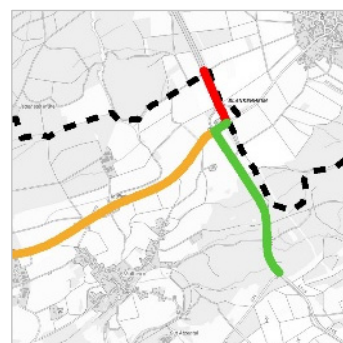
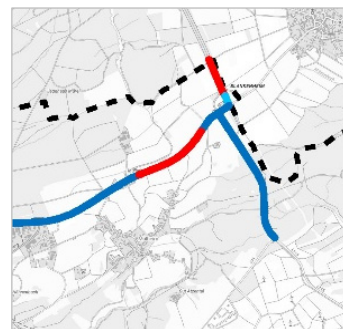
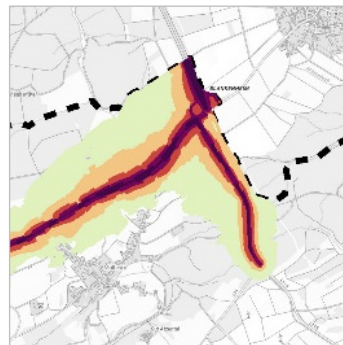


# Gemeinde Blankenheim Lärmaktionsplan 4. Runde

Entwurf, Arbeitsstand: 2024-02-08





# Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der

Gemeinde Blankenheim

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard  
Hilde Richter-Richard

Sascha Achtenhagen

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Hinweis:

Wesentliche inhaltliche Änderungen gegenüber der ersten Phase der Mitwirkung sind jeweils **pink** gekennzeichnet!

Aachen, Februar 2024



## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung gemäß V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	9
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
	5.1 Auswertung der Lärmkarten.....	10
	5.2 Belastungsachsen.....	16
	5.3 Ruhige Gebiete.....	20
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	24
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	26
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	27
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	28
	9.1 Grundlagen der Lärmschutzmaßnahmen .....	28
	9.2 B 51 Bereich Mülheimer Haus.....	30
	9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung .....	33
10.	Langfristige Strategie	34
11.	Finanzielle Informationen	35
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	36
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	37



## Anhänge

- I.1 Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase
- I.2 Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 1. Phase
  
- II.1 Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase
- II.2 Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase
  
- III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen .....	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) .....	11
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit .....	12
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D) .....	13
Abb. 5.4:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{den}$ .....	14
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{night}$ .....	15
Abb. 5.6:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 60$ dB(A) .....	17
Abb. 5.7:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 50$ dB(A) .....	18
Abb. 5.8:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 60/50$ dB(A) .....	19
Abb. 5.9:	Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land .....	22

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen .....	8
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte) .....	8
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA) .....	9
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Straßenlärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land .....	21
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen .....	24
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen .....	24
Tab. 6.3:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	25
Tab. 9.1:	Basisdaten B 51 Mülheimer Haus .....	31



## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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



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

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

### Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Gemeinde Blankenheim im Kreis Euskirchen zählt mit 8.433 Einwohnern zum 31. Dezember 2022 nicht zu den Ballungsräumen.

### Hauptverkehrsstraßen

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

- A 1 im Gemeindegebiet,
- B 51 im Gemeindegebiet,
- L 115 von B 51 bis K 71-Abzweig Reetz (Weinstraße).

Kreis- und Gemeindestraßen sind i.d.R. keine Pflichtaufgabe in der Lärminderungsplanung, da sie nicht zu den "grenzüberschreitenden" Straßen gehören.

### Haupteisenbahnen

Zu betrachten sind die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Die Gemeinde Blankenheim ist hiervon nicht betroffen.

### Großflughäfen

Die Gemeinde Blankenheim befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr (Starts und Landungen).

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



## Gewerbelärm

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

Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen deshalb außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

## Andere Lärmquellen

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

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.



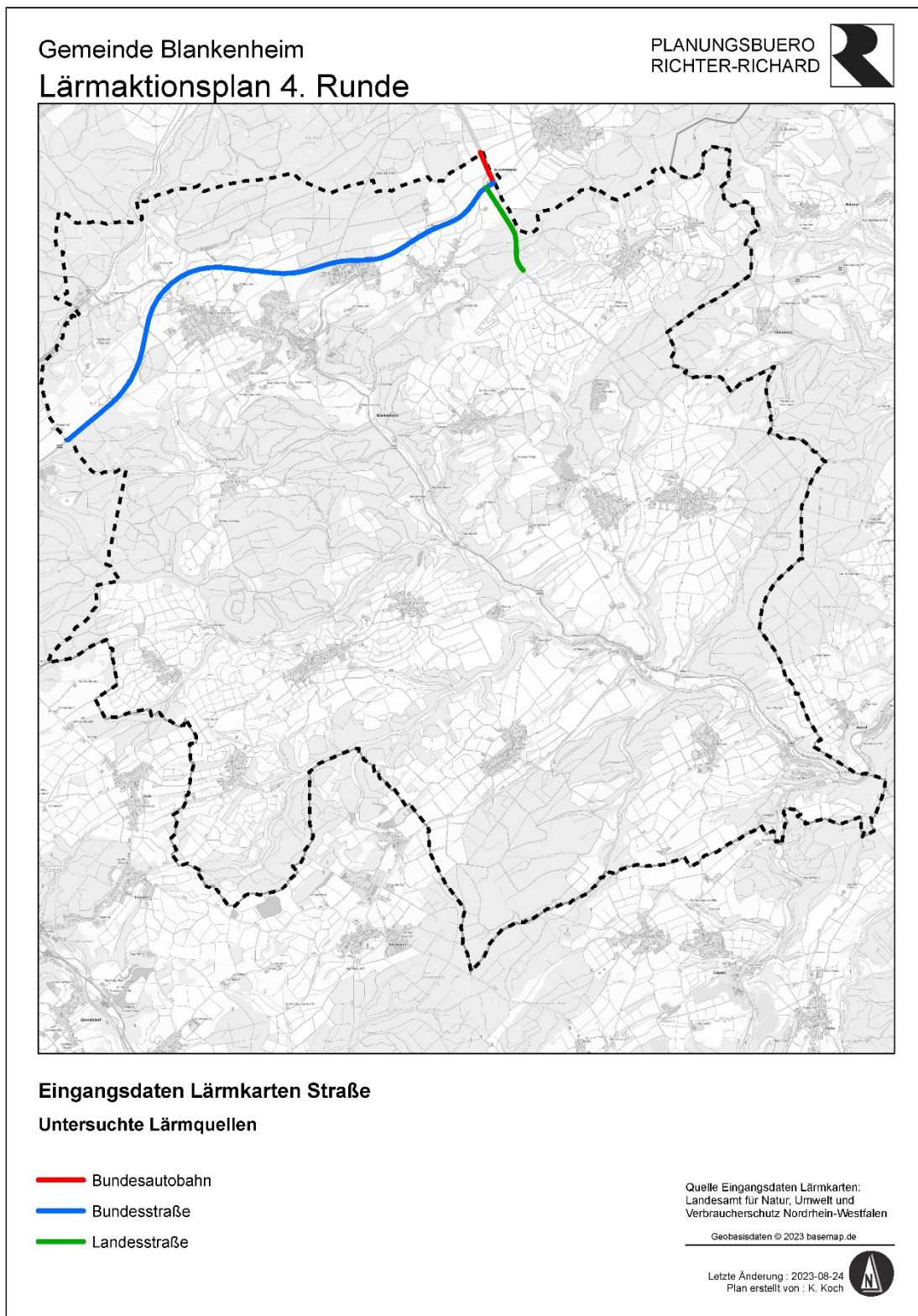


Abb. 1.1:      Untersuchte Lärmquellen



## 2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr und Flughäfen ist in Nordrhein-Westfalen das LANUV zuständig. Die Berechnung der Lärmbelastung von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das EBA.

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

Gemeinde Blankenheim  
Bauleitplanung – Förderungen  
Linda Heinen  
Rathausplatz 16  
53945 Blankenheim

Tel. 02449 8721 0  
Fax 02449 8719 9  
E-Mail: LHeinen@blankenheim.de

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

Gemeindeschlüssel: 05 3 66 008

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



### 3. Rechtlicher Hintergrund

#### EU-Recht

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

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

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

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

Seit der 2. Runde sind außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Entsprechend dem "Portugal-Urteil" des EuGH müssen alle Gemeinden, die kartiert wurden, einen Lärmaktionsplan aufstellen. Die zuständigen Behörden haben in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne aufzustellen.

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

#### Nationale Umsetzung des EU-Rechts

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

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

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



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

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

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

## Nationales Recht zum Lärmschutz

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

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-19 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).



Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

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

\* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

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

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

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

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

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



## 4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte; die Rechtsprechung (siehe Kap. 3.) macht jedoch inzwischen klare Vorgaben.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004<sup>1</sup> und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005<sup>2</sup> auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung herzustellen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.<sup>3</sup>

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung<sup>4</sup>, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den  $L_{den}$  und auf weniger als 45 dB(A) für den  $L_{night}$  zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden.

In den letzten Jahren ist zudem ein Trend zu beobachten, die Lärmsanierungs- und Lärmvorsorgewerte immer weiter anzunähern.

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

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

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

Quelle: Umweltbundesamt 2022

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

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



## 5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten werden mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet.

### 5.1 Auswertung der Lärmkarten

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte und daraus resultierenden strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

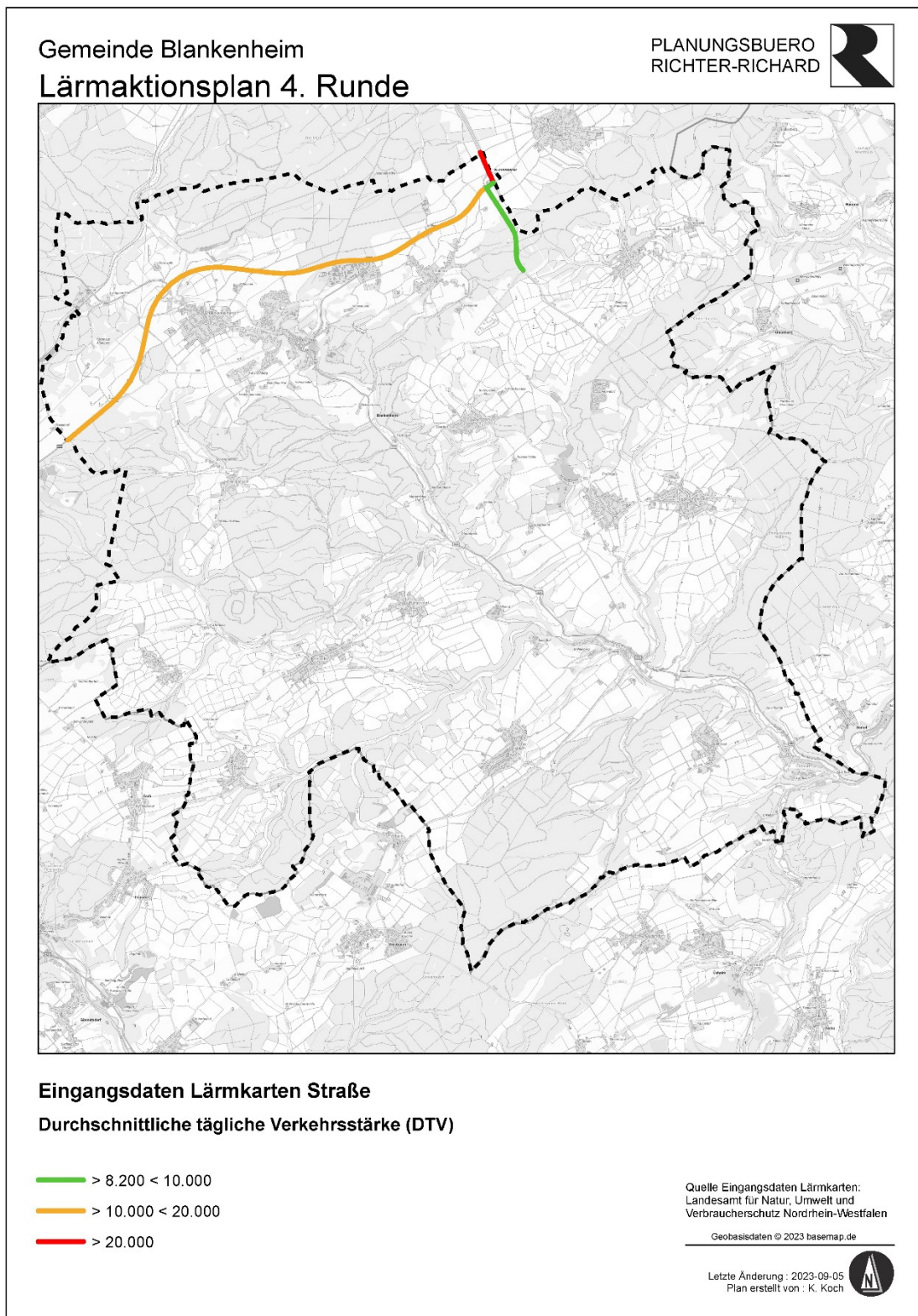


Abb. 5.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)



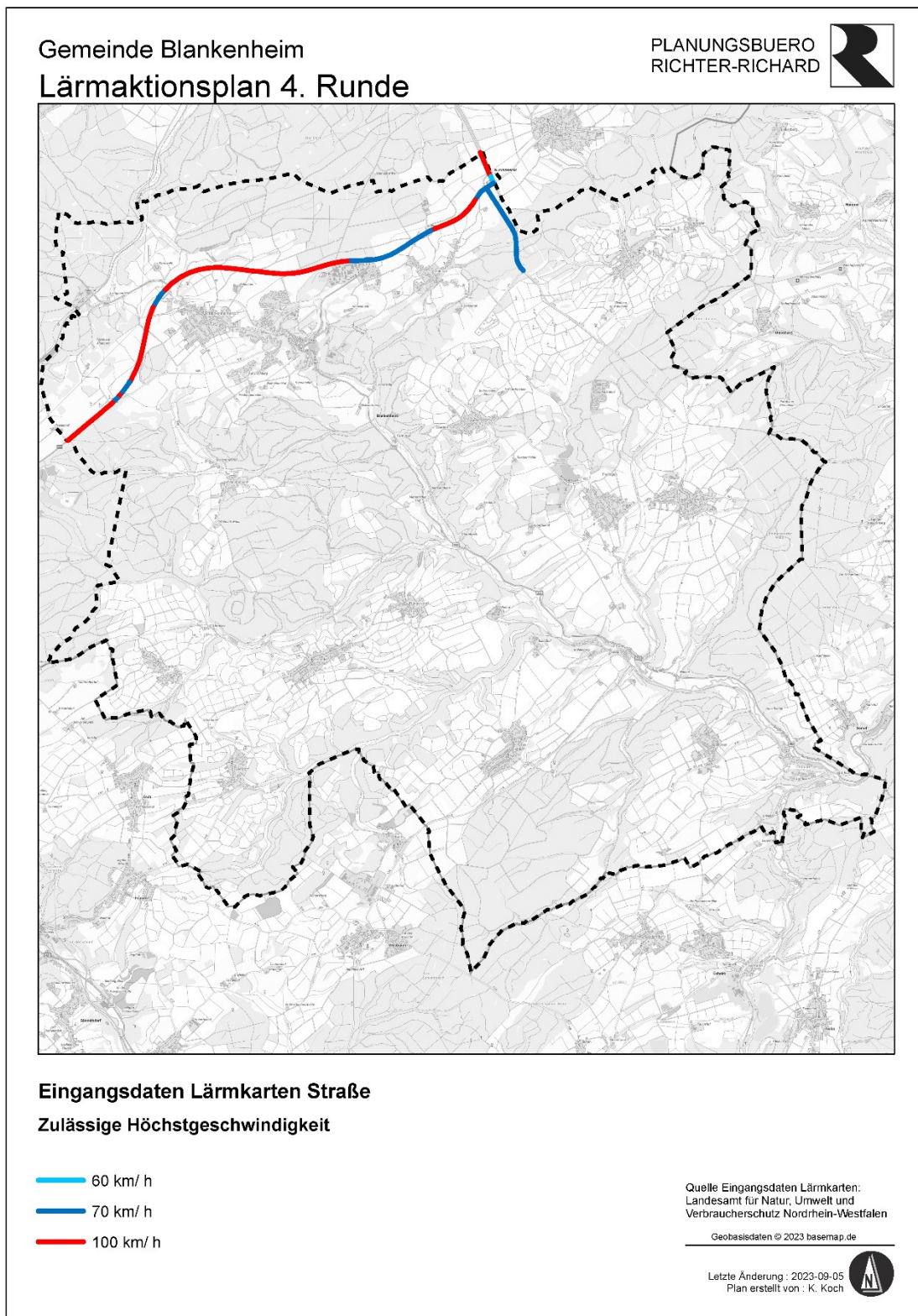


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit

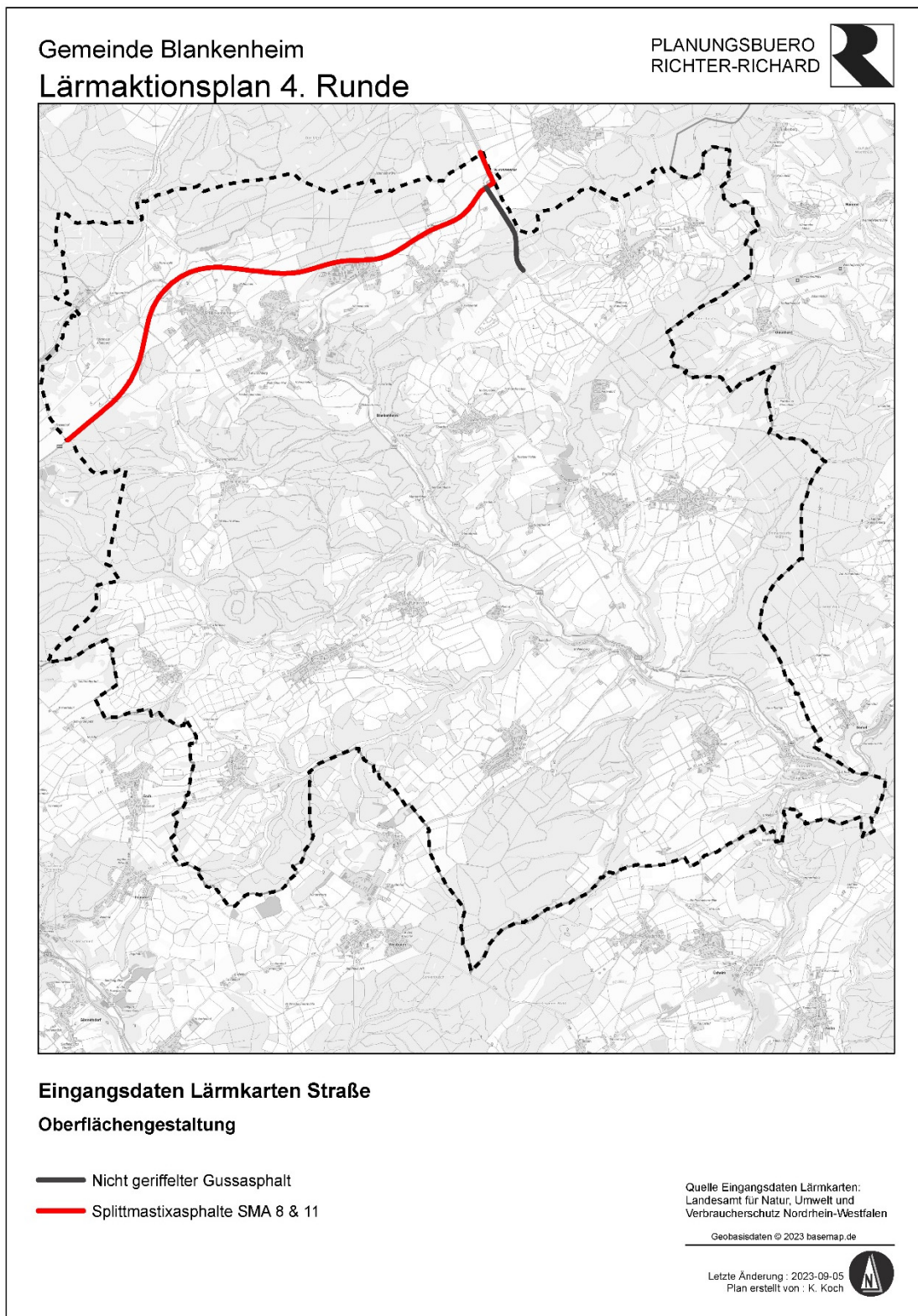


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D)

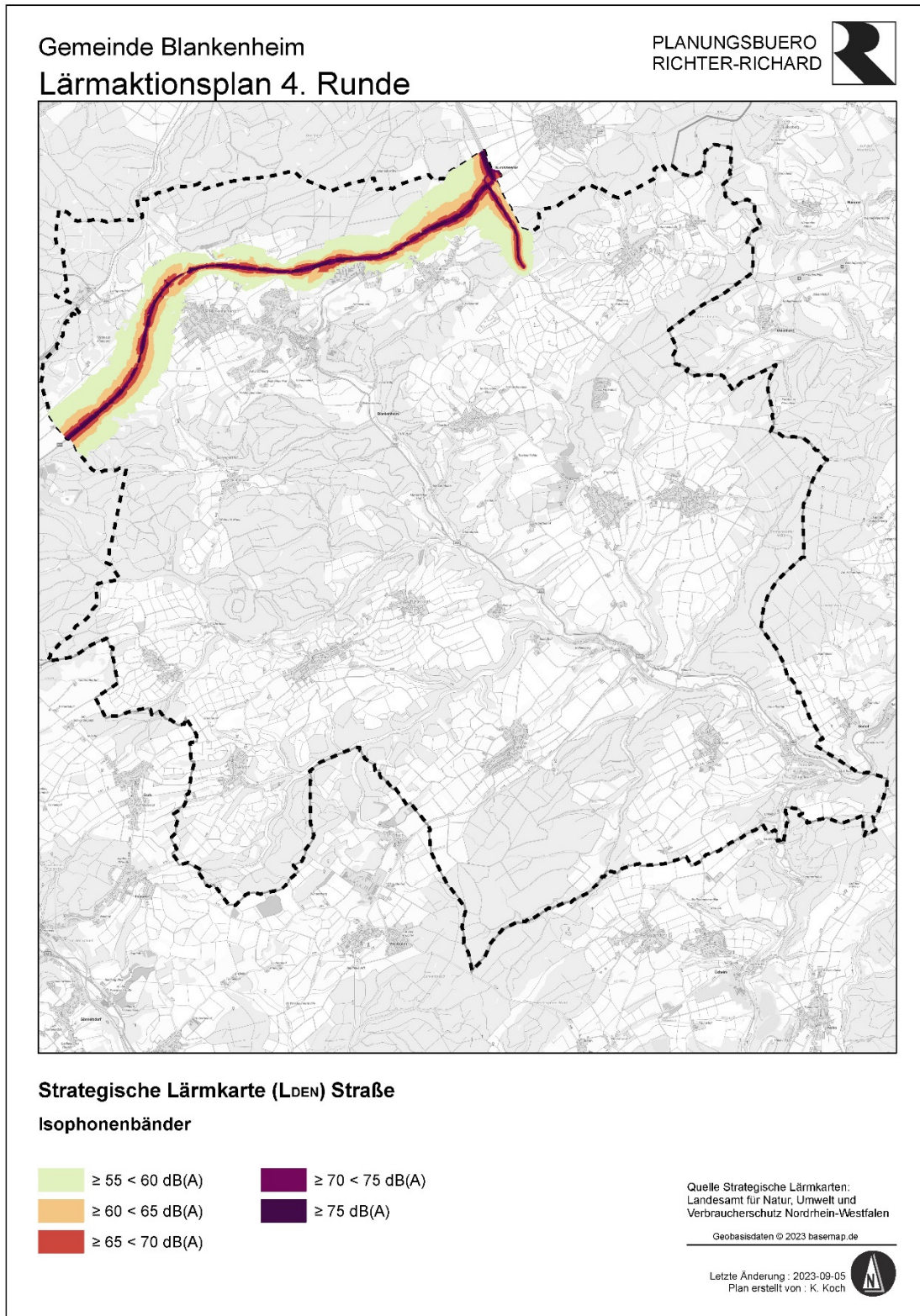


Abb. 5.4: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>den</sub>

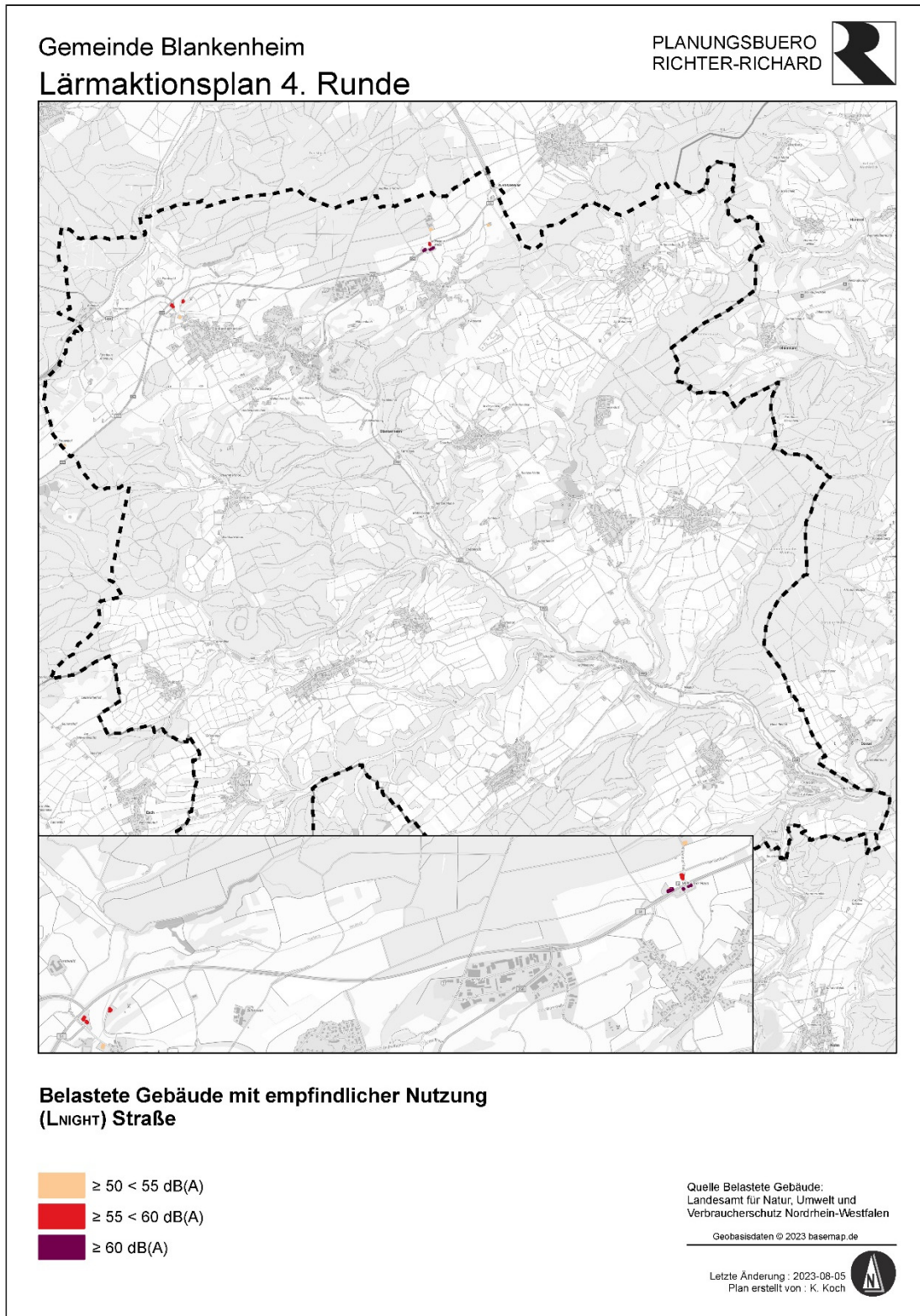


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>night</sub>

## 5.2 Belastungsachsen

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

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
  - $L_{den} > 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} > 60$  dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
  - $L_{den} \geq 65 - < 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} \geq 55 - < 60$  dB(A) als hohe Lärmbelastung,
  - $L_{den} \geq 60 - < 65$  dB(A) und/ oder  $L_{night} \geq 50 - < 55$  dB(A) wegen Überschreitung des Umwelthandlungsziels und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben.

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

- B 51 Gebäude im Umfeld des Forstwalder Hofes im Ortsteil Mülheim  
Auf der nördlichen Seite befindet sich, abgesetzt von der B 51, der Forstwalder Hof als gewerblicher Betrieb mit Metzgerei und Gastronomie, also keine schützenswerte Nutzung, sowie die Wohngebäude unmittelbar an der B 51 (Haus Nr. 1, 2, 3 und 4). Auf der Südseite der B 51 befinden sich vier Wohngebäude, erschlossen von der Straße Mülheimer Haus. Es handelt sich hier nicht um eine klassische Belastungsachse. Die sehr hohen Pegel rechtfertigen jedoch die Untersuchung von Möglichkeiten, den Lärm zu mindern.

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

- B 51 Gebäude im Umfeld des planfreien Knotenpunkts Nürnbergstraße  
In den Gebäuden im Südwest-Quadrant des Knotenpunkts befinden sich Vereine, die als nichtschützenswürdige Nutzungen zu werten sind. Im Südostquadrant befinden sich eine Hofstelle und ein Einzelgebäude (Nürnbergstraße, Haus Nr. 100 und 102). Es handelt sich somit nicht um eine Belastungsachse.

Gemäß dem "Portugal-Urteil" des EUGH, dass alle kartierten Gemeinden einen Lärmaktionsplanaufstellen müssen, ist die Gemeinde Blankenheim verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Wie bei allen Regelungen, gibt es auch hier grenzwertige Wirkungen, die jedoch nicht zu diskutieren sind, weil sonst die im Grunde richtige Regelung aufgeweicht würde. Es bleibt dennoch für die Gemeinde Blankenheim festzuhalten, dass sie sich im Grenzbereich der Sinnhaftigkeit einer solchen Planaufstellung befindet.

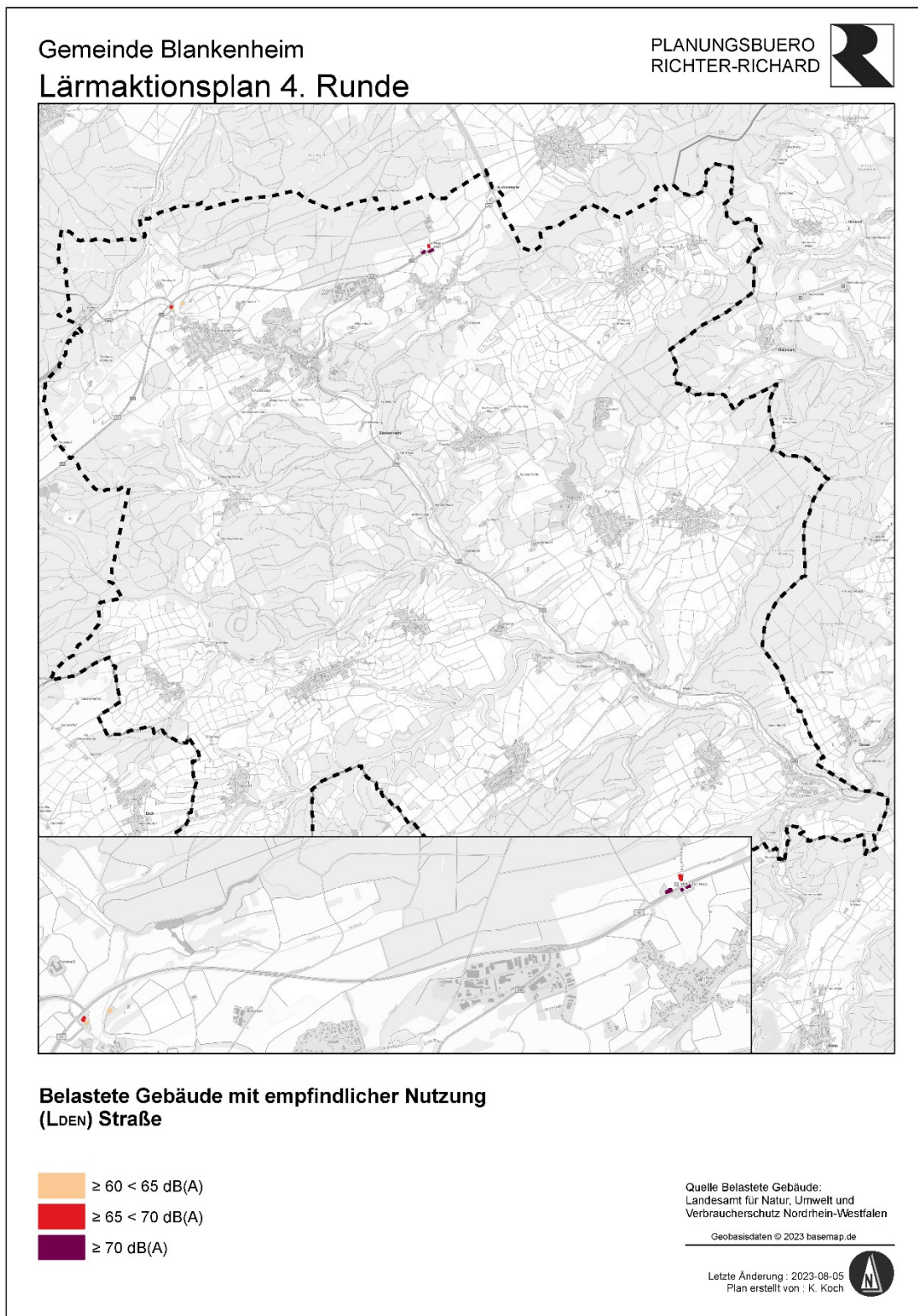


Abb. 5.6: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{den} > 60$  dB(A)

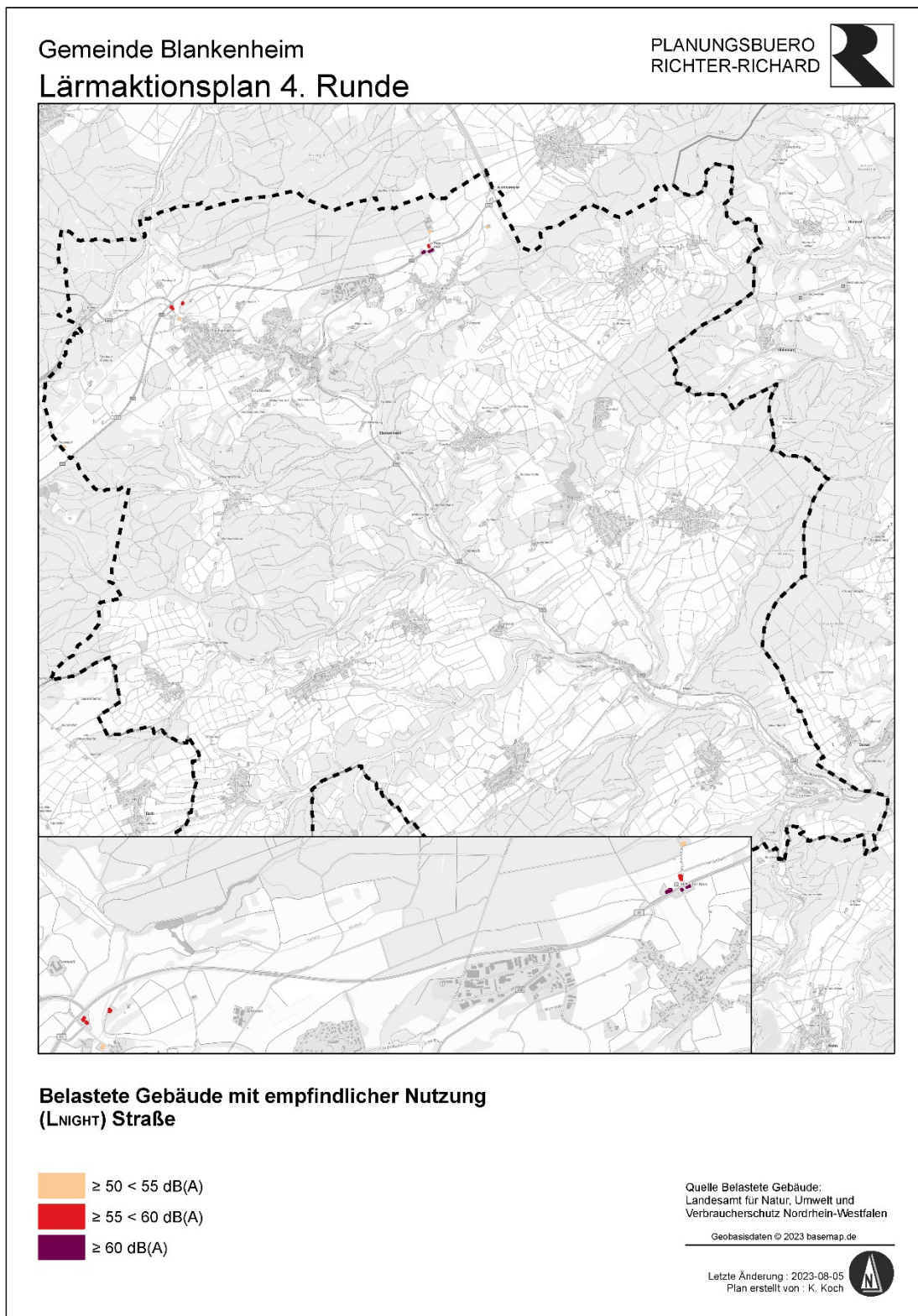


Abb. 5.7: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{\text{night}} > 50$  dB(A)

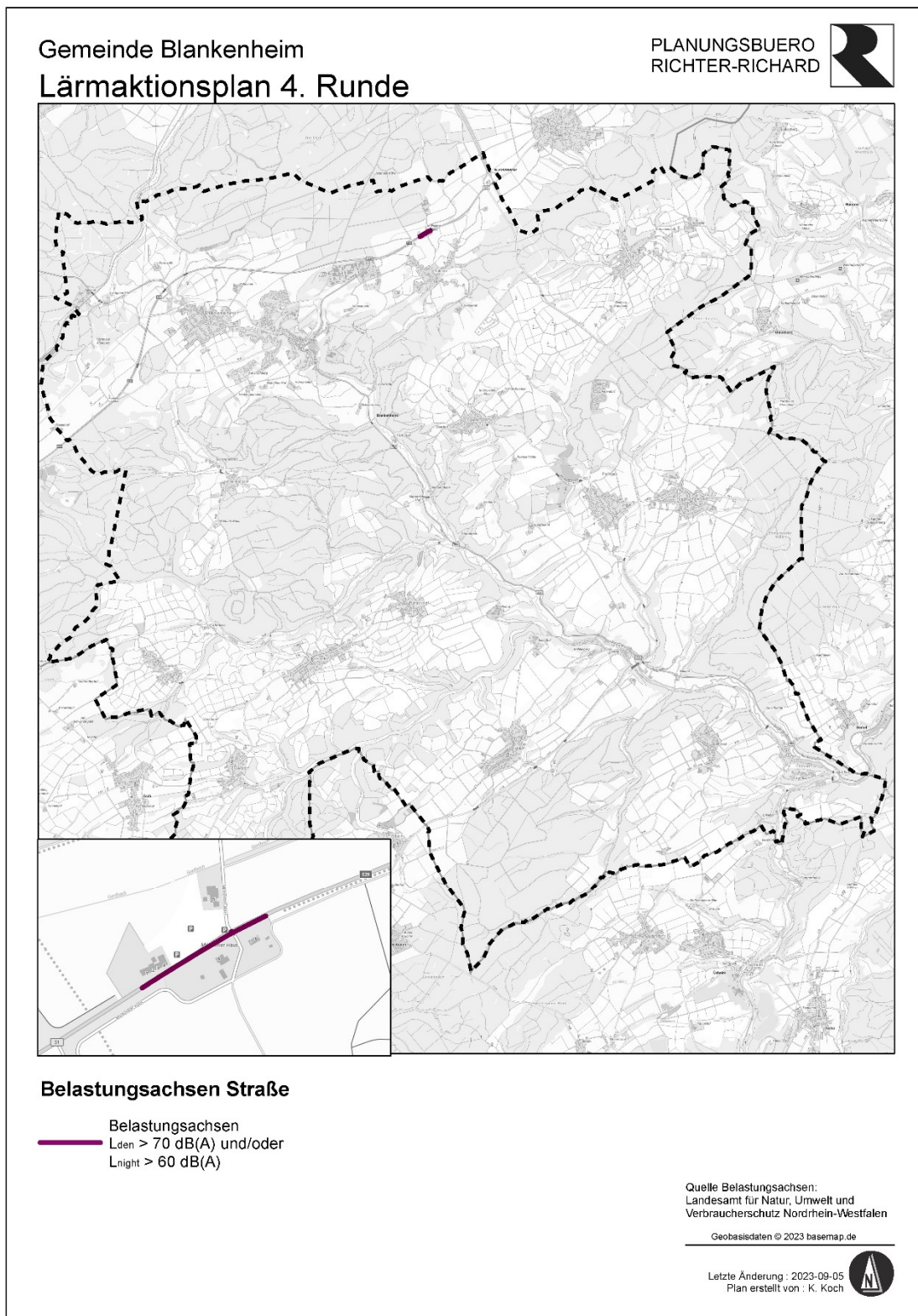


Abb. 5.8: Belastungsachsen Straßenverkehr  $L_{den}/L_{night} > 60/50 \text{ dB(A)}$





### 5.3 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein *"ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

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

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

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

Es werden nachfolgende Auswahlkriterien zur Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land eingesetzt, die sich an den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)<sup>5</sup> sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes<sup>6</sup> orientieren.

#### Akustische Kriterien

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

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

<sup>5</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

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

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

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

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

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

## Mindestgröße

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

## Flächennutzung und Erholungsfunktion

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

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

## Ruhige Gebiete in der Gemeinde Blankenheim

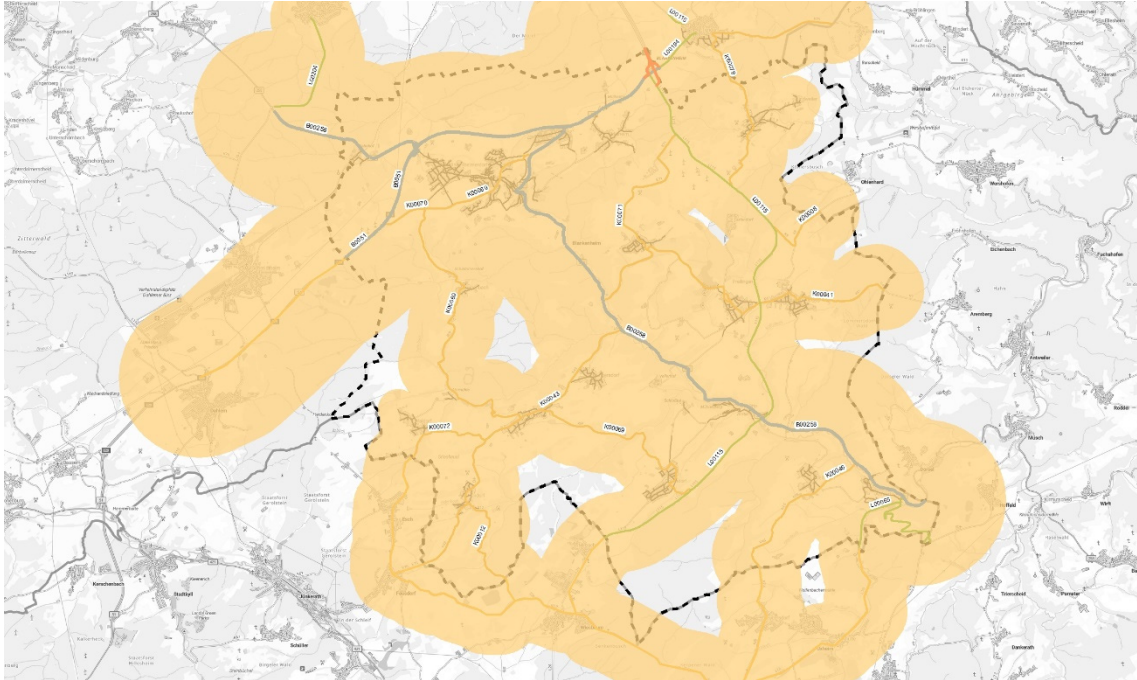


Abb. 5.9: Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen Methode sind folgende ruhige Gebiete auf dem Land in der Gemeinde Blankenheim zu finden:

- Kernbereich des Landschaftsraums zwischen Ripsdorf und Mirbach (Lampertstal). Das Gebiet erstreckt bis weit in das Gemeindegebiet der Ortsgemeinde Wiesbaum in Rheinland-Pfalz. Auch wenn sich ein wesentlicher Teil auf dem Gebiet der Gemeinde Blankenheim befindet, wäre es dennoch sinnvoll, wenn auch die Ortsgemeinde Wiesbaum auf ihrer Gemarkung die Fläche als ruhiges Gebiet ausweisen würde.



Ruhiges Gebiet Lampertstal und Umfeld



- Kernbereich des Waldgebiets zwischen Blankenheim und Ripsdorf, sowie Nonnenbach und B 258.
- Landschaftsraum westlich Waldorf bis Jünkerath. Der wesentlich größere Teil des ruhigen Gebiets befindet auf dem Gebiet der Ortsgemeinde Jünkerath in Rheinland-Pfalz. Es ist damit nicht nur gemeinde-, sondern auch länderübergreifend. Aufgrund der möglichen Ausdehnung des Blankenheimer ruhigen Gebiets bis Jünkerath wäre eine gemeinsame Ausweisung wünschenswert.
- Kernbereich des Waldgebiets zwischen Dollendorf und Leudersdorf. Der überwiegende Teil der Fläche befindet sich auf der Gemarkung Blankenheim, ein kleinerer Teil in der Ortsgemeinde Üxheim in Rheinland-Pfalz. Auch hier gilt, dass es wünschenswert wäre, das ruhige Gebiet gemeindeübergreifend auszuweisen, doch ist Fläche auf der Blankenheimer Seite groß genug, als eigenständiges ruhiges Gebiet ausgewiesen zu werden.
- Es gibt drei weitere ruhige Gebiete im Osten des Gemeindegebiets, die allerdings für ein ruhiges Gebiet auf dem Land nur eine geringe Ausdehnung besitzen und voraussichtlich vom Lückenschluss der A 1 betroffen sein werden.

Maßnahmen zum Schutz der ruhigen Gebiete sind nicht erforderlich, da sie von den im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen nicht betroffen sind.

Für die Gemeinde Blankenheim bildet der naturnahe Tourismus einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor. Es wurden bereits viele Angebote eingerichtet, ruhige Gebiete nicht nur zu erhalten, sondern auch erlebbar zu machen. Blankenheim ist Dreh- und Angelpunkt für zahlreiche Wander- und Radwege. Besucher können von hier aus den Eifelsteig, den Ahrsteig und zahlreiche Rundwanderwege entdecken. Auch 12 EifelSchleifen und zwei EifelSpuren laden als Rundwanderwege zum Wandern und Entdecken ein. Dabei kommen nicht nur Wanderer und Radfahrer auf ihre Kosten, sondern auch Naturfreunde und Ruhesuchende. Neben diesen Angeboten gibt es immer mehr Angebote für die Zielgruppe der Familien. Hierzu zählen vor allem der Naturerlebnispfad, der Waldlehrpfad oder der Freilinger See als Naherholungsorte und Pause vom Alltag.

Hier wäre zu prüfen, ob die Qualität der identifizierten ruhigen Gebiete noch stärker in die Tourismuswerbung eingebunden und ggf. auch um das eine oder andere Angebot ergänzt werden kann. Hier können ruhige Gebiete in Belgien und den Niederlanden Anregungen bieten. So gibt es beispielsweise Flüsterpfade oder auch Wanderwege, wo Hunde und Radfahren verboten sind. Es gibt sogar eigene, nichtamtliche Verkehrszeichen mit Hinweis "Stiltegebiet", Tempo-Limits und den Einbau von leisen Asphalten, pädagogische Angebote und eine Zertifizierung von ruhigen Gebieten, wenn bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllt sind.





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

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

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

Die nachfolgenden aufgeführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht aufgrund örtlich konkreter Daten. Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen.

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	39	6	5	4	7

L <sub>night</sub> [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	13	8	4	9	0

Ganztags sind 16 Personen von Pegeln  $\geq 65$  dB(A) betroffen, davon sind 11 Personen mit Pegeln  $\geq 70$  dB(A) und davon wiederum sieben mit Pegeln  $\geq 75$  dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 22 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 13 Personen von Pegeln  $\geq 60$  dB(A) betroffen, davon sind neun Personen mit Pegeln  $> 65$  dB(A) belastet. Mit Pegeln  $\geq 70$  dB(A) sind keine Personen belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass nachts insgesamt 21 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit entspricht die nächtliche Lärmbetroffenheit in etwa den ganztägigen Werten.

Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	8,4	1,8	0,4

8,4 km<sup>2</sup> sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel  $> 55$  dB(A), davon sind 1,8 km<sup>2</sup> einem Pegel  $> 65$  dB(A) und davon wiederum 0,3 km<sup>2</sup> einem Pegel  $> 75$  dB(A) ausgesetzt.



Tab. 6.3: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	26	6	3
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

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

26 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A), davon sind sechs Wohnungen von Pegeln >65 dB(A) und davon wiederum drei von Pegeln >75 dB(A) betroffen. Belastungen >65 dB(A) und >75 dB(A) treten an keinem Schul- und Krankenhausgebäude auf.



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

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

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

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

Gemäß den aktuellen LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist i.d.R. im Sinne einer Mitwirkung eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich.

Der Ausschuss für Gemeindeentwicklung sowie der Rat der Gemeinde Blankenheim haben sich am 28. November 2023 sowie am 14. Dezember 2023 mit dem Lärmaktionsplan befasst und die Offenlage beschlossen. Die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans durchgeführt, der vom 8. Januar 2024 bis 4. Februar 2024 öffentlich ausgelegt wurde.

Die Offenlage wurde ortsüblich durch Hinweisbekanntmachung im Amtsblatt "Meine Gemeinde" bekanntgemacht. Parallel wurde der Lärmaktionsplanentwurf ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Die Abwägungsergebnisse zu den Hinweisen aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sind dem Lärmaktionsplan als Anhang I.1 und I.2 beigefügt. Positiv abgewogene Hinweise flossen in den Lärmaktionsplan ein.

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



## 8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Gemeinde Blankenheim muss in der 4. Runde erstmals einen Lärmaktionsplan aufstellen, so dass bisher keine Maßnahmen aus einem Lärmaktionsplan umgesetzt werden konnten.

Im Rahmen der Entwicklung eines Neubaugebiets zwischen Blankenheim und Blankenheimerdorf (Aachener Straße/ Nürburgstraße) wurde unabhängig von Belastungsachsen zur Sicherstellung der Lärmvorsorge eine Lärmschutzwand errichtet.





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

### 9.1 Grundlagen der Lärmschutzmaßnahmen

Zur Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem Umweltgutachten 2020 festgestellt, dass *"die Ergebnisse aus den Lärmkartierungen in Deutschland zeigen, dass ein hoher Anteil der Bevölkerung in Deutschland Lärmbelastungen ausgesetzt ist, die mit direkten Gesundheitsrisiken verbunden sind. Noch größer ist der Anteil derer, die von einer möglichen Lärmbelastung betroffen sind. Gleichzeitig werden die Belastungen durch Verkehrslärm zukünftig eher zu- als abnehmen. Trotz der für eine kurze Zeit erfolgten Abnahme des Verkehrs wegen der Corona-Pandemie wird erwartet, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Straße, der Schiene sowie in der Luft weiter anwachsen werden. Außerdem findet momentan in den Ballungsräumen eine zunehmende bauliche Verdichtung der Innenstadtlagen statt, es wird dichter an Verkehrswege herangebaut, so dass die Zahl der Lärmbetroffenen ansteigt. Gleichzeitig nimmt der Nutzungsdruck auf ruhige Gebiete und solche, die für die Erholung von Lärm genutzt werden können, zu. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrslärms dringend notwendig, sowohl zum Schutz unserer Gesundheit als auch zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten."*<sup>7</sup>

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamt- bzw. übergemeindlichen Maßnahmen lärmmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

<sup>7</sup> Schmid, E. et al., Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, in: Immissionsschutz, Heft 3, 2020



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

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

## 9.2 B 51 Bereich Mülheimer Haus



Rechtsabbiegefahrstreifen mit anschließendem innenliegendem Linkseinfädelungsstreifen



Einmündung nördlicher Ast Straße Mülheimer Haus mit innenliegendem Linkseinfädelungsstreifen



Parkplatz, Forstwalder Hof im Hintergrund



Straße Mülheimer Haus, Haus Nr. 4, Querungssicherung




Straße Mülheimer Haus, Haus Nr. 8



Einmündung nördlicher Ast Mülheimer Haus in B 51



Tab. 9.1: Basisdaten B 51 Mülheimer Haus

		B 51 Mülheimer Haus						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahnoberfläche	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		Ortslage Weiler Mülheimer Haus					L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
		16.548	SMA-11	70	77,3	68,9		
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Vierstreifig vor Einmündung Pützgasse, vierstreifig im Weiler, dreistreifig östlich des Weilers, abschnittsweise Untergliederung durch Sperrflächen			Aufweitung der Fahrbahn der B 51 im Abschnitt des Weilers durch Einfädelungsfahrbahnen aus nördlichem Ast Mülheimer Haus in B 51 Richtung Pützgasse, sowie aus Pützgasse in B 51 Richtung Straße Mülheimer Haus Rechtsabbiegefahrstreifen von östlichem Arm der B 51 in den nördlichen Ast der Straße Mülheimer Haus Linksabbiegefahrstreifen von westlichem Arm der B 51 in den nördlichen Ast der Straße Mülheimer Haus Einmündung nördlicher Ast Mülheimer Haus mit freiem Rechtsabbieger Linksabbiegen aus dem nördlichen Ast der Straße Mülheimer Haus über innenliegenden Linkseinfädelungstreifen Mittelinsel mit Querungssicherung zwischen den Bushaltestellen			
	Nebenanlagen	Gehweg zwischen Mülheimer Haus, Haus Nr. 1, und nördlicher Ast Mülheimer Haus auf der Nordseite und Erschließung der südlichen Bebauung Straße Mülheimer Haus Parallelstraße zur B 51 mit Zugang zur Haltestelle – in Verlängerung Gehweg vor Bebauung			Falsche Lage der Haltestellenerschließung, siehe Trampelpfad, genutzt von Anwohnern südlich der B 51			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Geschwindigkeitsreduzierung auf V <sub>zul</sub> 70 km/h, Überholverbot						
Unfallaufkommen		Unauffällig			2 Unfälle in den letzten 2,5 Jahren			
ÖPNV		Bushaltestelle Blankenheim Mülheimer Haus, Buslinien 824/ Taxibusse; Haltestellenbuchten			Info-Tafel Haltekante mit Hochborden Bedienungshäufigkeit: Linienbus morgens und mittags ausgerichtet auf Schulzeiten, Taxibusse nach Vorbestellung stündlich			
Realnutzung		Wohnen, Gastronomie, Ladenhandwerk						
Baustruktur Wohnbebauung		1- bis 2-geschossig, Ein- und Mehrfamilienhausbebauung			Südseite: Abgrenzung der Grundstücke durch Sichtschutz (kein Lärmschutz) und/oder Hecken			

\* Pegel  $\geq 60/50$  dB(A) bis  $< 65/55$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>, Pegel  $\geq 65/55$  dB(A) bis  $< 70/60$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>, Pegel  $\geq 70/60$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>

Blankenheim wird im Norden von der B 51 tangiert, die neben der L 115 die Kfz-Verkehre vom derzeitigen nördlichen Ende der A 1 aufnimmt. Von sehr hohen Lärmwerten mit Pegeln von 77,3 und 68,9 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub> betroffen ist der Weiler Mülheimer Haus mit der Gastronomie Forstwalder Hof.

Eine lärmindernde Asphaltdeckschicht (SMA 11) ging in die Berechnung der strategischen Lärmkarten ein.

- SMA 8-11 um 1,8 dB(A) bei Pkw und 2,0 dB(A) bei Lkw, Wirksamkeit bei Geschwindigkeiten > 60 km/h.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h ist in Verbindung mit Überholverbot bereits erfolgt.

Da sich der Abschnitt der B 51/B 258 außerorts befindet, sind die Möglichkeiten zum Lärmschutz stark eingeschränkt bzw. ausgeschöpft. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Auch wenn das Unfallaufkommen unauffällig ist, entstand vor Ort der Eindruck, dass Kraftfahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht einhalten. Es wird deshalb empfohlen, zunächst mit verdeckten Messungen das Geschwindigkeitsniveau zu erfassen. Bei einer deutlichen Überschreitung sollte Maßnahmen geprüft werden, die die Befolgung verbessern können. Zu nennen sind hier größere Verkehrszeichen 70 km/h (Größe 3), Dialogdisplays, mobile Geschwindigkeitsmessungen oder stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen. Diese Maßnahme führt zwar nicht zu einer rechnerischen Reduzierung der Pegel, kann aber die Lärmwirkung für die Betroffenen reduzieren.
- Der 25 km lange Lückenschluss der A 1 zwischen Anschlussstelle Blankenheim und Anschlussstelle Kelberg ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf enthalten. Die DTV<sub>w</sub> würde sich nach dem Lückenschluss laut Prognose Bundesverkehrswegeplan von 17.000 auf 13.000 Kfz, die Anzahl der Lkw von 6.000 auf 5.000 DTV<sub>w</sub> verringern. Diese Veränderung führt nur zu einer geringen Pegelveränderung und trägt damit kaum zur Reduzierung der sehr hohen Pegel bei.
- Neuaufteilung der großzügig dimensionierten Fahrbahn einschließlich Knotenpunkt mit einer multifunktional genutzten Mittelinsel (Begrünung, Linksabbiegefahrstreifen, sowie Rückbau der Einmündung des nördlichen Astes der Straße Mülheimer Haus). **Diese Maßnahme kann voraussichtlich kurz- bis mittelfristig nicht umgesetzt werden. Sie wird deshalb der langfristigen Strategie zugeordnet.**
- Der Trampelpfad zur südlichen Bushaltestelle sollte befestigt werden, da er für die Anwohner der Hauptzugang zur Haltestelle ist. Eine Hecke mit Baumreihe kann zwischen Haus Nr. 4 und Einmündung Mülheimer Haus den Parkplatz optisch von der Fahrbahn trennen und damit den Straßenraum begrenzen. Wünschenswert wäre, den Parkplatz im Vorfeld der Gaststätte zum Straßenraum hin auszuwerten.
- Angesichts der sehr hohen Lärmbelastung haben die anliegenden Wohngebäude auf der Nordseite passiven Lärmschutz erhalten. Sollte dies bei den übrigen betroffenen Gebäuden nicht der Fall sein, wird den Eigentümern empfohlen, entsprechende Anträge an Straßen.NRW zu stellen. Darüber hinaus können ergänzend entsprechend dimensionierte Einfriedungen (z. B. Mauern), sofern baurechtlich zulässig, anstelle einfacher Sichtschutzmaßnahmen als privat errichteter Lärmschutz dienen. Die Wohngebäude an der Nürburgstraße im Wirkungsbereich des Knotenpunkts B 51/B 258 haben passiven Lärmschutz erhalten.

Mit den genannten Maßnahmen können die sehr hohen Pegel und die daraus resultierenden Belastungen geringfügig reduziert, ohne dass im Außenbereich eine entscheidende Minderung erreicht werden kann. Es verbleiben somit nur passive Lärmschutzmaßnahmen, sofern nicht bereits ausgeführt, die einen ausreichenden Schutz der Innenräume gewährleisten können.



### 9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuerst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulenlassen oder Warmlaufenlassen des Motors im Winter reduziert häufig genannte Belästigungen.

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

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

2022 betrug der Flottenanteil der E-Fahrzeuge am Pkw-Bestand 2,4 %, die Bundesregierung strebt bis 2030 einen Marktanteil von 33 % an – derzeit erscheint jedoch nur ein Anteil von 17 % realistisch. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung kann sich erst ab einem Marktanteil von etwa 30 % bemerkbar machen. Dabei ist zu beachten, dass der Elektroantrieb der Fahrzeuge nicht geräuschlos arbeitet, die Fahrzeuge bis 20 km/h zur Sicherheit künstliche Geräusche erzeugen müssen und ab ca. 40 km/h – wie bei allen anderen Fahrzeugtypen – die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist ein kleiner Beitrag zur Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

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



## 10. Langfristige Strategie

Ziel ist es, langfristig die Umwelthandlungsziele des Umweltbundesamtes einzuhalten.

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 angestrebt wird, werden nachfolgend über das Jahr 2029 hinausgehende, strategische Ziele und die Maßnahmen dargestellt, die voraussichtlich erst nach 2029 umgesetzt werden können. In der Gemeinde Blankenheim betrifft dies eine Maßnahme:

- Neuaufteilung der großzügig dimensionierten Fahrbahn einschließlich Knotenpunkt mit einer multifunktional genutzten Mittelinsel (Begrünung, Linksabbiegefahrstreifen, sowie Rückbau der Einmündung des nördlichen Astes der Straße Mülheimer Haus).



## 11. Finanzielle Informationen

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

### Kosten Lärmaktionsplan

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

**Hinweis:** Wird ergänzt nach Abschluss der Planaufstellung.

### Kosten-Nutzen-Analyse

Für beides gilt die im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie enthaltene Einschränkung, dass diese Berechnungen nur erforderlich sind, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen. Insbesondere bei den Nicht-Ballungsräumen und hier bei den kleineren Gemeinden liegen die entsprechenden Daten nicht vor.

### Fördermöglichkeiten

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

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

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





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

Die Überprüfung wird dadurch erfolgen, dass

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



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

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

Hinweis: Es kommt ergänzend ein vom UBA entwickeltes vereinfachtes Berechnungsverfahren zum Einsatz, das derzeit noch nicht freigegeben ist und nach finaler Abstimmung der Maßnahmen ergänzt wird.



Anhang I.1  
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

**Lärmaktionsplan Gemeinde Blankenheim 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
	Anonym	07.01.2024		Der Verkehr der L115 ist im Ort Rohr (Weitzweg usw. ) deutlich zu hören - evtl. verstärkt aufgrund der Tallage von Rohr. Dies gilt besonders an Wochenenden, Pendler-/Hauptverkehrszeiten. Auf der L115 gilt in diesem Bereich 100 km/h. Daher wären auch hier Maßnahmen zur Lärmreduzierung sinnvoll (z. B. 70 km/h, Lärmschutzwände, Erdwall). Beim evtl. Ausbau der A1 sollte dies ebenfalls berücksichtigt werden.	Die L 115 ist auch im weiteren Bereich von Rohr nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.  Geplante Baumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Bei der Planung der A 1 sind die strengeres Lärmvorsorgewerte zu beachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.  Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang I.2  
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange –  
1. Phase

**Lärmaktionsplan Gemeinde Blankenheim 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
1	Eisenbahn-Bundesamt, Referat 53: Umgebungslärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation	27.12.2023	Sebastian Rothe Heinemannstr. 6 53175 Bonn	Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß §47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) seit dem 1. Januar 2015 zuständig für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Gemäß §47b Ziffer 4 BImSchG ist eine Haupteisenbahnstrecke ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr. Durch das Stadtgebiet der Stadt Blankenheim führt die Strecke mit der Streckennummer 2631. Diese Strecke wird entsprechend des genannten Gesetzes nicht als Haupteisenbahnstrecke betrachtet und somit nicht vom Eisenbahn-Bundesamt bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung gemäß Umgebungslärmrichtlinie berücksichtigt. Aus diesem Grund sieht das Eisenbahn-Bundesamt von einer Teilnahme an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Blankenheim ab.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Bundesamt für Infrastruktur-, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	29.12.2023	Herr Laute Fontainegraben 200 53123 Bonn	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Die von Ihnen beabsichtigte(n) Maßnahme(n) befindet / befinden sich im Zuständigkeitsbereich des Flugplatzes Geilenkirchen Aufgrund der Begebenheiten, kann es durch den dienstlichen Betrieb zu Immissionen kommen.	Blankenheim liegt nicht im Bereich des Flugplatzes Geilenkirchen. Im Übrigen wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Gemeinde Hellenthal, Fachbereich 3 Bauen und Planen	02.01.2024	Martin Berners Rathausstr. 2 53940 Hellenthal	Seitens der Gemeinde Hellenthal bestehen keine Bedenken gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplanes.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Amprion GmbH Asset Management	04.01.2024	Angelina Bennor Robert-Schuman-Str. 7 44236 Dortmund	Wie wir den eingereichten Entwurfsunterlagen auf Seite 4, Abb. 1. 1 entnehmen können, wurden die Hauptverkehrsstraßen BAB A 1, B 51 und L115 auf dem Gemeindegebiet untersucht. Die im Betreff genannte Höchstspannungsfreileitung liegt nordwestlich in einem Abstand von ca. 140 m zur B 51. Die Leitungsführung mit Leitungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen können Sie unseren beigefügten Lageplänen im Maßstab 1 : 2000 entnehmen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitung ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt. Bezüglich des Abstandes zwischen der Hauptverkehrsstraße B51 und unserer Höchstspannungsfreileitung von 140 m gehen wir derzeit davon aus, dass sich durch Maßnahmen zur Lärminderung entlang der B 51 keine Berührungspunkte mit unserer Freileitung ergeben. Sollten jedoch Maßnahmen in Betracht kommen, die eine Näherung zur Freileitung beinhaltet, ist Folgendes zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden.</li> <li>▪ Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.</li> <li>▪ Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitung, insbesondere</li> <li>▪ Bebauung, Geländeneiveauveränderungen, Anpflanzungsmaßnahmen</li> </ul>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Blankenheim 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sowie der Einsatz von Maschinen, bedürfen unserer Zustimmung. Wir bitten Sie, uns entsprechende Planunterlagen (Lagepläne und Schnittzeichnungen) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden. Wir möchten schon im Vorfeld darauf hinweisen, dass der Einsatz von Geräten (z. B. das Aufstellen eines Baukranes) im Bereich der Leitung nur eingeschränkt möglich ist. Eine Freischaltung der Stromkreise ist wegen der hohen Auslastung der Stromnetze grundsätzlich nicht möglich.</li> </ul>		
5	10.01.2024	Dipl.-Ing. Frauke Haller Adenauerstr. 20 52146 Würselen	<p>Im Entwurf des LAP sind folgende kartierte Hauptverkehrsstraßen aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A 1 im Gemeindegebiet,</li> <li>▪ B 51 im Gemeindegebiet,</li> <li>▪ L 115 von B 51 bis K 71 -Abzweig Reetz (Weinstraße).</li> </ul> <p>Die A1 liegt in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH. Deshalb erfolgt hierzu von Straßen NRW keine Stellungnahme.</p> <p>Für die genannte B51 und L115 ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW Baulastträger und somit zuständig. Im Entwurf des LAP werden nur zur B 51, im Bereich Mühlheimer Haus, Maßnahmenvorschläge zur Lärmminde- rung gemacht. Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geschwindigkeitsüberwachung - Geschwindigkeitskontrollen sowie Maßnahmen zur Durchsetzung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzung, fallen in die Zuständigkeit von Verkehrspolizei bzw. Anordnungsbehörde.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umgestaltung des Knotenpunktes B51/Mühlheimer Haus - die vorhandenen Fahrstreifen entsprechen den erforderlichen Fahrbeziehungen. Eine schalltechnische Wirkung durch Abschirmung oder Abstandsvergrößerung zwischen Lärmquelle und Immissionsort ließe sich durch Umbau kaum erreichen. Ein Umbau des Knotenpunktes ist seitens des Baulastträgers nicht im Planungsprogramm. Grundsätzlich kann eine Einvernehmen zu vorgeschlagenen Neu- oder Umbaumaßnahmen im LAP erst mit bestehendem Baurecht und gesicherter Finanzierung einer Maßnahme hergestellt werden. Das ist hier nicht der Fall.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Passiver Lärmschutz am Haus - Eigentümer von Häusern können grundsätzlich, im Rahmen von Lärmsanierung, einen formlosen Antrag auf Förderung von passivem Schallschutz (Fenster und Lüfter) beim Straßenbaulastträger stellen, sofern nicht schon eine Förderung von passivem Schallschutz gewährt wurde. Ob die Möglichkeit der Förderung besteht, wird dann nach schalltechnischen und bau- rechtlichen Aspekten geprüft. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Baulastträgers und wird nach Haushaltslage gewährt.</li> <li>▪ Bei Bauanträgen zu privaten aktiven Schallschutzeinrichtungen wie hier vorgeschlagen, ist der Baulastträger der Bundesstraße (hier Straßen NRW/ RNL Ville-Eifel) zu beteiligen. Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind Sichtbeziehungen freizuhalten. Allgemein ist die Anbauverbotszone nach §9 FStrG zu berücksichtigen.</li> </ul>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Gemeinde Blankenheim hält einen Umbau des Knotenpunkts für wünschenswert, kann aber nachvollziehen, dass dies kurzfristig schwierig ist. Die Maßnahme wird deshalb im Lärmaktionsplan der langfristigen Strategie zugeordnet.</p> <p>Zur Kenntnis genommen und entspricht der Darstellung im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p><b>Anpassung der Zuordnung und Formulierung im Lärmaktionsplan.</b></p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
6	29.01.2024	Ferdinand-Braun-Platz 1 40549 Düsseldorf	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Baumaßnahme keine Einwände geltend macht. Im	Zur Kenntnis genommen.	

**Lärmaktionsplan Gemeinde Blankenheim 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan	
			<p>Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist unsererseits derzeit nicht geplant.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.</p> <p>Bitte beachten Sie:</p> <p>Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass die verschiedenen Vodafone-Gesellschaften trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.</p>			
7	Eregio GmbH & Co. KG, Asset-Management Dokumentation	31.01.2024	Rheinbacher Weg 10 53881 Euskirchen	<p><b>Stellungnahme e-regio Netz GmbH (ehemals Kreis-Energie-Versorgung Schleiden GmbH):</b> Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass unsererseits gegen das beabsichtigte Verfahren keine Bedenken bestehen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><b>Stellungnahme e-regio (Netzgebiet e-regio - Gas):</b> Als Eigentümerin des Erdgas-Versorgungsnetzes teilen wir Ihnen mit, dass unsererseits gegen das beabsichtigte Verfahren keine Bedenken bestehen, solange der Bestand unserer Leitungsanlagen gewährleistet wird.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
8	Kreis Euskirchen Kreisentwicklung und Planung	01.02.2024	Heike Schmitz 53877 Euskirchen	<p>Seitens des Kreises Euskirchen bestehen gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplanes keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Ich bitte jedoch die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Stellungnahmen der Fachabteilungen zu berücksichtigen:</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><b>Immissionsschutz</b> Die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes zum Schutz der Menschen vor Lärmproblemen und Lärmauswirkungen wird von der Unteren Immissionsschutzbehörde des Kreises Euskirchen grundsätzlich begrüßt. Eine Zuständigkeit zur Beurteilung der durch Straßenverkehr verursachten Geräusche liegt bei der hiesigen Unteren Immissionsschutzbehörde nicht vor. Zuständig hierfür ist der Straßenlastbauträger (Straßen NRW, Die Autobahn GmbH). Hinweis: Im LAI-Hinweise zur Lärmbekämpfungsplanung Stand 19.09.2022 Pkt. 17.4 heißt es: "In Ballungsräumen sind Industrieanlagen, die der IE-Richtlinie unterliegen im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten". IED-Anlagen sind im Betrachtungsraum nicht vorhanden.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			<p><b>Untere Naturschutzbehörde</b> Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken. Es wird darauf hingewiesen, dass mit dem 25 km langen Lückenschluss der A 1 zwischen Anschlussstelle Blankenheim und Anschlussstelle Kelberg (Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf aufgelistet) eine erhebliche Mehrbelastung durch Lärm bzw. eine Umverteilung von Lärm zu erwarten ist. Gleichzeitig soll mit dem Lückenschluss der Bundesautobahn A1 das Interkommunale Gewerbegebiet Nohn in Rheinlandpfalz (unmittelbar an der Grenze zu Blankenheim) errichtet werden. Auch hier ist dann mit einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärm im aus Naturschutzsicht besonders empfindlichen Bereich des Ahtals zu rechnen.</p>	Zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan bezieht sich immer nur auf bestehende Verkehrsanlagen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	



**Lärmaktionsplan Gemeinde Blankenheim 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
				Zur Vermeidung negativer Effekte auf Natur und Landschaft im Ahrtal durch Lärm sind in diesem Bereich frühzeitig Untersuchungen, Prognosen und daraus resultierende Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.		
9	IHK Aachen	02.02.2024	Nils Jagnow Theaterstraße 6 - 10 52062 Aachen	Da der vorgesehene Planentwurf die Belange der gewerblichen Wirtschaft entweder gar nicht berührt oder – wo es der Fall ist – hinreichend berücksichtigt, bestehen seitens der Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



## Anhang II.1

### Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



## Anhang II.2

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

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



## Anhang III

### Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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



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

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

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

eingesehen werden.