



**HANBRUCHER STRASSE 9**

**D-52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

## **Lärmaktionsplan der Stadt Erkelenz – Stufe III**

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier

Dipl.-Ing. Wolfgang Schuckließ

**Aachen, im Mai 2019**

N:\2017\_17\170560\_Lärmaktionsplan Erkelenz\Texte\Berichte\Schlussbericht\170560-Erkelenz-LAP-III.doc

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Beschreibung des Untersuchungsraums und der zu berücksichtigenden Lärmquellen</b>	<b>3</b>
2.1	Lage und Struktur	3
2.2	Hauptverkehrsstraßen	4
2.3	Hauptschienenverkehr	6
2.4	Großflughäfen	7
2.5	Sonstige Lärmquellen	7
<b>3</b>	<b>Rechtlicher Hintergrund</b>	<b>8</b>
3.1	Richtlinien und Gesetzte	8
3.2	Zuständige Behörde	8
3.3	Grenzwerte	8
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten</b>	<b>9</b>
4.1	Hauptverkehrsstraßen	9
4.2	Hauptschienenverkehr	12
<b>5</b>	<b>Konfliktanalyse</b>	<b>16</b>
5.1	Hauptverkehrsstraßen	16
5.2	Hauptschienenverkehr	17
<b>6</b>	<b>Lärmaktionsplanung</b>	<b>19</b>
6.1	Evaluierung des Lärmaktionsplans	19
6.2	Hauptverkehrsstraßen	19
6.2.1	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung	19
6.2.2	Maßnahmenvorschläge für die Konfliktabschnitte	21
6.3	Hauptschienenverkehr	32
<b>7</b>	<b>Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit</b>	<b>33</b>
<b>8</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>36</b>

## Anlage

## 1 Aufgabenstellung

Mit der Richtlinie 2002/49/EG soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- Ermittlung und Darstellung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von strategischen Lärmkarten,
- Information der Öffentlichkeit über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen,
- Erstellung von Aktionsplänen auf der Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung mit dem Ziel, den Umgebungslärm zu verhindern und zu mindern.

In Vorbereitung zur zweiten und dritten Stufe der Lärmaktionsplanung sind für Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Fahrzeuge pro Jahr), Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zügen pro Jahr) und Großflughäfen (> 50.000 Bewegungen pro Jahr) zu erstellen.

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) auf Grundlage von Schallausbreitungsmodellen erstellt und sind im Internet unter <http://www.umgebungslaermkartierung.nrw.de> für die Öffentlichkeit frei zugänglich.

Im Zuge der Bearbeitung des Lärmaktionsplans der Stadt Erkelenz zur Stufe II wurden die Lärmkarten im Januar 2018 vom LANUV für die anstehende Stufe III aktualisiert. In Abstimmung mit der Stadt Erkelenz wurde mit der Bearbeitung der Stufe III fortgefahren. Ein eigenständiger Lärmaktionsplan der Stufe II mit Bezug zur Kartierung der Stufe II wurde nicht erstellt.

Für die Stadt Erkelenz wird ein Lärmaktionsplan (Stufe III) entsprechend Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG unter Berücksichtigung der aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung aufgestellt.

## 2 Beschreibung des Untersuchungsraums und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

### 2.1 Lage und Struktur

Erkelenz ist eine ländlich strukturierte mittlere kreisangehörige Stadt im Kreis Heinsberg, Regierungsbezirk Köln, Nordrhein-Westfalen. Die Gemeinde liegt im Rheinland, 15 km südwestlich von Mönchengladbach am Nordrand der Kölner Bucht auf halbem Weg zwischen Niederrhein und Niedermaas. Sie besteht aus insgesamt 45 Ortschaften die sich auf neun Stadtbezirke aufteilen.

Nächstes Oberzentrum ist in ca. 15 km nördlich an das Stadtgebiet angrenzend die Stadt Mönchengladbach, die verkehrlich über Autobahn (A 46/A 61), Bundesstraße B 57 und Schienenverkehr zu erreichen ist.

Mit rund 46.000 Einwohnern, die auf die neun Stadtbezirke verteilt sind (Einwohnerdichte 393,2 Einwohner pro km<sup>2</sup>), zählt Erkelenz nicht zu den Ballungsräumen in Nordrhein-Westfalen.<sup>1</sup>

## 2.2 Hauptverkehrsstraßen

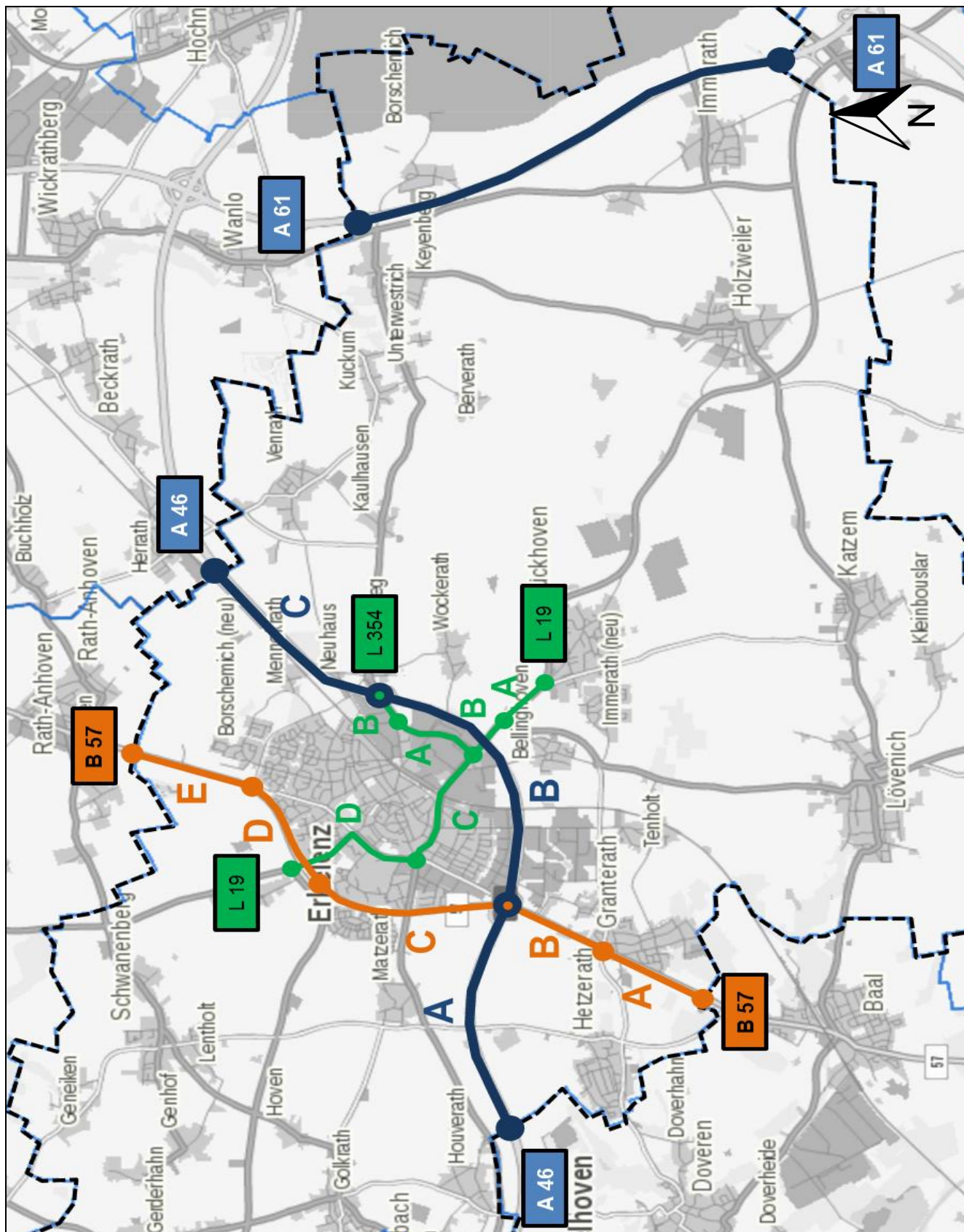
In der zweiten Stufe sind regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (im Sinne der Lärmaktionsplanung sind dies Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Fahrzeuge pro Jahr, d. h. einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) über 8.200 Kfz/24h zu betrachten. Das Land Nordrhein-Westfalen hat dementsprechend die in Tabelle 1 angegebenen bzw. in Bild 1 dargestellten Streckenabschnitte für die Stadt Erkelenz kartiert.

**Tabelle 1: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs mit Angabe der Verkehrsbelastung**

Bez.	Ab-schnitt	Lage	DTV <sup>1)</sup> [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Kfz/a]
A 61	-	zwischen der nördlichen Stadtgrenze (Mönchengladbach) und der südlichen Stadtgrenze (Titz)	63.994	23,36 Mio.
A 46	A	zwischen der westlichen Stadtgrenze (Hückelhoven) und der Anschlussstelle Erkelenz-Süd (A 46)	32.132	11,73 Mio.
	B	zwischen den Anschlussstellen Erkelenz-Süd (A 46) und Erkelenz-Ost (A 46)	30.842	11,26 Mio.
	C	zwischen der Anschlussstelle Erkelenz-Ost (A 46) und der nördlichen Stadtgrenze (Mönchengladbach)	34.660	12,65 Mio.
B 57	A	Krefelder Straße/Heerstraße: von der südlichen Stadtgrenze (Hückelhoven) bis zum Knotenpunkt Heerstraße (B 57)/K 32	10.560	3,85 Mio.
	B	Heerstraße: vom Knotenpunkt Heerstraße (B 57)/K 32 bis zur Anschlussstelle Erkelenz-Süd (A 46)	10.379	3,79 Mio.
	C	von der Anschlussstelle Erkelenz-Süd (A 46) bis zum Knotenpunkt B 57/Gerderather Landstraße (L 19)	9.954	3,63 Mio.
	D	vom Knotenpunkt B 57/Gerderather Landstraße (L 19) bis zum Knotenpunkt B 57/Krefelder Straße/Düsseldorfer Straße	8.552	3,12 Mio.
	E	vom Knotenpunkt B 57/Krefelder Straße/Düsseldorfer Straße bis zur nördlichen Stadtgrenze (Wegberg)	12.384	4,52 Mio.
L 19	A	Kölner Straße: vom Knotenpunkt Kölner Straße (L 19)/Katzemer Straße (K 33) bis zum Knotenpunkt Kölner Straße (L 19)/L 366	9.987	3,65 Mio.
	B	Kölner Straße: vom Knotenpunkt Kölner Straße (L 19)/L 366 bis zum Knotenpunkt Kölner Straße (L 19)/Alfred-Wirth-Straße(L 354)	9.426	3,44 Mio.
	C	Kölner Straße/Goswinstraße/Aachener Straße: vom Knotenpunkt Kölner Straße (L 19)/Alfred-Wirth-Straße (L 354) bis zum Knotenpunkt Aachener Straße (L 19)/Krefelder Straße (L 19)/Antwerpener Straße (L 227)	8.865	3,24 Mio.
	D	Krefelder Straße/Roermonder Straße/Venloer Straße: vom Knotenpunkt Aachener Straße (L 19)/Krefelder Straße (L 19)/Antwerpener Straße (L 227) bis zum Knotenpunkt L 3/L 19	10.126	3,70 Mio.
L 354	A	Alfred-Wirth-Straße: vom Knotenpunkt Kölner Straße (L 19)/Alfred-Wirth-Straße (L 354) bis zum Knotenpunkt Alfred-Wirth-Straße(L 354)/Ferdinand-Clasen-Straße	9.796	3,58 Mio.
	B	vom Knotenpunkt Alfred-Wirth-Straße(L 354)/Ferdinand-Clasen-Straße bis zur Anschlussstelle Erkelenz-Ost (A 46)	9.970	3,64 Mio.

<sup>1</sup> Einwohnerzahl laut Eigenstatistik der Stadt Erkelenz (Stand 30.06.2017).

<sup>1)</sup> Die DTV-Werte der Streckenabschnitte der A 61, A 46, der B 57, der L 19 sowie der L 357 sind aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015 an den Straßen des überörtlichen Verkehrs übernommen (Quelle: Straßen.NRW, Stand: 2015). Die DTV-Werte der Streckenabschnitte der B 57 Abschnitt A und der L 19 Abschnitte B wurden dabei aus den benachbarten Streckenabschnitten interpoliert.



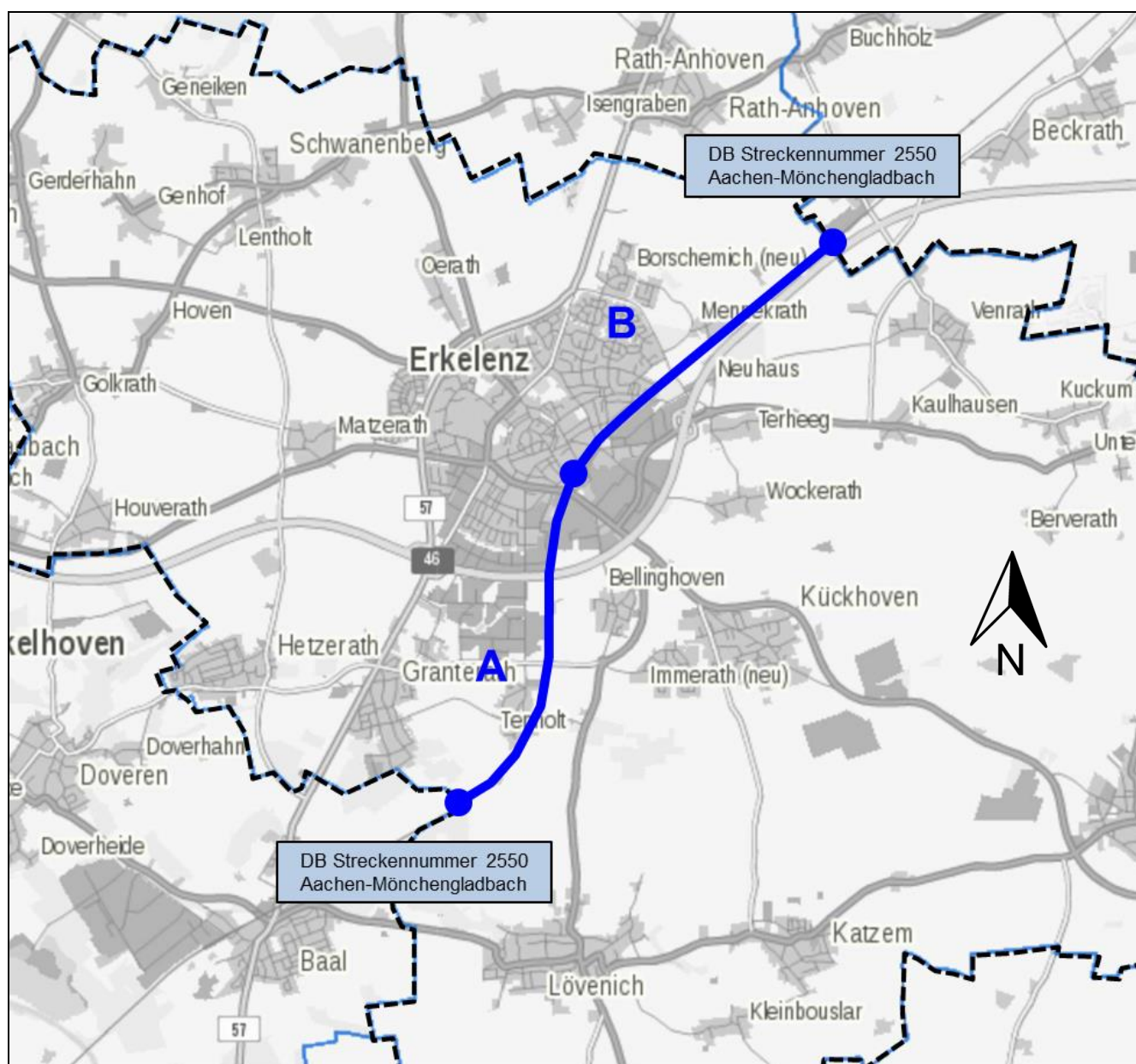
**Bild 1: Zu berücksichtigende Straßen als Hauptlärmquellen in Erkelenz (Quelle: Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, Stand: 2018)**

## 2.3 Hauptschienenverkehr

In der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung sind Haupteisenbahnstrecken mit einer Belastung von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr zu betrachten. Die Schienenstrecke Aachen – Mönchengladbach mit einem Haltepunkt in Erkelenz weist entsprechende Verkehrsbelastungen auf. Das Eisenbahn-Bundesamt hat für den Bereich Erkelenz dementsprechend die in Tabelle 2 angegebenen bzw. in Bild 2 dargestellten Abschnitte kartiert.

**Tabelle 2: Hauptlärmquellen des Schienenverkehrs mit Angabe der Verkehrsbelastung**

Bez.	Ab-schnitt	Lage	Jahresbelastung [Züge/a]
DB StrNr. 2550	A	zwischen der südlichen Stadtgrenze (Hückelhoven) und dem Haltepunkt Erkelenz	37.475
	B	zwischen dem Haltepunkt Erkelenz und der nördlichen Stadtgrenze (Mönchengladbach)	37.475



**Bild 2: Zu berücksichtigende Schienenstrecken als Hauptlärmquellen in Erkelenz (Quelle: Eisenbahnbundesamt, Stand: 2017)**

## **2.4 Großflughäfen**

Die nächsten Großflughäfen befinden sich in einem Abstand von rund 40 km in Düsseldorf bzw. rund 60 km in Köln/Bonn und haben auf Grund des großen Abstands keine Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung in Erkelenz. Der NATO-Flugplatz Geilenkirchen wird von der Umgebungslärmrichtlinie nicht erfasst.

## **2.5 Sonstige Lärmquellen**

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

### 3 Rechtlicher Hintergrund

#### 3.1 Richtlinien und Gesetze

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 ist am 18.02.2002 mit Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft in Kraft getreten. Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgte durch die Regelungen der §§ 47a-47f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).<sup>2</sup>

Hinsichtlich der Erstellung von Lärmaktionsplanungen wird in § 47d BImSchG auf Anforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG verwiesen.

#### 3.2 Zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Schienenwege werden vom Eisenbahn-Bundesamt kartiert. Zur Unterstützung der Gemeinden betreibt das LANUV in Verbindung mit dem Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik (LDS) eine Lärmdatenbank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung festgehalten und über das Internet bereitgestellt. Auch die Ergebnisdaten werden dort gespeichert und können von den Bürgerinnen und Bürgern über das Internet abgerufen werden. Der Zugriff der Daten erfolgt auf der Grundlage der Geodaten-Infrastruktur des Landes Nordrhein-Westfalen. Für die Kommunen außerhalb der Ballungsräume sowie die Umgebung der großen Verkehrsflughäfen übernimmt das LANUV die Lärmberechnungen. Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ist die Stadt Erkelenz.

Anschrift: Stadt Erkelenz  
Johannismarkt 17  
41812 Erkelenz

Gemeindeschlüssel: 05370004

Telefon: +49 2431 850

Fax: +49 2431 70558

Email: [info@erkelenz.de](mailto:info@erkelenz.de)

Homepage: [www.erkelenz.de](http://www.erkelenz.de)

#### 3.3 Grenzwerte

Der Lärmaktionsplan enthält keine Grenzwerte, die verpflichtend einzuhalten sind, womit auch keine Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen seitens der betroffenen Bürger abgeleitet werden können. Sie dienen dazu, die Gebiete einzugrenzen, für die prioritärer Handlungsbedarf besteht. Gemäß Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 07.02.2008 wird für das Land Nordrhein Westfalen davon ausgegangen, dass eine Lärmbelastung von

<sup>2</sup> Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15.03.1974, in der derzeit gültigen Fassung.



- $L_{den} > 70$  dB(A) am Tag/Nacht (24 Stunden) und
- $L_{night} > 60$  dB(A) in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)

an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern die Aufstellung eines Lärmaktionsplans gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG zur Folge hat.<sup>3</sup>

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigenden Definitionen der Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  ergeben sich durch Festlegungen im Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG bzw. nach § 2 der 34. BImSchV.<sup>4</sup> Danach ist der  $L_{den}$  ein über alle 24 Stunden des Tages gemittelter Schalldruckpegel, der mit Gewichtsfaktoren für die Abendzeit (18:00 bis 22:00 Uhr) und für die Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) berechnet wird. Der  $L_{night}$  ist ein zeitlich gemittelter Schalldruckpegel über die acht Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr). Die Lärmindizes werden dabei nach den vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) ermittelt. Diese vorläufigen Berechnungsverfahren sind im Vergleich zu den Berechnungsverfahren, die im deutschen Lärmschutzrecht verwendet werden (RLS 90, Schall03 usw.) in einigen Bereichen unterschiedlich. Hierdurch unterscheiden sich die rechnerisch ermittelten Lärmpegel im Rahmen der Richtlinie 2002/49/EG von denen nach deutschem Recht (z. B. im Rahmen der 16. BImSchV). Ein unmittelbarer Vergleich der Geräuscheinwirkungen, z. B. mit Auslösewerten für die Lärmsanierung, ist somit nicht direkt möglich.

## 4 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm erfolgt in Form von strategischen Lärmkarten. Diese sind für jede Verursacherguppe (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr) getrennt zu erstellen. In Nordrhein-Westfalen hat das LANUV außerhalb der Ballungsräume für die Kommunen die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigenen Schienenwege und für die Großflughäfen durchgeführt. Für die Lärmkartierung der Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

### 4.1 Hauptverkehrsstraßen

Die strategischen Lärmkarten der in Erkelenz untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte sind für den  $L_{den}$  und  $L_{night}$  in Bild 3 und Bild 4 dargestellt.

Auf Grundlage der Flächenausbreitung des Lärms (Bild 3, Bild 4 und Tabelle 3) und den betroffenen Gebäuden mit den entsprechenden Nutzungen (Tabelle 4) wurde vom LANUV die Anzahl der Menschen ermittelt, die in Gebäuden wohnen und mit Schallpegeln an der Fassade in den unter Tabelle 5 und Tabelle 6 aufgeführten Pegelbereichen belastet sind.

<sup>3</sup> Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (V-5-8820.4.1) vom 07.02.2008.

<sup>4</sup> 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 06.03.2006.

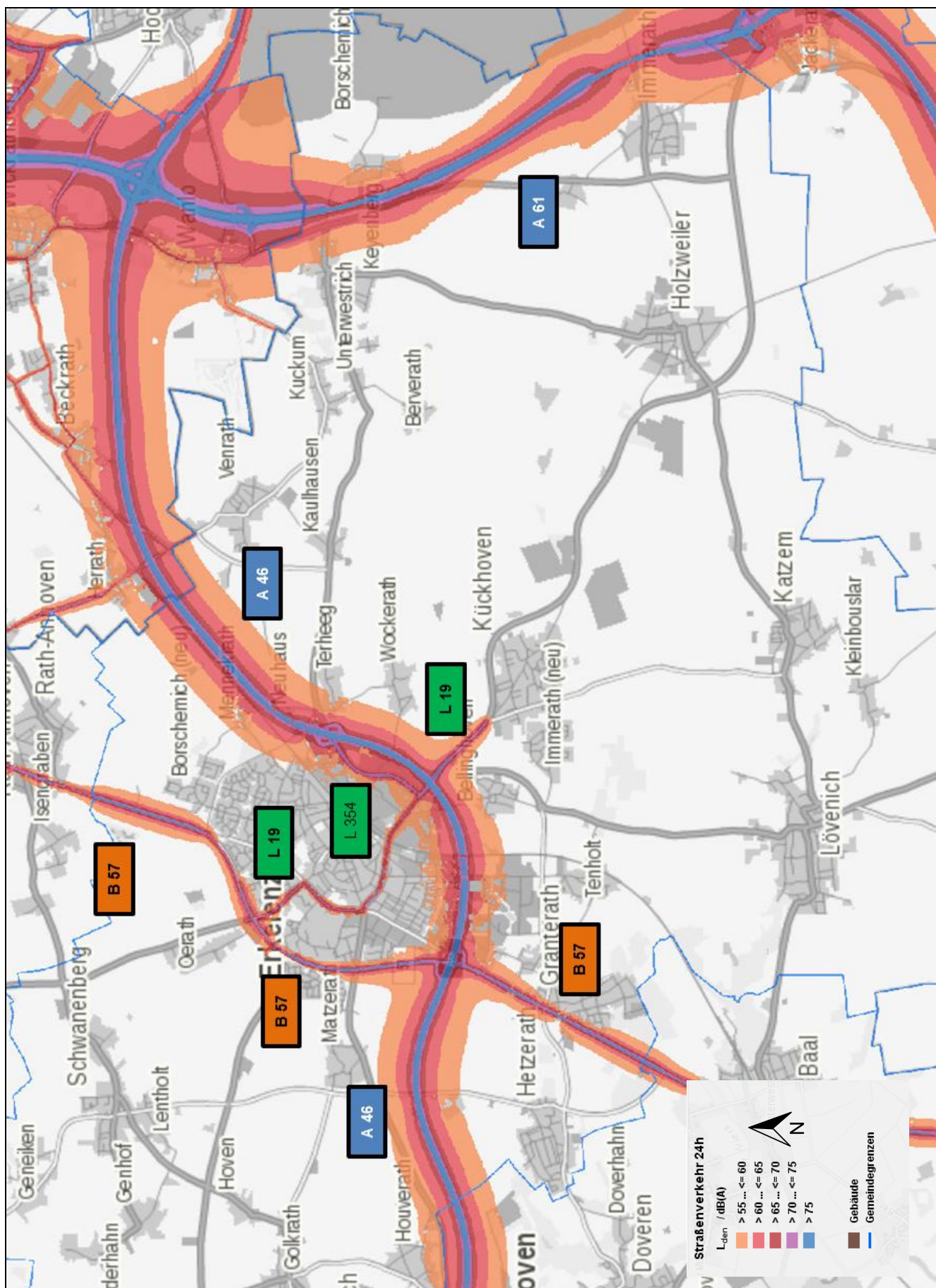


Bild 3: Strategische Lärmkarte des Straßenverkehrs für  $L_{den}$  (Quelle: umgebungslaerm-kartierung.nrw.de, Stand: Januar 2018)



**Tabelle 3: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete durch den Straßenverkehr für  $L_{den}$  (Quelle: Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Erkelenz, Stand: 31.01.2018)**

dB(A)	> 55	> 65	> 75
km <sup>2</sup>	16,155896	3,934696	0,962982

**Tabelle 4: Gesamtanzahl der lärmbelasteten Gebäude durch den Straßenverkehr für  $L_{den}$  (Quelle: Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Erkelenz, Stand: 31.01.2018)**

dB(A)	> 55	> 65	> 75
Wohnungen	538	71	0
Schulgebäude	24	1	0
Krankenhäuser	5	0	0

**Tabelle 5: Ermittelte Anzahl lärmbelasteter Menschen durch den Straßenverkehr für  $L_{den}$  (Quelle: Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Erkelenz, Stand: 31.01.2018)**

dB(A)	> 55 ... ≤ 60	> 60 ... ≤ 65	> 65 ... ≤ 70	> 70 ... ≤ 75	> 75
Anzahl	848	285	107	42	0

**Tabelle 6: Ermittelte Anzahl lärmbelasteter Menschen durch den Straßenverkehr für  $L_{night}$  (Quelle: Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Erkelenz, Stand: 31.01.2018)**

dB(A)	> 50 ... ≤ 55	> 55 ... ≤ 60	> 60 ... ≤ 65	> 65 ... ≤ 70	> 70
Anzahl	345	119	39	4	0

Auf Grund des Straßenverkehrs sind bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner der Stadt Erkelenz insgesamt 0,09 % mit einem  $L_{den} > 70$  dB(A) und ebenfalls 0,09 % mit einem  $L_{night} > 60$  dB(A) belastet.

## 4.2 Hauptschienenverkehr

Die strategischen Lärmkarten der in Erkelenz untersuchungspflichtigen Schienenabschnitte sind für den  $L_{den}$  und  $L_{night}$  in Bild 4 und Bild 5 dargestellt.

Auf Grundlage der Flächenausbreitung des Lärms (Bild 5, Bild 6 und Tabelle 7) und den betroffenen Gebäuden mit den entsprechenden Nutzungen (Tabelle 8) wurde für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt die Anzahl der Menschen ermittelt, die in Gebäuden wohnen und mit Schallpegeln an der Fassade in den unter Tabelle 9 und Tabelle 10 aufgeführten Pegelbereichen belastet sind.

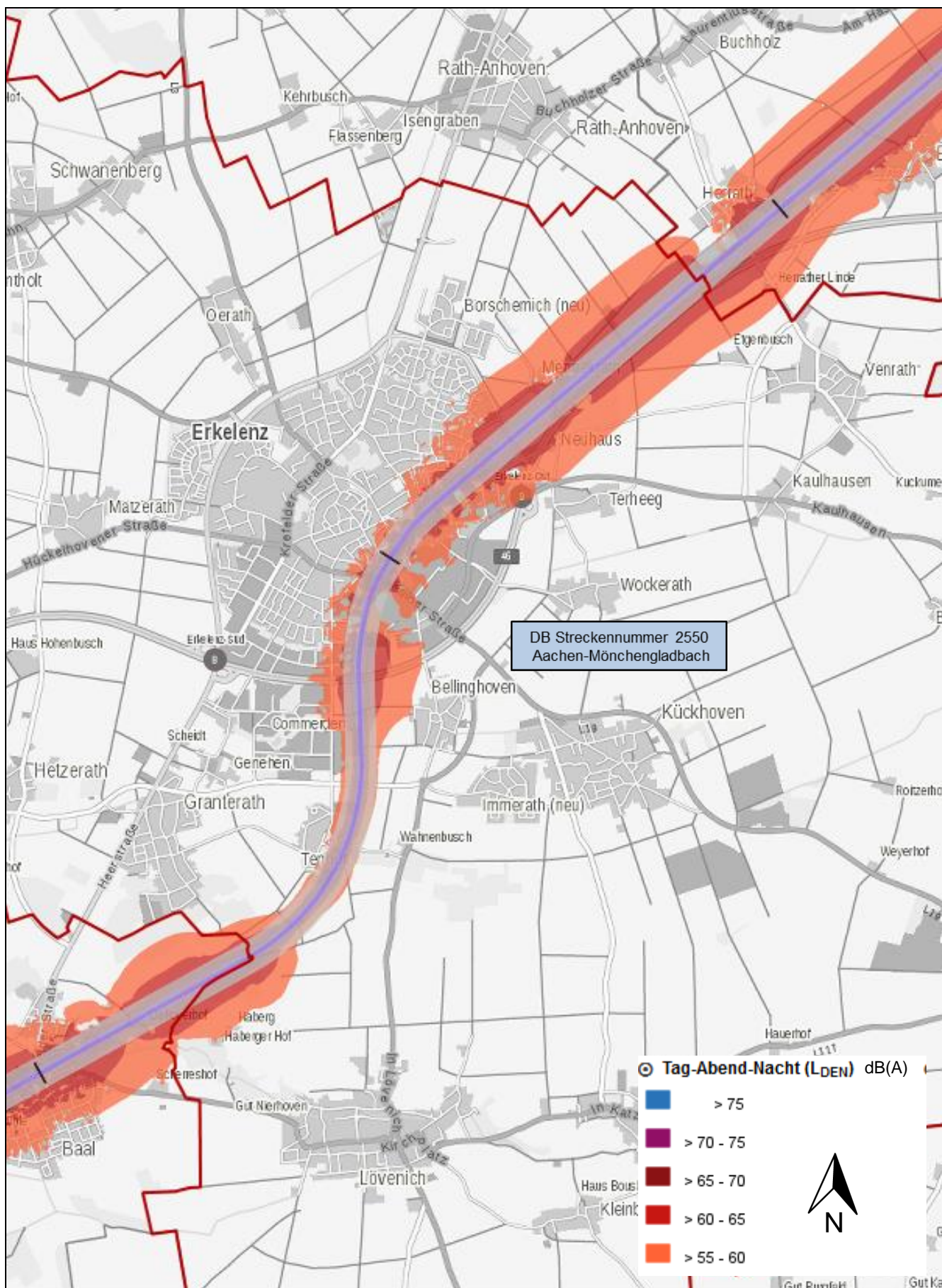


Bild 5: Strategische Lärmkarte des Schienenverkehrs für  $L_{den}$  (Quelle: eisenbahn-bundesamt.de, Stand: November 2017)

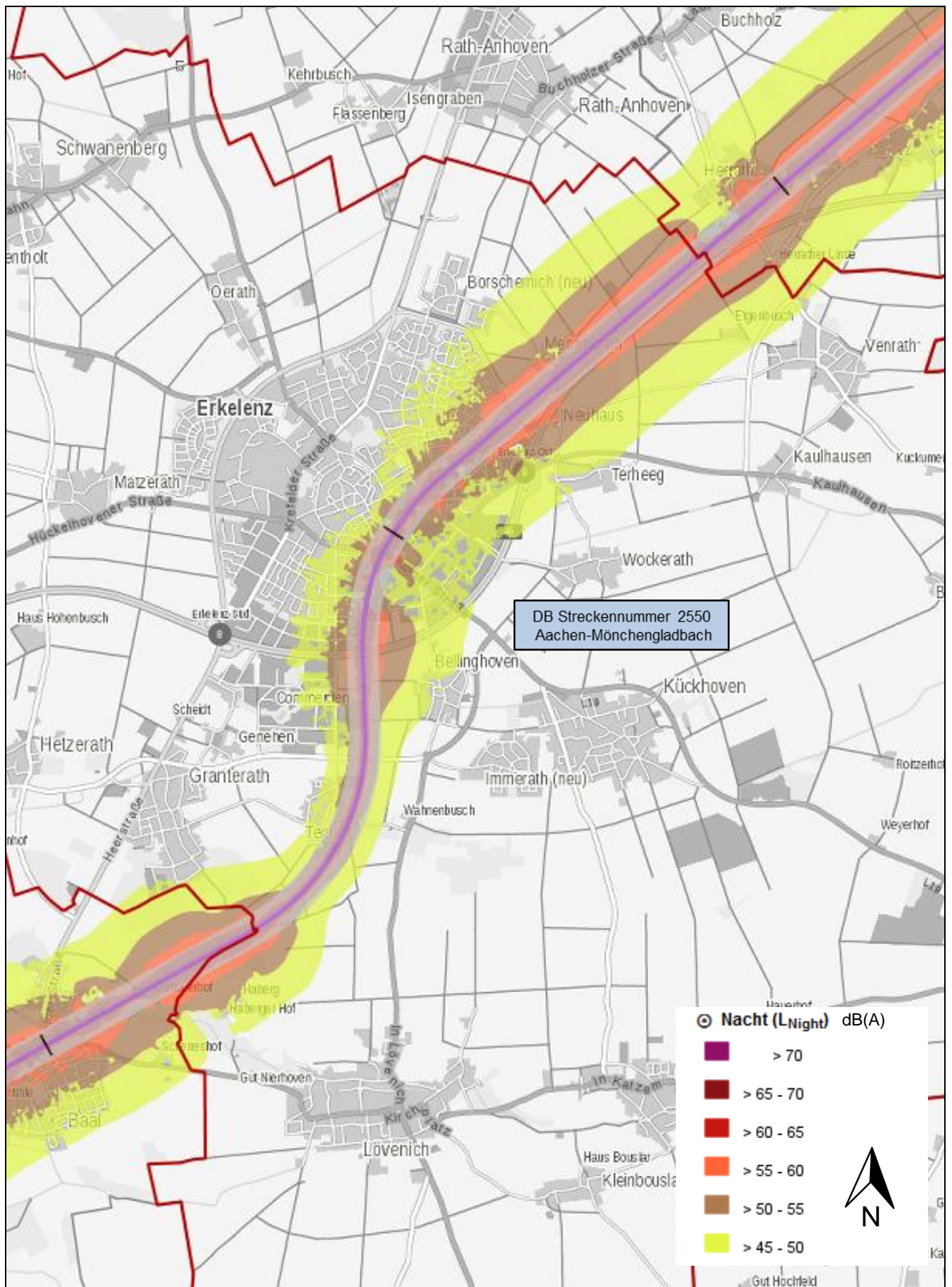


Bild 6: Strategische Lärmkarte des Schienenverkehrs für  $L_{night}$  (Quelle: eisenbahn-bundesamt.de, Stand: November 2017)

**Tabelle 7: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete durch den Schienenverkehr für  $L_{den}$  (Quelle: Statistikbericht zur Lärmkartierung für die Stadt Erkelenz, Stand: 30.06.2017)**

dB(A)	> 55	> 65	> 75
km <sup>2</sup>	4,92	1,15	0,37

**Tabelle 8: Gesamtanzahl der lärmbelasteten Gebäude durch den Schienenverkehr für  $L_{den}$  (Quelle: Statistikbericht zur Lärmkartierung für die Stadt Erkelenz, Stand: 30.06.2017)**

dB(A)	> 55	> 65	> 75
Wohnungen	762	119	19
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhäuser	0	0	0

**Tabelle 9: Ermittelte Anzahl lärmbelasteter Menschen durch den Schienenverkehr für  $L_{den}$  (Quelle: Statistikbericht zur Lärmkartierung für die Stadt Erkelenz, Stand: 30.06.2017)**

dB(A)	> 55 ... ≤ 60	> 60 ... ≤ 65	> 65 ... ≤ 70	> 70 ... ≤ 75	> 75
Anzahl	1.010	310	160	60	40

**Tabelle 10: Ermittelte Anzahl lärmbelasteter Menschen durch den Schienenverkehr für  $L_{night}$  (Quelle: Statistikbericht zur Lärmkartierung für die Stadt Erkelenz, Stand: 30.06.2017)**

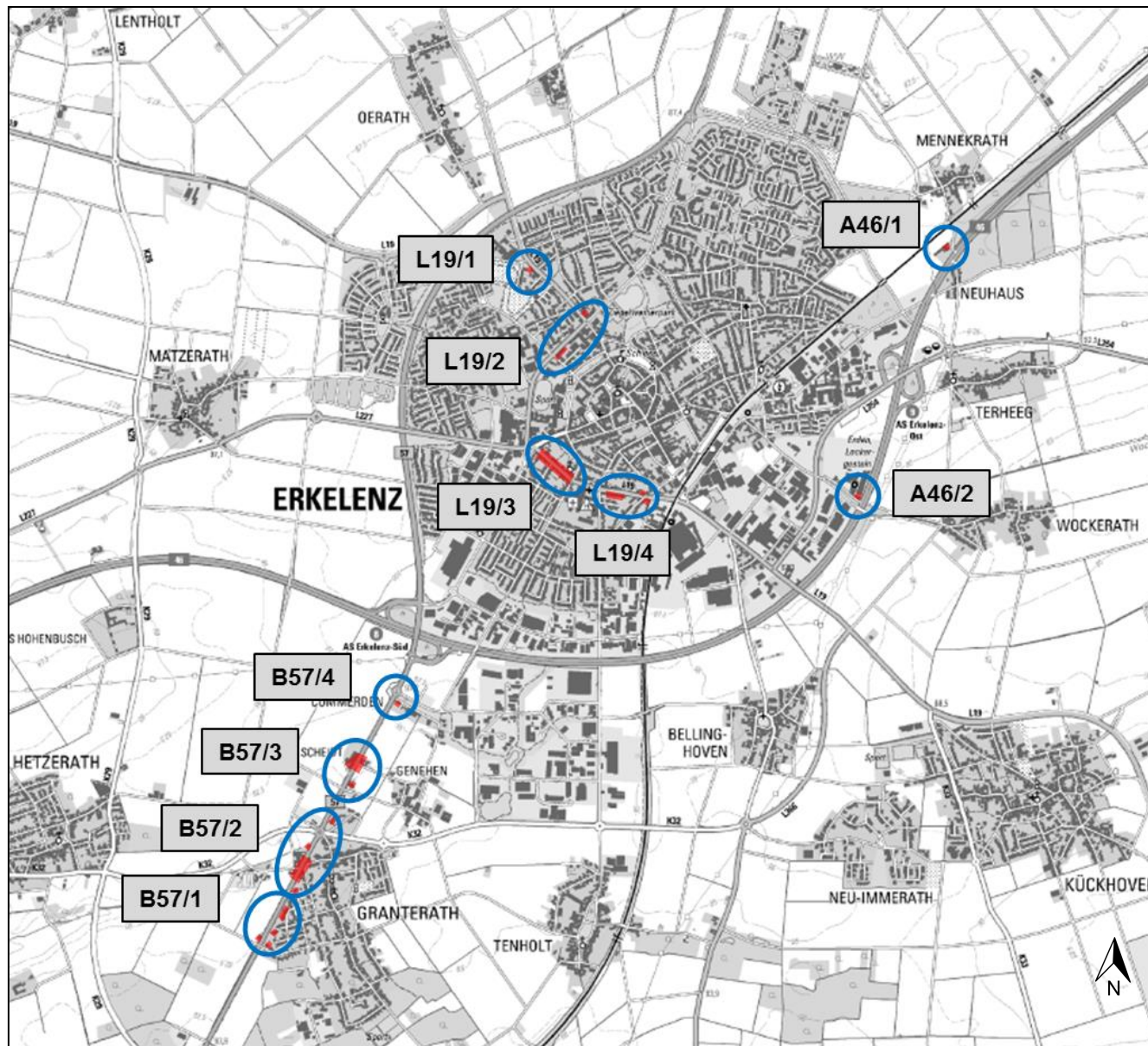
dB(A)	> 50 ... ≤ 55	> 55 ... ≤ 60	> 60 ... ≤ 65	> 65 ... ≤ 70	> 70
Anzahl	730	260	130	50	30

Auf Grund des Schienenverkehrs sind bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner der Stadt Erkelenz insgesamt 0,22 % mit einem  $L_{den} > 70$  dB(A) und 0,46 % mit einem  $L_{night} > 60$  dB(A) belastet.

## 5 Konfliktanalyse

### 5.1 Hauptverkehrsstraßen

Die vom LANUV erstellten strategischen Lärmkarten (Bild 3 und Bild 4) wurden weitergehend analysiert. Hierbei wurden u. a. Abschnitte mit Überschreitung der Auslösewerte  $L_{den} > 70$  dB(A) und/oder  $L_{night} > 60$  dB(A) an Gebäudefassaden in Straßen mit empfindlichen Nutzungen identifiziert (Bild 7).



**Bild 7: Bereiche mit Überschreitung der Auslösewerte  $L_{den} > 70$  dB(A) und/oder  $L_{night} > 60$  dB(A) an Gebäudefassaden in Straßen mit empfindlichen Nutzungen (Wohnen, Bildung und Gesundheit)**

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind für die in Bild 7 dargestellten und benannten sowie in Tabelle 11 beschriebenen Straßenabschnitte entsprechende Teilaktionspläne (TAP) zu erstellen. Nicht für jedes Gebäude innerhalb eines angegebenen Abschnitts ist eine Grenzwertüberschreitung gegeben, die Beschreibung der Abschnitte dient lediglich zur Abgrenzung von zusammenhängenden Abschnitten mit gleichen verkehrlichen Randbedingungen.

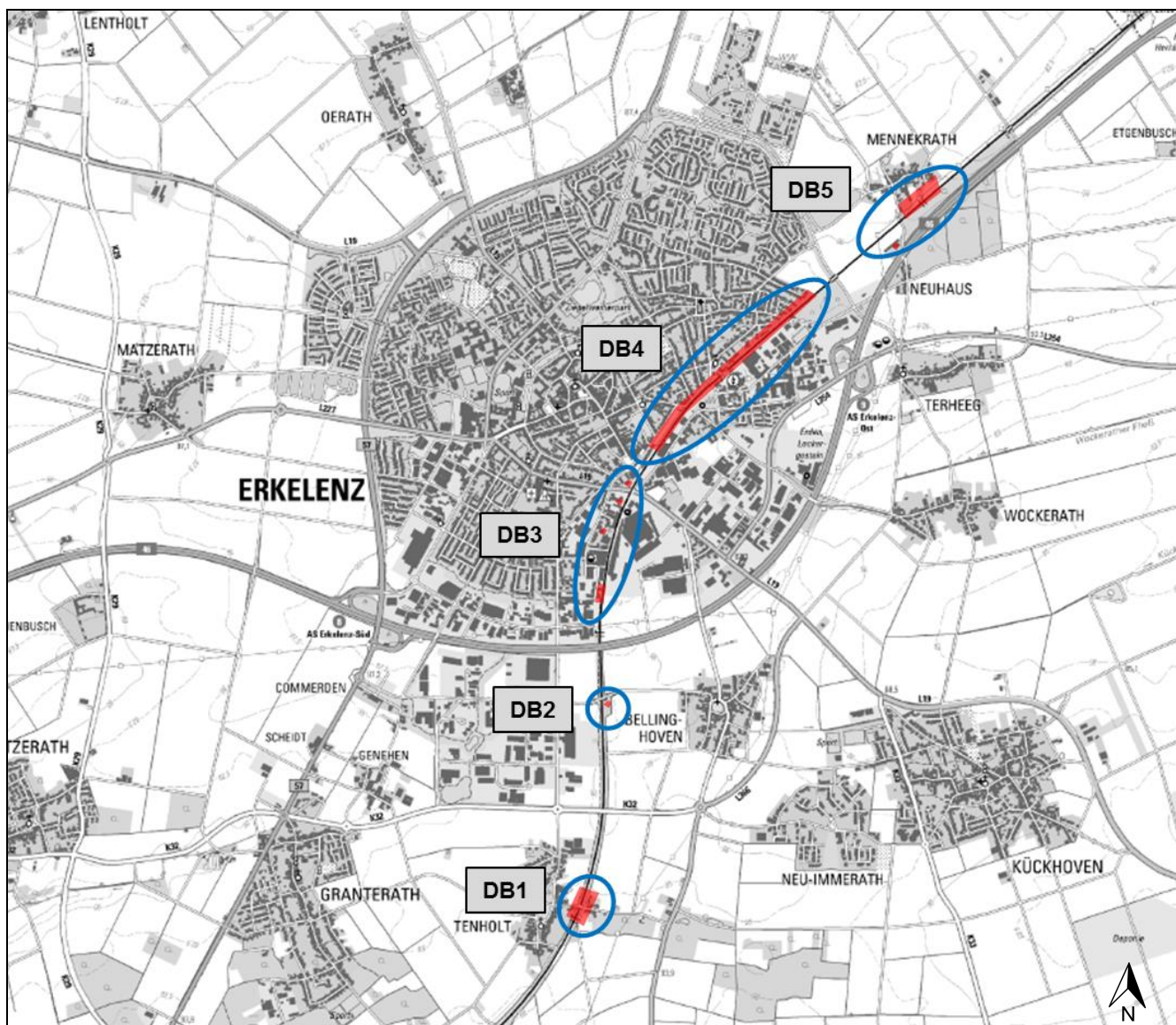


**Tabelle 11: Straßen und Straßenabschnitte mit Zuordnung einer Teilaktionsplanung**

Teilaktionsplan	Quelle	Straße/Straßenabschnitt	Länge
TAP-A46/1	A 46	Mennekrath 70	-
TAP-A46/2	A 46	Wockerather Weg 42	-
TAP-B57/1	B 57	Knotenpunkt Krefelder Straße (B 57)/Birker Weg bis nördlicher Ortseingang/-ausgang Granterath	350 m
TAP-B57/2	B 57	nördlicher Ortseingang/-ausgang Granterath bis südlicher Ortseingang/-ausgang Granterath	400 m
TAP-B57/3	B 57	Heerstraße 26 und Ortslage Scheidt	200 m
TAP-B57/4	B 57	Commerden 1	-
TAP-L19/1	L 19	Kreuzungsbauwerk B 57/L 19 bis Knotenpunkt Roermonder Straße/Molter	380 m
TAP-L19/2	L 19	Knotenpunkt Krefelder Straße (L 19)/Zehnthofweg bis Knotenpunkt Krefelder Straße (L 19)/Roermonder Straße (L 19)	260 m
TAP-L19/3	L 19	Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Aachener Straße bis Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Am Schneller	270 m
TAP-L19/4	L 19	Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Tenholter Straße bis Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Freiheitsplatz/Gerhard-Welter-Straße	300 m

## 5.2 Hauptschienenverkehr

Die vom Eisenbahnbundesamt erstellten strategischen Lärmkarten (Bild 5 und Bild 6) wurden weitergehend analysiert. Hierbei wurden u. a. Abschnitte mit Überschreitung der Auslösewerte  $L_{den} > 70$  dB(A) und/oder  $L_{night} > 60$  dB(A) an Gebäudefassaden an Bahnstrecken mit empfindlichen Nutzungen identifiziert (Bild 8).



**Bild 8: Bereiche mit Überschreitung der Auslösewerte  $L_{den} > 70$  dB(A) und/oder  $L_{night} > 60$  dB(A) an Gebäudefassaden an Eisenbahnstrecken mit empfindlichen Nutzungen (Wohnen, Bildung und Gesundheit)**

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind für die in Bild 8 dargestellten und benannten sowie in Tabelle 12 beschriebenen Streckenabschnitte entsprechende Teilaktionsplanungen (TAP) vom Eisenbahn-Bundesamt zu erstellen.

**Tabelle 12: Eisenbahnstreckenabschnitte mit Zuordnung einer Teilaktionsplanung**

Teilaktionsplan	Quelle	Streckenabschnitt	Länge
TAP-DB1	DB 2550	Ortslage Tenholt – Höhe Zum Wannenbusch	250 m
TAP-DB2	DB 2550	Kreuzherrenpfad 42	-
TAP-DB3	DB 2550	Kreuzungsbauwerk A 46/DB 2550 bis Haltepunkt Erkelenz	1.100 m
TAP-DB4	DB 2550	Haltepunkt Erkelenz bis Kreuzungsbauwerk Düsseldorf Straße	1.400 m
TAP-DB5	DB 2550	Ortslage Mennekrath	400 m

## 6 Lärmaktionsplanung

### 6.1 Evaluierung des Lärmaktionsplans

Im Lärmaktionsplan der ersten Stufe (Stufe I) der Stadt Erkelenz vom 21.11.2008 wurden als Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs Streckenabschnitte mit mehr als sechs Millionen Fahrzeugen pro Jahr betrachtet. Im Stadtgebiet von Erkelenz sind dies ausschließlich Abschnitte der Autobahnen A 46 und A 61.

Die Lärmkartierung für das Gemeindegebiet weist unter Berücksichtigung der bestehenden Lärmschutzmaßnahmen für die o. g. Hauptlärmquellen eine geringe Anzahl Menschen auf, die von den Schwellenwerten  $L_{den}$  70 dB(A) (3 Personen) und  $L_{night}$  60 dB(A) (4 Personen) betroffen sind.

Lärmbezogene Beschwerden eventuell Betroffener lagen der Stadt Erkelenz nicht vor, sodass bisher kein gesonderter Lärmaktionsplan aufgestellt wurde.

In dieser Stufe des Lärmaktionsplans werden daher die Hauptlärmquellen der ersten Stufe wieder mit aufgenommen.

Im Bearbeitungszeitraum zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stufe II wurden die strategischen Lärmkarten im Januar 2018 vom LANUV für die anstehende Stufe III aktualisiert. In Absprache mit der Stadt Erkelenz wurde unter Berücksichtigung der bisher erarbeiteten Ergebnisse zur Stufe II mit der Bearbeitung der Stufe III fortgefahren. Ein eigenständiger Lärmaktionsplan der Stufe II mit einer Kartierungsgrundlage der Stufe II wurde aufgrund der zwischenzeitlichen Aktualisierung der Lärmkarten nicht erstellt.

### 6.2 Hauptverkehrsstraßen

#### 6.2.1 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung

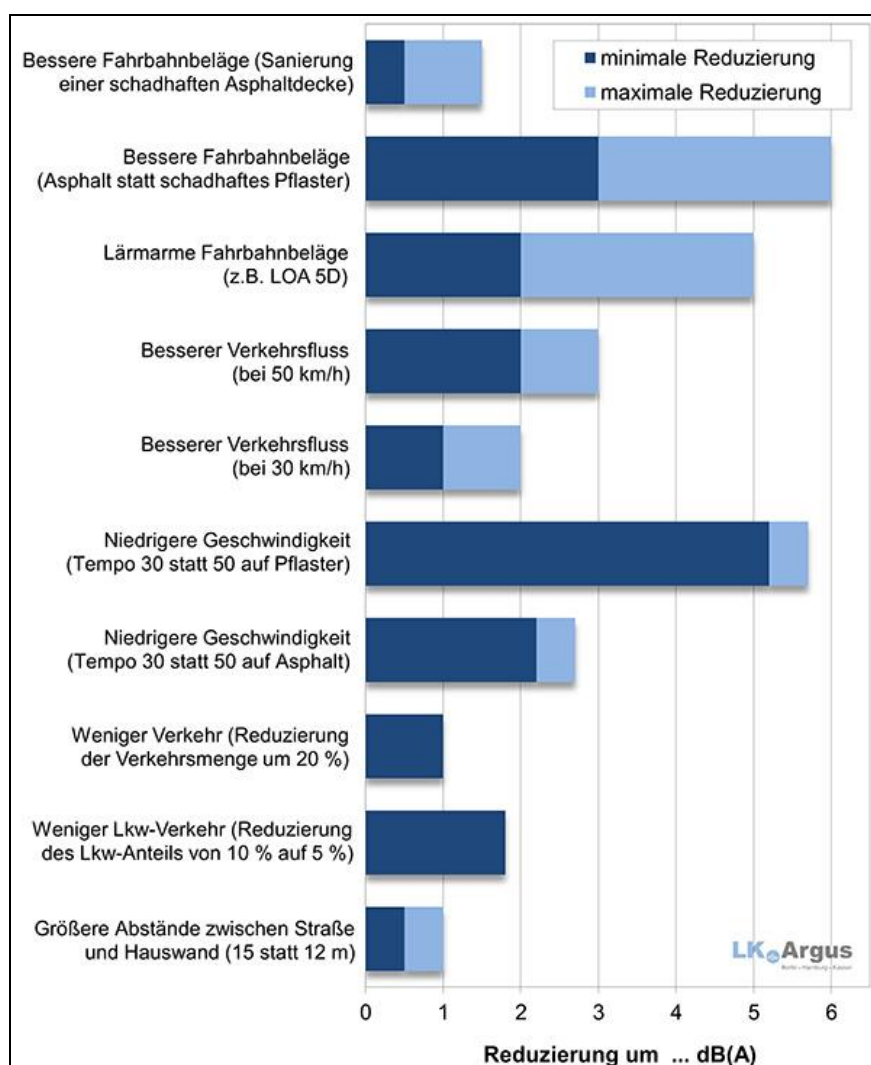
Grundsätzlich kommen zur Lärminderung planerische, verkehrliche, technische, baulich gestalterische und planungsorganisatorische Maßnahmen infrage. Die verschiedenen Maßnahmen sind in ihrer Wirksamkeit und Realisierungsmöglichkeit durchaus unterschiedlich zu bewerten. Vor diesem Hintergrund sollten zunächst Maßnahmen berücksichtigt werden, die ohne größere städtebauliche Eingriffe zu realisieren sind. Im Einzelnen stehen hierfür z. B. folgende Maßnahmen zur Diskussion:

- Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, gegebenenfalls zeitliche Beschränkungen,
- Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen,
- Verstetigung des Verkehrs, z. B. durch Optimierung der Lichtsignalsteuerung.

Darüber hinaus sind langfristige Maßnahmen zu diskutieren, die in der Regel städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen beinhalten, wie z. B.

- bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Einbau lärm- armer Fahrbahnbeläge),
- Verlagerung und Bündelung des Verkehrs,
- Vergrößerung des Abstands zwischen Emissions- und Immissi- onsort,
- Nutzung der Eigenabschirmung (bei Neuplanung),
- Änderung der Nutzung.

Je nach Maßnahme sind Lärminderungen zwischen 1 dB(A) und 6 dB(A) zu erreichen (Bild 9).



**Bild 9: Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen im Straßenverkehr (Quelle: [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de), Stand 2015)**

### 6.2.2 Maßnahmenvorschläge für die Konfliktabschnitte

Für die Konfliktabschnitte müssen entsprechende Teilaktionspläne mit Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen zur Einhaltung der Grenzwerte aufgestellt werden.

Auch wenn nicht für jedes Gebäude innerhalb eines Abschnitts zwangsläufig eine Grenzwertüberschreitung gegeben ist, liegt die erforderliche Lärminderung zur Unterschreitung der Grenzwerte für alle Einwohner in den einzelnen Abschnitten bei bis zu 5 dB(A).

Zur Erreichung der notwendigen Lärminderungen kommen im Wesentlichen folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht:

- Reduzierung der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z. B. in den Ortsdurchfahrten von 50 km/h auf 30 km/h (T30)). Die hierdurch erreichbare Lärminderung liegt bei bis zu 2,7 dB(A). Diese Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar. Zusätzlich zur direkten Lärminderung aus der Geschwindigkeitsreduzierung sind zusätzlich Lärminderungen aus weiteren Verlagerungseffekten zu erwarten.
- Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags. Die erreichbare Lärminderung liegt bei etwa 5 dB(A). Die Maßnahme ist bei anstehender Fahrbahnerneuerung umsetzbar.
- Eine Querschnittsänderung im Straßenraum als Einzelmaßnahme reicht meistens nicht aus, kann aber in Kombination mit den beiden zuvor genannten Maßnahmen oder dem passiven Lärmschutzmaßnahmen eine weitere Lärminderung von bis zu 1 dB(A) bewirken.

Neben den auf die einzelnen Teilaktionspläne abgestimmten Maßnahmenvorschlägen kann auch die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen an Wohn- und Schlafräumen mit Überschreitung der Auslösewerte in Betracht gezogen werden.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der verkehrlichen Situation sowie der Lärminderungspotenziale nach Bild 9 ergeben sich für die einzelnen Teilaktionspläne die in Tabelle 13 bis Tabelle 22 dargestellten Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen.

Tabelle 13: Lage und Maßnahmenvorschläge Teilaktionsplan TA-A46/1



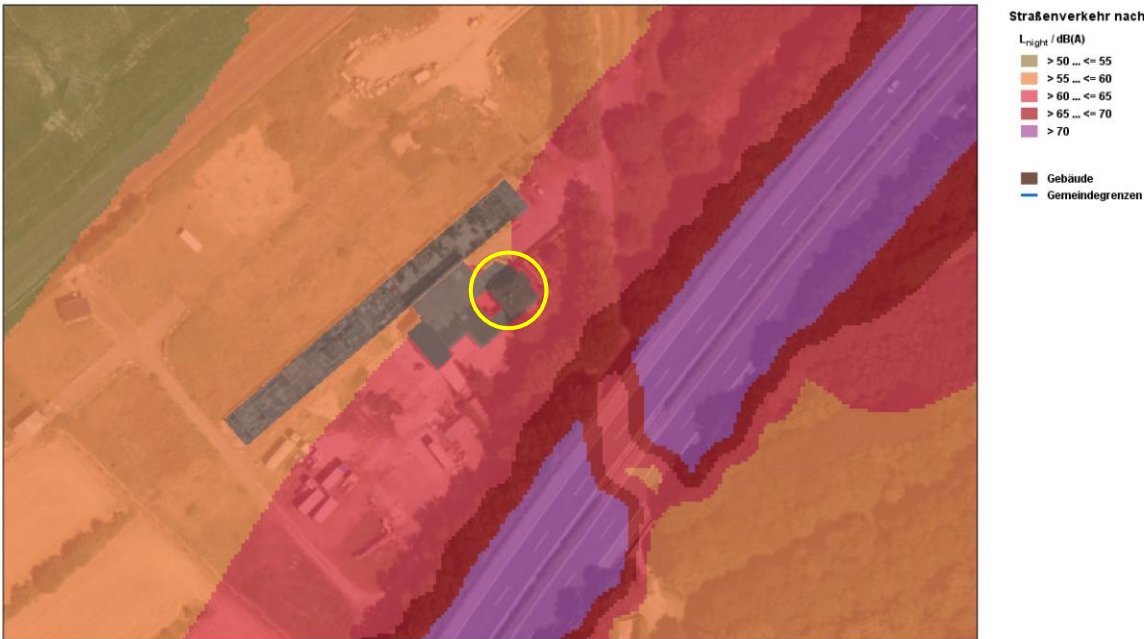
<b>TA-A46/1</b>	Quelle: A 46	
	Straße/Straßenabschnitt: Mennekrath	
		
		
Maßnahmen	Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad).	

Tabelle 14: Lage und Maßnahmvorschläge Teilaktionsplan TA-A46/2


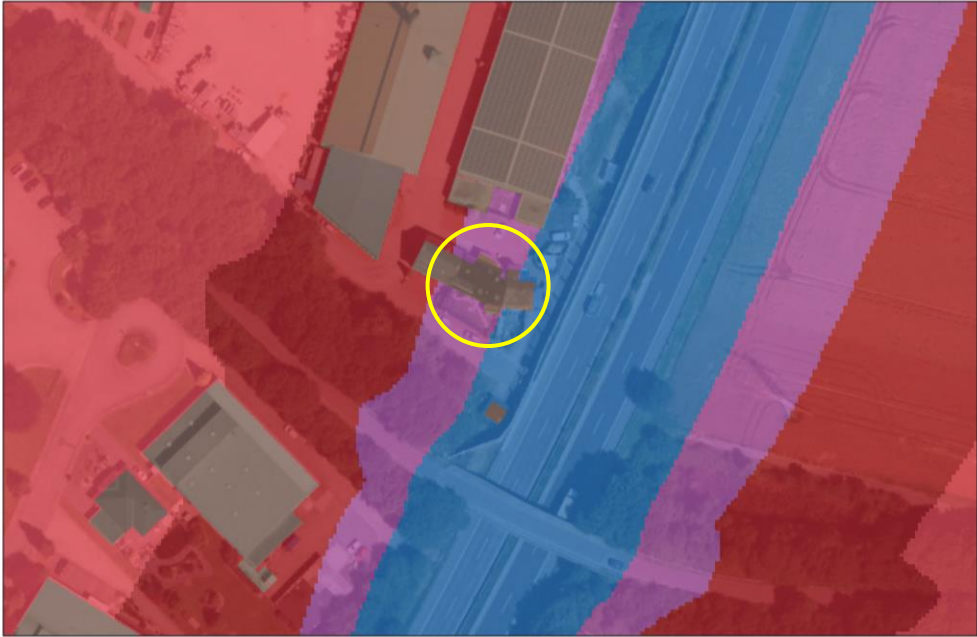
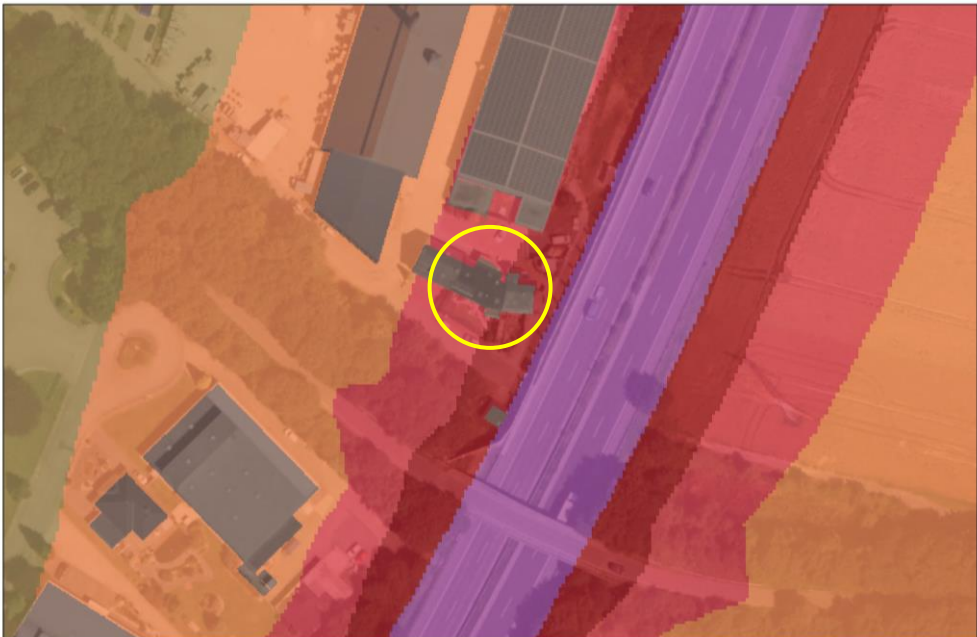
<b>TA-A46/2</b>	Quelle: A 46	
	Straße/Straßenabschnitt: Wockerather Weg	
 <div style="float: right; font-size: small;"> <p><b>Straßenverkehr 24h</b></p> <p><math>L_{den}</math> / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f96; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e67e22; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #c0392b; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #9b59b6; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 70 ... &lt;= 75</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #3498db; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 75</li> </ul> <p>■ Gebäude — Gemeindegrenzen</p> </div>		
 <div style="float: right; font-size: small;"> <p><b>Straßenverkehr nachts</b></p> <p><math>L_{night}</math> / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #8e9e90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 50 ... &lt;= 55</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e67e22; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #c0392b; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e91e63; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #9b59b6; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 70</li> </ul> <p>■ Gebäude — Gemeindegrenzen</p> </div>		
<b>Maßnahmen</b>	<p>Für diesen Abschnitt wurde im Jahr 2015 eine 150 m lange Lärmschutzwand errichtet. Bei der nächsten Neuberechnung der Lärmkarten ist dies zu berücksichtigen.</p>	

Tabelle 15: Lage und Maßnahmvorschläge Teilaktionsplan TA-B57/1




<p><b>TA-B57/1</b></p>	<p>Quelle: B 57</p>	
	<p>Straße/Straßenabschnitt: Knotenpunkt Krefelder Straße (B 57)/Birker Weg bis nördlicher Ortseingang/-ausgang Granterath</p>	
		<p><b>Straßenverkehr 24h</b> L<sub>den</sub> / dB(A)          &gt; 55 ... &lt;= 60          &gt; 60 ... &lt;= 65          &gt; 65 ... &lt;= 70          &gt; 70 ... &lt;= 75          &gt; 75          Gebäude          Gemeindegrenzen</p>
		<p><b>Straßenverkehr nachts</b> L<sub>night</sub> / dB(A)          &gt; 50 ... &lt;= 55          &gt; 55 ... &lt;= 60          &gt; 60 ... &lt;= 65          &gt; 65 ... &lt;= 70          &gt; 70          Gebäude          Gemeindegrenzen</p>
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung einer Lärmschutzwand oder</li> <li>- Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (bei Deckensanierung) oder</li> <li>- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder</li> <li>- Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechend hohem Wirkungsgrad).</li> </ul>	



Tabelle 16: Lage und Maßnahmenvorschläge Teilaktionsplan TA-B57/2


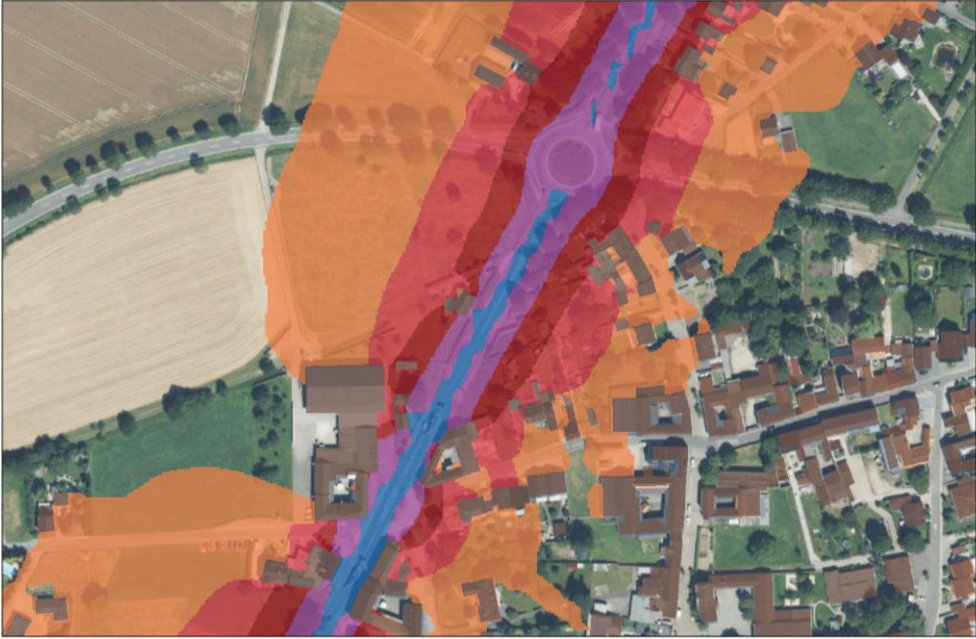
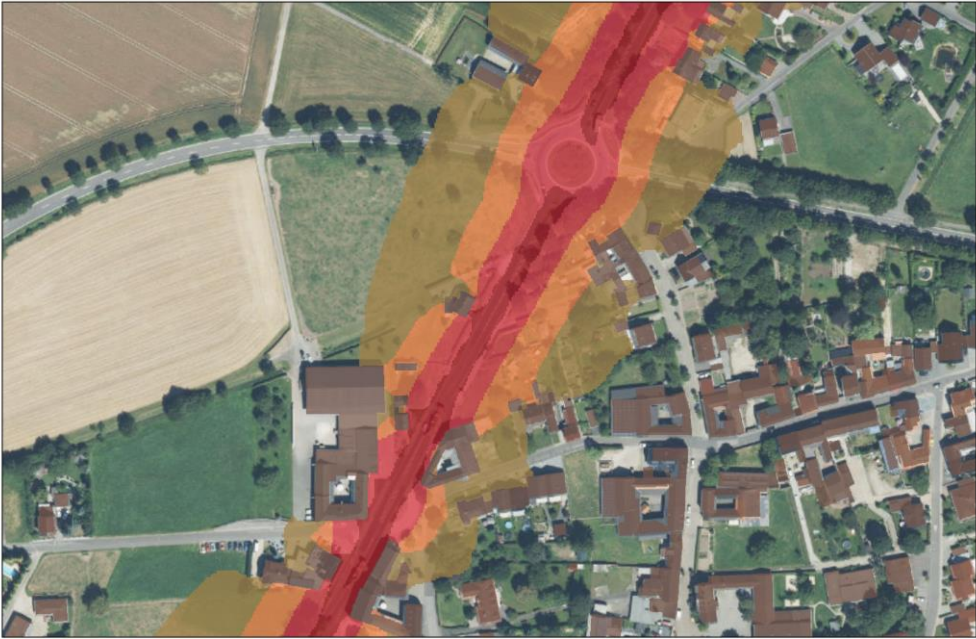
<b>TA-B57/2</b>	Quelle: B 57	
	Straße/Straßenabschnitt: nördlicher Ortseingang/-ausgang Granterath bis südlicher Ortseingang/ -ausgang Granterath	
 <div style="float: right; font-size: small;"> <p><b>Straßenverkehr 24h</b></p> <p><math>L_{den}</math> / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e377c2; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #17becf; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #1f77b4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 70 ... &lt;= 75</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #1f77b4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 75</li> </ul> <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #8c564b; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Gebäude  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-bottom: 1px solid #1f77b4; margin-right: 5px;"></span> Gemeindegrenzen                 </p> </div>		
 <div style="float: right; font-size: small;"> <p><b>Straßenverkehr nachts</b></p> <p><math>L_{night}</math> / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 50 ... &lt;= 55</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e377c2; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #17becf; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #1f77b4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #1f77b4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 70</li> </ul> <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #8c564b; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Gebäude  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border-bottom: 1px solid #1f77b4; margin-right: 5px;"></span> Gemeindegrenzen                 </p> </div>		
Maßnahmen/	– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad).	

Tabelle 17: Lage und Maßnahmenvorschläge Teilaktionsplan TA-B57/3


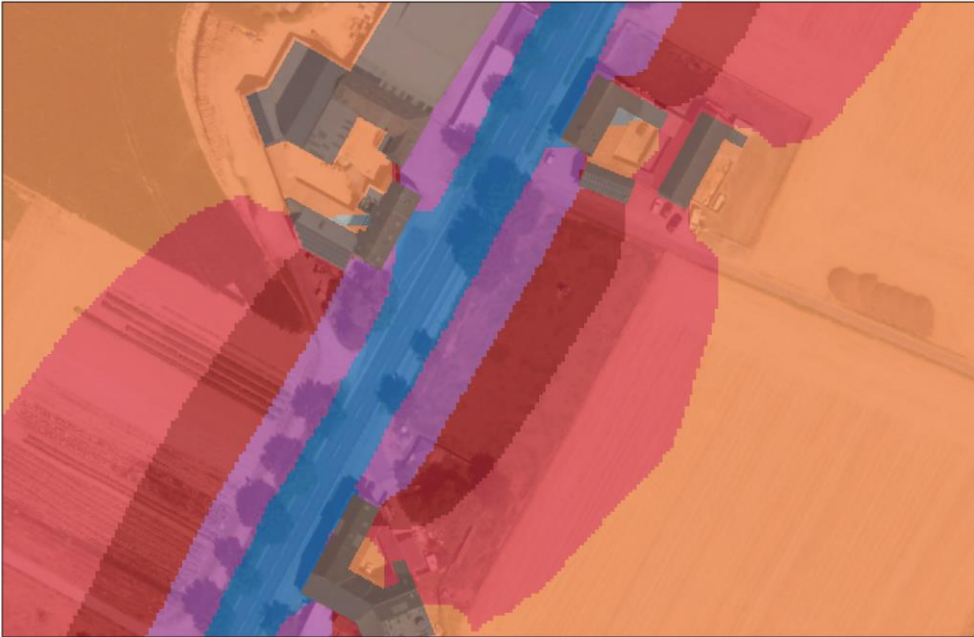
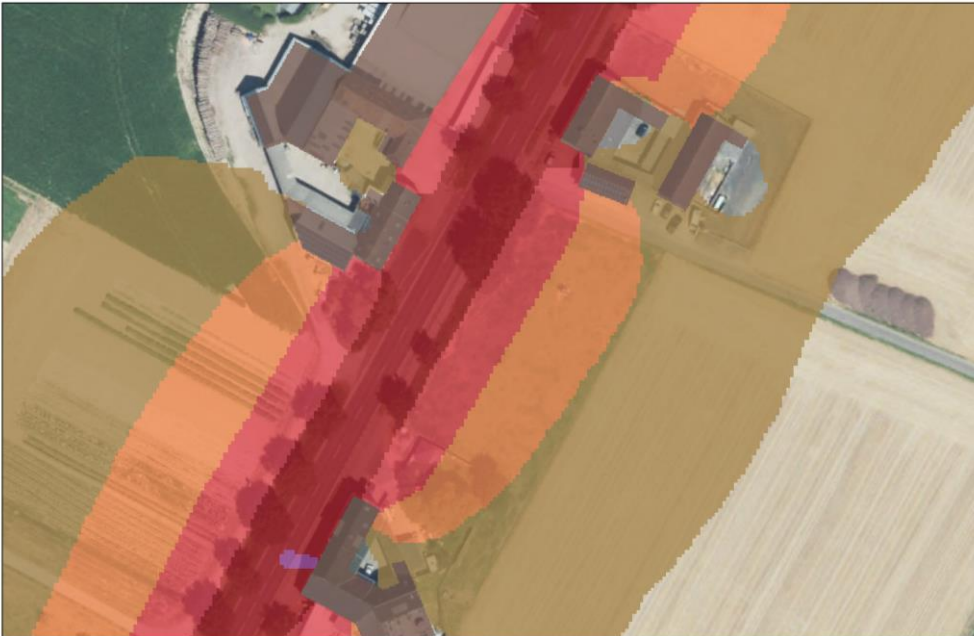
<p><b>TA-B57/3</b></p>	<p>Quelle: B 57</p>	
	<p>Straße/Straßenabschnitt: Ortslage Scheidt</p>	
 <div data-bbox="1236 548 1372 750" style="float: right;"> <p><b>Straßenverkehr 24h</b></p> <p><math>L_{den} / dB(A)</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e34724; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #c0392b; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #9b59b6; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 70 ... &lt;= 75</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #3498db; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 75</li> </ul> <p>■ Gebäude — Gemeindegrenzen</p> </div>		
 <div data-bbox="1236 1220 1372 1422" style="float: right;"> <p><b>Straßenverkehr nachts</b></p> <p><math>L_{night} / dB(A)</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f1c40f; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 50 ... &lt;= 55</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e34724; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #c0392b; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #9b59b6; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt; 70</li> </ul> <p>■ Gebäude — Gemeindegrenzen</p> </div>		
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (bei Deckensanierung) und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder</li> <li>- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder</li> <li>- Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechend hohem Wirkungsgrad).</li> </ul>	

Tabelle 18: Lage und Maßnahmvorschläge Teilaktionsplan TA-B57/4


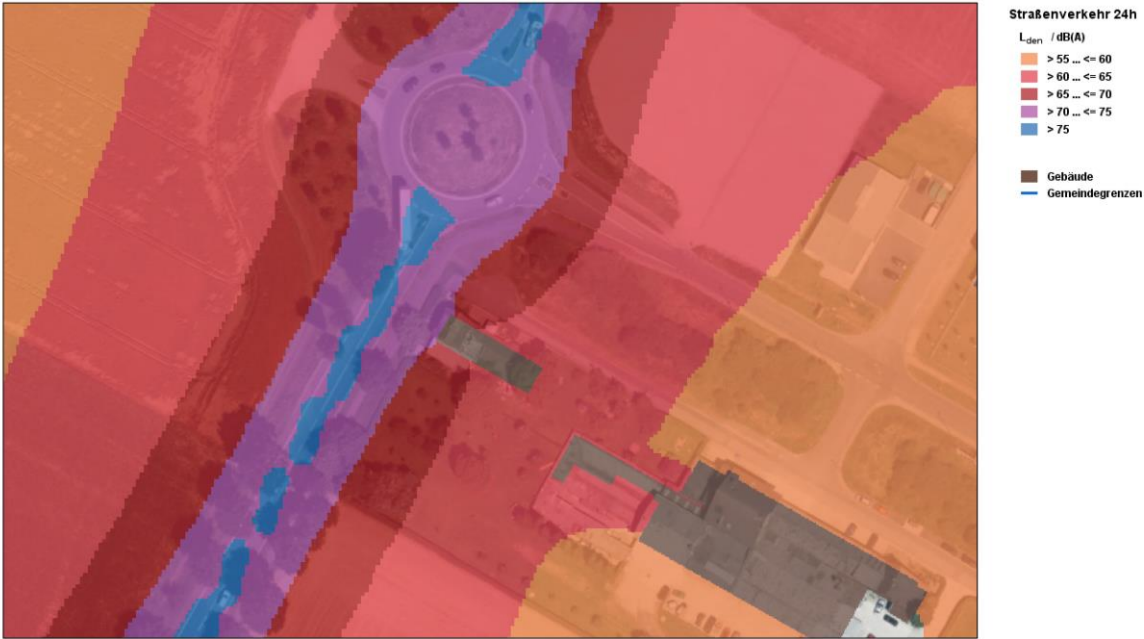
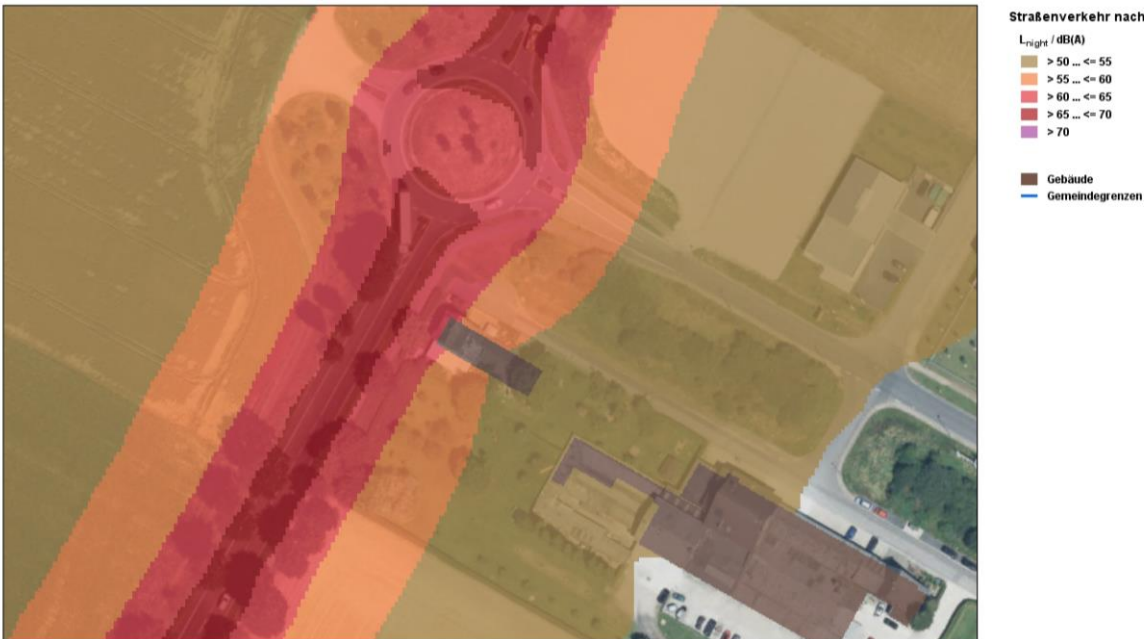
<b>TA-B57/4</b>	Quelle: B 57	
	Straße/Straßenabschnitt: Commerden	
		<p><b>Straßenverkehr 24h</b></p> <p><math>L_{den}</math> / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li>&gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li>&gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li>&gt; 70 ... &lt;= 75</li> <li>&gt; 75</li> </ul> <p>■ Gebäude — Gemeindegrenzen</p>
		<p><b>Straßenverkehr nachts</b></p> <p><math>L_{night}</math> / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 50 ... &lt;= 55</li> <li>&gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li>&gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li>&gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li>&gt; 70</li> </ul> <p>■ Gebäude — Gemeindegrenzen</p>
Maßnahmen	– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad).	

Tabelle 19: Lage und Maßnahmenvorschläge Teilaktionsplan TA-L19/1


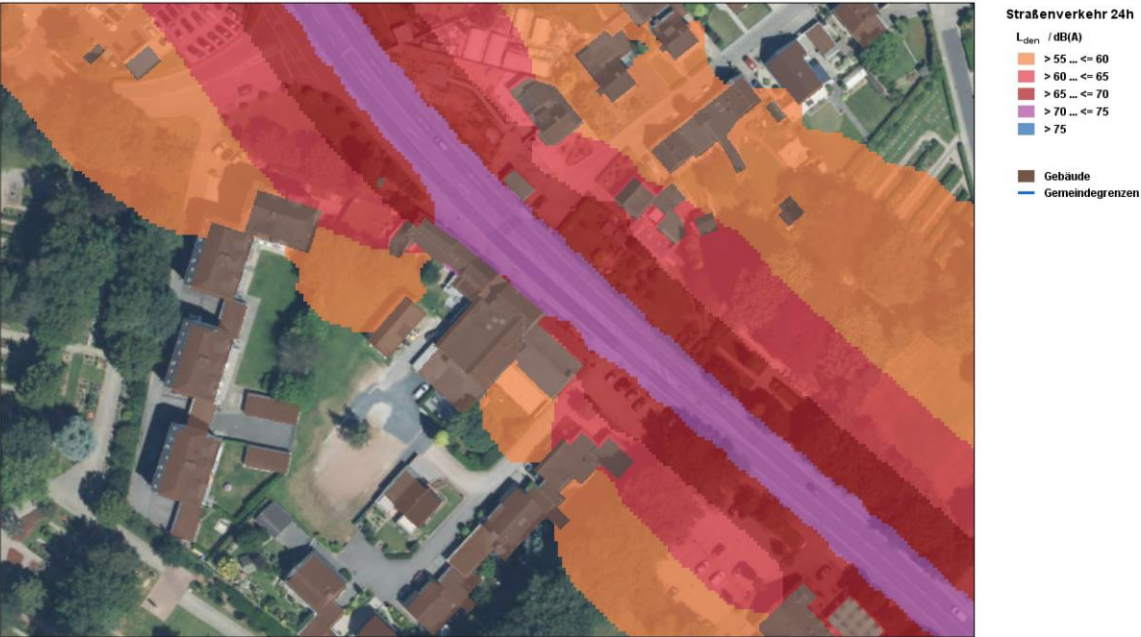
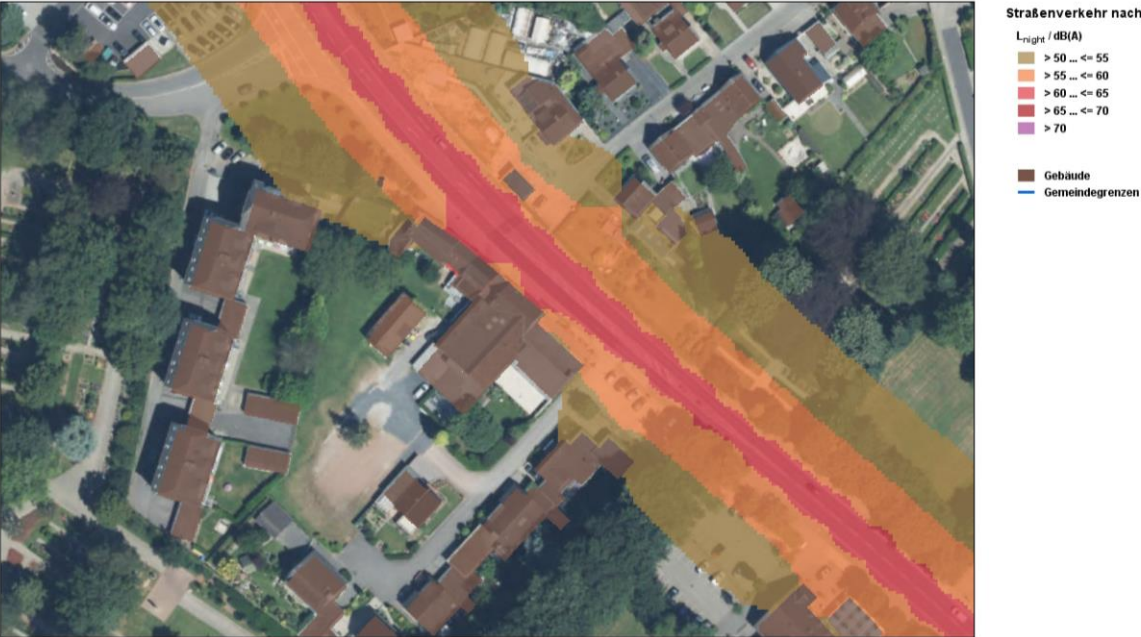
<b>TA-L19/1</b>	Quelle: L 19	
	Straße/Straßenabschnitt: Kreuzungsbauwerk B 57/L 19 bis Knotenpunkt Roermonder Straße/ Molter	
		
		
Maßnahmen/ -kombinationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h oder</li> <li>– Querschnittsänderung (zu Lasten des Linksabbiegers) und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder</li> <li>– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem hohem Wirkungsgrad)</li> </ul>	

Tabelle 20: Lage und Maßnahmevorschläge Teilaktionsplan TA-L19/2


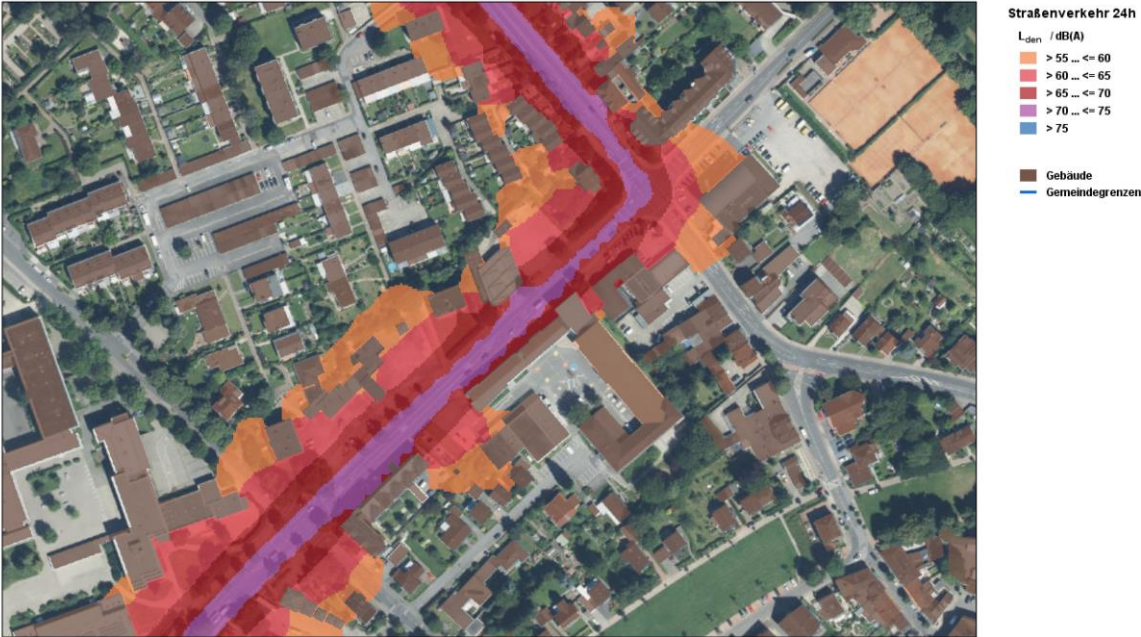

<p><b>TA-L19/2</b></p>	<p>Quelle: L 19</p>	
	<p>Straße/Straßenabschnitt: Knotenpunkt Krefelder Straße (L 19)/Zehnthofweg bis Knotenpunkt Krefelder Straße (L 19)/Roermonder Straße (L 19)</p>	
		
		
<p>Maßnahmen/ -kombinationen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h oder</li> <li>- Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad)</li> </ul>	

Tabelle 21: Lage und Maßnahmenvorschläge Teilaktionsplan TA-L19/3


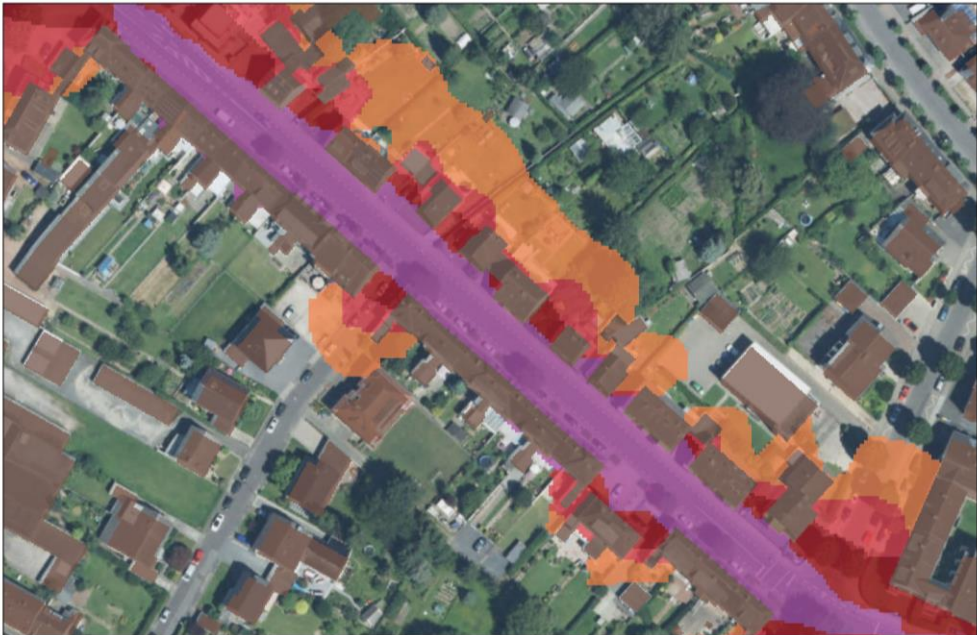


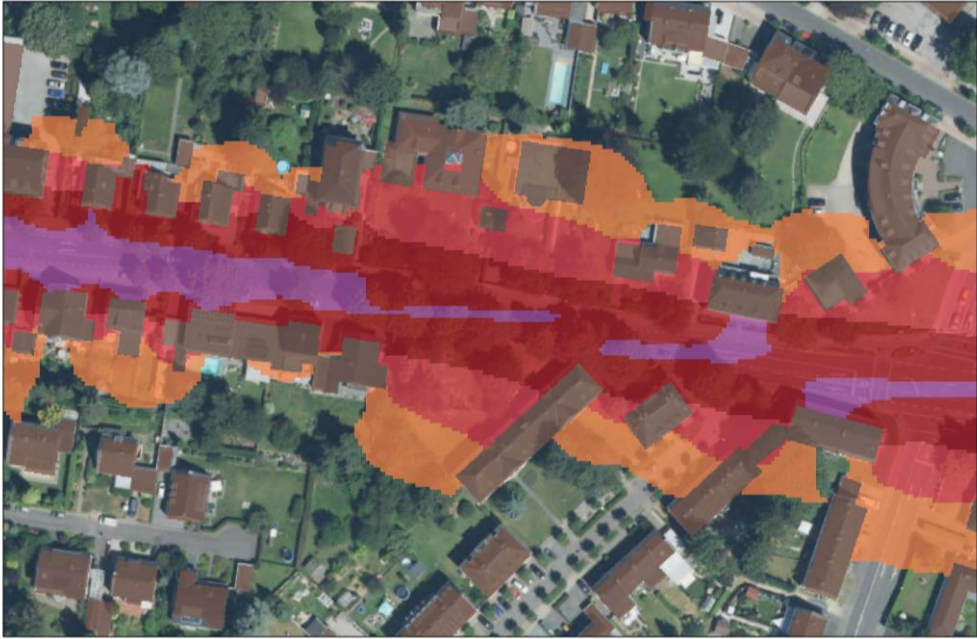
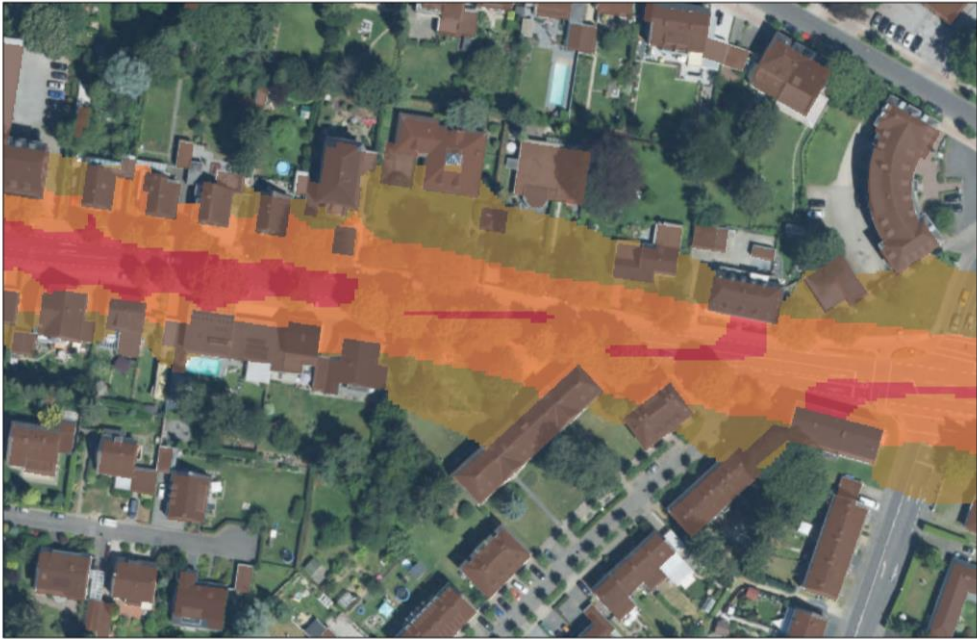
TA-L19/3	Quelle: L 19	
	Straße/Straßenabschnitt: Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/ Aachener Straße bis Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Am Schneller	
		<b>Straßenverkehr 24h</b> $L_{den}$ / dB(A) > 55 ... <= 60 > 60 ... <= 65 > 65 ... <= 70 > 70 ... <= 75 > 75 Gebäude Gemeindegrenzen
		<b>Straßenverkehr nachts</b> $L_{night}$ / dB(A) > 50 ... <= 55 > 55 ... <= 60 > 60 ... <= 65 > 65 ... <= 70 > 70 Gebäude Gemeindegrenzen
Maßnahmen/ -kombinationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder</li> <li>– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechend hohem Wirkungsgrad).</li> </ul>	

Tabelle 22: Lage und Maßnahmenvorschläge Teilaktionsplan TA-L19/4

<b>TA-L19/4</b>	Quelle: L 19	
	Straße/Straßenabschnitt: Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/ Tenholter Straße bis Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Freiheitsplatz/ Gerhard-Welter-Straße	
 <div style="float: right; font-size: small;"> <p><b>Straßenverkehr 24h</b></p> <p><math>L_{den}</math> / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: orange;">■</span> &gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li><span style="color: red;">■</span> &gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li><span style="color: purple;">■</span> &gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li><span style="color: blue;">■</span> &gt; 70 ... &lt;= 75</li> <li><span style="color: blue;">■</span> &gt; 75</li> </ul> <p>■ Gebäude — Gemeindegrenzen</p> </div>		
 <div style="float: right; font-size: small;"> <p><b>Straßenverkehr nachts</b></p> <p><math>L_{night}</math> / dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">■</span> &gt; 50 ... &lt;= 55</li> <li><span style="color: orange;">■</span> &gt; 55 ... &lt;= 60</li> <li><span style="color: red;">■</span> &gt; 60 ... &lt;= 65</li> <li><span style="color: purple;">■</span> &gt; 65 ... &lt;= 70</li> <li><span style="color: purple;">■</span> &gt; 70</li> </ul> <p>■ Gebäude — Gemeindegrenzen</p> </div>		
Maßnahmen/ -kombinationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h oder</li> <li>– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad)</li> </ul>	

### 6.3 Hauptschienenverkehr

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans entlang der Hauptschienenwege des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

Auf Bundesebene wurden folgende Maßnahmen zur Lärmminde- rung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen:<sup>5</sup>

- Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hatte die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fortgeschriebene Förderrichtlinie „Lärmabhängiges Trassenpreissystem“ vom Oktober 2013.

- Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen („Flüsterbremsen“)

Bremsen, welche beim Bremsvorgang die Räder glätten und so das Fahrgeräusch des Zuges erheblich senken.

- Lärmsanierungsprogramm

Zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung erarbeitet worden. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sind. Hierzu wurde ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung entwickelt.

Mit Schreiben vom 25.09.2017 (s. Anlage) informierte die DB Netz AG, dass im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms die Strecke Nr. 2550 (Abschnitt Erkelenz und Erkelenz-Mennekrath) als Sanierungsbereich bearbeitet wird.

Mit der Planung von Maßnahmen soll zeitnah begonnen werden. In einem ersten Schritt wird ein Schalltechnisches Gutachten beauftragt, welches durch die DB Umwelt erarbeitet wird. Auf dieser Grundlage werden in einem zweiten Schritt mögliche Schallschutzwände geplant und umgesetzt.

<sup>5</sup> Auszug aus dem Erlass des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15.05.2015: EG-Umgebungslärm-Richtlinie, Lärmaktionsplanung für Schienenwege gemäß § 47d des BImSchG, Handlungsempfehlungen für Städte und Gemeinden mit Lärmproblemen im Sinne des § 47 Abs. 1 BImSchG entlang kartierter Schienenwege.



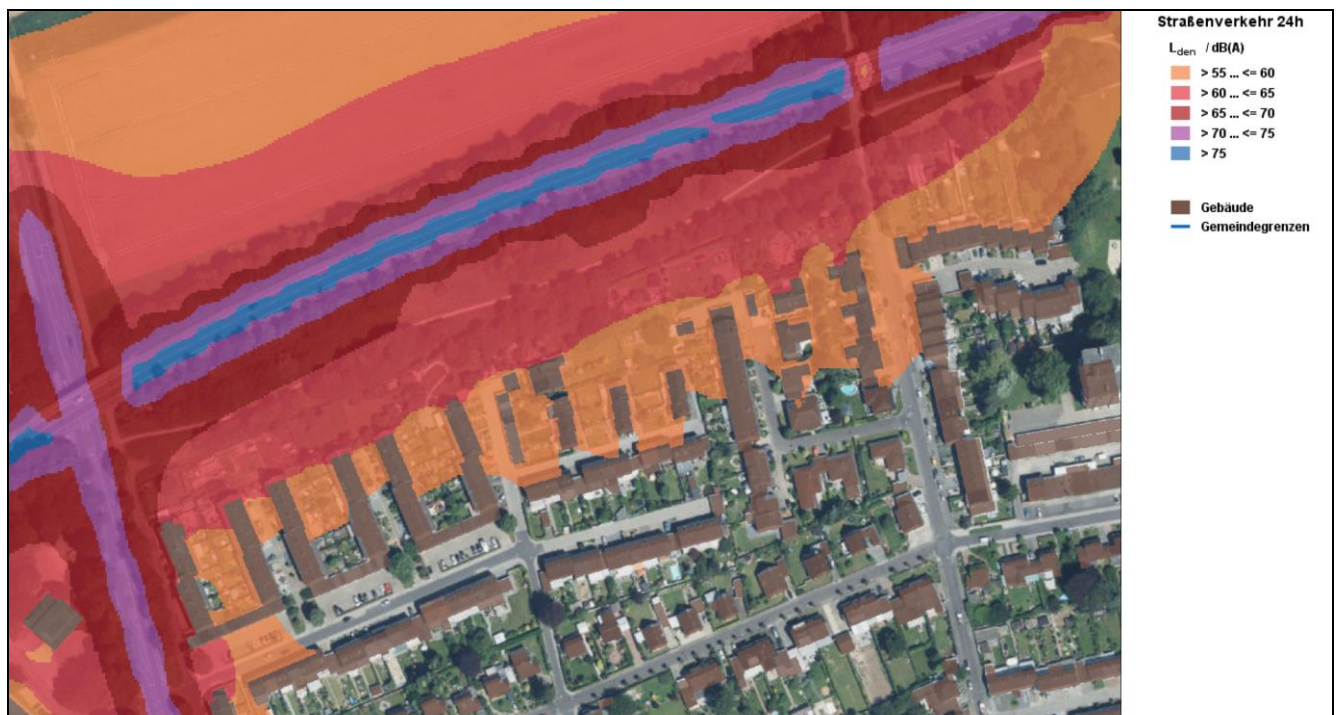
## 7 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans mitzuwirken. Zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung der Stadt Erkelenz wurde im zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaftsförderung und Betriebe im öffentlichen Teil (Vorlage A 61/424/2018) am 24.4.2018 berichtet.

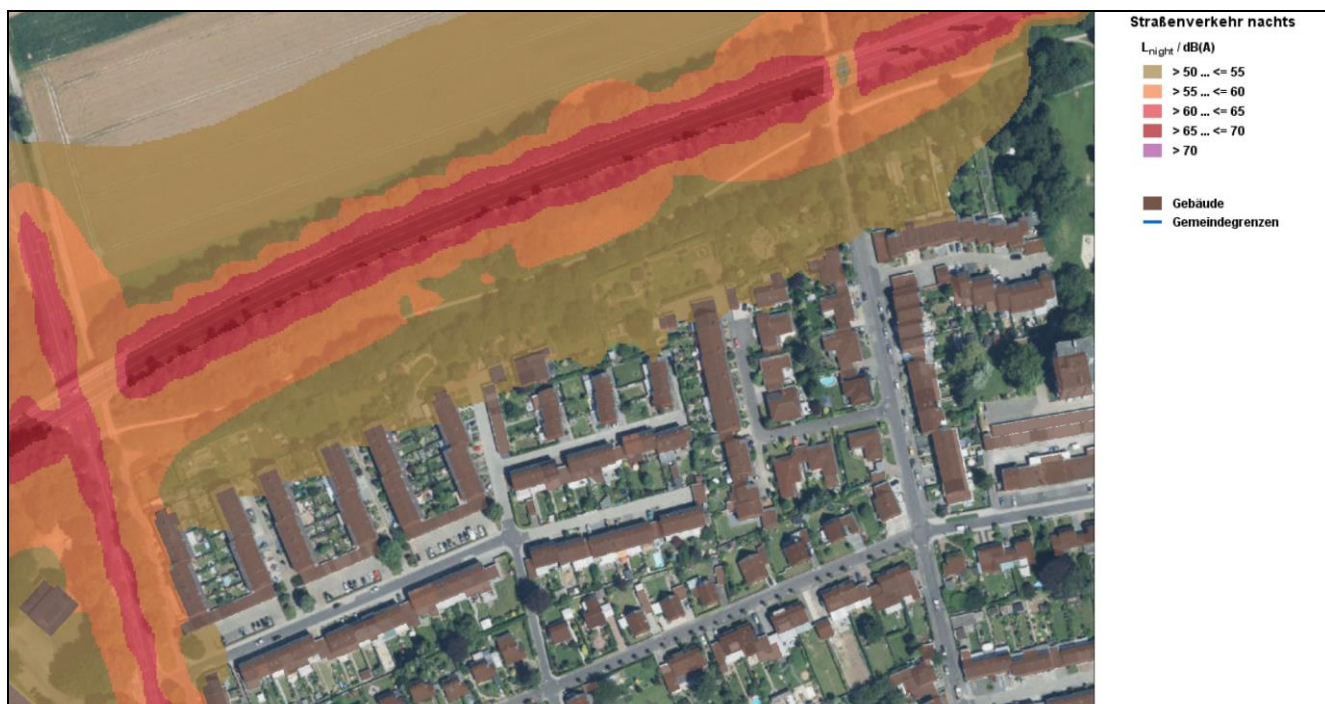
Darüber hinaus wurde den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Erkelenz die Möglichkeit gegeben, sich über das Verfahren zu informieren, die ausgearbeiteten Lärmkarten einzusehen und sich aktiv an der Aktionsplanung zu beteiligen. Hierzu konnten die Lärmkarten und erarbeiteten Maßnahmenvorschläge in der Zeit vom 22.5.2018 bis 22.6.2016 durch öffentliche Auslage eingesehen werden. Die Bekanntgabe erfolgte im Amtsblatt Nr. 9/2018 vom 11.5.2018 und über das Internetportal der Stadt Erkelenz am 18.5.2018.

Private Eingaben, Änderungswünsche oder Verbesserungsvorschläge wurden in diesem Zeitraum von insgesamt 14 Personen bei der Verwaltung eingereicht (siehe Anhang). Im Fokus der Stellungnahmen beschreiben Anwohner aus dem Marienviertel (zwischen Roermonder Straße/Venloer Straße und der Straße Buscherkamp) die empfundene Lärmsituation im Bezug zur B 57. Als Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung wird die Errichtung einer Lärmschutzwand vorgeschlagen. Diese soll die Lücke der bereits bestehenden Lärmschutzwand an der B 57 schließen.

Gemäß der Lärmkartierung des LANUV sind im Marienviertel derzeit keine Überschreitung der Auslösewerte zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans mit  $L_{den} > 70$  dB(A) und/oder  $L_{night} > 60$  dB(A) an den Gebäudefassaden festzustellen (Bild 10 und Bild 11).



**Bild 10: Strategische Lärmkarte im Bereich des Marienviertels und der B 57 für den  $L_{den}$  (Quelle: umgebungslaermkartierung.nrw.de, Stand: Januar 2018)**



**Bild 11: Strategische Lärmkarte im Bereich des Marienviertels und der B 57 für den  $L_{night}$  (Quelle: umgebungs-laermkartierung.nrw.de, Stand: Januar 2018)**

Eine weitere Stellungnahme bezieht sich auf die Ortsumfahrung L 19 Holzweiler zwischen Titzer Straße und Landstraße. Mit dem tagebaubedingten, vorübergehenden Wegfall der A 61 zwischen den Autobahnkreuzen Jackerath und Wanlo wird auf der L 19 eine steigende Verkehrsbelastung und damit eine erhöhte Lärmbelastung befürchtet.



**Bild 12: Ortsumfahrung Holzweiler L 19 (Quelle: umgebungs-laermkartierung.nrw.de, Stand: Januar 2018)**

Die Verkehrsbelastung auf der L 19 im Bereich der Ortsumfahrung Holzweiler ist zweigeteilt. Westlich des Knotenpunkts L 19/L 117 liegt der DTV gemäß der SVZ 2015 bei rund 5.200 Kfz/24h. Östlich des Knotenpunkts liegt der DTV gemäß der SVZ 2015 bei rund 2.600 Kfz/24h. Für den aktuellen Lärmaktionsplan liegt auf Grund der geringen Verkehrsbelastung keine Lärmkartierung vor. Die Entwicklung der Verkehrs- und Lärmbelastung sollte in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans geprüft werden.

Es wurden auch die Träger öffentlicher Belange – hier Straßen.NRW als Baulastträger der betroffenen Straßenabschnitte und das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Behörde für die Haupt-eisenbahnstrecken des Bundes – über die Maßnahmenvorschläge in den Teilaktionsplänen informiert. Die Stellungnahmen seitens Straßen.NRW und Eisenbahnbundesamt sind als Anlage beige-fügt.

In der Stellungnahme von Straßen.NRW zu den Lärmaktionsplänen an den Autobahnabschnitten der A 46 wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen in Ziffer 6.2.2 bestätigt. Dies betrifft zum einen den Einbau von Schallschutzfenstern für das Gebäude in Mennek-rath (TA-A46/1), zum anderen die Bestätigung der bereits existie-renden Lärmschutzwand am Wockerather Weg (TA-A46/2).

Für die Teilaktionspläne der Bundes- und Landesstraßen ist ge-mäß der Stellungnahme zunächst eine schalltechnische Überprü-fung nach den RLS-90 durchzuführen.

Der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags ist bei anstehender Fahrbahnerneuerung umsetzbar. Diese Maßnahme wird seitens Straßen.NRW bei notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen im Rahmen eines Sanierungskonzepts regulär geprüft.

Die Reduzierung der Beschränkung der zulässigen Höchstge-schwindigkeit kann lediglich über ein Abwägungsverfahren erfol-gen. Auf Grund der regionalen und überregionalen Verbindungs-funktion der B 57 wird hier eine Geschwindigkeitsreduktion seitens Straßen.NRW nicht befürwortet.

Das Eisenbahnbundesamt hatte in seiner Stellungnahme keine weiteren Anregungen oder Bedenken vorgebracht.

## 8 Zusammenfassung

Im Rahmen der zweiten bzw. dritten Stufe der Lärmaktionsplanung gemäß Richtlinie 2002/49/EG ist für das Gebiet der Stadt Erkelenz ein Lärmaktionsplan für die Hauptlärmquellen aufzustellen. Hierzu wurde entsprechend den Vorgaben des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG die Lärmaktionsplanung durchgeführt und Maßnahmenvorschläge in Form von Teilaktionsplänen für die betroffenen Straßenabschnitte erarbeitet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen ausschließlich Maßnahmen an Straßen, die nicht in der Baulast der Stadt Erkelenz, sondern in der Baulast von Straßen.NRW liegen.

Die Lärmkarten wurden im Laufe der Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Erkelenz zur Stufe II im Januar 2018 vom LANUV für die anstehende Stufe III aktualisiert. Die aktuellen Lärmkarten wurden als Grundlage für die Ermittlung der Konfliktbereiche übernommen.

Konfliktbereiche ergeben sich bei einer Lärmbelastung von  $L_{den} > 70$  dB(A) am Tag/Nacht (24 Stunden) und/oder  $L_{night} > 60$  dB(A) in der Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)

Für die einzelnen ermittelten Konfliktbereiche an den Hauptverkehrsstraßen wurden insgesamt 10 Teilaktionspläne zur Lärmminde rung erarbeitet, bei denen Maßnahmen des passiven (Schallschutzfenster) und/oder aktiven (z. B. lärmoptimierter Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung und Lärmschutzwand) Schallschutzes vorgeschlagen werden.

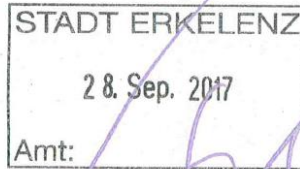
Aufgrund der Aktualisierung der Lärmkarten wurde aufbauend auf den bis dahin erarbeiteten Ergebnissen zur Stufe II der Lärmaktionsplan zur Stufe III erstellt. Ein eigenständiger Lärmaktionsplan der Stufe II mit einer Kartierungsgrundlage der Stufe II wurde nicht erstellt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hatten Einwohner und die Träger der öffentlichen Belange die Möglichkeit zu den einzelnen Teilaktionsplänen Stellung zu nehmen und weitere Maßnahmenvorschläge einzubringen. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt.

## Anlage

DB Netz AG • Hermann-Pünder-Straße 3 • 50679 Köln

Stadt Erkelenz  
Bauamt  
Herr Fauck  
Johannismarkt 17  
41812 Erkelenz



DB Netz AG  
RB West  
I.NG-W-N(3)  
Oliver Faber  
Tel.: 0221-14171272  
Oliver.Faber@Deutschebahn.com  
Hermann-Pünder-Str. 3  
50679 Köln  
www.dbnetze.com/fahrtweg

25.09.2017

**Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes  
hier: Förderprogramm des Bundes zur Lärminderung durch Schallschutzmaßnahmen  
in Erkelenz, Strecke 2550.**

**Beginn Erstellung Schalltechnische Untersuchung.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für den Schallschutz lärm betroffener Anlieger an bestehenden Eisenbahnstrecken des Bundes, die baulich keiner wesentlichen Änderung unterliegen, existierte lange keine gesetzliche Regelung. Daher hat die Bundesregierung im Jahr 1998 ein Sonderprogramm zur Minderung der Verkehrslärmbelastung an ausgewählten Schienenstrecken des Bundes verabschiedet.

Das Programm umfasst die Umsetzung aktiver und passiver Lärmsanierungsmaßnahmen. Aktive Lärmsanierungsmaßnahmen bewirken z.B. durch den Bau von Schallschutzwänden eine Lärminderung direkt an der Lärmquelle. Demgegenüber reduzieren passive Lärmsanierungsmaßnahmen (u.a. durch den Einbau von Schallschutzfenstern) die Lärmbelastung am Immissionsort (an den Wohngebäuden).

Bei dem Lärmsanierungsprogramm handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms ist zeitlich begrenzt. Es besteht für den lärm betroffenen Anlieger keine Verpflichtung zur Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahme.

Grundlage für das Lärmsanierungsprogramm ist die „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“. In dieser Richtlinie hat die Bundesregierung Lärmpegel als Grenzwerte festgesetzt. Bei Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Bearbeitung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms möglich. Zur Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen werden von dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Finanzmittel zur Verfügung gestellt.

...

DB Netz AG  
Sitz Frankfurt am Main  
Registergericht  
Frankfurt am Main  
HRB 50 879  
USt-IdNr.: DE199861757

Vorstand:  
Frank Sennhenn,  
Vorsitzender

Dr. Roland Bosch  
Bernd Koch  
Ute Plambeck  
Prof. Dr. Dirk Rompf  
Dr. Thomas Schaffer

**Unser Anspruch:**



Profitabler Qualitätsführer  
Top-Arbeitgeber  
Umwelt-Vorreiter

Die DB Netz AG ist für die Umsetzung des bundesweiten Lärmsanierungsprogramms verantwortlich. Für die Projektleitung dieser Maßnahmen zeichnet sich Herr Oliver Faber (Tel.: 0221-141 71272) verantwortlich.

Wir dürfen Ihnen mitteilen, dass der folgende Sanierungsbereich mit den nachfolgend genannten Streckenabschnitt

Ortsteil/Abschnitt	Strecken Nr.	von km	bis km
Erkelenz	2550	44,400	48,600
Erkelenz-Mennekrath	2550	49,100	49,500

im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms vorbehaltlich der Zustimmung des BMVI bearbeitet wird.

Die DB Netz AG beabsichtigt in den v. g. Streckenabschnitten zeitnah mit der Planung von Maßnahmen zu beginnen. Im ersten Schritt wird ein Schalltechnisches Gutachten beauftragt, welches durch die DB Umwelt erarbeitet wird. Auf dieser Grundlage werden im zweiten Schritt mögliche Schallschutzwände geplant und umgesetzt.

Um allen Projektbeteiligten eine zügige und erfolgreiche Abwicklung des Lärmsanierungsprogramms zu ermöglichen, bitten wir Sie, uns bei der Abwicklung der Lärmsanierungsmaßnahmen im Rahmen Ihrer Möglichkeiten zu unterstützen.

Folgende Grundlagendaten benötigen wir von öffentlicher Seite zur Erstellung eines Schalltechnischen Gutachtens:

- Bereitstellung von Bebauungsplänen zur Einstufung der Gebietsnutzung im Einwirkungsbereich der DB-Strecke. Ersatzweise können für Gebiete ohne gültigen Bebauungsplan auch Flächennutzungspläne verwendet werden.
- Bereitstellung von ALK bzw. ALKIS Daten
- Bereitstellung des digitalen Geländemodells (DGM)
- Bereitstellung von 3D-Gebäudestrukturen
- Bereitstellung von Informationen, ob in dem betreffenden Gebiet offene Verpflichtungen aus der Lärmvorsorge bzw. anderen Lärmsanierungsprogrammen bestehen (z.B. Flugverkehr/Straßenverkehr). Informationen über bereits durchgeführte oder geplante städt. Lärmschutzmaßnahmen im Einflussbereich der aufgeführten DB Strecken.
- Bereitstellung von Informationen über das Gebäudealter der förderfähigen Objekte.

Wir gehen davon aus, dass Sie uns die benötigten Informationen kostenfrei zur Verfügung stellen können, wenn diese bei der Stadt verfügbar sind.

Zudem bitten wir Sie, uns zur Gewährleistung einer reibungslosen Projektabwicklung einen festen Ansprechpartner für die Mitarbeiter der Projektgruppe Lärmsanierung und des von uns zu beauftragten Ingenieurbüros zu nennen. Zur Abstimmung und Organisation des weiteren Vorgehens und der benötigten Datendetails werden wir uns dann mit dem/der genannten Mitarbeiter/In in Verbindung setzen.

Zu Ihrer weiteren Information haben wir Ihnen die Broschüre „Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes“ beigelegt. Sollten Sie darüber hinaus Fragen zum Förderprogramm und dem weiteren Ablauf haben, stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Wir bedanken uns schon jetzt für Ihre Unterstützung und hoffen auf eine gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen  
DB Netz AG

i. V.   
Oliver Faber

i. A.   
Stefan Czilwa





Eisenbahn-Bundesamt

**Außenstelle Köln**

Eisenbahn-Bundesamt, Werkstattstraße 102, 50733 Köln

Stadt Erkelenz  
Amt 61  
Johannismarkt 17  
41812 Erkelenz

**Bearbeitung:** Sascha Rabe  
**Telefon:** +49 (221) 91657-401  
**Telefax:** +49 (221) 91657-490  
**E-Mail:** RabeS@eba.bund.de  
Sb1-esn-kl@eba.bund.de  
**Internet:** www.eisenbahn-bundesamt.de  
**Datum:** 05.04.2018  
**VMS-Nummer:** 256039

**Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)**  
64131-641pt/004-2018#090

**Betreff:** Stellungnahme LAP Erkelenz

**Bezug:** Ihr Schreiben vom 12.03.2018, Az.: 61 10 09

**Anlagen:** 0

Sehr geehrter Herr Balzhäuser,

zu dem o.g. Lärmaktionsplan werden seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht. Ich weise allerdings darauf hin, dass die Streckennummer auf der Seite 32 (gemeint ist die Strecke 2550) zu korrigieren ist.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

(Rabe)

Hausanschrift:  
Werkstattstraße 102, 50733 Köln  
Tel.-Nr. +49 (221) 91657-0  
Fax-Nr. +49 (221) 91657-490  
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier  
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken  
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20  
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590



**Straßen.NRW.**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Regionalniederlassung Niederrhein  
Postfach 101027 · 41010 Mönchengladbach

**Regionalniederlassung Niederrhein**

Stadt Erkelenz  
Thomas Balzhäuser  
Johannismarkt 17  
41812 Erkelenz



Kontakt: Frau Weiland  
Telefon: 02161/409-165  
Fax: 02161/409-215  
E-Mail: [steffi.weiland@strassen.nrw.de](mailto:steffi.weiland@strassen.nrw.de)  
Zeichen: 20400/20100.280/2.10.02.16 Erkelenz  
(Bei Antworten bitte angeben.)  
Datum: 22.03.2018

**Stellungnahme zum Lärmaktionsplan**

Ihre Mail vom 12.03.2018

Sehr geehrter Herr Balzhäuser,

im Rahmen der von Ihnen durchgeführten Lärmaktionsplanung möchte ich zu dem mir vorliegenden Entwurf Stellung nehmen.

**TA-A46/1**

Die angeführte Maßnahme von passivem Schallschutz wird nur auf Antrag des Grundstückseigentümers geprüft. Dieser soll daher entsprechend informiert werden.

**TA-A46/2**

Die errichtete Lärmschutzwand bietet ausreichenden Schallschutz.

**TA-B57/1**

Die aufgelisteten Einzelmaßnahmen müssen im Detail auf Ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Zunächst muss eine schalltechnische Berechnung nach RLS-90 durchgeführt werden, die aufgrund der Kürze der Fristsetzung nicht machbar ist. Dabei spielen diverse Aspekte wie Vorgaben aus den rechtskräftigen Bebauungsplänen eine Rolle. Sie regeln bspw., ob Städte oder Kommunen bereits Lärmschutz in Form eines Walls/einer Wand umzusetzen hatten oder den Bauherren bereits Vorgaben in den Baugenehmigungen zugehen. In diesen Fällen würde der Landesbetrieb Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wällen/Wänden oder Schallschutzfenstern aufgrund zurechenbaren Verhaltens der Grundstückseigentümer gemäß Punkt 46 VLärmSchR97 ablehnen.

Für die Umsetzung verkehrsbeschränkender Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen spielen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV eine maßgebliche Rolle. Erst bei Überschreitung dieser wird ein Abwägungsverfahren eingeleitet. Dieses wird federführend bei der anordnenden Verkehrsbehörde (auf Antrag der Stadt) durchgeführt. Hier werden dann die Belange des Landesbetriebes, der Kreisverkehrsbehörde und der Kreispolizeibehörde berücksichtigt und

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·  
Telefon: 0209/3808-0  
Internet: [www.strassen.nrw.de](http://www.strassen.nrw.de) · E-Mail: [kontakt@strassen.nrw.de](mailto:kontakt@strassen.nrw.de)

Landesbank Hessen-Thüringen  
IBAN: DE2030050000004005815 BIC: WELADED3331  
Steuernummer: 319/5922/5316

**Regionalniederlassung Niederrhein**

Breitenbachstr. 90 · 41065 Mönchengladbach  
Postfach 101027 · 41010 Mönchengladbach  
Telefon: 02161/409-0  
[kontakt.ml.nrw@strassen.nrw.de](mailto:kontakt.ml.nrw@strassen.nrw.de)

eine Entscheidung herbeigeführt. Aufgrund der regionalen und überregionalen Verbindungsfunktion einer Bundesstraße sowie der Anbaufreiheit entlang des benannten Bereiches würde man diesseits keine Geschwindigkeitsreduktion von 70 km/h auf 50 km/h befürworten.

Bei Deckensanierungen in und an Wohngebieten wird seitens des Landesbetriebes regulär ein Belag mit Minderungswirkung eingebaut.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Gerlinde Quack

Eingegangene schriftliche Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 22.05. – 22.06.2018 zum Lärmaktionsplan der Stadt Erkelenz

Stellungnahme (Nr. 1 -12)

Der Bereich des Marienviertels zwischen Roermonder Straße und dem Kindergarten Buscher Kamp ist nicht durch eine Lärmschutzwand an der angrenzenden B 57 geschützt. Generell ist der Verkehrslärm störend. Insbesondere während des Berufsverkehrs, an den Wochenenden und zu Ruhezeiten gibt es erhebliche Lärmbelastungen durch u.a. Motorräder. Dieser Bereich des Wohngebiets ist im Lärmaktionsplan nicht gesondert berücksichtigt und nicht mit Maßnahmen belegt. Es wird zumindest eine Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand gefordert.

Stellungnahme (Nr. 13)

Die Lärmbelastung im Marienviertel hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Vor allem durch Lkw's der Speditionsbetriebe in Hückelhoven besteht ab ca. 4 Uhr bis ca. 21 Uhr eine sehr störende Lärmkulisse. Die B 57 ist im Bereich des Marienviertels im Gegensatz zu den angrenzenden Bereichen nicht durch eine Lärmschutzwand geschützt. Dadurch ist die Nutzung der privaten Freiflächen und damit die Wohnqualität deutlich eingeschränkt und herabgesetzt. Es wird zumindest eine Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand gefordert.

Stellungnahme (Nr. 14)

Wir bitten folgenden Sachverhalt für die weitere Planung zu diesem Vorgang zu berücksichtigen.

Aus unserer Sicht wird es zu erheblichen Lärm-Mehrbelastungen im Bereich L19 Ortsumgehung Holzweiler kommen. Genauer gesagt ab L19 Höhe Titzerstrasse bis zum Sportplatz. Durch den Wegfall der A61 wird hier der Verkehr zunehmen, da sich dadurch die Distanz für PKW's und LKW's von Aachen (A44) und Koblenz (A61) in Richtung Erkelenz erheblich verlängert. Es ist also davon auszugehen, dass die Abfahrt Jackerath genutzt wird und dann im weiteren Verlauf die L19 um nach Erkelenz zu gelangen.

Dadurch wird die Lärmbelastung an der Ortsumgehung Holzweiler steigen.

Wir bitten daher dies bei Ihren Planungen zu berücksichtigen. Insbesondere geplante Lärmmessung sollte erst nach vollständigem Wegfall der heutigen A61 erfolgen, um ein unverfälschtes Bild der zukünftigen Lärmbelastung zu erhalten.