der Übersichtsplan zeigt die Verläufe der Versorgungsanlagen / Kabelschutzrohranlagen mit Stand 19.10.2020 und erhebt keinen Anspruch auf Aktualität, zumal sich das Leitungsnetz durch Neuverlegungen und Umlegungen bzw. durch Baumaßnahmen Dritter kontinuierlich ändert. Wir übersenden in der Anlage auch eine Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH sowie eine Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH &amp; Co. KG mit der Bitte, die dort aufgeführten Auflagen und Hinweise bei Ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang verweisen wir insbesondere auf die Abschnitte "Bauvorhaben im Schutzstreifenbereich".</p> <p>Wir bitten Sie, uns zu den jeweilige Lärmschutzmaßnahmen, deren Umsetzungen Auswirkungen auf die Versorgungsanlagen / Kabelschutzrohranlagen haben, die entsprechenden Ausführungspläne so frühzeitig zur Verfügung zu stellen, dass uns ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und Stellungnahme verbleibt.</p>		
4	Bezirksregierung Köln Dez. Immissionschutz		Hinweis auf redaktionellen Fehler: "IVU-Anlagen" im Abkürzungsverzeichnis aufgeführt – muss IED Anlagen heißen (wie auch im Text)	Hinweis trifft zu.	Redaktionelle Anpassung des Lärmaktionsplans.
5	e-regio GmbH & Co. KG	03.11.2020	<p>Gegen die von Ihnen geplanten Maßnahmen bzw. Aktionen zur Lärm-minderung bestehen seitens der e-regio GmbH &amp; Co.KG als Eigentümerin des Erdgasversorgungsnetzes und als Betriebsführerin des Wasserversorgungsverbandes Euskirchen-Swisttal (WES) keine Bedenken, sofern der Bestand der Gas- und Wasserleitungsanlagen gesichert ist. Zur Zeit können wir im Bereich der von Ihnen aufgezeigten Maßnahmen noch kein Handlungspotential erkennen.</p> <p>Hinweis zu Baumstandorten / Bepflanzungen: Wir weisen darauf hin, dass eventuell geplante Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere das Anpflanzen von Bäumen, grundsätzlich außerhalb von Leitungstrassen anzustreben sind. Weitere Informationen hierzu enthält das technische Merkblatt DVGW GW 125 "Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle", aktualisiert erschienen im Februar 2013, ergänzt durch das Beiblatt zu GW 125, erschienen im März 2016.</p> <p>Es gilt, Präventivmaßnahmen zu ergreifen zum Schutz von Ver- und Entsorgungsleitungen vor dynamischen und statischen Belastungen durch Baumwurzeln. Der Präventivschutz reicht von der Baumart-Auswahl bis zu sinnvollen und wirksamen technischen Schutzmaßnahmen. Zu den kritischen Baumarten zählen nach derzeitigem Kenntnisstand: Ahorn, Götterbaum, Rosskastanie, Pappel, Platane und Blauzeder. Wir bitten, dies bei der Aufstellung der Pflanzliste entsprechend zu berücksichtigen. geführten Maßnahmen noch kein Handlungspotential erkennen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Hinweis zu Baumstandorten / Bepflanzungen: Wir weisen darauf hin, dass eventuell geplante Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere das Anpflanzen von Bäumen, grundsätzlich außerhalb von Leitungstrassen anzustreben sind. Weitere Informationen hierzu enthält das technische Merkblatt DVGW GW 125 "Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle", aktualisiert erschienen im Februar 2013, ergänzt durch das Beiblatt zu GW 125, erschienen im März 2016.</p> <p>Es gilt, Präventivmaßnahmen zu ergreifen zum Schutz von Ver- und Entsorgungsleitungen vor dynamischen und statischen Belastungen durch Baumwurzeln. Der Präventivschutz reicht von der Baumart-Auswahl bis zu sinnvollen und wirksamen technischen Schutzmaßnahmen. Zu den kritischen Baumarten zählen nach derzeitigem Kenntnisstand: Ahorn, Götterbaum, Rosskastanie, Pappel, Platane und Blauzeder. Wir bitten, dies bei der Aufstellung der Pflanzliste entsprechend zu berücksichtigen. geführten Maßnahmen noch kein Handlungspotential erkennen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
6	Bezierrgsregierung Köln Verkehrsdezernat	06.11.2020		<b>Straßenverkehr:</b> <b>Geschwindigkeitsreduzierung:</b> Im Lärmaktionsplan sind verschiedene Maßnahme beschrieben, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beinhalten. Anordnungen von streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen unterliegen aus Gründen der Verkehrssicherheit den Regelungen gem. § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO und § 45 Abs. 9 StVO in Verbindung mit VwV zu Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) sowie aus Gründen zum Schutz vor Lärm und Abgasen den Regelungen gem. § 45 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit den Lärmschutzrichtlinien StV 2007 nach lärmtechnischen Gutachten bzw. wissenschaftlichem Nachweis vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) oder vergleichbaren Einrichtungen/Instituten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<b>Schieneverkehr:</b> Wie im vorgelegten Entwurf zum Lärmaktionsplan bereits dargelegt, besteht für die Stadt Euskirchen keine Pflicht im Lärmaktionsplan die Schienenwege des Bundes zu behandeln. Da die Bahnstrecke Düren – Euskirchen (Bördebahn) sich nicht im Eigentum des Bundes befindet, sollte sie dagegen im Lärmaktionsplan der Stadt Euskirchen berücksichtigt werden. Die im Entwurf aufgeführten Ausbaumaßnahmen an der Schieneninfrastruktur wie die Reaktivierung der Bördebahnstrecke für den Vollbetrieb (zurzeit in Realisierung) und die Einrichtung neuer Bahnhaltspunkte im Stadtgebiet decken sich mit unseren Kenntnissen. Erwähnt wird im Entwurf die geplante Elektrifizierung der Eifelstrecke (Köln – Euskirchen – Trier). Darüber hinaus weisen wir auf die unserer Kenntnis nach geplante Elektrifizierung der Voreifelbahnstrecke (Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel) hin.	Hinweis wird an den entsprechenden Stellen in den Lärmaktionsplan aufgenommen.  Die Planung dazu läuft derzeit beim NVR. Das Projekt genießt dort hohe Priorität. Umsetzung jedoch frühestens 2030.	Anpassung der Textpassagen im Lärmaktionsplan.  Aufnahme des Hinweises in die langfristige Strategie.
7	Kreis Euskirchen	10.11.2020	53877 Euskirchen	Seitens des Kreises Euskirchen bestehen gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplans Umweltrichtlinie keine grundsätzlichen Bedenken. Ich bitte jedoch die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Stellungnahmen der Fachabteilungen zu berücksichtigen:	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<b>Untere Bodenschutzbehörde</b> Aus den Unterlagen geht hervor, dass lediglich die Altablagerung "Kindergarten Jülicher Ring" mit der Kataster Nr. 5306/101 für die passive Lärmschutzmaßnahme mit ggf. Eingriffen in den Boden tangiert wird. Dementsprechend wird der Hinweis gegeben, dass bei einer Umsetzung der Maßnahme, die im LAP 3 weiterverfolgt werden soll, am Spielplatz und Kindertagesstätte am Jülicher Ring die UBB bei der Umsetzung zu beteiligen ist.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<b>Untere Naturschutzbehörde</b> <b>Gehölzentfernung:</b> Sofern Gehölze im Zuge der Umsetzung entfernt werden müssen, ist darauf zu achten, dass dies ausschließlich in der Zeit von Oktober bis Februar erfolgt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<b>Begrünung:</b>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				<p>Der Hinweis, dass die Begrünung von Gärten (oder Seitenstreifen) nicht zur Lärmreduzierung beiträgt ist richtig, dennoch ist eine intensive Begrünung der Straßenbegleitflächen und – ränder sinnvoll, um Abgase zu filtern und die Aufheizung der Verkehrsflächen durch Schattenwurf und Transpirationskühlung zu reduzieren (in Städten ist es stellenweise bis zu 6 Grad wärmer als im Umland). Außerdem stellen Bäume eine "psychologische" Lärmverbesserung dar. Daher ist es sinnvoll, dies auch als Empfehlung für die Bürger mit aufzunehmen und entsprechend zu erläutern. Im Sinne einer nachhaltigen interdisziplinären Planung wird daher angeregt, soweit möglich im Zuge der Planungen auch eine intensive Begrünung der Verkehrsflächen und Begleitflächen (auch Mittelinseln) sowie angrenzenden Gärten mit vorzusehen. Dies findet in dem Konzept teilweise bereits Eingang (Anlage von Alleen, Hecken, Baumbeete, Ortseingang...) und wird seitens der UNB sehr begrüßt! Die Auswahl der Straßenbäume und –hecken sollte sich neben den Faktoren der Gebietsherkunft (heimische Arten) auch nach der Klimaresistenz richten.</p>		
				<p><u>Ver-/ Entsigelung:</u> Ebenso ist in diesem Zusammenhang jede Form von Entsigelung wünschenswert. Ein Anstieg des Versiegelungsgrades durch die Planung ist aus Sicht der UNB aus besagten Gründen zu vermeiden. Die Anlage von Radwegen durch Markierung wird der Anlage auf Grünstreifen vorgezogen, da hierdurch eben wieder Grünfläche verloren geht und der Versiegelungsgrad steigt. Die Umsetzung des Lärmaktionsplanes ist eine Chance, den Aspekt der Durchgrünung und Klimaverbesserung und die Biodiversität im gleichen Zuge zu stärken.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p><b>Träger der Landschaftsplanung</b> Falls Schutzgebiete durch die Planung betroffen sind, ist die UNB hier im Detail zu beteiligen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	Ertfverband	10.11.2020	Am Ertfverband 6 50126 Bergheim	Leitungen, Messstellen und Anlagen des Ertfverbandes sind derzeit durch die v. g. Maßnahme nicht betroffen. Daher bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht seitens des Ertfverbandes keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	RWE Power AG	11.11.2020	Stüttgenweg 2 50935 Köln	Im Bereich des Plangebietes befinden sich aktive und inaktive Grundwassermessstellen der RWE Power AG. Die aktiven Grundwassermessstellen 56478, 56479, 56509, 84006, 84082, 84144, 84148 und 84151 sind unter dem Gesichtspunkt des Bestandsschutzes zu erhalten bzw. während eventueller Baumaßnahmen zu sichern. Die jeweilige Zugänglichkeit für Grundwasserstandsmessungen sowie Entnahmen von Grundwasseranalysen ist zu gewährleisten. Die abgeworfene Grundwassermessstelle 84007 ist 1,5 m unter Flur abgeschnitten, verfüllt und mit einem Tonstopfen abgedichtet.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



## Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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



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

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

[www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf)

eingesehen werden.

## Anhang IV

### Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

**Hinweis:** Die nachfolgenden Tabellen stammen aus einem Forschungsvorhaben aus dem Jahr 2010<sup>7</sup>. Nicht alle Angaben entsprechen deshalb dem aktuellen Stand der Technik. Die Tabelle ist aber dennoch geeignet, einen Überblick zu bieten, welches Maßnahmenpektrum zur Lärminderung geeignet ist und mit welcher Pegelminderung in etwa gerechnet werden kann.

#### Straßenverkehrslärm

##### Vermeidung von Lärmemissionen

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

##### Verminderung von Lärmemissionen

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

<sup>7</sup>

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



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



## Verlagerung von Lärmemissionen

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

## Verringerung von Lärmimmissionen

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



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

## Quellen

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