

öffentliche Sitzung

Federführend: A 61 Amt für Planung und Umwelt	AZ: Berichtersteller/-in: Herr Kahlen
Beratungsfolge: Datum Gremium 20.04.2023 Ausschuss für Stadtentwicklung	
Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW); hier: Haltestelle Schillerstraße an der Jülicher Str. 132-138 und weitere Anregung zur Einleitung/Wiederaufnahme eines Verfahrens zum Umbau der unteren Jülicher Straße und Erstellung eines neuen Lärmaktionsplans; Antrag Frau Anna Zell und Frau Christiane Witterstein vom 28.01.2023	

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Erläuterungen zur Kenntnis. Darüber hinaus werden zu den vorgebrachten Anregungen und Beschwerden im Einzelnen folgende Beschlüsse gefasst:

zu 1) Bushaltestelle Schillerstraße FR Eschweiler

Ein Umbau bzw. eine Verlegung der Bushaltestelle Schillerstraße FR Eschweiler ist zum frühestmöglichen Zeitpunkt entweder im Rahmen des barrierefreien Ausbaus sämtlicher Bushaltestellen im Stadtgebiet oder im Rahmen eines etwaigen Umbaus/einer Sanierung der gesamten L 136 vorzunehmen – je nachdem welche Maßnahme zuerst erfolgt.

2) Umbau der Jülicher Straße

Ein etwaiger durch die Stadt initiiert Umbau der Jülicher Straße (Nebenanlagen) erfolgt ausschließlich auf Grundlage der Fortschreibung des Straßenmaßnahmenprogramms der Stadt vom 25.03.2019 (Ratsbeschluss 34. Sitzung am 16.05.2019, VO 2019/0145/A65).

zu 3) Lärmaktionsplan

Der Ausschuss für Stadtentwicklung bekräftigt seinen Beschluss vom 26.06.2018 und beauftragt die Verwaltung auf Basis der in Kürze erwarteten Ergebnisse der letzten bundesweiten Straßenverkehrszählung SVZ 2021 einen Lärmaktionsplan für das Stadtgebiet Alsdorf zu erstellen. Der Ausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 50.000.- € in der mittelfristigen Finanzplanung bereitzustellen.

Darstellung der Sachlage:

Der vorliegende Antrag gemäß § 24 GO NRW wurde im Hauptausschuss des Rates der Stadt in seiner 13. Sitzung am 21.03.2023 zur Tagesordnung gestellt. Hierbei wurde die Angelegenheit zur weiteren Beratung und Beschlussfassung an den zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung verwiesen.

Die durch die Bewohnerin und die Eigentümerin des Hauses Jülicher Straße 136, 52477 Alsdorf vorgebrachten Anregungen und Beschwerden betreffen folgende Punkte

- 1) Bushaltestelle Schillerstraße FR Eschweiler,
- 2) Umbau der Jülicher Straße und
- 3) Lärmaktionsplan.

zu 1) Bushaltestelle Schillerstraße FR Warden

Die in Rede stehende Bushaltestelle wurde vor mehr als 50 Jahren (genaues Jahr ist nicht bekannt) in der Jülicher Straße vor den Häusern 132 – 140 als Busbucht angelegt. Die vorhandene Geometrie der Haltestelle entspricht in Gänze nicht mehr den heutigen Ausbaustandards und weist folgende Defizite auf:

- zu geringe Breite der Wartefläche
- zu geringe Höhe der Haltekante
- zu geringe Entwicklungslängen der Radien im Ein- und Ausfahrbereich der Busbucht (Ein heutiger Neubau der Haltestelle würde ohnehin nicht als Busbucht sondern als Haltstelle am Fahrbahnrand erfolgen.)
- keine taktilen Leitelemente für Sehbehinderte und Blinde

Mitte der 1990-er Jahre war von Strassen.NRW ein Umbau der gesamten Ortsdurchfahrt der Aachener Straße - Jülicher Straße (L 136) geplant, im Rahmen dessen die Haltstelle zurückgebaut und in Fahrtrichtung vor der Lessingstraße als Buskap neu errichtet werden sollte. Der geplante Umbau der L 136 wurde jedoch damals nicht vollständig umgesetzt und endete vom Bahnübergang Begau kommend ca. 150 m nördlich der Kreuzung L 136/Hans-Böckler-Straße/Wardener Straße in Höhe der Häuser Jülicher Str. 83/96; somit befindet sich die Bushaltestelle Schillerstraße noch in ihrem ursprünglichen Ausbauzustand.

Diesbezüglich erfolgte am 03.02.2023 eine Nachfrage bei Strassen.NRW inwieweit eine Fortsetzung des v.g. Umbaus der Jülicher Straße vorgesehen ist. Am 07.03.2023 teilte Strassen.NRW schriftlich mit, dass aufgrund organisatorischer Veränderungen die Dienststellen der Niederlassungen Aachen, Bonn und Euskirchen am 01.07.2007 zu einer Regionalniederlassung Ville-Eifel mit Sitz in Euskirchen zusammengefasst wurden. Die o.g. Umstrukturierung führte dazu, dass die Sanierungsmaßnahmen der L 136 der Regionalniederlassung nicht bekannt ist.

Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen des Straßen- und Wegegesetzes NRW fällt die bloße Änderung der Haltstellensituation, da sie Teil der Nebenanlage (Gehweg) ist, in die Zuständigkeit der Stadt. Demnach wäre ein etwaig gewünschter Umbau der Haltestelle durch die Stadt zu planen und baulich umzusetzen. Im Ergebnis der Planung ist zu prüfen, ob ggfs. aus dem Umbau der Bushaltestelle eine Kostenbeteiligung durch Strassen.NRW als Baulastträger von Bundes- und Landesstraßen erfolgt; beispielsweise wenn Teile der Fahrbahn angepasst und dabei in ihrer Substanz erneuert werden.

Unabhängig einer etwaigen Umbaumaßnahme der L 136 steht aktuell der barrierefreie Umbau sämtlicher Bushaltestellen im Stadtgebiet an. Es handelt sich hierbei um eine durch das Land NRW geförderte Investitionsmaßnahme; die federführende Zuständigkeit liegt hierbei bei der Stadt. Hierzu wurde im Jahr 2020 durch die Stadt ein Einplanungsantrag bei der zuständigen Förderstelle go.Rheinland GmbH (vormals NVR GmbH) gestellt; eine positive Einplanungsmitteilung hierzu liegt vor.

Der Einplanungsantrag umfasst den barrierefreien Ausbau von 210 Haltestellen im Stadtgebiet. Aufgrund der erforderlichen Eigenanteile und der zur Verfügung stehenden Personalressourcen wurde der Ausbau der Haltestellen gemäß deren Vordringlichkeit zwei Maßnahmenpaketen zugeordnet:

Teil 1 – vordringlicher Bedarf (45 Haltestellen)

Teil 2 - nachrangiger Bedarf (165 Haltestellen)

Diese Zuordnung erfolgte auf Basis einer in Abstimmung mit der ASEAG und dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) erstellten Prioritätenliste. Hierfür wurden sämtliche Haltestellen einer ausführlichen Analyse unterzogen, bei der neben etwaigen baulichen Defiziten insbesondere auch verkehrliche Aspekte wie Bedienungshäufigkeit sowie die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste einfließen. (Nebenbei bemerkt ist die von den Antragstellerinnen aufgeführte Bedienungshäufigkeit mit Hilfe des WDR Reichweitencheckers nicht relevant, da hierbei die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste keine Berücksichtigung findet.) Dementsprechend wurden sämtliche Haltestellen im Stadtgebiet den vier Ausbaukategorien A = zwingend erforderlich, B = erforderlich, C = nachfolgend und D = kein Ausbau zugeordnet.

Im Ergebnis wurde die in Rede stehende Haltestelle Schillerstraße FR Warden der Ausbaukategorie C zugeordnet, folglich sie für den Einplanungsantrag in Teil 2 – nachrangiger Bedarf gemeldet wurde. Demnach ist ein Umbau bzw. eine Verlegung dieser Haltestelle im Rahmen des barrierefreien Ausbaukonzeptes durch die Stadt mittelfristig beabsichtigt/realistisch.

In Anbetracht der vorstehenden Sachlage und im Vorgriff auf die unter Pkt. 2 dargestellten Ergebnisse bleibt festzustellen, dass ein Umbau bzw. eine Verlegung der Haltestelle Schillerstraße H 2 sowohl im Rahmen eines gesamtheitlichen Umbaus der Jülicher Straße als auch im Rahmen eines durch die Stadt initiierten barrierefreien Umbaus sämtlicher Haltestellen im Stadtgebiet mittelfristig beabsichtigt ist.

zu 2) Umbau der Jülicher Straße

Mitte der 1990-er Jahre war von Straßen.NRW ein Umbau der gesamten Ortsdurchfahrt der Aachener Straße - Jülicher Straße (L 136) geplant, im Rahmen dessen die Haltestelle zurückgebaut und in Fahrtrichtung vor der Lessingstraße als Buskap neu errichtet werden sollte. Der geplante Umbau der L 136 kam jedoch nicht vollständig zum Tragen und endete vom Bahnübergang Begau kommend ca. 150 m nördlich der Kreuzung L 136/Hans-Böckler-Straße/Wardener Straße in Höhe der Häuser Jülicher Str. 83/96.

Aufgrund der Bestimmungen des Straßen- und Wegegesetzes NRW obliegt der Stadt die Federführung bei der Planung und Umsetzung sofern eine Fortsetzung des Umbaus der L 136 gewünscht ist; in diesem Fall wären eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Straßen.NRW und Stadt abzuschließen und die Kostenanteile für Straßen.NRW und Stadt festzulegen. Aufgrund der Vielzahl anstehender Straßenneubau- und Sanierungsprojekte im Stadtgebiet stehen derzeit weder die erforderlichen finanziellen Haushaltsmittel noch die personellen Kapazitäten seitens der Stadt für einen Umbau der L 136 zur Verfügung bzw. ist der Umbau der L 136 im durch den Rat der Stadt Alsdorf am 16.05.2019 beschlossenen Straßenmaßnahmenprogramm der Stadt (VO 2019/0145/A65) bis zum Jahr 2028 nicht enthalten. Ob und inwieweit ein Umbau der L 136 im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Straßenmaßnahmenprogramms aufgrund der dann vorzunehmenden fachtechnischen Bewertung gegenüber anderen anstehenden Straßenbau- und Straßensanierungsmaßnahmen zum Tragen kommt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Somit bietet erst eine Fortschreibung des Straßenmaßnahmenprogramms eine belastbare Grundlage, um einen etwaigen Umbau der L 136 zeitlich zu positionieren.

zu 3) Lärmaktionsplan

Die Antragstellerinnen regen die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes und dessen Umsetzung an.

Mit der Lärmaktionsplanung für die Stadt Alsdorf hat sich zuletzt der Ausschuss für Stadtentwicklung in seiner 24. Sitzung am 26.06.2018 befasst (Vorlage: 2018/0251/A61). Hierbei wurde die Verwaltung mit der Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Alsdorf sowie mit der Durchführung der Öffentlichkeits- und Behörden-/Trägerbeteiligung beauftragt.

Mit den Lärmaktionsplänen steht den Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen ein nachhaltiges und langfristiges Konzept zum Abbau von Lärmbelastungen zur Verfügung, das die städtebauliche Entwicklung und Verkehrsplanung berücksichtigt.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Zudem sollen ruhige Gebiete erhalten werden.

Die Lärmkarten des Landesamtes für Natur-, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) geben den Städten und Gemeinden einen Überblick über die Lärmsituation in ihrem Gemeindegebiet. Sie machen die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar. Dort, wo besonders hohe Lärmbelastungen vorliegen, müssen die Kommunen Lärmaktionspläne aufstellen. Maßnahmen, die kurz- oder mittelfristig oder auch über einen langen Zeitraum umgesetzt werden, werden in den Plan aufgenommen. Das bedeutet, es werden Prioritäten gesetzt. Ruhige Gebiete können in den Plan aufgenommen werden, damit sie vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Die Öffentlichkeit erhält die Gelegenheit, an der Lärmaktionsplanung mitzuwirken.

Für die Bewertung der Lärmsituation werden grundsätzlich Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr herangezogen. Im Stadtgebiet Alsdorf trifft dies für die nachstehend aufgeführten Verkehrswege zu:

- A 44
- B 57 (Kurt-Koblitz-Ring / Linnicher Straße)
- L 47 Prämienstraße / Würselener Straße / Luisenstraße / Hoengener Straße)
- L 136 (Aachener Straße / Jülicher Straße)
- L 164 (Übacher Weg)

Somit ist die Stadt zwar für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zuständig, jedoch ist sie selber in allen v.g. Fällen nicht Straßenbaulastträger. Demnach wäre für eine etwaige Umsetzung lärmschützender/lärmmindernder Maßnahmen die Autobahn GmbH (A 44) und Straßen.NRW (B 57, L 47, L 136, L 164) zuständig.

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen hat am 09.03.2023 mitgeteilt, dass aktualisierte Lärmkarten auf Grundlage der Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung SVZ 2021 ab April 2023 zur Verfügung stehen. Die Lärmkarten bilden die Basis für die Lärmaktionsplanung der Kommunen.

Die Verwaltung schlägt vor, eine Lärmaktionsplanung auf belastbarer Grundlage der in Kürze erwarteten Verkehrszählwerte SVZ 2021 zu erstellen.

Darstellung der Rechtslage:

zu 1) Bushaltestelle Schillerstraße FR Eschweiler

Nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW im Zusammenhang mit den „Ortsdurchfahrt-Richtlinien“ sind in straßenrechtlichen Ortsdurchfahrten die Kommunen unabhängig vom Eigentümer Baulastträger für die Nebenanlagen (Gehwege und Parkplätze).

Demnach wäre ein Umbau bzw. eine Verlegung der Haltestelle federführend durch die Stadt zu planen und umzusetzen; die Kostenanteile werden nach den gesetzlichen Regelungen zwischen Straßen.NRW und Stadt aufgeteilt.

zu 2) Umbau der Jülicher Straße

Nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW im Zusammenhang mit den „Ortsdurchfahrt-Richtlinien“ sind in straßenrechtlichen Ortsdurchfahrten die Kommunen unabhängig vom Eigentümer Baulastträger für die Nebenanlagen (Gehwege und Parkplätze).

Demnach wäre ein etwaig gewünschter Umbau der Ortsdurchfahrt (Jülicher Straße) federführend durch die Stadt zu planen und umzusetzen; die Kostenanteile werden nach den gesetzlichen Regelungen zwischen Straßen.NRW und Stadt aufgeteilt.

zu 3) Lärmaktionsplan

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurde am 25. Juni 2002 vom europäischen Parlament und dem Rat der europäischen Union erlassen. Ziele der Richtlinie ist die Festlegung eines gemeinsamen Konzeptes, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder zu mindern.

Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung regelt § 47e BImSchG. In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Kartierung und Aktionsplanung zuständig.

Die Umsetzung etwaiger Maßnahmen, die sich aus der Lärmaktionsplanung ergeben, fällt in die Zuständigkeit der jeweiligen Straßenbaulastträger.

Darstellung der finanziellen Auswirkungen:

zu 1) Bushaltestelle Schillerstraße FR Eschweiler

- entfällt -

zu 2) Umbau der Jülicher Straße

- entfällt –

zu 3) Lärmaktionsplan

In Anlehnung an Erfahrungswerte betragen die geschätzten Kosten zur Erstellung einer Lärmaktionsplanung für eine Stadt in der Größenordnung der Stadt Alsdorf maximal 50.000.- € brutto.

Genauere Kosten können erst im Ergebnis eines zwischen mehreren Ingenieurbüros durchgeführten Vergabewettbewerbs beziffert werden; Preisabfragen im Vorfeld eines Vergabeverfahrens zwecks Kostenschätzung sind vergaberechtlich nicht zulässig. Daher sollte der o.g. Maximalbetrag i.H.v. 50.000.- brutto zur Erstellung des Lärmaktionsplanes in der mittelfristigen Finanzplanung bereitgestellt werden.

Darüberhinausgehende Kosten bspw. für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen obliegen i.d.R. dem jeweiligen Straßenbaulastträger und sind im konkreten Einzelfall zu klären.

Darstellung der ökologischen und sozialen Auswirkungen:

zu 1) Bushaltestelle Schillerstraße FR Eschweiler

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Energiewende kommt dem ÖPNV ein erhebliches Entwicklungspotential zuteil. Die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur - hierzu gehört u.a. auch der barrierefreie und fahrgastfreundliche Ausbau von Bushaltestellen - ist eine notwendige Voraussetzung, um den Anteil des ÖPNV am „Modal Split“, also die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger, zu erhöhen mit dem Ziel den PKW-Verkehr zu reduzieren. Aufgrund der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen kann der barrierefreie Ausbau der 210 Bushaltestellen im Stadtgebiet nur in einer nach fachtechnischen Aspekten festgelegten Priorität erfolgen. Nach bereits festgelegter Reihenfolge ist ein Ausbau/eine Verlegung der Bushaltestelle Schillerstraße FR Eschweiler mittelfristig vorgesehen.

zu 2) Umbau der Jülicher Straße

- entfällt –

zu 3) Lärmaktionsplan

Die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) stellt europaweit auf die Bekämpfung von Umgebungslärm ab und 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:

Anlage 1: Antrag Frau Christiane Witterstein und Frau Anna Zell vom 28.01.2023

	gez. Kahlen	gez. Dziatzko
Bürgermeister	Erster Beigeordneter	Technischer Dezernent
gez. Di Paolo Kämmerer	Referat Jugend, Schulen und Sport	Kaufmännischer Betriebsleiter ETD
Technische Betriebsleiterin ETD	Rechnungsprüfungsamt	

Anna Zell

Alsdorf, den 28.01.2023

Christiane Witterstein
christiane.witterstein@outlook.de

Stadt Alsdorf
An den Bürgermeister
Herrn Sonders
Hubertusstr. 17

52477 Alsdorf

Stadt Alsdorf
Der Bürgermeister

30. Jan. 2023

Eingang

Anregung und Beschwerde gemäß § 24 GO NRW

- Haltestelle Schillerstraße an der Jülicher Str. 132-138 -

- Weitere Anregung zur Einleitung/Wiederaufnahme eines Verfahrens zum Umbau der unteren Jülicher Str. und Erstellung eines neuen Lärmaktionsplans

Sehr geehrter Herr Sonders, sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf die Stadtteilgespräche von September 2019 machen wir erneut auf die Situation an der Bushaltestelle Schillerstraße – Richtung Jülich - an der Jülicher Straße in Hoengen aufmerksam.

Dabei möchten wir Maßnahmen zur notwendigen Verbesserung der Wohn- und Nutzungsqualität für direkte Anwohner, Passanten und Nutzer des ÖPNV, sowie des Umfelds anregen.

Die Bushaltestelle Schillerstraße gehört nach einer Studie des WDR zu den am häufigsten angefahrenen Bushaltestellen in Alsdorf (Nr. 9 von 122 Haltestellen in Alsdorf – siehe Tabelle auf nächster Seite).

An einem typischen Wochentag gibt es hier bis zu 19 Abfahrten in den Morgenstunden, wenn durch den Einsatz von Schulbussen die Taktung erhöht ist.

Das bedeutet, dass an jeder der beiden Haltestellen Schillerstraße bis zu zehn Abfahrten stündlich in der Zeit zwischen sechs und acht Uhr morgens erfolgen - oder etwa alle sechs bis sieben Minuten eine An- und Abfahrt.

Stadtteil	Bushaltestelle	Abfahrten pro Stunde an Werktagen (Mo-Fr)	An % der Haltestellen in NRW gibt es mehr Abfahrten
Zentrum	Annapark Bahnhof	31,3	1,4
Zentrum	Anna 1	21,8	3
Zentrum	Denkmalplatz	21,2	3,1
Mariadorf	Dreieck	18,3	4
Mariadorf	Altes Rathaus	12,6	7,5
Kellersberg	Weiher	11,2	10,8
Zentrum	Gesamtschule	10,8	11,2
Hoengen	Hans-Böckler-Str.	10,7	11,3
Hoengen	Schillerstr.	10,4	11,6
Begau	Siedlung	10,3	12
Hoengen	Goethestr. - Haltestelle an der Jülicher Str.	10,1	12,3

Tabelle: Auswertung mit Hilfe des WDR Reichweitencheckers:



Links: aktuelles Foto aus Dezember 2022

Rechts: <https://data.wdr.de/ddj/reichweitenchecker/#Alsdorf%2C%20Hoengen%20Schillerstra%C3%9F>

Deutlich mehr Abfahrten pro Stunde gibt es in Alsdorf nur an den Busbahnhöfen, die Knotenpunkte darstellen und in ihrer Funktion anders sind.

Viele der hochfrequentierten „einfachen“ Bushaltestellen in Mariadorf und Hoengen, wie Altes Rathaus, Hans-Böckler-Str., Schillerstr. und Goethestr. befinden sich im Verlauf der Aachener Str. und Jülicher Str. (L136-4 und L136-5).

So gibt es eine Haltestelle auf der Höhe des Alten Rathauses Hoengen.

Eine weitere, die Haltestelle Goethestraße – Richtung Jülich - an der Jülicher Straße befindet

sich direkt vor dem Parkplatz des Einkaufszentrums Rossmann/Penny, nur 280 m von der Haltestelle Schillerstraße – Richtung Jülich - entfernt.

Aber bei keiner anderen dieser vergleichbaren Haltestellen werden die Anwohner in ähnlicher Weise benachteiligt, räumlich bedrängt und zeigen sich besondere Einschränkungen der Wohn- und Nutzungssituation wie an „unserer“ Haltestelle, Schillerstraße an der Jülicher Str. 132-138.

Zum Hintergrund

Zu Beginn der 90er Jahre ist im oberen Bereich der L136 (Aachener Str./ Jülicher Str.) bis über die Kreuzung Hans-Böckler-Str. hinaus eine umfangreiche Sanierung der Straße erfolgt. Im weiteren Verlauf der Jülicher Str. wurde dieser Umbau, obwohl er der Öffentlichkeit vorgestellt und bekannt gemacht wurde, nicht umgesetzt.

Da bereits vor mehr als dreißig Jahren ein Umbau/Sanierung angezeigt war und es ein fortgeschrittenes Verfahren und eine Bewilligung gegeben haben muss, ist nicht verständlich, warum dieser Umbau eingestellt wurde und bis zum heutigen Tag keine Maßnahmen ergriffen wurden, die Situation an der unteren Jülicher Straße zu verbessern.

Für die Bushaltestelle Schillerstraße – Richtung Jülich - war in der Planung zu Beginn der 90er Jahre eine Verlegung vorgesehen gewesen, so dass die beiden Bushaltestellen Schillerstraße gegenüber hätten liegen sollen. Hier gibt es im Bereich der ehemaligen Bahntrasse / Fahrradschnellweg eine Überquerungshilfe.

Da der Umbau an der unteren Jülicher Straße nicht stattgefunden hat, leben die Menschen, mit einem Straßenbild, das seit etwa 60 Jahren baulich nahezu unverändert ist.

So ist die Bushaltestelle an der Jülicher Str. – Schillerstr. – in Ihrer jetzigen Form in den 60er Jahren in Betrieb genommen worden. Hoengen war eigenständig und gehörte noch nicht zu Alsdorf.

Allgemeine Defizite der Haltestelle

Heute sind deutliche Defizite offensichtlich. Das Fehlen wichtiger Gestaltungsmerkmale oder Standards hat negative Folgen für Nutzer des ÖPNV, Passanten, Bewohner des Stadtteils und nicht zuletzt für die Anwohner:

Fehlende Barrierefreiheit

Der 01. Januar 2022 war der Stichtag für einen vollständigen barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Diese Forderung ist nicht umgesetzt. Nicht nur ist hier die Barrierefreiheit gemäß DIN 18040 – 3 nicht umgesetzt - mit der Übernahme der Europäischen Norm 17210 werden ab diesem

Jahr voraussichtlich höhere Anforderungen gelten, die bei Planungen berücksichtigt werden müssen. Somit entfernen sich hier Anforderung und Wirklichkeit immer weiter voneinander.

Dabei ist zu beachten:

„Von Planern und Betreibern wird häufig angestrebt, Maßnahmen, die mobilitätseingeschränkten Menschen dienen, gleichzeitig zur Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) **für alle zu nutzen**. So ist die stufenlose Erreichbarkeit von Haltestellen für Rollstuhlfahrer unerlässlich, bedeutet für Personen mit Kinderwagen und für ältere Menschen eine Reduzierung von Nutzungsschwierigkeiten und ist für die übrigen Nutzer eine Komfortsteigerung“.

(<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/31028/>)

Das bedeutet, dass durch die Fokussierung auf Barrierefreiheit und Herstellung von Mobilitätsfreiheit letztlich allen gedient ist.

Zum Beispiel sind Blindenleitstreifen, die im Bodenbelag von Haltestellen eingesetzt werden, auch für Sehende nützlich, da Sie den Sicherheitsabstand zum einfahrenden Bus anzeigen.



Foto einer „Bushaltestelle entlang der Fahrbahn mit Leitstreifen, getrenntem Warte- und Gehbereich“

Vergleicht man dieses Bild mit der aktuellen Situation an der Haltestelle Schillerstraße ist klar zu erkennen, dass der jetzige Ausbau wartenden Fahrgästen keinen Schutzraum gewährt und eine Barrierefreiheit nicht ohne eine grundlegende neue Baumaßnahme erreicht werden kann.

Fehlende Seitenraumbreite

Im Bereich der Haltestelle fehlt ein ausreichend breiter Seitenraum.

Der vorhandene Bürgersteig ist schmal, nur 1,6 m plus Bordsteinkante breit.

Im Bereich des Haltestellenschilds (plus Mülltonne – siehe Foto auf der nächsten Seite) wird der Seitenraum nochmals enger. Dieser „Engpass“ erfüllt eine Mehrfachfunktion als Gehweg für Passanten, Wartebereich, Bereich zum Ein- und Ausstieg für Nutzer des ÖPNV und Eingangsbereich.

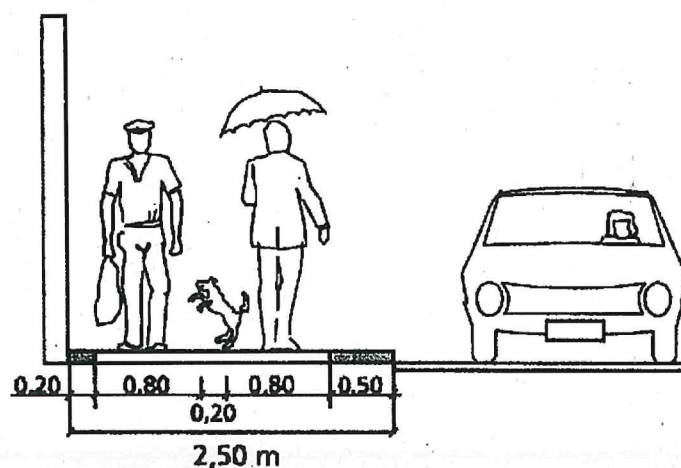


Abbildung: <https://www.forschungsinformationhj.bssystem.de/servlet/is/58074/>

Dabei wird der Seitenraum in der jetzigen Breite nicht einmal den „allgemeinen Anforderungen“ an Gehwege gerecht.

Als allgemeine Anforderung wird eine Mindestgehwegbreite von 2,5 m verstanden.

„Erst ab dieser Breite ist eine ungehinderte Begegnung von zwei Fußgängern möglich. Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr akzeptabel“.

(<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/58074/>).

Bei ÖPNV-Haltestellen muss mindestens ein Zuschlag von 1,5 m zur Seitenraumbreite erfolgen (<https://de-academic.com/dic.nsf/dewiki/500240>). Damit würde sich rechnerisch eine Anforderung an die Breite des Seitenraums von 4 m ergeben.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen empfiehlt für Straßen mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung eine größere Breite von 5 m (siehe Tabelle rechts auf der nächsten Seite).

Es ist deutlich, dass die Haltestelle Schillerstraße – Richtung Jülich – nicht ausreichend Platz bietet.



Grundanforderung an die Seitenraumbreite

Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV [Kfz]	Breite im Seitenraum
Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50m Einfriedungen > 0,50m	<5000	2,10 m 2,30 m
Geschlossene Bebauung, geringe Dichte max. 3 Geschosse	< 5000	2,50 m
Geschlossene Bebauung: mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5000	3,00 m
Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	<5000	3,30 m
Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierter ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 10000	5,00 m
Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	<15000 ≥ 15000	3,30 m 4,00 m
Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV- Linie	< 15000 ≥ 15000	5,00 m 6,00 m

Nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen;
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA 2002. Köln 2002

Durch die geringe Breite des vorhandenen Seitenraums, nochmals verengt durch Haltestellenschild und Mülltonne, können Menschen nicht ungehindert passieren. Dies gilt insbesondere, wenn sich dort Wartende aufhalten.

Für ältere Menschen, junge Eltern mit Kinderwagen, oder andere, die einen höheren Platzbedarf haben, ist dies besonders unangenehm und kann zu Gefährdungen führen.

Auch fehlt an dieser Stelle ein Wetterschutz, da kein Platz für eine Aufstellung vorhanden ist.

Daneben fehlt auch der Platz für Einrichtung einer Sitzgelegenheit.

Zudem können hier keine Fahrräder oder andere Fahrzeuge abgestellt werden, die für den Weg zur Haltestelle genutzt wurden.

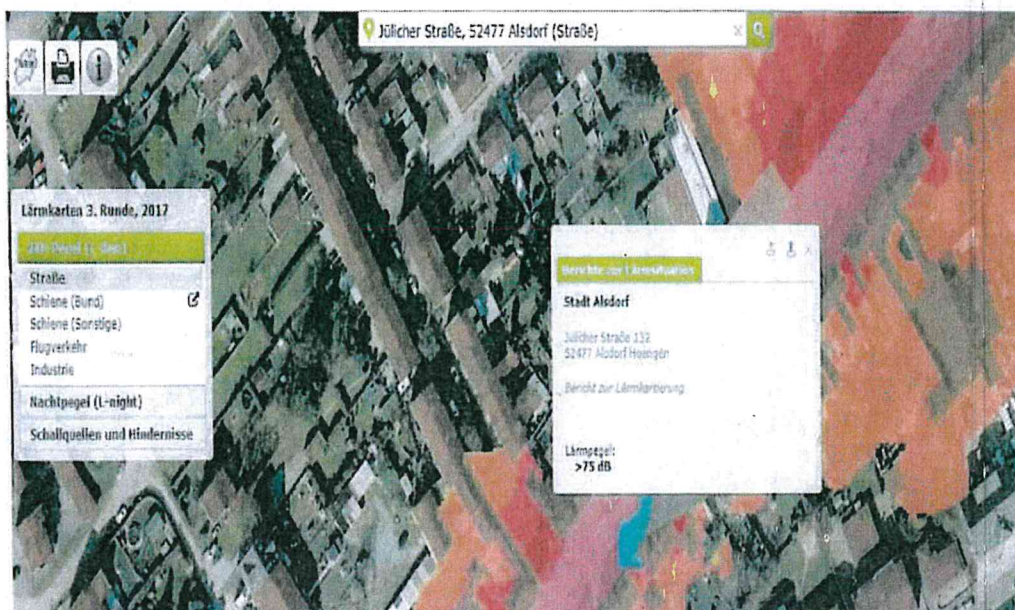
Darüber hinaus gibt es unmittelbar in diesem Bereich keine Überquerungshilfe.

Fehlender Lärmschutz

Das Gebiet der Haltestelle gehört in Alsdorf zu den besonders lärmbelasteten Gebieten. Die Lärmimmissionen sind auf der Seite „Umgebungsärm in NRW“ kartiert.

UMGEBUNGSLÄRM IN NRW

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein



<https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

Für Teilbereiche der Haltestelle ergab das Messergebnis einen 24h Pegel von über 75 dB, der an den Fassaden ansteht. In den anderen Teilen der Haltestelle zeigt Messung Werte von 70-75 dB (24h).

Der 24h-Pegel > 75 dB ist die höchste Stufe in der Lärmkartierung. Dieser Wert wird in Alsdorf in unmittelbare Nähe der Wohnbebauung nur an einzelnen wenigen Stellen erreicht. Der Nachtpegel liegt in großen Bereichen der Haltestelle und der nebenstehenden Wohnbebauung bei > 65 dB und < unter 70 dB. Dies sind auch nachts Spitzenwerte. Das ist eine zu hohe Lärmbelastung.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohner sind zu erwarten. Es gibt keine physiologische Gewöhnung an Lärm. Er führt in der Dauerbelastung zu gesundheitlichen Schäden.

Weitere Punkte aus unserer Sicht als Anwohner/Eigentümer

Auch wenn die Bushaltestelle schon lange ertragen wird, ist die Situation trotzdem unerträglich.

Durch die unmittelbare Nähe der Haltestelle und des Haltebereichs zum Haus ist vor allem der Raum im Erdgeschoss nur eingeschränkt nutzbar, da es durch das Halten der Busse zu Erschütterungen, Lärm und zu wiederkehrenden Verdunkelungen des Raums kommt. Hier halten tonnenschwere Busse in einer Entfernung von etwa 1,8 m zur Wohnbebauung!

Im November wurde ein Wasserrohrbruch der zuleitenden Wasserleitung festgestellt, bei dem es zu einem umfangreichen Wasserschaden im Keller unseres Hauses gekommen ist. Die Anschlussstelle befindet sich unmittelbar im Haltebereich des Busses. Hier gibt es nur einen geringen Abstand von Versorgungsleitungen zum Einfahrtbereich. Es stellt sich die Frage, ob es Mindestabstände von Versorgungsleitungen zum Busverkehr gibt, die hier durch die bauliche Situation nicht eingehalten werden können.

Auch kommt es immer wieder beim Verlassen des Hauses oder bei der Nutzung der Garage zu gegenseitigen Störungen von Wartenden und Anwohnern, die sich nicht verhindern lassen und zu einer Stressbelastung führen. Besonders bei schlechtem Wetter werden die Unterstellmöglichkeiten – unter dem Eingangsbereich, an der Garageneinfahrt – genutzt. Verlässt man das Haus, kann man sicher sein, dass die Wartenden erschrecken oder irritiert sind.

Gelegentlich kommt es beim Halten vor unserem Haus beim notwendigen Be- und Entladen zu Beschwerden durch Busfahrer, was sehr unangenehm ist. Aber es lässt sich für uns nicht vollkommen vermeiden im Bereich der Bushaltestelle zu halten. Parken vor dem eigenen Haus ist nicht möglich.

Die Reinigung unseres Bürgersteigs, der gleichzeitig als Wartebereich des ÖPNV dient, liegt in unserer Verantwortung. Im Winter ist dies wegen der Haftungsverantwortung bei Eis und Schnee eine große Bürde, im übrigen Jahr eine erhöhte Belastung, da hier deutlich mehr Schmutz und Müll anfällt als an einem nur als Gehweg genutzten Bereich.

Wir, als Eigentümer, fühlen uns hier übermäßig belastet. Wir stellen unser Grundstück der Öffentlichkeit zu Verfügung. Dieses wird als Gehweg und darüber hinaus als Wartebereich genutzt und zusätzlich wird die gesamte Reinigung an uns übertragen. Andere Wartebereiche von Haltestellen mit intensiver Nutzung liegen klar im öffentlichen Bereich und wir nehmen an, dass dort regelmäßig nicht die angrenzenden Grundstückseigentümer für die Reinigung verantwortlich sind.

Für die Zukunft steht die Dämmung der Vorderseite des Hauses an. Die Rückseite ist bereits gedämmt. Bei der Dämmung der Straßenseite ist mit einer Überbauung unseres Gehwegs von ca. 20 cm auszugehen. Diese sich abzeichnende notwendige Maßnahme, wird die Breite des Gehwegs mindern. Eine energetische Sanierung des Hauses steht in Konflikt zu der Nutzung des zugehörigen Bürgersteigs als Bushaltestelle.

Zusammenfassung und Anregung

Aufgrund der Studie des WDR ist klar ersichtlich, dass die Haltestelle zu den „wichtigen“ in Alsdorf gehört – gleichzeitig ist offensichtlich, dass hier keine Anforderungen, wie sie üblicherweise an Haltestellen gestellt werden, umgesetzt sind.

Der Haltestelle wirkt durch ihre Enge im Warte- und Bewegungsbereich im hohen Maß unattraktiv, sie ist als Bucht nicht barrierefrei zu gestalten, braucht im Vergleich zu anderen baulichen Lösungen enorm viel Platz und ist bei Einfahrt der Busse bedrohlich, da Wartenden kein ausreichender Schutzraum gewährt wird. Durch diese Enge kann es zu

Gefährdungen der Mitfahrenden und Passanten kommen.

Zudem kommt es wegen der unmittelbaren Nähe der Haltestelle zu unserem Haus zu einer deutlichen Einschränkung in der Nutzung unseres Eigentums. Diese schätzen wir als massiv ein, denn wir gehen davon aus, dass die Haltestelle in der jetzigen Ausgestaltung sowohl unser Grundrecht auf Eigentum als auch das Grundrecht auf Unversehrtheit der Gesundheit verletzt werden.

Aus unserer Sicht ist nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen, die Entscheidung für den Bau der Haltestelle in den 60er Jahren an dieser Stelle gefallen ist, noch, dass eine offensichtlich für Öffentlichkeit und Anwohner schlechte Lösung so lange aufrechterhalten wird - war doch bereits vor drei Jahrzehnten die Verlegung geplant.

Wir regen den Rückbau der Bushaltestelle und die Einrichtung einer neuen Haltestelle an. Dabei sollte geprüft werden, ob sich nicht ein anderer Bereich entlang der Jülicher Str. besser für die Einrichtung dieser Haltestelle eignet.

In diesem Zusammenhang bitten wir zu einem Begehungstermin nach §45 StVO auf.

Bitte leiten Sie unser Schreiben an die zuständigen Stellen weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Alsdorf, den 28.01.23

ZUSÄTZLICHE ANREGUNG:

Durch die intensive Beschäftigung mit der Situation an der Haltestelle ergeben sich zwei weitere Anregungen, die wir separat vorbringen möchten, die jedoch mit der Problematik der Haltestelle in Zusammenhang stehen.

1. Wir möchten die Wiederaufnahme bzw. Neuaufnahme des Umbaus der unteren Jülicher Str., wie er im gesamten oberen Bereich der Straße bereits vor Jahrzehnten abgeschlossen wurde, und/oder eine *Lärmsanierung*, anregen.

Dies würde eine grundsätzliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße „Jülicher Str.“ hin zu einer lebenswerteren Umgebung einleiten.

Dabei umzusetzen wären zum Beispiel Barrierefreiheit, Überquerungshilfen, Reduzierung der Straßenbreite zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer, Flüsterteer und Begrünung der Straße als Hitzeschutz und/oder um den historischen Alleecharakter wieder aufzunehmen. Davon würde der gesamte Stadtteil profitieren.

2. Zudem möchten wir anregen, aus Gründen des aktiven Lärmschutzes dringend einen Lärmaktionsplan aufzustellen und dessen Umsetzung einzuleiten.

Dabei ist uns eine Unstimmigkeit in der Lärmkartierung aufgefallen. Die Karte zeigt z.B. im Bereich der Haltestelle an der Hausfassade anstehende Werte über > 75 dB. Die Anzahl der Menschen, die betroffen ist, wird aber in der verlinkten Auswertung mit geschätzten Werten nicht erfasst:



Geschätzte Gesamtzahl der Menschen (N) in der Gemeinde, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{eq} /dB(A)	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1886	942	849	330	0

L _{eq} /dB(A)	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1152	859	576	0	0

Durch die Schätzung gehen die Daten der betroffenen Personen verloren! In diesem Bereich befinden sich Wohngebäude und dort leben Menschen. Entsprechend gilt dies auch für die Nachtwerte. Hier gibt es große Teile der Jülicher Str., wo ein Nachtwert 65-70 dB an der Fassade ansteht. Aber in der Schätzung werden diese Menschen nicht erfasst!

Dabei gilt:

„Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen die Umgebungslärmkartierung Lärmbetroffene ausweist. Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) LDEN und 55 dB(A) LNight liegen in einem gesundheitskritischen Bereich und sind daher auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten. **Vordringlicher Handlungsbedarf** besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen (LDEN $\geq$ 70 dB(A) oder LNight $\geq$ 60 dB(A)).“ (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laerschutz/laermkarten-und-aktionsplaene/laermaktionsplaene>)

Für Strassen.NRW sind bei den hohen an der unteren Jülicher Straße kartierten Werte die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung gegeben. Denn es gilt: „Eine der Grundvoraussetzungen für eine Lärmsanierung ist, dass der "Beurteilungspegel" einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet.“ (<https://www.strassen.nrw.de/de/laerschutz.html#anker3>). Die maßgeblichen Werte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete liegen tagsüber bei 66 dB(A) und nachts bei 56 dB(A).

Bei den an der Haltestelle – aber auch insgesamt an der Jülicher Str. - gemessenen **kartierten** Werten besteht vordringlicher Handlungsbedarf!

Geeignete Maßnahmen zur Lärmreduzierung wären zum Beispiel eine Geschwindigkeitsreduktion des Durchgangsverkehrs und / oder ein Nachtfahrverbot für LKW im Bereich der Jülicher Straße.

Eine Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen eines Lärmaktionsplans würde die Wohnsituation für alle Anwohner verbessern.

Alsdorf, den 28.01.23

