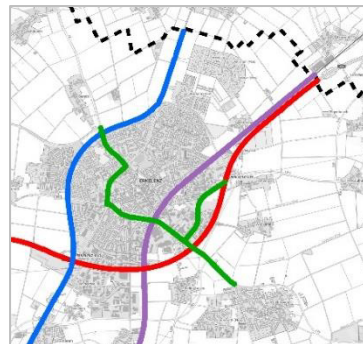
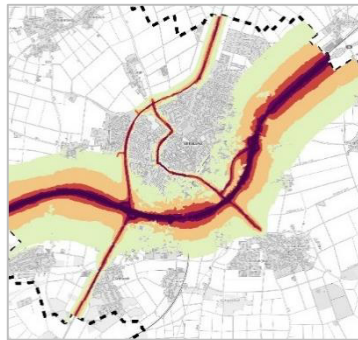


PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Stadt Erkelenz Lärmaktionsplan 4. Runde





Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der
Stadt Erkelenz

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

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, Mai 2024



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß V EU-Umgebungsärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	10
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	11
5.1	Straßenverkehr	11
5.2	Schienenverkehr	20
5.3	Belastungsachsen	23
5.4	Ruhige Gebiete	30
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	33
6.1	Straßenverkehr	33
6.2	Schienenverkehr	34
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	36
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	38
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	40
9.1	Managementansatz zur Lärminderung	40
9.2	Strategische Maßnahmen	42
9.2.1	Verkehrsentwicklungsplanung	42
9.2.2	Radverkehrskonzept	43
9.2.3	Integriertes Handlungskonzept (InHK)	45
9.3	Maßnahmen an Belastungsachsen	46
9.3.1	B 57 Heerstraße, Straße Scheidt bis Birker Weg	46
9.3.2	L 19 Lauerstraße, Weidbruchsweg bis Ortseingang Ost	50
9.3.3	L 19 Venloer Straße – Roermonder Straße, B 57 bis Krefelder Straße	54
9.3.4	L 19, Krefelder Straße, Roermonder Straße bis Aachener Straße	59
9.3.5	L 19 Goswinstraße, Aachener Straße bis Gerhard-Welter-Straße	63
9.3.6	L 19 Kölner Straße, Gerhard-Welter-Straße bis Lindenweg	67
9.4	Schienenverkehr	70
9.5	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	71



10.	Langfristige Strategie	72
11.	Finanzielle Informationen	73
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	74
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	75

Anhänge

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

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	14
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit	15
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – vorhandene Deckschicht (gemäß BUB-D)	16
Abb. 5.4:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – vorhandener Lärmschutz	17
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	18
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	19
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den} [EBA]	21
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night} [EBA]	22
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 60$ dB(A)	24
Abb. 5.10:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 50$ dB(A)	25
Abb. 5.11:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 60/50$ dB(A)	26
Abb. 5.12:	Lärmkennziffer Schienenverkehr L_{den} [EBA]	28
Abb. 5.13:	Lärmkennziffer Schienenverkehr L_{night} [EBA]	29
Abb. 5.14:	Identifizierung von ruhigen Gebieten	32
Abb. 9.1:	Radhaupttrouten Stadt Erkelenz/ Stadtkern (Radverkehrskonzept)	44
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht B 57 Heerstraße, Scheidt bis Birker Weg	49
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht L 19 Lauerstraße, Weidbruchsweg bis Eremitenweg	53
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht L 19 Venloer Straße – Roermonder Straße, B 57 bis Krefelder Straße	58
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht L 19 Krefelder Straße, Roermonder Straße bis Aachener Straße	62
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht L 19 Goswinstraße, Aachener Straße bis Gerhard-Welter-Straße	66
Abb. 9.7:	Maßnahmenübersicht L 19 Kölner Straße, Gerhard-Welter-Straße bis Alfred-Wirth-Straße	69



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen gemäß VLärmSchR 97	8
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)	9
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)	10
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Straßenlärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land	31
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	33
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr	34
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	34
Tab. 6.4:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr	34
Tab. 6.5:	Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr	34
Tab. 6.6:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr	35
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde	38
Tab. 9.1:	Basisdaten B 57 Heerstraße, Straße Scheidt bis Birker Weg	46
Tab. 9.2:	Basisdaten Lauerstraße, Weidbruchsweg bis Lauerstraße, Haus Nr. 78	50
Tab. 9.3:	Basisdaten Venloer Straße – Roermonder Straße, B 57 bis Krefelder Straße	54
Tab. 9.4:	Basisdaten L 19 Krefelder Straße, Roermonder Straße bis Aachener Straße	59
Tab. 9.5:	Basisdaten Goswinstraße, Aachener Straße bis Gerhard-Welter-Straße	63
Tab. 9.6:	Basisdaten Kölner Straße, Gerhard-Welter-Straße bis Lindenweg	67



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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



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

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

Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Erkelenz im Kreis Heinsberg zählt mit 46.806 Einwohnern zum 31. Dezember 2022 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

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

- A 46 innerhalb des Stadtgebiets,
- B 57 innerhalb des Stadtgebiets,
- L 19 Lauerstraße von Stadtgrenze Wassenberg bis L 364 Straße In Gerderhahn,
- L 19 von L 202 Straße Hoven bis Lindches Weg (K 9),
- L 19 Venloer Straße – Roermonder Straße von B 57 bis Krefelder Straße,
- L 19 Krefelder Straße von Roermonder Straße bis Goswinstraße,
- L 19 Goswinstraße von Krefelder Straße bis Kölner Straße,
- L 19 Kölner Straße von Goswinstraße bis Katzemer Straße (Ortseingang Kückhoven),
- L 354 Alfred-Wirth-Straße von Kölner Straße bis Anschlussstelle Erkelenz Ost (A 46).

Haupteisenbahnen

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

Die DB-Strecke

- 2550 Aachen – Erkelenz – Mönchengladbach

erfüllt diese Rahmenbedingung und ist somit durch das EBA kartierungspflichtig.



Großflughäfen

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

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

Gewerbelärm

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

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

Andere Lärmquellen

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

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

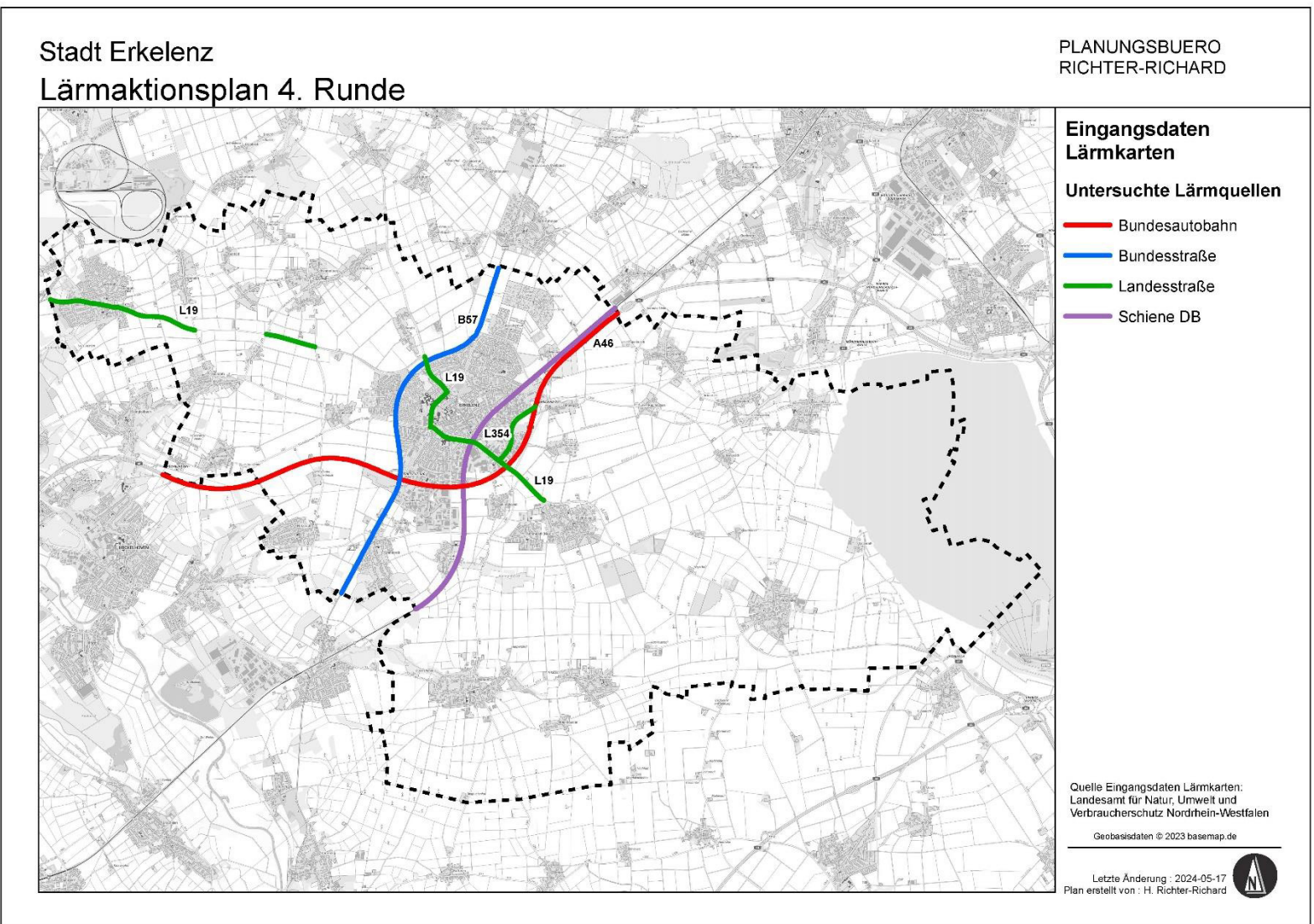


Abb. 1.1: Eingangsdaten Lärmkarten – Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

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

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

Stadt Erkelenz
Planungsamt
Thomas Balzhäuser
Johannismarkt 17
41812 Erkelenz

Tel. 02431 8519 5
Fax 02431 8591 95
E-Mail: thomas.balzhaeuser@erkelenz.de

Internet: www.erkelenz.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 70 004

Seit dem 1. Januar 2015 ist gemäß § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen auch zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

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



3. Rechtlicher Hintergrund

Vorbemerkung

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

- Die Berechnungsmethoden entsprechend der EU-Umgebungsärmrichtlinie haben sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt geändert:
 - Die "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – VBUS, Schienen – VBUSch und Industrie und Gewerbe – VBUI" wurden durch die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) ersetzt.
 - Die Belastetenzahlen werden nun nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit dem Rechenansatz der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB), die im Sinne der Betroffenen zu deutlich höheren Belastetenzahlen führt.

Die neuen Berechnungsmethoden für die strategischen Lärmkarten erlauben durch die im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien zum Teil stark veränderten Parametern keinen Vergleich mit den bisher ermittelten Werten.
- Auf nationaler Ebene wurden für Berechnung des Straßenverkehrslärms bisher die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90" angewandt. Diese wurden am 1. März 2021 mit Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19" abgelöst.
- Bisher wurden die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 als einzige Lärmschutzrichtlinie noch nicht novelliert, so dass hier in den meisten Bundesländern, so auch in Nordrhein-Westfalen, bis auf weiteres die RLS-90 zur Anwendung kommt.
- Das Umweltbundesamt hat die bisherigen Empfehlungen für die Auslösewerte von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} für die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A), bei den mittelfristigen Handlungszielen um weitere 5 dB(A) auf 55/45 dB(A) abgesenkt.
- Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert. Bis Ende 2023 werden durch die geplante Änderung des Straßenverkehrsgesetzes weitere Möglichkeiten eröffnet.
- Der LAI empfiehlt in seinen jüngsten Hinweisen, die ruhigen Gebiete in einem kleinteiligeren Rahmen zu betrachten, als es die Umgebungsrichtlinie vorgibt.
- Es wurden vom Umweltbundesamt vereinfachte Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen eingeführt.

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



EU-Recht

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

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

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

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

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

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

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

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

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

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

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

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*

- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-
rung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Darstellung der langfristigen Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-
lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-
nisse des Lärmaktionsplans."

Nationales Recht zum Lärmschutz

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

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

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

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen gemäß VLärmSchR 97

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

* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

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

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

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

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



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

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

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung⁴, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden.

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

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

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

Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung					
Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}		L_{Night}	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

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

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



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

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

5.1 Straßenverkehr

Die Prüfung der Eingangsdaten der Lärmkartierung des LANUV führte zu folgendem Ergebnis:

- A 46: Entlang der A 46 besteht weitgehend Lärmschutz in Form von Schallschutzwänden und Tieflagen. Es ist davon auszugehen, dass Betroffenen $>70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} passiver Lärmschutz angeboten wurde (Lärmvorsorge). Nachfolgend die Einzelbetrachtung:
 - Belasteter Bereich Houverath: Bis auf drei Gebäude (maximale Belastung $64,2/56,0$ dB(A) L_{den}/L_{night}), liegen die Fassadenpegel zwischen $L_{den} \geq 60 - <65$ dB(A) und $L_{night} \geq 50 - <55$ dB(A) (Überschreitung des Umwelthandlungsziels und geringfügig der Lärmsanierungswerte für Wohngebiete). Der Abstand der Bebauung zur A 46 beträgt ≥ 300 m. Aufgrund der vorliegenden Daten ist kein Lärmschutz von Seiten der Autobahngesellschaft des Bundes zu erwarten.
 - Belasteter Bereich nördlich angrenzend an Gewerbegebiet Süd bzw. Grüngürtel: Die Fassadenpegel liegen in einem Abstand von 300-400 m zwischen $L_{den} \geq 60 - <65$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 50 - <55$ dB(A) (Überschreitung des Umwelthandlungsziels). Die Bebauung wird durch die Gewerbebauten zwischen A 46 und der Wohnbebauung geschützt. Insgesamt kann nicht mit einer Erweiterung des Lärmschutzes gerechnet werden.
 - Zwei belastete Gebäude Wockerather Straße im Querungsbereich der A 46: Die Lärmpegel liegen über $70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} . Einzelne Gebäude bilden keine Belastungsachse und entfallen damit aus der vertieften Betrachtung im Lärmaktionsplan. Falls nicht bereits vorhanden, kann die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen bei der Autobahngesellschaft des Bundes beantragt werden.
 - Bereich Neuhaus: Zur Bebauung von Neuhaus besteht eine Lärmschutzwand. Die maximale Belastung auf der Südseite der A 46 beträgt an einer Gebäudedekante immer noch $67,5/58,9$ dB(A) L_{den}/L_{night} . Das Gebäude nördlich der A 46 (Gärtnerei), zu dem kein Lärmschutz besteht, ist $>70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} belastet. Hier muss angenommen werden, dass bereits passiver Lärmschutz angeboten wurde bzw. kein Anspruch wg. gewerblicher Nutzung besteht.
 - Ortschaft Mennekrath: Die Ortschaft Mennekrath ist doppelt von Lärm der A 46 und der parallel verlaufenden Bahnstrecke betroffen. Die Bebauung liegt etwa in 150 m Abstand zur A 46, die Bahnstrecke führt unmittelbar an der Bebauung über einen Damm. Die berechneten Fassadenpegel nach BEB für die Straße liegen teilweise über $65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night} , dass nicht auszuschließen ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten werden.
- A 61: Obwohl die A 61 bereits im Zuge des Tagebaus Garzweiler zurückgebaut wurde, sind in den Eingangsdaten des LANUV die Lärmschutzwände weiterhin enthalten.



- B 57 Heerstraße: Die Heerstraße wurde durchgängig mit V_{zul} 50 km/h berechnet. Auf dem relevanten Straßenabschnitt sind jedoch tatsächlich folgende zulässige Höchstgeschwindigkeiten ausgewiesen:
 - Kreisverkehr Luxemburger Straße bis ca. Querung Straße Genehen Süd V_{zul} 100 km/h. Der Straßenabschnitt liegt außerorts und beinhaltet den Weiler Scheidt. Die daraus resultierende Erhöhung der Fassadenpegel um 5,6 dB(A) auf 78,1/68,6 dB(A) L_{den}/L_{night} geht in die Betrachtung der Belastungsachse ein.
 - Straße Genehen Süd bis Ortseingang Granterath Nord (Höhe Straße An der Renne, Haus Nr. 9) V_{zul} 70 km/h. Betroffen sind zwei Wohngebäude, die von der Straße An der Renne erschlossen sind. Die entstehende Erhöhung der Fassadenpegel von etwa 3 dB(A) auf 69,5/60,2 dB(A) L_{den}/L_{night} geht in die Betrachtung der Belastungsachse ein.
 - Ortseingang Granterath Nord bis Ortsausgang Granterath Süd (Höhe Ringstraße, Haus Nr. 18) V_{zul} 50 km/h, entspricht der Lärmberechnung.
 - Ab Ortsausgang Granterath Süd gilt 70 km/h und nicht 50 km/h bis Birker Weg. Betroffen ist die auslaufende Bebauung von Granterath, die von der Ringstraße erschlossen wird. Die resultierende Erhöhung der Fassadenpegel um etwa 3,2 dB(A) auf 72,8/63,6 dB(A) L_{den}/L_{night} geht in die Betrachtung der Belastungsachse ein.
- Heerstraße: Den Berechnungen wurde als Fahrbahnoberfläche ein nichtgeriffelter Gussasphalt (Referenzwert) zugrunde gelegt. Straßen.NRW gibt in der Datenbank NWSIB an, dass ein SMA eingebaut wurde, ohne Unterscheidung außerorts/ innerorts. Der Widerspruch konnte bisher nicht geklärt werden und geht deshalb vorerst nicht in die Beurteilung ein.
- Lauerstraße: Die Gebäude an den parallel zur Lauerstraße verlaufenden Straßen An der Wolfskaul und Barbarastraße sind mit maximal 62,9/52,9 dB(A) L_{den}/L_{night} nur im Bereich der Überschreitung des Umwelthandlungsziels betroffen. Der vorhandene Lärmschutz durch den Erdwall und (private) Mauern mit lärmminderndem Charakter ging nicht in die Lärmberechnung ein. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Belastung der Gebäude westlich des Weidbruchsweg aufgrund des vorhandenen Lärmschutzes kein Handlungsbedarf im Sinne des Lärmaktionsplans besteht. Aus diesem Grund wird der Straßenabschnitt nicht als Belastungsachse gewertet. Diese beginnt mit dem Knotenpunkt Lauerstraße/ Weidbruchsweg und endet bei Lauerstraße, Haus Nr. 78.
- Lauerstraße: Die Lauerstraße im Ortsteil Gerderath wurde durchgängig mit V_{zul} 50 km/h berechnet. Auf dem relevanten Straßenabschnitt wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Lauerstraße, Haus Nr. 14 und Nr. 48 inzwischen von 7-17 Uhr auf 30 km/h reduziert. Das bedeutet, dass sich in dieser Zeitspanne die Fassadenpegel L_{day} verringert haben. Wegen der zeitlichen Begrenzung gehen solche Anordnungen zugunsten der Betroffenen nicht in die Lärmberechnungen ein.
- Krefelder Straße: Die Krefelder Straße wurde durchgängig mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h berechnet. Dabei wurde nicht berücksichtigt, dass der Straßenabschnitt zwischen Schulring (östliche Einmündung) und Erschließungsweg zur Schule ganztätig $V_{zul}=30$ km/h gilt. Die maximalen Fassadenpegel sinken in diesem Bereich von 66,1/55,5 dB(A) L_{den}/L_{night} auf 63,7/53,1 dB(A) L_{den}/L_{night} .



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

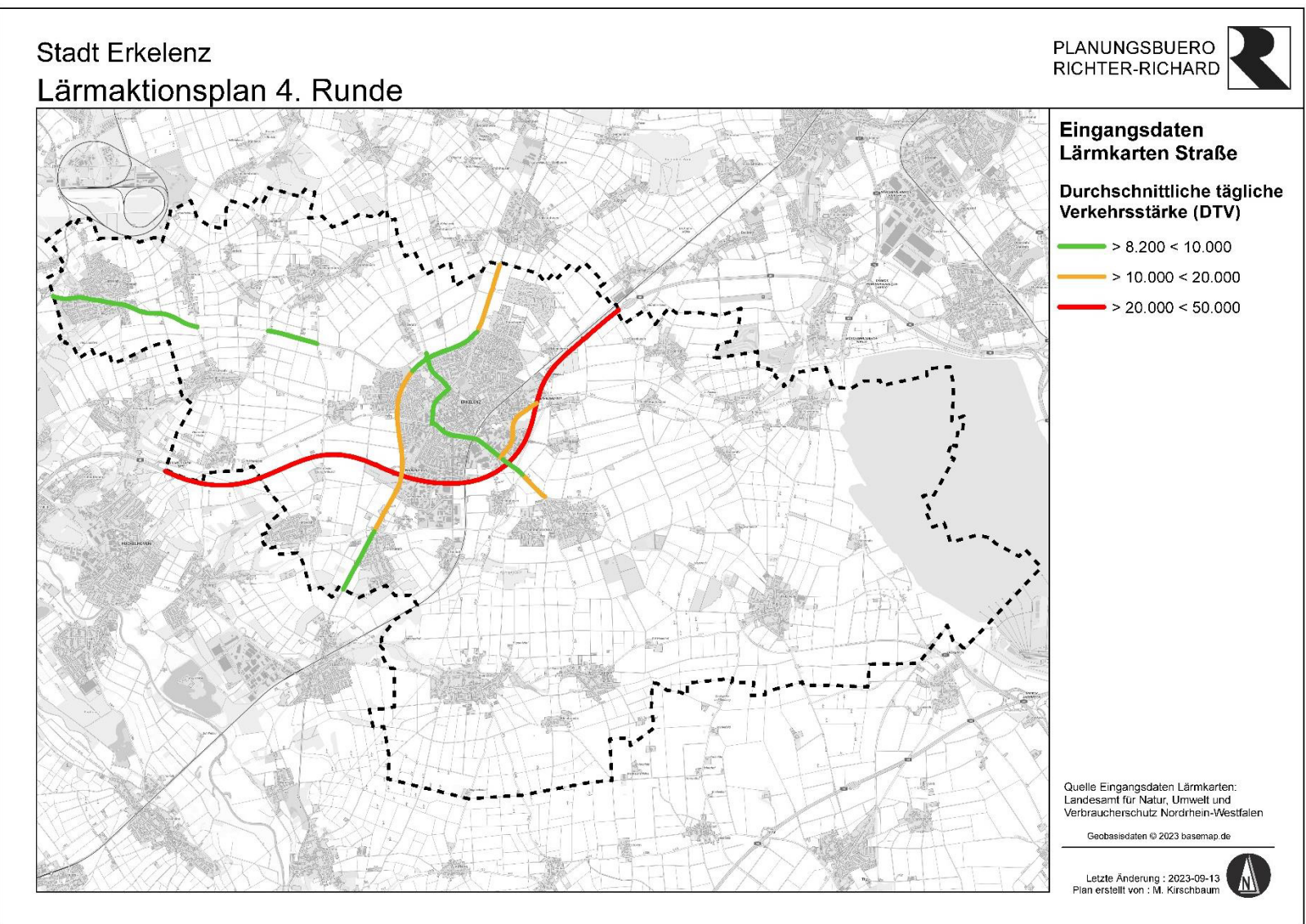


Abb. 5.1:

Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

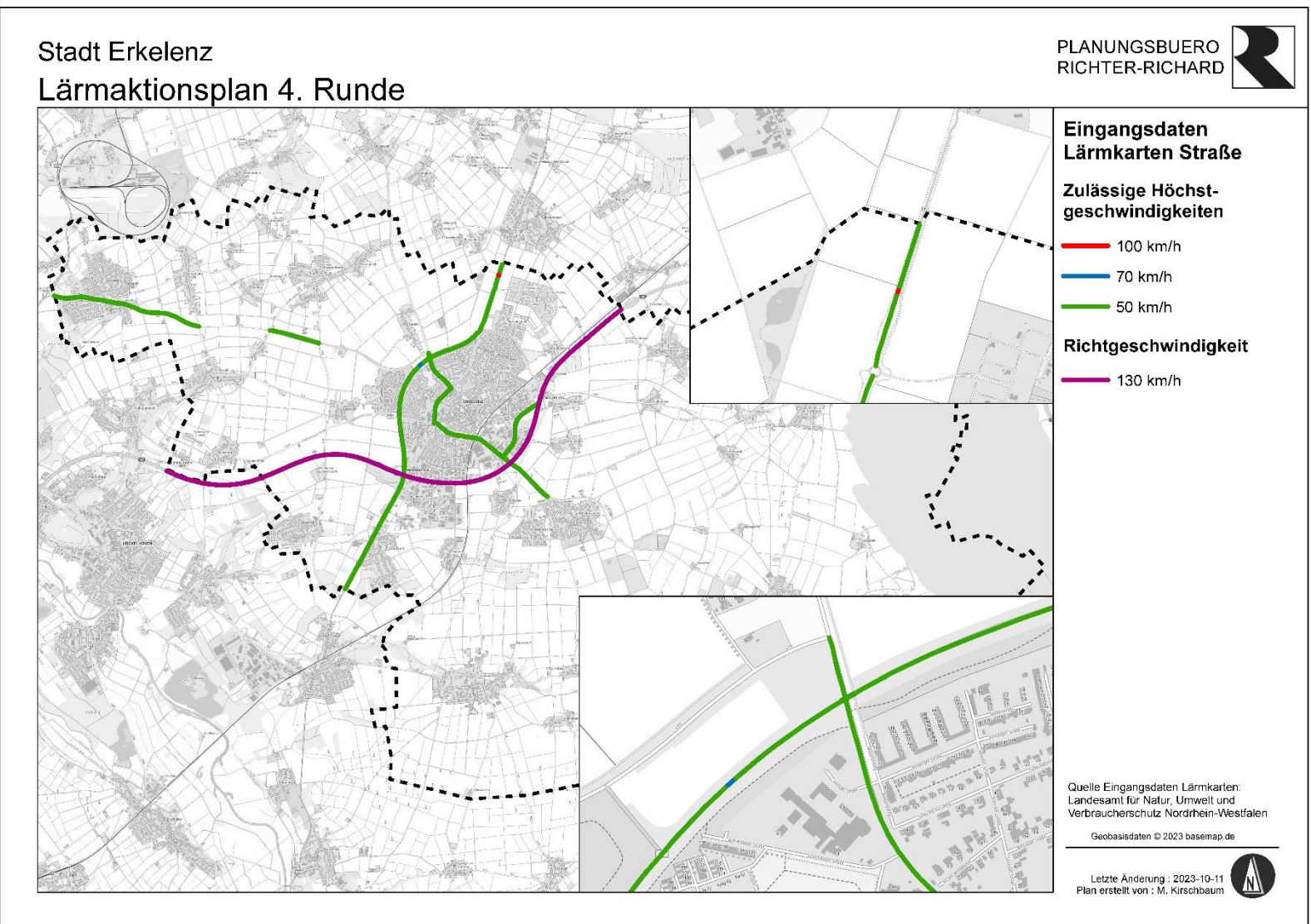


Abb. 5.2:

Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit

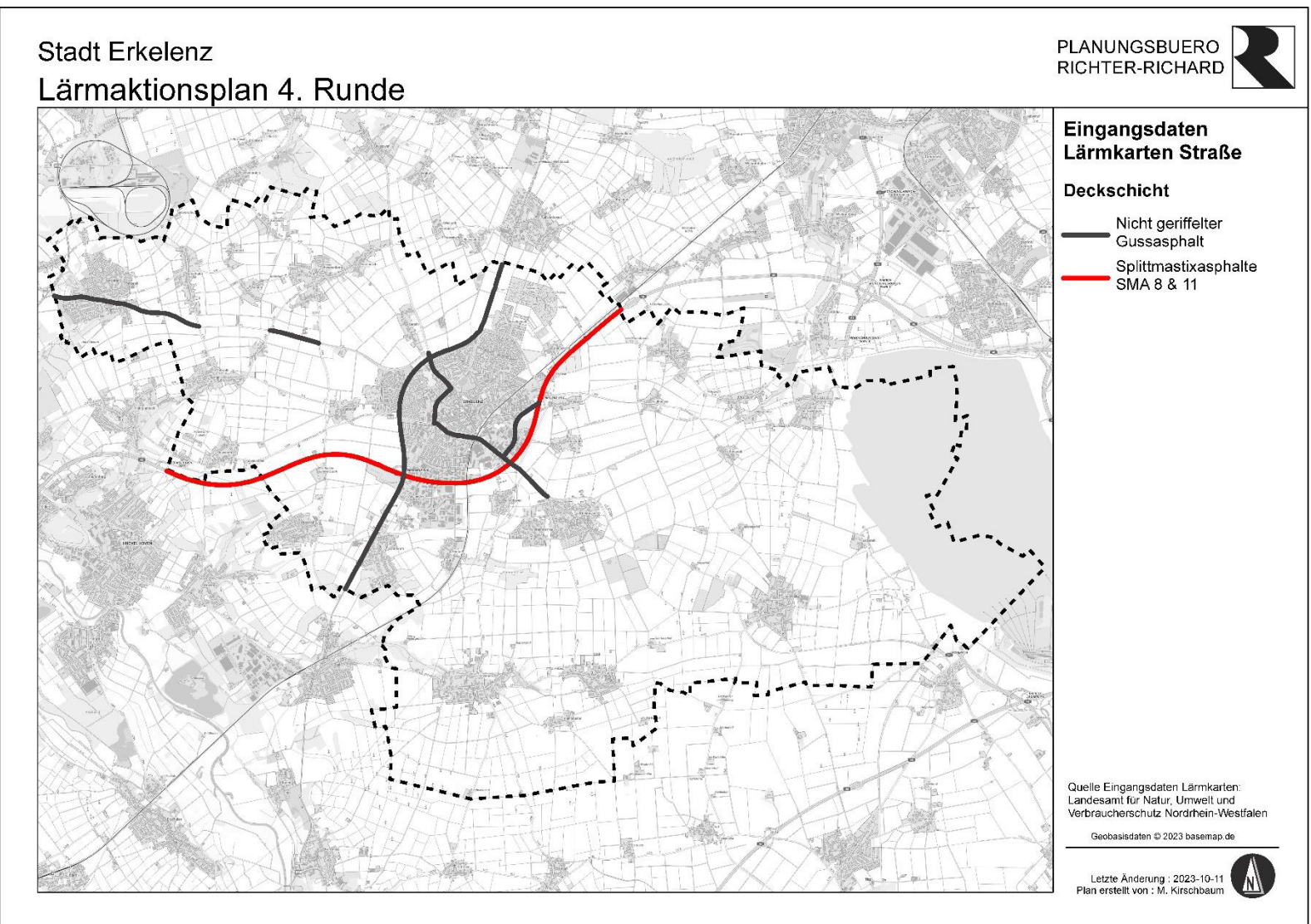


Abb. 5.3:

Eingangsdaten Lärmkarten Straße – vorhandene Deckschicht (gemäß BUB-D)

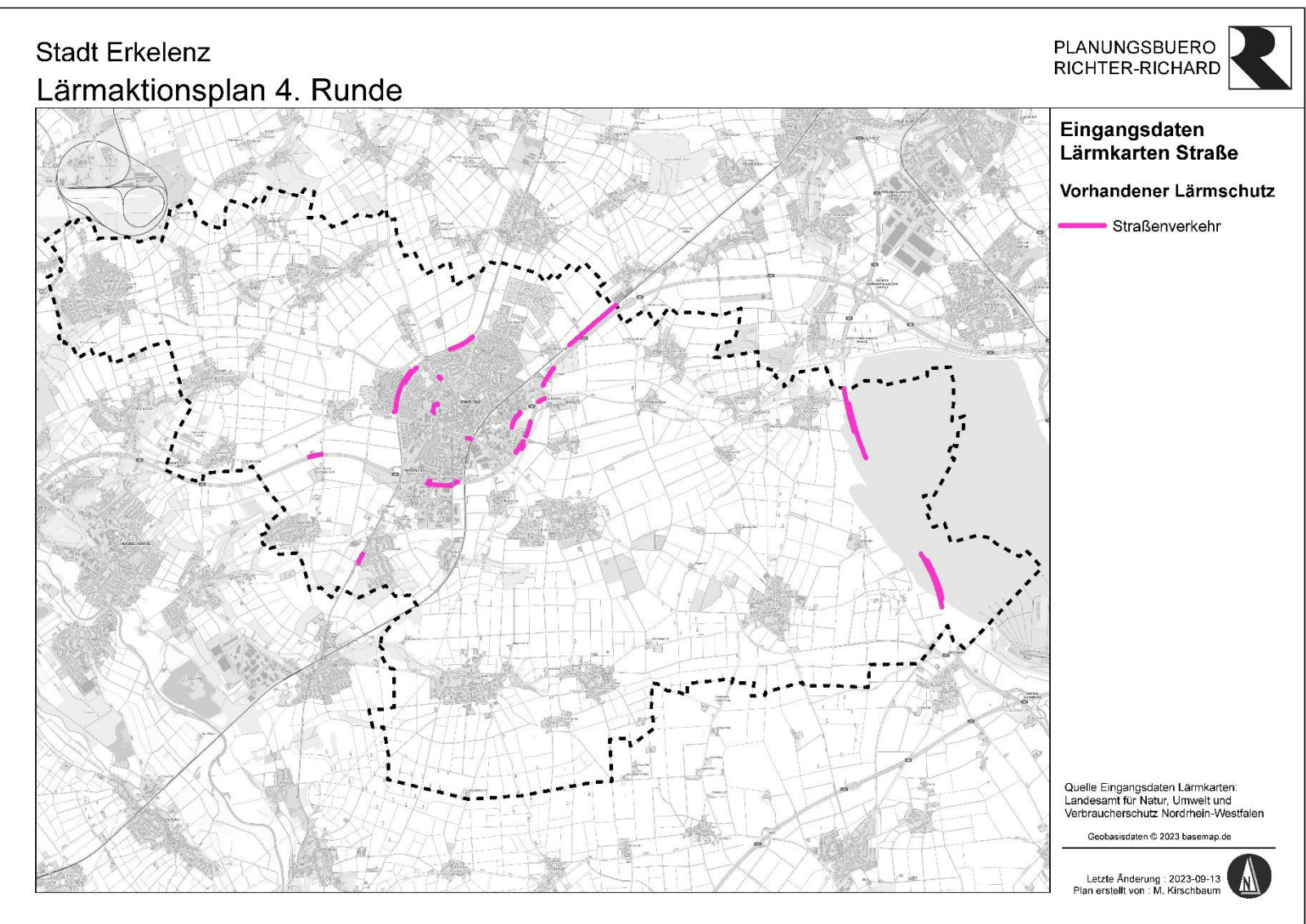


Abb. 5.4:

Eingangsdaten Lärmkarten Straße – vorhandener Lärmschutz

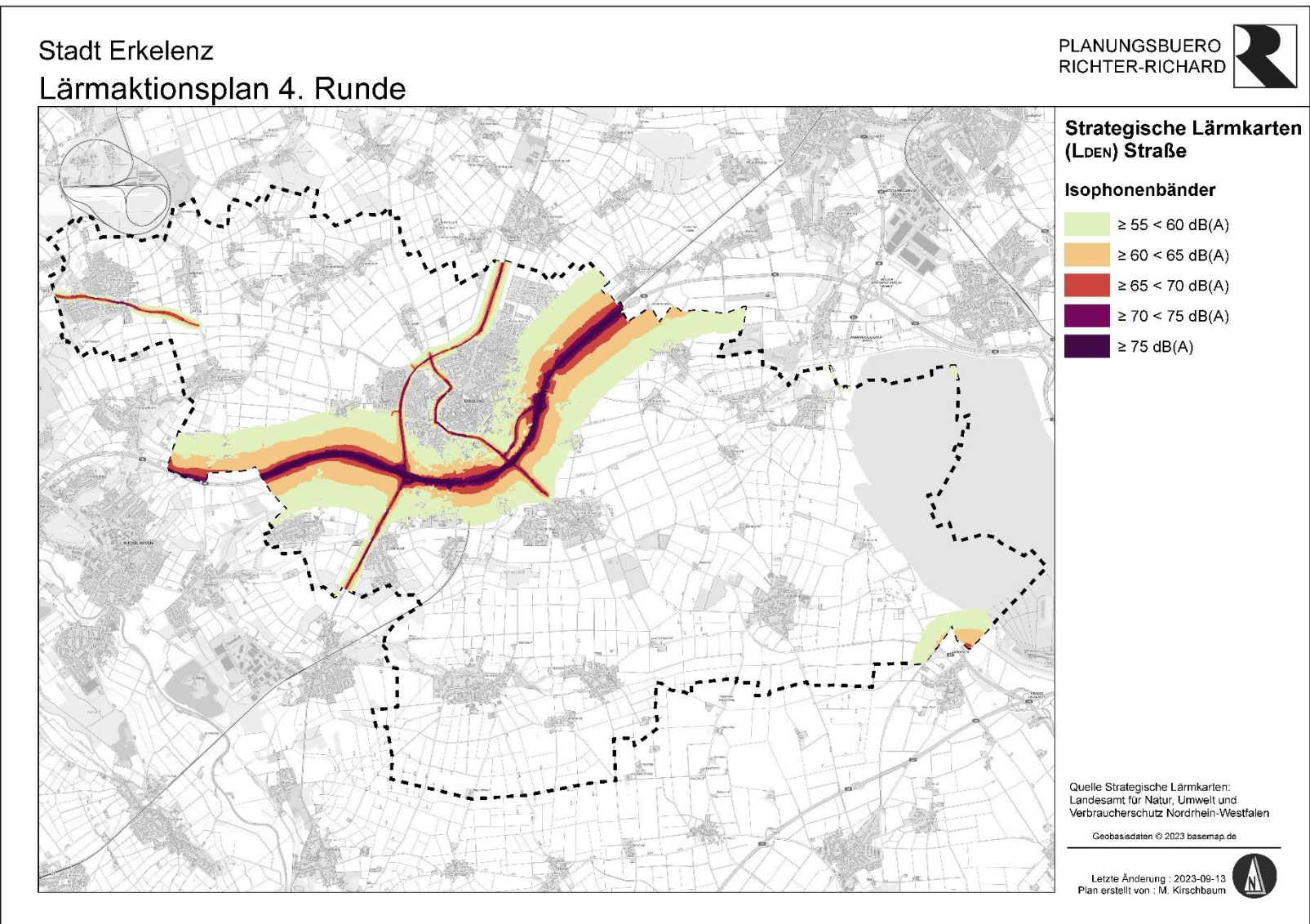


Abb. 5.5:

Strategische Lärmkarte Straßenverkehr Lden

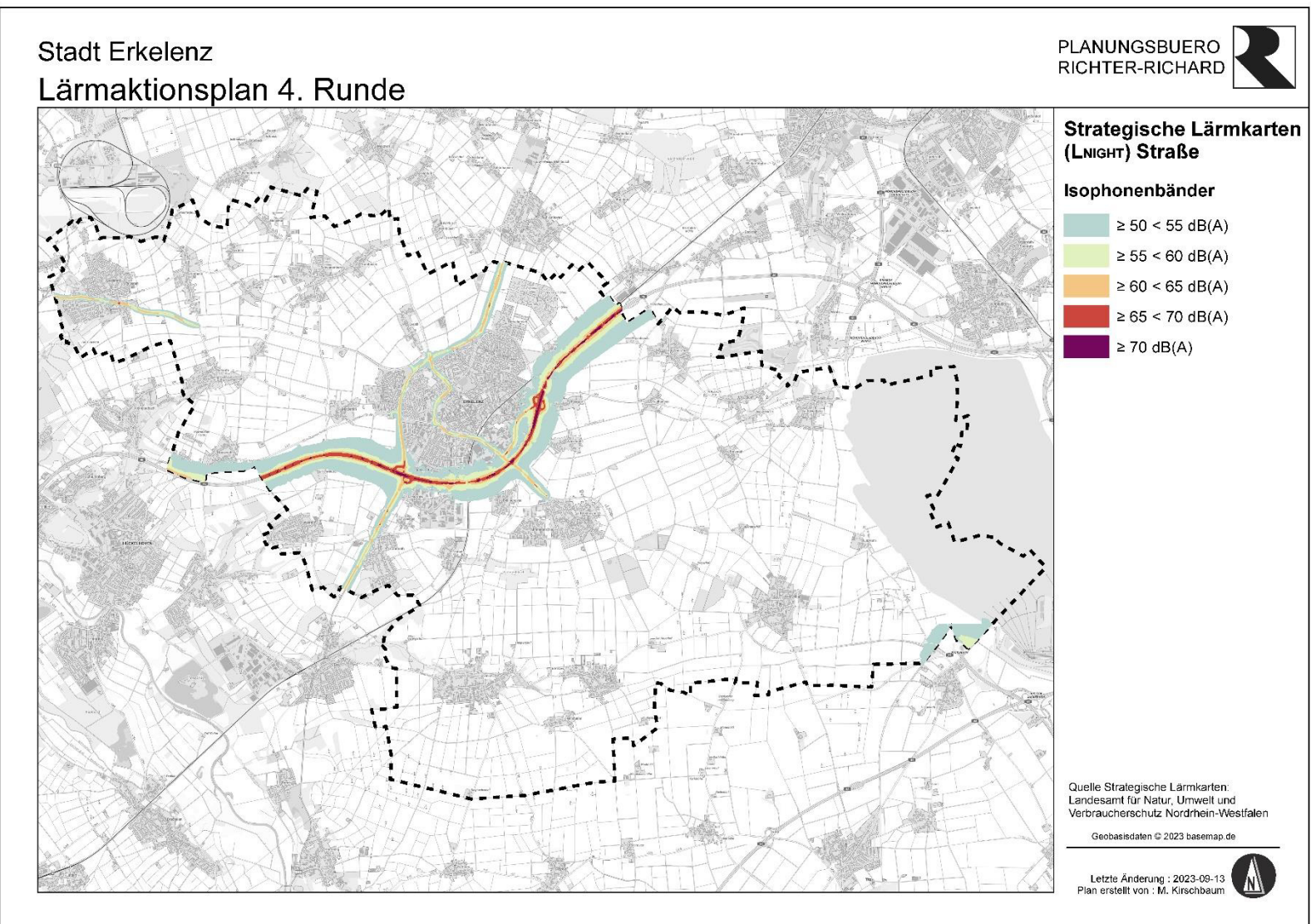


Abb. 5.6:

Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}



5.2 Schienenverkehr

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

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

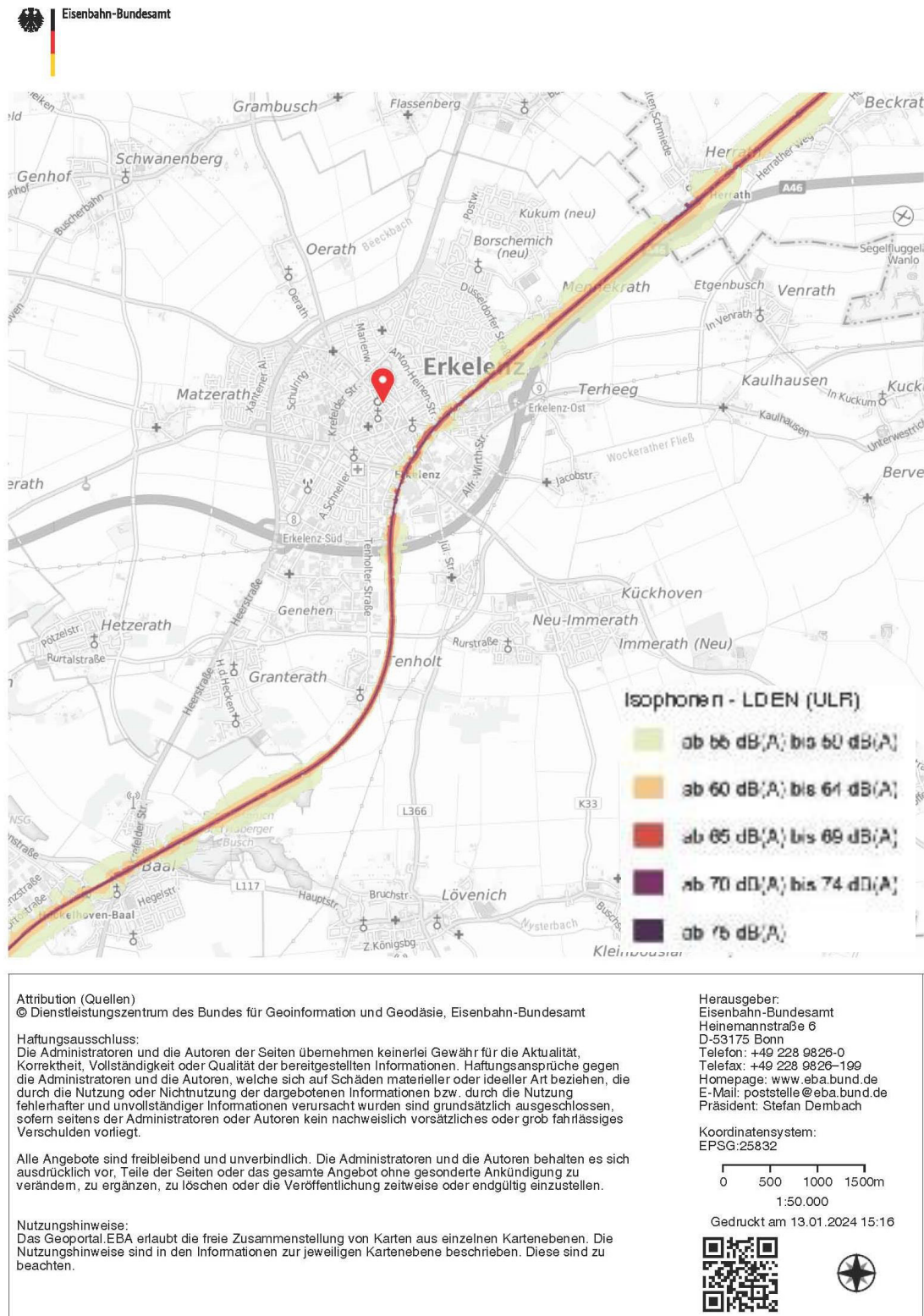
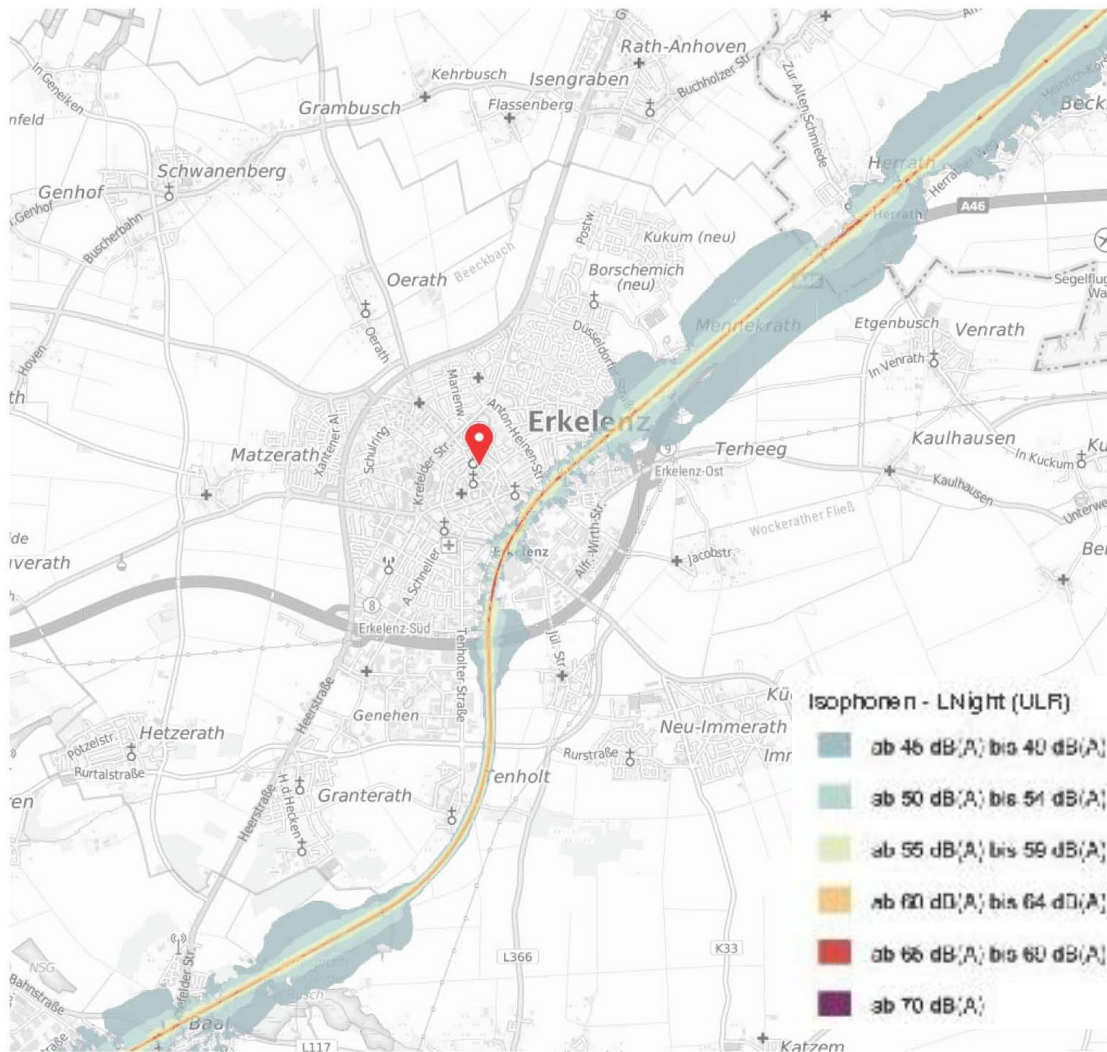


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr Lden [EBA]



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

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

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

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

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

Koordinatensystem:
EPSG:25832

0 500 1000 1500m
1:50.000

Gedruckt am 13.01.2024 15:19



Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{Night} [EBA]



5.3 Belastungsachsen

Straßenverkehr

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

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

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

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben. Die Belastungsachsen sind abschnittsweise unterschiedlich betroffen:

- B 57 Heerstraße, Straße Genehen bis Birker Weg
 - Starke Streuung zwischen den drei Kategorien.
- L 19 Lauerstraße, Straße An der Wolfskaul bis Lauerstraße, Haus Nr. 78
 - Weidbruchsweg bis Lauerstraße, Haus Nr. 30, hohe Belastung,
 - Lauerstraße, Haus Nr. 30, bis Lauerstraße, Haus Nr. 78, sehr hohe Belastung.
- L 19 Venloer Straße – Roermonder Straße, B 57 bis Krefelder Straße
 - Unterführung bis Roermonder Straße hohe Belastung, durchsetzt mit Überschreitungen des Umwelthandlungsziels.
- L 19 Krefelder Straße, Roermonder Straße bis Goswinstraße
 - Roermonder Straße bis Schulring Nord sehr hohe Belastung,
 - Schulring Süd bis Aachener Straße hohe Belastung.
- L 19 Goswinstraße, Krefelder Straße bis Gerhard-Welter-Straße
 - Aachener Straße bis Straße Am Schneller sehr hohe Belastung,
 - Am Schneller bis Gerhard-Welter-Straße hohe Belastung.
- L 19 Kölner Straße, Gerhard-Welter-Straße bis A 46
 - Gerhard-Welter-Straße bis Alfred-Wirth-Straße hohe Belastung.

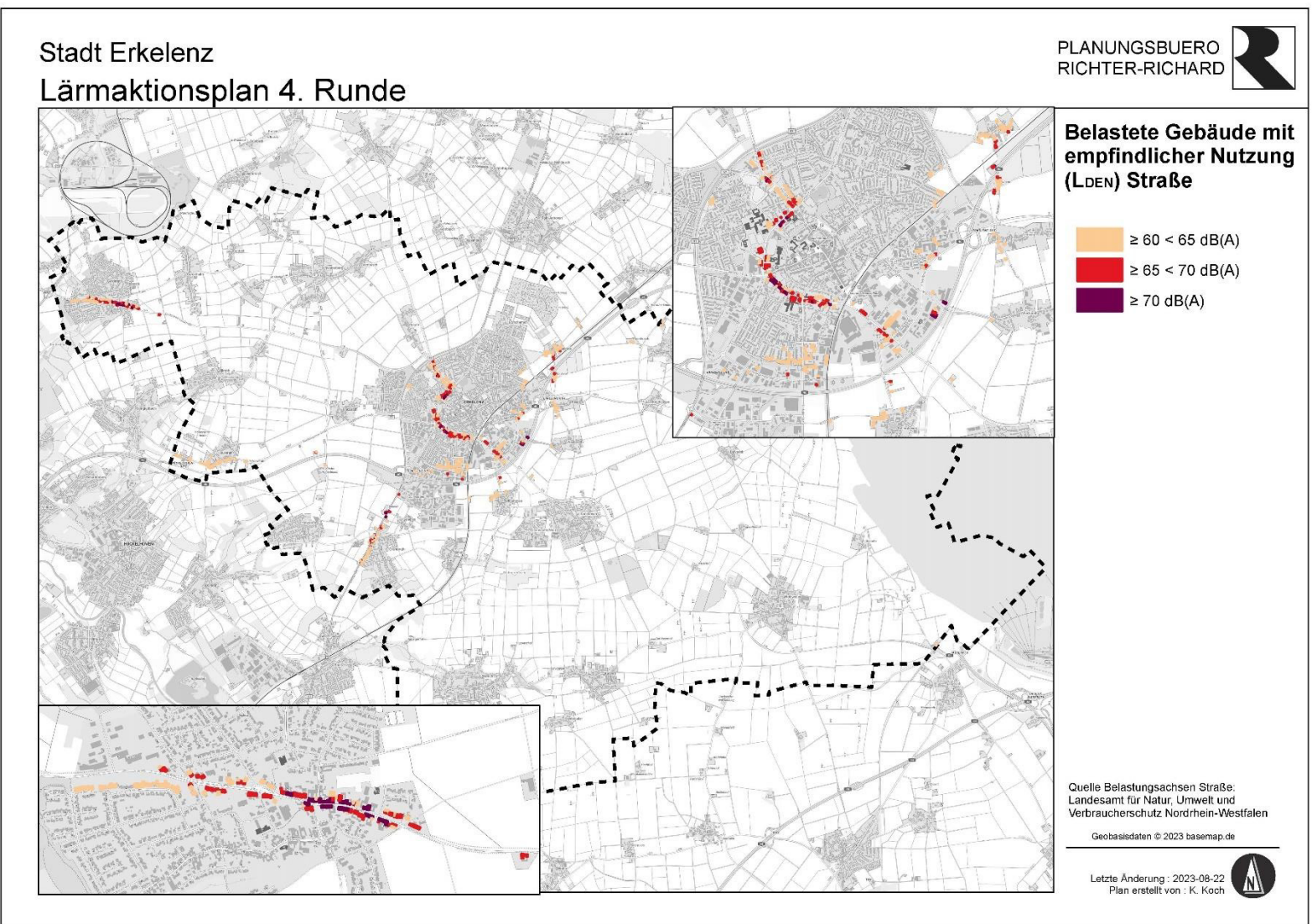


Abb. 5.9:

Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{den} > 60 dB(A)

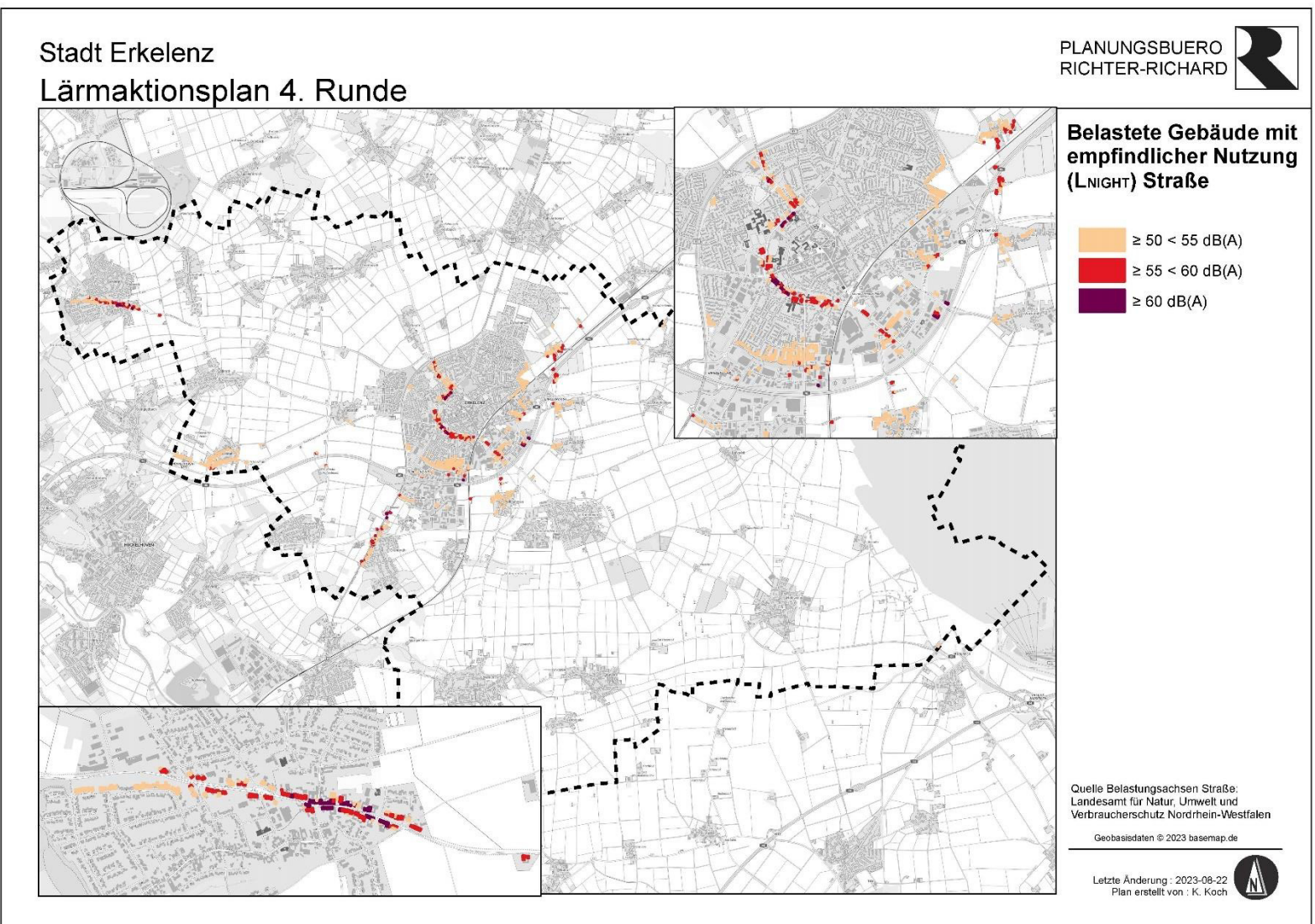


Abb. 5.10:

Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{NIGHT} > 50$ dB(A)

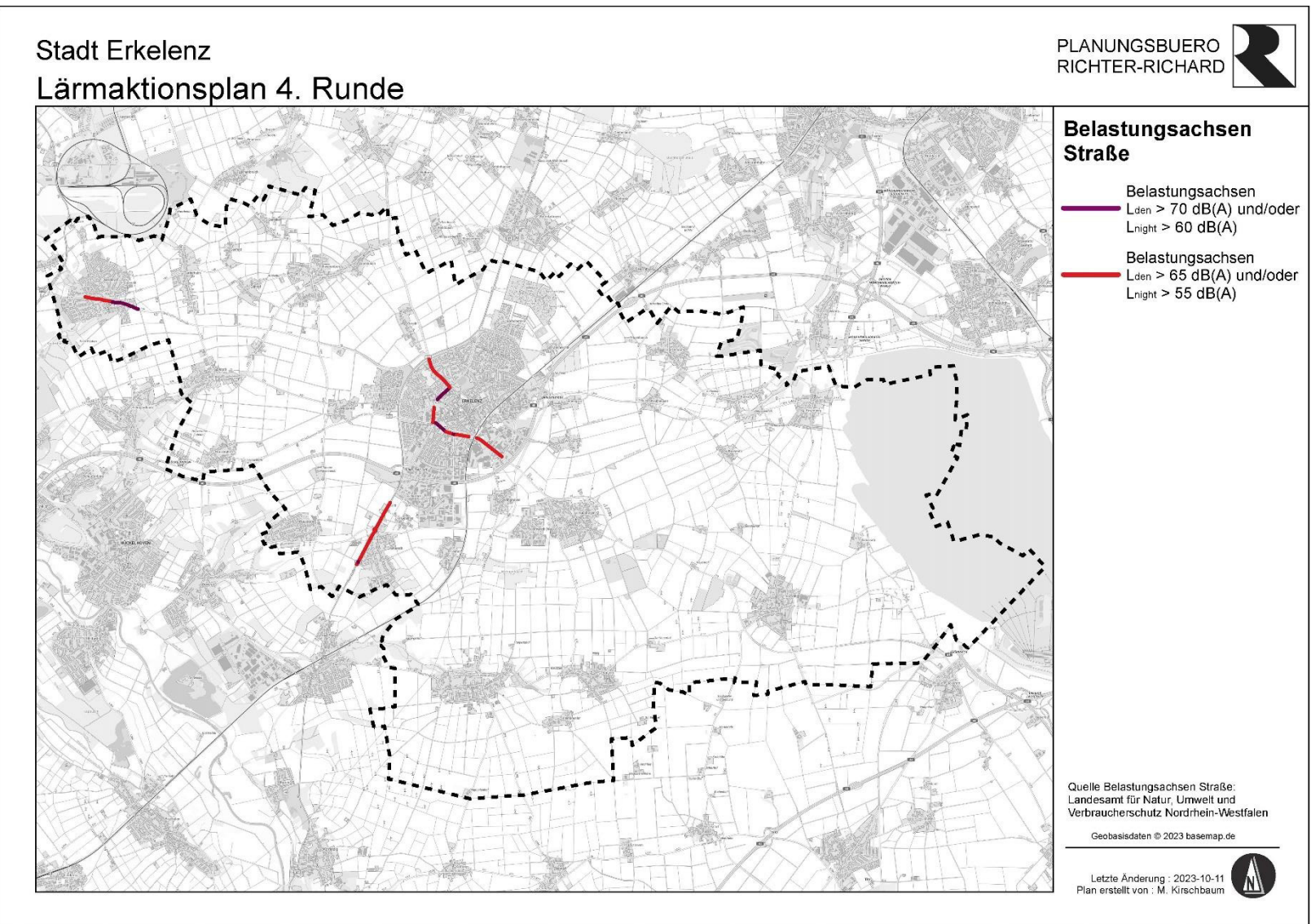


Abb. 5.11: Belastungsachsen Straßenverkehr Lden/ Lnight >60/50 dB(A)



Schienenverkehr

Mit der Lärmkennziffer wird ein Zusammenhang zwischen Lärmbelastung und Betroffenen hergestellt. Sie werden vom Eisenbahn-Bundesamt in einem 100 m x 100 m Raster berechnet. Die Darstellung der Lärmkennziffer wird gleichfalls nachrichtlich übernommen.



Attribution (Quellen)

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

Haftungsausschluss:

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

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

Nutzungshinweise:

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

Herausgeber:

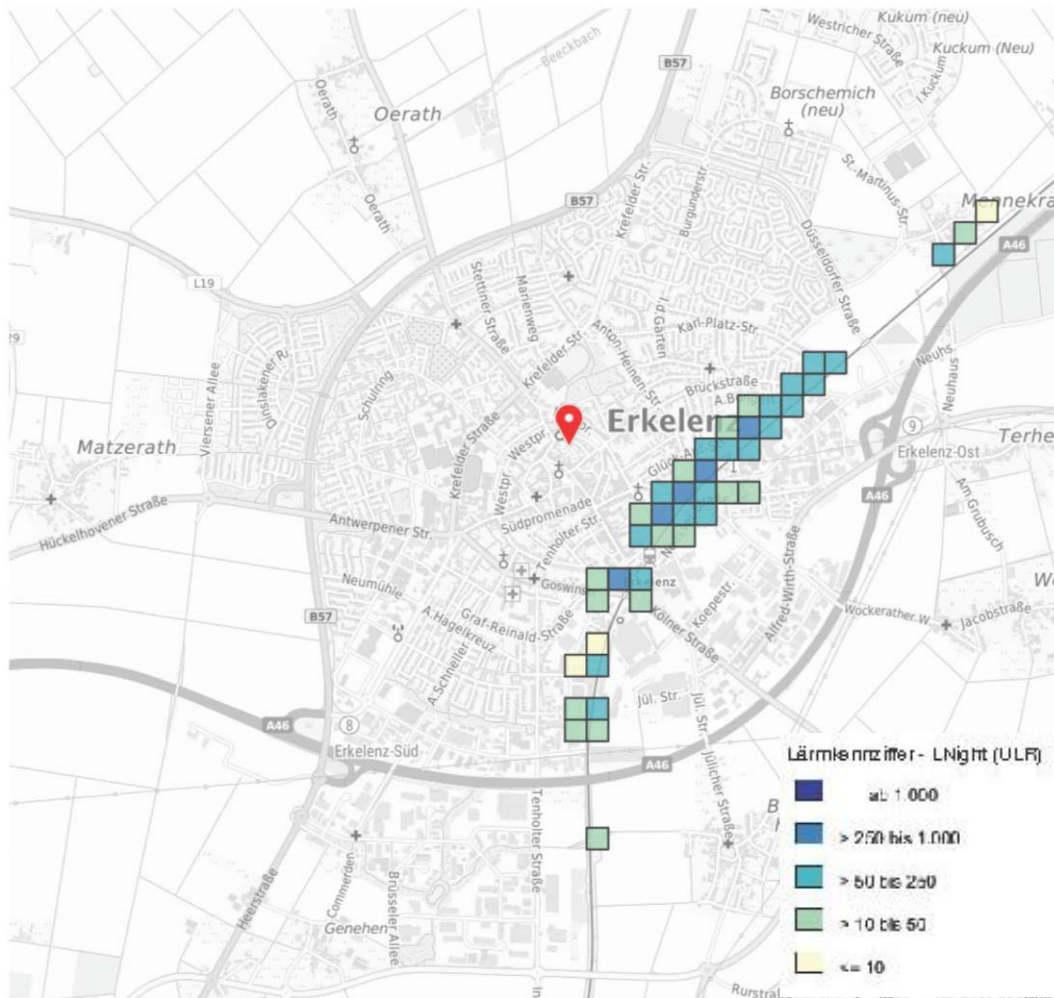
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D-53175 Bonn
Telefon: +49 228 9826-0
Telefax: +49 228 9826-199
Homepage: www.eba.bund.de
E-Mail: poststelle@eba.bund.de
Präsident: Stefan Dembach

Koordinatensystem:
EPSG:25832

0 200 400 600m
1:25.000

Gedruckt am 12.01.2024 12:18

Abb. 5.12: Lärmkennziffer Schienenverkehr L_{den} [EBA]



Attribution (Quellen)

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

Haftungsausschluss:

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

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

Nutzungshinweise:

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

Herausgeber:

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

Koordinatensystem:
EPSG:25832

0 200 400 600m
1:25.000

Gedruckt am 12.01.2024 12:59

Abb. 5.13: Lärmkennziffer Schienenverkehr L_{Night} [EBA]



5.4 Ruhige Gebiete

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

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein festgesetztes ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Festsetzung ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (z. B. Bauleitplanung, Planfeststellung) von anderen zuständigen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht. Ferner entsteht durch die allgemeine Verkehrszunahme kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument der planerischen Lärmvorsorge.

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

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

Akustische Kriterien

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

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

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

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

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



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

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

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

Mindestgröße

Eine Mindestgröße für ruhige Gebiete ist im Sinne einer praktikablen Handhabung und dem Ansatz der flächigen Ruhewahrung sinnvoll. Als Anhaltspunkte wird eine Mindestausdehnung von 4 km² oder etwa 2,5 km im Durchmesser bei einer Kreisform vorgeschlagen. Ruhige Gebiete auf dem Land sollten diese Werte in etwa erfüllen, besser deutlich überschreiten, auch um dem erforderlichen großflächigen Charakter dieser Gebiete zu entsprechen. Ferner steigt mit zunehmender Gebietsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Kernzone das strengere akustische Kriterium von 40 dB(A) erreicht werden kann. Zur Sicherung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sollte die überwiegende Fläche oder die Mindestgröße eines potenziellen ruhigen Gebietes innerhalb des eigenen Gemeindegebietes liegen. Bei einer gemeindeübergreifenden Ausdehnung von potenziellen ruhigen Gebieten sollte in geeigneten Fällen eine gemeinsame Ausweisung in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden angestrebt werden.

Flächennutzung und Erholungsfunktion

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

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

Ruhige Gebiete in der Stadt Erkelenz

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen Methode sind ruhige Gebiete auf dem Land in der Stadt Erkelenz nicht finden (siehe nachfolgende Abbildung).

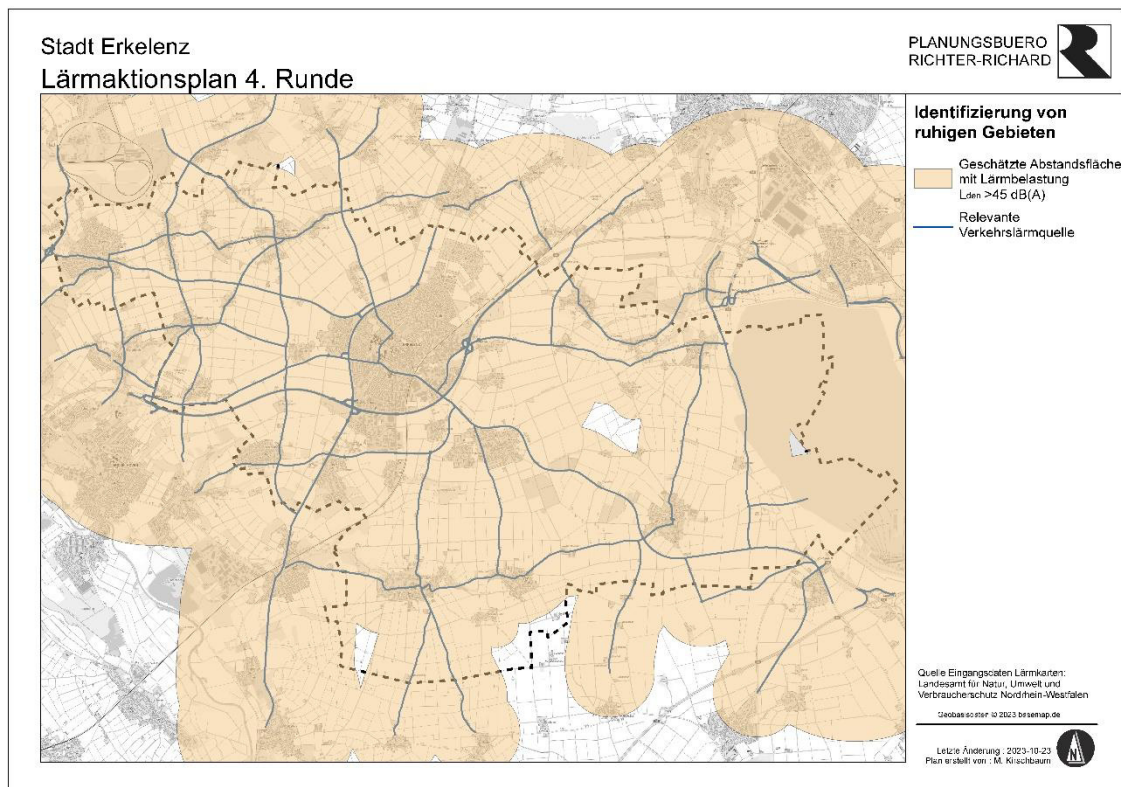


Abb. 5.14: Identifizierung von ruhigen Gebieten



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

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

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

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

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

6.1 Straßenverkehr

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

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L_{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥ 75
N	3.488	910	353	209	3

L_{night} [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥ 70
N	1.615	438	219	3	3

Ganztags sind 565 Personen von Pegeln ≥ 65 dB(A) betroffen, davon 212 Personen mit Pegeln ≥ 70 dB(A). Mit Pegeln ≥ 75 dB(A) sind drei Personen belastet. Hinzu kommen 910 Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 1.475 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 663 Personen von Pegeln ≥ 55 dB(A) betroffen, davon 225 Personen mit Pegeln ≥ 60 dB(A) und sechs mit Pegeln > 65 dB(A). Mit Pegeln > 70 dB(A) sind drei Personen belastet. Hinzu kommen 1.615 Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 2.278 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit deutlich höher als ganztags.



Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	19,5	4,1	0,8

24,4 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, davon 4,9 km² einem Pegel >65 dB(A). Einem Pegel >75 dB(A) sind 0,8 km² ausgesetzt.

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

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	2.361	268	1
Schulgebäude	28	10	0
Krankenhausgebäude	7	4	0

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

Da keine Stufung >60 vorliegt, kann nicht abgelesen werden, wieviele Wohnungen das UBA-Umwelthandlungsziel >60 überschreiten. 268 Wohnungen sind mit Pegeln über 65 dB(A) L_{den} belastet, eine mit sehr hohen Pegeln >75 dB(A) L_{den}. Zehn Schul- und vier Krankenhausgebäude von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Es sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln >75 dB(A) betroffen.

6.2 Schienenverkehr

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

Tab. 6.4: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	270	220	80	<10	0

L _{night} [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	480	240	180	30	0	0

Ganztags sind 80 Personen von Pegeln ≥65 dB(A) betroffen, <10 Personen von Pegeln ≥70 dB(A). Mit Pegeln ≥75 dB(A) sind keine Personen belastet.

Nachts sind 30 Personen von Pegeln ≥60 dB(A) betroffen. Mit Pegeln ≥65 dB(A) und ≥70 dB(A) sind keine Personen belastet.

Tab. 6.5: Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	1,7	0,4	0

2,1 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, davon 0,4 km² einem Pegel >65 dB(A). Einem Pegel >75 dB(A) sind keine Flächen ausgesetzt.



Tab. 6.6: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	270	40	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

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

40 Wohnungen sind mit Pegeln über 65 dB(A) L_{den} belastet, keine mit sehr hohen Pegeln >75 dB(A) L_{den}. Es sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln > 55 dB(A) betroffen.



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

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

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

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

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

Für die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde am 05. Dezember 2023 dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Verkehr und Digitalisierung der Verfahrensstand und die anstehende, erste Beteiligungsphase mitgeteilt. Diese erfolgte vom 22. Januar bis 26. Februar 2024 als öffentliche Auslegung. Begleitend zur Offenlage bot die Stadt Erkelenz am 20. Februar 2024 eine Bürgersprechstunde an. Alle Interessierten hatten die Möglichkeit, sich mit Fachleuten aus der Verwaltung und des bearbeitenden Büros über Lärmprobleme und mögliche Lösungen auszutauschen.

Die Offenlage und Bürgersprechstunde wurden über verschiedene Medien angekündigt (Amtsblatt Nr. 1 der Stadt Erkelenz vom 19. Januar 2024, Internetseite der Stadt Erkelenz und Pressemitteilung). Parallel wurde der Lärmaktionsplanentwurf ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

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

In der zweiten Mitwirkungsphase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans vom 8. April 2024 bis zum 8. Mai 2024 erneut formell ausgelegt. Die zweite Beteiligungsphase wurde auf der Internetseite der Stadt Erkelenz, in der lokalen Presse sowie im Amtsblatt Nr. 5/ 2024 der Stadt Erkelenz bekannt gemacht. Es bestand zudem wiederum die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren. Parallel wurden die Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt.



Die eingegangenen Hinweise wurden wiederum dokumentiert und abgewogen. Das Ergebnis der zweiten Phase der Mitwirkung ist als Anlage II dem Lärmaktionsplan beigefügt.

Der beschlussfähige Lärmaktionsplan wurde durch den Fachausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Verkehr und Digitalisierung 25. Juni 2024 beraten und vom Rat der Stadt Erkelenz in seiner Sitzung am 3. Juli 2024 angenommen.

Die Stadt Erkelenz dankt allen, die sich aktiv und konstruktiv am Mitwirkungsverfahren beteiligt haben, für ihre Hinweise und damit für das Engagement für eine leisere Stadt.



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Stadt Erkelenz hat in der 3. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 26. September 2018 durch den Rat angenommen.

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

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

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde

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

Potenzial	Maßnahme	Stand
A 46 – Mennekrath		
Lärmindernde Maßnahme	Passive Schallschutzmaßnahmen: Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechendem Wirkungsgrad.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Beruht auf privater Initiative.
A 46 – Wockerather Weg		
Lärmindernde Maßnahme	Errichtung einer 150 m langen Lärmschutzwand.	Maßnahme im Jahr 2015 umgesetzt.
Knotenpunkt B 57/ Birker Weg bis nördlicher Ortseingang Granterath		
Lärmindernde Maßnahmen	Alternative I: Errichtung einer Lärmschutzwand	Einfriedung nicht als Lärmschutzwand identifiziert.
	Alternative II: Einbau eines lärmindernden Asphalts bei Deckensanierung.	In die Berechnung ging nichtgeriffelter Gussasphalt ein. Nach NWSIB liegt SMA – Weiterverfolgung wird geprüft.
	Alternative III: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h.	Innerorts von Granterath besteht V_{zul} 50 km/h. Nördlich Granterath Ausweisung V_{zul} nicht eindeutig. Wird im LAP weiterverfolgt.
	Alternative IV: Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechend hohem Wirkungsgrad als passive Schallschutzmaßnahme.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Beruht auf privater Initiative.
B 57 Scheidt		
Lärmindernde Maßnahmen	Alternative I: Einbau eines lärmindernden Asphalts bei Deckensanierung.	In die Berechnung ging nichtgeriffelter Gussasphalt ein. Nach NWSIB liegt SMA – Weiterverfolgung wird geprüft.
	Passive Schallschutzmaßnahmen: Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechendem Wirkungsgrad.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Beruht auf privater Initiative.

Potenzial	Maßnahme	Stand
	Alternative II: Reduzierung zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 70 km/h.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt, wird im LAP weiterverfolgt.
	Alternative III: Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechend hohem Wirkungsgrad als passive Schallschutzmaßnahmen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Beruht auf privater Initiative.
B 57 – Commerden		
Lärmindernde Maßnahme	Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechend hohem Wirkungsgrad als passive Schallschutzmaßnahmen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Beruht auf privater Initiative.
L 19 Kreuzungsbauwerk B 57/L 19 bis Knotenpunkt Roermonder Straße/Molter		
Lärmindernde Maßnahmen	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h oder	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Weiterverfolgung wird geprüft.
	Querschnittsänderung (zu Lasten des Linksabbiegers)	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Weiterverfolgung wird geprüft.
	Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechend hohem Wirkungsgrad als passive Schallschutzmaßnahmen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Beruht auf privater Initiative.
L 19 Knotenpunkt Krefelder Straße (L 19)/Zehnthofweg bis Knotenpunkt Krefelder Straße (L 19)/Roermonder Straße (L 19)		
Lärmindernde Maßnahmen	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Weiterverfolgung wird geprüft.
	Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechend hohem Wirkungsgrad als passive Schallschutzmaßnahmen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Beruht auf privater Initiative.
L 19 Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Aachener Straße bis Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Am Schneller		
Lärmindernde Maßnahmen	Alternative I: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Weiterverfolgung wird geprüft.
	Alternative II: Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechend hohem Wirkungsgrad als passive Schallschutzmaßnahmen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Beruht auf privater Initiative.
L 19 Knotenpunkt Goswinstraße (L 19) Tenholter Straße bis Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Freiheitsplatz		
Lärmindernde Maßnahmen	Alternative I: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Weiterverfolgung wird geprüft.
	Alternative II: Einbau von Schallschutzfenstern mit entsprechend hohem Wirkungsgrad als passive Schallschutzmaßnahmen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Beruht auf privater Initiative.



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

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über ein System- und Netzwerk einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden unter anderem die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde. Soweit erforderlich wurden diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

9.1 Managementansatz zur Lärminderung

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

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

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,



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

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.



9.2 Strategische Maßnahmen

9.2.1 Verkehrsentwicklungsplanung

2005 bis 2008 erfolgte die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 1995. Für den Lärmaktionsplan können folgende Maßnahmen Bedeutung erlangen:

Kfz-Verkehr

- Die im VEP 1995 verfolgte Südost-Umgehung Gerderath wurde aufgrund der Nutzen-Kosten-Analyse aufgegeben.
Infolge bleibt die Ortsdurchfahrt hoch lärmbelastet und muss mit lokalen Maßnahmen entlastet werden.
Für mehrere Knotenpunkte auf der L 19 mit Krefelder Straße, Goswinstraße und Kölner Straße wurde durch Straßen NRW der Ausbau als Kreisverkehr geprüft und als nicht tragfähig bewertet. Aus Sicht der Lärminderung bringt ein Kreisverkehr nur einen geringen Beitrag (ca. -0,5 dB(A)). Die Maßnahmen werden deshalb nicht vom Lärmaktionsplan, Runde 4, unterstützt.
- Es wurde eine direkte Verbindung zwischen B 57 und A 46 angestrebt, indem eine Anbindung der B 57 an die L 227 Antwerpener Straße vorangetrieben wurde (umgesetzt). Die direkte Verbindung der Straßen ist nun über die Achse Antwerpener Straße – Goswinstraße – Kölner Straße gegeben.
Zum Lärmschutz, aber auch für die weitere Stadtentwicklung ist diese Verkehrsführung problematisch, insbesondere für die Wohnbebauung beidseits der Goswinstraße. Die Argumentation ist unverständlich, da die Gewerbegebiete alle über die B 57 und die A 46 erschlossen werden.
- Einführung eines Parkleitsystems über den "Innenstadtring" zu dem auch die Krefelder Straße und die Goswinstraße gehören. Bis auf Einzelfälle besteht eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Ein Parkraumkonzept als Baustein des Integrierten Handlungskonzeptes (InHK) u. a. mit dem Ziel der Vermeidung insbesondere des Parksuchverkehrs liegt vor.
Ein umfassendes Parkraumkonzept mit entsprechender Bewirtschaftung des Parkraums kann einerseits den Parksuchverkehr verringern und kann andererseits die Parkraumnachfrage und die Verkehrsmittelwahl steuern. Es ist damit ein strategisches Instrument, das Kfz-Verkehrsaufkommen und damit die Lärmemissionen zu verringern. Das vorhandene Konzept sollte unter dem Aspekt der Lärmvermeidung aktualisiert werden.

Radverkehr auf den Belastungsachsen

- Goswinstraße: Markierung von Schutzstreifen (umgesetzt).
- Krefelder Straße: Entwidmung getrennter Geh- und Radweg, Planung Zweirichtungsradweg ab Querungssicherung am Grünzug West (nicht umgesetzt)
- Roermonder Straße: Entwidmung Radweg. Führung auf der Fahrbahn innerhalb einer einzurichtenden Tempo 30-Zone (Maßnahme wird in dieser Form nicht umgesetzt).



- Venloer Straße: Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs, Anpassung der Oberfläche (nicht umgesetzt).

9.2.2 Radverkehrskonzept

Die Radwegweisung gibt es bereits seit 2007 (kreisweit) und wurde durch die Stadt Erkelenz 2013 durch ein feinmaschiges Netz ergänzt.

2022 wurde ein Fahrrad-Routennetz beschlossen. Die Stadt Erkelenz hat ein durchgängiges Wegenetz für den Radverkehr entwickelt, das

- die Innenstadt erschließt,
- die weit verstreuten Ortschaften besser mit der Innenstadt verbindet und
- den Anschluss an regionale und überregionale Radrouten herstellt.

Dazu wurden im Radverkehrskonzept Fahrradachsen definiert, die auf die Innenstadt zentriert sind. Für die Fahrradachsen wurden Ausbaustandards definiert. Auf den "Radhaupttrouten" werden die Standards kontinuierlich umgesetzt.

Des Weiteren liegt ein Konzept für regionale Radvorrangrouten und Radschnellwegeverbindungen vor, die durch die Stadt Erkelenz führen und deren Ausbaustandard über dem der oben genannten Routen liegt.

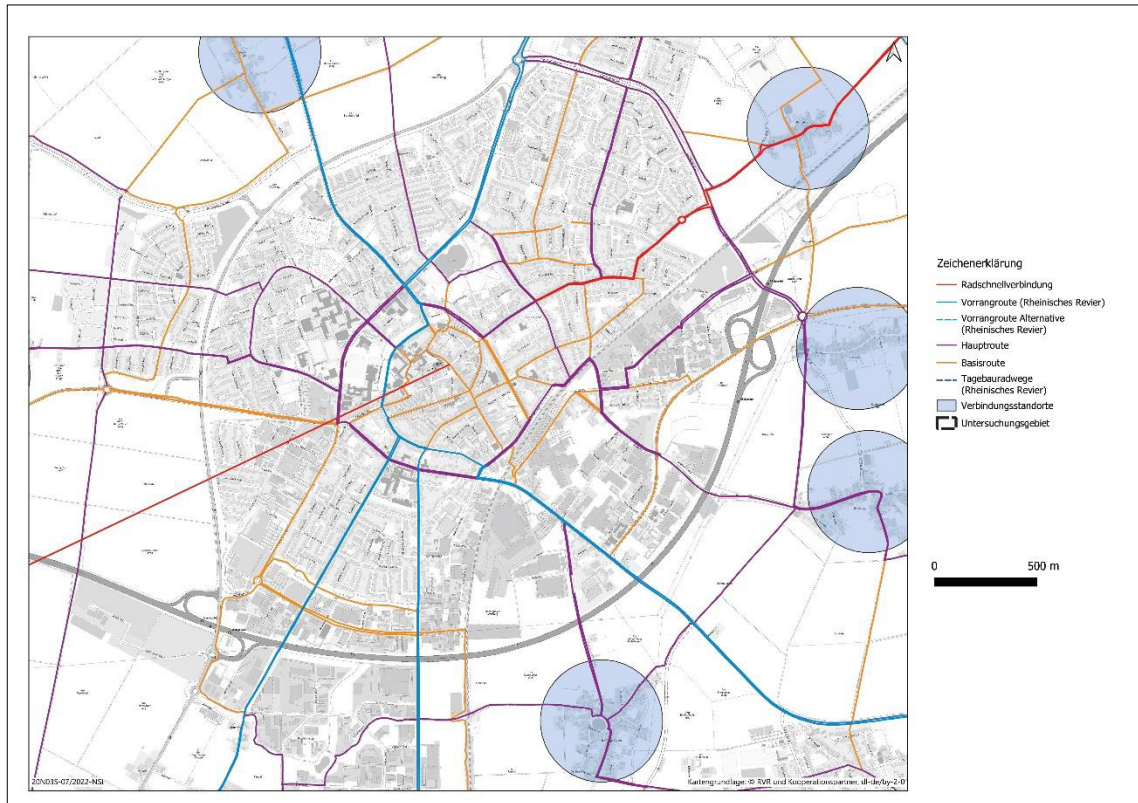


Abb. 9.1: Radhauptrouuten Stadt Erkelenz/ Stadtkern (Radverkehrskonzept)

Belastungsachsen und Routen des Radnetzes decken sich auf folgenden Straßenabschnitten:

- Heerstraße – Vorrangroute (Rheinisches Revier). Im Knotenpunkt Heerstraße/ Hetzerather Straße treffen mehrere Routen aufeinander (Hetzerather Straße Basisroute).
- Lauerstraße – Hauptroute der Stadt Erkelenz.
- Goswinstraße – Vorrangrouten (Rheinisches Revier) queren über die Straße Am Schneller und Tenholter Straße. Am Schneller wird die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgeschlagen.
- Goswinstraße – Hauptroute der Stadt Erkelenz.
- Achse Venloer Straße – Roermonder Straße – Vorrangroute (Rheinisches Revier).
- Krefelder Straße – Hauptroute der Stadt Erkelenz.
- Kölner Straße – Vorrangroute (Rheinisches Revier). Die querende Achse Schulring – Zenthofweg wird als Fahrradstraße vorgeschlagen.

Auf der Achse Krefelder Straße – Goswinstraße wurden sieben Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Eignung für den Radverkehr untersucht und Vorschläge zur Umsetzung gemacht. Auf der



Lauerstraße und der Goswinstraße wurden inzwischen Schutzstreifen aufgebracht. Maßnahmen in den Knotenpunkten, wie die Einrichtung von Aufstellbereichen für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen oder die Radverkehrsführung in nicht signalgesteuerten Knotenpunkten, wurde auf den Belastungsachsen bisher nur im Knotenpunkt Goswinstraße/ Freiheitsplatz umgesetzt. Hier bestehen auf der Goswinstraße getrennte vorgezogene Radfahrstreifen für den Geradeaus- und den Linksabbiegeverkehr in den Freiheitsplatz.

9.2.3 Integriertes Handlungskonzept (InHK)

Das Integrierte Handlungskonzept für die Innenstadt befindet sich in Umsetzung. Seit Ende 2019 wurden zusammen mit der Bürgerschaft in "Arbeitsgemeinschaften" Leitziele entwickelt und ein Maßnahmenprogramm aufgestellt. Vertreten sind Mitglieder aus Politik, Stadtverwaltung, Vereinen, Polizei und Bürgerschaft. Diese betreffen auch den Fuß- und Radverkehr, der kontinuierlich durch die Arbeitsgruppe zum Fahrradwegenetz für das Erkelenzer Stadtgebiet begleitet wird.

Ein Teil der Zielsetzungen hinsichtlich Mobilität und Verkehr kann zur Lärminderung beitragen:

- Schaffung von sicheren und attraktiven Fuß-/ Radverkehrsverbindungen (auch über die Innenstadt hinaus), sowie die barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze.
- Vermeidung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt/ Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Bewirtschaftung.
- Steigerung des Anteils des nichtmotorisierten Verkehrs durch Förderung des ÖPNV, sowie Car- und Bike-Sharing.



9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen

9.3.1 B 57 Heerstraße, Straße Scheidt bis Birker Weg

Basisdaten

Tab. 9.1: Basisdaten B 57 Heerstraße, Straße Scheidt bis Birker Weg

		B 57 Heerstraße, Straße Scheidt bis Birker Weg						
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/]	Fassadenpegel maximal	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Straße Scheidt	Straße Genehen	10.798	SMA	100	78,3	68,8
		Straße Genehen	Ortseingang Granterath Nord	10.798		70	69,7	60,3
		Ortseingang Granterath Nord	Ortseingang Granterath Süd (Höhe Ring- straße, Nr. 20)	8.220		50	72,6	63,0
		Ortseingang Granterath Süd	Birker Weg	8.220		70	72,8	63,6
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Linksabbiegefahrstreifen in den Birker Weg, Fahrbahnbreite 7,50 m			Querungsstellen beidseitig des Kreisverkehrs durch Mittelinsel, nördlich Hetzerather Straße, südlich Birker Weg			
	Nebenanlagen	Scheidt, Richtung Granterath: einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Ostseite, Breite 2,50 m, südlich K 35 bis Hetzerather Straße: Gehweg auf der Westseite, Breite variiert			Radverkehrsführung durchgängig auf den Nebenanlagen			
Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen mit lärmindernder Wirkung		Übergangsgeschwindigkeit vor Ortseingängen Granterath von 100 auf 70 km/h						
ÖPNV		Bushaltestellen: Scheidt, Linie 401, Busbuchten, sowie Granterath, Linien 401, 402, Halteplätze außerhalb der Heerstraße auf baulich abgesetzter Busbucht			Platzähnliche Gestaltung			
Realnutzung		Wohnen, Gärten, Gewerbe, landwirtschaftliche Flächen und Betriebe						
Baustuktur		Ein- und Mehrfamilienhäuser, Höfe teils mit Nebengebäuden zur Straße			Bebauung dörflich, unstrukturiert; 1- bis 2-geschossig			
								
Scheidt		Granterath						



Die Struktur der Ortsdurchfahrt Granterath ist inhomogen. Deutlich erkennbar bilden die zur Straße orientierten Gebäude die ältesten Gebäude.

Unfälle konzentrieren sich im Umfeld der Einmündung Hetzerather Straße. Die angrenzende Siedlungsstruktur hat sich entlang von Erschließungsstraßen nach Osten entwickelt, so dass die Heerstraße innerorts anbaufrei verläuft.

Der Kreisverkehr Heerstraße/K 32 bildet durch seine Gestaltung einen markanten Punkt am nördlichen Ortseingang und unterteilt die geradlinig verlaufende Heerstraße.

Zur Bebauung zwischen Ringstraße und Heerstraße besteht teilweise Lärmschutz auf den privaten Grundstücken in Form von niedrigen Wällen, die aber keinen durchgängigen Lärmschutz bieten.

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Versetzung des Ortsschildes am Ortseingang Süd an den Birker Weg. Damit verbunden die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h (-3,2 dB(A)). Hier beginnt die Bebauung mit dem Gebäude Heerstraße, Haus Nr. 5, das von der Heerstraße erschlossen ist. Zuständig: Straßen.NRW, Straßenverkehrsbehörde.
- Ausbau der Sperrfläche in Verlängerung der Querungssicherung auf dem südlichen Arm der Heerstraße an der Einmündung Birker Weg als bepflanzte Mittelinsel mit Querungsmöglichkeit entsprechend dem Stand der Technik. Durch den Ausbau wird der Knotenpunkt optisch verengt und ein Ortseingang geschaffen. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Heerstraße, Haus Nr. 6a, und Heerstraße, Haus Nr. 15, von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Ausbau der Querungssicherung auf Höhe der abgesetzten Bushalteplätze ggf. auch als Fußgängerüberweg. Aufwertung als begrünte Mittelinsel unter Einbeziehung der Sperrflächen. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Knotenpunkt Heerstraße/ Luxemburger Straße bis Ortseingang Granterath von 100 auf 70 km/h (-2,9 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
Alternativ: Einzelfallprüfung zur Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Knotenpunkt Heerstraße/ Luxemburger Straße und Scheidt von 100 auf 70 km/h (-2,9 dB(A)). Einbeziehung von Scheidt in den Ort (Regelgeschwindigkeit 50 km/h).
- Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik bzw. dem Straßendecktypen nach RLS-19. Zuständig: Straßen.NRW.



Erläuterungen

Um den ständigen Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu vermeiden, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit (wie bereits im LAP 3. Runde beschlossen) zwischen dem Knotenpunkt mit der Luxemburger Straße (Kreisverkehr) bis zum Ortseingang Granterath durchgängig und in beide Fahrtrichtungen auf 70 km/h gesenkt und damit vereinzelt stehenden außerörtlichen Wohngebäude einschließlich im Weiler Scheidt geschützt. Das entspricht der im LAP 3 beschlossenen Maßnahme.

Die Versetzung der südlichen Ortstafel Granteraths wird verfolgt, um die Wohnbebauung bis zum Birker Weg effektiv zu schützen. Nur innerorts kann eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h erfolgen. Die Ausbildung des südlichen Arms der Heerstraße an der Einmündung Birker Weg ist geeignet, durch den Ausbau der Sperrfläche den verlegten Ortseingang auch optisch zu kennzeichnen.

Eine Alternative, die nicht als Teil der Maßnahmenvorschlägen aufgeführt wurde, kann die Einbeziehung des Weilers Scheidt in die geschlossene Ortschaft Granterath darstellen, wodurch sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf die Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h reduziert. Neben der weiteren Lärminderung könnte auch die potenzielle Gefahrenstelle am Ortseingang entschärft werden.

Der sehr hoch lärmbelastete Bereich um die Einmündung Hetzerather Straße/ Bushalteplätze wird durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nur bedingt entlastet. Die Gebäude Heerstraße, Haus Nr. 6 und 8, bleiben nachts weiterhin mit Pegeln über 60 dB(A) belastet. Ein "Nebeneffekt" der Geschwindigkeitsreduzierung ist, dass der zentral gelegene Platz mit der getrennten Bushaltestellenvorfahrt und der Querungsstelle geschützt wird. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine vorsichtigere Fahrweise kann durch eine gestalterische und funktionale Aufwertung der Querungssicherung erfolgen.

Die Gebäude im Weiler Scheidt und im zentralen Ortsbereich Granterath sind weiterhin sehr hoch belastet, mehrere sogar über 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} . Hier wird empfohlen, falls nicht bereits geschehen, eine Prüfung auf die Förderung von passivem Lärmschutz bei Straßen.NRW zu beantragen (siehe Kap. 11.).

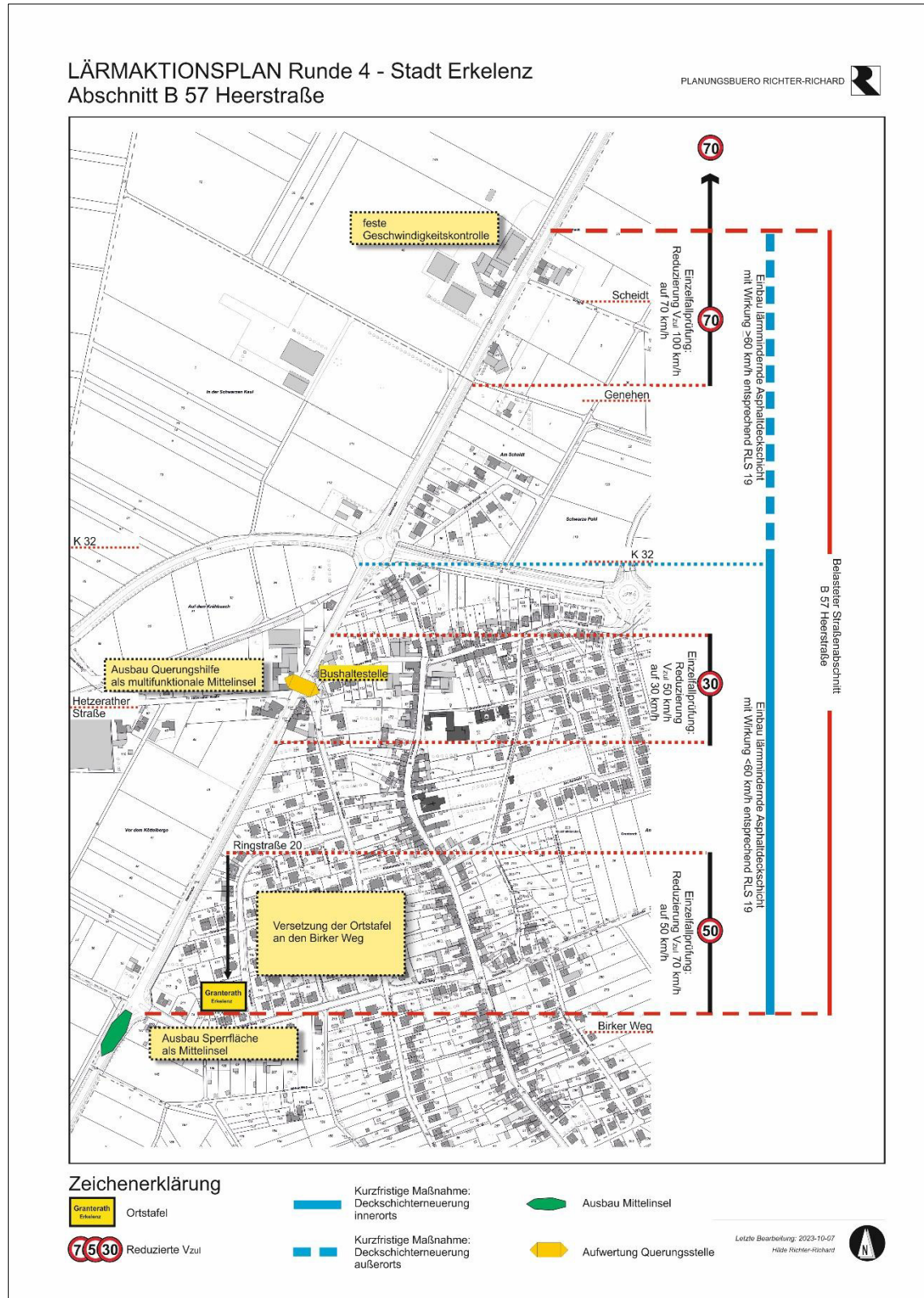
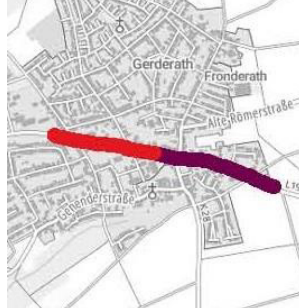


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht B 57 Heerstraße, Scheidt bis Birker Weg

9.3.2 L 19 Lauerstraße, Weidbruchsweg bis Ortseingang Ost

Basisdaten

Tab. 9.2: Basisdaten Lauerstraße, Weidbruchsweg bis Lauerstraße, Haus Nr. 78

		L 19 Lauerstraße		Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
		von	bis			L _{den}	L _{night}
		Weidbruchsweg	Lauerstraße, Haus Nr. 14	8.468		66,5	57,8
		Lauerstraße, Haus Nr. 14	Lauerstraße, Haus Nr. 48	8.468	30/50	71,1	62,5
		Lauerstraße, Haus Nr. 48	Lauerstraße, Haus Nr. 78	8.323	50	70,3	61,7
Lärminderungspotenziale							
Straßeninf- rastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig + Linksabbiegefahrstreifen in die einmündenden Straßen westlich der Vossemer Straße sowie in Florianstraße und Eremitenweg		"Falscher" Kreisverkehr im Knotenpunkt Lauerstraße/ Vossemer Straße, Anforderungs-LSA Übergang Höhe Durchgang zum Hallenbad			
	Nebenanlagen	Außerörtliche Geh- und Radweg führt von Westen auf der Nordseite bis Weidbruchsweg, ab dort Führung über Schutzstreifen bis Florianstraße, weiter auf gemeinsamem Geh- und Radweg auf Nordseite		Mittelinsel mit Querung Höhe Haltestelle Lauerstraße, Höhe Haltestelle Gerderath, Mittelinsel südlich Weidbruchsweg, Fahrradschleuse nördlich Weidbruchsweg, Querungssicherung Straße An der Wolfskaul			
Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen mit lärmmindernder Wirkung		V _{zul} 30 km/h von 7-17 h		Kurvenlage, sportliche/schulische Einrichtungen, Querungsstelle			
ÖPNV		Bushaltestellen: An der Wolfskaul - Linie 405, Gerderath - Linie 405, 407, SB 1, Lauerstraße - Linie 405					
Realnutzung		Wohnen, Gewerbe, Gastronomie, Apotheke, Dienstleistung, Einzelhandel, Discounter, Pflegeeinrichtung, zentrale Grünfläche					
Baustruktur		Ein- und Mehrfamilienhäuser, 1- bis 2-geschossig		Bebauung Friedhofstraße bis Ortseingang Ost mehrheitlich angrenzend an den Straßenraum (Baulinie), westlich Friedhofstraße Einfamilienhäuser mit langen Gärten zur Lauerstraße			
							
Lauerstraße, Ortseingang Ost				Lauerstraße, Höhe Bushaltestelle Gerderath			



Die Lauerstraße führt von Erkelenz nach Westen zur B 221, die unmittelbar westlich von Gerderath verläuft und von dort aus die Grenzregion zwischen Brüggen und Heinsberg erschließt. Da es aus der Region östlich der B 221 nur wenige Anbindungen an die weitgehend niveaufrei geführte B 221 gibt, werden auf der L 19 Verkehre gebündelt, die die Ortsdurchfahrt Gerderath belasten und zu hohen bis sehr hohen Lärmbelastungen führen.

Die östliche Ortseingangstafel steht noch vor Beginn der Bebauung auf Höhe des nach Süden führenden Wirtschaftswegs. Damit wird der Beginn der Bebauung rechtzeitig geschützt. Vor Ort war jedoch zu beobachten, dass die Innerortsgeschwindigkeit (50 km/h) nicht mit Beginn der Ortschaft eingehalten und auch im weiteren Verlauf offensichtlich ausgefahren wird.

Zwischen Lauerstraße, Haus Nr. 14, und Lauerstraße, Haus Nr. 48, konnte durch die tageszeitlich begrenzte Reduzierung der V_{zul} auf 30 km/h den Pegeln die Spitze genommen werden.

Der Radverkehr wird über Schutzstreifen geführt, was nach ERA bei der vorliegenden DTV angemessen ist.

Die Bushaltestellen haben hohen Sanierungsbedarf, insbesondere hinsichtlich eines barrierefreien Ausbaus. Aber auch Wetterschutz und Sitzgelegenheiten fehlen größtenteils. Positiv ist, dass die Haltestellen über Querungsstellen gut erschlossen sind.

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Ausweitung des Abschnitts mit V_{zul} 30 km/h nach Osten bis einschließlich Querungsstelle an der Bushaltestellen Lauerstraße und eine ganz-tägliche Anordnung von V_{zul} 30 km/h auf dem gesamten Abschnitt (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Ortseingang Ost
 - Zusätzlich zur Ortstafel Prüfung einer Markierung des Verkehrszeichens 50 km/h auf der Fahrbahn. Zur Beurteilung der Situation sollen vorher Geschwindigkeitsmessungen stattfinden. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
 - (Mobiles) Dialogdisplay am Standort Lauerstraße, Haus Nr. 78. Zuständig: Stadt Erkelenz.
 - Hochwertige Bepflanzung der Mittelinsel in Höhe Lauerstraße, Haus Nr. 78. Zuständig: Stadt Erkelenz.

Erläuterungen

Durch die räumliche und zeitliche Ausdehnung der Strecke mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h werden den sehr hoch belasteten Gebäuden zwischen Gerderather Burgstraße und dem östlichen Ortseingang die Pegelspitzen gebrochen (Entlastung -2,4 dB(A)).

Die genannten Maßnahmen im Bereich des östlichen Ortseingangs dienen einer verbesserten Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Fahrbahn zeigt augenscheinlich noch keinen Sanierungsbedarf. Der Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht sollte aber bei



Sanierungsbedarf oder sonstigen Anlässen (z. B. Erneuerung Abwasserkanal) eingebracht werden. Die Maßnahme wird den langfristigen Maßnahmen in Kapitel 10. zugeordnet.

Den Hauseigentümern östlich der Florianstraße wird empfohlen, soweit nicht bereits erfolgt, passiven Lärmschutz bei Straßen.NRW zu beantragen (siehe Kap. 11.).

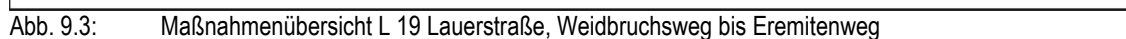


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht L 19 Lauerstraße, Weidbruchsweg bis Eremitenweg

9.3.3 L 19 Venloer Straße – Roermonder Straße, B 57 bis Krefelder Straße

Basisdaten

Tab. 9.3: Basisdaten Venloer Straße – Roermonder Straße, B 57 bis Krefelder Straße

L 19 Venloer Straße – Roermonder Straße							
			DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
	von	bis				L _{den}	L _{night}
	B 57	Roermonder Straße	8.620	nichtgerif- felter Gussas- phalt	50	66,9	57,0
	Roermonder Straße	Krefelder Straße	8.620		50	70,4	60,1
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßeninf- rastruktur	Fahrbahn	Venloer Straße: dreistreifig, 9,75 m Fahrbahnbreite Roermonder Straße: zweistreifig, Linksabbiegefahrstreifen Knotenpunkt Venloer Straße und Krefelder Straße, ≥8,18 m Fahrbahnbreite			Venloer Straße: Mittelinsel mit Querung nördlich Kolberger Straße Roermonder Straße: Querungssicherung in Höhe Eingang Friedhof, Übergang im signalgeregelten Knotenpunkt mit Krefel- der Straße		
	Nebenanlagen	Westseite: Geh- und Radweg, Venloer bis Oerather Mühle gemeinsame Führung, anschließend getrennte Führung, Ostseite: Gehweg			Gemeinsamer Geh- und Radweg zu schmal, Gehweg teils mit Mindestmaß		
Straßenverkehrsrechtliche Anord- nungen mit lärmindernder Wir- kung		Verbot für Lkw >7,5 t, Anlieger frei					
ÖPNV		Bushaltestelle Oerather Mühle, Linien 405, 418, EK4, SB 8					
Realnutzung		Wohnen, Gewerbe, Gastronomie, Friedhof					
Baustuktur		Einfamilienhäuser, offenen Bauweise, vorwiegend 1-1½- geschossig; gewerbliche Bauten an Bauhöhe ausgerich- tet.			Inhomogenes Stadtbild mit unmittelbar angrenzender Bebauung, zurückstehen- der Bebauung mit Gärten, zurückste- hende gewerbliche Bebauung mit Park- plätzen.		

Roermonder Straße, Einmündung in Krefelder Straße

Venloer Straße, Höhe Oerather Mühle



Die Achse Venloer Straße – Roermonder Straße wird im Norden von der B 57 (Überführung) begrenzt. Die Anbindung erfolgt außerhalb der Bebauung. Der Straßenabschnitt ist Teil einer Vorrangroute (Rheinisches Revier).

Die Bebauung ist, ausgenommen der Oerather Mühle mit $\geq 70,4/60,1$ dB(A) L_{den}/L_{night} , von Fassadenpegeln $< 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} betroffen. Fassadenpegel $\geq 65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night} kommen abschnittsweise an der Siedlungsbebauung nördlich des Sankt-Rochus-Wegs (Ostseite), dem Bereich um die Oerather Mühle (beidseitig), sowie im Einmündungsbereich in die Krefelder Straße (beidseitig) vor. Dazwischen liegen Gebäude, die im Bereich der Umwelthandlungsziele liegen.

An der Grünfläche zur Stettiner Straße wurde nicht bestehender Lärmschutz einberechnet, die Pegel liegen dort also etwas höher. Nicht berechnet wurde die Mauer zur Bebauung Stettiner Straße, Haus Nr. 1-7. Die zur Straße ausgerichteten Bauteile (Gewächshaus Blumenmarkt, Gaststätte Oerather Mühle) wurden fälschlicherweise als Wohnbebauung identifiziert.

An der Bushaltestelle Oerather Mühle, über die Siedlungsgebiete beidseitig der Belastungsachse sowie der Zentralfriedhof bedient werden, bedarf es weiterer Querungsstellen an den weit auseinander liegenden Richtungshaltestellen. Diese Querungsstellen haben auch Bedeutung als Schulweg und Weg zum Kindergarten.

Die Radverkehrsführung ist nicht eindeutig. Auf der Nordostseite wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Erst an der Kolberger Straße bestünde die Möglichkeit, auf den parallel verlaufenden Masurenweg zu wechseln und in Verlängerung auf den außerörtlichen gemeinsamen Geh- und Radweg.

Die Radverkehr findet damit vorwiegend auf der Südwestseite statt. Ab dem Ortseingang als gemeinsamer Geh- und Radweg und im Anschluss, etwa ab der Peter-Eggerath-Straße, als getrennter Geh- und Radweg. Auf dieser Straßenseite befinden sich auch mehrere Wegweiser im Knotenpunktsystem. Dem Radverkehr fehlen zumindest gesicherte Querungsstellen. Die vorhandenen Querungssicherungen sind aufgrund zu geringer Breiten und hinsichtlich ihres Ausbaus nicht für den Radverkehr geeignet. Das gilt auch für die Querungssicherungen nördlich der Kolberger Straße, an denen der Radverkehr Richtung Innenstadt vom Masurenweg auf die Südwestseite zum gemeinsamen Geh- und Radweg wechseln muss.

Die Achse Venloer Straße – Roermonder Straße ist im Radverkehrskonzept als Vorrangroute (Rheinisches Revier) ausgewiesen. Die vor Ort vorhandenen Gegebenheiten entsprechen deutlich nicht dieser Gewichtung im Radverkehrsnetz. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist nach ERA nicht vertretbar.

Für die Radverkehrsführung auf der Ostseite muss dennoch eine Lösung gefunden werden. Eine Vorprüfung ergibt, dass die Roermonder Straße bei einer DTV/Sp.Std. von ca. 860 Kfz und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in den oberen Belastungsbereich II fällt mit Tendenz zum Belastungsbereich III. Für eine regelkonforme Radverkehrsführung ergeben sich zwei Varianten:

- Schutzstreifen (in Planung) wären zwar grenzwertig, aber noch zulässig, sofern die Gehwege für Radfahrende freigegeben werden. Letzteres ist aufgrund der Gehwegbreite auf der Ostseite nicht durchgängig möglich. Um eine sichere Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu gewährleisten, müsste die zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens auf 40 km/h gesenkt werden.



- Markierung eines Radfahrstreifens auf der Ostseite. Die Fahrbahn ist einschließlich der Rinnen (0,50 m breit, flache Ausbildung) 8,05 m breit, eine Neuaufteilung der Fahrbahn in eine 5,30 m breite Fahrbahn und einen 2,75 m breiten Radfahrstreifen ist umsetzbar.

Eine Planung mit einer Radverkehrsführung auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen liegt vor. Die Phasen der Lichtsignalanlagen müssen noch von Straßen.NRW angepasst werden.

Generell gilt, dass sich hier die Gehwege und der Radweg in einem sanierungsbedürftigen Zustand einschließlich eines Ausbaus der Bushaltestellen befinden.

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30/40 km/h (-1,9 dB(A)), Beginn nördlich der B 57 bis zur Krefelder Straße.
- Förderung Radverkehr Ostseite
 - Führung des Radverkehrs auf der Roermonder Straße von Krefelder Straße bis Venloer Straße auf der Fahrbahn mit Einrichtung eines Radfahrstreifens.
 - Weiterführung des Radfahrstreifens auf der Venloer Straße bis zur Kolberger Straße.
 - Indirekter Abbieger auf der Kolberger Straße für den Radverkehr.
- Förderung Fußverkehr: Querungsstelle (Fußgängerüberweg oder Anforderungs-LSA) nördlich der Einmündung Danziger Straße zwischen den versetzt zueinander liegenden Richtungshaltestellen.
- Förderung ÖPNV: Ausbau der Bushaltestelle entsprechend dem Stand der Technik.

Erläuterungen

Die Mindestgeschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h wird gewählt, da mit der Maßnahme die meisten Gebäude unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} entlastet werden können und dem Charakter der Straßenachse mit einer Gemengelage aus Gewerbe, Friedhof, Parkflächen und wenigen direkten Anwohnern entsprochen werden kann.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h bewirkt, dass die maximalen Fassadenpegel auf 65,0/55,1 dB(A) L_{den}/L_{night} reduziert werden. Überschreitungen treten an einem Teil einiger Gebäude auf, grundsätzlich sinkt die Belastung der Venloer Straße durch die Maßnahme unter die Werte 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} .

Die Roermonder Straße kann durch die Geschwindigkeitsreduzierung nicht vollständig entlastet werden. Es verbleiben Betroffenheiten über den Auslösewerten 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} im Bereich der Oerather Mühle von 1,5 bis max. 3,2 dB(A) L_{night} (einzelne Gebäudeteile), sowie im Einmündungsbereich in der Krefelder Straße. Betroffen sind hier die Roermonder Straße, Haus Nr. 35, mit 65,0/57,9 dB(A) L_{den}/L_{night} und Krefelder Straße, Haus Nr. 24, mit 65,0/57,7 dB(A) L_{den}/L_{night} .



Falls nicht bereits erfolgt, wird den Eigentümern der immer noch hoch betroffenen Gebäude privater, passiver Lärmschutz empfohlen. Da die Belastung dort über 64/54 dB(A) L_{den}/L_{night} liegt, sollte Förderung bei Straßen.NRW beantragt werden.

Es wird davon ausgegangen, dass auch auf der Südseite der Radverkehr über Schutzstreifen geführt werden wird (siehe oben Planung). Maßnahmen zur Radverkehrsführung dienen dem Lärmschutz und unterstützen die Umsetzung des Radverkehrskonzepts der Stadt Erkelenz.

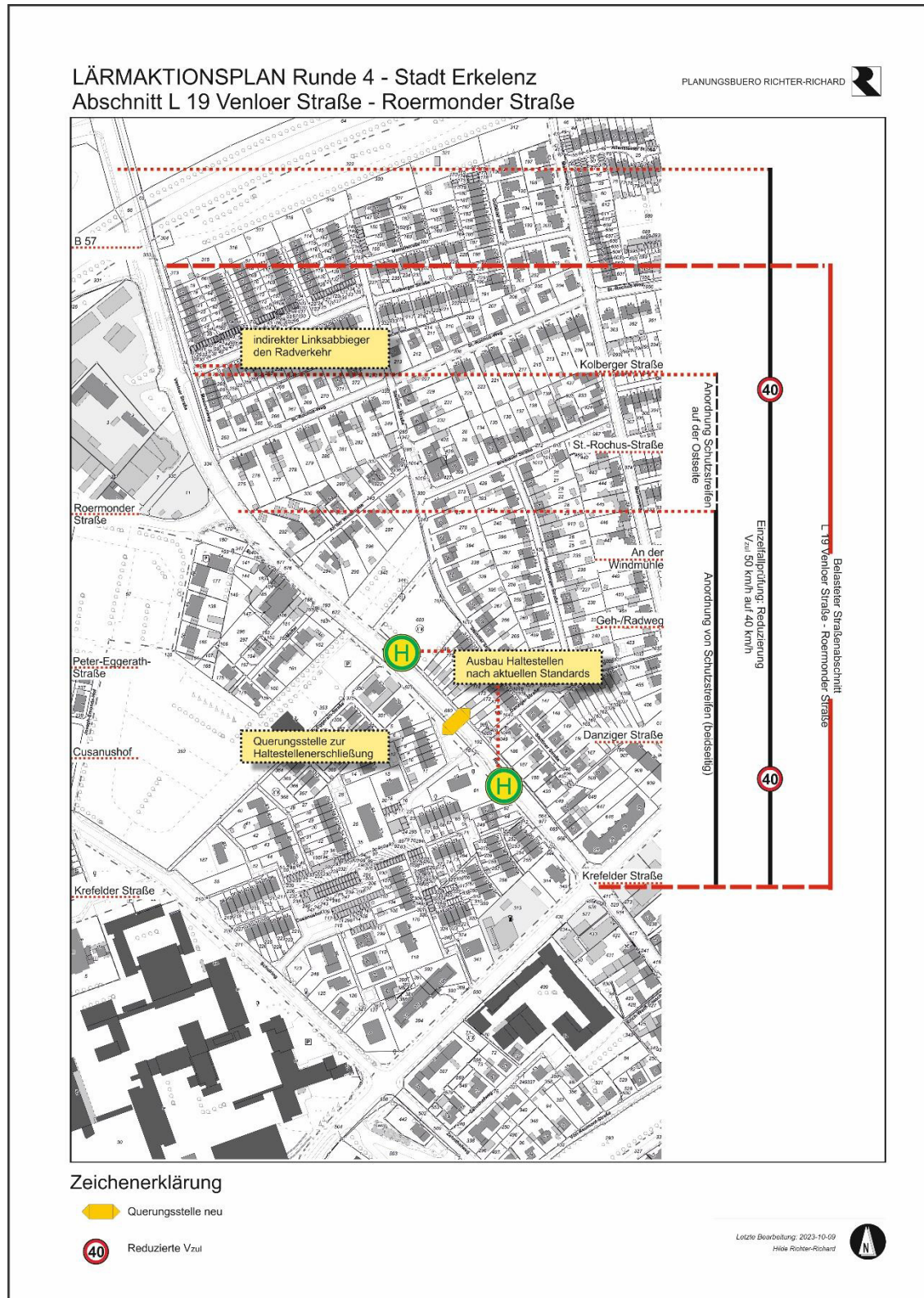
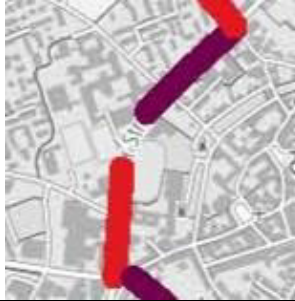


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht L 19 Venloer Straße – Roermonder Straße, B 57 bis Krefelder Straße

9.3.4 L 19, Krefelder Straße, Roermonder Straße bis Aachener Straße

Basisdaten

Tab. 9.4: Basisdaten L 19 Krefelder Straße, Roermonder Straße bis Aachener Straße

		L 19 Krefelder Straße, Roermonder Straße bis Aachener Straße						
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/]	Fassadenpegel maximal	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Roermonder Straße	Schulring Nord	8.620	Nichtgerif- felter Gussas- phalt	50	70,0	60,1
Schulring Nord	Schulring Süd	8.620	50	66,1		55,5		
Schulring Süd	Aachener Straße	8.620	50	69,0		59,2		
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen				
Straßeninf- rastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Linksabbiegefahrstreifen in Goswinstraße, Roermonder Straße, Schulring, Bushof, Fahrbahnbreite mindestens 8,00 m, maximal 11,00 m)		Teilung der Richtungsfahrbahnen durch begrünte Mittelinsel mit Bäumen und Querungsstellen				
	Nebenanlagen	Beidseitig getrennte Geh- und Radwege		Streckenweise Abgrenzung zur Fahrbahn durch Grünstreifen, die getrennten Geh- und Radwege sind abschnittsweise zu schmal				
Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen mit lärmmindernder Wirkung		Verbot für Lkw >7,5 t, Anlieger frei V _{zul} 30 km/h zur Sicherung Fußgängerüberweg Höhe Cornelius-Burgh-Gymnasium						
ÖPNV		ZOB, Linien EK 1, EK 2, EK 3, EK 4, SB 8, Sb 81, 401, 402, 406						
Realnutzung		Wohnen, Schulen, Bushof, Sportstätten, Gewerbe, Gastronomie						
Baustruktur der Wohnbebauung		2- bis 4-geschossig, vereinzelt Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, Gewerbe- und Schulbauten						
								
Krefelder Straße, Neubebauung nordöstlich Bushof, Nordseite				Krefelder Straße, nordöstlich Bushof, Südseite				

Die Krefelder Straße erschließt das Schulzentrum und verschiedene Sportstätten am nordwestlichen Rand der Innenstadt. Zwischen dem südlichen Schulring und dem Knotenpunkt Krefelder Straße/ Goswinstraße liegen gewerblich genutzte Flächen durchsetzt mit Wohngebäuden. Die $\geq 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} belastete Wohnbebauung und zwei Grundschulen befinden sich westlich der Roermonder Straße bis zum Zehnthofweg (Bushof). Die Krefelder Straße ist im Radverkehrskonzept als Hauptroute der Stadt Erkelenz ausgewiesen.



Der Straßenabschnitt mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h liegt im unübersichtlichen Kurvenbereich zwischen dem Zugang zum Stadion und der Beachanlage. Geschützt wird die Querungssicherung an Erschließung des Cornelius-Burgh-Gymnasium in der zweiten Reihe. Auf dem Straßenabschnitt zwischen Zehnthofweg und Roermonder Straße an den zwei Grundschulen (kath. Franziskus-Schule und Astrid-Lindgren-Schule) angrenzen, wurde die Richtgeschwindigkeit von 50 km/h beibehalten.

Der Radverkehr wird auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen geführt. Die ursprüngliche Gehwegbreite beträgt abschnittsweise nur 1,20 m, die Radwegbreiten entsprechen teilweise den Vorschriften. Aufgrund der potenziell anzunehmenden hohen Frequentierung von Fuß- und Radverkehr ist die Gesamtbreite insbesondere für den Fußverkehr nicht befriedigend.

Das Radverkehrskonzept empfiehlt, den Radverkehr weiterhin dual im Mischverkehr und über die nicht benutzungspflichtigen Radwege zu führen. Eine Führung im Mischverkehr ist unter Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h jedoch bedenklich (oberer Bereich II), aufgrund der empfindlichen Nutzer (Kinder, Jugendliche) tendenziell auszuschließen. Entsprechend einer Vorprüfung nach ERA ergibt sich bei ca. 860 Kfz/Sp.Std. und V_{zul} 30 km/h die Einordnung in die Grauzone zwischen den Belastungsbereichen I und II. Damit wäre eine Führung im Mischverkehr in einer dualen Führung, wie oben genannt, angemessener.

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Ganztägige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Förderung des Radverkehrs: Beibehaltung der dualen Führung im Mischverkehr in Kombination mit den nicht benutzungspflichtigen Radwegen, wie im Radverkehrskonzept vorgesehen, unter der Prämisse eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem Stand der Technik (gemäß RLS-19 ≥ 2 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.

Erläuterungen

Nach Umsetzung der Maßnahmen werden alle Fassadenpegel im Bereich der Schulen unter 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} gesenkt. Die maximale Belastung liegt weiterhin bei 67,6/57,7 dB(A) L_{den}/L_{night} . Im Abschnitt zwischen Schulring Süd und Aachener Straße verbleiben maximale Fassadenpegel von 66,6/56,8 dB(A) L_{den}/L_{night} .

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

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



Die lärm mindernde Wirkung durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h verliert durch den Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht zum Teil ihre Wirksamkeit.

Ein in der Lärmberechnung nicht berücksichtigter Aspekt liegt darin, dass bei Zurücknahme der reduzierten Geschwindigkeit, z. B. bei einem regelkonformen Ausbau der Geh- und Radwege, weiterhin Lärminderung aufgrund der lärm mindernden Asphaltdeckschicht besteht.

Um Außenbereiche (z. B. Gärten, Balkone, Loggien) vor Lärmimmissionen zu schützen, kann weitergehender privater Lärmschutz, beispielsweise durch

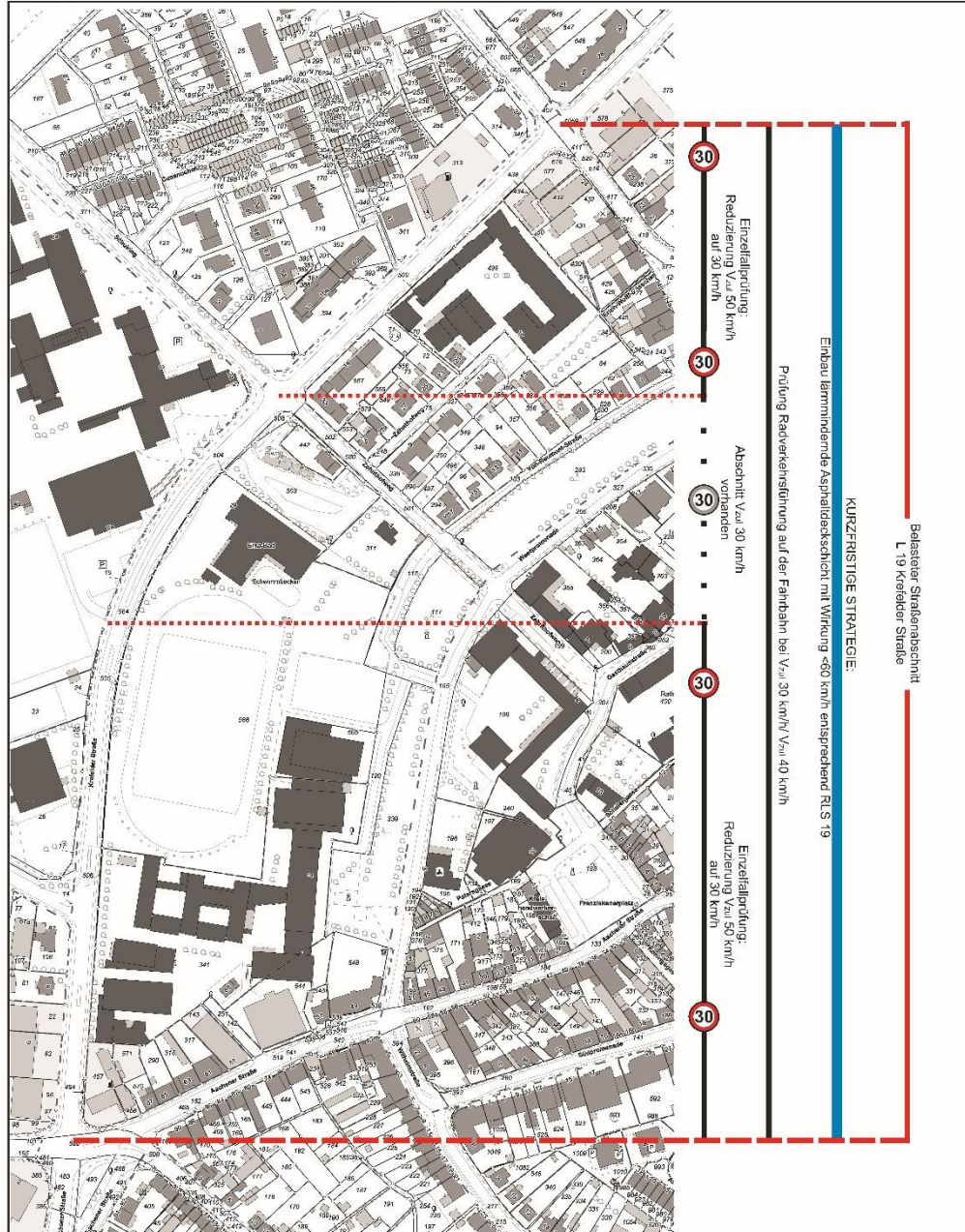
- Baukörper mit lärmunempfindlicher Nutzung, wie Garagen, Schuppen, Lagerhallen oder auch (begrünte) Mauern,
- aber auch kleinere lärmgeschützte Räume wie Terrassen mit Wind-/Lärmschutz, Wintergärten, Pavillons und ähnliches,

sofern baurechtlich zulässig, sinnvoll sein. Hier wird insbesondere auf das Mehrfamilienhaus Krefelder Straße, Haus Nr.1a, hingewiesen, an dem durch die Schließung der offenen Laubengänge zur Lärmquelle durch Verglasung die Wohnungen effektiv gegen Lärm geschützt werden könnten. Im Gewerbegebiet Antwerpener Straße wäre zu prüfen, ob nichtbetriebliche Wohnbebauung abgesiedelt werden kann.

Falls nicht vorhanden, sollten die beiden Schulen durch Schallschutzfenster geschützt werden, und der Durchlass in den Innenhof eventuell durch ein Tor geschlossen werden.

LÄRMAKTIONSPLAN Runde 4 - Stadt Erkelenz
Abschnitt L 19 Krefelder Straße
Abschnitt Roermonder Straße bis Aachener Straße

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Zeichenerklärung

■ Lärmindernde
Asphaltdeckschicht

30 Reduzierte Vztl

30 Vztl 30 km/h vorhanden

Letzte Bearbeitung: 2024-04-27
Hilke Richter-Richard



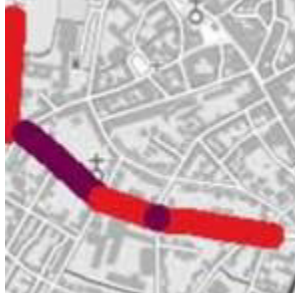
Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht L 19 Krefelder Straße, Roermonder Straße bis Aachener Straße



9.3.5 L 19 Goswinstraße, Aachener Straße bis Gerhard-Welter-Straße

Basisdaten

Tab. 9.5: Basisdaten Goswinstraße, Aachener Straße bis Gerhard-Welter-Straße

L 19 Goswinstraße, Aachener Straße bis Gerhard-Welter-Straße								
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Aachener Straße	Straße Am Schneller	9.108	Nichtgerif- felter Gussas- phalt	50	71,8	61,8
Straße Am Schneller	Gerhard-Welter- Straße	9.108		50	70,4	60,1		
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninf- rastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, in beide Fahrrichtungen Fahrstreifenauf- weitung für linksabbiegenden Verkehr; Linksabbiege- fahrstreifen zum Freiheitsplatz			Schutzstreifen; Parkbucht mit Baumbee- ten auf der Südwestseite; Freiheitsplatz bis Tenholter Straße Grünstreifen zum Gehweg; Übergang LSA-gesichert in den Knoten mit Aachener Straße, Am Schneller, Ten- holter Straße, Freiheitsplatz			
	Nebenanlagen	Beidseitig Gehwege			Auf dem Abschnitt Aachener Straße bis Straße Am Schneller sehr schmal und durch Treppenstufen an Hauseingängen unterbrochen			
Straßenverkehrsrechtliche Anord- nungen mit lärmmindernder Wir- kung		Keine						
OPNV		Keine Bushaltestellen			Buslinien queren die Goswinstraße an der Tenholter Straße			
Realnutzung		Wohnen, Krankenhaus, Tagesklinik, Agentur für Arbeit						
Baustuktur der Wohnbebauung		2- bis 3-geschossig, weitgehend Einfamilienhäuser, ge- schlossene Bebauung zwischen Aachener Straße und Tenholter Straße auf der Südwestseite; größtenteils Vor- gärten zwischen Tenholter Straße und Gerhard-Welter- Straße						
								
Goswinstraße, westlich Am Schneller		Goswinstraße, Graf-Reinald-Str. Richtung Tenholter Str.						



Die B 57 im Westen und die A 46 im Osten von Erkelenz sind über die Achse Antwerpener Straße – Goswinstraße – Kölner Straße auf kurzem Weg verbunden, allerdings mit dem Nachteil, dass der Durchgangsverkehr stark zur Lärmbelastung der angrenzenden Bebauung beiträgt. Laut Verkehrskonzept der Stadt Erkelenz soll diese "kurze" Verbindung beibehalten werden, obwohl dadurch Ziel- und Quellverkehr der Gewerbegebiete östlich der Innenstadt und an der Aachener Straße in die Stadt gezogen werden.

Die Achse weiterhin zu präferieren, obwohl eine Stadtumfahrung über die Achse B 57 – A 46, die die Gewerbegebiete von außen erschließt, gegeben ist, ist aus Sicht des Lärmschutzes in Frage zu stellen.

Die gesamte Straßenachse ist mit Fassadenpegeln über 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} belastet. Während der Straßenabschnitt von Aachener Straße bis Straße Am Schneller nachts durchgängig mit Fassadenpegeln >60 dB(A) belastet ist, fallen die Fassadenpegel zwischen Straße Am Scheller und Gerhard-Welter-Straße nachts bis auf ein Gebäude unter 60 dB(A). Die Ganztagspegel liegen auf diesem Abschnitt unter 70 dB(A).

Die Goswinstraße gehört zum Haupttroutennetz der Stadt Erkelenz. Die Radverkehrsführung erfolgt zz. durchgängig über Schutzstreifen, sind aber mit 1,30 m Breite relativ schmal und es fehlen Sicherheitsabstände zum Parken. Sie entsprechen nicht den Vorgaben der ERA. Auch die oben beschriebenen Mängel an der Ausführung der Schutzstreifen sprechen, wie bereits im Radverkehrskonzept konstatiert, gegen eine Eignung. Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs sind deshalb erforderlich.

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)) zwischen Aachener Straße und Gerhard-Welter-Straße. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Beibehaltung der reduzierten Geschwindigkeit im Rahmen der Maßnahme des Radverkehrskonzepts. Vorgesehen ist die Radverkehrsführung im Mischverkehr. Umgestaltung der Knotenpunkte Goswinstraße/ Am Schneller und Goswinstraße/ Tenholter Straße entsprechend Radverkehrskonzept. Vorschläge LAP bez. Goswinstraße: Verbreiterungen in den Knotenpunkten und vorgezogene Aufstellbereiche, zum Beispiel durch Aufgabe eines getrennten Linksabbiegefahrstreifen und Markierung eines aufgeweiteten Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen. Die Maßnahmen unterstützen die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts und zeigen Umsetzungsmöglichkeiten auf. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Kurzfristig Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend RLS 19 ($\geq 2,0$). Die Maßnahme sollte zumindest auf dem Abschnitt Aachener Straße, bis Straße Am Schneller umgesetzt werden. Beibehaltung V_{zul} 30 km/h aufgrund Radverkehrsführung im Mischverkehr. Zuständig: Straßen.NRW.



Erläuterungen

Durch kurzfristige Maßnahmen ist eine Lärmreduzierung um etwa 4,0 dB(A) durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu erzielen.

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

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

Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erhöht die lärmindernde Wirkung und zugleich die Sicherheit für den Radverkehr. Hinweis: Eine in den Lärmkarten aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht zu berechnende Größe stellt die Verkehrsverstetigung dar, zum Beispiel durch Abstimmung der Lichtsignalanlagen (etwa -1 dB(A)).

Auf dem sehr hoch belasteten Straßenabschnitt zwischen Aachener Straße und Straße Am Schneller können die Fassadenpegel unter das Wertepaar 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} auf eine maximale Belastung von 67,8/57,8 dB(A) L_{den}/L_{night} gesenkt werden. Damit ist die Lärmbelastung auf diesem Streckenabschnitt immer noch hoch und übersteigt das Wertepaar 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} auf der Nordostseite bis zu 3 dB(A) und auf der Südwestseite bis zu 2 dB(A) – auf der Südwestseite macht sich der größere Abstand der Fahrbahn zu den Gebäuden bemerkbar.

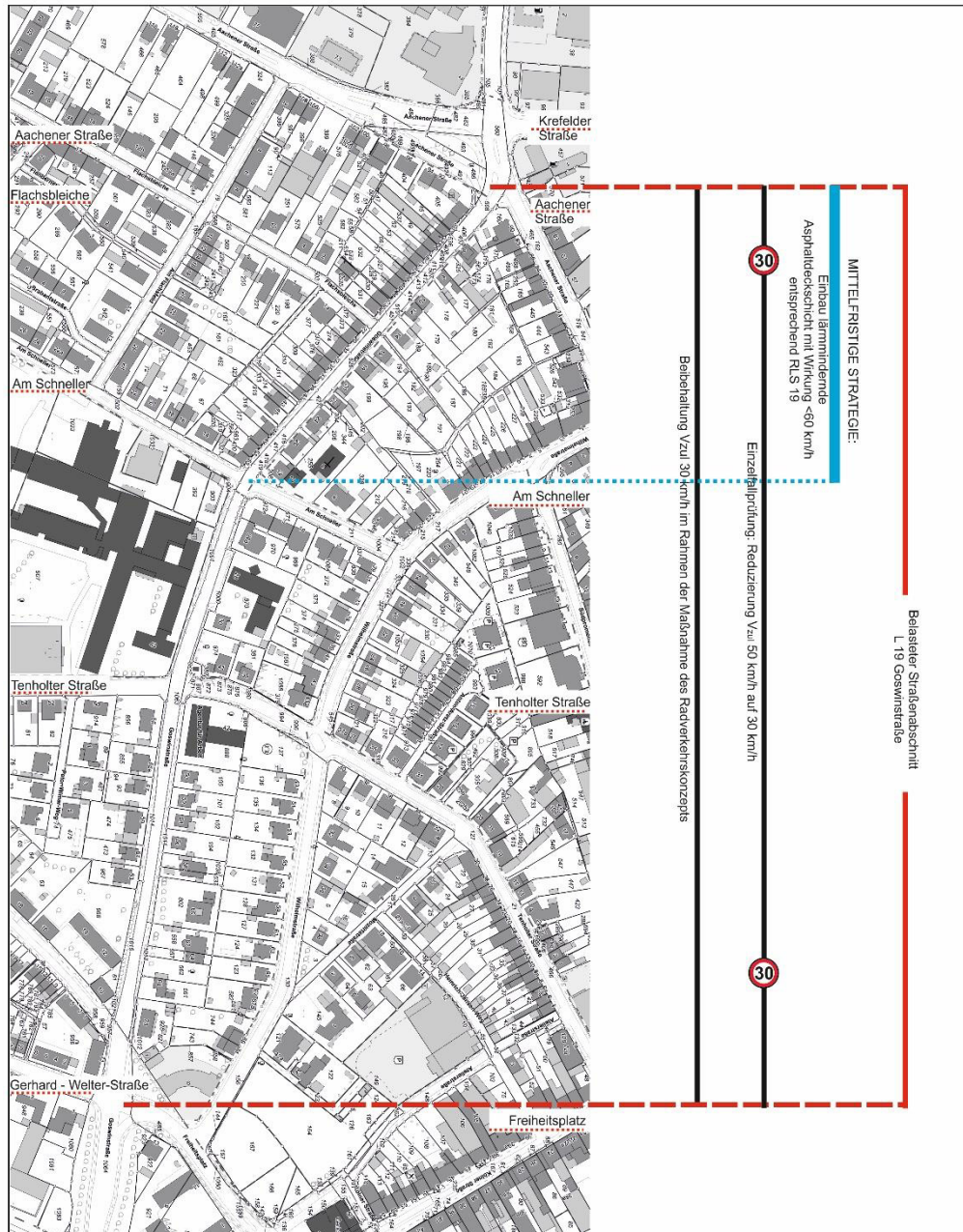
Zwischen der Straße Am Schneller und Gerhard-Welter-Straße können die Fassadenpegel auf der nordöstlichen Straßenseite unter das Wertepaar 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} auf maximal 66,4/56,1 dB(A) L_{den}/L_{night} entlastet werden. Auf der Südwestseite bleiben Gebäude(-teile) bis zu 1 bzw. 0,5 dB(A) über diesen Pegelwerten belastet.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie die Reduzierung des Lkw-Verkehrs erhöht die Sicherheit des Radverkehrs deutlich und unterstützt die Bedeutung der Strecke im Radverkehrskonzept als städtische Hauptroute.



LÄRMAKTIONSPLAN Runde 4 - Stadt Erkelenz Abschnitt L 19 Goswinstraße

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Zeichenerklärung

Mittelfristige Maßnahme, lärmindernde Deckschicht innerorts

Reduzierte Vzu

Letzte Bearbeitung: 2024-01-13
Hilde Richter-Richard



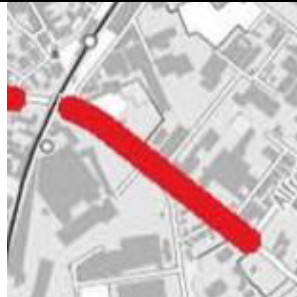
Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht L 19 Goswinstraße, Aachener Straße bis Gerhard-Welter-Straße

9.3.6 L 19 Kölner Straße, Gerhard-Welter-Straße bis Lindenweg

Basisdaten

Tab. 9.6: Basisdaten Kölner Straße, Gerhard-Welter-Straße bis Lindenweg

L 19 Kölner Straße		DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
von	bis				L _{den}	L _{night}
Gerhard-Welter- Straße	Lindenweg	9.108	Nichtgerif- felter Gussas- phalt	50	69,5	59,6
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
Straßeninf- rastruktur	Fahrbahn	Dreistreifig, der mittlere Fahrstreifen wird im Wechsel als Linksabbiegefahrstreifen genutzt, getrennt durch Sperrflächen		Übergang, LSA-gesichert im Knotenpunkt mit Goswinstraße und Alfred-Wirth-Straße; Mittelinsel mit Querungssicherung Höhe Neusser Straße und nördlich Lindenweg		
	Nebenanlagen	Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege		Ausreichende Breite		
Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen mit lärmmindernder Wirkung		Keine				
ÖPNV		Bushaltestelle Wirth &Co, Linie EK 3				
Realnutzung		Wohnen, Gewerbe, Grünflächen				
Baustuktur der Wohnbebauung		Ein- und Mehrfamilienhäuser bis 3-geschossig, eingeschossige Gewerbebauten/ -hallen				





Kölner Straße, Unterführung



Kölner Straße, Blick Richtung A 46

Die Kölner Straße führt von Südosten kommend über die A 46, durch das Gewerbegebiet und unter der Bahnstrecke bis zum Knotenpunkt Kölner Straße/ Goswinstraße. Die Anbindung an die A 46 erfolgt über die L 354 Alfred-Wirth-Straße, Anschlussstelle Erkelenz Ost.

Betroffen ist die im Gewerbegebiet verbliebene Wohnbebauung zwischen der Unterführung der Bahnstrecke und der Straße An der Böhr auf der Nordostseite, sowie die Wohnbebauung zwischen Jülicher Straße und der Straße Zur Feuerwache auf der Südwestseite.



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h (-1,6 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Kurz- bis mittelfristig bei Erneuerung der Fahrbahndecke Einbau einer lärmmin-
dernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem Stand der Technik bzw. RLS-19
(≥ -2 dB(A)). Zuständig: Straßen. NRW.

Erläuterungen

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

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

Die maximalen Fassadenpegel liegen nach Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (1,9 dB(A)) bei 67,9/58,0 dB(A) L_{den}/L_{night} und werden nach Einbau einer lärmmin-
dernden Asphaltdeckschicht auf $\geq 2,0$ dB(A) erhöht.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h berücksichtigt die Funktion der Kölner Straße als Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet und der Zuführung zur Innenstadt. Die Wohngebäude können durch lärmmin-
dernde Maßnahmen nicht vollständig unter das Wertepaar 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} entlastet werden. Die Wohngebäude Lindenweg, Haus Nr. 9, sowie Kölner Straße Haus Nr. 81a und 81b (Vorderhaus) bleiben ebenso weiter von Pegeln über dem Wertepaar 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} betroffen.

Ebenso die Gebäude Kölner Straße, Haus Nr. 74-78. Die Hauptbelastung tritt an dem Gebäude Kölner Straße, Haus Nr.78, auf. Hinweis: Für das Areal Kölner Straße, Bahnstrecke, Wockerather Weg liegt kein Bebauungsplan vor. Baurechtlich wäre bei einer Aufstellung zu prüfen, ob die noch verbliebene Wohnnutzung auf der Nordostseite (Haus Nr. 74-48) über den Bestandsschutz hinaus erhalten werden soll.

Den Eigentümern der weiterhin betroffenen Gebäude wird, falls nicht bereits geschehen, passiver Lärmschutz empfohlen (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern). Einige Gebäude sind durch Hecken, Mauern oder sonstigem Sichtschutz von der Straße getrennt. Hecken und einfacher Sichtschutz haben keine lärmmin-
dernde Wirkung.

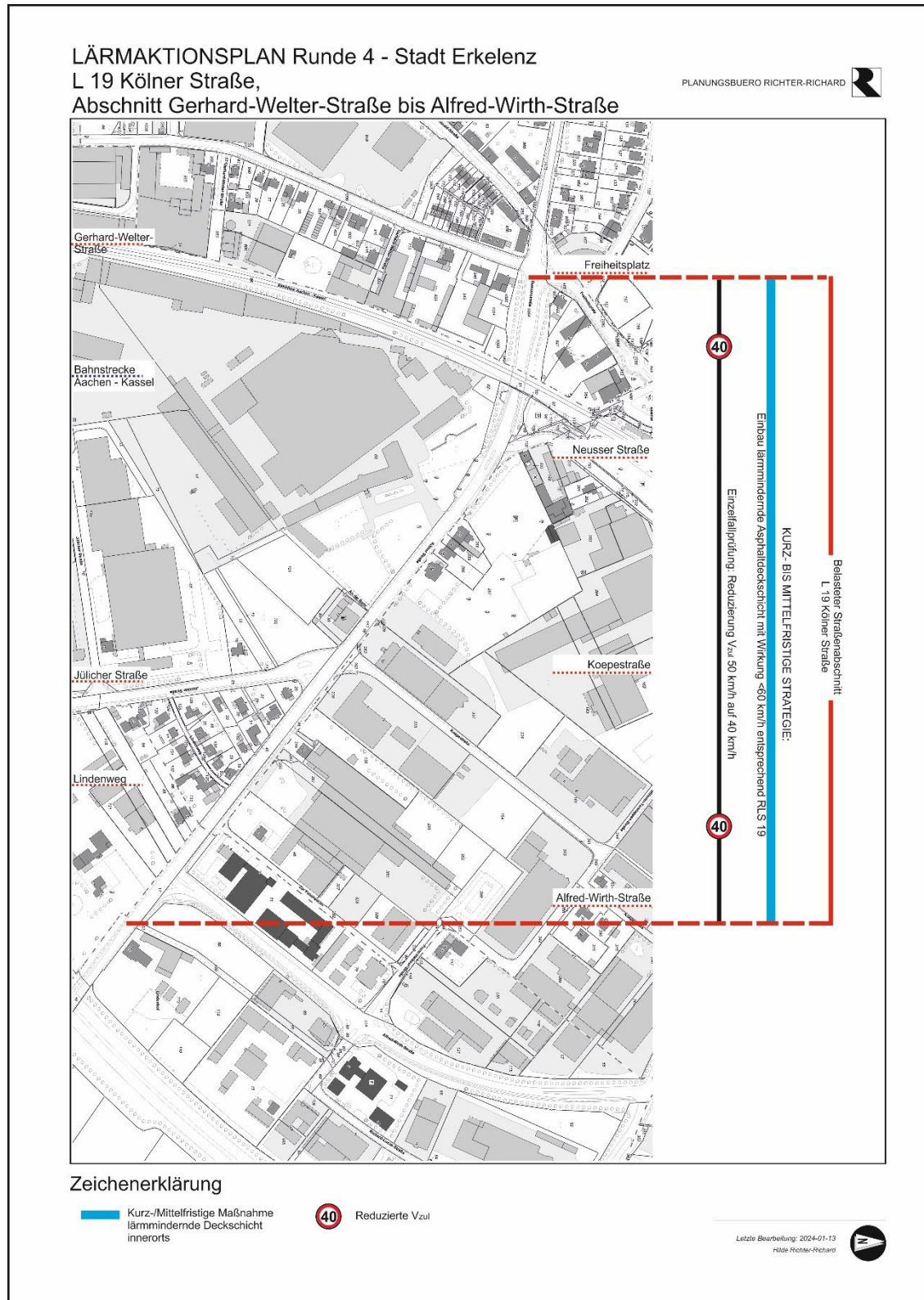


Abb. 9.7: Maßnahmenübersicht L 19 Kölner Straße, Gerhard-Welter-Straße bis Alfred-Wirth-Straße



9.4 Schienenverkehr

Seit dem 1. Januar 2015 ist mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupt-eisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Es besteht keine Pflicht mehr für die Gemeinden, im Lärmaktionsplan die Schienenwege des Bundes zu behandeln.

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

Der Lärmaktionsplan für die Schienenwege befindet sich in Bearbeitung. Er wird voraussichtlich Ende Juli veröffentlicht und kann dann auf der Internetseite des EBA eingesehen werden.



9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

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

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO₂ und Luftschadstoffe.

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

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

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

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

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



10. Langfristige Strategie

Ob alle in Kapitel 9. aufgeführten Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden können, ist derzeit nicht abschließend zu beurteilen. Deren Umsetzung wird jedoch innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans angestrebt. Sofern Maßnahme in den nächsten fünf Jahren nicht umgesetzt werden können, werden sie mittel- bis langfristig weiterverfolgt.

Langfristig sollten bei einer Grundsanierung, entweder aufgrund des Verschleißes, von Kanalbauarbeiten oder einem Vollumbau des Straßenraums auch auf lärmrelevanten Straßenzügen außerhalb der im Lärmaktionsplans als Standardbauweise lärmindernder Asphalt gemäß dem jeweils erreichten Stand der Technik eingesetzt werden.

Als strategisches langfristiges Ziel sollen die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV eingehalten werden.



11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse). Hier ist zu unterscheiden zwischen volkswirtschaftlich quantifizierbare, jährlich anfallende Lärmschadenskosten (z. B. Gesundheitskosten, Immobilienverluste), die für die planende Gemeinde bzw. den Baulastträger zunächst nicht haushaltsrelevant sind, und den Kosten, die im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans und der Umsetzung der dort enthaltenen Maßnahmen entstehen.

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

Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betrugen 20.552,08 EUR (einschl. 19 % MwSt.).

Kosten-Nutzen-Analyse

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

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

Fördermöglichkeiten

Über bestehende Programme und förderfähige Maßnahmen informiert im Internet das "Förderportal Umgebungslärm" des Umweltministeriums NRW. Die NRW-Bank berät zudem öffentliche Kunden im Vorfeld der Förderanträge kostenlos und unverbindlich über den Einsatz geeigneter Förderprogramme.

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



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

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 4. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

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



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärm mindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Es wird die geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen an den untersuchungspflichtigen Straßen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen angegeben, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Gemäß Formular zur Berichterstattung an die EU zählt eine Person ab einem Wert von $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$ oder von $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$ als lärm-belastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB(A) betragen.

Die Ergebnisse eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes zur Bewertung typischer und standardisierbarer Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel aus den Bereichen der Lärm-minderungs- und Mobilitätsplanung werden als Hilfsmittel zur Bewertung herangezogen.

Im Lärmaktionsplan werden für die pflichtig zu untersuchenden Belastungsachsen B 57 und L 19 aktive Lärmschutzmaßnahmen (i.d.R. Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen), teilweise als Einzelfallprüfung oder Prüfauftrag, festge-setzt.

Das LANUV hat im Rahmen der Lärmkartierung gebäudescharfe Einwohnerzahlen als Shape-Files bereitgestellt. Die Einwohnerzahlen wurden für die Wohngebäude gemäß BUB pauschal auf Grundlage des anteiligen Gebäudevolumens und der Gebäudenutzung ermittelt. Liegt eine teilweise gewerbliche Nutzung des Wohngebäudes vor, so werden dem Gebäude nur 50 % der Einwohner zugewiesen. Über die Auswahl der betroffenen Wohngebäude im Bereich der Belas-tungsachsen kann somit direkt die Summe der Bewohner ermittelt werden, die durch Maßnah-men des Lärmaktionsplans entlastet werden. Die Belastungsachsen weisen folgende Lärmbelas-tung auf:

- $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$ an etwa 513 Gebäuden mit insgesamt 1.405 Bewohnern,
- $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$ an etwa 342 Gebäuden mit insgesamt 958 Bewohnern.

Damit werden insgesamt ca. 1.405 Personen (L_{den} ist wegen der größeren Anzahl Entlasteter maßgebend) durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet.



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

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Ortsbezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Bürgerstellungnahme einzeln	24.01.2024	Gerderath	Seit dem Ausbau der B221 scheint der Verkehr auf der Lauerstraße beachtlich zugenommen zu haben. Was die Ausfahrt beim REWE-Markt zu manchen Zeiten auch erschwert. Eine Umgehungsstraße wäre eine Maßnahme.	Weder der Lärchenweg noch die B 221 stellen gemäß Definition eine Belastungsachse dar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Bürgerstellungnahme einzeln	25.01.2024	Goswinstraße	Anwohner Goswinstraße Erkelenz Goswinstraße Hauptverkehrsstraße durch Erkelenz. Man kann ca. ab 6 h morgens bei offenem Fenster sich nicht mehr normal unterhalten. Man kann wegen dem Verkehr nicht hören, was an der Klingelanlage gesagt wird. Tempo 30 gesamte Goswinstr, mindesten von 22 - 8h.	Die Einzelfallprüfung für eine ganztägige Anordnung von 30 km/h ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Durchfahrt Verbot für Laster und landwirtschaftliche Fahrzeuge (ab ? Tonnen).	Ein LKW-Verbot ist nicht umsetzbar auf Grund der Klassifizierung als Landesstraße	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Bürgerstellungnahme einzeln	27.01.2024	B 57/ Granterath	B57 Höhe Granterath Das Ortsschild Granterath in Richtung Baal versetzen, damit früher die Ortschaft beginnt und dann schon eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gilt. Dies würde einmal den Lärm reduzieren und weiterhin den Fußüberweg über die B57 aus Granterath zum Feldweg erleichtern. Dies ist aktuell je nach Zeitpunkt eine große Herausforderung.	Der Hinweis ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Bürgerstellungnahme einzeln	30.01.2024	B 57/ Bauxhofsiedlung	Die Lärmschutzwand an der B 57 endet im nördlichen Bereich der Bauxhofsiedlung/ Roermonder Straße. Es wird angeregt diese entlang des weiteren Verlaufs der B 57 in nordöstlicher Richtung bis zur Venloer Straße zu verlängern, da aus dieser Richtung Verkehrslärm in die Siedlung dringt.	Gemäß Definition für den Lärmaktionsplan stellt die B 57 keine Belastungsachse dar. Das Problem ist der Stadt Erkelenz bekannt und wird entsprechend an den zuständigen Straßenbaustraßen (Straßen NRW) kommuniziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass seit der Errichtung der Lichtsignalanlage an der B 57 zur Verbindung zur Gerderather Straße (L19) nördlich der Bauxhofsiedlung der Verkehrslärm in der Siedlung durch abbremsende und an-fahrende Fahrzeuge zugenommen hat.	Gemäß Definition für den Lärmaktionsplan stellt die B 57 in diesem Abschnitt keine Belastungsachse dar. Das Problem ist der Stadt Erkelenz bekannt und wird entsprechend an den zuständigen Straßenbaustraßen (Straßen NRW) kommuniziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Bürgerstellungnahme einzeln	31.01.2024	Tenholter Straße	Warum ist die Tenholter Str. nicht berücksichtigt? Hier liegt auch das Krankenhaus und am Hagelkreuz ein Kindergarten. Zudem ist die Straße ein Hauptzubringer für Erkelenz.	Im Lärmaktionsplan werden gemäß den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nur Bundesautobahnen, Bundesstraße und Landesstraße betrachtet. Die Tenholter Straße gehört als Stadtstraße deshalb nicht dazu.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	Bürgerstellungnahme einzeln	19.02.2024	Roermonder Straße	Als Bewohner des besonders von der Lärmbelastung betroffenen Hauses Roermonder Str. 35 befürworten wir grundsätzlich die geplanten Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Wir geben jedoch zu bedenken, dass eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h nur dann den gewünschten Effekt erzielen wird, wenn diese auch tatsächlich eingehalten wird. Unsere Erfahrung ist, dass gerade im Frühjahr bis Herbst vor allem Motorräder und ganzjährig Autos die Roermonder Str. stadtauswärts als "Startrampel" verstehen und besonders viel Lärm erzeugen. Dies könnte möglicherweise durch eine stärkere Reduzierung (und möglichst Überwachung) der Geschwindigkeit auf 30 km/h zumindest bis hinter die neu geplante Überquerungshilfe unterbunden werden.	Im Lärmaktionsplan ist die Einzelfallprüfung für die Anordnung von 40 oder 30 km/h enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Ortsbezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Eine Vorfahrtsregelung rechts vor links an der Einbiegung zur Danziger Str. könnte ebenfalls Abhilfe schaffen, falls dies den Verkehrsfluss nicht zu stark stört.	Durch diese Maßnahme würde ein unsteiger Verkehrsfluss befördert, was die Lärmpegel zumindest nicht mindert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	Bürgerstellungnahme einzeln	22.02.2024	Houwerath	Die Lärmbelästigung in unserm Ort ist stetig gewachsen und mittlerweile durch die L 227 und die A 46 so gravierend, dass unbedingt etwas passieren muss. Eine Schallschutzwand muss um Houwerath errichtet werden.	Das Grundstück liegt nachts außerhalb des Pegelbandes 50-55 dB(A) ganztags im Pegelband 55-60 dB(A). Damit handelt es sich nicht um eine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans. Es wird deshalb empfohlen, sich an die Autobahngesellschaft des Bundes (Autobahn GmbH) zu wenden, mit der Bitte auf Überprüfung auf Anspruch von passiven Lärmschutzmaßnahmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Zusätzlich zum Straßenlärm kommt seit wenigen Jahren noch der Lärm der viel zu nah am Ortsrand positionierten Windräder hinzu. Je nach Windrichtung hört man jedes Mal den Rotor am Mast vorbeischießen, dass ein Schlafen bei geöffnetem Fenster nicht möglich ist. Schattenwurf ist ein separates Thema.	Lärm von Windkraftanlagen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an den Kreis Heinsberg als untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	Bürgerstellungnahme einzeln	22.02.2024	Tenholter Straße	Das Land NRW hat Lärmkarten erstellt, welche die Lärmsituation vor Ort darstellt. Sie bilden die Grundlage für die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden. Diese sind unter dem folgenden Link aufrufbar: https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/ In Nicht-Ballungsraum-Kommunen, hierzu gehört auch Erkelenz, werden Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen als Hauptverkehrsstraßen in der Lärmaktionsplanung betrachtet, sofern diese ein Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr oder 8.200 Kfz in 24 Stunden aufweisen. Die Tenholter Straße ist keine Bundes- bzw. Landesstraße und wird somit nicht in der Lärmkarte berücksichtigt. Dennoch weist sie ein hohes Verkehrsaufkommen auf, welches zu einem hohen Verkehrslärm führt.	Zur Kenntnis genommen, die Ausführung ist korrekt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Lt. dem Antwortschreiben der Erkelenzer Verwaltung liegt das Verkehrsaufkommen auf der Tenholter Straße zwischen 8500 und 9000 Fahrzeugen und erfüllt somit die o. a. Voraussetzungen: E-Mail von Frau Minkenberg vom 9. September 2022: Laut Auswertung der Messergebnisse bewegen sich die Fahrbewegungen an verkehrsstarken Tagen (man spricht in der Regel davon, dass der Dienstag jeweils der verkehrsstärkste Tag einer Woche ist) im Bereich zwischen 8.500 und 9.000 Fahrzeugen. Heruntergerechnet auf den Wert pro Stunde liegt die Verkehrsstärke bei 355 ? 375 Fahrzeugen und demnach im unteren Bereich des zu erwartenden Verkehrs bei einer Hauptverkehrsstraße. Obwohl die Tenholter Straße keine Bundes- bzw. Landesstraße ist aber ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen hat, bitte ich um die Aufnahme der Tenholter Straße in den Erkelenzer Lärmaktionsplan inkl. der Festlegung entsprechenden Maßnahmen zur Lärmreduktion.	Im Lärmaktionsplan werden gemäß den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nur Bundesautobahnen, Bundesstraße und Landesstraße betrachtet. Die Tenholter Straße gehört als Stadtstraße deshalb nicht dazu. Im Rahmen der beschriebenen Verkehrsmessung aus dem Jahr 2022 ist ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) von 3596 Fahrzeugen ermittelt worden. Der Wert von 8500 Fahrzeugen wurde als Spitzenbelastung ermittelt und stellt nicht den Durchschnittswert dar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	Sammelstellungnahme 25 Bürger	22.0.2024	B 57/ Bauxhofsiedlung	Die Lärmschutzwand an der B 57 endet im nördlichen Bereich der Bauxhofsiedlung Roermonder Straße. Es wird angeregt diese entlang des weiteren Verlaufs	Gemäß Definition für den Lärmaktionsplan stellt die B 57 in diesem Abschnitt keine Belastungsachse dar. Das Problem	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Ortsbezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				der B 57 in nordöstlicher Richtung bis zur Venloer Straße zu verlängern, da aus dieser Richtung Verkehrslärm in die Siedlung dringt.	ist der Stadt Erkelenz bekannt und wird entsprechend an den zuständigen Straßenbaulastträger (Straßen NRW) kommuniziert	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass seit der Errichtung der Lichtsignalanlage an der B 57 zur Verbindung zur Gerderather Straße (L19) nördlich der Bauhofssiedlung der Verkehrslärm in der Siedlung durch abbremsende und an-fahrende Fahrzeuge zugenommen hat.	Gemäß Definition für den Lärmaktionsplan stellt die B 57 in diesem Abschnitt keine Belastungsachse dar. Das Problem ist der Stadt Erkelenz bekannt und wird entsprechend an den zuständigen Straßenbaulastträger (Straßen NRW) kommuniziert	
10	Bürgerstellungnahme einzeln	11.02.2024	Oerather Mühlenfeld	Nach Durcharbeitung des Lärmaktionsplans vermisste ich die Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Oerather Mühlenfeld.	Weder der Abschnitt der B57 noch die Ortsstraßen im Oerather Mühlenfeld sind Belastungsachsen im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Zudem möchte ich folgende Bearbeitungshinweise geben: es ist gut und wünschenswert die Stadt fahrradfreundlicher zu machen. Das hat aber keine Auswirkungen auf das Problem, da dies zum Großteil der Durchgangsverkehr verursacht.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Auch die Herabsetzung der Geschwindigkeit wird keine Auswirkungen zeigen, wenn 30 km/h im 1. Gang gefahren werden. Lärm macht nicht die Geschwindigkeit alleine, sondern eher das hochtourige Fahren. Vielleicht kann man die Fahrer zum Nachdenken anstoßen, wenn - wie oft in 30er Zonen die Geschwindigkeit - das Ergebnis einer Lautstärkemessung direkt angezeigt wird.	Der Bezug des Hinweises kann nicht nachvollzogen werden, da weder die B 57 noch die Xantener Straße eine Lärmbelastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans darstellen und dementsprechend keine Maßnahmen vorgesehen sind.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	Bürgerstellungnahme einzeln	11.02.2024	Gerderhahn	Die Straße L 364 "In Gerderhahn" durchgehend auf 30 km/h zu begrenzen.	Die Straße In Gerderhahn ist gemäß Definition keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	Bürgerstellungnahme einzeln	18.02.2024	Houwerath	Es wäre schön, wenn an der Autobahn A 46, gegenüber von unserer Ortschaft Houwerath, eine Lärmschutzwand errichtet würde. Durch den ständigen Autobahnverkehr ist der Geräuschpegel extrem laut geworden. Wenn die Fenster geöffnet werden, können diese nicht lange offen bleiben, weil der Lärmpegel nicht lange Zeit hinnehmbar ist.	Das Grundstück liegt nachts außerhalb des Pegelbandes 50-55 dB(A) ganztags im Pegelband 55-60 dB(A). Damit handelt es sich nicht um eine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans. Es wird deshalb empfohlen, sich an die Autobahngesellschaft des Bundes (Autobahn GmbH) zu wenden, mit der Bitte auf Überprüfung auf Anspruch von passiven Lärmschutzmaßnahmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
13	Bürgerstellungnahme einzeln	19.02.2024	Goswinstraße	Wenn die Ampelanlagen ab der Kreuzung Alfred-Wirth-Straße über Kölner Straße und Goswinstraße bis zur Aachener/Krefelder Str. auf der gesamten Länge aufeinander abgestimmt wären, könnte man schon den Lärmpegel vermindern.	Der Hinweis wird als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan übernommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
				Ich vermute mal, dass die Verkehrszählungen nicht mehr aktuell sind und folglich den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen.	Die Verkehrszählungen entsprechen dem Stand von 2019 und sind für die Lärmbe-rechnungen ausreichend genau. Eine repräsentative Zählung konnte während der	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Ortsbezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
					Corona-Pandemie aufgrund der veränderten Verkehrssituation nicht durchgeführt werden.	
				Auch müssten die LKWs die schon vorhandene Ortsumgehung konsequent nutzen und nicht über die Kölner Str. und Goswinstraße dann an der Kreuzung Goswinstraße/Tenholter Str. ins Gewebegebiet fahren. Zumal die Tenholter Straße wegen dem Krankenhaus teilweise schon als 30km/h Zone ausgewiesen ist.	Ein LKW-Verbot auf der Goswinstraße ist nicht umsetzbar auf Grund der Klassifizierung als Landesstraße.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Letztendlich könnte man den Lärm auf der Goswinstraße auch dadurch reduzieren, dass die PSBoliden sich auch die vorgegebene Geschwindigkeit halten und stärker durch die Polizei kontrolliert werden.	Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
14	Bürgerstellungnahme einzeln	23.02.2024	B 57/ Stettiner Straße	Ich wende mich heute an Sie, um eine dringende Angelegenheit zu besprechen, die unsere Lebensqualität erheblich beeinträchtigt. Wir leben auf der Stettinerstrasse, die direkt an den Grüngürtel grenzt, der an der B57 entlang läuft. Leider ist die B57 nicht mit einer Lärmschutzwand ausgestattet, was zu erheblichen Lärmbelästigungen führt, insbesondere da auf dieser Strecke Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h erlaubt sind. Der Lärmpegel entlang dieses Abschnitts der B57 ist zu jeder Tages- und Nachtzeit hoch und macht es für uns als Anwohner zunehmend schwierig, eine ruhige und entspannte Wohnumgebung zu genießen. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, wenn der Verkehr auf der Straße weniger dicht ist, wird der Lärm von vorbeifahrenden Fahrzeugen noch deutlicher und störender. Wir sind uns bewusst, dass der Bau einer Lärmschutzwand eine finanzielle und planerische Investition seitens der Stadt erfordert. Dennoch sind wir fest davon überzeugt, dass die Errichtung einer solchen Schutzwand nicht nur die Lebensqualität der Anwohner erheblich verbessern würde, sondern auch zu einer insgesamt angenehmeren und sichereren Umgebung für alle Verkehrsteilnehmer beitragen könnte. Daher bitten wir Sie dringend, unsere Anliegen zu prüfen und alle notwendigen Schritte einzuleiten, um eine Lärmschutzwand entlang der B57 zu errichten. Wir sind bereit, bei Bedarf weitere Informationen oder Unterstützung bereitzustellen, um diesen Prozess voranzutreiben. Wir danken Ihnen im Voraus für Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Engagement in dieser Angelegenheit. Wir hoffen auf eine positive Rückmeldung und darauf, gemeinsam eine Lösung zu finden, die für alle Beteiligten zufriedenstellend ist.	Gemäß Definition für den Lärmaktionsplan stellt die B 57 in diesem Abschnitt keine Belastungsachse dar. Das Problem ist der Stadt Erkelenz bekannt und wird entsprechend an den zuständigen Straßenbausträger (Straßen NRW) kommuniziert	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
15	Sammelstellungnahme 15 Bürger	26.02.2024	Goswinstraße	Als Anwohner der L 19 Goswinstraße Tenholter Straße bis Gerhard-Welter-Straße möchten wir uns am Lärmaktionsplan für unseren Abschnitt beteiligen und Sie gerne zu einem weiteren Dialog einladen. Uns ist die grundsätzliche Bedeutung der L 19 im Straßennetz bewusst und dass verschiedene Anforderungen zu Interessenkonflikten führen. Als Anwohner und Betroffene der Verkehrsbelastung bitten wir, unseren Kommentar in der folgenden Aktionsplanung zu berücksichtigen. Wir erleben seit vielen Jahren eine zunehmende Lärm- und Abgasbelastung. Insofern begrüßen wir die aktuelle Lärmaktionsplanung sehr. Wir sind davon überzeugt, dass eine ausgewogene Lösung gefunden werden kann, die sowohl die Verkehrsführung als auch den Schutz der Anwohner berücksichtigt. Die folgenden Kommentare / Anforderungen spiegeln die Meinung der unten aufgeführten Anwohner wider.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Ortsbezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				1. Tempo 30 als ad-hoc Maßnahme Die Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist dringend erforderlich, um nicht nur den Lärm zu mindern, sondern auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Der aktuelle Radschutzstreifen führt zu unsicheren Oberholabständen und benachteiligt den Radverkehr erheblich. Die deutliche Differenzgeschwindigkeit (bspw. wenn LKW mit 0,5 Abstand und 50 km/h und mehr überholen) und der häufig zu geringe Oberholabstand führt zu Angst und Unsicherheit. In der Folge weichen viele Fahrradfahrer auf den Gehweg aus und konkurrieren auf einmal mit den Fußgängern.	Die Einzelfallprüfung für Tempo 30 ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				2. Optimierung der Ampelschaltung / Verkehrsflusses Lärm erzeugen auch die vielen Brems- und Beschleunigungsvorgänge, die durch die nicht abgestimmten Ampelschaltungen verursacht werden. Eine verbesserte Abstimmung der Ampelschaltung ist unerlässlich, um unnötige Beschleunigungs- und Bremsvorgänge zu minimieren und somit den Lärmpegel zu reduzieren. Die gegenwärtige Situation führt zu zahlreichen vermeidbaren Lärmsituationen, da Fahrzeuge an grünen Ampeln beschleunigen, um dann abrupt vor roten Ampeln bremsen zu müssen - gerade hierbei sind Verbrennungsmotoren erheblich lauter als bei einer reinen Durchfahrt.	Der Hinweis wird als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan übernommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
				3. Maßnahmen zur Verkehrsreduktion Es bedarf dringender Maßnahmen zur Reduktion der Verkehrsbelastung und insbesondere des Schwerlastverkehrs, der in den Nachtstunden ab ca. 4:00 Uhr beginnt und die Ruhezeiten der Anwohner erheblich stört. Bestehende IKW-Durchfahrtsverbote müssen konsequent kontrolliert und umgesetzt werden- Darüber hinaus sollten die Möglichkeiten wie Orts-Umfahrungen geprüft werden, um den Verkehr um die bewohnten Gebiete herumzuführen und die Anwohner zu entlasten.	Ein LKW-Verbot auf der Goswinstraße ist nicht umsetzbar auf Grund der Klassifizierung als Landesstraße.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				4. Verkehrskontrollen Es ist beobachtbar, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit regelmäßig und teilweise signifikant überschritten wird, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, an Wochenenden und Feiertagen. Das führt zu lärm- und Stresssituationen besonders in den Zeiten, in denen man sich als Anwohner ausruhen und entspannen möchte. Als Anwohner wünschen wir uns, dass polizeiliche Kontrollen dabei unterstützen, die Lärmspitzen zu reduzieren und das Problembewusstsein zu stärken. Kontrollen finden nach unserem Kenntnisstand seit mehreren Jahren nicht statt.	Verkehrskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				5. Bauliche Maßnahmen Eine bauliche Aufwertung, wie der Tausch der Asphaltdecke für den Abschnitt L 19 Goswinstraße Tenholter Str. bis Gerhard-Welter-Straße ist dringend erforderlich, um die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern. Es ist nicht nachvollziehbar, warum diese Maßnahme nicht Im Lärmaktionsplan für diesen Abschnitt vorgesehen ist.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
16	Bürgerstellungnahme einzeln	26.02.2024	Oerather Mühlenfeld	Hiermit möchte ich die verstärkte und zunehmende Lärmbelästigung auf der Viersener Allee anzeigen. Das gesamte Baugebiet Oerather Mühlenfeld (Neubaugebiet) ist leider nur über diese eine Straße (Viersener Allee) erreichbar. Durch die Bodenwellen ist das ständige Abbremsen und Anfahren den ganzen Tag zu hören.	Die Viersener Allee ist gemäß Definition keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Ortsbezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Eine andere Form der Verkehrsberuhigung in Form von gepflanzten Einbuchtungen innerhalb der Straße mit Geschwindigkeitsbegrenzung würde sicher Abhilfe schaffen.	Bauliche bzw. ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf städtischen Straßen werden von den zuständigen Fachämtern geprüft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Dazu kommt der Straßenlärm von der Hückelhovener Straße zwischen Matzerath und der Innenstadt. Eine Lärmschutzwand könnte dort für mehr Lebensqualität sorgen.	Die Hückelhovener Straße ist gemäß Definition keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
17	Bürgerstellungnahme einzeln	25.02.2024	Innenstadt	Der zunehmende Verkehr der A 46 und der B 57 ist besonders Nachts verstärkt in die Innenstadt zu hören.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
18	Bürgerstellungnahme einzeln	24.02.2024	Roermonder Straße	Als Bewohner der Liegenschaften Roermonder Str. 35/37 sind wir nach den entsprechenden Ausführungen im Internet auf der von Ihnen genannten Seite besonders durch Lärm, aber auch durch Abgase betroffen. Wir schlagen daher für die Roermonder Strasse – ab Kreuzung Krefelder Str. bis Unterführung Ortsausgang nach Oerath /Wegberg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h vor, da selbst bei einer Reduzierung auf 40 Km/h es weiterhin zu einer Überschreitung der Richtwerte kommen wird.	Der Hinweis ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Diese Maßnahme sollte flankiert werden durch den zusätzlichen Ausbau der Fußgänger-/Radüberquerung Danziger Str. und einen Rückbau der vorhandenen Bushaltestellen zur Straßenmitte hin. Auf Grund der derzeitigen Breite der Straße kommt es häufig zu überhöhten Geschwindigkeiten und auch ein Ausbau des angedachten Fahrradwegs auf der Roermonder Str. ist aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht derzeit nicht möglich. Dies führt derzeit im Ergebnis dazu, dass der vorhandene Fußgängerweg derzeit verstärkt ordnungswidrig als Fahrradweg genutzt wird und es bereits mehrfach schon fast zu Unfällen gekommen wäre. Nach meiner Meinung ist eine effektive Geschwindigkeitsreduzierung nur durch flankierende bauliche Maßnahmen, sowie stärkere Kontrollen durch Polizei und Ordnungsamt möglich.	Bauliche bzw. ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf städtischen Straßen werden von den zuständigen Fachämtern geprüft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
19	Bürgerstellungnahme einzeln	25.02.2024	B 57/ Stettiner Straße	Der Verkehr auf der B57 hat in jüngster Zeit erheblich zugenommen. Der Schwerlastverkehr zwischen dem neuen Industriegebiet in MG-Rheindahlen (Amazon, Reuter etc.) und der BAB Anschlußstelle Erkelenz sowie dem Industriegebiet in Hückelhoven-Baal trägt in hohem Maße an der Lärmbelastung bei. Der Scheitelpunkt der B57 liegt ziemlich genau in Höhe des Marienviertels, insbesondere der Stettiner Straße. Hier sollten dringend Schallschutzmaßnahmen getätigt werden. Über weitere Informationen diesbezüglich wäre ich dankbar.	Gemäß Definition für den Lärmaktionsplan stellt die B 57 in diesem Abschnitt keine Belastungsachse dar. Das Problem ist der Stadt Erkelenz bekannt und wird entsprechend an den zuständigen Straßenbaustraßen (Straßen NRW) kommuniziert	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
20	Bürgerstellungnahme einzeln	26.02.2024	Neuhaus	Im Namen der Dorfgemeinschaft von Neuhaus, möchte ich meinen Beitrag zum in der Überarbeitung befindlichen Lärmschutzkonzept der Stadt Erkelenz abgeben und bitte höflichst um Berücksichtigung. <u>Der komplexe Sachverhalt:</u> Die kleine Ortschaft Neuhaus liegt am östlichen Rand der Erkelenzer Kernstadt und zählt zum Stichtag 31.12.2023 155 Einwohner*innen. Neuhaus liegt seit den frühen 1980er Jahren an der Autobahn A46 die ohne jegliche Bürger*innenbeteiligung geplant und gebaut wurde. Die Wohnhäuser der 155 Einwohner*innen liegen in Abständen zwischen 26 Metern (Neuhaus 54) und 82 Metern (Neuhaus 50) von der Autobahn. Die Autobahn verfügt über eine etwa 1,80m hohe Lärmschutzwand aus der Zeit der Erbauung. Die Bundesanstalt für Verkehrswesen führt jährliche Verkehrs-Durchschnittsmessungen auf der A46 in Höhe der AS Heinsberg-Dremmen durch. Seit dem Jahr 2003 hat der Verkehr auf diesem Abschnitt um etwa 1/3 zugenommen und		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Ortsbezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				sich der Schwerlastverkehr fast verdoppelt (Quelle: https://www.bast.de/). Die Lärmschutzwand ist allerdings nie erneuert oder erhöht worden. 2003 Kfz-Verkehr/Tag: 21.979 Schwerverkehr/Tag: 1.484 2019 Kfz-Verkehr/Tag: 30.969 Schwerverkehr/Tag: 2.637 Mehrere schriftliche Anfragen seit den 1990er Jahren (zuletzt 2022) an die Autobahn GmbH Maßnahmen zu ergreifen um das Wohnen in Neuhaus möglich zu halten wurden abgelehnt, da die inzwischen ca. 40 Jahre alte Lärmschutzwand ausreichend sei. Dass die Lärmschutzwand genüge, habe man jedoch nicht gemessen, sondern errechnet. Obwohl Neuhaus eine stark wachsende Einwohner*innenzahl (+194 % seit 2012) aufweist, ist Neuhaus laut Flächennutzungsplan der Stadt Erkelenz kein Wohngebiet, sondern Landwirtschaftsfläche außerhalb des Siedlungsgebietes. Dies weiß auch die Autobahn GmbH und daher gelten für unsere Ortschaft obwohl hier immer mehr Menschen leben nicht die Schallschutzwerte eines Wohngebietes, sondern die vergleichbaren Lärmgrenzen eines Gewerbegebiets.	Neuhaus wird hinsichtlich der Immissionsgrenzwerte nicht als Gewerbegebiet, sondern als Mischgebiet eingestuft. Die Einstufung von Neuhaus als Mischgebiet liegt darin begründet, dass gem. Verkehrslärmschutzverordnung im vorliegenden Fall Außenbereich mit Mischgebiet gleichgesetzt wird.	
				<u>Unsere einfachen Bitten:</u> Wir bitten die Verwaltung der Stadt Erkelenz und die Bezirkspolitik um Hilfe und zu prüfen, ob es Möglichkeiten gibt den Lärm der Autobahn zu reduzieren. ▪ Dies könnte durch eine neue Lärmschutzwand,	Der Stadt Erkelenz ist die Situation in Neuhaus bekannt und wird die Eingabe an die Autobahn GmbH weiterleiten. Die Lärmvorsorge greift beim Neubau oder bei wesentlichen baulichen Änderungen einer Autobahn. Werden hierbei die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten und gleichzeitig die Kriterien der wesentlichen Änderung erfüllt, besteht ein Anspruch auf Lärmschutz. Im Gegensatz zur Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung an einer bestehenden Autobahn eine freiwillige Leistung, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Jeder Bürger, der an einer bestehenden Autobahn wohnt, kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der individuellen Lärmsituationen bei der zuständigen Autobahn-Niederlassung stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				▪ ein Tempolimit	s.o.	
				▪ oder eine Kombination von beidem kurzfristig geschehen.	s.o.	
				Auch die Wiederaufforstung der kürzlich gerodeten Autobahnböschung könnte für Linderung sorgen. Wir freuen uns schon jetzt auf ein ruhigeres Wohnumfeld.	Begründung in geringem Umfang führen physikalisch nicht zu einer messbaren Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
21	Bürgerstellungnahme einzeln	23.02.2024	B 57/ Marienviertel, Bauxhof	Allensteiner Str., oberer Marienweg, Gubener Str., Memelstr., Kolberger Str., Masurenweg, Venloer Str., Bauxhof, Gentishof. Infolge der geänderten Verkehrsführung durch die Anbindung der B 57 an die A 46 (AS Erkelenz- Ost über die Düsseldorfer Straße) sowie die Anbindung der L	Gemäß Definition für den Lärmaktionsplan stellt die B 57 in diesem Abschnitt keine Belastungsachse dar. Das Problem ist der Stadt Erkelenz bekannt und wird	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Ortsbezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				227 (Hückelhovener Str./Antwerpener Str.) an die B 57 und der erheblichen Zunahme des Straßenverkehrs in den vergangenen 15 Jahren sind die beiden Lücken der bestehenden Lärmschutzeinrichtungen in den o.a. Straßenbereichen zu schließen, um die Lärmbelastung durchgängig zu vermindern. Ich ersuche Sie, meine Stellungnahme zur Auswertung weiterzuleiten. In der Hoffnung auf eine zeitnahe Verbesserung der Lärmsituationen an der B 57 verbleibe ich ...	entsprechend an den zuständigen Straßenbausträger (Straßen NRW) kommuniziert	
22	Bürgerstelligungnahme einzeln	25.02.2024	Oestrich	Hiermit möchte ich nur kurz auf das gravierende Problem der Lärmemissionen durch die A46 aufmerksam machen. Je nach Wetterlage ist der gesamte Bereich Oestrich und angrenzende Bereiche in einen Lärmnebel eingehüllt (natürlich besonders dann hörbar, wenn es in der Stadt ruhig ist, also zum Beispiel früh morgens), der nur mit Lärmschutzwänden an der Autobahn eingedämmt werden kann.	Die A 46 belastet den Stadtteil nicht mit Pegeln, die über den Auslösewerten für den Lärmaktionsplan liegen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
23	Bürgerstelligungnahme einzeln	25.02.2024	Oerather Mühlenfeld	Hiermit möchte ich die verstärkte und zunehmende Lärmbelastung auf der Viersener Allee anzeigen. Das gesamte Baugebiet Oerather Mühlenfeld (Neubaugebiet) ist leider nur über diese eine Straße (Viersener Allee) erreichbar. Durch die Bodenwellen ist das ständige Abbremsen und Anfahren den ganzen Tag zu hören.	Die Viersener Allee ist gemäß Definition keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Eine andere Form der Verkehrsberuhigung in Form von gepflanzten Einbuchtungen innerhalb der Straße mit Geschwindigkeitsbegrenzung würde sicher Abhilfe schaffen.	Bauliche bzw. ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf städtischen Straßen werden von den zuständigen Fachämtern geprüft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Dazu kommt der Straßenlärm von der Hückelhovener Straße zwischen Matzerath und der Innenstadt. Ein Lärmschutzwall könnte dort für mehr Lebensqualität sorgen.	Die Hückelhovener Straße ist gemäß Definition keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
24	Bürgerstelligungnahme einzeln	26.02.2024	Houwerath	Meine Eingabe bezieht sich auf die Ortslage Houwerath. Während bei der dritten Runde des Lärmaktionsplans der 24 Stundenwert für Houwerath, gemäß der Kartierung ?Umgebungsärm NRW? des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW, in Teilbereichen zwischen 55 und 60 dB lag, hat sich dieser Wert nunmehr auf nahezu die gesamte Ortslage ausgebreitet. Die seinerzeit im Bereich zwischen 55 und 60 dB liegenden Ortsteile weisen gemäß der aktuellen Kartierung nun eine Belastung von 60 bis 64 dB aus. Einige Gebäude verzeichnen sogar darüberhinausgehende Werte. Im vorliegenden Lärmaktionsplan heißt es hierzu lediglich: ?Aufgrund der vorliegenden Daten ist kein Lärmschutz von Seiten der Autobahngesellschaft des Bundes zu erwarten.? Diese Aussage ist zweifelsohne richtig, denn die Autobahngesellschaft des Bundes wird kaum von alleine tätig werden, wenn sie nicht von Seiten der Kommune aktiv auf eine Verbesserung der Situation ihrer Bürger hingewiesen und zur Minderung von Lärmbelastungen aufgefordert wird. Vor dem Hintergrund, dass es in den letzten Jahren, trotz der durch die Coronapandemie erheblich ausgeweiteten Möglichkeiten des Arbeitens im Homeoffice und des damit verbundenen rückläufigen Pendlerverkehrs, zu einer außerordentlichen Erhöhung der Lärmbelastung für die Ortslage Houwerath gekommen ist, macht deutlich, dass hier bereits jetzt Handlungsbedarf besteht. Die Werte für die Ortslage liegen bereits jetzt nur knapp unterhalb der Grenze, die zwingend Lärmschutzmaßnahmen erfordert. Bei einer weiteren, und sei es nur moderaten Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der A 46, werden die Grenzwerte innerhalb kürzester Zeit überschritten	Das Grundstück liegt nachts außerhalb des Pegelbandes 50-55 dB(A) ganztags im Pegelband 55-60 dB(A). Damit handelt es sich nicht um eine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans. Es wird deshalb empfohlen, sich an die Autobahngesellschaft des Bundes (Autobahn GmbH) zu wenden, mit der Bitte auf Überprüfung auf Anspruch von passiven Lärmschutzmaßnahmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Ortsbezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				sein. Als Bewohner*innen von Houverath sind wir dann über Jahre hinweg ? bis zur nächsten Runde des Lärmaktionsplans und viele weitere Jahre darüber hinaus, bis überhaupt irgendwelche Maßnahmen auf den Weg gebracht und dann auch umgesetzt werden ? diesen gesundheitsgefährdenden Lärmemissionen schutzlos ausgesetzt. Um diesen Zeitraum zumindest zu verkürzen, muss bereits jetzt das Problem benannt und aktiv nach Lösungsmöglichkeiten gesucht werden.		
				Gänzlich unberücksichtigt bleibt darüber hinaus bisher auch die Lärmbelastung der parallel zur Autobahn verlaufenden L227. Die Landstraße wird täglich durchschnittlich von 5.000- 6.000 Kraftfahrzeugen genutzt. Unter Berücksichtigung der Lärmemissionen dieser Fahrzeuge, dürften die zulässigen Werte, die Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich machen, für große Teile der Ortslage Houverath bereits heute überschritten sein.	Die L 227 ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es wird deshalb empfohlen, sich an Straßen.NRW zu wenden, mit der Bitte auf Überprüfung auf Anspruch von passiven Lärmschutzmaßnahmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Diese besondere Situation der Ortschaft Houverath und die sich hieraus ergebenden Konsequenzen sind im vorliegenden Lärmaktionsplan gesondert darzustellen, damit zumindest mittelfristig eine Verbesserung der Situation angesprochen wird.	Der Lärmaktionsplan ist ein formelles Verfahren, dass sich pflichtig an die gesetzlichen Vorgaben zu halten hat. Darüber hinausgehende Ansprüche sind mit den Straßenbaulastträgern zu verhandeln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang I.2

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

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Kreis Heinsberg	26.02.2024	Nachfolgend erhalten Sie die Gesamtstellungnahme des Kreises Heinsberg zur 4. Runde des Lärmaktionsplanes der Stadt Erkelenz. Seitens der unteren Bodenschutzbehörde , der unteren Wasserbehörde sowie des Straßenbaulastträger für die Kreisstraßen werden keine Bedenken geäußert.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die untere Immissionsschutzbehörde nimmt wie folgt Stellung: Die untere Immissionsschutzbehörde ist für die Aufstellung und Prüfung von Lärmaktionsplänen gem. § 47e BImSchG bzw. ZustVO nicht zuständig. Insofern besteht keine Betroffenheit.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Landesbetrieb Straßenbau NRW	26.02.2024	Der Landesbetrieb bedankt sich für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen tätigen. Die Umgebungslärmkartierung erfolgt gemäß dem BUB-Berechnungsverfahren. Der Landesbetrieb ist verpflichtet, die Schallpegel gemäß RLS-19 durchzuführen und diese der Bewertung der Lärmsituation zugrunde zu legen. Die Ergebnisse der beiden Berechnungsverfahren sind nicht vergleichbar.	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Weiterhin fehlen konkrete Maßnahmen, auf die sich bezogen wird, zu der seitens des Landesbetriebes Stellung genommen werden kann. Insofern können Maßnahmen nur im Einzelfall betrachtet werden und gemäß der gesetzlichen Vorgaben abgewogen werden.	Zur Kenntnis genommen. Im Kapitel 9.3. (Maßnahmen an Belastungsachsen) sind zahlreiche lärmindernde Maßnahmenvorschläge enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Allgemeine Hinweise:</u> Verkehrsbeschränkende Maßnahmen unterliegen der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 als auch der StVO und werden im Verfahren über die Kreisverkehrsbehörden abgewogen. Der Austausch von Fahrbahnbelägen kann nur im Rahmen von Instandsetzungsmaßnahmen erfolgen. Der Bau von Lärmschutzwänden ist immer im konkreten Einzelfall zu betrachten. Hier spielen diverse Aspekte eine Rolle. Beispielfhaft seien an dieser Stelle die Platz- und Eigentumsverhältnisse genannt. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind nur auf Antrag der Grundstückseigentümer möglich. Die Gewährung ist ebenfalls an verschiedene Bedingungen geknüpft.	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Es sind keine weiteren Hinweise eingegangen.



Anhang II.2

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

Lärmaktionsplan Stadt Erkelenz 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Kreis Heinsberg	03.05.2024		Seitens des Kreises Heinsberg bestehen zur Lärmaktionsplanung der Stadt Erkelenz keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang III

Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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



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

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

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

eingesehen werden.