

Vorlagennummer: 2024/0179/A61
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Lärmaktionsplanung

hier: Beschluss des Lärmaktionsplanes

Federführend: A 61 - Amt für Planung und Umwelt
Berichterstattung: Herr Dziatzko

Beratungsfolge:

Datum	Beratungsfolge
09.07.2024	Ausschuss für Stadtentwicklung (Entscheidung)

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt den Lärmaktionsplan der Stufe 4 für die Stadt Alsdorf in seiner Schlussfassung vom 24.05.2024 gemäß Anlage 1.

Darstellung der Sachlage:

Entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind die Kommunen zur Durchführung der Lärmaktionsplanung Stufe 4 verpflichtet. Nach Vorgabe des Europäischen Gerichtshofs zum Vertragsverletzungsverfahren gegen den EU-Mitgliedstaat Portugal vom 31. März 2022 müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche in der EU aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den betreffenden Bereichen sind und unabhängig davon, ob es in den Bereichen Lärmbetroffenheiten (z.B. betroffene Bevölkerung) gibt.

Die Stadt Alsdorf muss daher – wie alle Städte und Gemeinden in Deutschland mit Lärmkarten auf ihrem Gebiet – bis zum 18. Juli 2024 erstmals einen Lärmaktionsplan erstellen. Mit der Umsetzung für das Stadtgebiet Alsdorf wurde das Ingenieurbüro AVISO, Aachen beauftragt.

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein zentrales Element in der Lärmaktionsplanung. Das BImSchG legt in § 47d (3) fest, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört werden und rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten soll, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Für die Stadt Alsdorf fand die Beteiligung der Öffentlichkeit in Anlehnung an das Verfahren im Rahmen der Bauleitplanung statt.

Dabei wurden zwei Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die erste Phase diente der Unterrichtung der Bevölkerung über die Ergebnisse der Lärmkartierung, die Erforderlichkeit der Planaufstellung und die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung. Gleichzeitig wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit

gegeben im Zeitraum vom 06.02.- 07.03.2024 über das NRW-Beteiligungsportal sowie bei einem Öffentlichkeitstermin am 28.02.2024 im Rathaus eigene Vorschläge (z. B. Maßnahmen) für den Lärmaktionsplan einzubringen und dadurch effektiv mitzuwirken.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung der zweiten Phase erfolgte im Zeitraum vom 10.04.- 11.05.2024 ebenfalls über das NRW-Beteiligungsportal. Dort wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans, in den die Meldungen aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung bereits eingeflossen waren, zur Einsicht bereitgestellt und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

Ferner wurden die Träger öffentlicher Belange (TÖB) über die Aufstellung des Entwurfes informiert und um Abgabe einer Stellungnahme gebeten.

Die sich aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit ergebenden Anregungen und Hinweise wurden bewertet und fanden nach Abwägung Eingang in die beigefügte Schlussfassung des Lärmaktionsplanes. Dieser ist, den gesetzlichen Vorgaben folgend, durch den Rat der Stadt bzw. durch den zugehörigen Fachausschuss zu beschließen.

Darstellung der Rechtslage:

Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
§ 47a - f des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)

Verordnung über die Lärmkartierung – 34. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV)

Darstellung der finanziellen Auswirkungen:

Obwohl die Lärmaktionsplanung eine zusätzlich gesetzlich verpflichtende Aufgabe für die Kommunen darstellt, standen den Kommunen hierfür keinerlei Fördermöglichkeiten zur Verfügung, so dass die Kosten für die Erstellung des Lärmaktionsplans vollumfänglich durch die Stadt Alsdorf zu tragen waren. Auf den Beschluss über die Auftragsvergabe (VL 2023/0440/A61) wird entsprechend verwiesen.

Weitere Kosten werden durch die Beschlussfassung des hier vorliegenden Lärmaktionsplans zunächst nicht ausgelöst.

Etwaig umzusetzende Maßnahmen sind zunächst zu planen und zu kalkulieren.

Im Übrigen sei darauf verwiesen, dass von allen durch die hiesige Lärmaktionsplanung erfassten Straßen nicht die Stadt Alsdorf Baulastträger ist. Insofern sind die jeweiligen Maßnahmen durch den Straßenbaulastträger (Straßen.NRW / Autobahn GmbH) umzusetzen und zu finanzieren.

Darstellung der ökologischen und sozialen Auswirkungen:

Die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) zielt europaweit auf die Bekämpfung von Umgebungslärm ab. Sie verfolgt über Instrumente wie Lärmkartierungen und Lärmaktionsplanungen innerhalb der Mitgliedsstaaten das Ziel, den durch unterschiedliche Lärmquellen verursachten erheblichen Umgebungslärm festzustellen, zu analysieren und durch koordinierte Maßnahmen zu mindern sowie ruhige Gebiete zu bewahren.

Anlage/n:

1 - Alsd0123_2024_05_24 (öffentlich)

Mitzeichnungen:

Bürgermeister	Erster Beigeordneter	gez. Dziatzko Technischer Dezernent
Kämmerer	Dezernent für Jugend, Schule und Soziales	Kaufmännischer Betriebsleiter ETD
Technische Betriebsleiterin ETD	Rechnungsprüfungsamt	



Stadt Alsdorf

Lärmaktionsplan

Stufe 4 der Lärmaktionsplanung

Stand: 24.05.2024

Aufstellende Behörde:

Stadt Alsdorf
Hubertusstr. 17
52477 Alsdorf

Im Auftrag der Stadt Alsdorf

AVISO GmbH

Am Hasselholz 15
52074 Aachen

Fon: +49 (0) 241 / 470358-0

Fax: +49 (0) 241 / 470358-9

E-Mail: info@avisogmbh.de

<http://www.avisogmbh.de>

The logo for AVISO GmbH is located at the bottom right. It features the word 'AVISO' in a bold, blue, sans-serif font. The letter 'i' is stylized with a green dot above it.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Abbildungsverzeichnis.....	3
Tabellenverzeichnis.....	3
1 Anlass und Ziel der Lärmaktionsplanung.....	4
2 Ablauf der Lärmaktionsplanung.....	5
3 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen	6
3.1 Hauptverkehrsstraßen.....	8
3.2 Haupteisenbahnstrecken.....	11
3.3 Großflughafen	11
3.4 Gewerbe- und Industriegebiete	11
4 Zuständige Behörde	12
4.1 Ort der Veröffentlichung	12
5 Rechtlicher Hintergrund.....	13
5.1 Lärmindizes gem. Artikel 5 der Richtlinie 2002/49/EG	13
6 Ergebnisse der Lärmkartierung Stufe 4	14
7 Ruhige Gebiete	19
8 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	20
8.1 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	22
9 Maßnahmen.....	24
9.1 Überblick über mögliche Maßnahmen	24
9.2 Lärminderungspotenzial möglicher Maßnahmen	25
9.3 Bereits umgesetzte oder konkret geplante Maßnahmen.....	26
9.4 Weitere / langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	28
9.5 Maßnahmen für den Lärmaktionsplan Alsdorf	29
10 Kosten und Fördermöglichkeiten.....	34
11 Überprüfung der Maßnahmen	34
Literaturverzeichnis	35
Anhang	

Abbildungsverzeichnis

Bild 2.1:	Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung gemäß /LAI 2022/.....	5
Bild 3.1:	Übersicht über das Straßennetz im Untersuchungsgebiet Alsdorf.....	7
Bild 3.2:	Kfz-Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet Alsdorf (DTV Kfz in Kfz/24h).....	10
Bild 6.1:	Lärmkarten 4. Stufe 2022, 24h-Pegel (L_{DEN}) /LANUV 2022/	15
Bild 6.2:	Lärmkarten 4. Stufe 2022, Nachtpegel (L_{Night}) /LANUV 2022/	16
Bild 9.1:	Lärminderungspotenziale möglicher Maßnahmen	26
Bild 9.2:	Übersichtsdarstellung der einzelnen Streckenabschnitte für die Steckbriefe	30

Tabellenverzeichnis

Tab. 3.1:	Kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung 4. Stufe 2022 mit durchschnittlich täglicher Verkehrsbelastung.....	9
Tab. 6.1:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Alsdorf.....	17
Tab. 6.2:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Alsdorf	17
Tab. 6.3:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Alsdorf	17
Tab. 6.4:	Geschätzte Anzahl der Personen mit gesundheitlichen Auswirkungen in der Stadt Alsdorf.....	17
Tab. 9.1:	Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung bzw. Kartierungsgrenze nach 34. BImSchV	31
Tab. 9.2:	Lärminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Autobahn A 44	31
Tab. 9.3:	Lärminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Bundesstraße B 57	31
Tab. 9.4:	Lärminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Landesstraßen L 240, L 47 und L 136.....	32

1 Anlass und Ziel der Lärmaktionsplanung

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments (kurz: EU-Umgebungslärmrichtlinie) dient dazu, schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, vorzubeugen oder zu mindern. Die Richtlinie wurde durch §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in nationales Recht umgesetzt.

Gemäß § 47d Absatz 1 BImSchG stellen die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne (LAP) auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, die durch Umgebungslärm verursacht werden, geregelt werden. Mit Umgebungslärm sind gemäß § 47b Satz 1 Nr. 1 BImSchG belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien gemeint. Außerdem soll es nach § 47d Absatz 2 Satz 2 BImSchG auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“.

Grundlage der Lärmaktionsplanung bilden die im Rahmen der Lärmkartierung der Stufe 4 durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW) im Jahr 2022 erstellten Lärmkarten des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW). Darin sind bestimmte Lärmquellen (in Alsdorf betrifft dies den Straßenverkehr) und von ihnen ausgehende Lärmbelastungen in dem betrachteten Gebiet erfasst und dokumentiert, wie viele Menschen davon betroffen sind /LANUV 2022/.

Wegen der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs sind Lärmaktionspläne künftig grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind und wie hoch die Belastung und die Anzahl der Betroffenen ist. Daher muss nun auch für die Stadt Alsdorf ein Lärmaktionsplan der Stufe 4 bis zum 18.07.2024 aufgestellt werden.

Der Lärmaktionsplan soll die Ergebnisse der Lärmkartierung beschreiben und nach Möglichkeit Maßnahmen festlegen, die die Lärmbelastung an potenziellen Lärmschwerpunkten reduzieren können.

Das LANUV übermittelt die Lärmkarten und gesammelten Lärmaktionspläne der Gemeinden an das Bundesumweltministerium zur Weiterleitung an die EU.

Die Stadt Alsdorf ist im Rahmen der 4. Stufe zur Aufstellung und Umsetzung eines Lärmaktionsplans verpflichtet.

2 Ablauf der Lärmaktionsplanung

Das folgende Bild 2.1 beschreibt die empfohlenen Prozessschritte bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen /LAI 2022/.

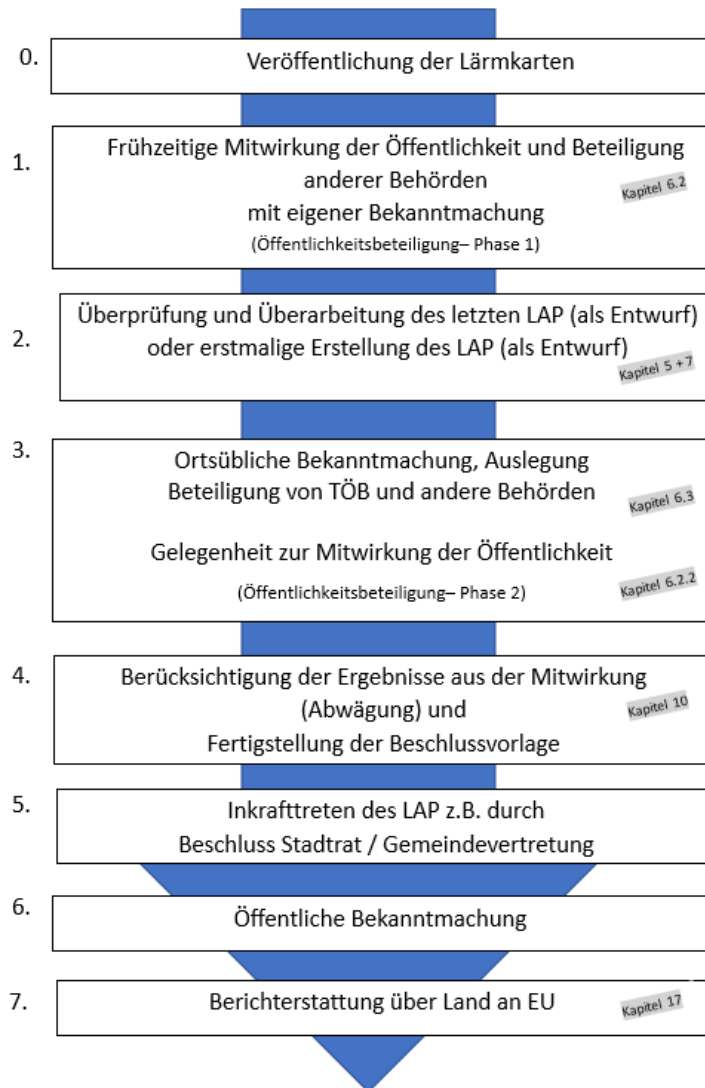


Bild 2.1: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung gemäß /LAI 2022/

3 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Alsdorf ist eine mittlere, kreisangehörige Stadt im nördlichen Teil der Städteregion Aachen, die im Nordosten an den Kreis Düren grenzt. Sie hat 48.328 Einwohner (Stand: 31.12.2022, Quelle: <https://www.it.nrw/>) und gehört zum Regierungsbezirk Köln. Das Stadtgebiet erstreckt sich über eine Fläche von ca. 3.168 ha. Die stark vom Strukturwandel geprägte Stadt Alsdorf liegt zwischen den Oberzentren Aachen und Düsseldorf und verfügt über die Autobahnanschlussstelle Alsdorf (5b) über einen direkten Anschluss an die BAB A 44. Weiterhin ist die Stadt Alsdorf über die B 57 (Aachen-Mönchengladbach) an das überregionale Straßennetz angebunden.

Alsdorf liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums.

Das Untersuchungsgebiet ist im folgenden Bild 3.1 dargestellt.

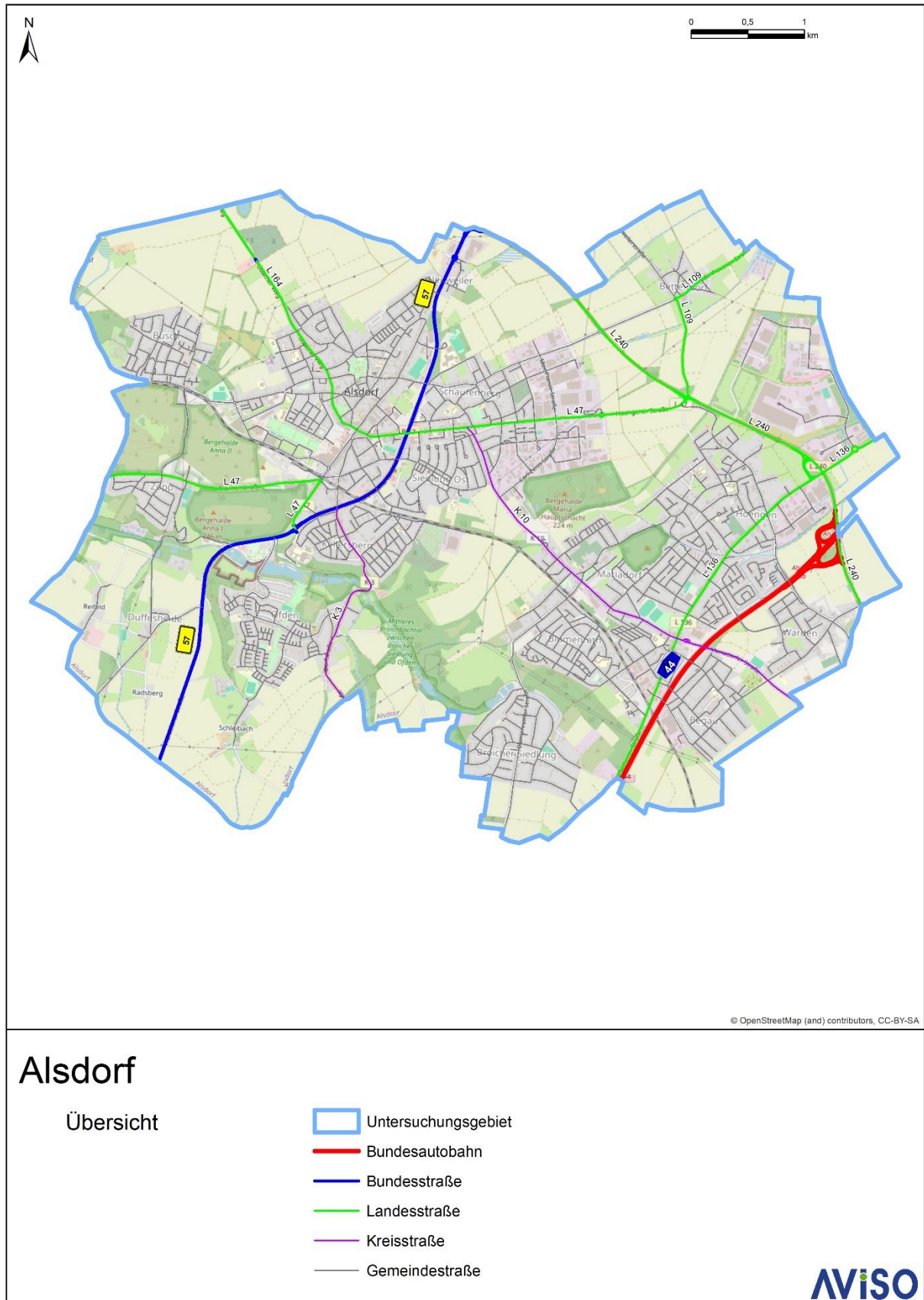


Bild 3.1: Übersicht über das Straßennetz im Untersuchungsgebiet Alsdorf

3.1 Hauptverkehrsstraßen

Gemäß Vorgabe der EU-Richtlinie Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG, den §§ 47a bis 47f BImSchG und der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) werden die Anforderungen und Inhalte der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans geregelt. Danach müssen Lärmkarten und Lärmaktionspläne für sämtliche Hauptlärmquellen und Ballungsräume aufgestellt werden. In diesem Zusammenhang relevante Hauptlärmquellen für Alsdorf sind die Hauptverkehrsstraßen (Bundesfern- und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen im Jahr (8.200 Kfz in 24 Stunden)). Für diese Straßen wurden seitens des LANUV NRW Lärmkarten erstellt (vgl. Kap. 6).

Die Lärmkarten der 4. Stufe wurden durch das LANUV NRW mit den neuen EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren („BUB“, Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) erstellt, um die Ergebnisse der Lärmkartierungen zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar zu machen. Für die Straßen wurden im Rahmen der Lärmkartierung die offiziellen Verkehrszählraten aus der SVZ (Straßenverkehrszählung) 2015, auf das Jahr 2019, unter Zuhilfenahme temporärer Messungen und Zählungen an Dauerzählmessstellen aus den Jahren 2016 bis 2019, hochgerechnet bzw. fortgeschrieben. /LANUV 2022/. Die der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen im Alsdorfer Stadtgebiet werden in Bild 3.2 graphisch dargestellt.

In die Kartierung der 4. Stufe des LANUV wurden außerhalb von Ballungsräumen die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz pro Jahr einbezogen. Die aktuellen Lärmkarten des LANUV der 4. Stufe für den Straßenverkehrslärm sind in Bild 6.1 und Bild 6.2 in Kap. 6 enthalten.

Die kartierten Hauptverkehrsstraßen mit der entsprechenden Verkehrsbelastung sind in Tab. 3.1 aufgeführt. Die höchstbelastete kartierte Straße ist in Alsdorf die A 44 zwischen den Anschlussstellen Begau und Alsdorf (5b) mit einer jahresmittleren Verkehrsbelastung von 52.359 Kfz/24h. Dahinter folgen die L 240 mit 28.409 Kfz/24h und die B 57 (Würselener Straße) mit 20.179 Kfz/24h.

Um die Maßnahmenplanung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu erleichtern, stellt die LUBW (Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg) ihren Kommunen neben der Lärmkartierung gemäß 34. BImSchV auch Berechnungsergebnisse nach den RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019) zur Verfügung /VMBWL 2023/. Dadurch wird die Maßnahmenplanung und -umsetzung deutlich erleichtert und beschleunigt, da die bisher erforderliche Neuberechnung insbesondere für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entfällt. Dieses Verfahren würde auch für Kommunen in NRW eine Verbesserung der Maßnahmenplanung bedeuten.

Tab. 3.1: Kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung 4. Stufe 2022 mit durchschnittlich täglicher Verkehrsbelastung

Name	Streckenabschnitt	Verkehrsbelastung	
		DTV [Kfz/24h]	Mio. Kfz/a
A 44	AS Begau bis AS Alsdorf (5b)	52.359	19,1
L 240	L 240 (A 44 bis Jülicher Straße)	28.409	10,4
B 57	Würselener Straße (Stadtgrenze bis Heidweg)	20.179	7,4
L 47	Luisenstraße	18.294	6,7
B 57	Kurt-Koblitz-Ring (Broicher Straße bis Luisenstraße)	17.628	6,4
L 240	L 240 südöstl. A 44	16.868	6,2
B 57	Kurt-Koblitz-Ring (Luisenstraße bis L 240)	14.794	5,4
B 57	Kurt-Koblitz-Ring (Heidweg bis Broicher Str.)	14.436	5,3
L 240	L 240 (B 57 bis L 47)	13.509	4,9
L 136	Jülicher Straße	11.018	4,0
L 47	Hoengener Straße	8.869	3,2
L 47	Würselener Straße / Prämienstraße	8.843	3,2
L 240	L 240 (Jülicher Straße bis L 47)	8.220	3,0

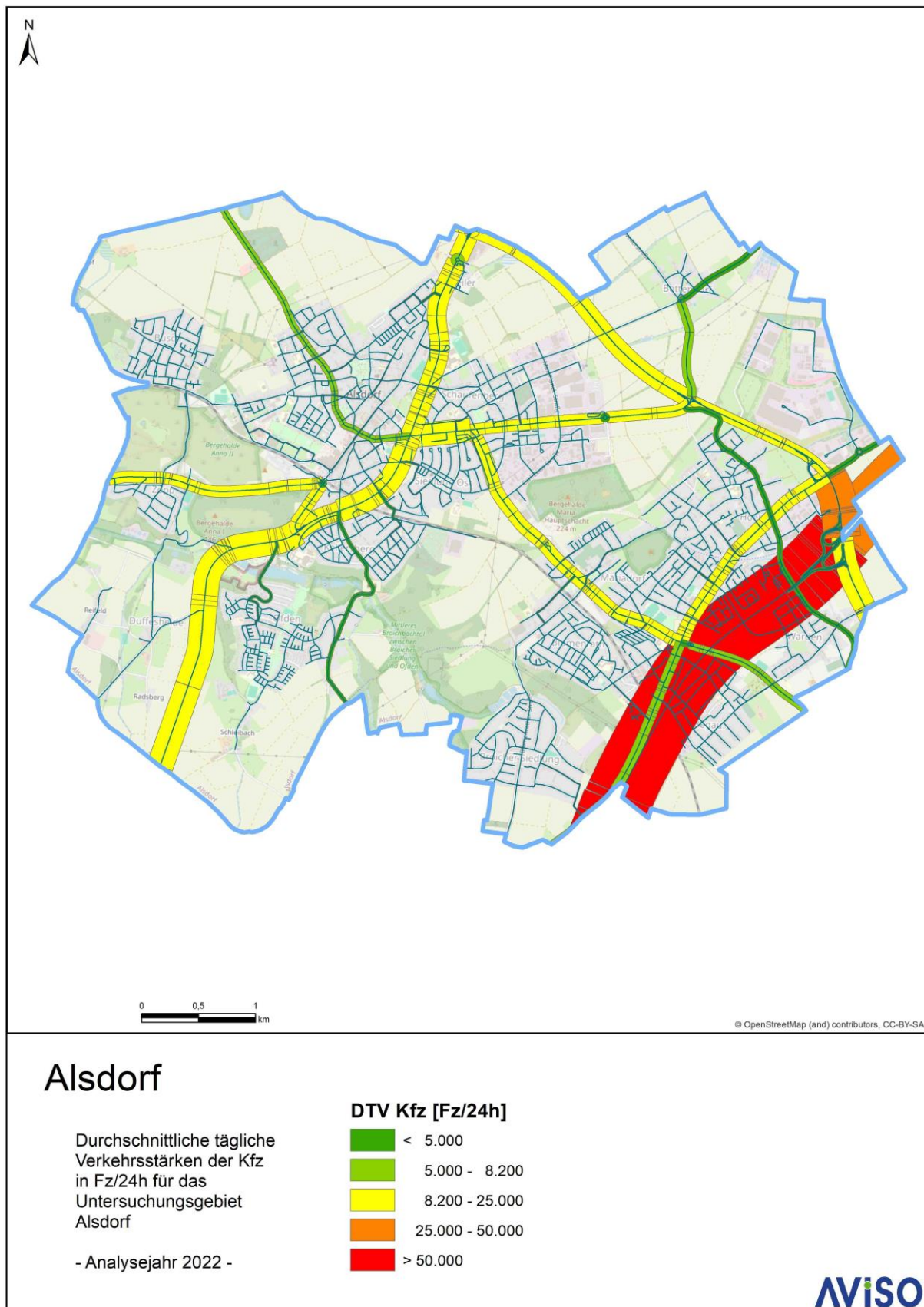


Bild 3.2: Kfz-Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet Alsdorf (DTV Kfz in Kfz/24h)

3.2 Haupteisenbahnstrecken

Die Lärmkartierung für Haupteisenbahnstrecken fällt in die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn, <http://www.eba.bund.de>).

Haupteisenbahnstrecken sind gemäß 47b BImSchG Schienenwege mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.

Für die Stadt Alsdorf wurde in der Folge kein Schienenverkehrslärms kartiert.

3.3 Großflughafen

Als „Großflughafen“ wird gemäß BImSchG ein Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr bezeichnet (der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen). Der Forschungsflugplatz Aachen-Würselen (früher: Flugplatz Aachen-Merzbrück) fällt danach nicht unter die Kategorie „Großflughafen“.

Die in ca. 70 km Entfernung liegenden Flughäfen Düsseldorf und Köln-Bonn wirken nicht mehr auf das Gebiet der Stadt Alsdorf ein.

Für den Bereich des Flugverkehrs ist deshalb keine Lärmaktionsplanung zu erstellen.

3.4 Gewerbe- und Industriegebiete

Gemäß 34. BImSchV sind Lärmkarten für Industrie- oder Gewerbegebiete nur für Ballungsräume (> 100.000 Einwohner) zu erstellen. Für das Stadtgebiet Alsdorf sind daher keine Industrieanlagen kartiert und somit auch keine Lärmaktionsplanung zu erstellen.

4 Zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen sind für die Erarbeitung der Lärmaktionspläne die Städte und Gemeinden zuständig. Im vorliegenden Fall ist dies die Stadt Alsdorf:

Stadt Alsdorf

Hubertusstr.17

52477 Alsdorf

Telefon: 02404 500

E-Mail: info@alsdorf.de

www.alsdorf.de

Gemeindeschlüssel: 05 334 004

Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: DE_NW_05334004

4.1 Ort der Veröffentlichung

Veröffentlichung im Internet:

www.alsdorf.de

5 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in §§ 47a-f des BImSchG.

5.1 Lärmindizes gem. Artikel 5 der Richtlinie 2002/49/EG

Bei den Lärmberechnungen zur EU-Umgebungslärmrichtlinie wird die Lärmsituation mit Hilfe zweier Lärmindikatoren (L_{DEN} und L_{Night}) beschrieben:

L_{DEN} : mittlerer Pegel über das gesamte Jahr für die Belastung über 24 Stunden in den drei Stundengruppen:

Day (6.00 Uhr - 18.00 Uhr),

Evening (18.00 Uhr - 22.00 Uhr)

Night (22.00 Uhr - 06.00 Uhr)

Bei der Berechnung des L_{DEN} wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB (Abend) bzw. 10 dB (Nacht) berücksichtigt.

L_{Night} : Umgebungslärm im Jahresmittel zur **Nachtzeit** (Belastung von 22.00 Uhr - 6.00 Uhr)

Die Auslösewerte für die Aktionsplanung wurden gemäß Empfehlung des Landes Nordrhein-Westfalen /MUNV NRW 2022/ (RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 S. 1 Pkt. 2) festgelegt auf

$L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$

$L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

Das Ergebnis der Ausbreitungsrechnung wird in Form flächenhafter Isophonen (Flächen gleicher Pegelbereiche) in Dezibel (dB(A)) angegeben.

.

6 Ergebnisse der Lärmkartierung Stufe 4

Im Folgenden werden die Lärmkarten aus der Lärmkartierung Stufe 4 des LANUV 2022 dargestellt. Die Anzahl der Betroffenen wird in den Tabellen Tab. 6.1 bis Tab. 6.3 aufgeführt /LANUV 2022/.

Aktuell sind in der Lärmkartierung Stufe 4 des LANUV für die folgenden Bereiche der Stadt Alsdorf Lärmwerte ausgewiesen:

- A44
- B57 Würselener Straße / Kurt-Koblitz-Ring
- L136 Jülicher Straße (Mariadorf / Hoengen)
- L47 Luisenstraße / Hoengener Straße (Schaufenberg)
- L47 Würselener Straße / Prämienstraße (Kellersberg / Zopp)
- L240

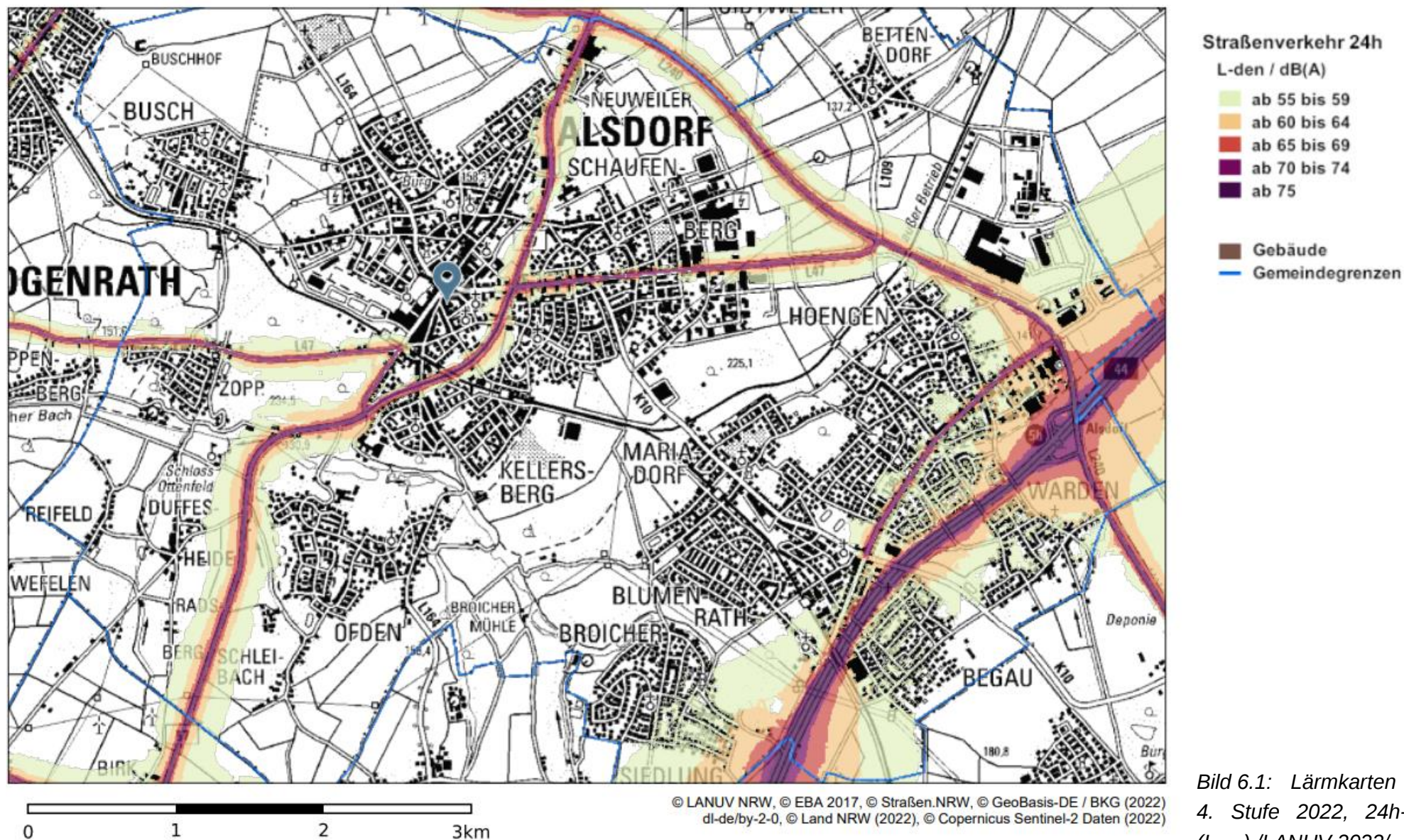


Bild 6.1: Lärmkarten
4. Stufe 2022, 24h-Pegel
(L_{DEN}) /LANUV 2022/

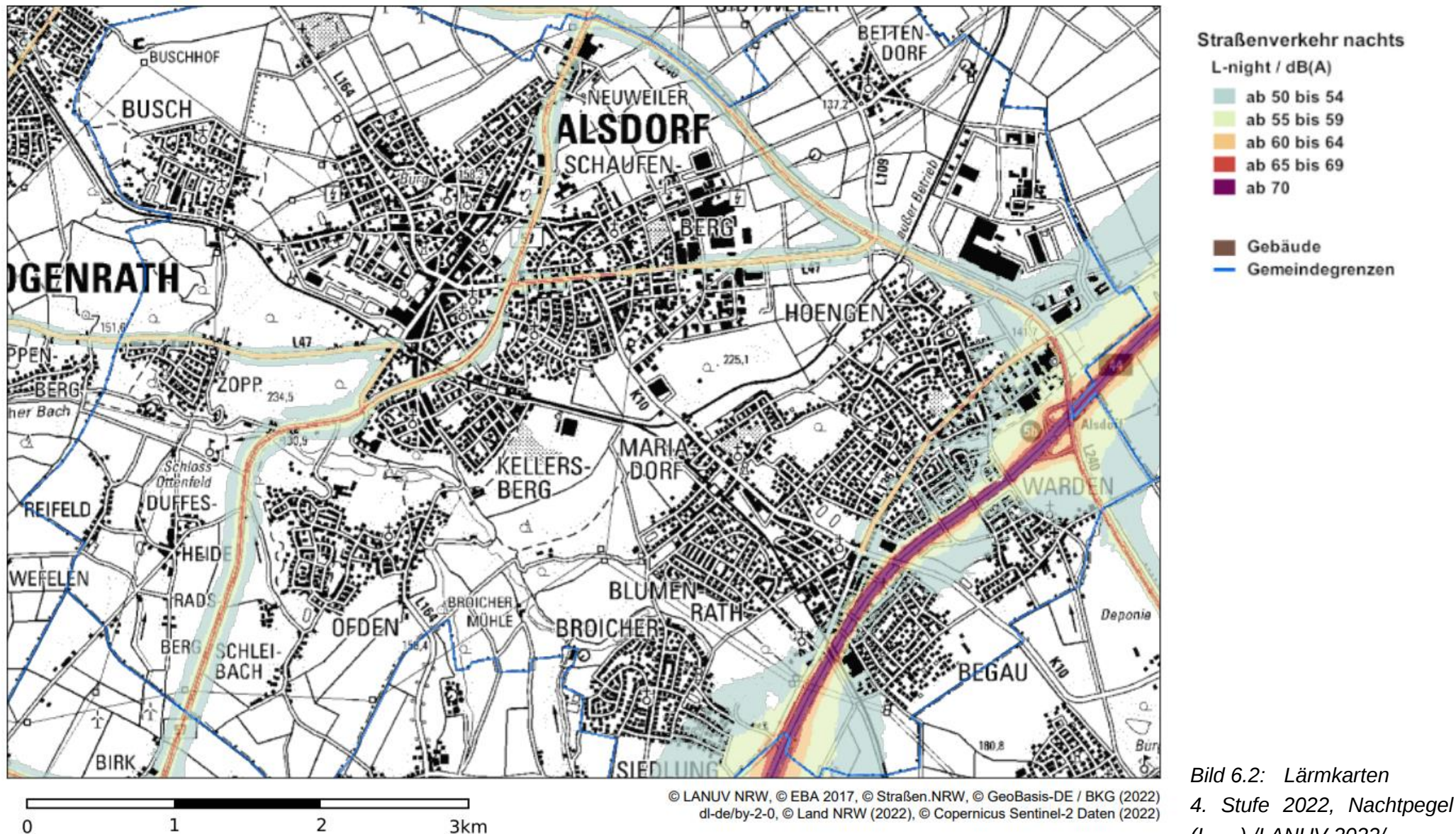


Bild 6.2: Lärmkarten
4. Stufe 2022, Nachtpegel
(L_{Night}) / LANUV 2022/

Bei der Erarbeitung der Lärmkarten ist die Anzahl jener Menschen ermittelt worden, die vom Lärm des Straßenverkehrs belastet sind (nach „BEB“, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm). Die Zahlen sind den folgenden Tabellen zu entnehmen. Die Angabe erfolgt für verschiedene Pegelbereiche (in dB(A)) unter Angabe der Anzahl der betroffenen Personen.

Ausgewiesen werden neben den Angaben zur Anzahl der von Lärm belasteten Menschen auch Angaben zur Fläche, der Anzahl Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude, die vom Lärm betroffen sind.

In Alsdorf ist nur die Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen von Relevanz. Berücksichtigt wurde die Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Hauptverkehrsstraßen (gemäß BImSchG) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht.

Tab. 6.1: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Alsdorf

L _{DEN} [dB(A)]	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	3873	1400	851	970	5
L _{Night} [dB(A)]	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	2039	970	999	5	0

Tab. 6.2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Alsdorf

L _{DEN} [dB(A)]	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	7,83	2,01	0,41

Tab. 6.3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Alsdorf

L _{DEN} [dB(A)]	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	3378	868	2
Schulgebäude	6	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Neben den Belastetenzahlen nach BEB wurden im Rahmen der Lärmkartierung /LANUV 2022/ außerdem Angaben zu den gesundheitlichen Auswirkungen gemacht. Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen mit der Anzahl der stark Belästigten, stark Schlafgestörten und ischämischen Herzkrankheiten erfolgte entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie und ist in Tab. 6.4 aufgeführt

Tab. 6.4: geschätzte Anzahl der Personen mit gesundheitlichen Auswirkungen in der Stadt Alsdorf

Gesundheitliche Auswirkungen	Starke Belästigungen	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Anzahl der Belasteten	1234	271	2

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen nach /MUNV NRW 2023/ auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Die Lärmkartierung Stufe 4 für die Stadt Alsdorf weist für das Stadtgebiet (s. Tab. 6.1) 970 Menschen mit ganztägig sehr hohen Belastungen (L_{DEN} 70 dB(A)-74dB(A)) und 5 Menschen mit Belastungen $L_{DEN} \geq 75$ dB(A) aus. Nachts sind 999 Menschen sehr hohen Belastungen (L_{Night} 60 dB(A)-64dB(A) und 5 Menschen Belastungen über 65dB(A) ausgesetzt.

Darüber hinaus wurden Betroffenheiten von 851 Menschen mit ganztägig hohen Belastungen (L_{DEN} 65dB(A)-69 dB(A)) und 970 Menschen mit nachts hohen Belastungen (L_{Night} 55 dB(A)-59 dB(A)) ermittelt.

Insgesamt sind 0,41 km² der Gemeindefläche von Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 75$ dB(A) und 2,01 km² von Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) betroffen (s. Tab. 6.2).

868 Wohnungen sind von Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) betroffen. Lärmbelastungen ≥ 75 dB(A) wurden an 2 Wohnungen festgestellt. Belastungen ≥ 55 dB(A) für sonstige Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Schulen) liegen an 6 Schulgebäuden vor (vgl. Tab. 6.3).

7 **Ruhige Gebiete**

Die Lärmaktionsplanung dient außerdem zum Schutz ruhiger Gebiete. Ein „ruhiges Gebiet“ ist gemäß Definition der EU-Richtlinie ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist. Dieses soll im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Lärmzunahme geschützt werden.

Mit der Ausweisung ruhiger Gebiete hat die Gemeinde die Möglichkeit, planerisch Lärmvorsorge zu betreiben, da in Lärmaktionsplänen festgelegte ruhige Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen von anderen zuständigen Planungsträgern bei deren Planungen zu berücksichtigen sind.

Eine verbindliche Festlegung der möglichen ruhigen Gebiete wäre nur unter Berücksichtigung aller Lärmquellen auf dem gesamten Stadtgebiet möglich. Eine solche flächenhafte Lärmkartierung des relevanten Gesamtlärms liegt für die Stadt Alsdorf nicht vor.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I wurden keine Vorschläge aus der Bevölkerung zu möglichen ruhigen Gebieten abgegeben.

In diesem Lärmaktionsplan wird auf eine verbindliche Festsetzung von ruhigen Gebieten verzichtet.

8 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein zentrales Element in der Lärmaktionsplanung. Das BImSchG legt in § 47d (3) fest, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört werden und rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten soll, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Für die Stadt Alsdorf fand die Beteiligung der Öffentlichkeit in Anlehnung an das Verfahren im Rahmen der Bauleitplanung statt.

Dabei wurden zwei Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die erste Phase diente der Unterrichtung der Bevölkerung über die Ergebnisse der Lärmkartierung, die Erforderlichkeit der Planaufstellung und die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung. Gleichzeitig wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, eigene Vorschläge (z. B. Maßnahmen) für den Lärmaktionsplan einzubringen und dadurch effektiv mitzuwirken.

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I

Die Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I in der Stadt Alsdorf erfolgte über das NRW-Beteiligungsportal (<https://beteiligung.nrw.de/portal/hauptportal/startseite>). Dort wurden die Lärmkarten und die Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung in der Zeit vom 06.02.2024 bis einschließlich 07.03.2024 zur Einsicht bereitgestellt. Anregungen zur Lärmaktionsplanung der Stufe 4 konnten direkt über die Beteiligungsplattform, per E-Mail, telefonisch oder persönlich bei einem Termin zur Öffentlichkeitsbeteiligung, der am 28.02.2024 im großen Sitzungssaal des Rathauses stattfand, eingereicht werden.

Insgesamt wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I 34 Eingaben von Bürgern über das NRW-Beteiligungsportal dokumentiert. Dabei handelt es sich um 30 Meldungen und 4 Kommentare zu abgegebenen Meldungen. Die meisten Meldungen wurden zu Lärmproblemen, die von der A 44 ausgehen, gemacht. Insgesamt wurden 20 Meldungen zur A 44 als Lärmquelle abgegeben. Davon betreffen 10 Meldungen den Ortsteil Warden, 8 Meldungen den Ortsteil Begau und jeweils eine Meldung die Ortsteile Hoengen bzw. Broicher Siedlung.

Fünf Meldungen wurden zur Luisenstraße abgegeben, dazu wurde auch ein zustimmender Kommentar abgegeben. Vier Meldungen betreffen die L 240 als Hauptlärmquelle, in einer Meldung ist zusätzlich die L 136 als Lärmquelle benannt.

Zwei weitere Meldungen beziehen sich auf bislang nicht kartierte Straßen. Dies ist zum einen die Konrad-Adenauer-Straße, zu deren Meldung zusätzlich zwei Kommentare abgegeben wurden, bei der es sich um eine nicht kartierte Straße handelt und die geschilderten Lärmprobleme nicht auf Umgebungslärm gem. BImSchG zurückzuführen sind. Eine weitere Meldung betrifft die Alfred-Brehm-Straße im Ortsteil Oden, bei der es hauptsächlich um Hol-/Bringverkehre der dortigen Schule geht.

Zusätzlich zu den Eingaben über das NRW-Beteiligungsportal wurde eine E-Mail und eine persönliche Meldung am Beteiligungstermin eingebracht. Die vollständigen Eingaben der

Bürger sind in Anhang B aufgeführt. Eine der Meldungen betrifft die ebenfalls bisher nicht kartierte Eschweiler Straße. Diese soll in der 5. Stufe in die Lärmkartierung aufgenommen werden (vgl. Kap. 9.5).

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I gehen somit folgende Belastungsschwerpunkte hervor:

A 44 im Bereich Begau und Warden

L 47 Luisenstraße / Hoengener Straße

L 240 im Bereich des OT Hoengen

L 47 Prämienstraße am Ortsausgang Zopp

Häufig stört Anwohner weniger der gleichmäßige Grundpegel des Verkehrsgeräusches, sondern besonders einzelne Lärmspitzen (insbesondere in der Nacht), die z. B. durch das Aufheulen eines Motors, eine rücksichtslose Fahrweise oder manipulierte Auspuffanlagen verursacht werden.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat im Rahmen eines Messprogramms überprüft, ob die geltenden internationalen Geräusch-Zulassungsvorschriften für Kfz extreme Lärmemissionen unterbinden¹. Dabei wurde festgestellt, dass verschiedene fabrikneue Motorräder und Sportwagen, die die Zulassungsvorschriften einhielten, bei den Messungen außerhalb des Typprüfbereichs der Zulassung um 20 dB und mehr lauter waren als beim Betriebszustand, der für die Typprüfung maßgeblich ist. Das UBA fordert daher, dass die Hersteller von Motorrädern und Autos in die Pflicht genommen werden, ihre Fahrzeuge so leise zu bauen, wie es der Stand der Technik zulässt und schlägt daher vor, dass die Typprüfvorschriften um einen Geräuschdeckel erweitert werden, der die Geräusche im gesamten Kennfeld des Fahrzeugs begrenzt, um die besonders lauten Lärmemissionen wirksam unterbinden zu können. Dieser Vorschlag wäre in den gesetzlichen Vorgaben umzusetzen, um einen Teil der o. g. Lärmspitzen zu mindern. An dieser Stelle sind die politischen Vertreter gefragt, auf eine Umsetzung entsprechender gesetzlicher Vorgaben hinzuwirken. Die Grundlage für Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung bilden berechnete durchschnittliche Immissionspegel; einzelne gemessene Spitzenbelastungen hingegen sind aktuell nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, obgleich gerade auch hiervon spürbare Lärmbeeinträchtigungen - insbesondere während der Nachtruhe - ausgehen können. Daher wird eine Überprüfung des Bewertungsverfahrens für Verkehrslärm dahingehend angeregt, ob und inwieweit einzelne Lärmspitzen gebührend Berücksichtigung finden sollten.

Für Anwohner, die sich durch eine vermeintlich manipulierte Abgasanlage belästigt fühlen, ist die Polizei in der Regel der richtige Ansprechpartner. Sie kann eine Geräuschprüfung bei Pkw im Rahmen von Verkehrskontrollen durchführen und so eine Überschreitung des zulässigen Standgeräusches durch eine ggf. unzulässige technische Änderung feststellen. Auf

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/laute-motorraeder-pkw-sorgen-zunehmend-fuer>
Mai 2024

dieses Instrumentarium sollte durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit hingewiesen werden, auch um Lärmverursacher zu sensibilisieren.

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II

Die Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II erfolgte wie bereits in der ersten Phase über das NRW-Beteiligungsportal (<https://beteiligung.nrw.de/portal/hauptportal/startseite>). Dort wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans, in den die Meldungen aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung bereits eingeflossen waren, in der Zeit vom 10.04.2024 bis einschließlich 11.05.2024 zur Einsicht bereitgestellt. Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 4 wurden direkt über die Beteiligungsplattform oder per E-Mail abgegeben. Es wurden 7 Stellungnahmen von Bürgern eingereicht, die im Anhang B2 aufgeführt werden.

Zusätzlich wurden auch Träger öffentlicher Belange (TÖB) beteiligt. Deren Stellungnahmen sind in Anhang B3 aufgeführt.

8.1 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erhielt die Öffentlichkeit die Möglichkeit, auch Maßnahmenvorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen. Diese wurden ausgewertet und zusammengefasst.

Folgende Maßnahmenvorschläge gehen aus den Meldungen der Bürger hervor:

Für die A 44:

- (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44 nach zurückliegenden Rückschnitten/Rodungen
- Erneuerung / Erhöhung / Verlängerung der Lärmschutzwand südl. der A 44
- Tempolimit auf der A 44

Am häufigsten wurde eine Wiederaufforstung entlang der A 44 als Maßnahme genannt und die Rückschnitte, Abholzung und Rodung der Bepflanzung kritisiert.

Für die L 47 (Luisenstraße):

- Tempolimit 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung
- Umleitung des Verkehrs (durch Einbahnstraßenregelung, Ausweisung als Fahrradstraße oder eine neue Umgehungsstraße)
- Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen

Für die L 47 (Prämienstraße)

- Tempolimit am Ortsausgang Zopp (50 km/h)

Für die L 240

- Lärmschutzwand
- Tempolimit

Eschweilerstraße (nicht kartiert)

- Aufnahme in die Lärmkartierung
- Tempolimit 30 km/h mit Geschwindigkeitsüberwachung
- Umleitung des Verkehrs

9 Maßnahmen

Auf Grundlage der Kartierungsergebnisse und den Hinweisen der Bürger aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr in Alsdorf erarbeitet. Dazu wird zunächst ein Überblick über mögliche Maßnahmen und deren Wirkungen gegeben.

Weiterhin wird Bezug auf bereits umgesetzte Maßnahmen und bestehende Konzepte genommen, die es in Alsdorf schon gibt und die einen Einfluss auf die Verkehrslärmbelastung nehmen.

Abschließend werden die konkreten Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der Verkehrslärmbelastung für die einzelnen kartierten Straßenabschnitte in den jeweiligen Steckbriefen (s. Anhang A) aufgeführt und in Kap. 9.5 zusammengefasst.

9.1 Überblick über mögliche Maßnahmen

Unter Maßnahmen zur Lärminderung werden Strategien verstanden, die den Verkehrslärm vermeiden, verlagern oder vermindern. Dazu kommen grundsätzlich verschiedene Arten von Maßnahmen infrage. Es wird dabei unterschieden zwischen primären und sekundären Maßnahmen zum aktiven Schallschutz und dem passiven Lärmschutz. Zu bevorzugen sind Maßnahmen, die den Lärm bereits an der Emissionsquelle bekämpfen. Darunter sind primäre Maßnahmen zum aktiven Schallschutz zu verstehen.

Primäre Maßnahmen setzen direkt an der Emissionsquelle an. Für den Straßenverkehr gehören dazu Maßnahmen an den Motoren selbst, aber auch ein bestmöglicher Verkehrsfluss (z. B. durch intelligente Ampelschaltungen), das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer (z. B. geeignete Gangwahl), Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, aber auch eine lärmarme Bereifung der Kraftfahrzeuge sowie ein leiser Straßenbelag. Auch Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs und zur Reduzierung des gesamten Verkehrsaufkommens oder auch des Schwerverkehrs sind darunter zu verstehen.

Maßnahmen zur Verbesserung und Lärminderung der Fahrbahnoberflächen und niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten zählen nach /UBA 2021/ zu den im Rahmen der Lärmaktionsplanung am häufigsten genannten Maßnahmen. Gleichzeitig gehören sie auch zu den wirkungsstärksten Lärminderungsmaßnahmen.

Bei Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen handelt es sich um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde liegen. Die Straßenverkehrsbehörde führt dazu ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßenbaulastträger beteiligt wird. Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) notwendigen Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger durchzuführen (s. §5b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz-StVG).

Weitere primäre Maßnahmen zielen auf eine Vermeidung oder Verlagerung des Verkehrs ab. Dies ist durch verkehrsplanerische Maßnahmen, die unter anderem die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, zu erreichen.

Zu den sekundären Maßnahmen zum aktiven Schallschutz gehören solche Maßnahmen, die den Ausbreitungsweg (Transmissionsbereich) des Lärms behindern. Das sind in erster Linie Schallschutzwände und Schallschutzwälle oder Kombinationen aus beidem. Aber auch geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist.

Passiver Schallschutz verfolgt das Ziel, den Lärm am Immissionsort zu reduzieren. I. d. R. handelt es sich dabei um bauliche Schallschutzmaßnahmen an den Häusern von Anwohnern. Dazu gehören z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungsanlagen sowie die Dämmung von Wänden und Dächern.

Im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie wird eine Reduzierung des Lärms vor der Fassade angestrebt. Diese wird in erster Linie durch aktiven Lärmschutz erreicht. Passiver Schallschutz durch Maßnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster etc.) dient lediglich einer Reduzierung der Lärmbelastung im Innenraum des Gebäudes. Dennoch erweisen derartige Maßnahmen sich insbesondere zur Ergänzung aktiver Schallschutzmaßnahmen als geeignet. In einigen Fällen sind es aber gleichzeitig die einzig möglichen wirksamen Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm, wenn keine aktiven Maßnahmen zur Lärmminde- rung umsetzbar sind.

Die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und an Landesstraßen in NRW kann als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden und wird nur vorgenommen, wenn der Beurteilungspegel die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschreitet. Eigentümer von Häusern können grundsätzlich beim Baulastträger formlos Einzelanträge auf Überprüfung ihres Hauses stellen und Förderung von passivem Schallschutz am Gebäude (Schallschutzfenster, Lüfter) beantragen.

9.2 Lärminderungspotenzial möglicher Maßnahmen

Typische Bandbreiten der Wirkungen von Lärminderungsmaßnahmen sind in Bild 9.1 graphisch dargestellt. Dabei wird im blauen Balken die minimale und im orangen Balken die maximale Wirkung dargestellt.

Die größten Minderungspotenziale zeigen sich bei Abschirmeinrichtungen wie z. B. Lärmschutzwänden. Die Lärminderungswirkung von Wänden und Wällen hängt nach /UBA 2023/ zum einen von ihrer Höhe wie auch von ihrem Abstand zur Quelle bzw. zu den zu schützenden Gebäuden ab. Ein geringer Abstand zur Lärmquelle ist dabei mit einer höheren Wirkung verbunden. In /UBA 2015/ wird einer Abschirmeinrichtung ein Minderungspotenzial

zwischen 5 und 15 dB(A) zugeschrieben. Auch lärmindernde Fahrbahnbeläge sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen (insbesondere in Kombination mit einer Verstetigung des Verkehrsablaufs) können eine Minderung bis zu 5 dB(A) bewirken.

Eine Änderung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) ist gerade wahrnehmbar, während eine Änderung um 10 dB(A) einer Verdopplung bzw. Halbierung der empfundenen Lautstärke entspricht².

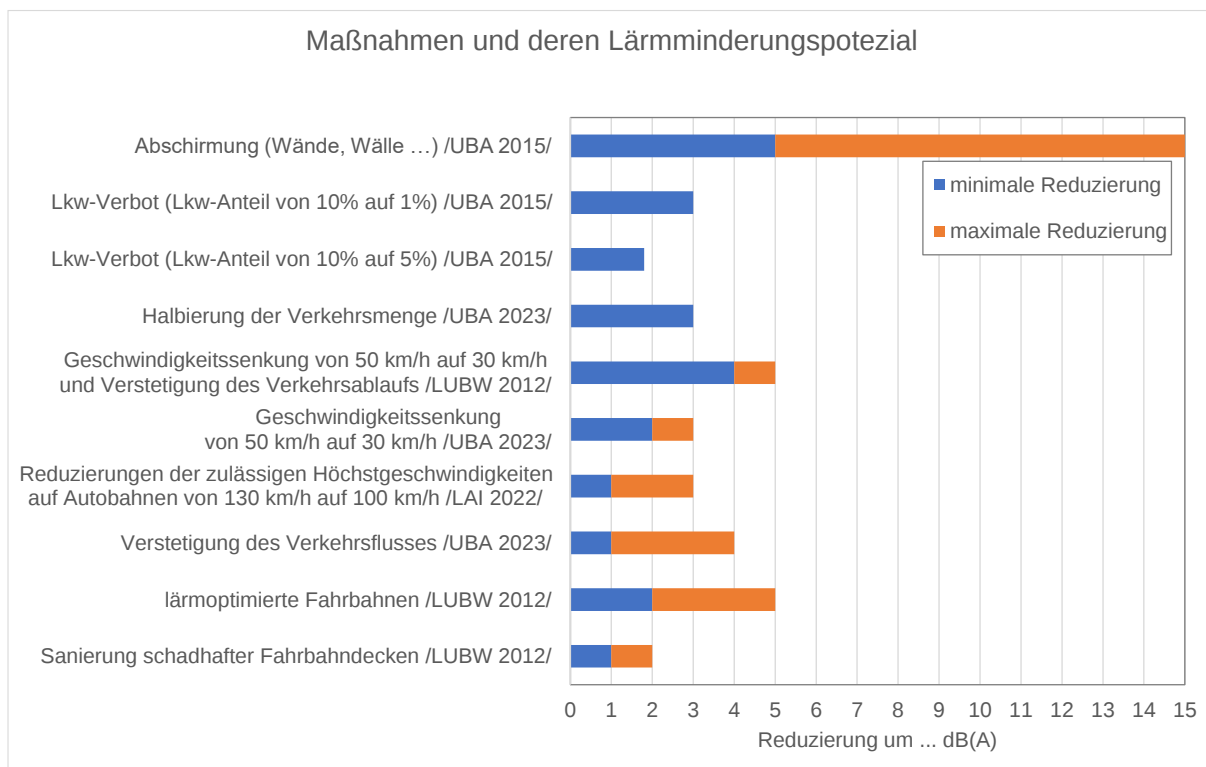


Bild 9.1: Lärminderungspotenziale möglicher Maßnahmen

9.3 Bereits umgesetzte oder konkret geplante Maßnahmen

Autobahn A 44

Nach Angabe der /AUTOBAHN GMBH 2024/ ist eine Sanierung der Fahrbahndeckschicht im Bereich der A44 zwischen den Anschlussstellen Broichweiden und Alsdorf (km 14+500 bis ca. km 18+850) mit einem Splittmastixasphalt vorgesehen. Die Umsetzung ist in 2025/2026 geplant.

Die Fahrbahn zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Aldenhoven (km 18+850 bis ca. 24+500) wurde in den Jahren 2022 und 2023 mit einem Splittmastixasphalt bereits erneuert. Der Splittmastixasphalt bewirkt nach Angabe der /AUTOBAHN GMBH 2024/ eine Lärmmin-

² <https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/laerm/geraeusche/grundlagen-der-wahrnehmung-wirkung-und-beurteilung>

derung von etwa 2 dB(A). Für die nächsten Jahren ist eine Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen nicht geplant.

Entlang der A 44 sind Lärmschutzeinrichtungen bereits vorhanden. Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ging mehrfach Kritik an der Dimensionierung und dem Zustand der Lärmschutzeinrichtungen insbesondere im Bereich des Ortsteils Warden hervor.

Bundes- und Landesstraßen

Nach Angaben von /STRASSEN.NRW 2024/ gab es für die Bundes- und Landesstraßen in Alsdorf seitens Straßen.NRW in den letzten Jahren keine Planungen für die bauliche Herstellung von Lärmsanierung oder lärmmindernden Maßnahmen.

Straßen.NRW wird im Jahr 2024 die L47 zwischen Dachser-Kreisel und der L 240 sanieren, der Abschnitt von der B 57 bis zum Kreisverkehr wurde in den letzten Jahren bereits saniert. Da Straßen.NRW nach eigener Angabe grundsätzlich Beläge mit mind. 2 dB Lärminderung einbaut, ist der Streckenzug somit dann komplett zu diesen Bedingungen saniert.

Weitere straßenbauliche Maßnahmen an den Bundes- und Landesstraßen in Alsdorf sind durch Straßen.NRW derzeit nicht vorgesehen und wurden auch in den vergangenen 5 Jahren nicht durchgeführt.

Planungen der Stadt Alsdorf

Das Ziel der Stadt Alsdorf ist eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung als wichtiger Baustein zur Verbesserung der Lebensqualität für die Bevölkerung und zur Erhöhung der Attraktivität als Lebens- und Wirtschaftsstandort. Hierfür soll vor dem Hintergrund der Mobilitätswende eine klimafreundliche Mobilität – angefangen vom Fuß- und Radverkehr bis hin zum öffentlichen Verkehr und vernetzter Mobilitätsangebote – systematisch ausgebaut werden (Quelle: <https://alsdorf.de/>). Dazu wird seit dem Frühjahr 2023 ein Mobilitätskonzept entwickelt. Eines der grundlegenden Ziele des Mobilitätskonzeptes ist die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten. Dazu zählen insbesondere der Ausbau des ÖPNV, hochwertige Fuß- und Radverkehrsnetze, flexible, digitale und vernetzte Mobilitätsangebote sowie die Elektrifizierung des Mobilitätssystems. All diese Maßnahmen wirken sich positiv auf die Lärmbelastung aus.

Gleiches gilt für verkehrliche Maßnahmen zum Klimaschutz. Das Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Alsdorf wurde im Rahmen des Interkommunalen Klimaschutzmanagements in der Städteregion Aachen gemeinsam mit den Nachbarkommunen entwickelt. Dieses enthält einen Maßnahmenkatalog, der auch Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement enthält, die eine Reduzierung des MIV zum Ziel haben. Gleichzeitig bewirken solche Maßnahmen auch eine Reduzierung des Straßenverkehrslärms

Grundsätzlich wirken Maßnahmen, die eine Veränderung des Modal Split (Verteilung der zurückgelegten Wege auf die einzelnen Verkehrsträger) bzw. eine Reduzierung des MIV erzielen, gleichzeitig auch lärmmindernd.

Langfristig kann die RegioTram (<https://regiotram-aachen.de/>), die eine Verbindung zwischen Hauptbahnhof Aachen über Würselen und Alsdorf bis nach Baesweiler schaffen soll, dazu beitragen.

Alsdorf ist Teil des städteregionalen Fahrrad-Knotenpunktsystems, das die Kommunen der Städteregion Aachen und die angrenzenden Gemeinden in Belgien und den Niederlanden verbindet. Die Stadt Alsdorf ist außerdem an das Radwegenetz NRW angeschlossen und unterstützt mit dem „STADTRADELN“ des Klima-Bündnis eine der weltweit größten Fahrradkampagnen. Bei Planungen werden die Belange des Radverkehrs stets berücksichtigt. Über den Radwegebeauftragten der Stadt steht Radfahrern ein eigener Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Stadt Alsdorf ist Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW, einem Unterstützungsnetzwerk, das Kommunen dabei berät und begleitet, nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Im Fokus stehen dabei sowohl das betriebliche Mobilitätsmanagement bei der Verwaltung selbst als auch die Entwicklung von Maßnahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement.

Die Städteregion Aachen und die städteregionsangehörigen Kommunen haben die „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ entwickelt und beschlossen. Die Stadt Alsdorf ist der Strategie mit Beschluss vom 15.02.2024 beigetreten. Die Strategie verfolgt das Ziel, für den regionalen Verkehr attraktive und vernetzte Radachsen zu schaffen, die direkte Verbindungen mit einladender, sicherer und lückenloser Radinfrastruktur herstellen. Dadurch soll eine weitere Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr erzielt werden.

Die Stadt Alsdorf berücksichtigt im Rahmen der Bauleitplanung auch die Belange des Lärmschutzes und fordert bei Bedarf Maßnahmen zum Lärmschutz im Genehmigungsverfahren ein.

9.4 Weitere / langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Aktuell wird der Lärmschutz im Rahmen der Bauleitplanung bereits berücksichtigt. Langfristig soll der Lärmschutz bei der Planung auch weiterhin berücksichtigt und verfolgt werden.

Hauptlärmquellen sind in Alsdorf im Wesentlichen die klassifizierten Straßen. Diese liegen nicht in der Baulast der Gemeinde. Auch langfristig ist es daher sinnvoll, auf Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde zur Umsetzung möglicher Lärminderungsmaßnahmen einzuwirken.

Weitere langfristige Strategien liegen in der Förderung des Umweltverbundes. Dies ist gleichzeitig eine im Rahmen des Klimaschutzes und bei der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes verfolgte Strategie, so dass es hier zu Synergieeffekten kommt. Im Bereich des Mobilitätsmanagements wird die Stadt Alsdorf als Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW bera-

ten und unterstützt. Hauptziel dessen ist ein verstärktes Mobilitätsmanagement zur Förderung einer zukunftsorientierten Mobilität, die auf eine Stärkung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs setzt.

9.5 Maßnahmen für den Lärmaktionsplan Alsdorf

Sämtliche kartierten Straßen in Alsdorf wurden nach verschiedenen Kriterien (wie z. B. Bebauungsstruktur, Betroffenheit, Verkehrsbelastung) in einzelne Abschnitte unterteilt. Für alle Abschnitte wurde jeweils ein Steckbrief erstellt. Dieser enthält für den betrachteten Streckenabschnitt die

- Lärmkarten in Form einer graphischen Darstellung der Isophonenbänder für L_{DEN} und L_{Night}
- Bebauungsparameter des Kartenausschnittes (Anzahl Gebäude, Wohnungen und Einwohner)
- Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes (zulässige Höchstgeschwindigkeit, Straßenbelag, Verkehrsbelastung)
- Betroffene im betrachteten Kartenausschnitt differenziert nach Pegelklassen
- Maßnahmen für den Streckenabschnitt (in den vergangenen 5 Jahren umgesetzte Maßnahmen und zukünftige Maßnahmen)

Zu jedem Kartenausschnitt in den Steckbriefen wurde anhand der Daten aus /LANUV 2023/ eine Analyse der Betroffenheiten durchgeführt, die eine Ermittlung von Lärmschwerpunkten bzw. Hot-Spot-Bereiche ermöglicht und Bereiche mit einer hohen Anzahl von Betroffenen in Verbindung mit hohen Lärmpegeln identifizieren lässt. Die Steckbriefe dienen somit auch als Grundlage zur Maßnahmenfindung, deren Ergebnis jedem Steckbrief beigelegt wurde. Die Einteilung der Streckenabschnitte ist in Bild 9.2 dokumentiert.

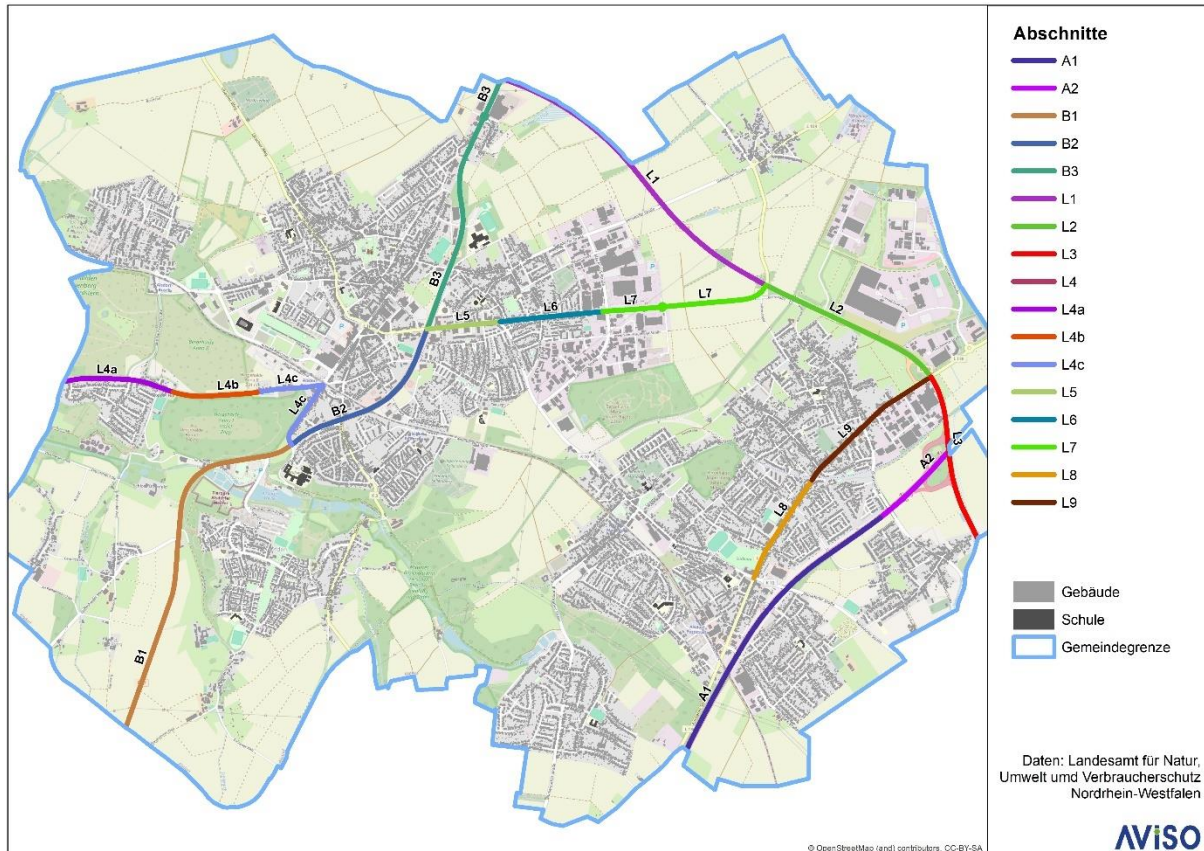


Bild 9.2: Übersichtsdarstellung der einzelnen Streckenabschnitte für die Steckbriefe

In den Steckbriefen wurde jeder einzelne Streckenabschnitt zusätzlich einer von drei Prioritäten zugeordnet. Die Prioritäten wurden nach den jeweils überschrittenen Auslösewerten vergeben.

Das Land Nordrhein-Westfalen nennt in seinem geltenden Runderlass /MUNV 2023/ Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung von 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden. Diese Werte liegen deutlich über den gesundheitsrelevanten Schwellen. Daher werden Streckenabschnitte, in denen es Betroffenheiten oberhalb dieser Auslösewerte gibt, rot markiert. Das Umweltbundesamt empfiehlt Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} / 55 dB(A) L_{Night} ; /UBA 2021/. Streckenabschnitte mit Betroffenen in Pegelbereichen, die darüber liegen, werden orange markiert. Streckenabschnitte mit Betroffenen oberhalb der Kartierungsgrenzen gemäß 34. BImSchV (L_{DEN} 55 dB(A) und L_{Night} 50 dB(A)) werden gelb gekennzeichnet.

Die Markierung für die Prioritätenreihung ist in der folgenden Tabelle (Tab. 9.1) aufgeführt. Zu berücksichtigen ist dabei, dass neben der Überschreitung der Auslösewerte auch die Anzahl der Betroffenen zu berücksichtigen ist.

Tab. 9.1: Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung bzw. Kartierungsgrenze nach 34. BImSchV

MUNV 2023	70 dB(A) L_{DEN} / 60 dB(A) L_{Night}
UBA 2021	65 dB(A) L_{DEN} / 55 dB(A) L_{Night}
34. BImSchV	55 dB(A) L_{DEN} / 50 dB(A) L_{Night}

Zusammenfassend sind die vorgeschlagenen Maßnahmen je Streckenabschnitt in den folgenden Tabellen aufgeführt. Die ausführlichen Steckbriefe für jeden kartierten Streckenabschnitt befinden sich in Anhang A. Die Nummerierung der Abschnitte entspricht der Beschriftung in Bild 9.2. Für einige Streckenabschnitte werden ausschließlich passive Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen, da hier aufgrund geringer Betroffenheiten oder anderer Randbedingungen die Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Maßnahmen sehr eingeschränkt sind. Die farbliche Kennzeichnung aus Tab. 9.1 wird entsprechend der erreichten Pegelklasse auf die Streckenabschnitte in Tab. 9.2, Tab. 9.3 und Tab. 9.4 übertragen. Da die Straßenbaulast für alle kartierten Streckenabschnitte nicht bei der Stadt Alsdorf, sondern bei Straßen.NRW bzw. der Autobahn GmbH liegt, werden die Maßnahmenvorschläge jeweils als Prüfauftrag formuliert.

Tab. 9.2: Lärminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Autobahn A 44

Straßennr.	Abschnitt	Maßnahme
A 44	A1	• Sanierung der Fahrbahndeckschicht • Empfehlung (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44 • Prüfung und ggf. Anpassung der vorhandenen Lärmschutteinrichtung südl. der A 44 • Prüfung eines Tempolimits auf der A 44 • Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
	A2	• Sanierung der Fahrbahndeckschicht • Empfehlung (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44 • Prüfung und ggf. Anpassung der vorhandenen Lärmschutteinrichtung südl. der A 44 • Prüfung eines Tempolimits auf der A 44 • Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

Für die Abschnitte der A 44 wird empfohlen, zusätzlich zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf beispielsweise 120 km/h tagsüber und 100 km/h nachts umsetzbar ist.

Tab. 9.3: Lärminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Bundesstraße B 57

Straßennr.	Abschnitt	Maßnahme
B 57	B1	• Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
	B2	• Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
	B3	• Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

Tab. 9.4: Lärminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Landesstraßen L 240, L 47 und L 136

Straßennr.	Abschnitt	Maßnahme
L 240	L1	keine
	L2	keine
	L3	• Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
L 47	L4a	• Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h in der gesamten Ortsdurchfahrt Zopp • Prüfung eines Tempolimits von 50 km/h von Ortsausgang Zopp bis Stadtgrenze bzw. Ortseingang Noppenberg • Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
	L4b	keine
	L4c	• Prüfung Sanierung des Fahrbahnbelags auf Würselener Straße und Prämienstraße • Prüfung Tempolimit 30 km/h für Würselener Straße und Prämienstraße • Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
L 47	L5	• Prüfung Tempolimit 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung • Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen • Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
	L6	• Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung • Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen • Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
	L7	• Fahrbahnsanierung östlich des Kreisverkehrs (vgl. Kap. 9.3) • Prüfung eines Tempolimit von 30 km/h westlich des Kreisverkehrs und Geschwindigkeitsüberwachung • Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
L 136	L8	• Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h • Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)
	L9	• Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h • Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

Die am stärksten belasteten Streckenabschnitte werden im Folgenden nochmals zusammenfassend aufgeführt. Die detaillierten Ergebnisse finden sich in den Steckbriefen in Anhang A. Die höchsten Pegel an Wohngebäuden liegen im Einflussbereich des Abschnittes B1 der B 57. Hier wurden fünf Betroffene mit Belastungen ab 75 dB(A) für den L_{DEN} bzw. ab 65 dB(A) für den L_{Night} ermittelt. Sehr hohe Belastungen ($L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A)) sind jeweils für über 200 Betroffene an der Luisenstraße (L5), der Hoengener Straße (L6) und der Jülicher Straße (L8 und L9) ermittelt worden.

Für die A 44 ist eine Sanierung der Fahrbahndeckschicht zwischen den Anschlussstellen Broichweiden und Alsdorf in 2025/2026 geplant. Für die Bundes- und Landesstraßen in Alsdorf sind außer der Sanierung der Fahrbahn zwischen Dachser-Kreisel und L 240 keine Planungen lärmindernder Maßnahmen bekannt.

Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird eine Prüfung zur Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) für die lärmbelasteten Streckenabschnitte im Rahmen

der Lärmsanierung vorgeschlagen. Zusätzlich wird als eine der in der Öffentlichkeitsbeteiligung am häufigsten genannten Maßnahmenvorschläge die Empfehlung einer Neubepflanzung entlang der A 44 aufgenommen.

Als wichtigste Maßnahme für die innerörtlichen Streckenabschnitte der Landesstraßen L 47 (Prämienstraße, Würselener Straße, Luisenstraße, Hoengener Straße) und L 136 (Jülicher Straße) wird die Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Gemäß /UBA 2023/ führt eine derartige Maßnahme im Mittel zu einer Pegelminderung von 2 bis 3 dB(A) und wirkt sich außerdem positiv auf die Verkehrssicherheit und die Verstetigung des Verkehrsablaufs aus. Unter der Annahme einer Reduktion von 2 dB(A) könnte nach einer Erstabschätzung der Betroffenen am Streckenabschnitt L5 eine Reduktion der betroffenen Personen in der Pegelklasse für L_{DEN} ab 70 dB(A) bis 74 dB(A) von ca. 24% erzielt werden. Für den Streckenabschnitt L6 könnte eine Reduktion der Betroffenen in dieser Pegelklasse von ca. 38% erreicht werden. An den Streckenabschnitten L8 und L9 (Jülicher Straße) sind sogar Reduktionen der Betroffenen von 72% bzw. 57% erreichbar. Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) notwendigen Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger durchzuführen (s. §5b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz-StVG).

Der Lärmaktionsplan dient der Darstellung von Lärmproblemen und soll ein Mittel zu deren Verbesserung sein. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (wie z. B. eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit), aber auch Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung bedürfen einer Berechnung der Beurteilungspegel unter Verwendung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90 bzw. RLS-19), die vom Straßenbaulastträger durchzuführen ist.

Dem Straßenbaulastträger (Straßen.NRW für L 136, L 47, L 240 und B 57 bzw. Autobahn GmbH für die A 44) werden die ermittelten lärmbelasteten Bereiche (wie in Tab. 9.2, Tab. 9.3 und Tab. 9.4) benannt. Der Straßenbaulastträger wird aufgefordert, die mitgeteilten möglichen Lärmsanierungsbereiche zur untersuchen bzw. bereits in der Vergangenheit durchgeführte Untersuchungen unter Verwendung der aktuellen Regelwerke und der aktuellen Auslösewerte zur Lärmsanierung zu überarbeiten. Auch Maßnahmenvorschläge für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduktionen) werden im Lärmaktionsplan aufgelistet und dem Straßenbaulastträger und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde als Prüfeempfehlung übergeben.

Außerdem wird der Straßenbaulastträger aufgefordert, bei anstehenden Deckensanierungen eine Verwendung eines lärm mindernden Asphaltes für die Deckschicht zu prüfen.

Nach heutigem Kenntnisstand und den Daten aus dem städteregionalen Verkehrsmodell mit dem Bezugsjahr 2022 wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsstärke sowohl auf der Eschweiler Straße als auch auf dem Übacher Weg bzw. der Luisenstraße (westlich der B 57) zukünftig ebenfalls eine Verkehrsstärke von über 3 Mio. Fahrzeugen aufweisen wird. Für die nächste Stufe der Lärmkartierung (5. Stufe) sollen daher auch die Eschweiler Straße und der Übacher Weg / Luisenstr. (westl. der B 57) in der Lärmkartierung berücksichtigt werden.

10 Kosten und Fördermöglichkeiten

Die Reduzierung der Zahl der Einwohner, die von gesundheitlich bedenklichen Lärmpegeln ($L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ oder von $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$ /UBA 2021/) betroffen sind, ist abhängig von der Art und dem Umfang der umzusetzenden Maßnahmen und können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden.

Im Zuge der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes können sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen gefördert werden, wenn die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt werden. Die Belastungsschwerpunkte auf der Bundesstraße B 57 und den Landesstraßen L 47 und L 136 liegen in der Baulast des Landes NRW (Straßen.NRW) bzw. für die A 44 beim Bund (Autobahn GmbH des Bundes).

Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Baulastträgers, für die ebenfalls das Land NRW (Straßen.NRW bzw. Autobahn GmbH) zuständig ist (vgl. Kap. 9.1).

Des Weiteren bestehen vielfältige Fördermöglichkeiten für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen unterschiedlichster Programme für Kommunen bzw. Kommunale Betriebe. Hier gibt die NRW.Bank über ihren Förderlotsen entsprechende Informationen. Dazu gehören z. B. Programme zur Förderung kommunaler Nachhaltigkeit.

11 Überprüfung der Maßnahmen

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten spätestens nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Die Maßnahmen des Aktionsplans werden evaluiert und bewertet.

Literaturverzeichnis

AUTOBAHN GMBH 2024

E-Mail der Autobahn GmbH vom 19.01.2024 zu bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen auf der A44

BT WD 2016

Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen, Aktenzeichen WD 7 - 3000 – 021/16
Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste Fachbereich WD 7: Zivil- Straf- und Verkehrsrecht, Umweltschutz, Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 03.03.2016

FGSV 2007

Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007, Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung, FGSV Verlag

LAI 2022

LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Dritte Aktualisierung – UMK-Umlaufbeschluss 40/2022 (LAI Beschluss 146. LAI), Stand 19.09.2022, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland

LANUV 2022

Bericht zur Lärmkartierung und Lärmkarten

<https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

LANUV 2023

Datendownload vom 22.12.2023 <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

LUBW 2012

Gute Beispiele für Maßnahmen zur Lärminderung; Arbeitshilfe für die Lärmaktionsplanung; LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, November 2012

MUNV NRW 2023

RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 / (<https://recht.nrw.de/>; Geltende Erlasse (SMBl.NRW.) mit Stand vom 2.11.2023)

POPP 2016

Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung, Handbuch Vorsorge / Sanierung / Ausführung, Kirschbaum Verlag, C. Popp et al., September 2016

STRASSEN.NRW 2024

E-Mail von Straßen.NRW vom 08.01.2024 zu bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen auf den Bundes-/Landesstraßen in Alsdorf

STADT ALSDORF 2014

Interkommunales Klimaschutzmanagement StädteRegion Aachen, Endbericht für die Stadt Alsdorf, Alsdorf, März 2014

STADT ALSDORF 2011

Leitbild Stadt Alsdorf 2021, Alsdorf, Dezember 2011

SVK 2023

Leitbild zum Mobilitätskonzept; Stadt- Verkehrsplanungsbüro Kaulen – Aachen / München

UBA 2015

UBA-Texte 81/2015; Handbuch Lärmaktionspläne; Handlungsempfehlungen für eine lärm-mindernde Verkehrsplanung; Umweltbundesamt Dessau-Roßlau, Mai 2015

UBA 2021

UBA-Texte 135/2021; Lärmbilanz 2020; Analyse der Lärminderungsplanung in Deutsch-land, Umweltbundesamt Dessau-Roßlau, Oktober 2021

UBA 2023

Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen

Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen

Umweltbundesamt Dessau-Roßlau, Juli 2023

RLS-19

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19), Ausgabe 2019, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Oktober 2019

VMBWL 2023

Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (VM4-8826-27/10/2), Stuttgart 08.02.2023

VwV-StVO

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Janu-ar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

Anhang

Anhang A:

Steckbriefe für die kartierten Streckenabschnitte in Alsdorf

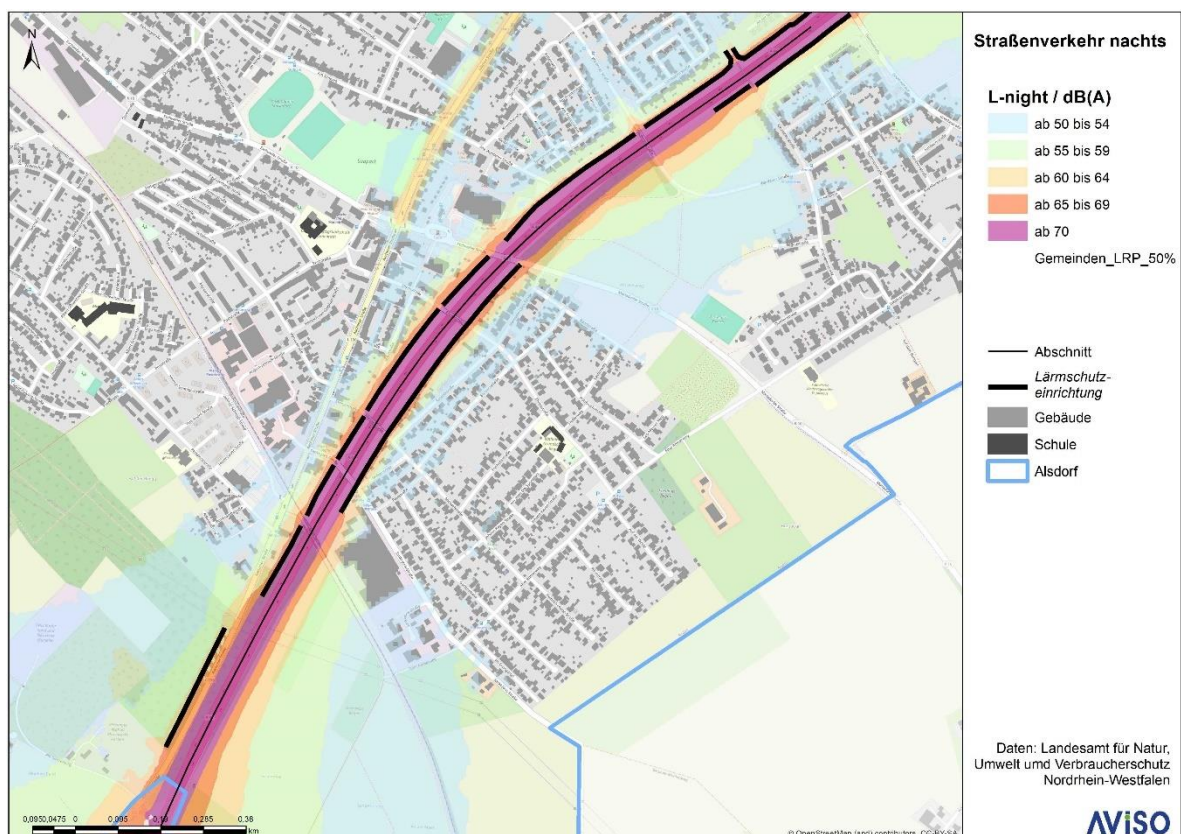
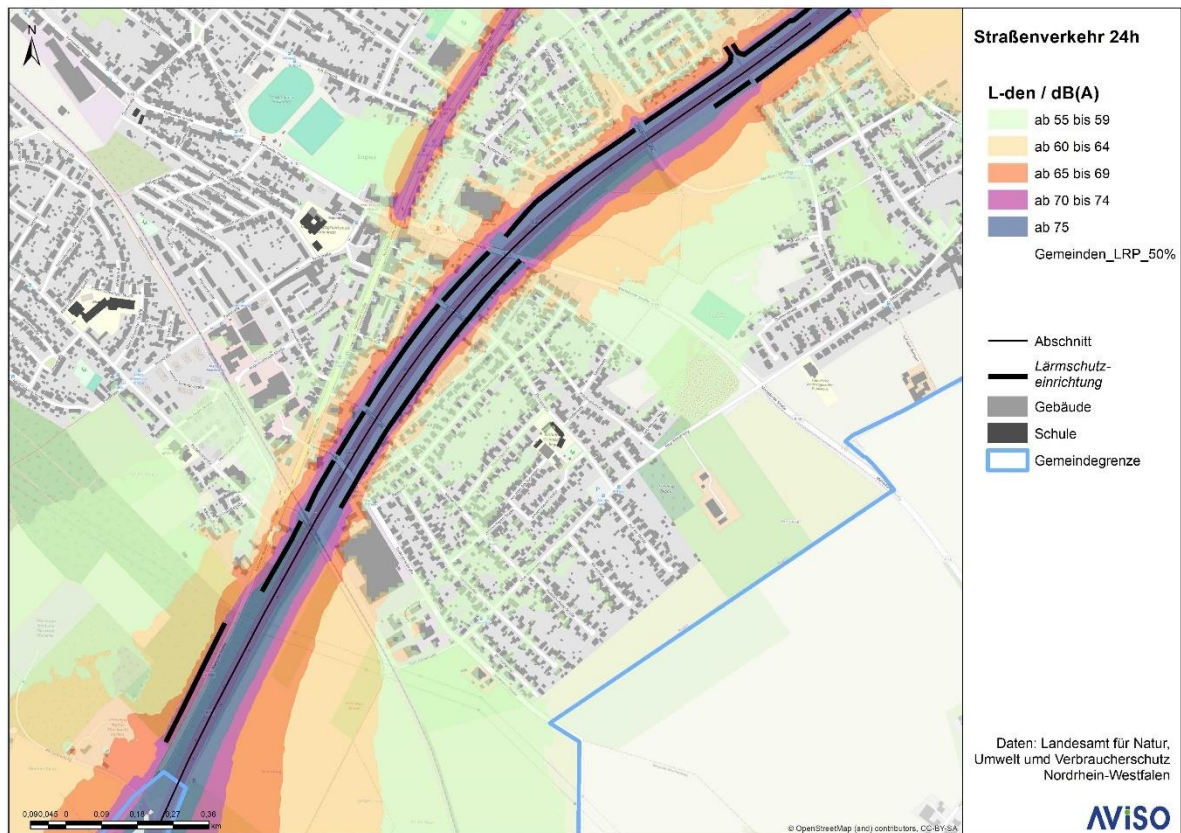
Anhang B:

Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 47d Abs. 3 BImSchG

Anhang B1: Stellungnahmen von Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I (06.02.2024 bis 07.03.2024)

Anhang B2: Stellungnahmen von Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II (10.04.2024 bis 11.05.2024)

Anhang B3: Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II (10.04.2024 bis 11.05.2024)

Anhang A: Steckbriefe für die kartierten Streckenabschnitte in Alsdorf**A 44 Abschnitt A1: südl. Stadtgrenze bis Brücke Goethestraße**



*Streckenabschnitt A1
(hier: Fahrtrichtung Nordosten
zwischen Michaelstraße
und Ehrenstraße)*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	1.802
Anzahl Wohnungen	3.003
Anzahl Einwohner	5.707

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Richtgeschwindigkeit)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	52.359

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A1
ab 55 bis 59	1.620
ab 60 bis 64	614
ab 65 bis 69	175
ab 70 bis 74	136
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt A1
ab 50 bis 54	967
ab 55 bis 59	252
ab 60 bis 64	153
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt A1 der A 44

Bereits umgesetzte Maßnahmen

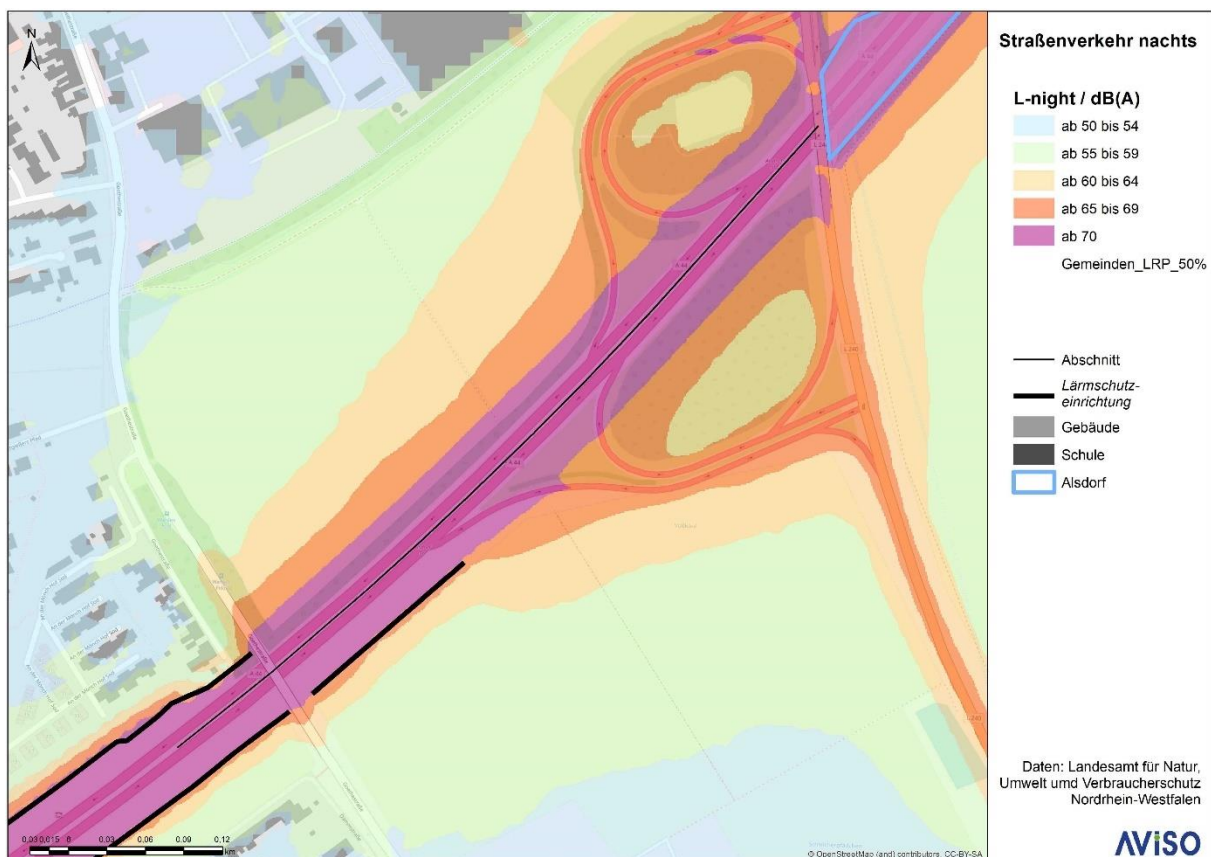
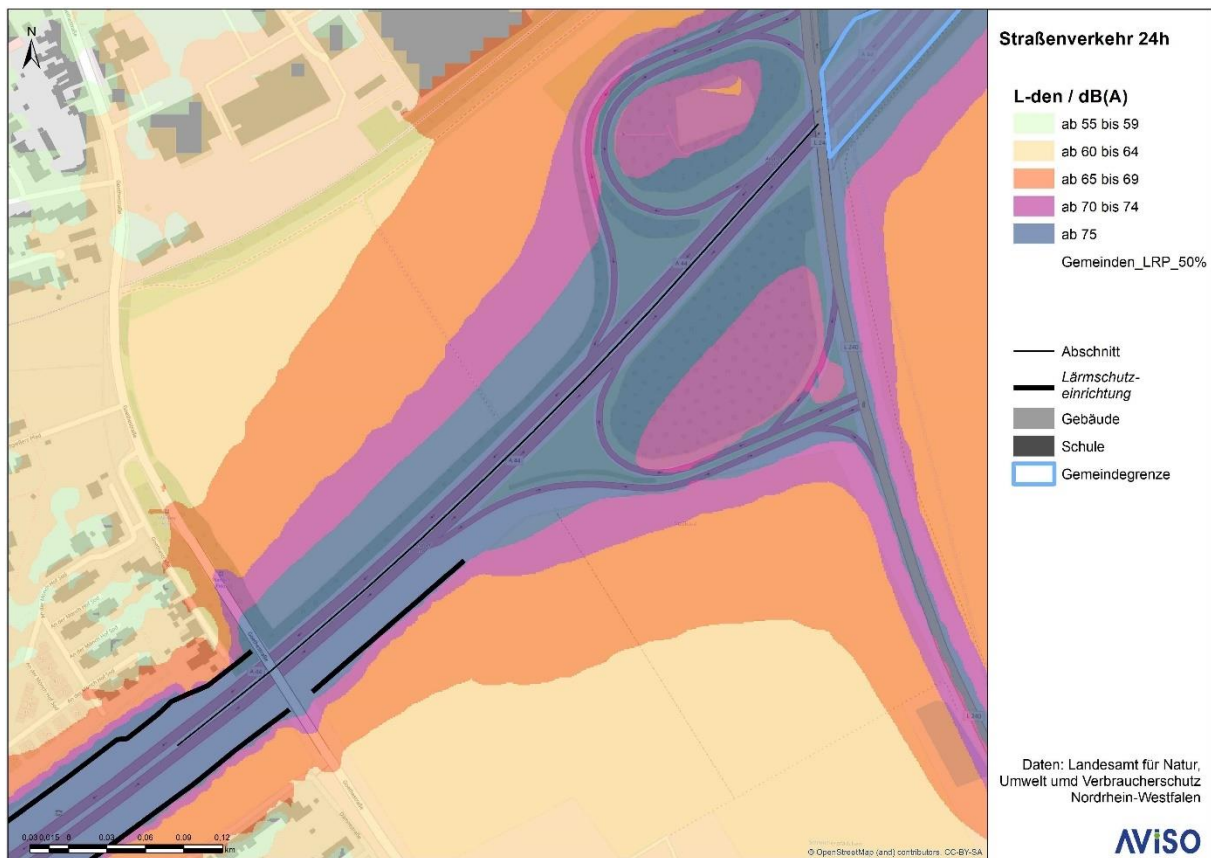
Lärmschutzeinrichtungen beidseitig vorhanden

Zukünftige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahndeckschicht (vgl. Kap. 9.3)
- Empfehlung (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44
- Prüfung und ggf. Anpassung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung insbesondere südlich der A 44
- Prüfung eines Tempolimits auf der A 44
- Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

Eine große Zahl Betroffener in höheren Pegelbereichen im Kartenausschnitt ist dem Streckenabschnitt L8 der L 136 als Lärmquelle zuzuordnen. Maßnahmen für diesen Streckenabschnitt finden sich im entsprechenden Steckbrief.

A 44 Abschnitt A2: Brücke Goethestraße bis Stadtgrenze





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	145
Anzahl Wohnungen	249
Anzahl Einwohner	504

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Richtgeschwindigkeit)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	52.359

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A2
ab 55 bis 59	185
ab 60 bis 64	243
ab 65 bis 69	13
ab 70 bis 74	4
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt A2
ab 50 bis 54	305
ab 55 bis 59	51
ab 60 bis 64	5
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

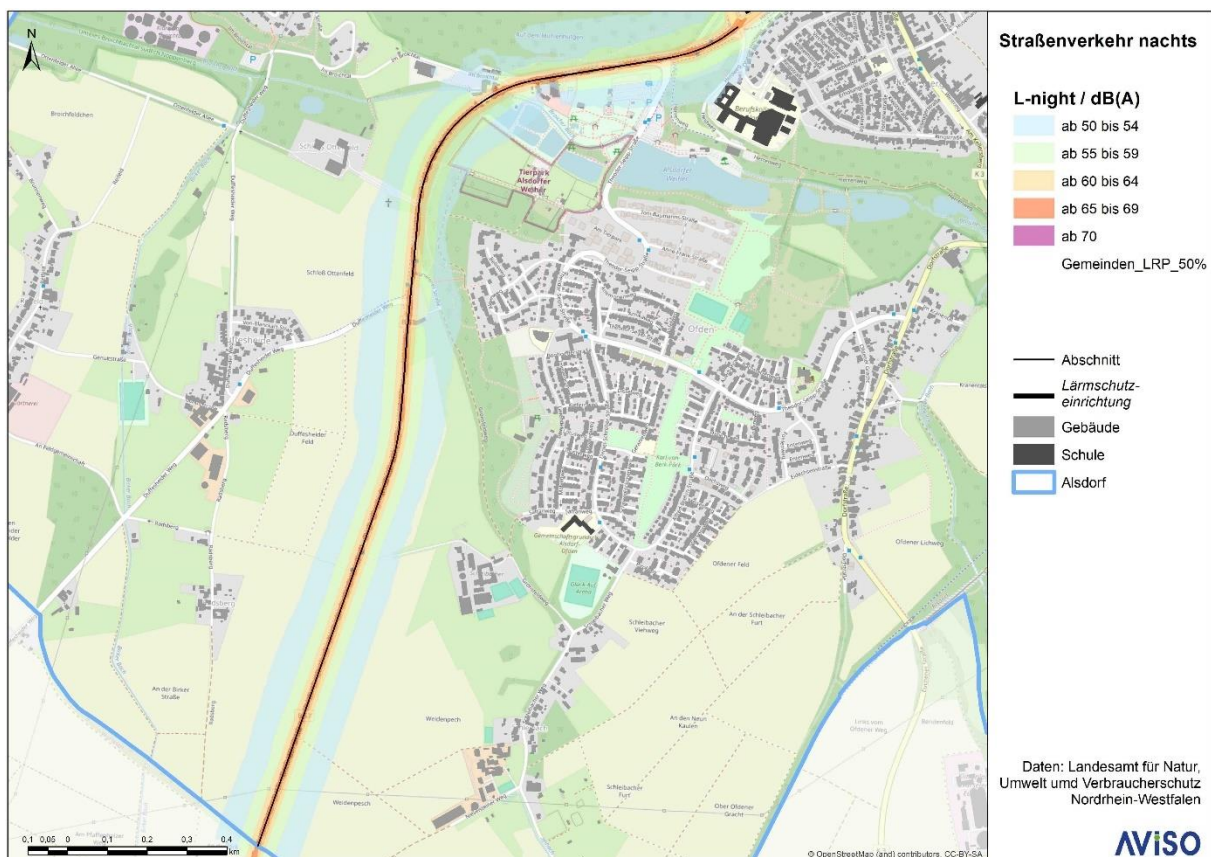
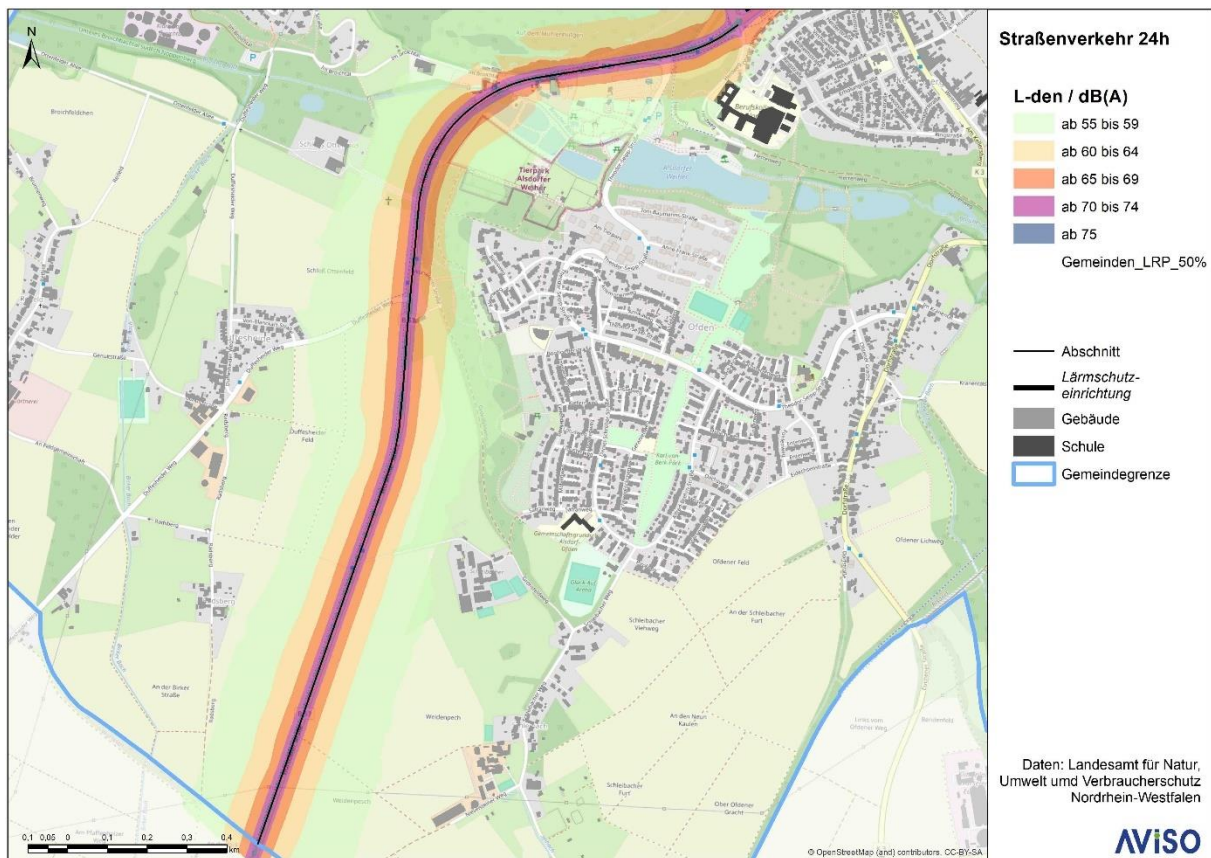
Maßnahmen für den Streckenabschnitt A2 der A 44

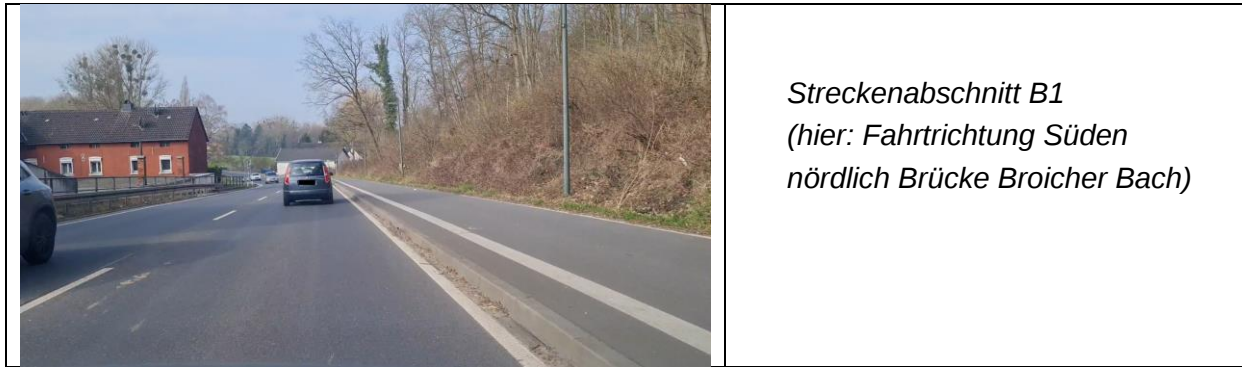
Bereits umgesetzte Maßnahmen

Lärmschutzeinrichtungen beidseitig vorhanden

Zukünftige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahndeckschicht (vgl. Kap. 9.3)
- Empfehlung (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44
- Prüfung und ggf. Anpassung der Vorhandenen Lärmschutzeinrichtung insbesondere südlich der A 44
- Prüfung eines Tempolimits auf der A 44
- Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

11.1.1 B57 Abschnitt B1: südl. Stadtgrenze bis Würselener Straße



Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	234
Anzahl Wohnungen	265
Anzahl Einwohner	508

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	20.179

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt B1
ab 55 bis 59	23
ab 60 bis 64	28
ab 65 bis 69	16
ab 70 bis 74	6
ab 75	5

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt B1
ab 50 bis 54	30
ab 55 bis 59	17
ab 60 bis 64	6
ab 65 bis 69	5
ab 70	0

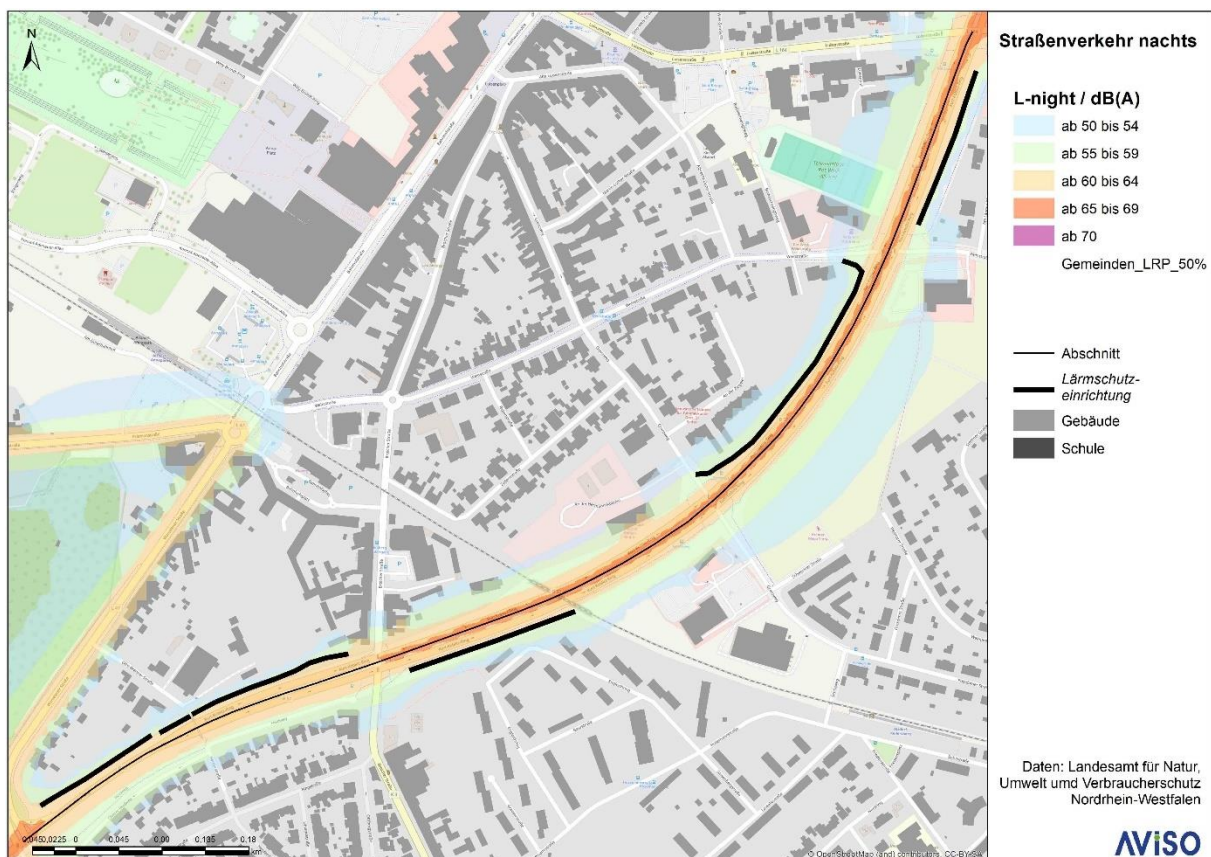
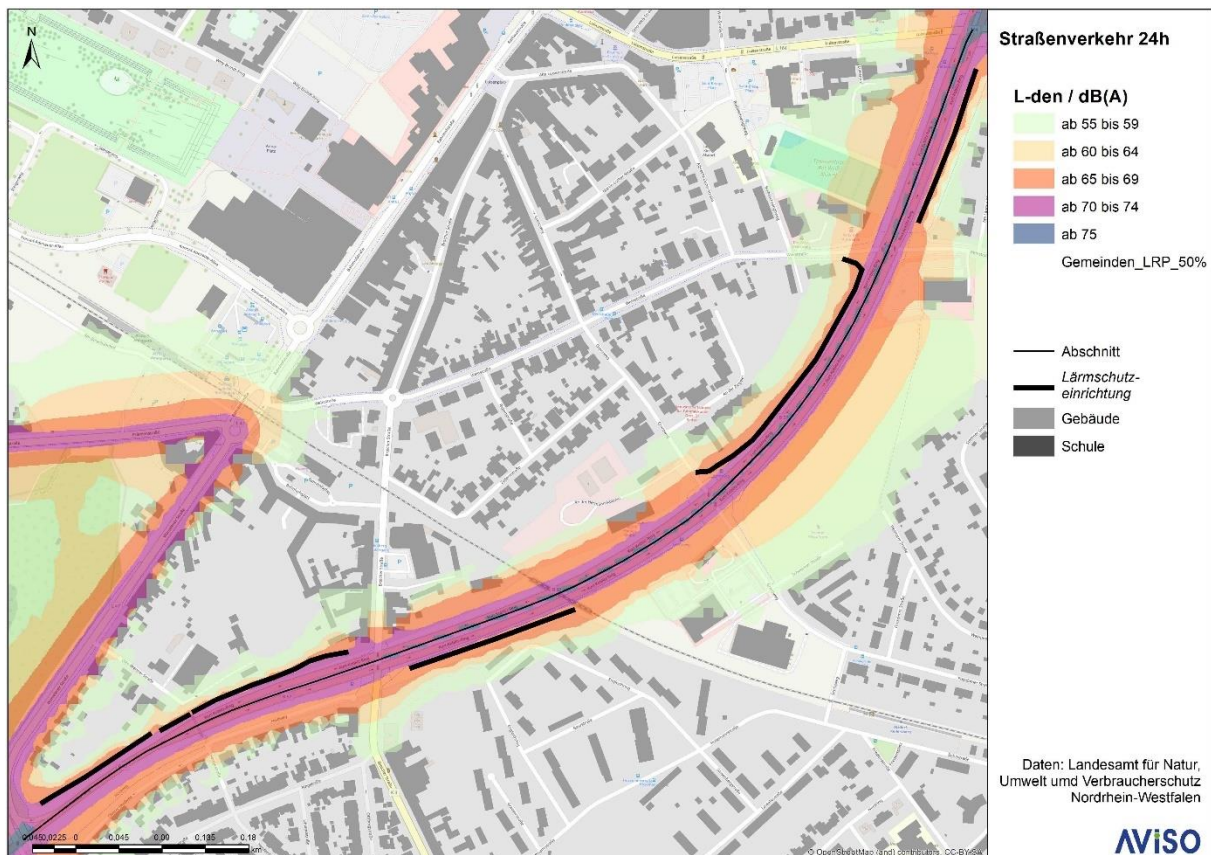
Maßnahmen für den Streckenabschnitt B1 der B 57

Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

B 57 Abschnitt B2: L 47 Würselener Straße bis L 47 Luisenstraße



Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	245
Anzahl Wohnungen	534
Anzahl Einwohner	1.115

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	17.628

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt B2
ab 55 bis 59	224
ab 60 bis 64	127
ab 65 bis 69	128
ab 70 bis 74	67
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt B2
ab 50 bis 54	142
ab 55 bis 59	128
ab 60 bis 64	69
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt B2 der B 57

Bereits umgesetzte Maßnahmen

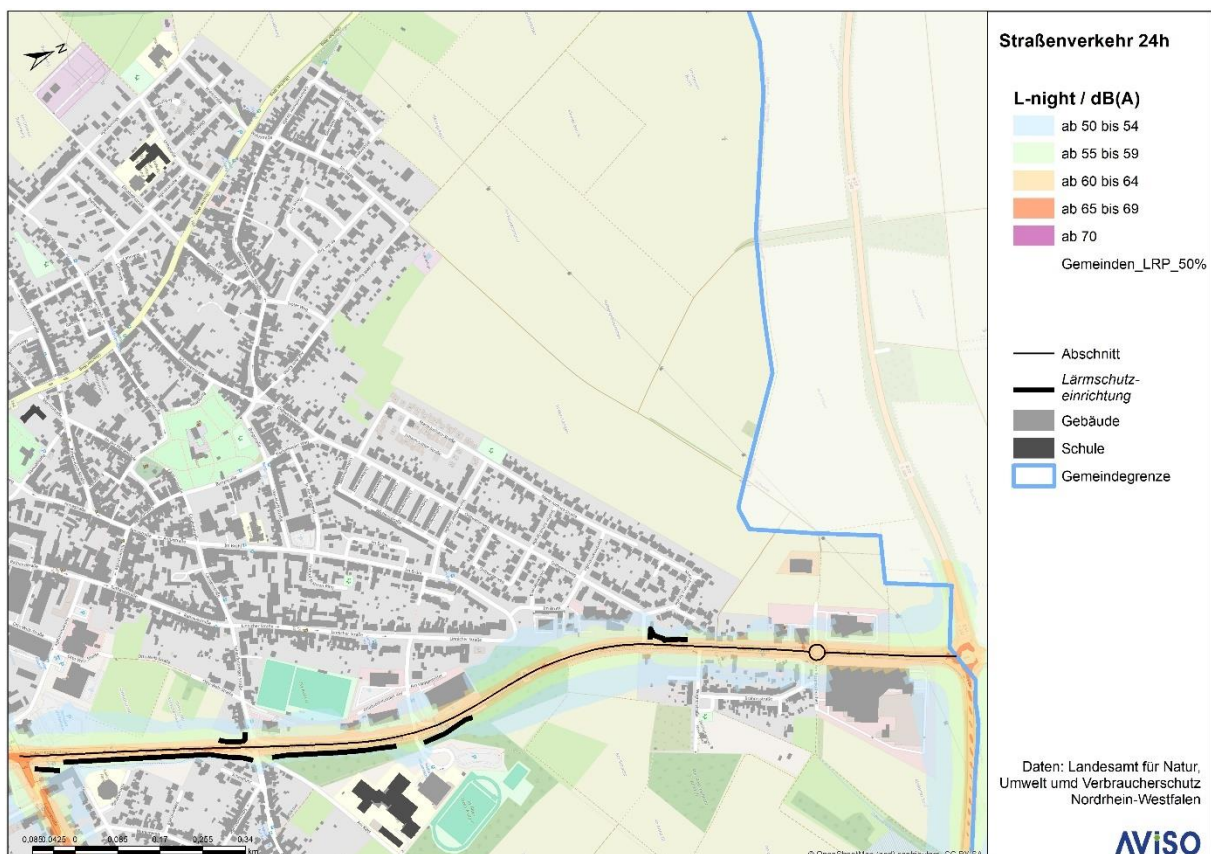
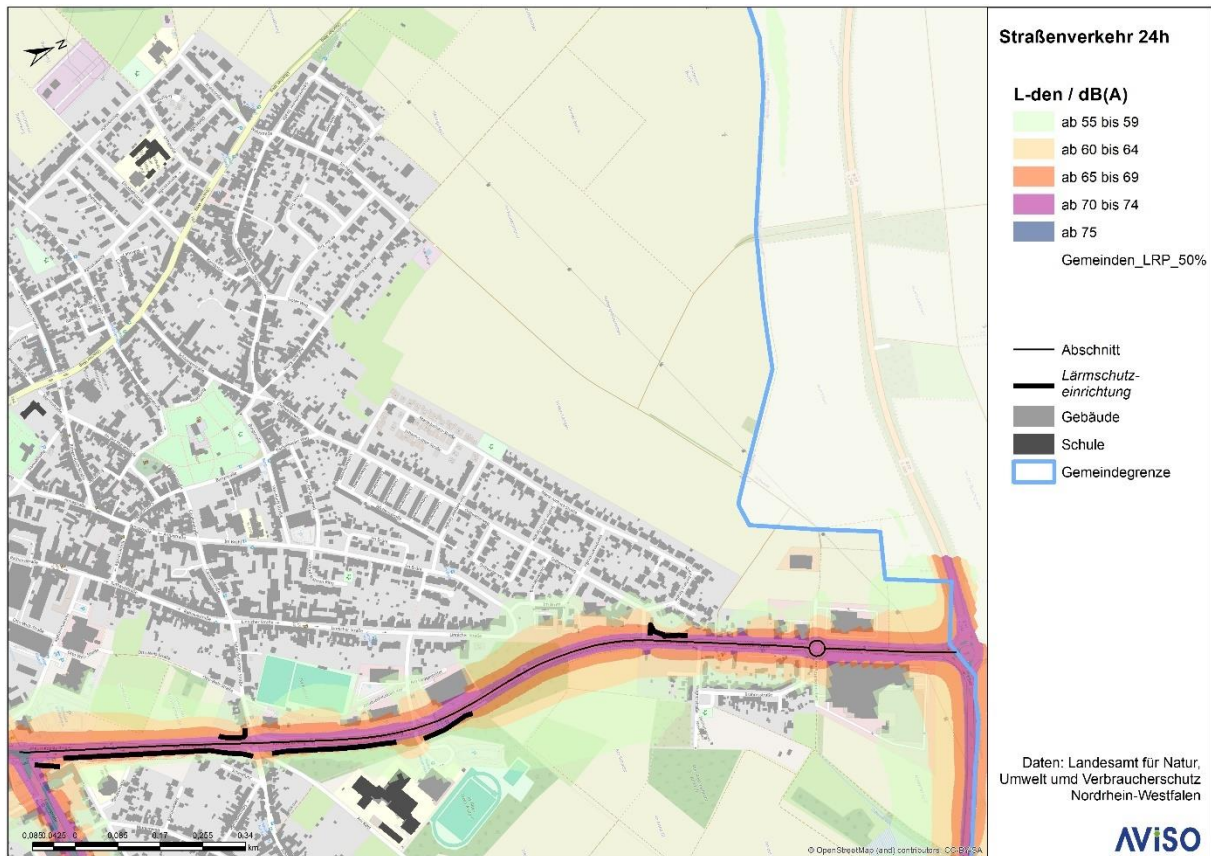
Teilweise Lärmschutzeinrichtungen vorhanden

Zukünftige Maßnahmen

Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

Da die meisten Betroffenen in höheren Pegelbereichen im Kartenausschnitt dem Streckenabschnitt L4c als Lärmquelle zuzuordnen sind, konzentrieren sich auch die Maßnahmen auf den Abschnitt L4c der L 47.

B 57 Abschnitt B3: L 47 Luisenstraße bis nördl. Stadtgrenze





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	279
Anzahl Wohnungen	537
Anzahl Einwohner	1.128

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70 (z. T. 50)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	14.794

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt B3
ab 55 bis 59	249
ab 60 bis 64	97
ab 65 bis 69	101
ab 70 bis 74	47
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt B3
ab 50 bis 54	104
ab 55 bis 59	102
ab 60 bis 64	47
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt B3 der B 57

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Teilweise Lärmschutzeinrichtungen vorhanden

Zukünftige Maßnahmen

Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

Ein großer Teil der Betroffenen in höheren Pegelbereichen im Kartenausschnitt ist dem Streckenabschnitt L5 als Lärmquelle zuzuordnen. Maßnahmen für den Abschnitt L5 der L 47 sind im entsprechenden Steckbrief aufgeführt.

L 240 Abschnitt L1





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	0
Anzahl Wohnungen	0
Anzahl Einwohner	0

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	100
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	13.509

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L1
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L1
ab 50 bis 54	0
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L1 der L 240

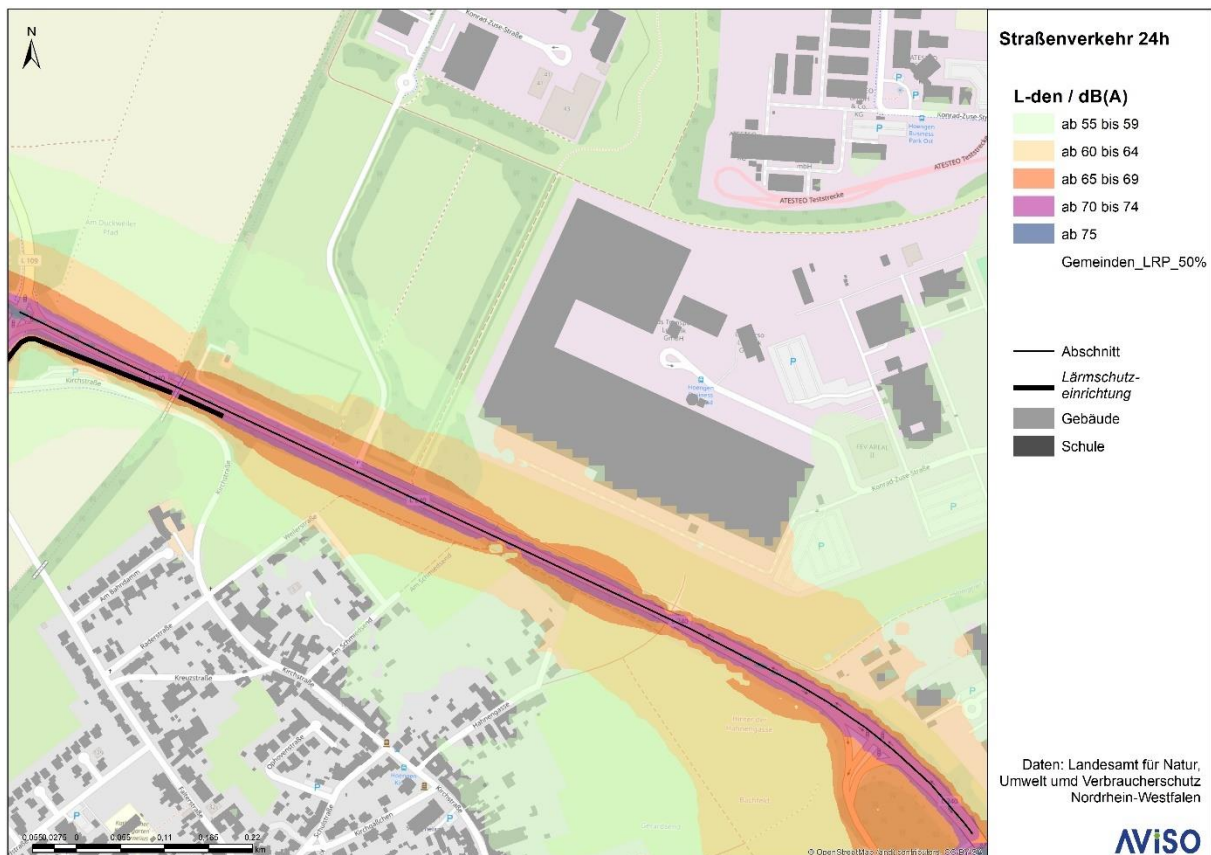
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

In diesem Abschnitt wurden keine Betroffenheiten ermittelt, so dass keine Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

11.1.2 L 240 Abschnitt L2





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	253
Anzahl Wohnungen	443
Anzahl Einwohner	846

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.220

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L2
ab 55 bis 59	109
ab 60 bis 64	5
ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L2
ab 50 bis 54	8
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L2 der L 240

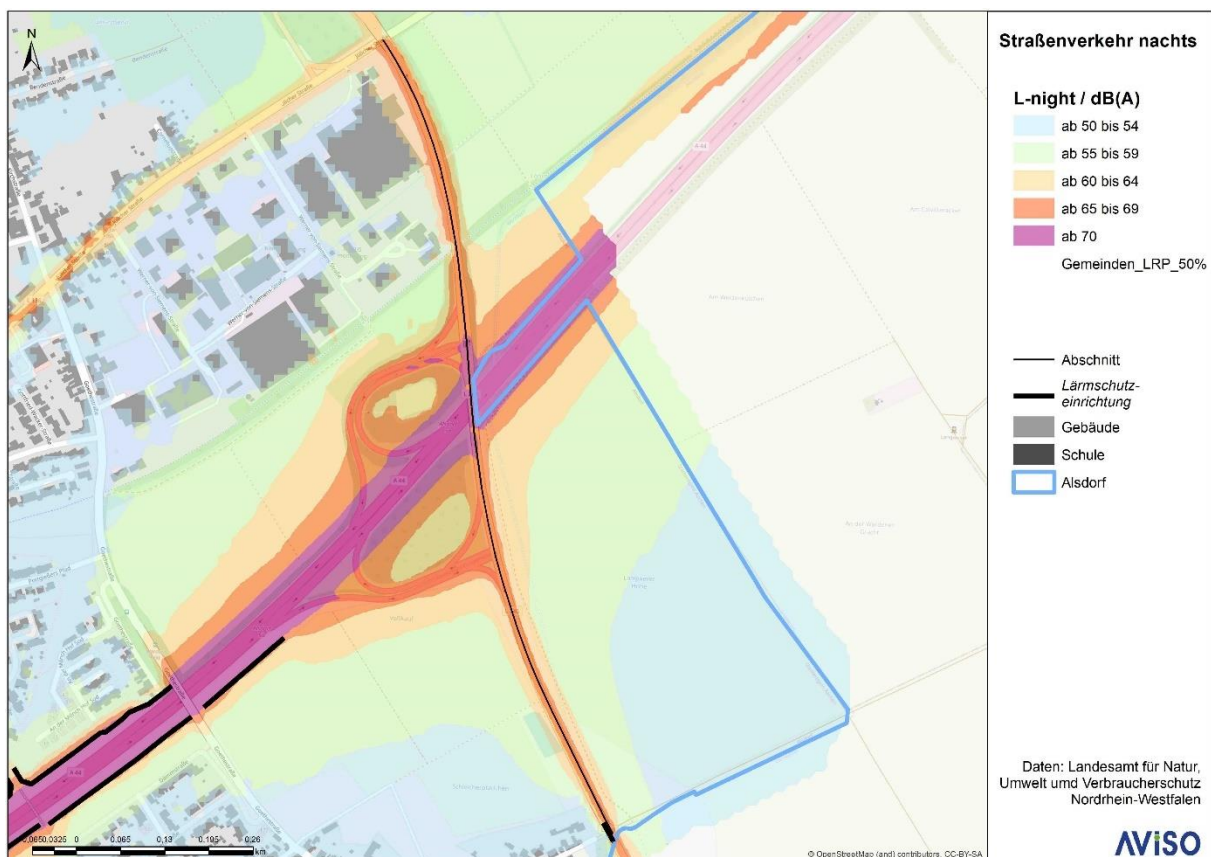
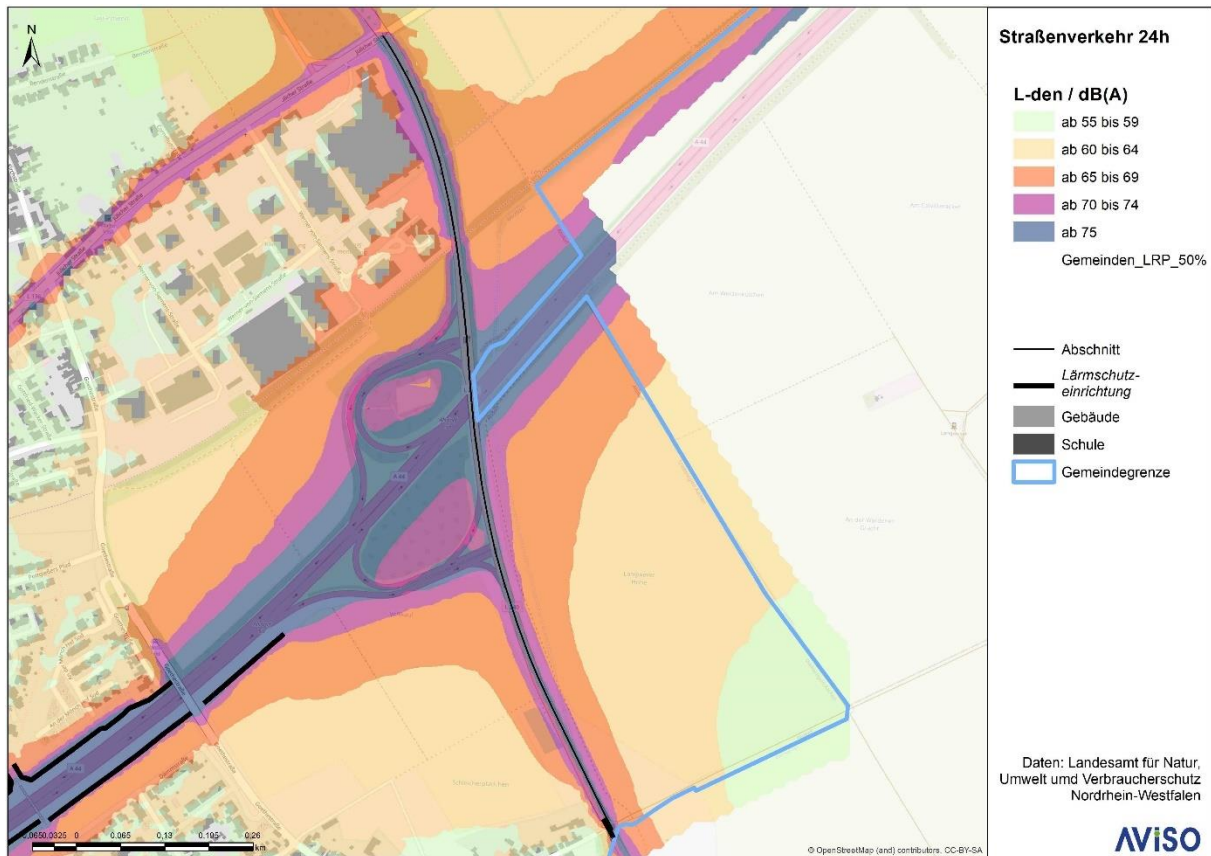
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

In diesem Abschnitt wurden nur geringe Betroffenheiten ermittelt, so dass keine Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

L 240 Abschnitt L3





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	411
Anzahl Wohnungen	671
Anzahl Einwohner	1.292

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	nörtl. A44: 28.409 südl. A44: 16.868

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L3
ab 55 bis 59	487
ab 60 bis 64	456
ab 65 bis 69	84
ab 70 bis 74	90
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L3
ab 50 bis 54	620
ab 55 bis 59	136
ab 60 bis 64	96
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L3 der L 240

Bereits umgesetzte Maßnahmen

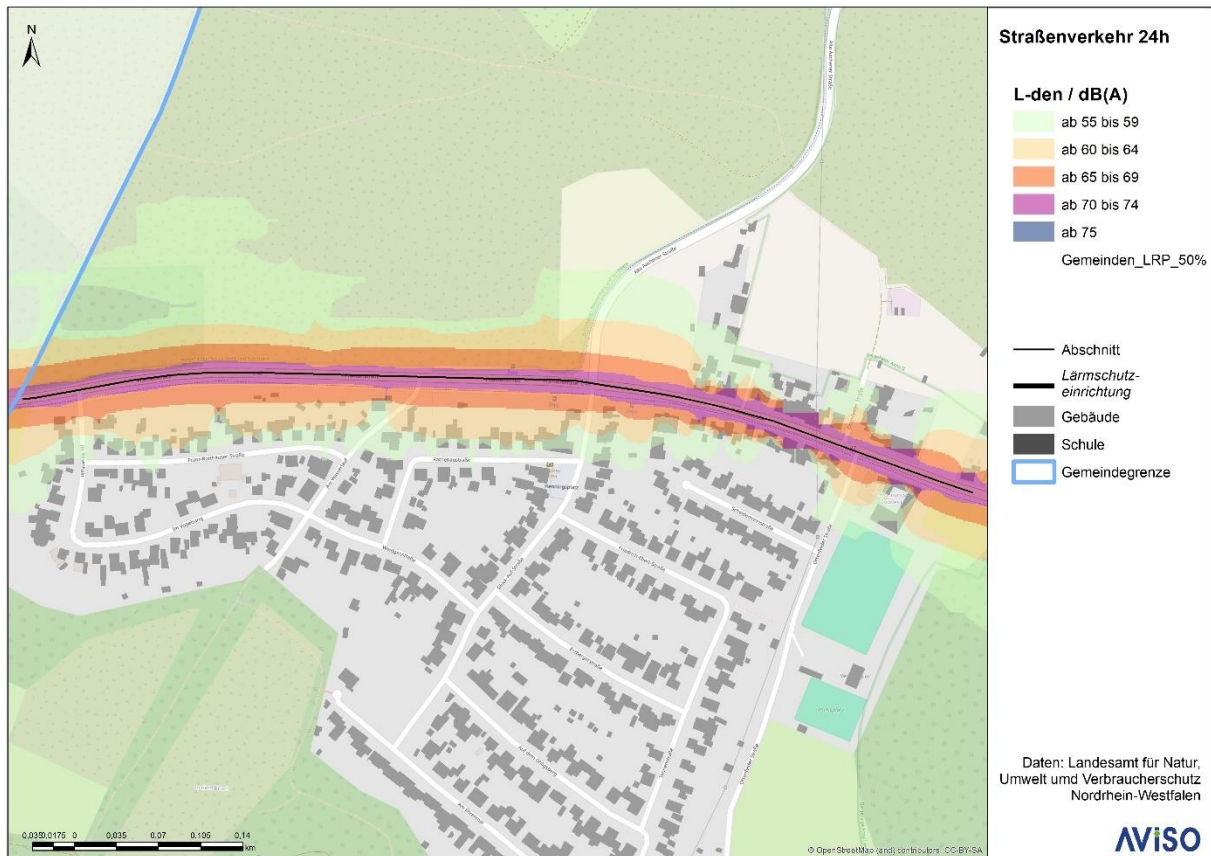
-

Zukünftige Maßnahmen

Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

Da die meisten Betroffenen in höheren Pegelbereichen im Kartenausschnitt dem Streckenabschnitt L9 als Lärmquelle zuzuordnen sind, konzentrieren sich auch die Maßnahmen auf den Abschnitt L9 der L 136.

L 47 Abschnitt L4a (Prämienstraße im OT Zopp)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	129
Anzahl Wohnungen	144
Anzahl Einwohner	279

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.843

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L4a
ab 55 bis 59	56
ab 60 bis 64	38
ab 65 bis 69	52
ab 70 bis 74	24
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L4a
ab 50 bis 54	37
ab 55 bis 59	54
ab 60 bis 64	22
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L4a der L 47

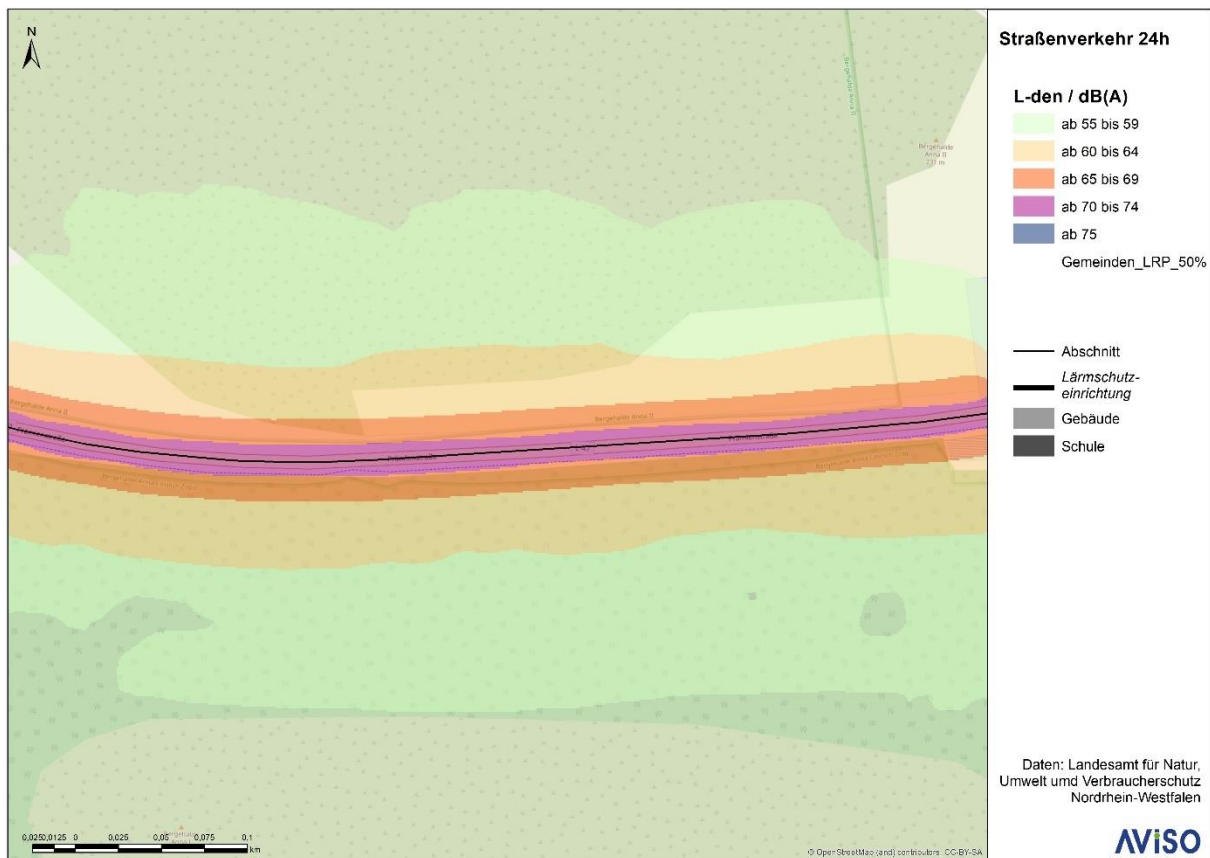
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h in der gesamten Ortsdurchfahrt Zopp
- Prüfung eines Tempolimits von 50 km/h von Ortsausgang Zopp bis Stadtgrenze bzw. Ortseingang Noppenberg
- Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

L 47 Abschnitt L4b (Prämienstraße zwischen Würselener Str. und Zopp)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	0
Anzahl Wohnungen	0
Anzahl Einwohner	0

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.843

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L4b
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L4b
ab 50 bis 54	0
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L4b der L 47

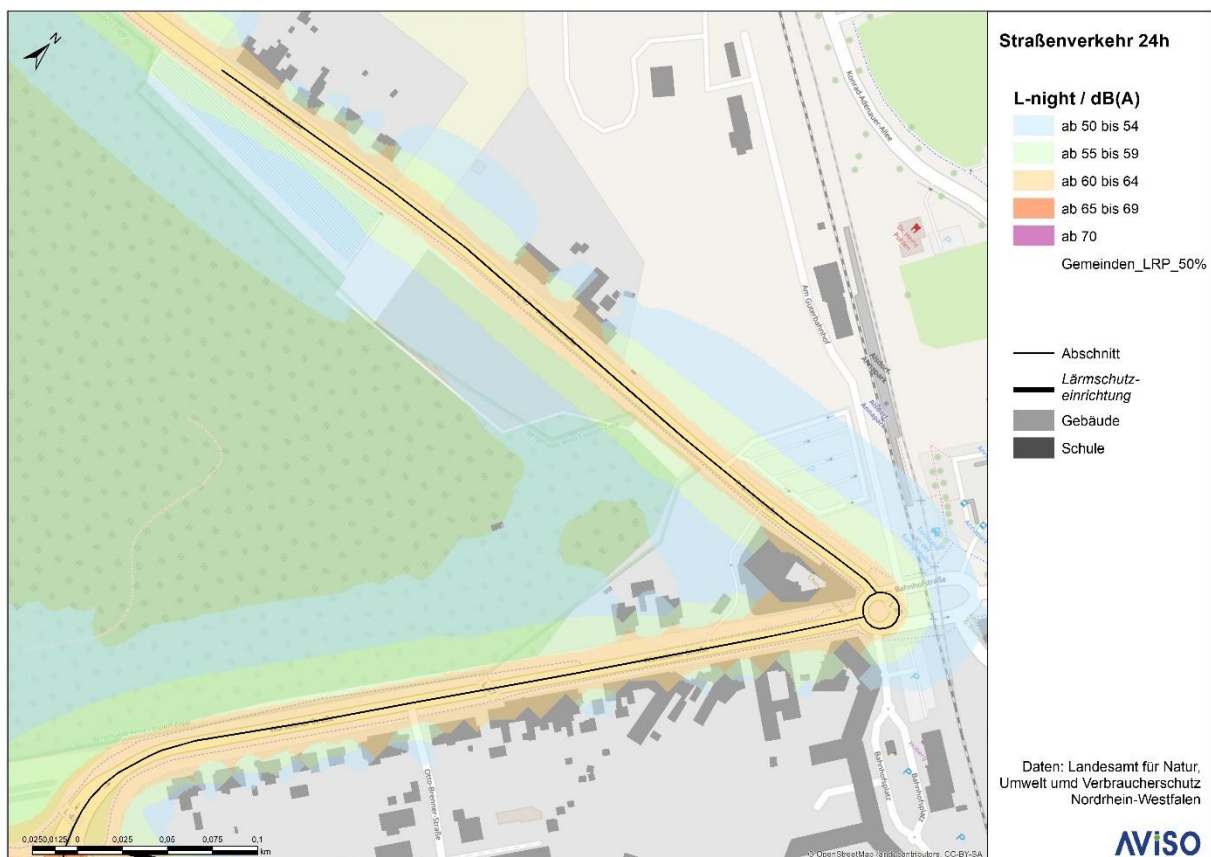
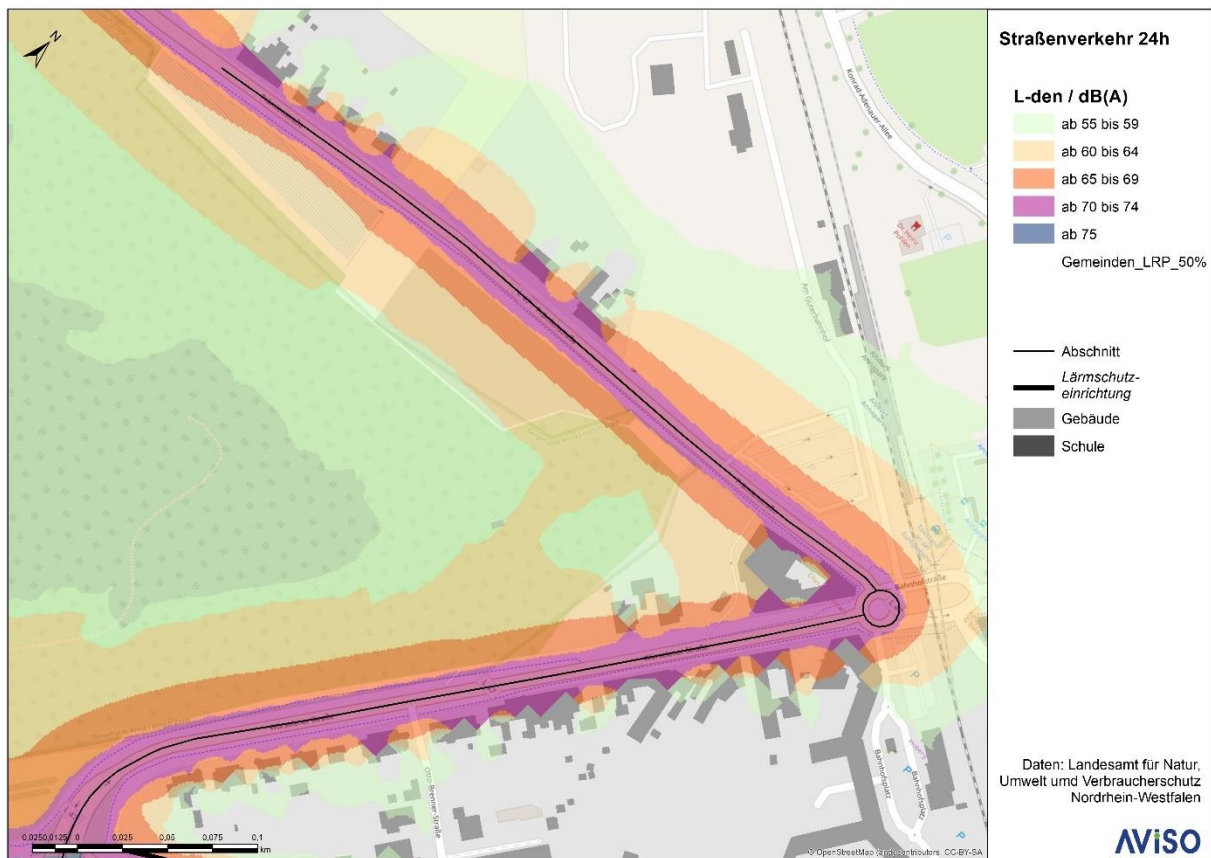
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

In diesem Abschnitt wurden keine Betroffenheiten ermittelt, so dass keine Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

L 47 Abschnitt L4c (Würselener Str. und Prämienstr.)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	80
Anzahl Wohnungen	167
Anzahl Einwohner	352

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.843

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L4c
ab 55 bis 59	31
ab 60 bis 64	48
ab 65 bis 69	105
ab 70 bis 74	89
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L4c
ab 50 bis 54	47
ab 55 bis 59	104
ab 60 bis 64	91
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L4c der L 47

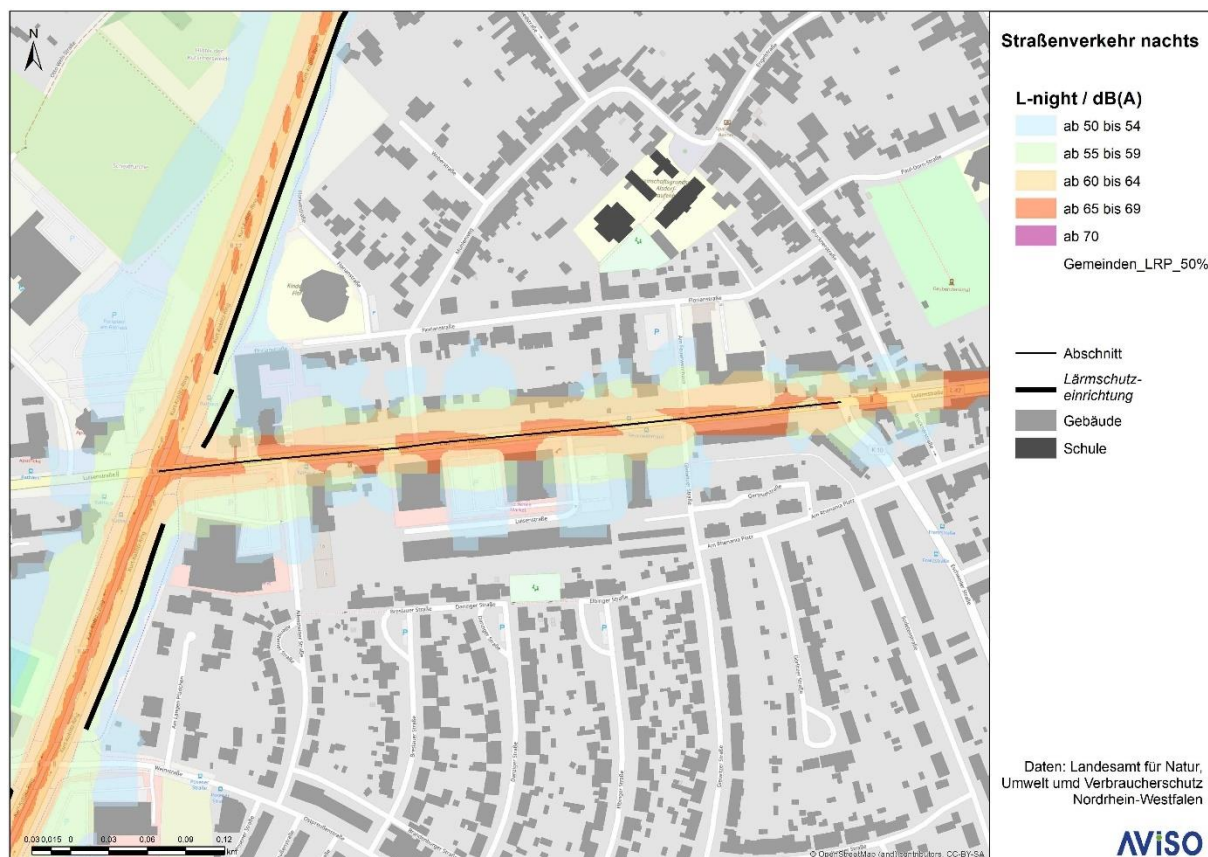
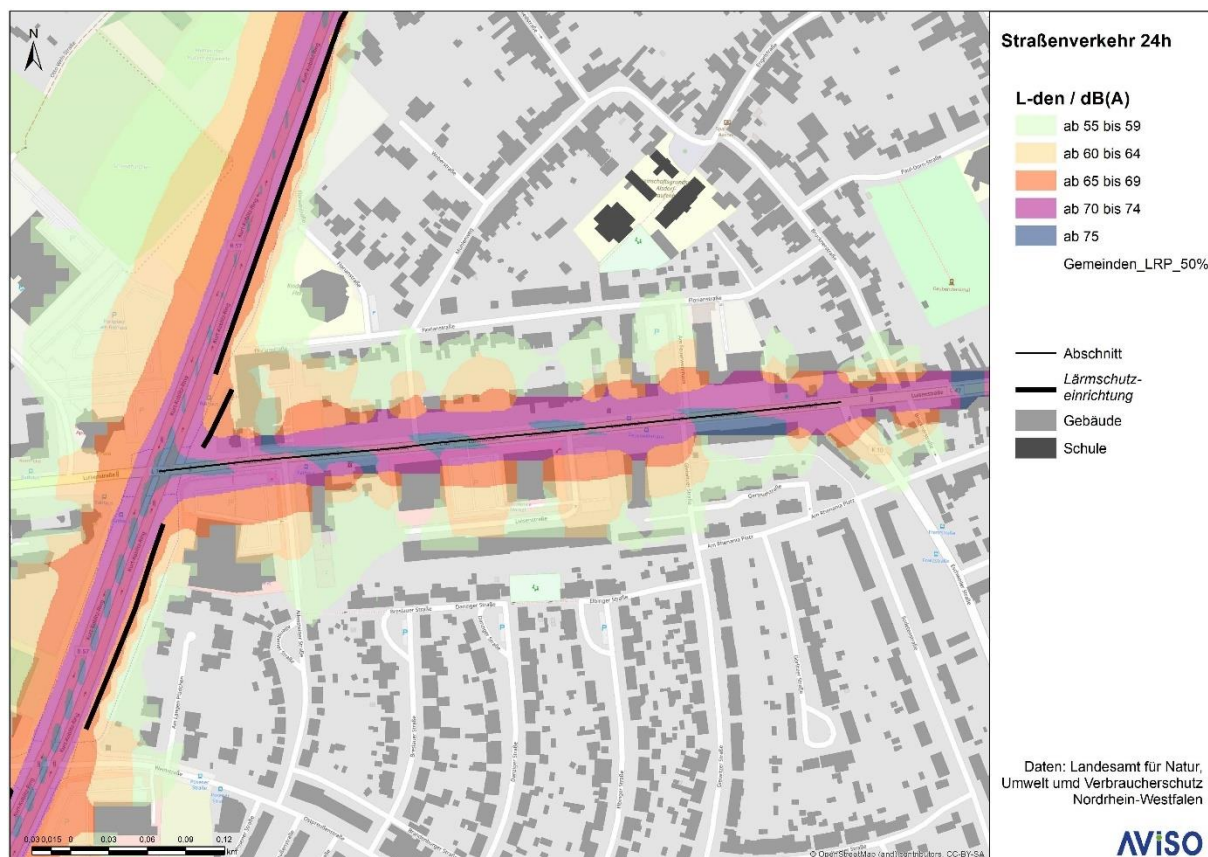
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung Sanierung des Fahrbahnbelags auf Würselener Straße und Prämienstraße
- Prüfung Tempolimit 30 km/h
- Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
- Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

L 47 Abschnitt L5 (Luisenstraße)





*Streckenabschnitt L5
(hier: Luisenstraße Fahrtrichtung Osten)*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	245
Anzahl Wohnungen	718
Anzahl Einwohner	1.492

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	18.294

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L5
ab 55 bis 59	379
ab 60 bis 64	184
ab 65 bis 69	178
ab 70 bis 74	219
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L5
ab 50 bis 54	208
ab 55 bis 59	175
ab 60 bis 64	220
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L5 der L 47

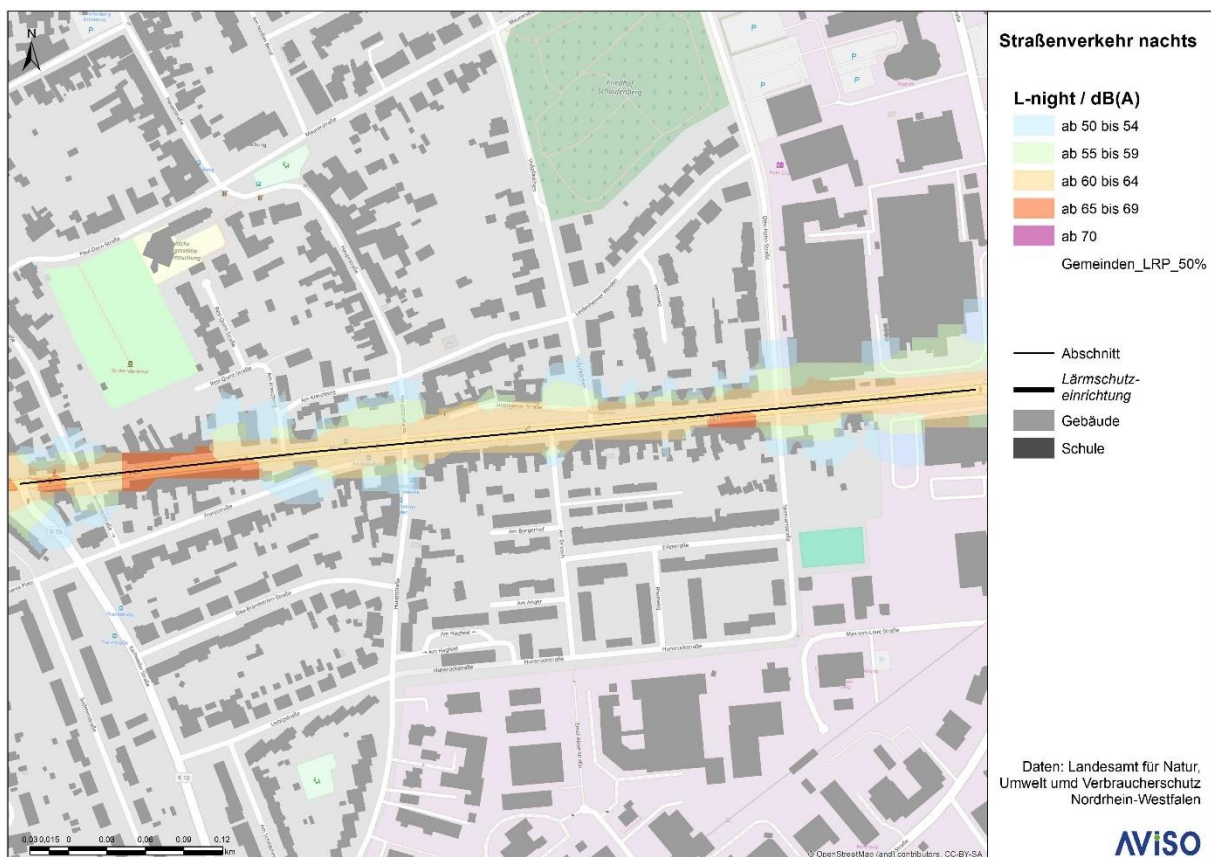
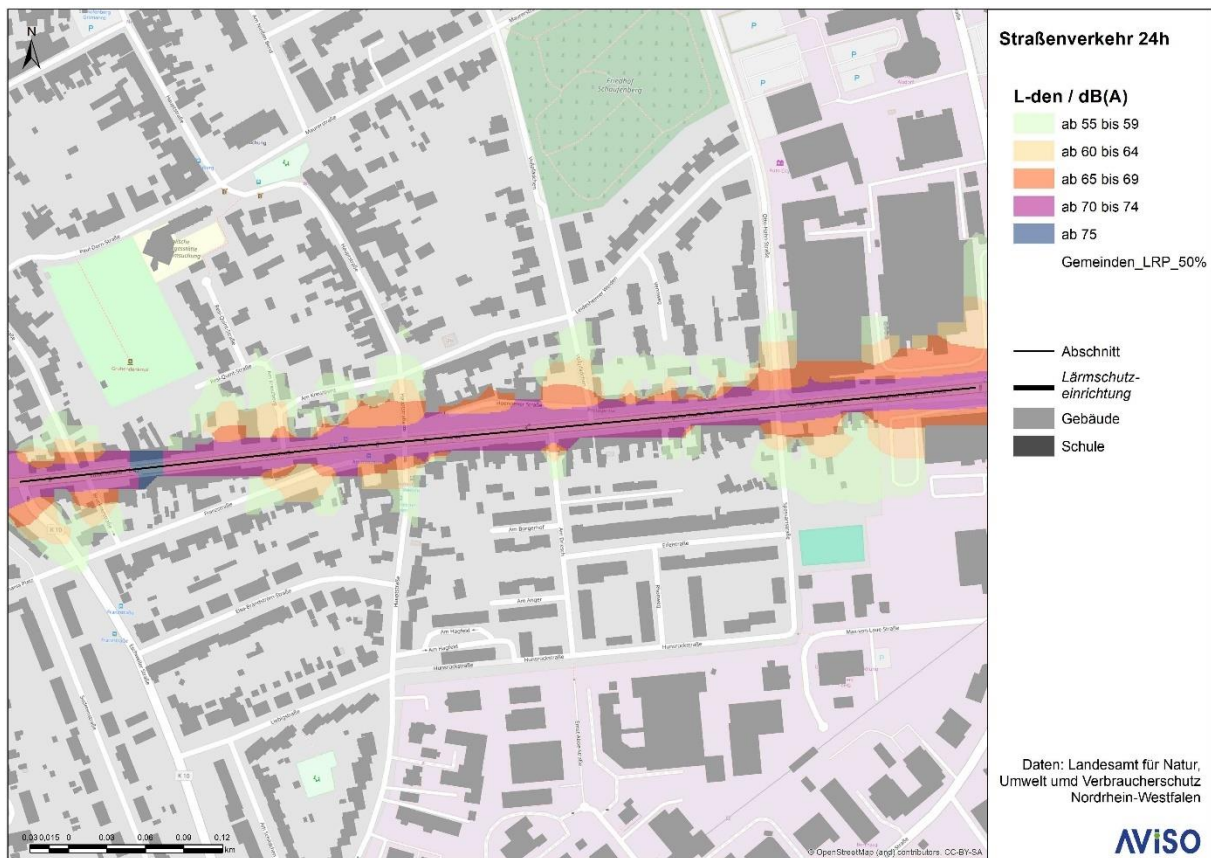
Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Abschnitt von der B 57 bis zum Kreisverkehr (Dachser) wurde nach Angabe von /STRASSEN.NRW 2024/ in den letzten Jahren bereits saniert. Straßen.NRW baut nach eigener Angabe grundsätzlich Beläge mit mind. 2 dB Lärminderung ein.

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung
- Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen
- Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

11.1.3 L 47 Abschnitt L6 (Luisenstraße / Hoengener Straße)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	212
Anzahl Wohnungen	470
Anzahl Einwohner	936

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.869

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L6
ab 55 bis 59	87
ab 60 bis 64	53
ab 65 bis 69	113
ab 70 bis 74	250
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L6
ab 50 bis 54	56
ab 55 bis 59	114
ab 60 bis 64	250
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L6 der L 47

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Abschnitt von der B 57 bis zum Kreisverkehr (Dachser) wurde nach Angabe von /STRASSEN.NRW 2024/ in den letzten Jahren bereits saniert. Straßen.NRW baut nach eigener Angabe grundsätzlich Beläge mit mind. 2 dB Lärminderung ein.

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung
- Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen
- Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

L 47 Abschnitt L7 (Hoengener Straße bis L 240)





*Streckenabschnitt L7
(hier: Hoengener Straße
Fahrtrichtung Westen)*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	39
Anzahl Wohnungen	67
Anzahl Einwohner	110

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50 - 70 - 100
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.869

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L7
ab 55 bis 59	3
ab 60 bis 64	1
ab 65 bis 69	4
ab 70 bis 74	4
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L7
ab 50 bis 54	1
ab 55 bis 59	4
ab 60 bis 64	4
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L7 der L 47

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Abschnitt von der B 57 bis zum Kreisverkehr (Dachser) wurde nach Angabe von /STRASSEN.NRW 2024/ in den letzten Jahren bereits saniert. Straßen.NRW baut nach eigener Angabe grundsätzlich Beläge mit mind. 2 dB Lärminderung ein.

Zukünftige Maßnahmen

- Fahrbahnsanierung östlich des Kreisverkehrs (vgl. Kap. 9.3)
- Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h westlich des Kreisverkehrs und Geschwindigkeitsüberwachung
- Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

L 136 Abschnitt L8 (Jülicher Straße)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	511
Anzahl Wohnungen	932
Anzahl Einwohner	1.838

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	11.018

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L8
ab 55 bis 59	285
ab 60 bis 64	95
ab 65 bis 69	120
ab 70 bis 74	205
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L8
ab 50 bis 54	121
ab 55 bis 59	111
ab 60 bis 64	214
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L8 der L 136

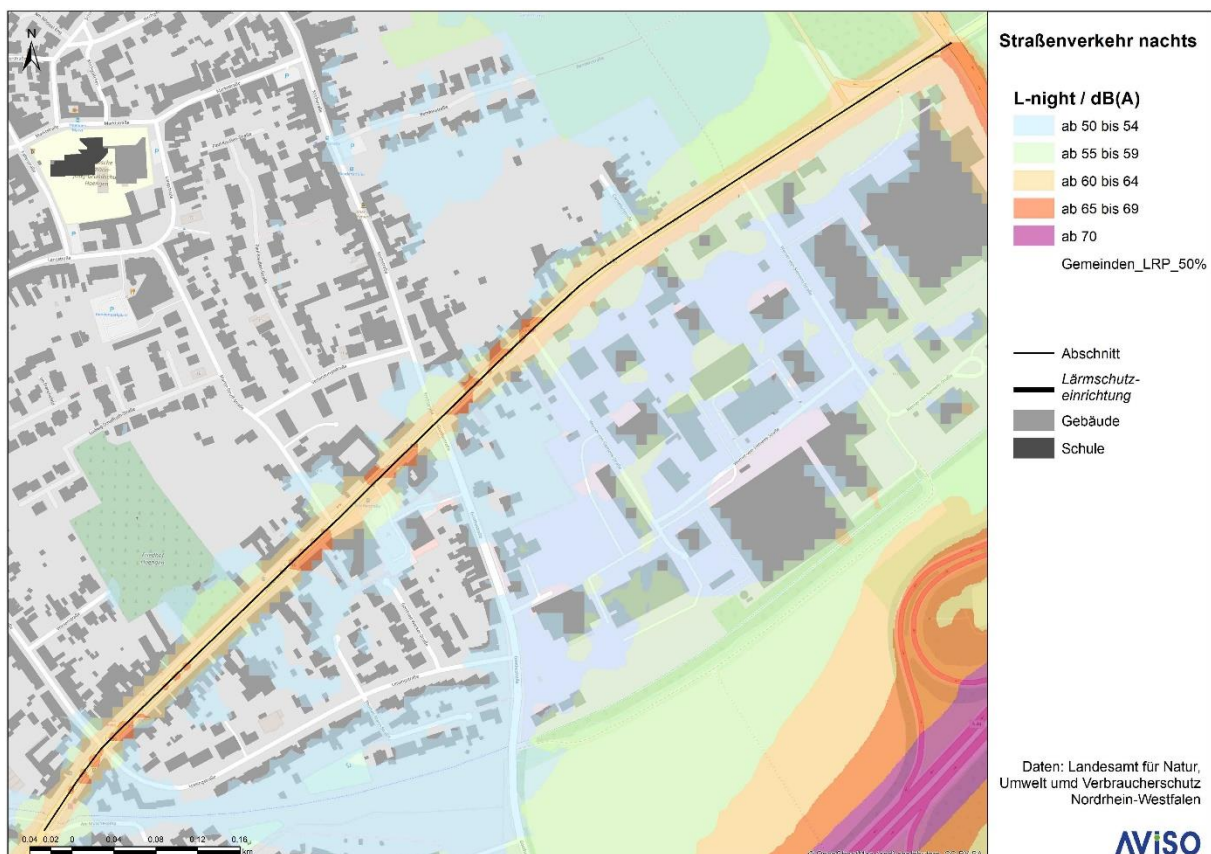
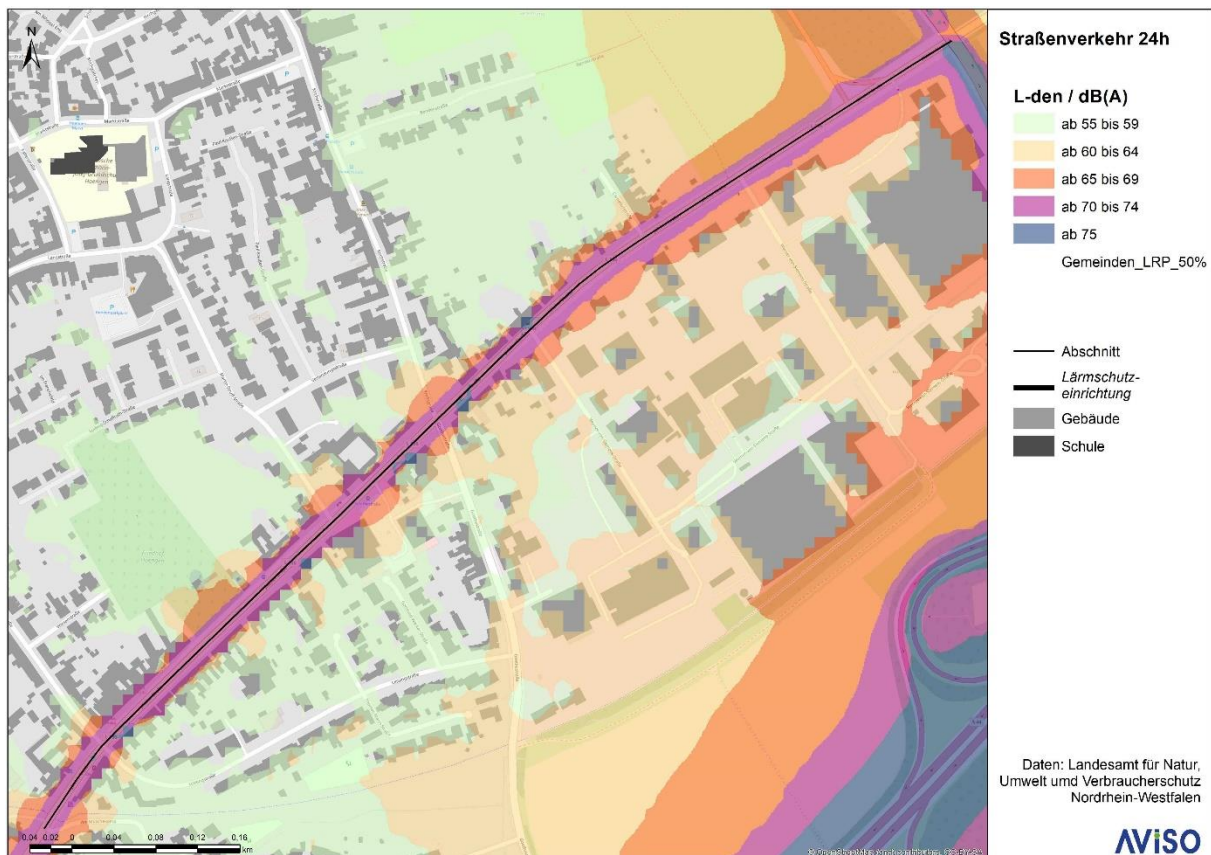
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h (vgl. Kap. 9.5)
- Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

11.1.4 L 136 Abschnitt L9 (Jülicher Straße)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	559
Anzahl Wohnungen	954
Anzahl Einwohner	1.790

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	11.018

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L9
ab 55 bis 59	492
ab 60 bis 64	160
ab 65 bis 69	115
ab 70 bis 74	270
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L9
ab 50 bis 54	284
ab 55 bis 59	117
ab 60 bis 64	276
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L9 der L 136

Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h (vgl. Kap. 9.5)
- Prüfung einer Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (z. B. Lärmschutzfenster)

Anhang B:

Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 47d Abs. 3 BImSchG

Anhang B1: Stellungnahmen von Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I (06.02.2024 bis 07.03.2024)

Anhang B2: Stellungnahmen von Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II (10.04.2024 bis 11.05.2024)

Anhang B3: Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II (10.04.2024 bis 11.05.2024)

Anhang B:

Anhang B1: Stellungnahmen von Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I (06.02.2024 bis 07.03.2024)

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Meldungen differenziert nach Wohnort und Lärmquelle. Die einzelnen (lokalisierten) Meldungen sind im Bild auf der nächsten Seite zusätzlich in der Übersichtsdarstellung eingezeichnet.

Lärmquelle	Ort / Straße	Anzahl Meldungen
A44	Begau	8
A44	Warden	10
A44	sonstige	2*
L 47	Luisenstraße	5
L 240	Hoengen	4*
L 136	Hoengen	1*
L 47	Prämienstraße (OT Zopp)	1
Eschweilerstraße		1
Konrad-Adenauer-Allee		1
Alfred-Brehm-Straße		1

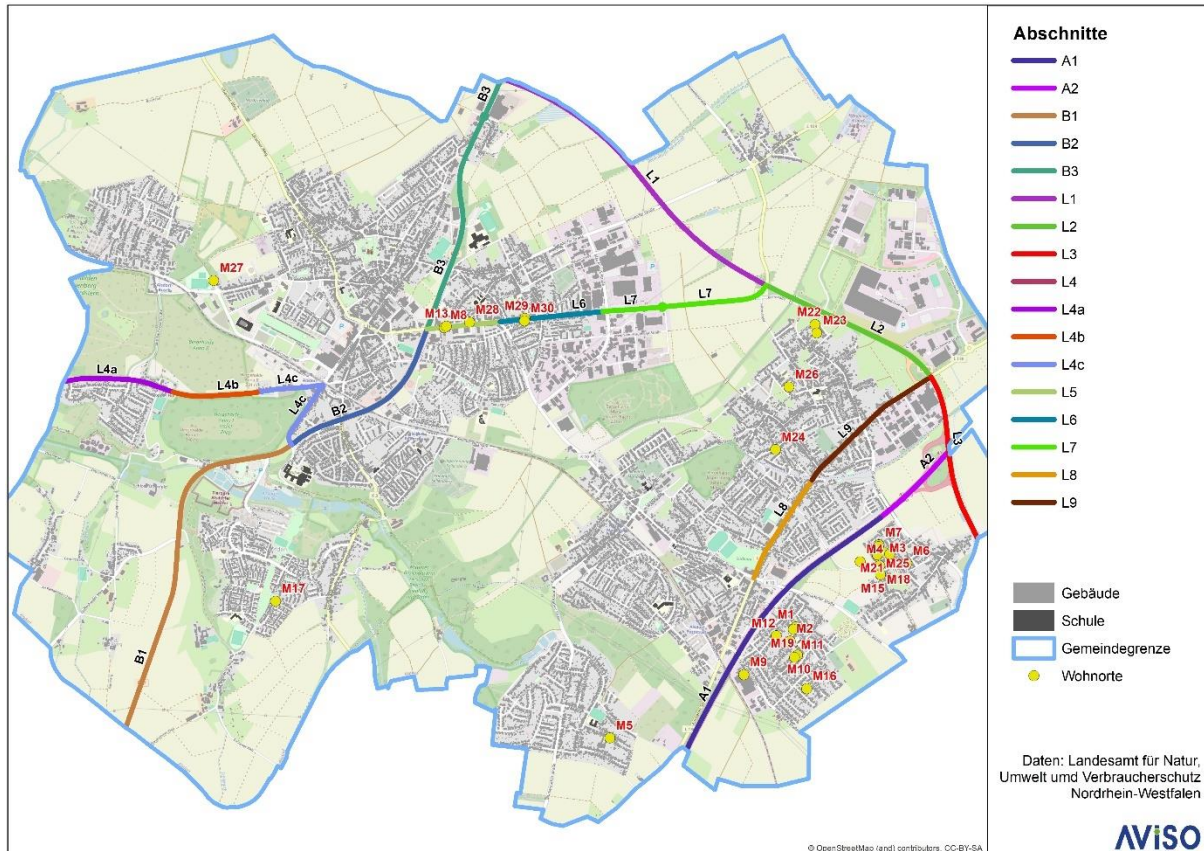
* eine Meldung enthielt Hinweise zu mehreren Straßen. Diese Meldung wurde hier mehrfach berücksichtigt

Die farbliche Kennzeichnung von Ort / Straße findet sich in der Tabelle zu den Meldungen in Spalte "Straße" wieder.

M = Meldung

K = Kommentar

Z = Zustimmende Bewertung



Übersichtsdarstellung der einzelnen Streckenabschnitte für die Steckbriefe mit Kennzeichnung der lokalisierten Meldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I

Lärmaktionsplan Alsdorf

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Kommentar
M1	07.03.2024	Lärmproblematik an der Autobahn A44 in Alsdorf	Seit Jahren leben wir als Bürgerinnen und Bürger mit einem unerträglichen Lärmpegel, der nicht nur unseren Alltag beeinträchtigt, sondern auch unsere Gesundheit und Lebensqualität negativ beeinflusst. Trotz wiederholter Beschwerden und Gespräche mit politischen Vertretern scheint sich die Situation nicht zu verbessern. Stattdessen mussten wir beobachten, wie Bäume, die zumindest einen minimalen Lärmschutz boten, entlang der Autobahn gefällt wurden – eine Maßnahme, die in unseren Augen kontraproduktiv und unverständlich ist. Wir erhoffen uns von der aktuellen Lärmaktionsplanung einen echten Fortschritt in dieser Angelegenheit. Es ist entscheidend, dass die Stadt Alsdorf in Zusammenarbeit mit den Autobahnbetreibern effektive Lösungen zur Lärmreduzierung findet und umsetzt. Die Verantwortung darf hierbei nicht einfach zwischen verschiedenen Instanzen hin- und hergeschoben werden. Es ist an der Zeit, dass konkrete, wirksame Maßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner spürbar zu reduzieren. In der Hoffnung auf eine baldige und positive Veränderung	1	Ehrenstraße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M2	05.03.2024	A44 viel zu Laut	Bitte tut was um die Bürger zu schützen	1	Freiheitsstraße	Das ist Ziel der Lärmaktionsplanung.
M3	05.03.2024	Lärmbelästigung	Im Ortsteil Alsdorf- Warden hat die Lärmbelästigung seit 1983 durch vermehrten Verkehr auf der A44, auch nachts zugenommen. Des Weiteren auch innerhalb des Ortsteil auf der Wardener Str. Diese ist zur Durchgangsstr. mutiert. Die Geschwindigkeit von 30km/h wird ignoriert. Nachfragen zur Verkehrsberuhigung werden in der Verwaltung abgeblockt. Dabei wird der überbreite Bürgersteig für Ausweichmanöver missbraucht bzw. als zweite Fahrspur benutzt. Die Wohnqualität hat sich sehr verschlechtert.	1	Wardener Straße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M4	05.03.2024	Lärmbelästigung, Materialknappheit bei der Schallschutzmauer, Abholzung	Ich wohne mit einer 10-jährigen Unterbrechung seit 1981 in Warden, Kinzweilerstr. Die letzten Jahre hat die Lärmbelästigung durch die A44 extrem zugenommen. Wie offizielle Messwerte zustandegekommen sind, die besagen, dass die Lärmbelästigung nicht gestiegen ist bleibt ein großes Rätsel. Selbst in den 10 Jahren in denen ich in Mariadorf an der Hauptverkehrsstraße zwischen Alsdorf und Mariadorf gewohnt habe war die Lärmbelästigung entspannter. Wenn man nachts die Fenster schließt um in Ruhe ohne Dauerlärm schlafen zu können und man im eigenen Garten keine Erholung findet, dann ist die Lebensqualität doch sehr eingeschränkt. Über eine kurze Zeit wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung (nur in eine Fahrtrichtung) ausgeschildert. Zudem wurde diese erst kurz vor Beginn des Wohngebietes ausgeschildert wenn der schall schon längst die anliegenden Häuser erreicht. Da fragt man sich Wessen Schwager hier für die Verantwortlichen die Messungen getätigt hat und in wie vielen Kneipen man zuvor unterwegs war. Zudem wurden massiv Bäume und Sträucher entlang der A44 abgeholzt und gerodet; überwiegend natürlich auch nur auf einer Seite (Warden). Beim Bau der Schallschutzmauer auf Wardener Seite scheint damals das Material knapp gewesen zu sein, da diese deutlich niedriger und extrem kürzer ist als das Pendant auf Seite Müschekamp. Messungen die nicht der Realität entsprechen, unterschiedlich hohe und lange Schallschutzmauern, mangelhafte Beschilderung einer geschwindigkeitsbegrenzten Zone... und dies nur einseitig. Was soll das bringen? Wessen Schwager war das ???	2	Wardener Straße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M5	04.03.2024	Lärm durch A44 Broicher Siedlung	Ich wohne in der Broicher Siedlung - Grabenstraße - und die Lärmbelästigung durch die A44 wird immer schlimmer - besonders bei Ostwind. Mittlerweile ist am Rand der Autobahn überhaupt kein Gehölz mehr vorhanden, das in der Vergangenheit den Lärmschutz verbesserte. Broichweiden bekommt auf Grund des dreispurigen Ausbaus der A44 (der seit Jahren für Verkehrsbehinderungen sorgt und eigentlich vollkommen unnötig ist) eine Folge haben, dann wäre ich dafür. Warum kann man auch nicht entlang der Autobahn etwas Grün anpflanzen. Es müssen ja nicht hohe Bäume sein, aber eine 4m hohe Haselnuss bringt auch was - gut gegen Lärm, CO2 und sieht nett aus.	0	Grabenstraße	
M6	26.02.2024	Lärmbelästigung im Ortsteil Warden	Ich wohne seit mehr als 30 Jahren auf der Frankenstraße und schreibe mich den zahlreichen Beschwerden hinsichtlich der von der A 44 ausgehenden Lärmbelästigung an. In den bisherigen Beiträgen ist alles beschrieben worden, so dass ich zur Vermeidung von Wiederholungen auf weitere Ausführungen verzichte.	2	Teutonenstraße	-
M7	26.02.2024	Lärmbelästigung A44 in Warden	Wir wohnen in der Frankenstraße in Warden. Die Lärmbelästigung durch die Autobahn ist in den letzten Jahren aufgrund stetiger Abholzung und unzureichender Lärmschutzmaßnahmen weiter gestiegen. In Schlafräumen kann nachts aufgrund des Lärmes kein Fenster zur Autobahnseite geöffnet werden. An dieser Stelle ist auf Wardener Seite keine Lärmschutzwand vorhanden. Vor kurzem hat ein erneuter Gehölzschnitt, jedoch keine Aufforstung stattgefunden. Zur Verbesserung der Situation wäre eine Lärmschutzwand oder Aufforstung wünschenswert.	2	Frankenstraße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Lärmaktionsplan Alsdorf

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Kommentar
M8	22.02.2024	Lärm und Dreck auf der Luisen- und Hoengener Strasse	Die Kommentare hier zur Luisenstr. habe ich gelesen. Es ist auf der danach folgenden Hoengener Strasse nicht anders. Nur die Häuser die etwas zurück stehen haben es etwas besser bezüglich der Schmutzbelästigung. Laut ist es allemal. Ich würde mich über Abstellmassnahmen freuen. Nachts fliegen die Kanaldeckel in der Hoengener Strasse hoch wenn Dachser (und viele andere) mal wieder vorbei rasen. Der Verkehr muss dringend schon durch die Eschweilerstrasse zum Industriegebiet und den Autobahnen geleitet werden! Muss immer lachen wenn Leute schreiben das Sie die Autos nachts von der A4 summen hören, dann kommt mal hierher :)	2	Luisenstraße	Die Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln/Schachtabdeckungen wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Eschweilerstraße ist ebenfalls bebaut. Eine Lärmkartierung liegt noch nicht vor, daher kann über die dortigen Lärmbetroffenen noch keine Aussage gemacht werden. Diese wären bei einer Routenempfehlung / Umleitung aber zu berücksichtigen. Eine Lärmkartierung der Eschweilerstraße wird für die nächste Stufe vorgeschlagen.
M9	21.02.2024	Lärmbelästigung A 44 Alsdorf-Begau	Meine Frau und ich wohnen in Alsdorf-Begau, Im Grüngürtel. Gerade bei Westwind schallt der Autobahnlärm übers Feld. Die Lärmschutzwände haben keinen geräuchmindernden Einfluss. Durch den dreispurigen Ausbau vom AK Aachen bis zur Anschlussstelle Broichweiden wird immer mehr Verkehr fließen, der mit hoher Geschwindigkeit Begau passiert. Ich verstehe nicht, warum im Ruhgebiet bei gleichgelagerten Verkehrssituationen eine Geschwindigkeitsbeschränkung möglich ist, nur Begau scheint diesbezüglich rechtsfreier Raum für Raser zu sein.	5	St.-Jöris-Straße	Die Prüfung eines Tempolimits für die A 44 wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M10	20.02.2024	A44 - Begau	Die Einschätzung der Autobahn GmbH, wonach weite Teile der Begau nicht übermäßig durch Lärm belastet sind, ist nicht nachzuvollziehen. Das ununterbrochene unterschwellige Rauschen, welches nun schon als störend bezeichnet werden muss, wird sich zukünftig vermutlich durch den Ausbau der Autobahn und weiteren Rodungsarbeiten in den Böschungsbereichen sowie dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen (besonders LKW-Verkehr) verstärken. Eine rechtzeitige Anpassung der Maßnahmen zum Lärmschutz der Bewohner*innen der Begau ist hier das Mindeste, was von Seiten der Verantwortlichen gemacht werden muss.	5	Am alten DJK-Sportplatz	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M11	20.02.2024	Lärmbelästigung A44	Das Rauschen der Autobahn ist selbst einige Straßen entfernt kaum zu überhören und stellt eine Art Dauergeräusch dar, dass wir als sehr störend empfinden. Man hört auch Hupen, lautes Beschleunigen usw was in der wärmeren Jahreszeit auch Nachts den Schlaf stört. Der Verkehr wird immer mehr und die Autobahn ist im gesamten Ort Begau zu hören. Welche Folgen dies für die Gesundheit hat, dürfte klar sein. Es muss gehandelt werden.	9	Am alten DJK-Sportplatz	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M12	20.02.2024	Barbarastraße	Die unzureichende Lärmschutzmaßnahmen entlang der A44 sind einfach inakzeptabel! Es ist frustrierend, dass wir im Sommer nicht einmal die Ruhe in unserem eigenen Garten genießen können, ohne vom Autobahnlärm gestört zu werden. Es ist höchste Zeit, dass hier etwas unternommen wird, um die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern und ihre Gesundheit zu schützen!	5	Barbarastraße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M13	19.02.2024	Luisenstrasse	Ich kann mich dem anonymen Post und den Post von "anwohner_L47" nur anschließen. Ich wohne auf demselben Abschnitt allerdings dort wo es in die Brucknerstraße reingeht. Jeden Tag wird hier gehupt weil Leute einfach nicht damit rechnen, dass man hier abbiegen kann. Ich finde auch ein Tempolimit wäre hier langsam mal angebracht. Wenn einer der Kommune hier wohnen würde wären schon längst Maßnahmen getroffen worden. Ich würde mich freuen wenn was passieren würde	3	Luisenstraße	Die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M14	19.02.2024	A44	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne in Warden, einer Gemeinde, die unmittelbar an der Autobahn A44 liegt. In den letzten Jahren hat sich die Lärmbelästigung durch die Autobahn in unserer Region dramatisch verschärft. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Lebensqualität aller Anwohner. Die Ursache für diese zunehmende Lärmbelästigung liegt unter anderem in dem radikalen Rückschnitt der Gehölze entlang der Autobahn. Dieser hat dazu geführt, dass die natürliche Lärmdämmung, die früher durch die Bäume und Sträucher geboten wurde, erheblich reduziert wurde. Darüber hinaus sind die vorhandenen Lärmschutzwände veraltet und nicht mehr adäquat, um das aktuelle Verkehrsaufkommen effektiv zu dämpfen. Die Diskrepanz zwischen den offiziellen Lärmimmissionswerten und der tatsächlichen Lärmbelastung, die wir Anwohner täglich erfahren, ist frapierend. Es ist unerlässlich, dass unabhängige und umfassende Lärmmessungen durchgeführt werden, um ein realistisches Bild der Situation zu erhalten. Wir fordern dringend, dass angemessene Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden. Dazu gehört die Modernisierung und Erhöhung der Lärmschutzwände sowie die Wiederbepflanzung der gerodeten Bereiche mit lärmdämmender Vegetation. Diese Maßnahmen sind nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes, sondern auch zur Wahrung der Lebensqualität und Gesundheit der Anwohner von Warden unerlässlich. Wir appellieren an die zuständigen Behörden und die Autobahn GmbH, unserer Situation die notwendige Aufmerksamkeit zu schenken und schnellstmöglich wirksame Lösungen umzusetzen. Es ist höchste Zeit zu handeln, um die Lärmbelästigung in Warden auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.	7	Frankenstraße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung zu prüfen.
M15	17.02.2024	wird schlimmer	 mehr Lärm von der Autobahn, weniger Schutz durch abgeholzte bäume. Woanders wird der Bürger erhört und Besserungen vorgenommen. Seit Jahren kämpfen wir um einen besseren lärmschutz in der kinzweilerstr!!	8	Kinzweilerstraße	Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen

Lärmaktionsplan Alsdorf

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Kommentar
M16	17.02.2024	Lärmbelästigung Autobahn in Begau	Je nach Windrichtung ist der Lärm der Autobahn auch in Bereichen der Begau zu hören, die eigentlich weit weg genug erscheinen, zum Beispiel im Bereich der Sackgassen abgehend vom Alten Römerweg. Es ist einfach nur störend, wenn man im Sommer nachts mit offenem Fenster schlafen möchte oder tagsüber im Garten "Ruhe genießen" und Erholung bekommen möchte. Der Lärm der Autobahn behindert dies, was einen enormen Einschnitt der Lebensqualität bedeutet.	5	Heinrich-Heine-Straße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
K16a	20.02.2024	Lärm durch A44	Wir wohnen in der Barbarastraße in der Begau und die Autobahn ist ständig bei uns zu hören. Im Sommer besonders in den Nächten hört man die LKW schon vom weiten und teilweise kann man deren Geräusche minutenlang verfolgen.	0	Barbarastraße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M17	17.02.2024	Lärmbelästigung Alfred-Brehm-Str	Morgens zum Schulbeginn ist es am schlimmsten. Die Eltern, die ihre Kinder gerne durch 30er Zonen geschützt wissen und ihre eigenen Kinder zur Grundschule bringen, vergessen völlig, dass auch in der Alfred-Brehm-Str. eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Aber auch zu anderen Zeiten wird diese Straße von dem ein oder anderen als Rennstrecke verstanden. Geschwindigkeiten von gefühlt 60 km/h kommen häufiger vor. Geschwindigkeitsmessungen? Fehlanzeigen! Im Dachsweg gibt es viele Kinder und überhaupt ist die Alfred-Brehm-Str Schulweg für viele Kinder. Darüber hinaus wird überall wild geparkt, damit die Kinder möglichst bequem zur Schule kommen, aber dass Ordnungsamt kümmert sich lieber um Hundebesitzer und sanktioniert eben diese, wenn nicht mindestens 2 Kotbeutel am Mann sind. Und dann die Busse... Wenn bei uns diese fetten Dieselstinker vorbeifahren, dann wackelt in meinem Arbeitszimmer der Schreibtisch. Das Gepolter ist zum Teil der schlecht sanierten Asphaltdecke geschuldet. Aber auch die Busse fahren angesichts der Enge der Straße oft viel zu schnell.	4	Dachsweg	Die Alfred-Brehm-Straße und der Dachsweg sind aufgrund der geringen Verkehrsstärke nicht kartiert. Die kartierten Straßen haben hier keinen relevanten Einfluss auf die Lärmbelastung. Die Überwachung der Geschwindigkeit liegt bei Polizei und Kreis.
M18	16.02.2024	Lärmbelästigung A44 Alsdorf Warden	Die letzten Jahre hat die Lärmbelästigung durch die A44 extrem zugenommen. Wie die vergangenen "offiziellen" Messwerte zustande gekommen sind, bleibt ein großes Rätsel. Diese Werte spiegeln ja in keiner Weise das Empfinden der Einwohner in Warden, Hoengen, Begau wieder. Wenn man jedoch nachts die Fenster schließt um in Ruhe ohne Dauerlärm schlafen zu können oder man im eigenen Garten keine Erholung findet, da mittlerweile ein dauerndes lautes "Rauschen" wahrgenommen wird und zusätzlich jeder vorbeifahrende LKW auf der A44 zusätzlich den Lärmpegel erhöht, dann muss man ganz klar von erhöhter Lärmbelästigung sprechen und hier sollten schnellstmöglich Maßnahmen getroffen werden, die auch langfristig Wirkung zeigen. Eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung, die nicht beidseitig im gleichen Bereich ausgeschildert ist und dann noch zu knapp bemessen ist, hat in der Vergangenheit ja bereits seine Wirkung verfehlt und wurde somit auch relativ schnell wieder aufgehoben. Eine radikale Abholzung in den besagten Bereichen, hat das Problem zudem extrem verstärkt. Wenn man sich nun mal die Situation zu den vorhandenen "Maßnahmen" anschaut, fällt direkt auf, dass an den Neubaugebieten angrenzend die Lärmschutzwand erhöht und länger gebaut wurde. Auf der anderen Seite jedoch eine über 30 Jahre alte Lärmschutzwand "belassen" wurde, die auf die damalige Zeit mit weniger Verkehr ausgelegt ist- niedriger gebaut als die neuere Lärmschutzwand Müschekamp und kurz nach den am Feld gelegenen Reihenhäusern, abfallend und somit nicht durchgezogen. Wir Anwohner bitten um erneute, unabhängige Messungen und Prüfung. Und das ggf. nicht nur zu ausgewählten Tageszeiten sondern auch zu unterschiedlichen Wetterverhältnissen	7	Kinzweilerstraße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutteinrichtung zu prüfen. Die Ermittlung der Lärmbelastung im Rahmen der Lärmkartierung erfolgt durch ein EU-weit einheitliches Berechnungsverfahren. Messungen sind darin nicht vorgesehen.
M19	16.02.2024	Autobahnlärm A44	Seit mehreren Jahren fordern die Bewohner von Begau und Warden verstärkten Lärmschutz im Zusammenhang mit der Autobahn A44. Trotz wiederholter Appelle bleibt eine zufriedenstellende Lösung aus. Es ist auffällig, dass die von der Autobahn GmbH erstellten Computermodelle eine Lärmbelastung suggerieren, die deutlich unter dem liegt, was die Anwohner in der Realität erleben. Die theoretischen Modelle zeigen, dass niemand in extremem Maße von Lärm betroffen sein sollte. Die tatsächliche Lärmbelastung in unseren Gemeinden übersteigt jedoch signifikant diese prognostizierten Werte. Diese Diskrepanz zwischen den berechneten und den tatsächlich erfahrenen Lärmbelastungen veranlasst uns zu der Hoffnung, dass die EU-Umgebungslärmrichtlinie nun die verantwortlichen Behörden zum Handeln bewegen wird. Es ist essenziell, dass konkrete und realitätsnahe Messungen durchgeführt werden, um die tatsächliche Lärmbelastung zu erfassen und darauf basierend effektive Lärmschutzmaßnahmen zu implementieren. Die kontinuierliche Vernachlässigung dieser Problematik hat einen erheblichen Einfluss auf die Lebensqualität der Anwohner von Begau und Warden. Wir appellieren daher dringend an die zuständigen Behörden, die Situation ernst zu nehmen und umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Lärmschutz gemäß den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu verbessern.	7	Ehrenstraße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.

Lärmaktionsplan Alsdorf

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Kommentar
M20	16.02.2024	Lärmbelästigung Autobahn in Warden	Es ist uns aufgefallen, dass die von der Autobahn GmbH für die A44 bereitgestellten Lärmimmissionswerte unserer Meinung nach nicht die tatsächliche Lärmbelastung in Warden widerspiegeln. Diese Werte scheinen lediglich Schätzungen zu sein, welche die Realität unserer täglichen Erfahrungen nicht korrekt abbilden. Durch eigene Messungen mit einem Lärm-Messgerät zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten konnten wir feststellen, dass die Lärmbelastung wesentlich höher ist, als von der Autobahn GmbH angegeben. Angeichts dieser Diskrepanz fordern ich und meine Nachbarn in Warden, dass umgehend konkrete und unabhängige Lärmmessungen durchgeführt werden, um ein genaues Bild der Lärmbelastung zu erhalten. Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass sich die Lärmsituation in Warden auch aufgrund baulicher Veränderungen verschlechtert hat. Insbesondere betrifft dies die Erneuerung der Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der Autobahn A44 vor einigen Jahren. Diese Maßnahme hat dazu geführt, dass mehr Lärm in unser Dorf gelangt, da die gegenüberliegende Seite der Lärmschutzwand nicht entsprechend angepasst wurde. Diese Situation stellt eine erhebliche Beeinträchtigung unserer Lebensqualität in Warden dar und wir fühlen uns in unseren Rechten auf Lärmschutz, wie sie im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankert sind, nicht ausreichend berücksichtigt. Wir bitten dringend um Ihre Aufmerksamkeit in dieser Angelegenheit und erwarten eine zeitnahe Überprüfung und angemessene Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in Warden.	7	Kinz- weiler- straße	Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung zu prüfen. Die Ermittlung der Lärmbelastung im Rahmen der Lärmkartierung erfolgt durch ein EU-weit einheitliches Berechnungsverfahren. Messungen sind darin nicht vorgesehen.
M21	15.02.2024	Lärmbelästigung durch Autobahn in Warden	Der Autobahnlärm ist in Warden schon immer stark wahrnehmbar gewesen. Bedingt durch den radikalen Gehölz-Rückschnitt zwischen der AS Alsdorf und der Auffahrt Begau ist die Lärmbelastung in Warden weiter deutlich angestiegen. Die Lärmschutzwände müssen dingend an das mit den Jahren gestiegene Verkehrsaufkommen angepasst werden. Zudem muss der Rückschnitt der Bäume an der Autobahn auf das Mindestmaß beschränkt werden.	5	War- dener Straße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärm mindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung zu prüfen.
M22	14.02.2024	Lärmbelästigung durch L240 Alsdorf Hooengen Weilerstrasse	Seit 20 Jahren wohnen wir hier in der Weilerstrasse. In den 20 Jahren ist der Lärm bedingt durch den stärkeren Straßenverkehr immens geworden. Die Straße wird durch den zunehmenden Berufsverkehr aber vor allem auch durch den starken LKW Verkehr in Richtung Dachser Alsdorf und die Lidl Fabriken in Übach Palenberg wesentlich stärker. Dies fällt in den Nachtstunden besonders auf, die gesamte Nacht hört man die LKWs mit hohem Tempo Richtung Autobahn fahren. Aber auch tagsüber ist die Lärmbelastung immens. Mittlerweile sind auch die Abgase leider deutlich zu riechen. Es gibt keinerlei Lärmschutz, die Straße führt ca. 100m vor den ersten Häusern vorbei. Auf der gegenüberliegenden Seite zum Industriegebiet hat man vor Jahren einen Erdwall aufgeschichtet. Durch diesen Erdwall ist die Lärmbelastung nochmals gestiegen. Wir brauchen hier dringend einen effektiven Lärmschutz sowie ein Tempolimit. In Zeiten von Baustellen (leider viel zu selten) und einem dazugehörigen Tempolimit kann man ein wenig Ruhe im Garten genießen. Ansonsten hat man den ständigen Verkehrslärm. An ruhigen Sonntagen drehen in den Sommermonaten gerne die Motorräder, kommend aus dem Heinsberger Raum, gerne ihre Motoren auf und lassen uns erschrocken aufhorchen.	0	Weiler- straße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in dem Streckenabschnitt der L 240 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M23	14.02.2024	Lärmbelästigung in Alsdorf- Hoengen durch L240	Die Lärmbelastung in Alsdorf-Hoengen hat im Bereich der L240 in den letzten Jahren stark zugenommen. Grund hierfür ist sicherlich die zunehmende Verkehrsbelastung auf dieser Strecke. Hierbei spielt vor allem der stark angestiegene LKW- Anteil durch die immer weiter wachsenden Industriegebiete eine entscheidende Rolle. Auch der Bau der Solent-Fabrik "Lidl-Schokoladenfabrik" in Übach-Palenberg hat hierzu einen erheblichen Teil beigetragen, da die Zulieferung oftmals über die L240 erfolgt. Hierdurch ist auch nachts die Lärmbelastung sehr hoch. Ein Lärmschutzmaßnahme (Lärmschutzwand) auf der L240 von der Eisenbahnbrücke bis hin zur Autobahnauffahrt A44 wäre hier sicherlich eine sinnvolle Lösung.	0	Am Schmie dsend	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in dem Streckenabschnitt der L 240 werden im Lärmaktionsplan formuliert.

Lärmaktionsplan Alsdorf

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Kommentar
M24	14.02.2024	Windbedingter Lärm oftmals die ganze Nacht durch von der L240 her	Immer wieder je nach Windrichtung gibt es aus Richtung Kreuzung L136-L240 bzw. L240 gesamt starker Verkehrslärm, der Nachts so schlimm ist, als ob diese Straße innerhalb von 100 Metern vom Haus entfernt ist. Es scheint aber nicht von der A44 zu kommen, da ich in diese Richtung schon gegangen bin. Auch andere Personen aus dem hiesigen Bereich, die ihre Schlafzimmer in diese Richtung haben beschreiben dieses Phänomen. Gibt es hierzu Erkenntnisse und Beschreibungen? Beispielsweise war das in der Nacht vom 13.02. auf den 14.02.2024 wieder extremst.	2	Pütz-driesch-straße	Die Schallausbreitung ist von der Windrichtung abhängig. Bei großen Abständen zwischen Schallquelle und Immissionsort sowie Mitwind sind Geräusche lauter wahrnehmbar als bei Gegenwind. Ebenso sind Geräusche bei großen Abständen zwischen Schallquelle und Immissionsort bei Abnahme der Lufttemperatur in oberen Luftschichten (Sommertag nachmittags) am Immissionsort leiser als bei Zunahme der Temperatur in oberen Luftschichten (z. B. Sommer abends mit Inversionswetterlage). Die Unterschiede können bei dem Zusammentreffen ungünstiger Bedingungen bis zu 10 dB betragen. Die Geräusche werden dann als doppelt so laut wahrgenommen. Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in dem Streckenabschnitt der L 240 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M25	13.02.2024	Autobahnlärm nimmt zu - Lärmschutzmaßnahmen nicht angepasst	Seit Jahren nimmt die Lärmbelastung durch die Autobahn zu. Nachdem vor einigen Jahren eine Vielzahl an Bäumen und Sträuchern entlang der Autobahn stark zurückgeschnitten worden sind, ist die Lärmbelastung erneut gestiegen. Auf der Lärmschutzkarte ist deutlich erkennbar, wie sehr sich der Lärm von der Autobahn über das freie Feld zwischen Warden und Begau ausbreitet. Eine Lärmschutzwand - die auf den damaligen Standard von vor 30 Jahren (oder mehr) ausgelegt ist - hilft da kaum. Aufgrund der Windverhältnisse (auch das lässt sich in der Karte gut erkennen) ist die Lärmausbreitung Richtung Warden deutlich stärker ausgeprägt als Richtung Hoengen/ehemaliges Neubaugebiet Möchekamp.	5	Kinzweiler-straße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung zu prüfen.
M26	07.02.2024	Lärmbelastung in Alsdorf Hoengen	Ich bin Anwohner im Zentrum von Alsdorf Hoengen. Die Lärmkarte bestätigt meine Beobachtung, dass Hoengen allseitig von Straßenlärm belastet wird. Hier sind die BAB 44, die L 240, die L 136 (Jülicher Straße) und auch noch die L 47 (Luisenstraße) zu nennen. Insbesondere von der BAB 44 mit der Ausfahrt Alsdorf (5b) und der in Hochlage befindlichen L 240 gehen deutliche Lärmbelastungen für den Ortsteil Hoengen aus. Nach meinem Eindruck sind hier geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, damit insbesondere die abendliche und nächtliche Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner in Hoengen reduziert werden kann.	1	Am Falter	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung werden für A 44, L 136 und L 240 im Lärmaktionsplan formuliert.
M27	06.02.2024	Lärm-belastigungen	Der Bereich rund um dem Sportplatz am Energeticon ist in den abendlichen Stunden durch vermehrte Lärmbelastigungen geprägt. Die Lärmbelastigungen werden durch laute Musik aus dem ehemaligen Ledigenheim (Musikproberäume), abendliche Events am Sportplatz, sowie getunten Autos, die die Straße Konrad-Adenauer-Allee vom Kreisverkehr des Energeticon bis zum Kaufland und die Eisenbahnstraße als Rennstrecken nutzen. Wir wohnen in Alsdorf-Busch und rufen regelmäßig die Polizei wegen dieser Lärmbelastigungen.	1	Herzogenrather Straße	Laute Musik und Lärm von Sportanlagen zählen laut BImSchG nicht zum Umgebungslärm und sind daher nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Hinweise werden aber der zuständigen Behörde weitergeleitet.
K27a	07.02.2024	Durchgreifen	Naja hier muss man individualverkehrsrechtlich vorgehen das hat eher jetzt nicht so viel mit der generellen Lärmbelastigung durch Straßenführung zu tun. Aber es ist schlimm das stimmt wohl	0	---	
K27b	07.02.2024	Ärgerlich	Ich hoffe das lässt sich in den Griff bekommen...	0	---	
M28	06.02.2024	Problematic bzgl Luisenstrasse	Ich bin sehr oft in der Luisenstrasse und finde die Bushaltestelle Am Kreuzberg sehr gefährlich. Die Autos überholen den Bus auf der Seite des Behindertenheimes und ist somit eine grosse Gefahrenquelle für Fußgänger und Autofahrer.	2	Luisen-straße	Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Meldung wird der zuständigen Behörde weitergeleitet.

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Kommentar
M29	06.02.2024	Lärmreduzierung auf der Luisenstr.	Wir sind Anwohner der Luisenstr. und müssen feststellen, dass innerhalb der letzten Jahre der Lärmpegel in einem Maße zugenommen hat, dass es hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten- unerträglich geworden ist. Durch die Überfahung der zahlreichen Gully- und Kanaldeckel entsteht eine Geräusch- und Vibrationsbelästigung, die vor allem in den Badezimmern und Toiletten sehr gut zu hören und zu fühlen ist. Und die Verschmutzung z.B. der Fenster ist erheblich. Durch die hohe Anzahl an Lkw u.a. der Firma Dachser, die hier ausdrücklich nicht in Verantwortung genommen werden soll, entsteht hauptsächlich zur Nachtzeit eine erhebliche Lärmbelästigung. In anderen Städten werden mittlerweile immer mehr Tempo - 30 - Zonen eingerichtet. Dies wäre auch für die komplette Luisenstr. möglich. Dies würde die Belästigung schon um ein erhebliches Maß senken. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung müsste natürlich im besten Fall ständig kontrolliert werden. Bauliche Maßnahmen sind sicherlich auch eine Möglichkeit das Leben an der Luisenstr. lebenswerter zu machen. Auch die Bewohner der Altenheime würden etwas "sicherer" sein. Eine Einbahnstraßenregelung wäre ebenfalls zu überdenken, zumal der Verkehr, der von der A 44 kommt, den Hinweisschildern folgend über die L 240 zum Kreisverkehr B 57 / L 240 geleitet wird.	10	Luisenstraße	Die Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln/Schachtabdeckungen wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Bei der Anordnung von Einbahnstraßen ist zur berücksichtigen, dass nach StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.
M30	06.02.2024	Beschreibung der Lärm-/Sicherheits- und Gesundheitsproblematik inkl. möglicher Abstellmaßnahmen	Ich bin Anwohner der Luisenstraße in Alsdorf ebenfalls bekannt als L47. Innerhalb der letzten Jahre - und speziell innerhalb der letzten kürzeren Zeit - ist der Lautstärkepegel trotz Maßnahmen am Haus, wie bspw. Schallschutzglas teilweise bis in die Nacht unerträglich. Weitere Maßnahmen sind bautechnisch nicht mehr möglich. Weder die Elektromobilität hat ihren nötigen Stand erreicht, noch ist die Anzahl an SUVs und Dieselfahrzeugen merklich gesunken, was zusätzlich gesundheitliche Risiken birgt. Der wirtschaftlich erfreuliche Ausbau der Firma Dachser führte ebenfalls an der L47 dazu, dass LKWs teils mit erhöhter Geschwindigkeit (vor allem nachts) an den Häusern vorbeiziehen und durch Überfahren von Gegenständen, hier insbesondere Kanaldeckel und Gullys eine Lärm- und Vibrationsbelästigung zu jeder Tageszeit auftreten lassen. Speziell werden auch durch das Abwassersystem beim Überfahren der o.g. Straßenanbauten Geräusche bis an die entsprechenden Wasserzapfstellen im Haus übertragen. Allgemein ist zu erwähnen, dass neben Lärm auch zunehmender Abrieb der Reifen und Bremsen zu bemerken ist, welcher sich auf sämtlichen Oberflächen als ölartige Rückstände niederschlagen. Folgend finden Sie umsetzbare Aktionen mit Fokus auf Lärmreduzierung im Abschnitt Luisenstraße (L47) zwischen Kreuzung Eschweiler Straße bis zur Kreuzung Carl-Zeiss-Straße (Firma Ford), im Übrigen der Abschnitt, wo die meisten Menschen durch Nähe zur Straße von o.g. Belästigungen beeinträchtigt sind. Sofort und kurzfristig möglich: 1. Einführung einer 30er Zone (insbesondere zu den Ruhe-/Nachtzeiten), speziell zum Schutz auch der Bewohner eines dort ansässigen Pflegeheims für behinderte Menschen, sowie den Schutz von anwohnenden Kindern. Diese schnell umzusetzende Maßnahme reduziert gleichzeitig die o.g. Bremsstaub- und Reifenabriebthematik. 2. Überprüfung der Einhaltung der oben genannten Maßnahme mittels Radarmessungen. Auch für 50er Geschwindigkeitsbegrenzungen finden diese zurzeit nicht statt. Mittelfristig umsetzbare Lösungen: 1. Umleitung des Verkehrs von Alsdorf Mitte kommend ab Eschweiler Straße Richtung Mariadorf über das Industriegebiet, folgend dann zu den Autobahnen und Richtung des Geländes und Einzugsgebiets der Firma Dachser. 2. Gleichzeitig kann der genannte Abschnitt der Luisenstraße einspurig zur Einbahnstraße mit optionaler Schaffung eines Fahrradbereichs (Fahrradstrasse?) werden, was auch die Verkehrstransformation, speziell für Fahrräder und Fußgänger fördert. Auch der öffentliche Nahverkehr würde profitieren, da so gefährliche Engstellen für genannte Teilnehmer entfallen. Ein ähnliches Konstrukt ist bereits am unteren Teil der Linnicher Straße vor Jahren umgesetzt worden und zeigt Erfolg. Langfristig umsetzbare Maßnahmen: Etablierung einer oder mehrerer Umgehungsstraße(n) für Bereiche mit Fahrzeugaufkommen über eine Million Fahrzeuge im Jahr.	14	Luisenstraße	Die Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln/Schachtabdeckungen wird als Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Eschweilerstraße ist ebenfalls bebaut. Eine Lärmkartierung liegt noch nicht vor, daher kann über die dortigen Lärmbetroffenheiten noch keine Aussage gemacht werden. Diese wären bei einer Routenempfehlung / Umleitung aber zu berücksichtigen. Eine Lärmkartierung der Eschweilerstraße wird für die nächste Stufe vorgeschlagen. Bei der Anordnung von Einbahnstraßen ist zur berücksichtigen, dass nach StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.
K30a	07.02.2024	Alles richtig	Naja ich wohne auch auf der Luisenstraße besser hätte ich jetzt auch nicht schreiben können ich bin für alle Punkte und guter Kommentar!!	1	Luisenstraße	-

Lärmaktionsplan Alsdorf

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Kommentar
B31	28.02.2024	Prämienstraße OT Zopp	Durch Beschleunigungsvorgänge, die aus dem Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am Ortsausgang von 30 km/h auf 70 km/h resultiert, kommt es hier zu einer starken Lärmbelastung, die durch eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h deutlich reduziert werden könnte		Prämienstraße	Die Prüfung eines Tempolimits von 50 km/h ab dem Ortsausgang Zopp wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
E32	03.2024	Eschweiler Straße	In den letzten Jahrzehnten ist die Lärmbelastung bedingt durch den stetig gewachsenen Straßenverkehr Ortsdurchgang Mariadorf - Eschweiler Str. enorm angestiegen. Die Eschweiler-Straße wird durch den zunehmenden Berufsverkehr aber vor allem auch durch den starken LKW Verkehr in Richtung Hoengen Dreieck bzw. in Richtung Alsdorf verkehrs- und lärmäßig stark belastet. Ganz zu schweigen von der hohen Emissionsbelastung. Die Ampelschaltung an der Kreuzung Blumenrather Str. führt dazu, dass der Verkehr hier - bei laufenden Motoren - in regelmäßigen Intervallen zum Stehen kommt und sich ein Rückstau bildet. Hierdurch entsteht eine erhöhte Geräusch- und Vibrationsbelastung. Die Schaltung der Ampelanlage muss geändert werden, damit der Verkehr fließen kann. Die Schäden an der Eisenbahnbrücke (Bahnhof Mariadorf- Grube) sind ein Indiz dafür, wie stark die Eschweiler Str. frequentiert ist. Hierbei spielt vor allem der stark angestiegene LKW- Anteil durch die immer weiter wachsenden Industriegebiete eine entscheidende Rolle. Hinzu kommt, dass auf der Eschweiler Str. das Angebot an Wohnraum gewachsen ist und weiter wächst und der Verkehr hierdurch ebenfalls angestiegen ist. In Aachen - im Bereich Monheimsallee - hat die Stadt Aachen überall dort, wo die Autofahrer vom Alleenring auf die Straßen innerhalb des Alleenrings abbiegen, zusätzlich zum Tempo-30-Schild noch Schilder mit dem Hinweis „Luftreinhaltung“ angebracht. https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/tempo_30_in_AC/index.html Diese Lösung wäre auch für die komplette Eschweiler Str. möglich und könnte sowohl die Lärm- als auch die Emissionsbelastung schon um ein erhebliches Maß senken. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung müsste natürlich im besten Fall ständig kontrolliert werden. Es müssen Blitzer aufgestellt und/oder Radarkontrollen durchgeführt werden. Ggfs. könnte eine Umleitung des Verkehrs von Alsdorf Mitte kommend ab Eschweiler Straße Richtung Mariadorf über das Industriegebiet, folgend dann zu den Autobahnen Abhilfe schaffen. Gerne verweise ich auch auf https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf		Eschweiler Straße	Die Eschweilerstraße ist ebenfalls bebaut. Eine Lärmkartierung liegt noch nicht vor, daher kann über die dortigen Lärmbetroffenheiten noch keine Aussage gemacht werden. Eine Kartierung der Eschweilerstraße wird für die 5. Stufe der Lärmkartierung vorgeschlagen. Die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h innerhalb der bebauten Streckenabschnitte der Eschweilerstraße wird ebenfalls vorgeschlagen.

Anhang B2: Stellungnahmen von Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II (10.04.2024 bis 11.05.2024)

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Straße	Kommentar
M32	10.04.2024	A44 L240 L136	die Lärmbelastung in Alsdorf Hoengen auf der Falterstraße empfinde ich als sehr hoch. Durch die viel und oft zu schnell befahrene rue de watreloe, den umliegenden Autobahnen und schwerelast befahrenen Jülicher Straße. Ich erhoffe mir hierdurch gehört zu werden. Sich was ändert.	Falter- straße	In den Lärmaktionsplan wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung an den Strecken, die hier als Lärmquellen benannt werden (A44, L240, L136), aufgenommen.
M33	17.04.2024	L47	Wir, die Anwohner der Luisenstraße/Hoengener Straße/L47, sind durch Dachser besonders betroffen. Aber nicht nur die Lkw tragen zur Lärmbelastung, auch ein ortsansässiger Bauer lässt regelmäßig seine Felder durch niederländische Lohnunternehmer bearbeiten. Mehrmals im Jahr fahren dann riesige Zugmaschinen mit riesigen Güllefässern, bis zu 50000 l Fassungsvermögen, und andere Anhänger durch unsere Straßen. Nicht eine, nein, meistens sind es mehrere solcher Wahnsinns Geräte. Gerade erst letzten Samstag sind diese Panzer mit min. 50 km/h und tosendem Lärm bis weit nach Mitternacht durch Schaufenberg gerast. Ich vermute, dass er den Raps für seine Biogasanlage noch schnell einfahren wollte, bevor die Hoengener Straße gesperrt wurde. Die hohe Anzahl der Durchfahrten lässt darauf schließen, dass es sich nicht um Felder anliegend der L47 handelt. Leider lässt sich der "Aufruf zur Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 - Lärmaktionsplan Stufe 4 der Stadt Alsdorf" auf der Internetseite von Alsdorf nicht mehr öffnen, daher habe ich dir den Lärmaktionsplan von Alsdorf und meine Beteiligung daran angeheftet. Sehr geehrte Damen und Herren, als Anwohner der Hoengener Straße bin ich doch sehr verwundert, dass ich aus der heutigen Ausgabe der Aachener Zeitung vom 12.04.2024 erfahren habe, dass es einen Lärmaktionsplan des Landes NRW gibt, woran sich Bürger beteiligen können. Sicherlich wurde das auch über die Internetseite der Stadt Alsdorf bekannt gegeben. Aber wer ist schon ständig auf Internetseite der Stadt Alsdorf unterwegs? Warum kann die Stadt denn nicht zumindest die Bürger informieren, die an den stärksten belasteten Straßen der Stadt wohnen? Aber jetzt zum eigentlichen Thema: Streckenabschnitt L5 Luisenstraße und L6 Hoengener Straße der L47 Der Schwerlastverkehr durch die angesiedelte Spedition Dachser im Gewerbegebiet Schaufenberg wächst seit Jahren. Die Spedition wird immer größer. Das ist gut für Stadt Alsdorf, aber schlecht für die Gesundheit der Anwohner der o.g. Streckenabschnitte. Denn immer mehr Lkw nehmen die Abkürzung zur B57 oder in Gegenrichtung zur Spedition Dachser über die Hoengener Straße und Luisenstraße. Zusätzlich werden die Streckenabschnitte immer häufiger von immer größer und schneller werdenden landwirtschaftlichen Zugmaschinen und ihren Anhängern befahren. Geschwindigkeiten von über 50 km/h sind kein Problem und ihre Anhänger und Güllefässer erreichen locker die Dachrinnenhöhe der Einfamilienhäuser. Ein Landwirt aus Alsdorf hat sogar über Jahre seine, angeblich aus seiner Biogasanlage stammende Gülle, immer nachts von 0 Uhr bis in die Morgenstunden hinein von einem holländischen Lohnunternehmer auf die Felder bringen lassen. Die Menge der Gülle, über eine halbe Millionen Liter, lässt darauf schließen, dass sie nicht auf die angrenzenden Felder der L47 erbracht worden sein können. Es hörte und fühlte sich dann immer an, als das Panzer die Straßenschlucht herunterrollten. Erst eine Nachfrage in einem sozialen Netzwerk beendete das nächtliche Trauma. Jetzt rollen die Panzer tagsüber und lassen die Wände in unseren Häusern vibrieren. Daher fordere ich neben den schon erwähnten Maßnahmen Tempo 30 und Geschwindigkeitsüberwachung auch ein Durchfahrtsverbot für Nutzfahrzeuge einschließlich ihrer Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 7,5 Tonnen für die Streckenabschnitte L5 und L6.	Hoengener Straße	Ein Durchfahrtsverbot für schwere Nutzfahrzeuge bedarf einer intensiven Prüfung, da die daraus entstehenden Verkehrsverlagerungen zu einer Erhöhung der Belastung auf anderen Strecken (z. B. Eschweilerstraße) führen kann. Die Eschweilerstraße ist ebenfalls bebaut. Eine Lärmkartierung liegt noch nicht vor, daher kann über die dortigen Lärmbetroffenheiten noch keine Aussage gemacht werden. Diese wären bei einer Routenempfehlung / Umleitung aber zu berücksichtigen. Eine Lärmkartierung der Eschweilerstraße wird für die nächste Stufe vorgeschlagen. Bei der Anordnung von Einbahnstraßen ist zur berücksichtigen, dass nach StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Im Rahmen der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurde die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Eine Lärmkartierung der Eschweilerstraße, eine Evaluierung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans Stufe 4 und ggf. die Erarbeitung weiterer Maßnahmen (z. B. Durchfahrtsverbote) werden für die nächste Stufe der Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung vorgeschlagen.
M34	21.04.2024	L47	Ich finde die geplante 30er Zone in der Luisenstraße sehr sehr gut. Wichtig wäre die Geschwindigkeit auch zu kontrollieren, da überwiegend nachts die Autos mit mehrfach überhöhter Geschwindigkeit durch die gesamte Straße fahren und dadurch der Lärm immens und punktuell erhöht ist. Eine dauerhafte Umleitung über die Eschweilerstraße bis hin zum Industriegebiet wäre nach wie vor die präferierte Lösung und ist nicht im Lärmaktionsplan genannt. Durch eine solche Umleitung könnten fast die gesamten Einwohner Schaufenbergs an der L47 (auch an der kompletten Hoengener Strasse) vom übermäßigen Verkehr entlastet werden. Vielen Dank für die mögliche Stellungnahme sowie der eventuell weiteren Beachtung dieses Umstandes.	Luisen- straße	Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs bedürfen einer intensiven Prüfung, da die daraus entstehenden Verkehrsverlagerungen zu einer Erhöhung der Belastung auf anderen Strecken führen kann. Bei der Eschweilerstraße handelt es sich ebenfalls um eine Straße mit angrenzender Wohnbebauung. Eine Lärmkartierung liegt noch nicht vor, daher kann über die dortigen Lärmbetroffenheiten noch keine Aussage gemacht werden. Diese wären bei einer Routenempfehlung / Umleitung aber zu berücksichtigen. Im Rahmen der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurde die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Eine Lärmkartierung der Eschweilerstraße, eine Evaluierung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans Stufe 4 und ggf. die Erarbeitung weiterer Maßnahmen (z. B. Durchfahrtsverbote) werden für die nächste Stufe der Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung vorgeschlagen.

Lärmaktionsplan Alsdorf

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Straße	Kommentar
M35	21.04.2024	L47	die Prämienstraße in Alsdorf ist die direkte Verbindungsstraße nach Herzogenrath und dem entsprechend viel genutzt. Nicht nur von PKW's, Schulbussen, Lieferdiensten, sondern auch von LKW's bis zu 40 Tonnen. Auch Sonntags fahren hier LKW's gekühlte Waren. Dementsprechend hoch ist hier der kontinuierliche Lärmpegel. Die Zone 30 von 7 - 17 Uhr von Montag bis Freitag wird gänzlich nicht eingehalten, sowie in den Abendstunden die 50. Da die Straße in einem schlechtem Zustand ist, ist Lärmpegel vor allem durch die LKW's sowie Fahrzeuge mit Anhängern noch einmal erhöht. Ich hoffe ich konnte ein wenig zur Lärmbeurteilung beitragen.	Prämienstraße	Die Prüfung eines Tempolimits auf 30 km/h für die Ortsdurchfahrt Zopp wurde in den Lärmaktionsplan als Maßnahme aufgenommen.
M36	21.04.2024	Wardener Straße	Mit der Bitte um Berücksichtigung und Aufnahme der Warderer Str von der Jülicher Str aus Richtung Warden Die Lärmbelastung ist meines Wissens damals schon bei der Erstellung des Bebauungsplanes nicht berücksichtigt worden und nur auf die nahe gelegene Autobahn abgestellt worden Die Belästigung durch den hohen Verkehr mit schnell beschleunigenden Fahrzeugen ist gerade im einfahrtsbereich von und in Richtung Kreuzung jülicher str enorm und ist bitte zu prüfen	Wardener Straße	Die Verkehrsbelastung der Wardener Straße liegt unter der Kartierungsgrenze von 3 Mio. Kfz/a und ist daher nicht in der Lärmkartierung enthalten. Eine Verkehrsbelastung über dieser Grenze wird auch für die kommenden Jahre nicht erwartet. Zur Berücksichtigung einzelner Lärmspitzen sind gesetzliche Änderungen erforderlich, die im LAP angeregt werden (s. Kap. 8 des LAP).
M37	29.04.2024	A44	Guten Tag, ich wohne seit 1998 im Baugebiet Müschekamp (Moerstorper Str. Krötchensweiden usw.), damals hat man uns zugesagt Lärmschutz zu bauen, es gibt auch eine Wand, die bringt nicht so viel und der Lärm ist die meiste Zeit unerträglich. Man kann nicht mit offenem Fenster schlafen, man wird vom Autolärm der A 44 geweckt bzw. man kann kaum einschlafen. Ständig mit Ortopax schlafen ist auch nicht gesund. Eine solche Lärmbelastung ist gesundheitsschädlich. Im Garten sitzen ist auch sehr oft nicht erholsam, weil man immer nur den Autolärm hört. Je nach dem wie der Wind steht, kommen die Geräusche aus Richtung Aldi oder aus Richtung Zubringer zur Autobahn. Es gibt Tage da kann man sich noch nicht mal mit dem Nachbarn unterhalten, so laut ist das. Oder man muss reingehen und die Tür schließen, weil man einfach nicht draußen mal abschalten kann nach einem anstrengenden Arbeitstag. Da muss unbedingt nachgebessert werden. Danke.	Moerstorper Str.	Zur Verbesserung der Lärmsituation entlang der A44 wurden Maßnahmen zur Lärminderung in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M38	30.04.2024	L136	Als Anwohner der Jülicher Straße in Alsdorf-Hoengen kann ich die in der Lärmkarte aufgeführte Lärmbelastung nur bestätigen. Ursachen neben der starken Belastung der Jülicher Straße durch den ganztägig starken PKW-Verkehr sind im Ortseingangsbereich aus Richtung Aldenhoven viele Verkehrsteilnehmer, welche mit hoher Geschwindigkeit in den Ort einfahren und dort feststellen, dass keine Geschwindigkeitskontrolle stattfindet. Anschließend wird noch einmal stark beschleunigt bis zum Kreuzungsbereich mit der Kirchstr./Goethestr. Hierbei sind insbesondere Rollerfahrer häufig zu hören. Dagegen würde meines Erachtens ein Tempolimit von 30 km/h ab Ortseingang Abhilfe schaffen. Im Optimalfall würde diese kontrolliert durch eine stationäre Radarkontrolle. Diese könnte in Nähe der Einmündung Corneliusstr. platziert werden, dort findet bereits von Zeit zu Zeit eine Kontrolle statt. Weitere Lärmquellen sind LKW im Bereich der dortigen Spedition/Tankstelle, welche den LKW mit relativ hoher Geschwindigkeit über den Bordstein scheppernd auf das Speditionsgelände fahren.	Jülicher Straße	Für die Jülicher Straße (Abschnitte L8 und L9) wurde die Prüfung eines Tempolimits auf 30 km/h als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M39	05.05.2024	L47	Hiermit nehme ich Stellung zum Lärmaktionsplan der Stadt Alsdorf bezüglich der L47 Prämienstraße am Ortsausgang Zopp: Ich bin Anwohner der o. g. Straße und befürworte ausdrücklich den Maßnahme-Vorschlag, am Ortsausgang Zopp ein Tempolimit von 50 km/h einzuführen. Sowohl bis Stadtgrenze Alsdorf als auch bis Ortseingang Noppenberg . (Anlage: Unterschriftenliste mit 36 Einträgen von Anwohnern)	Prämienstraße	Die im Lärmaktionsplan enthaltene Maßnahme"Prüfung eines Tempolimits von 50 km/h von Ortsausgang Zopp bis Stadtgrenze bzw. Ortseingang Noppenberg" wird von den Anwohnern befürwortet.
M40	09.05.2024	A44 und Stadtgebiet	Antrag des SPD Ortsvereins Mariadorf - Hoengen an die Stadt Alsdorf zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 4. Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments (kurz: EU-Umgebungslärmrichtlinie) dient dazu, schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, vorzubeugen oder zu mindern. Die Richtlinie wurde durch §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in nationales Recht umgesetzt. Die Stadt Alsdorf ist verpflichtet einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Daher muss nun auch für die Stadt Alsdorf ein Lärmaktionsplan der Stufe 4 bis zum 18.07.2024 aufgestellt werden. Die Bürgerbeteiligung läuft bis zum 11.05.2024 1) Es ist festzustellen, dass die Karte S.7 unvollständig ist, weil die s.g. Behelfsauffahrt zur BAB 44 südlich des Stadtteils Begau und östliche des Stadtteils Broicher Siedlung fehlt. Im Streckenabschnitt der Jülicher Str. L136 addieren sich die Lärmquellen der BAB 44 und der L136. Durch den Bau einer qualifizierten Lärmschutzwand, die ja auch bepflanzt werden kann, würde sich Lärm auf jeden Fall reduzieren. 2) Der SPD Ortsverein Mariadorf-Hoengen hat im Jahr 2018-2019 einen Antrag an den Betreiber der Bundesautobahn gestellt, um eine geeignete Lärmschutzmaßnahme unmittelbar an angrenzender Wohnbebauung der BAB 44 zu errichten. Diesem Antrag ist seinerzeit für die Stadtteile Begau, Hoengen, Warden beantragt worden. Es hat auch hier eine Bürgerbeteiligung durch den SPD OV Mariadorf Hoengen gegeben. Der SPD Ortsverein Mariadorf-Hoengen beantragt hiermit: Die Stadt Alsdorf möge zur Minimierung des schädlichen Umgebungslärms entlang der Wohnbebauung zur BAB 44 Lärmschutzwände als erforderliche Maßnahme zur Eindämmung der Emission in die Kartierung aufnehmen. Wir bitten hiermit diese Maßnahme mit nachdruck in die Kartierung aufzunehmen. 3) Durch die Wohngebiete, fahren nicht nur die AVV bzw. ASEAG Linien, sondern auch die Stadtbusverkehre der AL-Linien. Diese fahren in einer Fahrplanregelmäßigkeit und unmittelbar an der vorhandenen Wohnbebauung im Stadtgebiet Alsdorf und stellen damit eine planmäßige Lärmbelastung für unsere Bürger dar. Der SPD Ortsverein Mariadorf-Hoengen beantragt, dass nur noch emissionsarme Linienbusse für den ÖPNV im Stadtgebiet Alsdorf eingesetzt werden dürfen.		Die Auffahrt Begau befindet sich nicht auf Alsdorfer Stadtgebiet. Das Straßennetz in der genannten Darstellung ist Strecken innerhalb der Alsdorfer Stadtgrenzen begrenzt. Entlang der A44 sind bereits beidseitig Lärmschutzeinrichtungen vorhanden. Bei der ASEAG sind derzeit Anschaffungen von elektro- und wasserstoffbetriebenen Linienbussen geplant. Der Fuhrpark entwickelt sich kontinuierlich zu emissionsärmeren Fahrzeugen.

Anhang B3: Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II (10.04.2024 bis 11.05.2024)

TÖB	Datum	Inhalt	Kommentar
Bezirksregierung Arnsberg	10.04.2024	Ihre E-Mail ist bei der Bezirksregierung Arnsberg, Abt. 6 Bergbau und Energie eingegangen und wird dem zuständigen Dezernat zur Bearbeitung weitergeleitet.	-
Polizeipräsidium Aachen Direktion Verkehr	16.04.2024	Lärmaktionsplan Stufe IV Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Phase 2 (Entwurf) Sehr geehrte Damen und Herren, Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 10.04.2024 nehme ich wie folgt Stellung: Eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen des Lärmschutzes durch VZ 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) darf nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien -StV) angeordnet werden. In den Lärmschutz-Richtlinien-StV wird unter Ziffer 3.3 ausgeführt, dass den Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb geschlossener Ortschaften auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) deren besondere Verkehrsfunktion widerspricht. Da die genannten Landesstraßen 47 und 240 sowie die Kreisstraße 10 einer besonderen Verkehrsfunktion gemäß des StrWG NRW entsprechen, würde dies einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes entgegenstehen.	"Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) angeordnet werden." /wV StVO/ Das Ziel der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an bestehende Straßen an die Hand zu geben. 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) tags und bei 60 dB(A) nachts. Damit liegen die Grenzwerte für eine Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV und die Richtwerte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV in einem vergleichbaren Gebiet um 11 dB(A) auseinander, obwohl die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV zum Zeitpunkt der Erstellung der Richtlinie den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (die zwischenzeitlich deutlich gesenkt wurden (64 dB(A) tags und 54dB(A) nachts)) entsprachen. Der Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde für verkehrsbeschränkende Maßnahmen beginnt bei Überschreitung der Werte der 16. BImSchV /POPP 2016/
Westnetz GmbH	16.04.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, diese Stellungnahme betrifft nur das von uns betreute Nieder- und Mittelspannungsnetz bis zur 35-kV-Spannungsebene. Gegen die oben angeführten Planungen der Stadt Alsdorf bestehen unsererseits keine Bedenken, da keine von uns betreuten Versorgungsanlagen betroffen sind.	-
Bundes- netzagentur	11.04.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit bestätigen wir Ihnen den Eingang Ihrer E-Mail. Sie wird an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet und bearbeitet.	-
enwor - energie & wasser vor ort	18.04.2024	wir bedanken uns für die Beteiligung. Wie bereits telefonisch besprochen kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu den Maßnahmenstandorten noch keine Aussage zur Verträglichkeit mit unseren Trinkwasserleitungen und Anlagen getroffen werden. Grundsätzlich sind zum Leitungsschutz die Schutzstreifen einzuhalten sowie die Zugänglichkeit zu den Leitungen zu erhalten. Bepflanzungen mit Bäumen sind innerhalb der Schutzstreifen untersagt, wir bitten in jedem Falle um Abstimmung bei geplanter Bepflanzung zur Lärminderung. Hinsichtlich der Beauftragung der Prüfung durch Straßen NRW und Autobahn GmbH insbesondere bei baulichen Lärminderungsmaßnahmen erwarten wir eine gesonderte Beteiligung.	-

Lärmaktionsplan Alsdorf

TÖB	Datum	Inhalt	Kommentar
EBV GmbH	15.04.2024	Lärmaktionsplan Runde - Stadt Alsdorf Sehr geehrte Damen und Herren, die o. a. Angelegenheit fällt nicht in unseren Kompetenzbereich. Diesbezüglich ist auch keine Stellungnahme möglich.	-
Bundeswehr	18.04.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. gegen die im Betreff genannte(n) Maßnahme(n) hat die Bundeswehr folgende Anmerkungen. Die von Ihnen beabsichtigte(n) Maßnahme(n) befindet / befinden sich - i m Zuständigkeitsbereich des Flugplatzes Geilenkirchen - im Bereich des Militärstraßengrundnetzes B 57 - im Bereich zur Vermeidung von Vogelschlag Ich weise darauf hin, dass sich Ihr Plangebiet im Bereich eines militärischen Fluggebietes sowie im Bereich des Militärstraßengrundnetzes befindet. Hier ist mit Lärm- /und Abgasimmissionen zu rechnen. Ferner weise ich darauf hin, dass spätere Ersatzansprüche gegen die Bundeswehr nicht anerkannt werden können.	-
Eisenbahn - Bundesamt	12.04.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, zu Ihrer Beteiligung möchte ich Ihnen mitteilen, dass gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige, Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist, zuständige Behörden, für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden, oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung gemäß § 47d, Abs. 1 BImSchG fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich, der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine, Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen. Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt, selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich, der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG. Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes, tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn - Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.	Für die Stadt Alsdorf wurde kein Schienenverkehrslärms kartiert. In der Folge findet auch keine Lärmaktionsplanung statt.
Bezirksregierung Köln	12.04.2024	Bezirksregierung Köln Dezernat 52 - Kreislaufwirtschaft die Aufstellung des Lärmaktionsplans löst keine Betroffenheit bezüglich der Belange des Dezernates 52 der Bezirksregierung Köln aus.	-
Thyssengas GmbH	15.04.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, innerhalb des Stadtgebietes Alsdorf verlaufen diverse o.g. Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH. Beigefügt erhalten Sie einen Übersichtsplan im Maßstab 1: 30000. Die Lage der Gasfernleitungen ist in generalisierter Form dargestellt. Abweichungen gegenüber der tatsächlichen Lage sind somit möglich. Die Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH liegen innerhalb eines Schutzstreifens von 8,0 m (4,0m links und rechts der Leitungsachse), in dem aufgrund technischer Vorschriften bestimmte Nutzungen und Tätigkeiten untersagt sind. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es sich um den derzeitigen Bestand handelt und Leitungszu- oder abgänge jederzeit möglich sind. Die Zulässigkeit von Leitungsausblasungen sowie das geräuschvolle Entspannen unserer Gasfernleitungen bei Betriebsmaßnahmen muss weiterhin gewährleistet sein. Wir weisen jetzt schon darauf hin, dass alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben könnten, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit wir prüfen können, ob die jeweils angezeigte Baumaßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden. Die Gasfernleitungen – besonders deren Betriebssicherheit – unterliegen den Bestimmungen des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) sowie der Gashochdruckleitungsverordnung (GasHDrLtGV). Für die Betriebssicherheit der Leitungen gilt das DVGW-Regelwerk (EnWG § 49 Abs. 2.2 u. GasHDrLtGV § 2 Abs.2). Gashochdruckleitungen werden nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet und betrieben. Für Gasfernleitungen ab 16 bar gilt das DVGW Arbeitsblatt G 463 und für Gasfernleitungen bis 16 bar des DVGW-Arbeitsblattes G 462, Teil II. Als Anlage erhalten Sie zusätzlich unsere allgemeine Schutzanweisung für Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH Wir bitten um weitere Beteiligung. Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	-

TÖB	Datum	Inhalt	Kommentar
Landesbetrieb Straßenbau NRW	29.04.2024	...mit u. st. Mail wurde seitens der Stadt Alsdorf zur Lärmaktionsplanung informiert und um Stellungnahme gebeten. Der Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Alsdorf liegt vor als Entwurf, mit Bericht vom 09.04.2024. In der Umgebungslärmkartierung erfasst und im LAP der Stadt Alsdorf berücksichtigt, sind folgen Straßen in der Baulast von Straßen NRW: •B57 Würselener Straße / Kurt-Koblitz-Ring •L136 Jülicher Straße (Mariadorf / Hoengen) •L47 Luisenstraße / Hoengener Straße (Schaufenberg) •L47 Würselener Straße / Prämienstraße (Kellersberg / Zopp) •L240 (Quelle: Punkt 6 des LAP-Berichtes) Unter Punkt 9.5 des LAP-Berichtes werden geplante Lärminderungsmaßnahmen aufgeführt und in den Tabellen 9.3 und 9.4, für Straßen in der Baulast von Straßen NRW, gelistet. Die Maßnahmen lassen sich unter vier Themenbereichen zusammenfassen: -Förderung von Lärmschutzfenstern -Anordnung eines Tempolimits -Fahrbahnsanierung -Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen Wegen der Bündelung auf die v. g. Themenschwerpunkte, wird zu diesen und nicht zu den einzelnen Straßenabschnitten Stellung genommen, wie folgt: -Förderung von Lärmschutzfenstern Grundsätzlich kann jeder Eigentümer eines Hauses im Lärm-Umfeld einer Straße beim zuständigen Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation an seinem Haus beantragen. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel am Objekt mittels einer schalltechn. Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) errechnet und denen von Land NRW bzw. Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Eine Überschreitung der Auslösewerte begründet die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden keine Grundlage für Lärmsanierung. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Baulastträgers und wird nach Haushaltslage gewährt, wenn die Voraussetzungen dem Grunde nach gegeben sind und kein Fall von Ausschluss oder Minderung vorliegt. Straßen.NRW nimmt die Aufforderung zur Untersuchung der im LAP mitgeteilten lärmbelasteten Bereiche zur Kenntnis. Solche Prüfaufträge können vom Straßenbaulastträger aber nur nach Kapazität und nach Priorität gem. der wahrscheinlichen Betroffenheit abgearbeitet werden. Ein zeitlicher Ausblick, zur Bearbeitung des Prüfauftrags, kann im Rahmen dieser Stellungnahme nicht gegeben werden. -Anordnung eines Tempolimits Es wird darauf hingewiesen, dass es sich dabei um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung handelt. Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte der v. g. Richtlinie überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist hier nach wie vor die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz, liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde. Diese führt ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßenbaulastträger beteiligt wird. Dieser gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab bei der er die Funktion der Straße entsprechend Widmung im Blick zu halten hat. -Fahrbahnsanierung Das Programm der Sanierungsmaßnahmen, im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers, wird jährlich nach Priorität festgelegt. Sobald eine Deckensanierung in einem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt. Von denen im LAP genannten Straßenabschnitten der L 47, mit Sanierungswunsch seitens der Stadt Alsdorf, ist der Abschnitt von Dachser-KVP bis L 240 ist im Sanierungsprogramm 2024 enthalten. Die Bauarbeiten laufen bereits. Eingebaut wird ein Asphaltbeton. Asphaltbetone $\leq$ AC 11, sind gem. Tabelle 4a der RLS-19 als lärmmindernd einzustufen. -Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen Straßen NRW führt Streckenkontrollen durch und betreibt die Instandhaltung von Verkehrswegen in seiner Baulast, im Rahmen der ihm auferlegten Verkehrssicherungspflicht. Entwässerungskanäle im Bereich von Ortsdurchfahrten gehören sehr oft der Kommune. In einem solchen Fall ist die Kommune für klappernde oder beschädigte Schachtabdeckungen zuständig.	Die im Rahmen des Lärmaktionsplans enthaltene Maßnahme in Form eines Prüfauftrag zu Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung wurde von Straßen.NRW zur Kenntnis genommen. Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) notwendigen Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger durchzuführen (s. §5b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz-StVG). Die Verwaltung wird gebeten, die Besitzverhältnisse bei Kanaldeckeln und Schachtabdeckungen zu klären und ggf. die nötigen Schritte zu Schadensbehebung einzuleiten.

TÖB	Datum	Inhalt	Kommentar
Westnetz GmbH	25.04.2024	Lärmaktionsplanung der Stadt Alsdorf; Hier: TÖB-Beteiligung 1. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Alsdorf – Pkt. Roland, Bl. 0230 (Mast 18/Bl. 0806 bis Mast 1022) 2. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Alsdorf – Siersdorf, Bl. 0294 (UA Alsdorf bis Mast 122) 3. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Herzogenrath – Alsdorf, Bl. 0806 (Mast 10 bis UA Alsdorf) 4. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Schaufenberg – Pkt. Oidtweiler, Bl. 1236 (UA Schaufenberg bis Mast 15/Bl. 0294) 5. 110-/220-kV-Hochspannungsfreileitung Zukunft – Bundesgrenze (Jupille), Bl. 2322 (Maste 23 bis 63) ...der Geltungsbereich des o. g. Lärmaktionsplanes liegt teilweise innerhalb der Schutzstreifen der im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen. Den Leitungsverlauf mit Leitungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen entnehmen Sie bitte unseren beigefügten Lageplänen im Maßstab 1 : 2000. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitung ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt. Dem o. g. Lärmaktionsplan stimmen wir unter folgenden Bedingungen zu: • Die Hochspannungsfreileitung wird mit Leitungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen nachrichtlich im zeichnerischen Teil des Lärmaktionsplanes dargestellt. • Folgende Bauvorhaben liegen außerhalb der Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen: - o A44 Abschnitt A2: Brücke Goethestraße bis Stadtgrenze - o B 57 Abschnitt B2: L 47 Würselener Straße bis L47 Luisenstraße - o L240 Abschnitt L2 - o L240 Abschnitt L3 - o L47 Abschnitt L4b (Prämienstraße zwischen Würselener Str. und Zopp) - o L47 Abschnitt L4c (Würselener Str. und Prämienstr.) - o L47 Abschnitt L5 Luisenstraße) - o L46 Abschnitt L6 (Luisenstraße / Hoengener Straße) - o L47 Abschnitt L7 (Hoengener Straße bis L240) - o L136 Abschnitt L8 (Jülicher Straße) - o L136 Abschnitt L9 (Jülicher Straße) • Folgende Bauvorhaben liegen innerhalb der Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen: - o A44 Abschnitt A1: südl. Stadtgrenze bis Brücke Goethestraße - o B57 Abschnitt B1: südl. Stadtgrenze bis Würselener Straße - o B57 Abschnitt B3: Luisenstraße bis nördliche Stadtgrenze - o L240 Abschnitt L1 - o L47 Abschnitt L4a (Prämienstraße bis OT Zopp) • Die geplante Errichtung / Erweiterung von Lärmschutzwänden, sowie der Einbau von lärmminderndem Asphalt sollen teilweise innerhalb der Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen stattfinden. • Im Schutzstreifen der im Betreff unter 5. genannten Hochspannungsfreileitung erhält die A44 nach Sanierung der Fahrbahndeckschicht im Bereich zwischen Mast 41 – Mast 42 der Bl. 2322 eine Fahrbahnhöhe von maximal 175,00 m über NN. Der Beginn der Bauarbeiten ist unter Angabe unseres Zeichens mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der Westnetz GmbH Hochspannungsfreileitung DRW-S-EL-ZS Zentrale Steuerung anzuzeigen, um einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Die Einweisung erfolgt insbesondere aufgrund der „Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren“ der Westnetz GmbH, deren Regelungen streng einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden. Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitung ausgeschlossen wird, muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitung eingehalten wird. Der Grundstückseigentümer/Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten. Der Grundstückseigentümer/Bauherr haftet gegenüber der Westnetz GmbH im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch ihn und seine Erfüllungsgehilfen an der Hochspannungsfreileitung, den Masten und deren Zubehör verursacht werden. •Bzgl. der geplanten Errichtung / Erweiterung von Lärmschutzwänden innerhalb der Schutzstreifen der im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen bitten wir Sie, uns baureife Planunterlagen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NNH-Höhen) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden. •Im Schutzstreifen der Leitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 3,00 m erreichen. Als Anlage ist beispielhaft eine Gehölzliste mit entsprechenden Endwuchshöhen beigefügt.	Die Hinweise wurden der Verwaltung übermittelt.

TÖB	Datum	Inhalt	Kommentar
Westnetz GmbH	26.04.2024	Um die Maste herum muss jedoch eine Fläche mit einem Radius von 15,00 m von jeglicher Bebauung und Bepflanzung freigehalten werden. Dieser Bereich kann teilweise als Parkplatz oder Stellplatzfläche genutzt werden. Bei solch einer Nutzung ist der Mast durch geeignete Maßnahmen gegen versehentliches Anfahren zu sichern. Durch höherwachsende Gehölze, die in den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen angepflanzt werden, besteht die Gefahr, dass durch einen eventuellen Baumumbruch die Hochspannungsfreileitung beschädigt wird. Aus diesem Grund bitten wir Sie zu veranlassen, dass in diesen Bereichen Gehölze zur Anpflanzung kommen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Anderenfalls wird eine Schutzstreifenverbreiterung erforderlich. Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitung gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer/den Bauherrn auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Kommt der Grundstückseigentümer/der Bauherr der vorge-nannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nach, so ist die Westnetz GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers/des Bauherrn durchführen zu lassen. Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Alle die Hochspannungsfreileitung gefährdenden Maßnahmen sind untersagt. •Im Textteil des Lärmaktionsplanes wird folgender Hinweis aufgenommen: „Von den einzelnen ggf. auch nicht genehmigungspflichtigen Bauvorhaben im Schutzstreifen der Leitung bzw. in unmittelbarer Nähe dazu sind der Westnetz GmbH Bauunterlagen (Lagepläne und Schnittzeichnungen mit Höhenangaben in m über NN) zur Prüfung und abschließenden Stellungnahme bzw. dem Abschluss einer Vereinbarung mit dem Grundstückseigentümer/Bauherrn zuzusenden. Alle geplanten Maßnahmen bedürfen der Zustimmung der Westnetz GmbH.“ Wir bitten Sie, unsere v. g. Auflagen in den Bauleitplänen zu übernehmen und uns weiter am Verfahren zu beteiligen. Wir gehen davon aus, dass Sie die Westnetz GmbH, Regionalzentrum Westliches Rheinland separat beteiligt haben. Bezüglich der weiteren von der Westnetz betreuten Anlagen erhalten Sie von dort ggf. eine gesonderte Stellungnahme. Die im Betreff unter 5. genannte Hochspannungsfreileitung ist für Betriebsspannungen von 110 kV bis 220 kV ausgelegt. Da die Hochspannungsfreileitung in diesem Bereich aus heutiger Sicht langfristig mit 110 kV betrieben wird, erfolgte die Zuordnung zum 110-kV-Netz. Für die in diesem Bereich verlaufende DB-Hochspannungsfreileitung, wenden Sie sich bitte an die DB Energie GmbH. Die für die Abwicklung dieses Geschäftsvorfalles erforderlichen Daten werden von der Westnetz GmbH im Sinne der Datenschutzgesetze in der jeweils gültigen Fassung erhoben, verarbeitet und genutzt. Alle Informationen hierzu finden Sie auf www.westnetz.de/Datenschutz oder werden Ihnen auf Verlangen separat übersandt. Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 110-kV-Netzes.	Es handelt sich bei der Lärmaktionsplanung nicht um eine Bauleitplanung. Der Lärmaktionsplan beinhaltet keine Planung zu kommunalen Bauvorhaben. Die Hinweise wurden der Verwaltung übermittelt.
Kreis Heinsberg	03.05.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, die Belange des Kreises Heinsberg zu der Lärmaktionsplanung der Stadt Alsdorf sind nicht betroffen. Mit freundlichen Grüßen	-
Städteregion Aachen	07.05.2024	die StädteRegion Aachen nimmt zur vorgelegten Lärmaktionsplanung wie folgt Stellung: A 70 - Umweltamt: Die Belange des Umweltamtes der Städteregion Aachen im vorgelegten Verfahren sind nicht betroffen. Regionale Entwicklung: Zum oben genannten Verfahren bestehen von Seiten der Stabsstelle Mobilität und Klimaschutz (S 64) keine Bedenken. Straßenbau und Radverkehr: Es bestehen aus straßenbaurechtlicher und straßenverkehrsrechtlicher Sicht zum o. g. Projekt keine Bedenken, soweit S 64 als Baulastträger und/oder Straßenverkehrsbehörde zuständig ist. Die folgenden aufgeführten Anregungen bitte ich bei den Planungen einzubeziehen: Die StädteRegion Aachen und die städteregionsangehörigen Kommunen haben die „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ entwickelt und beschlossen. Die Stadt Alsdorf ist der Strategie mit Ratsbeschluss vom beigetreten. Die Strategie verfolgt das Ziel, für den regionalen Verkehr attraktive und vernetzte Radachsen zu schaffen, die direkte Verbindungen mit einladender, sicherer und lückenloser Radinfrastruktur herstellen. Damit können gegenüber heute wesentlich mehr Autofahrten auf den Radverkehr verlagert werden. Es wird vorgeschlagen, diese Strategie in die Beschreibung der Planungen der Stadt Alsdorf in Kap. 9.3 aufzunehmen. In der Bürgerbeteiligung wurde für die K 10 Eschweilerstraße darauf hingewiesen, dass am Knoten mit der Blumenrather Straße in Mariadorf die Lichtsignalschaltung zu Rückstau und Lärmbelastung durch Behinderung des Verkehrsflusses beitrage. Die StädteRegion untersucht derzeit den Ersatz der Lichtsignalanlage durch einen Minikreisverkehr. Hierdurch kann ggf. auch eine Verstärkung des Verkehrsflusses, die Reduzierung der Haltevorgänge und eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt werden.	Kap. 9.3 wird um die „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ ergänzt. Die Eschweilerstraße wurde in der Stufe 4 der Lärmkartierung nicht kartiert, daher findet hier auch keine Lärmaktionsplanung statt. Für die nächste Stufe soll die Eschweilerstraße ebenfalls in der Lärmkartierung und ggf. in der anschließenden Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden.
IHK	10.05.2024	da der vorgesehene Planentwurf die Belange der gewerblichen Wirtschaft entweder gar nicht berührt oder – wo es der Fall ist – hinreichend berücksichtigt, bestehen seitens der Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen keine Bedenken.	

TÖB	Datum	Inhalt	Kommentar
Wasserverband Eifel - Rur	30.04.2024	Lärmaktionsplan Stadt Alsdorf - Stufe 4; Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 hier: Stellungnahme des Wasserverbandes Eifel - Rur Sehr geehrte Damen und Herren, seitens des Wasserverbandes Eifel – Rur bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.	-
Regionetz GmbH	03.05.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, in der Stadt Alsdorf befinden sich Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH, die nicht überbaut und überpflanzt werden dürfen. Bestandsplanunterlagen erhalten Sie über unser Internetportal https://betriebsportal.regionetz.de/ Zu unseren Versorgungsanlagen müssen folgende Regel-Mindestabstände eingehalten werden: Bei Strom- /Signalkabeln: 0,30 m, 110-kV-Kabeln: 1,00 m, Gasrohrleitungen DN < 300: 0,50 m, Gasrohrleitungen DN ≥ 300: 0,80 m, Der seitliche Abstand zwischen geplanten Baumstandorten und den Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH sollte – um auf Schutzmaßnahmen generell verzichten zu können – mehr als 2,50 m betragen und darf 1,00 m grundsätzlich nicht unterschreiten. Falls oben angeführte Mindestabstände zu den Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH ausnahmsweise nicht eingehalten werden können, ist eine besondere Abstimmung mit unserer Fachabteilung durchzuführen. Bei Baumpflanzungen in der Nähe von Versorgungsleitungen ist unmittelbar vor der Pflanzung unsere zuständige Fachabteilung zu benachrichtigen, um eventuell notwendige Schutzmaßnahmen durchführen zu können. Bei Baugruben, deren Sohle unter dem Niveau unserer Versorgungsleitungen liegt, ist zwischen Grabenwand und den Versorgungsleitungen ein ausreichender seitlicher Abstand einzuhalten, so dass eine Gefährdung unserer Anlagen mit Sicherheit ausgeschlossen ist. Es ist besondere Sorgfalt auf den Grabenverbau und die Verfüllung zu legen, um ein Nachsacken des Bodens und hierdurch einen Bruch der Versorgungsleitungen zu vermeiden. Das Bauverfahren ist so zu wählen, dass die vorhandenen Versorgungsanlagen nicht durch äußere Einwirkungen, z. B. Erschütterungen, Setzungen, Lasten usw., beschädigt werden. Bei Setzungen werden wir die Versorgungsleitungen auf Kosten des Verursachers regelmäßig überprüfen. In Leitungsnähe und Kreuzungsbereichen ist Handschachtung erforderlich. Wir bitten die ausführende Tiefbaufirma vor Baubeginn die aktuellen Planunterlagen bei der Regionetz GmbH einzuholen. (https://betriebsportal.regionetz.de/)	Die Hinweise wurden der Verwaltung übermittelt.