



Entwurf
Lärmaktionsplanung
Stufe 4
Stadt Bad Münstereifel

Projekt-Nr.: 23 04 001/02 vom 23.04.2024

Entwurf Lärmaktionsplanung

Stufe 4

Stadt Bad Münstereifel

Auftraggeber	Stadt Bad Münstereifel Postfach 12 40 53896 Bad Münstereifel
Auftrag vom	11.04.2024
Bestell-Nr.	
Projektbearbeiter	Dipl.-Ing. Silke Schmitz Dipl. Ing. Darius Styra 02241 25773-18 s.schmitz@kramer-schalltechnik.de
Anschrift	Kramer Schalltechnik GmbH Otto-von-Guericke-Straße 8 D-53757 Sankt Augustin
Projekt-Nr.	23 04 001/02
Bericht vom	23.04.2024
Seitenzahl	142 4 davon Anhang



Inhalt

1	Einleitung	6
2	Beschreibung der Umgebung und der im Zuge der Lärmkartierung zu berücksichtigenden Lärmquellen	7
3	Zuständige Behörde	9
4	Grundlagen und Vorgehensweise.....	10
4.1	Rechtlicher Hintergrund / Historie zur LAP-Erstellung	10
4.2	Ort der Veröffentlichung der Lärmkartierung	11
4.3	Grundlagen und Vorgehensweise	12
4.4	Geltende Grenzwerte / Schwellenwerte	14
4.5	Vergleichbarkeit vorangegangener Stufen mit der Lärmkartierung Stufe 4 – neue Berechnungs- und Bewertungsverfahren	15
5	Ergebnisse – Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten.....	17
5.1	Lärmkarten	17
5.2	Betroffenheitsanalyse	20
5.2.1	Hauptverkehrsstraßen.....	22
6	Bewertung der Lärmsituation, Lärmschwerpunkte, verbesserungsbedürftige Situationen	23
6.1	Bewertung Betroffenheitsanalyse bezogen auf das gesamte Stadtgebiet	23
6.2	Ausarbeitung Detailkarten.....	25
6.2.1	Betroffene Bereiche	25
6.2.2	Detailkarten.....	29



6.3	Auswertung der Lärmschwerpunkte.....	48
7	Ruhige Gebiete	53
8	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit	56
9	Maßnahmen zur Lärminderung.....	58
9.1	Grundlagen.....	58
9.2	Straßenverkehr - Maßnahmen (bestehende, geplante u. Vorschläge)	60
9.2.1	Ortslage Arloff - LS A 1	64
9.2.2	Ortslage Arloff - zusätzliche Meldungen	66
9.2.3	Ortslage Iversheim - LS B 1	69
9.2.4	Ortslage Iversheim - LS B 2	71
9.2.5	Ortslage Iversheim - LS B 3	73
9.2.6	Ortslage Iversheim - LS C 1	76
9.2.7	Ortslage Iversheim - zusätzliche Meldungen.....	79
9.2.8	Ortslage Bad Münstereifel - LS D 1	82
9.2.9	Ortslage Bad Münstereifel - LS E 1	85
9.2.10	Ortslage Bad Münstereifel - zusätzliche Meldungen sowie genereller Maßnahmen-Vorschlag bezogen auf die Kernstadt.....	88
9.2.11	Ortslage Eicherscheid - LS F 1.....	93
9.2.12	Ortslage Eicherscheid - LS F 2.....	95
9.2.13	Ortslage Eicherscheid - zusätzliche Meldungen	98
9.2.14	Ortslage Kirspenich - zusätzliche Meldungen.....	100
9.2.15	Ortslagen Gilsdorf und Nöthen - zusätzliche Meldungen.....	104



9.2.16 Ortslagen Lanzerath, Maulbach und Scheuerheck - zusätzliche Meldungen	107
9.2.17 Ortslagen Esch, Mutscheid und Rupperath - zusätzliche Meldungen	110
9.2.18 Ortslagen Mahlberg und Schönau - zusätzliche Meldungen	113
9.3 Sonstiger Umgebungslärm - Maßnahmen (bestehende, geplante u. Vorschläge).....	116
9.4 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	121
10 Inkrafttreten des Aktionsplanes.....	121
Anhang A: Quellenverzeichnis	122
Anhang B: Geltende nationale Grenz- und Richtwerte	124
Anhang C: Wirksamkeit Maßnahmen im Straßenverkehr	129
Anhang D: Öffentlichkeitsmitwirkung.....	130



1 Einleitung

Nach EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] (kurz ‚ULR‘) ist die Lärmaktionsplanung in einem 5-jährigen Turnus durchzuführen bzw. fortzuschreiben. Die Stadt Bad Münstereifel startet dabei erstmalig in der 4. Stufe, wobei diese mit Aufstellung eines Lärmaktionsplanes bis Juli 2024 abzuschließen ist.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen Lärmprobleme ausgehend von Umgebungslärm sichtbar gemacht und bewertet werden. Aufbauend hierauf ist das Ziel die Minderung der Lärmbelastung, insbesondere dort, wo gesundheitliche oder belastende Auswirkungen vorliegen. Zudem werden Ruhige Gebiete thematisiert.

Der hier vorliegende Bericht stellt den **Entwurf zum Lärmaktionsplan** dar. Dieser umfasst unter anderem neben einer detaillierten Aus- und Bewertung der vorliegenden Lärmkartierungsergebnisse inklusive Lärmschwerpunktbildung, Angaben zur stattgefundenen Öffentlichkeitsmitwirkung (1. Phase) sowie deren Berücksichtigung, Aussagen zu Ruhigen Gebieten sowie zu Maßnahmen (bestehende, geplante u. Vorschläge) im Zuge des ermittelten Straßenverkehrslärms bzw. ‚sonstigen Umgebungslärms‘.

Der vorliegende Entwurf zum Lärmaktionsplan orientiert sich zur Erfüllung der Mindestanforderungen, die sich aus § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie ergeben, u. a. an den hierzu veröffentlichten LAI-Hinweisen [10].



2 Beschreibung der Umgebung und der im Zuge der Lärmkartierung zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Bad Münstereifel, bestehend aus 57 Ortsteilen und Weilern liegt außerhalb der Ballungsräume im Kreis Euskirchen, ca. 31 km von Bonn, ca. 45 km von Köln und ca. 44 km vom Flughafen Köln/Bonn entfernt (Die „ca. - Entfernungsangaben“ beziehen sich bei den Städten dabei auf die Rathäuser). Sie hat mit Stand Dezember 2022 rund 18.600 Einwohner und umfasst eine Fläche von ca. 151 km².

Die Kennung der Stadt Bad Münstereifel:

Gemeindekennzahl:

05366004

Kennung der Behörde für die Lärmkartierung:

DE_NW_05366004

Nach EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] bzw. nach Bundes-Immissionsschutzgesetz [3] werden nachfolgende Hauptlärmquellen in der 4. Stufe der Lärmkartierung für das Stadtgebiet Bad Münstereifel untersucht (Erläuterung der zu untersuchenden Hauptlärmquellen, vgl. Kap. 4.1):

- Für den Straßenverkehr: Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr. Dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von über 8.200 Kfz/24h.

Die in der Lärmkartierung betrachteten Hauptverkehrsstraßen [11] sind in der nachfolgenden Tabelle 2.1 aufgeführt.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die untersuchten Hauptverkehrsstraßen nicht in der Baulast der Stadt Bad Münstereifel liegen. Für die untersuchten Hauptverkehrsstraßen (Landesstraßen) liegt die Baulast beim Land NRW.

Die Stadt Bad Münstereifel kann somit nicht unmittelbar / ohne die Mithilfe bzw. Initiative der zuständigen Baulastträger Maßnahmen zur Lärminderung ergreifen.



Tabelle 2.1: Hauptverkehrsstraßen (Auflistung der Hauptabschnitte) [11]

Name:	DTV (Kfz/24h)	Kfz/a (Ø)	orientierende Lage
L 194	8.611	3,143 Mio.	nördl. L 11 (Höhe Arloff)
L 194	12.191	4,450 Mio.	zw. L 11 (Höhe Arloff) u. K 44 (Höhe Iversheim)
L 194	11.695	4,269 Mio.	zw. K 44 (Höhe Iversheim) u. Kreisverkehr Bendenweg/Kölner Str./L 194 (im Norden von Münstereifel)
L 194	8.220	3,000 Mio.	zw. Kreisverkehr Bendenweg/Kölner Str./L 194 (im Norden von Münstereifel) u. Kreisverkehr Trierer Str./L 194/Sittardweg (im Süden von Münstereifel)
L 194	9.299	3,394 Mio.	zw. Kreisverkehr Trierer Str./L 194/Sittardweg (im Süden von Münstereifel) u. Kreisverkehr Bitburger Str./L 194/Triftweg (im Ortsteil Eicherscheid)

Hinweis zum Schienenverkehr:

Im Stadtgebiet Bad Münstereifel verläuft eine Bahnstrecke bzw. ein Schienenweg von Eisenbahnen des Bundes. Es handelt sich um eine Regionalbahnstrecke, die von Norden (Euskirchen) bis nach Bad Münstereifel führt.

Wenngleich diese Strecke aufgrund der Flutkatastrophe im Jahr 2021 aktuell noch instandgesetzt wird, ist zu erwähnen, dass zur Lärmkartierung der Runde 4 nach den Angaben des zuständigen Eisenbahnbundesamts¹ ebenso „*diese so genannten Flutstrecken mit ihren ursprünglich geplanten Zugbewegungen* [beachtet werden], *wenngleich der wahre Zugbetrieb nicht in dem geplanten Maße stattfinden konnte.*“

Nach den Angaben des Eisenbahnbundesamtes beziffert sich für die in Bad Münstereifel verlaufende Strecke die zu berücksichtigende Zugzahl auf knapp 12.100 pro Jahr. Somit fällt die Frequentierung nicht in den Lärmkartierungsumfang nach Bundes-Immissionsschutzgesetz [3] bzw. 34. BImSchV [4].

Haupteisenbahnstrecken werden ab einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Züge/Jahr kartiert (vgl. Kap. 4.1). Weitere Informationen bzw. Zuständigkeiten zum Schienenverkehrslärm können dem nachfolgenden Kapitel 3 entnommen werden.

1 https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Grundlagen/grundlagen_node.html



3 Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nach §47e BImSchG [3] ist (– mit Ausnahme für den Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes):

Stadt Bad Münstereifel
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Marktstr. 11-15
53902 Bad Münstereifel
Tel. 02253 505 -161 und -168
E-Mail Stadtentwicklung@bad-muenstereifel.de
Internet www.bad-muenstereifel.de

Die Lärmkartierung als Solche bzw. die Berechnung der Lärmbelastung in der Stadt Bad Münstereifel erfolgte für die nach EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] zu untersuchenden Hauptlärmquellen außerhalb der Ballungsräume (hier: Hauptverkehrsstraßen, vgl. Kap. 2) durch das **Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW)**.

Abweichend hiervon ist für die Lärmkartierung und Aufstellung des Lärmaktionsplanes des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes das **Eisenbahn-Bundesamt** zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn
Informationen zur Lärmkartierung:
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html
Informationen zur Lärmaktionsplanung:
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html

Auch die Berechnung der Lärmbelastung ausgehend von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das o.g. **Eisenbahn-Bundesamt**.

Wichtig: Weder die Lärmkartierung noch die Lärmaktionsplanung des Schienenverkehrs auf Schienenwegen des Bundes fällt in die Zuständigkeit der Stadt Bad Münstereifel. Da im vorliegenden Bericht keine weitergehende Thematisierung zum Schienenverkehr stattfindet, wird hierzu auf die oben aufgeführten Internet-Links des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen. Unabhängig dessen wird, wie in Kapitel 2 erwähnt, dennoch darauf hingewiesen, dass im Stadtgebiet Bad Münstereifel keine Lärmkartierung des Schienenverkehrs erfolgte, da die Frequentierung nicht die entsprechende Höhe aufweist, die eine Kartierung bedingt. „Aus diesem Grund sieht das Eisenbahn-Bundesamt von einer Teilnahme an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Bad Münstereifel ab.“ [18].



4 Grundlagen und Vorgehensweise

4.1 Rechtlicher Hintergrund / Historie zur LAP-Erstellung

Grundlage der Lärmaktionsplanung nach der EU-RL 2002/49/EG [1] (*Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – kurz 'EU-Umgebungslärmrichtlinie' oder 'ULR'*) ist neben dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47 a - f des BImSchG [3]) zudem die Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV [4], welche die vorgenannte EG-Umgebungslärmrichtlinie in der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht umsetzen.

Als Umgebungslärm bezeichnet man gemäß § 47 b BImSchG [3] *„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“*.

Als kein Umgebungslärm gilt gemäß § 47 a BImSchG [3] *„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.“*

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist festzuhalten, dass sich u. a. der Umfang des zu untersuchenden Umgebungslärms bzw. der Lärmkartierung nach den gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich zum einen danach ergibt, ob es sich um einen Ballungsraum (u.a. *„Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100 000“* [3]) handelt, oder um „Hauptverkehrswege“ außerhalb von Ballungsräumen. Im vorliegenden Fall handelt es sich bei der Stadt Bad Münstereifel nicht um einen Ballungsraum. Entsprechend erfolgte die Berechnung der Hauptlärmquelle (hier: Hauptverkehrsstraßen) außerhalb der Ballungsräume vom Land NRW (vgl. Kap. 3). Die aufzustellende Lärmaktionsplanung der Stufe 4 für die Stadt Bad Münstereifel ist auf diese Lärmkartierungsergebnisse der laut Kapitel 2 klassifizierten Hauptverkehrswege zu beziehen [11].

In diesem Zusammenhang kann erwähnt werden, dass für Industrie- und Gewerbelärm keine Berechnung für die Stadt Bad Münstereifel durchgeführt wurde. Lärmkartierungen für Industrie- oder Gewerbegebiete (nach bestimmter Definition, vgl. u.a. 34. BImSchV [4]) sind ausschließlich in Ballungsräumen durchzuführen (vgl. u.a. [9]). Daher wird im Weiteren nicht auf Industrie- und Gewerbelärm eingegangen.

Bezüglich des Schienenverkehrs auf Schienenwegen des Bundes wird auf die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (vgl. Kap. 2 und 3). Großflughäfen stellen und stellen in Bad Münstereifel keine untersuchten Hauptlärmquellen dar.



Des Weiteren ergibt sich der Lärmkartierungsumfang des zu berechnenden Umgebungslärms für den Verkehrslärm ab einer bestimmten Frequentierungs-Höhe (Verkehrsaufkommen). Rechtliche Entwicklung des Kartierungsumfangs der vorangegangenen Stufen bezogen auf Hauptverkehrswege (außerhalb Ballungsräume):

In einer **ersten Stufe** (bis 18.07.2008) waren alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV 16.400 Kfz/24 h), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr und für Großflughäfen zu untersuchen. In der **zweiten** und **dritten Stufe** war ein Lärmaktionsplan für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV 8.200 Kfz/24 h), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr und für Großflughäfen fortzuschreiben bzw. aufzustellen.

Bei der nun zu bearbeitenden **vierten Stufe** sind – äquivalent zur dritten Stufe – ebenso die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (entspricht etwa einem DTV von 8.200 Kfz/24 h), die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von 30.000 Zügen pro Jahr und die Großflughäfen (über 50 000 Bewegungen pro Jahr) zu berücksichtigen.

Aufgrund der in der 4. Stufe erstmalig anzuwendenden „neuen“ Berechnungsverfahren [4], [5], [6] ist eine gänzliche Neu-Lärmkartierung seitens des LANUV (vgl. Kap. 3) durchgeführt worden. Diese veränderten Berechnungen haben Auswirkungen auf die Ergebnisse bzw. auf die Vergleichbarkeit bezüglich vorangegangener Stufen (vgl. Kap. 4.5).

Nicht nur die vorgenannte Veränderung der Berechnungsvorschriften, sondern insbesondere die Tatsache, dass die Stadt Bad Münstereifel erstmalig einen Lärmaktionsplan zur Stufe 4 aufstellt, führt dazu, dass kein Abgleich zu vorangegangenen Stufen stattfindet.

4.2 Ort der Veröffentlichung der Lärmkartierung

Die Ergebnisse der Lärmkartierung für die Stadt Bad Münstereifel der Stufe 4 (Hauptverkehrsstraßen) sind einerseits seit Anfang Juli 2023 im Umgebungslärm-Portal des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) im Internet unter **www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/** abrufbar.

Andererseits konnten diese im Zeitraum der 1. Öffentlichkeitsmitwirkung (vom 18.12.2023 bis zum 29.01.2024) auf der hierzu bereitgestellten Online-Plattform unter **www.lärmdetektiv.de/bad-münstereifel** eingesehen werden.



Des Weiteren wurde im Rahmen eines „Erstberichts zur Lärmkartierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 4 Stadt Bad Münstereifel“, welcher sich auf die Ergebnisse der durchgeführten Lärmkartierung bezieht, im Rahmen der vorgenannten 1. Öffentlichkeitsmitwirkung zur Verfügung gestellt (digital sowie zur Einsicht im Rathaus der Stadt Bad Münstereifel).

4.3 Grundlagen und Vorgehensweise

Die aufzustellende Lärmaktionsplanung soll Lärmprobleme ausgehend von Umgebungslärm sichtbar machen und bewerten.

Der Umfang des hierzu gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] bzw. nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47 a – f, [3]) und nach 34. BImSchV [4] vom Land NRW untersuchten Umgebungslärms umfasst für die Stadt Bad Münstereifel die Hauptverkehrsstraßen laut Tabelle 2 (vgl. Kap. 2).

Die im Zuge der 4. Stufe hierzu veröffentlichten Lärmkartierungsergebnisse (durchgeführt vom LANUV NRW) bilden die Grundlage für den aufzustellenden Lärmaktionsplan.

Wie bereits einleitend erläutert, dient der hier vorliegende Bericht in der aktuellen Fassung der **Zusammenfassung sowie der weiteren Aus- und Bewertung der im Zuge der Lärmkartierung vorliegenden Ergebnisse.**

Die **Lärmkartierung** beinhaltet als Ergebnis zum einen eine grafische Darstellung des gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47 a - f, [3]) und nach 34. BImSchV [4] berechneten Umgebungslärms je zu untersuchender Lärmart (hier: Hauptverkehrsstraßen, vgl. Kap. 2) in Form von sogenannten strategischen „**Lärmkarten**“. Diese veranschaulichen den berechneten Umgebungslärm mittels farbig dargestellter Pegelstufen (5 dB-Stufen) für die beiden Zeiträume bzw. Lärmindizes L_{DEN} (24 h) sowie L_{Night} (nachts, 8 h). Die Darstellung der berechneten Pegel ist für L_{DEN} ab 55 dB(A) in 5 dB-Stufen aufwärts (bis zur Pegelstufe „ab 75 dB(A)“) und L_{NIGHT} ab 50 dB(A) in 5 dB-Stufen aufwärts (bis zur Pegelstufe „ab 70 dB(A)“) vorzusehen. Die Lärmkartierung erfolgt ausschließlich durch Berechnung [4].

Dabei bedeutet der Lärmindex L_{DEN} einen Tag-Abend-Nacht-Pegel (day/evening/night), d. h. die gemittelte Belastung über alle Tage (24 Stunden) des Jahres. Die Abendstunden werden mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet. Der L_{Night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22 Uhr - 6 Uhr).



Als weiteres Ergebnis aus der Lärmkartierung hat das LANUV gemäß 34. BImSchV [4] eine statistische Betroffenenanalyse für das gesamte Stadtgebiet anhand der EU-weit harmonisierten „Berechnungsmethode zur Ermittlung der **Belastetenzahlen** durch Umgebungslärm (BEB)“ [6] durchgeführt.

Weitere Informationen zu den Ergebnis-Daten (Lärmkarten sowie statistische Auswertungen zu den Belasteten) aus der Lärmkartierung finden sich in den Kapiteln 5 und 6.

Sonstige relevante Angaben – über die Aus- und Bewertung der Lärmkartierung hinaus – finden sich u. a. zu den relevant zu identifizierenden „ruhigen Gebieten“ in Kapitel 7 bzw. zur Öffentlichkeitsmitwirkung in Kapitel 8.

Zur Auswertung und Priorisierung, zu mindernder Lärmbelastungen hat die Stadt Bad Münstereifel die unter Kapitel 4.4 aufgeführten Schwellen definiert. Für betroffene Bereiche, die diese Schwellen erreichen, wurden sogenannte Lärmschwerpunkte ausgearbeitet (vgl. Kap. 6.2 und 6.3).

Für diese betroffenen Bereiche bzw. Lärmschwerpunkte werden – u.a. unter Beachtung der Meldungen ausgehend der stattgefundenen Öffentlichkeitswirkung (vgl. Kap. 8) – Maßnahmen (je nach Bedarf als bestehende, geplante bzw. Vorschläge hierzu) seitens der Stadt Bad Münstereifel geprüft und formuliert. Diese sowie der aus schalltechnischer Sicht mögliche Nutzen werden in Kapitel 9 dargelegt.

Nach Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes sieht die Stadt Bad Münstereifel kein gesondertes Verfahren oder Regelung zur **Evaluierung des Aktionsplans** vor. Eine Überprüfung der Umsetzung bzw. Fortführung möglicher definierter Maßnahmen erfolgt in stattfindenden Gremien/Sitzungen der Stadt Bad Münstereifel. Eine Überprüfung auf Wirksamkeit findet je nach Maßnahme bei Bedarf z.B. im Rahmen der durchzuführenden Untersuchung auf Basis nationaler Vorschriften bereits vorab der Umsetzung einer Maßnahme statt (z.B. im Rahmen der Lärmsanierung beim Straßenverkehr, vgl. Kap. 4.4). Zudem zeigt sich durch die im Rahmen der nächsten Stufe zur Lärmaktionsplanung (Stufe 5) durchgeführte Lärmkartierung, inwieweit im Zuge dessen definierte Maßnahmen wirksam sind.



4.4 Geltende Grenzwerte / Schwellenwerte

Lärmaktionspläne sind u. a. auf Basis der Lärmkartierung zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Zur Bewertung dieser und gegebenenfalls möglicher Priorisierung primär zu mindernder Lärmbelastungen, liegen jedoch keine Immissionsgrenzwerte, Richtwerte oder Auslösewerte gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] vor. Ebenso existieren hierzu keine Angaben im Zuge der nationalen Umsetzung (§ 47 a - f des BImSchG [3]) der Umgebungslärmrichtlinie.

Dennoch hat die Stadt Bad Münstereifel zur Bewertung der ermittelten Einwirkung des Straßenverkehrslärms (Hauptverkehrsstraßen nach URL, vgl. Kap. 2) sowie mit Blick auf eine ermöglichte Priorisierung belastender Bereiche bzw. von gegebenenfalls zu definierenden Minderungsmaßnahmen zur anstehenden Ausarbeitung des Lärmaktionsplans, zwei **Schwellenwerte** definiert.

Dabei kann die 1. Schwelle orientierend mit einer „hohen Lärmbelastung“ beschrieben werden, und die 2. Schwelle mit einer „sehr hohen Lärmbelastung“.

■ 1. Schwelle – hohe Lärmbelastung:

L_{DEN} ab 65 dB(A) bis 69 dB(A) / L_{Night} ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

■ 2. Schwelle – sehr hohe Lärmbelastung:

L_{DEN} ab 70 dB(A) / L_{Night} ab 60 dB(A)

→ vgl. Kapitel 6: „Bewertung der Lärmsituation, Lärmschwerpunkte, verbesserungsbedürftige Situationen“

Informativ sei erwähnt, dass im Zuge der vorangegangenen Lärmkartierungs-Stufen bzw. Lärmaktionsplanungen für NRW vom Umweltministerium im Runderlass "Lärmaktionsplanung" [7] unter Ziffer 2 sogenannte „Lärmprobleme“ definiert wurden, wenn für Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder andere schutzwürdige Gebäude ein Auslösewert L_{DEN} von 70 dB(A) oder L_{Night} von 60 dB(A) überschritten werden. Sie kennzeichneten die Gebiete mit dem dringlichsten Handlungsbedarf. Aufgrund entsprechender Rechtsprechungen des Europäischen Gerichtshofs wurde u. a. die Anwendung der Ziffer 2 seitens des Ministeriums zurückgenommen.

Entsprechend ist eine Person „*ab einem Wert von L_{DEN} ab 55 dB(A) oder einem Wert von L_{Night} ab 50 dB(A) als lärmbelastet*“ [10] zu verstehen.

Insofern sich im Zuge der Lärmaktionsplanung Maßnahmen (z.B. insbesondere zum Straßenverkehr im Rahmen der Lärmsanierung) abzeichnen bzw. hieraus ergeben, sind diese nach nationalen Berechnungs- und Bewertungsvorschriften um- bzw. neu zu berechnen (u. a. gelten im nationalen Recht andere Beurteilungszeiten / andere Berechnungsvorschriften). Diese beinhalten u. a. Grenz- bzw. Richtwerte.



Ein Auszug der national anzuwendenden Grenz- und Richtwerte sowie einem im nationalen Recht gegebenem Verfahren zum Lärmschutz an bestehenden Straßen kann dem **Anhang B** entnommen werden.

4.5 Vergleichbarkeit vorangegangener Stufen mit der Lärmkartierung Stufe 4 – neue Berechnungs- und Bewertungsverfahren

Im Zuge der aktuell vorliegenden Lärmkartierung-Stufe 4 wurden erstmals neue Berechnungs- und Bewertungsverfahren angewandt (vgl. Kap. 4.1). Diese führen dazu, dass **keine unmittelbare Vergleichbarkeit aktueller Ergebnisse mit vorherigen Lärmkartierungs-Stufen** gegeben ist.

Hintergrund:

Im Zuge der 4. Stufe der Lärmkartierung ist zur Bestimmung der Belastetenzahlen erstmalig die EU-weit harmonisierte „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“ [6] anzuwenden. Dieses Verfahren löst das bisherige Verfahren zur Ermittlung der Betroffenen (VBEB - „vorläufige Berechnungsmethode“²) ab. Bereits diese Änderung zur Bestimmung der Belasteten führt dazu, dass die Ergebnisse diesbezüglich aus der vorherigen 3. Lärmkartierungsstufe nicht mit den Ergebnissen der 4. Stufe vergleichbar sind.

Alleine bezogen auf die Bestimmung der Belastetenzahlen führt die im Rahmen dieser Stufe angewandte Methodik zu einer erheblich höheren Anzahl von Betroffenen gegenüber der 3. Stufe. Begründet ist dies u. a. damit, dass im vorherigen Verfahren eine Gleichverteilung der Bewohner um die betroffenen Gebäude stattfand, wodurch diese somit zum Teil den leiseren Fassadenseiten und in Folge den niedrigeren Pegelstufen zugeordnet wurden. Das aktuell anzuwendende Verfahren „BEB“ „verschiebt“ anhand des sogenannten Median-Verfahrens diese Zuordnung, indem die Bewohner statt den leiseren Bereichen nun der „lauteren Hälfte“ zugeordnet werden. Dies führt zu der oben genannten deutlichen Erhöhung der Belastetenzahlen insbesondere in den Pegelstufen ab bzw. über 55 dB(A) im L_{DEN} bzw. ab 50 dB(A) im L_{Night} .

Des Weiteren ergeben sich durch die seit 2021 anzuwendenden ebenso geänderten Berechnungs- und Darstellungsvorschriften (vgl. Kap. 4.3) weitere Änderungen, die dazu führen, dass die Ergebnisse nicht vergleichbar sind. Beispielsweise führt die erstmalig in dieser Stufe vorzunehmende Rundung der berechneten Ergebnisse auf ganze Zahlen [4] dazu, dass die Zuweisung der Ergebnisse in die „Pegelstufen“ um

² *Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007, Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 (20. April 2007)*



0,5 dB herabgesetzt ist. Dies führt wiederum zu stärker belasteten Personen und Flächen.

Wegen der oben erläuterten, veränderten Berechnungsvorschriften erfolgt kein Vergleich der Ergebnisse der Stufe 4 mit den Ergebnissen der vorangegangenen Stufe 3. Unabhängig dessen ist aufgrund der erstmaligen Lärmaktionsplanung der Stadt Bad Münstereifel im Rahmen der Stufe 4 kein Abgleich mit der Stufe 3 möglich.

Ein Vergleich beider Stufen bzw. der Ergebnisse würde der Bewertung und Entwicklung der Geräuschsituation durch die deutlich veränderten Vorschriften nicht gerecht.



5 Ergebnisse – Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Im Folgenden werden die Ergebnisse der vom LANUV durchgeführten Lärmkartierung für den **Straßenverkehr** (Hauptverkehrsstraßen (hier Landesstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr, vgl. Kap. 2) anhand der **Lärmkarten** (→ Kap. 5.1.1) sowie einer **Betroffenenanalyse** (→ Kap. 5.2) für das gesamte Gebiet der Stadt Bad Münstereifel zusammengefasst. In diesem Zusammenhang wird auf die bereits in Kapitel 4 erwähnte digitale Veröffentlichung der Lärmkartierung-Ergebnisse hingewiesen.

5.1 Lärmkarten

Die Berechnungsergebnisse werden in Form von farbig kodierten Lärmkarten mit einer Abstufung von 5 dB graphisch dargestellt. Die Berechnungen beziehen sich gemäß Berechnungsverfahren auf eine Höhe von 4 m über Gelände. Nach EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] und 34. BImSchV [4] werden die Lärmkarten dabei je Lärmart auf den Beurteilungszeitraum eines Jahres bezogen und für 2 Zeiträume mit nachfolgenden **Lärmindizes** ausgearbeitet:

- **L_{DEN}** → Pegel in dB(A) über den Zeitbereich von 24 Stunden (0 Uhr bis 24 Uhr)
Zusammengesetzt aus den in der Berechnung gemäß 34. BImSchV unterschiedlich gewichteten Einzelzeiträumen Day (Tag 6 Uhr - 18 Uhr), Evening (Abend 18 Uhr - 22 Uhr) und Night (Nacht 22 Uhr - 6 Uhr).
- **L_{Night}** → Pegel in dB(A) über den Zeitbereich von 8 Stunden (22 Uhr bis 6 Uhr)

Nach 34. BImSchV müssen die Lärmkarten die Bereiche mit den berechneten Pegeln **L_{DEN}** ab 55 dB(A) in 5 dB-Stufen aufwärts (bis zur Pegelstufe „ab 75 dB(A)“) und **L_{NIGHT}** ab 50 dB(A) in 5 dB-Stufen aufwärts (bis zur Pegelstufe „ab 70 dB(A)“) veranschaulichen.

Die vom LANUV berechneten Lärmkarten ausgehend des **Straßenverkehrs bzw. der Hauptverkehrsstraßen** werden für beide untersuchten Zeiträume veranschaulicht:

Bild 5.1: Straßenverkehr 24 h, Lärmindex **L_{DEN}** in dB(A)

Bild 5.2: Straßenverkehr nachts, Lärmindex **L_{Night}** in dB(A)

Hinweise zur Darstellung: Der dargestellte Kartenausschnitt beinhaltet den gesamten kartierten Bereich innerhalb des gesamten Stadtgebiets, weshalb aufgrund der „Lesbarkeit“ nicht dargestellte Stadtgebietsbereiche auch keine kartierten Bereiche enthalten. Ergänzend werden je Zeitbereich die im Rahmen der weiteren Bewertung der Lärmkartierungsergebnisse heranzuziehenden Schwellenwerte (vgl. Kap. 4.4) informativ optisch hervorgehoben.



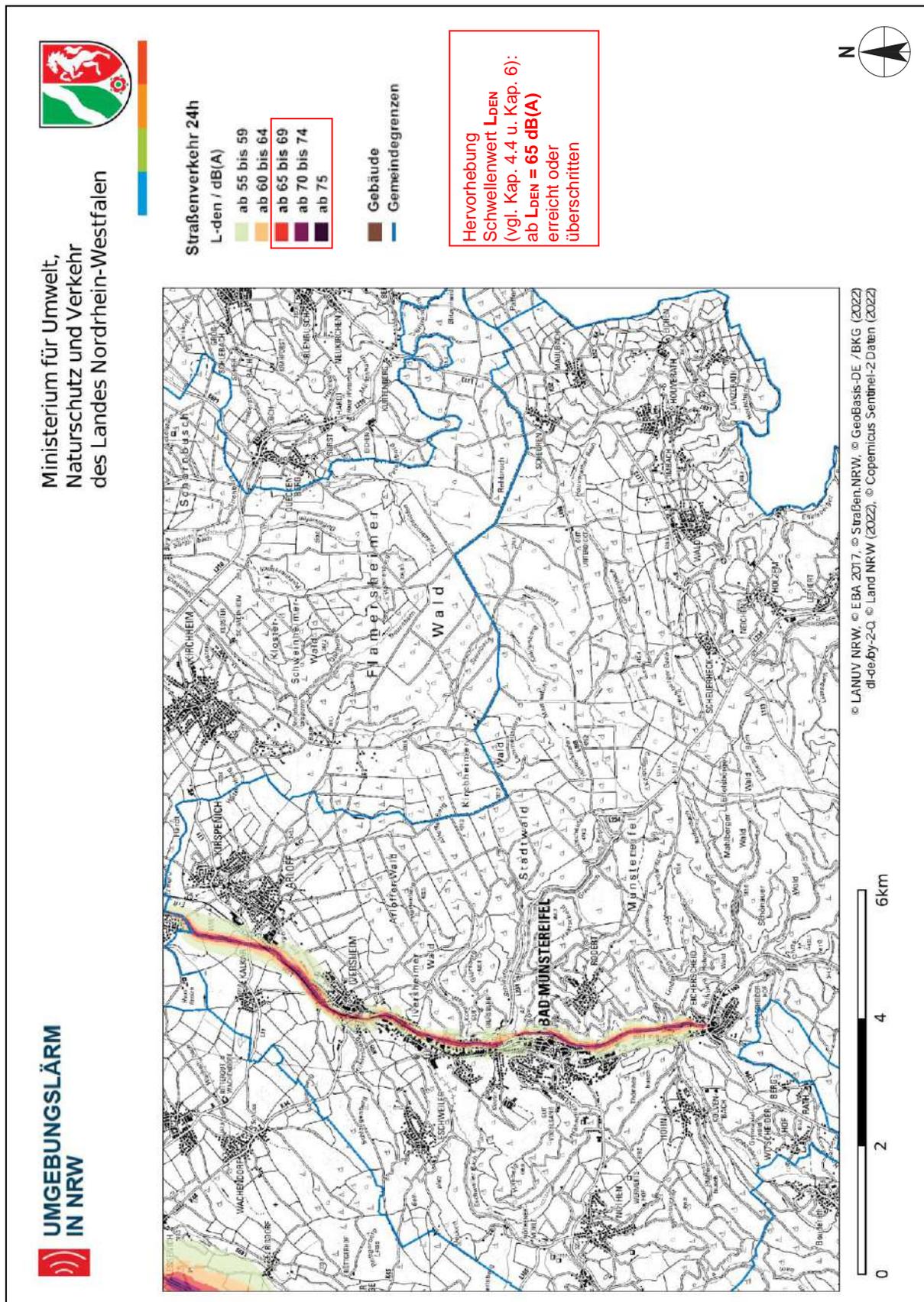


Bild 5.1: Straßenverkehr 24 h, L_{DEN} , Übersichtskarte gesamter kartierter Bereich im Stadtgebiet Bad Münsterseele, (Quelle: www.umgebungslaermkartierung.nrw.de), zusätzliche Hervorhebung Schwellenwerte

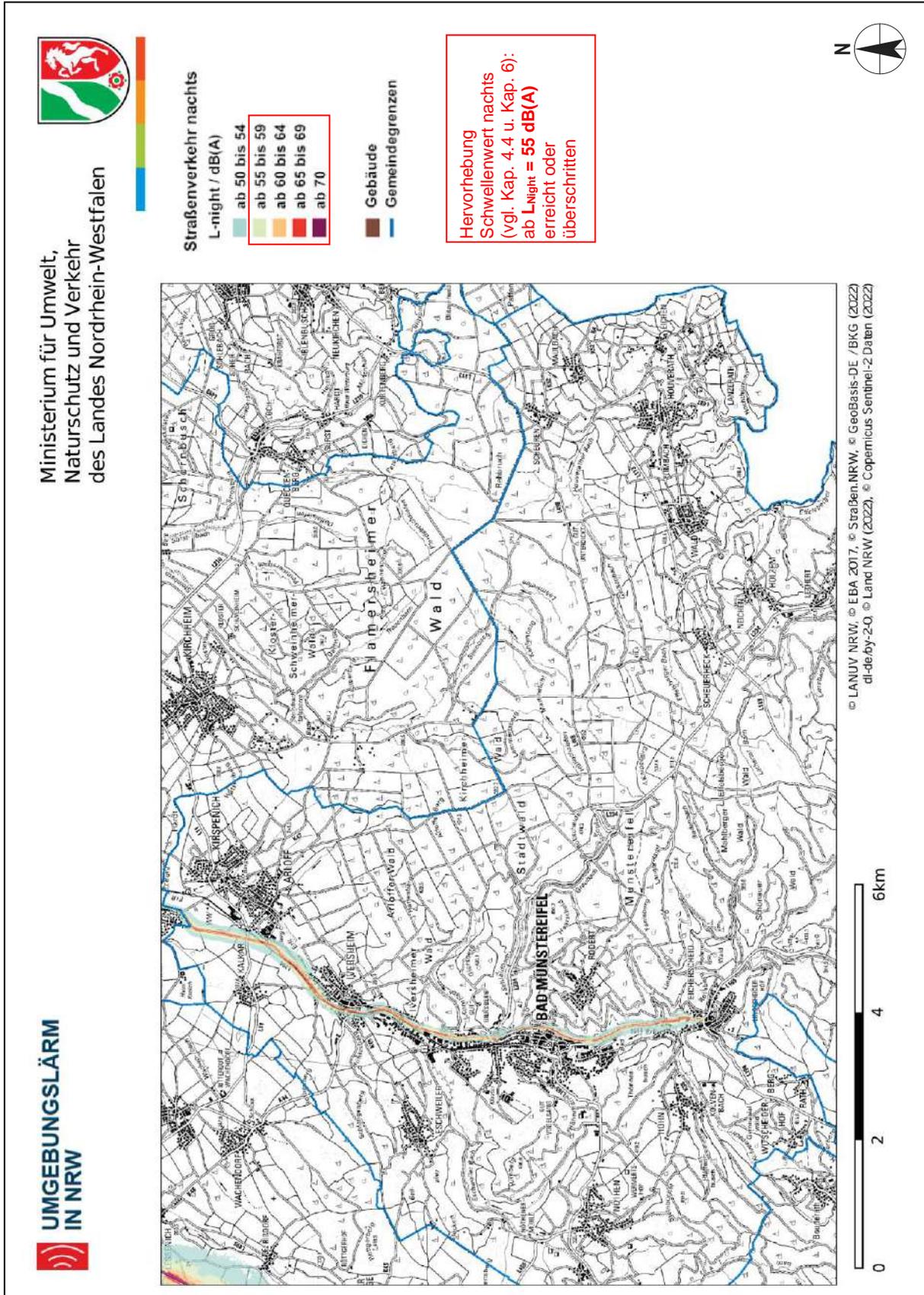


Bild 5.2: Straßenverkehr nachts, L_{Night}, Übersichtskarte gesamter kartierter Bereich im Stadtgebiet Bad Münsterneifel, (Quelle: www.umgebungslaermkartierung.nrw.de), zusätzliche Hervorhebung Schwellenwerte

5.2 Betroffenheitsanalyse

Als weiteres Ergebnis aus der Lärmkartierung fordert die 34. BImSchV [4] eine **statistische Auswertung** bezüglich der Betroffenen für das Stadtgebiet.

Die Ermittlung der „Betroffenheiten“ als Ergebnis der Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen erfolgte für die Stadt Bad Münstereifel durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) [11].

Zur **Bestimmung der Belastetenzahlen** wurde dabei erstmalig im Zuge der 4. Stufe der Lärmkartierung die EU-weit harmonisierte „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“ [6] angewendet (vgl. Kap. 4). Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgte nach Anhang III der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] bzw. der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen.

Die statistischen Auswertungen sind nach 34. BImSchV `je Lärmart‘ (hier: Hauptverkehrsstraßen) und somit als Gesamtergebnis ausgehend aller untersuchter Hauptverkehrsstraßen (vgl. Kap. 2) darzulegen:

- Ergebnisse alle untersuchten Hauptverkehrsstraßen [11]:
Vgl. Kapitel 5.2.1 (Tabellen 5.1 bis 5.3)

Anzumerken ist, dass es sich bei den untersuchten Hauptverkehrsstraßen ausschließlich um Abschnitte der Straßenkategorie „Landstraße“ bzw. hier der L 194 handelt.

Gemäß §4 Abs. 4 der 34. BImSchV werden dabei folgende Inhalte tabellarisch für die relevanten Pegelstufen dargestellt:

- Geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der definierten Pegelstufen liegen. Diese Pegelbereiche entsprechen den 5 dB-Schritten, die bereits im Zuge der grafischen Darstellung der Lärmkarten beachtet wurden.
→ *Ergebnisse in Tabelle 5.1 (Gesamtergebnis für alle Hauptverkehrsstraßen)*
- Lärmbelastete Flächen sowie geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten. *Anmerkung: Wenn gleich in der Stadt Bad Münstereifel keine Krankenhäuser angesiedelt sind, handelt es sich bei dieser Aufzählung um eine Mindestangabe nach 34. BImSchV.*
Diese Auswertungen sind für den L_{DEN} in drei Pegelstufen zu differenzieren (über 55 dB(A), über 65 dB(A), sowie über 75 dB(A))
→ *Ergebnisse in Tabelle 5.2 (Gesamtergebnis für alle Hauptverkehrsstraßen)*



- Die Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen, in Form von:
- a) geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
 - b) geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung
 - c) geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung
- *Ergebnisse in Tabelle 5.3 (Gesamtergebnis für alle Hauptverkehrsstraßen)*

Information zur Ergebnis-Struktur:

Aufgrund der zur Verfügung gestellten Modell- sowie Ergebnis-Daten [11] konnte im Zuge unserer detaillierten Auswertungen und Bewertungen hierzu festgestellt werden, dass sich die komplexen Berechnungen und die hieraus resultierenden Ergebnisse auf z. B. belastete „Einzelgebäude“ beziehen. D.h.: Betroffene Gebäude mit Anbauten oder Nebengebäuden können beispielsweise daher als mehrere belastete Gebäude in die Auswertung einfließen, wenngleich es sich um ein „zusammengehöriges Gebäude“ handelt (unter einer Hausnummer). Z.B. :1 Schule oder 1 größeres Wohnhaus, wobei der Baukörper z.B. als 3 Einzelgebäude in den Gebäudedaten zur Berechnung des LANUV hinterlegt sind.

Des Weiteren ist zu erwähnen, dass nach Angaben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in den Lärmkartierungsrechnungen CENSUS-Daten zur Bestimmung der Einwohner und in Folge der Belasteten verwendet wurden.

Die Daten werden im Rahmen dieser Aufschlüsselung entsprechend den Übermittlungen des LANUV ungerundet dargestellt, wenngleich gemäß 34. BImSchV [4] Rundungen vorzusehen sind.



5.2.1 Hauptverkehrsstraßen

Nachfolgende statistische Auswertungen stellen die Gesamtergebnisse ausgehend aller untersuchter Hauptverkehrsstraßen (ausschließlich Landesstraßen, vgl. Kap. 2) dar. [11]

Tabelle 5.1: Geschätzte Gesamtzahl der durch Hauptverkehrsstraßen (alle untersuchten Hauptverkehrsstraßen, vgl. Kap. 2) lärmbelasteten Menschen in der Stadt Bad Münstereifel

Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	über 75
Belastete Personen	849	284	164	49	0

Pegelbereich L_{Night} in dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 70	über 70
Belastete Personen	279	161	44	0	0

Tabelle 5.2: Geschätzte Zahl der durch Hauptverkehrsstraßen (alle untersuchten Hauptverkehrsstraßen, vgl. Kap. 2) lärmbelasteten Gesamtflächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in der Stadt Bad Münstereifel

Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)	über 55	über 65	über 75
Gesamtfläche in km ²	3,10	0,76	0,13
Wohnungen	640	101	0
Schulgebäude	15	1	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Tabelle 5.3: Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen in der Stadt Bad Münstereifel ausgehend aller untersuchten Hauptverkehrsstraßen

Gesundheitliche Auswirkung:	Starke Belästigungen	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Belastete Personen	209	30	0



6 Bewertung der Lärmsituation, Lärmschwerpunkte, verbesserungsbedürftige Situationen

6.1 Bewertung Betroffenheitsanalyse bezogen auf das gesamte Stadtgebiet

Die dargelegten statistischen Ergebnisse zum **Straßenverkehr (Hauptverkehrsstraßen)** in Kapitel 5.2 zeigen bezüglich der geschätzten Belasteten-Anzahl gemäß BEB [6] (vgl. Kap. 5.2.1), dass in der Stadt Bad Münstereifel insgesamt ca. 1.300 belastete Personen³ mit einem L_{DEN} (24 h) ab 55 dB(A) und insgesamt 500 belastete Personen³ mit einem L_{Night} (nachts) ab 50 dB(A) durch die gesamten einwirkenden Straßenverkehrsgeräusche (Hauptverkehrsstraßen gemäß URL laut Kap. 2) belastet sind.

→ Dabei handelt es sich ausschließlich um die Auswirkungen ausgehend der Landesstraße L 194.

Zur weiteren Bewertung der Lärmsituation bzw. zur Hervorhebung möglicher verbesserungsbedürftiger Situationen werden die statistischen Ergebnisse gemäß BEB [6] laut Kapitel 5.2 unter Beachtung der von der Stadt Bad Münstereifel definierten Schwellenwerte ausgewertet (vgl. Kap. 4.4):

1. Schwelle - hohe Lärmbelastung

L_{DEN} ab 65 dB(A) bis 69 dB(A) bzw. L_{Night} ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

Ausgehend aller untersuchter Hauptverkehrsstraßen – beinhaltet hier ausschließlich die Auswirkungen ausgehend der Landesstraße L 194 in Baulast des Landes (vgl. Kap. 5.2.1):

200³ belastete Personen mit einem L_{DEN} ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)

200³ belastete Personen mit einem L_{Night} ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

sowie zusätzlich

2. Schwelle - sehr hohe Lärmbelastung

L_{DEN} ab 70 dB(A) bzw. L_{Night} ab 60 dB(A)

Ausgehend aller untersuchter Hauptverkehrsstraßen – beinhaltet hier ausschließlich die Auswirkungen ausgehend der Landesstraße L 194 in Baulast des Landes (vgl. Kap. 5.2.1):

0³ belastete Personen mit einem L_{DEN} ab 70 dB(A)

0³ belastete Personen mit einem L_{Night} ab 60 dB(A)

³ Gemäß 34. BImSchV ist die Zahl der Belasteten auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden.



Es zeigt sich, dass nach den Auswertungen gemäß 34. BImSchV – nicht zuletzt durch die Vorgabe der Rundungsregel – keine Belasteten im Bereich der „2. Schwelle - sehr hohe Lärmbelastung“ ermittelt werden. Ohne Beachtung der Rundungsregel nach 34. BImSchV wurden im Pegelbereich dieser 2. Schwelle für den L_{DEN} ab 70 dB(A) 49 Belastete und für den L_{Night} ab 60 dB(A) 44 Belastete festgestellt. Aufgrund dieser Daten ergab diese regelkonforme Rundung nach „unten“ zwar „0“ Belastete, jedoch kann empfohlen werden diese Belasteten in die Abwägung einzubeziehen.

Im Pegelbereich der „1. Schwelle – hohe Lärmbelastung“ wurden gemäß 34. BImSchV für den L_{DEN} sowie den L_{Night} jeweils 200 Belastete festgestellt.

- ➔ Wie bereits thematisiert handelt es sich ausschließlich um die Auswirkungen ausgehend der Landesstraße L 194.

Die nach EU-Umgebungslärmrichtlinie vorzunehmende und zuvor dargelegte Betroffenheitsanalyse erfolgte für das gesamte Gebiet der Stadt Bad Münstereifel. Wenn gleich sich hieraus bereits relevante Informationen für die weitere Lärmaktionsplanung ableiten lassen – insbesondere mit Blick auf den hierfür zuständigen Straßenbaulastträger (hier: das Land bzw. konkret Straßen NRW) – lässt dies jedoch keine Rückschlüsse auf bestimmte Belastetenbereiche bzw. konkrete „Lärmschwerpunkte“ zu.

Zur detaillierten Ermittlung möglicher **Prioritäten hinsichtlich eines Lärmmindebedarfs** ist die Bewertung von „Lärmschwerpunkten“ ein hilfreiches Mittel.

Als Grundlage hierzu werden im Folgenden in Kapitel 6.2 **Detailkarten** ausgearbeitet:

Ziel ist die Hervorhebung der berechneten Fassadenpunkte entlang der nach EU-Umgebungslärmrichtlinie untersuchten Gebäude (Wohngebäude, Schulen und Krankenhäuser), **die die seitens der Stadt Bad Münstereifel definierten Schwellenwerte (vgl. Kap. 4.4) erreichen.**

In Kapitel 6.3 erfolgt eine weitere Bewertung mittels **„Lärmschwerpunkt-Bestimmung“**:

Ziel ist hier die Verknüpfung der in Kapitel 6.2 hervorgehobenen „hohen bzw. sehr hohen Lärmbelastung“ (Erreichen der Schwellenwerte) mit der in diesen Gebäuden gemeldeten Einwohnern gemäß Einwohnermeldeamt der Stadt Bad Münstereifel.



6.2 Ausarbeitung Detailkarten

6.2.1 Betroffene Bereiche

Auf Basis der zur Verfügung gestellten Ergebnis- und Modelldaten [11] erstellen wir zusätzlich ausgearbeitete Detailkarten, die die Bereiche hervorheben, in denen die Schwellenwerte (vgl. Kap. 4.4) erreicht werden:

- 1. Schwelle – hohe Lärmbelastung:
 L_{DEN} ab 65 dB(A) bis 69 dB(A) / L_{Night} ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- 2. Schwelle – sehr hohe Lärmbelastung:
 L_{DEN} ab 70 dB(A) / L_{Night} ab 60 dB(A)

Zur ersten Orientierung, wo sich grundsätzliche Bereiche bzw. Fassadenpunkte mit der vorgenannten hohen und/oder sehr hohen Lärmbelastung im Stadtgebiet befinden, werden diese im nachfolgenden **Bild 6.1** in einer Übersichtskarte in 6 Bereiche unterteilt → **Bereiche A - F**

Vorab-Informationen zur Lesart:

Die Flächen-Größe der Bereiche A – F in Bild 6.1 lässt keinen Rückschluss auf die innerhalb der Bereiche festgestellten Anzahl einzelner Fassadenpunkte im Schwellwert-Bereich zu. Vielmehr wurden die Bereiche (alle identische "Größe") mit dem Ziel zur orientierenden Veranschaulichung der Lage der „besonders betroffenen Bereiche“ (Erreichen der Schwellenwerte) im Stadtgebiet frei gewählt.

Je nach Erreichen der o.g. Schwellen bzw. der hierbei zugehörigen Pegelstufen werden die Fassadenpunkte entsprechend farbig hervorgehoben.

Wenngleich die 2. Schwelle zwei Pegelstufen umfasst (z.B. für den L_{DEN} : „ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)“ und „ab 75 dB(A)“), ist zu erwähnen, dass für das Stadtgebiet Bad Müns-tereifel aus den vorliegenden Ergebnissen keine Fassadenpunkte ermittelt wurden, die sich in den „höchsten“ darzustellenden Pegelstufen befinden (d.h. je nach Zeitbereich: im L_{DEN} „ab 75 dB(A)“ und im L_{Night} „ab 65 dB(A)“). Diese Pegelstufen werden lediglich der Vollständigkeit wegen im Zusammenhang mit der Legende aufgeführt.

Das Bild 6.1 dient ausschließlich zur Veranschaulichung der definierten Bereiche A - F. Daher sind die Fassadenpunkte im Bild 6.1 lediglich grob bezüglich ihrer Lage erkennbar. In diesem Bild werden die relevanten Fassadenpunkte zudem vereinfacht für beide Zeiträume (L_{DEN} oder L_{Night}) zusammengefasst, wenngleich in einigen Teilbereichen lediglich in einem Zeitbereich die Schwellenwerte erreicht werden.



Die weitergehende Auswertung innerhalb der Bereiche A bis F findet sich in der anschließenden **Tabelle 6.1**.

Dabei werden die Bereiche A - F bei Bedarf bezüglich weiterer Teilbereiche unterteilt – je nachdem, ob und zu welchem Zeitbereich sich Fassadenpunkte im Schwellenwert-Bereich befinden.

Für die in den Bereichen A bis F besonders betroffenen Teilbereiche (Erreichen des 1. und/oder 2. Schwellenwert-Bereichs) werden **Detailkarten** benannt. Diese werden im Anschluss dargestellt.



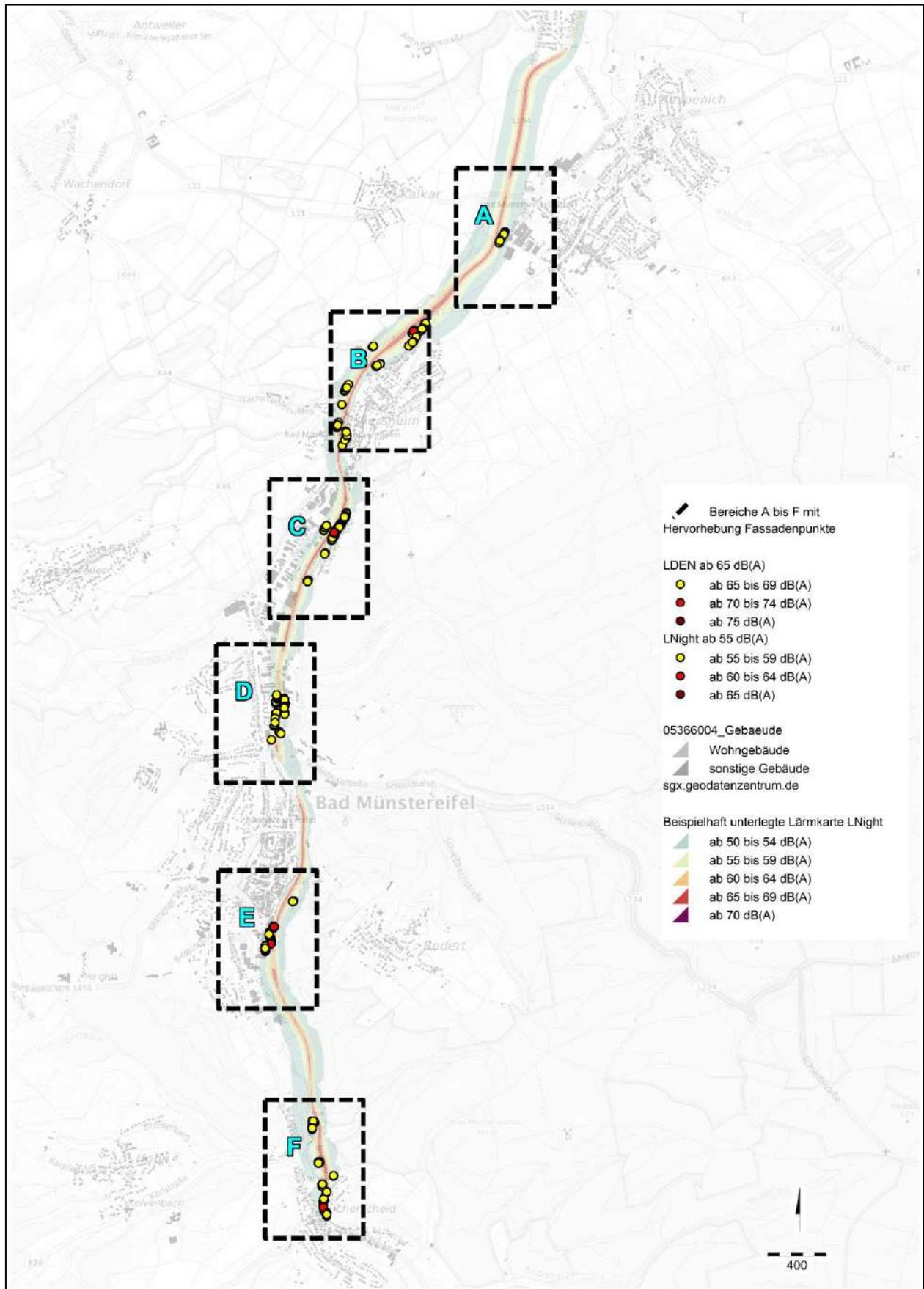


Bild 6.1: Gesamt-Übersichtskarte mit Kennzeichnung besonders betroffener Bereiche (vgl. Fließtext)

Für die innerhalb der zuvor in Bild 6.1 markierten Bereiche **A bis F** werden die in Tabelle 6.1 erläuterten Teilbereiche ausgearbeitet und bei Bedarf **Detailkarten** bezeichnet. Diese finden sich im Anschluss an die tabellarische Auflistung.

In den jeweiligen Bereichen A bis F wurden aufgrund der Lesbarkeit mehrere Detailkarten gebildet. Daher kann es an längeren Abschnitten mit besonders betroffenen Bereichen sein, dass sich Randbereiche der Detailkarten überschneiden. Die zugehörig orientierende Lage-Beschreibung bezieht sich bereits auf die im weiteren Verlauf gebildeten Lärmschwerpunkt-Bereiche („LS-Bereiche“ → in den Detailkarten bereits optisch markiert).

Tabelle 6.1: Auswertung der Bereiche mit Erreichen der Schwellenwerte – Zuordnung und Kennzeichnung der Detailkarten ausgehend der Lärmquelle Hauptverkehrsstraße (hier: L 194) in der Stadt Bad Münstereifel

Bereich	orientierende Lage der Bereiche mit Erreichen der Schwellenwerte	Erreichen Schwellenwert-Bereich (zusammengefasst: 1. und/oder 2. Schwellenwert-Bereich)		Bezeichnung der Detailkarten
		L _{DEN} ab 65 dB(A)	L _{Night} ab 55 dB(A)	
A	Arloff - In der Fließ	ja	ja	Bereich A → Detailkarte 1 LDEN → Detailkarte 1 LNight
	Iversheim - Arloffer Weg - Euskirchener Str. - Auf der Kumm - Kalkarer Weg	ja	ja	Bereich B → Detailkarte 1 LDEN → Detailkarte 1 LNight
B	Iversheim - Freidrich-Ebert-Str. - Bahnweg - Euskirchener Str. - Wachendorfer Weg - Oberste Kumm	ja	ja	Bereich B → Detailkarte 2 LDEN → Detailkarte 2 LNight
C	Im Norden der Ortslage Münstereifel - Alte Landstraße - Bendenweg	ja	ja	Bereich C → Detailkarte 1 LDEN → Detailkarte 1 LNight
	Im Norden der Ortslage Münstereifel - Alte Landstraße	ja	ja	Bereich C → Detailkarte 2 LDEN → Detailkarte 2 LNight



	Im Norden der Ortslage Münstereifel			
D	- Kölner Str. - Hermann-Pünder-Str. - Flaches Feld - Amselweg	ja	ja	Bereich D → Detailkarte 1 LDEN → Detailkarte 1 LNight
	Im Süden der Ortslage Münstereifel			
E	- Im Kreuzgäßchen - Trierer Str. - In der Dreimühle	ja	ja	Bereich E → Detailkarte 1 LDEN → Detailkarte 1 LNight
	Eicherscheid			
F	- Brühler Str. - Schafelsberg - Triftweg	ja	ja	Bereich F → Detailkarte 1 LDEN → Detailkarte 1 LNight

6.2.2 Detailkarten

Aus Tabelle 6.1 ist ablesbar, in welchen Teilbereichen sowie in welchen Zeitbereichen die abzugleichenden Schwellenwerte erreicht werden. Die Darstellung erfolgt nachfolgend in der Reihenfolge, wie sie sich aus der Tabelle 6.1 (5. Spalte) ergibt.

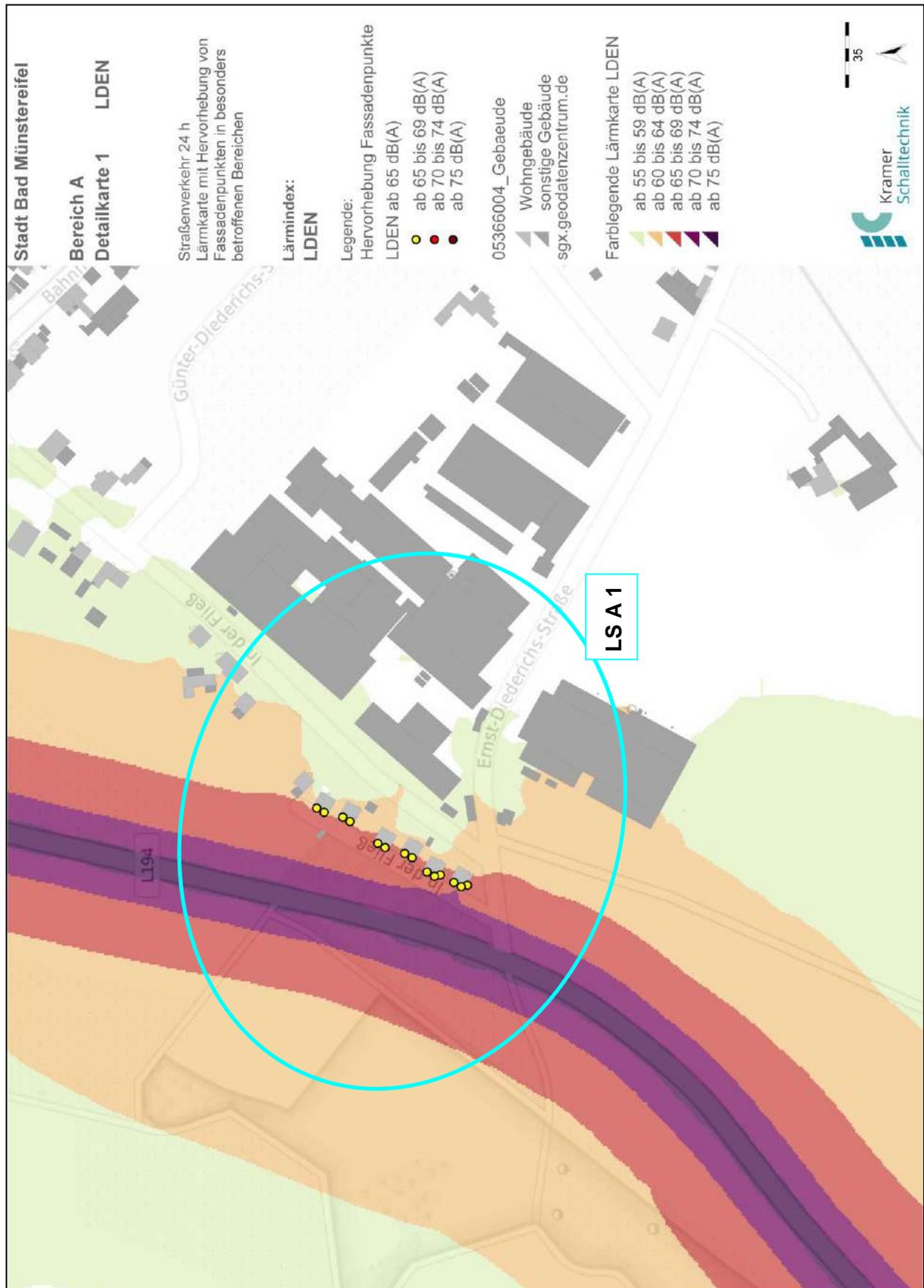
In den **Detailkarten** werden neben den unterlegten, farbig kodierten Lärmkarten die Fassadenpunkte der Gebäude mit Erreichen der Schwellenwerte farblich unterschiedlich gekennzeichnet. Die Farbuweisungen können der Legende in den Detailkarten entnommen werden. Die Detailkarten werden dabei alle im selben Maßstab (1:2.300) veranschaulicht.

Hinweis zur Lesart: Die Lärmkarten basieren nach den Vorschriften auf einer groben Rastergröße (10 m x 10 m), wodurch die Übergangsbereiche zwischen den dargestellten Farben orientierend zu sehen sind. Die Ermittlung der Fassadenpunkt-Belastungen erfolgt nicht auf Basis der Farbdarstellungen, sondern auf Basis der zur Verfügung gestellten Einzelpunkte an den Fassaden der relevanten Gebäude [11]. Daher kann es sein, dass die Lärmkarte in den Farbübergängen leicht von den errechneten Pegeln abweicht.

*Ergänzend finden sich in diesen Detailkarten weitere markierte Flächen (hellblaue Umrandung mit Kennzeichnung von „LS“-Nummerierungen). Bestimmte Nummerierungen können ebenso auf hintereinander folgenden Detailkarten beziffert werden, was der späteren Zusammenfassung bestimmter Lärmschwerpunkte dient. → Diese Hervorhebungen werden im Kapitel 6.3 im Zuge der **Lärmschwerpunkt (LS)-Bildung** benötigt. Erläuterungen hierzu finden sich ebenso im vorgenannten Kapitel. Um doppelte Markierungen zu vermeiden, wurden diese Bereiche der Vereinfachung und Lesbarkeit wegen ausschließlich in den Tag-Lärmkarten (LDEN) eingezeichnet.*

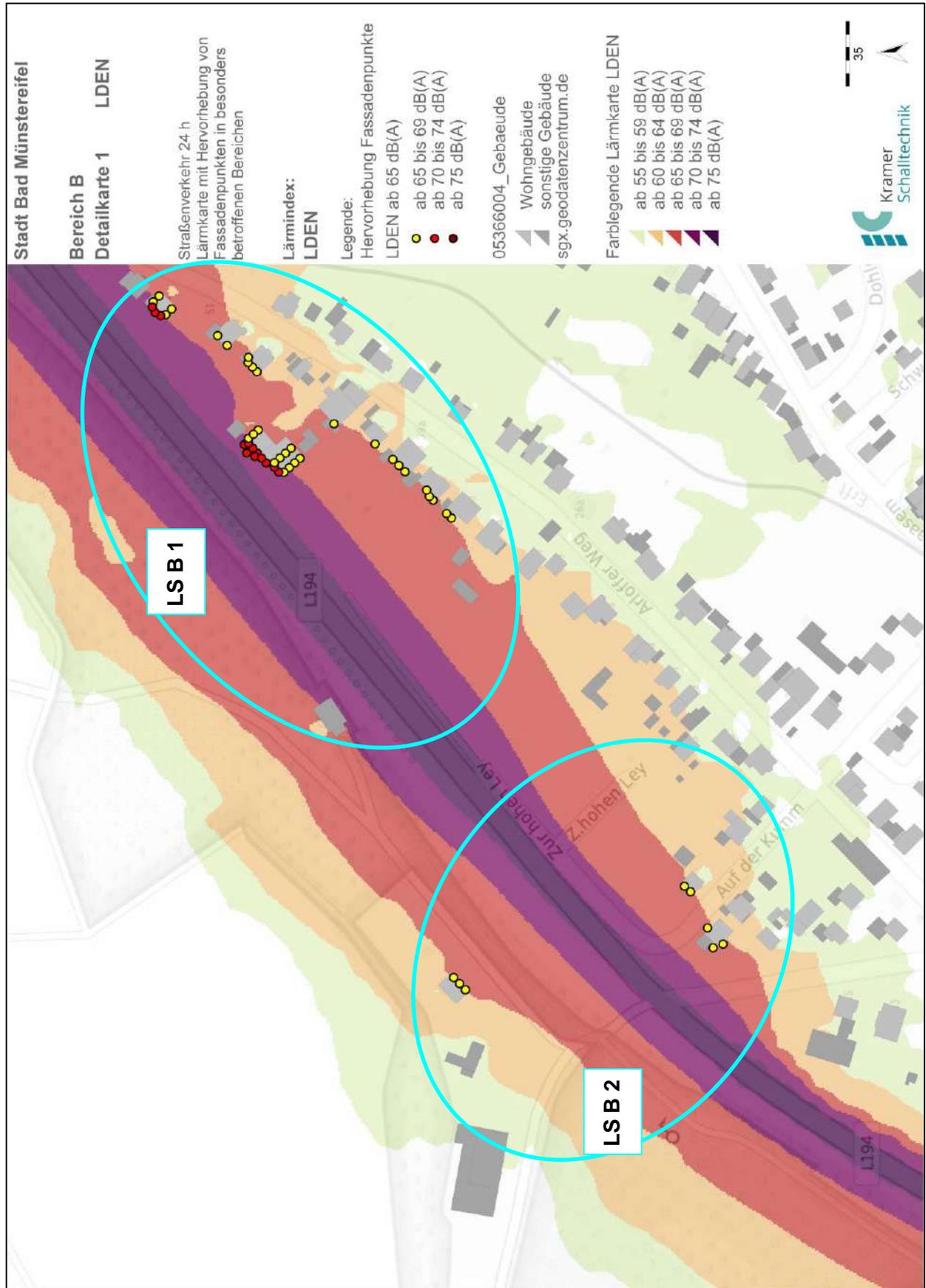


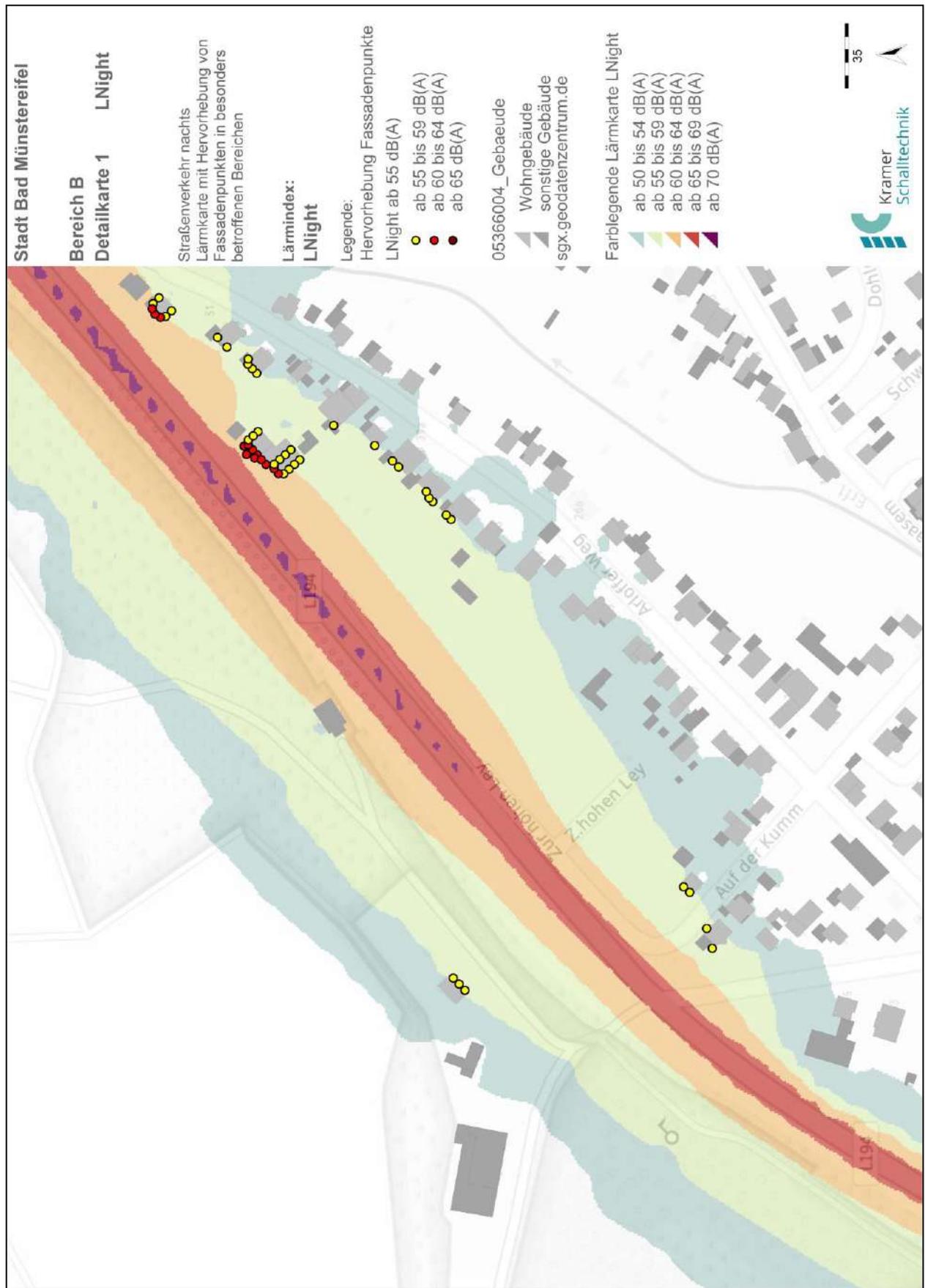
6.2.2.1 Bereich A

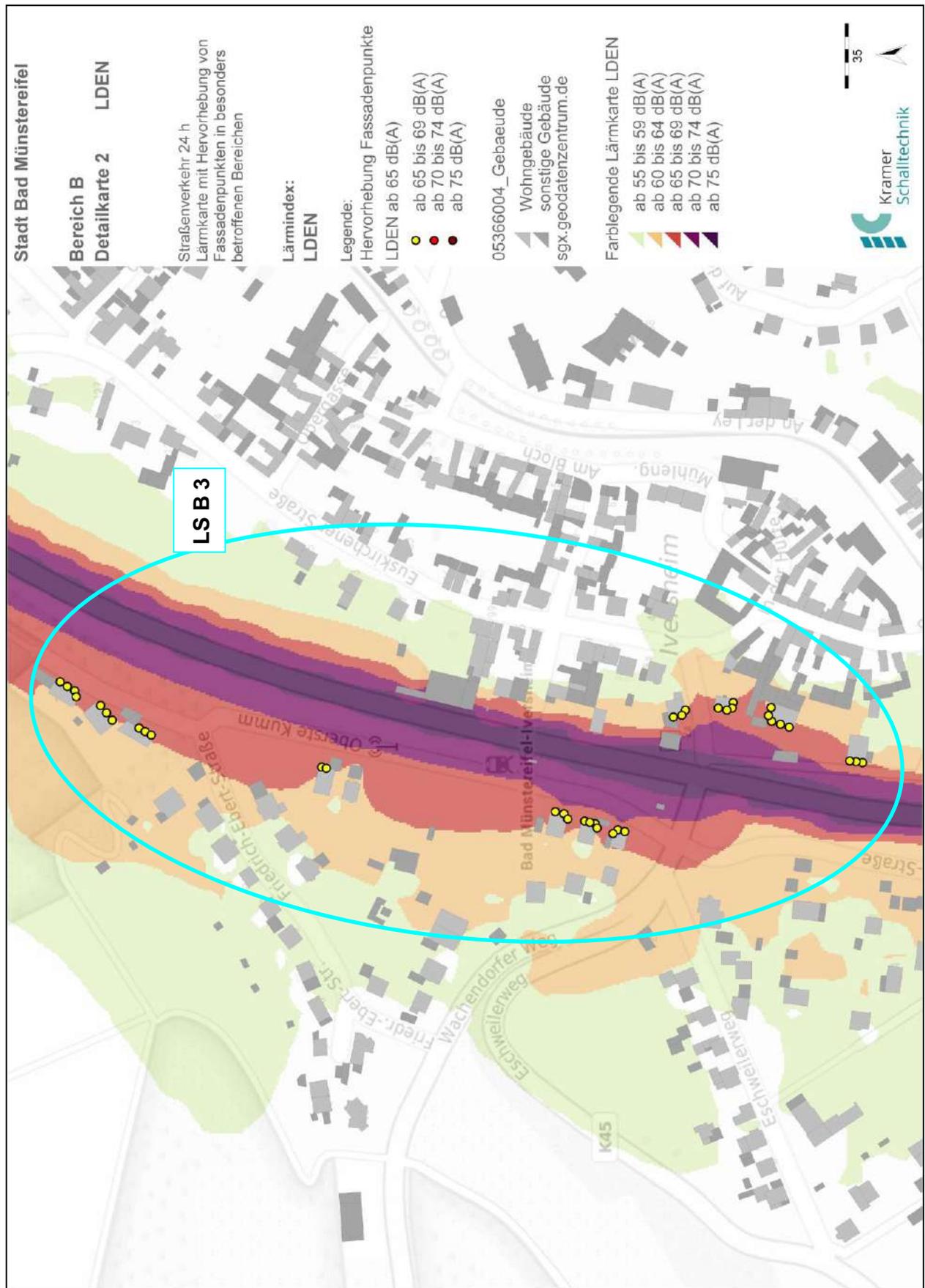


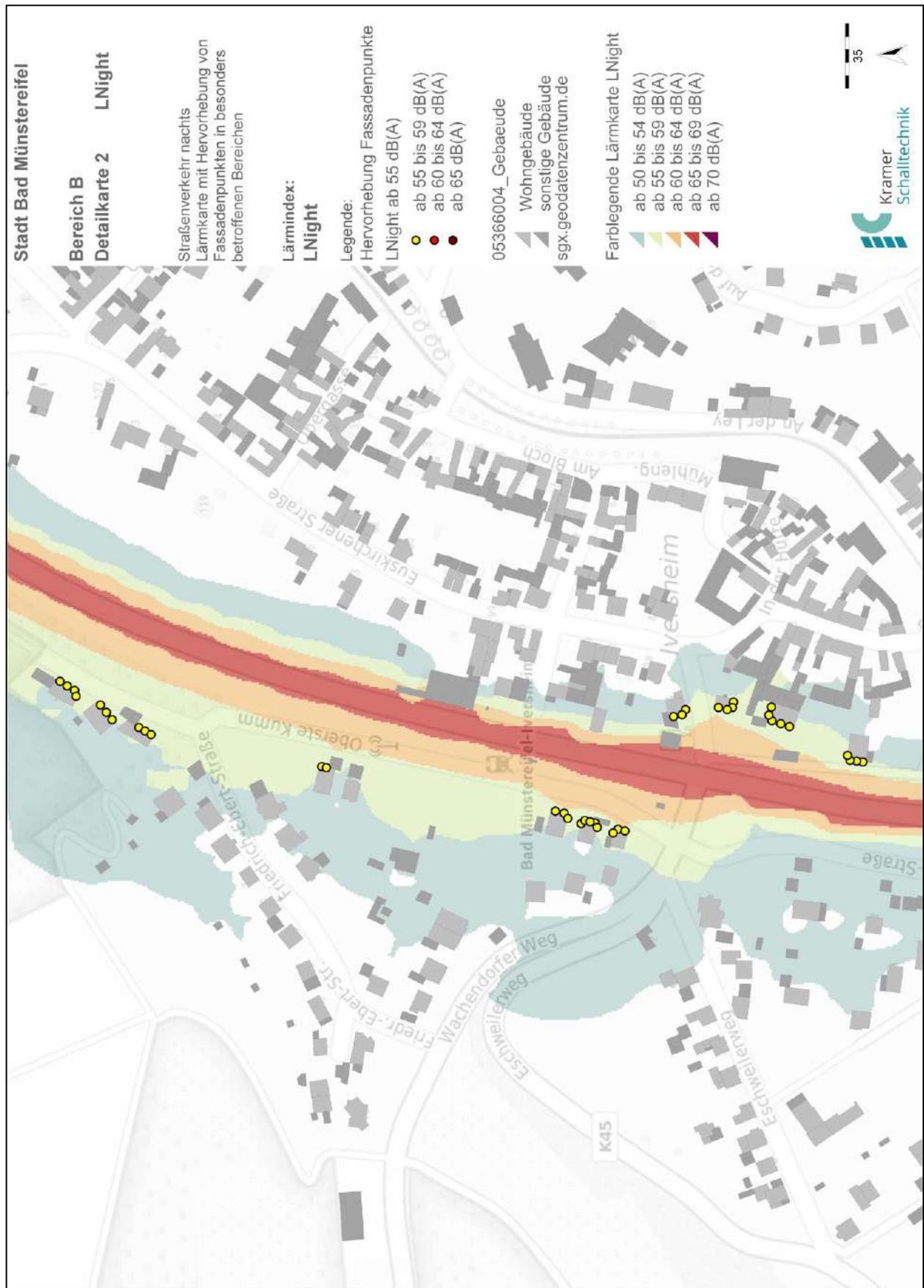


6.2.2.2 Bereich B

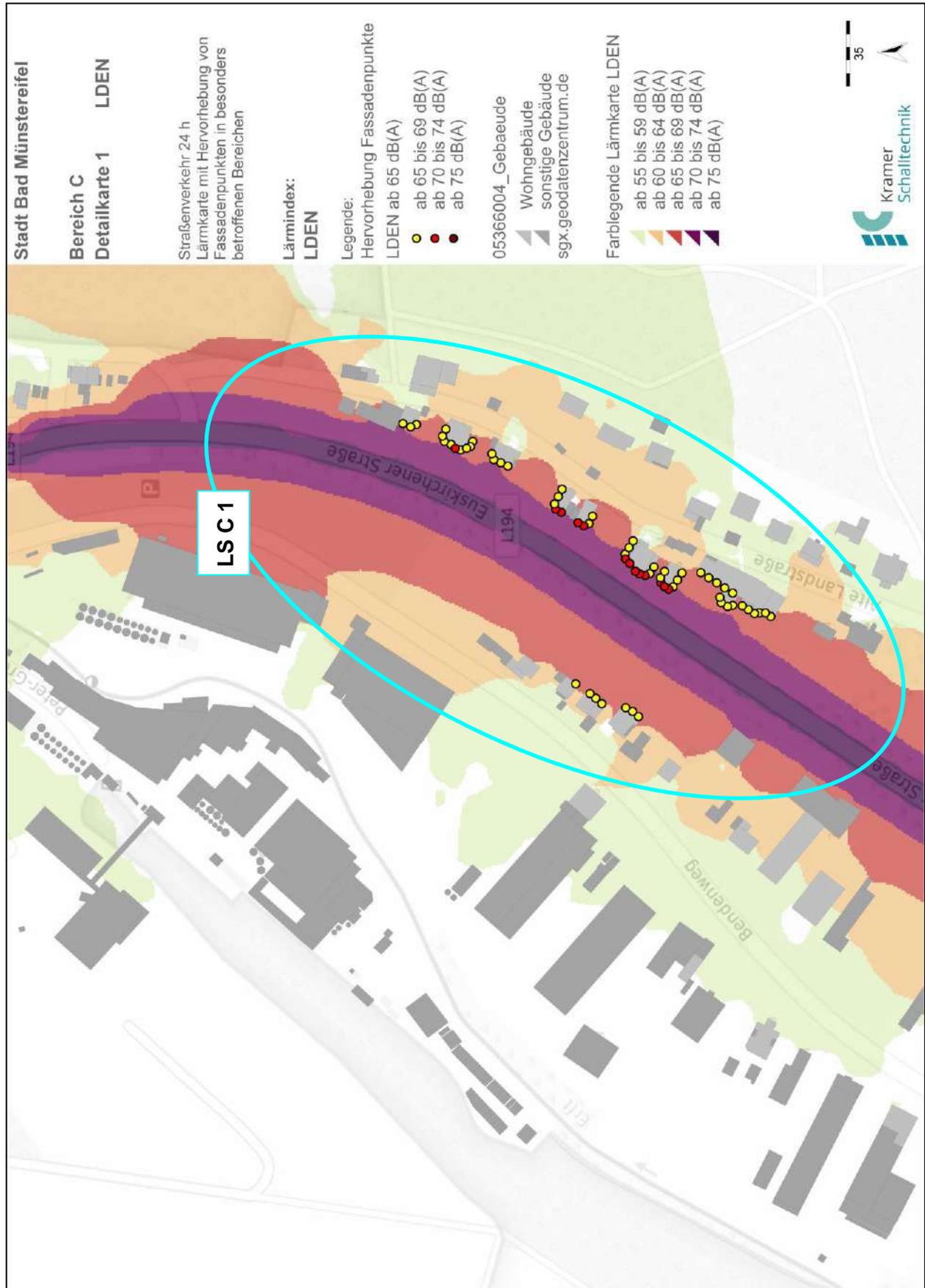


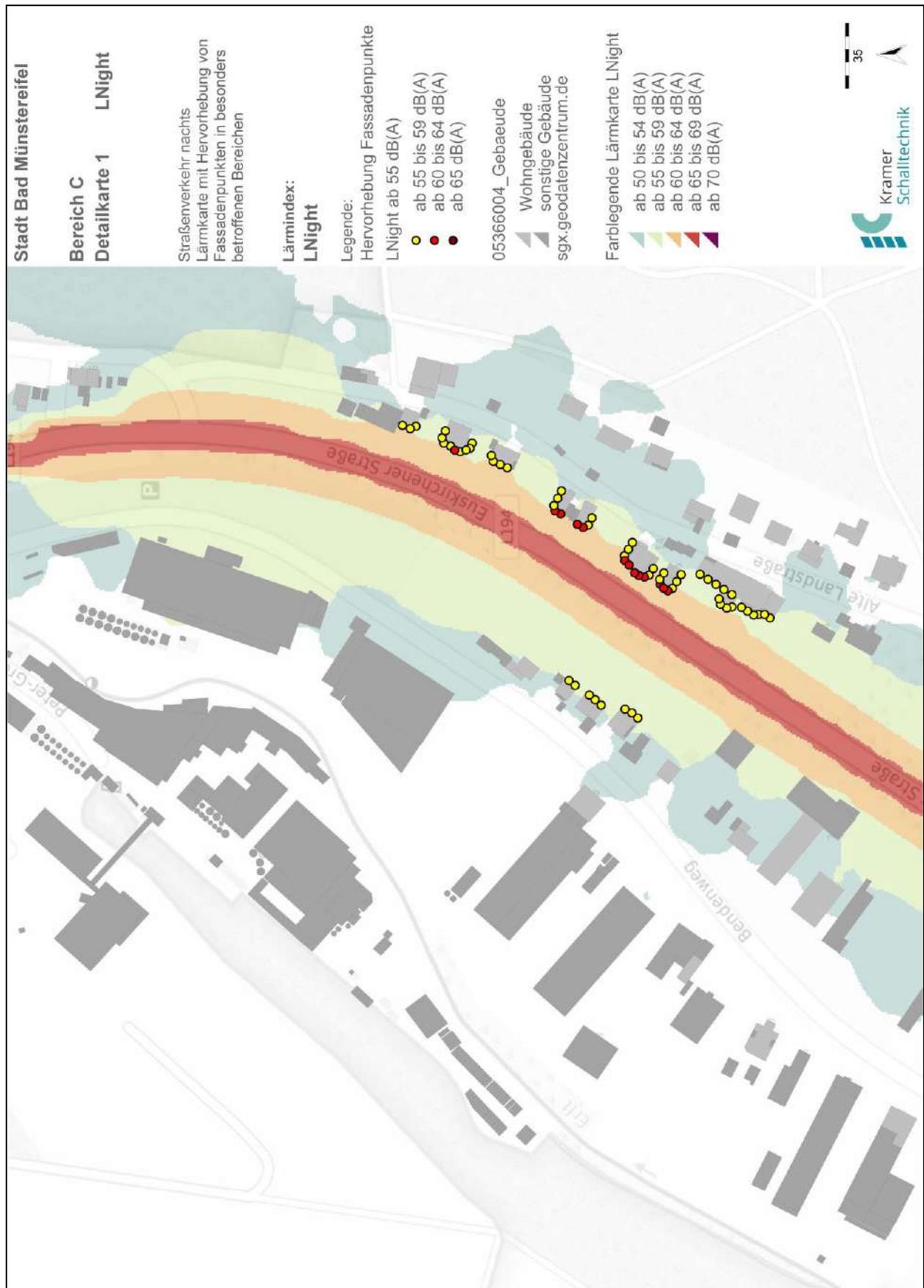


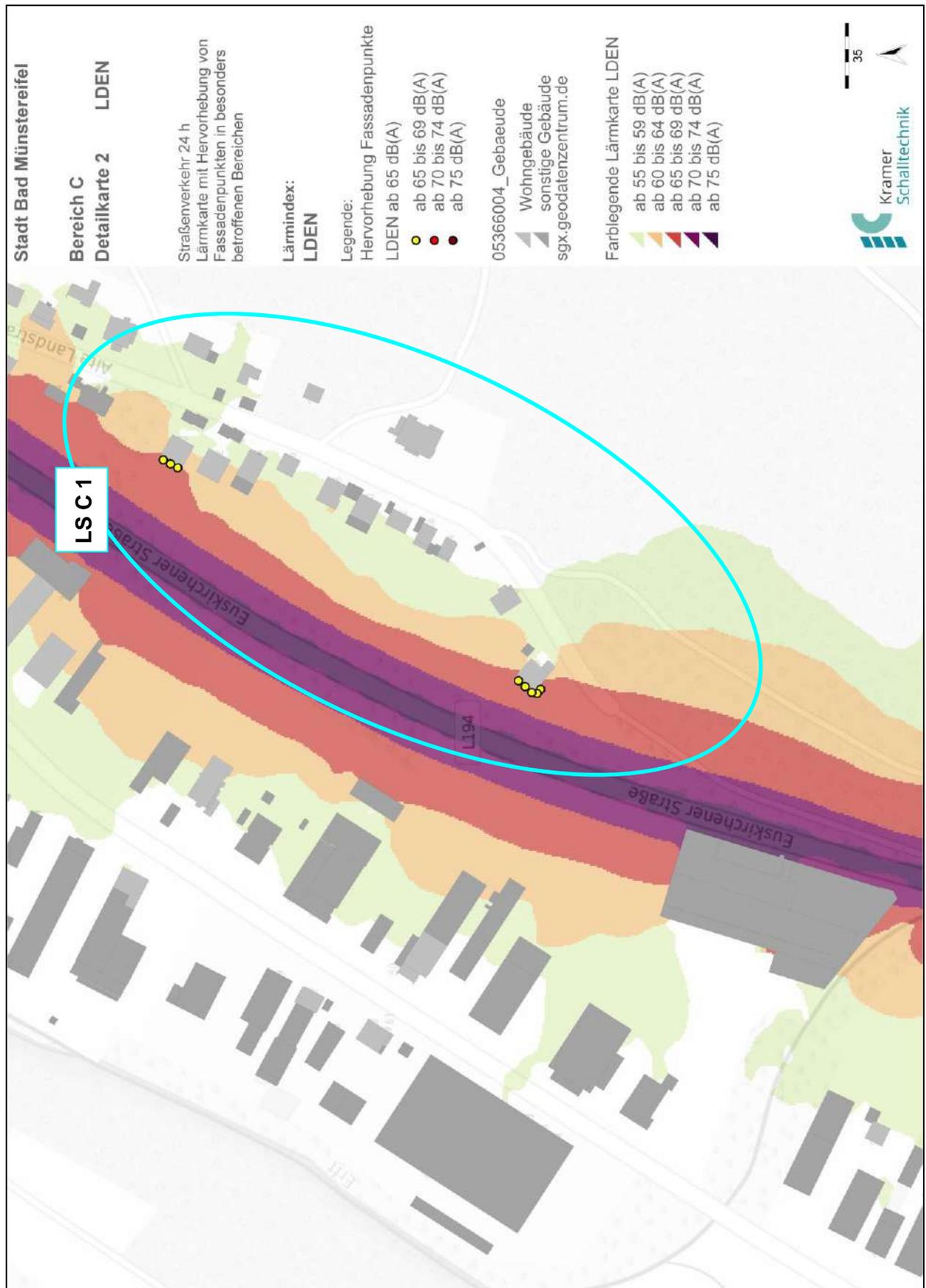


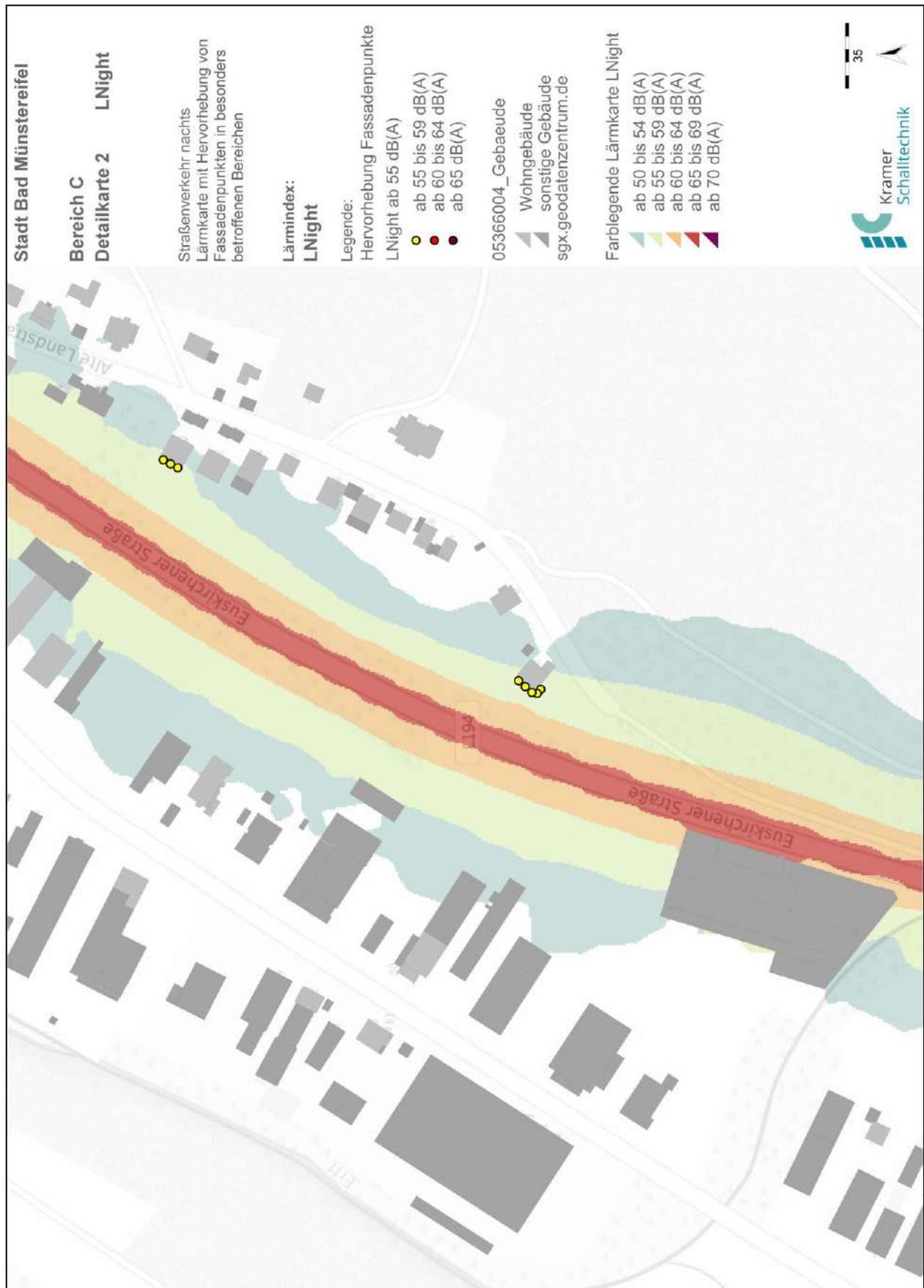


6.2.2.3 Bereich C

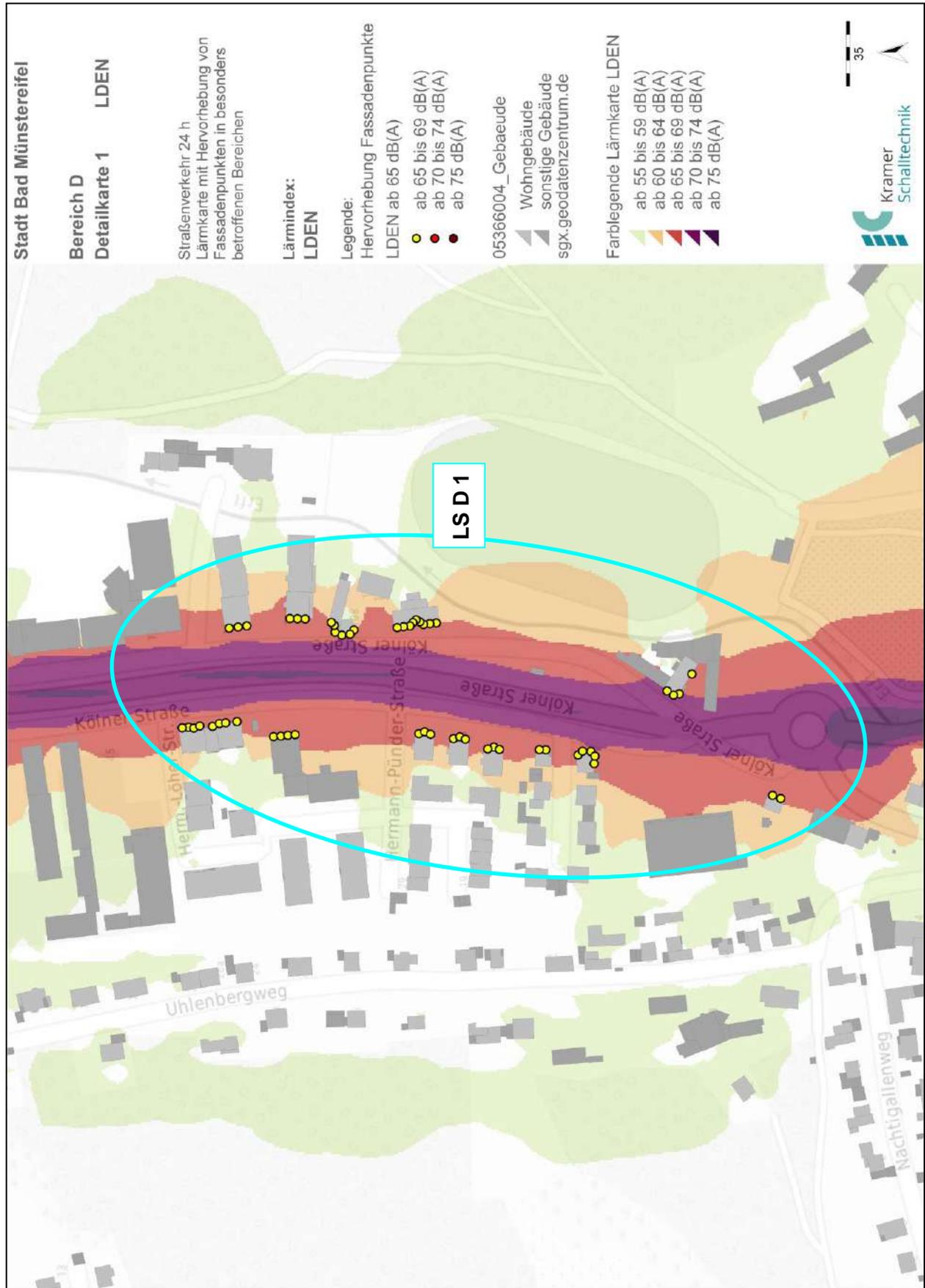


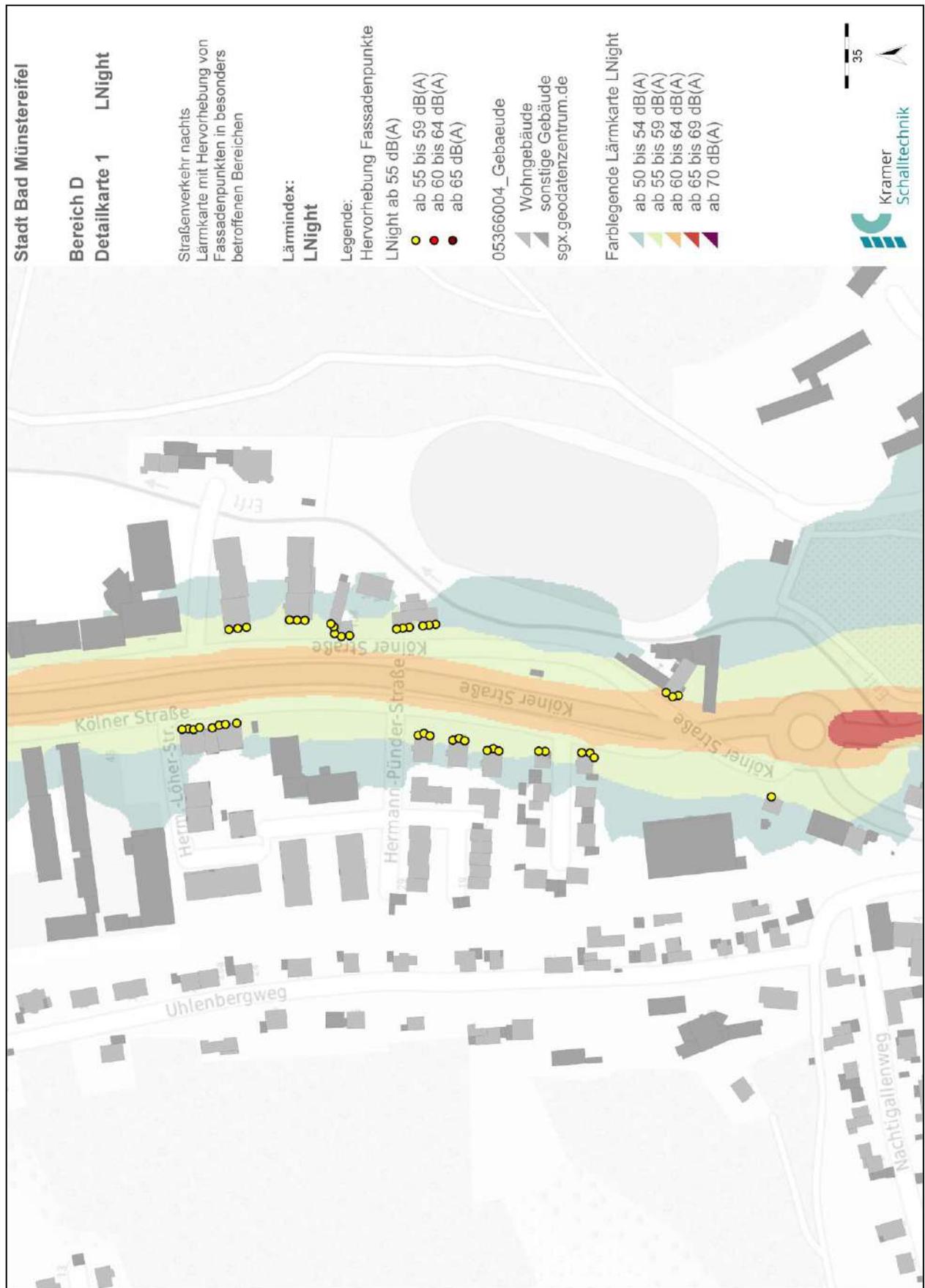




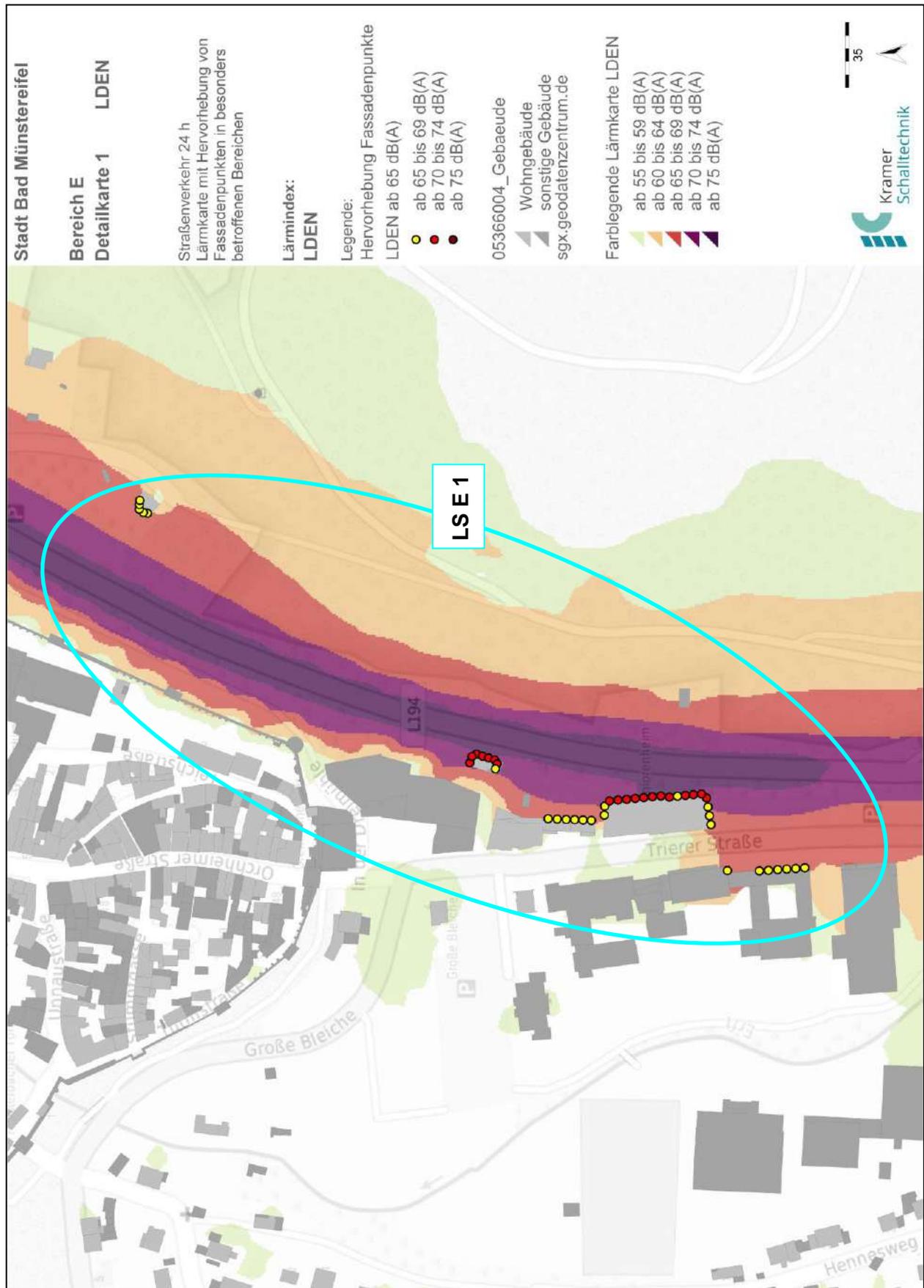


6.2.2.4 Bereich D

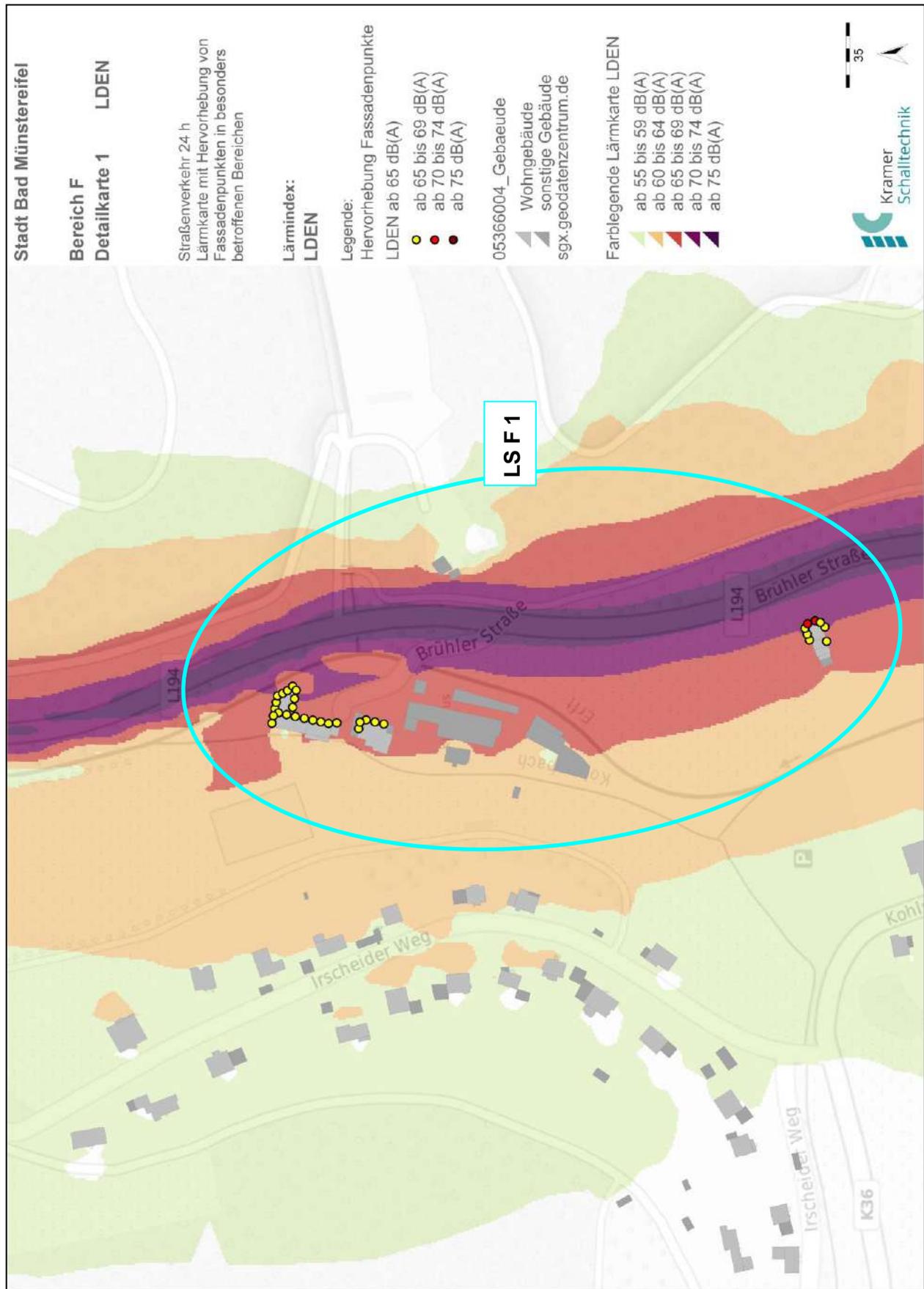


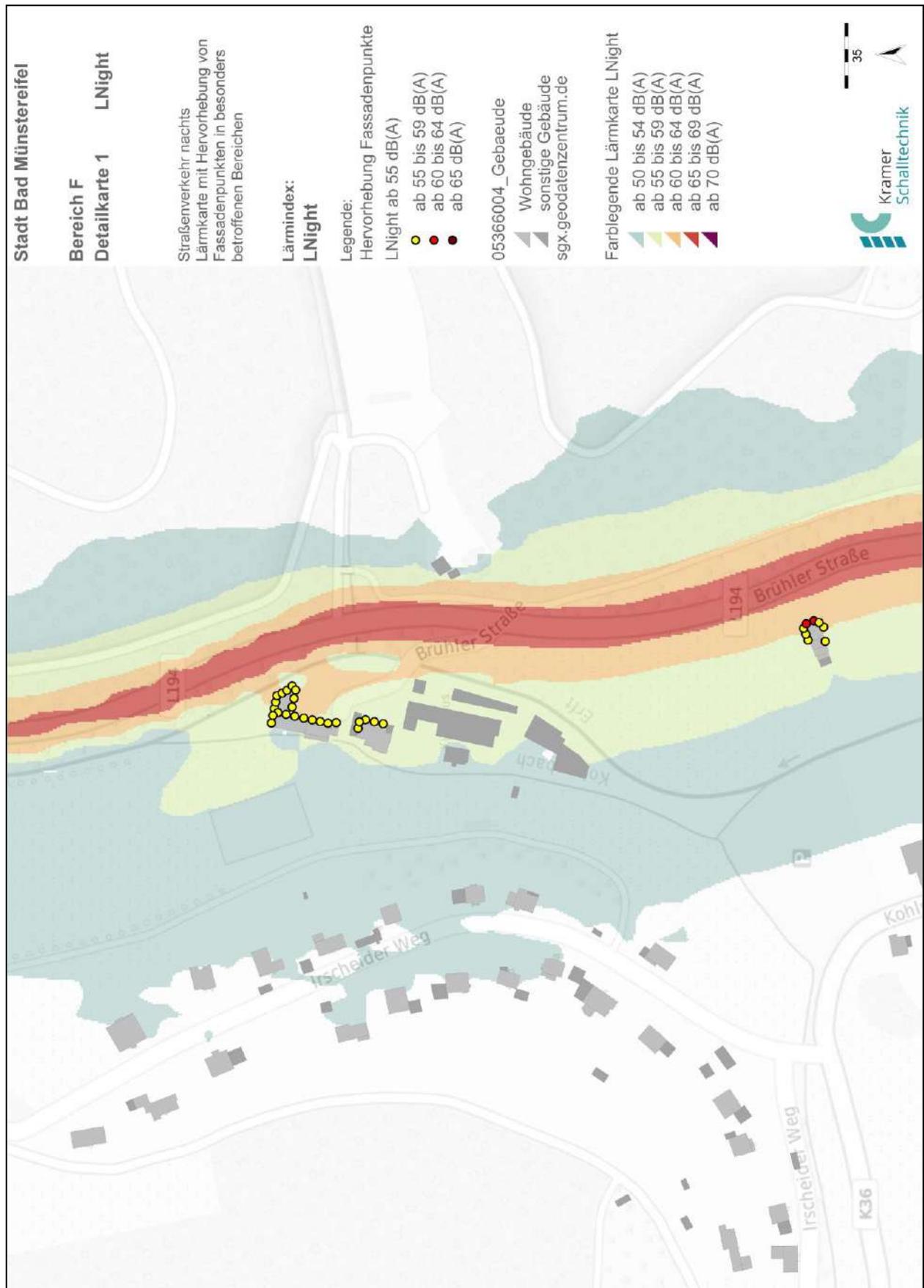


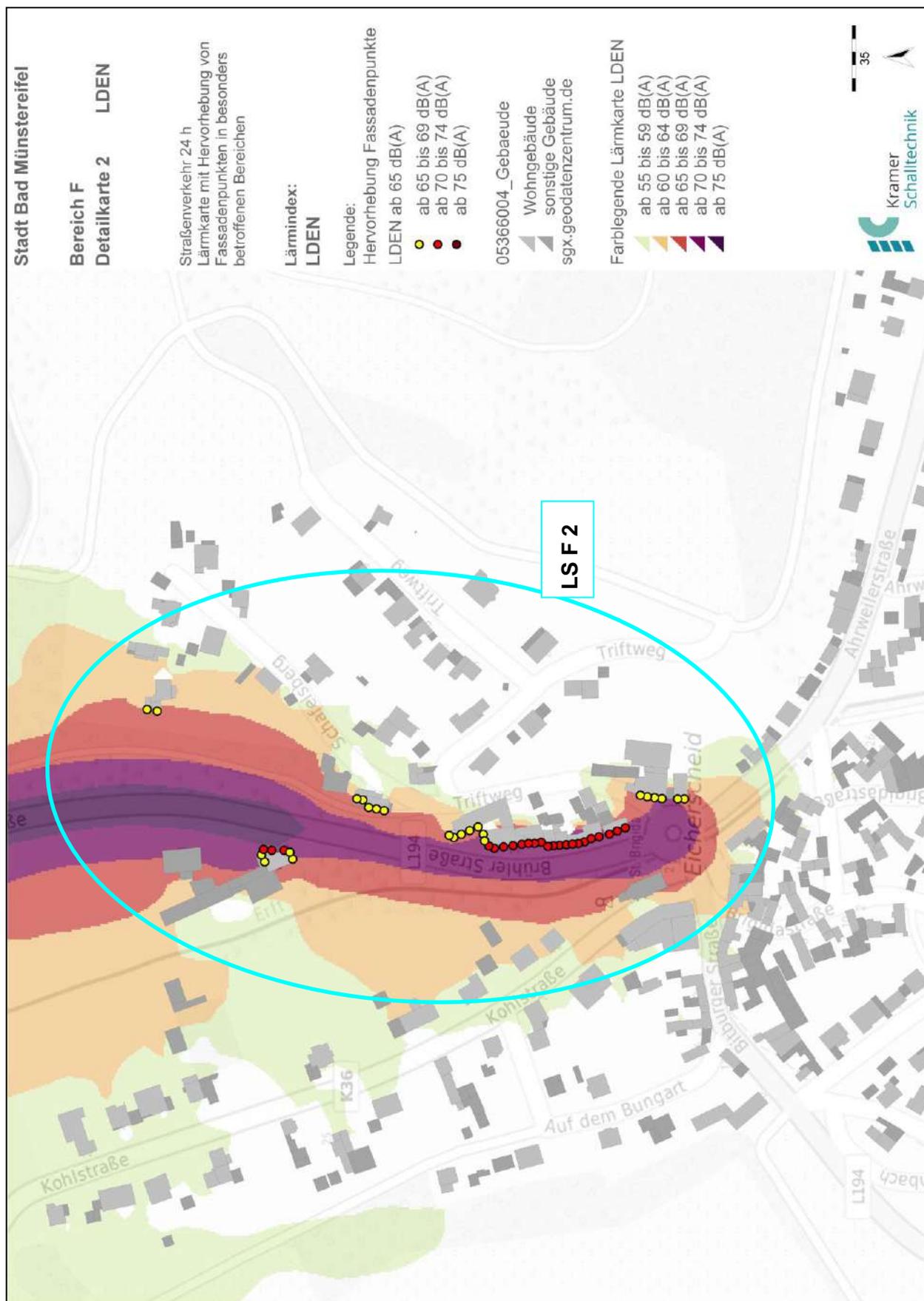
6.2.2.5 Bereich E

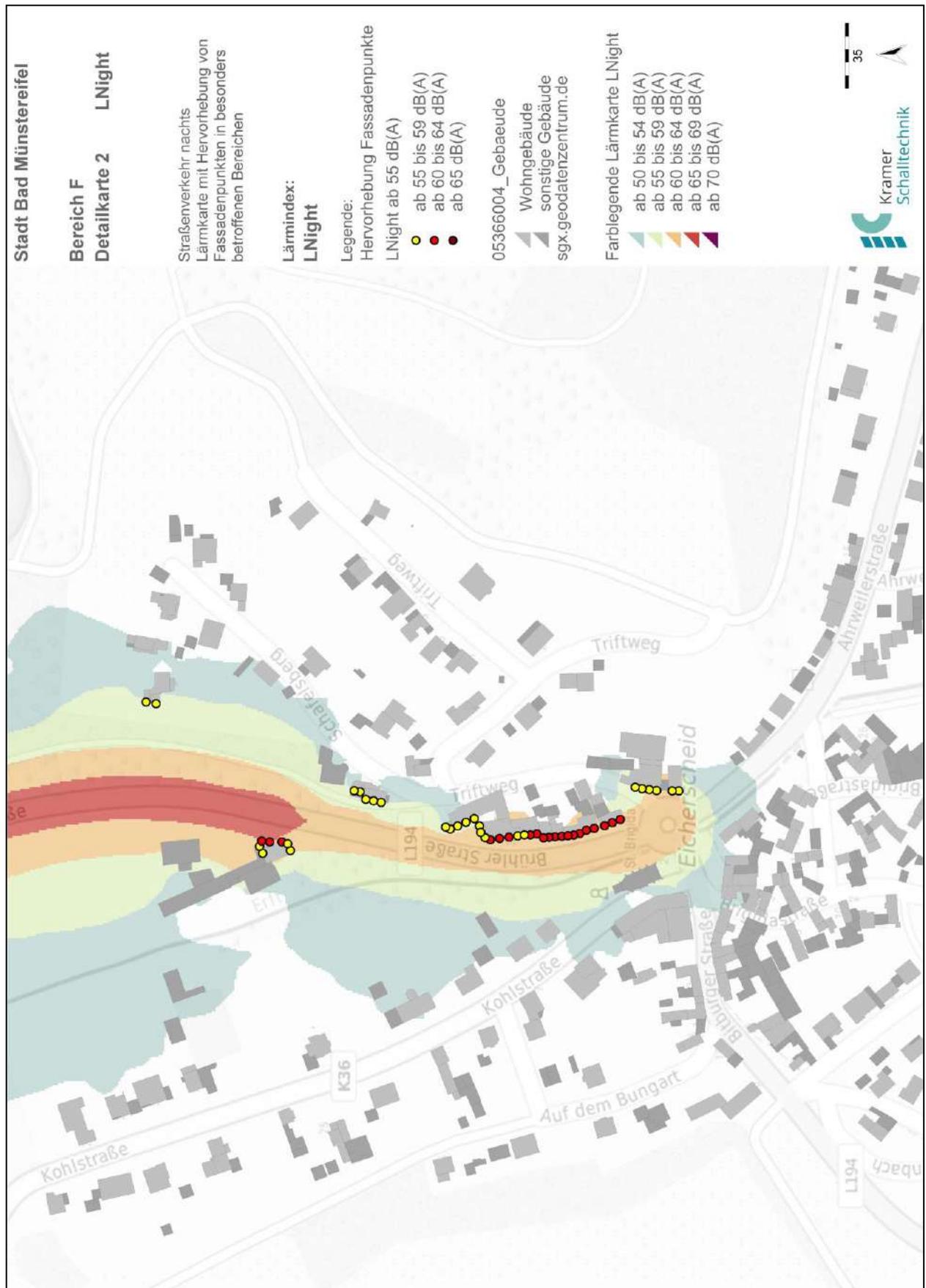


6.2.2.6 Bereich F









6.3 Auswertung der Lärmschwerpunkte

Anhand der in Kapitel 6.2 hervorgehobenen „hohen bzw. sehr hohen Lärmbelastung“ (Erreichen der Schwellenwerte) konnten die Fassadenpunkte bzw. die zugehörigen Gebäude den entsprechenden Schwellenwert-Bereichen (vgl. Kap. 4.4) zugewiesen werden.

In einem nächsten Schritt werden zur Bildung sogenannter „Lärmschwerpunkte“ die vorgenannten Ergebnisse mit den Einwohnerdaten verknüpft.

In der Lärmaktionsplanung steht *„die Ermittlung von besonders belasteten Bereichen oder der Entwicklung und Priorisierung von Lärminderungsmaßnahmen die Zahl der belasteten Einwohner, nicht aber die der Wohnungen, im Vordergrund“* [9].

Hierzu wurden die ausgearbeiteten, im Bereich des Schwellenwerts betroffenen Gebäude an die Stadt Bad Münstereifel zur Prüfung und Aktualisierung der Einwohner-Daten gemäß Einwohnermeldeamt übermittelt. *(Es handelt sich entsprechend den zur Verfügung gestellten Modelldaten um Einzelgebäude entsprechend der Erläuterungen in Kapitel 5.2)*

Somit liegen für die „Lärmschwerpunkt-Bildung“ Einwohnerdaten je Gebäude anhand des Einwohnermeldeamtes der Stadt Bad Münstereifel zugrunde. Nach Rücksprache mit der Stadt Bad Münstereifel wurden die Einwohner im Falle mehrerer Einzelgebäude für eine Wohnadresse (s.o.) im Sinne einer worst case-Verteilung den am stärksten betroffenen Einzelgebäuden zugewiesen. Insofern für eine Wohnadresse mehrere Einzelgebäude „gleich“ im Schwellenwertbereich liegen, wurde die Einwohner-Zahl gleichmäßig auf die Einzelgebäude verteilt. [11]

Die Daten des Einwohnermeldeamtes weisen u. a. eine hohe Aktualität auf und sind somit „genauer“, als die im Zuge der Lärmkartierung verwendeten CENSUS-Daten (vgl. Kap. 5.2), sodass diese teils voneinander abweichen [11].

Die durch das Land NRW im Rahmen der statischen Auswertung gemäß BEB durchzuführenden Untersuchungen auf Basis der CENSUS-Daten gelten als hinreichend genau zur Bestimmung der Betroffenen gemäß 34. BImSchV je Lärmart für das gesamte Stadtgebiet (Ergebnisse laut Kap. 5.2 und Bewertung laut Kap. 6.1).

Zur „Lärmschwerpunkt-Bildung“ (auch sogenannte „Hot Spot-Analyse“) stellt jedoch das Verwenden der Einwohnerdaten gemäß Einwohnermeldeamt eine gute Grundlage dar (z.B. [9]).



Da die Berechnung auf Basis der CENSUS-Daten durchgeführt wurde, können im Zuge der „Lärmschwerpunkt-Bildung“ keine vom Land ermittelten und in den Modelldaten hinterlegten Betroffenen je Fassadenpunkt verwendet werden. Eine komplexe Umrechnung mit den Einwohnern gemäß Einwohnermeldeamt zur Ermittlung der Belasteten im Zuge der „Lärmschwerpunkt-Bildung“ gemäß BEB [6] (Median-Verfahren) ist nicht zuletzt aufgrund des Aufwandes unverhältnismäßig und nicht vorgesehen. [11]

Im Sinne einer Bewertung auf der „sicheren“ Seite wird zur nachfolgenden „**Lärmschwerpunkt-Bildung**“ ausschließlich der vom LANUV berechnete maximale Fassadenpegel am jeweiligen Einzelgebäude ausgehend der untersuchten Hauptverkehrsstraßen entsprechend der Lärmkartierungsergebnisse [11] herangezogen (dies entspricht dem Vorgehen bei Fluglärm). D.h.:

In einem **1. Schritt** werden die Gebäude innerhalb der bereits ausgearbeiteten besonders betroffenen Teilbereiche (vgl. Detailkarten laut Kap. 6.2) anhand des maximal belasteten Fassadenpunktes den zu beachtenden Schwellenwert-Bereichen zugewiesen.

Im **2. Schritt**: Bezogen auf die Teilbereiche in den Detailkarten: Summation der in diesen Gebäuden hinterlegte Einwohnerzahl gemäß Einwohnermeldeamt.

Zur „Lärmschwerpunkt-Bildung“ der besonders betroffenen Bereiche werden die Detailbereiche bei Bedarf in möglichst „sinnvolle“ Unterbereiche unterteilt (z.B. je nach Einwirkrichtung der maßgebenden Straßen bzw. ggf. je nach Lage – innerhalb oder außerhalb einer Ortschaft, o.ä.). Anzumerken ist, dass es sich im vorliegenden Fall ausschließlich um eine in Nordsüd-Richtung führende Landesstraße (L 194) handelt, sodass eine weitergehende orientierende Einteilung unterschiedlicher Straßen bzw. nach Straßenbaulastträgern hier nicht erfolgt. Es kann zudem sein, dass sich ein „LS-Bereich mit gleicher Nummerierung“ auf mehrere Detailkarten bezieht oder eine Detailkarte in kleinere Bereiche unterteilt wurde.

→ Die gebildeten Bereiche wurden in den Detailkarten bereits optisch mit **hellblauer** Umrandung hervorgehoben und mit dem Kürzel „LS“ für Lärmschwerpunkt und einer fortlaufenden Nummerierung gekennzeichnet, die unter anderem die Nummerierung des Bereichs (A bis F) beinhaltet. → Vgl. LS-Bereichsbildung anhand der L_{DEN} Karten (Detailkarten) in Kapitel 6.2.

Die Einteilungen hierzu der „LS-Bereiche“ wurden unter Beachtung der Bereiche mit Erreichen der Schwellenwerte aufgrund nachfolgender Einwirkung/Situation ausgehend der untersuchten Hauptverkehrsstraße gewählt:

LS A 1 → L 194

LS B 1, LS B 2 und LS B 3 → L 194 - Im Bereich B (Detailkarten B Detail 1 und B Detail 2) wurden insgesamt 3 LS-Bereiche aufgrund der Lage der betroffenen Gebäu-



de/Fassaden und der in der Berechnung für die angrenzenden Abschnitt hinterlegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (LS B 1: 100 km/h, sonst: 70 km/h) gebildet.

LS C 1 → L 194 – Der LS C 1 bezieht sich auf beide Detailkarten im Bereich C. Es erfolgt hier keine weitere Aufteilung, da weder das Verkehrsaufkommen noch die zulässige Höchstgeschwindigkeit abweicht.

LS D 1 → L 194 – Vergleichbar zu LS C 1 wurde im Bereich D ein LS-Bereich gebildet.

LS E 1 → L 194 – Vergleichbar zu LS C 1 wurde im Bereich E ein LS-Bereich gebildet.

LS F 1 und LS F 2 → L 194 – Im Bereich F (Detailkarten F Detail 1 und F Detail 2) wurden für insgesamt 2 LS-Bereiche aufgrund der Lage der betroffenen Gebäude/Fassaden (außerhalb der geschlossenen Ortschaft mit LS B 1 und außerhalb derer mit LS B 2) und der in der Berechnung für die angrenzenden Abschnitt hinterlegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (LS B 1: 100 km/h, LS B 2: 50 km/h) gebildet.

→ Im Ergebnis werden in der nachfolgenden **Tabelle 6.2 je Detailbereich** bzw. je hierin ggf. weitergehend unterteilten und/oder zusammengefassten Abschnitte die jeweils summierte Einwohnerzahl aufgeführt, die den jeweiligen Schwellenwert-Bereich erreicht.

Hinweis: Die 1. Schwelle bezieht sich ausschließlich auf den Pegelbereich L_{DEN} ab 65 dB(A) bis 69 dB(A) und L_{Night} ab 55 dB(A) bis 59 dB(A). Fassadenpunkte die eine höhere Einwirkung aufweisen, werden in der 2. Schwelle erfasst (definierte Schwellen, vgl. Kap. 4.4).

Insofern somit Schlussfolgerungen bezüglich der Gesamteinwirkungen ab der 1. Schwelle – z.B. L_{DEN} ab 65 dB(A) – erforderlich sind, so sind die im Zuge der 1. und 2. Schwelle ermittelten Einwohner-Daten /Gebäude zu addieren.



Tabelle 6.2: Lärmschwerpunkt (LS)-Bereiche mit ermittelter Einwohner-Zahl (mit Erreichen der Schwellenwerte) ausgehend der Lärmquelle Hauptverkehrsstraße in der Stadt Bad Münstereifel

Be- reich	Betrachtete Detailkarten (D.)	LS - Bereich	Einwohner (EW) je Detailbereich (sowie informative Angabe der belasteten Einzelgebäude (G)) mit Erreichen der	
			1. Schwelle LDEN ab 65 bis 69 dB(A) / LNight ab 55 bis 59 dB(A)	2. Schwelle LDEN ab 70 dB(A) / LNight ab 60 dB(A)
Vgl. Bild 6.1	Vgl. Detailkarten Kap. 6.2 (am Bei- spiel der LDEN-Karten)			
A	Bereich A → D. 1 LDEN → D. 1 Night	LS A 1	9 EW (6 G)	-
			9 EW (6 G)	-
B	Bereich B → D. 1 LDEN → D. 1 LNight	LS B 1	26 EW (7 G)	6 EW (5 G)
			26 EW (7 G)	6 EW (5 G)
		LS B 2	9 EW (3 G)	-
			9 EW (3 G)	-
C	Bereich B → D. 2 LDEN → D. 2 LNight	LS B 3	49 EW (11 G)	-
			49 EW (11 G)	-
C	Bereich C → D. 1 LDEN → D. 1 LNight	LS C 1	38 EW (11 G)	20 EW (8 G)
			38 EW (11 G)	20 EW (8 G)
D	Bereich C → D. 2 LDEN → D. 2 LNight	LS C 1	12 EW (2 G)	-
			12 EW (2 G)	-
D	Bereich D → D. 1 LDEN → D. 1 LNight	LS D 1	60 EW (16 G)	-
			60 EW (15 G)	-
E	Bereich E → D. 1 LDEN → D. 1 LNight	LS E 1	10 EW (5 G)	68 EW (2 G)
			10 EW (3 G)	68 EW (2 G)
F	Bereich F → D. 1 LDEN → D. 1 LNight	LS F 1	9 EW (6 G)	1 EW (1 G)
			9 EW (6 G)	1 EW (1 G)
		LS F 2	26 EW (9 G)	15 EW (8 G)
			26 EW (9 G)	15 EW (8 G)



Abschließend fasst die folgende **Tabelle 6.3** eine Verschneidung der oben genannten Auswertungen und Ergebnisse mit Blick auf die Lärmschwerpunkte, und den hierbei vorwiegend bzw. pegelbestimmenden Hauptverkehrsstraßen (hier: ausschließlich Landesstraße) zusammen.

Tabelle 6.3: Zusammenfassung Lärmschwerpunkt-Bereiche (LS) mit ermittelter Einwohner-Zahl (mit Erreichen der Schwellenwerte) sowie Hinweis auf hierbei vorwiegend bzw. pegelbestimmend einwirkenden Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Bad Münstereifel

LS - Bereich	Einwohner (EW) je Detailbereich (sowie informative Angabe der belasteten Einzelgebäude (G)) mit Erreichen der		Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (Erläuterung dazu vgl. Fließtext)
	1. Schwelle	2. Schwelle	
Vgl. Detailkarten Kap. 6.2 (am Beispiel der L _{DEN} -Karten)	L _{DEN} ab 65 bis 69 dB(A) / L _{Night} ab 55 bis 59 dB(A)	L _{DEN} ab 70 dB(A) / L _{Night} ab 60 dB(A)	
LS A 1	9 EW (6 G) / 9 EW (6 G)	- / -	L 194
LS B 1	26 EW (7 G) / 26 EW (7 G)	6 EW (5 G) / 6 EW (5 G)	L 194
LS B 2	9 EW (3 G) / 9 EW (3 G)	- / -	L 194
LS B 3	49 EW (11 G) / 49 EW (11 G)	- / -	L 194
LS C 1	50 EW (13 G) / 50 EW (12 G)	20 EW (8 G) / 20 EW (8 G)	L 194
LS D 1	60 EW (16 G) / 60 EW (15 G)	- / -	L 194
LS E 1	10 EW (5 G) / 10 EW (3 G)	68 EW (2 G) / 68 EW (2 G)	L 194
LS F 1	9 EW (6 G) / 9 EW (6 G)	1 EW (1 G) / 1 EW (1 G)	L 194
LS F 2	26 EW (9 G) / 26 EW (9 G)	15 EW (8 G) / 15 EW (8 G)	L 194



7 Ruhige Gebiete

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung steht neben der Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen zudem die Identifizierung von ruhigen Gebieten im Fokus. Dabei soll es nach § 47 d BImSchG [3] ein Ziel sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Generell unterscheidet die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] „ruhige Gebiete in einem Ballungsraum“ sowie „ruhige Gebiete auf dem Land“.

Per Definition ist dabei ein *„ruhiges Gebiet auf dem Land“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist* [1].

Darüber hinaus sind keine rechtlichen, weiteren Regelungen oder Grenzwerte zur Definition zur möglichen Eingrenzung eines „ruhigen Gebiets“ gegeben. Des Weiteren werden – insbesondere für Gebiete außerhalb von Ballungsräumen – gemäß 34. BImSchV Lärmkartierungen der Hauptlärmquellen (vgl. Kap. 2) durchgeführt. Dabei sind für den L_{DEN} Pegel ab 55 dB(A) bekannt. Weitere Kenntnisse bzw. Ergebnisse bezüglich des einwirkenden Straßenverkehrslärms sonstiger Straßen (unterhalb der gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie zu kartierenden Verkehrsaufkommen) sowie Kartierungen weiterer Lärmarten liegen nicht vor.

In der Literatur lässt sich bezüglich der möglichen Lärmbelastung für ein „ruhiges Gebiet“ mit einem L_{DEN} von etwa 40 dB(A) bis maximal 55 dB(A) beziffern. Dabei beschreibt der untere Wert sehr ruhige Gebiete und der obere Wert maximal zulässige Grenzen für die Definition eines „ruhigen Gebiets“. [12]

Diese akustischen Kriterien sind, wie oben erläutert, nicht auf Basis der vorliegenden Lärmkartierung zu bewerten. Des Weiteren würde eine hierzu erforderliche flächige „Komplettkartierung“ abstimmungsgemäß nicht im Verhältnis stehen. Für eine Komplettkartierung aller erforderlicher Lärmarten wäre neben einem erheblichen – wenn nicht sogar nahezu unmöglichen – Datenbeschaffungsaufwand zudem der Berechnungs- und Auswertungsaufwand seitens der Stadt Bad Münstereifel notwendig.

Infolgedessen wird zur **Identifizierung ruhiger Gebiete** die Einschätzung der Öffentlichkeit einbezogen, die auf subjektivem Empfinden [12] beruht.

Statt einer „Festsetzung bzw. festen Ausweisung“ von „ruhigen Gebieten“ auf Basis von berechneten Mittelungspegeln, kann das Ziel einer Identifizierung ruhiger Gebiete



– im Sinne von Ruhe- und Erholungszonen – ebenso die Erhöhung der Erholungsfunktion bzw. der Aufenthaltsqualität sein. Nicht zuletzt aufgrund der fehlenden Datengrundlage zur Auswertung anhand von Pegelwerten, und der Tatsache, dass hier das subjektive Empfinden die Qualität des „Rückzugsortes“ deutlich beschreiben kann, ist die Befragung und Mitwirkung der Öffentlichkeit zur Ermittlung „ruhiger Gebiete“ ein grundlegend wichtiger Faktor.

Im Rahmen der **stattgefundenen Öffentlichkeitsmitwirkung** vom 18.12.2023 bis zum 29.01.2024 (vgl. Kap. 8 sowie Anhang D, sowie separat geltende Anlage zur Dokumentation zur „Online-Beteiligung zur Lärmaktionsplanung (Stufe 4) für die Stadt Bad Münstereifel“ mit Stand vom 04.03.2024 [13]) wurde neben den Themenfeldern „Straßenverkehrslärm“ und „sonstiger Umgebungslärm“ zudem ein separates Themenfeld „Ruhige Gebiete“ erfasst. Hierzu wurde die Bürgerschaft u.a. gebeten, Punkte im Gemeindegebiet zu verorten, die Sie beispielsweise als „ruhig“ wahrnehmen, zur Erholung aufsuchen oder die sie als Rückzugsort nutzen, um „zur Ruhe zu kommen“.

Es sind insgesamt 7 Meldungen zu diesem Themenbereich eingegangen, wovon ‚lediglich‘ 3 Meldungen Bereiche benennen, die (derzeit ohne Windkraftanlagen) als ‚ruhig‘ wahrgenommen werden (Verortung und detaillierte Meldungen R05, R06 u. R07, vgl. [13]). Diese letztgenannten 3 Meldungen (R05, R06 u. R07) beziehen sich auf „außerörtliche“ Lagen, wie z.B. Waldbereiche.

Die anderen 4 Meldungen (R01 - R04), welche sich auf das nähere Umfeld der Ortschaften beziehen (u.a. fußläufig), beschreiben keine „ruhigen“ Gebiete. Diese Meldungen beklagen eine zunehmende bzw. bereits gegebene erhöhte Lärmbelastung in Bereichen die vermeintlich als „Ruheräume“ gelten könnten/sollten, in denen jedoch keine Erholung möglich sei.

Nach den Meldungen im Nahbereich der Ortschaft Bad Münstereifel wird der einwirkende Straßenverkehr ausgehend der L 194 als störend empfunden (R01 - R03). Da dies eine Straße in der Baulast des Landes ist, ist die Stadt Bad Münstereifel hier auf eine Mitwirkung des Landes angewiesen (vgl. Kap. 2). Hierzu wird auf Kapitel 9.2 verwiesen, in dem sich Maßnahmen-Vorschläge befinden, die zu einer Minderung der Straßenverkehrsgeräusche ausgehend der L 194 führen sollen. Diese würden entsprechend ebenso die Einwirkung auf die benannten Bereiche nach den R01 - R03 reduzieren.

Bezüglich der Meldung R04 ist zu erwähnen, dass Hundegebell und die Nutzung von Laubbläsern sicherlich in den jeweils einwirkenden Zeiten sehr störend sein können (s.u., bzw. Kapitel 9.3). Diese stellen gemäß § 47 b BImSchG [3] jedoch keinen Umge-



bungslärm dar (vgl. Kap. 4.1). Beim benannten Fluglärm ist festzuhalten, dass dieser zwar Umgebungslärm darstellen kann (mit Ausnahme militärischer Anlagen/Nutzungen), dieser jedoch im Stadtgebiet Bad Münstereifel nicht kartiert wird. (unterhalb der Schwelle, vgl. Kap. 4.) Vgl. Hinweise in Kap. 9.3. Es liegen hierzu somit keine detaillierten Berechnungsergebnisse zur Bewertung eines ruhigen Gebiets vor. Die Stadt Bad Münstereifel hat zudem keinen Einfluss auf den Flugverkehr, sodass hier keine Maßnahme definiert bzw. vorgeschlagen werden kann.

Aufgrund der eingangs dieses Kapitels erläuterten fehlenden Datengrundlage zur Auswertung anhand von Pegelwerten, sieht die Stadt Bad Münstereifel keine „Festsetzung bzw. feste Ausweisung“ von „ruhigen Gebieten“ vor. Es werden daher keine Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete geplant.

Zu erwähnen ist, dass statt einer Festsetzung bzw. Ausweisung von „ruhigen Gebieten“ die Stadt Bad Münstereifel die **Erhöhung der Erholungsfunktion bzw. der Aufenthaltsqualität** mittels anderer Maßnahmen vorsieht.

In diesem Zusammenhang können folgende (kurz, mittel- bis langfristig) vorzusehende Maßnahmen-Vorschläge genannt werden:

- Vgl. Ortslage Bad Münstereifel: Vorgeschlagenes Verkehrskonzept zur Kernstadt - Vgl. Kap. 9.2.10.
- Zur Erhöhung der Erholungsqualität bzw. zur Lärminderung insbesondere innerhalb sensibler Zeiten sieht die Stadt Bad Münstereifel generell vor, sich u.a. über das Amtsblatt und soziale Medien mit Hinweisen an die Bürgerschaft zu richten, in denen über den Schutz der Ruhezeiten und der Nachtzeiten informiert wird. Dies soll zur Sensibilisierung und zur gegenseitigen Rücksichtnahme beitragen. (vgl. u.a. vorgeschlagene Maßnahmen lt. Kap. 9.3.
- Ebenso werden in den Kapiteln 9.2 und 9.3 Maßnahmen-Vorschläge zur Minderung einwirkender Geräusche aufgeführt, die im Zuge einer Umsetzung zu einer Reduzierung der Geräuscheinwirkungen und somit zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität führen.
- Hinsichtlich einer gegebenen Erholungsfunktion ist zu erwähnen, dass die Stadt Bad Münstereifel ein staatlich anerkanntes Kneipp-Heilbad und Kurort ist.



8 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit ist nach § 47 d [3] im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Im Rahmen dessen ist eine **Öffentlichkeitsmitwirkung** vorzusehen. Wenngleich keine Verpflichtung besteht, die Anregungen zwingend in den Lärmaktionsplan aufzunehmen, so sind die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsmitwirkung zu berücksichtigen und inhaltlich auszuwerten.

Bisheriger Ablauf hierzu:

- Die Öffentlichkeit wurde im Amtsblatt (Erscheinungsdatum 15.12.2023) über die im Zeitraum vom 18.12.2023 bis zum 29.01.2024 stattfindende Öffentlichkeitsmitwirkung (vgl. u.a. Kap. 4.2) informiert.
- Diese fand planmäßig vom 18.12.2023 bis zum 29.01.2024 statt.
- Dieser Beteiligungsphase lag ein erstellter Erstbericht mit Auswertung der Lärmkartierung [14] – u.a. in Bezug auf ermittelte Lärmschwerpunkte sowie Hinweise auf den dabei aus schalltechnischer Sicht ermittelten „Verursacher“, der Landesstraße (L) 194.
- Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] bzw. nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47 a - f, [3]) und nach 34. BImSchV [4] beinhaltete der vom Land NRW zu untersuchende Umgebungslärm für die Stadt Bad Münstereifel den **Straßenverkehr der Hauptverkehrsstraßen** (L 194), vgl. Kap. 4.1.
Die durchgeführte Öffentlichkeitsmitwirkung bezog sich auf den **gesamten Umgebungslärm [3]** (Definition vgl. Kap. 4.1), sodass der Bürgerschaft neben den dargestellten Lärmkartierungsergebnissen zum Straßenverkehr der Hauptverkehrsstraßen und weiteren Hinweisen (vgl. Anhang D.1 sowie [13]) vom Grunde her **3 Themenfelder** zur Verfügung standen:
 - „Straßenverkehrslärm“
 - „sonstiger Umgebungslärm“
 - „ruhige Gebiete“ (vgl. hierzu: Kap. 7)
- Die ausführliche Dokumentation hierzu (inkl. Beteiligungsintensität, Verteilung bezogen auf die vorgenannten Themenfelder, Erläuterungen inklusive Bereinigung von Doppel-Meldungen und Einarbeitung von einer ergänzenden Meldung per Post), ist der separat geltenden Anlage zur „Online-Beteiligung zur Lärmaktionsplanung (Stufe 4) für die Stadt Bad Münstereifel“, Stand 04.03.2024 [13], IGS, Neuss) zu entnehmen.
- Kurz zusammengefasst: Es sind insgesamt 116 Meldungen eingegangen.
- Der Einfachheit halber und besseren Lesbarkeit wegen, werden diese – getrennt nach den 3 benannten Themenfeldern – im Anhang D.2 tabellarisch aufgeführt. Es handelt sich um die gänzlich übernommenen Anhänge 1.1 (Katego-



rie „Straßenverkehrslärm“), 1.2 (Kategorie „sonstiger Umgebungslärm“) sowie 1.3 (Kategorie „ruhige Gebiete“) aus der vorgenannten Dokumentation [13].

Ebenso wurden in der 1. Phase parallel die Träger öffentlicher Belange in die vorgenannte Öffentlichkeitsmitwirkung sowie deren Grundlagen (u.a. Erstbericht zur Auswertung, s.o.) eingebunden. Die Rückmeldungen hierzu werden hier nicht separat aufgeführt. Eine Berücksichtigung seitens der Stadt Bad Münstereifel fand statt (vgl. u.a. Kap. 3, Kap. 9).

Ausblick:

Mit dem hier vorliegenden LAP-Entwurf – u.a. mit Inhalten zu bestehenden, geplanten sowie vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen – wird die Öffentlichkeit erneut beteiligt. → 2. Öffentlichkeitbeteiligung im Frühjahr 2024 inklusive erneute Beteiligung Träger öffentlicher Belange.



9 Maßnahmen zur Lärminderung

9.1 Grundlagen

Ob und inwieweit Maßnahmen konkret geplant werden (können), hängt von vielen Faktoren – auch von „nicht-schalltechnischen Belangen“ – ab. Daher ist seitens der Stadt Bad Münstereifel – nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass es sich bei der berechneten Hauptverkehrsstraße (L 194) um eine Straße eines anderen Baulastträgers handelt (vgl. Kap. 2) – ein Einbinden aller relevanter Behörden, Stellen und Träger öffentlicher Belange zur Maßnahmen-Prüfung bzw. zur möglichen Maßnahmen-Bildung unabdingbar.

Eine erste Beteiligungsphase, u.a. der zuständigen Straßenbaulastträger hierzu fand bereits statt (vgl. Kap.8).

Bereits im Zuge der **1. Phase** *„sind die Straßenverkehrsbehörden gehalten, ihre Expertise im Rahmen ihrer Beteiligung am Planaufstellungsverfahren einzubringen“* [10].

Rein informativ sei in diesem Zusammenhang auf folgende Grundlagen zur Umsetzung der Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen hingewiesen (dieser Hinweis dient nur zur Orientierung, bzw. entbehrt nicht sonstigen Klärungen zu (verwaltungs-)rechtlichen Grundsätzen u. a. zur Bindungswirkung und/oder Umsetzung von Maßnahmen):

Nach den „LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung“ [10] wird beispielhaft u.a. folgender Ausschnitt zitiert: *„Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d Absatz 6 BImSchG auf § 47 Absatz 6 BImSchG: die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes „sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“.*

§ 47d Absatz 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (bspw. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Absatz 1 Nummer 3 Straßenverkehrsordnung (StVO), § 75 Absatz 2 Satz 3 VwVfG). Maßnahmen können daher nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.“

Zudem wird erneut auf die national geltenden Regularien hingewiesen:

Insofern sich im Zuge der Lärmaktionsplanung Maßnahmen abzeichnen bzw. hieraus ergeben – z.B. im Sinne einer Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Straßen) –, sind diese nach nationalen Berechnungs- und Bewertungsvorschriften um- bzw. neu zu berechnen (u. a. gelten im nationalen Recht andere Beur-



teilungszeiten / andere Berechnungsvorschriften). Diese beinhalten u. a. Grenz- bzw. Richtwerte (vgl. Kap. 4.4).

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind vom Grunde her folgende Unterscheidungen zu differenzieren:

- ▣ **Bestehende Maßnahmen** zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)
- ▣ **Geplante Maßnahmen** zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)
- ▣ **Langfristige Strategien** zum Schutz vor Umgebungslärm

Nicht zuletzt aufgrund der o.g. Planungsabhängigkeiten werden vorwiegend **Maßnahmenvorschläge** seitens der Stadt Bad Münstereifel formuliert, **die im nächsten Schritt bezüglich einer Umsetzung zu prüfen sind - u.a. insbesondere auch von den zuständigen, auch externen Straßenbaulastträgern.**

Des Weiteren erfolgt eine **schalltechnische Einschätzung zur Wirksamkeit** bzw. zur jeweilig möglichen Lärminderung in den aufgeführten Maßnahmen.

Im **Kapitel 9.2** wird auf das Thema **Straßenverkehr - Maßnahmen (bestehende, geplante u. Vorschläge)** und in **Kapitel 9.3** auf den **sonstigen Umgebungslärm - Maßnahmen (bestehende, geplante u. Vorschläge)** eingegangen.

Das **Kapitel 9.4** umfasst Aussagen zu **langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.**



9.2 Straßenverkehr - Maßnahmen (bestehende, geplante u. Vorschläge)

Belastete Bereiche, für die seitens der Stadt Bad Münstereifel Lärminderungsmaßnahmen (bestehende, geplante und Vorschläge) geprüft und bei Bedarf formuliert werden:

Anhand der **Lärmschwerpunkte** ausgehend des nach URL kartierten **Straßenverkehrslärms auf Hauptverkehrsstraßen** (hier: L 194) wurden belastete Bereiche ermittelt und ausgewertet (vgl. Kap. 6.2 und 6.3), für die die Stadt Bad Münstereifel vom Grunde her aufgrund der erreichten Schwellen (vgl. Kap. 4.4) prioritären Lärminderungsbedarf sieht.

Ergänzend geschieht dies unter Beachtung der im vorangegangenen Kapitel 8 erläuterten **Meldungen ausgehend der stattgefundenen Öffentlichkeitsmitwirkung** zum Thema Straßenverkehrslärm (vgl. Anhang D.2).

Zur Verbesserung der Lärmsituation können für das Stadtgebiet Bad Münstereifel prinzipiell nachfolgende Maßnahmen genannt werden, wobei aktive Maßnahmen an der Quelle gegenüber passiven Maßnahmen zu bevorzugen sind.

- Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich betroffener Ortslagen, ggf. temporär bis weitere Maßnahmen realisiert sind, oder generell temporär bezogen auf den Nachtzeitraum.
- Einbau von lärmoptimierten Asphaltdecken (LOA).
- Bau von Lärmschutzeinrichtungen (Lärmschutzwände) entlang bestimmter Straßenabschnitte.
- Verdrängung bzw. Lenkung des Durchgangsverkehrs bzw. Reduzierung der Verkehrsmenge und/oder des Lkw-Anteils
- Förderung des ÖPNV / Radverkehrs
- Weitere Maßnahmen, die zwar keine Auswirkung auf die Lärmkartierung und/oder Berechnungen nach nationalem Recht haben, da diese Faktoren weder im europäischen noch im nationalen Recht in die Berechnungen einfließen:
 - Erhöhung der Anteile lärmarmen Fahrzeuge im Straßenraum (z.B. seitens der Dienstfahrzeuge, o.ä.)
 - Ausbesserung von Straßen / Instandsetzungen der Fahrbahnoberfläche (z.B. Schlaglöchern) (in den Berechnungen wird von einer unschadhaften Straßenoberfläche ausgegangen)
 - Geschwindigkeitskontrollen und/oder kurzweilige Geschwindigkeitsdisplays zur Sensibilisierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (in den Berechnungen wird von der zul. Höchstgeschwindigkeit ausgegangen.)

Insbesondere die beiden vorgenannten Maßnahmen führen zu einer Verbesserung der (wahrgenommenen) Geräuschsituation (Z.B. können besonders belästigende Pegelspitzen deutlich reduziert werden.).



- Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen an Wohn- und Schlafräumen mit einer Überschreitung der Auslösewerte (vgl. Anhang B)

Weiterhin ist angesichts der aufgeführten, vorgeschlagenen Maßnahmen davon auszugehen, dass die Stadt Bad Münstereifel diese keineswegs allein durchführen kann, sondern auf eine Zusammenarbeit mit dem zuständigen Straßenbaulastträger angewiesen ist.

Bezüglich der Wirksamkeitseinstufung findet sich im Anhang C die Abbildung „Übersicht Wirksamkeit technischer und verkehrsplanerischer Maßnahmen im Straßenverkehr“, die seitens der LAI-Hinweise „als Hilfestellung für die kommunale Planungspraxis“ veröffentlicht wurde. [10]

Darüber hinaus basieren die Einschätzungen der **Wirksamkeit von Maßnahmen** bzw. die dabei angegebenen Pegel auf Literaturangaben bzw. teils auf sich ergebende Pegelminderungen **nach RLS-19⁴**, unter Beachtung einer standardisierten Verkehrszusammensetzung gemäß RLS-19 (D. h. z. B. in Abhängigkeit der Straßenkategorie pauschal anzunehmende Pkw- sowie Lkw-Aufteilung). Es wurden gemäß Aufgabenstellung keine Berechnungen durchgeführt. D.h. aufgrund der standardisierten Verkehrszusammensetzung ersetzen die Angaben keine Einzelfallprüfung nach deutschen Richtlinien o.ä. (Vgl. Kap. 4.4 u. Kap. 9.1), bieten jedoch auf Basis dessen bereits vorausschauend eine orientierende Aussage. Die Pegeldifferenzen werden, wie auch im nationalen Recht vorgesehen, auf ganze dB-Angaben aufgerundet.

Hier gilt beispielsweise nach nationalem Recht: „Soweit von Straßenverkehrsbehörden eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) verlangt wird, sind ab einer berechneten

⁴ Die RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19 Ausgabe 2019) ist eine nationale Richtlinie zur Berechnung der Straßenverkehrsgeräuschsituation. Anwendung u.a. Vgl. Anhang B

Die Berechnung der Straßenverkehrsgeräuschsituation zur Lärmsanierung für Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes ist nach nationalem Recht gemäß RLS-19 durchzuführen. (Vgl. Kap. 9.1)

Die Einschätzung erfolgt nicht nach der Vorgängerversion RLS-90 (seitens des Herausgebers FGSV zurückgezogen), wenngleich anzumerken ist, dass seitens der Lärmschutz-Richtlinien-StV aus dem Jahr 2007 weiterhin auf diese Richtlinie verwiesen wird.

Bezüglich der anzuwendenden nationalen Berechnungsverfahren ist für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes eine eindeutige Regelung zur Anwendung der RLS-19 gegeben. Bezüglich weiterer bestehender Straßen wird im Rahmen der Lärmsanierung seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die Anwendung der RLS-19 statt RLS-90 empfohlen (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 19/2020, Sachgebiet 12.1 Lärmschutz.)

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat ebenso auf seiner Homepage für die Lärmsanierung in seinem Zuständigkeitsbereich folgende Vorgehensweise benannt: „Die Lärmpegel werden mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-19 vorgeschriebenen Verfahren berechnet.“ (<https://www.strassen.nrw.de/de/laermschutz.html>)



Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu prüfen, da die Differenz aufgerundet wird (Ziffer 2.3 und Fußnote Nr. 10 der Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ [10].

Vorgehen im Zuge Maßnahmen-Darstellung (bestehende, geplante u. Vorschläge):

Nachfolgend wird für jede Ortslage, für die ausgehend der Lärmkartierung Lärmschwerpunkte gebildet wurden (nach URL vom LANUV durchgeführte Lärmkartierung ausgehend des Straßenverkehrslärms auf Hauptverkehrsstraßen - hier: durchgängig L 194, vgl. u.a. Kap. 2 u. Kap. 6.3) und gegebenenfalls Meldungen ausgehend der stattgefundenen Öffentlichkeitsmitwirkung eingingen, ein „Maßnahmenblatt“ mit den, abgestimmten und vorzusehenden Maßnahmen (bestehende, geplante u. Vorschläge) zusammengestellt.

Dabei werden vorab Maßnahmenblätter für die pegelbestimmende Straße (L 194) im Bereich der ermittelten Lärmschwerpunkte (betroffene Ortslagen Arloff, Iversheim, Bad Münstereifel, Eicherscheid) dargestellt. Zudem werden für die vorgenannten Ortslagen Maßnahmenblätter unter dem Titel „zusätzliche Meldungen“ für Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung erstellt, die sich auf weitere „Straßen“ beziehen (die nicht pegelbestimmend für die Lärmschwerpunkte sind).

Die vorgenannten Maßnahmenblätter finden sich in den Unterkapiteln 9.2.1 bis 9.2.13 (Hiervon beziehen sich die Maßnahmenblätter der Unterkapitel 9.2.2, 9.2.7, 9.2.10 und 9.2.13 auf „zusätzliche Meldungen“, und die anderen Unterkapitel auf die ermittelten Lärmschwerpunkte der pegelbestimmenden Straße L 194).

Abschließend werden für alle anderen Ortslagen, für die zwar keine Lärmkartierung und somit keine Ermittlung von „Lärmschwerpunkten“ erfolgte (vgl. Kap. 2 sowie Kap.6), ebenso Maßnahmenblätter unter dem Titel „zusätzliche Meldungen“ für Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung erstellt, die sich in diesen Ortslagen auf weitere „Straßen“ beziehen.

Die Ortslagen mit „zusätzlichen Meldungen“ (ohne ermittelten Lärmschwerpunkt) werden dabei aus Darstellungsgründen (Region bzw. Maßstab) wie folgt zusammengefasst: Kirspenich (vgl. Unterkapitel 9.2.14), Gilsdorf und Nöthen (vgl. Unterkapitel 9.2.15), Lanzerath, Maulbach und Scheuerheck (vgl. Unterkapitel 9.2.16), Esch, Mutscheid und Rupperath (vgl. Unterkapitel 9.2.17), sowie Mahlberg und Schönau (vgl. Unterkapitel 9.2.18).

Des Weiteren wird die aus schalltechnischer Sicht oben bereits erwähnte **mögliche Wirksamkeit** (Nutzen aus schalltechnischer Sicht) gegenübergestellt (anhand Literaturangaben).



Grundlage in Bezug auf die **Lärmschwerpunkte** („LS“, vgl. Kap. 6.2.2 sowie 6.3) bildet die Tabelle 6.3 (vgl. Kap. 6.3). Diese fasst für die ermittelten Lärmschwerpunkt-Bereiche (LS) die **jeweils ermittelte Einwohner-Zahl (mit Erreichen der Schwellenwerte)** sowie die hierbei vorwiegend bzw. **pegelbestimmend einwirkende Hauptverkehrsstraße** zusammen.

Hinweis zur Wirksamkeit von geplanten Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (Bezug: Straßenverkehrslärm im vom Aktionsplan erfassten Gebiet und im Stadtgebiet Bad Münstereifel bezogen ab einem Pegelwert ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts, vgl. Kap. 4.4):

Im Vorgriff auf die nachfolgenden Maßnahmen sind im derzeitigen Planstand des Lärmaktionsplan-Entwurfs keine ‚geplanten Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)‘ (vgl. Kap. 9.1) vorgesehen. Die (summierte) ‚geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten 5 Jahre‘ (Pegelreduktion dabei ab mindestens 1 dB [15], [10]) reduziert wird, ist auf Basis dessen mit „0“ zu beziffern. Allerdings wurden aufgrund anderer Planungen bestehende Maßnahmen sowie insbesondere Maßnahmen-Vorschläge erarbeitet bzw. dargelegt. Eine definierte Angabe mit Wirkung innerhalb der nächsten 5 Jahre ist hier aufgrund der diversen Gegebenheiten und Möglichkeiten nicht möglich. Dies kann folglich erst beziffert werden, wenn entsprechend vorgesehene geplante Maßnahmen für diesen Zeitraum vorliegen.

Im Einzelnen kann bereits jetzt anhand der dargelegten Maßnahmenblätter für die Ortslagen geschlussfolgert werden, welche Personenanzahl (Betroffenen-Anzahl mit Erreichen der Schwellen) bei Umsetzung einer der Maßnahmen-Vorschläge (insofern zu erwartende Reduktion ab 1 dB) hierdurch eine entsprechende Reduzierung des Straßenverkehrslärm erwarten kann.

Hinweise zur Hörbarkeit bzw. Wahrnehmbarkeit einer Pegelreduktion:

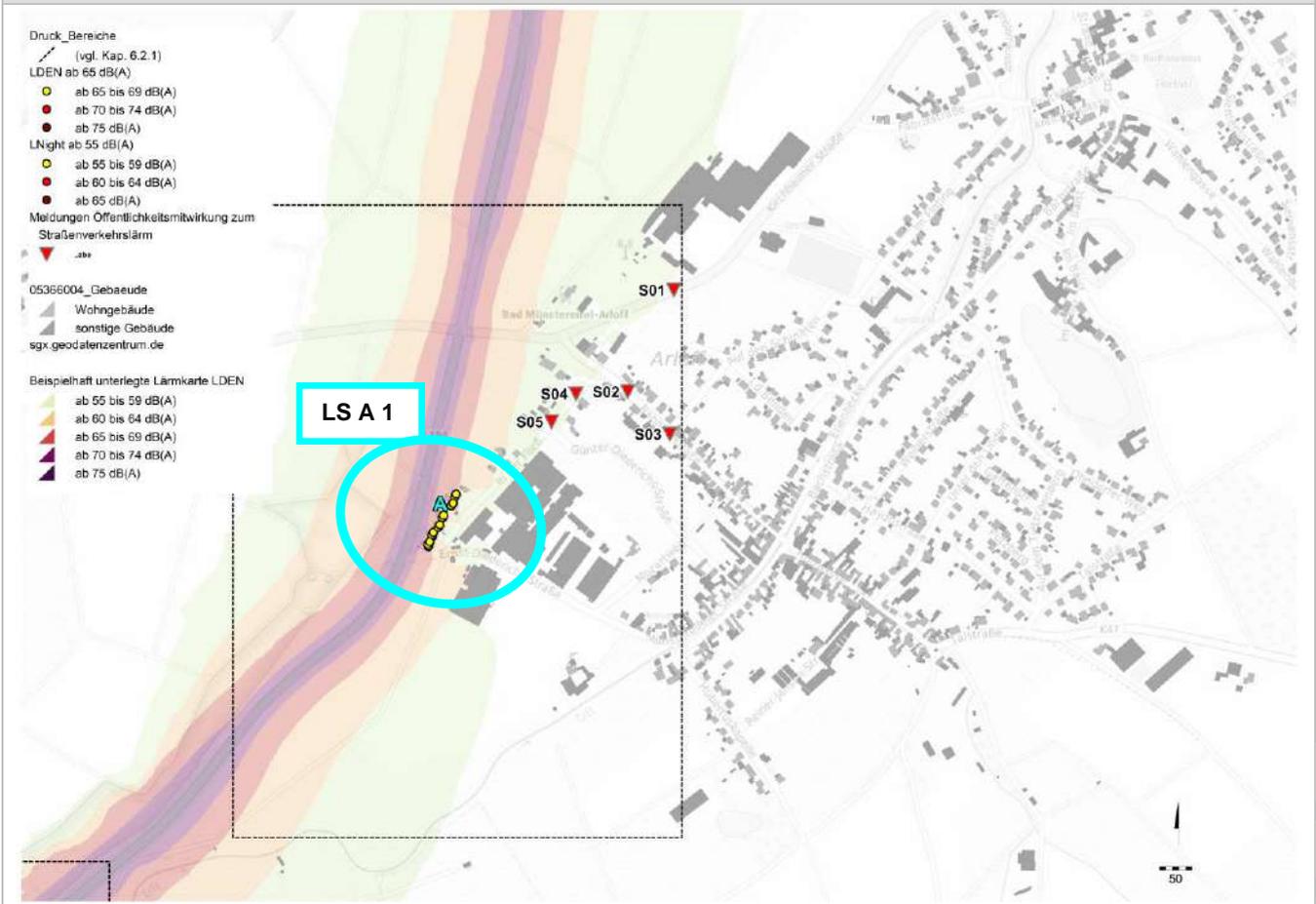
Entgegen „früherer“ Aussagen, dass die Hörbarkeitsschwelle bei 3 dB liegt, ist festzuhalten: *„Eine Pegeländerung von 1 dB ist gerade noch hörbar.“* [17] Bezogen auf mehrere Pegelstufen kann folgende Einstufung erfolgen: Eine Schallpegelminderung um 1 dB wird als *„gerade noch hörbarer Unterschied“* eingestuft, wohingegen um 3 dB als *„gut wahrnehmbare Reduzierung der Lautstärke“* und um 6 dB als *„Wahrnehmung einer erheblichen Reduzierung der Lautstärke“* beschrieben werden kann [15].



9.2.1 Ortslage Arloff - LS A 1

Ortslage: Arloff		Straßenverkehrslärm		→ Bereich A
Bezug:	Ermittelte hohe Lärmbelastung aufgrund der durchgeführten Lärmkartierung (Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen , vgl. Kap. 2, 6.2 und 6.3) im definierten Bereich A → Lärmschwerpunkte ‚LS A 1‘ (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.1)			
	sowie Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S01 bis S05 (vgl. Anhang D.2)			
Maßnahmenblatt:	LS A 1 Seite 1 v. 2	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)		
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße: (vgl. Kap. 6.3)	L 194	1. Schwelle LDEN ab 65 dB(A) LNight ab 55 dB(A)	2. Schwelle LDEN ab 70 dB(A) LNight ab 60 dB(A)	
		9 EW (6 G) / 9 EW (6 G)	- / -	
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	zur L 194: In der Ortslage Arloff: keine Meldung			

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



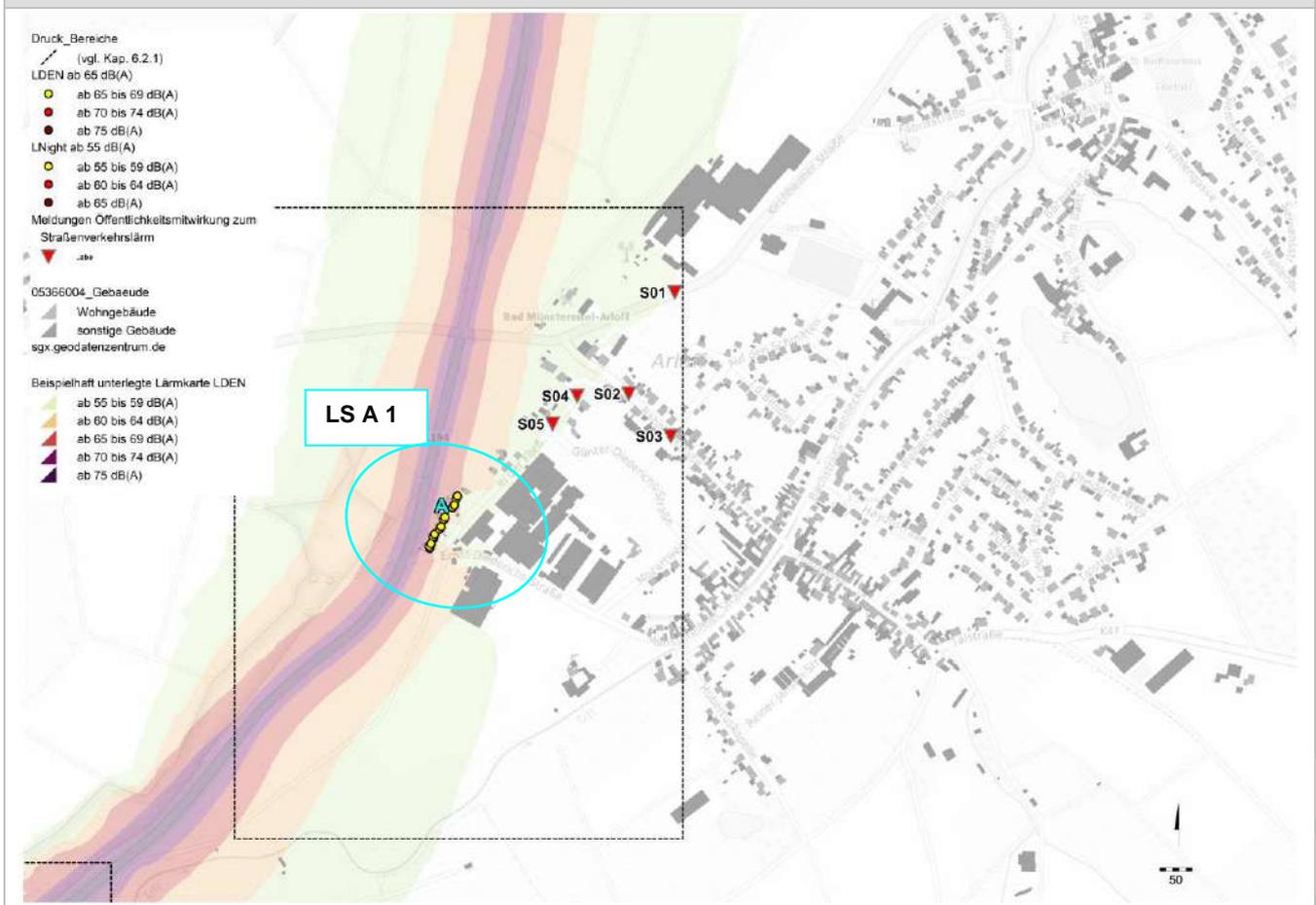
Maßnahmenblatt: LS A 1 (Arloff)		Seite 2 v. 2
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>L 194: Vorab-Information: Unmittelbar westlich des betroffenen Lärmschwerpunkts gilt auf der L 194 nach dem vorliegenden Modell [11] 70 km/h tags / 70 km/h nachts.</i></p> <p>L 194: Prüfung einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 50 km/h.</p>	<p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p>	

⁵ Bezogen auf die Standard-Verkehrszusammensetzung gemäß RLS-19 in Abhängigkeit der jeweiligen Straßenkategorie. Konkret kann die zu erwartende Minderung (insbesondere auch mit Bezug auf die Immissionsorte) erst unter Beachtung aller erforderlicher Parameter im Zuge einer Berechnung beziffert werden. Die mindernde Wirkung auf die betroffenen Einwohner hängt auch davon ab, auf welchen Abschnittslängen eine Reduktion stattfindet.



9.2.2 Ortslage Arloff - zusätzliche Meldungen

Ortslage: Arloff	Straßenverkehrslärm	zusätzliche Meldungen	
Bezug:	Sonstige Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S01 bis S05 (vgl. Anhang D.2)		
Maßnahmenblatt:	Arloff zusätzl. Meldungen	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)	
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (vgl. Kap. 6.3)	Seite 1 v. 3 keine nach ULR klassifizierten Straßen ansonsten: - L 11 (Kirchheimer Str.) - Bahnhofstr. - In der Fließ	1. Schwelle LDEN ab 65 dB(A) LNight ab 55 dB(A)	2. Schwelle LDEN ab 70 dB(A) LNight ab 60 dB(A)
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	Zur L 11 (Kirchheimer Str.): S01 Zur Bahnhofstr.: S02 u. S03 Zur In der Fließ: S04 u. S05		
Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):			



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Arloff)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Alle Meldungen in Arloff beinhalten Geschwindigkeitsüberschreitungen der zul. Höchstgeschwindigkeit.</i></p> <p>Bzgl. aller auf Seite 1 benannten Straßen: Prüfung auf Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.</p> <p>Ggf. Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen: Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung.</p> <p>L 11 (Kirchheimer Str.): <i>Vorab-Information: Generell schwanken die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der L 11 von 50 km/h zu 70 km/h in beide Richtungen unterschiedlich (vgl. ebenso Kap. 9.2.14)</i></p> <p>Prüfung auf generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L11 (Kirchheimer Str.) auf einheitlich höchstens 50 km/h (ab L 194 bis zur Ortslage Kirspe-nich)</p> <p>L 11: Mitteilung an die zuständige Stelle (Stadt Bad Müns-terefel bzw. Landesbetrieb Straßenbau NRW) mit dem Ziel</p>	<p>Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden.</p> <p>Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)</p> <p>Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.</p> <p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Bundesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵ In Bereichen, die bereits 50 km/h aufweisen bzw. in potentiellen Übergangsbereichen aufgrund der „springenden“ zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zw. 70 km/h und 50 km/h ist von einer „in Summe“ geringeren Pegelreduktion auszugehen, da dort rechnerisch keine weitere Reduktion erfolgt. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung beziffert werden.</p> <p>Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier:</p>	



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Arloff)

Seite 2 v. 3

den Zustand der Straße zu prüfen und hinsichtlich einer Straßenoberflächen-Instandsetzung zu priorisieren. In diesem Zusammenhang: Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11, etc.)

Bahnhofstr.:

Prüfung auf Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (von 50 km/h)

In der Fließ:

Mitteilung an das Ordnungsamt mit Klärung hinsichtlich der Beschilderung bzw. Kontrollen des Durchgangsverkehrs mit Blick auf die gegebene Anliegerstraße.

Referenzbelag Gussasphalt) und zul. Höchstgeschwindigkeit, ist auch auf Strecken mit gefahrenen Geschwindigkeiten kleiner als 60 km/h in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind „innerorts“ bzw. bei geringeren zul. Höchstgeschwindigkeiten i.d.R. nicht umsetzbar.

Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 50 km/h auf 30 km/h auf Gemeindestraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 3 dB tags sowie nachts bewirken.⁵

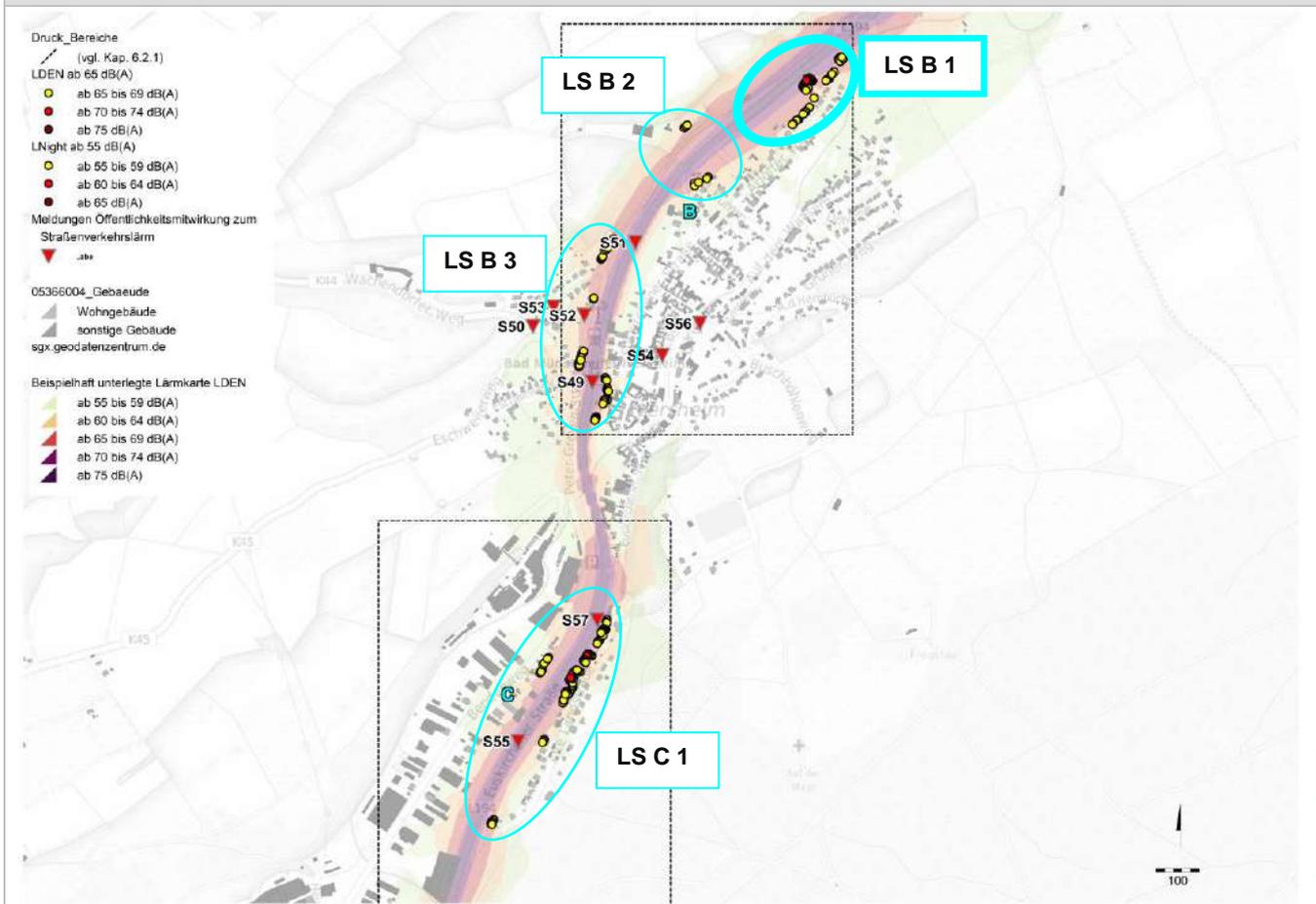
Die Wirksamkeit dieser Maßnahme hängt von der hierdurch zu erwartenden Höhe der Reduktion des Verkehrsaufkommens sowie dessen Kfz-Anteile (insb. Lkw-Anteile) ab, sodass dies nicht beziffert werden kann. Zur Orientierung: Eine Halbierung des allgemeinen Verkehrsaufkommens bedingt etwa eine Pegelreduktion v. 3 dB.



9.2.3 Ortslage Iversheim - LS B 1

Ortslage: Iversheim		Straßenverkehrslärm		→ Bereiche B und C	
Bezug:	Ermittelte hohe bzw. sehr hohe Lärmbelastung aufgrund der durchgeführten Lärmkartierung (Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen , vgl. Kap. 2, 6.2 und 6.3) im definierten Bereich B und C → Lärmschwerpunkte ,LS B 1', ,LS B 2', ,LS B 3' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.2) → Lärmschwerpunkte ,LS C 1' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.3)				
	sowie Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S49 bis S57 (vgl. Anhang D.2)				
Maßnahmenblatt:	LS B 1	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)			
	Seite 1 v. 2	1. Schwelle		2. Schwelle	
Vorwiegend		L _{DEN} ab 65 dB(A)		L _{DEN} ab 70 dB(A)	
pegelbestimmende		L _{Night} ab 55 dB(A)		L _{Night} ab 60 dB(A)	
Hauptverkehrsstraße:	L 194	26 EW (7 G)		6 EW (5 G)	
(vgl. Kap. 6.3)		26 EW (7 G)		6 EW (5 G)	
Meldungen gezielt zu den vorge-	zur L 194: In der Ortslage Iversheim im Bereich LS B 1: keine Meldung				
nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):					

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



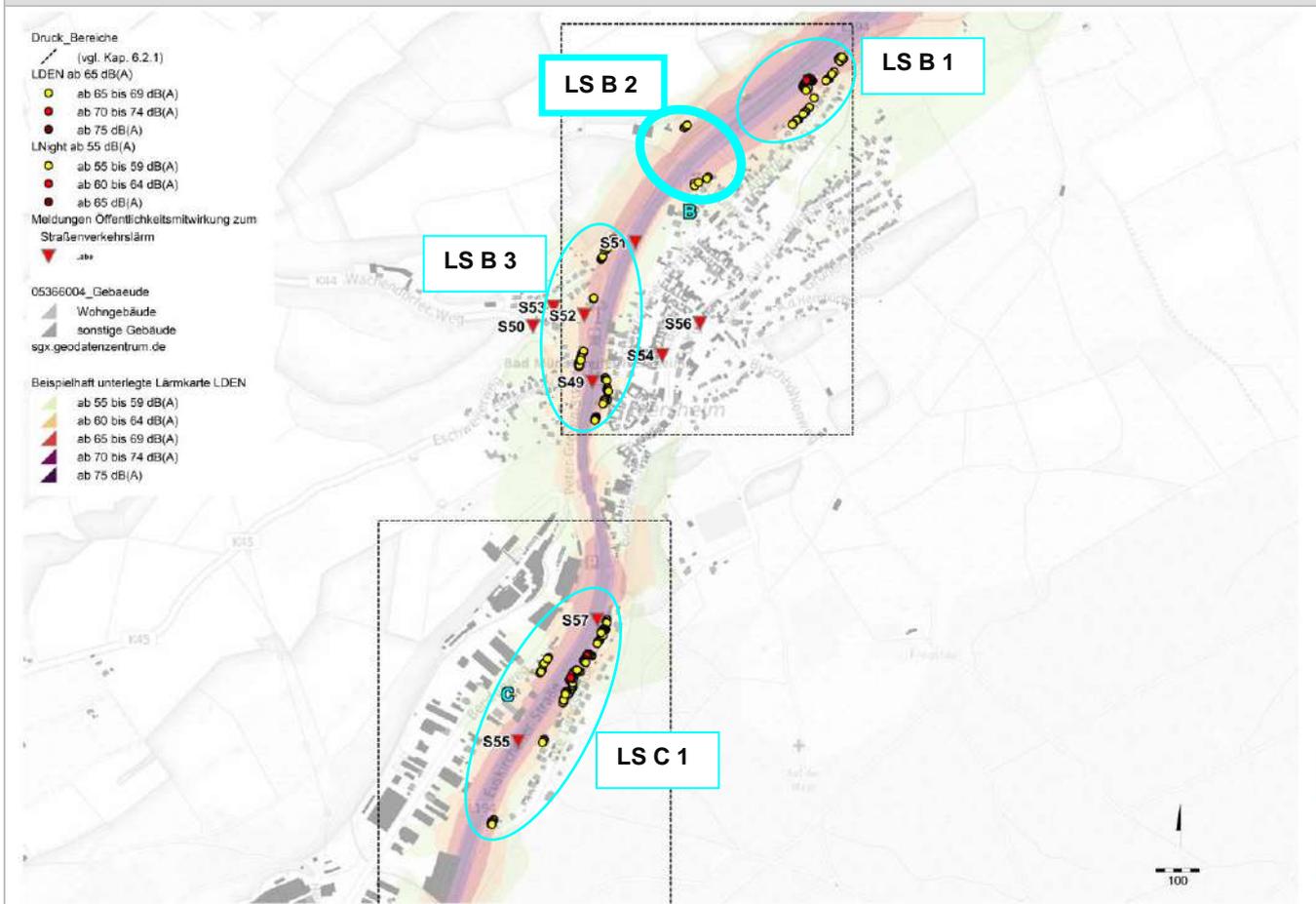
Maßnahmenblatt: LS B 1 (Iversheim)		Seite 2 v. 2
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Vorab-Information: Auf der L 194 gilt im Bereich des ermittelten Lärmschwerpunktes nach dem vorliegenden Modell [11] 100 km/h tags / 100 km/h nachts.</i></p> <p>L 194: Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung ganztags auf höchstens 70 km/h, bzw. aus schalltechnischer Sicht bestenfalls auf 50 km/h.</p> <p><i>Alternative: L 194: Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11 oder offenporige Asphalte (PA 8), etc.)</i></p> <p><i>Und/oder aufgrund der Anzahl der Betroffenen im Südos-ten:</i></p> <p>L 194: Prüfung auf Errichtung einer aktiven Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand) östlich entlang der L 194 (Verlängerung der im Süden vorhandenen Lärmschutzwand).</p>	<p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 100 km/h auf 70 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Eine Reduktion von 100 km/h auf 50 km/h kann eine Pegelreduktion von etwa 6 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier: Referenzbelag Gussasphalt), ist auf Strecken mit über 60 km/h gefahrenen Geschwindigkeiten in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) bzw. bei Umsetzung von offenporigen Asphalten (z.B. PA 8 oder 11) mit höheren Pegelreduktionen zu rechnen. (Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit kleiner als 60 km/h ist in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung ebenso mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind innerorts bzw. unterhalb von 60 km/h i.d.R. nicht umsetzbar.)</p> <p>Die lärmindernde Wirkung einer Lärmschutzwand kann generell als hoch eingestuft werden. In Abhängigkeit der Dimensionierung im Verhältnis zur zu schützenden Fläche kann die lärmindernde Wirkung üblicherweise mit mindestens 5-10 dB beziffert werden. Die Wirkung kann ggf. auch deutlich höher ausfallen, wenn die Ausbreitung durch eine entsprechend „massive“ Abschirmung unterbunden wird. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung unter Beachtung aller relevanter Parameter beziffert werden.</p>	



9.2.4 Ortslage Iversheim - LS B 2

Ortslage: Iversheim		Straßenverkehrslärm		→ Bereiche B und C	
Bezug:	Ermittelte hohe bzw. sehr hohe Lärmbelastung aufgrund der durchgeführten Lärmkartierung (Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen , vgl. Kap. 2, 6.2 und 6.3) im definierten Bereich B und C → Lärmschwerpunkte ,LS B 1', ,LS B 2', ,LS B 3' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.2) → Lärmschwerpunkte ,LS C 1' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.3)				
	sowie Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S49 bis S57 (vgl. Anhang D.2)				
Maßnahmenblatt:	LS B 2		Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)		
	Seite 1 v. 2				
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße: (vgl. Kap. 6.3)	L 194		1. Schwelle	2. Schwelle	
			L _{DEN} ab 65 dB(A)	L _{DEN} ab 70 dB(A)	
			L _{Night} ab 55 dB(A)	L _{Night} ab 60 dB(A)	
			9 EW (3 G)	-	
			9 EW (3 G)	-	
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	zur L 194: In der Ortslage Iversheim im Bereich LS B 2: keine Meldung				

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



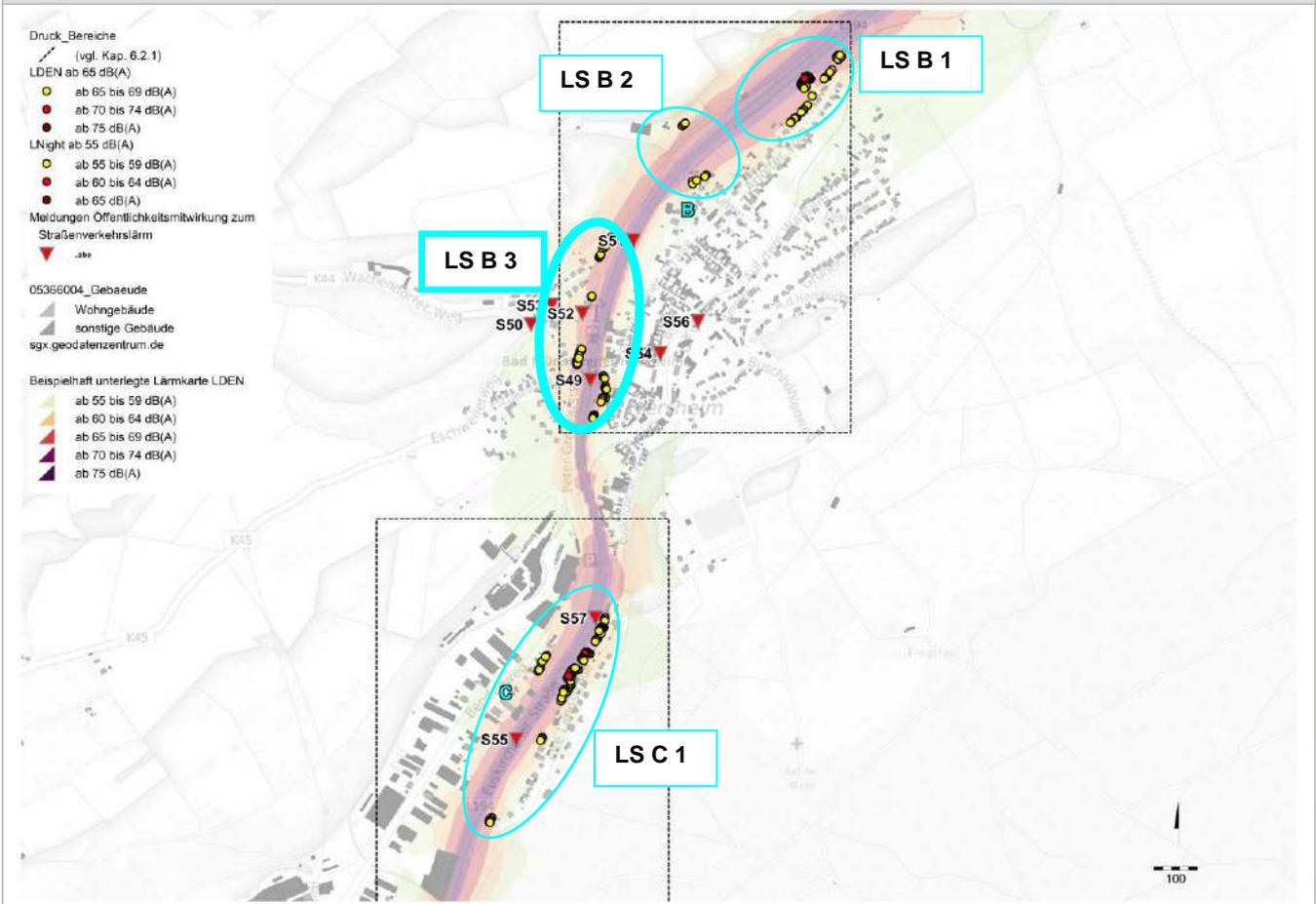
Maßnahmenblatt: LS B 2 (Iversheim)		Seite 2 v. 2
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
Nach den Angaben der Stadt Bad Münstereifel sind im Bereich des Bebauungsplans Nr. 88 erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt worden. Ansonsten sind keine weiteren Maßnahmen geplant.	Diese Maßnahmen stellen eine Lärmvorsorge nach nationalem Recht dar. Durch deren Umsetzung werden schutzbedürftige Räume in Abhängigkeit ihre Raumart im Inneren bei geschlossenen Fenstern gegenüber Außenlärm entsprechend geschützt. Diese Wirkung ist bei geschlossenen Fenstern gegeben.	
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Vorab-Information: Auf der L 194 gilt im Bereich des ermittelten Lärmschwerpunktes nach dem vorliegenden Modell [11] 70 km/h tags / 70 km/h nachts.</i></p> <p>L 194: Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung ganztags auf höchstens 50 km/h.</p> <p><i>Alternativen (vgl. nördlich und südlich):</i></p> <p>L 194: Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11 oder offenporige Asphalte (PA 8), etc.)</p> <p><i>Und/oder:</i></p> <p>L 194: Prüfung auf Errichtung einer aktiven Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand) östlich entlang der L 194 (Verlängerung der im Süden vorhandenen Lärmschutzwand, vgl. u.a. ‚LS B 1‘).</p>	<p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier: Referenzbelag Gussasphalt), ist auf Strecken mit über 60 km/h gefahrenen Geschwindigkeiten in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) bzw. bei Umsetzung von offenporigen Asphalten (z.B. PA 8 oder 11) mit höheren Pegelreduktionen zu rechnen. (Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit kleiner als 60 km/h ist in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung ebenso mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind innerorts bzw. unterhalb von 60 km/h i.d.R. nicht umsetzbar.)</p> <p>Die lärmindernde Wirkung einer Lärmschutzwand kann generell als hoch eingestuft werden. In Abhängigkeit der Dimensionierung im Verhältnis zur zu schützenden Fläche kann die lärmindernde Wirkung üblicherweise mit mindestens 5-10 dB beziffert werden. Die Wirkung kann ggf. auch deutlich höher ausfallen, wenn die Ausbreitung durch eine entsprechend „massive“ Abschirmung unterbunden wird. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung unter Beachtung aller relevanter Parameter beziffert werden.</p>	



9.2.5 Ortslage Iversheim - LS B 3

Ortslage: Iversheim		Straßenverkehrslärm		→ Bereiche B und C	
Bezug:	Ermittelte hohe bzw. sehr hohe Lärmbelastung aufgrund der durchgeführten Lärmkartierung (Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen , vgl. Kap. 2, 6.2 und 6.3) im definierten Bereich B und C → Lärmschwerpunkte ,LS B 1', ,LS B 2', ,LS B 3' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.2) → Lärmschwerpunkte ,LS C 1' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.3)				
	sowie Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S49 bis S57 (vgl. Anhang D.2)				
Maßnahmenblatt:	LS B 3		Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)		
	Seite 1 v. 3				
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße: (vgl. Kap. 6.3)	L 194		1. Schwelle		2. Schwelle
			L _{DEN} ab 65 dB(A)		L _{DEN} ab 70 dB(A)
			L _{Night} ab 55 dB(A)		L _{Night} ab 60 dB(A)
			49 EW (11 G)		-
			/		/
			49 EW (11 G)		-
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	zur L 194: im Bereich LS B 3: S49, S51, S52, S53				

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: LS B 3 (Iversheim)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Vorab-Information: Auf der L 194 gilt im Bereich des ermittelten Lärmschwerpunktes nach dem vorliegenden Modell [11] 70 km/h tags / 70 km/h nachts.</i></p> <p>L 194: Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung ganztags auf höchstens 50 km/h.</p> <p>L 194: Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11 oder offenporige Asphalte (PA 8), etc.)</p> <p>L 194: Je nach baulicher Situation bzw. Abstände zwischen Straße und angrenzender Grundstücke (sowie bestenfalls in Abstimmung mit der Schienenstrecke): Prüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) östlich bzw. westlich entlang der L 194 (u.a. Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwände, vgl. u.a. „LS B 1“).</p> <p>In diesem Zusammenhang wird die Überprüfung der Höhe der bestehenden Lärmschutzwand angeregt, bzw. bei Bedarf und möglicher baulicher Realisierbarkeit eine Erhöhung dieser.</p> <p><i>Ergänzend für gesamten Abschnitt L 194:</i></p> <p>L 194: Prüfung auf Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.</p>	<p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier: Referenzbelag Gussasphalt), ist auf Strecken mit über 60 km/h gefahrenen Geschwindigkeiten in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) bzw. bei Umsetzung von offenporigen Asphalten (z.B. PA 8 oder 11) mit höheren Pegelreduktionen zu rechnen. (Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit kleiner als 60 km/h ist in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung ebenso mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind innerorts bzw. unterhalb von 60 km/h i.d.R. nicht umsetzbar.)</p> <p>Die lärmindernde Wirkung einer Lärmschutzwand kann generell als hoch eingestuft werden. In Abhängigkeit der Dimensionierung im Verhältnis zur zu schützenden Fläche kann die lärmindernde Wirkung üblicherweise mit mindestens 5-10 dB beziffert werden. Die Wirkung kann ggf. auch deutlich höher ausfallen, wenn die Ausbreitung durch eine entsprechend „massive“ Abschirmung unterbunden wird. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung unter Beachtung aller relevanter Parameter beziffert werden.</p> <p>Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen</p>	



Maßnahmenblatt: LS B 3 (Iversheim)

Seite 3 v. 3

Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)

L 194: Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung.

L 194: Bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:

Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:

Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“

Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.

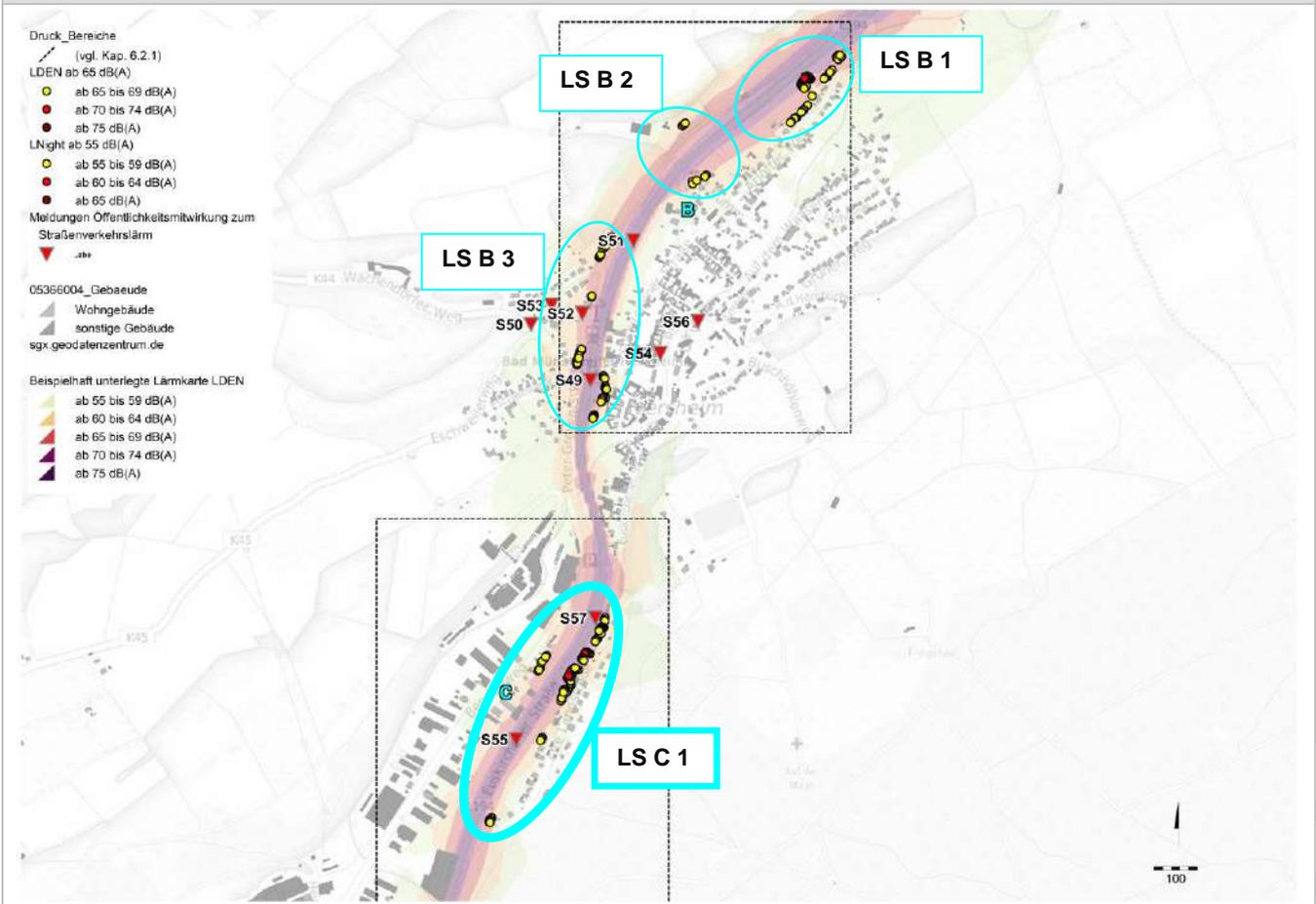
Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.



9.2.6 Ortslage Iversheim - LS C 1

Ortslage: Iversheim		Straßenverkehrslärm		→ Bereiche B und C	
Bezug:	Ermittelte hohe bzw. sehr hohe Lärmbelastung aufgrund der durchgeführten Lärmkartierung (Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen , vgl. Kap. 2, 6.2 und 6.3) im definierten Bereich B und C → Lärmschwerpunkte ,LS B 1', ,LS B 2', ,LS B 3' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.2) → Lärmschwerpunkte ,LS C 1' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.3)				
	sowie Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S49 bis S57 (vgl. Anhang D.2)				
Maßnahmenblatt:	LS C 1		Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)		
	Seite 1 v. 3				
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße: (vgl. Kap. 6.3)	L 194		1. Schwelle LDEN ab 65 dB(A) LNight ab 55 dB(A)	2. Schwelle LDEN ab 70 dB(A) LNight ab 60 dB(A)	
			50 EW (13 G)	20 EW (8 G)	
			50 EW (13 G)	20 EW (8 G)	
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	zur L 194: im Bereich LS C 1: S55 u. S57				

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: LS C 1 (Iversheim)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Vorab-Information: Auf der L 194 gilt im Bereich des ermittelten Lärmschwerpunktes nach dem vorliegenden Modell [11] 70 km/h tags / 70 km/h nachts.</i></p> <p><i>Hiervon abweichend sind die Meldungen (S55, S57) hinsichtlich der richtungsbezogenen, gegebenen zul. Höchstgeschwindigkeit von 100km/h zu nennen. Je nachdem auf welchem Abschnitt 100 km/h gilt, statt der laut vorliegenden Modell [11] hinterlegten 70 km/h, ist gegenüber den dargestellten Lärmkartenergebnissen ggf. mit höheren Belastungen zu rechnen, als dargestellt.</i></p> <p>L 194: In einem 1. Schritt: Prüfung der vorhandenen Beschilderung bzgl. zul. Höchstgeschwindigkeit.</p> <p><i>Insofern die oben erläuterte Situation bestätigt wird: In einem 2. Schritt:</i></p> <p>L 194: Prüfung einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf gänzlich 70 km/h, bzw. aus schalltechnischer Sicht bestenfalls auf 50 km/h.</p> <p>L 194: Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11 oder offenporige Asphalte (PA 8), etc.)</p> <p>L 194: Prüfung auf Errichtung einer aktiven Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand) im Bereich der überwiegenden hoch und sehr hoch Belasteten (vgl. Lärmschwerpunkt)</p>	<p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 100 km/h auf 70 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵ In Bereichen, die bereits 70 km/h aufweisen (z.B. in entgegengesetzter Richtung) ist von einer „in Summe“ geringeren Pegelreduktion auszugehen, da bezogen auf diese Fahrtrichtung rechnerisch keine weitere Reduktion erfolgt. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung beziffert werden.</p> <p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Eine Reduktion von 100 km/h auf 50 km/h kann eine Pegelreduktion von etwa 6 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier: Referenzbelag Gussasphalt), ist auf Strecken mit über 60 km/h gefahrenen Geschwindigkeiten in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) bzw. bei Umsetzung von offenporigen Asphalten (z.B. PA 8 oder 11) mit höheren Pegelreduktionen zu rechnen. (Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit kleiner als 60 km/h ist in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung ebenso mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind innerorts bzw. unterhalb von 60 km/h i.d.R. nicht umsetzbar.)</p> <p>Die lärmindernde Wirkung einer Lärmschutzwand kann generell als hoch eingestuft werden. In Abhängigkeit der Dimensionierung im Ver-</p>	



Maßnahmenblatt: LS B 3 (Iversheim)

Seite 3 v. 3

westlich entlang der L 194.

hältnis zur zu schützenden Fläche kann die lärmindernde Wirkung üblicherweise mit mindestens 5-10 dB beziffert werden. Die Wirkung kann ggf. auch deutlich höher ausfallen, wenn die Ausbreitung durch eine entsprechend „massive“ Abschirmung unterbunden wird. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung unter Beachtung aller relevanter Parameter beziffert werden.

Ergänzend für L 194:

L 194: Prüfung auf Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.

Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)

L 194: Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung.

Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.

L 194: Bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:

Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:

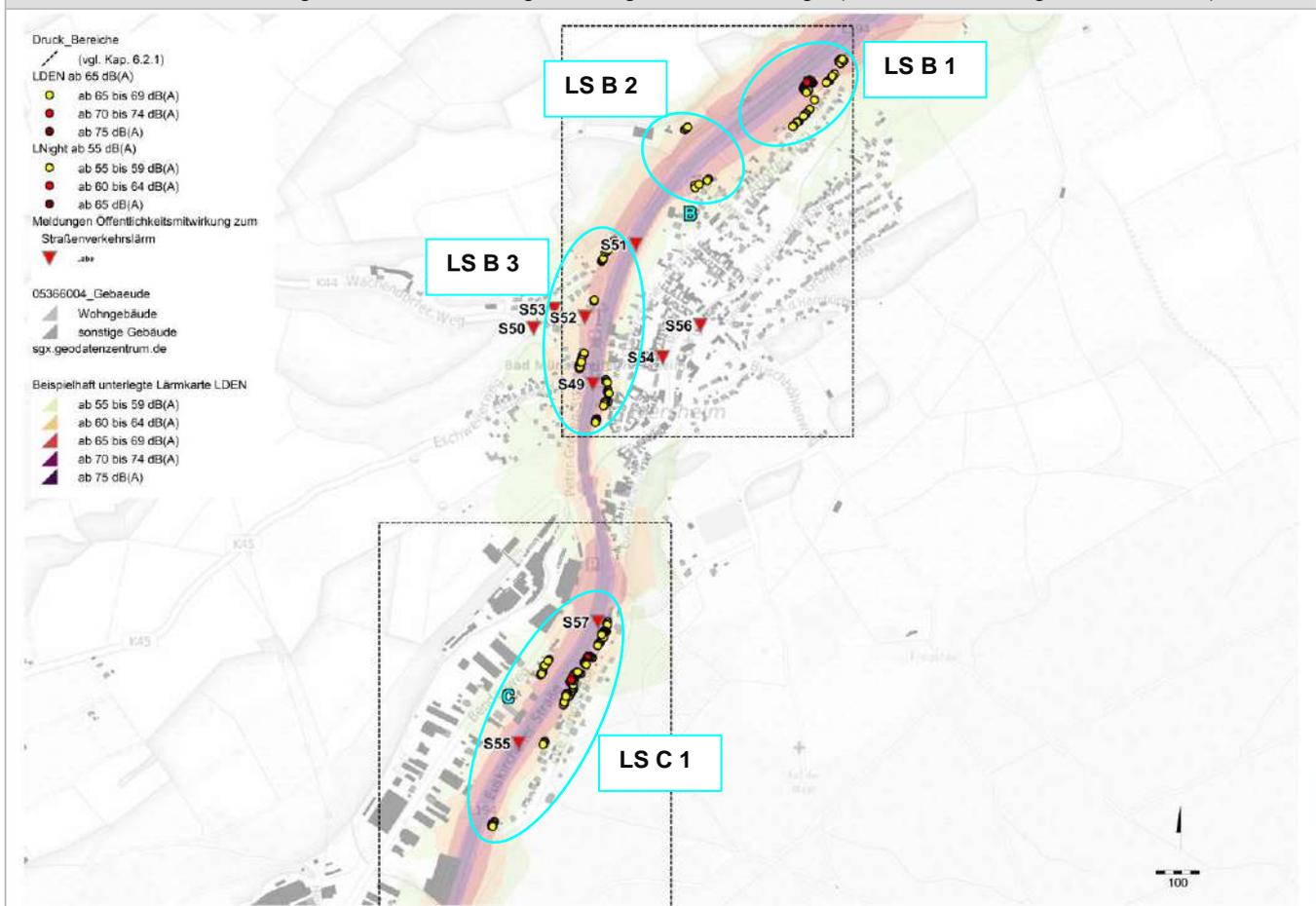
Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“

Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.



9.2.7 Ortslage Iversheim - zusätzliche Meldungen

Ortslage: Iversheim	Straßenverkehrslärm	zusätzliche Meldungen	
Bezug:	Sonstige Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S49 bis S57 (vgl. Anhang D.2)		
Maßnahmenblatt:	Iversheim zusätzl. Meldungen Seite 1 v. 3 keine nach ULR klassifizierten Straßen ansonsten: - K 44 (Wachendorfer Weg) - Zufahrtsstraßen Friedwald (u.a. Buschhöhlenweg)	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)	
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (vgl. Kap. 6.3)		1. Schwelle L _{DEN} ab 65 dB(A) L _{Night} ab 55 dB(A)	2. Schwelle L _{DEN} ab 70 dB(A) L _{Night} ab 60 dB(A)
		Keine Lärmkartierung (vgl. Kap. 2 und 4)	
Meldungen gezielt zu den vorgeannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	Zur K 44 (Wachendorfer Weg): S50 Zufahrtsstraßen Friedwald: S54 u. S56		
Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):			



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Iversheim)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
Nach den Angaben der Stadt Bad Münstereifel: „Geplant ist für 2024 die Sanierung der Kreisstraße 44. Im Rahmen dessen wird die Ortsdurchfahrt IVE erstmalig festgesetzt. Diese liegt bei Abschnitt K44.1 Km 4,483 bis Abschnitt K44.3 Km 0,027. Gleichzeitig ist eine Verkehrsverengung und die Anlage eines Gehweges nördlich der K44 geplant. Damit einhergehend ist auch eine Reduktion der Geschwindigkeit zu erwarten.“	Kann nicht beziffert werden; Hierzu ist eine konkrete Prüfung bzw. Berechnung unter Beachtung aller Parameter erforderlich, die nicht bekannt sind (nicht vorgesehen). Zu erwartende Wirksamkeit einzelner Maßnahmen: s. unten.	
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
Wachendorfer Weg: Zulässige Höchstgeschwindigkeit prüfen, sowie Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.	Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Orts- eingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)	
Wachendorfer Weg: Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung.	Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.	
Wachendorfer Weg: In Ergänzung zum ersten Maßnahmenvorschlag: Prüfung einer Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor bzw. nach den Orts-Ein- bzw. -Ausfahrten.	Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken. Eine Reduktion von 100 km/h auf 50 km/h (ggf. auf Abschnitten in Fahrtrichtung Ortsausgang nach Verlassen des Ortes) kann eine Pegelreduktion von etwa 6 dB tags sowie nachts bewirken. ⁵	
Wachendorfer Weg: Prüfung möglicher baulicher Verschwenkungen bzw. Verkehrsberuhigung im Bereich Ortsausgang zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit.	Die Wirksamkeit einer Verschwenkung bzw. baulichen Verkehrsberuhigung ist einerseits als positiv wirksam einzustufen. Durch ggf. stocken-	



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Iversheim)

Seite 3 v. 3

Zufahrt Friedwald: Zulässige Höchstgeschwindigkeit und deren Einhaltung prüfen, sowie Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.

Zufahrt Friedwald: Nach den Angaben der Stadt Bad Müns-tereifel: „Die Suche nach einer alternativen Zufahrt für den Friedwald gestaltet sich schwierig. Bislang konnte keine umsetzbare Möglichkeit hierzu gefunden werden.

Aus diesen Gründen wurde eine Erweiterung des Friedwaldes abgelehnt, so dass der Verkehr nach Vollbelegung der heutigen Fläche in den folgenden Jahren kontinuierlich rückläufig sein wird.“

deren Verkehr wiederum ggf. negative Auswirkung durch An- und Abfahrvorgänge (ebenso, wenn z.B. Lkw versuchen die Straße zu befahren).

Wirksamkeit: s.o.

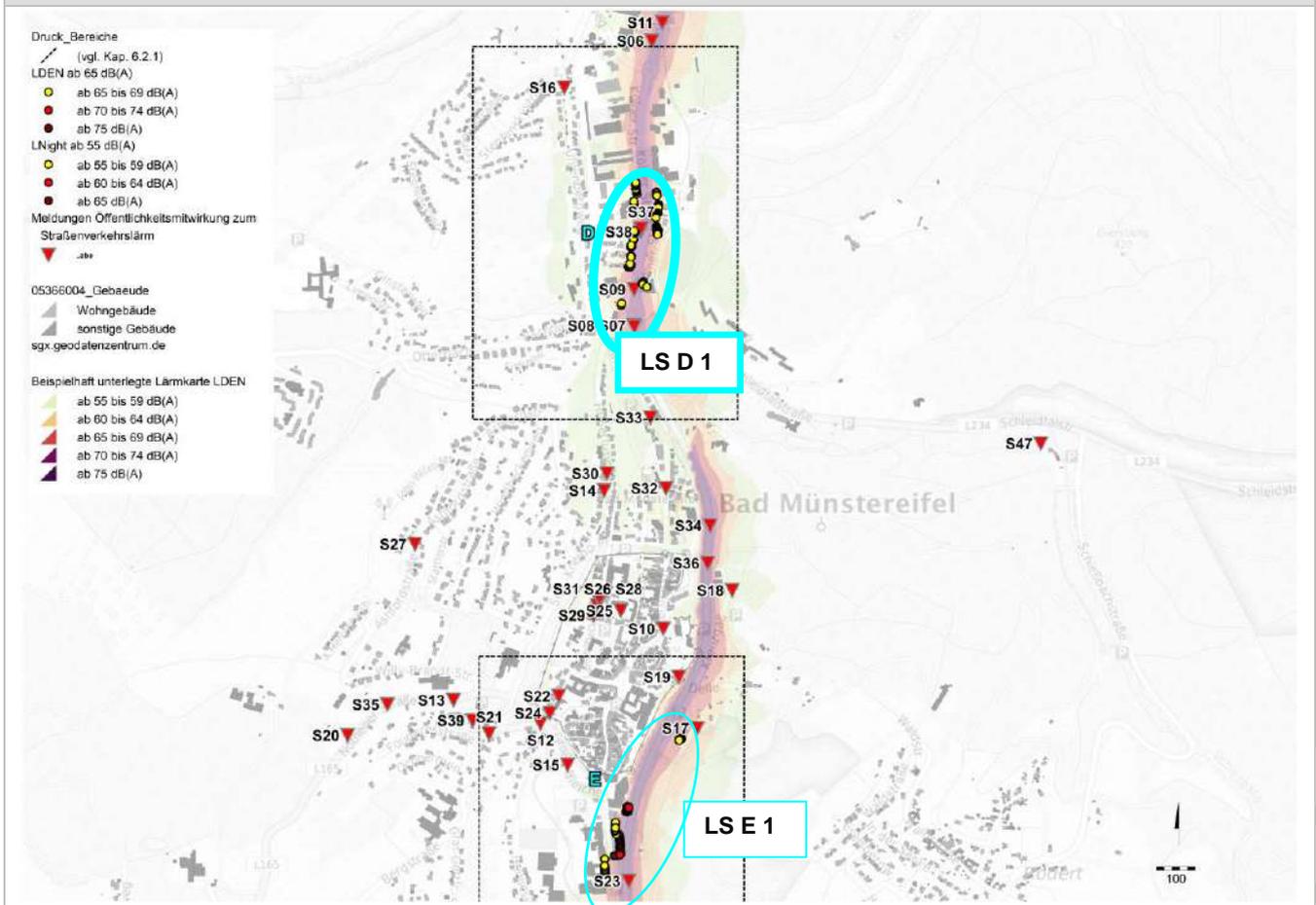
Die Wirksamkeit einer Reduzierung des Kfz hängt von der hierdurch zu erwartenden Höhe der Reduktion im Verhältnis zur derzeitigen Verkehrsmenge des Verkehrsaufkommens ab, so dass dies nicht beziffert werden kann. Zur Orientierung: Eine Halbierung des allgemeinen Verkehrsaufkommens bedingt etwa eine Pegelreduktion v. 3 dB.



9.2.8 Ortslage Bad Münstereifel - LS D 1

Ortslage: Bad Münstereifel		Straßenverkehrslärm		→ Bereiche D und E
Bezug:	Ermittelte hohe bzw. sehr hohe Lärmbelastung aufgrund der durchgeführten Lärmkartierung (Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen , vgl. Kap. 2, 6.2 und 6.3) im definierten Bereich D und E → Lärmschwerpunkte ‚LS D 1‘ (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.4) → Lärmschwerpunkte ‚LS E 1‘ (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.5)			
	sowie Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S06 bis S39 u. S47 (vgl. Anhang D.2)			
Maßnahmenblatt:	LS D 1	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)		
	Seite 1 v. 3			
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße: (vgl. Kap. 6.3)	L 194	1. Schwelle	2. Schwelle	
		L _{DEN} ab 65 dB(A)	L _{DEN} ab 70 dB(A)	
		L _{Night} ab 55 dB(A)	L _{Night} ab 60 dB(A)	
		60 EW (16 G)	-	
		/	/	
		60 EW (15 G)	-	
Meldungen gezielt zu den vorgeannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	zur L 194 im Bereich (inkl. nördlich davon) LS D 1: S06, S07, S08, S09, S11,			

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: LS D 1 (Bad Münstereifel)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p>L 194: <i>Vorab-Information: Nach dem vorliegenden Modell [11] gilt im Bereich des Lärmschwerpunktes 50 km/h tags / 50 km/h nachts. Nördlich und südlich dessen gelten zum Teil höhere zul. Höchstgeschwindigkeiten.</i></p> <p>L 194: In einem 1. Schritt: Prüfung der vorhandenen Beschilderung bzgl. zul. Höchstgeschwindigkeit.</p> <p>L 194: Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf einheitlich höchstens 50 km/h. Im unmittelbaren Bereich des Lärmschwerpunktes wird aufgrund der hohen bzw. sehr hohen Belastungen eine weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h angeregt.</p> <p>L 194: Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11 oder offenporige Asphalte (PA 8), etc.)</p> <p>L 194: Prüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) insbesondere östlich entlang der L 194.</p>	<p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵ Eine Reduktion von 100 km/h auf 50 km/h (ggf. auf Abschnitten in Fahrtrichtung Ortsausgang nach Verlassen des Ortes) kann eine Pegelreduktion von etwa 6 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 50 km/h auf 30 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 3 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier: Referenzbelag Gussasphalt), ist auf Strecken mit über 60 km/h gefahrenen Geschwindigkeiten in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) bzw. bei Umsetzung von offenporigen Asphalten (z.B. PA 8 oder 11) mit höheren Pegelreduktionen zu rechnen. (Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit kleiner als 60 km/h ist in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung ebenso mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind innerorts bzw. unterhalb von 60 km/h i.d.R. nicht umsetzbar.).</p> <p>Die lärmindernde Wirkung einer Lärmschutzwand kann generell als hoch eingestuft werden. In Abhängigkeit der Dimensionierung im Verhältnis zur zu schützenden Fläche kann die lärmindernde Wirkung üblicherweise mit mindestens 5-10 dB beziffert werden. Die Wirkung kann ggf. auch deutlich höher ausfallen, wenn die Ausbreitung durch eine entsprechend „massive“ Abschirmung unterbunden wird. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung unter</p>	



Maßnahmenblatt: LS D 1 (Bad Münstereifel)

Seite 3 v. 3

Beachtung aller relevanter Parameter beziffert werden.

Ergänzend zur L 194 (u.a. vorwiegende Meldungen):

L 194: Prüfung auf Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.

Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)

L 194: Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung.

Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.

L 194: Ergänzend bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:
Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:

Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.

Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“

Hinweis → L 194 bzw. Kölner Straße (u.a. S09): Vereinzelt Baumreihen oder Hecken können subjektiv als „lärm-mindernd“ wahrgenommen werden. Im Zuge einer akustischen Bewertung ist für den Straßenverkehr hierdurch jedoch keine rechenbare Verbesserung zu erwarten. [21]

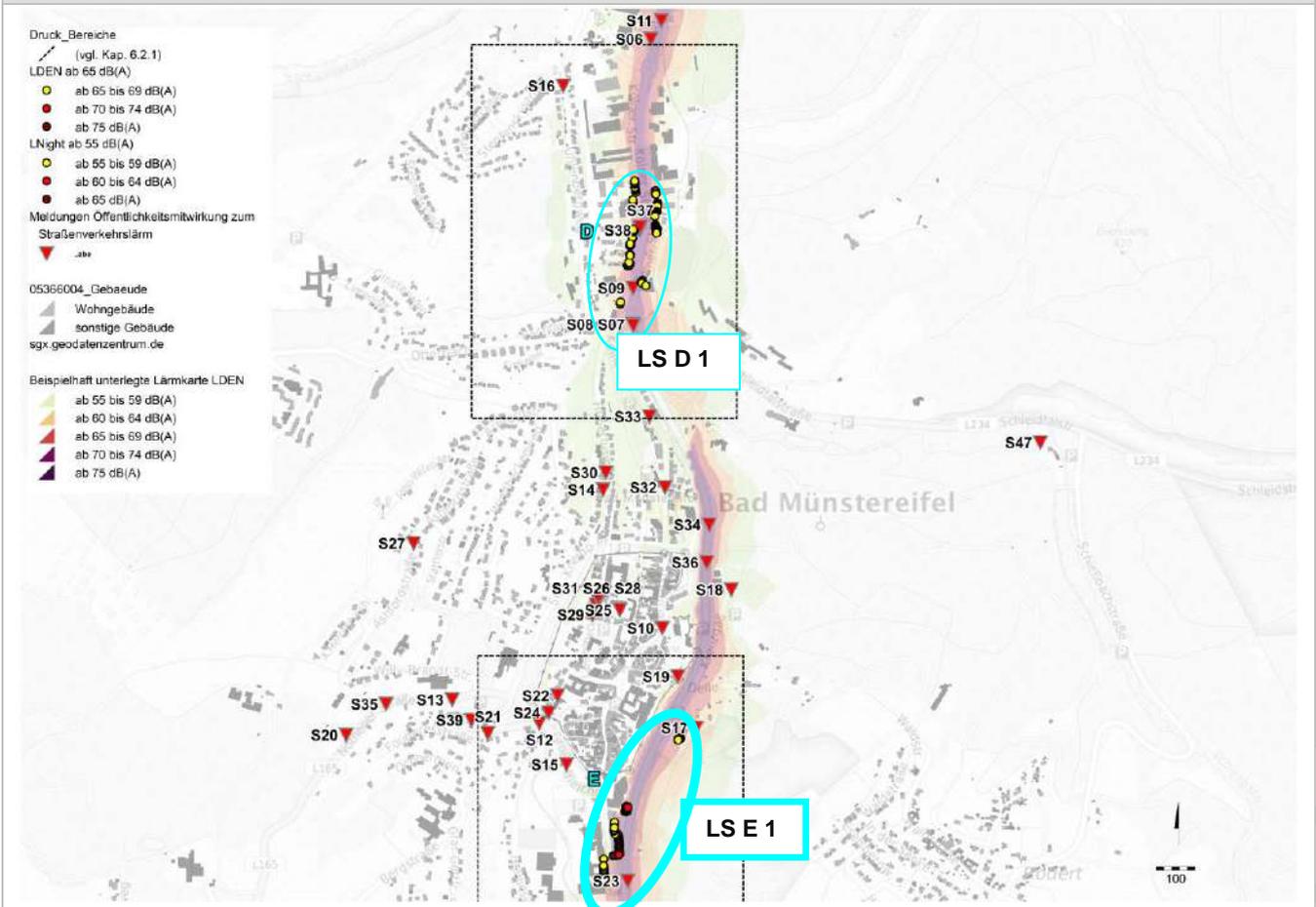
Die Stadt Bad Münstereifel sieht aufgrund der fehlenden rechnerischen Wirksamkeit keine Maßnahme hierzu vor.



9.2.9 Ortslage Bad Münstereifel - LS E 1

Ortslage: Bad Münstereifel		Straßenverkehrslärm		→ Bereiche D und E	
Bezug:	Ermittelte hohe bzw. sehr hohe Lärmbelastung aufgrund der durchgeführten Lärmkartierung (Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen , vgl. Kap. 2, 6.2 und 6.3) im definierten Bereich D und E → Lärmschwerpunkte ,LS D 1' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.4) → Lärmschwerpunkte ,LS E 1' (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.5) sowie Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S06 bis S39 u. S47 (vgl. Anhang D.2)				
Maßnahmenblatt:	LS E 1	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)			
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße: (vgl. Kap. 6.3)	Seite 1 v. 3	1. Schwelle		2. Schwelle	
	L 194	LDEN ab 65 dB(A)		LDEN ab 70 dB(A)	
		LNight ab 55 dB(A)		LNight ab 60 dB(A)	
		10 EW (5 G)	68 EW (2 G)	68 EW (2 G)	
		10 EW (3 G)			
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	zur L 194 im Bereich (inkl. nördlich davon) LS E 1: S14, S17, S18, S23, S34, S36				

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: LS E 1 (Bad Münstereifel)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>L 194: Vorab-Information: Unmittelbar im Bereich der ermittelten Belasteten im Lärmschwerpunkt ist im Modell [11] 70 km/h tags / 70 km/h nachts hinterlegt.</i></p> <p>L 194: In einem 1. Schritt: Prüfung der vorhandenen Beschilderung bzgl. zul. Höchstgeschwindigkeit.</p> <p>L 194: Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf einheitlich höchstens 50 km/h, bzw. aufgrund der hohen bzw. sehr hohen Belastungen im Bereich des Lärmschwerpunkts eine weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h angeregt.</p> <p>L 194: Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11 oder offenporige Asphalte (PA 8), etc.)</p> <p>L 194: Prüfung auf Errichtung einer aktiven Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand) östlich entlang der L 194 - bezogen auf den gesamten Abschnitt entlang der Ortslage Bad Münstereifel, vgl. Lärmschwerpunktbereich sowie Meldungen. (mit Ausnahme der Bereiche mit ausreichend abschirmender Stadtmauer).</p> <p>In diesem Zusammenhang wird die Überprüfung der Höhe der bestehenden Lärmschutzwand nördlich des errechneten Lärmschwerpunkts ‚LS E 1‘ angeregt, bzw. bei Bedarf und möglicher baulicher Realisierbarkeit eine Erhöhung dieser.</p>	<p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 50 km/h auf 30 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 3 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p> <p>Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier: Referenzbelag Gussasphalt), ist auf Strecken mit über 60 km/h gefahrenen Geschwindigkeiten in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) bzw. bei Umsetzung von offenporigen Asphalten (z.B. PA 8 oder 11) mit höheren Pegelreduktionen zu rechnen. (Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit kleiner als 60 km/h ist in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung ebenso mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind innerorts bzw. unterhalb von 60 km/h i.d.R. nicht umsetzbar.)</p> <p>Die lärmindernde Wirkung einer Lärmschutzwand kann generell als hoch eingestuft werden. In Abhängigkeit der Dimensionierung im Verhältnis zur zu schützenden Fläche kann die lärmindernde Wirkung üblicherweise mit mindestens 5-10 dB beziffert werden. Die Wirkung kann ggf. auch deutlich höher ausfallen, wenn die Ausbreitung durch eine entsprechend „massive“ Abschirmung unterbunden wird. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung unter Beachtung aller relevanter Parameter beziffert werden.</p>	



Maßnahmenblatt: LS D 1 (Bad Münstereifel)

Seite 3 v. 3

L 194: Prüfung auf Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.

Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)

L 194: Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung.

Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.

L 194: Ergänzend bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs: Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:

Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.

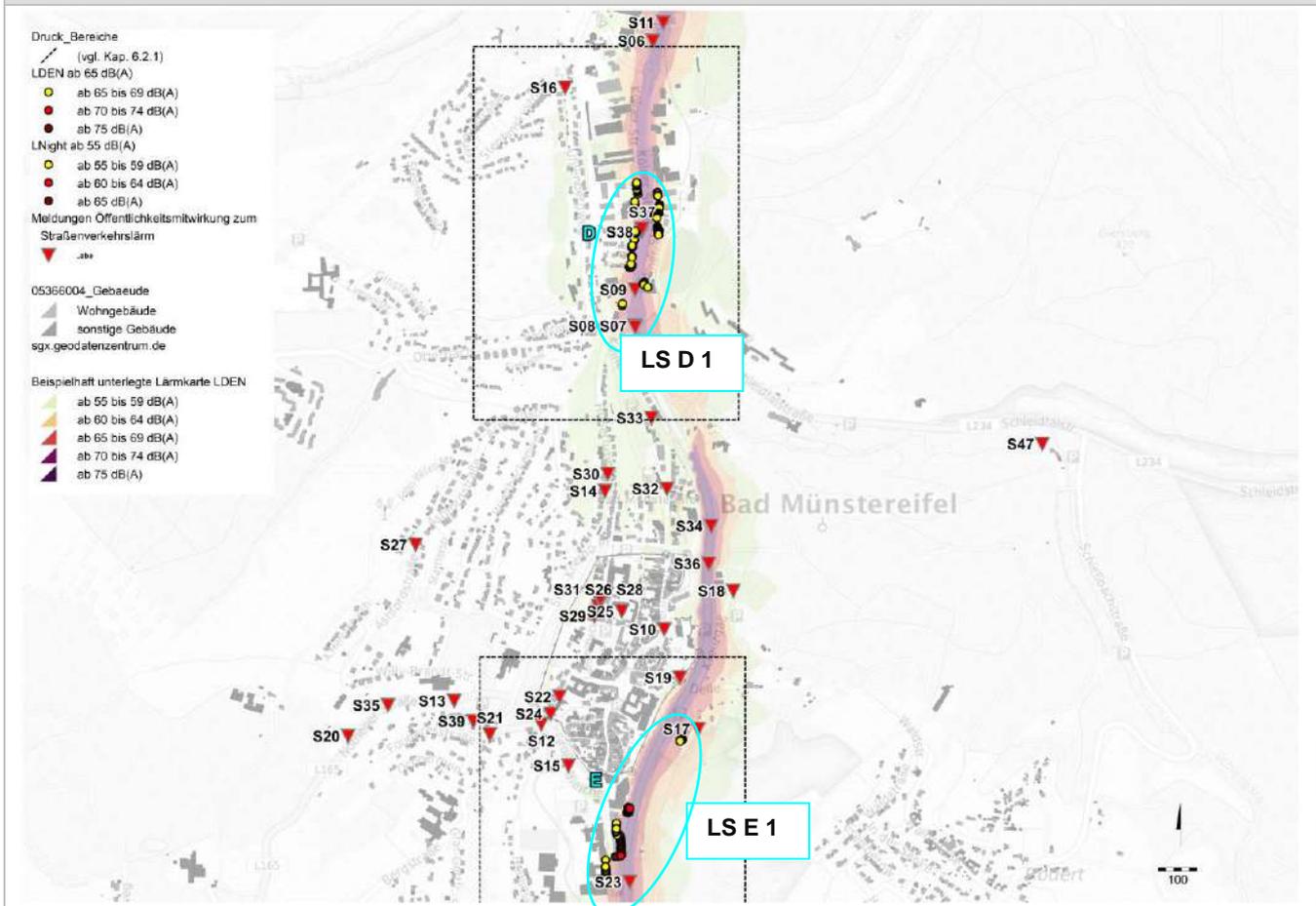
Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“



9.2.10 Ortslage Bad Münstereifel - zusätzliche Meldungen sowie genereller Maßnahmen-Vorschlag bezogen auf die Kernstadt

Ortslage: Bad Münstereifel		Straßenverkehrslärm		zusätzliche Meldungen	
Bezug:		Sonstige Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S06 bis S39 u. S47 (vgl. Anhang D.2)			
Maßnahmenblatt:		Bad Münstereifel zusätzl. Meldungen		Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)	
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (vgl. Kap. 6.3)		Seite 1 v. 5		1. Schwelle	
		keine nach ULR klassifizierten Straßen ansonsten: - L 165 u. L 234 (s.u.) - Kölner Str. (s.u.) - Langenhecke - innerstädt. Str. (s.u.)		L _{DEN} ab 65 dB(A) L _{Night} ab 55 dB(A)	
				2. Schwelle	
				L _{DEN} ab 70 dB(A) L _{Night} ab 60 dB(A)	
		Keine Lärmkartierung (vgl. Kap. 2 und 4)			
Meldungen gezielt zu den vorgeannten Straßen (vgl. Anhang D.2):		Zur L 165 (Nöthener Str. u. Große Bleiche): S12, S13, S15, S20, S21, S35, S39; Zur L 234 (teils Kölner Str. u. Schleidtalstr.): S33, S47; Zur Kölner Str. (<u>nicht</u> L 195, L 234): S09, S32, S33; Zur Langenhecke: S25, S26, S28, S29, S31; Zu Wertherstr. (S10), Heisterbacher Str. (S22), Uhlenbergweg (S16), Delle (S19), Werkbrücke (S24), Ashfordstr. (S27), Hubertusweg (S30)			

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen sowie genereller Maßnahmen-Vorschlag bezogen auf die Kernstadt (Bad Münstereifel)		Seite 2 v. 5
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p>Zur L234 - Die Kölner Straße Stadtauswärts ist vom Landesbetreiber Straßenbau zur Sanierung geplant.</p> <p>Die Kölner Straße stadteinwärts, ab abknickender Vorfahrt, wird im Rahmen des Wiederaufbaus saniert.</p> <p>Zudem ist anstatt der abknickenden Vorfahrt ein Kreisverkehr in Planung. Beginn der Umsetzung ggf. in Teilbereichen noch dieses Jahr.</p>	<p>Kann nicht beziffert werden; Hierzu ist eine konkrete Prüfung bzw. Berechnung unter Beachtung aller Parameter erforderlich, die nicht bekannt sind (nicht vorgesehen). Die Wirksamkeit einer Sanierung hängt vom derzeitigen Schadensbild und der gewählten neuen Oberflächen-Beschaffenheit ab. Beispielhaft: Die Wirksamkeit einer partiellen Straßenoberflächen-Instandsetzung (z.B. Schlaglöcher, o.ä.) kann Pegelreduktion um 1-2 dB bewirken (je nachdem wie schadhaft die Oberfläche ist). Die Lärminderung bzw. subjektiv wahrgenommen Minderung ist allerdings deutlich höher zu bewerten, da die „dauernden“ Pegelspitzen beim Durchfahren von schadhaften Stellen „wegfallen“, die über den vorgenannten „gemittelten“ Wert von 1-2 dB nicht erfasst werden. Die Wirksamkeit einer Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche kann nicht in den Berechnungen geprüft bzw. nachgewiesen werden (da dort von einer unschadhaften Oberfläche ausgegangen wird).</p> <p>Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier: Referenzbelag Gussasphalt), ist auf Strecken mit über 60 km/h gefahrenen Geschwindigkeiten in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) bzw. bei Umsetzung von offenporigen Asphalten (z.B. PA 8 oder 11) mit höheren Pegelreduktionen zu rechnen. (Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit kleiner als 60 km/h ist in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung ebenso mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind innerorts bzw. unterhalb von 60 km/h i.d.R. nicht umsetzbar.).</p> <p>Aus rein schalltechnischer Sicht kann diese Maßnahme durch Umsetzung eines Kreisverkehrs für die umliegenden Straßen ebenso einen Zuschlag bedingen (je nach Abstand mit + 2dB). Ein Knotenpunkt mit Lichtzeichenanlage (LSA) wäre äquivalent um bis zu +3 dB zu erhöhen, und somit um 1 dB ungünstiger.</p>	
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		



Maßnahmenblatt:	zusätzliche Meldungen sowie genereller Maßnahmen-Vorschlag bezogen auf die Kernstadt (Bad Münstereifel)	Seite 3 v. 5
------------------------	--	--------------

Maßnahmenvorschläge**Wirksamkeit der Maßnahme**

S16, u.a. S30: Hinweis → Schienenverkehrsgeräusche auf Schienenwegen des Bundes liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Bad Münstereifel (vgl. u.a. Kap. 3). Dieser fällt unterhalb der relevanten Schwelle (vgl. Kap. 2).

Da für alle auf S. 1 benannten Straßen die Nichteinhaltung der zul. Höchstgeschwindigkeiten sowie häufig Motorradlärm benannt wird:

Je nach zul. Höchstgeschwindigkeit

- Zu L 165 - Nöthener Str. und Große Bleiche,
- Zu L 234 - teils Kölner Str. u. Schleidtalstr.
- Zu Langenhecke, Huberutsweg, Heisterbacher Str., Wertherstr.:

Prüfung auf Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.

Zu allen o.g. Str: Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Prüfung auf Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung - insbesondere im Bereich vom Ortsausgang bzw. beim Wechsel auf höhere zul. Höchstgeschwindigkeiten.

Zu allen vorgenannten Str: *Ergänzend bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:*

Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:

Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm

Ergänzend zur L 165 (Nöthener Str.): In einem 1. Schritt: Prüfung der vorhandenen Beschilderung bzgl. zul. Höchstgeschwindigkeit.

Im Anschluss: Prüfung auf generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L165 (Nöthener Str.) in bewohnten Bereichen auf 30 km/h.

→ *Wenngleich hier keine berechneten Ergebnisse vorliegen, ist aufgrund der Nähe der Wohngebäude zur Straße (zum Teil unmittelbar neben Fußgängerweg) und deren*

Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)

Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.

Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.

Je nach derzeit gegebener zul. Höchstgeschwindigkeit (z.B.: 50 km/h):

Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 50 km/h auf 30 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 3 dB tags sowie nachts bewirken.⁵ Darüber hinaus sei erwähnt, dass sich nach RLS-19 aufgrund der Steigungen bei der Reduktion auf 30 km/h eine höhere Pegelreduktion ergeben wird. (in Abhängigkeit der Verkehrsteilnehmer (Zusammensetzung Pkw,

Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen sowie genereller Maßnahmen-Vorschlag bezogen auf die Kernstadt (Bad Münstereifel) Seite 4 v. 5

gegebener Steigung/Neigung (nach nationalem Recht sind hier Zuschläge zu vergeben) mit höheren Einwirkungen zu rechnen (hängt von der Frequentierung bzw. Verkehrszusammensetzung ab). Aufgrund der Topographie und der Straßenführung ist es aus schalltechnischer Sicht realistisch, dass vorbeifahrende Kfz „mehrfach“ einwirken.

Ergänzend zur Langenhecke: Die Schulbusse sollen perspektivisch an den Bahnhof verlegt werden. Überdies wird eine Sanierung der Langenhecke nach der Flut unumgänglich.

In diesem Zusammenhang:

Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11, etc.)

Ergänzend zur Delle: Nach den Angaben der Stadt Bad Münstereifel: „Die Delle ist eine Anliegerstraße. Durch die Möglichkeit der Zufahrt über Delle und Marktstraße zum Rathaus und zur Schule, wird die Delle vielfach gerade auch zum Hol- und Bringverkehr genutzt. Durch die geplante Einrichtung einer Fußgängerzone im Bereich der Marktstraße bzw. der Orchheimer Straße vorbei am Markt ist zu erwarten, dass der Durchgangsverkehr weniger werden dürfte. → Zur weiteren Umsetzung des Konzeptes bedarf es weitergehender Abstimmungen, Beratungen und Beschlussfassungen in den politischen Gremien sowie Beteiligungen (z. B. der Öffentlichkeit) in den vorgeschriebenen Verfahren.“

Lkw, Motorrad)). Dies kann erst im Rahmen konkreter Berechnungen beziffert werden.

Eine Reduzierung bzw. Verlagerung von Kfz-Anteilen (hier: Busse) ist grundsätzlich in den entlasteten Bereichen als wirksam einzustufen. Aus schalltechnischer Sicht ist jedoch ebenso zu erwähnen, dass eine Verlagerung ebenso eine Zunahme an anderer Stelle bewirken kann (verkehrlich sowie auch lärmtechnisch).

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme im Bereich der Entlastung sowie ebenso die mögliche Zunahme an anderer Örtlichkeit hängt jedoch von vielen Faktoren ab. Dies kann nicht beziffert werden; Hierzu ist eine konkrete Prüfung bzw. Berechnung unter Beachtung aller Parameter erforderlich, die nicht bekannt sind (nicht vorgesehen).

Je nach aktueller Ausgangssituation ist bereits bezüglich einer angenommenen Oberfläche als Gussasphalt, auf Strecken mit einer gefahrenen Geschwindigkeit kleiner als 60 km/h in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind innerorts bzw. unterhalb von 60 km/h i.d.R. nicht umsetzbar.

Aufgrund der thematisierten Kopfsteinpflasterung sind gegenüber einer ebenen, asphaltierten Straße bereits Pegelreduktionen um mindestens 5 dB zu erwarten (bei 30 km/h).

Eine Reduzierung bzw. Verlagerung von Kfz-Anteilen (hier: Busse) ist grundsätzlich in den entlasteten Bereichen als wirksam einzustufen. Aus schalltechnischer Sicht ist jedoch ebenso zu erwähnen, dass eine Verlagerung ebenso eine Zunahme an anderer Stelle bewirken kann (verkehrlich sowie auch lärmtechnisch). Die Wirksamkeit dieser Maßnahme im Bereich der Entlastung sowie ebenso die mögliche Zunahme an anderer Örtlichkeit hängt jedoch von vielen Faktoren ab. Dies kann nicht beziffert werden; Hierzu ist eine konkrete Prüfung bzw. Berechnung unter Beachtung aller Parameter erforderlich, die nicht bekannt sind (nicht vorgesehen).

Zur Orientierung: Eine Halbierung des allgemeinen Verkehrsaufkommens bedingt etwa eine Pegelreduktion v. 3 dB.

Maßnahmenblatt:	zusätzliche Meldungen sowie genereller Maßnahmen-Vorschlag bezogen auf die Kernstadt (Bad Münstereifel)	Seite 5 v. 5
------------------------	--	--------------

Ergänzend zur Werkbrücke:

Nach den Angaben der Stadt Bad Münstereifel wird im Rahmen des Verkehrskonzeptes vorgeschlagen: „Die Ausfahrt soll in Richtung Marktstraße erfolgen, und zukünftig nicht mehr über das Heisterbacher Tor. Dafür sollen die Kfz über das Heisterbacher Tor auf die Werkbrücke zufahren. Allerdings gilt dies nur für Anlieger. Der Abbiegeverkehr ins Tor würde sich insofern nicht mehr ergeben. → Zur weiteren Umsetzung des Konzeptes bedarf es weitergehender Abstimmungen, Beratungen und Beschlussfassungen in den politischen Gremien sowie Beteiligungen (z. B. der Öffentlichkeit) in den vorgeschriebenen Verfahren.“

Wirksamkeit: s. vorgeannt.

Ergänzend zur Ashfordstr.:

Nach den Angaben der Stadt Bad Münstereifel: Durch die Anpassungen der Kölner Straße im Rahmen des Wiederaufbaus und der Umsetzung der ISEK-Maßnahme A.15 wird erwartet, dass die "Abkürzung" unattraktiver wird. Aktuell befinden wir uns in der Erarbeitung von Ausführungsplanungen. In diesem Bereich werden Geschwindigkeitsreduktionen angeregt → Auf Höhe des Bahnhofsvorplatzes 30 km/h. Durch diese Maßnahme soll die Befahrung u.a. unattraktiver gemacht werden.

Wirksamkeit bzgl. Kfz-Reduktion: s. vorgeannt.

Wirksamkeit bzgl. Geschwindigkeitsreduzierung: Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. z.B. 50 km/h auf 30 km/h auf Gemeindestraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 3 dB tags sowie nachts bewirken.

Bezogen auf die Kernstadt der Ortslage Bad Münstereifel:

„Geplant ist aktuell die verkehrliche Neuregelung der Kernstadt. Hintergrund und Grundlage der verkehrlichen Neustrukturierung in der Kernstadt waren diverse Beteiligungsformate zur Erstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes, zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes im Speziellen sowie im Rahmen im Rahmen des Wiederaufbaus, also seit 2016 bis heute. Durch die verkehrliche Neuregelung der Kernstadt und der angepassten Parkraumstrukturierung soll neben der Aufenthaltsqualität gerade auch die Sicherheit für alle Stadtbewohnenden und -nutzenden (u. a. Bürger:innen, Fußgänger:innen, Schüler:innen, Tourist:innen, etc.) verbessert werden, ohne dass sich hierdurch wirtschaftliche Nachteile für die ansässigen Geschäfts- und Gastronomielokale ergeben. Vor allem auch für Familien mit Kindern, Ältere und Jugendliche soll sich durch die Maßnahmen die Sicherheit und Bewegungsfreiheit in der Stadt verbessern.“

Kann nicht beziffert werden;

Hierzu ist eine konkrete Prüfung bzw. Berechnung unter Beachtung aller Parameter erforderlich, die nicht bekannt sind (nicht vorgesehen).

Anmerkung zu einzelnen Maßnahmen: s.o.

Die verkehrliche Neuregelung soll insgesamt zu weniger motorisiertem Individualverkehr in der Kernstadt führen und dazu beitragen den Umstieg auf den Umweltverbund (ÖPNV, nicht motorisierte Verkehrsträger, Carsharing etc.) zu fördern und zu erleichtern.

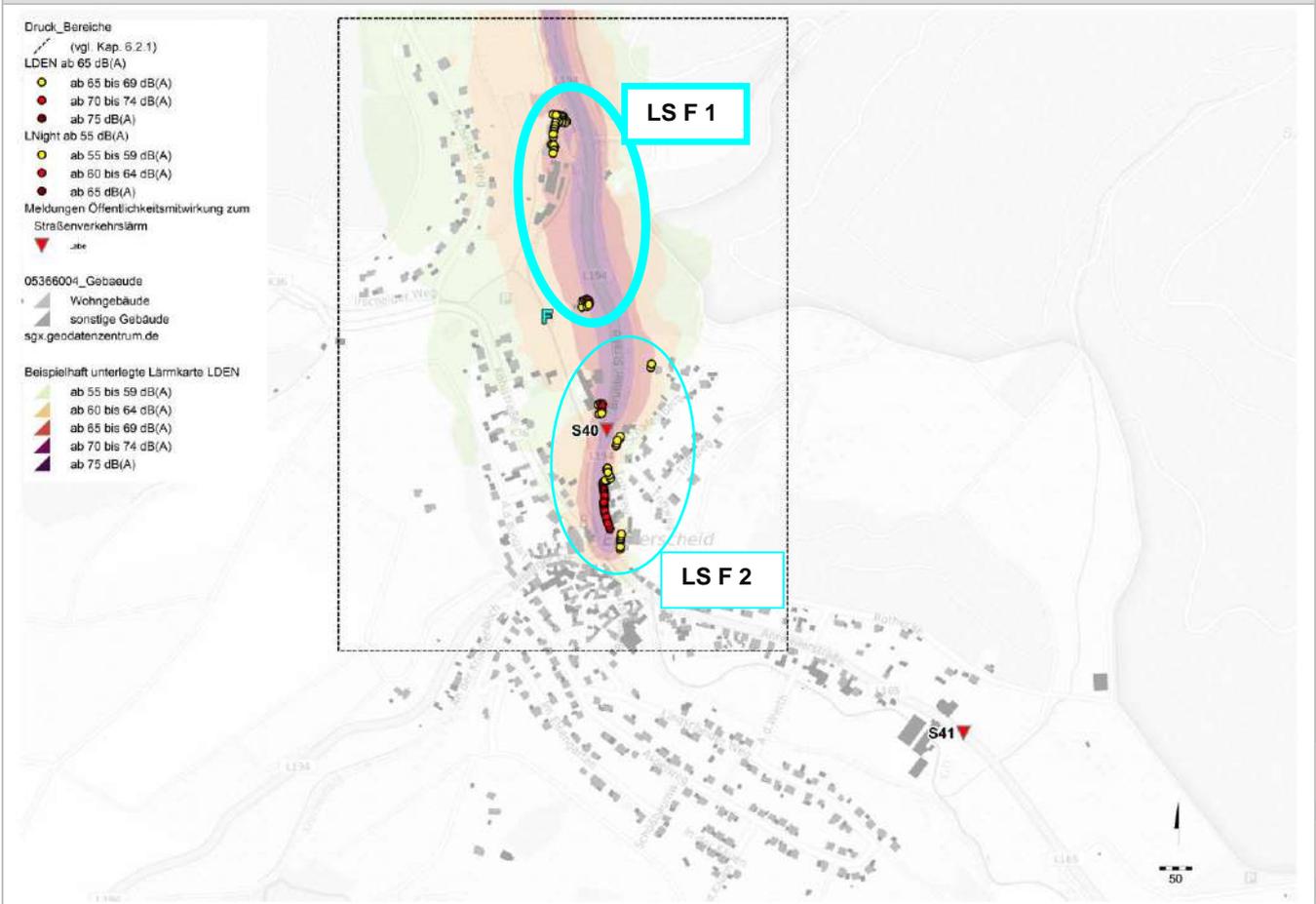
Zur weiteren Umsetzung des Konzeptes bedarf es weitergehenden Abstimmungen, Beratungen und Beschlussfassungen in den politischen Gremien sowie Beteiligungen (z. B. der Öffentlichkeit) in den vorgeschriebenen Verfahren.“



9.2.11 Ortslage Eicherscheid - LS F 1

Ortslage: Eicherscheid		Straßenverkehrslärm		→ Bereich F
Bezug:	Ermittelte hohe Lärmbelastung aufgrund der durchgeführten Lärmkartierung (Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen , vgl. Kap. 2, 6.2 und 6.3) im definierten Bereich F → Lärmschwerpunkte ‚LS F 1‘ u. ‚LS F 2‘ (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.6)			
	sowie Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S40 u. S41 (vgl. Anhang D.2)			
Maßnahmenblatt:	LS F 1 Seite 1 v. 2	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)		
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße: (vgl. Kap. 6.3)	L 194	1. Schwelle L _{DEN} ab 65 dB(A) L _{Night} ab 55 dB(A)	2. Schwelle L _{DEN} ab 70 dB(A) L _{Night} ab 60 dB(A)	
		9 EW (6 G)	1 EW (1 G)	
		9 EW (6 G)	1 EW (1 G)	
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	zur L 194: im Bereich LS F 1: keine Meldung			

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



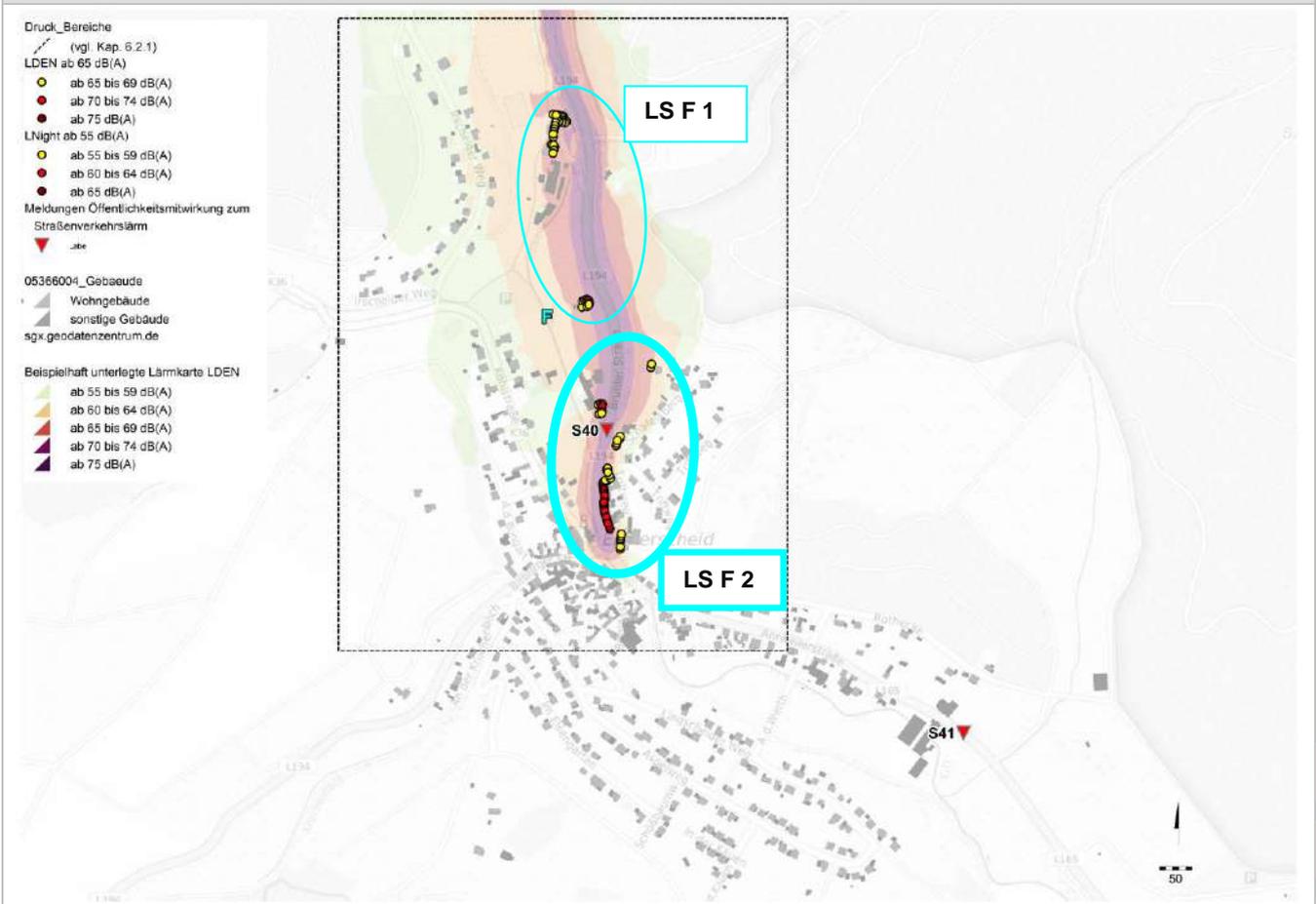
Maßnahmenblatt: LS F 1 (Eicherscheid)		Seite 2 v. 2
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>L 194: Vorab-Information: Im Bereich des Lärmschwerpunkts gilt auf der L 194 nach dem vorliegenden Modell [11] 100 km/h tags / 100 km/h nachts.</i></p> <p>L 194: Prüfung zur Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h ganztags</p>	<p>Eine generelle Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 100 km/h auf 70 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵</p>	



9.2.12 Ortslage Eicherscheid - LS F 2

Ortslage: Eicherscheid		Straßenverkehrslärm		→ Bereich F
Bezug:	Ermittelte hohe Lärmbelastung aufgrund der durchgeführten Lärmkartierung (Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen , vgl. Kap. 2, 6.2 und 6.3) im definierten Bereich F → Lärmschwerpunkte ‚LS F 1‘ u. ‚LS F 2‘ (exakte Bereichszuweisung: Vgl. Kap. 6.2.2.6)			
	sowie Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S40 u. S41 (vgl. Anhang D.2)			
Maßnahmenblatt:	LS F 2	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)		
	Seite 1 v. 3		1. Schwelle	2. Schwelle
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße: (vgl. Kap. 6.3)	L 194		L _{DEN} ab 65 dB(A) L _{Night} ab 55 dB(A)	L _{DEN} ab 70 dB(A) L _{Night} ab 60 dB(A)
			26 EW (9 G) / 26 EW (9 G)	15 EW (8 G) / 15 EW (8 G)
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	zur L 194: im Bereich LS F 2: S 40			

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: LS F 2 (Eicherscheid)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
L 194: Vorab-Information: Im nördlichen Bereich des betroffenen Lärmschwerpunkts ‚LS F 2‘ gilt auf der L 194 nach dem vorliegenden <i>Modell [11]</i> 100 km/h tags / 100 km/h nachts. Auf Höhe der Meldung (S40) beginnt Richtung Süden 50 km/h tags und nachts.	Eine generelle Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken. ⁵	
L 194 im nördlichen Bereich bis Ortseingang: Prüfung zur Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 70 km/h ganztags. Aufgrund der geringen Abstände zwischen Straße und Wohnhäuser und der im Lärmschwerpunkt-Bereich ermittelten hohen bzw. teils sehr hohen Belastung: Prüfung auf weitergehende Geschwindigkeitsreduktion bis zum südlichen Kreisverkehr auf 30 km/h.	Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 50 km/h auf 30 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 3 dB tags sowie nachts bewirken. ⁵	
L 194: Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11 oder offenporige Asphaltpa 8), etc.)	Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier: Referenzbelag Gussasphalt), ist auf Strecken mit über 60 km/h gefahrenen Geschwindigkeiten in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) bzw. bei Umsetzung von offenporigen Asphalten (z.B. PA 8 oder 11) mit höheren Pegelreduktionen zu rechnen. (Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit kleiner als 60 km/h ist in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung ebenso mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphaltpa sind innerorts bzw. unterhalb von 60 km/h i.d.R. nicht umsetzbar.)	
<i>Ergänzend (vgl. auch Übergang zu L 165 - Unterkapitel 9.2.13)</i> L 194: Prüfung auf Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.	Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwin-	



Maßnahmenblatt: LS F 2 (Eicherscheid)

Seite 3 v. 3

L 194: Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung.

L 194: Bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:

Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:

Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“

digkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)

Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.

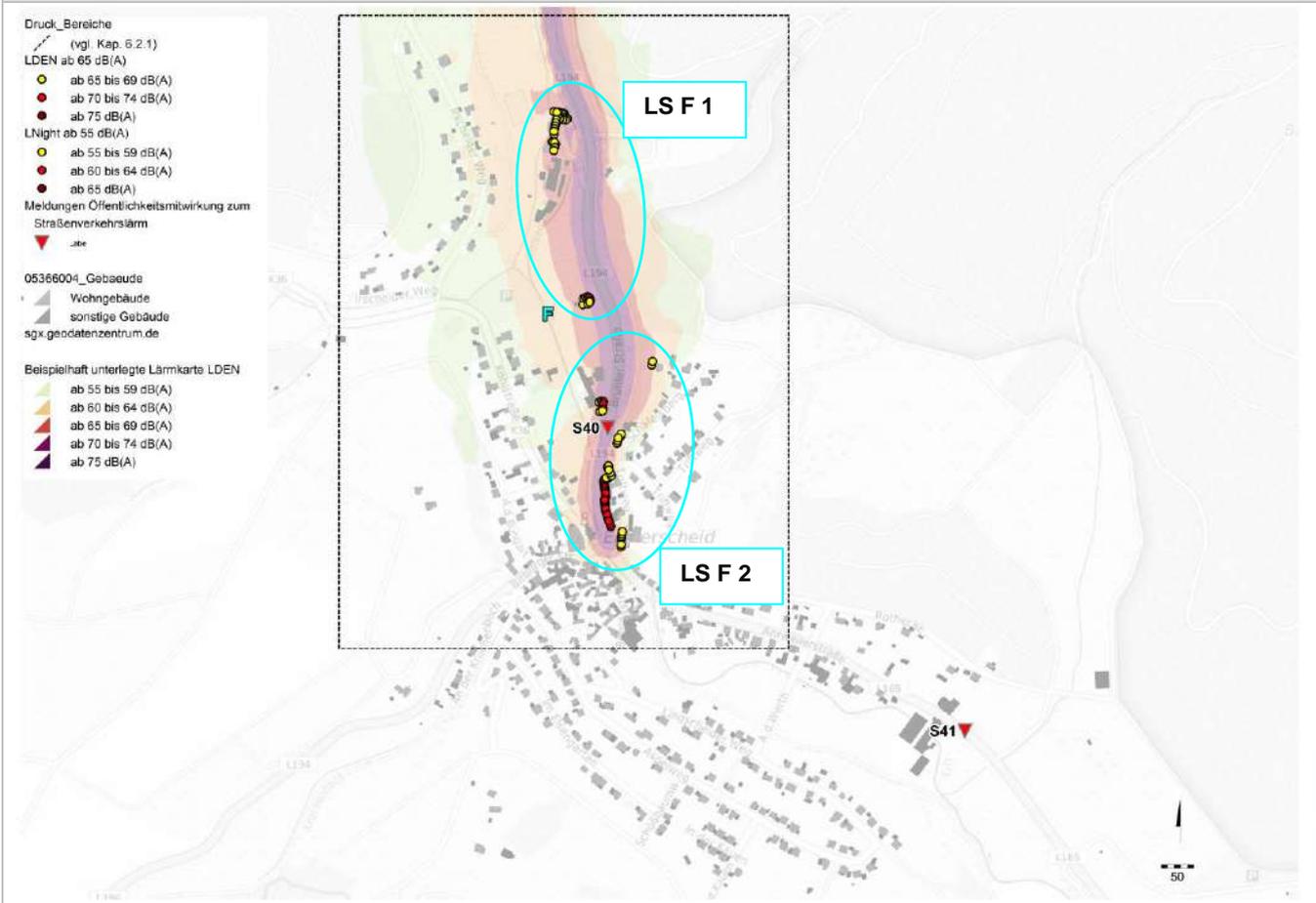
Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.



9.2.13 Ortslage Eicherscheid - zusätzliche Meldungen

Ortslage:	Eicherscheid	Straßenverkehrslärm	zusätzliche Meldungen	
Bezug:	Sonstige Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S40 u. S41 (vgl. Anhang D.2)			
Maßnahmenblatt:	Eicherscheid zusätzl. Meldungen	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)		
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (vgl. Kap. 6.3)	Seite 1 v. 2 keine nach ULR klassifizierten Straßen ansonsten: - L 165	1. Schwelle LDEN ab 65 dB(A) LNight ab 55 dB(A)	2. Schwelle LDEN ab 70 dB(A) LNight ab 60 dB(A)	Keine Lärmkartierung (vgl. Kap. 2 und 4)
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	Zur L 165 (Ahrweiler Str.): S41 (teils auch S40)			

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Eicherscheid)		Seite 2 v. 2
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>L 165: Hinweis → Es liegen hier keine berechneten Ergebnisse vor</i></p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit prüfen, sowie Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.</p>	<p>Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)</p>	
<p>L 194: Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung.</p>	<p>Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.</p>	
<p><i>L 194: Bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:</i></p> <p>Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:</p> <p>Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“</p>	<p>Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.</p>	



9.2.14 Ortslage Kirspenich - zusätzliche Meldungen

Ortslage: Kirspenich		Straßenverkehrslärm		zusätzliche Meldungen	
Bezug:		Sonstige Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage: S58 bis S61 (vgl. Anhang D.2)			
Maßnahmenblatt:		Kirspenich zusätzl. Meldungen		Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)	
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (vgl. Kap. 6.3)		Seite 1 v. 4 keine nach ULR klassifizierten Straßen ansonsten:		1. Schwelle	
		- L 11 - Stotzheimer Str.		LDEN ab 65 dB(A) LNight ab 55 dB(A)	
				2. Schwelle	
				LDEN ab 70 dB(A) LNight ab 60 dB(A)	
		Keine Lärmkartierung (vgl. Kap. 2 und 4)			
Meldungen gezielt zu den vorge-nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):		Zur L 11 (Kirchheimer Str.): S58 - S61 Zur Stotzheimer Str.: S60			

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Kirspenich)		Seite 2 v. 4
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Die überwiegenden Meldungen in Kirspenich beinhalten Geschwindigkeitsüberschreitungen der zul. Höchstgeschwindigkeit.</i></p> <p>Bzgl. der betroffenen Abschnitte: Prüfung auf Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.</p> <p>Ggf. mit Bezug auf die L 11: Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen: Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung.</p> <p>L 11 (Kirchheimer Str.): <i>Vorab-Information: Generell schwanken die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der L 11 von 50 km/h zu 70 km/h in beide Richtungen unterschiedlich (vgl. ebenso Kap. 9.2.14)</i></p> <p>Prüfung auf generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L11 (Kirchheimer Str.) auf einheitlich höchstens 50 km/h (bezogen auf den gesamten Bereich Kirspenich).</p> <p>L11 (u.a. Höhe Gutenbergstraße): Mitteilung an die zuständige Stelle (Stadt Bad Münstereifel bzw. Landesbetrieb Straßenbau NRW) mit dem Ziel den Zustand der Straße im Bereich des Übergangs zu prüfen und hinsichtlich einer</p>	<p>Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)</p> <p>Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.</p> <p>Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 70 km/h auf 50 km/h auf Bundesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 4 dB tags sowie nachts bewirken.⁵ In Bereichen, die bereits 50 km/h aufweisen bzw. in potentiellen Übergangsbereichen aufgrund der „springenden“ zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zw. 70 km/h und 50 km/h ist von einer „in Summe“ geringeren Pegelreduktion auszugehen, da dort rechnerisch keine weitere Reduktion erfolgt. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung beziffert werden.</p> <p>Die Wirksamkeit einer Sanierung hängt vom derzeitigen Schadensbild und der gewählten neuen Oberflächen-Beschaffenheit ab. Beispielhaft: Die Wirksamkeit einer partiellen Straßen-</p>	



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Kirspenich)

Seite 3 v. 4

Straßenoberflächen-Instandsetzung zu priorisieren.

In diesem Zusammenhang: Prüfung auf Einbau eines „lärmoptimierten Asphalts“ bzw. eines „lärmarmen“ Fahrbahnbelags (z.B. Asphaltbeton 0/11, etc.) → u.a. ggf. im Zusammenhang mit Vgl. Unterkapitel 9.2.2..

oberflächen-Instandsetzung (z.B. deutlich ungleicher Übergang wie beispielsweise bei einem Schlagloch, o.ä.) kann Pegelreduktion um 1-2 dB bewirken (je nachdem wie schadhaft die Oberfläche ist). Die Lärminderung bzw. subjektiv wahrgenommenen Minderung ist allerdings deutlich höher zu bewerten, da die „dauernden“ Pegelspitzen beim Durchfahren von schadhaften Stellen „wegfallen“, die über den vorgenannten „gemittelten“ Wert von 1-2 dB nicht erfasst werden. Die Wirksamkeit einer Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche kann nicht in den Berechnungen geprüft bzw. nachgewiesen werden (da dort von einer unschadhaften Oberfläche ausgegangen wird). Je nach aktueller Ausgangssituation bezüglich der derzeitigen Oberfläche (Annahme hier: Referenzbelag Gussasphalt) und zul. Höchstgeschwindigkeit, ist auch auf Strecken mit gefahrenen Geschwindigkeiten kleiner als 60 km/h in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung mit Pegelreduktionen um ca. 3 dB (z.B. Splittmastixasphalt 0/8, Asphaltbeton 0/11, o.ä.) zu rechnen. Offenporige Asphalte sind „innerorts“ bzw. bei geringeren zul. Höchstgeschwindigkeiten i.d.R. nicht umsetzbar.

Nach den Angaben der Stadt Bad Münstereifel: „Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 101 ist die Errichtung eines Kreisverkehrs geplant. Zudem soll im Neubaugebiet "An den Ohndorfer Gärten" eine Lärmschutzwand errichtet werden. Daher setzt der Bebauungsplan ergänzend zu den geplanten aktiven Maßnahmen einen passiven baulichen Schallschutz im Sinne der DIN 4109 (maßgebliche Außenlärmpegel bzw. Lärmpegelbereiche) fest.

Zusätzlich wurden die Auswirkungen der vorhabenbedingten Mehrverkehre in der Umgebung auch in Kombination mit dem Straßenausbau und insbesondere mit dem Bau der erforderlichen Lärmschutzwand entlang der L 11 betrachtet, da diese Lärmschutzwand zusätzliche Reflexionen auslöst. Der Bebauungsplan enthält vor diesem Hintergrund eine Festsetzung, dass die Lärmschutzwand in Richtung der L 11 stark reflexionsmindernd im Sinne der ZTV-Lsw 22 auszuführen ist. Lärmreduzierende Geschwindigkeitsreduzierungen sind im weiteren Genehmigungsverfahren zu prüfen, insbesondere bei Ein- und Ausfahrt aus dem Kreisverkehr. Hier wurden bislang im Lärmgutachten die heute zulässigen Geschwindigkeiten von 100 bzw. 70 km/h zugrunde gelegt. Im Zuge der Straßenausbauplanung ist weiterhin zu eruieren, ob lärmreduzierender Asphalt eingesetzt werden kann. Alternativ können im Genehmigungsverfahren passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden geprüft werden. Diese Möglichkeiten des aktiven bzw. passiven Lärmschutzes sind in einer

Kann nicht beziffert werden;

Hierzu ist eine konkrete Prüfung bzw. Berechnung unter Beachtung aller Parameter erforderlich, die nicht bekannt sind (nicht vorgesehen).

Diese Maßnahmen stellen eine Lärmvorsorge nach nationalem Recht dar.

Die lärmreduzierende Wirkung einer Lärmschutzwand kann generell als hoch eingestuft werden. In Abhängigkeit der Dimensionierung im Verhältnis zur zu schützenden Fläche kann die lärmreduzierende Wirkung üblicherweise mit mindestens 5-10 dB beziffert werden. Die Wirkung kann ggf. auch deutlich höher ausfallen, wenn die Ausbreitung durch eine entsprechend „massive“ Abschirmung unterbunden wird. Konkret kann dies erst im Zuge einer Berechnung unter Beachtung aller relevanter Parameter beziffert werden.

Mögliche passive Schallschutzmaßnahmen: Durch deren Umsetzung werden schutzbedürftige Räume in Abhängigkeit ihrer Raumart im Inneren bei geschlossenen Fenstern gegenüber Außenlärm entsprechend geschützt. Diese Wirkung ist bei geschlossenen Fenstern gegeben.

Aus rein schalltechnischer Sicht bedingt die Umsetzung eines Kreisverkehrs für die umliegenden Straßen ebenso einen Zuschlag (je



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Kirspenich)

Seite 4 v. 4

separaten schalltechnischen Untersuchung im Genehmigungsverfahren zu untersuchen. Diese abschließende Untersuchung kann erst stattfinden, wenn die zukünftig anzusetzenden Geschwindigkeiten feststehen.“

Hinweis → L 11 (u.a. S61): Vereinzelt Baumreihen oder Hecken können subjektiv als „lärmmindernd“ wahrgenommen werden. Im Zuge einer akustischen Bewertung ist für den Straßenverkehr hierdurch jedoch keine rechenbare Verbesserung zu erwarten. [21]

Es wird angeregt den Baumbestand/Hecken wieder gezielt anzulegen.

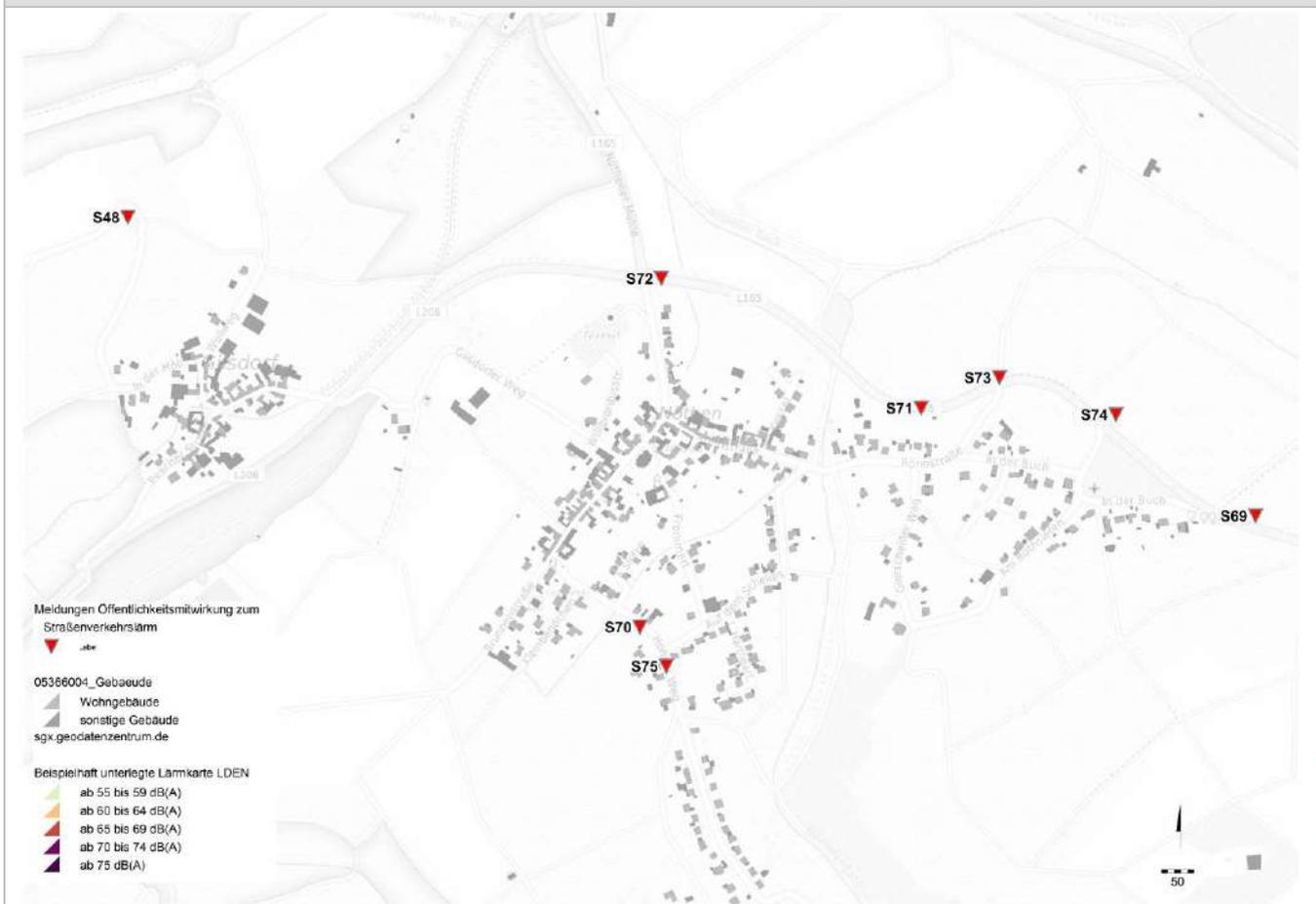
nach Abstand mit bis zu + 2 dB). Ein Knotenpunkt mit Lichtzeichenanlage (LSA) wäre äquivalent um bis zu +3 dB zu erhöhen, und somit um 1 dB ungünstiger.

Zu erwartende Wirksamkeit: s. links



9.2.15 Ortslagen Gilsdorf und Nöthen - zusätzliche Meldungen

Ortslage:	Gilsdorf u. Nöthen	Straßenverkehrslärm	zusätzliche Meldungen
Bezug:	Sonstige Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage Gilsdorf: S48 (vgl. Anhang D.2) → Meldungen für die gesamte Ortslage Nöthen: S69 bis S75 (vgl. Anhang D.2)		
Maßnahmenblatt:	Gilsdorf u. Nöthen zusätzl. Meldungen Seite 1 v. 3 keine nach ULR klassifizierten Straßen ansonsten: - In der Höll (s.u.) - Hohner Weg (s.u.) - L 165 (s.u.)	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)	
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (vgl. Kap. 6.3)		1. Schwelle LDEN ab 65 dB(A) LNight ab 55 dB(A)	2. Schwelle LDEN ab 70 dB(A) LNight ab 60 dB(A)
Meldungen gezielt zu den vorge- nannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	Gilsdorf: Zur In der Höll: S48 Nöthen: Zum Hohner Weg: S70 u. S75 Nöthen: Zur L 165: S69, S71-S74		
Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):			



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Gilsdorf u. Nöthen)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Hinweis → Es liegen hier keine berechneten Ergebnisse vor.</i></p> <p><i>Bezogen auf beide Ortslagen Gilsdorf <u>und</u> Nöthen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu In der Höll - Zur L 165 - Zum Hohner <p>Prüfung der jeweils zul. Höchstgeschwindigkeit bzw. Prüfung auf Einhaltung dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.</p> <p><i>Bzgl. o.g. Str.:</i> Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung (insbesondere im Bereich von potentiellen Beschleunigungsbereichen, wie z.B. Ortsausgang o.ä..)</p> <p>Bei Bedarf: Prüfung, ob im unmittelbaren Bereich nach Ortsausgang mit Fahrtrichtung ortsauswärts eine Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h angeordnet werden kann (zur Verhinderung der beschriebenen Beschleunigungsvorgänge im unmittelbaren Nahbereich).</p>	<p>Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)</p> <p>Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.</p> <p>Die Wirksamkeit kann als hoch eingestuft werden. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme hängt von vielen Faktoren ab, sodass diese erst im Zuge einer Berechnung beziffert werden kann. Zur Orientierung: Eine Reduktion von „üblichen“ 100 km/h (nach Verlassen einer Ortschaft) auf 50 km/h kann eine Pegelreduktion von etwa 6 dB tags sowie nachts bewirken.⁵ Darüber hinaus sei erwähnt, dass sich nach RLS-19 aufgrund möglicher Steigungen eine höhere Pegelreduktion ergeben kann. (in Abhängigkeit der Verkehrsteilnehmer (Zusammensetzung Pkw, Lkw, Motorräder)</p>	



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Gilsdorf u. Nöthen)

Seite 3 v. 3

Bzgl. o.g. Str.: Bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:

Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:

Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“

Ergänzend zu S70:

Mitteilung an die zuständige Stelle der Stadt (z.B. Bauhof) mit dem Ziel den Zustand der Straße zu prüfen und hinsichtlich einer Straßenoberflächen-Instandsetzung zu priorisieren.

Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.

Die Wirksamkeit kann eine Pegelreduktion um 1-2 dB bewirken (je nachdem wie schadhaft die Oberfläche ist). Die Lärminderung bzw. subjektiv wahrgenommen Minderung ist allerdings deutlich höher zu bewerten, da die „dauernden“ Pegelspitzen beim Durchfahren von schadhafte Stellen „wegfallen“, die über den vorgeannten „gemittelten“ Wert von 1-2 dB nicht erfasst werden. Die Wirksamkeit einer Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche kann nicht in den Berechnungen geprüft bzw. nachgewiesen werden (da dort von einer unschadhaften Oberfläche ausgegangen wird).



9.2.16 Ortslagen Lanzerath, Maulbach und Scheuerheck - zusätzliche Meldungen

Ortslage:	Lanzerath, Maulbach u. Scheuerheck	Straßenverkehrslärm	zusätzliche Meldungen
Bezug:	Sonstige Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage Lanzerath: S62 (vgl. Anhang D.2) → Meldungen für die gesamte Ortslage Maulbach: S66 u. S67 (vgl. Anhang D.2) → Meldungen für die gesamte Ortslage Scheuerheck: S77 (vgl. Anhang D.2)		
Maßnahmenblatt:	Lanzerath, Maulbach, Scheuerheck zusätzl. Meldungen Seite 1 v. 3 keine nach ULR klassifizierten Straßen ansonsten: - Rheinbacher Str. - u. Im Wiesengrund - L 113/ L 234	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)	
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (vgl. Kap. 6.3)		1. Schwelle LDEN ab 65 dB(A) LNight ab 55 dB(A)	2. Schwelle LDEN ab 70 dB(A) LNight ab 60 dB(A)
Meldungen gezielt zu den vorgeannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	Lanzerath: Zur Rheinbacher Str.: S62 Maulbach: Zur K 52: S66; Zum Im Wiesengrund: S67 Scheuerheck: Zur L 113/L 234: S77		
Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):			



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Lanzerath, Maulbach, Scheuerheck)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Hinweis → Es liegen hier keine berechneten Ergebnisse vor.</i></p> <p><i>Bezogen auf alle 3 Ortslagen Lanzerath, Maulbach u. Scheuerheck:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur Rheinbacher Str. - Zur K 52 - Zur L 113/L 234 <p>Prüfung der jeweils zul. Höchstgeschwindigkeit bzw. Prüfung auf Einhaltung dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.</p> <p><i>Bzgl. o.g. Str.:</i> Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung (insbesondere im Bereich von potentiellen Beschleunigungsbereichen, wie z.B. Ortsausgang o.ä..)</p> <p><i>Bzgl. o.g. Str.: Bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:</i> Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert: Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“</p>	<p>Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)</p> <p>Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.</p> <p>Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.</p>	



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Lanzerath, Maulbach, Scheuerheck) Seite 3 v. 3

Ergänzend zu Im Wiesengrund (S70):

Mitteilung an die zuständige Stelle der Stadt (u.a. Bauhof) mit dem Ziel zum einen die Verkehrslenkung zu prüfen und zum anderen hinsichtlich der Beschilderung („Anlieger frei“) zu verdeutlichen.

Eine Reduzierung von Kfz-Anteilen (hier mögliche „unzulässige“ Durchfahrten) ist grundsätzlich als wirksam einzustufen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme hängt jedoch von vielen Faktoren ab. Dies kann nicht beziffert werden; Hierzu ist eine konkrete Prüfung bzw. Berechnung unter Beachtung aller Parameter erforderlich, die nicht bekannt sind (nicht vorgesehen).

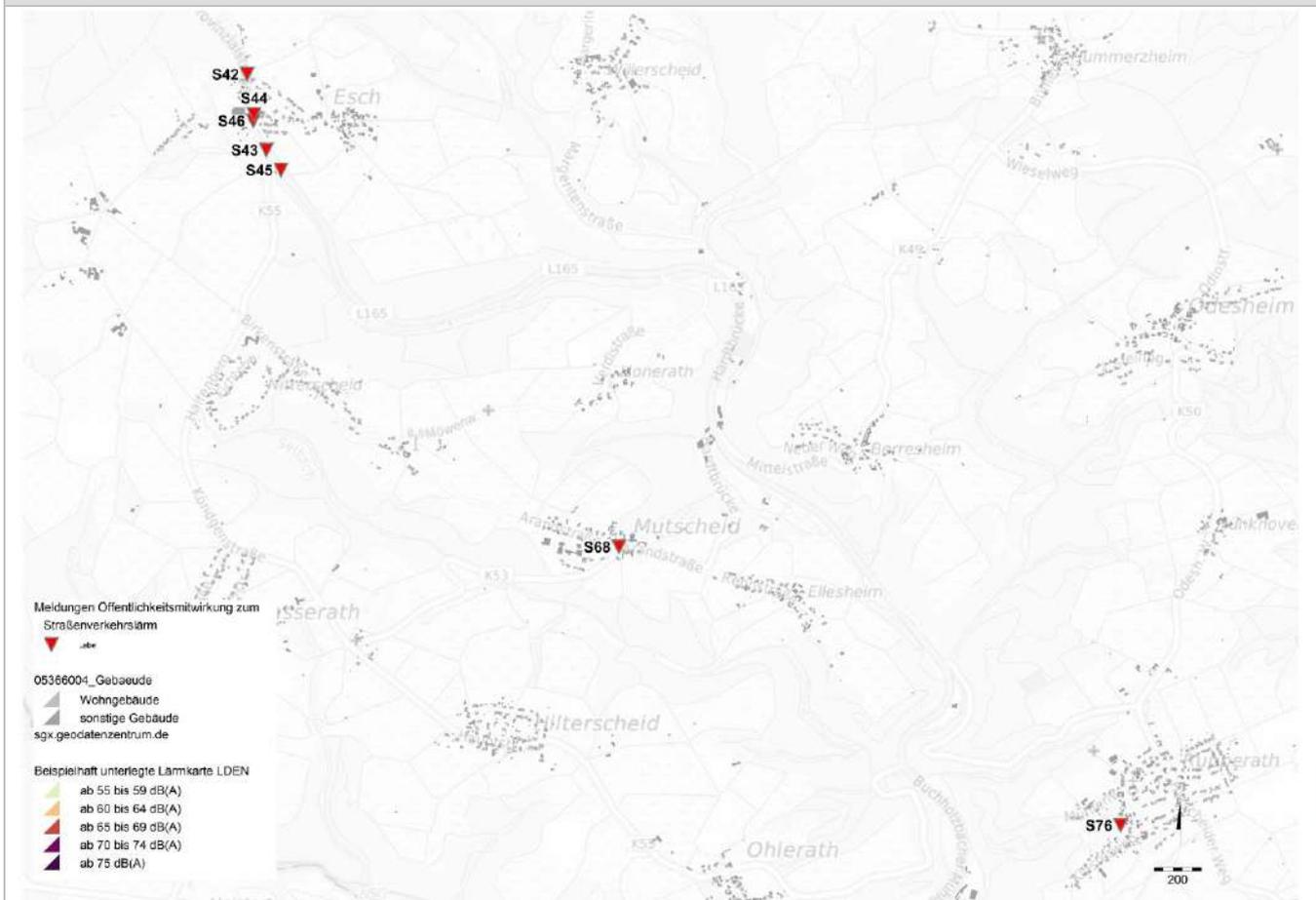
Zur Orientierung: Eine Halbierung des allgemeinen Verkehrsaufkommens bedingt etwa eine Pegelreduktion v. 3 dB.



9.2.17 Ortslagen Esch, Mutscheid und Rupperath - zusätzliche Meldungen

Ortslage:	Esch, Mutscheid u. Rupperath	Straßenverkehrslärm	zusätzliche Meldungen						
Bezug:	Sonstige Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage Esch: S42 bis S46 (vgl. Anhang D.2) → Meldungen für die gesamte Ortslage Mutscheid: S68 (vgl. Anhang D.2) → Meldungen für die gesamte Ortslage Rupperath: S76 (vgl. Anhang D.2)								
Maßnahmenblatt:	Esch, Mutscheid u. Rupperath zusätzl. Meldungen	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)							
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (vgl. Kap. 6.3)	Seite 1 v. 3 keine nach ULR klassifizierten Straßen ansonsten: - L 165 (s.u.) - K 50 (s.u.)	<table border="1"> <tr> <th>1. Schwelle</th> <th>2. Schwelle</th> </tr> <tr> <td>L_{DEN} ab 65 dB(A)</td> <td>L_{DEN} ab 70 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>L_{Night} ab 55 dB(A)</td> <td>L_{Night} ab 60 dB(A)</td> </tr> </table>	1. Schwelle	2. Schwelle	L _{DEN} ab 65 dB(A)	L _{DEN} ab 70 dB(A)	L _{Night} ab 55 dB(A)	L _{Night} ab 60 dB(A)	Keine Lärmkartierung (vgl. Kap. 2 und 4)
1. Schwelle	2. Schwelle								
L _{DEN} ab 65 dB(A)	L _{DEN} ab 70 dB(A)								
L _{Night} ab 55 dB(A)	L _{Night} ab 60 dB(A)								
Meldungen gezielt zu den vorgenannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	Esch: Zur L 165: S42 bis S46 Mutscheid: Zur L 165: S68 Rupperath: Zur L 165 / K 50: S76								

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Esch, Mutscheid, Rupperath)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Hinweis → Es liegen hier keine berechneten Ergebnisse vor.</i></p> <p><i>Bezogen auf alle 3 Ortslagen Esch, Mutscheid und Rupperath :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur L 165 - Zur K 50 <p>Prüfung der jeweils zul. Höchstgeschwindigkeit bzw. Prüfung auf Einhaltung dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.</p> <p><i>Bzgl. o.g. Str.:</i> Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung (insbesondere im Bereich von potentiellen Beschleunigungsbereichen, wie z.B. Ortsausgang o.ä..)</p> <p>Bei Bedarf (falls Geschwindigkeitskontrollen nicht ausreichend): Prüfung, ob im unmittelbaren Bereich nach Ortsausgang mit Fahrtrichtung ortsauswärts eine Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h angeordnet werden kann (zur Verhinderung der beschriebenen Beschleunigungsvorgänge im unmittelbaren Nahbereich).</p>	<p>Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)</p> <p>Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.</p> <p>Die Wirksamkeit kann als hoch eingestuft werden. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme hängt von vielen Faktoren ab, sodass diese erst im Zuge einer Berechnung beziffert werden kann. Zur Orientierung: Eine Reduktion von „üblichen“ 100 km/h (nach Verlassen einer Ortschaft) auf 50 km/h kann eine Pegelreduktion von etwa 6 dB tags sowie nachts bewirken.⁵ Darüber hinaus sei erwähnt, dass sich nach RLS-19 aufgrund möglicher Steigungen eine höhere Pegelreduktion ergeben kann. (in Abhängigkeit der Verkehrsteilnehmer (Zusammensetzung Pkw, Lkw, Motorräder)</p>	



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Esch, Mutscheid, Rupperath) Seite 3 v. 3

Bzgl. o.g. Str.: Bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:

Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:

Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motoradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“

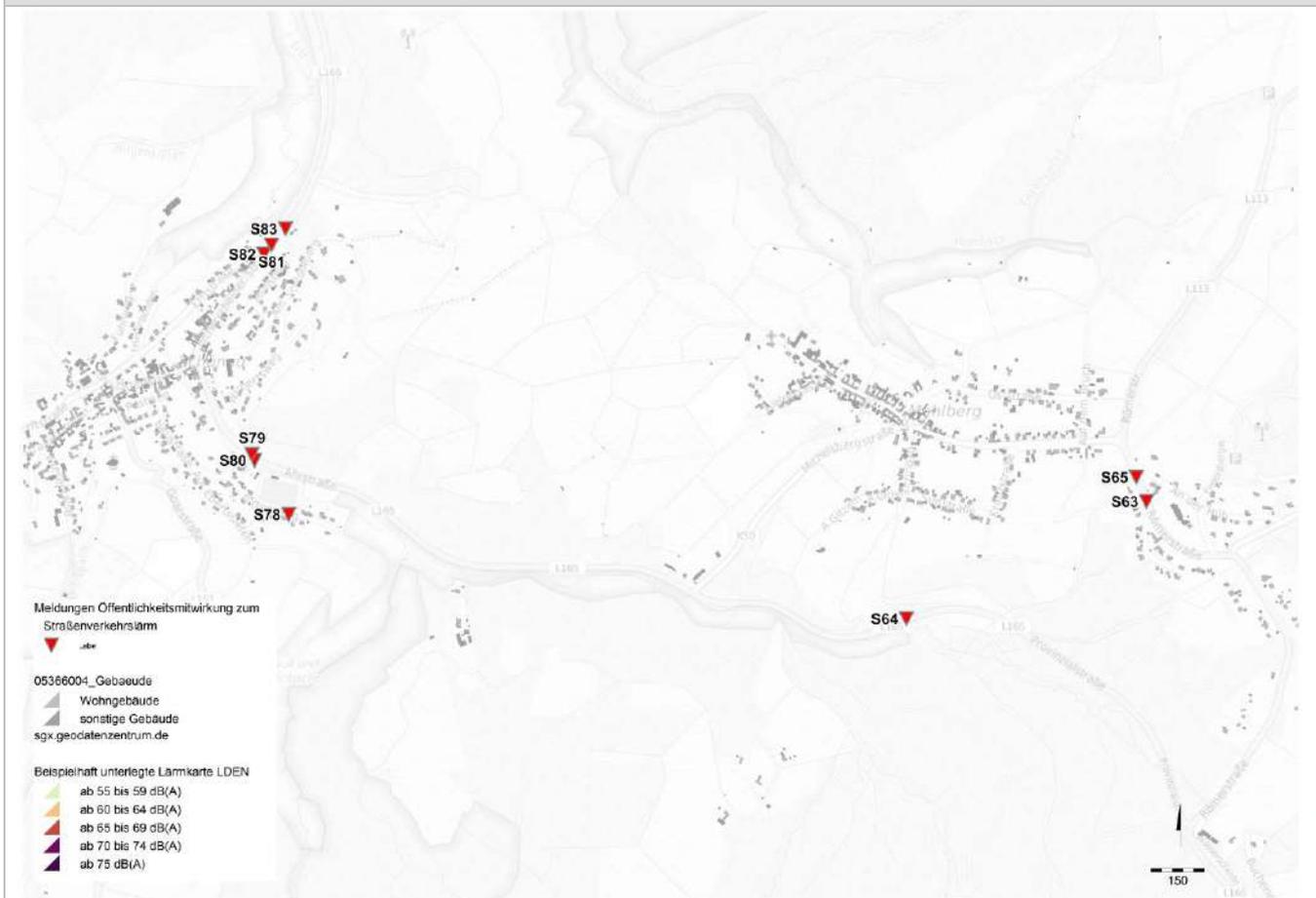
Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.



9.2.18 Ortslagen Mahlberg und Schönau - zusätzliche Meldungen

Ortslage:	Mahlberg u. Schönau	Straßenverkehrslärm	zusätzliche Meldungen
Bezug:	Sonstige Meldungen ausgehend der Öffentlichkeitsmitwirkung zum Straßenverkehr (vgl. Kap. 8) → Meldungen für die gesamte Ortslage Mahlberg: S63 bis S65 (vgl. Anhang D.2) → Meldungen für die gesamte Ortslage Schönau: S78 bis S83 (vgl. Anhang D.2)		
Maßnahmenblatt:	Mahlberg, Schönau zusätzl. Meldungen Seite 1 v. 3 keine nach ULR klassifizierten Straßen ansonsten: - L 113 (s.u.) - L 165 (s.u.) - Rittersweg (s.u.)	Einwohner (EW) / Einzelgebäude (G) mit Erreichen der Schwellen (vgl. Kap. 6.3)	
Vorwiegend pegelbestimmende Hauptverkehrsstraße (vgl. Kap. 6.3)		1. Schwelle LDEN ab 65 dB(A) L _{Night} ab 55 dB(A)	2. Schwelle LDEN ab 70 dB(A) L _{Night} ab 60 dB(A)
Meldungen gezielt zu den vorgeannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	Keine Lärmkartierung (vgl. Kap. 2 und 4)		
Meldungen gezielt zu den vorgeannten Straßen (vgl. Anhang D.2):	Mahlberg: Zur L 113 (Römer Str.): S63/S65; zur L 165 (hier: Provinzialstr.): S 64 Schönau: Zur L 165 (teils Ahrstr., teils Eicherscheider Str.): S79 bis S83 Zum Rittersweg: S78		

Orientierend zusammengefasste Darstellung für die gesamte Ortslage (m. Hervorhebung relevanter LS):



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Mahlberg u. Schönau)		Seite 2 v. 3
Bestehende Maßnahmen zur Lärminderung (bereits vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre (im Rahmen des Lärmaktionsplans)	Wirksamkeit der Maßnahme	
keine		
Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeit der Maßnahme	
<p><i>Hinweis → Es liegen hier keine berechneten Ergebnisse vor.</i></p> <p><i>Bezogen auf beide Ortslagen Mahlberg u. Schönau:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur L 113 - Zur L 165 <p>Prüfung der jeweils zul. Höchstgeschwindigkeit bzw. Prüfung auf Einhaltung dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Bei Bedarf regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sowie -Displays.</p> <p><i>Bzgl. o.g. Str.:</i> Bei anhaltenden relevanten Geschwindigkeitsüberschreitungen – insbesondere auch zur Sommerzeit (u.a. bezüglich der Motorräder) – Errichtung einer dauerhaften stationären Geschwindigkeitsmessung (insbesondere im Bereich des benannten Schulweges (u.a. S65) sowie von potentiellen Beschleunigungsbereichen, wie z.B. Ortsausgang o.ä..)</p> <p>Prüfung, ob im unmittelbaren Bereich des Schulweges eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h angeordnet werden kann. (mindestens wird hier eine temporäre Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 k/h angeregt).</p> <p>Prüfung, ob im unmittelbaren Bereich vor den Ortseingängen und nach den Ortsausgängen sowie m Bereich Mahlberg (außerörtliche Abschnitt der L 113) eine Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h angeordnet werden kann (zum einen zur Verhinderung der beschriebenen Beschleunigungsvorgänge im unmittelbaren Nahbereich der Wohnbebauung, sowie im Bereich Mahlberg zur generellen Reduktion).</p>	<p>Die Wirkung von Geschwindigkeitskontrollen bzw. -Displays ist rechnerisch nicht erfassbar, da die Modellberechnungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgehen. Sie hängt von der Anzahl der zu schnell fahrenden Kfz (inkl. Verkehrszusammensetzung) inkl. der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Unter Annahme einer gleichmäßigen Reduktion der Geschwindigkeit aller Kfz um 10 km/h (z.B. v. 40 km/h auf 30 km/h) kann je nach Kfz-Zusammensetzung (abhängig vom Lkw-Anteil) eine Pegelreduktion um ca. 1 dB erreicht werden. Die Maßnahme eines Geschwindigkeits-Displays – kann ähnlich wie die Geschwindigkeitskontrolle – zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer führen, u. zumindest phasenweise zu einer „spürbaren“ Entlastung der Betroffenen führen (insb. in Ortseingangs-/ Ausgangsbereichen u. Durchfahrten.)</p> <p>Die Wirksamkeit einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung ist gegenüber den oben erläuterten temporären Effekten ebenso eher dauerhaft anzunehmen.</p> <p>Die Wirksamkeit kann als hoch eingestuft werden. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme hängt von vielen Faktoren ab, sodass diese erst im Zuge einer Berechnung beziffert werden kann. Zur Orientierung: Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit v. 50 km/h auf 30 km/h auf Landesstraßen kann eine Pegelreduktion von etwa 3 dB tags sowie nachts bewirken.⁵ Eine Reduktion von „üblichen“ 100 km/h (nach Verlassen einer Ortschaft) auf 50 km/h kann eine Pegelreduktion von etwa 6 dB tags sowie</p>	



Maßnahmenblatt: zusätzliche Meldungen (Mahlberg u. Schönau)

Seite 3 v. 3

Bzgl. o.g. Str.: Bzgl. des benannten Motorrad-Verkehrs:

Da rücksichtsvolles Fahren nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch den Lärm verringert:

Die Stadt Bad Münstereifel ist bereits Mitglied v. ‚Silent Rider‘. Es wird die Aufrechterhaltung sowie auch Förderung entsprechender Initiativen zur Reduktion des Motorradlärms angeregt (u.a. Hinweisschilder, Aufklärung, etc.) → Vgl. z.B. „Bundesverband gegen Motorradlärm“

Zum Rittersweg (Zu- und abfahrende Pkw zugehörig der Sportanlage):

Hinweis: Die Pkw-Frequentierungen zugehörig eines Sportplatzes unterliegen einer Privilegierung (z.B. gegenüber Gewerbe- oder Freizeitlärmanlagen), und sind gemäß 18. BImSchV entsprechend der Berechnungsverfahren, wie öffentlicher Straßenverkehr zu werten.

Nach den Angaben der Stadt Bad Münstereifel: „Mitteilung an die zuständige Behörde (z.B. Ordnungsamt) mit dem Ziel das Parken in den hierfür nicht vorgesehenen Bereich zu unterbinden und damit zu reduzieren.

Aktuell befindet sich die Stadt zudem in Gesprächen zum Ankauf eines Grundstückes, um hierauf Stellplätze anlegen zu können, so dass das Parken auf dem Rittersweg deutlich verringert werden kann.“

nachts bewirken.⁵ Darüber hinaus sei erwähnt, dass sich nach RLS-19 aufgrund möglicher Steigungen eine höhere Pegelreduktion ergeben kann. (in Abhängigkeit der Verkehrsteilnehmer (Zusammensetzung Pkw, Lkw, Motorräder)

Das Fahrverhalten und/oder die „Art“ des Motorrads (Lautstärke) führen häufig zu unerwünschten Lärmbelastungen (störendes „Aufheulen“ bzw. Beschleunigen o.ä., kann/wird nicht über die Berechnung erfasst). Die mögliche Sensibilisierung bzw. Veränderung des Fahrverhaltens der Motorradfahrer kann zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen, wenn hierüber ein Fahrverhalten gefördert wird, welches insbesondere die besonders störenden „Geräuschspitzen“ reduziert.

Nicht bezifferbar, da abhängig von aktuellem Zustand bzw. einer möglichen Lärmschutzmaßnahme (kann jedoch nur über nationale Vorschriften geklärt werden)



9.3 Sonstiger Umgebungslärm - Maßnahmen (bestehende, geplante u. Vorschläge)

Mit Ausnahme des Straßenverkehrslärms auf Hauptverkehrsstraßen (vgl. vorangegangene Kapitel) sind für die Stadt Bad Münstereifel keine weiteren Lärmarten zu kartieren (Begründung hierzu kann dem Kap. 4.1 entnommen werden). Somit liegen aus unterschiedlichen Gründen für den ‚sonstigen Umgebungslärm‘ keine berechneten Ergebnisse bzw. keine „Lärmschwerpunkte“ vor.

In diesem Zusammenhang kann auf die Definition des Umgebungslärms hingewiesen werden (u.a. vgl. Kap. 4.1.). Beispielhaft kann hier der Schienenverkehr oder Fluglärm genannt werden. Bezüglich vereinzelter Meldungen zum Schienenverkehr wird auf die Kapitel 2 und 3 verwiesen, da dieser generell nicht Gegenstand der seitens der Stadt Bad Münstereifel durchzuführenden Lärmaktionsplanung ist. Bezüglich des Fluglärms ist zu erwähnen, dass dieser sich im Sinne des „Umgebungslärms“ u.a. nach § 47 a - f des BImSchG [3] auf „Großflughäfen“ (vgl. Kap. 4.1) bezieht. Militärische Flüge (z.B. ausgehend Nörvenich o.ä.), stellen keinen Umgebungslärm dar (vgl. Kap. 4.1). Aufgrund vereinzelter Meldungen der Bürgerschaft zum Thema „Fluglärm“ bzw. von „Linienflügen“ wurde ausgehend des Köln-Bonner Großflughafens („CGN“) geprüft, wie sich dessen Geräuschsituation darstellt. Anhand der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) (abrufbar im Internet unter www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/), ist festzuhalten, dass dessen Auswirkungen sich für das Stadtgebiet Bad Münstereifel sich deutlich innerhalb der Schutzzonenwerte nach Fluglärmsgesetz befinden (vgl. Anhang B.1, Seite 3).

Dem nachfolgenden Bild 9.1 kann am Beispiel der Tageszeit der Abstand zur nächstgelegenen Pegelstufe des kartierten Flugverkehrs entnommen werden. (Hinweis: Zur Nachtzeit ist der Abstand zur relevanten Stufe ab 50 dB(A) etwas größer, als zur Tageszeit ab 55 dB(A)).



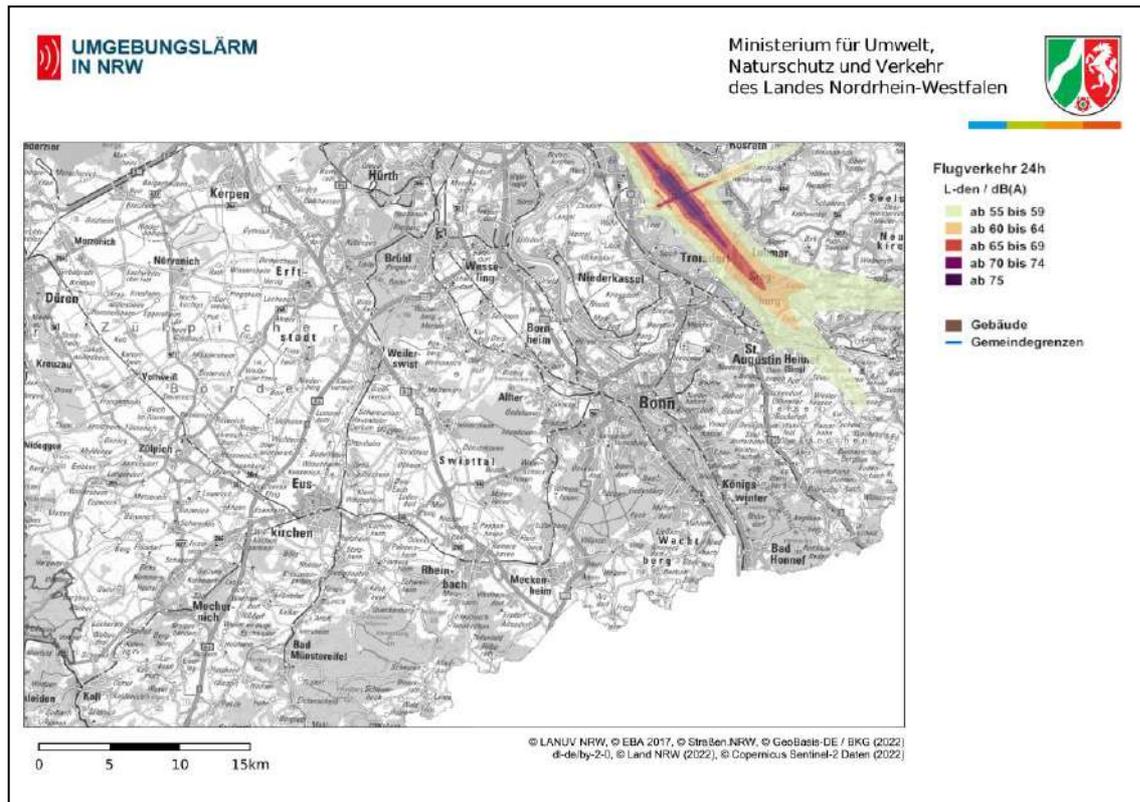


Bild 9.1: Flugverkehr 24 h, L_{den}, Übersichtskarte der Region (Quelle: www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de)

Hinweise zur Geräuscheinwirkung:

Grundlegend ist aus – auch nationaler – immissionsschutzrechtlicher Sicht hervorzuheben, dass bestimmte Geräuscheinwirkungen bzw. gewisse Lautstärken nicht zu verhindern, bzw. zu dulden/hinzunehmen sind. Hierzu existieren u.a. auch im deutschen Recht je nach Lärmart Grenz-, Richt- oder Orientierungswerte, die nach dem jeweils geltendem Recht zu beachten sind. Diese wiederum ergeben sich hinsichtlich ihrer „Höhe“ nach den geltenden Gebietsausweisungen (z.B. Allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Dorfgebiet, o.ä.). Nicht zuletzt aufgrund dessen und einer gegenseitigen Rücksichtnahme, besteht somit kein Recht auf „Ruhe“. Allerdings steht außer Frage, dass Geräusche – trotz möglicher Einhaltung der o.g. Werte – subjektiv durchaus als störend wahrgenommen werden.

Die Meldungen ausgehend der stattgefundenen Öffentlichkeitsmitwirkung zum Thema ‚sonstiger Umgebungslärm‘ (vgl. Anhang D.2) wurden ebenso seitens der Stadt Bad Münstereifel gesichtet und hinsichtlich möglicher **Maßnahmen** geprüft. Nach den Angaben der Stadt Bad Münstereifel:

Insgesamt wurden 17 Meldungen (U1 - U17) zu einem Gewerbebetrieb in der Ortslage Arloff vorgetragen. Hierauf bezogen ist die Stadt nicht die zuständige Kontroll- bzw.



Genehmigungsbehörde. Als Maßnahmen-Vorschlag ergibt sich hier die Mitteilung an die zuständige Behörde (hier: z.B. Kreis Euskirchen und/oder Bezirksregierung), u.a. mit dem Ziel die Genehmigungssituation zu prüfen, diese mit der tatsächlichen Nutzung abzugleichen, und/oder bei sich ergebenden Bedarf schalltechnische Überprüfung dessen (bzgl. gemeldetem Lärm und Brummen: hier u.a. nach TA Lärm z.B. messtechnische Erfassung und/oder erweiterte tieffrequente Terzerfassung nach DIN 45680). Bei Bedarf kann so eine lärmmindernde Maßnahme geprüft bzw. ermittelt werden.

Anmerkung → Erschütterungen (Vibrationen) sind gesondert zu prüfen sind, und fallen nicht in den Fachbereich „Geräusche“.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme kann nicht beziffert werden, da diese abhängig von aktuellem Zustand bzw. einer möglichen Lärmschutzmaßnahme ist. Dies wiederum kann nur über nationale Vorschriften geklärt werden.

Zudem wurden insgesamt 4 Meldungen (U19 bis U21 und U24) getätigt, die sich mit Lärm auf innerörtlichen Straßen bzw. Parkplätzen (Straßenmusik, Freizeitmusik nachts), Parkplatzlärm, Einhaltung von Ruhezeiten und Lärm an Sonn- und Feiertagen beschäftigen.

Bezogen auf den Parkplatzlärm (U20): Hinweis: Aus schalltechnischer Sicht unterliegen öffentlich gewidmete Stellplätze (z.B. öffentlich, gewidmete P+R-Anlage ohne Kosten) vergleichbar zu öffentlichen Straßen nach deutschem Recht einer „Privilegierung“ (u.a. keine Einhaltung „sogenannter“ Spitzenpegel sowie Mittelung der Geräuschsituation bezogen auf die Nachtzeit zw. 22 Uhr u. 6 Uhr). Das gemeldete störende „Türen bzw. Kofferraum-Schlagen“ unterliegt im Zusammenhang mit einem öffentlichen Parkplatz keinem einzuhaltenden Spitzenpegelkriterium. Erst wenn der Parkplatz zugehörig einer gewerblichen Nutzung gilt, ist dieser nach TA Lärm zu bewerten (hier: Spitzenpegel sowie „lauteste Nachtstunde“).

Die sonstigen beschriebenen, nicht bestimmungsgemäßen Handlungen (nächtliches Treffen mit Musik) im Bereich des Parkplatzes stellen keinen Umgebungslärm im Sinne der Lärmaktionsplanung dar.

Hier sind als mögliche Maßnahmen-Vorschläge häufigere Kontrollen des Ordnungsamtes bzw. der Polizei denkbar, um die nicht bestimmungsgemäße Nutzung im Bereich des Parkplatzes zu reduzieren bzw. bestenfalls zu unterbinden.

Wirksamkeit: Durch Reduzierung des Kommunikationsverhaltens u. Wegfall einer Musik-Beschallung kann eine deutliche Geräuschreduktion erwartet werden. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme ist aber aufgrund der Abhängigkeit vom jeweiligen Zustand nicht bezifferbar.

Nach den Angaben der Stadt Bad Münstereifel: „Ähnlich verhält sich dies bezogen auf die Meldung zum Straßenmusiklärm (U19). Hier bleiben als mögliche Maßnahmen-



Vorschläge nur Kontrollen durch das zuständige Ordnungsamt der Stadt und ggf. ein kurzfristiges Eingreifen bei akuten Meldungen.“

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen kann aufgrund der Abhängigkeit von der jeweiligen Situation nicht beziffert werden.

Bezogen auf die Eingaben zu Ruhezeiten (U21) und Lärm an Sonn- und Feiertagen (U24):

Hinweis: Gemäß 32. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes gilt laut §7: „*In reinen, allgemeinen und besonderen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, Sondergebieten, die der Erholung dienen, Kur- und Klinikgebieten und Gebieten für die Fremdenbeherbergung nach den §§ 2, 3, 4, 4a, 10 und 11 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung sowie auf dem Gelände von Krankenhäusern und Pflegeanstalten dürfen im Freien*

- 1. Geräte und Maschinen nach dem Anhang an Sonn- und Feiertagen ganztägig sowie an Werktagen in der Zeit von 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr nicht betrieben werden,*
- 2. Geräte und Maschinen nach dem Anhang Nr. 02, 24, 34 und 35 an Werktagen auch in der Zeit von 07.00 Uhr bis 09.00 Uhr, von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr und von 17.00 Uhr bis 20.00 Uhr nicht betrieben werden, es sei denn, dass für die Geräte und Maschinen das gemeinschaftliche Umweltzeichen nach den Artikeln 7 und 9 der Verordnung Nr. 1980/2000 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juli 2000 zur Revision des gemeinschaftlichen Systems zur Vergabe eines Umweltzeichens (ABl. EG Nr. L 237 S. 1) vergeben worden ist und sie mit dem Umweltzeichen nach Artikel 8 der Verordnung Nr. 1980/2000/EG gekennzeichnet sind.“*

Anmerkung: Zum vorgenannten Punkt 2. ist hervorzuheben, dass die aufgeführte Nr. 34 die Nutzung eines Laubbläfers benennt. Regionale Abweichungen sowie Einschränkungen von den o.g. Punkten ist möglich (Die zuständige Behörde kann im Einzelfall Ausnahmen benennen, sodass hier ebenso die für die Stadt Bad Münstereifel geltende Vorschrift zu beachten ist).

Maßnahmen-Vorschläge: Mitteilung an die zuständige Behörde (Ordnungsamt) mit dem Ziel vermehrte und regelmäßige Hinweise bzw. Veröffentlichungen hinsichtlich des gegebenen Schutzes der Ruhezeiten sowie ergänzend der Nachtzeiten (s.o.) an die Bürgerschaft zu richten. Dies soll u.a. zur Sensibilisierung und zur gegenseitigen Rücksichtnahme beitragen. Gleichzeitig wird die Stadt ebenfalls, wie bisher auch, noch vermehrt auf die Schutzzeiten achten.

Des Weiteren wird angeregt, im Rahmen dieser Hinweise und Veröffentlichungen auf eine Beschaffung von lärmarmen Gerätschaften hinzuweisen (z.B. Elektromotor statt Verbrennungsmotor).

Zudem sieht die Stadt, soweit dies vom Arbeitsablauf möglich bzw. umsetzbar ist, vor, im Zuge ihrer Beschaffung auf Elektro- und Akkugerätschaften zurück zu greifen. Diese Gerätschaften sind auch heute schon vorhanden und werden nach Möglichkeit auch



immer eingesetzt. Ohnehin werden die Arbeiten, so sie planbar sind, außerhalb der vorgenannten Zeiten vorgenommen. Dies ist aber aufgrund der Menge an Arbeiten, die dann z.B. witterungsbedingt parallel zu erledigen sind, nicht immer möglich. Auf die Einhaltung der Mittagsruhezeiten wird allerdings gerade im Bereich der Kuranlagen geachtet.

Wirksamkeit der Maßnahmen: Je nach Wegfall der Arbeiten ist eine erhebliche Geräuschreduzierung erwartet werden (nicht bezifferbar, da abhängig v. jeweiligen Zustand). Informativ sei beispielhaft erwähnt, dass der Schalleistungspegel eines Akku-Laubblägers um bis zu ca. 11 dB(A) unter dem Schalleistungspegel eines Laubblägers mit Benzinmotor liegt (um kleine Flächen vom Laub zu befreien → Verwendung von Akku-Laubsauger, deren Schalleistungspegel nochmals um etwa 4 dB(A) geringer ist.) (Quelle: LANUV, „Lästiger Lärm durch Laubbläser und Laubsauger“, 2019).

Für die weiteren, ausschließlichen Einzelmeldungen sieht die Stadt Bad Münstereifel keine Maßnahmen vor.



9.4 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Für die Stadt Bad Münstereifel stellen sich die *langfristigen Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm* wie folgt dar:

Im Rahmen von Bauleitplanverfahren werden, bei Bedarf, schalltechnische Untersuchungen zur Lärmvorsorge durchgeführt und entsprechend den Ergebnisse Maßnahmen erarbeitet bzw. in die Planabwägung eingestellt.

10 Inkrafttreten des Aktionsplanes

Die derzeitige 4. Stufe ist mit Aufstellung eines Lärmaktionsplanes bis Juli 2024 abzuschließen.

Ein vorheriges Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes ist vorgesehen.

Kramer Schalltechnik GmbH



Dipl.-Ing. Silke Schmitz



Dipl.-Ing. Jörn Latz



Anhang A: Quellenverzeichnis

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 18.07.2002, zuletzt geändert am 21.12.2020 (Amtsblatt der europäischen Union vom 28.07.2021).
- [2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005
- [3] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202) geändert worden ist.
- [4] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006, Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 28.5.2021 I 1251
- [5] Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen: (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), Bundesanzeiger, BAnz AT 05.10.2021 B4
- [6] Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB), Bundesanzeiger, BAnz AT 05.10.2021 B4
- [7] Lärmaktionsplanung, RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V -5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008
- [8] DIN 45682 Akustik – Thematische Karten im Bereich des Schallimmissionsschutzes, Ausgabe April 2020
- [9] LAI Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung, Fassung vom 27.01.2022, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), Beschlussfassung durch die 143. Sitzung am 29. und 30 März 2022.
- [10] LAI Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung, Fassung vom 19.09.2022, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), (LAI Beschluss 146. LAI)

- [11] Stadt Bad Münstereifel, u.a. relevante Informationen zur umzusetzenden Lärmaktionsplanung seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, sowie Ergebnis- und Modelldaten v. 13.09.2023 (vollständiger Datensatz), Einwohnermelde-Daten v. 26.10.2023 u. 15.12.2023. Angaben und Abstimmungen hinsichtlich zu berücksichtigender Maßnahmen vom 02.01.2024 (inkl. [18]), 04.01.2024 (inkl. [19]), 12.03.2024, 15., 19., 22 u. 23.04.2024
- [12] Ruhige Gebiete, Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Umweltbundesamt, Stand v. November 2018
- [13] „Online-Beteiligung zur Lärmaktionsplanung (Stufe 4) für die Stadt Bad Münstereifel“, inklusive Verortung der Meldungen, Stand: 04.03.2024, Projekt 23N021, IGS Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH, Neuss
- [14] „Erstbericht zur Lärmkartierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 4 Stadt Bad Münstereifel“, Projekt-Nr.: 23 04 001/01 vom 15.12.2023, Kramer Schalltechnik GmbH
- [15] ‚Lärmaktionsplanung - Anforderungen und Hilfestellung‘ (Stand Juli 2023), MUNV
- [16] Fraunhofer Institut für Bauphysik IBP „Sichtschutz mit Schallschutz“ Praxisleitfaden für private Schallschutz-Investitionen, 2016
- [17] „Lärm – Hören, messen und bewerten“, Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU), 2017
- [18] Rückmeldung zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung seitens Eisenbahn-Bundesamt, Bonn, v. 27.12.2023;
- [19] Rückmeldung zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung seitens Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Vile - Eifel, v. 03.01.2024;
- [20] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19 Ausgabe 2019, FGSV 052, Herausgeber Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) inklusive der hierzu veröffentlichten Korrekturen vom 18.02.2020
- [21] „Hecken für den Schallschutz“ Fraunhofer Institut für Bauphysik, DAGA 2011, Düsseldorf

Anhang B: Geltende nationale Grenz- und Richtwerte

Anhang B 1: Geltende nationale Grenz- und Richtwerte

Im nationalen Fachrecht geltende Grenz-/Richtwerte (Screenshot diese Seite), Orientierungswerte nach DIN 18005 (Screenshot nächste Seite) u. Werte zur Flugschutzzone (Screenshot übernächste Seite) (Quelle: Anhang 19, LAI-Hinweise [10])

19 Anhang III: Übersicht der Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Anwendungsbereich der EU-Umgebungslärmrichtlinie				
Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist einer Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt.				
Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.				
Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴ Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶ Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷ Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸ Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

Tabelle 7 Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VtBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

²⁶ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

²⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁸ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen²⁹.

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)] ³⁰
reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart		

Tabelle 8 Übersicht Richtwerte der DIN 18005

²⁹ DIN 18005-1 (Juli 2002): Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung; Beiblatt 1 Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Mai 1987

³⁰ bei zwei angegebenen Werten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe-, und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe gelten

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte unter § 2 Absatz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) zu beachten.

Lärmschutzzone	Tag-Schutzzone I [dB(A)]	Tag-Schutzzone II [dB(A)]	Nachtschutzzone [dB(A)]
neue od. wesentl. geänderte, zivile ³¹ Flughäfen	60	55	50
best. zivile Flughäfen	65	60	55

Tabelle 9 Übersicht Schutzzonenwerte Fluglärmgesetz

³¹ Militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten sind vom Anwendungsbereich des sechsten Teils des BImSchG ausgenommen.

Anhang B 2: Hinweise zum Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)

In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen (Autobahnen und freie Strecke von Bundesstraßen) oder das Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt; es geht um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung „gewachsenen“ und „verfestigten“ Situation.

Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 (RLS-19).

Voraussetzungen

Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit den aktuellen Kennwerten der Straße nach dem in den RLS-19 vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Auslösewerten gegenübergestellt → vgl. Anhang B 1 („Auslösewerte...“).

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

Bewertung der Lärmsituation

Anhand der Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnung wird eine Einschätzung der Lärmsituation unter Beachtung weiterer formaler Zulässigkeitsvoraussetzungen vorgenommen.

Die wesentlichen Kriterien zur Bewertung sind:

- Die Stärke der Lärmbelastung
- Die Anzahl der Betroffenen

- Die Art des Gebietes
- Die Nutzung der betroffenen Flächen
- Ausschluss-/Minderungsgründe

Schallschutzmaßnahmen

Lärmsanierung besteht in Maßnahmen an der Straße (aktiver Schallschutz) oder in Maßnahmen an der baulichen Anlage (passiver Schallschutz).

Die Bemessung des Umfangs der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der zukünftigen Verkehrsmenge bzw. deren Kennwerte (Prognose gemäß RLS-19).

In diesem Zusammenhang kann auf die Homepage vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) bzw. deren Hinweise zum Thema „Lärmschutz an Straßen“ hingewiesen werden → <https://www.strassen.nrw.de/de/laermschutz.html> ([Lärmschutz an Bundes- und Landesstraßen - Straßen.NRW](#))

Anhang C: Wirksamkeit Maßnahmen im Straßenverkehr

Gemäß [10]:

 Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung				
17.1.7 Übersicht Wirksamkeit technischer und verkehrsplanerischer Maßnahmen im Straßenverkehr				
Als Hilfestellung für die kommunale Planungspraxis sind im Folgenden verschiedene verkehrsbezogene Lärmschutzmaßnahmen gegenübergestellt und in Hinblick auf ihre Wirksamkeit bewertet. Dabei wurde Wert daraufgelegt, auch die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung aufzuzeigen, damit bei einer integrierten Bearbeitung von Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung Synergieeffekte genutzt und konträr wirksame Maßnahmen ausgeschlossen werden können.				
Maßnahme	Lärm	Luft	räumliche Wirkung/ Sekundäreffekte	Zeitraumen
Reduzierung der fahrzeugseitigen Schadstoffemissionen	0	++	gesamstädtische Wirkung	entsprechend der technischen Entwicklung
Reduzierung der fahrzeugseitigen Geräuschemissionen	++	0		
Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch weitgehende Modal-Split-Änderungen	0+	0+	gesamstädtische Wirkung; positive Effekte Verkehrsreduzierung	langfristig
Gesamstädtische Reduzierung der Lkw-Anteile	0+	+		
Verkehrslenkung und -umverteilung	+	+	Straßenraum; Verdrängungseffekte	kurz- bis mittelfristig
Kleinräumige Reduzierung der Lkw-Anteile	+	+		
Erhöhung der Anteile schadstoffarmer Fahrzeuge im Straßenraum	0	+	Straßenraum; ggf. Verdrängungseffekte	Kurzfr.; bei technischer Weiterentwicklung nachl. Effekte
Erhöhung der Anteile lärmarmen Fahrzeuge im Straßenraum	++	0+		
Reduzierung der Geschwindigkeit	++	0+	Straßenraum; Erhöhung Verkehrssicherheit;	kurzfristig
Verbesserung des Verkehrsflusses	+	+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Immissionsmindernde Straßenraumorganisation	0+	0+	Straßenraum; ggf. Verbesserung Verkehrsabwicklung	
Lärmindernder Fahrbahnbelag	++	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	++	+		
Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	+	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Schallschutzwand	++	0+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Bewertung: ++ sehr positive Auswirkungen + positive Auswirkungen 0 weitgehend wirkungsneutral (0+ mit positiver Tendenz, 0- mit negativer Tendenz)				

Tabelle 4 Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung

Anhang D: Öffentlichkeitsmitwirkung

Anhang D 1: Hinweise im Rahmen der Online-Mitwirkung

Hinweise zu den Themenfeldern (Screenshots Online-Beteiligung [13]):

Auf der interaktiven Karte rechts im Bild können Sie uns Ihre Meldungen mitteilen und über das Standort-Piktogramm  direkt verorten. Verschieben oder zoomen Sie hierzu in die Karte, um eine konkrete Örtlichkeit zu lokalisieren. Klicken Sie das entsprechende Themenfeld an, der das Lärmproblem zuzuordnen ist und geben Sie einen Titel und Ihren Hinweis ein. Über den „Hilfe“-Button oben rechts sind noch einmal alle Funktionen zur Bedienung der Karte erklärt. Zudem steht Ihnen oben rechts unter „Pinwand“ eine Auflistung aller bisher genannten Hinweise und Ideen zur Verfügung.

Hierzu haben wir Ihnen die unten genannten Themenfelder eingerichtet:

Straßenverkehrslärm

Der Straßenverkehrslärm ist zumeist die Hauptlärmquelle in Städten und Gemeinden. Möchten Sie einen Hinweis zum Thema Straßenverkehrslärm geben oder haben Sie eine Idee hierzu, geben Sie Ihre Meldung unter dem Themenfeld „Straßenverkehrslärm“ ein.

Sonstiger Umgebungslärm

Möchten Sie Hinweise oder Anmerkungen zu anderem, belästigendem Umgebungslärm geben, wählen Sie das Themenfeld „Sonstiger Umgebungslärm“ aus und verorten Sie die Stelle auf der Karte. **Wichtig zu wissen:** Entsprechend der o. g. Definition von Umgebungslärm ist z.B. Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz oder Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen nicht Gegenstand des Beteiligungsprozesses und nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans.

Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete sind Flächen, die als Ruhe- und Erholungszonen dienen. Verorten Sie Punkte, die Sie beispielsweise als „ruhig“ wahrnehmen, zur Erholung aufsuchen oder die Sie als Rückzugsort nutzen, um „zur Ruhe zu kommen“ unter dem Themenfeld „Ruhige Gebiete“.

Wir freuen uns über Ihren Beitrag!

Anhang D 2: Meldungen im Rahmen der Öffentlichkeits-Mitwirkung

Entsprechend der Verweise u. a. ausgehend Kapitel 8 und 9, können die Meldungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung den zur Verfügung gestellten nachfolgenden Anhängen (DIN A3 quer) [13] entnommen werden.

- Laut separater Dokumentation [13]: Anhang 1.1 (Kategorie „Straßenverkehrslärm“),
 - Laut separater Dokumentation [13]: Anhang 1.2 (Kategorie „sonstiger Umgebungslärm“)
- sowie
- Laut separater Dokumentation [13]: Anhang 1.3 (Kategorie „ruhige Gebiete“)

Kategorie: Straßenverkehrslärm								
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen	
S01	Arloff	L11/ Kirchheimer Straße	L11 Tangente Eifel-Bonn	Erheblicher Straßenverkehr, an die Geschwindigkeitsbeschränkung wird sich kaum gehalten, insbesondere LKWs erzeugen Lärm, die Fahrbahn ist im schlechten Zustand. Es haben sich Fahrspuren gebildet	08.01.2024 19:31:35	0	0	
S02	Arloff	Bahnhofstraße	Erheblicher Verkehr	Sekundlich fahren hier Fahrzeuge. Die meisten mit erhöhter Geschwindigkeit (auch Traktoren und LKWs). Zone 30 wäre für die Lärmbelastigung angenehmer	10.01.2024 19:18:23	0	1	
S03	Arloff	Bahnhofstraße	Fahrzeuge fahren zu schnell, dadurch auch lauter als nötig	Zone 30 als Lösung?	15.01.2024 14:27:32	0	0	
S04	Arloff	In der Fließ	Fahrzeuge fahren viel zu schnell	Fahrzeuge rasen die Straße hoch wie auf einer Rennstrecke trotz Zone 30 dadurch mehr Lärm	27.01.2024 19:12:41	0	0	
S05	Arloff	In der Fließ	Zu schnell fahrende Autos	Autos fahren viel zu schnell daher mehr Lärm	29.01.2024 19:31:59	0	0	
S06	Bad Münstereifel	L194	Verstärkter Lärm im gesamten Tal durch Kfz u. Motorräder	Im gesamten Bereich der ehem. B51 treten vor allen Dingen im Sommer Lärmbelastigung durch unnötig hochdrehende Motoren von Kfz und insbesondere Motorrädern auf. Es muss angenommen werden, dass hier zum Teil die lärmreduzierende Komponenten bei den Motorrädern ausgebaut oder stillgelegt worden sind. Durch die Tallage wird der Lärm trichterförmig nach oben verstärkt, so dass die Lärmentwicklung z.B. am Uhlenberg sehr unangenehm ist und durch Einhaltung der Bestimmungen durchaus vermieden werden könnte. Die Feststellung trifft natürlich nicht auf alle Verkehrsteilnehmer zu, jedoch stören die "Ausreißer" umso auffälliger.	19.12.2023 10:42:56	2	1	
S07	Bad Münstereifel	L194	Lärm an Steigung durch Motorrad und Kfz	Motorräder und Autos beschleunigen nach dem Kreisverkehr stark auf der geraden Steigung.	26.12.2023 09:19:47	2	1	
S08	Bad Münstereifel	L194	Lärm an Steigung durch Motorrad	Nach dem Kreisverkehr beschleunigen Kfz aber insb Motorräder stark und sorgen für viel Lärm an der geraden Steigung.	26.12.2023 09:21:53	2	1	
S09	Bad Münstereifel	Kölner Straße	3 Strassen parallel	Hier sind drei Strassen parallel und kaum Bepflanzung und ein schmaler Fußgängerweg. Sehr unangenehm und laut.	26.12.2023 09:23:37	3	1	
S10	Bad Münstereifel	Wertherstraße	Nächtliche Raserei durch die Fußgängerzone.	Um Wege abzukürzen oder auch nur aus "Spaß", erleben die Anwohner der Fußgängerzone ständig nächtliche Raserei in der Fußgängerzone. Hier ist ein Poller bzw. eine Schrankenanlage längst überfällig.	29.12.2023 14:36:48	2	2	
S11	Bad Münstereifel	L194	Motorrad Auto	In diesem Bereich, d.h. zwischen den jeweiligen Verteilerkreisen, finden in der Saison Rennen statt. Vornehmlich in den späteren Abendstunden an den Wochenenden. Das Aufheulen der Motoren ist noch in 1 km Luftlinie deutlich wahrzunehmen.	08.01.2024 12:45:22	1	1	
S12	Bad Münstereifel	Nöthener Straße	Lärmschutzwand	Gerade samstags und sonntags bei gutem Wetter fahren hier mehrere 100 Motorräder am Tag Richtung Münstereifel runter. Da wir im Tal leben, schallt, der Lärm bis in den Ochhermen	08.01.2024 13:01:02	1	0	
S13	Bad Münstereifel	Heisterbacher Straße	Tempo 30 Wird oft an dieser Stelle überschritten	Autos, die aus Richtung Bam kommen, beschleunigen oft an dieser Stelle Tempo 30 vor dem Berg, was zu einer Lärmbelastigung führt und zu einem Sicherheitsrisiko führt, weil dort sich auch ein Zebrastreifen befindet, der oft ignoriert wird, von Autofahrer	08.01.2024 13:06:19	2	2	

Anlage 1.1

Kategorie: Straßenverkehrslärm								
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen	
S14	Bad Münstereifel	Hubertusweg	Verkehrslärm von der gegenüberliegenden Umfahrungsstrasse	Der Lärm von der gegenüberliegenden Umfahrungsstrasse ist hoch. So, dass unsere Gäste im Sommer nicht bei geöffneten Fenstern schlafen können. So etwas in einem Kurort?	08.01.2024 13:23:02	3	1	
S15	Bad Münstereifel	Große Bleiche	30er Zone wird ignoriert	Konstantes Überschreiten der 30er Geschwindigkeitsbegrenzung führt zu erhöhtem Lärm im Westquartier (durch Mauerdurchbruch). Vor allem an den Tagen, an denen viele Besucher in die Stadt kommen, also Freitag bis Sonntag!	08.01.2024 14:08:34	3	0	
S16	Bad Münstereifel	Uhlenbergweg	Eisenbahn und Straßenverkehrslärm	Im Uhlenbergweg ist durch die (bald wieder) vorbei fahrenden Bahnen mit hohem Lärm 2x in der Stunde zu rechnen.	08.01.2024 14:44:34	0	1	
S17	Bad Münstereifel	Kreuzgäßchen	Lärmbelastung durch Zunahme von Verkehr und Geschwindigkeit	Die Lärmbelastung für die auf dem Radberg lebenden Anwohner wird zunehmend unerträglich. Die ehemalige B51 ist eine Hauptverkehrsader und ist entsprechend 24/7 in hoher Geschwindigkeit befahren. Am Wochenende kann man sich nicht mehr in den Garten setzen, da die Dichte der Motorräder besonders im Sommer jede Unterhaltung unmöglich macht. Zudem wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung dringend angebracht, weil die gerade Strecke nachts und früh morgens gerne als Schnellstraße genutzt wird, was das Lärmaufkommen ebenfalls verstärkt. Nicht nur für die Anwohner ist dies eine erhebliche Belästigung. Die Menschen, die in den Wald gehen wollen um Ruhe zu finden, können lange suchen. Der komplette Radberg in Bad Münstereifel ist nicht außerhalb der Hörweite der ehemaligen B51. Erst auf der Höhe von Rodert stellt sich langsam Ruhe ein. Ich habe hier bereits Messungen durchgeführt und diese lagen zum Teil bei Durchschnittswerten von 90 Dezibel. Hier besteht dringender Handlungsbedarf!	08.01.2024 16:35:37	0	0	
S18	Bad Münstereifel	Kreuzgäßchen	Zu laut für Erholung und Friedhofsbesuch	Man kann selbst im Wald den Verkehrslärm der B51 hören. Der Wald als Erholungsgebiet für eine ehemalige Kurstadt leider völlig unbrauchbar. Friedhofsbesuche sind ebenfalls untermalt vom Grundrauschen der vielbefahrenen Strecke.	08.01.2024 16:40:02	2	0	
S19	Bad Münstereifel	Delle	Zufahrtstrasse mit gepflastertem Straßenbelag	Die Delle wird zunehmend als Zufahrtstrasse in die Stadt genutzt. Durch die Pflastersteine und das hohe Verkehrsaufkommen besonders lärmintensiv.	08.01.2024 16:43:03	0	2	
S20	Bad Münstereifel	Nöthener Straße	Motorradlärm	Der Lärm verursacht durch Motorräder auf der Nöthenerstraße ist an Sommertagen im Bereich der Fougèresstraße und Ochhermen eine Zumutung. Insbesondere das Beschleunigen hinter dem Kurhaus bergaufwärts.	08.01.2024 16:47:00	1	1	
S21	Bad Münstereifel	Nöthener Straße	Lärm durch Motorräder und getunte PKW	Im Bereich der Nöthener Straße (L 165) ist der Lärm besonders schlimm da durch die Straßenführung die Fahrzeuge bis zu 4 mal vom "Hörer" wahrgenommen werden und vor allem Motorräder auf den kurzen Geraden zwischen den Kurven unnötig beschleunigen. Zudem sind auch besonders laute Fahrzeuge von der Umgehungsstraße gut zu hören. Und das im Kurbezirk!	08.01.2024 18:18:31	1	2	
S22	Bad Münstereifel	Heisterbacher Straße	Laute Motorgeräusche durch zu schnelles Fahren	Nach Einbiegen in die Heisterbacher Strasse geben einige/viele Fahrzeughalter Gas und überschreiten regelmäßig die zulässige Höchstgeschwindigkeit.	08.01.2024 18:20:01	2	1	
S23	Bad Münstereifel	L194	Lärm durch Motorradfahrer	Motorradfahrer, die aus dem Kreisverkehr heraus stark beschleunigen, tragen speziell bei gutem Wetter zur Lärmbelastung sehr deutlich bei. Dieser Lärm schallt hinauf in verschiedene Wohnlagen.	08.01.2024 18:23:21	3	0	
S24	Bad Münstereifel	Werkbrücke	Rangierlärm	Fahrzeuge von der Werkbrücke kommend, welche durch das Heisterbacher Tor wollen/müssen, fahren vor und zurück, bis das Einbiegen geschafft ist. Je nach Stand des Fahrkönnens kann der Vorgang mehrere Minuten dauern, verknüpft mit lauten bis sehr lauten Motor- und Kupplungsgeräuschen.	08.01.2024 18:24:31	0	2	

Anlage 1.1

Kategorie: Straßenverkehrslärm								
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen	
S25	Bad Münstereifel	Langenhecke	Eine Straße für den gesamten „offiziellen“ Kernstadtverkehr	Die Langenhecke ist jetzt schon eine stark befahrene Straße. Dutzende Schulbusse, Mama-Taxis, Laster und Ausflugs-Motorrad-Clubs schlängeln sich die schmale Straße mit 30-70 km/h entlang, geöffnet ist diese in beide Richtungen. Vorbei an einem Altenheim und alten Fachwerkhäusern, in denen, die Gläser wackeln, wenn schnelle große Autos vorbeifahren. Das neue Verkehrskonzept soll die Straße nun komplett zur einzigen Straße zum Rathaus und in die Kernstadt machen. Das wird den Lärmpegel nochmal erhöhen.	08.01.2024 21:03:55	1	1	
S26	Bad Münstereifel	Langenhecke	Eine Straße für den gesamten „offiziellen“ Kernstadtverkehr	Die Langenhecke ist jetzt schon eine stark befahrene Straße. Dutzende Schulbusse, Mama-Taxis, Laster und Ausflugs-Motorrad-Clubs schlängeln sich die schmale Straße mit 30-70 km/h entlang, geöffnet ist diese in beide Richtungen. Vorbei an einem Altenheim und alten Fachwerkhäusern, in denen, die Gläser wackeln, wenn schnelle große Autos vorbeifahren. Das neue Verkehrskonzept soll die Straße nun komplett zur einzigen Straße zum Rathaus und in die Kernstadt machen. Das wird den Lärmpegel nochmal erhöhen.	08.01.2024 21:07:41	5	0	
S27	Bad Münstereifel	Ashfordstraße	Durchgangsverkehr, den es nicht geben dürfte.	Das Verkehrsgebiet ist eine Anliegerstraße, wird aber sehr häufig als Abkürzung aus und nach Nöthen bzw Iversheim benutzt.	08.01.2024 22:45:20	1	2	
S28	Bad Münstereifel	Langenhecke	Stark überlastete Innenstadtstrasse mit hohem Lärmpotenzial	Die Langenhecke ist eine sehr schmale und sehr überlastete Straße im historischen Mauerring von Bad Münstereifel. Alle PKW, Schulbusse, Elterntaxis, Anlieferer LKW, fahren über diese Straße. An Wochenenden nutzen viele Motorradfahrer mit sehr lauten Geräuschen diese Straße. Bei sehr großen und schnell fahrenden Autos (LKW werden in den Den Fachwerkhäusern Erschütterungen ausgelöst das zB Gläser klirren Risse an Fassaden sind sichtbar Durch das Kopfsteinpflaster welches mittlerweile so kaputtgefahren ist sind die Abrollgeräusche so hoch das man in den Denkmalsgeschützten Fachwerkhäusern die nur durch einen sehr schmalen Bürgersteig von der Straße entfernt sind Tag und Nacht keine Ruhe hat Die Tempo 30 Zone wird meistgehend ignoriert. Ebenfalls wird die Abbindung vom Klosterplatz bis Marktstraße ignoriert Die neue Verkehrsführung sehe ich für diese Straße sehr kritisch Meine Empfehlung wäre dieses lärmende Kopfsteinpflaster zum Wohle der Anwohner durch eine Asphalttierung zu ersetzen	09.01.2024 11:52:09	0	0	
S29	Bad Münstereifel	Langenhecke	Langenhecke	Als Anwohner der Langenhecke wird es gefühlt immer schlimmer. Hier einmal einige Punkte aufgelistet: - viele Schulbusse, die sich durch die enge Straße schlängeln - Eltern, die ihre Kinder bis zur Schule fahren die Langenhecke soll einzige Ein- und Ausfahrt zum Rathaus werden - niemand schaltet an der Ampelanlage am Klosterplatz seinen Motor aus -ständig überhöhte Geschwindigkeiten von Verkehrsteilnehmern, dadurch kaum sicheres Laufen/ Gehen mit Kindern bzw Großeltern möglich, da die Bürgersteige sehr eng bzw in Teilen nicht wirklich vorhanden sind - zum Teil stark beschädigte Pflastersteine, was den Lärmpegel noch verschärft	09.01.2024 13:29:15	1	1	
S30	Bad Münstereifel	Hubertusweg	Straßenverkehrslärm	-Lärmbelastung durch durch Nichtanlieger die zu schnell über den Hubertusweg fahren. - Lautsprecherdurchsagen durch die DB welche mit in betriebnahme der Strecke bald wieder starten. - Die Umgehungsstraße ist stark zu hören besonders durch Motorräder.	10.01.2024 05:37:25	1	1	
S31	Bad Münstereifel	Langenhecke	Straßenlärm	Die Langenhecke ist sehr laut, besonders wenn die Schulbusse kommen. Es wurde schon beobachtet das Grundschulkindern und Kindergartenkindern sich die Ohrenzuhalten wenn die großen busse dicht an einem vorbeifahren, besonders prekär ist die Situation Mittwochs wenn die Mülltonnen den Bürgersteig blockieren.	10.01.2024 05:46:17	3	0	
S32	Bad Münstereifel	Kölner Straße	Die Kölner Straße -Hauptzufahrtstraße	Die Kölner Straße ist für die "Höhensiedlung West" DIE im Grunde einzige, PASSABLE Zufahrtsstraße und damit -neben der Umgehungsstraße- die am stärksten befahrende innerstädtische Straße der Stadt und dafür in einem erbärmlichen Zustand, Bei dem regen LKW.Verkehr zum Teil ohrenbetäubend. Für Anwohne ist ab 06.00 Uhr die Nacht beendet.	10.01.2024 18:26:17	1	1	

Kategorie: Straßenverkehrslärm								
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen	
S33	Bad Münstereifel	Kölner Straße	Starke Frequentierung	Die Kölner Straße ist in diesem Bereich sehr stark frequentiert durch die Autofahrer(innen), die zum einen in die Stadt fahren und zum anderen in Richtung Rodert, Rheinbach etc. an der abknickenden Vorfahrt (Schleidastraße) abbiegen. Bei einer eventuellen Erneuerung der Fahrbahndecke hielte ich es für sehr sinnvoll wenigstens Flüsterasphalt aufzutragen. Von ca. 5.30 Uhr bis ca. 22.30 Uhr (je nach Jahreszeit auch länger) ist der Verkehrslärm im Prinzip durchgehend vorhanden.	11.01.2024 18:01:26	0	1	
S34	Bad Münstereifel	L194	Verkehrslärm durch nicht angepasste Fahrweise	Hier ist eine 70er Zone eingerichtet. Motorräder und Fahrer:innen mit sportlicher Fahrweise halten sich nicht an diese Vorgaben. Hier wird nicht kontrolliert. Man kann diesen Lärm bis nach Iversheim hören.	12.01.2024 08:53:39	0	1	
S35	Bad Münstereifel	Nöthener Straße	Geschwindigkeitsmessung notwendig	Auf der Nöthener Strasse sollte eine streckenbasierte Geschwindigkeitsmessung eingerichtet werden - so wie in anderen Ländern der EU (z.B. Polen) praktiziert wird. Das Fahrzeug wird bei der Einfahrt in die Messstrecke erfasst und bei der Ausfahrt bei Unterschreitung der erlaubten Fahrzeit fotografiert. Damit läßt sich, anders als bei Radarfallen, ein längerer Abschnitt befrieden.	23.01.2024 12:06:24	0	1	
S36	Bad Münstereifel	L194	Streckenbasierte Geschwindigkeitskontrolle DRINGEND nötig	Auf der Umgehungsstrasse sollte eine streckenbasierte Geschwindigkeitskontrolle eingerichtet werden: Sobald der Kreisverkehr durchfahren wurde, wird das Fahrzeug erfasst, ebenso bei der Ausfahrt aus der Messstrecke am anderen Kreisel. Erfolgt die Erfassung des Fahrzeuges zwischen beiden Punkten vor Ablauf eines Zeitraumes, der einer Geschwindigkeit von 70 km/h für diese Strecke entspricht, liegt eine Geschwindigkeitsüberschreitung vor und das Fahrzeug wird geblitzt. Dieses Verfahren wird zum Beispiel in Polen erfolgreich bei Ortsdurchfahrten praktiziert!! bei	23.01.2024 12:12:31	0	0	
S37	Bad Münstereifel	Kölner Straße	Es ist eine 30 Zone	Es ist eine 30 Zone Wird aber von vielen PKW / LKW Fahrem nicht eingehalten Und dadurch isr es sehr laut !	23.01.2024 16:20:44	0	0	
S38	Bad Münstereifel	Kölner Straße	Edek/ Aldi	Da hier viele Leute einkaufen ist die Köllner Straße stark befahren Es ist eine 30 verkehrsberuhigter Zone!, was viele Menschen nicht so sehen!	23.01.2024 16:26:53	0	0	
S39	Bad Münstereifel	Nöthener Straße	Zu laut	Durch den Kurvenbereich ergibt erhöhtes Lärmpotential. Ggf. durch Erweiterung der Zone 30 könnten sich durch die verringerten Geschwindigkeiten auch der Lärm reduzieren. Es sollten regelmäßig Verkehrszählungen gemacht werden, die dann auch öffentlich einsehbar sein sollten.	24.01.2024 12:20:04	0	0	
S40	Eicherscheid	Brühler Straße/ L194	Verkehrslärm durch zu schnell fahrende Motorräder und Autos	Viele Fahrzeuge missachten die Geschwindigkeit von 50km/h und beschleunigen schon ab dem Kreisverkehr, was zum Teil zu einer enormen Lärmbelästigung führt.	08.01.2024 15:25:40	1	1	
S41	Eicherscheid	Ahrweilerstraße/ L165	Beschleunigende Motorräder	Bei schönem Wetter Lärmbelästigung durch die Beschleunigung von Motorrädern am Ortsausgang Richtung Schönau.	15.01.2024 10:11:00	0	0	
S42	Esch	Provinzialstraße/L165	Motorradlärm in Esch	An Wochenenden u. Feiertagen ist der Motorradlärm unerträglich ,der von der Wasserscheide Richtung Schuld u. zurück durch unser Dorf fährt. Es ist lebensgefährlich die Straße zu überqueren. Hier wäre eine vernünftige Verkehrsberuhigung sehr dringend erforderlich.	07.01.2024 14:18:32	3	0	
S43	Esch	L165	Motorradlärm in Esch	Siehe mein Beitrag von soeben. Danke *An Wochenenden u. Feiertagen ist der Motorradlärm unerträglich ,der von der Wasserscheide Richtung Schuld u. zurück durch unser Dorf fährt. Es ist lebensgefährlich die Straße zu überqueren. Hier wäre eine vernünftige Verkehrsberuhigung sehr dringend erforderlich.*	07.01.2024 14:22:09	2	0	
S44	Esch	Provinzialstraße	Motorradlärm	Motorradlärm fast täglich wegen Rasern die Richtung schuld und zurück fahren. Und ich wette das die Abgasanlagen nicht rechtens sind.	08.01.2024 13:13:18	2	0	

Anlage 1.1

Kategorie: Straßenverkehrslärm								
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen	
S45	Esch	L165	Rasende Motorräder mit überlauten Motoren	Jährlich von April bis Oktober. Auch in den Nebenorten trotz der Entfernung deutlich zu hören.	08.01.2024 13:15:24	2	0	
S46	Esch	Provinzialstraße	Motorräder die viel zu laut sind.	Motorräder die viel lauter als erlaubt immer wieder die Straße nach Schild runter und wieder hoch fliegen. Treffpunkt und Abfahrt in Esch. Tageweise bis in die späten Abendstunden	10.01.2024 23:14:15	1	0	
S47	Bad Münstereifel	Schleidalstraße	schnell fahrende laute Motorräder und PKW	Insbesondere im Sommer fahren über die Schleidalstraße im hohen Tempo PKW und Motorräder über diese Straße. Eine Lärmmessung der Fahrzeuge würde ergeben, dass diese häufig nicht rechtmäßig sind. Tempo Kontrollen wären auch sinnvoll. Ebenfalls die Straße nach Rodert ist betroffen.	20.01.2024 08:05:33	0	0	
S48	Gilsdorf	In der Höll	Motorräder	Hier fahren oft Kolonien von Motorrädern durch ein NSG.Zwischen Gilsdorf und Harzheim.	13.01.2024 14:41:05	0	0	
S49	Iversheim	L194	Motorradlärm	Anfahrende Motorräder an der Ampel sind teilweise sehr laut. Bei grüner Ampel beschleunigen Motorräder teilweise über zulässige Geschwindigkeit hinaus und verursachen dadurch unverhältnismäßig viel Lärm.	01.01.2024 13:28:38	6	2	
S50	Iversheim	Wachendorfer Weg	Straßenverkehrslärm aufgrund vorzeitigem beschleunigen	Gerade auf dem Wachendorfer Weg kommt es zur einer Lärmbelastung da Verkehrsteilnehmer sehr früh anfangen zu beschleunigen. Spätestens auf der Höhe der Hausnummer 8 kommt es zum starken beschleunigen. Eine Verkehrsberuhigung könnte hier Abhilfe schaffen. Zudem ist seit Jahren ein Fußgängerweg geplant, welcher leider noch nicht umgesetzt wurde.	08.01.2024 12:16:53	6	1	
S51	Iversheim	L194	Ehemalige B 51 in Höhe der Ortslage Iversheim	Insbesondere in den Sommermonaten durch Motorräder, welche sich regelmäßig nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten oder entsprechend getunt sind.	08.01.2024 17:14:16	3	2	
S52	Iversheim	Oberste Kumm	Es wurde bei der Umgehung eine Radaranlage versprochen.	Da keine Kontrollen stattfinden ist der Verkehrslärm sehr laut. Gerade im Sommer sind die Motorräder extrem.	08.01.2024 20:15:40	2	2	
S53	Iversheim	Friedrich Ebert Straße	Fehlende Kontrollen	Beim Umgebungsba wurde eine Radaranlage versprochen. Da diese fehlt ist der Verkehrslärm extrem. Die neue Schallschutzwand hat nicht die Höhe der alten.	08.01.2024 20:18:45	1	1	
S54	Iversheim	Am Bloch	Extreme Verkehrsbelastung durch Friedwald Besucher	Alle Friedwald Besucher müssen durch die engen Straßen von Iversheim. Die versprochene Umgehungsstraße wurde nie eingerichtet. Besonders an Sonntagen und bei großen Beisetzungen, fährt ein Auto nach dem anderen. Es ist teilweise nicht möglich, sich auf dem Bürgersteig zu unterhalten. An die Geschwindigkeitsbegrenzungen wird sich oft nicht gehalten, was nur noch zu größerem Lärm führt.	08.01.2024 21:13:43	4	1	
S55	Iversheim	Euskirchener Straße	Verkehrslärm durch hohes Verkehrsaufkommen	Verkehrslärm durch hohes Verkehrsaufkommen. Im Sommer speziell Motorräder und Wagen mit sportlicher Fahrweise. Hier darf 100km/h gefahren werden. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Die 70er Zone ab Ampel Einfahrt Wachendorf bis Einfahrt Iversheim wird nicht kontrolliert.	12.01.2024 08:50:53	2	1	
S56	Iversheim	Buschhöhlenweg	Verkehrslärm und erhöhtes Verkehrsaufkommen Friedwald	Sonntagen etc. oder Tagen mit größeren bzw. mehreren Beisetzungen ist das Verkehrsaufkommen im Ort und entlang des Buschhöhlenweg mit einer stark befahrenen Straße gleichzusetzen. Nur ist die Infrastruktur und der Straßenquerschnitt nicht ausreichend dimensioniert. Im weiteren Verlauf des Buschhöhlenweges gibt es keinen Gehweg, der Fußgänger muss hier auf die Straße (Asphaltierter Feldweg) bzw. bei vorbeifahrenden Autos in die Straßenrabbate links und rechts neben der Straße ausweichen. Zudem ist der Verkehrslärm der durch die Friedwaldbesucher verursacht wird, mehr als belästigend und störend für die Anwohner. Hier werden auch gerne mal die als Anwohnerstraße gekennzeichneten Nebenstraßen im Ort als Zuwegung genutzt. Eine andere Verkehrsführung zum Friedwald ist mehr als notwendig.	15.01.2024 09:56:57	0	0	

Kategorie: Straßenverkehrslärm								
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen	
S57	Iversheim	Euskirchener Straße	Motorräder und PS-starke Autos	Eine Begrenzung auf durchgängige 70 km/h (anstatt zugelassene 100 km/h bis vor der Einfahrt Richtung Iversheim) wäre bereits sehr hilfreich. Dazu eine regelmäßige Kontrolle dieser Begrenzung durch mobile/feste Blitzanlagen würden Rennen im Sommer entgegen wirken. Wirklich unerträglich für die Anwohner. Auch eine Lärmschutzwand könnte helfen.	16.01.2024 19:55:27	0	0	
S58	Kirspenich	Kirchheimer Straße/ Gutenbergweg	Unfallschwerpunkt	Deutliche Verkehrslärmzunahme durch Vorziehung der Geschwindigkeitserhöhung in Verbindung mit Tourismusverkehr und dem ohnehin vorliegenden Strassenbelagsversatz im Kreuzungsbereich, der bei Fahrzeugen mit Anhängern, zu besonderes lautstarken Erschütterungen und somit zu vermeidbaren Emissionen beiträgt.	08.01.2024 15:36:57	0	0	
S59	Kirspenich	Stotzheimer Straße/ Im Katzwinkel	Straßenverkehrslärm durch L11	Das Neubaugebiet "An der Hardtburg" wurde nicht durch eine Lärmschutzwand (oder ähnliche Vorkehrungen) von der L11 "abgetrennt". Dies hat (je nach Windrichtung) eine enorme Lärmbelastung durch Straßenverkehr zur Folge. Diese wird durch das Nichteinhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung noch verstärkt.	08.01.2024 17:29:37	0	1	
S60	Kirspenich	Stotzheimer Straße	L11; Übergang L11 in Stotzheimer Straße	Aufgrund erhöhter Geschwindigkeit in der eigentlich ausgeschriebenen "Tempo-30-Zone" des Neubaugebiets; Hintergrund ist zum einen das abfallende Gelände der Stotzheimer Straße von der L11 ins Neubaugebiet sowie die breite Straßenein- bzw. Ausfahrt. Zusätzlich fällt auf der L-11 oberhalb des Neubaugebiets auf, dass die Geschwindigkeit der dortigen Tempo-70-Zone oftmals überschritten wird.	09.01.2024 15:27:02	0	1	
S61	Kirspenich	Bartholomäusstraße	Viel Verkehr, überhöhte Geschwindigkeit, lauter Straßenbelag	An dieser Stelle ist es extrem laut, weil sich dort nicht an die Geschwindigkeit gehalten wird. Viel Verkehr Richtung Kirchheim und Bad Münstereifel - PKW, LKW und Busverkehr. Der Straßenbelag hört sich m. E. an, als wäre er nass und ist auch recht laut. Leider fehlt auch seit der Flut die "natürliche Lärmschutzwand", weil nach der Flut viele Bäume und Sträucher krank waren und entfernt wurden.	08.01.2024 19:12:26	0	0	
S62	Lanzerath	Rheinbacher Straße	Hohes Motorradaufkommen und Raser	Auf der Rheinbacher Str. wird v.a. an Wochenenden und Feiertagen ein hohes Motorradaufkommen verzeichnet. Neben dem Motorenlärm führt auch die überhöhte Geschwindigkeit zu einer enormen Lärmbelastung. Zudem sind immer wieder Raser auf dieser Straße unterwegs.	09.01.2024 09:13:20	1	1	
S63	Mahlberg	Provinzialstraße	Motorrad-Lärm, Raser-Lärm	Leider lädt die Strecke hoch zum Kreisverkehr an der Wasserscheide zum Rasen ein. Insbesondere in den Monaten von April bis November wird jeder schöne Tag von Rasern ausgenutzt und der Lärm betrifft vor allem das darüber liegende Mahlberg.	08.01.2024 21:34:24	3	0	
S64	Mahlberg	Römerstraße	Raser-Lärm	Auch hier ist eine beliebte Rennstrecke von Motorrädern und Rasern. Sowieso ist nicht verständlich warum das Dorf durch diese Straße zerteilt ist, obwohl auf beiden Seiten Häuser stehen. Es wäre zu wünschen, dass die gesamte Länge der Straße ein Tempolimit von 50 km/h hätte bis zum Ortsausgang kurz vor dem Kreisverkehr an der Wasserscheide.	08.01.2024 22:04:51	4	0	
S65	Mahlberg	Römerstraße	Gefahr für Nutzer der Bushaltestelle	Pkw, Lkw und Motorräder fahren hier leider viel zu schnell und gefährden Personen, die sich auf dem Weg von oder zur Bushaltestelle befinden. Außerdem ist dies der Schulweg für viele Kinder in den Morgen - oder späten Nachmittagsstunden.	14.01.2024 19:55:32	0	0	
S66	Maulbach	K52	Deutliche Überschreitung der Geschwindigkeit	Die Landstraße K52 wird besonders am Wochenende und Nachts oft mit viel zu hoher Geschwindigkeit befahren. Die kurvige Straße lädt Sonntagsfahrer gerne zu quietschenden Reifen.	19.12.2023 12:17:17	1	1	
S67	Maulbach	Im Wiesengrund	Anlieger Straße - Dauerbenutzung	Die Straße "Im Wiesengrund" ist nun seit der Flut zu einer Straße geworden, die gerne und viel genutzt wird. Hier liegt jedoch eine "Anlieger Frei" Straße vor, welche lediglich durch diese befahren werden darf. Sogar Navigationssysteme leiten nicht-ortskundige Fahrer*innen durch diese Straße. Nicht selten kommt es dann auf der Kreuzung "Im Wiesengrund / Ringstraße" zu Wendemanövern.	19.12.2023 12:21:10	0	0	
S68	Mutscheid	Arandstraße	Motorrad-Lärm	Lauter Motorradlärm an schönen Sommertagen von der L165. Die Motoren werden von den Fahrern unnötigerweise teils voll aufgedreht.	08.01.2024 11:56:09	2	0	

Anlage 1.1

Kategorie: Straßenverkehrslärm							
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen
S69	Nöthen	L165	Regelmäßige Überschreitung des Tempolimits (70km/h)	Regelmäßige Überschreitung des Tempolimits (70km/h) und Unfallschwerpunkt bei der Abzweigung nach Nöthen.	08.01.2024 15:30:33	1	1
S70	Nöthen	Hohner Weg	Regelmäßige Überschreitung des Tempolimits (30km/h)	Regelmäßige Überschreitung des Tempolimits (30km/h) und schlechter Straßenbelag führen zu erhöhtem Lärmpegel.	08.01.2024 15:32:14	0	1
S71	Nöthen	L165	Lärm durch Motorradfahrer	Motorradfahrer, die aus dem Kreisverkehr heraus stark beschleunigen, tragen speziell bei gutem Wetter zur Lärmbelastung sehr deutlich bei. Dieser Lärm schallt hinauf in verschiedene Wohnlagen.	08.01.2024 19:03:03	1	0
S72	Nöthen	L165	Lärm durch schnelle Autos und Motorräder	Lärm durch Motorradfahrer und Autofahrer. Motorradfahrer, die aus dem Kreisverkehr heraus stark beschleunigen, tragen speziell bei gutem Wetter zur Lärmbelastung sehr deutlich bei. Dieser Lärm schallt hinauf in verschiedene Wohnlagen. Die Geschwindigkeiten werden ständig überschritten.	12.01.2024 16:20:41	0	0
S73	Nöthen	L165/ Am Heiligenhäuschen	Gefährliche Aus/Einfahrt	Hupen,quietschende Bremsen und starkes Beschleunigen	13.01.2024 14:23:02	1	0
S74	Nöthen	L165	L165	Die L165 ist bei Regennasser Fahrbahn sehr laut,auch in der Motorradsaison, besonders an Sonn-und Feiertagen hält man es im Garten nicht aus.	13.01.2024 14:30:23	0	0
S75	Nöthen	Hohner Weg	Motorradlärm im Sommer	Die Strecke Nöthen Hohn wird im Sommer durch viele Motorräder befahren, die sich in der Ortslage nicht an die 30 kmh hsten	21.01.2024 21:46:21	0	0
S76	Rupperath	Klosterweg	Lärm durch L 165 / K 50	Hohe Lärmbelastung bei schönem Wetter, insbesondere natürlich nach Feierabend, an Wochenenden, Feiertagen; hohes Motorradaufkommen, aber auch Autos, Maschinen und Autos sind oft so schon extrem laut und durch das extrem schnelle Fahren und hochdrehen entsteht eine Geräuschkulisse wie am Nürburgring. Die L 165 ist nicht weit vom Dorf entfernt und wird oft über die Dämmerung hinaus als Rennstrecke missbraucht, auf der K 50, die durch das Dorf führt sind viele Panoramafahrer unterwegs, viele natürlich auch mit lauterer Maschinen oder etwas schneller.	02.01.2024 14:46:34	1	0
S77	Scheuerheck	L113/ L234	Kreisverkehr im Kreisel und die Beschleunigung raus Richtung	Richtung dicke tünnes und Rheinbach	08.01.2024 22:41:36	0	0
S78	Schönau	Rittersweg	Straßenverkehrslärm durch an- und abfahrende KFZ	Straßenverkehrslärm durch an und abfahrende Fahrzeuge zur Sportstätte in der Wohnstr. (Nur für Anlieger) "Rittersweg". 7 Tage die Woche.	19.12.2023 08:02:05	2	1
S79	Schönau	Ahrstraße	Motorräder	Nach dem Ortsausgang Schönau, Rtg. Esch, beschleunigen viele Motorräder auf Höchstgeschwindigkeit! Teils mit offenem Auspuff!	30.12.2023 17:48:08	2	0
S80	Schönau	Ahrstraße	Lärm hallt im ganzen Tal	Man kann die Motorräder und manchmal auch Autos schon von Weitem hören, lange bevor sie die "Einflugschneise" erreicht haben. Viele drehen hier auf der langen Geraden nicht mal richtig auf.	31.12.2023 13:00:25	2	0
S81	Schönau	Eicherscheider Straße/ L165	L165 Ortseing Schönau Verkehrslärm durch zu schnelles Fahren	Verkehrslärm durch zu schnelles Fahren in und aus der geschlossenen Ortschaft von PKW aber vor allem von Motorrädern (Bei gutem Wetter und an den Wochenenden)Hier wurden schon seit 2 Jahren keine Radarkontrollen durch die Polizei mehr durchgeführt. Bitte dieses bei der Polizei veranlassen.	12.01.2024 10:36:33	1	1

Anlage 1.1

Kategorie: Straßenverkehrslärm							
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen
S82	Schönau	Eicherscheider Straße	Straßenlärm durch zu hohe Geschwindigkeit	Hier ist der Lärm, besonders in den Sommermonaten, sehr hoch, da durch PKW und vor allem durch Motorräder die mit lauten Abgasanlagen viel zu schnell in den Ort rasen (und auch heraus da zu früh beschleunigt wird) Hier müssten regelmäßige Geschwindigkeits und Lärmmessungen durchgeführt werden. (So wie in Eicherscheid bei HTK) Einen Platz dafür würde ich zu Verfügung stellen!!	12.01.2024 12:39:07	1	1
S83	Schönau	Eicherscheider Straße	Straßenlärm durch Fahrzeuge mit lauten Abgasanlagen	Es wird zu schnell in den Ort hinein und hinaus gefahren. Früher gab es einen Geschwindigkeitstricher 70 Km/h dann - 50 Km/h einige hundert Meter vor dem Ortsschild. Diese gehören wieder dort hin um den Lärm zu mäßigen. Auch regelmäßige Kontrollen durch die Polizei/Verkehrsbehörde sind dringend erforderlich!!	12.01.2024 12:43:51	0	1

Kategorie: Sonstiger Umgebungslärm								
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen	
U01	Arloff	In der Fließ	Industrielärm	Industrielärm ab 6 Uhr morgens bis 21:30 Uhr!!! Erschütterungen und Lärm!!!	08.01.2024 18:45:13	3	0	
U02	Arloff	In der Fließ	Industrielärm	Erschütterungen und Lärm von 6 bis 21:45 Uhr. Keine Lärmschutzwand vorhanden.	08.01.2024 18:54:08	3	0	
U03	Arloff	In den Benden	Ständiges unterschwelliges Brummen	Tagsüber wird das Brummen meist von den Alltagsgetäuschen überlagert, jedoch wird es stiller brummt es.	08.01.2024 19:25:32	1	0	
U04	Arloff	In der Fließ	Hammerwerk Lärm	Hammerwerk Lärm	08.01.2024 22:20:09	2	0	
U05	Arloff	In der Fließ	Lärm	Geklopfe wie Bass von 6:00 bis 21:45 Uhr	09.01.2024 10:07:10	2	1	
U06	Arloff	Bahnhofstraße	Vibration, Erschütterungen und nächtliches Brummen	Hammerwerk: von 6-22 Uhr durchgehend starke Vibration und Lärmbelästigung. Wasser in der Flasche vibriert. Gläser im Schrank und sogar der Schreibtisch. Kein Lärmschutz vorhanden. Nachts geht es dann oft weiter mit einem Brummen wie von einem lauten Trafo. Wieso kann ein Unternehmen im Wohngebiet ohne sämtlichen Lärmschutz so arbeiten?	10.01.2024 19:11:46	1	1	
U07	Arloff	Bahnhofstraße	Hammerwerk. Den ganzen Tag ballert es im Haus.	Von morgens bis abends spürbare Vibrationen. Kein Ausschlafen und frühes Einschlafen möglich	10.01.2024 19:16:47	0	0	
U08	Arloff	Bahnhofstraße	Industrie, Hammerwerk	Erschütterungen im Haus	10.01.2024 19:20:22	0	0	
U09	Arloff	Bahnhofstraße	Hammerwerk	Brummen (auch nachts), Erschütterungen im Haus von morgens bis abends. Lärm (als würde jemand im Nachbarhaus Schlagzeug spielen)	10.01.2024 20:25:34	0	0	
U10	Arloff	Bahnhofstraße	Hammerwerk	Viel zu laut	11.01.2024 11:34:21	0	0	
U11	Arloff	Mozartweg	Hammerwerk	Den ganzen Tag Geklopfe	11.01.2024 12:53:46	0	0	
U12	Arloff	Bahnhofstraße	Hammerwerk	Von 6:00 bis 22:00 Uhr Lärmbelästigung durch Erschütterungen und Geklopfe	12.01.2024 20:01:42	0	0	
U13	Arloff	In der Fließ	Hammerwerk	Nachts brummt und zischt es. Tagsüber rappelt es in allen Schränken	15.01.2024 14:26:37	0	0	
U14	Arloff	In der Fließ	Lärm vom Hammerwerk	Den ganzen Tag geklopfe. Kein längeres schlafen als 6:00 Uhr möglich. Geschirr rappelt im Schrank.	16.01.2024 11:11:59	0	0	
U15	Arloff	In der Fließ	Hammerwerk Lärm und Erschütterung!!!	Geklopfe und Erschütterungen von 6:00-21:45 Uhr!!! Kein Schlafen mehr möglich ab 6:00 Uhr morgens. Geschirr im Schrank am vibrieren durch die Erschütterungen. Lärm und Erschütterungen meist am Abend ab 19:00 Uhr noch heftiger!!!	22.01.2024 19:05:28	0	0	
U16	Arloff	In der Fließ	Hammerwerk	Täglich ab 6:00 Uhr vibriert das Geschirr in den Schränken. Durch das geklopfe des Hammers keine Ruhe.	27.01.2024 19:16:34	0	0	
U17	Arloff	In der Fließ	Lärm Hammerwerk	Ab 06:00 Uhr Erschütterungen und Geklopfe.	29.01.2024 19:33:26	0	0	
U18	Bad Münstereifel	Marktstraße	Viel heiße Luft und viel Lärm um nix	Siehe Überschrift	20.12.2023 19:20:22	3	1	
U19	Bad Münstereifel	Wertherstraße	Straßenmusik	Stundenlange "Beschallung" durch Straßenmusik. Dabei werden elektronisch verstärkte Instrumente (z.B. Akkordeon) genutzt. Die Ruhezeiten werden nicht eingehalten! Die erlaubte Spieldauer wird nicht eingehalten! Der Standort wird nicht oder nur selten gewechselt! Das Problem wird seit Jahren bemängelt - passiert ist leider nichts!! In § 21 der Verordnung zur öffentlichen Ordnung gibt es klare Vorgaben. Leider ist bisher die Ordnungsbehörde nicht in der Lage, die Anwohner und Gäste im Kurgebiet vor dieser Lärmbelästigung zu schützen.	29.12.2023 14:45:03	1	2	

Kategorie: Sonstiger Umgebungslärm								
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen	
U20	Bad Münstereifel	L194	stark frequentierter Parkplatz, Nachts Treffen mit Musik	Dieser Parkplatz an der L194 ist an jedem Wochentag zunehmend stark frequentiert. Teilweise treffen sich hier nachts diverse Gruppierungen um Musik zu hören und sich selbst und ihre offenkundige Desorientierung zu zelebrieren. Mehrfach kam es dort zu kriminellen Handlungen. Hinzu kommt: Lautes Türklopfen, Hupen, Kindergeschrei nach einem anstrengenden Tag im outlet usw. Teilweise klettern Menschen in die Böschung um kurz vor der Heimreise noch die Notdurft zu verrichten, oder noch schnell den Müll aus dem Auto zu werfen. Ich finde das als Anwohnerin mittlerweile zwischenzeitlich sehr grenzwertig und bitte um Abhilfe.	08.01.2024 17:20:58	1	2	
U21	Bad Münstereifel	gesamte Ortslage	Kurort bzw von Touristen geliebten Ort - Touristen, die nicht nur einkaufen wollen sondern sich auch erholen wollen.	Mittagsruhe zwischen 13 und 15 Uhr: goldwert in so einem Ort! ...goldwert, damit jeder Tourist und Einwohner mit oder auch ohne GÄSTEZIMMER eine Zeit OHNE Lärm erleben darf. Seit 1984 wohne ich hir. Unzählige Male musste ich erleben, wie dies nicht beachtet wird. Sowohl Bürger als der Bauhof mähten tüchtig zwischen 13 und 15 Uhr mit lärmenden Geräten, arbeiteten oft Stundenlang mit Laubbläser usw. Trotz zahlreicher Versuche die Leute nett anzusprechen mit dem Hinweis, man könnte ja stille Arbeiten in der Zeit verlagern, wurde man eher belächelt. Ich sah mit eigenen Augen, wie Touristen mit Eis in der Hand vor Laubbläser und Mähmaschinen wegliefen (Kurpark Wallgraben zwischen 13 und 15 Uhr) und hörte sie sagen: "...das nächste Mal fahren wir lieber nach Bad Neuenahr"! Schade dann auch für die Gästezimmer, die leer bleiben.	Per Post	-	-	
U22	Houwerath	Eichener Straße	Veranstaltungen	Veranstaltungen im Freien. v.a. die Kirmes sind oft zu laut. Musik und Ansagen sind deutlich in Eichen und Lanzerath zu hören.	09.01.2024 09:16:40	0	2	
U23	Iversheim	Kalkarer Weg	Signalhorn der Deutschen Bahn	Durch den unbeschränkten Bahnübergang ist es für die Lokführer erforderlich, jeweils vor dem Übergang das Signalhorn zu betätigen. Mit einer Schranke könnte diese erhebliche Geräuschentwicklung für Iversheim entfallen.	08.01.2024 17:12:15	0	2	
U24	Lanzerath	Hochtürmer Straße	Lärm an Sonn- und Feiertagen	Der Klang von Rasenmäher, Motorsägen, Baggern u.v.m gehört mittlerweile an Sonn- und Feiertagen leider dazu.	09.01.2024 09:23:31	0	1	
U25	Nothen	Marienbäumchen	Tiefflieger nachts	Es herrscht unglaublicher Fluglärm, auch während der Nacht durch tieffliegende Militärflugzeuge und andere Linienflüge tagsüber. Das war in den letzten Jahren nicht so. Außerdem wird der schwarze Weg von morgens 4 bis abends nach 22 Uhr befahren als ob er eine Bundesstraße wäre (hier darf eigentlich gar nicht gefahren werden). Die Menschen nutzen ihn als Abkürzung ohne Rücksicht auf Mensch und freilaufend Tiere. Mehrere Beschwerden von mir wurden nicht beachtet.	09.01.2024 08:52:16	0	1	
U26	Schönau	Rittersweg	Extremer Sportstättenlärm mitten im Wohngebiet	7 Tage die Woche von Nachmittags bis in die späten Abendstunden extremer Lärm durch Trainings- und Spielbetrieb. Plus Straßenverkehrslärm durch an und abfahrende Fahrzeuge in der Wohnstr. (Nur für Anlieger) "Rittersweg".	19.12.2023 07:58:05	2	2	

Kategorie: Ruhige Gebiete								
Nr.	Ortschaft	Verortete Lage der Meldung	Thema	Nachricht	Datum	Pro-Meldungen	Contra-Meldungen	
R01	Bad Münstereifel	L194	Verkehrslärm durch die L194 schallt in den Wald hoch.	Der Wald oberhalb der L194 ist zur Erholung als vermeintlich ruhiges Waldgebiet absolut ungeeignet. Für einen ehemaligen Kurort ein trauriger Zustand, denn auch Richtung Nöthen oder Richtung Eicherscheid im Wald klingt es kaum ruhiger. Muss man mit dem Auto das Stadtgebiet verlassen um in Ruhe einen Spaziergang machen zu können?!	08.01.2024 16:55:35		1	0
R02	Bad Münstereifel	L194	Verkehrslärm schallt in den Wald hinauf	Der Wald oberhalb der L194 ist zur Erholung als vermeintlich ruhiges Waldgebiet absolut ungeeignet. Für einen ehemaligen Kurort ein trauriger Zustand, denn auch Richtung Nöthen oder Richtung Eicherscheid im Wald klingt es kaum ruhiger. Muss man mit dem Auto das Stadtgebiet verlassen um in Ruhe einen Spaziergang machen zu können?!	08.01.2024 17:00:51		0	1
R03	Bad Münstereifel	L194	Verkehrslärm schallt in den Wald hinauf	Der Wald oberhalb der L194 ist zur Erholung als vermeintlich ruhiges Waldgebiet mit seinen Wanderwegen und Wanderrouten absolut ungeeignet. Für einen ehemaligen Kurort ein trauriger Zustand, dass man nirgends fußläufig einen ruhigen Ort aufsuchen kann.	08.01.2024 17:04:39		0	1
R04	Eschweiler	Salzachstraße	Es wird zunehmend lauter.	Hoher Schallpegel in Teilen von Eschweiler. Flugverkehr, Hundegebell sogar nachts, Laubbläser und andere lauten Gartengeräte in der Gartenzeit. Selbst Krach aus Nöthen ist bei uns in Eschweiler zu hören.	08.01.2024 13:46:49		0	0
R05	Eschweiler	Falderstraße	Eschweiler Tal	Nach wie vor empfinde ich das Eschweiler Tal als Ruhepol. Nicht weit von der Stadt entfernt und sehr gut zu gehende Wege!	11.01.2024 18:35:06		0	0
R06	Bad Münstereifel	Giersberg	Gute Erholung	Die ganzen Wege rund um das "Friedwaldgebiet" sind gut zu gehen und man hat sehr viel Ruhe.	11.01.2024 18:38:43		0	0
R07	Nöthen	Hasenpfad	Lärmerholung im Wald	Lärmerholung im Wald für Einwohner und Touristen- weitere Lärmbelästigung durch geplante Windkraftanlagen im Wald ist nicht förderlich. Führt zu Umzügen der Einwohner in andere Regionen, Zerstörung der heimischen Flora und Fauna sowie zum Wegfall von Touristen.	08.01.2024 15:35:22		1	0