



**HANBRUCHER STRASSE 9
52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Lärmaktionsplan der 4. Stufe für die Stadt Eschweiler

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier
Dipl.-Ing. Wolfgang Schuckließ
Jan Engl, M. Sc.

Aachen, im Mai 2024

N:\2023_23\230450_LAP_Eschweiler\Texte\Berichte\Schlussbericht\LAP-Eschweiler_2024-06-06.docx

Inhalt

Vorbemerkung	3
1 Lage und Struktur des Planungsraums	3
2 Lärmquellen	4
2.1 Hauptverkehrsstraßen	4
2.2 Haupteisenbahnen	7
2.3 Großflughäfen	7
2.4 Sonstige Lärmquellen	7
3 Zuständige Behörde	7
4 Rechtlicher Hintergrund	7
5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation	8
6 Maßnahmenplanung	10
6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	12
6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung	12
6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	16
6.4 Schutz ruhiger Gebiete	16
6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen	16
7 Mitwirkung der Öffentlichkeit	17
7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung	17
7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung	17
7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit	20
8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	21
9 Evaluierung des Lärmaktionsplans	21
Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans	21
Anhang	
Anhang 1: Ergebnisse der Lärmkartierung mit tabellarischen Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude	
Anhang 2: Übersichtskarte der Teilaktionspläne	
Anhang 3: Steckbriefe der Teilaktionspläne	
Anhang 4: Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung einschließlich Abwägung	
Anhang 5: Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung einschließlich Abwägung	

Vorbemerkung

Mit der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rats vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie), veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft am 18. Juli 2002, wurde bereits vor über 20 Jahren eine Richtlinie zu Schallimmissionen verabschiedet. Ähnlich wie das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zielt die EU-Umgebungslärmrichtlinie darauf ab, schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Hierzu sind für bestimmte Gebiete und Lärmquellen strategische Lärmkarten zu erstellen, die Öffentlichkeit zu informieren und Lärmaktionspläne aufzustellen.

Für die Stadt Eschweiler wurde bereits im Jahr 2020 ein Lärmaktionsplan der 3. Stufe aufgestellt und beschlossen, weshalb im Zuge der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung die Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt. Die Mindestanforderungen an den Lärmaktionsplan ergeben sich aus § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

In Vorbereitung zur 4. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden für Städte und Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen (mehr als 3 Millionen Fahrzeuge pro Jahr), Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Züge pro Jahr) und Großflughäfen (mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) erstellt.

1 Lage und Struktur des Planungsraums

Die Stadt Eschweiler liegt in der StädteRegion Aachen in Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln. Eschweiler liegt am Nordhang der Eifel im Übergang zur Jülich-Zülpicher-Börde im westlichen Rheinland und besteht aus insgesamt 15 Stadtbezirken. Mit rund 56.000 Einwohnenden ist Eschweiler eine Stadt mittlerer Größe.

Eschweiler liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Die nächsten Oberzentren sind die Städte Aachen und Köln.

Der im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtende Planungsraum beinhaltet das Stadtgebiet von Eschweiler bzw. konkret die innerhalb des Stadtgebiets kartierten Bereiche an klassifizierten Straßen (siehe hierzu auch Ziffer 2.1).

Die verkehrliche Anbindung von Eschweiler an die beiden nächsten Oberzentren Aachen und Köln im Straßenverkehr erfolgt über die A 4. In die Nachbarkommunen besteht über die L 240 eine Anbindung von/nach Alsdorf und die L 11 von/nach Aldenhoven im Nordwesten bzw. Nordosten, über die B 264 eine Anbindung von/nach Langerwehe im Osten, über die L 11 und die L 238 von/nach Stolberg (Rheinland) im Süden bzw. Südwesten und über die L 223 eine Anbindung von/nach Würselen im Westen.

Eine Anbindung im Schienenverkehr besteht zum einen am Hauptbahnhof Eschweiler an die Schienenstrecke zwischen Aachen und Köln. Zum anderen besteht eine Anbindung an die Euregiobahnstrecken zwischen Aachen und Stolberg (Rheinland) am Haltepunkt Eschweiler-St. Jöris sowie zwischen Stolberg (Rheinland) und Düren an den Haltepunkten Eschweiler-West, Eschweiler Talbahnhof, Eschweiler-Nothberg und Eschweiler-Weisweiler.

2 Lärmquellen

Als Lärmquellen sind bei der Lärmaktionsplanung grundsätzlich der Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Gewerbelärm zu berücksichtigen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan für die Stadt Eschweiler wird ausschließlich der Straßenverkehrslärm (Ziffer 2.1) behandelt, da die übrigen Lärmquellen wie nachfolgend in Ziffer 2.2 bis 2.4 erläutert für den in Ziffer 1 beschriebenen Planungsraum nicht relevant sind.

2.1 Hauptverkehrsstraßen

In der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung sind Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr, d. h. mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr über alle Tage eines Jahres (DTV) von mehr als 8.200 Kfz/24h zu betrachten.

Tabelle 1: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Eschweiler (Bundesautobahnen) mit Angaben der Verkehrsbelastungen

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Mio. Kfz/a]
A 4	1	A 4 zwischen westlicher Stadtgrenze und Autobahnraststätte Aachener Land	79.715	29,096
	2	A 4 zwischen Autobahnraststätte Aachener Land und Anschlussstelle Eschweiler-West	79.715	29,096
	3	A 4 zwischen Anschlussstelle Eschweiler-West und Anschlussstelle Eschweiler-Ost	72.680	26,528
	4	A 4 zwischen Anschlussstelle Eschweiler-Ost und Anschlussstelle Weisweiler	71.279	26,017
	5	A 4 zwischen Anschlussstelle Weisweiler und östlicher Stadtgrenze	69.854	25,497

TA = Teilabschnitt

Tabelle 2: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Eschweiler (Bundesstraßen) mit Angaben der Verkehrsbelastungen

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Mio. Kfz/a]
B 264	1	Aldenhovener Straße zwischen Anschlussstelle Eschweiler-Ost (A 4) und Dürener Straße (L 223)	18.066	6,594
	2	Kölner Straße zwischen Dürener Straße (L 223) und Wenauer Straße (K 23)	14.501	5,293
	3	Kölner Straße zwischen Wenauer Straße (K 23) und Lindenallee	12.024	4,389
	4	Kölner Straße zwischen Lindenallee und Langerweher Straße	11.046	4,032
	5	Kölner Straße zwischen Langerweher Straße und Eisenbahnbrücke	11.046	4,032
	6	Kölner Straße zwischen Eisenbahnbrücke und östlicher Stadtgrenze	11.046	4,032

TA = Teilabschnitt

Tabelle 3: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Eschweiler (Landesstraßen) mit Angaben der Verkehrsbelastungen

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
L 11	1	Aldenhovener Straße zwischen Bourheimer Straße (L 238) und Fronhoven	11.011	4,019
	2	Aldenhovener Straße zwischen Fronhoven und Rosenstraße	11.011	4,019
	3	Aldenhovener Straße zwischen Rosenstraße und Jülicher Straße (L 238)	11.011	4,019
	4	Aldenhovener Straße zwischen Jülicher Straße (L 238) und Weisweilerstraße	6.493	2,370
	5	Aldenhovener Straße zwischen Weisweilerstraße und Anschlussstelle Eschweiler-Ost (A 4)	12.933	4,721
	6	Südstraße zwischen Dürener Straße (L 223) und Zechenstraße	11.522	4,206
	7	Eifelstraße zwischen Zechenstraße und Herrenfeldchen	13.369	4,880
	8	Eifelstraße zwischen Herrenfeldchen und Bohler Straße	13.369	4,880
	9	Quellstraße zwischen Bohler Straße und Im Kuckuck	13.369	4,880
	10	Quellstraße zwischen Im Kuckuck und Albertstraße (K 6)	13.369	4,880
L 223	1	Aachener Straße zwischen westlicher Stadtgrenze und Glücksburg	9.085	3,316
	2	Aachener Straße zwischen Glücksburg und Rue de Wattrelos (L 238)	9.376	3,422
	3	Aachener Straße bzw. Indestraße zwischen Rue de Wattrelos (L 238) und Langwahn (K 33)	22.146	8,083
	4	Indestraße zwischen Langwahn (K 33) und Kochsgasse	24.115	8,802
	5	Indestraße zwischen Kochsgasse und Funkengasse	16.703	6,097
	6	Indestraße bzw. Dürener Straße zwischen Funkengasse und Südstraße (L 11)	16.703	6,097
	7	Dürener Straße zwischen Südstraße (L 11) und Aldenhovener Straße (B 264)	19.015	6,940
L 238	1	Rue de Wattrelos zwischen Alsdorfer Straße (L 238) und Anschlussstelle Eschweiler-West (A 4)	19.852	7,246
	2	Rue de Wattrelos zwischen Anschlussstelle Eschweiler-West (A 4) und Aachener Straße (L 223)	29.493	10,765
	3	Am Hohenstein zwischen Aachener Straße (L 223) und Odilienstraße	12.086	4,411
	4	Am Hohenstein zwischen Odilienstraße und Phönixstraße	12.086	4,411
	5	Phönixstraße zwischen Am Hohenstein (L 238) und Pumpe (K 33)	12.086	4,411
	6	Pumpe bzw. Stolberger Straße zwischen Phönixstraße (L 238) und Alte Rodung	16.718	6,102
	7	Stolberger Straße zwischen Alte Rodung und südwestlicher Stadtgrenze	16.718	6,102

TA = Teilabschnitt

Tabelle 3: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Eschweiler (Landesstraßen) mit Angaben der Verkehrsbelastungen (Fortsetzung)

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
L 240	1	Rue de Watrelos zwischen nordwestlicher Stadtgrenze und Mariadorfer Straße (K 10)	16.868	6,157
	2	Rue de Watrelos zwischen Mariadorfer Straße (K 10) und Alsdorfer Straße (L 238)	14.740	5,380

TA = Teilabschnitt

Tabelle 4: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Eschweiler (Kreisstraßen) mit Angaben der Verkehrsbelastungen

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
K 33	1	Langwahn zwischen Indestraße (L 223) und Talstraße (K 17)	9.287	3,390

TA = Teilabschnitt

Die Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen in Nordrhein-Westfalen wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) mit Schallausbreitungsmodellen erstellt und unter <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de> veröffentlicht. Kartiert wurden die lärmbelasteten Bereiche an regionale, nationale und grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (im Sinne der Lärmaktionsplanung sind dies Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen), für die entsprechende Verkehrsdaten vorlagen. Für Eschweiler wurden die lärmbelasteten Bereiche an den in Tabelle 1 bis Tabelle 4 angegebenen Teilabschnitten kartiert (zur Festlegung der Teilabschnitte siehe auch Ziffer 6.2).

Die in Tabelle 1 bis Tabelle 4 angegebenen DTV-Werte sind die vom LANUV zugrundgelegten Kfz-Verkehrsbelastungen. Diese DTV-Werte sind auf Basis der Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015 für das Jahr 2019 hochgerechnete Werte. Vor dem Hintergrund der in der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (34. BImSchV) gesetzlich verankerten termingebundenen Verpflichtung zu einer Lärmkartierung und der pandemiebedingten Verschiebung der SVZ 2020 um ein Jahr auf 2021 war diese Hochrechnung der Ergebnisse der SVZ 2015 anhand temporärer Messungen aus den Jahren 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019 erforderlich. Die hochgerechneten DTV-Werte stellten zum Zeitpunkt der Lärmkartierung die aktuellste bundesweit flächendeckend verfügbare Datenquelle für ein „pandemieunbeeinflusstes“ Verkehrsgeschehen dar.

Der in Tabelle 3 angegebene Abschnitt der Aldenhovener Straße (L 11) zwischen Jülicher Straße (L 228) und Weisweiler Straße hat zwar eine Verkehrsbelastung von weniger als 3 Millionen Kfz im Jahr, wurde aber vom LANUV dennoch kartiert. Die in Tabelle 4 angegebene K 33 hat eine Verkehrsbelastung von mehr über 3 Millionen Kfz im Jahr, wurde aber vom LANUV nicht kartiert.

Für Nordrhein-Westfalen sind unter <http://www.verkehrsdaten.nrw> die DTV-Werte in tabellarischer Form sowie als Verkehrsstärkenkarte veröffentlicht.

2.2 Haupteisenbahnen

In der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung sind Haupteisenbahnstrecken mit einer Belastung von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr zu betrachten. Die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung für diese Schienenstrecken erfolgen durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Im Stadtgebiet von Eschweiler verlaufen zwei Schienenstrecken (vgl. Ziffer 1). Dementsprechend ist hierfür eine Lärmaktionsplanung durch das EBA erforderlich.

2.3 Großflughäfen

Die Stadt Eschweiler befindet sich außerhalb der Lärmwirkungsgebiete von Großflughäfen.

2.4 Sonstige Lärmquellen

Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

3 Zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmaktionsplanung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Die Lärmaktionsplanung für Schienenwege erfolgt durch das EBA (vgl. Ziffer 2.2).

Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplans zur Vermeidung bzw. Verminderung von Straßenverkehrslärm im Stadtgebiet von Eschweiler ist die Stadt Eschweiler:

Anschrift: Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Gemeindeschlüssel: 05 3 34 012

Telefon: +49 2403 71-0

E-Mail: stadtverwaltung@eschweiler.de

Homepage: www.eschweiler.de

4 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie und deren nationaler Umsetzung in § 47 a-f BImSchG sowie der 34. BImSchV. Hinsichtlich der Anforderungen an die Lärmaktionsplanung wird in § 47d Absatz 2 BImSchG auf die Anforderungen des Anhangs V der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie verwiesen.

Die Zuständigkeit und Pflicht für die Lärmaktionsplanung liegen in Nordrhein-Westfalen bei den Kommunen als jeweils zuständige Behörde (vgl. auch Ziffer 3).

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie beinhaltet keine Grenz-, Auslöse- oder Richtwerte, die verpflichtend einzuhalten sind. Damit können auch keine Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans seitens der betroffenen Bürgerinnen und Bürger abgeleitet werden.

Im Regelfall gilt der Lärmaktionsplan für das gesamte Gebiet der betrachteten Kommune. In jedem Fall ist eine Lärmaktionsplanung für alle Bereiche erforderlich, in denen eine Lärmbelastung von

- L-den > 55 dB(A) über 24 Stunden und/oder
- L-night > 50 dB(A) nachts (22 Uhr bis 6 Uhr)

kartiert ist, unabhängig davon, ob es in diesen Bereichen konkrete Lärmbetroffenheiten gibt.

Eine Person zählt ab einem Wert von L-den ab 55 dB(A) oder einem Wert von L-night ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan soll die Anzahl der lärmbelasteten Personen durch lärmmindernde Maßnahmen verringert werden.

Die zu berücksichtigenden Lärmpegel L-den und L-night ergeben sich durch die Festlegungen in Anhang I der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. nach § 2 der 34. BImSchV.¹ Danach ist der L-den ein über alle 24 Stunden des Tages gemittelter Schalldruckpegel, der mit Gewichtungsfaktoren für die drei Zeiträume Tag (day) von 6 bis 18 Uhr, Abend (evening) von 18 bis 22 Uhr und Nacht (night) von 22 bis 6 Uhr berechnet wird. Der L-night ist ein zeitlich gemittelter Schalldruckpegel über die acht Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr. Die Lärmbelastungen werden dabei gemäß § 5 Abs. 1 der 34. BImSchV nach den VBUS ermittelt.

Die Berechnungsverfahren der VBUS sind im Vergleich zu den Berechnungsverfahren, die im deutschen Lärmschutzrecht verwendet werden – hier sind insbesondere die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS) zu nennen – in einigen Teilen unterschiedlich. Hierdurch unterscheiden sich die rechnerisch ermittelten Lärmpegel im Rahmen der Lärmaktionsplanung von denen nach deutschem Recht gemäß der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des BImSchG (16. BImSchV). Ein unmittelbarer Vergleich der Geräuscheinwirkungen, z. B. mit Grenzwerten für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen, ist somit nicht möglich.

5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation

Die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm erfolgt in Form von strategischen Lärmkarten. Diese werden für jede Verursachergruppe (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr) getrennt erstellt.

In Nordrhein-Westfalen hat das LANUV für die Kommunen außerhalb von Ballungsräumen die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigene Schienenwege sowie Großflughäfen vorgenommen. Die Lärmkartierung für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes erfolgte durch das EBA.

¹ Die Schreibweise dieser beiden Lärmpegel ist durchaus unterschiedlich. Hier wird die Schreibweise „L-den“ und „L-night“ wie in den vom LANUV online veröffentlichten Lärmkarten (siehe auch Bild 1 und Bild 2) verwendet.

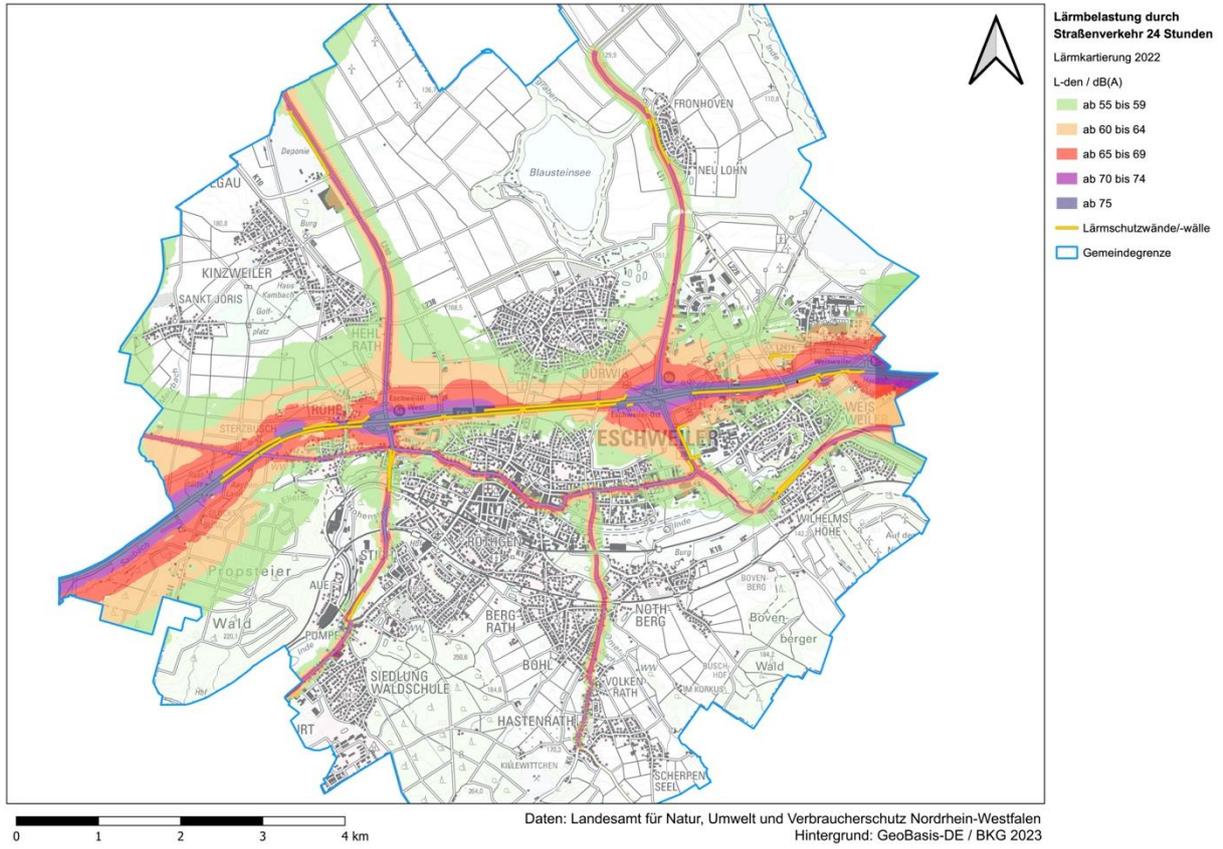


Bild 1: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr über 24 Stunden (Darstellung auf Grundlage der Informationen von: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

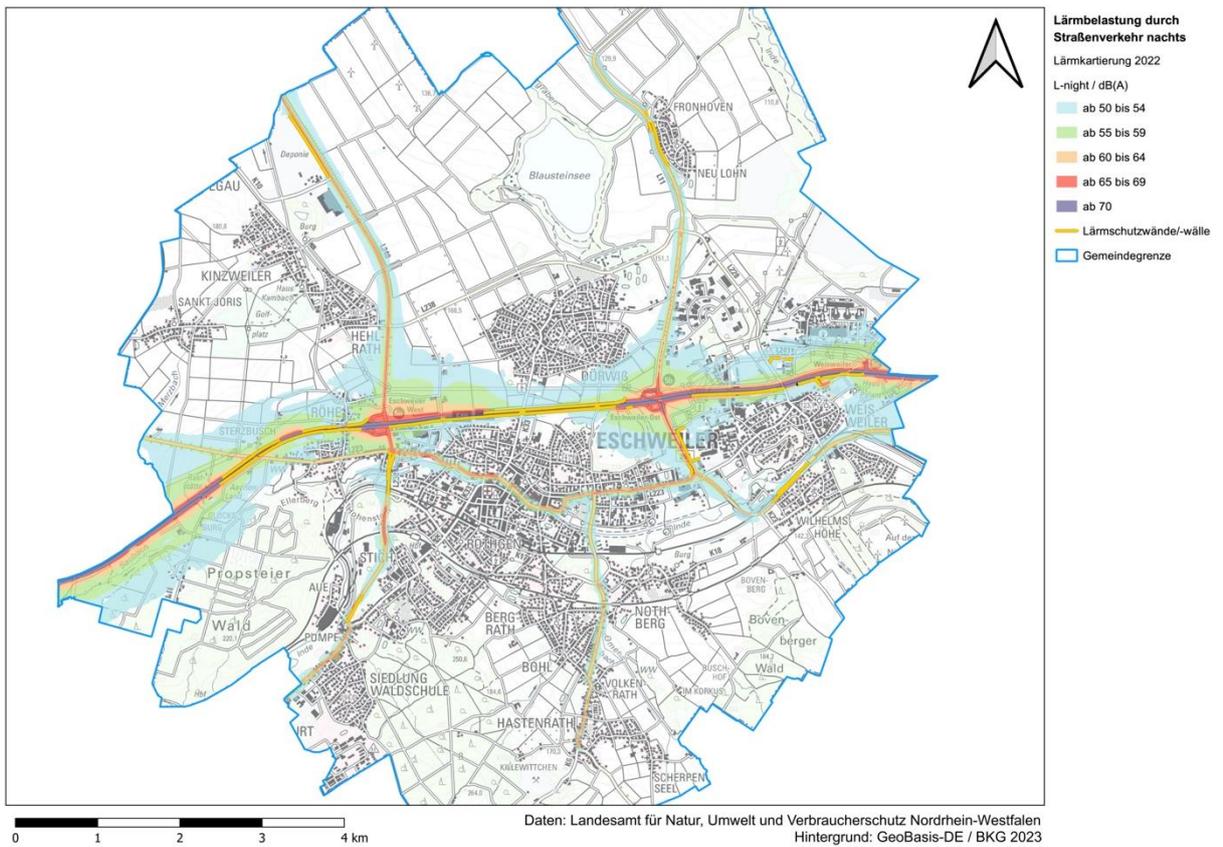


Bild 2: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts (Darstellung auf Grundlage der Informationen von: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

Im Rahmen des Lärmaktionsplans für Eschweiler ist somit die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen relevant (vgl. hierzu auch Ziffer 2). Die strategischen Lärmkarten mit den Lärmbelastungen durch Straßenverkehr über 24 Stunden (L-den) und nachts (L-night) sind in Bild 1 und Bild 2 dargestellt.

Zusätzlich zu den Lärmkarten wurden vom LANUV auch zusammenfassende Ergebnisse der Lärmkartierung veröffentlicht (siehe Anhang 1). Diese beinhalten tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude.

In Tabelle 5 ist die geschätzte Anzahl der durch den Straßenverkehr lärmbelasteten Personen in Eschweiler für die Bestandssituation wiedergegeben. Insgesamt sind in den kartierten Bereichen 9.443 Personen über 24 Stunden und 5.674 Personen nachts lärmbelastet.

Tabelle 5: Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Eschweiler über 24 Stunden und nachts in der Bestandssituation (aus: Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Eschweiler, Quelle: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

Lärmbelastung über 24 Stunden		Lärmbelastung nachts	
L-den [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L-night [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
ab 50 bis 54	---	ab 50 bis 54	2.327
ab 55 bis 59	4.631	ab 55 bis 59	1.837
ab 60 bis 64	1.738	ab 60 bis 64	1.482
ab 65 bis 69	1.670	ab 65 bis 69	28
ab 70 bis 74	1.375	ab 70	0
ab 75	29		
Summe	9.443	Summe	5.674

Die betroffenen Gebäude liegen innerhalb der Isophonen-Bänder des L-den von 55 dB(A) und mehr bzw. des L-night von 50 dB(A) und mehr der kartierten Bereiche für die klassifizierten Straßen (A 4, B 264, L 11, L 223, L 238 und L 240). Detailliertere Darstellungen der Lärmkarten und der betroffenen Gebäude für die einzelnen kartierten Bereiche gemäß Tabelle 1 bis Tabelle 3 (vgl. Ziffer 2.1) sind in den Steckbriefen in Anhang 2 enthalten. Hierin sind auch die Anzahl der jeweils betroffenen Wohngebäude sowie die jeweilige maximale Lärmbelastung (höchster Fassadenpegel) angegeben.

6 Maßnahmenplanung

Grundsätzlich kommen zur Lärminderung unterschiedliche Maßnahmenarten infrage. Dabei ist zwischen aktiven und passiven Maßnahmen zu unterscheiden. Aktive Maßnahmen zielen auf eine Minderung der Lärmentstehung (Lärmemissionen) ab, passive auf die Minderung der Lärmeinwirkung an den betroffenen Gebäuden (Lärmimmissionen).

Als aktive Maßnahmen zu nennen sind verkehrsplanerische Maßnahmen (z. B. Minderung bzw. Verlagerung des Kfz-Verkehrsaufkommens), verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Reduzierung des Schwerlastverkehrs durch Lkw-Fahrverbote, auch zeitlich beschränkt) und verkehrstechnische Maßnahmen (Optimierung von Lichtsignalsteuerungen durch verkehrsabhängige Steuerungen und/oder Koordination) Maßnahmen sowie bauliche Maßnahmen direkt am Verkehrsweg (Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen, Einbau lärmbarer Fahrbahnbeläge) und bauliche Maßnahmen im Transmissionsbereich zwischen Verkehrsweg und betroffenen Gebäuden (Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwänden bzw. -wälle).

Die verschiedenen aktiven Maßnahmen sind in ihrer Wirksamkeit, aber auch hinsichtlich ihrer Realisierungsmöglichkeit durchaus unterschiedlich zu bewerten. Vor diesem Hintergrund sollten zunächst Maßnahmen berücksichtigt werden, die ohne größere Eingriffe in den Straßenraum (z. B. durch städtebauliche Veränderungen) zu realisieren sind.

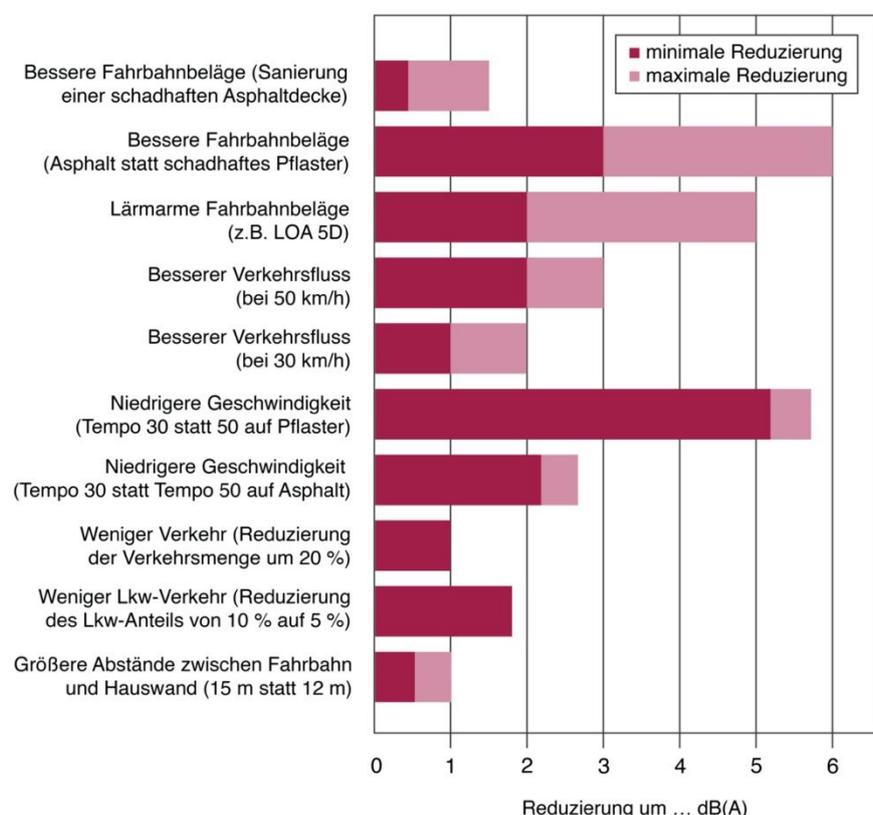


Bild 3: Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen

Die erreichbaren Lärminderungen aktiver Maßnahmen liegen, wie Bild 3 zeigt, zwischen 1 dB(A) und 6 dB(A). Zu beachten ist, dass bei lärmarmen Fahrbahnbelägen der lärmindernde Effekt mit der Zeit nachlässt.

Als passive Maßnahmen zu nennen sind Lärmschutzfenster sowie die Verstärkung von Wänden. Die erreichbaren Lärminderungen durch Doppelverglasung liegen bei 25 dB(A) gegenüber einer Einzelverglasung. Für zweischalige Wände liegen die erreichbaren Lärminderungen bei 30 dB(A) bis 40 dB(A), für dreischalige Wände bei 50 dB(A) und mehr.

6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Lärmaktionsplan der 3. Stufe aus dem Jahr 2020 (vgl. hierzu auch die Vorbemerkung) wurden bereits Lärminderungsmaßnahmen festgelegt. Als aktive Lärmschutzmaßnahmen wurde hierin für einzelne Straßenabschnitte (diese entsprechen nicht zwangsläufig den hier in Ziffer 2.1 genannten Teilabschnitten) der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags bei anstehender Fahrbahnsanierung) festgelegt. Eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, beispielsweise in den Ortsdurchfahrten, von 50 km/h auf 30 km/h wurde im Lärmaktionsplan der 3. Stufe nicht berücksichtigt, da eine Geschwindigkeitsreduzierung auf den betroffenen Straßen einer verkehrsplanerisch gewollten Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen und damit einhergehend der Funktion der Straßen entgegenstehen würde.

Neben den auf die einzelnen Straßenabschnitte abgestimmten aktiven Maßnahmenvorschlägen wurden im Lärmaktionsplan der 3. Stufe auch passive Lärmschutzmaßnahmen an Wohn- und Schlafräumen mit Überschreitung der Auslösewerte festgelegt. In der Regel wurden Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad vorgeschlagen.

An den im Lärmaktionsplan der 3. Stufe ausgewiesenen klassifizierten Straßen wurden bisher zwischenzeitlich keine Fahrbahnsanierung durchgeführt. Lediglich der Abschnitt der Südstraße (L 11) zwischen Dürener Straße und An der Wasserwiese wurde saniert; der Stadt Eschweiler liegen keine Informationen vor, ob dabei ein lärm-ärmer Fahrbahnbelag eingebaut wurde.

Ebenfalls liegen der Stadt Eschweiler keine Informationen vor, ob in der Zwischenzeit das ein oder andere Fenster lärmsaniert wurde.

Als weitere bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung sind die auf einzelnen Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen (wenn auch zeitlich befristet) reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anstelle 50 km/h, z. B. in der Ortsdurchfahrt von Hastenrath, zu nennen. Ebenso ist das im Zuge der L 223 abschnittsweise, zeitlich befristete Lkw-Fahrverbot eine bereits bestehende Lärminderungsmaßnahme. Dieses Fahrverbot wurde indes im Zuge der Einrichtung der Umweltzone eingeführt.

Unabhängig davon wurden im gesamten Stadtgebiet im Rahmen der Bauleitplanung erforderliche Maßnahmen der Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung gemäß der 16. BImSchV umgesetzt.

6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Zur Ableitung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen für die Teilabschnitte gemäß Tabelle 1 bis Tabelle 3 (vgl. Ziffer 2.1) erfolgte zunächst deren Festlegung. Begrenzt werden diese jeweils durch Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage und Kreisverkehre sowie Einmündungen/Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage, also mit vorfahrregelnden Verkehrszeichen, an denen die betrachtete Straße verkehrsrechtlich untergeordnet ist. Zudem stellen Stadtgrenzen den Beginn und das Ende eines Teilabschnitts dar. Eine Unterteilung erfolgte bei maßgeblichen Änderungen relevanter infrastruktureller Merkmale (z. B. Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen, Fahrstreifenbreite, Vorhandensein eines Mittelstreifens, zulässige Höchstgeschwindigkeit) und/oder der vom LANUV für die Lärmkartierung zugrundgelegten Kfz-Verkehrsbelastungen (DTV) der Teilabschnitte.

In Anhang 2 ist eine Übersichtskarte der festgelegten Teilabschnitte bzw. Teilaktionspläne enthalten. Die Angaben zu den Verkehrsbelastungen (DTV des Kfz-Verkehrs insgesamt und DTV des Schwerverkehrs) sowie zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind in den Steckbriefen in Anhang 3 enthalten.

Tabelle 6: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesautobahnen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
A 4	TAP-A4/1	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A4/2	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A4/3	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A4/4	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A4/5	lärmarmer Fahrbahnbelag

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 7: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesstraßen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
B 264	TAP-B264/1	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-B264/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B264/3	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B264/4	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B264/5	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B264/6	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 8: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Landesstraßen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
L 11	TAP-L11/1	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L11/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/3	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L11/4	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/5	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/6	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/7	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/8	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-L11/9	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (von 50 km/h auf 30 km/h)
	TAP-L11/10	lärmarmer Fahrbahnbelag Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (von 50 km/h auf 30 km/h) passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 8: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Landesstraßen (Fortsetzung)

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
L 223	TAP-L223/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L223/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L223/3	lärmarmen Fahrbahnbelag Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei normalbreiten Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L223/4	lärmarmen Fahrbahnbelag Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei normalbreiten Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen
	TAP-L223/5	lärmarmen Fahrbahnbelag Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei normalbreiten Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen
	TAP-L223/6	lärmarmen Fahrbahnbelag
	TAP-L223/7	lärmarmen Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
L 238	TAP-L238/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/2	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L238/3	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/4	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/5	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/6	lärmarmen Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/7	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
L 240	TAP-L240/1	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L240/2	Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand/-wall)

TAP = Teilaktionsplan

In den Steckbriefen sind auch die vorgeschlagenen Maßnahmen benannt. Diese sind in Tabelle 6 bis Tabelle 8 zusammengefasst. Für einen Großteil der Teilaktionspläne werden passive Lärminderungsmaßnahmen vorgesehen, da die Möglichkeiten aktiver Maßnahmen zum einen aufgrund der infrastrukturellen und verkehrlichen Randbedingungen eingeschränkt sind. Zum anderen sind die in Tabelle 6 bis Tabelle 8 genannten möglichen aktiven Maßnahmen in ihrer Lärminderung alleine in der Regel nicht ausreichend, um die betroffenen Personen so zu entlasten, dass die Lärmbelastung über 24 Stunden unter 55 dB(A) und nachts unter 50 dB(A) liegt.

Für die Abschnitte der A 4 (TAP-A4/1 bis TAP-A4-5) sollte zusätzlich zu den in Tabelle 6 aufgeführten Maßnahmen geprüft werden, ob eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h angeordnet werden kann.

Für die L 11 ist im Abschnitt der Quellstraße zwischen Bohler Straße und Im Kuckuck (TAP-L11/9) die Aufhebung der derzeit bestehenden zeitlichen Befristung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zugunsten der generellen Anordnung ei-

ner zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu prüfen. Ebenso ist für den Abschnitt zwischen Im Kuckuck und Albertstraße (TAP-L11/10) die Möglichkeit der Anordnung einer generellen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Hastenrath zwischen Ostpreußenweg und Ortsein-/ausgang zu prüfen. Dies gilt auch für den Abschnitt der Südstraße zwischen Dürener Straße und Zechenstraße (TAP-L11/6).

Für die L 11 sollte im Abschnitt der Aldenhovener Straße zwischen Weisweilerstraße und Anschlussstelle Eschweiler-Ost (TAP-L11/5) sollte geprüft werden, ob eine Optimierung der Lichtsignalanlage (verkehrsabhängige Steuerung) möglich und sinnvoll ist. Für den Abschnitt der Eifelstraße zwischen Zechenstraße und Herrenfeldchen (TAP-L11/7) ist die Erstellung einer Lärmschutzeinrichtung nördlich der Bahnüberführung im Bereich des ehemaligen Einmündungsbereichs Am Omerbach zu prüfen, für den Abschnitt der Eifelstraße zwischen Herrenfeldchen und Bohler Straße (TAP-L11/8) die Erstellung einer Lärmschutzeinrichtung auf östlicher Straßenseite zwischen Ostpreußenweg und Bohler Straße.

Für die L 11 ist zudem im Bereich des Tunnels im Zuge der Eifelstraße zwischen Zechenstraße und Herrenfeldchen (TAP-L11/7) zu prüfen, ob Lärminderungsmaßnahmen wie beispielsweise schallabsorbierende Verkleidungen an den Tunnelwänden sinnvoll und möglich sind.

Für die L 223 ist in den Abschnitten der Aachener Straße bzw. Indestraße zwischen der Rue de Watrelos und der Funkengasse (TAP-L223/3 bis TAP-L223/5) eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei normalbreiten Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen vorgesehen. Dadurch sind breitere und damit nach den zukünftigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) regelkonforme Schutzstreifen möglich. Diese Maßnahme entspricht auch den Zielsetzungen des im Jahr 2019 beschlossenen Klimaschutzteilkonzept im Bereich Mobilität (ESKLIMO; siehe dort Ziffer 3.2.3, vor allem Bild 4, sowie Ziffer 7.2.1).

Unabhängig davon sind die Möglichkeiten einer Optimierung der Lichtsignalanlagen (verkehrsabhängige Steuerungen, Koordination) im Zuge der gesamten L 223 zwischen Rue de Watrelos und Aldenhovener Straße (TAP-L223/3 bis TAP-L223/7) zu prüfen. Für den Abschnitt der Aachener Straße zwischen Glücksburg und Rue de Watrelos (TAP-L223/2) ist zusätzlich zu dem in Tabelle 8 aufgeführten passiven Schallschutz eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h abschnittsweise zu prüfen.

Für die L 240 ist im Abschnitt der Rue de Watrelos zwischen Mariadorfer Straße und Alsdorfer Straße (TAP-L240/2) die Errichtung einer Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand/-wall) auf der westlichen Straßenseite im Knotenpunktbereich vorgesehen. Alternativ bzw. unabhängig davon sind die Möglichkeiten einer Optimierung der Lichtsignalanlagen (verkehrsabhängige Steuerungen) zu prüfen.

Mit den zuvor genannten Prüfungen ist zu eruieren, inwieweit durch diese infrastrukturellen Maßnahmen relevante Entlastungen der betroffenen Personen erreicht werden können. Dies erfordert gesonderte Lärmberechnungen gemäß den Vorgaben der 16. BlmschV.

6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Für Eschweiler wurde ein Klimaschutzteilkonzept im Bereich Mobilität (ESKLIMO) erstellt und 2019 beschlossen. Die hierin enthaltenen Ziele und Maßnahmen, u. a. im Hinblick auf ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz, dienen auch als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm.

6.4 Schutz ruhiger Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionsplanung sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme von Lärm zu schützen. Die Kommunen sind deshalb aufgefordert, potenziell geeignete Gebiete als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festzuschreiben und Maßnahmen zu deren Schutz zu benennen. Die Festlegung ruhiger Gebiete liegt dabei jedoch im Ermessen der jeweiligen Kommune.

Im Rahmen der Aufstellung des vorliegenden Lärmaktionsplans der Stadt Eschweiler hat eine Auseinandersetzung mit der möglichen Festlegung ruhiger Gebiete stattgefunden. Auf eine Ausweisung wurde jedoch verzichtet, da sich Eschweiler dadurch auszeichnet, dass Bereiche im Freiraum und Naturräume schnell aus den Siedlungsgebieten erreicht werden können.

6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen

Durch die geplanten Maßnahmen zur Lärminderung reduziert sich die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude. In Tabelle 9 ist die geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen in den in Eschweiler kartierten Bereichen bei Umsetzung der nach Tabelle 6 bis Tabelle 8 (vgl. Ziffer 6.2) vorgesehenen Maßnahmen wiedergegeben. Die Ermittlung der Personenanzahlen erfolgte dabei unter Ansatz der erreichbaren Lärminderung durch die jeweils geplanten Maßnahmen analog zur Berechnungsmethodik, mit der durch das LANUV die Anzahl der lärmbelasteten Personen in der Bestandssituation (vgl. Tabelle 5 in Ziffer 5) geschätzt hat.

Tabelle 9: Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Eschweiler über 24 Stunden und nachts bei Umsetzung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen

Lärmbelastung über 24 Stunden		Lärmbelastung nachts	
L-den [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L-night [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
ab 50 bis 54	---	ab 50 bis 54	552
ab 55 bis 59	1.374	ab 55 bis 59	387
ab 60 bis 64	925	ab 60 bis 64	55
ab 65 bis 69	586	ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	72	ab 70	0
ab 75	0		
Summe	2.957	Summe	994

Insgesamt sind bei Umsetzung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen nur noch 2.957 Personen über 24 Stunden und 994 Personen nachts lärmbelastet. Dies entspricht einer Reduzierung um 6.486 lärmbelastete Personen über 24 Stunden bzw. um 4.680 lärmbelastete Personen nachts.

7 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Nach § 47d Abs. 3 BImSchG soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Aufstellung des Lärmaktionsplans mitzuwirken. Dazu sind zweimal öffentliche Konsultationen durchzuführen: Eine frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung) und die Offenlage (Auslegung) mit Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (TÖB) und anderen Behörden (Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung).

Im Rahmen der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgten eine Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung, Erläuterungen zu Inhalt, Aufbau und Ablauf der Lärmaktionsplanung, Vorstellung der Ziele und Zwecke der Lärmaktionsplanung sowie erste Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen.

In der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine Offenlage des LAP-Entwurfs mit Gelegenheit zur Stellungnahme vorgesehen.

7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurde im Zeitraum vom 16. Oktober bis 31. November 2023 auf der Homepage der Stadt Eschweiler (www.eschweiler.de/laermaktionsplan) über die Aufstellung des neuen Lärmaktionsplans informiert und die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben. Hierauf wurde vorab ortsüblich bekannt gemacht (Homepage der Stadt Eschweiler, Pressemitteilung). Die Eschweiler Zeitung hat am 4. November 2023 über die Aufstellung des Lärmaktionsplans berichtet.

Insgesamt wurden während des genannten Zeitraums seitens der Öffentlichkeit acht Eingaben mit Anmerkungen gemacht. Die Anmerkungen sind einschließlich der jeweiligen Abwägung seitens der Stadt Eschweiler in Anhang 4 dokumentiert.

7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde am 22. Februar 2024 in der öffentlichen Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Bauausschusses durch die Stadtverwaltung vorgestellt.

Anschließend erfolgte im Zeitraum vom 1. März bis 26. April 2024 die Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans mit Gelegenheit zur Stellungnahme für Bürgerinnen und Bürger. Die Offenlage wurde ortsüblich bekannt gemacht (Homepage der Stadt Eschweiler, Pressemitteilung).

Zudem erfolgte eine Beteiligung der TÖB und anderer Behörden. Angeschrieben wurden durch die Stadt Eschweiler neben der Bezirksregierung Köln und der StädteRegion Aachen (u. a. auch in ihrer Funktion als Baulastträger der K 33), die Autobahn GmbH des Bundes als Baulastträger der A 4 und der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), da die kartierten lärmbe-

lasteten Bereiche außerhalb der A 4 und der K 33 ausschließlich an klassifizierten Straßen in der Baulast des Bundes, vertreten durch Straßen.NRW, bzw. des Landes Nordrhein-Westfalen, und damit ebenfalls Straßen.NRW. liegen, angeschrieben. Zudem wurde die Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV) beteiligt.

Aus der Bürgerschaft sind insgesamt acht Stellungnahmen mit Anmerkungen eingegangen. Diese sind einschließlich der jeweiligen Abwägung seitens der Stadt Eschweiler in Anhang 5 dokumentiert.

Zwei Anmerkungen beziehen sich auf die bestehende Lärmsituation in nicht kartierten Bereichen. Zwei weitere Anmerkungen beziehen sich auf die bestehende Lärmsituation kartierter Bereiche (TAP L223/7 sowie TAP-L238/5 und TAP-L238/6), ohne konkret Bezug auf die Maßnahmen des Lärmaktionsplans einzugehen.

In den übrigen vier Stellungnahmen beziehen sich die Anmerkungen auf die Maßnahmen des Lärmaktionsplans bzw. sie beinhalten Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen. Sie beziehen sich auf eine Lärmschutzwand bzw. Einhausung an der 4 im Bereich Röhe (TAP A4/2), die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Südstraße (TAP L11/6) und auch deren Überwachung, Maßnahmen für den Tunnel im Zuge der Eifelstraße zwischen Zechenstraße und Herrenfeldchen (TAP-L11/7) sowie Geschwindigkeitsüberwachungen im Zuge der Quellstraße zwischen Bohler Straße und Albertstraße (TAP L11/9 und TAP L11/10).

Seitens der TÖB und anderen Behörden ist lediglich eine Stellungnahme von Straßen.NRW eingegangen. Neben allgemeinen Hinweisen zum Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge, der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und passivem Schallschutz werden auch konkrete Anmerkungen zu einzelnen TAP gemacht.

In Bezug auf den Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge wird darauf hingewiesen, dass das Programm der Sanierungsmaßnahmen im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW jährlich nach Priorität festgelegt wird. Sobald eine Deckensanierung in einem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

Zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird darauf hingewiesen, dass es sich dabei um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung handelt. Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen kommen nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort deren jeweiligen Richtwerte überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsreduzierung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass hierfür maßgebend ausschließlich die Berechnungsvorschrift nach den RLS ist. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden hierfür keine Grundlage.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde liegen. Diese führt ein Verfahren nach § 45 StVO durch, in dem auch der Straßenbaulastträger – für die A 4 die Autobahn GmbH des Bundes, für die betroffenen Bundes- und Landesstraßen Straßen.NRW und für Kreisstraßen (hier

nur die K 33) die StädteRegion Aachen – beteiligt wird. Dieser gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme, bei der er die Funktion der Straße im Blick zu halten hat.

In Bezug auf passiven Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster) wird darauf hingewiesen, dass grundsätzlich jede Eigentümerin bzw. jeder Eigentümer eines Hauses im Lärm-Umfeld einer Straße beim zuständigen Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation an seinem Haus beantragen kann. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mittels einer schalltechnischen Berechnung nach den RLS ermittelt und denen vom Land Nordrhein-Westfalen bzw. dem Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Eine Überschreitung der Auslösewerte begründet die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden keine Grundlage für Lärmsanierung.

Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des jeweiligen Baulastträgers ist und nach Haushaltslage gewährt wird, wenn die Voraussetzungen dem Grunde nach gegeben sind und kein Fall von Ausschluss oder Minderung vorliegt. Solche Anträge können vom Straßenbaulastträger aber nur nach Kapazität und nach Priorität gemäß der wahrscheinlichen Betroffenheit abgearbeitet werden.

Zum TAP-L11/2 (Aldenhovener Straße zwischen Fronhoven und Rosenstraße) wird darauf hingewiesen, dass die dort vorhandene Lärmschutzwand im Jahr 2014 neu errichtet wurde. Die Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzwand war eine schalltechnische Berechnung nach den Kriterien der Lärmsanierung aus dem Jahr 2012. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass auf Basis der damaligen Berechnungsergebnisse und der Verkehrsentwicklung auf der L 11 davon ausgegangen werden kann, dass die Auslösewerte für Lärmsanierung derzeit nicht überschritten werden.

Zum TAP-L11/5 (Aldenhovener Straße zwischen Weisweilerstraße und Anschlussstelle Eschweiler-Ost) wird in Bezug auf die Prüfung einer Optimierung der Lichtsignalanlage darauf hingewiesen, dass eine Umplanung von Lichtsignalanlagen im Bestand in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde liegt. Bei einem entsprechenden Verfahren ist Straßen.NRW als Baulastträger zu beteiligen.

Zu den TAP-L11/2 (Eifelstraße zwischen Zechenstraße und Herrenfeldchen), TAP-L11/8 (Eifelstraße zwischen Herrenfeldchen und Bohler Straße) und TAP L240/2 (Rue de Wattrelos zwischen Mariadorfer Straße und Alsdorfer Straße) wird in Bezug auf die Prüfung der Möglichkeiten von aktivem Lärmschutz darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um Lärmsanierung (Lärmschutz im Bestand) handelt. Lärmsanierung ist auf Schutz der Wohnnutzung ausgerichtet. Voraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung ist die rechnerisch nachgewiesene Überschreitung der Auslösewerte für Lärmsanierung nach den RLS durch die Beurteilungspegel am betrachteten Immissionsort (Gebäude). Die errechneten Beurteilungspegel werden denen vom Land Nordrhein-Westfalen bzw. dem Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Nur eine Überschreitung der Auslösewerte schafft die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden keine Grundlage für Lärmsanierung.

Zu den TAP L223/3, TAP L223/4 und TAP L223/5 (Aachener Straße bzw. Indestraße zwischen Rue de Watrelos und Funkengasse) wird in Bezug auf die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei auf einen überbreiten Fahrstreifen darauf hingewiesen, dass zum jetzigen Zeitpunkt seitens Straßen.NRW keine Zusage gemacht oder Einvernehmen signalisiert werden kann. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass der Vorschlag zunächst im Detail auf Basis der geltenden Regelwerke und mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten geprüft werden müsste. Die Stadt Eschweiler sollte mit einem entsprechenden Antrag auf Straßen.NRW zugehen.

7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Ergebnisse aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden abgewogen und – sofern sie relevant sind und ihnen gefolgt werden konnte – berücksichtigt. Die Abwägung der eingegangenen Anmerkungen ist in Anhang 4 dokumentiert.

Die Ergebnisse aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans wurden ebenfalls abgewogen und – sofern sie relevant sind und ihnen gefolgt werden kann – berücksichtigt. Die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen ist in Anhang 4 dokumentiert und nachfolgend zusammengefasst.

Die aus der Bürgerschaft eingegangenen Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen in Bezug auf die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Südstraße (TAP L11/6) sowie für den Tunnel im Zuge der Eifelstraße zwischen Zechenstraße und Herrenfeldchen (TAP-L11/7) wurden als zu prüfende Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen (vgl. Ziffer 6.2).

Die Überwachung des fließenden Kfz-Verkehrs (hierzu gehören auch Geschwindigkeitsüberwachungen) liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Eschweiler. Die Durchführung mobiler Geschwindigkeitsüberwachungen ist Aufgabe der Polizei. Die Aufstellung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen kann nur auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörde der StädteRegion Aachen erfolgen.

Die Anmerkungen der Stellungnahme von Straßen.NRW werden zur Kenntnis genommen. Der Stadt Eschweiler ist bewusst, dass zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen gegebenenfalls zunächst lärmtechnische Berechnungen nach den RLS durchzuführen sind und deren Ergebnisse den nach deutschem Recht geltenden Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen gegenüber zu stellen sind.

Dennoch hält die Stadt Eschweiler an der genannten Maßnahme fest. Dies gilt insbesondere für die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei auf einen überbreiten Fahrstreifen im Zuge der Aachener Straße bzw. Indestraße zwischen Rue de Watrelos und Funkengasse (TAP L223/3, TAP L223/4 und TAP L223/5) zugunsten einer breiteren und regelwerkskonformen Radverkehrsführung. Dies ist mit dem Beschluss des ESKLIMO erklärter Wille des Stadtrats.

Im Zusammenhang mit einer Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden jeweils die notwendigen Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde der StädteRegion Aachen und dem zuständigen Straßenbaulastträger erfolgen. Hierzu werden

vorab entsprechende Untersuchungen durchgeführt bzw. Konzeptvorschläge erarbeitet. Sofern erforderlich erfolgen auch Berechnungen nach den RLS.

8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Eine Kostenschätzung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen ist jeweils im Zusammenhang mit der konkreten Umsetzung von Maßnahmen durchzuführen.

9 Evaluierung des Lärmaktionsplans

Die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen wird durch die Verwaltung der Stadt Eschweiler mit Angaben zu Planungs- bzw. Ausführungsstand sowie Art und Umfang der tatsächlich umgesetzten Maßnahmen dokumentiert, sofern die Informationen hierzu vorliegen.

Eine Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist nicht vorgesehen. Sofern im Zusammenhang mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen gesonderte Lärmberechnungen gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV erforderlich sind bzw. durchgeführt werden, kann die Wirksamkeit der betrachteten Maßnahmen auf dieser Grundlage überprüft werden.

Mit Bereitstellung aktualisierter strategischer Lärmkarten durch das LANUV bei bedeutsamen Entwicklungen, spätestens aber alle fünf Jahre, werden die Maßnahmen des Lärmaktionsplans überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans

Der Lärmaktionsplan tritt mit Beschluss durch den Rat der Stadt Eschweiler am 26. Juni 2024 in Kraft.

Der beschlossene Lärmaktionsplan wird auf der Homepage der Stadt Eschweiler veröffentlicht.

Anhang

Anhang 1: Ergebnisse der Lärmkartierung mit tabellarischen Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Anhang 2: Übersichtskarte der Teilaktionspläne

Anhang 3: Steckbriefe der Teilaktionspläne

Anhang 4: Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung einschließlich Abwägung

Anhang 5: Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung einschließlich Abwägung

Hinweise: Anhang 1 bis Anhang 5 sind als gesonderte Anlagen beigelegt.

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Eschweiler

Gemeindekennzahl: **05334012**
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE_NW_05334012**

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Telefon: 02403 710
E-Mail: Stadtverwaltung@eschweiler.de
www.eschweiler.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,
<http://www.eba.bund.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.

Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Eschweiler:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	4631	1738	1670	1375	29

LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	2327	1837	1482	28	0

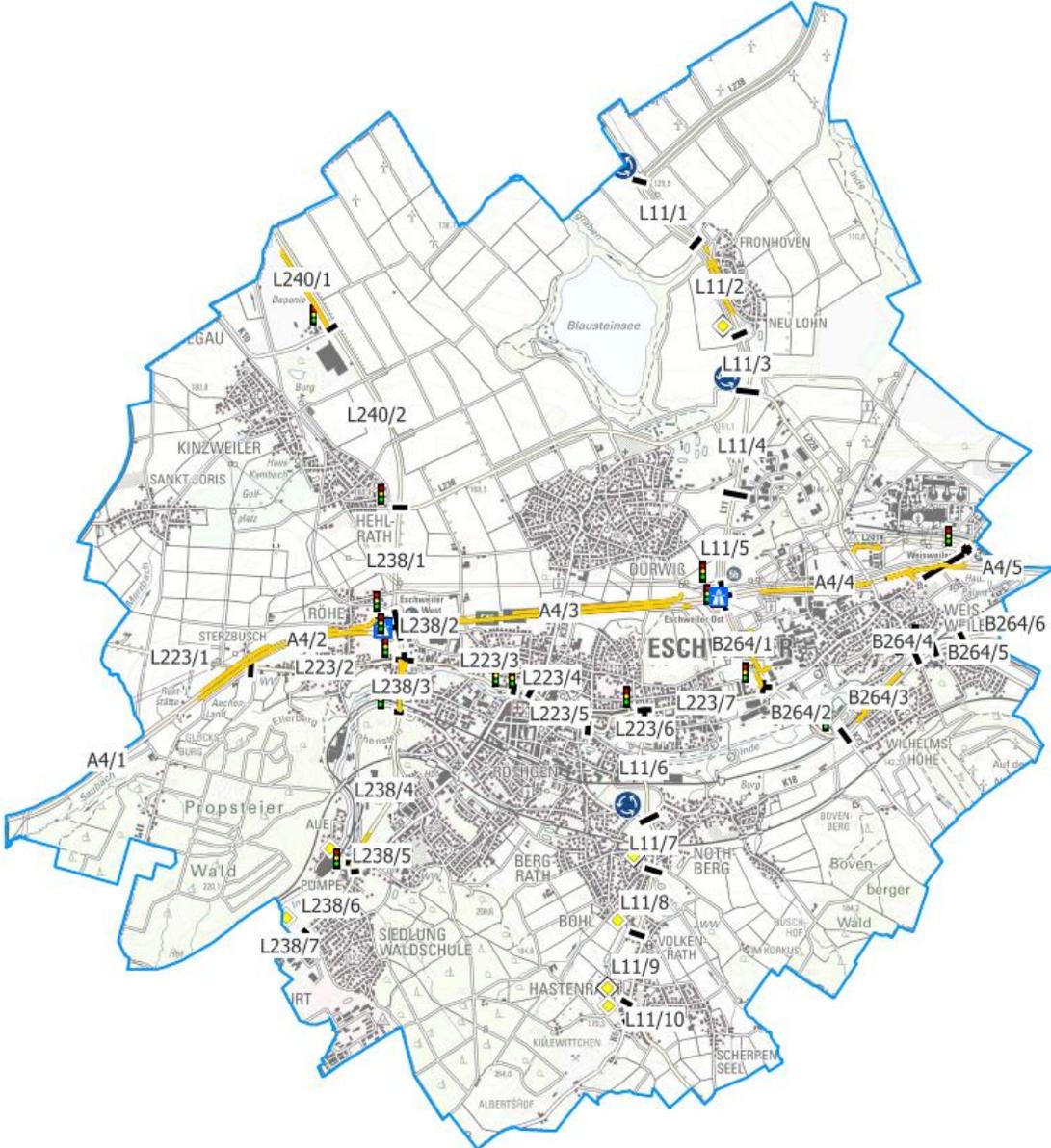
Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Eschweiler:

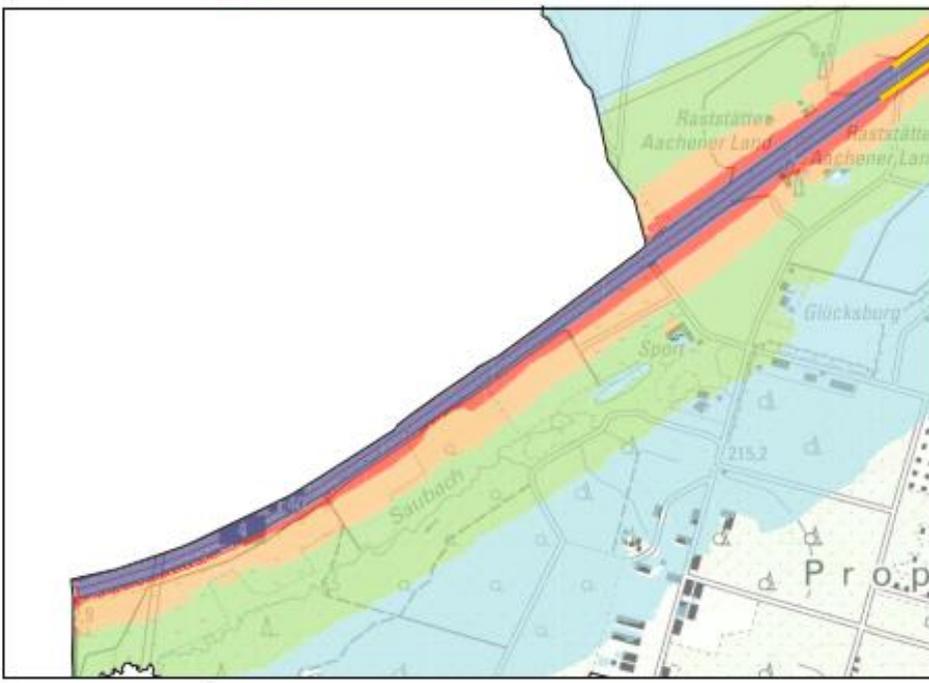
LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	22,24	6,88	1,4

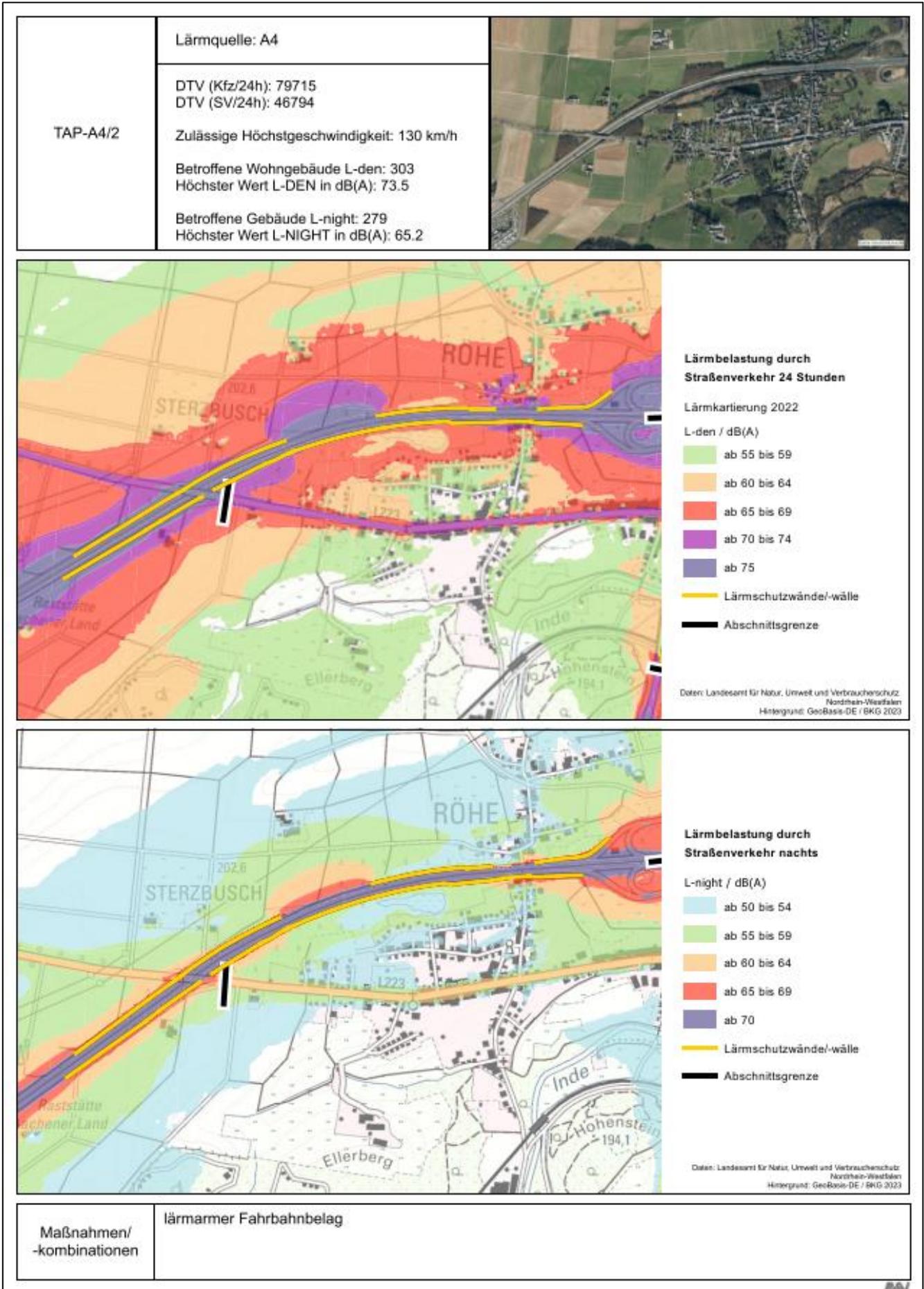
Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Eschweiler:

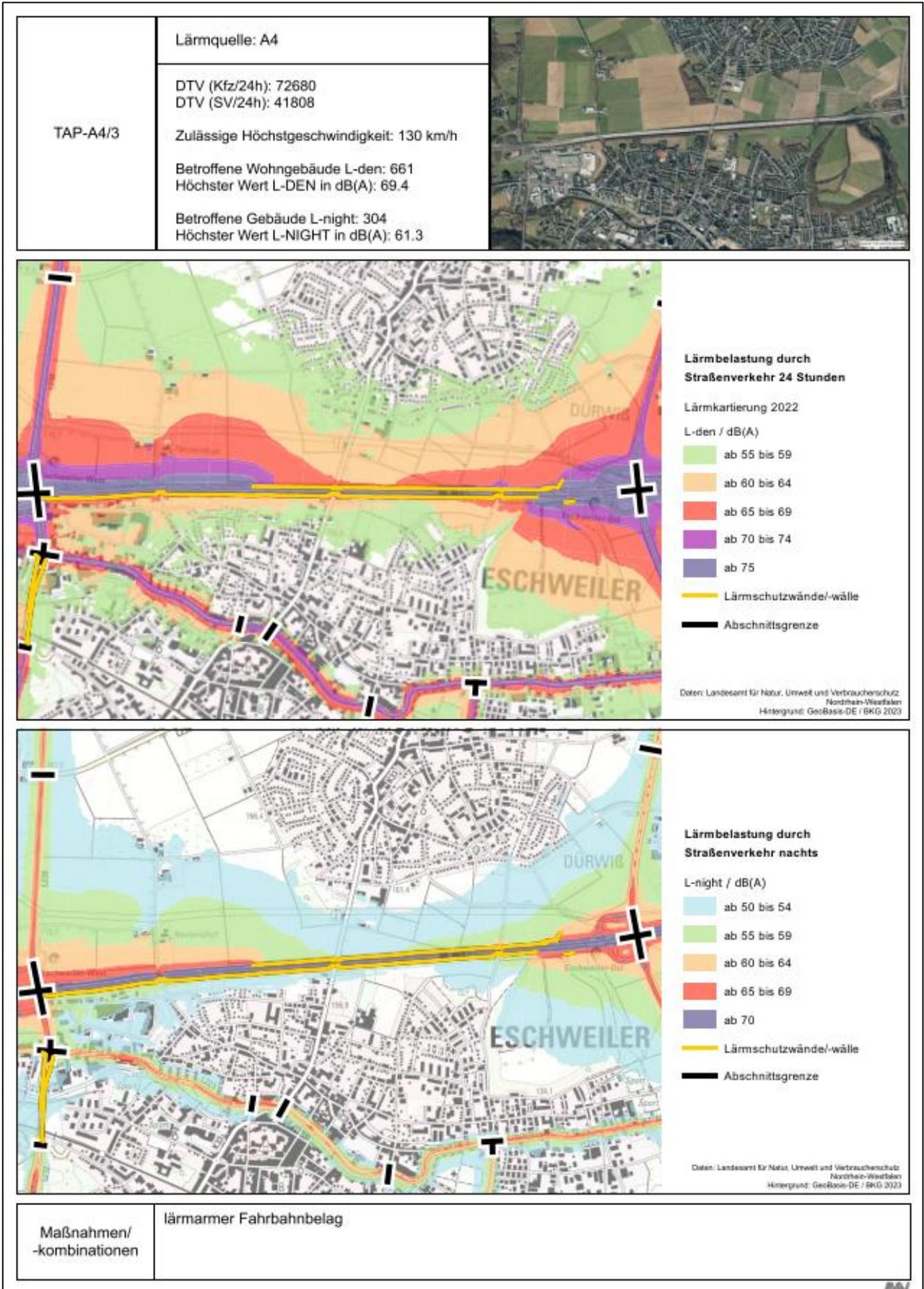
LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	4494	1462	13
Schulgebäude	13	1	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

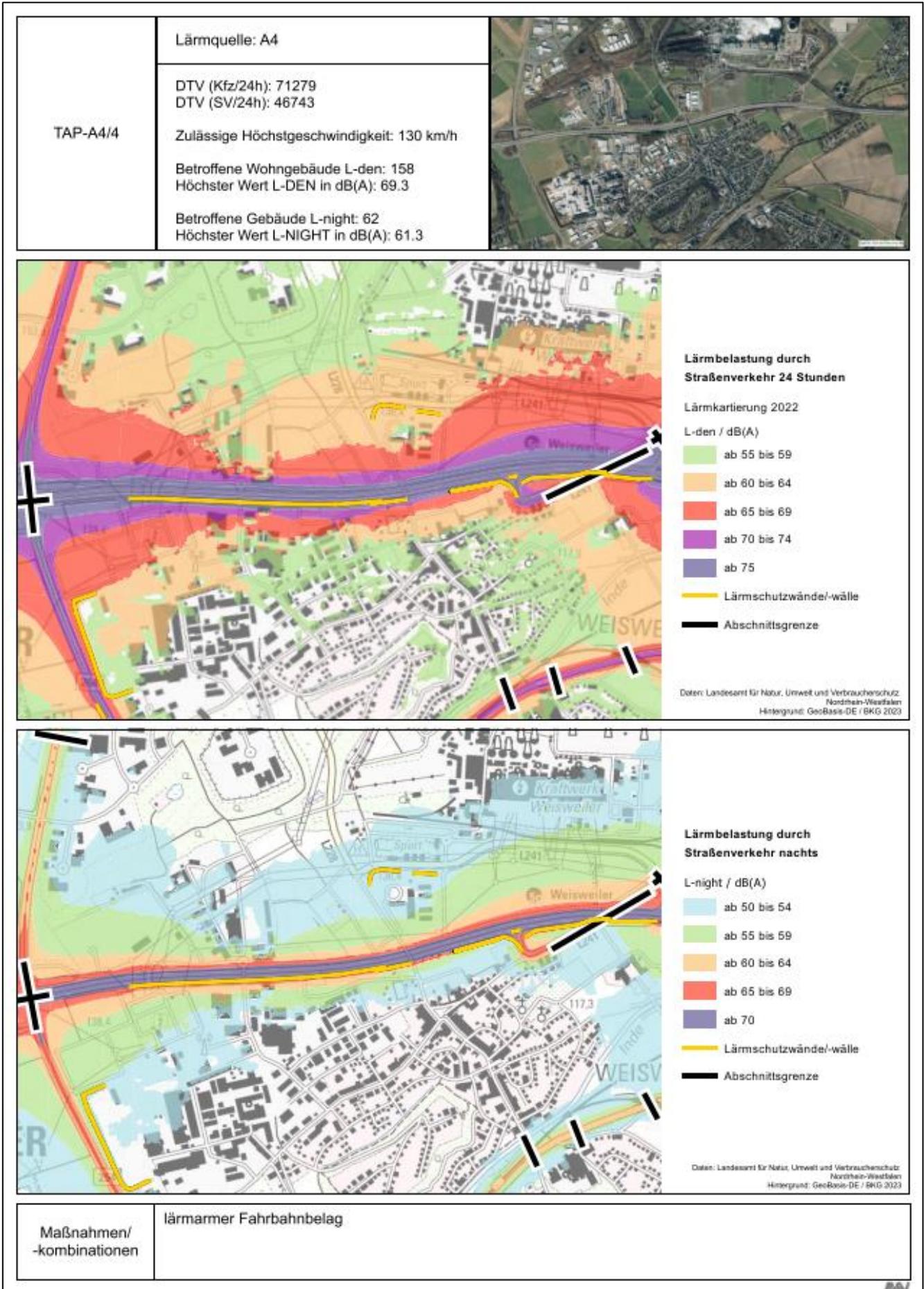
Eschweiler

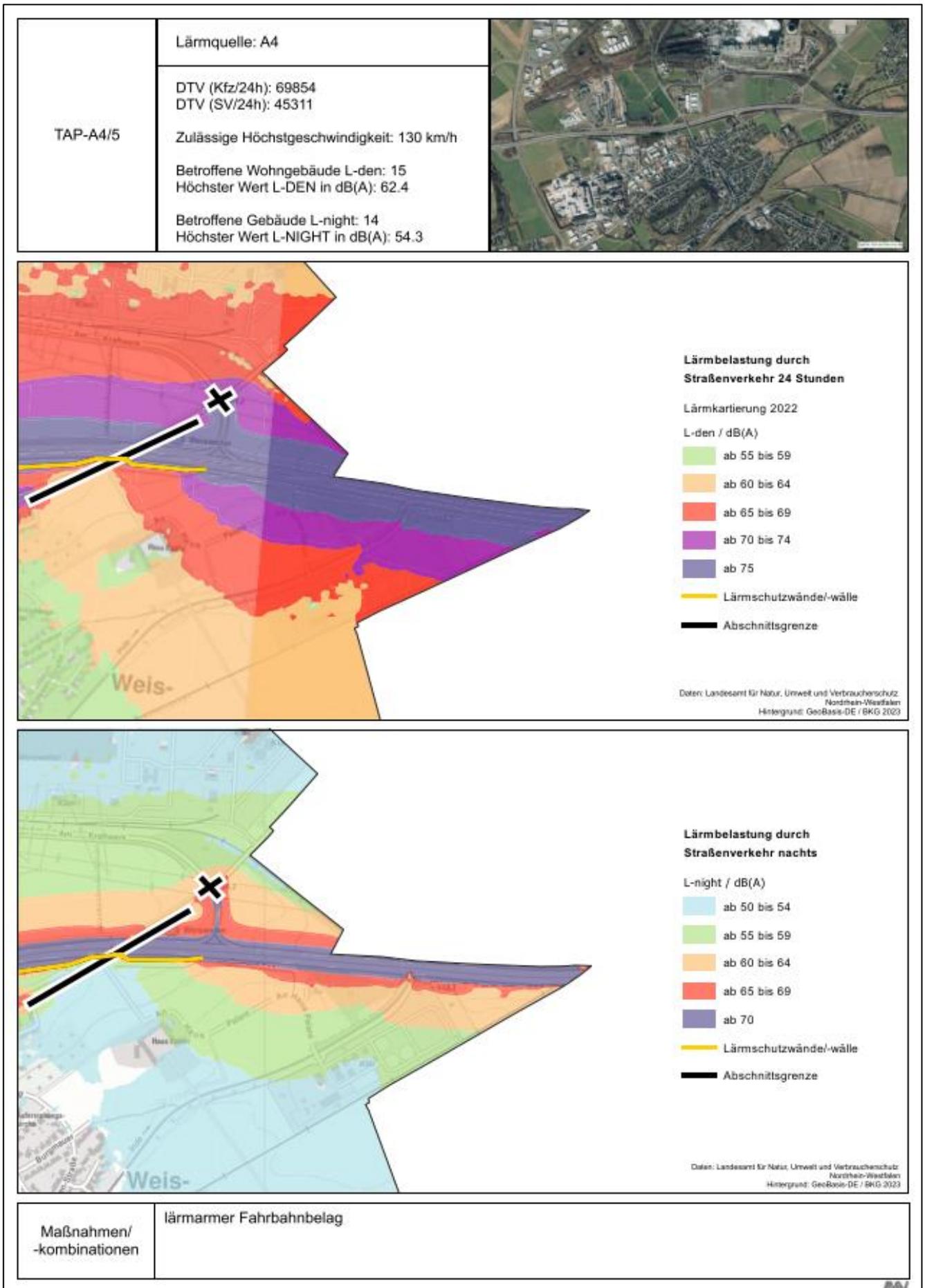


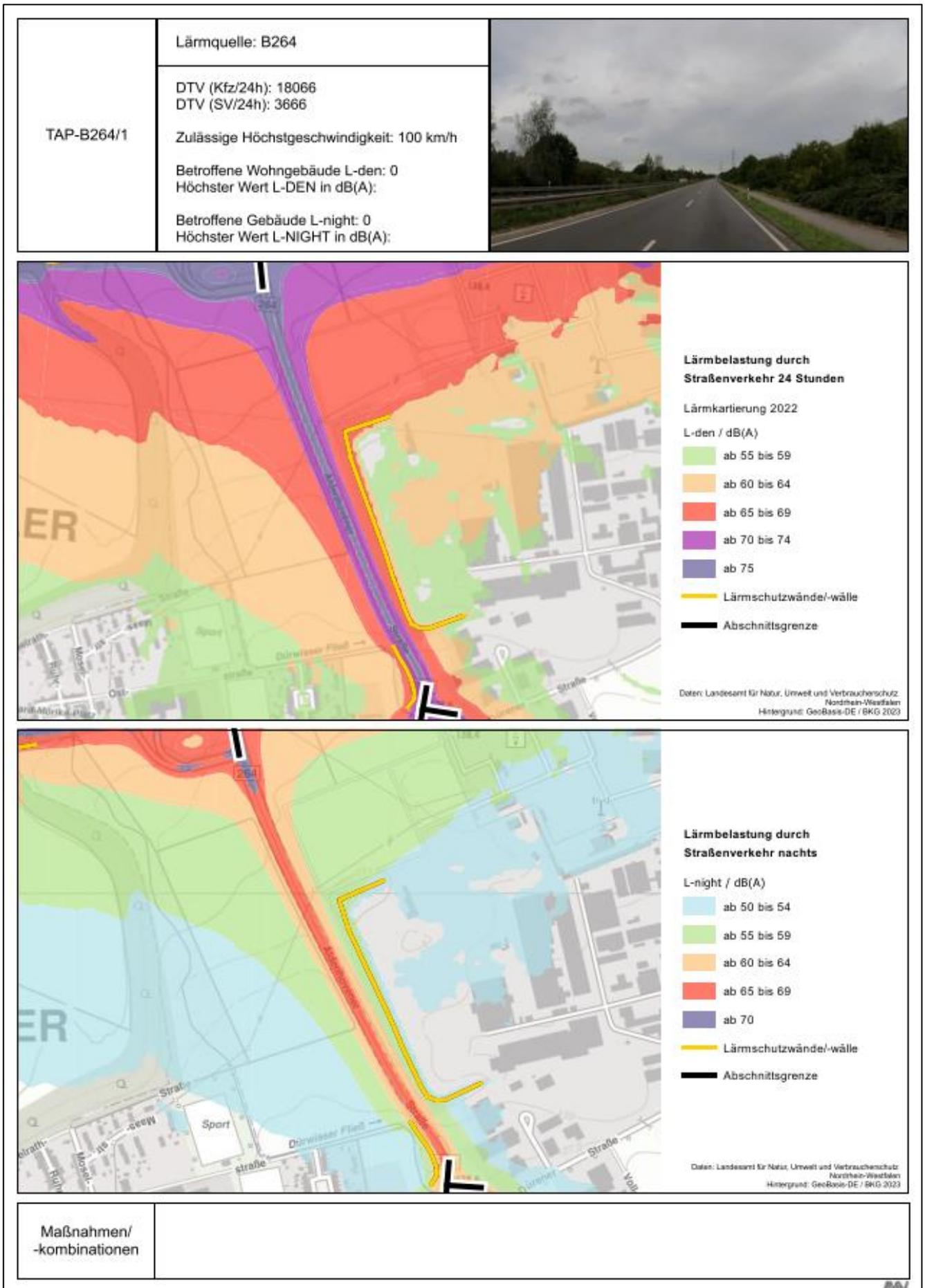
<p>TAP-A4/1</p>	<p>Lärmquelle: A4</p>	
	<p>DTV (Kfz/24h): 79715 DTV (SV/24h): 46794</p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h</p> <p>Betroffene Wohngebäude L-den: 12 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 68.5</p> <p>Betroffene Gebäude L-night: 12 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 60.6</p>	
		<p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden</p> <p>Lärmkartierung 2022</p> <p>L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>
		<p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts</p> <p>L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<p>lärmarmer Fahrbelag</p>	

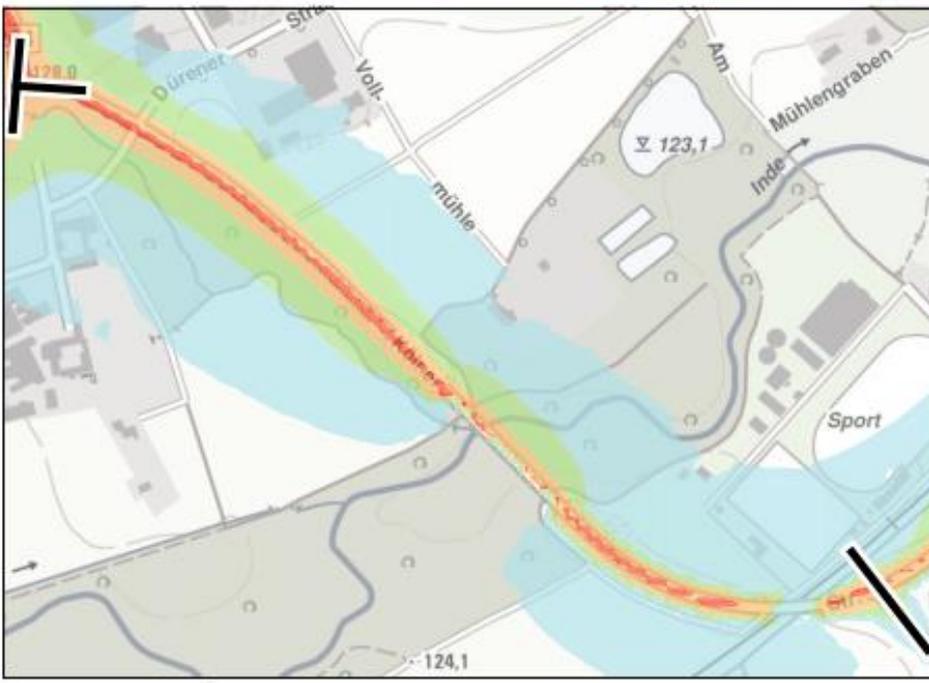


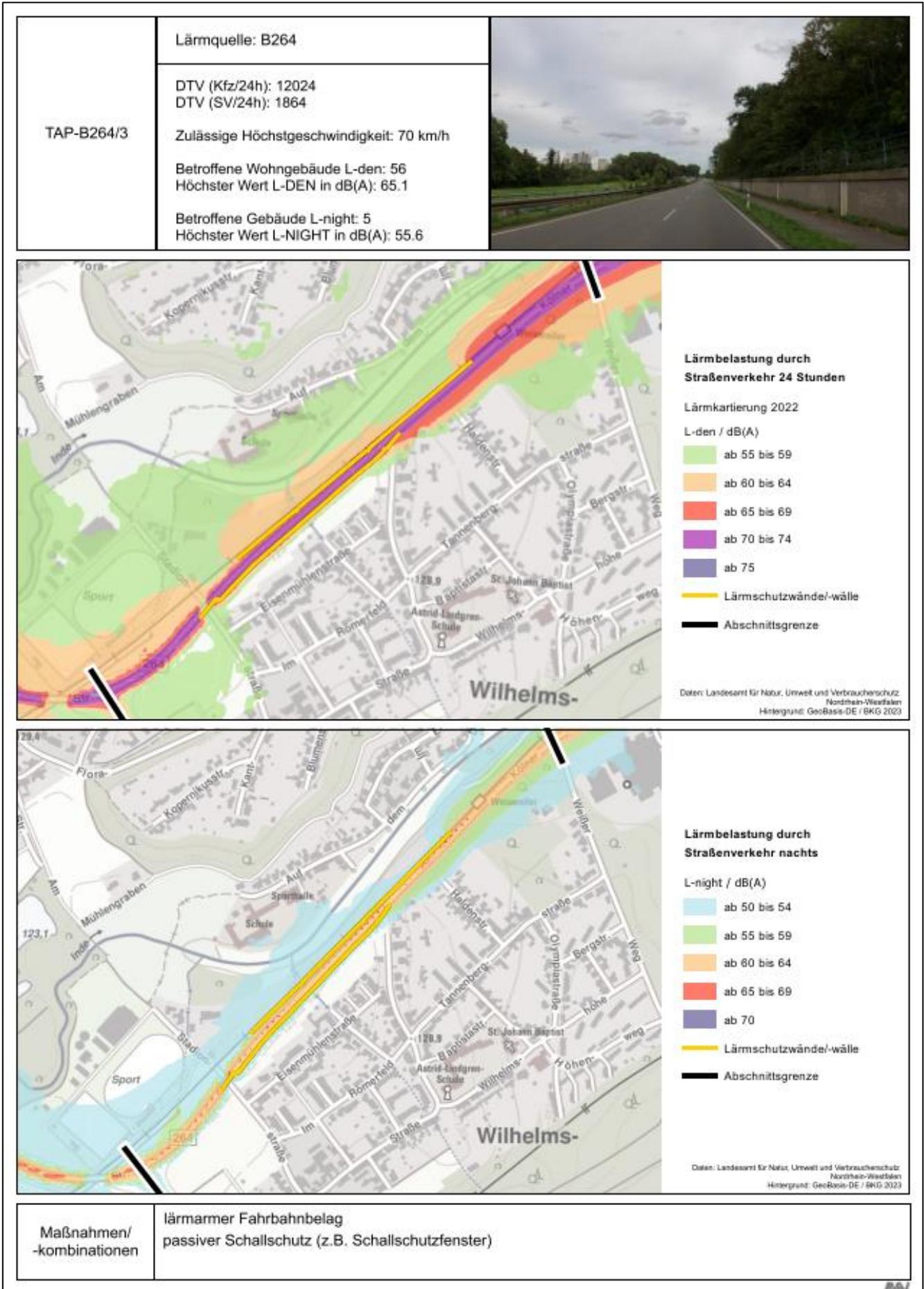




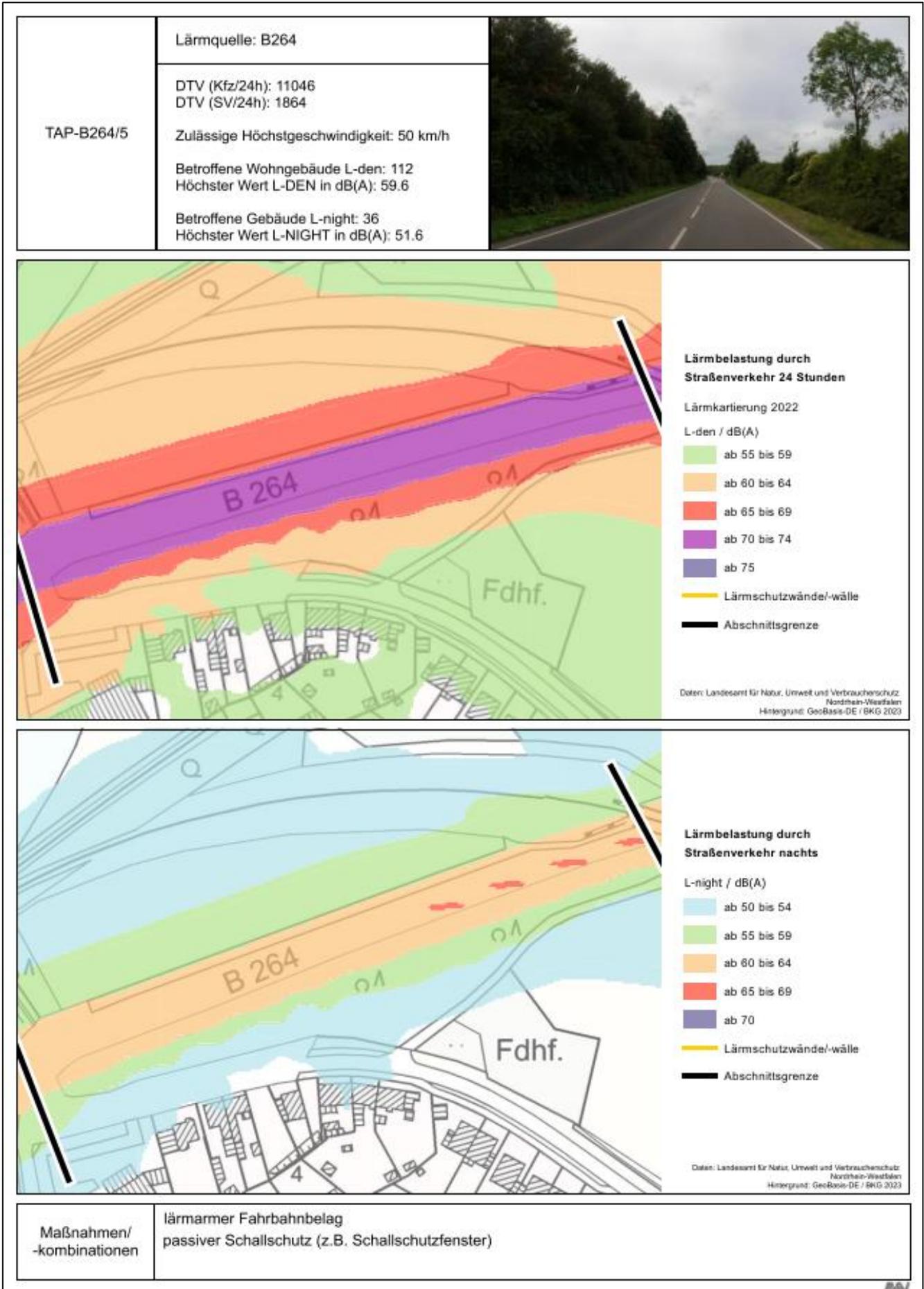


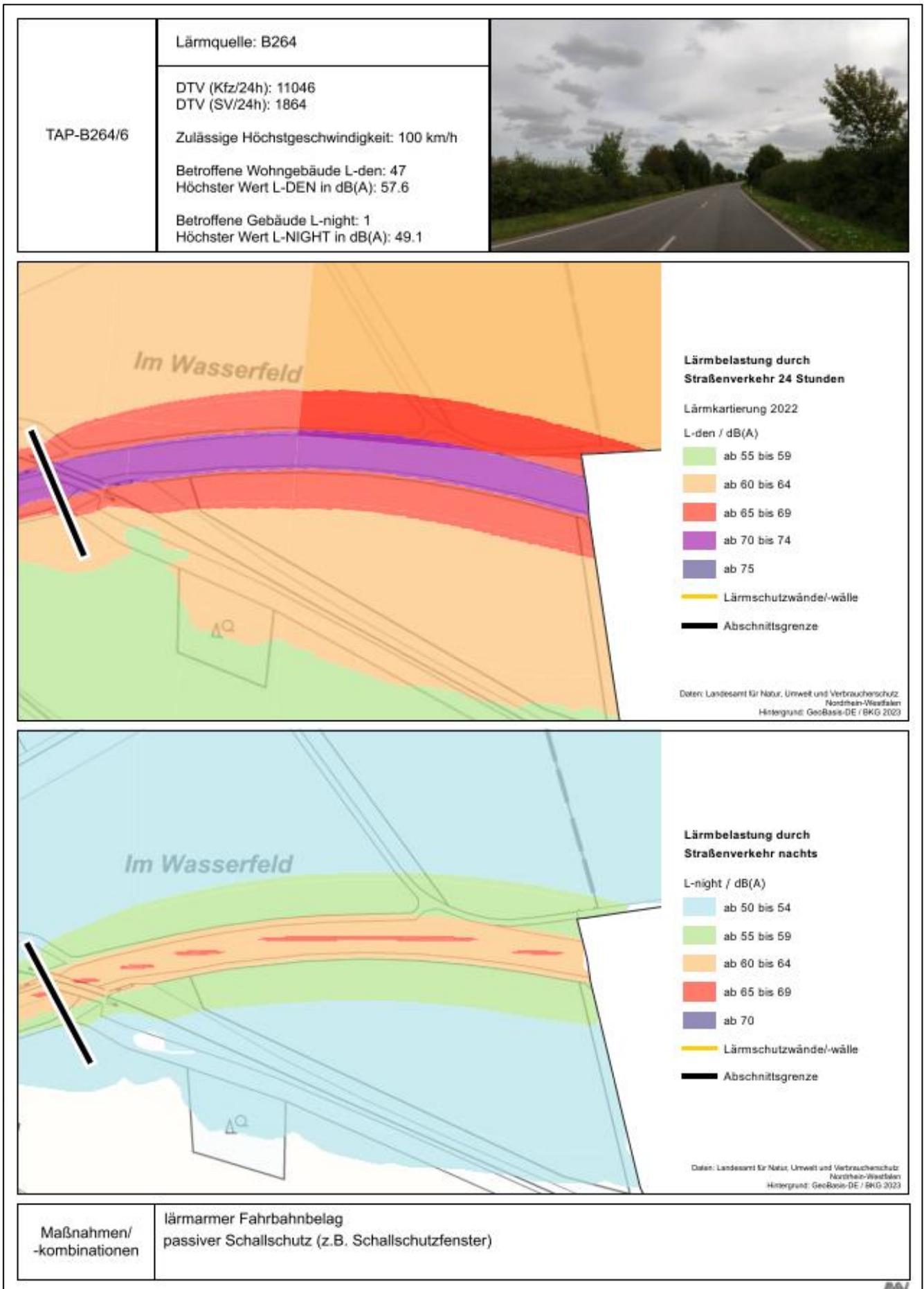


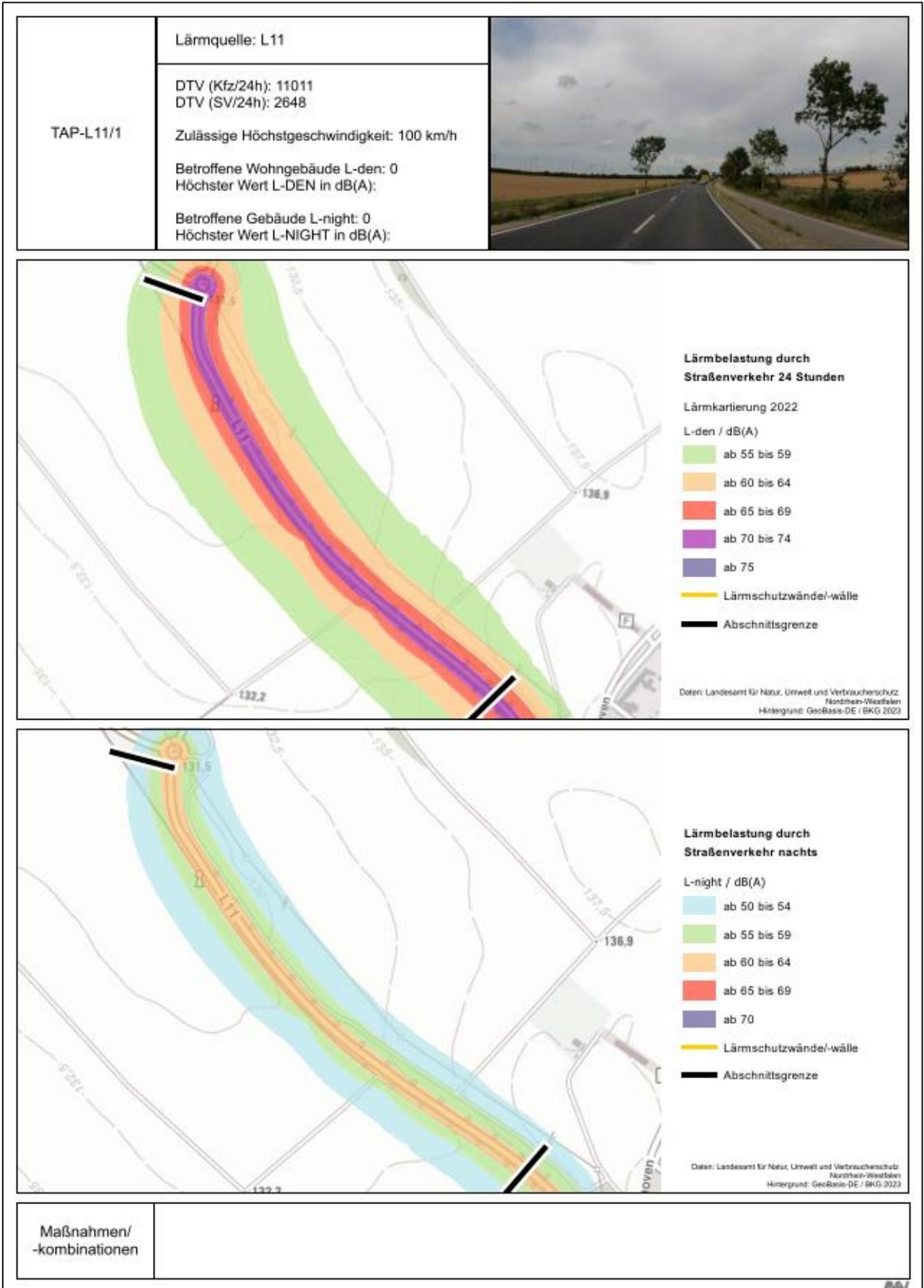
<p>TAP-B264/2</p>	<p>Lärmquelle: B264</p>	
	<p>DTV (Kfz/24h): 14501 DTV (SV/24h): 2144 Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h Betroffene Wohngebäude L-den: 4 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 58.6 Betroffene Gebäude L-night: 1 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 50.1</p>	
		<p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden</p> <p>Lärmkartierung 2022</p> <p>L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>
		<p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts</p> <p>L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<p>passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster)</p>	

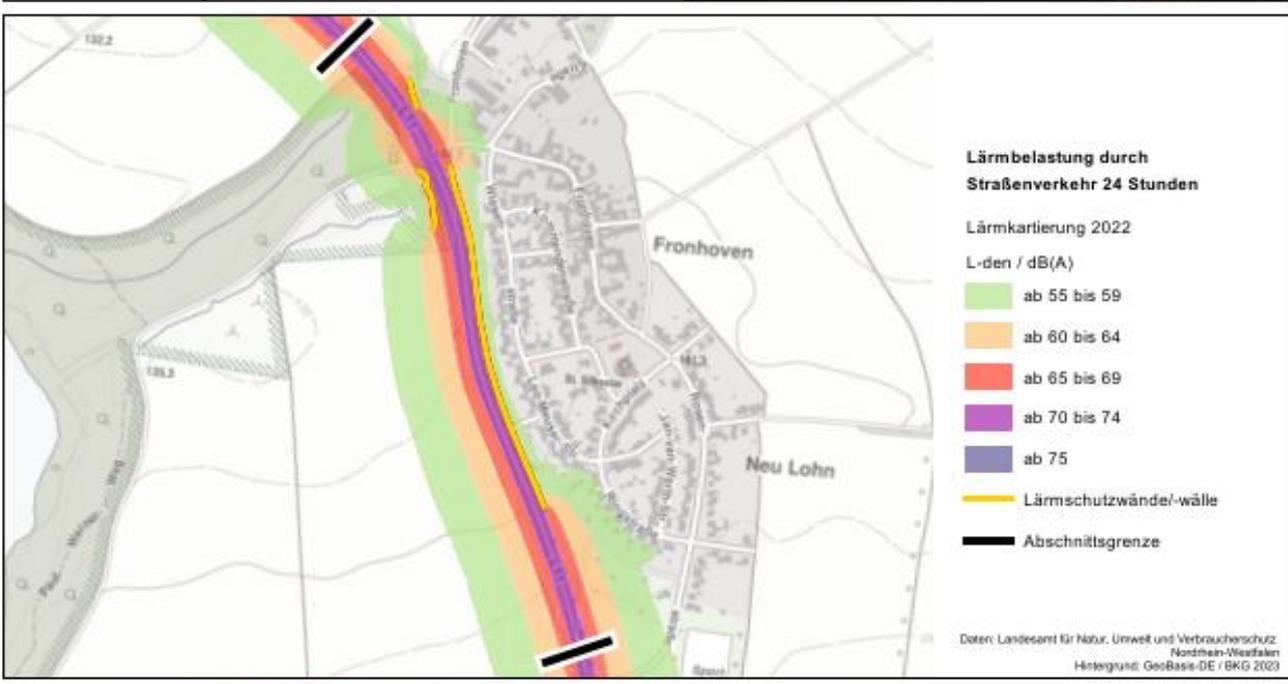
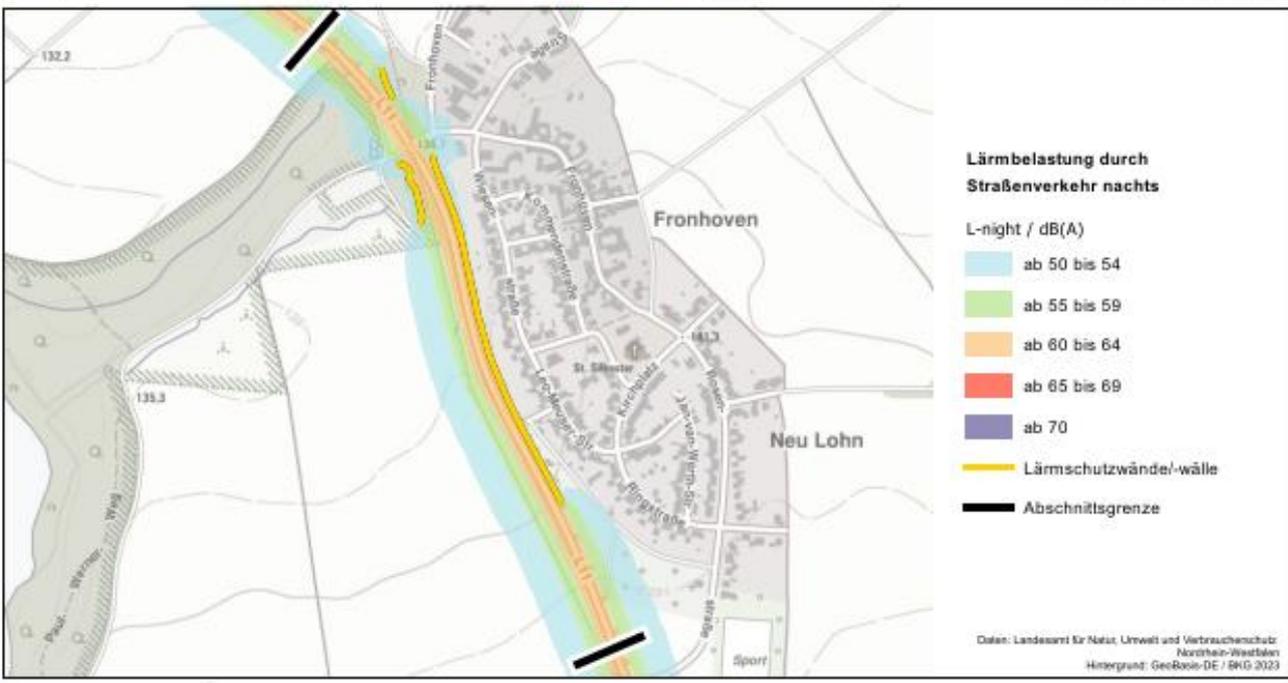


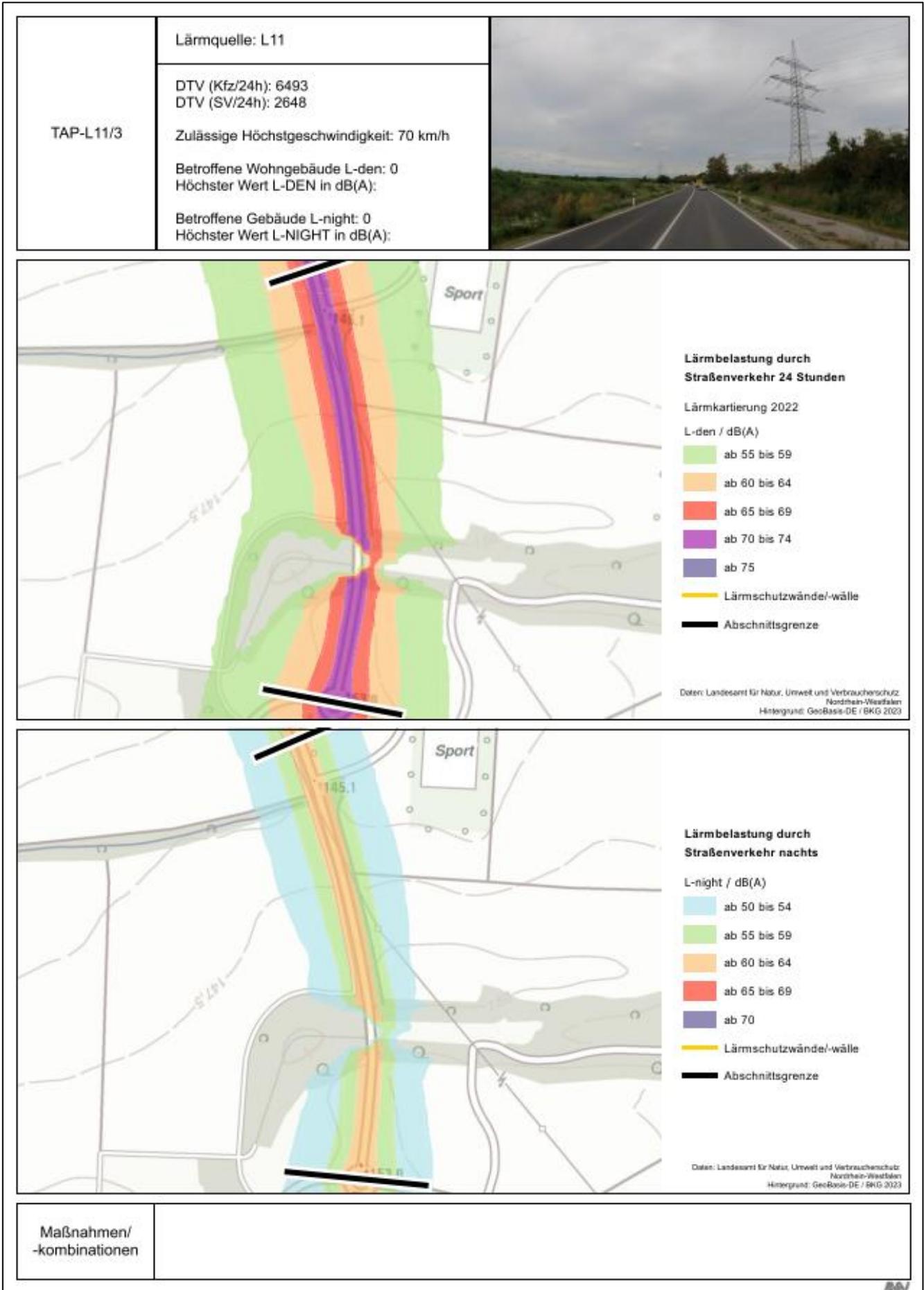




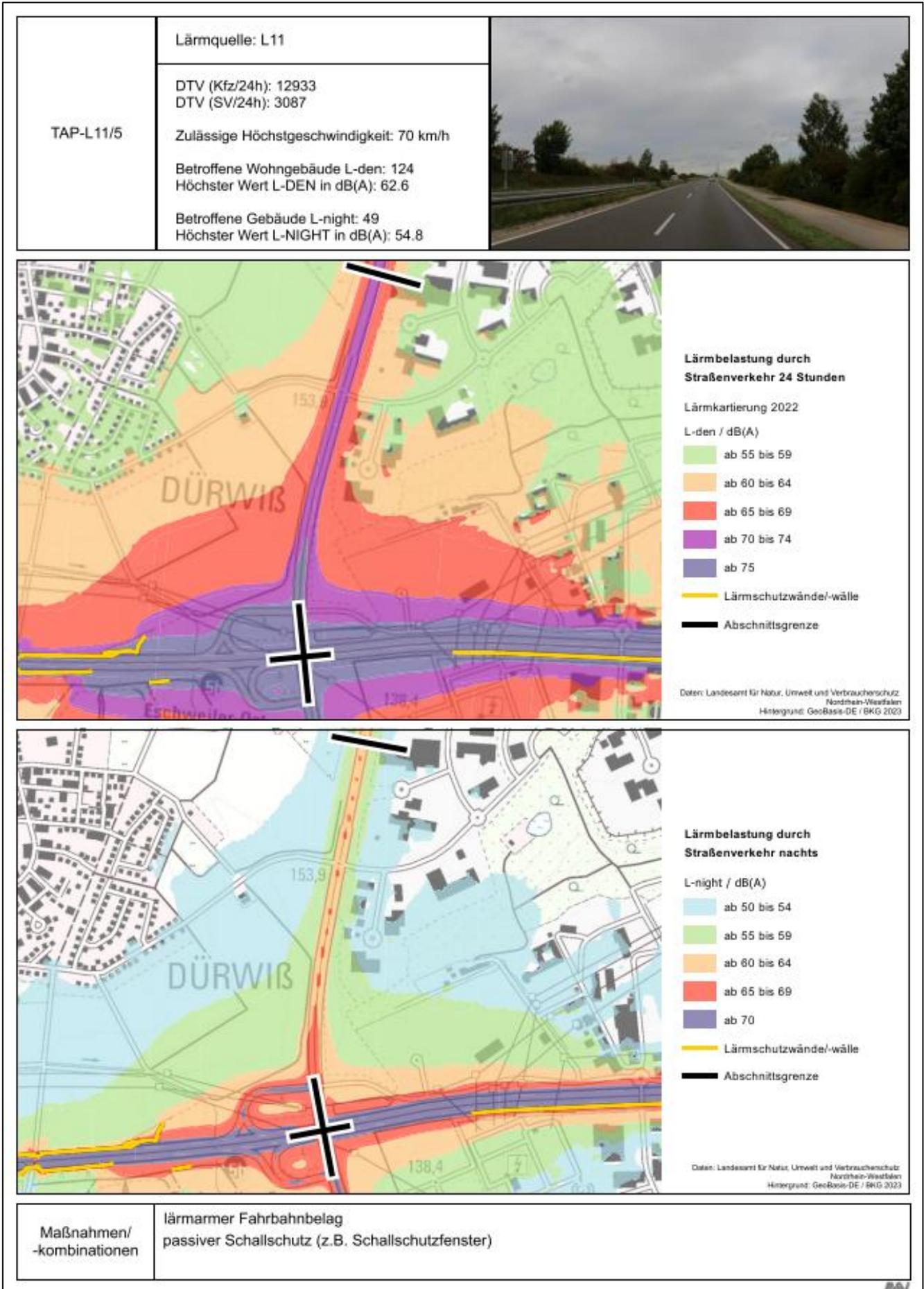


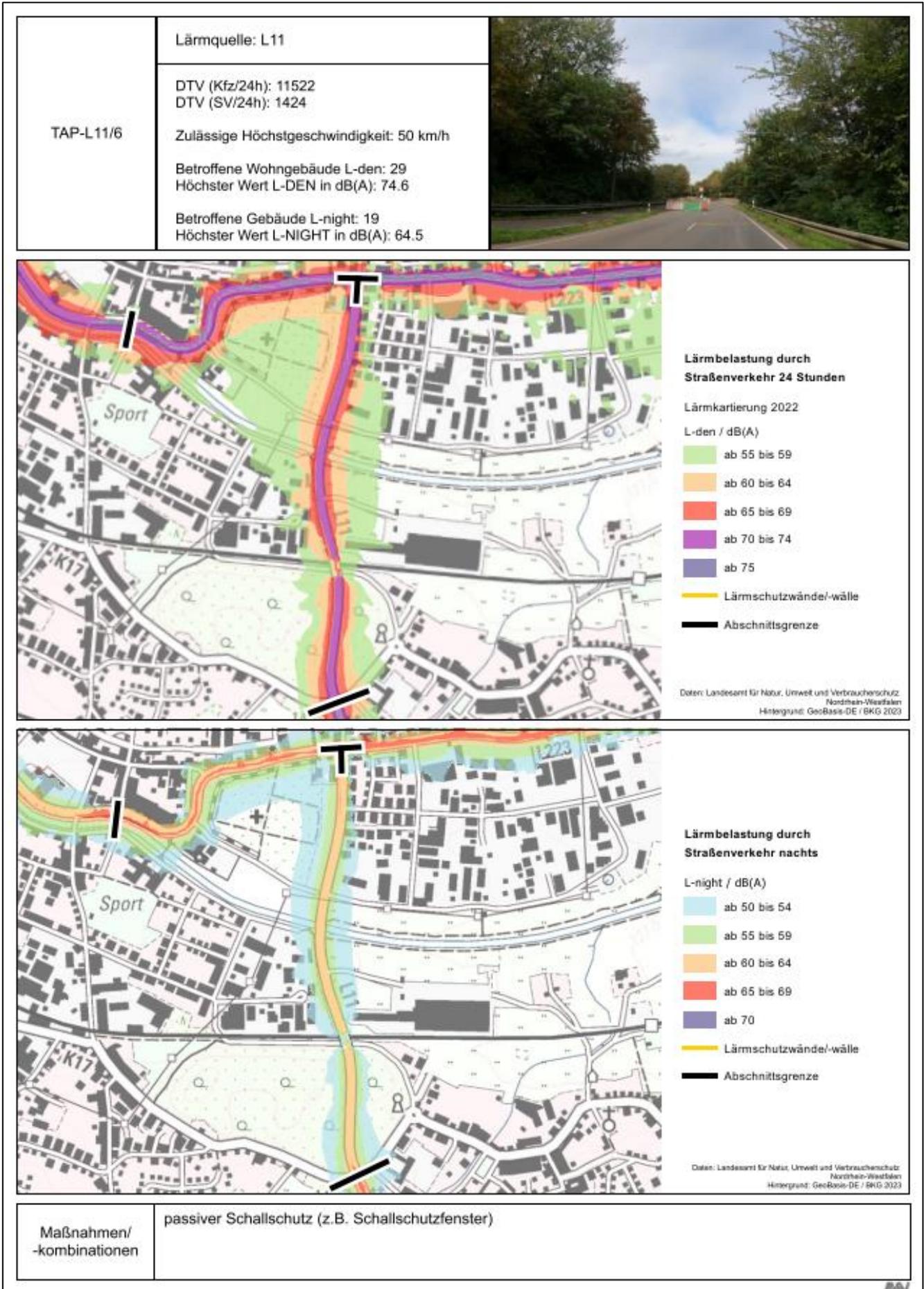


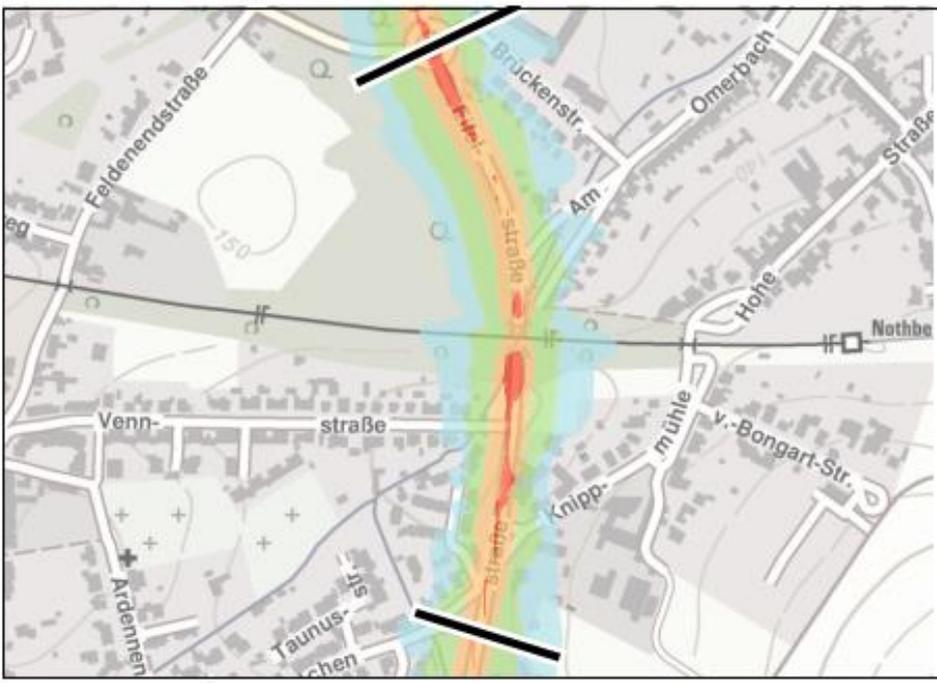
<p>TAP-L11/2</p>	<p>Lärmquelle: L11</p>	
	<p>DTV (Kfz/24h): 11011 DTV (SV/24h): 2648 Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h Betroffene Wohngebäude L-den: 16 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 57 Betroffene Gebäude L-night: 0 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A):</p>	
 <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden Lärmkartierung 2022 L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>		
 <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>		
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<p>passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster)</p>	

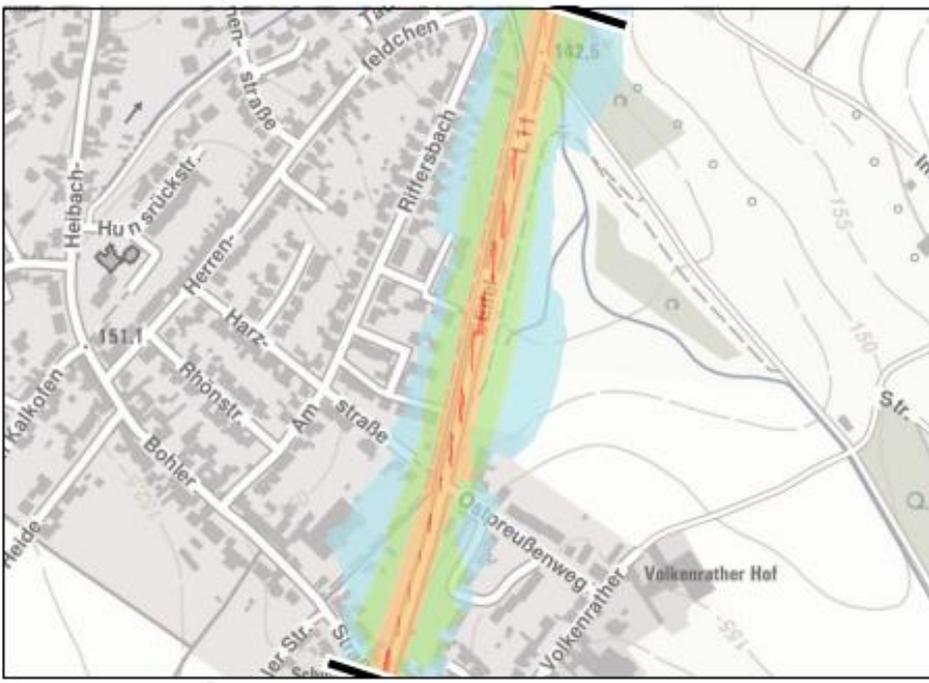


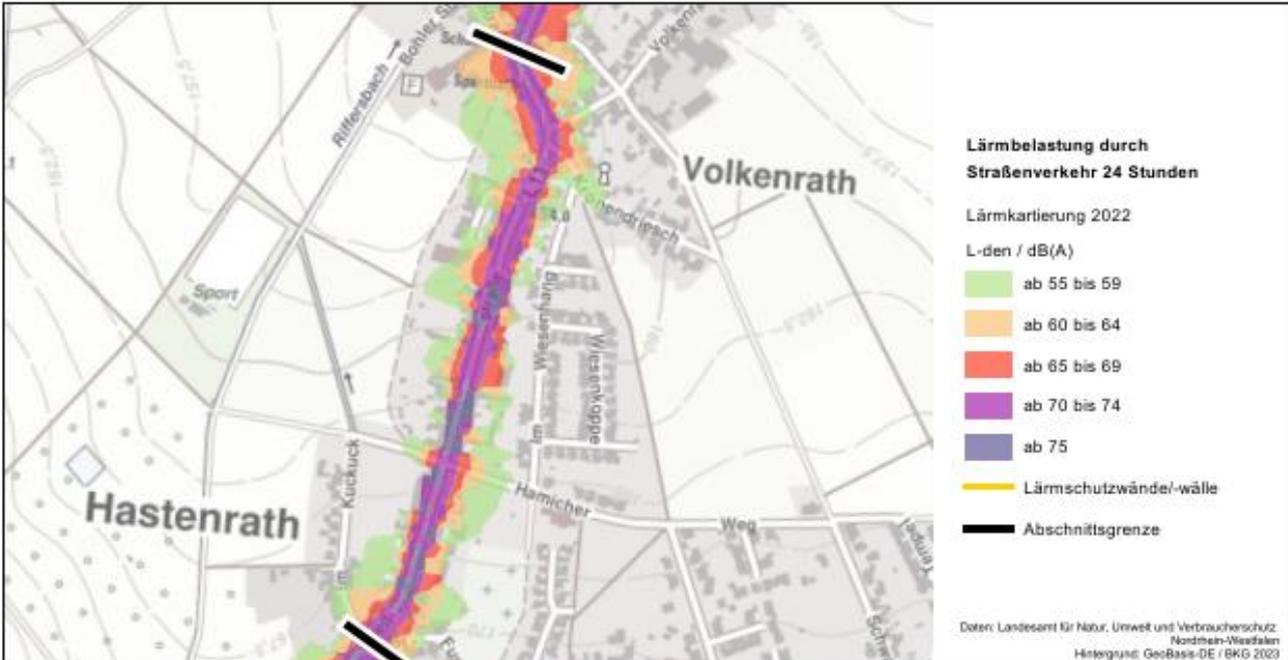
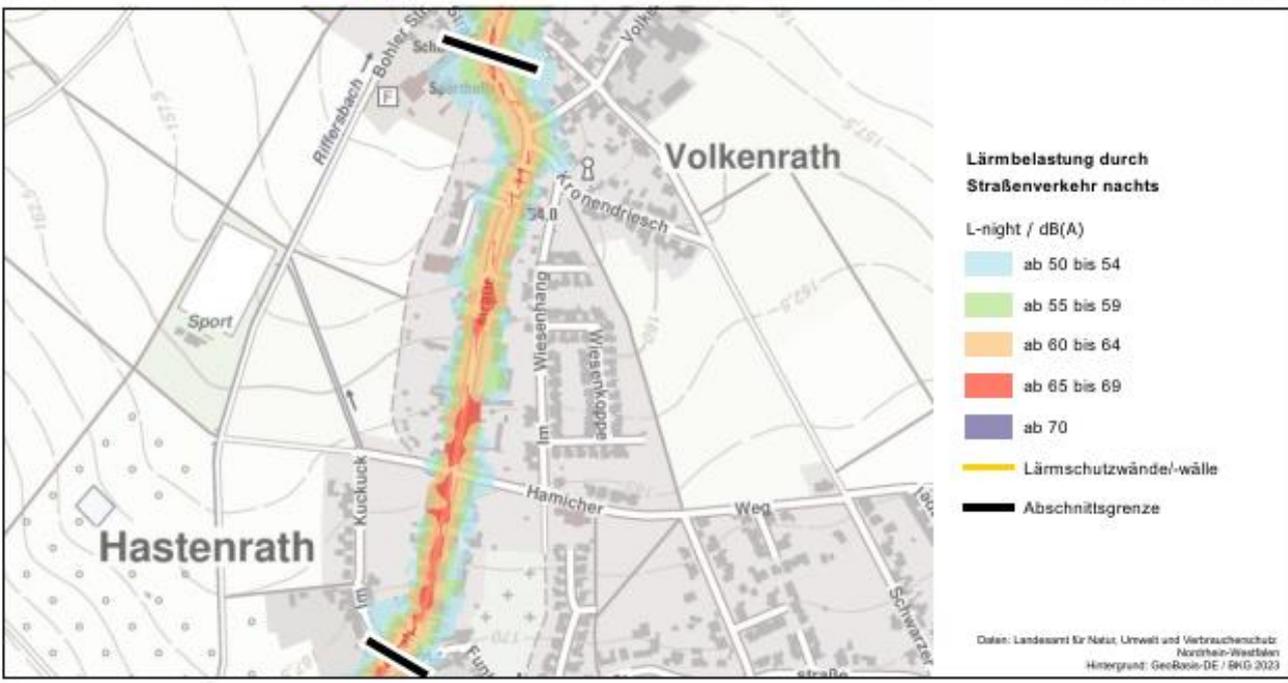
<p>TAP-L11/4</p>	<p>Lärmquelle: L11</p> <p>DTV (Kfz/24h): 12933 DTV (SV/24h): 3087</p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h</p> <p>Betroffene Wohngebäude L-den: 3 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 56.4</p> <p>Betroffene Gebäude L-night: 0 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A):</p>	
 <div data-bbox="1125 683 1396 1108" style="float: right;"> <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden</p> <p>Lärmkartierung 2022</p> <p>L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p> </div>		
 <div data-bbox="1125 1377 1396 1758" style="float: right;"> <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts</p> <p>L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p> </div>		
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<p>passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster)</p>	

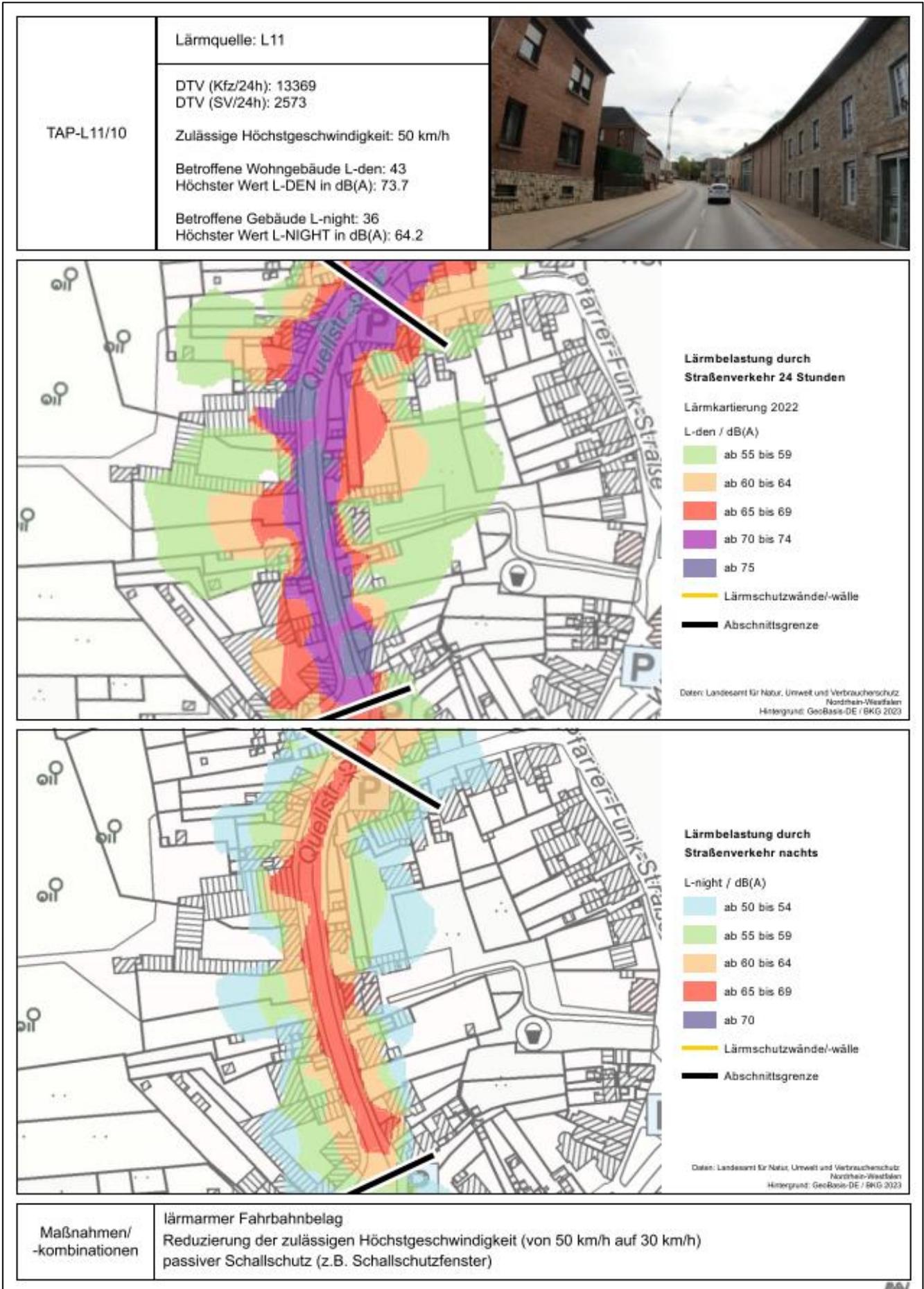




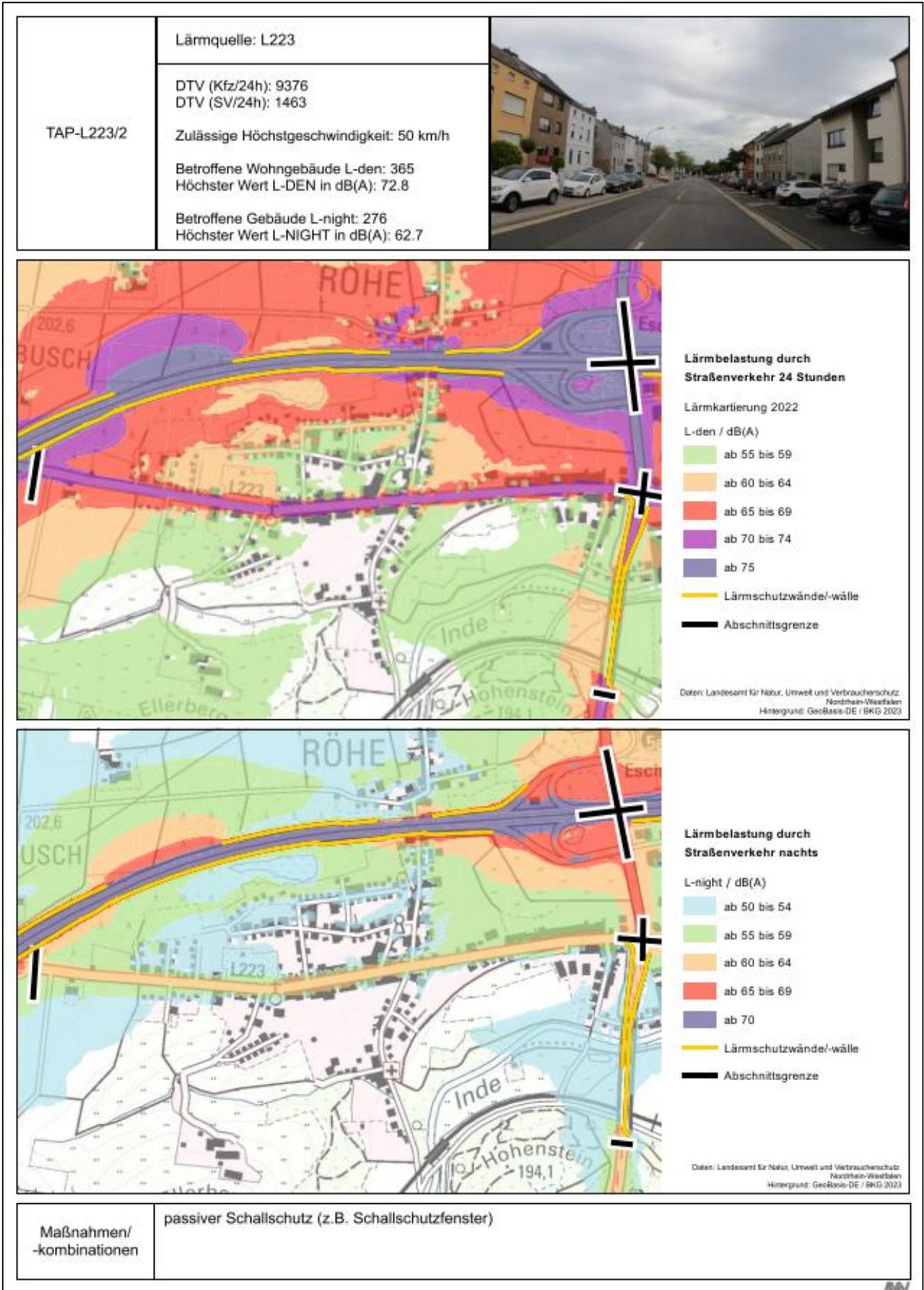
<p>TAP-L11/7</p>	<p>Lärmquelle: L11</p> <p>DTV (Kfz/24h): 13369 DTV (SV/24h): 2573</p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h</p> <p>Betroffene Wohngebäude L-den: 81 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 69.4</p> <p>Betroffene Gebäude L-night: 48 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 59.5</p>	
 <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden</p> <p>Lärmkartierung 2022</p> <p>L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>		
 <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts</p> <p>L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>		
<p>Maßnahmen/-kombinationen</p>	<p>passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster)</p>	

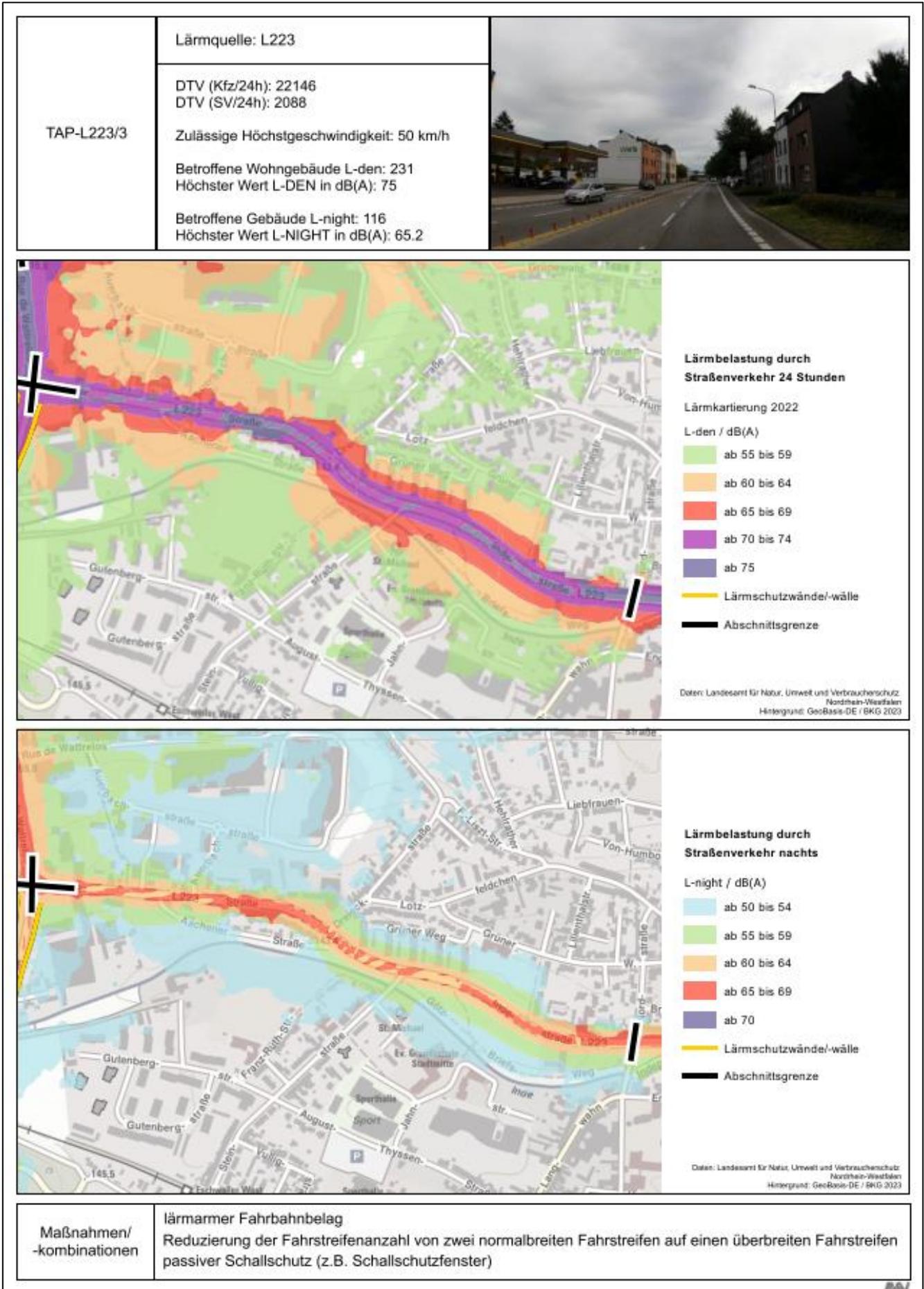
<p>TAP-L11/8</p>	<p>Lärmquelle: L11</p>	
	<p>DTV (Kfz/24h): 13369 DTV (SV/24h): 2573</p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h</p> <p>Betroffene Wohngebäude L-den: 68 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 68.1</p> <p>Betroffene Gebäude L-night: 49 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 58.1</p>	
 <div data-bbox="1125 683 1396 1108" style="float: right;"> <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden</p> <p>Lärmkartierung 2022</p> <p>L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p> </div>		
 <div data-bbox="1125 1366 1396 1758" style="float: right;"> <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts</p> <p>L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p> </div>		
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<p>lärmmarmer Fahrbahnbelag</p>	

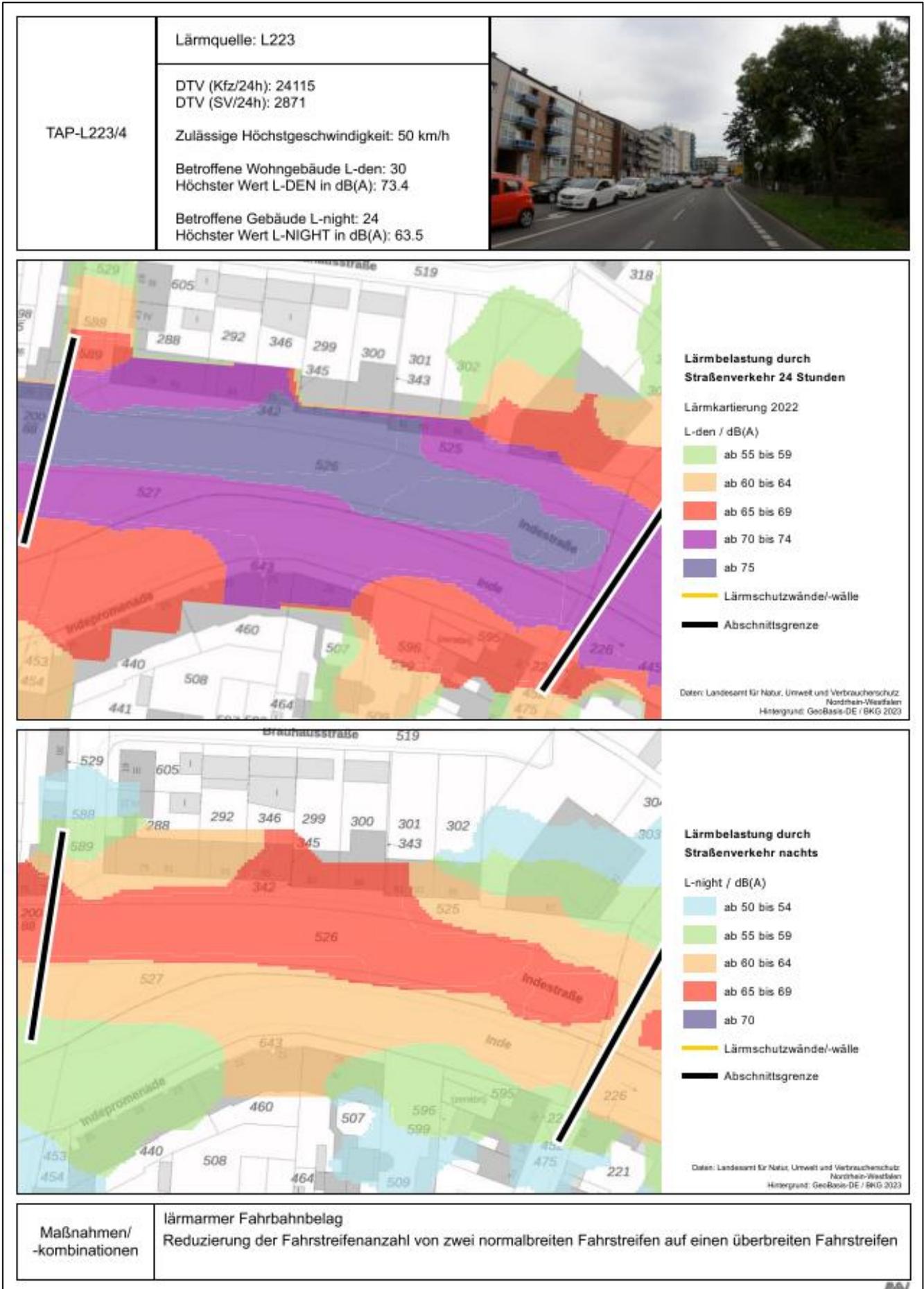
<p>TAP-L11/9</p>	<p>Lärmquelle: L11</p> <p>DTV (Kfz/24h): 13369 DTV (SV/24h): 2573</p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h</p> <p>Betroffene Wohngebäude L-den: 156 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 74</p> <p>Betroffene Gebäude L-night: 129 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 63.9</p>	
 <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden</p> <p>Lärmkartierung 2022</p> <p>L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 <p>— Lärmschutzwände/-wälle</p> <p>— Abschnittsgrenze</p> <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>		
 <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts</p> <p>L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 <p>— Lärmschutzwände/-wälle</p> <p>— Abschnittsgrenze</p> <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>		
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<p>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (von 50 km/h auf 30 km/h)</p>	

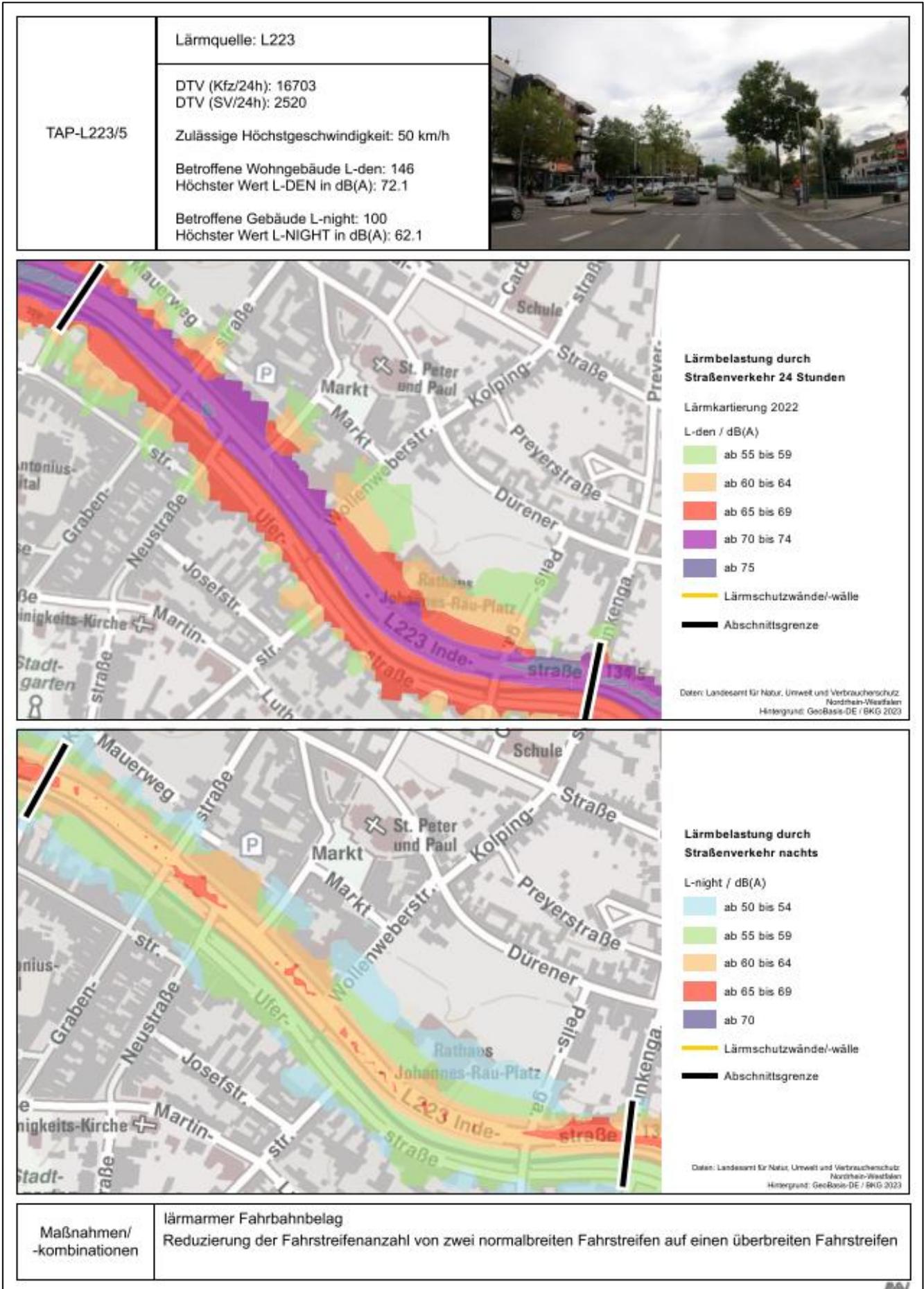


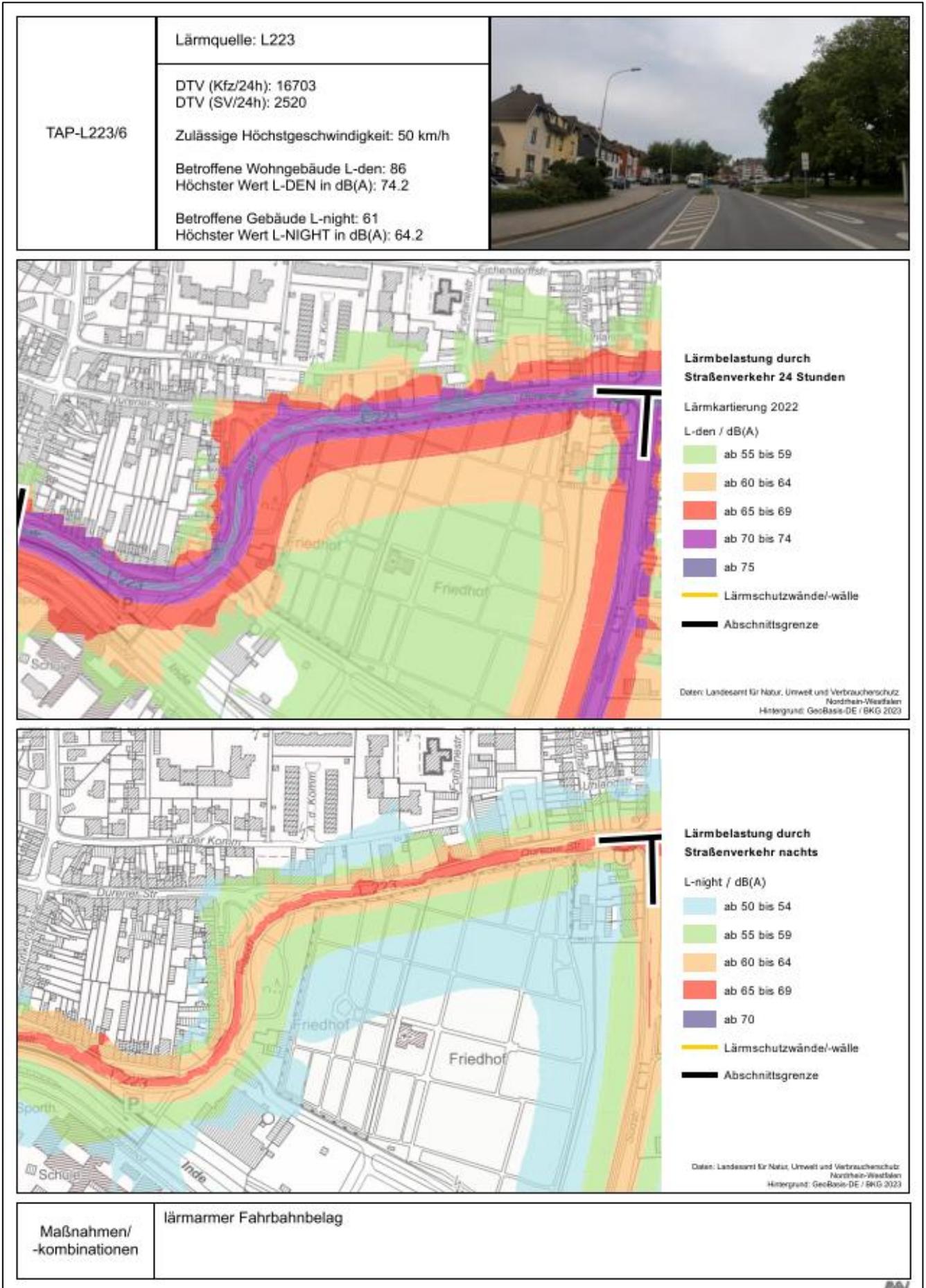
<p>TAP-L223/1</p>	<p>Lärmquelle: L223</p> <p>DTV (Kfz/24h): 9085 DTV (SV/24h): 1463</p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h</p> <p>Betroffene Wohngebäude L-den: 24 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 68.9</p> <p>Betroffene Gebäude L-night: 3 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 59.3</p>	
		<p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden</p> <p>Lärmkartierung 2022</p> <p>L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>
		<p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts</p> <p>L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<p>passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster)</p>	

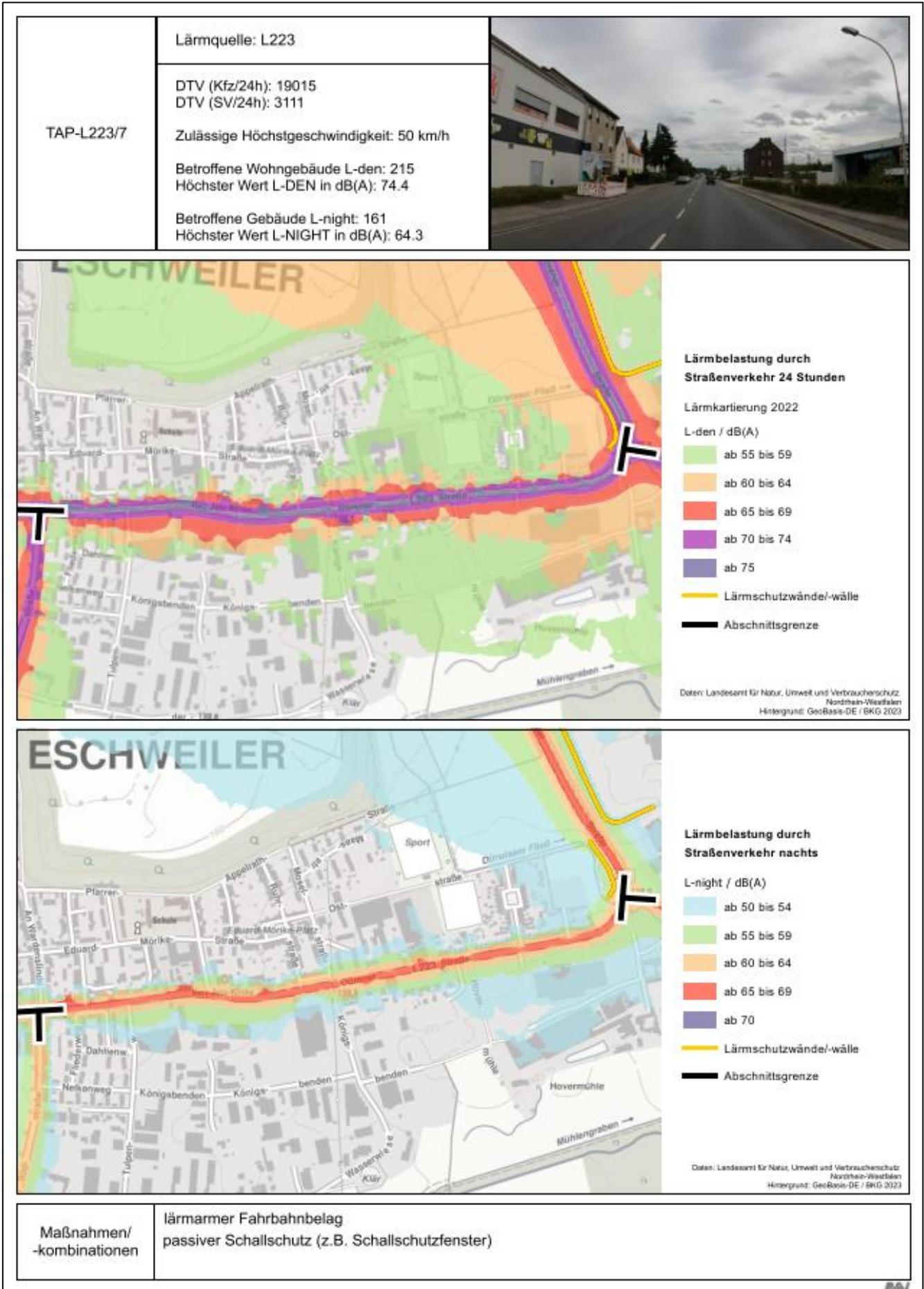


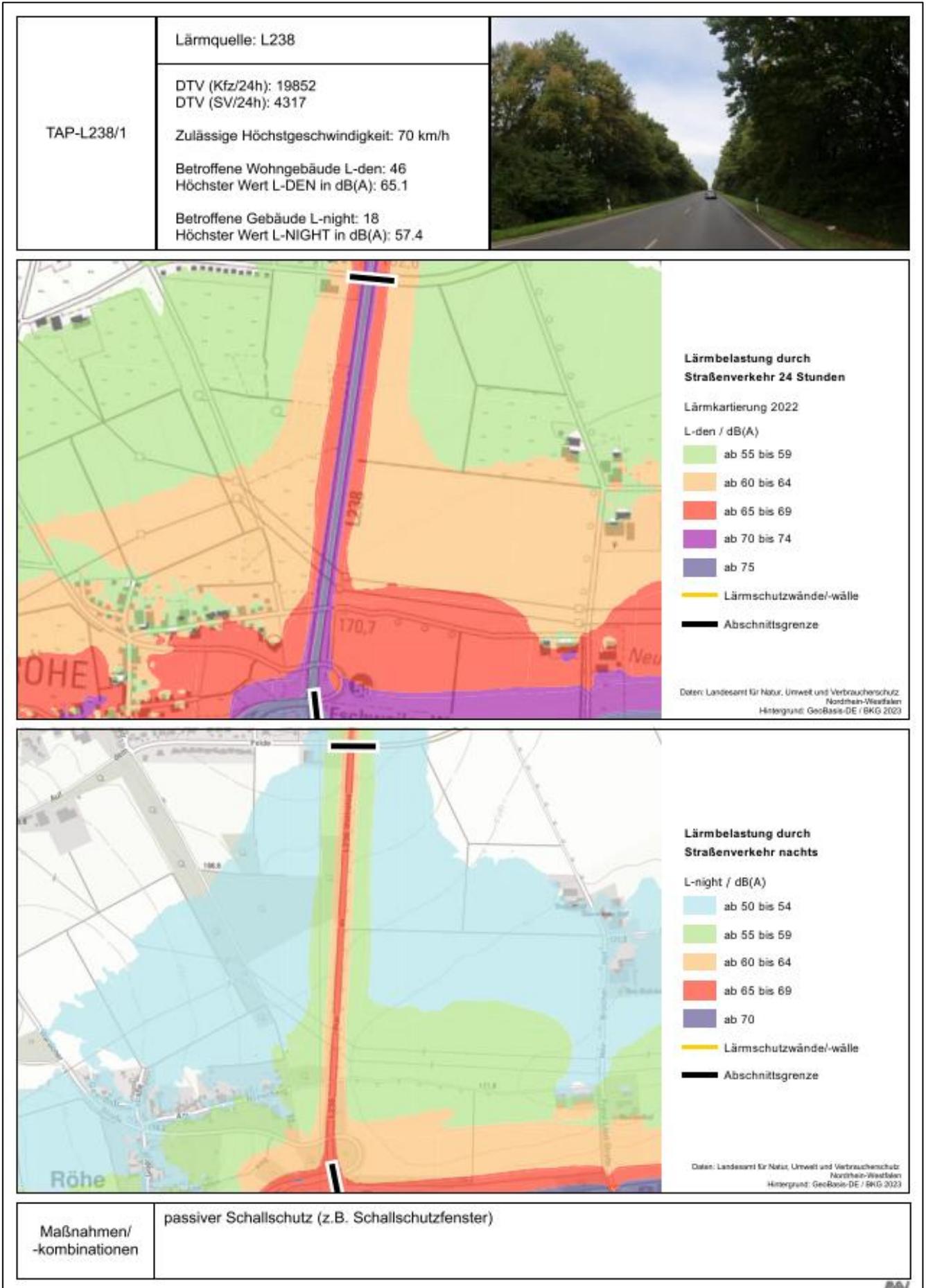


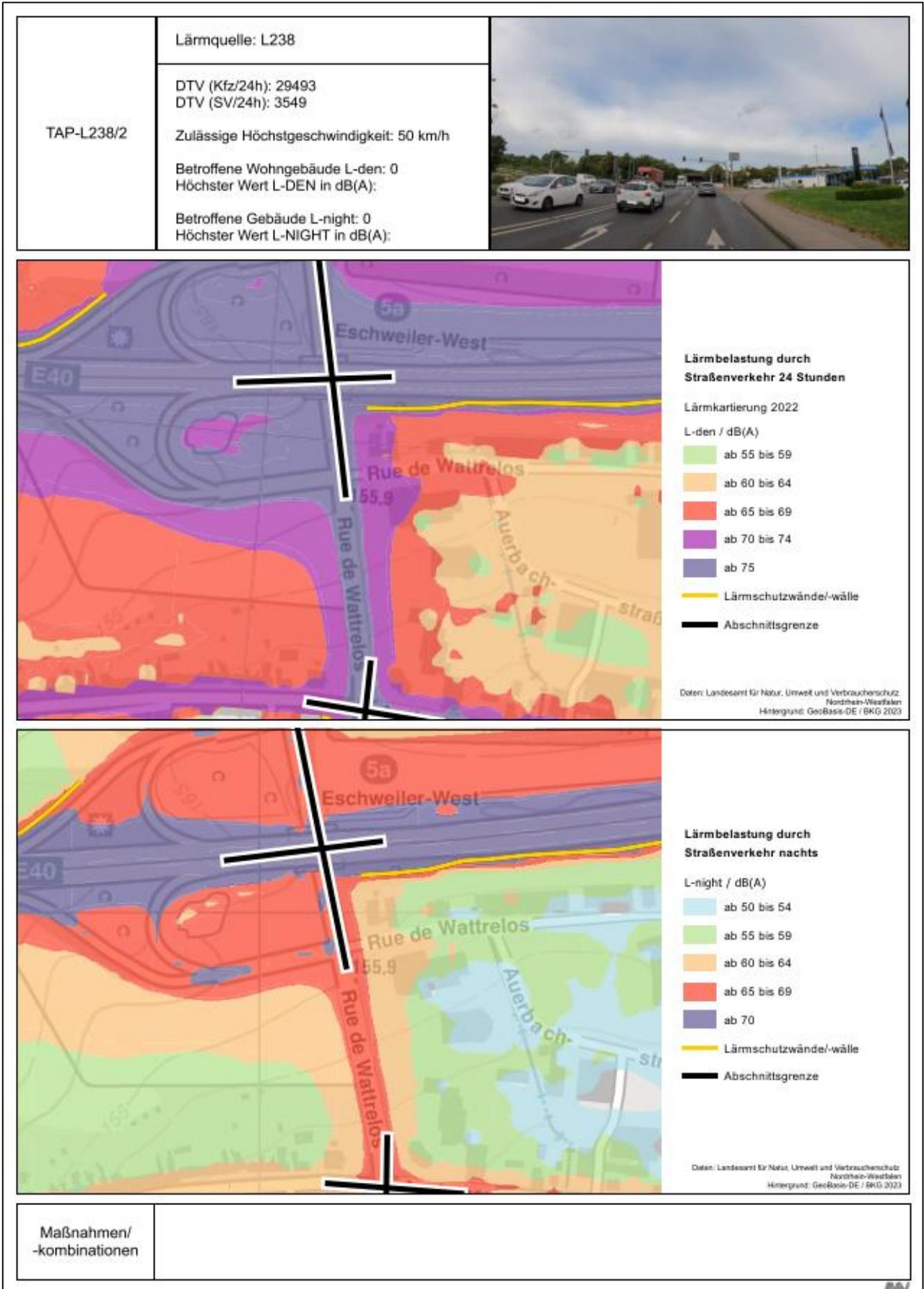


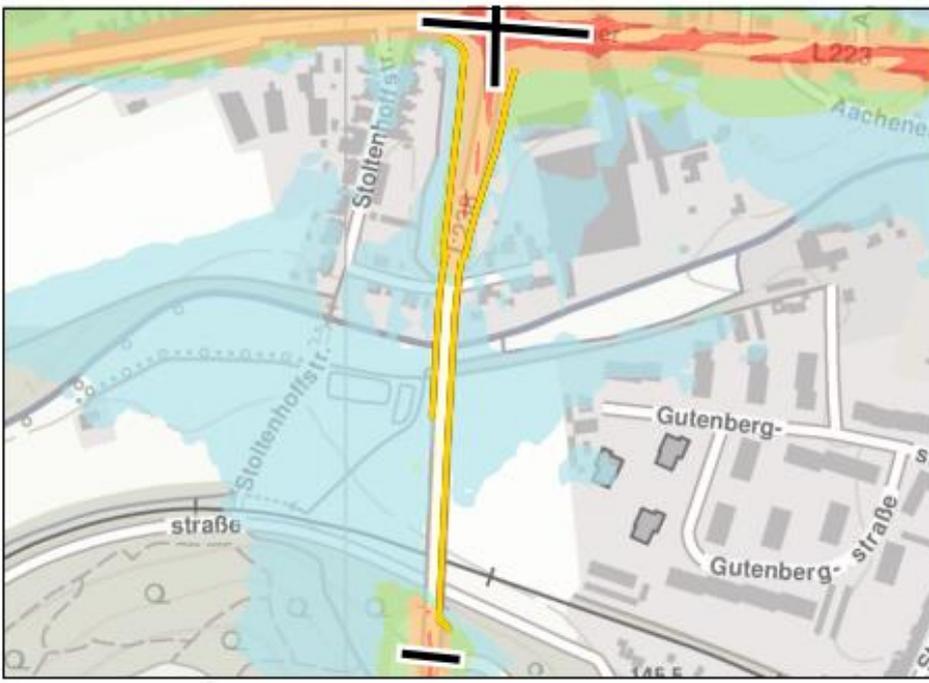


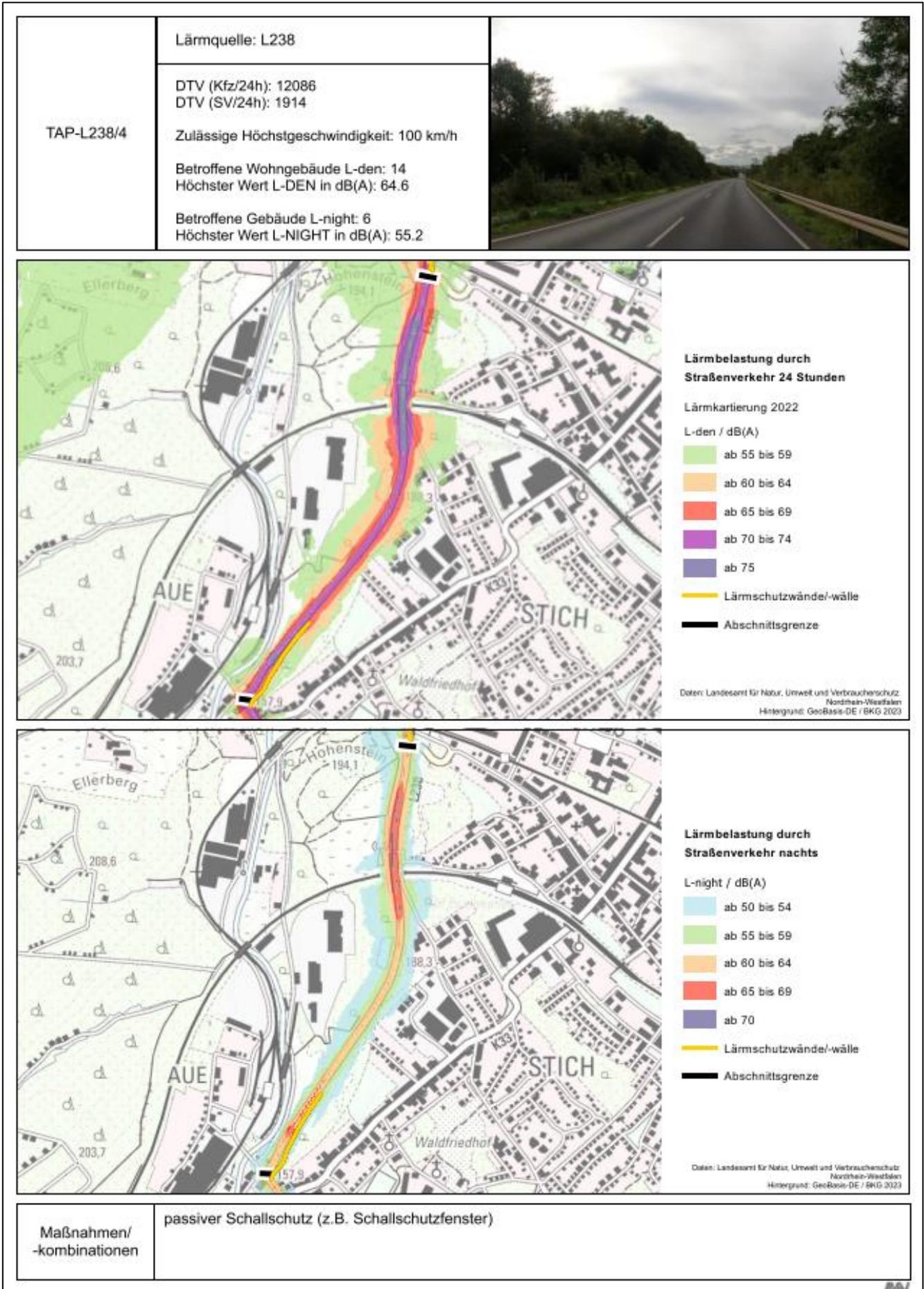




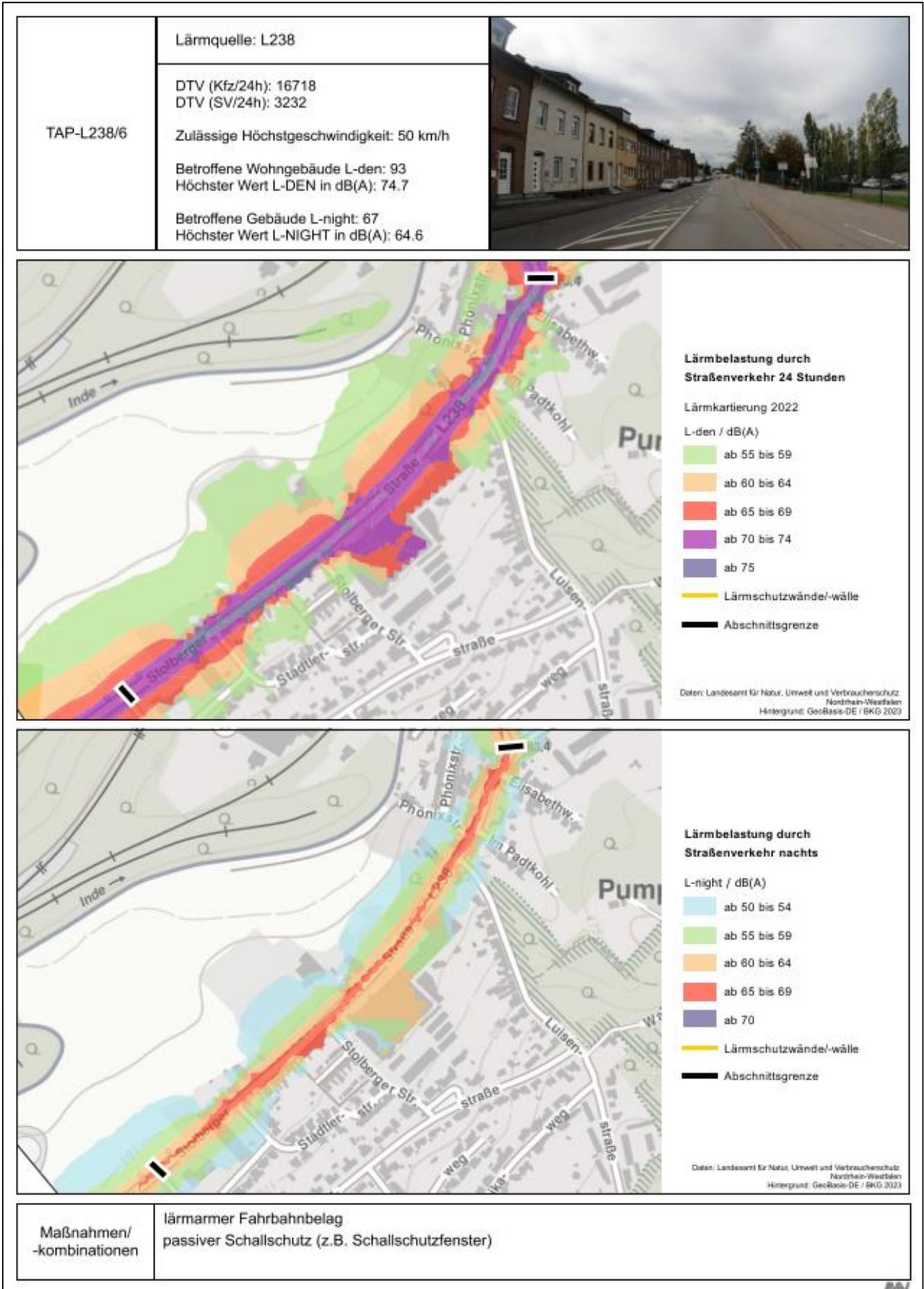




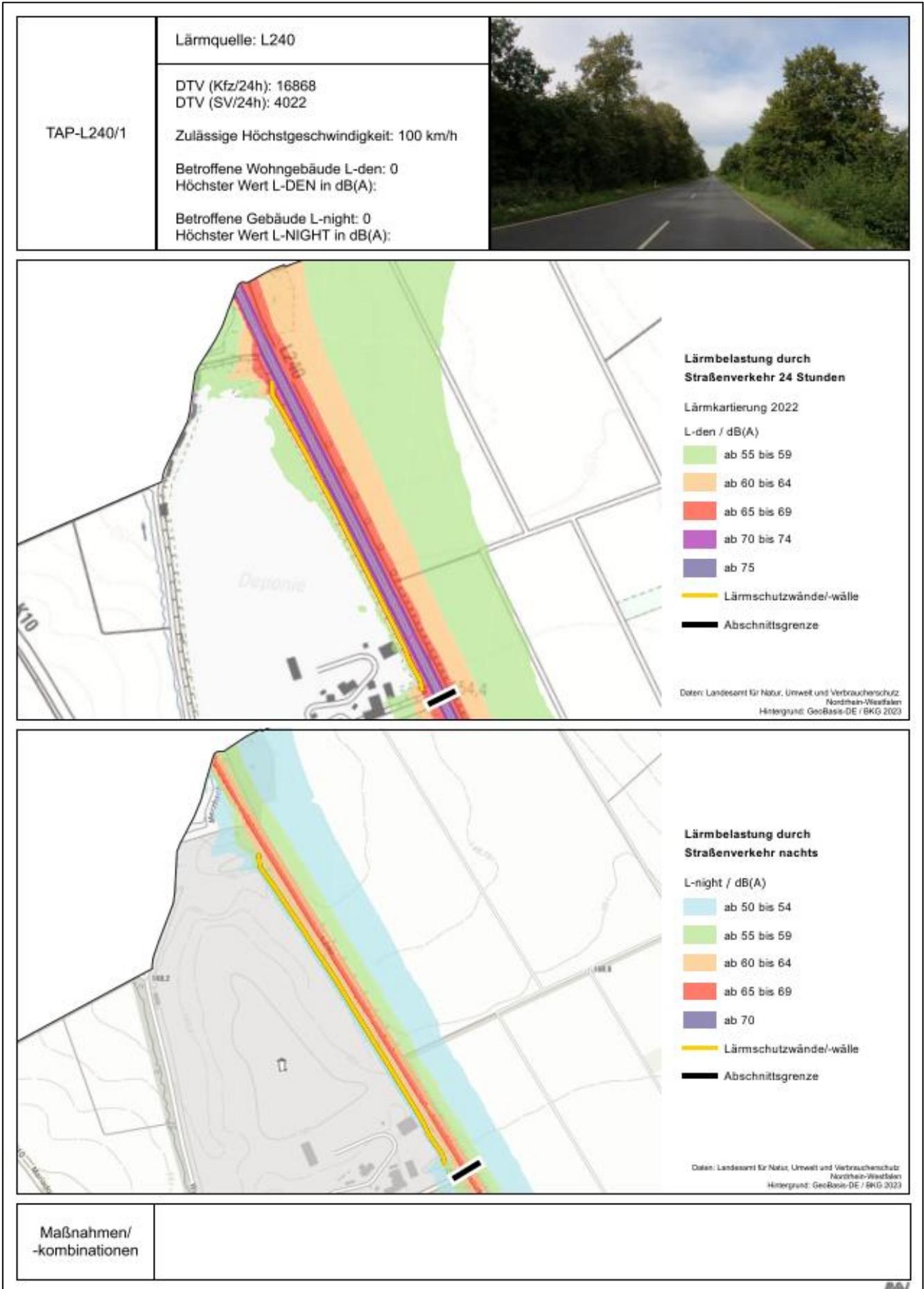
<p>TAP-L238/3</p>	<p>Lärmquelle: L238</p>	
	<p>DTV (Kfz/24h): 12086 DTV (SV/24h): 1914</p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h</p> <p>Betroffene Wohngebäude L-den: 45 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 61.1</p> <p>Betroffene Gebäude L-night: 32 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 53.6</p>	
		<p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden</p> <p>Lärmkartierung 2022</p> <p>L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 <ul style="list-style-type: none"> Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>
		<p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts</p> <p>L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 <ul style="list-style-type: none"> Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p>
<p>Maßnahmen/-kombinationen</p>	<p>passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster)</p>	

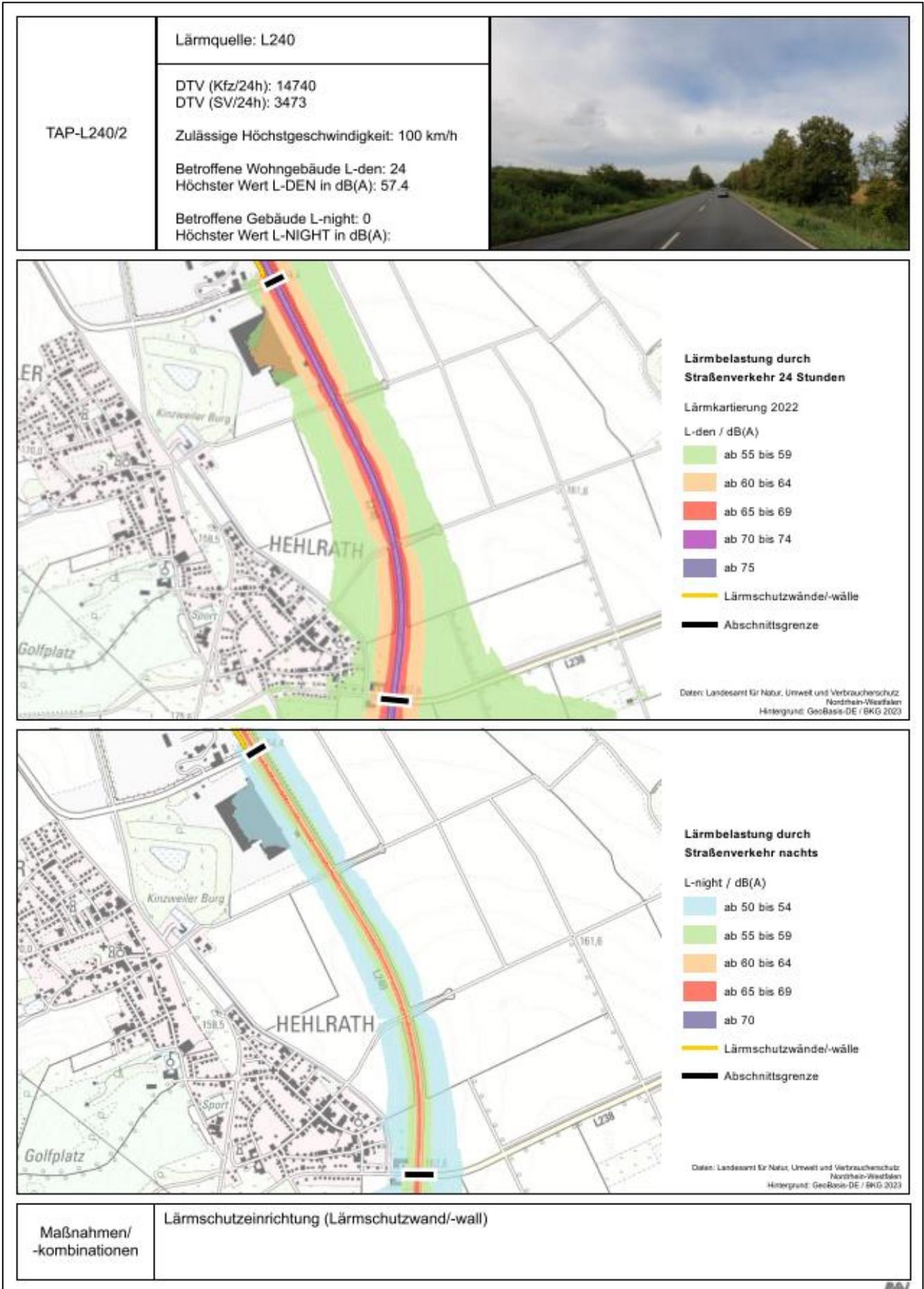


<p>TAP-L238/5</p>	<p>Lärmquelle: L238</p>	
	<p>DTV (Kfz/24h): 12086 DTV (SV/24h): 1914</p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h</p> <p>Betroffene Wohngebäude L-den: 16 Höchster Wert L-DEN in dB(A): 69.8</p> <p>Betroffene Gebäude L-night: 9 Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 60.4</p>	
 <div data-bbox="1125 683 1380 1108" style="float: right;"> <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden</p> <p>Lärmkartierung 2022</p> <p>L-den / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 bis 74 ab 75 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p> </div>		
 <div data-bbox="1125 1377 1380 1758" style="float: right;"> <p>Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts</p> <p>L-night / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ab 50 bis 54 ab 55 bis 59 ab 60 bis 64 ab 65 bis 69 ab 70 Lärmschutzwände/-wälle Abschnittsgrenze <p><small>Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023</small></p> </div>		
<p>Maßnahmen/-kombinationen</p>	<p>passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster)</p>	









Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
allgemein	Rückmeldung aus Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans	<p>mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung finden Sie nachfolgend meine Eingabe zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans:</p> <p>Die pauschale Annahme des aktuellen Lärmaktionsplans Fortschreibung Stufe III der Stadt Eschweiler, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stünde grundsätzlich „einer verkehrsplanerisch gewollten Bündelung von Verkehrsströmen und damit einhergehend der Funktion der Straßen“ entgegen, weise ich in dieser Pauschalität als sachlich unbegründet zurück. Das Nebenstraßennetz weist in der Regel gegenüber einem auf Tempo 30 beschränkten Hauptverkehrsstraßennetz zahlreiche Nachteile auf, die sich negativ auf die Fahrzeiten auswirken, wie z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • geringere Anzahl an Fahrstreifen • geringere Fahrbahnbreiten • erhebliche Behinderungen durch auf der Fahrbahn parkende bzw. haltende Fahrzeuge • häufige rechts-vor-links-Vorfahrtssituationen • an Einmündungen zum Hauptverkehrsstraßennetz ist i. d. R. Vorfahrt zu gewähren • höhere Wartezeiten an Ampeln im Vergleich zum Hauptverkehrsstraßennetz • explizite geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Fahrbahnanhebungen/-verengungen • höhere notwendige Rücksichtnahme auf den Fuß- und Radverkehr durch Mischverkehre • teilweise noch geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten (z. B. Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen) • teilweise Unterordnung gegenüber anderen Verkehrsarten (u. a. in Fahrradstraßen) 	<p>Der Anregung wird gefolgt. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit z. B. von 50 km/h auf 30 km/h wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe vorgeschlagen.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Folglich ist regelmäßig nicht zu erwarten, dass das Hauptverkehrsstraßennetz seine Bündelungsfunktion bei Angleichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an das Nebenstraßennetz einbüßt. Meine Auffassung wird getragen von zahlreichen Gerichtsurteilen, u. a. des VG Köln, durch die in Folge erfolgreicher Klagen die Stadt Köln auf zahlreichen Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 aus Lärmschutzgründen anordnen musste: <i>„Nicht ausreichend und nicht belegt ist die Behauptung, eine Herabsetzung der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit führe zu einer Verdrängung des Verkehrs auf kleinere Straßen im Viertel und belaste dortige Anwohner zusätzlich. Insoweit fehlt es an einer nachvollziehbaren, an belastbare Tatsachen anknüpfenden Prognose, die sich etwa mit einer durch eine Geschwindigkeitsherabsetzung eintretenden Verkehrsbelastung und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs befasst. Insbesondere hat sich die Beklagte nicht mit dem vom Kläger in diesem Zusammenhang geltend gemachten Einwand auseinandergesetzt, dass mit einer Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstraßen nicht zu rechnen sei, da in diesen bereits Tempo 30 gelte.“</i> (VG Köln, Urteil vom 29.04.2022, Az. 18 K 974/20) [1]</p> <p>Die Begründung der pauschalen Ablehnung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im aktuellen LAP steht ferner im Widerspruch zu einer Studie des Umweltbundesamtes zur „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ [2].</p> <p>Ich weise zusätzlich darauf hin, dass eine Temporeduktion integraler Bestandteil der meisten Lärmaktionspläne ist. Beispielfhaft sei hier auf den LAP der Stadt Aachen verwiesen [3]. Die Stadt Münster hat auf Basis des LAP umfangreich Tempo 30 eingeführt [4].</p>	

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Bei der Aufstellung des neuen LAP wären demnach auch Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Betracht zu ziehen. Dafür dürfte eine detaillierte Einzelfallbetrachtung aller lärmbelasteter Straßen(-abschnitte) erforderlich werden. In diese Erwägungen wären auch weitere Vorteile einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit wie ein Gewinn an Verkehrssicherheit für den Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr und Verbesserungen der Luftreinhaltung mit einzustellen.</p> <p>Der derzeitige Lärmaktionsplan berücksichtigt vor allem Maßnahmen, die allenfalls langfristig und mit hohem finanziellen Einsatz zu realisieren sind (lärmoptimierter Asphalt, Schallschutzfenster). Insofern kommt der Temporeduktion eine besondere Bedeutung zu, da sie kurzfristig und kostengünstig realisierbar ist. Die großen Vorteile einer Temporeduktion hinsichtlich der zeitlichen und finanziellen Realisierbarkeit gilt es im neuen LAP abzubilden und hinreichend zu würdigen.</p> <p>Die kommenden Novellen des StVG und der StVO werden die Möglichkeiten der Berücksichtigung des Lärmschutzes für verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Tempo 30) voraussichtlich nochmals über die ohnehin schon bestehenden Möglichkeiten deutlich erweitern.</p> <p>Gestatten Sie mir abschließend noch die persönliche Anmerkung, dass ich etwas irritiert darüber bin, dass die Stadt Eschweiler der Tempo-30-Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ beigetreten ist, und gleichzeitig die derzeitigen rechtlichen Möglichkeiten für die verkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsreduktionen offenbar gar nicht vollumfänglich nutzt.</p> <p>Über einen zukünftigen Hinweis bei Beginn der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wäre ich dankbar.</p> <p>[1] https://www.justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/vg_koeln/j2022/18_K_974_20_Urteil_20220429.html</p> <p>[2] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf</p>	

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>[3] https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/umwelt/laerm-schutz_neu/pdf_grafiken_fotos/LAP_AC_2021_Endfassung_27Jan2021.pdf [4] https://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissionsschutz/laerm/massnahme-tempo-30</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	
A4/3 bzw. L11/5	Lärmaktionsplan	<p>[REDACTED]</p> <p>zum genannten Thema möchte ich die Weisweilerstraße in Dürwiß deutlich hervorheben. Wir wohnen nun im 13. Jahr im Ortseingangsbereich. Von Jahr zu Jahr nimmt der Verkehr hier deutlich zu, seit immer mehr Neubaugebiete entstanden sind und alle wollen zur Autobahnauffahrt oder in die Innenstadt. Heutzutage hat ein Hausstand mindestens 2 Pkw. Der Lärm wird zunehmend unerträglicher. Besonderer Geräuschpegel entsteht zusätzlich bei den einfahrenden Lkw, wenn sie beladen oder gar mit Hänger über den Drempel fahren. Das ist meines Wissens gar nicht erlaubt. Und alle Lkw müssen ja auch wieder „hinaus“ aus Dürwiß. Wer hier zur Straße hin das Schlafzimmer hat, wird an Wochentagen spätestens ab 6:15 Uhr geweckt. Ein unerträglicher Zustand, der von Jahr zu Jahr schlimmer wird.</p> <p>Auch hier ist dringend Abhilfe zu schaffen, wie auch immer. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Weisweilerstraße in Dürwiß wurde vom LANUV nicht kartiert. In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung werden Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Grundsätzlich können aber auch weitere entsprechend hoch belasteten Straßen einbezogen werden. Hier müsste zunächst geprüft werden, ob auf diesen eine jährliche Verkehrsbelastung von über 3 Millionen Kfz vorliegt.</p> <p>Die Ortsrandbebauung in Dürwiß ist von den Lärmquellen der A 4 und der L 11 (Aldenhofener Straße) betroffen. Die Abschnitte der A 4 und der L 11 sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung und werden entsprechend berücksichtigt.</p>
L11/6	Lärmaktionsplan	<p>[REDACTED]</p> <p>mit Verwunderung habe ich aus dem LAP entnommen, dass die nördliche Südstraße (Wasserwiese - Kreuzung Dürener Straße) zwar in der Lärmkarte dargestellt wird, die dortige Jahresbelastung angeblich unter 3 Mio. Kfz liegt. Der südliche Bereich der Südstraße liegt eigenartiger Weise darüber.</p>	<p>Für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe lag die zu Grunde gelegte jährliche Verkehrsbelastung auf der Südstraße über 3 Millionen Kfz. Der Abschnitt wurde vom LANUV entsprechend kartiert. Für die 3. Stufe 3 wurden vom LANUV zusätzlich sogenannte Auslösewerte an den Fassaden – L-den > 70 dB(A) über 24 Stunden und L-night > 60 dB(A) nachts (22-6 Uhr) – festgelegt, ab denen ein Lärminderungsmaßnahmen im</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Da die „ermittelten Belastungen“ (gibt es belastbare Aufzeichnungen/Messergebnisse?) die Grenzwerte unterschreiten, werden die Abschnitte im vorliegenden LAP Stufe III nicht betrachtet. M. E. liegt die Jahresbelastung wie im südlichen Bereich über dem Grenzwert. Die im „Dalli-Bunker“ (Umschlaglager) angelieferten Produkte werden über die nördliche Südstraße abtransportiert. Dies gilt für den gesamten Schwerlastverkehr aus Richtung Stolberg, z. B. Schotterwerke Stolberg, Container-Schümmer mit steigenden Transporten zur MVA und andere Transporte.</p> <p>Frage: Wann wurde die Belastung erstmalig, wann letztmalig gemessen? Welche Messmethode wurde angewendet? Für eine zeitnahe Beantwortung wäre ich Ihnen dankbar.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre eine mögliche Maßnahme den hier zu ertragenden Verkehrslärm zu mindern. Lärmbeispiele: von der Dürener Straße anhaltende/startende Fahrzeuge (insbesondere Lkw im Kreuzungsbereich), Lärm von der Tankstelle, rasende Pkw usw.</p> <p>Hat die nördliche Südstraße zu wenig unmittelbar betroffene Anwohner?</p> <p>Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> 	<p>Lärmaktionsplan erforderlich sind. Für die 3. Stufe ergab sich in der Südstraße (zwischen Wasserwiese und Dürener Straße) keine Fassade mit einer entsprechenden Lärmbelastung.</p> <p>Für die aktuelle 4. Stufe entfallen diese fassadenbezogenen Auslösewerte. Für jeden kartierten Bereich sind nun Lärminderungsmaßnahmen im Lärmaktionsplan erforderlich.</p> <p>Die Lärmkarten wurden mit einer Ausbreitungsrechnung ermittelt, ausgehend von einer modellhaften Abbildung der realen Umwelt, mittels verschiedener Daten, wie z. B. Straßendaten mit Verkehrsmengen sowie Höhenangaben für das umliegende Gelände und Gebäudedaten. Messungen werden nicht durchgeführt. Seit dem 31. Dezember 2018 ist ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren vorgeschrieben; diese kommt erstmals bei der 4. Stufe der Lärmkartierung (erstellt in 2022) zur Anwendung. Daher sind die Lärmkarten der 4. Stufe nicht mit den Lärmkarten der vorherigen Stufen vergleichbar.</p> <p>Die Südstraße (zwischen Wasserwiese und Dürener Straße) ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird bei der Aufstellung entsprechend berücksichtigt.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L11/9	Lärmaktionsplan Fortschreibung Stufe III L11 Abschnitt D, Quellstraße zwischen Zechen- straße und Albert- straße	<p>[REDACTED]</p> <p>die Ergebnisse der letzten Lärmkartierung für den o. g. Abschnitt kann ich mehr als nur bestätigen. Daher sind Lärmschutzmaßnahmen auf jeden Fall angebracht. Eine Angleichung/Instandsetzung der Kanaldeckel an die Fahrbahnhöhe ist dringend erforderlich; der Schwerlastverkehr hat immens zugenommen, die Lkw fahren permanent durch diese Schlaglöcher; gerade die sogenannten Schüttgut-Fahrzeuge haben ein unglaubliches Lärmpotential.</p> <p>Alternativ ist die Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf durchweg 30 km/h sicherlich hilfreich; ein Nachfahrverbot von 22-6 Uhr für den Schwerlastverkehr wäre eine Wohltat, sorgt aber leider nicht dafür, dass die restlichen Fahrzeuge, insbesondere einige Pkw oder Motorräder mit „Sportauspuff“ leise fahren. Die Strecke durch Hastenrath reizt bei solchen Fahrzeugen im doppelten Sinne zum Knallen (Geschwindigkeit und Lärm)!</p> <p>Weiterhin kann ich nur eine regelmäßige Kontrolle der Geschwindigkeit anregen, sei es in persönlicher Form oder durch stationäre Überwachung.</p> <p>Ich bin tatsächlich mal gespannt, ob es irgendeine Änderung gibt.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>[REDACTED]</p>	Die L 11 (Eifelstraße/Quellstraße) zwischen Zechenstraße und Albertstraße ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L238/4	Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stufe 4 für die Stadt Eschweiler per E-Mail 29.11.2023	<p>der Presse haben wir entnommen, dass auch die L238/Am Hohensrein im Lärmaktionsplan Berücksichtigung finden soll, was wir sehr begrüßen. Wir sind seit dem Jahr 2000 auf einem zuvor noch zur [REDACTED] gehörenden Grundstück ansässig und stellen fest, dass die Lärmbelastung seit Eröffnung dieser „Umgehungsstraße“ kontinuierlich zugenommen hat. Einerseits hat die Zahl der Pkw, die nun (vermutlich) über die Auffahrt Eschweiler (statt wie früher auf anderen Wegen) auf die Autobahn fahren, stark zugenommen, aber auch der Lkw-Verkehr wird zunehmend zu Belastung.</p> <p>Und während es in früheren Jahren noch problemlos möglich war, in warmen Sommernächten im Garten zu übernachten, mussten wir uns im vergangenen Sommer sogar schon hinter die 3-fach-Verglasung zurückziehen, um morgens auch nur halbwegs ausgeschlafen zu sein. Selbst bei geöffnetem Fenster ist (je nach Windrichtung) schlafen nur noch zwischen ca. 0 und 3 Uhr morgens möglich.</p> <p>Daran, wie sich das Ganze weiter entwickeln wird, wenn der Regio-Railport einmal fertig sein wird, wagen wir gar nicht zu denken.</p> <p>Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn alles Erdenkliche getan würde, um die Belastung der Anwohner im Bereich Eschweiler Pumpe/Stich so weit wie möglich zu reduzieren, vor allem durch lärmabsorbierende bauliche Maßnahmen, in erster Linie an der L238, darüber hinaus aber ebenso an der Bahnlinie und der Euregiobahn.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die genannte Adresse im Bereich Pumpe/Stich liegt im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm außerhalb des vom LANUV kartierten Bereichs. Die L 238 im Bereich Am Hohensrein/Pumpe ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung und entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Für die Eisenbahnstecke ist das EBA zuständig. Dieses ermittelt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und stellt eigenständige Lärmaktionspläne auf.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L238/6	Lärmemissionen [REDACTED] Luisenstraße Eschweiler Pumpe	<p>[REDACTED]</p> <p>auch wir möchten Sie unterstützen und unseren Beitrag leisten.</p> <p>Wir haben 2012 ein Haus in der Luisenstraße [REDACTED] in Eschweiler gekauft. Seitdem nehmen die Lärmemissionen stetig zu.</p> <p>Um die Lärmquellen zu verdeutlichen, haben wir den „Nachtpegel für Hauptverkehrsstraßen“ in unserer Region gewählt (siehe Anhang). Massive Lärmquellen sind insbesondere das Schotterwerk in Stolberg (Hbf.), der zunehmende, starke Verkehr auf der Stolberger Straße und auf der Autobahn (A4 und AK Aachen). Weitere störende, deutliche Lärmquellen sind die Emissionen durch die Fa. West Pharmaceuticals sowie der Zugverkehr zwischen Eschweiler und Stolberg. Teilweise ist ein Verweilen im Außenbereich oder ein Schlafen bei offenem Fenster nicht möglich.</p> <p>Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne unter [REDACTED] zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Gewerbelärm, wie er z. B. durch das Schotterwerk erzeugt wird, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie lediglich in Ballungsräumen kartiert und berücksichtigt. Eschweiler liegt außerhalb von Ballungsräumen, dementsprechend erfolgt keine Lärmkartierung für Industrie- und Gewerbelärm vor.</p> <p>Das genannte Wohngebäude in der Luisenstraße liegt im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm außerhalb des vom LANUV kartierten Bereichs. Die L 238 im Bereich Pumpe und die A 4 im Stadtgebiet von Eschweiler sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung und werden entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Für die Eisenbahnstrecke ist das EBA zuständig. Dieses ermittelt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und stellt eigenständige Lärmaktionspläne auf.</p>
L240/2	Lärmaktionsplan Stadt Eschweiler, Ortsteil Hehlrath, Bereich L238 Rue de Watrelos	<p>[REDACTED]</p> <p>im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Lärmaktionsplanung der Stadt Eschweiler möchte ich Ihnen gerne die Feststellungen für unseren im Umgebungsbereich der stark befahrenen L238 Rue de Watrelos liegenden Wohnort Kinzweilerstraße [REDACTED], Hehlrath mitteilen.</p> <p>Insbesondere an Arbeitstagen und bei Windrichtungen die von Westen abweichen, d. h. bei südlichen, östlichen oder nördlichen Windrichtungen ergeben sich hohe Lärmbelastungen durch die stark befahrene L238 an unserem Wohnort. Bereits sehr früh morgens ist insbesondere bei Süd- bzw.</p>	<p>Die genannte Adresse in der Kinzweilerstraße liegt im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm außerhalb des vom LANUV kartierten Bereichs. Die L 238 im Bereich Hehlrath ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
allgemein	Grundsätzliches zu den Maßnahmen	<p>Stellungnahme von Straßen NRW [REDACTED], mit beigefügten Schreiben vom 18. März 2024, hat die Stadt Eschweiler zum Lärmaktionsplan (LAP) informiert und die Möglichkeit benannt, eine Stellungnahme abzugeben. Der Bericht zum LPA der Stadt Eschweiler liegt aus im Entwurf mit Stand von Februar 2024. In der Umgebungslärmkartierung berücksichtigt und im LAP benannt, sind folgende Straßen in der Baulast und damit Zuständigkeit von Straßen.NRW:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ B 264, ▪ L 11, L 223, L 238 und L 240. <p>Im Bericht zum LAP, unter Ziffer 6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung, werden auch für die Straßen in der Baulast von Straßen.NRW Maßnahmenvorschläge aufgeführt. Für die einzelnen Straßen sind die Maßnahmen nach Abschnitten in Teilaktionsplänen (TAP) je Straße geordnet und in den Tabellen 7 und 8 zusammengefasst. Die in den Maßnahmetabellen aufgelisteten Vorschläge können vier Themengruppen zugeordnet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmarmer Fahrbahnbelag, ▪ passiver Schallschutz, ▪ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ▪ Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei auf einen überbreiten Fahrstreifen. <p>Wegen der sich wiederholenden Vorschlagsthemen wird hier zu diesen gebündelt und nicht zu den einzelnen TAP Stellung genommen:</p> <p>Lärmarmer Fahrbahnbelag:</p> <p>Das Programm der Sanierungsmaßnahmen, im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers, wird jährlich nach Priorität festgelegt. Sobald eine Deckensanierung in einem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des</p>	<p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Stadt Eschweiler ist bewusst, dass zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen zunächst lärmtechnische Berechnungen nach den RLS durchzuführen sind und deren Ergebnisse den nach deutschem Recht geltenden Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen gegenüber zu stellen sind.</p> <p>Dennoch hält die Stadt Eschweiler an den im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen fest.</p> <p>Im Zusammenhang mit einer Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgen neben den Berechnungen nach den RLS auch die notwendigen Abstimmungen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der StädteRegion Aachen und/oder dem jeweils zuständigen Baulastträger (Autobahn GmbH des Bundes für die A 4, Straßen.NRW für die B 264 sowie die L 11, L 223, L 238 und L 240).</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</p> <p>Passiver Schallschutz</p> <p>Grundsätzlich kann jeder Eigentümer eines Hauses im Lärm-Umfeld einer Straße beim zuständigen Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation an seinem Haus beantragen. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel am Objekt mittels einer schalltechnischen Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS) errechnet und denen vom Land Nordrhein-Westfalen bzw. dem Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Eine Überschreitung der Auslösewerte begründet die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden keine Grundlage für Lärmsanierung.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Baulastträgers und wird nach Haushaltslage gewährt, wenn die Voraussetzungen dem Grunde nach gegeben sind und kein Fall von Ausschluss oder Minderung vorliegt. Solche Anträge können vom Straßenbaulastträger aber nur nach Kapazität und nach Priorität gem. der wahrscheinlichen Betroffenheit abgearbeitet werden.</p> <p>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass es sich dabei um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung handelt. Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte der vor genannten Richtlinie überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens</p>	

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist hier nach wie vor die Berechnungsvorschrift nach den RLS.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde. Diese führt ein Verfahren nach § 45 StVO durch, in welchem auch der Straßenbaulastträger beteiligt wird. Dieser gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab, bei der er die Funktion der Straße entsprechend Widmung im Blick zu halten hat.</p> <p><i>Hinweis: siehe Stellungnahme zum TAP-L240/2.</i></p> <p>Über die zuvor aufgeführten Maßnahmenthemen hinaus, ist im LAP an der L 240 aktiver Lärmschutz vorgesehen, für den Abschnitt der L 240 zwischen Mariadorfer Straße und Alsdorfer Straße (TAP-L240/2).</p> <p>Hierzu wird wie folgt Stellung genommen.</p> <p><i>Hinweis: siehe Stellungnahme zum TAP-L240/2.</i></p> <p>Zusätzlich zu den in den TAP und in den Tabellen 7 und 8 genannten Maßnahmen werden im Text des Berichts (Seite 14 und 15) noch zusätzliche Maßnahmen aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ TAP-L11/2: L 11 im Abschnitt Aldenhovener Straße zwischen Fronhoven und Rosenstraße: prüfen, ob die vorhandene Lärmschutzwand verlängert werden kann, ▪ TAP-L11/5: L 11 im Abschnitt Aldenhovener Straße zwischen Weisweilerstraße und AS Eschweiler-Ost: prüfen der Lichtsignalanlage auf Optimierung, ▪ TAP-L11/7: L 11 im Abschnitt Eifelstraße zwischen Zechenstraße und Herrenfeldchen: prüfen, ob aktiver Lärmschutz möglich ist, 	

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ TAP-L11/8: L 11 zwischen Ostpreußenweg und Bohler Straße: prüfen, ob aktiver Lärmschutz auf östlicher Straßenseite möglich ist. <p>Zu den diesen Maßnahmenforderungen wird wie folgt Stellung genommen.</p> <p><i>Hinweis: siehe Stellungnahme zum jeweiligen TAP.</i></p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag [REDACTED]</p>	
A4/2	Lärmschutzwand bzw. Einhausung	<p>[REDACTED],</p> <p>Die Lärmbelästigung durch die Autobahn A 4, die z. B. mittig durch Röhe führt, ist erheblich, an manchen Tagen unerträglich. Schlafen bei offenem Fenster ist selten möglich. Eine Lärmschutzwand, die diesen Namen wirklich verdient, könnte helfen. Oder, wie in Köln, die Autobahn überdachen.</p> <p>Seit es in der Aachener Straße, Höhe Schwan, eine Baustellenampel gibt, ist es dort sehr viel leiser geworden. Wegen mir muss die Ampel nicht abgebaut werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Für die A 4 ist im Lärmaktionsplan als Maßnahme der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags enthalten. Zudem ist zu prüfen, ob eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h angeordnet werden kann.</p> <p>Für die Errichtung einer Lärmschutzwand bzw. den Bau einer Einhausung wäre zunächst zu prüfen, ob die Betroffenheiten gegeben sind.</p> <p>Bei Lärmschutz im Bestand handelt es sich um Lärmsanierung. Lärmsanierung ist auf Schutz der Wohnnutzung ausgerichtet. Voraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung, ist die rechnerisch nachgewiesene Überschreitung der Auslösewerte für Lärmsanierung durch die Beurteilungspegel am betrachteten Immissionsort (Gebäude). Die Berechnung erfolgt nach den RLS. Die errechneten Beurteilungspegel werden denen vom Land Nordrhein-Westfalen bzw. dem Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Eine Überschreitung der Auslösewerte schafft die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden keine Grundlage für Lärmsanierung. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Baulastträgers und wird nach Haushaltslage gewährt, wenn</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			<p>die Voraussetzung dem Grunde nach gegeben ist und keine Ausschluss- oder Minderungsgründe vorliegen.</p> <p>Lärmsanierung beinhaltet grundsätzlich auch die Möglichkeit aktiven Lärmschutz –Lärmschutzwand/-wall oder auch eine Einhausung – zu realisieren. Hierbei ist das Verhältnis von Aufwand und Schutzzweck im Blick zu halten. Deshalb kann aktiver Lärmschutz im Rahmen von Lärmsanierung i. d. R. nur für eine größere Zahl Betroffener mit eher hohen Überschreitungen der Auslösewerte für die Tag- und die Nachtzeit in Betracht gezogen werden.</p>
L11/2	Prüfauftrag zur Verlängerung vorhandener Lärmschutzwand	<p>Stellungnahme von Straßen NRW</p> <p>Eine Verlängerung der Lärmschutzwand in Richtung Süden würde Überschreitungen der Auslösewerte für Lärmsanierung an den Gebäuden der Ringstraße in Neu-Lohn voraussetzen. Hierzu bedarf es eines rechnerischen Nachweises gemäß den RLS. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden keine Grundlage für Lärmsanierungsmaßnahmen. Die vorhandene Lärmschutzwand ist in 2014 neu errichtet worden. Grundlage für die Dimensionierung der neuen Wand war eine schalltechnische Berechnung nach den Kriterien der Lärmsanierung aus dem Jahr 2012. In dieser Berechnung wurden auch die Gebäude an der Ringstraße betrachtet. Die errechneten Pegel lagen deutlich unter den jetzigen Auslösewerten für Lärmsanierung. Der Verkehr hat, gemäß der turnusmäßig stattfindenden Verkehrszählung im Bestandsnetz (SVZ) seit 2010 aus schalltechnischer Sicht nicht maßgeblich zugenommen. In 2010 wurde ein DTV von 9.646 Kfz/24h gezählt und in 2021 ein DTV von 10.192 Kfz/24h. Auf Basis der damaligen Berechnungsergebnisse und der Verkehrsentwicklung kann davon ausgegangen werden, dass die Auslösewerte für Lärmsanierung im Bereich Ringstraße derzeit nicht</p>	<p>Die schalltechnische Berechnung nach den Kriterien der Lärmsanierung aus dem Jahr 2012 war nicht bekannt.</p> <p>Die Maßnahme der Prüfung der Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwand entfällt somit.</p> <p>Für die betroffenen Gebäude ist weiterhin als Maßnahme passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster) im Lärmaktionsplan enthalten.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L11/7	Prüfauftrag aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand)	<p>Stellungnahme von Straßen NRW</p> <p>Bei Lärmschutz im Bestand handelt es sich um Lärmsanierung. Lärmsanierung ist auf Schutz der Wohnnutzung ausgerichtet. Voraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung ist die rechnerisch nachgewiesene Überschreitung der Auslösewerte für Lärmsanierung durch die Beurteilungspegel am betrachteten Immissionsort (Gebäude). Die Berechnung erfolgt nach den RLS. Die errechneten Beurteilungspegel werden denen vom Land Nordrhein-Westfalen bzw. dem Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Eine Überschreitung der Auslösewerte schafft die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden keine Grundlage für Lärmsanierung. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Baulastträgers und wird nach Haushaltslage gewährt, wenn die Voraussetzung dem Grunde nach gegeben ist und keine Ausschluss- oder Minderungsgründe vorliegen.</p> <p>Lärmsanierung beinhaltet grundsätzlich auch die Möglichkeit aktiven Lärmschutz (Lärmschutzwand oder -wall) zu realisieren. Hierbei ist das Verhältnis von Aufwand und Schutzzweck im Blick zu halten. Deshalb kann aktiver Lärmschutz im Rahmen von Lärmsanierung i. d. R. nur für eine größere Zahl Betroffener mit eher hohen Überschreitungen der Auslösewerte für die Tag- und die Nachtzeit in Betracht gezogen werden. Außerdem sind meist Fragen des Grunderwerbs zu klären und Aspekte der Umgebung zu berücksichtigen, z. B. Sichtbeziehungen im Straßenraum, Abstand zum Fahrbahnrand usw.</p> <p>Nach Vorlage aller Grundlagedaten und Ergebnissen, kann der Baulastträger für den Einzelfall prüfen, ob eine Umsetzung von aktivem Lärmschutz im Rahmen von Lärmsanierung möglich ist.</p>	<p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Stadt Eschweiler ist bewusst, dass zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan enthaltenden Maßnahmen zunächst lärmtechnische Berechnungen nach den RLS durchzuführen sind und deren Ergebnisse den nach deutschem Recht geltenden Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen gegenüber zu stellen sind.</p> <p>Dennoch hält die Stadt Eschweiler an der genannten Maßnahme fest.</p> <p>Im Zusammenhang mit einer Umsetzung dieser Maßnahme erfolgen neben den Berechnungen nach den RLS auch die notwendigen Abstimmungen mit Straßen.NRW als zuständigem Baulastträger.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>lichen Lärm. Die L 11 scheint für viele Motorräder als Einfallsstraße in die Eifel genutzt zu werden.</p> <p>Ein Fahrverbot für Motorräder am Wochenende würde ich hier vorschlagen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> 	
L11/8	Prüfauftrag aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand)	<p>Stellungnahme von Straßen NRW</p> <p>Bei Lärmschutz im Bestand handelt es sich um Lärmsanierung. Lärmsanierung ist auf Schutz der Wohnnutzung ausgerichtet. Voraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung, ist die rechnerisch nachgewiesene Überschreitung der Auslösewerte für Lärmsanierung durch die Beurteilungspegel am betrachteten Immissionsort (Gebäude). Die Berechnung erfolgt nach den RLS. Die errechneten Beurteilungspegel werden denen vom Land Nordrhein-Westfalen bzw. dem Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Eine Überschreitung der Auslösewerte schafft die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden keine Grundlage für Lärmsanierung. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Baulastträgers und wird nach Haushaltslage gewährt, wenn die Voraussetzung dem Grunde nach gegeben ist und keine Ausschluss- oder Minderungsgründe vorliegen.</p> <p>Lärmsanierung beinhaltet grundsätzlich auch die Möglichkeit aktiven Lärmschutz (Lärmschutzwand oder -wall) zu realisieren. Hierbei ist das Verhältnis von Aufwand und Schutzzweck im Blick zu halten. Deshalb kann aktiver Lärmschutz im</p>	<p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Stadt Eschweiler ist bewusst, dass zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan enthaltenden Maßnahmen zunächst lärmtechnische Berechnungen nach den RLS durchzuführen sind und deren Ergebnisse den nach deutschem Recht geltenden Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen gegenüber zu stellen sind.</p> <p>Dennoch hält die Stadt Eschweiler an der genannten Maßnahme fest.</p> <p>Im Zusammenhang mit einer Umsetzung dieser Maßnahme erfolgen neben den Berechnungen nach den RLS auch die notwendigen Abstimmungen mit Straßen.NRW als zuständigem Baulastträger.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Rahmen von Lärmsanierung i. d. R. nur für eine größere Zahl Betroffener mit eher hohen Überschreitungen der Auslösewerte für die Tag- und die Nachtzeit in Betracht gezogen werden. Außerdem sind meist Fragen des Grunderwerbs zu klären und Aspekte der Umgebung zu berücksichtigen, z. B. Sichtbeziehungen im Straßenraum, Abstand zum Fahrbahnrand usw.</p> <p>Nach Vorlage aller Grundlagedaten und Ergebnissen, kann der Baulastträger für den Einzelfall prüfen, ob eine Umsetzung von aktivem Lärmschutz im Rahmen von Lärmsanierung möglich ist.</p> <p>Die Stadt kann mit dem Antrag einer Gebietsüberprüfung für eine konkrete Situation an den Baulastträger herantreten, dieser wird nach Kapazität und Priorisierung die Gebietsüberprüfung bearbeiten.</p> <p>Es ist auch möglich, dass die Kommune selbst ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gibt und bereits mit den Ergebnissen auf den Baulastträger zukommt, um die Möglichkeiten von Lärmschutzmaßnahmen zu sondieren. In einem solchen Fall empfiehlt es sich, die Aufgabenstellung für den Gutachter zwischen Kommune und Baulastträger abzustimmen.</p>	
L11/9 L11/10	Quellstraße	<p>■■■■, die Geschwindigkeit müsste ständig und an mehreren (am besten wechselnden) Stellen kontrolliert werden. Die 30 km/h tagsüber werden ständig nicht eingehalten und gerade vorm Kindergarten ist das immer wieder eine gefährliche Situation. Auch die großen schweren Lkw sind, da mit abenteuerlichen Geschwindigkeiten unterwegs und an der Einengung Hupkonzerte und regelmäßige Spiegelkontakte an der Tagesordnung. Zudem ist ja die Quellstraße und die weitere Umgebung der KGS Bohl ein Schulweg.</p>	<p>Die Überwachung des fließenden Kfz-Verkehrs (hierzu gehören auch Geschwindigkeitsüberwachungen) liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Eschweiler. Die Durchführung mobiler Geschwindigkeitsüberwachungen ist Aufgabe der Polizei. Die Aufstellung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen kann nur auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörde der StädteRegion Aachen erfolgen.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Sicherheit und Lärm, alles hängt an der Geschwindigkeit, die leider mehr als selten eingehalten wird.</p> <p>„Für den Abschnitt der Quellstraße (L 11) zwischen Bohler Straße und Im Kuckuck (TAP-L11/9) ist durch eine Aufhebung der derzeit bestehenden zeitlichen Befristung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine generelle zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen. Ebenso ist im Abschnitt zwischen Im Kuckuck und Albertstraße (TAP-L11/10) eine generelle zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Hastenrath zwischen Ostpreußenweg und Ortsein/-ausgang anzuordnen.“</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p></p>	
L223/3 L223/4 L223/5	Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei auf einen überbreiten Fahrstreifen	<p>Stellungnahme von Straßen NRW</p> <p>Der Vorschlag müsste vom Straßenbaulastträger im Detail auf Basis der geltenden Regelwerke und mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten geprüft werden. Eine solche Prüfung übersteigt den Rahmen dieser Stellungnahme. Die Kommune sollte mit einem entsprechenden Antrag auf den Straßenbaulastträger zugehen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann keine Zusage gemacht oder Einvernehmen signalisiert werden.</p>	<p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Stadt Eschweiler ist bewusst, dass zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan enthaltenden Maßnahmen gegebenenfalls zunächst lärmtechnische Berechnungen nach den RLS durchzuführen sind und deren Ergebnisse den nach deutschem Recht geltenden Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen gegenüber zu stellen sind.</p> <p>Dennoch hält die Stadt Eschweiler an der genannten Maßnahme fest.</p> <p>Im Zusammenhang mit einer Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt die notwendigen Abstimmungen mit Straßen.NRW als zuständigem Baulastträger. Sofern erforderlich erfolgen auch Berechnungen nach den RLS.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L223/7	Lärmsituation an Dürener Straße	<p>■■■■■,</p> <p>wir wohnen seit fast 2 Jahren an der Dürener Straße gegenüber dem OBI. In Nähe der Ampel ist jeden Tag auch belastend, dass viele Fahrer hupen, wenn nicht sofort weitergefahren wird bei Grün.</p> <p>Über Lärm durch Autos, vor allem Lkw brauche ich nicht großartig zu reden.</p> <p>Ich hoffe, dass sich was verbessert durch den Lärmaktionsplan.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>■■■■■</p>	<p>Es handelt sich hierbei um keine konkrete Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans, sondern um eine Anmerkung zu einer bestehenden Lärmsituation.</p> <p>Für den genannten Abschnitt der Dürener Straße sind im Lärmaktionsplan entsprechende Lärminderungsmaßnahmen enthalten.</p>
L238/5 L238/6	Lärmsituation an Stolberger Straße	<p>Als langjähriger Anwohner der Stolberger Straße ■■■■ muss ich feststellen das die Lärmbelastung immer weiter zugenommen hat. Gerade zu den Schichtwechselzeiten der Firma West kommt es zu einer erhöhten Lärmbelastung durch stark bremsende Fahrzeuge und Hupen wegen Mitarbeitenden der Firma West, die dann ohne Rücksicht die Straße überqueren. Des Weiteren werden durch einige Mitarbeitende beim Verlassen des Parkplatzes immer wieder „Kavalierstarts“ hingelegt. Ein Schlafen im der Stolberger Straße zugewandten Teil des Hauses ist trotz Lärmschutzverglasung schon seit längerem nicht mehr möglich. Im hinteren Teil des Hauses war es bisher auch der Jahreszeit geschuldet noch möglich zu schlafen. Seitdem der Personalausgang der Firma West aber verlegt wurde, hat die Lärmbelästigung stark zugenommen. Das Schlafen in der Sommerhalbjzeit mit offenem Fenster wird wohl nicht mehr möglich sein.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p> <p>■■■■■</p>	<p>Es handelt sich hierbei um keine konkrete Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans, sondern um eine Anmerkung zu einer bestehenden Lärmsituation.</p> <p>Für den genannten Abschnitt der Stolberger Straße sind im Lärmaktionsplan entsprechende Lärminderungsmaßnahmen enthalten.</p> <p>Gewerbelärm wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie lediglich in Ballungsräumen kartiert und berücksichtigt. Eschweiler liegt außerhalb von Ballungsräumen, dementsprechend erfolgt keine Lärmkartierung für Industrie- und Gewerbelärm vor.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> Lärm durch langanhaltende Sägearbeiten regelmäßig bei gutem Wetter an Samstagen (Tannenbergstraße und Kölner Straße/Ecke Weißer Weg). <p>Mit freundlichen Grüßen und ein schönes Wochenende</p> <p>■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■</p>	<p>kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
---	Lärmsituation an der Odilienstraße	<p>■■■■■■■■■■, mit großem Interesse habe ich die Meldung für die Lärmaktionsplanung für die Stadt Eschweiler auf Antenne AC gelesen und wollte mich beteiligen.</p> <p>Mein Name ist ■■■■■■■■■■ und ich wohne seit Oktober 2023 auf der Odilienstraße ■■■ in Eschweiler.</p> <p>Ich bin mit der Gegend sehr zufrieden, allerdings finde ich es nicht so toll, dass die Odilienstraße eine 50er Zone ist. Wir haben uns an den Straßenlärm schon etwas gewöhnt, doch ich muss dazu sagen, dass ich es einfach nicht verstehen kann, wie es zur der 50er Zone kommen konnte, wobei schon seit 2001 die Pro Senioren Residenz Eschweiler steht.</p> <p>Direkt daneben befindet sich das Betreutes Wohnen des Senioren- und Betreuungszentrum der StädteRegion Aachen, Haus 1, und direkt im Anschluss noch das Senioren- und Betreuungszentrum der StädteRegion Aachen, wobei das schon wieder zur Johanna-Neumann-Straße gehört, aber trotzdem an der Odilienstraße vorbeiführt.</p> <p>Am Eschweiler Krankenhaus ist eine 30er Zone und das auch zurecht. Warum also auch nicht für die Odilienstraße? Unterschiede sehe ich da persönlich nicht, im Gegenteil, alte</p>	<p>Es handelt sich hierbei um keine konkrete Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans, sondern um eine Anmerkung zu einer bestehenden Lärmsituation.</p> <p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung der Odilienstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p> <p>Die Überwachung des fließenden Kfz-Verkehrs (hierzu gehören auch Geschwindigkeitsüberwachungen) liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Eschweiler. Die Durchführung mobiler</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Menschen brauchen Ihre Ruhe genauso wie die Kranken/Verletzten im Eschweiler Krankenhaus.</p> <p>Was mich persönlich an der Situation stört ist, dass wenn Autofahrer auf der Höhe der Odilienstraße Nr. 45 bis Nr. 49 sehen, dass die Ampel in Richtung Röthgenerstraße auf Grün geschaltet ist, die dann extra beschleunigen, was weit über die 50 km/h geht. Das hört sich schlimmer an, als wenn ein Güterzug am Eschweiler Hauptbahnhof vorbeifährt.</p> <p>Könnt ihr dagegen etwas unternehmen? Einen dauerhaften Standblitzer aufstellen und eine 30er Zone daraus machen? Das wäre auf jeden Fall hilfreich und die Menschen hätten mehr Ruhe.</p> <p>Ich würde mich über eine Rückmeldung freuen.</p> <p>Schöne Grüße </p>	<p>Geschwindigkeitsüberwachungen ist Aufgabe der Polizei. Die Aufstellung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen kann nur auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörde der StädteRegion Aachen erfolgen.</p>