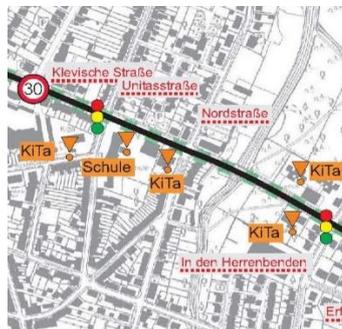
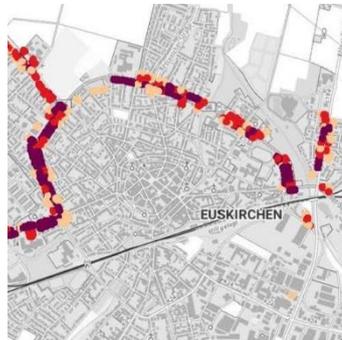


Kreisstadt Euskirchen Lärmaktionsplan 4. Runde

Entwurf, Arbeitsstand: 2024-01-30





Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der
Kreisstadt Euskirchen

bearbeitet von
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin
Jochen Richard
Hilde Richter-Richard

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, Januar 2024



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß V EU-Umgebungsärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	10
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	11
5.1	Straßenverkehr	11
5.2	Schienenverkehr	18
5.3	Belastungsachsen	21
5.4	Ruhige Gebiete	29
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	33
6.1	Straßenverkehr	33
6.2	Schienenverkehr	34
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	36
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	37
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	43
9.1	Übergreifende Maßnahmen	43
9.2	Strategische Maßnahmen	44
9.3	Maßnahmen an Belastungsachsen	47
9.3.1	B 56 Kommerner Straße (Wißkirchen und Euenheim)	47
9.3.2	B 56 Kommerner Straße (Innenstadt)	52
9.3.3	Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring	56
9.3.4	B 56 Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring – Keltenring	61
9.3.5	L 194 Kölner Straße, Vom-Stein-Straße Nord bis Haus Nr. 183	67
9.3.6	B 56 Bonner Str. – Kuchenheimer Str., BÜ bis C.-Koenen-Straße	72
9.3.7	L 194 Rhederstraße	76
9.3.8	L 194 Weingartenstraße, Ortdurchfahrt Kreuzweingarten	80
9.4	Schienenverkehr	84
9.5	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	85
10.	Langfristige Strategie	86
11.	Finanzielle Informationen	87



12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	88
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	89



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	12
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	13
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberflächen (gemäß BUB-D).....	14
Abb. 5.4:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz	15
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	16
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	17
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den}	19
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night}	20
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 60$ dB(A)	23
Abb. 5.10:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 50$ dB(A)	24
Abb. 5.11:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 60/50$ dB(A)	25
Abb. 5.12:	Lärmkennziffer an Schienenwegen L_{den}	27
Abb. 5.13:	Lärmkennziffer an Schienenwegen L_{night}	28
Abb. 5.14:	Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land	32
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Trotzenberg bis Falterstraße	51
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Mainstraße – Rüdeshheimer Ring	55
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht Frauenberger Straße, Ortseingang – Rüdeshheimer Ring	60
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht Rüdeshheimer Ring – Jülischer Ring – Kelttenring	66
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord	71
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht Bonner Straße – Kuchenheimer Straße	75
Abb. 9.7:	Maßnahmenübersicht Rheder Straße, Ortsdurchfahrt Rheder	79
Abb. 9.8:	Maßnahmenübersicht Weingartenstraße, Ortsdurchfahrt Kreuzweingarten	83



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen	9
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)	9
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)	10
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land	30
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	33
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr	34
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	34
Tab. 6.4:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr	34
Tab. 6.5:	Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr	34
Tab. 6.6:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr	35
Tab. 6.7:	Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Schienenverkehr	35
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde	37
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen Kommerner Straße, Wißkirchen und Euenheim	47
Tab. 9.2:	Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße (Wißkirchen – Euenheim)	50
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen B 56 Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring	52
Tab. 9.4:	Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße, Mainstraße – Rüdeshheimer Ring	54
Tab. 9.5:	Rahmenbedingungen B 56 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring	56
Tab. 9.6:	Erreichbare Lärminderung Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring	59
Tab. 9.7:	Rahmenbedingungen B 56 Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring - Kelttenring	61
Tab. 9.8:	Maximal erreichbare Lärminderung Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring – Kelttenring	64
Tab. 9.9:	Rahmenbedingungen L 194 Kölner Straße (Vom-Stein-Straße bis Kölner Straße, Haus Nr. 183)	67
Tab. 9.10:	Erreichbare Lärminderung Kölner Straße, Vom-Stein-Straße Nord bis Kölner Straße, Haus Nr. 183	69
Tab. 9.11:	Rahmenbedingungen B 56 Bonner Straße – Kuchenheimer Str., Bahnübergang bis Carl- Coenen-Str.	72
Tab. 9.12:	Maximal erreichbare Lärminderung Bonner Straße – Kuchenheimer Straße, Bahnübergang bis Carl-Koenen-Straße	74
Tab. 9.13:	Rahmenbedingungen L 194 Rhederstraße, Ortsdurchfahrt Rheder	76
Tab. 9.14:	Erreichbare Lärminderung L 194 Rhederstraße	78
Tab. 9.15:	Rahmenbedingungen L 194 Weingartenstraße, Ortsdurchfahrt Kreuzweingarten	80
Tab. 9.16:	Erreichbare Lärminderung L 194 Weingartenstraße	82



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BEB	-	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMDV	-	Bundesministerium für digitales und Verkehr
BUB	-	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DB	-	Deutsche Bahn AG
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DIN	-	Deutsches Institut für Normung
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LAP	-	Lärmaktionsplan
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-19	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VCD	-	Verkehrsclub Deutschland
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungs- lärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen
VBUI	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Industrie und Gewerbe
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes



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

§ 47b BImSchG definiert die zu untersuchenden Lärmquellen wie folgt:

Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Kreisstadt Euskirchen im gleichnamigen Kreis zählt mit 64.596 Einwohnern zum 31. Dezember 2022 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Zu untersuchende Hauptverkehrsstraßen sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV >8.200 Kfz). Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 1, Stadtgrenze zu Mechernich bis Stadtgrenze zu Weilerswist,
- B 266, Stadtgrenze zu Mechernich bis Knotenpunkt B 56 Euenheimer Straße/ B 266 Kommerner Straße,
- B 56, Knotenpunkt B 56 Euenheimer Straße/ B 266 Kommerner Straße bis Knotenpunkt B 56 Kuchenheimer Straße/ Carl-Koenen-Straße,
- B 56, Knotenpunkt B 56 / L 210 bis Stadtgrenze zu Swisttal,
- L 264, Knotenpunkt L 264/ L 61 bis Knotenpunkt L 264 Euenheimer Straße/B 56 Kommerner Straße,
- L 182, Knotenpunkt L 182/K 11 Luxemburger Straße bis Knotenpunkt L 182/L 194,
- L 194, Knotenpunkt L 194/L 182 bis Stadtgrenze mit Bad Münstereifel und
- L 210, Knotenpunkt L 210/K 24 bis Knotenpunkt L 210/L 11.

Haupteisenbahnen

Zu betrachten sind die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.

Die DB-Strecken

- Nr. 2631 Hürth-Kalscheuren – Trier-Ehrang bis westlich des Bahnhofs und
- Nr. 2645 Bonn Hbf. – Euskirchen

erfüllen diese Rahmenbedingung und sind somit durch das EBA kartierungspflichtig.



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 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 deshalb in den Nicht-Ballungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

Andere Lärmquellen

Nach § 47a BImSchG gilt der sechste Teil des BImSchG nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

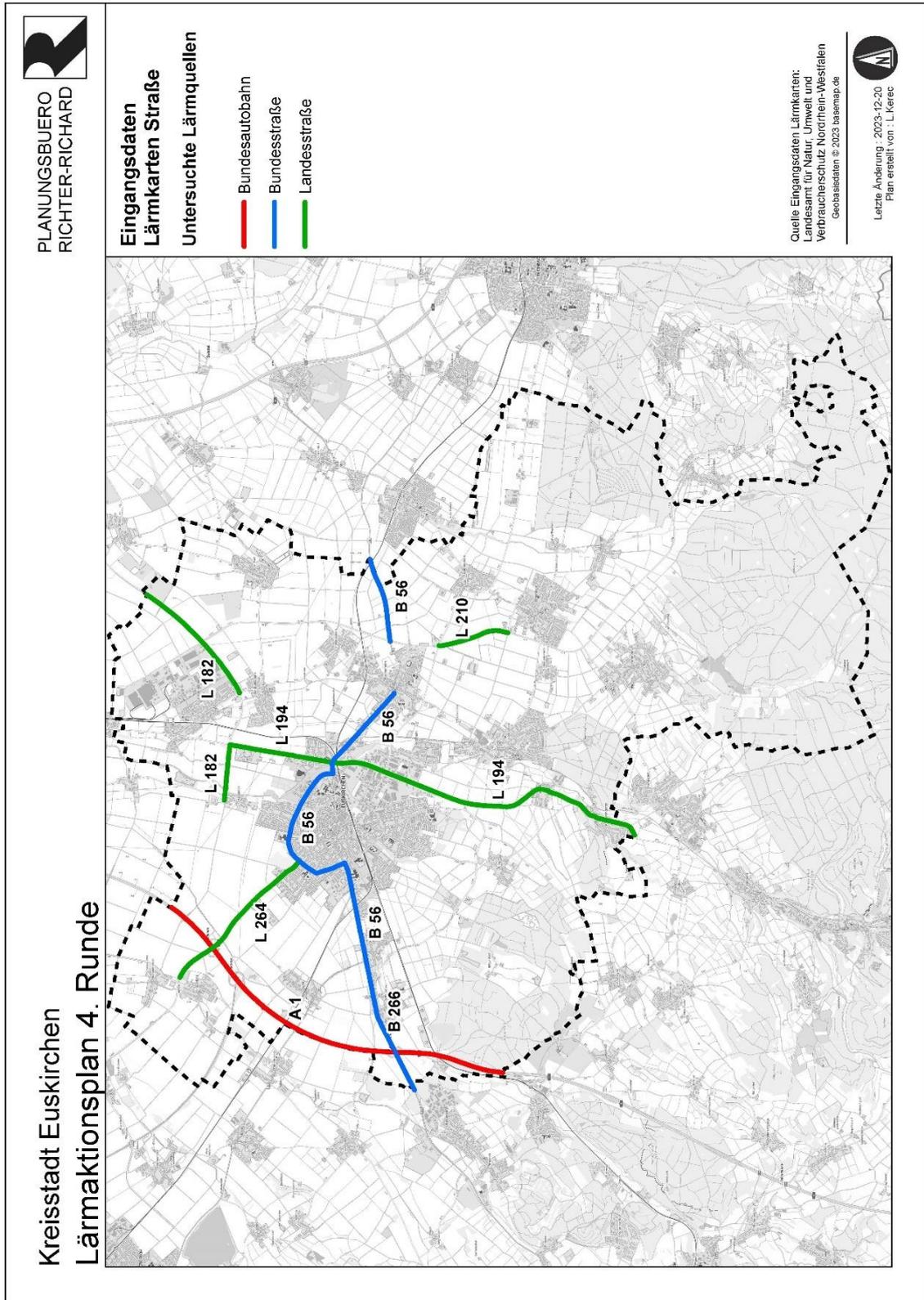


Abb. 1.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr ist in Nordrhein-Westfalen das LANUV zuständig. 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. Im Land Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Kreisstadt Euskirchen
Fb 9 – Stadtentwicklung u. Bauordnung
Abteilung Planung
Daniel Schäfer
Kölner Str. 75
53879 Euskirchen

Tel. 02251 14-414
Fax 02251 14580414
E-Mail: dschaefer@euskirchen.de

Internet: www.euskirchen.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 66 016

Seit dem 1. Januar 2015 ist gemäß § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen auch 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 Mitteilung 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

Vorbemerkung

Seit der 3. Runde der Lärmaktionspläne haben sich nahezu alle Richtlinien und Berechnungsverordnungen zum Lärmschutz auf EU- wie auch auf nationaler Ebene verändert:

- Die Berechnungsmethoden entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie haben sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt geändert:
 - Die "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – VBUS, Schienen – VBUSch und Industrie und Gewerbe – VBUI" wurden durch die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) ersetzt.
 - Anstelle der "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen" (VBUF) gilt nun die BUF.
 - Die Belastetenzahlen werden nun nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit dem Rechenansatz der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB), die im Sinne der Betroffenen zu deutlich höheren Belastetenzahlen führt und damit den Handlungsdruck erhöht.
- Auf nationaler Ebene wurden für Berechnung des Straßenverkehrslärms bisher die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90" angewandt. Diese wurden am 1. März 2021 mit Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19" abgelöst.
- Bisher wurden die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 als einzige Lärmschutzrichtlinie noch nicht novelliert, so dass hier in den meisten Bundesländern bis auf weiteres die RLS-90 zur Anwendung kommt.
- Das Umweltbundesamt hat die bisherigen Empfehlungen für die Auslöswerte von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} für die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A), bei den mittelfristigen Handlungszielen um weitere 5 dB(A) auf 55/45 dB(A) abgesenkt.
- Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert.
- Bereits seit 1. Januar 2022 ist das bis zur 3. Runde gültige Berichtsformular an die EU geändert mit der Folge, dass der Aufwand für die Übermittlung der Daten deutlich aufwändiger ist als bisher.
- Der LAI empfiehlt in seinen jüngsten Hinweisen, die ruhigen Gebiete in einem kleinteiligeren Rahmen zu betrachten, als es die Umgebungsrichtlinie vorgibt.
- Es wurden vom Umweltbundesamt vereinfachte Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen eingeführt.



Die neuen Berechnungsmethoden für die strategischen Lärmkarten arbeiten im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien mit zum Teil stark veränderten Parametern. Ein direkter Vergleich der bisherigen und der neuen Werte als Zeitreihe ist nicht mehr möglich ist.

Als Folge ist der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung, sondern erfordert eine umfassende Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Runde.

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.

Seit der 2. Stufe (= 2. Runde) sind 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.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne der 3. Runde zu überprüfen. Entsprechend dem "Portugal-Urteil" des EuGH müssen alle Gemeinden, die kartiert wurden, auch einen Lärmaktionsplan (ggf. mit verringertem Aufwand) aufstellen.

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

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.

Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).



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

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

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

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Nationales Recht zum Lärmschutz

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

Ein direkter Vergleich der nach BUB und RLS-19 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Mit den Werten der BUB kann lediglich eingeschätzt werden, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach StVO anordnungsfähig sein könnten. Für eine ermessensfehlerfreie Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die national für die Straßenbauverwaltung (Lärmsanierung) bzw. Straßenverkehrsbehörden (Straßenverkehrsordnung) bindenden RLS-19 zu verwenden (in einzelnen Bundesländern gelten bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 derzeit noch die RLS-90).



Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-19 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 an Bundesfernstraßen

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete*	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

Gemäß § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten allgemein für bestehende Straßen und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen liegen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen beispielsweise bei 70 dB(A) tagsüber und bei 60 dB(A) in der Nacht, 72/62 dB(A) für Misch- und Gewerbegebiete. Eine Prüfpflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen und somit auch Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht jedoch nicht erst bei Überschreitung der Grenzwerte der Richtlinien-StV, sondern bereits nach den wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerten Werten der 16. BImSchV (Gefahrenlage).

Tab. 3.2: Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete, Urbane Gebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)

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



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat 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. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004¹ und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005² auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung herzustellen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.³

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung⁴, 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.

In den letzten Jahren ist zudem ein Trend zu beobachten, dass sich die Lärmsanierungswerte immer weiter den Lärmvorsorgewerte annähern.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Umweltbundesamt als kurzfristiges Umwelthandlungsziel für den Lärmaktionsplan das Wertepaar 60/50 dB(A) zu verwenden und mittelfristig das Wertepaar 55/45 dB(A) anzustreben.

Tab. 4.1: Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}		L_{NIGHT}	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Die Stadt Euskirchen verwendet bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 4. Runde die vom Umweltbundesamt als kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 60 dB(A) für den L_{den} bzw. 50 dB(A) für den L_{night} .

1 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004
 2 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005
 3 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, Berlin, 2020
 4 Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursachergruppe (also Straße und Schiene) getrennt zu erstellen. Diese werden mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet.

5.1 Straßenverkehr

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte und die mit diesen Eingangsdaten berechneten strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

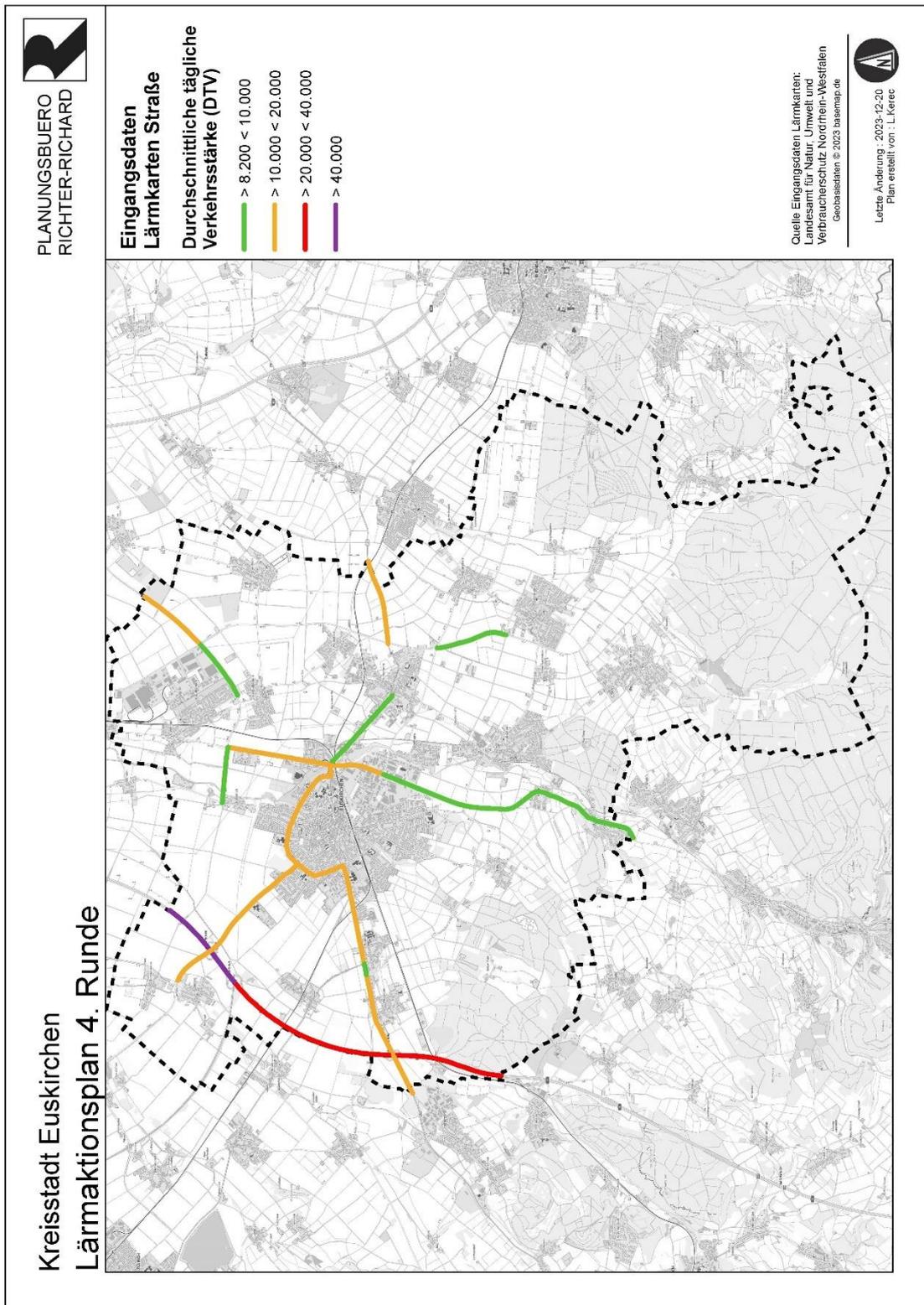


Abb. 5.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

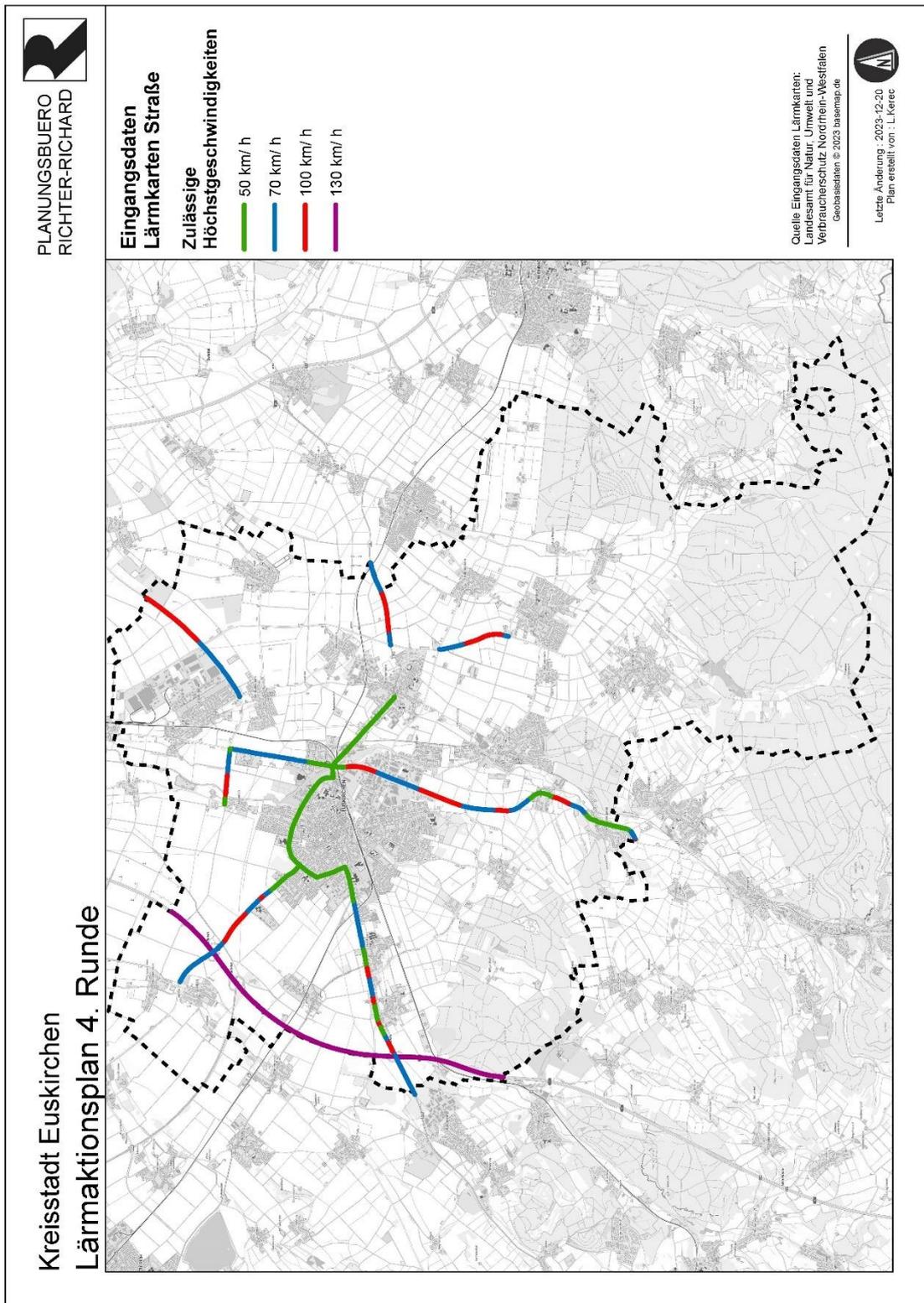


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit

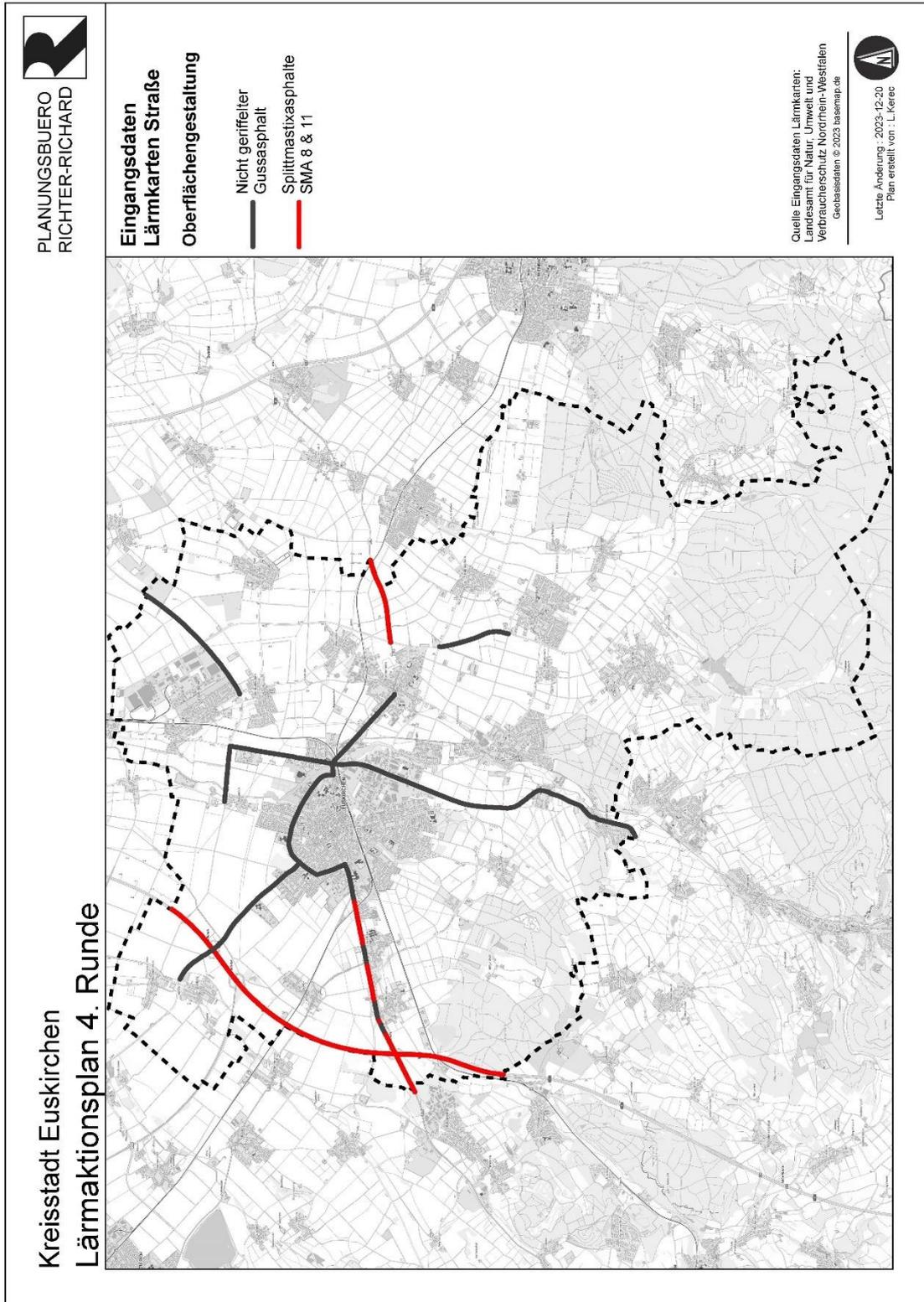


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberflächen (gemäß BUB-D)

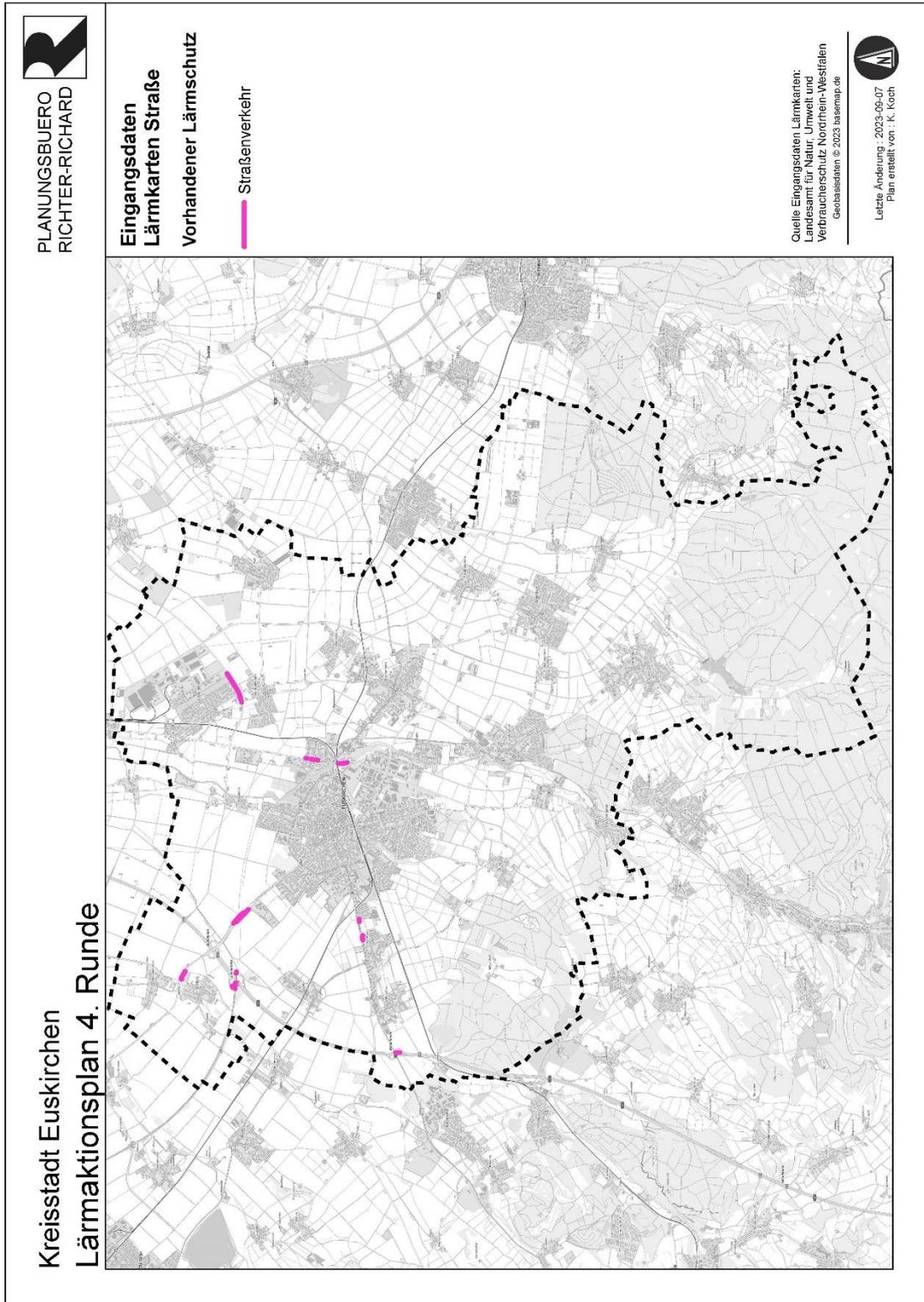


Abb. 5.4: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz

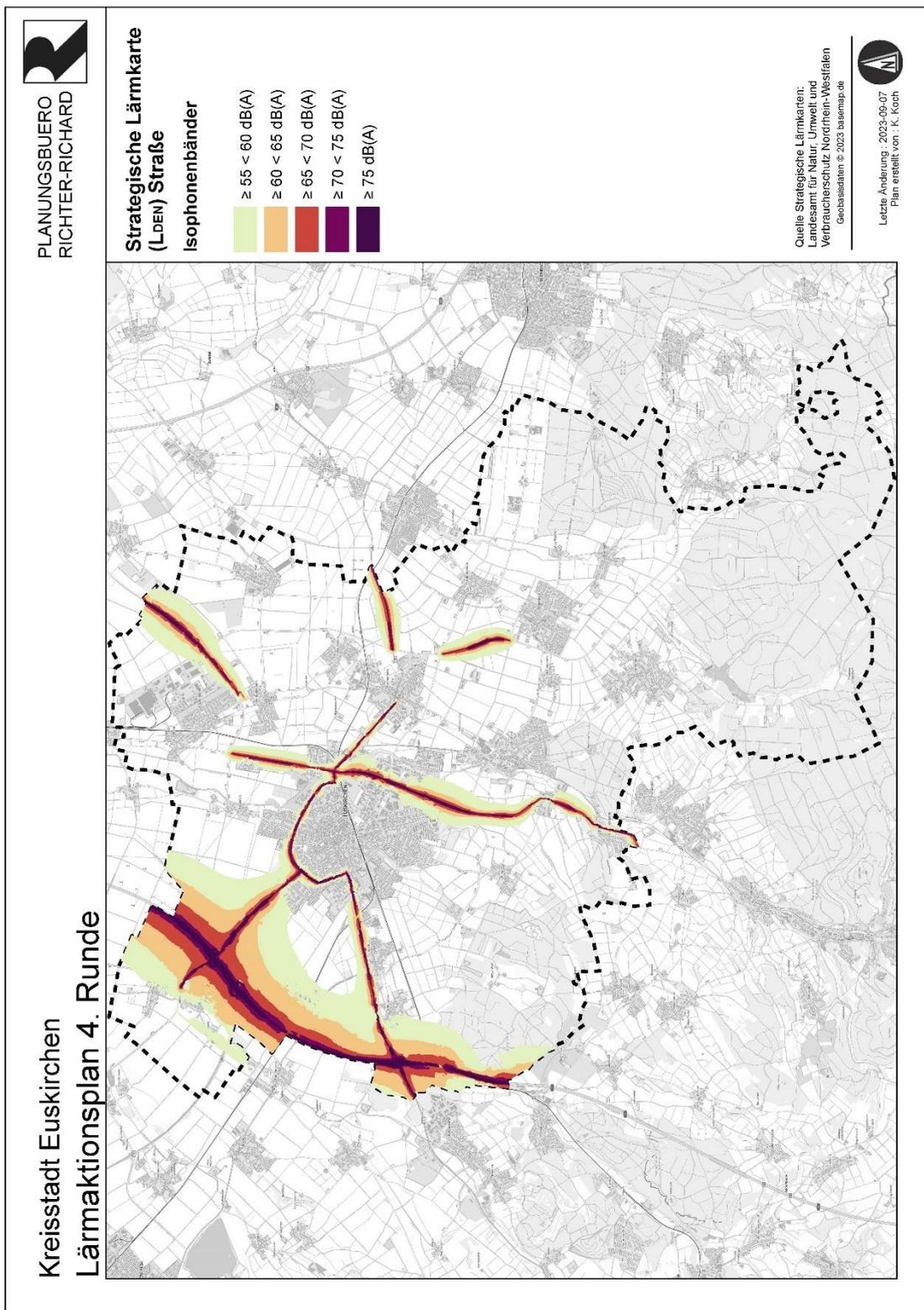


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

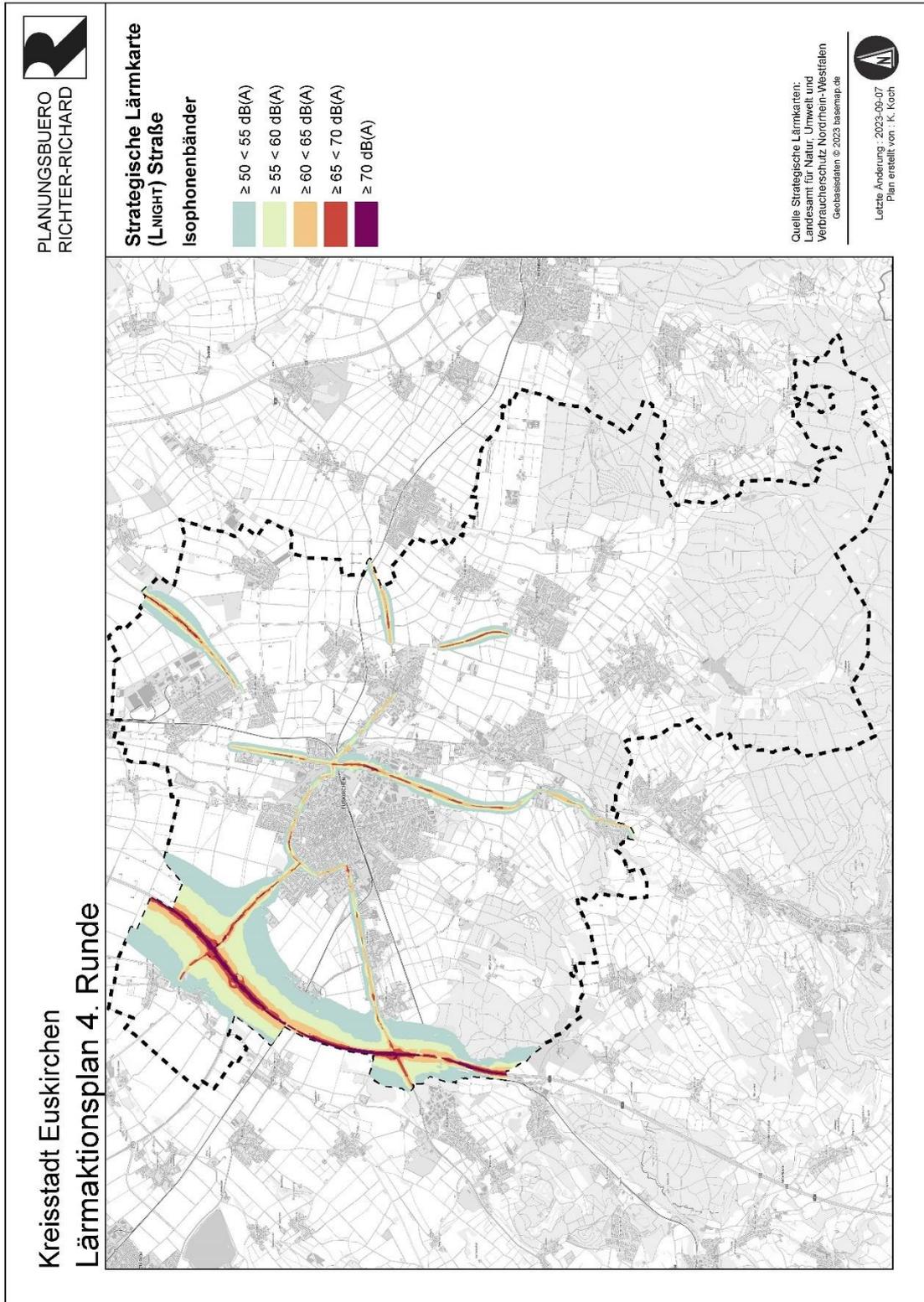


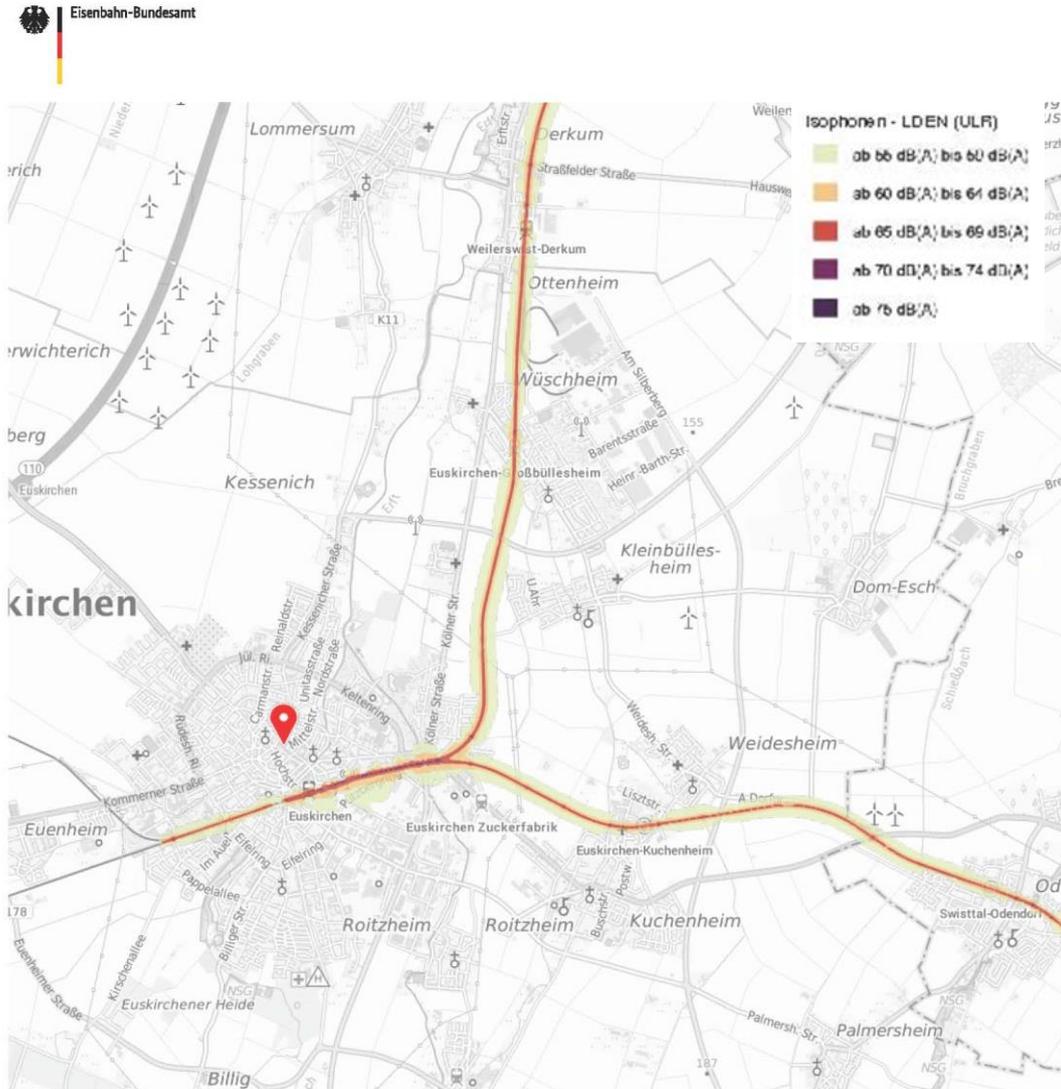
Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}



5.2 Schienenverkehr

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

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



Attribution (Quellen)
 © Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

Haftungsausschluss:
 Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

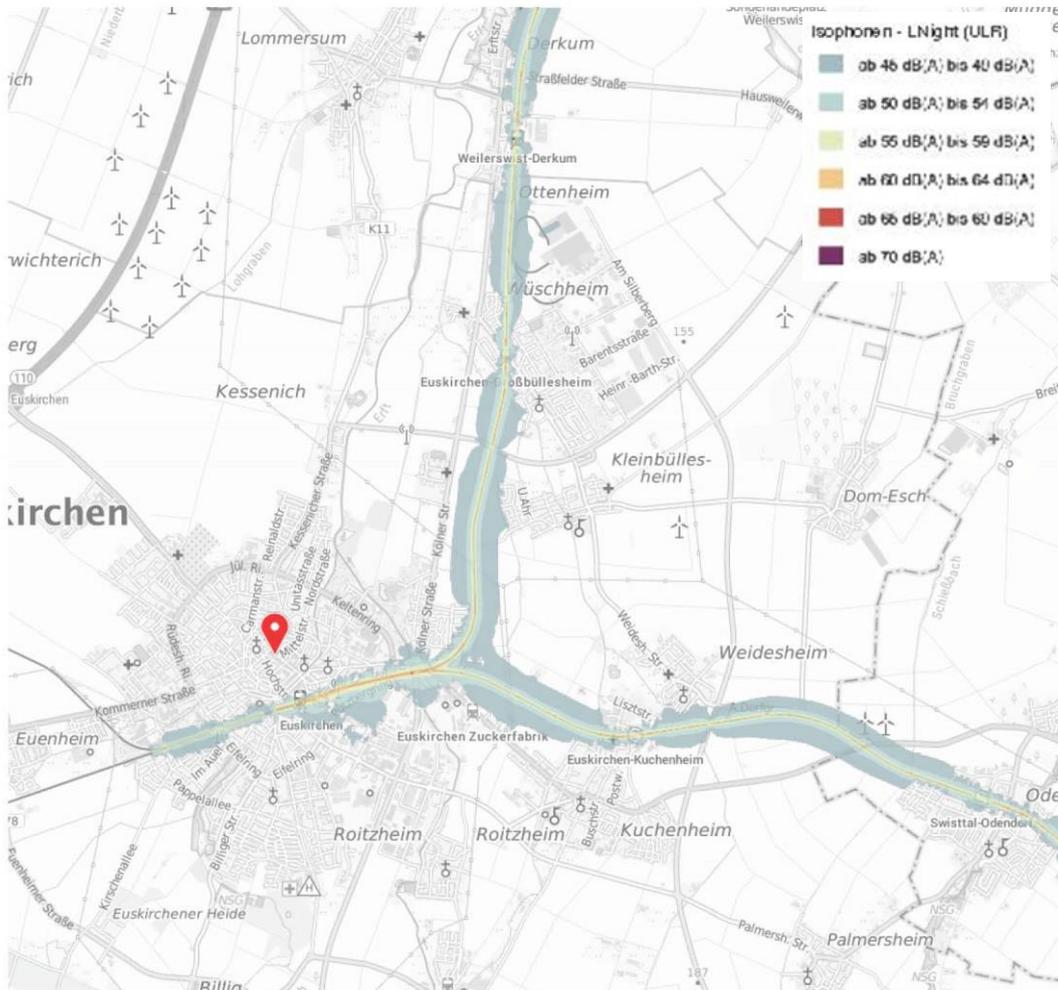
Nutzungshinweise:
 Das Geoportal.EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
 Eisenbahn-Bundesamt
 Heinemannstraße 6
 D-53175 Bonn
 Telefon: +49 228 9826-0
 Telefax: +49 228 9826-199
 Homepage: www.eba.bund.de
 E-Mail: poststelle@eba.bund.de
 Präsident: Stefan Dembach

Koordinatensystem:
 EPSG:25832

0 500 1000 1500m
 1:50.000
 Gedruckt am 12.01.2024 16:11

Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr Lden



Attribution (Quellen)
 © Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

Haftungsausschluss:
 Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

Nutzungshinweise:
 Das Geoportal.EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
 Eisenbahn-Bundesamt
 Heinemannstraße 6
 D-53175 Bonn
 Telefon: +49 228 9826-0
 Telefax: +49 228 9826-199
 Homepage: www.eba.bund.de
 E-Mail: poststelle@eba.bund.de
 Präsident: Stefan Dembach

Koordinatensystem:
 EPSG:25832

0 500 1000 1500m
 1:50.000

Gedruckt am 12.01.2024 16:14

Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{Night}



5.3 Belastungsachsen

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig größere Ungenauigkeiten auf. Genauer sind Fassadenpegel, die im Rahmen der BEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
 - $L_{den} > 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 60$ dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A) als hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 60 - < 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 50 - < 55$ dB(A) wegen Nichteinhaltung des Umwelthandlungsziels 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.

Straßenabschnitte mit Gebäuden, die sehr hohen Pegeln $L_{den} \geq 70$ dB(A)/ $L_{night} \geq 60$ dB(A) ausgesetzt sind:

- B 266, L 178 bis Falterstraße,
- B 56 Kommerner Straße, Straße An der Katzenecke bis B 56 Rüdesheimer Ring,
- B 56 Rüdesheimer Ring, Kommerner Straße bis L 264 Frauenberger Straße,
- B 56 Jülicher Ring – Keltenring, Robert-Koch-Straße bis Kölner Straße,
- B 194 Rhederstraße, Achatstraße bis Rhederstraße, Haus Nr. 38,
- L 194 Weingartenstraße, Weingartenstraße, Haus Nr. 1, bis Am Schellberg.
- L 264 Frauenberger Straße, Eupener Straße bis Monschauer Straße,
- L 194 Kölner Straße, Vom-Stein-Straße bis B 266 Kölner Straße,
- B 266 Bonner Straße, Straße Im Höstert bis Karl-Koenen-Straße.

Straßenabschnitte mit Gebäuden die hohen Pegeln $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A) ausgesetzt sind:

- A 1, im Bereich der geteilten Anschlussstelle Euskirchen, Bebauung Frauenberg,
- B 51 Rhederstraße, Haus Nr. 2, bis Achatstraße,



- L 194 Weingartenstraße, Straße Am Schellberg bis Gutenbergweg,
- L 264 Frauenberger Straße, Bebauungsanfang bis Eupener Straße,
- L 264 Frauenberger Straße, Monschauer Straße bis B 56 Kommerner Straße,
- B 266 Bonner Straße, Albrecht-Dürer-Straße bis Straße Im Höstert.

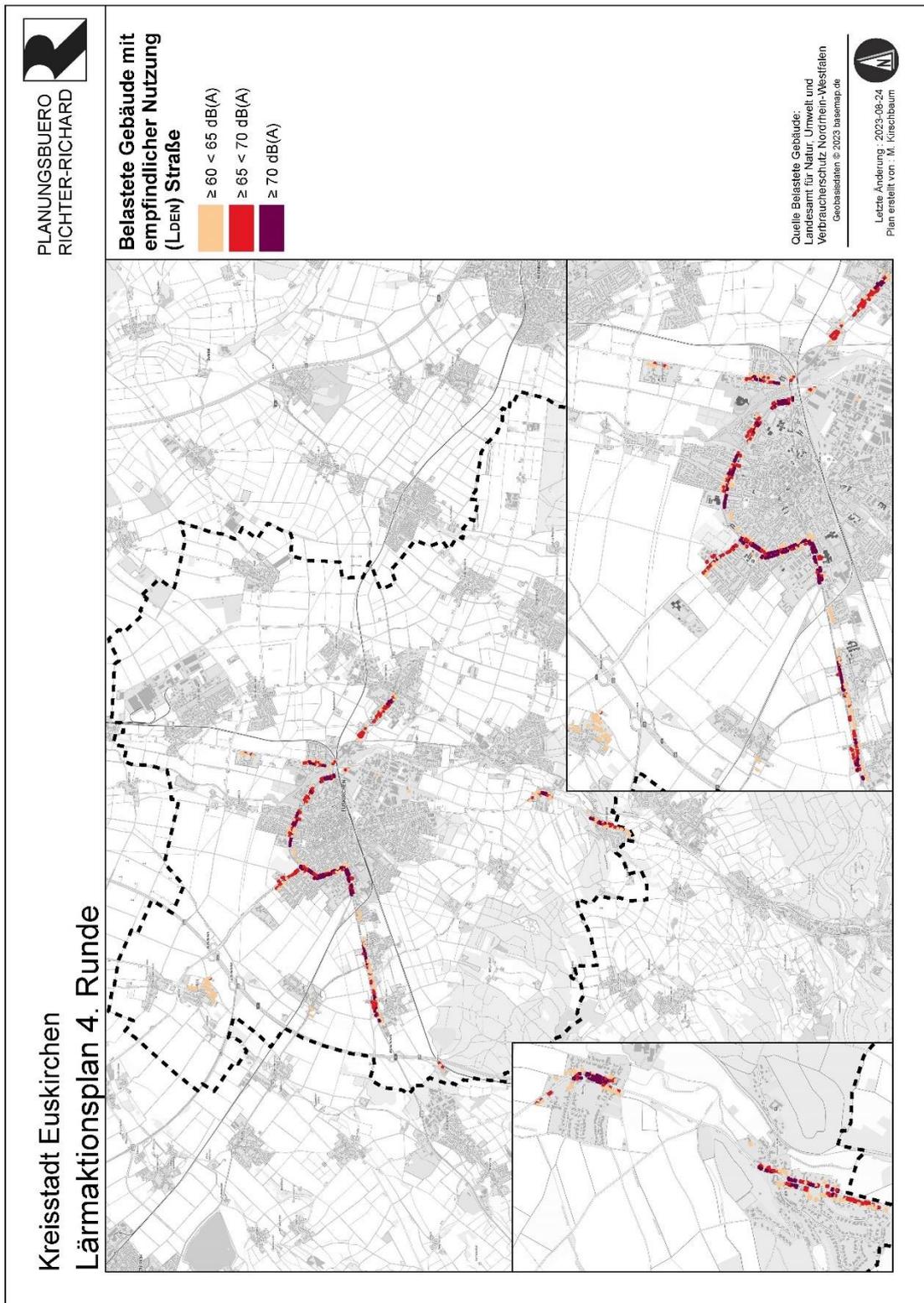


Abb. 5.9: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 60$ dB(A)

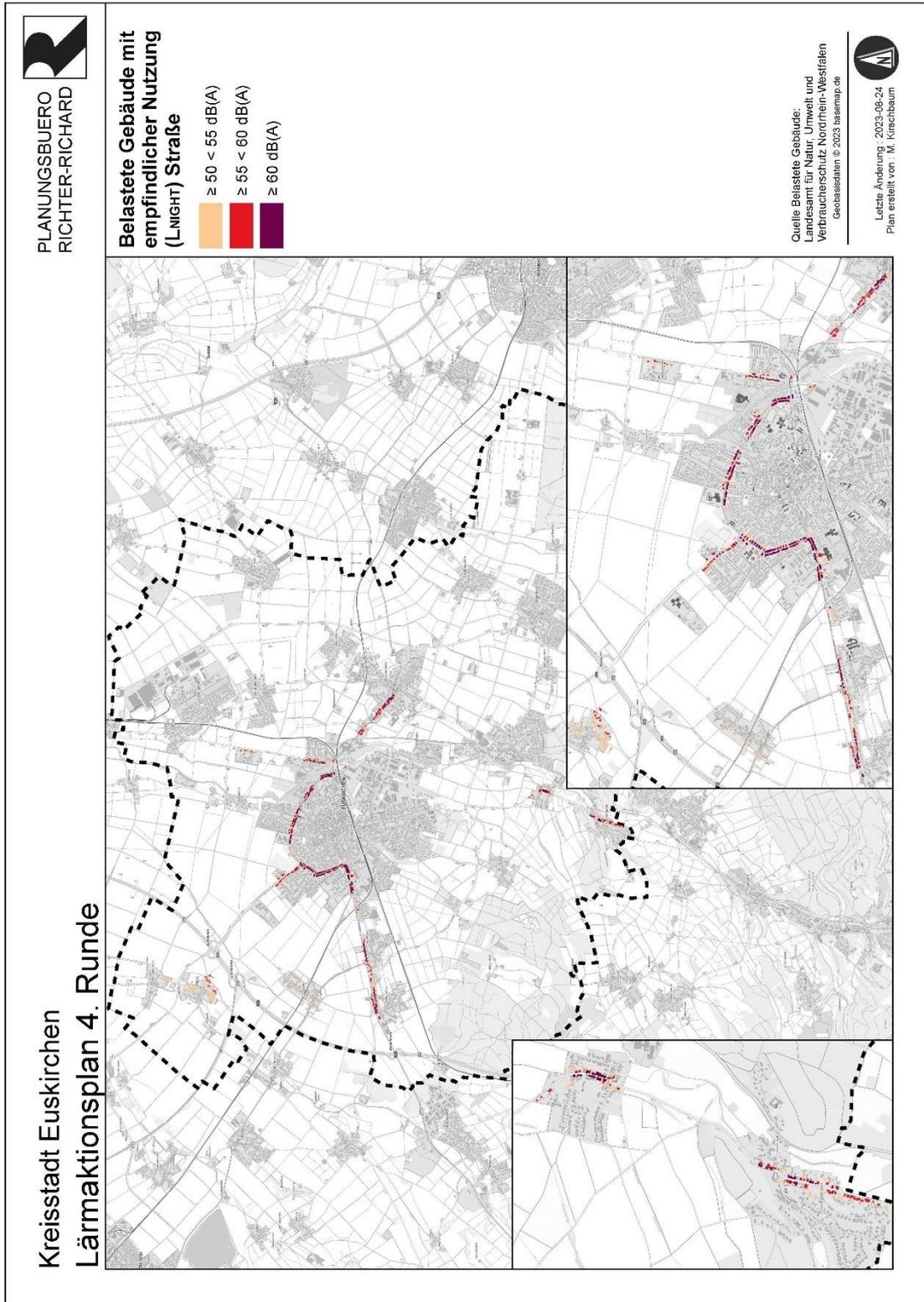


Abb. 5.10: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{\text{night}} > 50 \text{ dB(A)}$

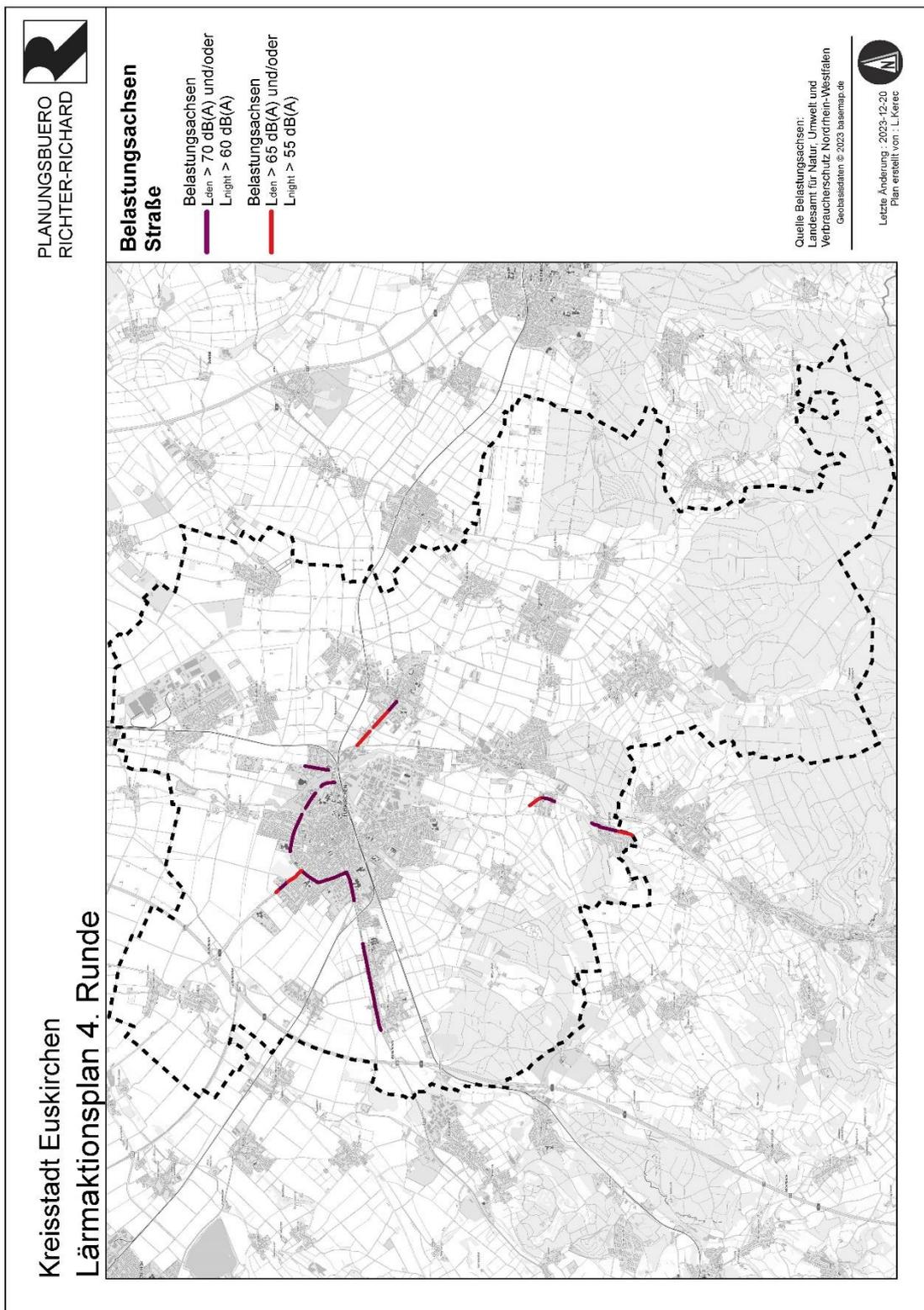


Abb. 5.11: Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 60/50 \text{ dB(A)}$

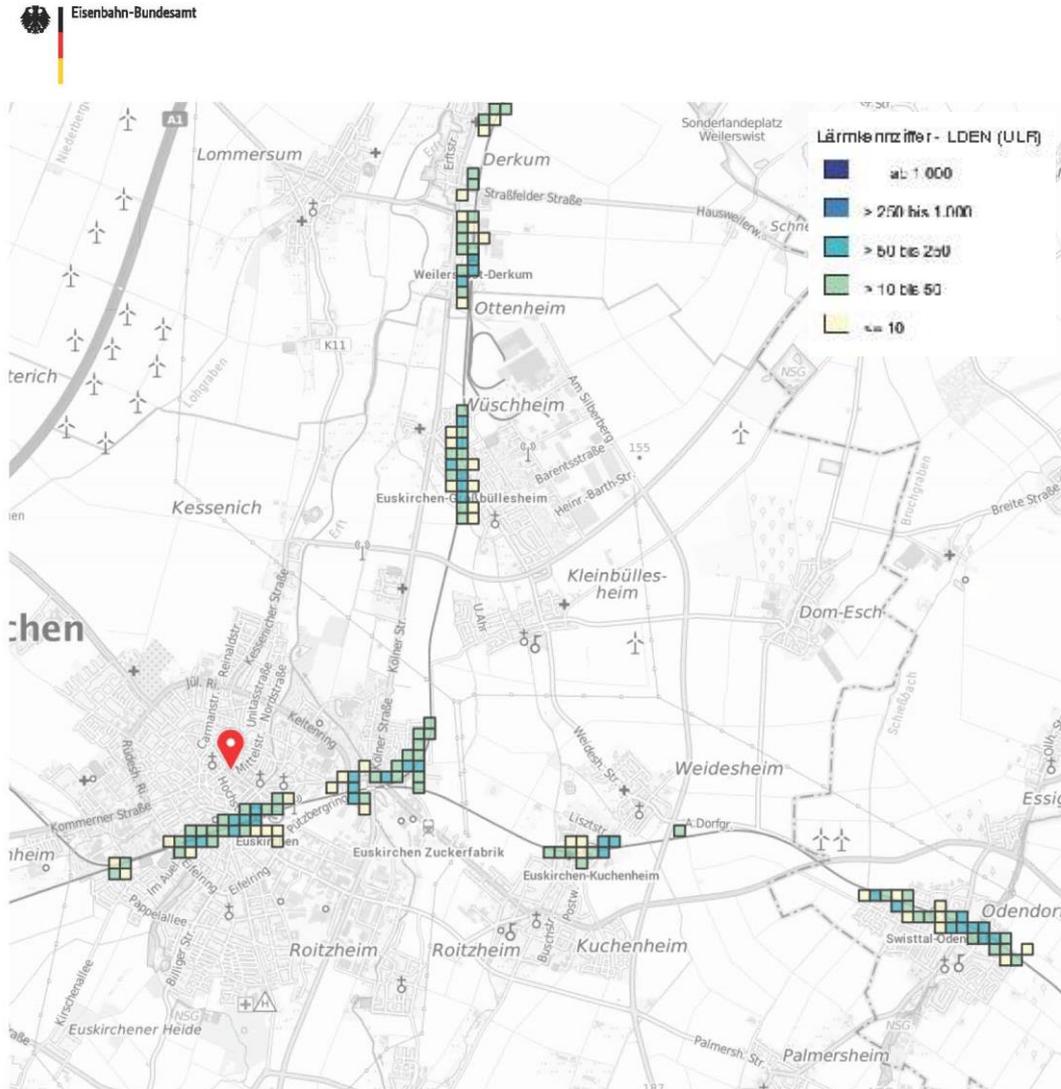


Schienenverkehr

Mithilfe der Lärmkennziffer wird ein Zusammenhang zwischen Lärmbelastung und Betroffenen hergestellt. Sie werden vom Eisenbahn-Bundesamt zum einen für gesamte Kommunen und zum anderen in einem 100 m x 100 m Raster berechnet. Die Darstellung der Lärmkennziffern wird gleichfalls nachfolgend nachrichtlich übernommen.

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

Entsprechend der Darstellung der Lärmkennziffer durch das EBA ist zu erkennen, dass der Schienenweg innerhalb des bebauten Bereichs als Belastungsachse anzusehen ist.



Attribution (Quellen)

© Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

Haftungsausschluss:

Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

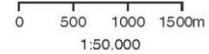
Nutzungshinweise:

Das Geoportal.EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:

Eisenbahn-Bundesamt
 Heinemannstraße 6
 D-53175 Bonn
 Telefon: +49 228 9826-0
 Telefax: +49 228 9826-199
 Homepage: www.eba.bund.de
 E-Mail: poststelle@eba.bund.de
 Präsident: Stefan Dembach

Koordinatensystem:
 EPSG:25832



Gedruckt am 12.01.2024 16:16



Abb. 5.12: Lärmkennziffer an Schienenwegen L_{den}

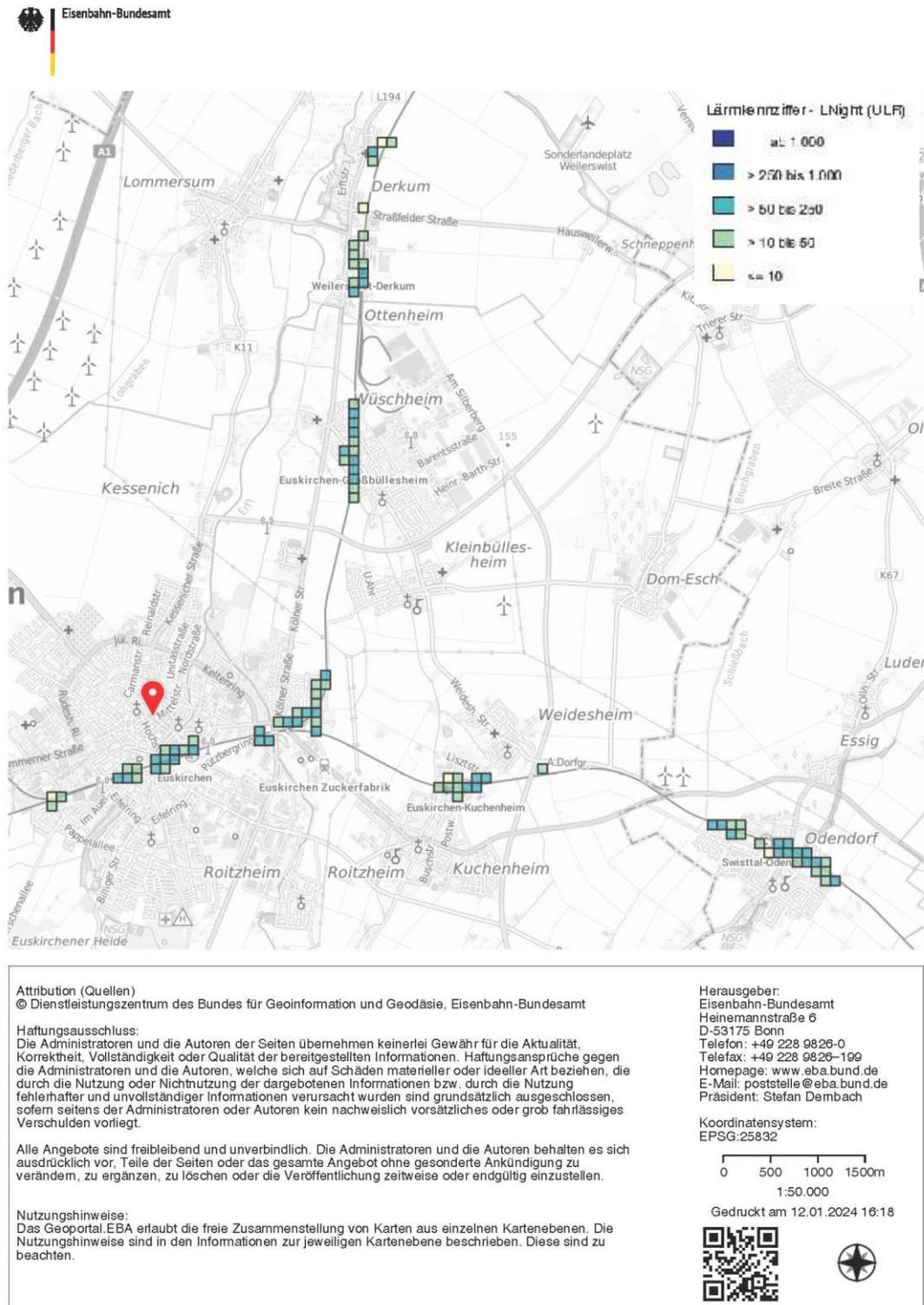


Abb. 5.13: Lärmkennziffer an Schienenwegen L_{Night}



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"*.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein festgesetztes ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Festsetzung ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (z. B. Bauleitplanung, Planfeststellung) von anderen zuständigen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. So ergibt sich beispielsweise bei Ausweisung als Standort für Windkraftanlagen aus der Festlegung eines ruhigen Gebiets ein Abwägungsgebot, das zu beachten ist, um einen formalen Fehler im Genehmigungsverfahren zu vermeiden.

Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht. Ferner entsteht durch die allgemeine Verkehrszunahme kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument der planerischen Lärmvorsorge.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine weitergehenden Vorgaben zur Definition und Auswahl von ruhigen Gebieten in Lärmaktionsplänen festgelegt. Es liegt bei der für die Aufstellung zuständigen Behörde für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise auszuwählen.

Es werden nachfolgende Auswahlkriterien zur Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land eingesetzt, die sich an den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)⁵ sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes⁶ orientieren.

Akustische Kriterien

In der Praxis werden anzustrebende bzw. möglichst einzuhaltende akustische Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten häufig herangezogen. Die Fachbroschüren geben für ruhige Gebiete auf dem Land einen Pegelbereich von 40 bis 50 dB(A) für den L_{DEN} vor (der L_{night} ist hier nicht von Bedeutung). Gemäß der Definition *"keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt"* werden als Anhaltspunkt für potenziell ruhige Gebiete für den L_{DEN} einzuhaltende Pegel von <45 dB(A) angesetzt. Der Ausschluss von Geräuschen wird gemäß LAI-Hinweisen insofern abgeschwächt, dass durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie von gering belasteten Straßen, Wald- und Wirtschaftswegen zur Erschließung des ländlichen Raumes ausgehende Geräusche eine Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht verhindern.

Die strategischen Lärmkarten reichen allerdings außerhalb der Ballungsräume nicht aus, um die Gebiete zweifelsfrei zu identifizieren. In den Lärmkarten werden zudem erst Werte $L_{den} > 55$ dB(A) ausgewiesen und die verkehrlichen Lärmquellen (Straße, Schiene) mit verschiedenen Berechnungsverfahren getrennt voneinander kartiert. Sie umfassen daher weder eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen noch aller relevanten Lärmquellen.

⁵ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

⁶ Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Dessau 2018



Aufgrund dieser unzureichenden Datengrundlage wird ein zur Lärmkartierung alternatives Prüfverfahren angewandt. Dazu werden Abstandslängen zwischen erheblichen Verkehrslärmquellen (Straßen/ Schiene) und den Randbereichen potenzieller ruhiger Gebiete definiert. Kombiniert man die vorgegebenen Mindestgrößen (s. u.) eines ruhigen Gebiets mit den notwendigen Abständen, ist davon auszugehen, dass in der Kernfläche das Niveau des Lärmindex L_{DEN} auf <40 dB(A) sinkt.

Die Abstandswerte werden auf Basis von Ausweisungen in der DIN 18005 in Verbindung mit empirischen Erfahrungen zu den Ausbreitungsflächen der Isophonenbänder gemäß vorliegender Lärmkartierung eingeschätzt.

Tab. 5.1: Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrslärmquelle	Ruhiges Gebiet mit $L_{DEN} < 45$ dB(A) im Randbereich
	Abstand von der Achse in m
Autobahn	3.000
Bundesstraße	2.000
Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraße	1.000
Gemeindestraße	500
Schienenstrecke	2.000

Mindestgröße

Eine Mindestgröße für ruhige Gebiete ist im Sinne einer praktikablen Handhabung und dem Ansatz der flächigen Ruhewahrung sinnvoll. Als Anhaltspunkte wird eine Mindestausdehnung von 4 km^2 oder etwa $2,5 \text{ km}$ im Durchmesser bei einer Kreisform vorgeschlagen. Ruhige Gebiete auf dem Land sollten diese Werte in etwa erfüllen, besser deutlich überschreiten, auch um dem erforderlichen großflächigen Charakter dieser Gebiete zu entsprechen. Ferner steigt mit zunehmender Gebietsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Kernzone das strengere akustische Kriterium von 40 dB(A) erreicht werden kann. Zur Sicherung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sollte die überwiegende Fläche oder die Mindestgröße eines potenziellen ruhigen Gebietes innerhalb des eigenen Gemeindegebietes liegen. Bei einer gemeindeübergreifenden Ausdehnung von potenziellen ruhigen Gebieten sollte in geeigneten Fällen eine gemeinsame Ausweisung in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden angestrebt werden.

Flächennutzung und Erholungsfunktion

Die Art der Flächennutzung ist in der Praxis ein häufig verwendetes Auswahlkriterium für ruhige Gebiete auf dem Land. Vor allem Wald-, Grün- und Wasserflächen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Landwirtschaftsflächen werden für ruhige Gebiete in Betracht gezogen. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Ein ruhiges Gebiet soll vom Menschen zur natur-/ landschaftsbezogenen Erholung genutzt werden können. Es dient dem Gesundheitsschutz und bietet Rückzugsmöglichkeiten. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist somit auch die öffentliche Zugänglichkeit.



Ruhige Gebiete in der Kreisstadt Euskirchen

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen Methode gibt es in der Kreisstadt Euskirchen ein ruhiges Gebiet:

- Südlich des Ortsteils Kirchheim erstreckt sich ein ausgedehntes und damit schützenswertes ruhiges Gebiet auf dem Land von 10,5 km².

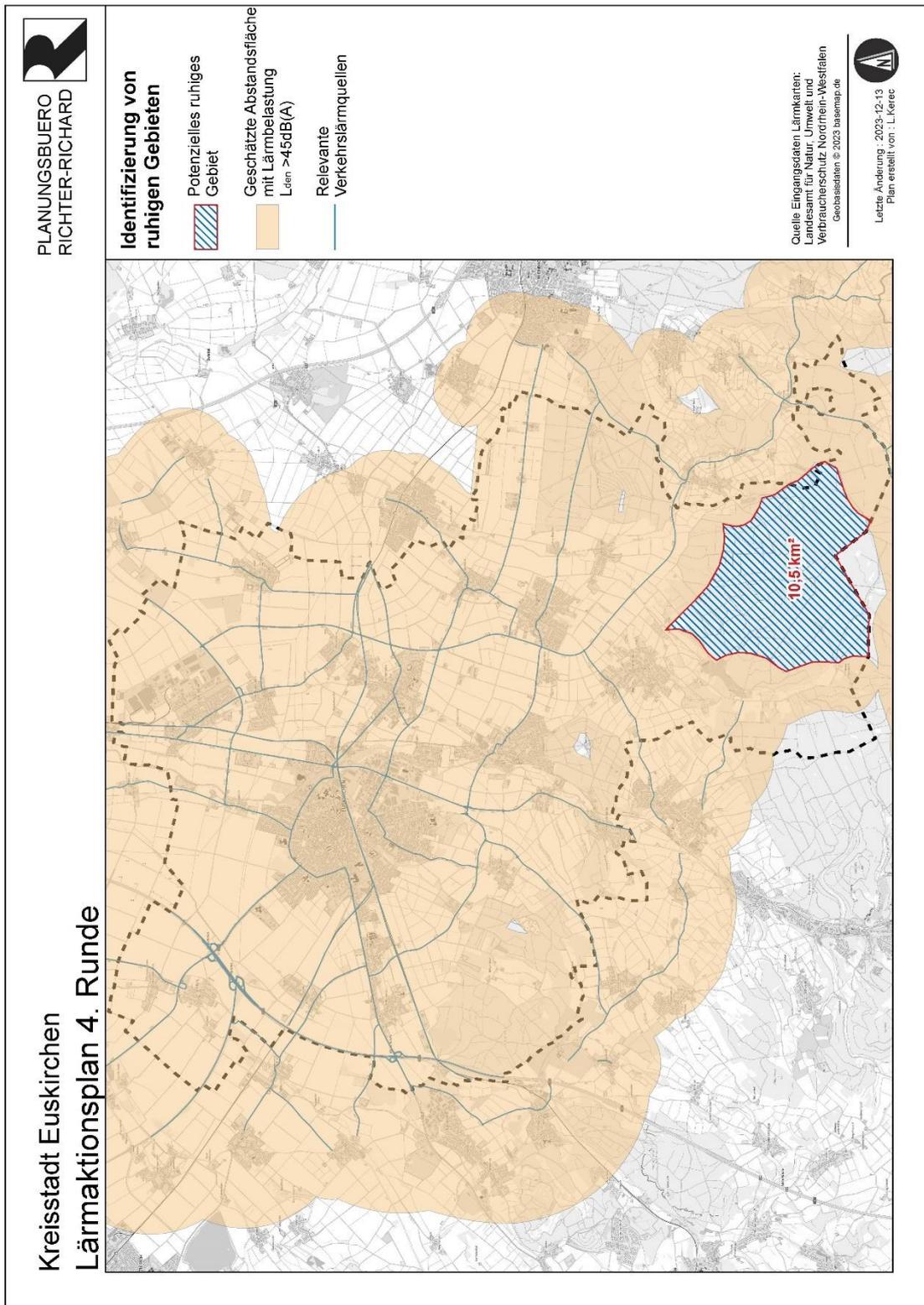


Abb. 5.14: Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land



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

Im Gegensatz zur 3. Runde des Lärmaktionsplans werden die Belastetenzahlen nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB). Aus dieser Änderung ergibt sich eine deutliche Erhöhung der Betroffenenzahlen gegenüber dem Lärmaktionsplan der 3. Runde, da nun alle Bewohner eines Gebäudes der lautesten Fassade zugerechnet und nicht mehr auf alle Gebäudeseiten verteilt werden. Es ist zu begrüßen, dass mit der neuen Methode die Berechnung stärker zugunsten der Betroffenen ausgerichtet ist, allerdings erzielte Erfolge im Lärmschutz überdeckt werden.

Hinzu kommt, dass das Umweltbundesamt die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A) L_{den}/L_{night} reduziert hat, sich also auch hier zahlenmäßig eine höhere Betroffenheit ergibt.

Infolgedessen ist ein direkter Vergleich der neuen Betroffenenzahlen mit den bisherigen Werten nicht möglich.

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

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet und zur Verfügung gestellt.

6.1 Straßenverkehr

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet und zur Verfügung gestellt.

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L_{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥ 75
N	2.193	1.137	1.007	1.645	34

L_{night} [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥ 70
N	1.322	1.063	1.683	29	0

Ganztags sind 2.686 Personen mit Pegeln >65 dB(A), davon sind 1.679 Personen mit Pegeln ≥ 70 dB(A) und davon wiederum 34 mit Pegeln ≥ 75 dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 3.823 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 2.775 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 29 von Pegeln >65 dB(A). Mit Pegeln ≥ 70 dB(A) sind keine Personen belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 4.097 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit ist die ganztägige Lärmbetroffenheit höher als die nächtliche Lärmbetroffenheit.



Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	22,74	6,34	1,18

30,26 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, 7,52 km² einem Pegel >65 dB(A) und 1,18 km² einem Pegel >75 dB(A).

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	2863	1278	16
Schulgebäude	15	4	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor

4.157 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A) betroffen, 1.294 Wohnungen von Pegeln >65 dB(A) und 16 Wohnungen von einem Pegel >75 dB(A). Entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel sind 15 Schulgebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen, Belastungen >65 dB(A) betreffen 4 Schulgebäude. Belastungen >75 dB(A) treten an keinem Schul- und Krankenhausgebäude auf.

6.2 Schienenverkehr

Die von den kartierten Schienenstrecken ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom EBA nachrichtlich übernommen.

Tab. 6.4: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr

L _{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	3.090	1.320	430	70	< 10

L _{night} [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	6.610	2.370	890	240	20	< 10

Ganztags sind 430 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Gemäß den UBA-Umwelthandlungszielen sind 4.920 Personen Pegeln >55 dB(A) ausgesetzt.

Nachts sind 240 Personen von Pegeln >60 dB(A) betroffen. Gemäß den UBA-Umwelthandlungszielen sind 1.160 Personen Pegeln >50 dB(A) ausgesetzt.

Tab. 6.5: Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	5,9	1,2	0

5,9 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, 1,2 km² sind einem Pegel >65 dB(A).



Tab. 6.6: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	2.340	240	< 10
Schulgebäude	9	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor

2.340 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A) betroffen, 240 Wohnung sind mit Werten >65 dB(A) belastet. Darüber hinaus sind weniger als zehn Wohnung von Schienenlärm >75 dB(A) betroffen.

Entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel sind neun Krankenhausgebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen, Belastungen >65 dB(A) treten darüber hinaus nicht auf.

Tab. 6.7: Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Schienenverkehr

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörungen
Anzahl	k. A.	839	351

Innerhalb der Isophonenbänder 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} treten geschätzt 839 Fälle mit starker Belästigung durch Lärm und 351 Fälle starker Schlafstörungen auf.



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.

Gemäß den aktuellen LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist i.d.R. im Sinne einer Mitwirkung eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich. Bei geringer Lärmbetroffenheit einer Gemeinde (z. B. kartierte Gemeinden ohne oder mit nur geringer Anzahl Betroffener) ist der Öffentlichkeit jedoch zumindest Rederecht bei den Beratungen des Lärmaktionsplans in den gemeindlichen Gremien einzuräumen, um den Anforderungen des § 47 Abs. 3 BImSchG zu genügen.

[Hinweis: Wird nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens ergänzt.](#)



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Kreisstadt Euskirchen hat in der 3. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 18. Februar 2021 durch den Stadtrat angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

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

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde

- grün = Maßnahme umgesetzt, fortlaufende strategische Maßnahmen werden durch den LAP 4. Runde unterstützt
- blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt
- schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt
- rot = Information steht aus

Potenzial	Maßnahme	Stand
B 56 Kommerner Straße (Wißkirchen und Euenheim)		
Verringerung der Lärmimmission	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Brücke Wißkirchener Straße und Verbindungsweg zur Harbigstraße auf 30 km/h.	Nicht umgesetzt, wird im LAP 4 weiterverfolgt.
	Der befestigte überfahrbare Fahrbahnteiler Höhe Haltestelle Wißkirchen (Südseite) ist als Querungssicherung zu schmal.	Fahrbahnteiler verlegt und barrierefrei/ nach aktuellen Ausbaustandards ausgebaut.
Förderung Fuß- und Radverkehr	Anlage Fußwegverbindung (Treppenanlage) zur Straße Trotzenberg in Verlängerung des vorhandenen Übergangs (Erschließung Haltestelle).	Haltestelle wurde barrierefrei umgebaut und in Richtung der Treppe verlegt.
Unterstützende Maßnahmen	Dialog-Display westlich des Sportplatzes Höhe Verbindungsweg zur Alte Landstraße.	Umsetzung der Dialog-Displays erfolgt sukzessive nach Priorität.
	Ausweisung der parallel verlaufenden Route Trotzenberg – Alte Landstraße.	Teil des Radroutennetz NRW. Ausweisung durch den Kreis Euskirchen im neuen Knotenpunktsystem.
	Prüfung eines Umbaus des Linksabbiegefahrstreifens von der westlichen Kommerner Straße in die Harbigstraße zu einer Mittelinsel mit Querungssicherung.	Maßnahme umgesetzt.
B 56 Kommerner Straße (Innenstadt)		
	Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärm-mindernden Deckschicht. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann nach Einbringung einer lärm-mindernden Asphaltdeckschicht wieder zurückgenommen werden.	Die Verwendung dichter lärm-mindernder Beläge wird im LAP 4 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.
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: <ul style="list-style-type: none"> - Unterteilung der Parkstreifen auf der Südseite durch Baumbete - Baumreihe in den Nebenanlagen der Nordseite, dazwischen Markierung einzelner Parkstände. Hierbei 	Die Umsetzung soll weiterverfolgt werden und kann ggf. im Rahmen einer Gesamtmaßnahme für diesen Straßenabschnitt erfolgen.



Potenzial	Maßnahme	Stand
	können gezielt Aufenthaltsräume für Außengastronomie u. ä. freigehalten werden.	
Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring		
Verringerung der Lärmimmissionen	Fahrbahnerneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht, kurz- bis mittelfristig.	Die Verwendung dichter lärmindernder Beläge wird im LAP 4 weiter geprüft.
	Versetzung des Ortseingangsschildes auf Höhe des Tempo 50-Schildes.	Maßnahme umgesetzt.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Neubau einer Querungssicherung Höhe Eupener Straße (Nutzung Fahrbahnteiler).	LSA im Bereich der LIDL-Zufahrt sowie Querungsmöglichkeiten vorhanden. Weiterer Bedarf wird nach Prüfung nicht gesehen. Maßnahme wird im LAP 4 nicht weiterverfolgt.
	Ausbau der vorhandenen Querungssicherung nach aktuellen Ausbauvorgaben.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4 weiterverfolgt.
Förderung öffentlicher Nahverkehr	Ausbau der Haltestellen nach aktuellen Ausbauvorgaben.	Maßnahme umgesetzt.
Unterstützende Maßnahmen	Dialog-Displays in Richtung Süd (ortseinwärts) Höhe Eupener Straße.	Maßnahme umgesetzt. Dialog-Displays kommen an verschiedenen Standorten im Wechsel zum Einsatz.
	Richtung Nord (ortsauwärts) südlich des Friedhofsvorplatzes.	Dialog-Displays kommen an verschiedenen Standorten im Wechsel zum Einsatz. Der hier vorgeschlagene Standort wird allerdings nicht weiterverfolgt, da bereits ein Dialog-Display in unmittelbarer Nähe (Kita Frauenberger Straße) eingerichtet wurde.
B 56 Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring – Keltentring und B 56 Rüdeshheimer Ring, Kommerner Straße – Frauenberger Straße		
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.
	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 4 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.	Maßnahme enthalten im Radverkehrskonzept (Maßnahme Nr. STR_92_KNT_1) und im 5-Jahres-Plan. Umsetzung im Zusammenhang mit der Radpendleroute in Richtung Zülpich.
	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.	Nicht umgesetzt. Wird im LAP 4 weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Unterteilung der verbleibenden Parkbuchten durch Baumbeete.	Maßnahme wird im LAP 4 weiterverfolgt.
	Spielplatz Rüdeshheimer Ring, Ecke Hofpfad: Errichtung einer zur Straße geschlossenen Pergola oder einer (halbhohen) Mauer. Zumindest Anlage eines punktuellen Ruheraums, z. B. geschützte Sitzecke mit Sandkasten.	Die Umsetzung der Maßnahme ist nicht vorgesehen, da durch passive Lärmschutzmaßnahmen u. a. die Einsehbarkeit und damit die soziale Kontrolle für den Spielplatz eingeschränkt würde. Die Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.
B 56 Jülicher Ring – Keltentring, Frauenberger Straße bis Nordstraße		



Potenzial	Maßnahme	Stand
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.
	Passiver Lärmschutz zum Spielplatz und zur Kindertagesstätte zwischen Robert-Koch-Straße und Röntgenstraße.	Die negative optische Wirkung sowie die reduzierte soziale Kontrolle durch eine Lärmschutzwand überwiegen gegenüber dem lärmschutztechnischen Nutzen. Die Maßnahme wird daher nicht weiterverfolgt.
	Erneuerung der Mittelinseln gemäß den aktuellen Ausbaustandards.	Teilweise umgesetzt bei barrierefreiem Ausbau der Haltestellen.
Förderung Öffentlicher Nahverkehr	Umbau der Haltestellen In den Herrenbenden und Kreishaus gemäß aktuellen Ausbaustandards mit Verkürzung der Haltebucht Fahrtrichtung Frauenberger Straße.	Maßnahme umgesetzt.
L 194 Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord		
Verringerung der Lärmimmissionen	Kurz- bis mittelfristig Erneuerung der Fahrbahndecke mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Die Verwendung dichter lärmindernder Beläge wird im LAP 4 weiter geprüft.
Verstärkung 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.	Im Rahmen der derzeit laufenden Sanierung der Kreuzung "Krusche Boom" wird die LSA-Steuerung geprüft. Maßnahme wird im LAP 4 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.	Enthalten im Radverkehrsplan (Maßnahme STR_256_KNT_1).
	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.	Ausbau der Querungsstellen nach aktuellen Standards umgesetzt.
	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.	Enthalten im Radverkehrsplan (Maßnahme STR_256).
	Bepflanzung des schmalen Grünstreifens auf der Westseite mit einer niedrigen Hecke, wie auf dem mittleren Abschnitt.	Maßnahme wird im LAP 4 weiterverfolgt.
Förderung Öffentlicher Nahverkehr	Ausbau der Richtungshaltestellen Angelika-Kauffmann-Straße nach aktuellen Ausbaustandards einschließlich Wetterschutz.	Maßnahme umgesetzt.
Unterstützende Maßnahmen	Prüfung der Aufstellung eines Dialog-Displays südlich der Einmündung Angelika-Kaufmann-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 werden im LAP 4 weiterverfolgt.



Potenzial	Maßnahme	Stand
B 56 Bonner Straße – Kuchenheimer Straße, Bahntrasse bis Carl-Koenen-Straße		
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).	Die Verwendung dichter lärmindernder Beläge wird im LAP 4 weiter geprüft.
Förderung Fuß- und Radverkehr	Ausbau der vorhandenen Verkehrsinseln als Querungssicherung nach aktuellen Standards.	Maßnahme umgesetzt.
Förderung Öffentlicher Nahverkehr	Ausbau der Haltestellen Kuchenheim RWE nach aktuellen Ausbaustandards. Dabei Aufgabe der Bushaltestelle auf der Südwestseite. Bau einer Querungssicherung nach aktuellen Ausbaustandards zur Erschließung der Haltestellen.	Ausbau der Bushaltestellen einschließlich Aufgabe der Busbucht umgesetzt.

Tab. 8.2: Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung

Lärmschutzmaßnahmen		
Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Lärmschutzwall/ -wand Kommerner Straße	Wall mit aufgesetzter Lärmschutzwand auf 50 m Länge westlich der Josef-Ruhr-Straße auf der südlichen Straßenseite	
Lärmindernde Asphaltdeckschicht	Auf dem Straßenzug Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring – Kelttenring (B 266/ B 56) wurde zwischenzeitlich eine lärmindernde Asphaltdeckschicht, lärmindernder Gussasphalt, von Straßen.NRW eingebaut. Dieser erhält den Fahrbahnoberflächen-Korrekturwert (D_{Sto}) von 2 dB(A).	Die Lärminderung setzt erst bei >60 km/h ein und ist damit für den Lärmaktionsplan nicht relevant.
Straßenbauliche Maßnahmen		
Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Westtangente Kuchenheim	Die Kreisstadt Euskirchen plant in Kooperation mit dem Kreis Euskirchen die Westspange Kuchenheim, die im Trassenverlauf eines vorhandenen Wirtschaftsweges realisiert werden soll. Der Neubau soll westlich von Kuchenheim die B 56 im Norden und die K 24 im Süden miteinander verbinden.	Westtangente befindet sich im Bau, Fertigstellung 2023.
Neuordnung des Verkehrs Kuchenheimer Straße	Neuordnung des Verkehrs durch eine Einbahnstraßenregelung in der Carl-Koenen-Straße sowie der Buschstraße zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs (Unter Voraussetzung der Abstimmung mit Straßen.NRW).	Umsetzung wird in der Form nicht mehr verfolgt. 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 Realisierung der B 56n.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen		
Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Lkw-Lenkung (Umleitungsstrecke)	Ab dem Knotenpunkt B 56/ B 266 mit der Kölner Straße (L 194) werden Lkw (7,5 t) Richtung Kuchenheim über die B 51 und K 24 zur L 210 geleitet (in der Gegenrichtung ab Knotenpunkt B 266/ B 56 mit der L 210 analog).	
Bahnhofstraße Autofrei	Dauerhafte Sperrung der Bahnhofstraße für den Individualverkehr und Ausweisung als Fußgängerzone.	Dezember 2022 Beschluss zur dauerhaften Sperrung, nach vorhergehender Testphase.
Verkehrskonzepte		
Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
IGS, Verkehrsuntersuchung zur Westtangente Kuchenheim (2012)	Planfall 1 Westtangente Kuchenheim ohne Rückbaumaßnahmen: Die B 56 wird im Bereich Kuchenheim um 1.000 Kfz/24 h entlastet. Auf ihr verbleiben noch 8.000 Kfz/24 h. Planfall 2 Westtangente Kuchenheim mit Rückbaumaßnahmen (Vorzugsvariante): Durch den Rückbau der Ortsdurchfahrt Kuchenheim ergeben sich erhebliche Entlastungen ca. 3.000 Kfz/24 h.	Realisierung der Westtangente durch den Kreis frühestens im Jahr 2024. Verkehrsentlastung durch Umbau der Ortsdurchfahrt B 56 mit Zustimmung des Baulastträgers erst nach Realisierung der Umgehungsstraße B 56n möglich.



Förderung des Umweltverbundes		
Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Förderung ÖPNV	<p>Folgende Aspekte sollen während der Gültigkeitszeit des zweiten Nahverkehrsplans der Kreisstadt Euskirchen schwerpunktmäßig bearbeitet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2024/25.</p> <p>Umsetzung der Maßnahmen größtenteils erfolgt oder weiter in Umsetzung:</p> <p>Sukzessiver Ausbau von Mobilstationen, E-Bike-Stationen, Einrichtung von mehreren E-Car-Sharing-Stationen in Euskirchen.</p> <p>Ersatz des SVE-Schülertickets durch das Deutschland-Ticket, Preisdifferenz getragen von der Stadt Euskirchen.</p>
Reaktivierung der Bahnstrecke Euskirchen – Düren (RB 28 Eifel-Börde-Bahn)	<p>Auf der Bahnstrecke Euskirchen – Düren verkehren seit 2016 wieder drei Zugpaare, jedoch nur an Wochenen- und Feiertagen. 2018 sollen mit dem nächsten Schritt täglich drei Zugpaare verkehren. Mit der letzten Stufe wird ab 2020 ein täglicher Stundentakt eingeführt.</p>	<p>Derzeit täglicher Stundentakt. Errichtung weiterer Haltepunkte in Vorbereitung.</p>
Zusätzliche Stationen	<p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Zuständigkeit des NVR strebt die Kreisstadt Euskirchen die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte sowie die Modifikation einer bestehenden Bahnstation an: Neubau Haltepunkt Euskirchen-Roitzheim (RB 23, Voreifelbahn), Ortsnahe Verlegung des Haltepunkts Stotzheim (RB 23, Voreifelbahn) an die Straße Am Burgacker und entsprechende Verknüpfung mit dem Busnetz, Neubau Haltepunkt Euskirchen West Georgstraße bei Reaktivierung der Bördebahn (künftig RB 28 Eifel-Börde-Bahn sowie RB 24 Eifelbahn) zur besseren Erschließung der westlichen Ortsteile, Neubau Haltepunkt Euskirchen-Elsig bei Reaktivierung der Bördebahn (künftig RB 28 Eifel-Bördebahn) aufgrund der ortsnahen Lage der Schienenstrecke.</p>	<p>Die Realisierung des Haltepunkts Elsig ist in Planung. Im Zusammenhang damit wird ein P+R Parkplatz errichtet (Fertigstellung 2025).</p> <p>Neuer HP Roitzheim in Planung. Verlegung des HP Stotzheim ist in Prüfung. HP EU-West in Prüfung.</p>
Mobilitätskonzept	<p>Das Mobilitätskonzept umfasst 38 verschiedene Maßnahmvorschläge mit dem Ziel der Stärkung des Umweltverbunds sowie einer insgesamt sichereren, barrierefreien und klimaschonenden Ausgestaltung des Verkehrs.</p>	<p>Beschluss am 17.03.2022, Konzept in Umsetzung</p>
Radverkehrskonzept	<p>Das Radverkehrskonzept der Stadt Euskirchen umfasst insgesamt 627 Maßnahmen, um das Radwegenetz in Euskirchen attraktiver zu machen.</p>	<p>Beschluss am 13.12.2022. Konzept in Umsetzung (5-Jahres-Plan).</p>
Haltestellenausbaukonzept SVE	<p>Barrierefreier und moderner Ausbau von 259 Bushaltestellen der Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE) im Zeitraum bis 2022, gestaffelt nach Dringlichkeit und Verkehrsaufkommen.</p>	<p>Umsetzung abgeschlossen.</p>
Förderung multimodaler Verkehre	<p>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 Siedlungsbereiche einen Zugang zum Stadtbus zu schaffen, die mit einem regelmäßigen Linienverkehr wirtschaftlich oder verkehrlich nicht zu erschließen sind.</p> <p>In einem ersten Schritt sollte gemäß Nahverkehrsplan für die Einführung von Car Sharing ein entsprechend nachhaltig ausgelegtes Nutzer- und Betreibermodell konzipiert werden, um daraus ein Pilotprojekt zu entwickeln.</p>	<p>Sukzessiver Ausbau von Mobilstationen (Bf Euskirchen, Kuchenheim, Stotzheim, Großbüllesheim).</p> <p>E-Bike-Stationen im Stadtgebiet, Einrichtung von mehreren E-Car-Sharing-Stationen in Euskirchen.</p>
Elektrifizierung der Eifelstrecke	<p>In Vorbereitung, Federführung DB und Nahverkehr Rheinland (NVR)</p>	<p>Elektrifizierung der Eifelstrecke im Rahmen des Wiederaufbaus nach der Hochwasserkatastrophe 2021 geplant.</p>



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	B 56 Jülicher Ring zwischen Friedhof und Kreisverwaltung, B-Plan Euskirchen 145.	Keine Änderung
Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Lärmschutz	Folgende Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Lärmschutz grenzen an Belastungsachsen an: - B 56 Keltenring, Nordstraße, B-Plan Euskirchen 152 - B 56 Keltenring, In den Herrenbenden, B-Plan Euskirchen 147 - B 56 Keltenring, Ertfstraße, B-Plan Euskirchen 142 - B 56 Kuchenheimer Straße, Heinrich-Ruster-Str, B-Plan 21 Kuchenheim (in Aufstellung, Beschluss vrsl. Ende 2023)	Keine Änderung



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 Netzwerke 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 3. Runde. Soweit erforderlich sind diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

9.1 Übergreifende Maßnahmen

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 Immissionssort 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

(Beschluss der Maßnahmensteckbriefe und des Indikatorensets am 17.03.2022 durch den Rat)

In seiner Sitzung vom 22. Juni 2017 hat der ATUV den Beschluss zur Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes gefasst.

Für eine erfolgreiche Umsetzung und breite Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung und der Politik wurden die Euskirchener*innen von Beginn an mit in den Prozess einbezogen und



informiert. Gemeinsam mit der beauftragten Arbeitsgemeinschaft wurden in einem Leitbildprozess die Ziele für das Mobilitätskonzept für einen Zielkorridor (2025 – 2030 – 2040) ausgearbeitet und im ATuV am 3. Dezember 2020 beschlossen.

Fünf gleichwertige Leitziele bilden mit dem Oberziel für ein "dynamisches, nachhaltiges und lebenswertes Euskirchen" die Basis des Mobilitätskonzepts:

1. Sichere Straßenräume für eine lebenswerte Stadt,
2. starker Umweltverbund in einer Stadt der kurzen Wege,
3. Euskirchen – multimodal verknüpft in der Region,
4. stadtverträglicher und emissionsarmer MIV und Wirtschaftsverkehr,
5. die Verwaltung als Wegbereiter für nachhaltige Mobilität.

Aufbauend auf den Leitzielen enthält das Maßnahmenkonzept fünf Handlungsfelder:

1. Öffentlicher Verkehr und vernetzte Mobilität,
2. einfache und aktive Mobilität mit dem Rad,
3. fließender und ruhender motorisierter Verkehr,
4. sichere und barrierearme Ortslagen und Ortskerne,
5. Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit.

Dieses Maßnahmenkonzept des Mobilitätskonzepts dient in den kommenden Jahren als Empfehlung und Arbeitsgrundlage für Politik und Verwaltung bei der künftigen Mobilitätsentwicklung in der Kreisstadt Euskirchen.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen soll eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung vorangetrieben werden und insbesondere der Umweltverbund (Bahn-, Bus, Rad- und Fußverkehr) gestärkt werden, um den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen einer wachsenden Stadtgesellschaft, dem Klimawandel, dem demografischen Wandel als auch dem Ressourcenverbrauch gerecht zu werden.

Radverkehrskonzept (Beschluss 13.12.2022)

Ziel des Radverkehrskonzepts ist, durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen den Anteil des Radverkehrs in Zukunft wieder ansteigen zu lassen. Dabei soll die Qualität der Radverkehrsanlagen dem aktuellen Standard entsprechen und vor allem die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöht werden. Noch bestehende Netzlücken sollen geschlossen werden.

Eine zentrale Zielsetzung des Radverkehrskonzepts ist, über Radpendlerrouten und eine Optimierung der Verbindungen zwischen den Ortsteilen der Stadt den Radverkehrsanteil vor allem auf den mittleren und längeren Strecken zu erhöhen, denn hier sind klimarelevante Effekte zu erzielen.

Das Konzept für Radpendlerrouten hat der Kreis Euskirchen erstellt. Die Strecken- und Maßnahmenplanung wurden in beiden Konzepten aufeinander abgestimmt und ist im Radverkehrskonzept für die Stadt Euskirchen enthalten.

Im Rahmen der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde ein Wunschliniennetz entwickelt, das die Korridore für die zukünftigen Hauptverbindungen vorgibt. Das Wunschliniennetz wurde auf das konkrete Straßen- und Wegenetz umgelegt. Dabei wurden neben den Hauptverkehrs-



straßen auch die wichtigsten Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen betrachtet. Die Vorarbeiten im Rahmen des Mobilitätskonzepts sind überprüft und ergänzt worden. Als Grundlage für die Bestandsanalyse ist dieses Netz als Untersuchungsnetz in Hinblick auf Führungsformen und Knotenpunkte, vorhandene Radverkehrsinfrastruktur und Mängel erfasst und bewertet worden. Somit konnte eine Netzkonzeption für ein städtisches Alltagsradhauptnetz erarbeitet werden.

Das Maßnahmenprogramm basiert auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der im Zuge des Mobilitätskonzepts durchgeführten Bürgerbeteiligung. Als ergänzendes Beteiligungsformat wurde ein "Runder Tisch Radverkehr" einberufen. Mit vielen relevanten Akteuren wurden die Maßnahmenempfehlungen diskutiert und abgestimmt. Das Ergebnis ist ein Maßnahmenprogramm in Form eines Katasters. Hierin enthalten sind ebenfalls eine Kostenschätzung und eine Priorisierung der Maßnahmen. Sämtliche Planungen orientieren sich am aktuell geltenden Regelwerk, den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die zu erwartenden Vorgaben der neuen ERA, konnten berücksichtigt werden. Bei der Durchführung der einzelnen Maßnahmenvorschläge bedarf es weiterer Planungen oder Detailstudien. Dies betrifft aufgrund ihrer Komplexität insbesondere die Ringe.

Lkw-Lenkungskonzept

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 verwendeten Lkw-Anteile bewegten 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 – Keltenring	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.

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)

Tab. 9.1: Rahmenbedingungen Kommerner Straße, Wißkirchen und Euenheim

	B 56 Kommerner Straße, Wißkirchen und Euenheim						
			DTV [Kfz]		V _{zul}	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (BEB)	
	von	bis				L _{den}	L _{night}
	Brücke	Wißkirchener Straße	14.299	Nichtgeriffelter Gußasphalt	100/80	70,8	61,0
	Wißkirchener Straße	Harbigstraße	14.299	SMA 8-11	50	72,5	63,0
	Harbigstraße	Schlossmühlenstraße	14.299	SMA 8-11	100	72,7	62,7
	Schlossmühlenstraße	L178	14.299	SMA 8-11	70	70,2	60,4
	L 178	Ortseingang Euenheim	8.220	SMA 8-11	70	65,7	56,3
	Ortseingang Euenheim	Euenheimer Straße	8.220	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	72,2	62,6
	Euenheimer Straße	Falterstraße	14.519	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	72,1	62,5
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
Fahrbahn	Zwei Fahrstreifen, Aufweitung am Knoten Harbigstraße/ Trotzenberg		Mittelinsel an Einmündung L 178, Mittelinsel Höhe Haus Nr. 456, Mittelinsel an Einmündung L 178, LSA-gesicherter Übergang an Euenheimer Straße, Mittelinsel Höhe Sportheim Euenheim				
Parken	Auf Südseite Parkstreifen, unterteilt durch Baumbeete von der Straße Trotzenberg bis Kommerner Straße, Haus Nr. 381						
Nebenanlagen	Außerorts begleitender Geh- und Radweg auf Südseite, innerorts beidseitige Bebauung und zur Haltestellenerschließung beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege		Breite für gemeinsamen Geh- und Radweg nach ERA schmal				
ÖPNV	Haltestellen: Kommerner Straße, Harbigstraße in Höhe Verbindungsweg Harbigstraße, Euenheim, BZE; Linien 733, 808, 810, 878, 298		Haltestellen weitgehend behindertengerecht ausgebaut, Erschließung vorhanden				
Realnutzung	Wohnnutzung, Gärten, Gastronomie		Landwirtschaftlich genutzte Flächen, Sportplatz, LVR-Irena-Sendler-Schule, Berufsbildungszentrum				
Baustuktur der Bebauung	Einfamilienhausbebauung auch als Hausgruppen, einzelne Mehrfamilienhäuser, 1- bis 2-geschossig		Gärten zur Kommerner Straße, Erschließung von der Straße Trotzenberg und Alte Landstraße				



Kommerner Straße, Ortsdurchfahrt Euenheim – Ortsdurchfahrt Wißkirchen

Die B 56 tangiert Wißkirchen und Euenheim im Norden. Die Bebauung der Ortschaften entwickelt sich nach Süden, erkennbar an der weitgehenden Anbaufreiheit der Kommerner Straße auf der Nordseite. Eine Straßenrandbebauung begleitet die Kommerner Straße auf der Nordseite zwischen Wißkirchener Straße und Harbigstraße in Wißkirchen. In Euenheim reduziert sich die Bebauung auf der Nordseite auf die Einmündung Euenheimer Straße. Die Grundstücke der Straßenrandbebauung sind mehrheitlich von den parallelen Straßen erschlossen, so dass kein Parkdruck auf der Kommerner Straße besteht. 2023 wurde der Umbau des Knotenpunkts L 266/ L178/ Trotzenberg als Kreisverkehr fertiggestellt, wodurch Wißkirchen einen optisch wirksamen Ortseingang erhielt.

Die Belastungsachse ist westlich der Einmündung L 137 mit 14.299 Kfz/24 h belastet, östlich der L 137 liegt mit 8.220 Kfz/24 h nur ein Ersatzwert vor (der auf eine fehlende Zählstelle zurückzuführen ist), aber östlich der Einmündung Euenheimer Straße beträgt der DTV wieder 14.519 Kfz/24 h. Man kann davon ausgehen, dass die Fassadenpegel außerorts etwa um 2-3 dB(A) L_{den}/L_{night} höher liegen. Die Kommerner Straße wird auf dem Belastungsabschnitt von mehreren Buslinien befahren.

In Euenheim sind auf dem Abschnitt Euenheimer Straße bis Kommerner Straße, Haus Nr. 231, alle Gebäude mit Fassadenpegeln $>70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} betroffen. Gleiches gilt für den Abschnitt Wißkirchener Straße bis Kommerner Straße, Haus 383. Auf diesen beiden Straßenabschnitten ist vordringlich Lärmschutz erforderlich. Aber auch alle anderen Gebäude parallel zur Kommerner Straße sind mit Fassadenpegeln $>65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night} stark belastet, weshalb durchgängig lärmindernde Maßnahmen erforderlich werden.

Der Bedarf an gesicherten Querungsstellen für den Fußverkehr ist mit Querungshilfen und einem LSA-gesicherten Übergang an den neuralgischen Standorten hinreichend abgedeckt. In Wißkirchen wurden zudem die Gehwege erneuert.

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 unabhängig von der B 56 gegeben. Die Route ist Teil des Radroutennetzes NRW. Die Ausweisung erfolgt im Rahmen des Knotenpunktsystems durch den Kreis Euskirchen.



Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit in Euenheim zwischen Ortseingang West und Ortsausgang Ost von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem Stand der Technik (gemäß RLS-19 ≥ 2 dB(A)) von Ortseingang Euenheim West bis Ortsausgang Euenheim Ost. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit in Wißkirchen zwischen Ortseingang West bis Kommerner Straße, Haus Nr. 231, von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Zuständig Straßenverkehrsbehörde.
- (Mobiles) Dialog-Display westlich des Sportplatzes Höhe Verbindungsweg (kann befahren werden) zur Alte Landstraße. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.

Erläuterungen

In Wißkirchen wurde bei der Fahrbahnerneuerung ein SMA 8-11 eingebaut. Dieser Asphalt entfaltet seine Wirkkraft bei Geschwindigkeiten ≥ 60 km/h, hat also bei Geschwindigkeiten < 60 km/h keinen lärmindernden Effekt (siehe RLS-19) und wird deshalb gewöhnlich außerorts angewandt. Da eine Reduzierung der DTV als lärminderndes Mittel nicht zu erwarten ist, ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Wißkirchen die zur Lärminderung vorrangig zu ergreifende Maßnahme.

In der Ortsdurchfahrt Euenheim liegt noch eine Asphaltdeckschicht aus nichtgeriffeltem Asphalt, so dass der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht mit Wirksamkeit < 60 km/h noch möglich ist.

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend der RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten < 60 km/h,
- Asphaltbeton $\leq AC 11$ um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten < 60 km/h.

Die lärmindernde Wirkung durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h verliert in Euenheim durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zum Teil ihre Wirksamkeit.



Tab. 9.2: Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße (Wißkirchen – Euenheim)

Kommerner Straße (Wißkirchen – Euenheim)		Maximale Fassadenpegel (Bestand)		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (BEB)	
				Lkw-Verbot	Reduzierung V_{zul}	Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung Verkehrsmenge		
		L_{den}	L_{night}	tags/ nachts dB(A)*	dB(A)	dB(A)	dB(A)	L_{den}	L_{night}
Wißkirchen									
Brücke	Wißkirchener Straße	70,8	61,0	-	-2,4	-	-	68,4	58,6
Wißkirchener Straße	Harbigstraße	72,5	63,0	-	-2,4	-	-	70,1	60,6
Harbigstraße	Schlossmühlenstraße	72,7	62,7	-	-2,4	-	-	70,3	60,3
Schlossmühlenstraße	L178	70,2	60,4	-	-	-	-	70,2	60,4
Euenheim									
L 178	Ortseingang Euenheim	65,7	56,3	-	-	-	-	65,7	56,3
Ortseingang Euenheim	Euenheimer Straße	72,2	62,6	-	-2,4	(≥2)	-	69,8	60,2
Euenheimer Straße	Falterstraße	72,1	62,5	-	-2,4	(≥2)	-	69,7	60,1

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

Auf dem Abschnitt Euenheim zwischen Ortseingang West und Ortsausgang Ost 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.

Die Gebäude in den Ortsdurchfahrten Wißkirchen und Euenheim sind auch weiterhin sehr hoch belastet, viele über 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} . Hier wird empfohlen, falls nicht bereits erfolgt, eine Prüfung auf die Förderung von passivem Lärmschutz bei Straßen.NRW zu beantragen (siehe Kap. 11.).

Die Begrünung in den Gärten trägt nicht zum Lärmschutz bei. Um Außenbereiche (z. B. Gärten, Balkone, Loggien) vor Lärmimmissionen zu schützen, kann weitergehender privater Lärmschutz, beispielsweise durch

- Baukörper mit lärmunempfindlicher Nutzung, wie Garagen, Schuppen, Lagerhallen oder auch (begrünte) Mauern,
- aber auch kleinere lärmgeschützte Räume wie Terrassen mit Wind-/Lärmschutz, Wintergärten, Pavillons und ähnliches,

sofern baurechtlich zulässig, sinnvoll sein, um die privaten Außenbereiche zu schützen.

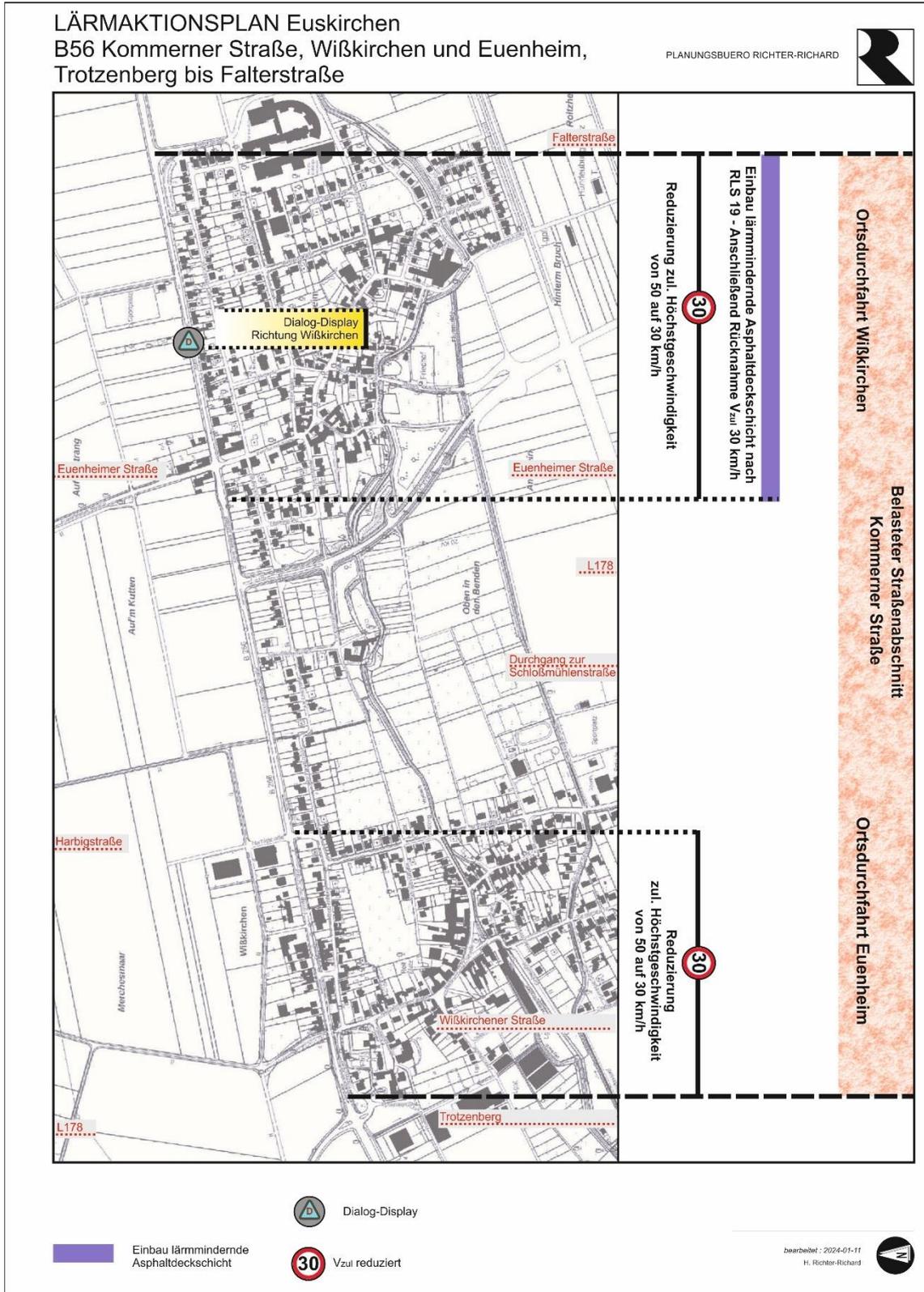
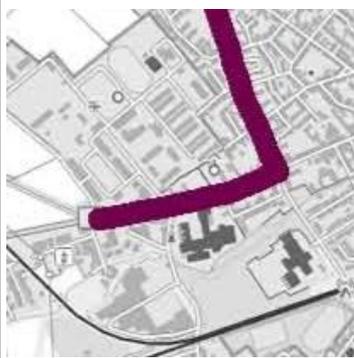


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Trotzenberg bis Falterstraße



9.3.2 B 56 Kommerner Straße (Innenstadt)

Tab. 9.3: Rahmenbedingungen B 56 Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring

		B 56 Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring						
				DTV [Kfz]	Oberflächen- belag Fahrbahn	V _{zul} [km/]	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (BEB)	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Kommerner Str., Haus Nr. 216	Georgstraße	14.519	Nichtgeriffel- ter Gußas- phalt	50	73,6	63,5
		Georgstraße	Neckarstraße	14.519	Nichtgeriffel- ter Gußas- phalt	50	73,2	63,6
		Neckarstraße	Rüdeshheimer Ring	14.519	Nichtgeriffel- ter Gußas- phalt	50	74,1	64,1
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			



Kommerner Straße, Mainstraße bis Rüdeshheimer Ring

Die 660 m lange Belastungsachse erstreckt sich von der Mainstraße bis zum Rüdeshheimer Ring. Der Straßenabschnitt ist dicht bewohnt und alle Wohngebäude sind $>70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} belastet. Damit ist durchgängig eine sehr hohe Lärmbelastung gegeben, die dringend Handlungsbedarf nach sich zieht. Selbst das zurückstehende Thomas-Eßer-Berufskolleg ist an der straßenzugewandten Gebäudeseite immer noch mit Fassadenpegeln von $66,0/65,1$ dB(A) L_{den}/L_{night} betroffen.

Die beidseitig verlaufenden Schutzstreifen und die Gehwege werden teilweise durch parkende Fahrzeuge auf dem Gehweg beeinträchtigt. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sollten soweit möglich Lösungen für das Parkproblem gesucht werden.

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem Stand der Technik (gemäß RLS-19 ≥ 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, der nicht befriedigt wird:
 - 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.



Erläuterungen

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton ≤AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Nach Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht kann geprüft werden, ob die Temporeduzierung aufgehoben oder unter Sicherheitsaspekten oder nutzungsbedingten Belangen beibehalten wird.

Tab. 9.4: Maximal erreichbare Lärminderung Kommerner Straße, Mainstraße – Rüdeshheimer Ring

Kommerner Straße		Maximale Fassadenpegel (Bestand)		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (BEB)	
				Lkw-Verbot	Tempo - Reduzierung*	Einbau Lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung der Verkehrsmenge		
		L _{den}	L _{night}	tags/nachts in dB(A)*	dB(A)	dB(A)	dB(A)	L _{den}	L _{night}
Kommerner Straße, Haus Nr. 216	Georgstraße	73,6	63,5	-	-2,4	(≥2,0)	-	71,2	61,1
Georgstraße	Neckarstraße	73,2	63,6	-	-2,4	(≥2,0)	-	70,8	61,2
Neckarstraße	Rüdeshheimer Ring	74,1	64,1	-	-2,4	(≥2,0)	-	71,9	61,9

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

In welchem Umfang die langfristig geplante Ortsumfahrung im Zuge der B 56n die Pegel auf der Kommerner Straße mindern werden, ist derzeit noch nicht abzuschätzen. Generell gilt, dass eine Reduzierung der DTV um etwa 30 % eine Reduzierung um 1,5 dB(A) bringen würde. Die Verlärmung wäre damit immer noch hoch.

Die Entwicklung einer Allee und die einhergehende Neuaufteilung des Straßenraums erfolgt im besten Fall im Rahmen einer Gesamtbetrachtung des Straßenabschnitts.

Die Gebäude sind teilweise weiterhin so hoch belastet (knapp unter dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}), dass sich für die Eigentümer eine Prüfung auf Förderung lärmindernder Maßnahmen am Bau bei Straßen.NRW, sofern nicht bereits erfolgt, empfiehlt (siehe Kap. 11.).

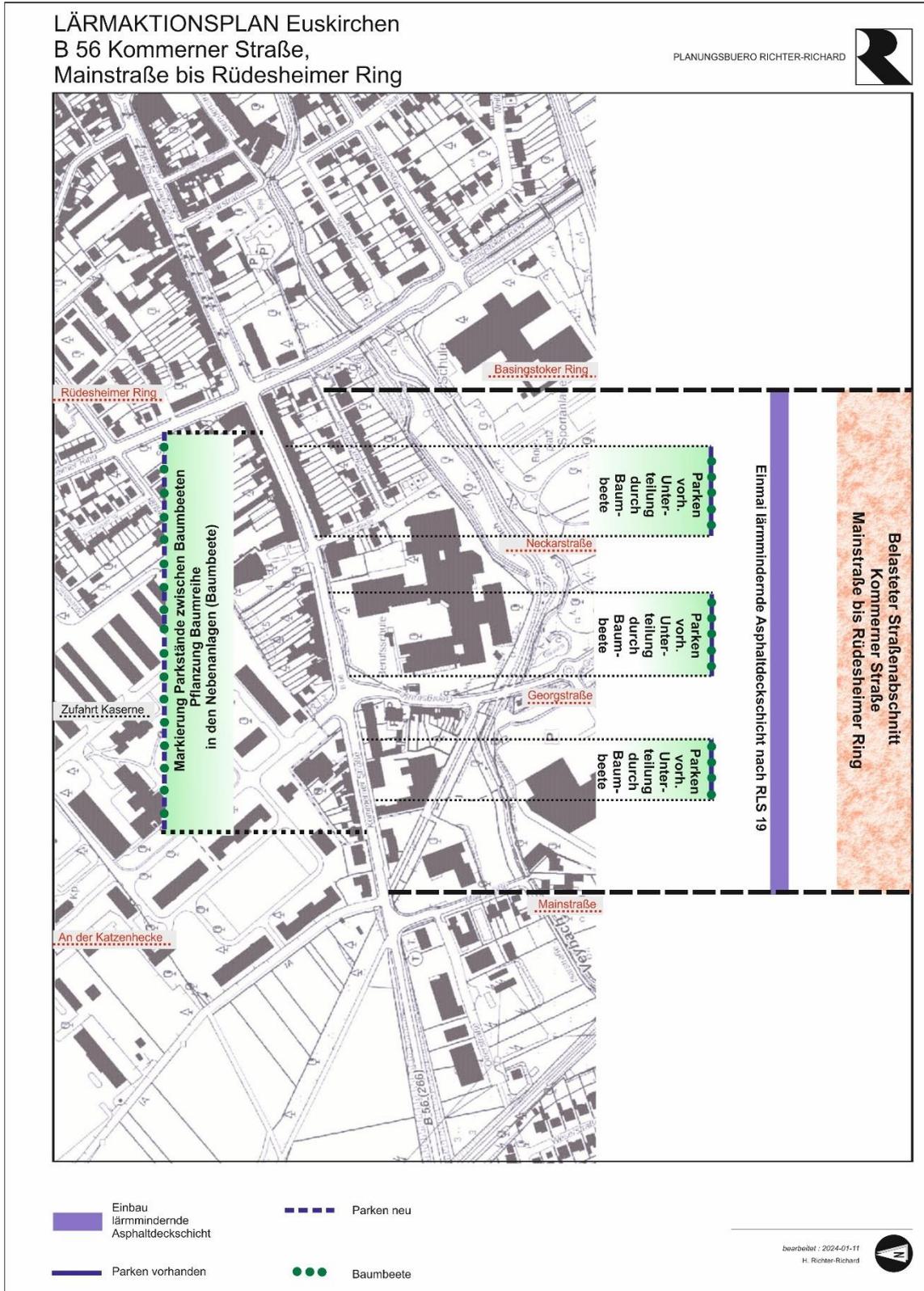


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht Kommerner Straße, Mainstraße – Rüdeshheimer Ring



9.3.3 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring

Tab. 9.5: Rahmenbedingungen B 56 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring

		L 264 Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring						
				DTV [Kfz]	Oberflä- chenbelag Fahrbahn	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (BEB)	
		Von	bis				L _{den}	L _{night}
Bebauungsanfang		Eupener Straße	19.401	Nichtgeriffel- ter Gußas- phalt	50	68,4	58,5	
Eupener Straße		Monschauer Straße	19.401	Nichtgeriffel- ter Gußas- phalt	50	70,7	60,7	
Monschauer Straße		Jülicher Ring	19.401	Nichtgeriffel- ter Gußas- phalt	50	70,0	60,0	
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
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, Gewerbauten eingeschossig			Erschließung teilweise über Parallelstraße zur Frauenberger Straße			



Frauenberger Straße



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 größtenteils 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 Fahrbahngrenzungslinien 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 Belas-



tungsachse. Gegenüber liegt auf Seiten des Friedhofs eine Haltebucht. 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.

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Eupener Straße und Rüdesheimer Ring.
- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem Stand der Technik (gemäß RLS-19 ≥ 2 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Friedhofsvorplatz: Ausbau der vorhandenen Querungssicherung entsprechend Stand der Technik. Zuständig: Straßen.NRW.

Erläuterungen

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend der RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton \leq AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Nach Erneuerung der Deckschicht ist kein Gebäude mit Werten $\geq 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} belastet.

Nach Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht kann abgewogen werden, ob die Temporeduzierung aufgehoben wird. In der Praxis werden durch Tempo 30 jedoch die Geschwindigkeitsspitzen und damit die Pegelspitzen gebrochen und der Verkehrsfluss verstetigt.



Tab. 9.6: Erreichbare Lärminderung Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring

Frauenberger Straße, Ortseingang bis Rüdeshheimer Ring		Maximale Fassadenpegel (Bestand)		Lärmmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärmmin- derung (BEB)	
				Lkw- Verbot	Tempo - Reduzie- rung	Lärmmin- dernde As- phaltdeck- schicht	Redu- zierung Ver- kehrs- menge		
		L _{den}	L _{night}	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	L _{den}	L _{night}
Bebauungsanfang	Eupener Straße	68,4	58,5	–	–	≥2	–	66,4	56,8
Eupener Straße	Monschauer Straße	70,7	60,7	–	(-2,4)	≥2	–	68,7	58,7
Monschauer Straße	Jülicher Ring	70,0	60,0	–	(-2,4)	≥2	–	68,0	58,0

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

Zwischen Bebauungsanfang und Eupener Straße, sowie zwischen Monschauer Straße und Rüdeshheimer Ring wird ein Teil der Gebäude unter 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} entlastet. Auf dem mittleren Abschnitt zwischen Eupener Straße und Monschauer Straße bleiben die Belastungen weiter durchgängig zu hoch. Die Gebäude sind teilweise weiterhin so hoch belastet (knapp unter dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, dass sich für die Eigentümer eine Prüfung auf Förderung lärmindernder Maßnahmen bei Straßen.NRW empfiehlt (siehe Kap. 11.).

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.

Die Gebäude sind teilweise weiterhin so hoch belastet (knapp unter dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, dass sich für die Eigentümer eine Prüfung auf Förderung lärmindernder Maßnahmen am Bau bei Straßen.NRW, sofern nicht bereits erfolgt, empfiehlt (siehe Kap. 11.).

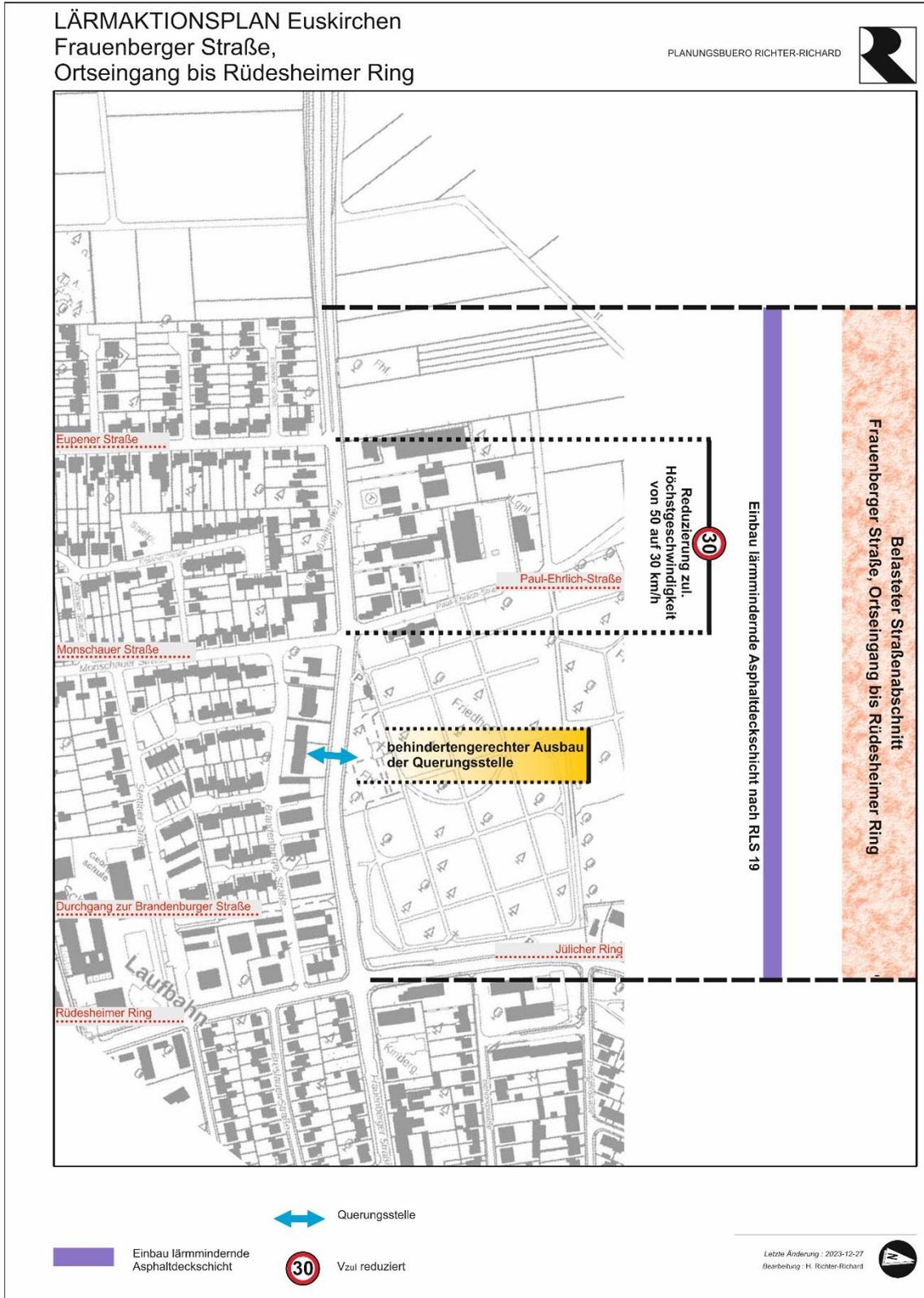
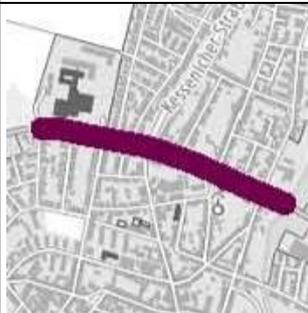
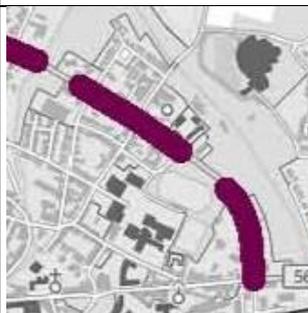


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht Frauenberger Straße, Ortseingang – Rüdeshheimer Ring



9.3.4 B 56 Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring – Keltenring

Tab. 9.7: Rahmenbedingungen B 56 Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring - Keltenring

B 56 Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring – Keltenring							
			DTV [Kfz]	Oberflächenbelag Fahrbahn	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (BEB)	
	von	bis				L _{den}	L _{night}
Rüdeshheimer Ring							
	Kommerner Straße	Malmedyer Straße	10.141	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	73,1	63,6
	Malmedyer Straße	Winkelpfad	14.519	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	74,7	64,7
	Winkelpfad	Frauenberger Straße	14.519	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	75,1	65,0
Jülicher Ring							
	Robert-Koch-Straße	Kessenicher Straße	16.166	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	73,0	63,2
	Kessenicher Straße	Nordstraße, Haus Nr.30a	11.751	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	73,0	63,1
Keltenring							
	In den Herrenbenden	Am Schalenberg	11.751	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	73,6	63,7
	Keltenring, Haus Nr. 35a	Kölnener Straße	11.751	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	72,4	62,6
Rahmenbedingungen	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Fahrbahn	2-streifig, 3streifig in Knotenpunkten mit LSA; begrünter Fahrbahnteiler von S.-Kneipp-Str. bis Reinaldstraße <u>Querungssicherungen:</u> Knoten Malmedyer Straße, St.-Vither-Straße, Jülicher Ring Höhe Haus Nr. 53, 51, 45, Veybach und Sportanlage Radverkehr: Beidseitig Schutzstreifen Parken: Markierung auf Fahrbahn einseitig Hofpfad – Rüdeshheimer Ring, Haus Nr. 1 (wechselseitig), Winkelpfad – Frauenberger Str. auf Nordseite, Kessenicher Str. – Unitastr. einseitig; Keltenring beidseitig halb auf Gehweg, halb auf Fahrbahn			LSA: Knoten Rüdeshheimer Ring mit Kommerner Straße, Winkelpfad, Stettiner Straße, Frauenberger Straße; Knoten Jülicher Ring mit Kessenicher Straße, Unitastraße; Keltenring mit In den Herrenbenden, Ertstraße, Kölner Straße Querungssicherungen nicht entsprechend aktuellen Standards ausgebaut Radverkehr: Vorgezogene Aufstellbereiche für Linksabbieger an Stettiner Straße, Frauenberger Straße, Kessenicher Straße, Unitastraße, In den Herrenbenden Parken: Sicherheitsabstände zu Schutzstreifen vorhanden			
Nebenanlagen	Beidseitig Gehwege			Abschnittsweise Ausbau mit Mindestmaßen. Eingeschränkte Nutzbarkeit in Haltestellenbereichen			



ÖPNV	Haltestellen (Linien) Rüdeshheimer Ring: Hopfpfad (872), Trierer Straße (860, 872), Stettiner Straße (860, 871) Jülicher Ring: Kreishaus (733, 807, 860,865), Klevische Straße (731, 733, 806, 872) Keltenring: Erftstadion (731, 732, 733, 860, 872), In den Herrenbenden (860), Ptüzberggring (731, 732, 733, 860, 872)	Haltestellen mit Sonderborden, Sehbehindertenleitlinien, teilweise Wetterschutz
Realnutzung	Wohnnutzung, Dienstleistungen, Discounter, Einzelhandel, Gastronomie, Schulen, Kindertagesstätte, Kreisverwaltung	Unterzentrum zwischen Stettiner Straße und Winkelpfad auf Westseite
Baustruktur	Ein- und Mehrfamilienhäuser, Zeilenbebauung, vorwiegend 2- bis 3-geschossig auch senkrecht zur Straße; Mehrfamilienhäuser 4- bis 7-geschossig, offene Bauweise	Teilweise rückwärtige Erschließung; Gebäude mit Balkonen/ Loggien zur Straßenseite



Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring



Keltenring, westlicher Abschnitt – Keltenring östlicher Abschnitt

Annähernd alle Gebäude zwischen Kommerner Straße und Kölner Straße sind von Fassadenpegeln $> 70/60 \text{ dB(A)}_{L_{den}/L_{night}}$ bis zu $75,1/65,0 \text{ dB(A)}_{L_{den}/L_{night}}$ sehr hoch betroffen. An den Belastungsachsen befinden sich mehrere öffentliche Einrichtungen (u. a. Schulen und Kitas). Schulen und Kindertagesstätten einschließlich Zuwegungen sind nicht durch Tempo 30 geschützt. Damit besteht sowohl aus Lärmschutzbelangen als auch unter Sicherheitsaspekten Handlungsbedarf.



Erhebliche Sicherheitsmängel besitzen nach wie vor die Querungssicherungen. Sie entsprechen schon aufgrund der Breite der Mittelinseln >2,50 m nicht den geltenden Richtlinien. Das gilt auch für die neu ausgebaute Querungssicherung Höhe Bushaltestelle Kreishaus. Die Querung des Rüdesheimer Rings über die Mittelinsel auf Höhe des Einkaufszentrums soll über eine Treppe im Anschluss einen kurzen Weg zu Einkaufszentrum bieten. Die Querung ist jedoch nicht nutzbar, da sich auf Seiten des Einkaufszentrums eine durchlaufende Parkbucht befindet.

Auf dem äußeren Stadtring war bei der Dokumentation für den Lärmaktionsplan der 3. Runde nach Angabe von Straßen.NRW eine Grüne Welle geschaltet. Grüne Wellen können durch die Verkehrsverstetigung beträchtlich zur Lärmreduzierung beitragen. In Euskirchen sind die Lichtsignalanlagen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h koordiniert. Nach Aussage der Kreisstadt Euskirchen funktioniert die Grüne Welle jedoch nicht über den gesamten Ring und stößt in den Hauptverkehrszeiten an ihre Leistungsfähigkeitsgrenze. Es ist davon anzunehmen, dass dieses Problem der Grüne Welle nach der Erhöhung der DTV um etwa 2.000 Kfz die Wirksamkeit verstärkt hat. Eine Prüfung der Grünen Welle auf einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau (Maßnahme LAP, 3. Runde), was zu einer Lärminderung beitragen würde, soll erst im Rahmen zukünftiger städtebaulicher und verkehrlicher Änderungen stattfinden (siehe Kap. 8.).

Die Deckschicht der Fahrbahn des Stadtrings besteht aus nichtgeriffeltem Gussasphalt ohne lärmindernde Wirksamkeit gemäß RLS-19. Inzwischen zeigen sich Abnutzungsspuren und erste bauliche Schäden. Mit der Sanierung der Deckschicht ist im Umsetzungszeitraum des LAP der 4. Runde nicht zu rechnen, da die mittlere Lebensdauer der Deckschicht noch nicht erreicht ist und damit aus Sicht des Straßenbaulastträgers kein Handlungsbedarf besteht.

Der dringende Handlungsbedarf zum Lärmschutz erfordert kurzfristig umsetzbare Maßnahmen. Da der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht, die Optimierung der grünen Welle und eine wirksame Verringerung der DTV nicht abzusehen ist, müssen im LAP der 4. Runde andere Maßnahmen ergriffen werden.

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Rüdesheimer Ring – Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Kommerner Straße und Frauenberger Straße (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Jülicher Ring – Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h beginnend 100 m westlich der Robert-Koch-Straße (einschließlich der Querungssicherung am fußläufigen Zugang zur Kita) bis zur Querung des Veybachs östlich der Nordstraße bzw. ca. 90 m östlich Kita/ Familienzentrum Bunte Vielfalt (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Keltenring – Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ab dem Veybach, 50 m westlich der Stepke-Kita und 100 m westlich der evangelischen Kita bis 85 m östlich der Straße Am Schwalbenweg im Bereich der Hermann-Joseph-Grundschule (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.



- Einzelfallprüfung: Kelttenring – Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h 85 m östlich der Hermann-Joseph-Grundschule bis Kölner Straße. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Grüne Welle auf dem äußeren Stadtring (B 56) mit einer Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h (-0,8 dB(A) tags/ nachts), ggf. flankiert durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Jülicher Ring: Ausbau der Querungssicherung Höhe südlich der Kindertagesstätte Robert-Koch-Straße. Zuständig: Straßen.NRW.
- Rüdeshheimer Ring: Rückbau der Parkbucht auf der Westseite zwischen Zufahrt Parkplatz (Rüdeshheimer Ring, Haus Nr. 188, Turmhalle) und Winkelpfad (Einkaufszentrum) zur Öffnung der Zuwegung zur Querungsanlage.
- Rüdeshheimer Ring: Umsetzung Maßnahme des Radverkehrskonzepts – 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. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen FB 4 und FB 8, Straßen.NRW.
- Rüdeshheimer Ring: Unterteilung der Parkbuchten durch Baumbeete. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen FB 4 und FB 8, Straßen.NRW.

Erläuterungen

Tab. 9.8: Maximal erreichbare Lärminderung Rüdeshheimer Ring – Jülicher Ring – Kelttenring

		Maximale Fassadenpegel (Bestand)		Lärmmindernde Maßnahmen			Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (BEB)	
				Grüne Welle	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit	Lärmmindernde Asphaltdeckschicht		
		L _{den}	L _{night}	in dB(A)	dB(A)	dB(A)	L _{den}	L _{night}
Rüdeshheimer Ring								
Kommerner Straße	Malmedyer Straße	73,1	63,6	-	2,4	-	70,7	61,2
Malmedyer Straße	Winkelpfad	74,7	64,7	-	2,4	-	72,3	62,3
Winkelpfad	Frauenberger Straße	75,1	65,0	-	2,4	-	72,7	62,6
Jülicher Ring								
Robert-Koch-Straße	Kessenicher Straße	73,0	63,2	-	2,4	-	70,6	70,8
Kessenicher Straße	Nordstraße 30a	73,0	63,1	-	2,4	-	70,6	60,3
Kelttenring								
In den Herrenbenden	Am Schwalbenberg	73,6	63,7	-	2,4	-	71,2	71,3
Kelttenring 35a	Kölner Straße	72,4	62,6	-	2,4	-	70,0	60,2



Trotz der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bleibt weiterhin eine deutliche Überschreitung des Wertepaars 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} bestehen. Der einzige Belastungsabschnitt, auf dem eine annähernde Entlastung unter das sehr hohe Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} erfolgt, liegt zwischen An den Herrenbenden und Kölner Straße.

Die Geschwindigkeitsreduzierung begründet sich zum einen im Lärmschutz. Dringender Handlungsbedarf ergibt sich aber gleichrangig aufgrund der Kindertagesstätten und der Realschule.

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.

Die Einmündungen Trierer Straße, Malmedyer Straße und Straße Hopfpfad auf der Westseite, sowie die Einmündung Breslauer Straße sind für Tempo 30-Zonen großzügig ausgebaut. Hier wird unabhängig von lärmindernden Maßnahmen eine Einengung der Einmündungsbereiche empfohlen.

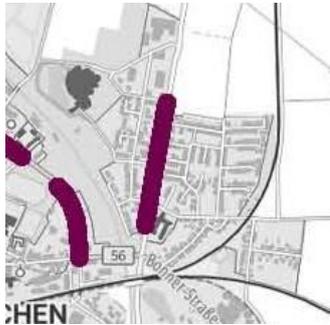
Die Umsetzung einer Grünen Welle, wie in den Maßnahmen beschrieben, wird mittelfristig weiterverfolgt. Damit würde eine Prüfung noch im kurzfristigen Zeitraum erfolgen. Mit der Rücknahme der Progressionsgeschwindigkeit auf 35-40 km/h, ggf. in Verbindung mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, kann voraussichtlich zumindest tags eine deutliche Entlastung erreicht werden kann. Die Lärmkartierung erfasst nicht die Lärminderung durch Verkehrsverstetigung (2-3 dB(A)), die mit einer Grünen Welle einhergeht. Auch nachts kann deshalb voraussichtlich die Lärmbetroffenheit weiter reduziert werden.

Betroffene sollten, sofern nicht bereits erfolgt, Anträge auf Fördermittel für passiven Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragen, da eine Deckschichterneuerung mit einem lärmindernden Asphalt nicht kurzfristig umgesetzt wird (siehe Kap. 11.).



9.3.5 L 194 Kölner Straße, Vom-Stein-Straße Nord bis Haus Nr. 183

Tab. 9.9: Rahmenbedingungen L 194 Kölner Straße (Vom-Stein-Straße bis Kölner Straße, Haus Nr. 183)

Rahmenbedingungen		L 194 Kölner Straße (Vom-Stein-Straße bis Kölner Straße Nr. 183)						
				DTV [Kfz]	Oberflächenbelag Fahrbahn	V _{zul} Tag km/	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (BEB)	
		Von	Bis				L _{den}	L _{night}
		Vom-Stein-Straße	Angelika-Kauffmann-Straße	11.577	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	69,9	60,2
		Angelika-Kauffmann-Straße	Görresstraße	11.577	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	72,3	62,2
		Görresstraße	Kölner Straße, Haus Nr. 183	11.577	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	71,3	61,6
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Breite etwa 7,00 m, 2-streifig, Aufweitung bis zu ca. 12,10 m (3-streifig), Aufweitung für Linksabbiegefahrstreifen in A.-Kaufmann-Straße kombiniert mit zwei Querungssicherungen begrünte Mittelinsel in Höhe Haus Nr. 209 übergehend in Linksabbiegefahrstreifen in Appelsgarten, Fahrbahn bleibt 3-streifig (versch. Linksabbieger) bis zum Knoten Bonner Straße ab Görresstraße beidseitig Schutzstreifen.			Knoten Kölner Straße/ Appelsgarten/ Görresstraße lichtsignalgeregelt, ab Görresstraße absolutes Haltverbot			
	Nebenanlagen	In Fahrtrichtung Süden (Westseite) zwischen Fahrbahn und gemeinsamem Geh- und Radweg teils schmaler Grünstreifen auf dem mittleren Abschnitt mit Baumbestand, unterbrochen von Zufahrten und Parkständen In Fahrtrichtung Norden (Ostseite): Gehweg setzt zwischen Angelika-Kaufmann-Straße und Appelsgarten aus			Westseite: geparkt wird häufig auf befestigten Hausvorbereichen hinter dem Gehweg			
ÖPNV		Haltestelle Angelika-Kaufmann-Straße (876, 985)			Haltestellenlage beidseitig am Fahrbahnrand im Bereich Aufweitung Linksabbieger in Angelika-Kaufmann-Straße			
Realnutzung		Wohnen, Kleingewerbe, Einzelhandel, Grünanlagen/ Gärten			Im Randbereich Tankstelle, Fraunhofer-Institut, Gewerbegebiet vor Ortseingang			
Baustruktur		Einzelhausbebauung, Mehrfamilienhäuser 2- bis 3-geschossig, Wohnhochhaus 8-geschossig (Appelsgarten, Haus Nr. 3), offene Bauweise			Wechselnd giebel-/ traufständig.			



Kölner Straße, Ortseingang, sowie Lärmschutz im mittleren Belastungsabschnitt



Betroffen ist auf der Kölner Straße der etwa 500 m lange Abschnitt zwischen dem Beginn der Wohnbebauung (Ortseingang) und der Tankstelle vor dem Knotenpunkt Kölner Straße/ Bonner Straße. Auf der Ostseite sind die Anwohner in großen Teilen durch Lärmschutzwälle geschützt. Die Belastung der straßenbegleitenden Bebauung (Fassadenpegel) liegt ansonsten im Bereich von 68-72 dB(A) L_{den} und 59-62 dB(A) L_{night} . Die hohe Lärmbelastung trägt zu Downgrading-Prozessen bei, die sich teilweise bereits anhand der Bausubstanz der Wohngebäude in diesem Bereich ablesen lassen.

Die Haltestellen "Themen & Badewelt" liegen im Bereich einer Mittelinsel mit Querungssicherung und wurden inzwischen den aktuellen Richtlinien in etwa entsprechend umgebaut. Die Querungsstelle südlich der Vom-Stein-Straße ist nicht als große Mittelinsel, die den Ortseingang definiert, ausgebaut. Der Ortseingang sollte auch in Hinsicht auf die Neubebauung Am-Stein-Straße stärker definiert werden.

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. Maßnahmen des Radverkehrsplans für die Kölner Straße und den Knotenpunkt L 194/B 56 sind noch nicht umgesetzt und werden in den Lärmaktionsplan übernommen.

Maßnahmenvorschläge

- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem Stand der Technik (gemäß RLS-19 ≥ 2 dB(A)) von Ortseingang bis B 56. Zuständig: Straßen.NRW.
- Radverkehrsplan (Maßnahme STR_256_KNT_1): 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.
- Abstimmung der Lichtsignalsteuerung zwischen den Knotenpunkten L 194/ Görresstraße und Knotenpunkt L 194/ B 56 (Kreuzung "Krusche Boom") zur Stauvermeidung – Prüfung verkehrsabhängige Schaltung in den Nachtstunden. Prüfung im Rahmen der zz. stattfindenden Sanierung des Knotenpunkts steht an. Zuständig: Straßen.NRW, Kreisstadt Euskirchen.
- Prüfung Rechtsabbiegergrün für Abbieger auf die Kölner Straße aus beiden Seitenstraßen (Kreuzung Appelsgarten, Görrestraße).
- 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: 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.

- Radverkehrsplan (Maßnahme STR_256): Neuaufteilung der Fahrbahn zwischen Straße Appelsgarten und Angelika-Kauffmann-Straße zugunsten eines Schutzstreifens auf der Ostseite. Der östliche Fahrstreifen muss dafür 3,75 m, breit sein, deshalb ggf. Verbreiterung der Fahrbahn auf Ostseite. Zuständig: Straßen.NRW. Alternativ: Anlage eines Radwegs auf dem straßenbegleitenden Grünstreifen. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.
- Bepflanzung des schmalen Grünstreifens auf der Westseite mit einer niedrigen Hecke, wie auf dem mittleren Abschnitt. Der Rasenbelag wird häufig überfahren und ist abschnittsweise nicht mehr vorhanden. Er bietet keinen Schutz für den gemeinsamen Geh- und Radweg. Zudem begrenzt die Hecke optisch die Fahrbahnbreite. Zuständig: Kreisstadt Euskirchen.

Erläuterungen

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend der RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton ≤AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.
- Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D bei Pkw -3,2 dB(A) und bei Lkw -1,0 dB(A).

Tab. 9.10: Erreichbare Lärminderung Kölner Straße, Vom-Stein-Straße Nord bis Kölner Straße, Haus Nr. 183

Kölner Straße		Maximale Fassadenpegel (Bestand)		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (BEB)	
				Lkw-Verbot	Geschwindigkeitsreduzierung	Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung der Verkehrsmenge		
		L _{den}	L _{night}	tags/nachts dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	L _{den}	L _{night}
Vom-Stein-Straße	Angelika-Kauffmann-Straße	69,9	60,2	-	-	≥2,0	-	67,9	58,2
Angelika-Kauffmann-Straße	Görresstraße	72,3	62,2	-	-	≥2,0	-	70,3	60,2
Görresstraße	Kölner Straße, Haus Nr. 183	71,3	61,6	-	-	≥2,0	-	69,3	59,6



Weiterhin wird mit verkehrstechnischen und gestalterischen Maßnahmen die Verkehrsverstärkung gefördert und die Verkehrssicherheit erhöht. Der Ortseingang wird hervorgehoben, um innerorts eine angemessenere Fahrweise zu erzielen und den Haltestellenstandort zu sichern.

Die Gebäude sind teilweise weiterhin so hoch belastet (knapp unter dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} , dass sich für die Eigentümer eine Prüfung auf Förderung lärmindernder Maßnahmen am Bau bei Straßen.NRW, sofern nicht bereits erfolgt, empfiehlt (siehe Kap. 11.).

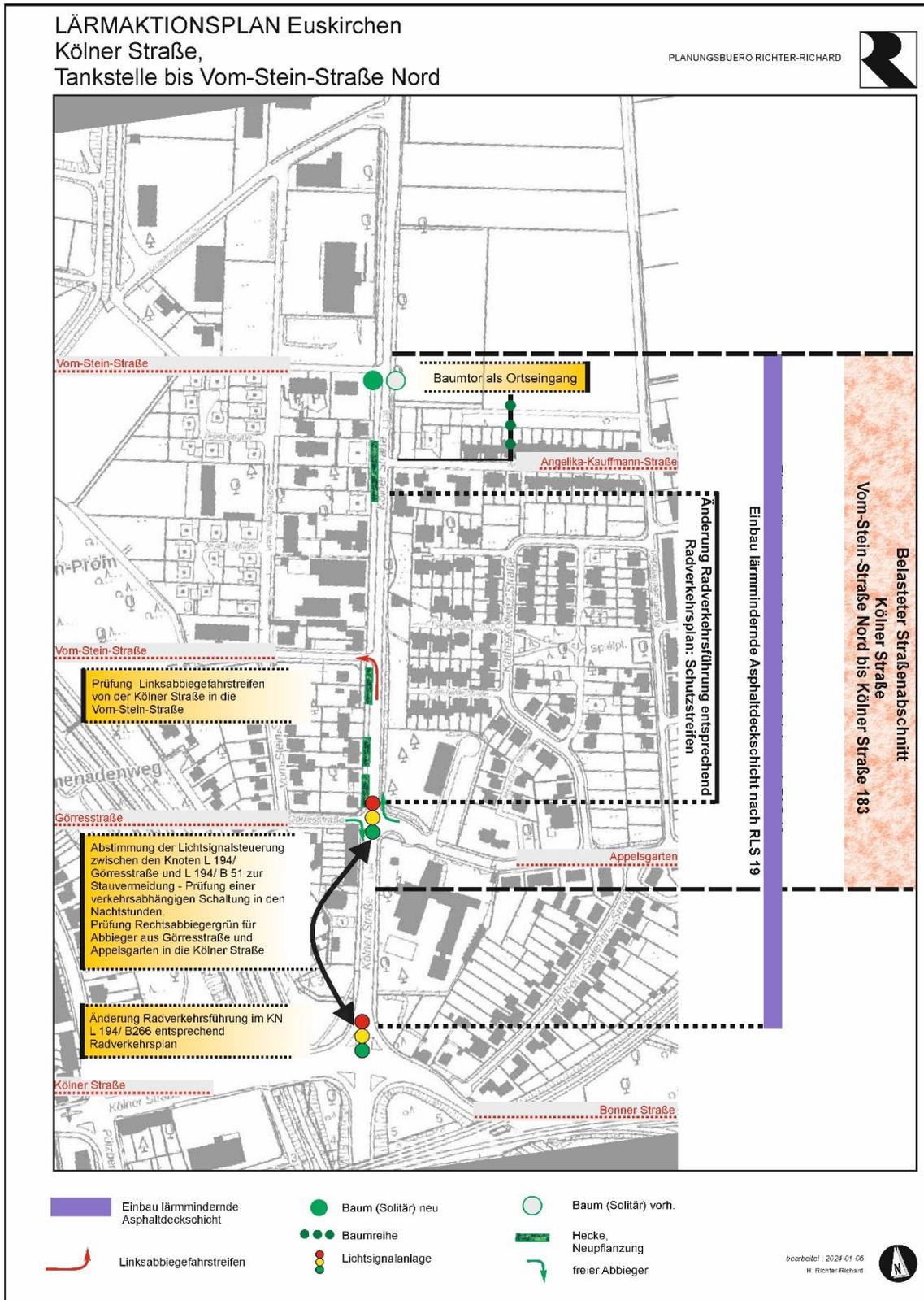


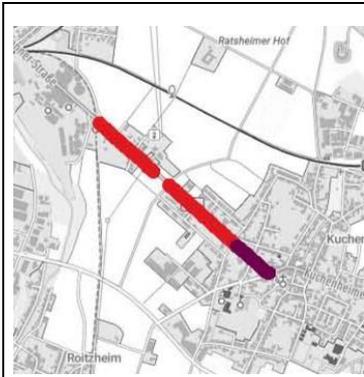
Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht Kölner Straße, Tankstelle bis Vom-Stein-Straße Nord



9.3.6 B 56 Bonner Str. – Kuchenheimer Str., BÜ bis C.-Koenen-Straße

Tab. 9.11: Rahmenbedingungen B 56 Bonner Straße – Kuchenheimer Str., Bahnübergang bis Carl-Coenen-Str.

B 56 Bonner Straße – Kuchenheimer Straße, Bahnübergang bis Carl-Coenen-Straße						
		DTV [Kfz]	Oberfläche Fahrbahn	V _{zul} Tag (Nacht) [km/h]	Fassadenpegel maximal (BEB)	
Von	Bis				L _{den}	L _{night}
Bahntrasse (Bonner Straße, Haus Nr. 31)	Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 9	8.661	Nichtgeriffel- ter Gußas- phalt	50	69,6	59,6
Rosenpfad	Im Höstert	8.661	Nichtgeriffel- ter Gußas- phalt	50	69,6	60,1
	Im Höstert	8.661	Nichtgeriffel- ter Gußas- phalt	50	71,7	61,6
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
Fahrbahn		2-streifig, 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		
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		



Kuchenheimer Straße, Blick auf Kuchenheim von Nordwesten



Die besonders belasteten Abschnitte mit Fassadenpegeln von durchgängig $\geq 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} befinden sich auf der Nordostseite zwischen Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 51, und Carl-Koenen-Straße, sowie auf der Südostseite zwischen Schwarzer Weg, Haus Nr. 2 (KiTa St. Nikolaus), und Carl-Koenen-Straße. Alle anderen Gebäude entlang der Belastungsachse sind mit Fassadenpegeln in dem Wertepaar 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} belastet.

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. Inzwischen wurde die Fahrbahn der Bonner Straße im Bereich des neuen Kreisverkehrs am Ortseingang Kuchenheim saniert. Dabei wurde flächendeckend eine neue Deckschicht eingebaut (Typ der Deckschicht unbekannt). Das Gegenstück, der Kreisverkehr auf der K 24, wurde noch nicht fertiggestellt, so dass die Straßenverbindung zwischen den beiden Kreisverkehren und damit die erhoffte Reduzierung der DTV in der Ortsdurchfahrt Kuchenheim noch nicht in die Berechnungen der strategischen Lärmkarten einfließen konnten.

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.

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Bahnübergang und Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 9, von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 26, und Nikolausstraße von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB(A)).

Erläuterungen

Der Straßenabschnitt schließt den Straßenabschnitt ein, auf dem V_{zul} 30 km/h zeitlich begrenzt vor der Kindertagesstätte bereits angeordnet ist. Sie schließt weiterhin den doppelten Fahrbahnverschwenk der B 266 im Ortszentrum ein, da dieser Straßenabschnitt unzureichende Sichtbeziehungen aufweist, auch wenn der Abschnitt mit einer DTV von knapp unter 8.220 Kfz nicht kartierungspflichtig ist.

Die Geschwindigkeitsreduzierung könnte nach dem Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht (erst mittel- bis langfristig abzusehende Maßnahme) auf dem Abschnitt Ortseingang Kuchenheim und Stiefelhagenstraße zurückgenommen werden. Im Umfeld des Kindergartens und im Zentrum sollte im Rahmen einer weiteren Einzelfallprüfung untersucht werden, ob sie aus Gründen der Verkehrssicherheit aufrechterhalten werden soll.

Umsetzung der Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen der 2. und 3. Runde wurden die belasteten Wohngebäude nur wenig entlastet. Deshalb stehen weitere (neue) lärmmindernde Maßnahmen an. Ins Auge fällt der sanierungsbedürftige Zustand der Fahrbahn innerhalb der bebauten Bereiche.



Tab. 9.12: Maximal erreichbare Lärminderung Bonner Straße – Kuchenheimer Straße, Bahnübergang bis Carl-Koenen-Straße

Bonner Straße / Kuchenheimer Straße		Maximale Fassadenpegel (Bestand)		Lärmmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (BEB)	
				Lkw-Verbot	Geschwindigkeitsreduzierung	Lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung der Verkehrsmenge		
		L _{den}	L _{night}	tags/nachts dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	L _{den}	L _{night}
Bahntrasse (Bonner Straße, Haus Nr. 31)	Kuchenheimer Straße, Haus Nr. 9	69,6	59,6	vorh.	-2,4	-	-	69,6	59,6
Rosenpfad	Straße Im Höstert	69,6	60,1	vorh.	-2,4	-	-	69,6	60,1
Straße Im Höstert	Carl-Koenen-Straße	71,7	61,6	vorh.	-2,4	-	-	71,7	61,6

Die Fassadenpegel liegen zwischen Stiefelhagenstraße und Carl-Koenen-Straße auch nach Anordnung einer V_{zul} 30 km/h über 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}.

Seit 2021/22 plant der Kreis Euskirchen den Baubeginn der Westspange (siehe Kap. 10., mittelfristige Strategie). Diese ist abschnittsweise umgesetzt. 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.

Die Gebäude sind teilweise weiterhin so hoch belastet (knapp unter dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}), dass sich für die Eigentümer eine Prüfung auf Förderung lärmindernder Maßnahmen am Bau bei Straßen.NRW, sofern nicht bereits erfolgt, empfiehlt (siehe Kap. 11.).

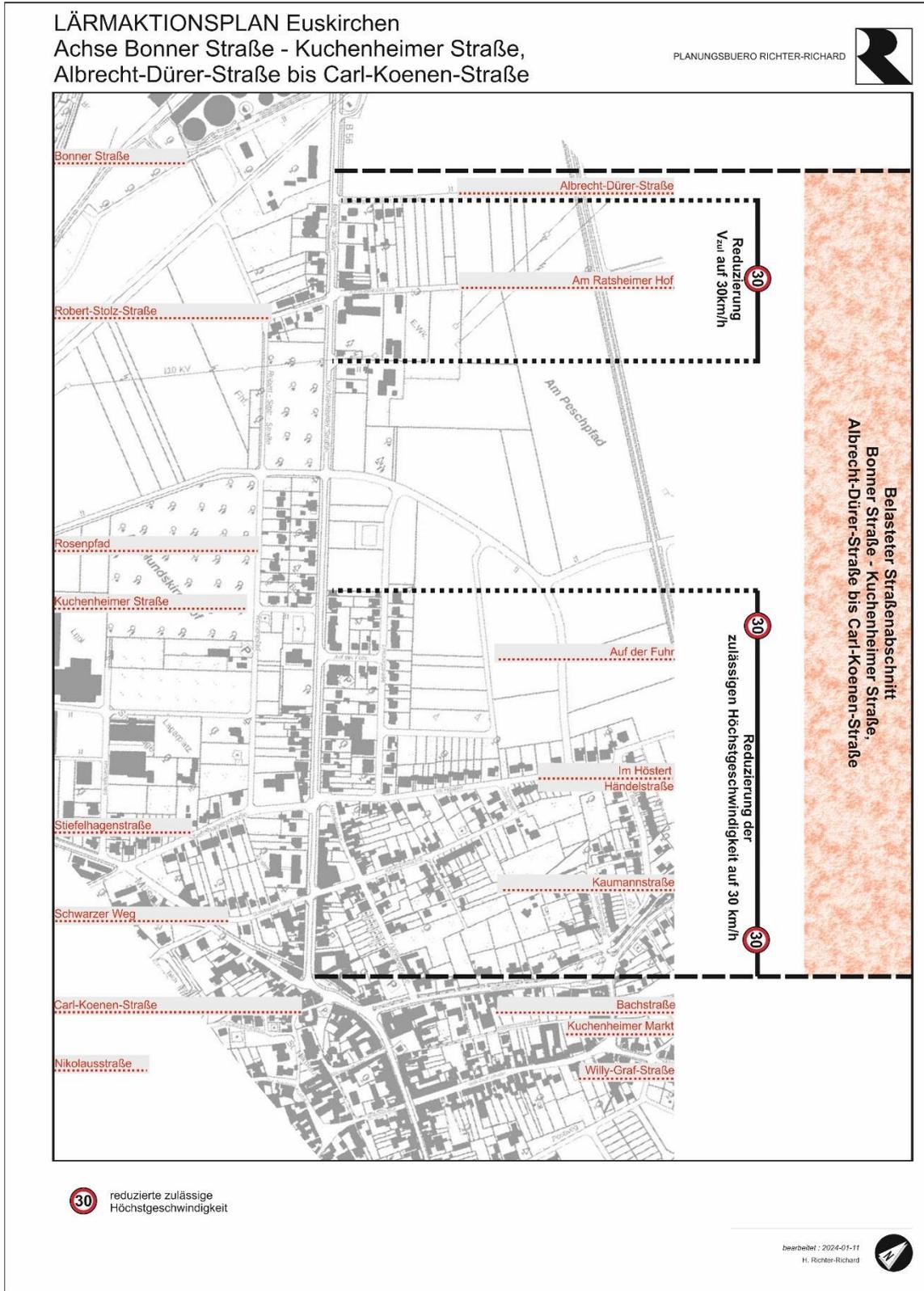
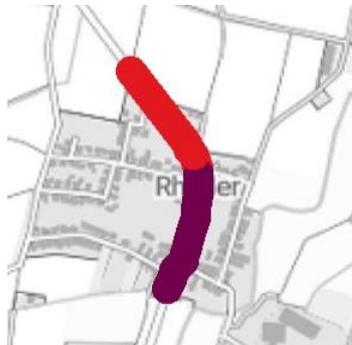


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht Bonner Straße – Kuchenheimer Straße



9.3.7 L 194 Rhederstraße

Tab. 9.13: Rahmenbedingungen L 194 Rhederstraße, Ortsdurchfahrt Rheder

	L 194 Rhederstraße, Ortsdurchfahrt Rheder						
			DTV [Kfz]	Oberflächenbelag Fahrbahn	V _{zul} Tag (Nacht) [km/]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
	Von	Bis				L _{den}	L _{night}
	Nördlicher Ortseingang	Quarzstraße	8.611	Nichtgeriffelte Gußasphalt	50	68,9	59,0
	Quarzstraße	Dechant-Wolfgarten-Straße	8.611	Nichtgeriffelte Gußasphalt	50	73,7	63,5
	Dechant-Wolfgarten-Straße	südlicher Ortsausgang	8.611	Nichtgeriffelte Gußasphalt	50	67,9	57,9
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
Fahrbahn		Zweistreifig, Fahrbahnbreite ca. 7,50 m		Mittelinsel mit Querungshilfe Höhe Achatstraße; Querungsanlage LSA-geregelt			
Nebenanlagen		Südwestseite: ab Ortseingang Nord gemeinsamer Geh- und Radweg (2,10 m) hinter 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 nicht regelkonform, weitere Einschränkungen durch vorspringende Treppenanlagen			
ÖPNV		Haltestelle Rheder Ort (736 (Schulbus)) Haltestelle Rheder Diamantstraße (736, 801 und 877)		Haltestelle: Rheder Ort Haltestelle Rheder Diamantstraße mit Bushaldebucht, Wetterschutz und Briefkasten			
Realnutzung		Wohnen		landwirtschaftliche Betriebe, Kirche			
Baustruktur		Offene Bauweise, Ein- und Mehrfamilienhäuser/Hausgruppen, 2-geschossig, trauf- und giebelständig		Hofstrukturen, Fachwerkbauten, Straßenrandbebauung, Auenlandschaft der Erft und landwirtschaftlich genutzten Flächen			



Rheder Straße, Ortsdurchfahrt

Die L 194 verläuft von Euskirchen über Rheder nach Bad Münstereifel. Betroffen ist die Wohnbebauung der etwa 550 m langen Rhederstraße. Im Norden beginnt die Bebauung der Ortsdurchfahrt mit einer lockeren Bebauung, vorwiegend auf der Westseite. Ab der Achatstraße verdichtet sich die Bebauung und rückt nahe an den Straßenrand heran.



Die Gebäude an der Ortsdurchfahrt sind alle von Fassadenpegeln $>68/58$ dB(A) L_{den}/L_{night} betroffen. Zwischen Quarzstraße und Dechant-Wollgarten-Straße sogar durchgängig über $70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} .

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 zudem vom Schulbus bedient. Dem empfindlichen Standort fehlt eine gesicherte Querungsanlage. Die Gegenhaltestelle Rheder Diamantstraße 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 genutzt werden kann.

Von Norden kommend verläuft der Radverkehr einseitig auf der Westseite bis zur Achatstraße. Dort endet der gemeinsame Geh- und Radweg und wird über eine Mittelinsel mit Querungssicherung auf die Ostseite geführt. Ab der Achatstraße verläuft der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Eine Vorprüfung nach RAS 06 und ERA ergibt, dass der Radverkehrsführung bei einer DTV/Sp.Std. von ca. 860 Kfz bei V_{zul} 50 km/h in den oberen Belastungsbereich II fällt. Danach ist unbedingt eine Führung über Schutzstreifen anzuordnen, möglichst mit Freigabe der Gehwege für den Radfahrende. Auch bei einer Reduzierung der V_{zul} auf 30/40 km/h bleibt der Schutzstreifen immer noch erforderlich. Aufgrund der ohnehin zu schmalen Gehwege ist keine Führung über gemeinsame Geh- und Radwege möglich. Da die Fahrbahnbreite zwischen 7,20 und 7,50 m liegt, ist eine Umsetzung möglich.

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - von 100 auf 60 km/h ca. 100 m vor dem Ortseingang Süd bis zum Ortseingang (-5,0 dB(A)),
 - von 50 auf 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt (-2,4 dB(A)).Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Prüfauftrag: Anlage einer gesicherten Querungsstelle zwischen den Einmündungen Schäferei und Quarzstraße zur Erschließung der Haltestelle. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: beidseitig Anlage von Schutzstreifen zwischen Achatstraße und Ortsausgang Rheder Süd bei einer V_{zul} von 30 km/h (hier Anschluss an Schutzstreifen außerorts). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Dichte Baumreihe auf der Ostseite zwischen Ortseingang Nord und Quarzstraße zur Fassung des Straßenraums. Denkbar ist die Verdichtung der vereinzelt vorhandenen Birken.



Erläuterungen

Tab. 9.14: Erreichbare Lärminderung L 194 Rhederstraße

L 194 Rhederstraße		Maximale Fassadepegel (Bestand)		Lärmmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadepegel nach Lärminderung (BEB)	
				Lkw-Verbot	Geschwindigkeitsreduzierung	Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung Verkehrsmenge		
L _{den}	L _{night}					L _{den}	L _{night}		
Nördlicher Ortseingang	Quarzstraße	68,9	59,0	-	-2,4	-	-	66,5	56,6
Quarzstraße	Dechant-Wolfgarten-Straße	73,7	63,5	-	-2,4	-	-	71,3	61,1
Dechant-Wolfgarten-Straße	südlicher Ortsausgang	67,9	57,9	-	-2,4	-	-	65,5	55,5

Die Wohngebäude der Ortsdurchfahrt Rheder bleiben weiterhin durchgängig von Fassadenpegeln >65/55 B(A) L_{den}/L_{night} belastet.

Aufgrund der DTV und der schmalen Gehwege mit zusätzlichen Engstellen ist eine Lösung für die Radverkehrsführung innerorts unbedingt erforderlich und kann, da die Fahrbahn $\geq 7,20$ m beträgt, auch hergestellt werden. Die Verschmälerung der Kernfahrbahn trägt gleichzeitig zur Unterstützung der Lärminderung bei.

Die Gebäude sind teilweise weiterhin so hoch belastet (knapp unter dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, dass sich für die Eigentümer eine Prüfung auf Förderung lärmindernder Maßnahmen am Bau bei Straßen.NRW, sofern nicht bereits erfolgt, empfiehlt (siehe Kap. 11.).

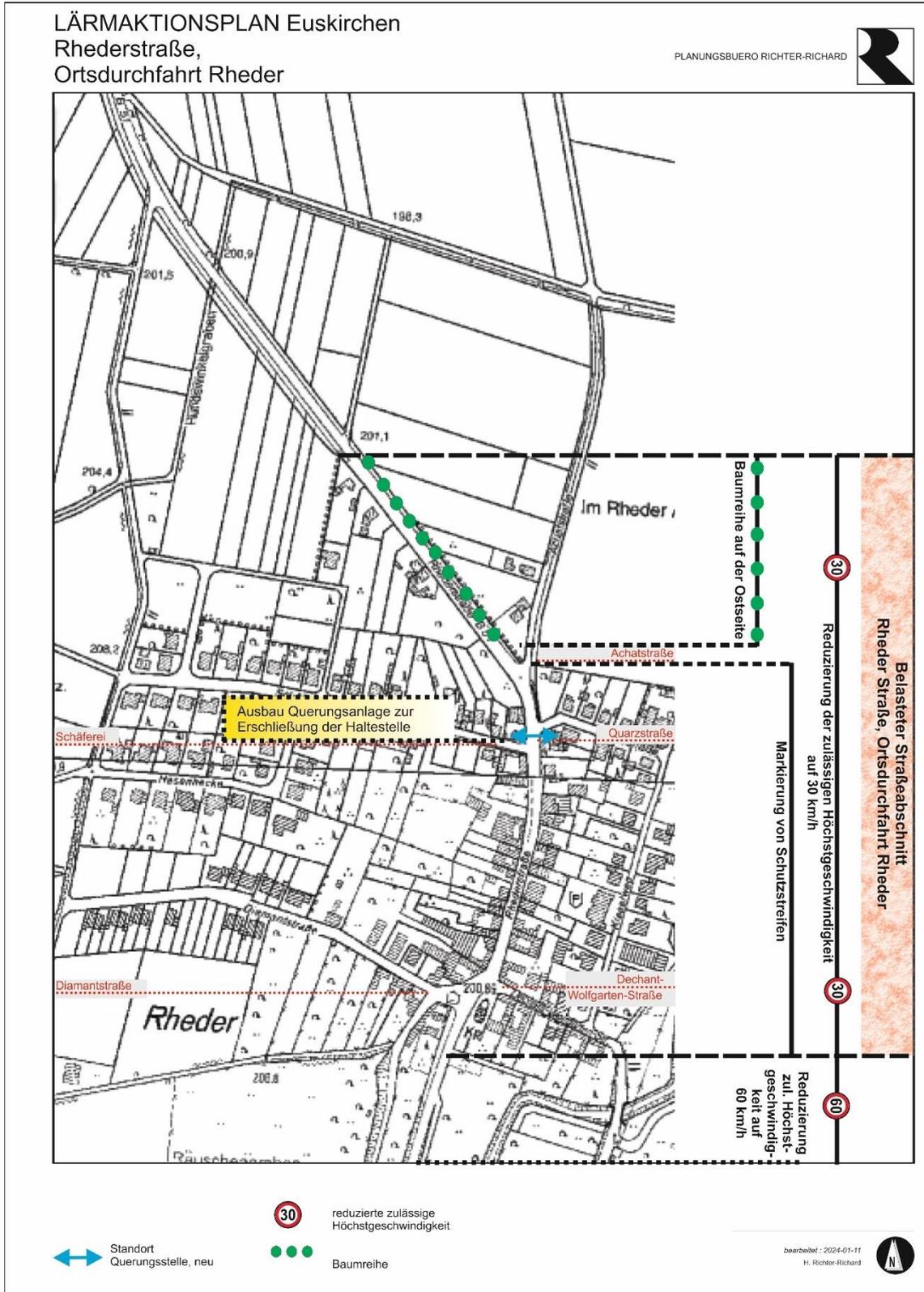


Abb. 9.7: Maßnahmenübersicht Rheder Straße, Ortsdurchfahrt Rheder



9.3.8 L 194 Weingartenstraße, Ortsdurchfahrt Kreuzweingarten

Tab. 9.15: Rahmenbedingungen L 194 Weingartenstraße, Ortsdurchfahrt Kreuzweingarten

L 194 Weingartenstraße, Ortsdurchfahrt Kreuzweingarten		DTV [Kfz]	Oberflächenbelag Fahrbahn	V _{zul} Tag (Nacht) [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (BEB)	
					L _{den}	L _{night}
Von	Bis					
Ortseingang Nord	Antweilerstraße	8.611	Nichtgeriffelte Gußasphalt	50	71,3	61,0
Antweilerstraße	Grenzweg	8.611	Nichtgeriffelte Gußasphalt	50	71,5	61,3
Grenzweg	Bebauung Dechant-Boßhammer-Straße	8.611	Nichtgeriffelte Gußasphalt	50	67,7	57,7
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
Fahrbahn	Zweistreifig, Fahrbahnbreite ≥8,70 m, Radverkehrsführung im Mischverkehr		Mittelinsel mit Querungssicherungen an frequentierten Standorten, z. B. Bushaltestellen, Höhe Antweilerstraße verbunden mit Fußgängerüberweg; Keine Querung am Standort Durchgang von Ardennenstraße, Höhe Haus Nr. 16			
Nebenanlagen	Südostseite: ab Ortseingang Nord Gehweg mit unterschiedlicher Breite, ab Haus Nr. 1 bis Nr. 37 und Bereich Bushaltestelle Grenzweg Nordwestseite: ab Gelände "Altes Brauhaus" bis Grenzweg, Haus Nr. 3		Engstelle Gehweg an Haus Nr. 1, Durchgang zur Ardennenstraße Höhe, Haus Nr. 16			
ÖPNV	Haltestelle Brauhaus, Linie 736 Haltestelle Feuerwehr und Grenzweg, Linien 736, 801, 877		Erneuerung erfolgt, Wetterschutz, Erschließung			
Realnutzung	Wohnen, Gastronomie		Feuerwehr, landwirtschaftlich genutzte Flächen, St. Hubertus-Schützenbruderschaft, Kirche und Friedhof in zweiter Reihe			
Baustruktur	Offene Bauweise, Ein- und Mehrfamilienhäuser/Hausgruppen, 2-geschossig, trauf- und giebelständig		Teilweise Hofstrukturen, häufig Gärten und Vorgärten zur Belastungsachse			



Weingartenstraße, Ortsdurchfahrt Kreuzweingarten

Die Belastungsachse ist etwa 850 m lang und erstreckt sich über die gesamte Ortsdurchfahrt. Die Straße verläuft auf dem südlichen Abschnitt parallel zur Stadtgrenze zu Bad Münstereifel. Auf diesem Abschnitt ist die Straße nur einseitig auf Euskirchener Stadtgebiet bebaut. Der



Ortskern von Kreuzweingarten befindet sich im Umfeld der Einmündung Antweilerstraße und erstreckt sich weiter südlich davon bis zum Durchgang zur Ardennenstraße.

Alle Gebäude sind von Fassadenpegeln über dem Wertepaar 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} betroffen. Über dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} sind hauptsächlich die Gebäude auf der Ostseite, am nördlichen Ortseingang, sowie zwischen Antweiler Straße und Stichweg belastet. Weitere Gebäude sind mit einzelnen Gebäudeteilen betroffen.

Die Ortsdurchfahrt wird den Buslinien 736, 801 und 877 befahren. Die Haltestellen sind weitgehend erschlossen und entsprechen dem neuesten Ausbaustandard. Eine Erschließung der Haltestellen Feuerwehr von Süden fehlt.

Der Radverkehr wird mit einer DTV/Sp.Std. von 860 Kfz bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ im Mischverkehr geführt. Diese Führung ist nach ERA und RASt 06 nicht regelkonform, da eine Vorprüfung die Einordnung in den Belastungsbereich II ergibt, bei dem Schutzstreifen am ehesten angemessen sind. Zur Förderung des Radverkehrs sollten deshalb Schutzstreifen angeordnet werden. Die durchgängig mindestens 8,70 m breite Fahrbahn der Weingartenstraße ist übermäßig breit, weshalb beidseitige Fahrbahnbegrenzungslilien (Breitstrich, gestrichelt) in Abstand zum Bord/Grün die Fahrbahn bereits verschmälern. Da Schutzstreifen ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 m eingerichtet werden können, kann hier durch eine veränderte Aufteilung der Fahrbahn ein gesicherterer Raum für den Radverkehr hergestellt werden. Aufgrund der Fahrbahnbreite ist eine Fahrbahnaufteilung, z. B. 1,60 m – 5,50 m – 1,60 m denkbar.

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt (-2.4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Bei Sanierung der Fahrbahndecke Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht nach RLS-19 ($\geq 2,0$ dB(A)). Zuständig Straßen.NRW.
- Prüfauftrag: Anlage einer Querungsstelle in Verlängerung des Durchgangs zur Ardennenstraße. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: beidseitig Anlage von Schutzstreifen auf der Ortsdurchfahrt. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

Erläuterungen

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend der RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton $\leq AC 11$ um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.



Tab. 9.16: Erreichbare Lärminderung L 194 Weingartenstraße

L 194 Weingartenstraße		Maximale Fassadenpegel (Bestand)		Lärmindernde Maßnahmen				Maximale Fassadenpegel nach Lärminderung (BEB)	
				Lkw-Verbot	Geschwindigkeitsreduzierung	Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht	Reduzierung Verkehrsmenge		
L _{den}	L _{night}					L _{den}	L _{night}		
Ortseingang Nord	Antweilerstraße	71,3	61,0	-	-2,4	(≥2,0)	-	68,9	58,6
Antweilerstraße	Weingartenstraße, Haus Nr. 16	71,5	61,3	-	-2,4	(≥2,0)	-	69,1	68,9
Weingartenstraße, Haus Nr. 16	Grenzweg	71,5	61,3	-	-2,4	(≥2,0)	-	69,1	58,9
Grenzweg	Bebauung Dechant-Boßhammer-Straße	67,7	57,7	-	-2,4	(≥2,0)	-	65,3	55,3

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

Nach Umsetzung der lärmreduzierenden Maßnahmen fallen die Fassadenpegel im Ortsbereich nicht unter die Werte 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night}, allerdings können alle Gebäude unter das Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} entlastet werden.

Auch nach Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht kann die Ortsdurchfahrt nicht unter das Wertepaar 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} entlastet werden.

Die lärmindernde Wirkung durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h verliert durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zum Teil ihre Wirksamkeit. Nach Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht muss V_{zul} 30 km/h jedoch aufgrund der Radverkehrsführung beibehalten werden. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

Die Situation bleibt deshalb unbefriedigend. Die Beibehaltung der Geschwindigkeitsreduzierung bringt jedoch den Vorteil, dass temporäre Geräusche durch Bremsen/anfahren, Unebenheiten in der Fahrbahn oder von Fahrzeugen gemildert werden. Temporär bzw. punktuell auftretende Geräusche werden von der Lärmberechnung nicht erfasst.

Die Gebäude sind teilweise weiterhin so hoch belastet (knapp unter dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, dass sich für die Eigentümer eine Prüfung auf Förderung lärmindernder Maßnahmen am Bau bei Straßen.NRW, sofern nicht bereits erfolgt, empfiehlt (siehe Kap. 11.).

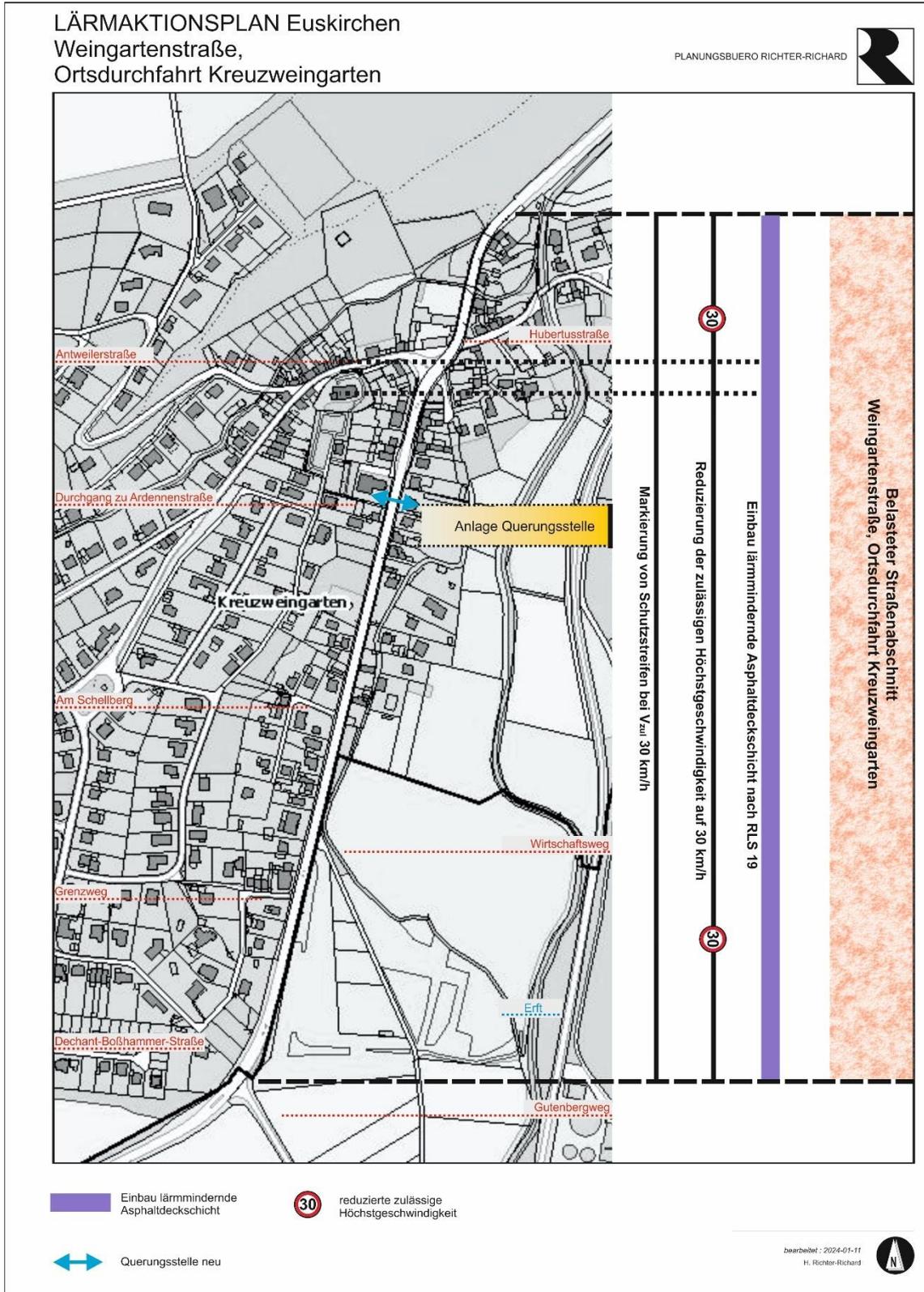


Abb. 9.8: Maßnahmenübersicht Weingartenstraße, Ortsdurchfahrt Kreuzweingarten



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. Damit entfällt die bisher bei den Gemeinden liegende Zuständigkeit. Es besteht keine Pflicht mehr für die Gemeinden, im Lärmaktionsplan die Schienenwege des Bundes zu behandeln.

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

Hinweis: Der Lärmaktionsplan des EBA befindet sich in Bearbeitung. Sofern die Veröffentlichung vor Abschluss des Lärmaktionsplans erfolgt, werden die Ergebnisse übernommen.



9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuerst 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, reduziert CO₂ und Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulenlassen oder Warmlaufenlassen des Motors im Winter 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, sowie den Kraftstoffverbrauch. 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.

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 ergibt also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen – übrigens werden weiße Fahrzeuge gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden. 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.

2022 betrug der Flottenanteil der E-Fahrzeuge am Pkw-Bestand 2,4 %, die Bundesregierung strebt bis 2030 einen Marktanteil von 33 % an – derzeit erscheint jedoch nur ein Anteil von 17 % realistisch. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung kann sich erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % bemerkbar machen. Dabei ist zu beachten, dass der Elektroantrieb der Fahrzeuge nicht geräuschlos arbeitet, die Fahrzeuge bis 20 km/h zur Sicherheit künstliche Geräusche erzeugen müssen und ab ca. 40 km/h – wie bei allen anderen Fahrzeugtypen – die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist ein kleiner Beitrag zur Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

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.



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 Lärminderung 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. Auch im Rahmen des Lärmaktionsplans der 4. Runde ist deshalb voraussichtlich nicht mit einer Lärminderung auf den belasteten Straßenabschnitten durch eine Verkehrsverlagerung zu rechnen.

Alle Belastungsachsen, für die in den Maßnahmen in Kapitel 9.3 keine lärm mindernde Asphaltdeckschicht vorgesehen ist, sollten im Zuge von Sanierungsarbeiten und/oder Kanalarbeiten eine lärm mindernde Asphaltdeckschicht erhalten.

[Hinweis: Wird nach abschließender Festlegung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan ggf. durch konkrete Maßnahmen aus Kap. 9. ergänzt.](#)



11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse).

Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betragen XXX,XX EUR (einschl. 19 % MwSt.).

[Hinweis: Wird ergänzt nach Abschluss der Planaufstellung.](#)

Kosten-Nutzen-Analyse

Für die Kosten-Nutzen-Analyse gibt es unterschiedliche Berechnungsmethoden, was Daten und Rechenaufwand betrifft. Allen Methoden gemein ist, dass sie letztlich auf der Anzahl der Betroffenen beruhen, die Pegelklassen zugeordnet werden oder die erreichbare Pegelminderung berücksichtigen.

Diese Daten liegen jedoch nur als Summe für das jeweilige Gemeindegebiet vor, so dass die notwendigen Daten nicht zur Verfügung stehen.

Fördermöglichkeiten

Über bestehende Programme und förderfähige Maßnahmen informiert im Internet das "Förderportal Umgebungslärm" des Umweltministeriums NRW. 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 diese Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Antriebe).

Nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 2019" (RLS-19) kann jeder einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation an Bundes- und Landesstraßen im Bereich seines Wohnhauses an die zuständige Straßenbauverwaltung richten. Sollte dabei festgestellt werden, dass die Auslösewerte überschritten werden, können passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel mit 75 % der Kosten bezuschusst werden. Die Lärmsanierung an bestehenden Bundes- und Landesstraßen ist eine freiwillige Leistung, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Für Bundesautobahnen sind entsprechende Anträge an die zuständige Niederlassung der Autobahngesellschaft des Bundes zu richten, bei Bundes- und Landesstraßen an die zuständige Niederlassung von Straßen.NRW.



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

Die Überprüfung soll dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz der Betroffenenzahlen aus der 4. und 5. Runde ermittelt wird.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten akustischen Wirkungen der lärmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Hinweis: Es kommt das noch nicht freigegebene, vereinfachte Verfahren des UBA zum Einsatz und wird nach finaler Abstimmung der Maßnahmen ergänzt.



Anhang I.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Anhang I.2

Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Anhang II.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Anhang II.2

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

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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



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

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

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

eingesehen werden.