

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1324/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	24.03.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/400
Lärmbelästigung Kohlscheider Straße; hier: Bürgeranfrage in 2016 Antrag der SPD-Bezirksfraktion vom 13.06.2018			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
13.05.2020	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Anhörung/Empfehlung	
28.05.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis, wonach eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Kohlscheider Straße aufgrund der ermittelten Werte nicht verhältnismäßig und somit rechtlich nicht zulässig ist.

Sie nimmt weiterhin zur Kenntnis, dass die Überwachung der Geschwindigkeiten mittels einer mobilen Stativlösung ab dem zweiten Halbjahr 2020 erfolgen wird. Darüber hinaus empfiehlt sie dem Mobilitätsausschuss die Ergänzung der vorhandenen „70er“-Beschilderung mit dem Zusatz „Lärmschutz“ in der Kohlscheider Straße im Abschnitt zwischen Ortsausgang Richterich und dem Autobahnanschluss Aachen-Laurensberg. Der Antrag gilt damit als behandelt.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis, wonach eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Kohlscheider Straße aufgrund der ermittelten Werte nicht verhältnismäßig und somit rechtlich nicht zulässig ist.

Er nimmt weiterhin zur Kenntnis, dass die Überwachung der Geschwindigkeiten mittels einer mobilen Stativlösung ab dem zweiten Halbjahr 2020 erfolgen wird. Darüber hinaus beschließt er die Ergänzung der vorhandenen „70er“-Beschilderung mit dem Zusatz „Lärmschutz“ in der Kohlscheider Straße im Abschnitt zwischen Ortsausgang Richterich und dem Autobahnanschluss Aachen-Laurensberg. Der Antrag gilt damit als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Die Ergänzung der Beschilderung „Lärmschutz“ liegt in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers und somit beim Landesbetrieb StraßenNRW, so dass für die Verwaltung kein finanzieller Aufwand entsteht.

Erläuterungen:

Die SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Richterich hat einen Sachstandsbericht zum Thema Lärmbelästigung Kohlscheider Straße beantragt. Grundlage der Anfrage ist der durch die Bezirksvertretung Aachen-Richterich an die Verwaltung gegangene Prüfauftrag mit dem folgendem Inhalt:

1. Installation einer stationären Geschwindigkeitsanlage an der Kohlscheider Straße im Bereich des Wohngebietes Schönauer Friede
2. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der Zeit von 22h bis 6h
3. Anbringung einer ergänzenden Beschilderung in der Form: „hier Wohngebiet – Lärmschutz“

Installation einer stationären Geschwindigkeitsanlage

Die Befugnisse zur Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind im Ordnungsbehördengesetz-NRW (OBG) geregelt. Danach ist die Stadt Aachen als Kreisordnungsbehörde nur befugt an Gefahrenstellen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu überwachen. Die Verwaltungsvorschriften zum OBG definieren Gefahrenstellen als Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres kann insbesondere in Betracht kommen, wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden.

Die Unfalllage in diesem Bereich der Kohlscheider Straße ist laut Auskunft der Polizei unauffällig. Eine Unfallhäufungsstelle, die eine Gefahrenstelle begründen würde, liegt nicht vor.

Die Verwaltung hat eine Langzeitgeschwindigkeitserhebung durchgeführt, um ein objektives Bild der gefahrenen Geschwindigkeiten zu erhalten. Die Auswertung erfolgte über einen Zeitraum von 5 Tagen. Insgesamt wurden 97.794 Fahrzeuge – für beide Fahrrichtungen – erfasst. Bei der Auswertung der Daten wurde festgestellt, dass lediglich 15,9 % der Fahrzeuge im ahndungsfähigen Bereich gemessen wurden. Die fahrtrichtungsbezogene Auswertung hat aber ergeben, dass überdurchschnittlich häufig (24,1% im ahndungsfähigen Bereich) Verstöße in Fahrtrichtung Herzogenrath ermittelt wurden. Die Häufigkeit von Verstößen in Richtung Aachen lag auf einem niedrigeren Niveau (7,2 % im ahndungsfähigen Bereich), was vermutlich im Zusammenhang mit dem bremsenden Effekt der Lichtsignalanlage an der Autobahnanschlussstelle Aachen-Laurensberg steht und insgesamt dazu führt, dass die Gesamtergebnisse relativ unauffällig erscheinen. Die weiteren Auswertungen haben zudem gezeigt, dass die gefahrenen Spitzengeschwindigkeiten in nahezu jeder Stunde bei ca. 130 km/h gelegen haben.

Das bedeutet, dass in bestehenden Verkehrslücken immer wieder „Ausreißer“ erfasst wurden, die nahezu doppelt so schnell gefahren sind, wie erlaubt. Aufgrund der nicht abschließenden Aufzählung der Verwaltungsvorschriften, wann es sich um eine Gefahrenstelle handelt, wurde unter Berücksichtigung der auffälligen Spitzengeschwindigkeiten und der hohen Anzahl von Geschwindigkeitsverstößen in Fahrtrichtung Herzogenrath gemeinsam mit der Polizei entschieden, dass es sich in diesem Abschnitt um eine Gefahrenstelle handelt und somit Kontrollen durch die Stadt durchgeführt werden könnten.

Der Fachbereich Sicherheit und Ordnung, der die Geschwindigkeitsüberwachung in der Stadt Aachen, verwaltungsseitig vornimmt, wurde gebeten, eine Aussage über die bestehenden Möglichkeiten zu treffen.

Eine Messung mittels eines mobilen Messgerätes von der Brücke Luhrweg ist technisch nicht möglich. Das Abstellen eines Messfahrzeugs auf der Kohlscheider Straße ist nicht zweckmäßig. Dieses würde bereits von weitem erkannt. Die Fahrgeschwindigkeiten würden zwar zurückgehen, die „abschreckende Wirkung“ wäre aber zeitlich begrenzt. Zudem bestünde für die im Fahrzeug sitzenden Kollegen bei den ermittelten Spitzengeschwindigkeiten eine nicht unerhebliche Gefährdung, so dass hier nur eine stationäre Geschwindigkeitsanlage in Frage käme.

Im Bereich Brückenbauwerk Luhrweg ist die Errichtung einer stationären Laser-Geschwindigkeitsmessanlage möglich. Um eine Überwachung beider Fahrtrichtung durchführen zu können, muss sowohl in Richtung Aachen als auch in Richtung Kohlscheid je eine Säule aufgebaut werden. Ein Umfahren der Säulen ist nicht möglich.

An beiden ermittelten Standorten (die Vorgaben wurden mit dem Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt) im Bereich der Kohlscheider Straße, ist eine Stromversorgung der Anlagen möglich. Die Standorte liegen ca. 25 m vom Brückenkörper Luhrweg entfernt. Für die Säule in Fahrtrichtung Aachen würde die von der Regionetz bereits bestehende Stromversorgung im Bereich Richtericher Straße zur Verfügung gestellt und müsste durch den Lärmschutzwall bis zur Kohlscheider Straße verlegt werden. Vom Standort Fahrtrichtung Aachen müsste die Stromleitung entweder in offener oder geschlossener Bauweise bis zum Standort Fahrtrichtung Kohlscheid weitergeführt werden. Die Gesamtkosten werden auf ca. 160.000 € geschätzt und verteilen sich auf:

- Säulen ca 65.000€
- 1x Kamera ca 45.000€
- Tiefbau / Elektro / Netzanschluss ca. 50.000€

In den kalkulierten Kosten ist eine Laser-Kamera enthalten, die entweder in Richtung Aachen oder in Richtung Kohlscheid eingesetzt würde. Eine gleichzeitige Überwachung wäre nur mit zwei Laser-Kameras möglich. Entsprechend würden sich die Kosten erhöhen. Zu den Anschaffungskosten der Laserkamera müssen noch Wartungs- und Instandhaltungskosten in Höhe von ca. 8.000€ pro Jahr an veranschlagt werden.

Der Verwaltungsvorstand hat sich in seiner Sitzung am 03.03.2020 gegen eine stationäre Geschwindigkeitsanlage ausgesprochen.

In der Sitzung wurde durch den Fachbereich Sicherheit und Ordnung (FB 32) die neue Konzeption im Bereich der Geschwindigkeitsmessungen bei der Stadt Aachen dem Verwaltungsvorstand vorgestellt. Mit Bestandteil dieser Konzeption war die durch den Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen (FB 61) vorgeschlagene Anlage in der Kohlscheider Straße. In dieser Vorstellung wurden durch die Vertreter von FB 32 auch die Ergebnisse der von FB 61 durchgeführten Langzeitmessung in der Kohlscheider Straße erläutert.

Der Verwaltungsvorstand hat sich zum jetzigen Zeitpunkt einstimmig gegen eine stationäre Messanlage dort ausgesprochen.

Es sollen zunächst durch FB 32 mobile Messungen mittels einer sog. „Stativlösung“ durchgeführt werden. Die technische Ausstattung hierfür wird FB 32 in der zweiten Jahreshälfte 2020 vorliegen. Darüber hinaus sollen durch FB 32 Messungen auch außerhalb der üblichen Messzeiten von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr durchgeführt werden.

Sollten bei diesen Messungen sehr hohe Fallzahlen, auch i.V.m. der Novellierung des Bußgeldkataloges zur Straßenverkehrsordnung, festgestellt werden, kann dort immer noch eine stationäre Anlage aufgebaut werden.

Fazit:

Die rechtlichen Voraussetzungen zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadt Aachen liegen vor. Durch den Fachbereich Sicherheit und Ordnung werden ab der zweiten Jahreshälfte 2020 Messungen mittels einer „Stativlösung“ durchgeführt. Die Messungen werden auch außerhalb der üblichen Messzeiten durchgeführt.

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der Zeit von 22h bis 6h

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes richtet sich nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den dazu gehörigen Verwaltungsvorschriften. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat darüber hinaus die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) herausgegeben.

Festgelegt wurde, dass vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen ist. Die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen. Darüber hinaus sollen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen festgelegten Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreitet. Für Wohngebiete, wie im vorliegenden Fall zu betrachten, gilt am Tag ein Grenz-/Richtwert von 70 dB(A) und in der Nacht von 60 dB(A).

Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS90).

Die entsprechenden Berechnungen wurden vom Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßen.NRW durchgeführt und liegen der Vorlage bei. Den Ergebnissen wurden auch die Richt-/Grenzwerte der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) gegenübergestellt. Diese betragen am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A). Dies ist insofern notwendig, da es sich bei der Anordnung von verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen, wie bereits dargelegt, um

Ermessensentscheidungen handelt. Der Ermessensspielraum beginnt mit der Überschreitung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV und endet mit der Überschreitung der Richtwerte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Die Berechnungsergebnisse wurden gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger und der Polizei ausgewertet. Die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden an keinem Immissionspunkt überschritten. Die Werte der 16. BImSchV wurden tagsüber an 12 Immissionspunkten und nachts an 26 Immissionspunkten (inklusive der 12 Immissionspunkte an denen tagsüber Überschreitungen vorliegen) von insgesamt 126 Immissionspunkten überschritten. Die Überschreitungen erreichen an zwei Immissionspunkten einen Wert von 7dB(A) über den Grenzwert der 16. BImSchV. Bei den restlichen Immissionspunkten liegen die Überschreitungen zwischen 1 dB(A) und 5 dB(A). Insgesamt ist festzustellen, dass alle Überschreitungen noch deutlich unter den Grenzwerten der Richtlinien-Straßen-StV liegen. In die Abwägung fließt ebenfalls der Aspekt ein, dass drei der Immissionspunkte im 1. Obergeschoss und die restlichen im 2. Obergeschoss liegen. Bei den Immissionspunkten, die im Erdgeschoss liegen, wurden keine Überschreitungen festgestellt.

Der Prüfung des Landesbetriebes ist weiterhin eine Gegenüberstellung beigefügt, der zu entnehmen ist, welche Auswirkung eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h auf die Immissionswerte hätte. Die Berechnung zeigt, dass an allen Immissionsorten eine Senkung von bis zu 2,4 dB(A) erreicht werden könnte. Auch dieser Umstand muss in die Abwägung einfließen, da nach Maßgabe der Lärmschutz-Richtlinien-StVO verkehrsrechtliche Maßnahmen erst getroffen werden sollen, wenn die Maßnahme eine Pegelminderung von mind. 3 dB(A) bewirkt.

Die Klassifizierung einer Straße als Landesstraße stellt einen erheblichen Gesichtspunkt bei der Frage nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung dar. Letztendlich bündelt sich auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes, Landes- und Kreisstraßen) und den weiteren Hauptverkehrsstraßen der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Insofern steht auf diesen Straßen in der Regel schon wegen der besonderen Verkehrsfunktion eine Geschwindigkeitsbeschränkung entgegen.

Ferner ist in die Erwägungen einzustellen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h angesichts der Verkehrsbedeutung und des Ausbauzustandes voraussichtlich von den Verkehrsteilnehmern nicht durchgängig eingehalten wird. Deutlich zeigt dies die vorgenommene Geschwindigkeitsmessung. Selbst die Errichtung der stationären Geschwindigkeitsmessanlage wird vermutlich nur am Standort selber dazu führen, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die errechnete Verringerung der Lärmimmission an allen Immissionspunkten, an denen Überschreitungen vorliegen, erreicht wird.

Fazit:

Im Rahmen der Ermessensentscheidung ist zu prüfen, ob verkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen sind, weil Lärmeinwirkungen vorhanden sind, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hingenommen werden muss. Sowohl Straßenbaulastträger, als auch die Polizei haben sich angesichts der genannten

Aspekte gegen eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgesprochen. Gemeinsam wurde im Rahmen der Auswertung festgehalten, dass eine derartige Beschränkung nicht verhältnismäßig und auch nicht zielführend ist.

Übereinstimmend wurde vereinbart, die jetzt zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h durch Kontrollen durchzusetzen, um zum einen die Unfallgefahr zu senken und zum anderen Lärmbelästigungen durch Überschreitungen der jetzt zugelassenen Höchstgeschwindigkeit zu verhindern.

Darüber hinaus hat der Straßenbaulastträger zugesagt, im Rahmen der turnusgemäßen Deckenerneuerung, lärmoptimierten Asphalt zu verbauen. Dadurch wird zukünftig nicht nur punktuell, sondern auf dem gesamten Abschnitt eine Verringerung der Lärmimmissionen erreicht.

Anbringung einer ergänzenden Beschilderung in der Form: „hier Wohngebiet – Lärmschutz“

Eine Zusatzbeschilderung, die auf die Lärmproblematik hinweist, lässt sich anhand der Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV in Verbindung mit den ermittelten Geschwindigkeitsüberschreitungen begründen. Die Beschilderung trägt gerade auch in Verbindung mit einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage zu einer verbesserten Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei. Hierdurch werden die vorhandenen Pegelspitzen vermieden und insbesondere die nächtliche Störwirkung für die die Anwohnerschaft gemindert.

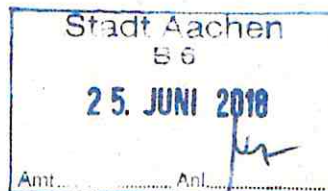
Die gewünschte Zusatzbeschilderung „hier Wohngebiet – Lärmschutz“ ist nicht in der StVO enthalten, so dass sie verkehrsrechtlich nicht angeordnet werden darf. Es existiert jedoch die Möglichkeit die bestehende zulässige Höchstgeschwindigkeit der Kohlscheider Straße auf Höhe des Wohngebietes Schönauer Friede mit der Zusatzbeschilderung „Lärmschutz“ zu versehen.

Fazit:

Die gewünschte Zusatzbeschilderung ist in abgewandelter Form rechtlich zulässig. In Verbindung mit einer stationären Geschwindigkeitsanlage werden die ermittelten Pegelspitzen vermieden, so dass die Störwirkung für die Anwohnerschaft gemindert wird.

Anlage/n:

- Antrag der SPD-Bezirksfraktion vom 13.06.2018
- Lärmtechnische Untersuchung des Landesbetrieb Straßenbau-NRW



Horst Werner, Schönauer Bach 17, 52072 Aachen

An die Bezirksbürgermeisterin
des Stadtbezirks Aachen - Richterich
Frau Marlis Köhne
Roermonder Str. 559
52072 Aachen

SPD-Fraktion in der
Bezirksvertretung Richterich
Horst Werner -Fraktionssprecher-
Schönauer Bach 17
52072 Aachen
E-Mail: horstwerner@alice.de

Bezirksamtsleiterin Frau Moritz
zur Kenntnis

Aachen, den 13. Juni 2018

Lärmbelästigung Kohlscheider Straße hier: Bürgeranfrage in 2016

Sehr geehrte Frau Bezirksbürgermeisterin,

die SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Richterich beantragt gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 GeschO für Rat und Bezirksvertretungen einen Sachstandsbericht zum Thema Lärmbelästigung Kohlscheider Straße zur Sitzung der Bezirksvertretung am 12.09.2018.

Begründung:

In der Sitzung der Bezirksvertretung am 07.09.2016 wurde die Verwaltung mit der Prüfung folgender Punkte beauftragt:

1. Installation einer stationären Geschwindigkeitsanlage an der Kohlscheider Straße im Bereich des Wohngebietes Schönauer Friede
2. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50km/h in der Zeit von 22h bis 6h
3. Anbringung einer ergänzenden Beschilderung in der Form: „ hier Wohngebiet – Lärmschutz“.

Ein Bericht zum erteilten Prüfauftrag erfolgte bisher nicht.

Mit freundlichem Gruß
für die SPD-Bezirksfraktion

Horst Werner - Fraktionssprecher

Einigung 6.11.400
28.05.19

L 232 Aachen-Richterich

Prüfung nach Lärmschutz-Richtlinie StV

Lärmtechnische Untersuchung 2019

Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt: Würselen, den 19.03.2019</p> <p>Landesbetrieb Straßenbau NRW Der Direktor des Landesbetriebes Regionalniederlassung Viller-Eifel</p> <p>i. A:</p>	

Inhaltsverzeichnis

1	Situation und Aufgabenstellung	2
2	Berechnungs- und Beurteilungsmethode	2
3	Schalltechnische Grundlagen	3
3.1	Nutzung der betroffenen Gebiete	3
3.2	Mögl. Maßnahmen zur Minderung der Immissionsbelastung	3
4	Bearbeitungsgrundlagen	4
4.1	Ausgangsdaten und Vorgaben	4
4.1.1	Geometrische Daten	4
4.1.2	Verkehrsbelastung und Zusammensetzung	4
4.1.3	Fahrbahnoberfläche	4
4.1.4	Geschwindigkeiten	4
4.1.5	Vorhandene Lärmschutzanlagen	5
4.1.6	Längsneigung	5
4.1.7	Lichtsignalanlagen	5
5	Ergebnisse	6
5.1	Emissionspegel aus L 232.....	6
5.2	Immissionssituation durch die L 232.....	6

1 Situation und Aufgabenstellung

Die L 232 Kohlscheider Straße, Abschnitt 4, liegt am östlichen Rand des Wohngebietes *Schönauer Friede* in Aachen-Richterich. Das Wohngebiet ist in Kenntnis der Straße L 232, auf Basis der Bebauungspläne 615, 714 und 784, entstanden.

Zwischen Straße und Bebauung befindet sich ein Erdwall bzw. die Einschnittböschung der Straße auf deren Oberkante eine Lärmschutzwand steht. Die Lärmschutzwand und Teile der Erdaufwallung sind Bestandteil der bebauungsplanrechtlichen Festlegungen.

Trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen kommt es zu Beschwerden der Anwohner über den Verkehrslärm. Auf Antrag der Anwohner soll nun geprüft werden, ob die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung) nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV gegeben sind.

Für den Untersuchungsbereich war zu prüfen, ob Überschreitungen der Richtwerte aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV vorliegen. Außerdem war, als Orientierungshilfe, der entscheidenden Behörde eine Betrachtung im Abgleich nach den Grenzwerten der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) an die Hand zu geben. Zusätzlich war eine Berechnung mit möglicher Geschwindigkeitsbegrenzung durchzuführen, um die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme aufzuzeigen.

2 Berechnungs- und Beurteilungsmethode

Die Ermittlung der Immissionen für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms, erfolgte nach dem Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 10.04.1990 (RLS-90).

Die Analyse der bestehenden Situation erfolgte mit der vorhandenen Verkehrsbelastung. Diese wurde den Daten der örtlichen Zählstelle aus der derzeit aktuellen Straßenverkehrszählung des Bundes (SVZ 2015) entnommen.

Für eine Vorauswahl der zu untersuchenden Gebäude, wurden Rasterlärmkarten gerechnet. Diese weisen die Isophonen in 2m über Geländeoberkante aus und zeigen den Verlauf der Grenzwertlinie für die Tag- und die Nachtzeit. So kann der Untersuchungsumgriff festgelegt und die Gebäude eingegrenzt werden für die eine Berechnung der Beurteilungspegel sinnvoll ist bzw. ausreichend ist, um die vorhandene Situation zu dokumentieren.

Die Rasterlärmkarten liegen als Blatt 1 und 2 der Untersuchung bei.

Grundlage der Berechnung sind hauptsächlich die Höhenverhältnisse im Gelände und an den Immissionspunkten, Lage und Gradiente der vorhandenen Straße, die vorhandene Verkehrsbelastung und die Fahrgeschwindigkeit. Zuschläge für die Straßenoberfläche gehen ebenfalls in die Betrachtung ein. Die an den ausgewählten Immissionspunkten berechneten Beurteilungspegel wurden den Richtwerten aus der Lärmschutz-Richtlinie-StV gegenübergestellt. Werden Überschreitungen der Richtwerte festgestellt, ist die obere Grenze des Ermessensspielraums für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen erreicht.

Die Berechnung der Immissionsverhältnisse erfolgte mittels eines anerkannten EDV- Programms (Soundplan 8.0).

3 Schalltechnische Grundlagen

Die Richtwerte sind in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV), vom 23. November 2007, festgelegt. Bei der Festlegung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen handelt es sich um eine Ermessensentscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Der Ermessensspielraum beginnt mit der Überschreitung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV und endet mit der Überschreitung der Richtwerte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Für Wohngebiete, wie im vorliegenden Fall zu betrachten, gelten folgende Grenz- bzw. Richtwerte:

	Tag / dB(A)	Nacht / dB(A)
nach 16. BImSchV	59	49
nach Lärmschutz-Richtlinien-StV	70	60

Eine Betrachtung nach den Regelungen zur Lärmsanierung kommt hier nicht in Betracht, da die Bebauungspläne nach Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes (1974) und in Kenntnis / bei Bestehen der Straße rechtskräftig wurden. Entspr. Lärmschutzmaßnahmen waren in den Bebauungsplanverfahren festzulegen und wurden da auch festgelegt.

3.1 Nutzung der betroffenen Gebiete

Die Gebietsnutzungen sind grundsätzlich aus den rechtskräftigen Bebauungsplänen zu entnehmen. Liegt kein Bebauungsplan vor, ist nach Einschätzung vor Ort die Gebietsnutzung festzulegen.

Im betrachteten Untersuchungsraum bestehen mehrere Bebauungspläne. Relevant für die Untersuchung waren Gebäude, deren Bestand über folgende Bebauungspläne geregelt ist:

Bebauungsplan 615	rechtsgültig seit 1975
Bebauungsplan 714	rechtsgültig seit 1982
Bebauungsplan 784	rechtsgültig seit 1993

Bei dem zu betrachtenden Baugebiet handelt es sich um ein ausgewiesenes Wohngebiet. Die Bebauung besteht großen Teils aus dreigeschossigen (EG, OG, DG) Reihenhäusern und einigen mehrgeschossigen Wohnblöcken.

Die Nutzungsarten können den Rasterlärmkarten und den Lageplänen entnommen werden und sind in den Ergebnistabellen ausgewiesen. Die Bebauungspiangrenzen sind in den Rasterlärmkarten dargestellt.

3.2 Mögl. Maßnahmen zur Minderung der Immissionsbelastung

Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV, Punkt 3, kommen als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote in Betracht.

Es besteht kein Rechtsanspruch seitens der Anwohner auf die Anordnung solcher Maßnahmen. Vor Anordnung straßenrechtlicher Maßnahmen ist u. a. der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

4 Bearbeitungsgrundlagen

Basis für die Berechnung und Beurteilung der Immissionsverhältnisse, sind die topographischen Verhältnisse in diesem Abschnitt der L 232, die Verkehrsbelastung und, wie schon vor beschrieben, die Gebietsnutzungen. Ebenso sind die bereits genannten Richtlinien und Verordnungen Grundlage der Untersuchung.

Diese sind:

- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16.BImSchV)
- Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV)

4.1 Ausgangsdaten und Vorgaben

4.1.1 Geometrische Daten

Die topographischen Verhältnisse wurden mit Hilfe der Laserscannerdaten des Landesvermessungsamtes abgebildet. Die Gebäude wurden mittels des s. g. Klötzchenmodells in das Berechnungsmodell eingebracht.

Weil zu der vorhandenen Lärmschutzwand keine Unterlagen zur Verfügung standen, wurde diese in einer Ortsbegehung besichtigt und ihre bauliche Höhe an einigen ausgewählten Stellen gemessen. Auf Basis der bei dieser Ortsbegehung erfassten Daten wurde die vorh. Lärmschutzwand in das Modell eingepflegt.

4.1.2 Verkehrsbelastung und Zusammensetzung

Für die vorhandene Verkehrsbelastung wurde auf die Daten der Zählstellen aus der SVZ 2015 zurückgegriffen. Im betrachteten Abschnitt der L 232 liegt die Zählstelle 5102_5411. Da es sich hier um eine Dauerzählstelle handelt, wurden die Daten der SVZ 2015 mit dem Jahresergebnis aus 2018 für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) und den Schwerverkehr (SV) abgeglichen. Da sich die Zahlen zu DTV und SV von 2015 und 2018 nur geringfügig unterscheiden, wurde die Berechnung mit den Kenngrößen aus der SVZ 2015 durchgeführt.

Folgende Verkehrsbelastungszahlen wurden somit der Analyseberechnung zugrunde gelegt:

$DTV = 20.508 \text{ Kfz}/24\text{h}$, $M_T = 1.187 \text{ Kfz}/\text{h}$, $M_N = 190 \text{ Kfz}/\text{h}$, $p_T = 2,7\%$, $p_N = 3,0\%$

4.1.3 Fahrbahnoberfläche

Im betrachteten Streckenabschnitt der L 232 liegt ein Asphaltbeton. Da näheres nicht bekannt ist, wurde ein Abschlag $D_{StO} = 0 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt.

4.1.4 Geschwindigkeiten

Auf der zu betrachtenden Strecke der L 232 besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h. Diese wurde entsprechend bei der Berechnung in Ansatz gebracht.

4.1.5 Vorhandene Lärmschutzanlagen

Das zu betrachtende Baugebiet ist zur L 232 hin durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt. Diese steht auf der Böschungsoberkante zur Straße und ist aus Betonfertigteilen gefertigt. Die bauliche Höhe der Lärmschutzwand liegt bei durchschnittlich 2,50 – 3,00 m.



Da diese Lärmschutzwand im Bereich der Überführung des Lührweges über die L 232 unterbrochen wird, sind auf dem Überführungsbauwerk Lührweg noch auf einigen Metern Schallschutzelement aus Glas aufmontiert.

Die Lärmschutzwand ist Bestandteil des Lärmschutzkonzeptes aus den Bebauungsplänen und liegt nicht in der Baulast des Straßenbaulasträgers der L 232.

4.1.6 Längsneigung

Lärmtechnisch relevant und durch den Zuschlag D_{Stg} zu berücksichtigen, sind Längsneigungen ab 5%. Die vorhandene Längsneigung auf der L 232 im Untersuchungsgebiet liegt unter 5%. Der Zuschlag kam dementsprechend nicht in Ansatz.

4.1.7 Lichtsignalanlagen

Am nördl. Ende des Baugebietes, mündet die Roermonder Straße in die L 232. Diese Einmündung ist LSA-geregelt. Die Lichtsignalanlage wurde im Berechnungsmodell berücksichtigt.

5 Ergebnisse

5.1 Emissionspegel aus L 232

Aus den Vorgaben zu Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche und den Steigungsverhältnissen, ergibt sich der Emissionspegel $L_{m,E}$ für den betrachteten Streckenabschnitt. Der Emissionspegel in 25m Entfernung zur Straßenachse, $L_{m,E}$, beträgt für die Tagzeit 65,9 dB(A) und für die Nachtzeit 58,1 dB(A). Der Emissionspegel liegt unter den Richtwerten aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV und es war somit zu vermuten, dass diese in den Berechnungen der Beurteilungspegel nicht überschritten werden würden.

Die detaillierte Auflistung der Straßenkenndaten und der sich daraus ergebenden Korrekturfaktoren sowie der $L_{m,E}$, kann Tabelle 1 entnommen werden.

5.2 Immissionssituation durch die L 232

Um die Immissionssituation detailliert zu ermitteln, wurden an verschiedenen Häusern, entlang der äußeren Bebauungslinie zur L 232 hin, Immissionspunkte gesetzt. Mittels dieser Immissionspunkte, konnten die Beurteilungspegel an den Häusern fassaden- und geschossbezogen ermittelt werden. Zur Darstellung der derzeitigen Lärmbelastung aus der L 232 und als Orientierungshilfe für eine Entscheidung im Sinne der Lärmschutz-Richtlinien-StV, wurden drei Berechnungen durchgeführt.

Im ersten Berechnungslauf wurden die errechneten Beurteilungspegel den Richtwerten aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV gegenübergestellt. Bei dieser Gegenüberstellung ergaben sich an keinem der betrachteten Häuser Überschreitungen der Richtwerte.

Die Ergebnisse dieses Rechenlaufes können Tabelle 2 und den Lageplänen 1 bis 4 (Blatt 3 bis 6) entnommen werden.

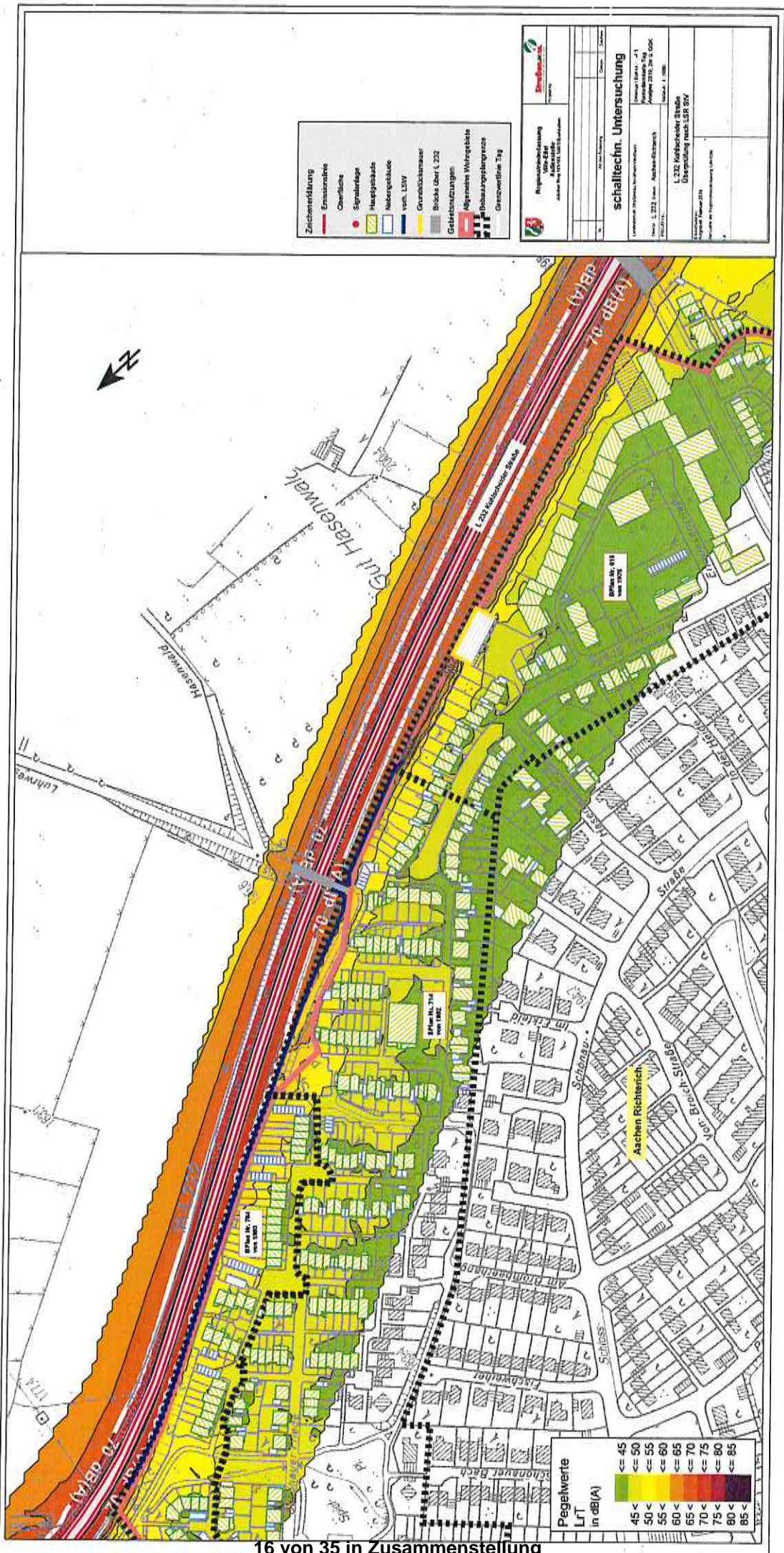
Im zweiten Schritt wurden die errechneten Beurteilungspegel den Grenzwerten nach der 16. BImSchV gegenübergestellt. Hier wurden an mehreren Häusern Überschreitungen dieser Grenzwerte ermittelt. Die Überschreitungen zeigen sich in den oberen Geschossebenen und betreffen größten Teils die Nachtzeit aber auch an einigen Häusern die Tagzeit.

Die Ergebnisse dieser Berechnung können Tabelle 3 entnommen werden.

Um die Wirkung einer durch die Anwohner gewünschten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h aufzuzeigen, wurde in einem 3. Schritt eine Berechnung mit $V = 50$ km/h durchgeführt und mit den Grenzwerten aus der 16. BImSchV gegenübergestellt. **Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, könnte eine Pegelminderung von durchschnittlich 2,4 dB(A) erreicht werden.**

Tabelle 4 zeigt im Vergleich die Ergebnisse mit $V = 70$ km/h und $V = 50$ km/h sowie die zu erreichende Pegelminderung durch Herabsetzung der Geschwindigkeit und die verbleibenden Überschreitungen der Grenzwerte nach 16. BImSchV bei $V = 50$ km/h.

2,4 dB(A)



Zeichenerklärung

- Emissionstreife
- Oberfläche
- Signalfarbe
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- vgl. L 201
- Grundstücksmauer
- Block über L 202
- Gebietszueilungen
- Allgemeines Wohngebiet
- Übergangsgebirgszone
- Grenzverläufe Tag

Projektbeschreibung
 Vize-DR
 Aachen 11.11.11, 11.11.11, 11.11.11

schalltechn. Untersuchung

Umfeld der Trassen Köln-Boisbühlener Straße
 L 202 Köln-Boisbühlener Straße
 Aachen 2012.07.14 GPC
 11.11.11, 11.11.11, 11.11.11
 11.11.11, 11.11.11, 11.11.11

L 202 Köln-Boisbühlener Straße
 Übergang nach LPR 501

Projekt Nr. 2012
 erstellt im Ingenieurbüro GPC

Pegelwerte
 LRT
 in dB(A)

45 <	45
50 <	50
55 <	55
60 <	60
65 <	65
70 <	70
75 <	75
80 <	80
85 <	85

Zeichenerklärung
— Erweiterung
— Oberfläche
● Signalanlage
▨ Hauptgebäude
▨ Nebengebäude
▨ vord. LSV
▨ Grundstücksauser
▨ Böcke über L 232
▨ Gleisunterzügen
▨ Allgemeine Wohngebiete
▨ Bauschutzgrenze
▨ Grenzverläufe Nacht

Schallbau

Regierungsbehörden
Umwelt- und
Verkehrsausschuss
Johanna-Weg 11/118, 40225 Düsseldorf

schalltechn. Untersuchung

Umwelt- und Verkehrsausschuss
Johanna-Weg 11/118, 40225 Düsseldorf
Merkmal: L 232 über Aachen-Richtweg
Merkmal: L 232
Merkmal: L 232
L 232 Kolonnenstraße
Übergang nach LRS SVV

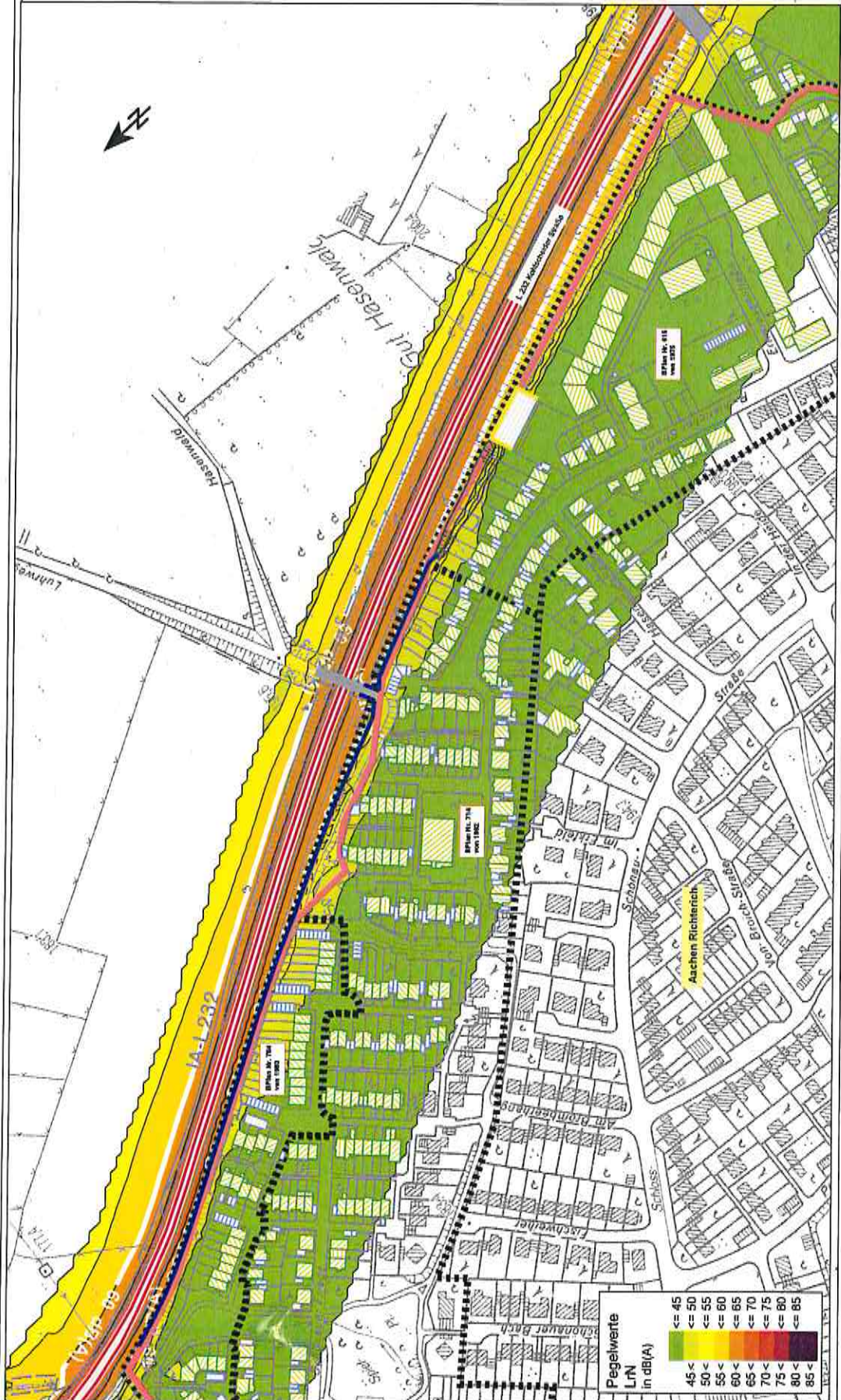
Stand: 1. 2008

Gezeichnet: 2008

Geprüft: 2008

Gezeichnet: 2008

Geprüft: 2008







Zeichenerklärung	
	Eisenstraße
	Oberfläche
	Blicke über L 232
	wert, LS Wand
	Eigenstraße
	Hausgeklänge
	Hausgeklänge
	Grundstücksgrenze
	Allgemeine Wohngebiete

Zeichenerklärung	
	Prognosewerte / RLS 90 Symbole
	Fassadenpunkt
	Kordille/Fassadenpunkt
	Fassaden mit Grenzverwechslung
	Prognosewerte

Straßen.NRW
 Projekt
 Regionalentwicklung
 Viller-Eifel
 Außenstelle
 Adolfer Ring 101-103, 53775 Burscheid

N.	Art der Änderung	Datum	Zustand

schalltechn. Untersuchung
 Untersuchungs-Bauwerk: -/4
 Lageplan 2
 Analyse 2019
 Maßstab: 1:500
 L 232 Kohlscheider Straße
 Überprüfung nach LSR SV

Zeichenerklärung	
	Emissionslinie
	Oberfläche
	Brücke über L 232
	vord. LS Wand
	Signalanlage
	Hauptgebäude
	Nebengebäude
	Grundstücksmauer
	Allgemeine Wohngebiete

Zeichenerklärung	
	Pegellabellen / RLS 90 Symbole
	Fassadenpunkt
	Konflikt-Fassadenpunkt
	Fassade mit Grenzverüberschreitung
	Pegellabellen



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

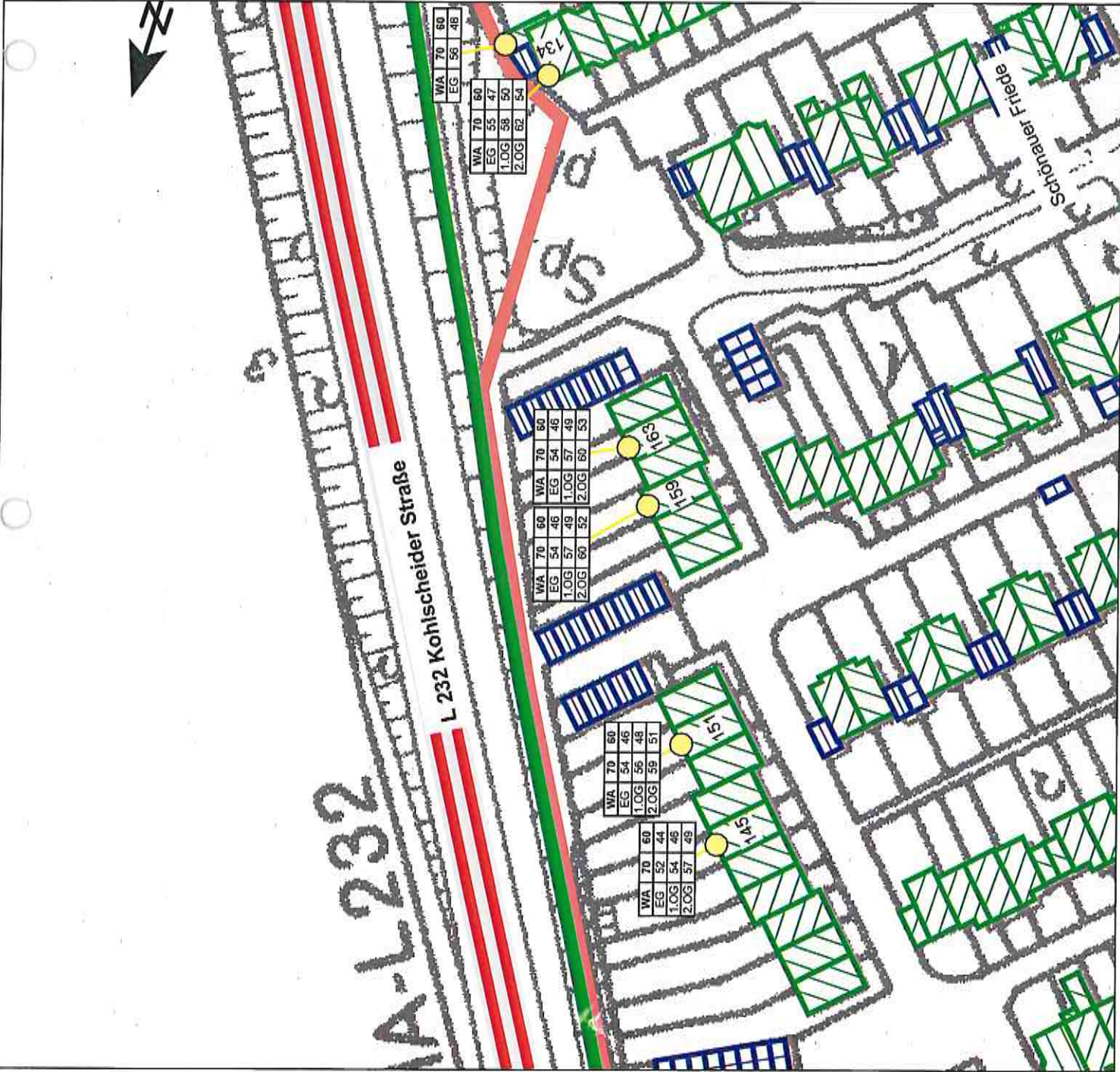
Projekt-Nr. _____

Regionalmietniederlassung
Villa-Effel
Außenstelle
Jülicher Ring 99-102, 50799 Eselskirchen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

schalltechn. Untersuchung

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen	Umrissnr./Blatt-Nr.: -/5
Straße: L 232 - Station: Aachen-Richterich	Lageplan 3
PROJEKT-Nr.:	Analyse 2019
	Maßstab: 1 : 500
L 232 Kohlscheider Straße	
Überprüfung nach LSR StV	
Erstellt am: Aufgabe: März 2019	
Der Leiter der Regionalmietniederlassung Villa-Effel	
i. A.	





Zachzeichnung

Erdenstrasse
Oberfläche
Blick über L 232
vorh. LS Wand
Straßenlage
Haargebäude
Hilfsgebäude
Grundstücksgrenze
Äußere Hofgebäude

Zachzeichnung

Regelabellen / RLS 90 Symbole
Fassadenpunkt
Korridor-Fassadenpunkt
Fassade mit Gerüstschalung
Pyramiden

Regionaleinstellung
 alle Fälle
 AUB
 außer für 50-100, 100-150 Baukasten

StrobenLIN
 Physik

Nr.	Nr. der Änderung	Datum	Zustimm.

schalltechn. Untersuchung

Leistungsbeschreibung (Verfahren/Vorhaben)	Umwelt / Fläche
Strasse L 232, 3. Bauabschnitt	Lageplan 4
PROJEKT:	Analyse 2019
	Loszahl: 1. 500
L 232 Kohlscheider Straße Überprüfung nach LSR SIV	
Schalltechniker	
Aufgestellt: März 2019	
Der Inhalt der Regelschulung ist ein E-Bl.	

L 232 Kohlscheider Straße Aachen-Richterich Straßendaten Analyse 2019

März 2019

Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	vPkw		vLkw		k		M		p		Lm25		DStrO		Dv		Steigung %	D Stg dB(A)	D Ref dB(A)	LmE	
			Tag km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Nacht km/h	Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB	Nacht dB	Tag dB(A)	Nacht dB(A)							
L 232 Analyse 2019	4	20508	70	70	70	70	0,0579	0,0093	1187	190	2,7	3,0	68,9	61,0	0,00	0,00	-3,04	-2,97	3,6	0,0	0,0	65,9	58,1

Legende

Straße		Straßenname	
Abschnitt		Durchschnittlicher Täglicher Verkehr	
DTV	Kfz/24h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich	
vPkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich	
vPkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich	
vLkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich	
vLkw Nacht	km/h	Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV	
k Tag		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV	
k Nacht		Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich	
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich	
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich	
p Tag	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr in Zeitbereich	
p Nacht	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich	
Lm25 Tag	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich	
Lm25 Nacht	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich	
DSrO Tag	dB	Korrektur Straßenoberfläche in Zeitbereich	
DSrO Nacht	dB	Korrektur Straßenoberfläche in Zeitbereich	
Dv Tag	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich	
Dv Nacht	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich	
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)	
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung	
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen	
LmE Tag	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich	
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich	

L 232 Kohlscheider Straße
Prüfung nach LSR StV
Analyse 2019

Punktname	HFront	SW	Nutz	RW		Analyse		Überschreitung RW
				Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	12	21	11	16	17	18	19	26
Berensberger Straße 121	O	EG	WA	70	60	52	45	nein
	O	1.OG	WA	70	60	56	48	nein
	O	2.OG	WA	70	60	59	51	nein
	O	3.OG	WA	70	60	61	53	nein
	N	EG	WA	70	60	46	38	nein
	N	1.OG	WA	70	60	49	41	nein
	N	2.OG	WA	70	60	52	44	nein
Erkwiesenstraße 16	N	3.OG	WA	70	60	55	47	nein
	O	EG	WA	70	60	48	40	nein
	O	1.OG	WA	70	60	51	43	nein
Erkwiesenstraße 24	O	2.OG	WA	70	60	54	46	nein
	O	EG	WA	70	60	48	40	nein
	O	1.OG	WA	70	60	51	43	nein
Erkwiesenstraße 32	O	2.OG	WA	70	60	55	47	nein
	O	EG	WA	70	60	49	41	nein
	O	1.OG	WA	70	60	51	43	nein
Erkwiesenstraße 34	O	2.OG	WA	70	60	55	47	nein
	O	3.OG	WA	70	60	59	51	nein
	O	EG	WA	70	60	49	41	nein
Landgraben 116	O	1.OG	WA	70	60	52	44	nein
	O	2.OG	WA	70	60	55	48	nein
	O	3.OG	WA	70	60	59	52	nein
Landgraben 118	O	EG	WA	70	60	52	44	nein
	O	1.OG	WA	70	60	56	48	nein
	O	2.OG	WA	70	60	58	50	nein
	N	EG	WA	70	60	49	42	nein
Richtericher Straße 36	N	1.OG	WA	70	60	53	45	nein
	N	2.OG	WA	70	60	54	46	nein
	N	2.OG	WA	70	60	54	46	nein
Richtericher Straße 38	O	EG	WA	70	60	50	42	nein
	O	1.OG	WA	70	60	54	46	nein
Richtericher Straße 40	O	1.OG	WA	70	60	55	47	nein
	O	2.OG	WA	70	60	59	51	nein
Richtericher Straße 42	O	EG	WA	70	60	51	43	nein
	O	1.OG	WA	70	60	55	47	nein
	O	2.OG	WA	70	60	59	51	nein
Richtericher Straße 56	O	EG	WA	70	60	52	44	nein
	O	1.OG	WA	70	60	55	47	nein
	O	2.OG	WA	70	60	58	50	nein
Richtericher Straße 58	O	EG	WA	70	60	49	42	nein
	O	1.OG	WA	70	60	52	45	nein
	O	2.OG	WA	70	60	57	49	nein
Richtericher Straße 60	N	EG	WA	70	60	50	42	nein
	N	1.OG	WA	70	60	53	45	nein
	N	2.OG	WA	70	60	57	49	nein
	O	EG	WA	70	60	52	44	nein
	O	1.OG	WA	70	60	55	47	nein
Richtericher Straße 64	O	2.OG	WA	70	60	59	51	nein
	NO	EG	WA	70	60	53	45	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	57	49	nein
Richtericher Straße 92	NO	2.OG	WA	70	60	61	53	nein
	NO	EG	WA	70	60	51	43	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	57	49	nein
Richtericher Straße 92 Anbau	NO	2.OG	WA	70	60	62	54	nein
	SO	EG	WA	70	60	49	41	nein

Tabelle 2		60 1/4
-----------	--	--------

L 232 Kohlscheider Straße
Prüfung nach LSR StV
Analyse 2019

Punktname	HFront	SW	Nutz	RW		Analyse		Überschreitung RW
				Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	12	21	11	16	17	18	19	26
Richtericher Straße 92 Anbau	SO	1.OG	WA	70	60	53	46	nein
Richtericher Straße 92 Anbau a	NO	EG	WA	70	60	51	44	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	55	47	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	59	51	nein
Richtericher Straße 96	NO	EG	WA	70	60	54	46	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	59	51	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	64	56	nein
Richtericher Straße 96 Anbau	NO	EG	WA	70	60	55	47	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	60	52	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	64	56	nein
Richtericher Straße 134	NO	EG	WA	70	60	55	47	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	58	50	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	62	54	nein
Richtericher Straße 134 Anbau	NO	EG	WA	70	60	56	48	nein
Schönauer Friede 27	N	EG	WA	70	60	50	42	nein
	N	1.OG	WA	70	60	52	45	nein
	N	2.OG	WA	70	60	55	47	nein
Schönauer Friede 27 Anbau	N	EG	WA	70	60	50	42	nein
	O	1.OG	WA	70	60	53	45	nein
	O	EG	WA	70	60	51	43	nein
Schönauer Friede 33	O	1.OG	WA	70	60	54	46	nein
	O	EG	WA	70	60	51	43	nein
	O	2.OG	WA	70	60	57	49	nein
Schönauer Friede 35	O	EG	WA	70	60	51	43	nein
	O	1.OG	WA	70	60	54	46	nein
	O	2.OG	WA	70	60	56	49	nein
Schönauer Friede 79	NW	EG	WA	70	60	50	42	nein
	NW	1.OG	WA	70	60	53	45	nein
	NW	2.OG	WA	70	60	54	46	nein
	NO	EG	WA	70	60	50	42	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	53	45	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	55	48	nein
Schönauer Friede 81	NO	EG	WA	70	60	50	42	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	53	45	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	55	48	nein
Schönauer Friede 99	NO	EG	WA	70	60	51	44	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	55	47	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	60	52	nein
	NW	EG	WA	70	60	50	42	nein
	NW	1.OG	WA	70	60	54	46	nein
	NW	2.OG	WA	70	60	58	50	nein
	SO	EG	WA	70	60	48	40	nein
	SO	1.OG	WA	70	60	51	44	nein
	SO	2.OG	WA	70	60	55	48	nein
Schönauer Friede 133	NO	EG	WA	70	60	53	45	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	57	49	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	62	54	nein
	SO	EG	WA	70	60	50	43	nein
	SO	1.OG	WA	70	60	53	46	nein
	SO	2.OG	WA	70	60	58	50	nein
	NW	EG	WA	70	60	51	43	nein
	NW	1.OG	WA	70	60	54	46	nein
	NW	2.OG	WA	70	60	58	50	nein
Schönauer Friede 145	NO	EG	WA	70	60	52	44	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	54	46	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	57	49	nein
Schönauer Friede 151	NO	EG	WA	70	60	54	46	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	56	48	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	59	51	nein

Tabelle 2		60 2/4
-----------	--	--------

L 232 Kohlscheider Straße
Prüfung nach LSR StV
Analyse 2019

Punktname	HFront	SW	Nutz	RW		Analyse		Überschreitung RW
				Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	12	21	11	16	17	18	19	26
Schönauer Friede 159	NO	EG	WA	70	60	54	46	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	57	49	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	60	52	nein
Schönauer Friede 163	NO	EG	WA	70	60	54	46	nein
	NO	1.OG	WA	70	60	57	49	nein
	NO	2.OG	WA	70	60	60	53	nein

6

*keine Überschreitung
nach LSR StV*

Tabelle 2		126	3/4
-----------	--	-----	-----

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
	SW	Stockwerk
	Nutz	Gebietsnutzung
-	RW	Richtwert tags/nachts nach Lärmschutz-Richtlinien-StV
-	Analyse	Beurteilungspegel Analyse tags/nachts
	Überschreitung	Überschreitung der Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinie-StV tags/nachts

Tabelle 2		4/4
-----------	--	-----

L 232 Kohlscheider Straße Vergleichsrechnung nach 16. BImSchV Analyse 2019

März 2019

Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		Analyse		Überschreitung IGW 16. BImSchV
				Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Berensberger Straße 121	O	EG	WA	59	49	52	45	nein
	O	1.OG	WA	59	49	56	48	nein
	O	2.OG	WA	59	49	59	51	N
	O	3.OG	WA	59	49	61	53	T/N
	N	EG	WA	59	49	46	38	nein
	N	1.OG	WA	59	49	49	41	nein
	N	2.OG	WA	59	49	52	44	nein
Erkwiesenstraße 16	O	EG	WA	59	49	48	40	nein
	O	1.OG	WA	59	49	51	43	nein
	O	2.OG	WA	59	49	54	46	nein
	N	3.OG	WA	59	49	55	47	nein
Erkwiesenstraße 24	O	EG	WA	59	49	48	40	nein
	O	1.OG	WA	59	49	51	43	nein
	O	2.OG	WA	59	49	55	47	nein
Erkwiesenstraße 32	O	EG	WA	59	49	49	41	nein
	O	1.OG	WA	59	49	51	43	nein
	O	2.OG	WA	59	49	55	47	nein
	O	3.OG	WA	59	49	59	51	N
Erkwiesenstraße 34	O	EG	WA	59	49	49	41	nein
	O	1.OG	WA	59	49	52	44	nein
	O	2.OG	WA	59	49	55	48	nein
	O	3.OG	WA	59	49	59	52	N
Landgraben 116	O	EG	WA	59	49	52	44	nein
	O	1.OG	WA	59	49	56	48	nein
	O	2.OG	WA	59	49	58	50	N
	N	EG	WA	59	49	49	42	nein
	N	1.OG	WA	59	49	53	45	nein
Landgraben 118	N	2.OG	WA	59	49	57	49	nein
	N	EG	WA	59	49	48	40	nein
	N	1.OG	WA	59	49	51	43	nein
Richtericher Straße 36	O	2.OG	WA	59	49	54	46	nein
	O	EG	WA	59	49	50	42	nein
Richtericher Straße 38	O	1.OG	WA	59	49	51	43	nein
	O	EG	WA	59	49	55	47	nein
Richtericher Straße 40	O	1.OG	WA	59	49	55	47	nein
	O	2.OG	WA	59	49	59	51	N
	O	EG	WA	59	49	51	43	nein
Richtericher Straße 42	O	1.OG	WA	59	49	56	48	nein
	O	2.OG	WA	59	49	60	52	T/N
	O	EG	WA	59	49	52	44	nein
Richtericher Straße 56	O	1.OG	WA	59	49	55	47	nein
	O	2.OG	WA	59	49	58	50	N
	O	EG	WA	59	49	49	42	nein
Richtericher Straße 58	O	1.OG	WA	59	49	52	45	nein
	O	2.OG	WA	59	49	57	49	nein
	O	EG	WA	59	49	49	42	nein
Richtericher Straße 60	N	1.OG	WA	59	49	53	45	nein
	N	2.OG	WA	59	49	57	49	nein
	O	EG	WA	59	49	52	44	nein
	O	1.OG	WA	59	49	55	47	nein
	O	2.OG	WA	59	49	59	51	N
Richtericher Straße 64	NO	1.OG	WA	59	49	57	49	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	61	53	T/N
	NO	EG	WA	59	49	53	45	nein
Richtericher Straße 92	NO	1.OG	WA	59	49	57	49	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	62	54	T/N
	NO	EG	WA	59	49	51	43	nein
Richtericher Straße 92 Anbau	SO	1.OG	WA	59	49	53	46	nein
	SO	EG	WA	59	49	49	41	nein
Richtericher Straße 92 Anbau a	NO	1.OG	WA	59	49	51	44	nein
	NO	EG	WA	59	49	55	47	nein

0/2
2/4

0/2

0/3

0/4

0/2

1/3

0/1

0/2

2/4

3/5

Tabelle 3	63 1/3
-----------	--------

L 232 Kohlscheider Straße Vergleichsrechnung nach 16. BImSchV Analyse 2019

Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		Analyse		Überschreitung IGW 16. BImSchV
				Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Richtericher Straße 92 Anbau a	NO	2.OG	WA	59	49	59	51	N
Richtericher Straße 96	NO	EG	WA	59	49	54	46	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	59	51	N
	NO	2.OG	WA	59	49	64	56	T/N
Richtericher Straße 96 Anbau	NO	EG	WA	59	49	55	47	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	60	52	T/N
	NO	2.OG	WA	59	49	64	56	T/N
Richtericher Straße 134	NO	EG	WA	59	49	55	47	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	58	50	N
	NO	2.OG	WA	59	49	62	54	T/N
Richtericher Straße 134 Anbau	NO	EG	WA	59	49	56	48	nein
Schönauer Friede 27	N	EG	WA	59	49	50	42	nein
	N	1.OG	WA	59	49	52	45	nein
	N	2.OG	WA	59	49	55	47	nein
Schönauer Friede 27 Anbau	N	EG	WA	59	49	50	42	nein
	N	1.OG	WA	59	49	53	45	nein
	O	EG	WA	59	49	51	43	nein
	O	1.OG	WA	59	49	54	46	nein
Schönauer Friede 33	NO	EG	WA	59	49	51	43	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	54	46	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	57	49	nein
Schönauer Friede 35	O	EG	WA	59	49	51	43	nein
	O	1.OG	WA	59	49	54	46	nein
	O	2.OG	WA	59	49	56	49	nein
Schönauer Friede 79	NW	EG	WA	59	49	50	42	nein
	NW	1.OG	WA	59	49	53	45	nein
	NW	2.OG	WA	59	49	54	46	nein
	NO	EG	WA	59	49	50	42	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	53	45	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	55	48	nein
Schönauer Friede 81	NO	EG	WA	59	49	50	42	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	53	45	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	55	48	nein
Schönauer Friede 99	NO	EG	WA	59	49	51	44	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	55	47	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	60	52	T/N
	NW	EG	WA	59	49	50	42	nein
	NW	1.OG	WA	59	49	54	46	nein
	NW	2.OG	WA	59	49	58	50	N
	SO	EG	WA	59	49	48	40	nein
	SO	1.OG	WA	59	49	51	44	nein
SO	2.OG	WA	59	49	55	48	nein	
Schönauer Friede 133	NO	EG	WA	59	49	53	45	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	57	49	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	62	54	T/N
	SO	EG	WA	59	49	50	43	nein
	SO	1.OG	WA	59	49	53	46	nein
	SO	2.OG	WA	59	49	58	50	N
	NW	EG	WA	59	49	51	43	nein
	NW	1.OG	WA	59	49	54	46	nein
NW	2.OG	WA	59	49	58	50	N	
Schönauer Friede 145	NO	EG	WA	59	49	52	44	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	54	46	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	57	49	nein
Schönauer Friede 151	NO	EG	WA	59	49	54	46	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	56	48	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	59	51	N
Schönauer Friede 159	NO	EG	WA	59	49	54	46	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	57	49	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	60	52	T/N
Schönauer Friede 163	NO	EG	WA	59	49	54	46	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	57	49	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	60	53	T/N

0/2
0/2
5/7
1/3
5/7
0/1
3/5
1/3
0/1
3/5
0/1
0/1
0/2
1/3
1/4

Tabelle 3	8/15 von 63	2/3 126
-----------	-------------	------------

L 232 Kohlscheider Straße Vergleichsrechnung nach 16. BImSchV Analyse 2019

Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
2	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
3	SW	Stockwerk
4	Nutz	Gebietsnutzung
5-6	IGW	Immissionsgrenzwert 16. BImSchV tags/nachts
7-8	Analyse	Beurteilungspegel Prognose ohne Lärmschutz tags/nachts
9	Überschreitung	Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV
<p><i>12/26 von 12/26 an 12 Stellen tags an 26 Stellen nachts</i></p>		

L 232 Kohlscheider Straße Prüfung nach LSR StV Gegenüberstellung V 70km/h und V 50km/h

Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		mit V = 70km/h		mit V = 50km/h		GW-Überschr. Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Diff. 70km/h / 50 km/h		verbleibende Überschreitung der IGW
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11 in dB(A)	S14-12 in dB(A)					
1 Berensberger Straße 121	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	O	EG	WA	59	49	52	45	50	42	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	1.OG	WA	59	49	56	48	54	46	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	2.OG	WA	59	49	59	51	57	49	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	3.OG	WA	59	49	61	53	58	51	-	1,2	-2,4	-2,4	N
	N	EG	WA	59	49	46	38	44	36	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	1.OG	WA	59	49	49	41	46	39	-	-	-2,4	-2,3	nein
	N	2.OG	WA	59	49	52	44	50	42	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	3.OG	WA	59	49	55	47	53	45	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	EG	WA	59	49	48	40	46	38	-	-	-2,4	-2,4	nein
Erkiesenstraße 16	O	1.OG	WA	59	49	51	43	48	40	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	2.OG	WA	59	49	54	46	51	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	EG	WA	59	49	48	40	46	38	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	1.OG	WA	59	49	51	43	48	41	-	-	-2,4	-2,4	nein
Erkiesenstraße 24	O	2.OG	WA	59	49	55	47	52	44	-	-	-2,3	-2,3	nein
	O	EG	WA	59	49	49	41	46	38	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	1.OG	WA	59	49	51	43	49	41	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	2.OG	WA	59	49	55	47	52	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
Erkiesenstraße 32	O	3.OG	WA	59	49	59	51	56	49	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	EG	WA	59	49	49	41	47	39	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	1.OG	WA	59	49	52	44	49	42	-	-	-2,3	-2,3	nein
	O	2.OG	WA	59	49	55	48	53	45	-	-	-2,4	-2,4	nein
Erkiesenstraße 34	O	3.OG	WA	59	49	59	52	57	49	-	-	-2,4	-2,3	nein
	O	EG	WA	59	49	52	44	50	42	-	-	-2,4	-2,3	nein
	O	1.OG	WA	59	49	56	48	53	46	-	-	-2,4	-2,3	nein
	O	2.OG	WA	59	49	58	50	56	48	-	-	-2,4	-2,4	nein
Landgraben 116	N	EG	WA	59	49	49	42	47	39	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	1.OG	WA	59	49	53	45	51	43	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	2.OG	WA	59	49	53	45	51	43	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	3.OG	WA	59	49	57	49	54	46	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	EG	WA	59	49	48	40	45	37	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	1.OG	WA	59	49	51	43	48	40	-	-	-2,4	-2,4	nein
Landgraben 118	N	2.OG	WA	59	49	54	46	52	44	-	-	-2,4	-2,3	nein
	N	EG	WA	59	49	50	42	47	39	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	1.OG	WA	59	49	54	46	51	43	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	2.OG	WA	59	49	57	49	54	46	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richtericher Straße 36	O	EG	WA	59	49	48	40	45	37	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	1.OG	WA	59	49	51	43	48	40	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	2.OG	WA	59	49	54	46	52	44	-	-	-2,4	-2,3	nein
	O	EG	WA	59	49	50	42	47	39	-	-	-2,4	-2,4	nein
O	1.OG	WA	59	49	54	46	51	43	-	-	-2,4	-2,4	nein	

Tabelle 4

1. Überarbeitung
33

L 232 Kohlscheider Straße Prüfung nach LSR StV Gegenüberstellung V 70km/h und V 50km/h

Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		mit V = 70km/h		mit V = 50km/h		GW-Überschr. Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Diff. 70km/h / 50 km/h		verbleibende Überschreitung der IGW
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11 in dB(A)	S14-12 in dB(A)					
1 Richterlicher Straße 38	2 O	3 EG 1.OG	4 WA WA	5 59 59	6 49 49	7 51 55	8 43 47	9 49 52	10 41 45	11 -	12 -	13 -2,4 -2,4	14 -2,3 -2,4	15 nein nein
Richterlicher Straße 40	O	EG	WA	59	49	51	43	49	41	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 42	O	1.OG 2.OG	WA WA	59 59	49 49	55 59	47 51	53 57	45 49	-	-	-2,4 -2,4	-2,4 -2,4	nein nein
Richterlicher Straße 44	O	EG	WA	59	49	52	44	49	41	-	-	-2,3	-2,3	nein
Richterlicher Straße 46	O	1.OG 2.OG	WA WA	59 59	49 49	56 60	48 52	54 58	46 50	-	-	-2,4 -2,4	-2,4 -2,4	nein N
Richterlicher Straße 48	O	EG	WA	59	49	52	44	49	41	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 50	O	1.OG 2.OG	WA WA	59 59	49 49	55 58	47 50	52 56	45 48	-	-	-2,4 -2,4	-2,4 -2,4	nein nein
Richterlicher Straße 52	O	EG	WA	59	49	49	42	47	39	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 54	O	1.OG 2.OG	WA WA	59 59	49 49	52 57	45 49	50 54	42 47	-	-	-2,4 -2,4	-2,3 -2,3	nein nein
Richterlicher Straße 56	N	EG	WA	59	49	50	42	47	39	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 58	N	1.OG 2.OG	WA WA	59 59	49 49	53 57	45 49	50 54	43 47	-	-	-2,4 -2,4	-2,3 -2,4	nein nein
Richterlicher Straße 60	N	EG	WA	59	49	50	42	47	39	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 62	N	1.OG 2.OG	WA WA	59 59	49 49	57 61	49 53	55 59	47 51	-	-	-2,4 -2,4	-2,4 -2,4	nein N
Richterlicher Straße 64	NO	EG	WA	59	49	51	43	49	41	-	-	-2,4	-2,3	nein
Richterlicher Straße 66	NO	1.OG 2.OG	WA WA	59 59	49 49	57 62	49 54	54 60	46 52	-	-	-2,4 -2,4	-2,4 -2,4	nein T/N
Richterlicher Straße 68	NO	EG	WA	59	49	59	49	60	52	0,1	2,3	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 70	SO	EG	WA	59	49	49	41	47	39	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 72	SO	1.OG	WA	59	49	53	46	51	43	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 74	NO	EG	WA	59	49	51	44	49	41	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 76	NO	1.OG 2.OG	WA WA	59 59	49 49	55 59	47 51	52 56	45 48	-	-	-2,4 -2,4	-2,4 -2,4	nein nein
Richterlicher Straße 78	NO	EG	WA	59	49	54	46	51	43	-	-	-2,4	-2,4	nein
Richterlicher Straße 80	NO	1.OG	WA	59	49	59	51	57	49	-	-	-2,4	-2,3	nein

L 232 Kohlscheider Straße Prüfung nach LSR StV Gegenüberstellung V 70km/h und V 50km/h

Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		mit V = 70km/h		mit V = 50km/h		GW-Überschr.		Diff. 70km/h / 50 km/h		verbleibende Überschreitung der IGW
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11 in dB(A)	S14-12 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Richterlicher Straße 96	NO	2.OG	WA	59	49	64	56	62	54	2,1	4,3	-2,4	-2,4	T/N
Richterlicher Straße 96 Anbau	NO	EG	WA	59	49	55	47	52	45	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	60	52	57	50	-	0,1	-2,4	-2,3	N
	NO	2.OG	WA	59	49	64	56	62	54	2,3	4,5	-2,4	-2,4	T/N
Richterlicher Straße 134	NO	EG	WA	59	49	55	47	53	45	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	58	50	56	48	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	62	54	59	52	-	2,2	-2,4	-2,4	N
Richterlicher Straße 134 Anbau	NO	EG	WA	59	49	56	48	53	46	-	-	-2,4	-2,4	nein
Schöнау er Friede 27	N	EG	WA	59	49	50	42	47	40	-	-	-2,4	-2,3	nein
	N	1.OG	WA	59	49	52	45	50	42	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	2.OG	WA	59	49	55	47	53	45	-	-	-2,4	-2,4	nein
Schöнау er Friede 27 Anbau	N	EG	WA	59	49	50	42	48	40	-	-	-2,4	-2,4	nein
	N	1.OG	WA	59	49	53	45	51	43	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	EG	WA	59	49	51	43	48	41	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	1.OG	WA	59	49	54	46	51	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
Schöнау er Friede 33	NO	EG	WA	59	49	51	43	49	41	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	54	46	51	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	57	49	55	47	-	-	-2,4	-2,4	nein
Schöнау er Friede 35	O	EG	WA	59	49	51	43	49	41	-	-	-2,4	-2,3	nein
	O	1.OG	WA	59	49	54	46	51	43	-	-	-2,4	-2,4	nein
	O	2.OG	WA	59	49	56	49	54	46	-	-	-2,4	-2,3	nein
Schöнау er Friede 79	NW	EG	WA	59	49	50	42	48	40	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NW	1.OG	WA	59	49	53	45	50	42	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NW	2.OG	WA	59	49	54	46	52	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	EG	WA	59	49	50	42	48	40	-	-	-2,4	-2,3	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	53	45	50	43	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	55	48	53	45	-	-	-2,4	-2,4	nein
Schöнау er Friede 81	NO	EG	WA	59	49	50	42	47	40	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	53	45	50	42	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	55	48	53	45	-	-	-2,4	-2,4	nein
Schöнау er Friede 99	NO	EG	WA	59	49	51	44	49	41	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	55	47	53	45	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	60	52	57	50	-	0,1	-2,4	-2,4	N

L 232 Kohlscheider Straße Prüfung nach LSR StV Gegenüberstellung V 70km/h und V 50km/h

Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		mit V = 70km/h		mit V = 50km/h		GW-Überschr.		Diff. 70km/h / 50 km/h		verbleibende Überschreitung der IGW
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	11	12	
1 Schöner Friede 99	NW	EG	WA	59	49	50	42	48	40	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NW	1.OG	WA	59	49	54	46	51	43	-	-	-2,4	-2,3	nein
	NW	2.OG	WA	59	49	58	50	55	48	-	-	-2,4	-2,4	nein
	SO	EG	WA	59	49	48	40	46	38	-	-	-2,4	-2,3	nein
	SO	1.OG	WA	59	49	51	44	49	41	-	-	-2,3	-2,3	nein
	SO	2.OG	WA	59	49	55	48	53	45	-	-	-2,4	-2,4	nein
Schöner Friede 133	NO	EG	WA	59	49	53	45	51	43	-	-	-2,3	-2,3	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	57	49	55	47	-	-	-2,4	-2,3	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	62	54	60	52	0,4	2,6	-2,4	-2,4	T/N
	SO	EG	WA	59	49	50	43	48	40	-	-	-2,4	-2,4	nein
	SO	1.OG	WA	59	49	53	46	51	43	-	-	-2,4	-2,4	nein
	SO	2.OG	WA	59	49	58	50	55	47	-	-	-2,4	-2,4	nein
Schöner Friede 145	NW	EG	WA	59	49	51	43	48	41	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NW	1.OG	WA	59	49	54	46	52	44	-	-	-2,4	-2,3	nein
	NW	2.OG	WA	59	49	58	50	55	48	-	-	-2,4	-2,3	nein
	NO	EG	WA	59	49	52	44	50	42	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	54	46	52	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	57	49	54	46	-	-	-2,4	-2,4	nein
Schöner Friede 151	NO	EG	WA	59	49	54	46	52	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	56	48	54	46	-	-	-2,4	-2,3	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	59	51	57	49	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	EG	WA	59	49	54	46	51	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	57	49	54	46	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	60	52	57	50	0,2	0,2	-2,4	-2,4	N
Schöner Friede 159	NO	EG	WA	59	49	54	46	51	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	57	49	54	46	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	60	52	57	50	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	EG	WA	59	49	54	46	52	44	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	1.OG	WA	59	49	57	49	55	47	-	-	-2,4	-2,4	nein
	NO	2.OG	WA	59	49	60	53	58	50	0,7	0,7	-2,4	-2,4	N

**L 232 Kohlscheider Straße
Prüfung nach LSR StV
Gegenüberstellung V 70km/h und V 50km/h**

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
2	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
3	SW	Stockwerk
4	Nutz	Gebietsnutzung
5-6	IGW	Immissionsgrenzwert nach 16. BImSchV tags/nachts
7-8	mit V = 70km/h	Beurteilungspegel Analyse tags/nachts
9-10	mit V = 50km/h	Tag
11-12	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes bei aktivem Lärmschutz tags/nachts
13-14	Diff. 70km/h / 50 km/h	Differenz von Prognose mit Lärmschutz zu Prognose ohne Lärmschutz tags/nachts
15	verbleibende	untere Grenze Ermessensspielraum für Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen überschritten