Gemeinde Aldenhoven
Lärmaktionsplan - Stufe 4

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2

Stand: 15.04.2024

Aufstellende Behörde:

Gemeinde Aldenhoven
Dietrich-Mülfahrt-Str. 11-13
52457 Aldenhoven

Im Auftrag der Gemeinde Aldenhoven

AVISO GmbH
Am Hasselholz 15
52074 Aachen
Fon: +49 (0) 241 / 470358-0
Fax: +49 (0) 241 / 470358-9
E-Mail: info@avisogmbh.de
http://www.avisogmbh.de

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
Abbildungsverzeichnis 3
Tabellenverzeichnis 3
1 Anlass und Ziel der Lärmaktionsplanung 4
2 Ablauf der Lärmaktionsplanung 5
3 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen 6
3.1 Hauptverkehrsstraßen 8
3.2 Haupteisenbahntrasse 10
3.3 Flughafen 10
3.4 Gewerbe- und Industriegebiete 10
4 Zuständige Behörde 11
4.1 Ort der Veröffentlichung 11
5 Rechtlicher Hintergrund 12
5.1 Lärmindizes gem. Artikel 5 der Richtlinie 2002/49/EG 12
6 Ergebnisse der Lärmkartierung Stufe 4 13
7 Ruhige Gebiete 18
8 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit 19
8.1 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 19
8.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 20
9 Maßnahmen 21
9.1 Überblick über mögliche Maßnahmen 21
9.2 Lärmminderungspotenzial möglicher Maßnahmen 22
9.3 Bereits umgesetzte oder konkret geplante Maßnahmen 23
9.4 Weitere / langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm 25
9.5 Maßnahmen für den Lärmaktionsplan Aldenhoven 25
10 Kosten und Fördermöglichkeiten 29
11 Überprüfung der Maßnahmen 30
Literaturverzeichnis 31
Anhang 33

Abbildungsverzeichnis

Bild 2.1: schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung gemäß /LAI 2022/ 5

Bild 3.1: Übersicht über das Straßennetz im Untersuchungsgebiet Aldenhoven 7

Bild 3.2: Kfz-Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet Aldenhoven (DTV Kfz in Kfz/24h) aus /LANUV 2024/ 9

Bild 6.1: Lärmkarten 4. Stufe 2022, 24h-Pegel (L_{DEN}) /LANUV 2022/ 14

Bild 6.2: Lärmkarten 4. Stufe 2022, Nachtpegel (L_{Night}) /LANUV 2022/ 15

Bild 9.1: Lärmminderungspotenziale möglicher Maßnahmen 23

Bild 9.2: Übersichtsdarstellung der einzelnen Streckenabschnitte für die Steckbriefe 26

Tabellenverzeichnis

Tab. 3.1: Kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung 4. Stufe 2022 mit durchschnittlich täglicher Verkehrsbelastung aus /LANUV 2024/ 8

Tab. 6.1: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Gemeinde Aldenhoven 16

Tab. 6.2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde Aldenhoven.....16

Tab. 6.3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Gemeinde Aldenhoven 16

Tab. 6.4: geschätzte Anzahl der Personen mit gesundheitlichen Auswirkungen in der Gemeinde Aldenhoven.....17

Tab. 9.1: Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung bzw. Kartierungsgrenze nach 34. BImSchV 27

Tab. 9.2: Lärmminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Autobahn A 44 27

Tab. 9.3: Lärmminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Bundesstraße B 56 27

Tab. 9.4: Lärmminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Landesstraßen L 11 und L 136.....28

1 Anlass und Ziel der Lärmaktionsplanung

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

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

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

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

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

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

Die Gemeinde Aldenhoven ist im Rahmen der 4. Stufe zur Aufstellung und Umsetzung eines Lärmaktionsplans verpflichtet. Bei den vorherigen Stufen der Lärmaktionsplanung (Stufe 1-3) war Aldenhoven noch nicht betroffen.

2 Ablauf der Lärmaktionsplanung

Das folgende Bild 2.1 beschreibt die empfohlenen Prozessschritte bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen /LAI 2022/. Aktuell befindet sich die Aufstellung des Lärmaktionsplanes in der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 (s. Punkt 3 in Bild 2.1).

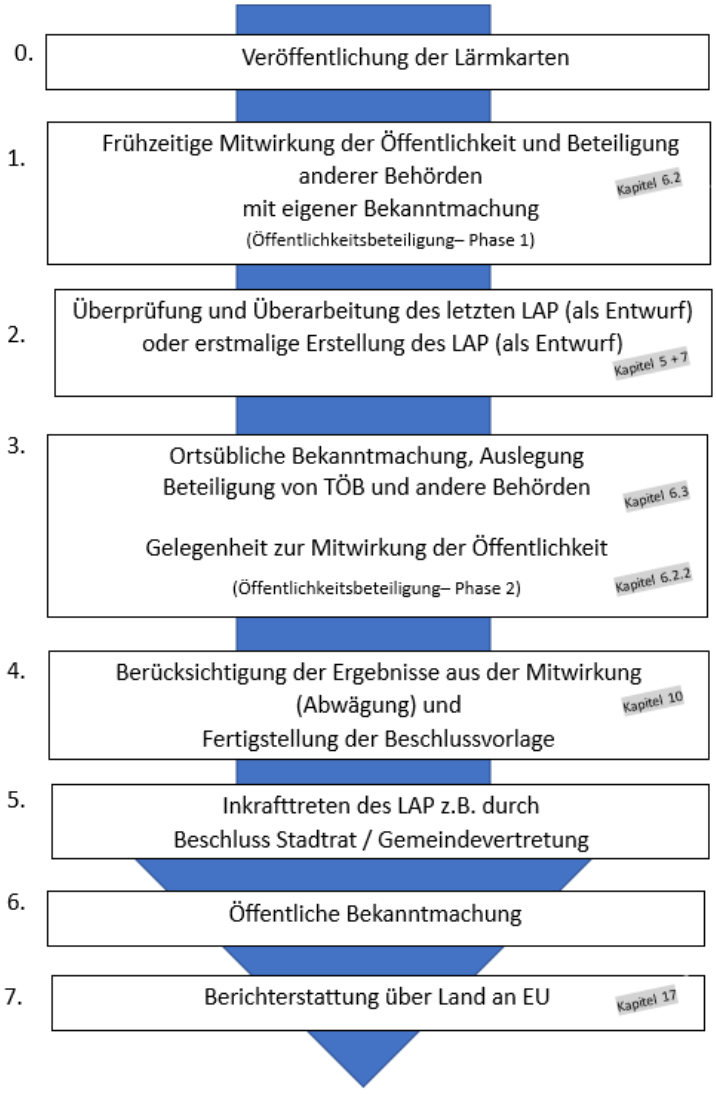


Bild 2.1: schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung gemäß /LAI 2022/

3 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Gemeinde Aldenhoven liegt im nordwestlichen Teil des Kreises Düren an der Grenze zur Städteregion Aachen. Sie hat 14.421 Einwohner (Stand: 31.08.2023, Quelle: https://aldenhoven.de/citygov-leistungen/einwohnerzahlen.php) und gehört zum Regierungsbezirk Köln. Das Gemeindegebiet erstreckt sich über eine Fläche von ca. 44 km². Die stark vom Strukturwandel geprägte Gemeinde Aldenhoven liegt innerhalb des Dreiecks zwischen den Oberzentren Aachen, Köln und Düsseldorf und verfügt über die Autobahnanschlussstelle Aldenhoven über einen direkten Anschluss an die BAB A44. Weiterhin ist Aldenhoven über die B56 und die L136 an das überregionale Straßennetz angebunden. Eine direkte Anbindung an den Schienenverkehr gibt es in Aldenhoven nicht.

Die Gemeinde Aldenhoven liegt nicht in einem Ballungsraum.

Das Untersuchungsgebiet ist im folgenden Bild 3.1 dargestellt.

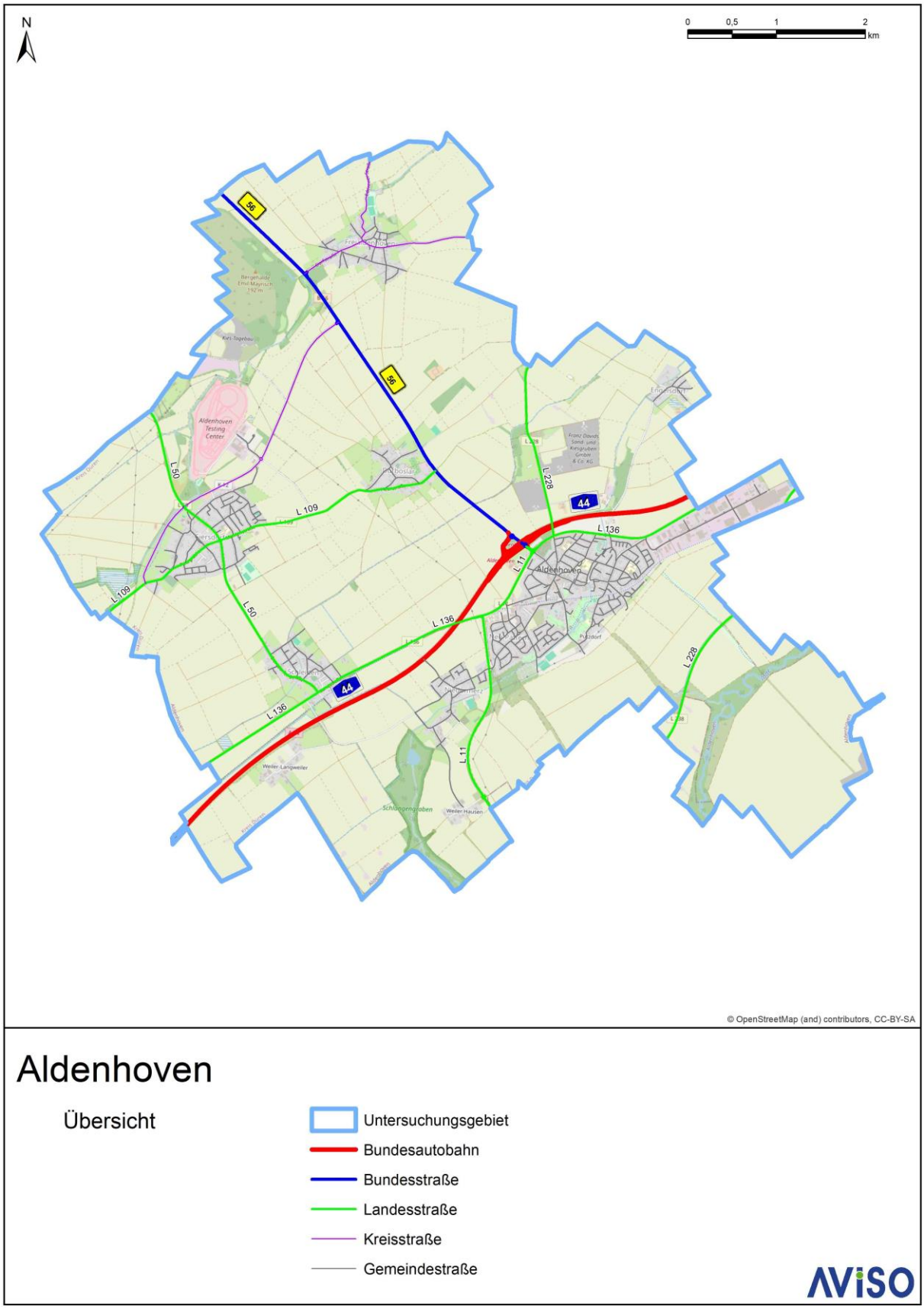


Bild 3.1: Übersicht über das Straßennetz im Untersuchungsgebiet Aldenhoven

3.1 Hauptverkehrsstraßen

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

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

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

Die kartierten Hauptverkehrsstraßen mit der entsprechenden Verkehrsbelastung sind in Tab. 3.1 aufgeführt. Die höchstbelastete kartierte Straße ist in Aldenhoven die A44 zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Aldenhoven mit einer jahresmittleren Verkehrsbelastung von 44.283 Kfz/24h.

Tab. 3.1: Kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung 4. Stufe 2022 mit durchschnittlich täglicher Verkehrsbelastung aus /LANUV 2024/

Name	Streckenabschnitt	Verkehrsbelastung	
		DTV [Kfz/24h]	Mio. Kfz/a
A44	AS Alsdorf (5b) bis AS Aldenhoven (6)	44.283	16,2
A44	AS Aldenhoven (6) AS Jülich West (7)	36.525	13,3
B56	A44 bis Dürboslar	17.288	6,3
B56	Freialdenhoven bis Stadtgrenze	15.408	5,6
B56	Dürboslar bis Freialdenhoven	15.941	5,8
L11	L11/L136 bis B56	8.220	3,0
L136	B56 bis L228	8.220	3,0
L136	L228 bis L238	8.396	3,1

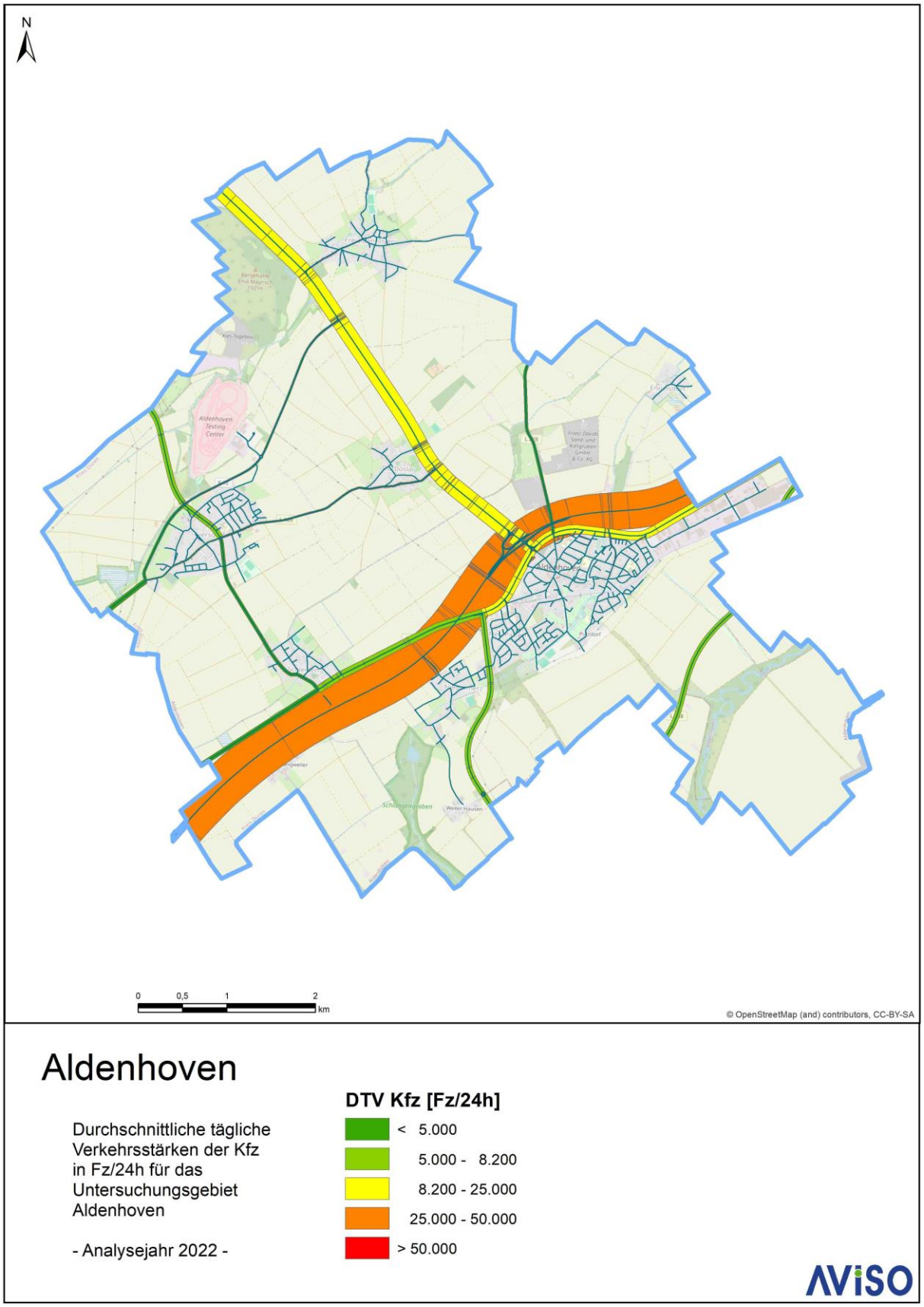


Bild 3.2: Kfz-Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet Aldenhoven (DTV Kfz in Kfz/24h) aus /LANUV 2024/

3.2 Haupteisenbahntrasse

Eine direkte Anbindung an den Schienenverkehr oder eine an Aldenhoven vorbeiführende Bahntrasse gibt es nicht, daher gibt es auch keine Lärmkartierung für Eisenbahntrassen (Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes). Für den Bereich des Schienenverkehrs ist deshalb keine Lärmaktionsplanung zu erstellen.

3.3 Flughafen

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

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

3.4 Gewerbe- und Industriegebiete

Gemäß 34. BImSchV sind Lärmkarten für Industrie- oder Gewerbegelände nur für Ballungsräume (> 100.000 Einwohner) zu erstellen.

Für das Gemeindegebiet Aldenhoven sind daher keine Industrieanlagen mit maßgeblichen Lärmimmissionen kartiert. Für den Bereich der gewerblichen Anlagen ist deshalb keine Lärmaktionsplanung zu erstellen.

4 Zuständige Behörde

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

Gemeinde Aldenhoven
Dietrich-Mülfahrt-Str. 11-13
D-52457 Aldenhoven
Telefon: 02464 5860
E-Mail: gemeinde@aldenhoven.de
www.aldenhoven.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 58 004
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: DE_NW_05358004

4.1 Ort der Veröffentlichung

Veröffentlichung im Internet:

https://aldenhoven.de/

5 Rechtlicher Hintergrund

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

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

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

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

Day (6.00 Uhr - 18.00 Uhr),

Evening (18.00 Uhr - 22.00 Uhr)

Night (22.00 Uhr - 06.00 Uhr)

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

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

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

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

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

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

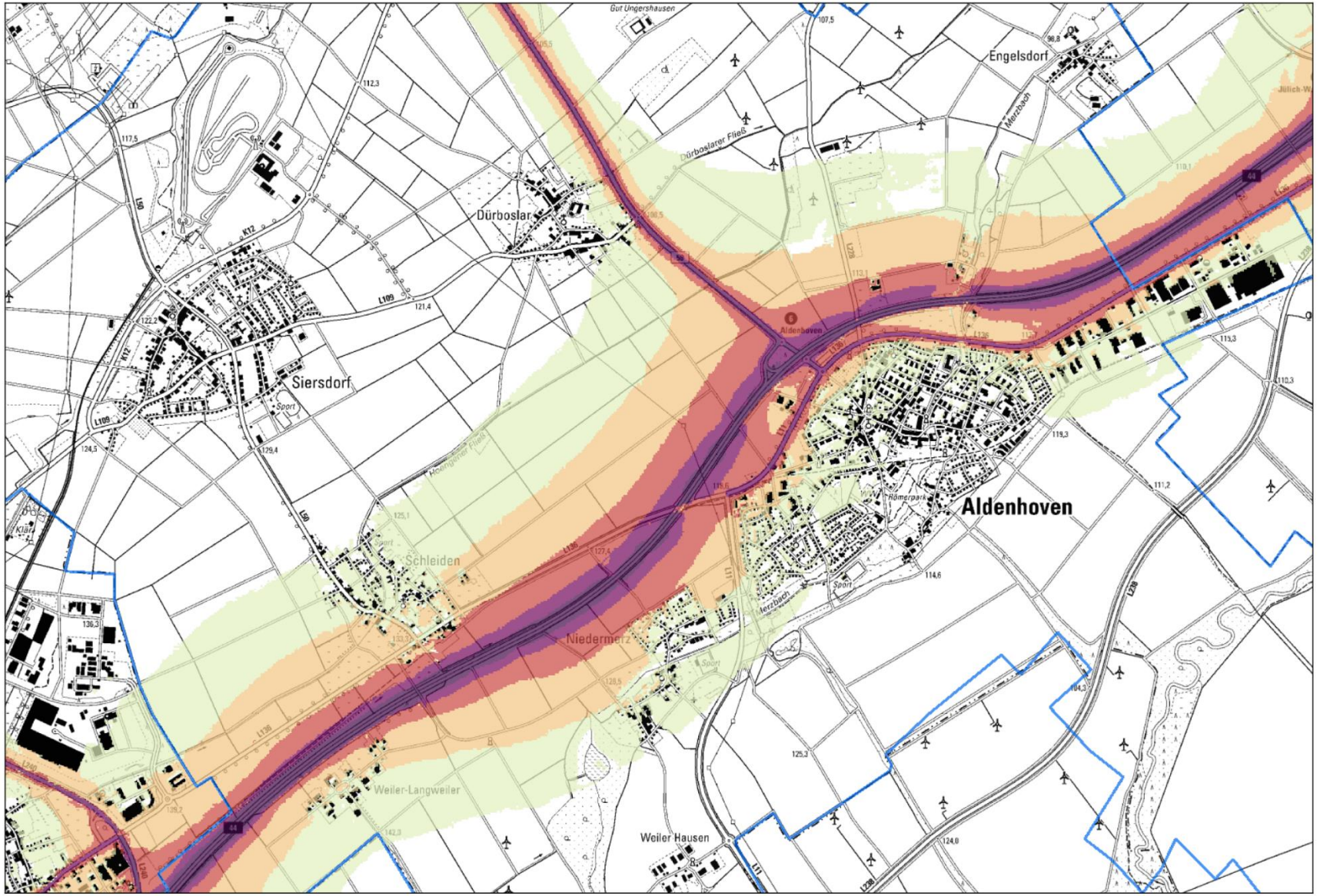
.

6 Ergebnisse der Lärmkartierung Stufe 4

Im Folgenden werden die Lärmkarten aus der Lärmkartierung Stufe 4 des LANUV 2022 dargestellt. Die Anzahl der Betroffenen wird in den Tabellen Tab. 6.1 bis Tab. 6.4 aufgeführt /LANUV 2022/.

Aktuell sind in der Lärmkartierung Stufe 4 des LANUV NRW für die folgenden Bereiche der Gemeinde Aldenhoven Lärmwerte ausgewiesen:

- B 56 (A 44 bis Stadtgrenze)
- BAB A 44 (AS Alsdorf bis AS Jülich West)
- L 136 (B56 bis L238)
- L 11 (L11/L136 bis B56)

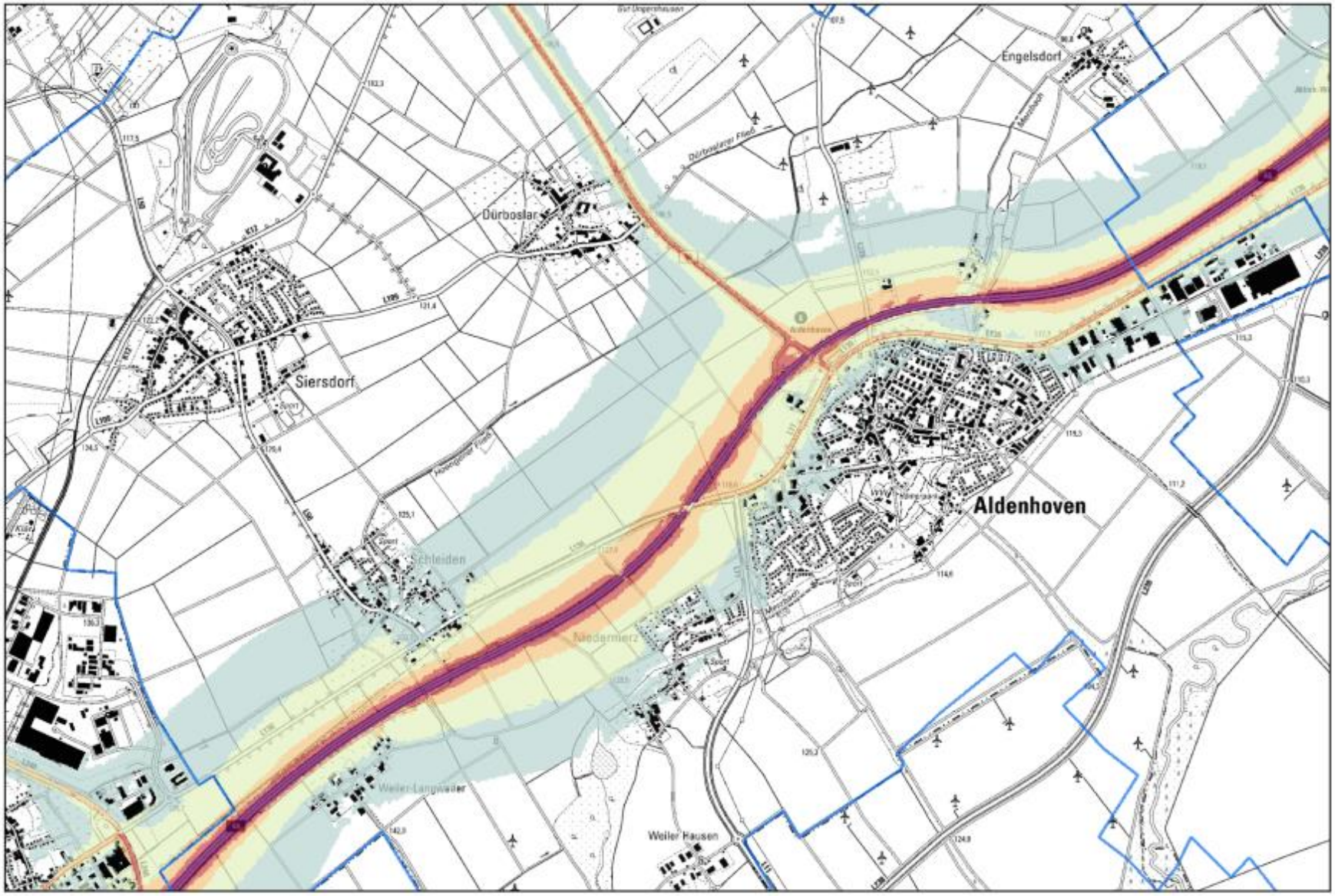


© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

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

UMGEBUNGSLÄRM
IN NRW

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

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

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

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

In Aldenhoven ist nur die Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen von Relevanz. Berücksichtigt wurde die Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht.

Tab. 6.1: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Gemeinde Aldenhoven

L_{DEN} [dB(A)]	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	2661	747	130	3	0

L_{Night} [dB(A)]	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	1317	245	6	0	0

Tab. 6.2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde Aldenhoven

L_{DEN} [dB(A)]	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km^2	14,15	3,68	0,69

Tab. 6.3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Gemeinde Aldenhoven

L_{DEN} [dB(A)]	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	1684	62	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Neben den Belastetenzahlen nach BEB wurden im Rahmen der Lärmkartierung /LANUV 2024/ außerdem Angaben zu den gesundheitlichen Auswirkungen gemacht. Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen mit der Anzahl der stark Belästigten, stark Schlafgestörten und ischämischen Herzkrankheiten erfolgte entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie und ist in Tab. 6.4 aufgeführt.

Tab. 6.4: geschätzte Anzahl der Personen mit gesundheitlichen Auswirkungen in der Gemeinde Aldenhoven

Gesundheitliche Auswirkungen	Starke Belästigungen	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Anzahl der Belasteten	491	83	1

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen nach /MUNV NRW 2023/ auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Die Lärmkartierung Stufe 4 für die Gemeinde Aldenhoven weist für Gemeindegebiet (s. Tab. 6.1) 3 Menschen mit ganztägig sehr hohen Belastungen ($L_{DEN} \geq 70$ dB(A)) und 6 Menschen mit nachts sehr hohen Belastungen ($L_{Night} \geq 60$ dB(A)) aus.

Darüber hinaus wurden Betroffenheiten von 130 Menschen mit ganztägig hohen Belastungen ($L_{DEN} \geq 65$ dB(A)) und 245 Menschen mit nachts hohen Belastungen ($L_{Night} \geq 55$ dB(A)) ermittelt.

Insgesamt sind 0,69 km² der Gemeindefläche von Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 75$ dB(A) und 3,68 km² von Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) betroffen (s. Tab. 6.2).

62 Wohnungen sind von Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) betroffen. Lärmbelastungen ≥ 75 dB(A) wurden an keiner Wohnung festgestellt. Es liegt keine Belastung ≥ 55 dB(A) für sonstige Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Schulen) vor (vgl. Tab. 6.3).

7 Ruhige Gebiete

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

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

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

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

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

8 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

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

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

Die Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I in der Gemeinde Aldenhoven erfolgte über den Planungsinformations- und Beteiligungsserver (Tetraeder). Dort wurden die Lärmkarten und die Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung in der Zeit vom 18.12.2023 bis einschließlich 21.01.2024 zur Einsicht bereitgestellt. Anregungen zur Lärmaktionsplanung der Stufe 4 wurden direkt über die Beteiligungsplattform, per E-Mail, telefonisch oder persönlich eingereicht.

Insgesamt erfolgten 11 Eingaben durch Bürger. Dabei stammen die meisten Eingaben von Betroffenen an der L 136 (Uhlandstraße, Schwanenstraße, Am Köttenicher Weiher, Engelsdorfer Weg, Saarstraße) die durch den Lärm derselbigen betroffen sind. Weitere Eingaben stammen von Anwohnern der L 11, die durch Lärm von der A 44 und der L 136 (Geuenicher Straße und Konrad-Adenauer-Straße) betroffen sind. Die Eingaben der Bürger und auch der Träger öffentlicher Belange sind in Anhang B aufgeführt.

8.1 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erhielt die Öffentlichkeit die Möglichkeit, auch Maßnahmenvorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen. Diese wurden ausgewertet und zusammengefasst. Folgende Maßnahmen für die L 136 und A 44 wurden seitens der Bürger benannt:

Maßnahmen für die L 136

- Errichtung einer Lärmschutzwand
- Einbau eines Flüsterasphalts
- Verbot LKW>7,5 t (Umleitung über die Autobahn)
- Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 bis 60 km/h
- Kontrolle Tempolimit (Einsatz mobiler oder stationärer Überwachung)
- Planung eines Fahrradweges

- L 136 von der Kreuzung Aldenhoven - Merzenhausen bis Anschlußstelle Jülich - West für den Schwerlastverkehr zu sperren und den Verkehr über A-44 umzuleiten.

Maßnahmen für die A 44:

- Bepflanzung des Walls zur L 11
- Bepflanzung an der Autobahn
- Lärmschutzwand auf Autobahnbrücke über die L 136 zumindest auf der Aldenhoven zugewandten Seite

8.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Betroffene Träger öffentlicher Belange und Behörden, deren Aufgabenbereich durch die Planung tangiert wird, wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ebenfalls frühzeitig in das Verfahren eingebunden und um Stellungnahme gebeten.

Rückmeldungen gingen von den folgenden Stellen ein:

- StraßenNRW
- Autobahn GmbH
- EBV
- IHK
- Städteregion Aachen
- ASEAG
- Amprion GmbH
- Bezirksregierung Arnsberg: Abt. 6 - Bergbau und Energie in NRW
- Bezirksregierung Düsseldorf: Dez. 26 (Luftverkehr)
- Bezirksregierung Köln: Dezernat 25 (Verkehr)
- Bezirksregierung Köln: Dezernat 33 (Ländliche Entwicklung und Bodenordnung)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Erftverband
- Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH
- Gasline GmbH
- Kreis Düren: 60/1 Referat für Wandel und Entwicklung
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW - Regionalforstamt Rureifel-Jülicher Börde
- Open Grid Europe GmbH
- Regionetz GmbH, Planung und Bau-Zentrale Aufgaben (PB-Z)
- Thyssengas GmbH
- Vodafone GmbH – deutschlandweit
- Westnetz GmbH: Regionalzentrum Westliches Rheinland, Netzplanung - DRW-F-WP-DN
- VER - Wasserverband Eifel-Rur (Aufgabenbereich Liegenschaften)

9 Maßnahmen

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

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

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

9.1 Überblick über mögliche Maßnahmen

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

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

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

Bei Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen handelt es sich um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde liegen. Die Straßenverkehrsbehörde führt dazu ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßenbaulastträger beteiligt wird.

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

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

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

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

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

9.2 Lärmminderungspotenzial möglicher Maßnahmen

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

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

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

Eine Änderung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) ist gerade wahrnehmbar, während eine Änderung um 10 dB(A) einer Verdopplung bzw. Halbierung der empfundenen Lautstärke entspricht[1].

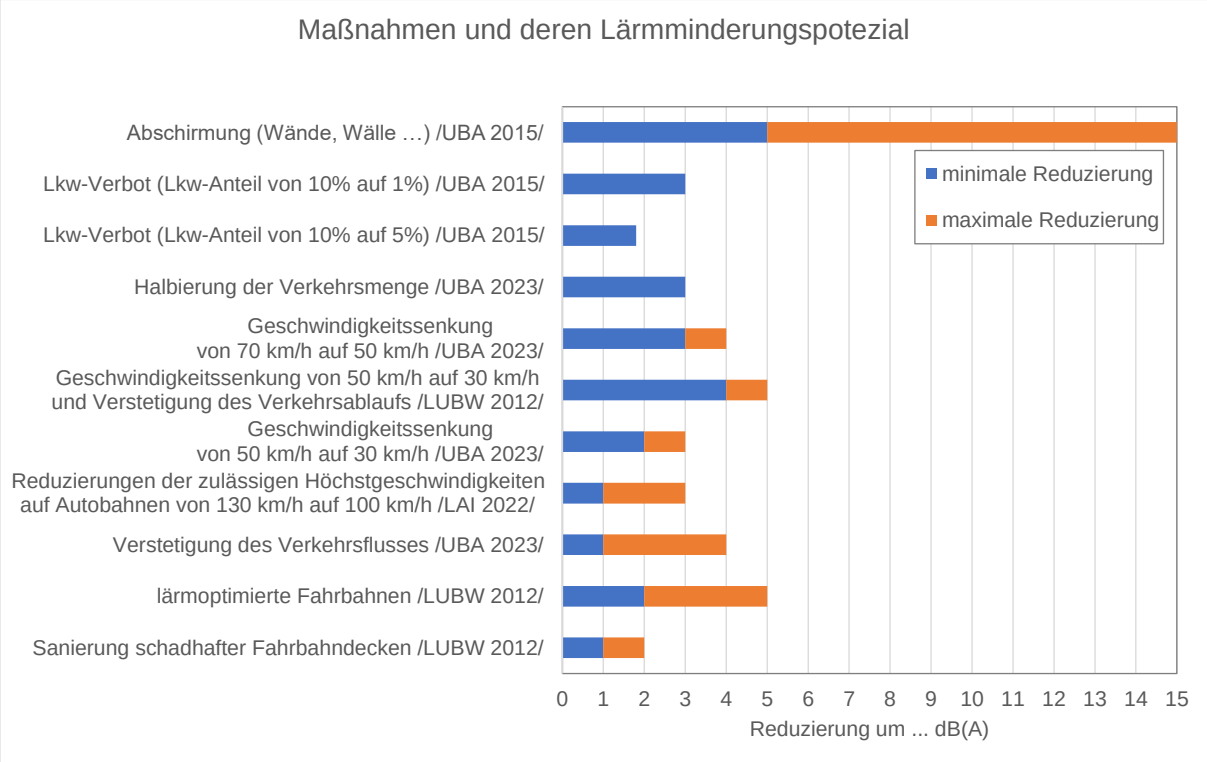


Bild 9.1: Lärmminderungspotenziale möglicher Maßnahmen

9.3 Bereits umgesetzte oder konkret geplante Maßnahmen

Autobahn A 44

Nach Angabe der Autobahn GmbH wurde die Fahrbahndeckschicht im Bereich der A44 zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Aldenhoven (km 18+850 bis ca. 24+500) in den Jahren 2022 und 2023 mit einem Splittmastixasphalt (Asphalt für Verkehrsflächen mit hoher Beanspruchung) erneuert. Diese bewirkt nach Angabe der Autobahn GmbH eine Lärmminderung von etwa 2 dB(A). Für die nächsten Jahren ist eine Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen nicht geplant.

[1] https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/laerm/geraeusche/grundlagen-der-wahrnehmung-wirkung-und-beurteilung

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens (Phase 1) hat die Autobahn GmbH mitgeteilt, dass Lärmbetroffenheiten aus dem Lärmaktionsplan bei zukünftig anstehenden Planungen berücksichtigt werden.

B 56 und L 11 / L136

Nach Angaben von Straßen.NRW befinden sich die B 56 sowie die L 136 und L 11 in der Baulast von Straßen.NRW in der Zuständigkeit der Regionalniederlassung Ville-Eifel. Straßen.NRW als Baulastträger ist nicht aktiv an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen beteiligt. Die Zuständigkeit zur Lärmaktionsplanung liegt bei der Gemeinde Aldenhoven. Straßen.NRW als Baulastträger wird nach Entwurfsaufstellung des Lärmaktionsplans im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II als Träger öffentlicher Belange (TÖB) beteiligt und um Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen gebeten.

Planungen der Gemeinde Aldenhoven

Die Gemeinde Aldenhoven verfolgt im Rahmen der Bauleitplanung langfristige Strategien bei der Verkehrsentwicklungsplanung. Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es in Aldenhoven, „das für den jeweiligen Verkehrszweck am besten geeignete Verkehrsmittel zum Einsatz zu bringen“ (https://aldenhoven.de/).

Belange des Lärmschutzes werden im Rahmen der Bauleitplanung bereits berücksichtigt und bei Bedarf Maßnahmen zum Lärmschutz ergriffen bzw. im Genehmigungsverfahren eingefordert.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Unterstützungsnetzwerk, das Kommunen dabei berät und begleitet, nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Im Fokus stehen dabei sowohl das betriebliche Mobilitätsmanagement bei der Verwaltung selbst als auch die Entwicklung von Maßnahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement. Die Gemeinde Aldenhoven ist dem Zukunftsnetz Mobilität NRW im Jahr 2023 beigetreten.

Der Mobilitätsverbund go.Rheinland unterstützt die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger durch die Errichtung eines flächendeckenden Netzes von Mobilstationen. In diesem Zusammenhang wurden an der Bushaltestelle Aldenhoven Markt inzwischen sechs Fahrradboxen errichtet, die online gebucht und gemietet werden können, um den Umstieg zwischen Rad und Bus zu erleichtern. Die Radboxen sind laut /ALDENHOVEN 2023/ neben neuen Fahrgastunterständen und/oder Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Haltestellen ein wichtiger Baustein des kreisweiten Projektes zur Errichtung von Mobilstationen. Diese haben eine Förderung des ÖPNV und damit eine Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zum Ziel.

9.4 Weitere / langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

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

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

Weitere langfristige Strategien liegen in der Förderung des Umweltverbundes. Dies ist gleichzeitig eine im Rahmen des Klimaschutzes verfolgte Strategie, so dass es hier zu Synergieeffekten kommt. Im Bereich des Mobilitätsmanagements wird die Gemeinde Aldenhoven als Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW beraten und unterstützt. Hauptziel dessen ist ein verstärktes Mobilitätsmanagement zur Förderung einer zukunftsorientierten Mobilität, die auf eine Stärkung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs setzt.

Der Anteil der Elektroautos am Pkw-Bestand stieg in den letzten Jahren kontinuierlich an und auch für die Zukunft wird ein weiterer Anstieg prognostiziert. Tendenziell sind Elektromotoren zwar leiser als Verbrennungsmotoren, ab einer Geschwindigkeit von ca. 25 km/h wirken sich aber die Rollgeräusche aus. Diese sind u. a. vom Fahrzeuggewicht und der Beschleunigung abhängig, so dass der Nutzen einer Steigerung der Elektromobilität für den Lärmschutz eher gering ist. Bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h dominieren zwar die Motorgeräusche, bei seit Sommer 2021 neu zugelassenen Elektrofahrzeugen müssen diese jedoch durch ein AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) auf das Niveau von Verbrennern angehoben werden.

9.5 Maßnahmen für den Lärmaktionsplan Aldenhoven

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

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

Zu jedem Kartenausschnitt in den Steckbriefen wurde anhand der Daten aus /LANUV 2024/ eine Analyse der Betroffenheiten durchgeführt, die eine Ermittlung von Lärmschwerpunkten bzw. Hot-Spot-Bereiche ermöglicht und Bereiche mit einer hohen Anzahl von Betroffenen in Verbindung mit hohen Lärmpegeln identifizieren lässt. Die Steckbriefe dienten somit auch als Grundlage zur Maßnahmenfindung, deren Ergebnis jedem Steckbrief beigefügt wurde. Die Einteilung der Streckenabschnitte ist in Bild 9.2 dokumentiert.

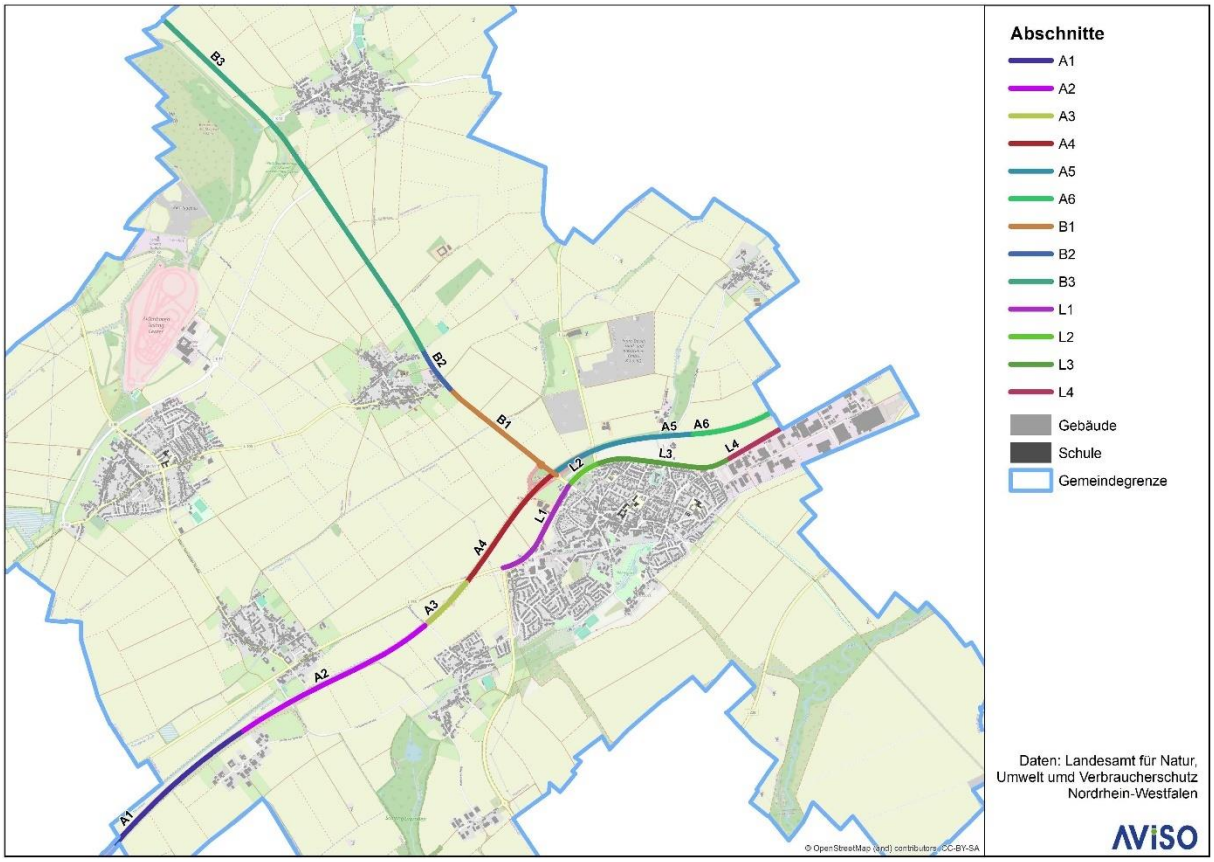


Bild 9.2: Übersichtsdarstellung der einzelnen Streckenabschnitte für die Steckbriefe

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

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

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

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

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

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

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

Straßennr.	Abschnitt	Maßnahme
A 44	A1	keine
	A2	Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
	A3	Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
	A4	Prüfung des Baus einer Lärmschutzwand auf der Brücke über die L 136, Empfehlung von Bepflanzung des Lärmschutzwalls an der L 11 und an der A 44 Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
	A5	Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
	A6	Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)

Für die Abschnitte der A 44 wird empfohlen, zusätzlich zu prüfen, ob neben den bereits vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen (Abschnitt A4 in Fahrtrichtung Osten zeitlich begrenzt 100 km/h und Abschnitt A6 in Fahrtrichtung Westen 120 km/h) eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf beispielsweise 120 km/h tagsüber und 100 km/h nachts umsetzbar ist.

Tab. 9.3: Lärmminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Bundesstraße B 56

Straßennr.	Abschnitt	Maßnahme
B 56	B1	keine
	B2	Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h über den Knotenpunktbereich (B 56 Geilenkirchener Str. / Heerstr.) hinaus über den gesamten Streckenabschnitt B2 Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
	B3	keine

Tab. 9.4: Lärmminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Landesstraßen L 11 und L 136

Straßennr.	Abschnitt	Maßnahme
L 136	L1	durchgängige, vollständige Deckenerneuerung (Prüfung, ob ein lärmmindernder Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen kann)
	L2	durchgängige, vollständige Deckenerneuerung (Prüfung, ob ein lärmmindernder Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen kann)
	L3	durchgängige, vollständige Deckenerneuerung (Prüfung, ob ein lärmmindernder Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen kann) Prüfung der Einrichtung einer Lärmschutzwand Prüfung eines Lkw-Verbotes >7,5t (Umleitung über die BAB A 44) Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h Geschwindigkeitskontrollen
	L4	durchgängige, vollständige Deckenerneuerung (Prüfung, ob ein lärmoptimierter Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen kann)

Die am stärksten belasteten Streckenabschnitte werden im folgenden nochmals zusammenfassend aufgeführt. Die detaillierten Ergebnisse finden sich in den Steckbriefen in Anhang A.

Die höchsten Pegel an Wohngebäuden liegen für den L_{DEN} im Einflussbereich des Abschnittes A2 der A 44 (im Bereich Weiler Langweiler). Hier wurden drei Betroffene mit ganztägig sehr hohen Belastungen ($L_{DEN} \geq 70$ dB(A)) ermittelt.

Für den L_{NIGHT} wurden sowohl im Einflussbereich des Abschnittes A2 der A44 (im Bereich Weiler Langweiler) als auch im Abschnitt B2 der B 56 (im Bereich des Ortsteils Dürboslar) jeweils 3 Menschen mit nachts sehr hohen Belastungen ($L_{Night} \geq 60$ dB(A)) ermittelt.

Insgesamt wurden für die beiden o. g. Abschnitte ganztägig hohe Belastungen ($L_{DEN} \geq 65$ dB(A)) für 8 Betroffene im Abschnitt A2 der A 44 und 18 Betroffene im Abschnitt B2 festgestellt. Nachts hohe Belastungen ($L_{Night} \geq 55$ dB(A)) wurden für Abschnitt A2 für 37 Menschen und für Abschnitt B2 für 20 Menschen ermittelt.

Für die A 44 wurde die Fahrbahndeckschicht in den Jahren 2022 und 2023 mit einem Splittmastixasphalt zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Aldenhoven bereits erneuert. Diese Maßnahme führt nach Angaben der /AUTOBAHN GMBH 2024/ zu einer Lärmminderung von ca. 2 dB(A). Weitere Maßnahmen sind seitens der Autobahn GmbH für die nächsten Jahre nicht geplant. Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird daher eine Prüfung zur Förderung von Lärmschutzfenstern im Rahmen der Lärmsanierung vorgeschlagen. Zusätzlich soll für den Abschnitt A4 die Möglichkeit des Baus einer Lärmschutzwand auf der Brücke über die L 136 geprüft werden. Außerdem wird Straßen.NRW gebeten, eine (Neu-)Bepflanzung des Walles an der L 136 und der A 44 umzusetzen.

Für die L 136 wurden ganztägig hohe Belastungen ($L_{DEN} \geq 65$ dB(A)) für 38 Menschen (Abschnitt L1) bzw. 29 Menschen (Abschnitt L3) ermittelt. Nachts hohe Belastungen ($L_{Night} \geq 55$ dB(A)) wurden für Abschnitt L1 für 38 Menschen und für Abschnitt L3 für 52 Menschen ermittelt. Für die L 136 (insbesondere die Abschnitte L1 und L3) wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I Vorschläge zu Maßnahmen zur

Verbesserung der Belastungssituation vorgeschlagen, die in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

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

Dem Straßenbaulastträger (Straßen.NRW für L 11, L 136 und B 56 bzw. Autobahn GmbH für die A 44) werden die ermittelten lärmbelasteten Bereiche (wie in Tab. 9.2, Tab. 9.3 und Tab. 9.4) benannt. Der Straßenbaulastträger wird aufgefordert, die mitgeteilten möglichen Lärmsanierungsbereiche zur untersuchen bzw. bereits in der Vergangenheit durchgeführte Untersuchungen unter Verwendung der aktuellen Regelwerke (RLS-19) und der aktuellen Auslösewerte zur Lärmsanierung zu überarbeiten

Auch Maßnahmenvorschläge für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduktionen) werden im Lärmaktionsplan aufgelistet und dem Straßenbaulastträger und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde als Prüfempfehlung übergeben.

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

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

10 Kosten und Fördermöglichkeiten

Im Zuge der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes können sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen gefördert werden, wenn die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt werden. Die Belastungsschwerpunkte auf B 56 und L 136 liegen in der Baulast des Landes NRW (Straßen.NRW) bzw. für die A 44 beim Bund (Autobahn GmbH des Bundes).

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

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

11 Überprüfung der Maßnahmen

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

Literaturverzeichnis

ALDENHOVEN 2023
Infoblatt Aldenhoven, September 2023,https://aldenhoven.de/downloads/rathaus/veroeffentlichungen/infoblatt/infoblatt_2023/Alden_36_2023.pdf

AUTOBAHN GMBH 2024
E-Mail der Autobahn GmbH vom 19.01.2024 zu bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen auf der A44

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

LANUV 2022
Lärmkarten und Bericht zur Lärmkartierung
https://www.umgebungslaerm.nrw.de/

LANUV 2024
Datendownload vom 15.02.2024 https://www.umgebungslaerm.nrw.de/

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

MUNV NRW 2023
RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 / (https://recht.nrw.de/; Geltende Erlasse (SMBl.NRW.) mit Stand vom 2.11.2023)

STRASSEN.NRW 2021
Schreiben des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW, Regionalniederlassung Ville-Eifel) an die Kreisverwaltung Düren vom 23.08.2021 (Zeichen L136-Aldenhoven/21000/40.100)

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

UBA 2021
UBA-Texte 135/2021; Lärmbilanz 2020; Analyse der Lärmminderungsplanung in Deutschland, Umweltbundesamt Dessau-Roßlau, Oktober 2021

UBA 2023
Lärmaktionsplanung – Lärmminderungseffekte von Maßnahmen
Methode zur Abschätzung von Lärmminderungspotenzialen
Umweltbundesamt Dessau-Roßlau, Juli 2023

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

Anhang

Anhang A:

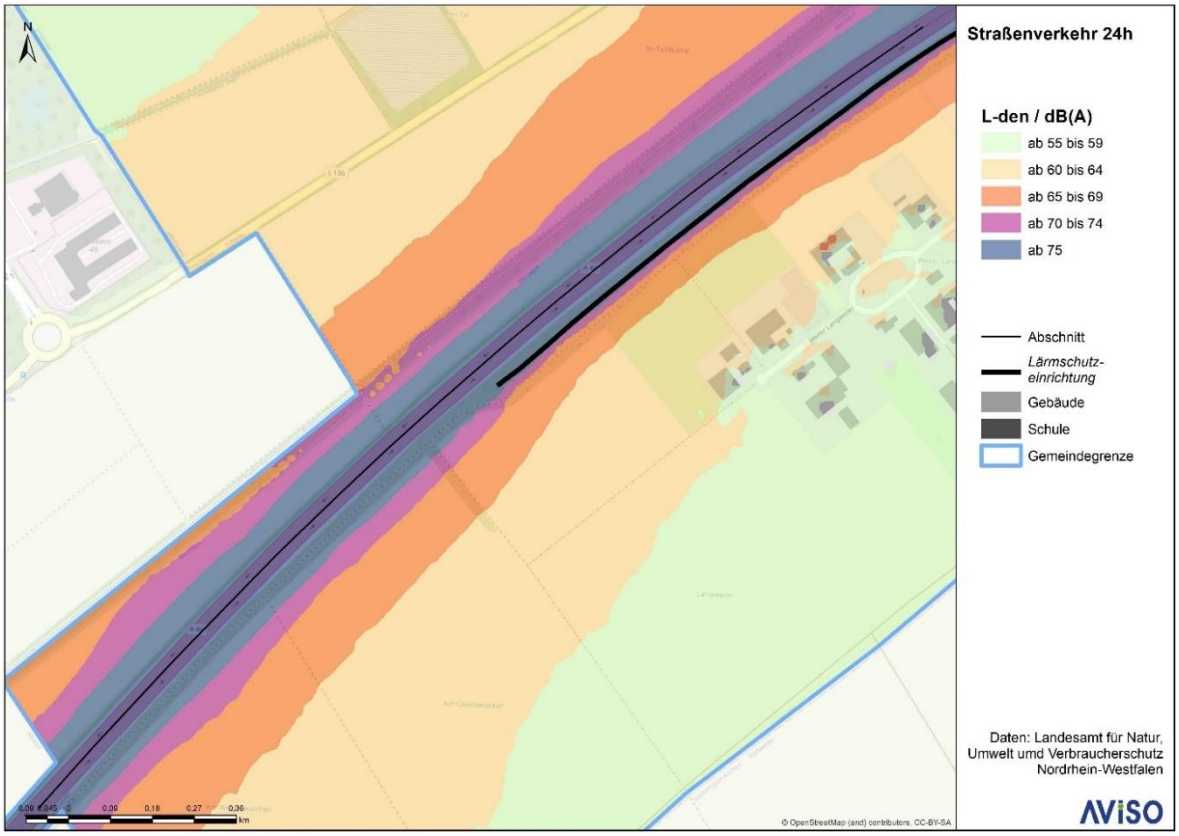
Steckbriefe für die kartierten Streckenabschnitte in Aldenhoven

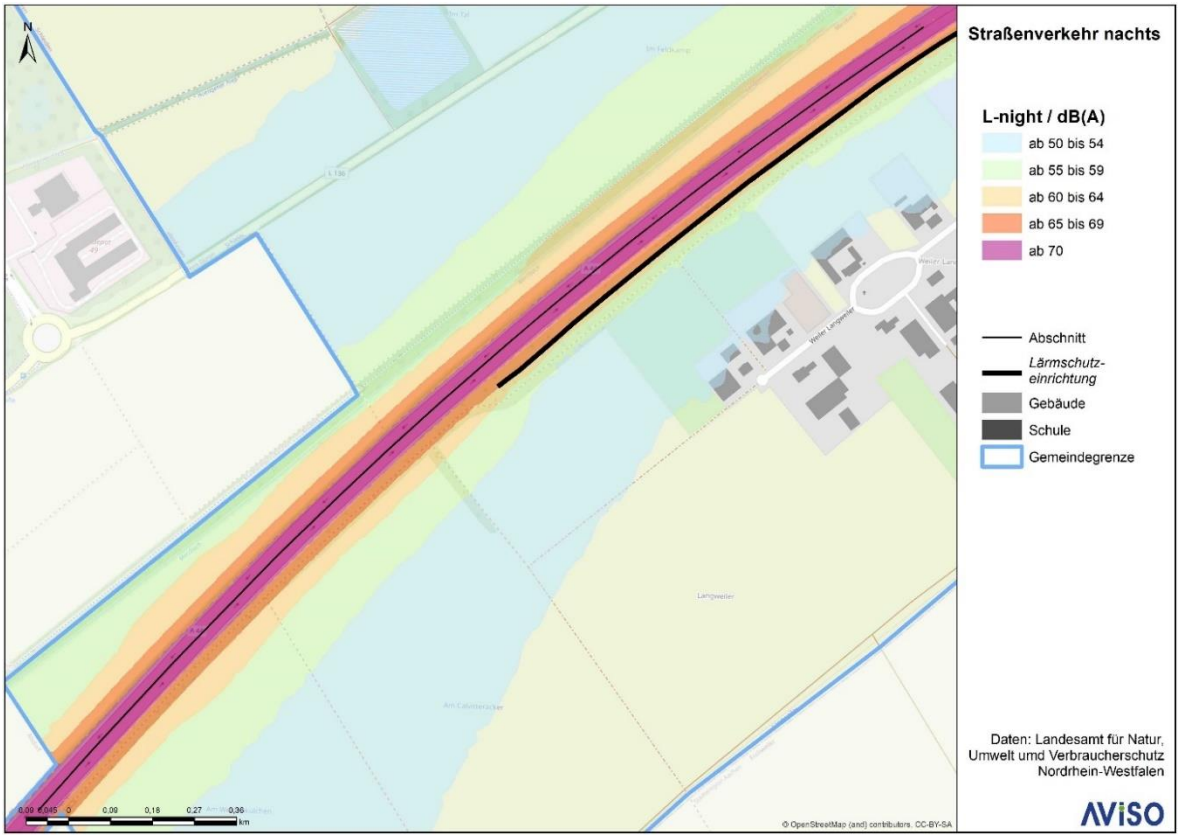
Anhang B:

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 47d Abs. 3 BImSchG; Abwägung der Stellungnahmen

Anhang A: Steckbriefe für die kartierten Streckenabschnitte

A 44 Abschnitt A1: freie Strecke Gemeindegrenze bis Schleiden





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	7
Anzahl Wohnungen	13
Anzahl Einwohner	30

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Richtgeschwindigkeit)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	44.283

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A1
ab 55 bis 59	26
ab 60 bis 64	4
ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt A1
ab 50 bis 54	26
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt A1 der A 44

Bereits umgesetzte Maßnahmen

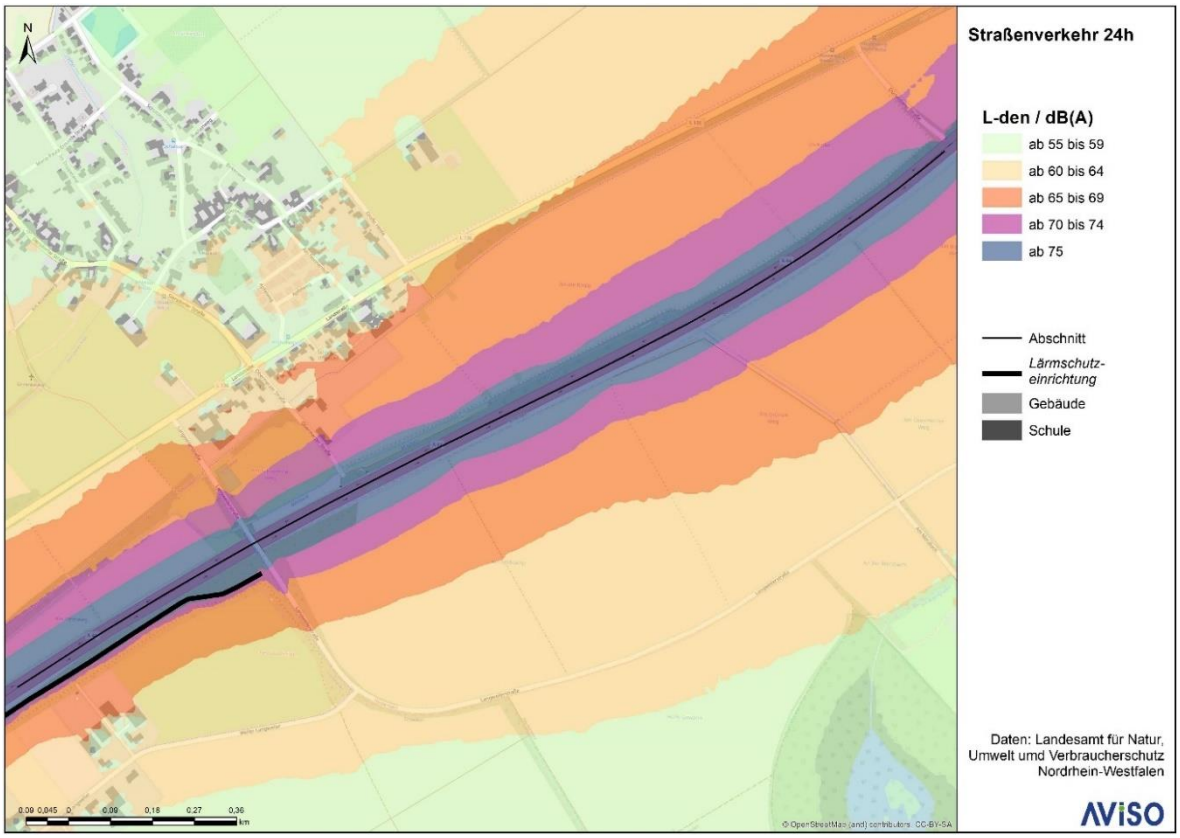
Erneuerung der Fahrbahndeckschicht in den Jahren 2022 und 2023 mit einem Splittmastixasphalt im Bereich der A44 zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Aldenhoven (km 18+850 bis ca. 24+500). Lärmminderungswirkung: ca. 2 dB(A) /AUTOBAHN GMBH 2024/.

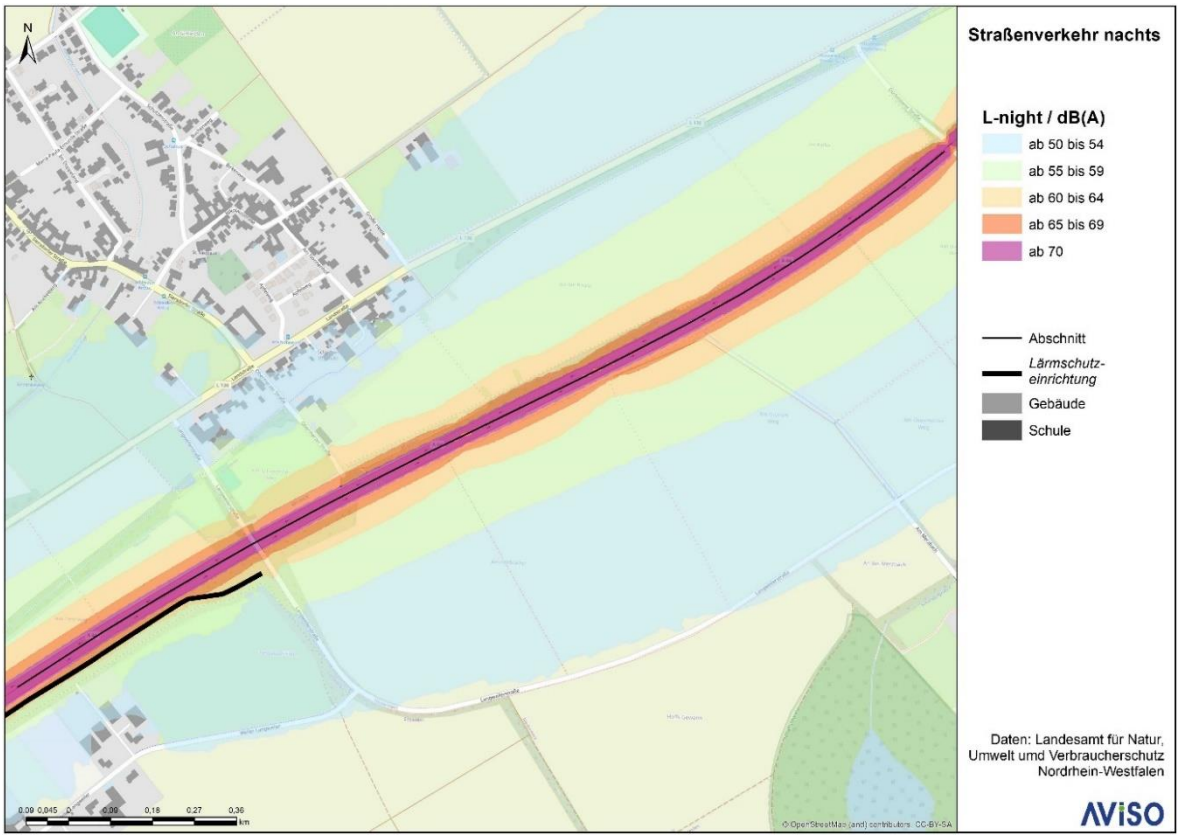
Im Bereich Weiler Langweiler ist bereits eine Lärmschutzeinrichtung vorhanden /LANUV 2024/.

Zukünftige Maßnahmen

Aufgrund der geringen Betroffenheiten in diesem Abschnitt werden keine Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen

A 44 Abschnitt A2: Weiler-Langweiler / Schleiden





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	323
Anzahl Wohnungen	387
Anzahl Einwohner	723

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Richtgeschwindigkeit)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	44.283

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A2
ab 55 bis 59	370
ab 60 bis 64	121
ab 65 bis 69	5
ab 70 bis 74	3
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt A2
ab 50 bis 54	245
ab 55 bis 59	34
ab 60 bis 64	3
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt A2 der A 44

Bereits umgesetzte Maßnahmen

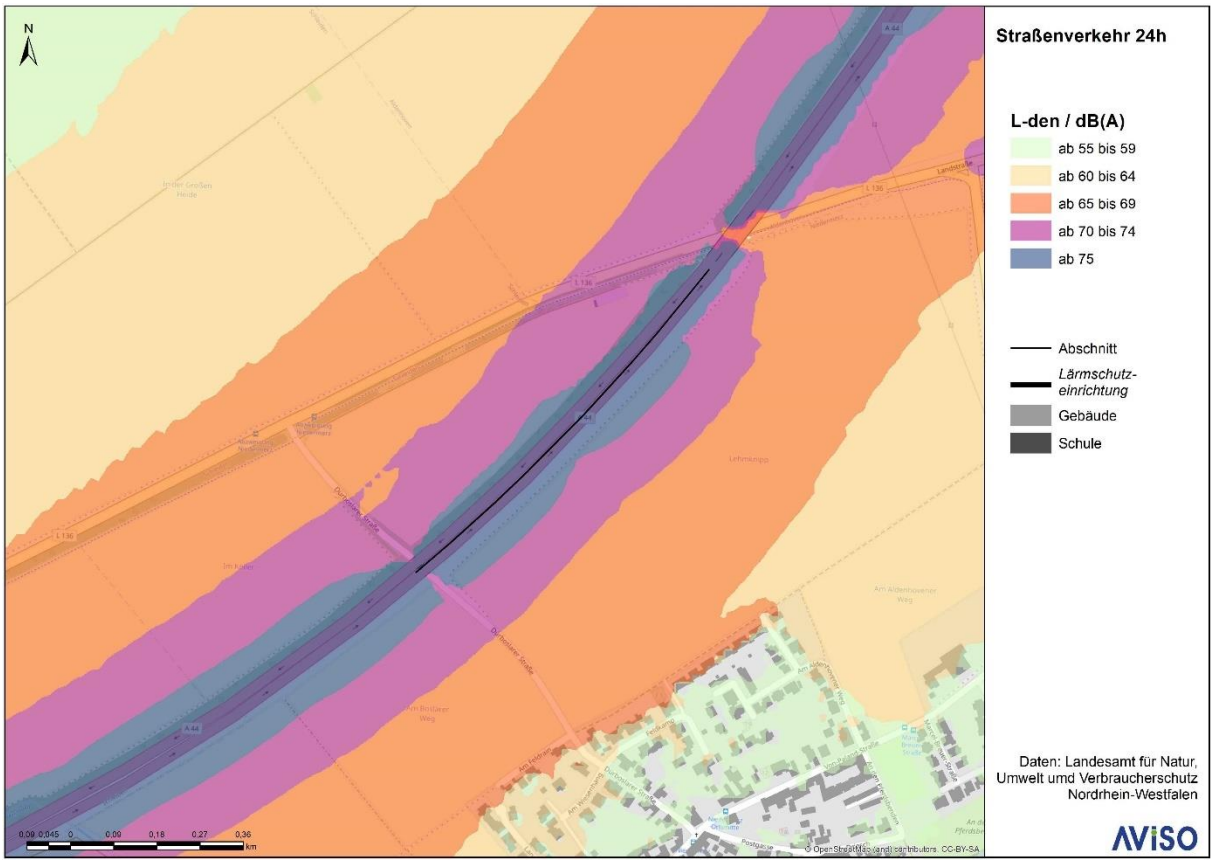
Erneuerung der Fahrbahndeckschicht in den Jahren 2022 und 2023 mit einem Splittmastixasphalt im Bereich der A44 zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Aldenhoven (km 18+850 bis ca. 24+500). Lärmminderungswirkung: ca. 2 dB(A) /AUTOBAHN GMBH 2024/.

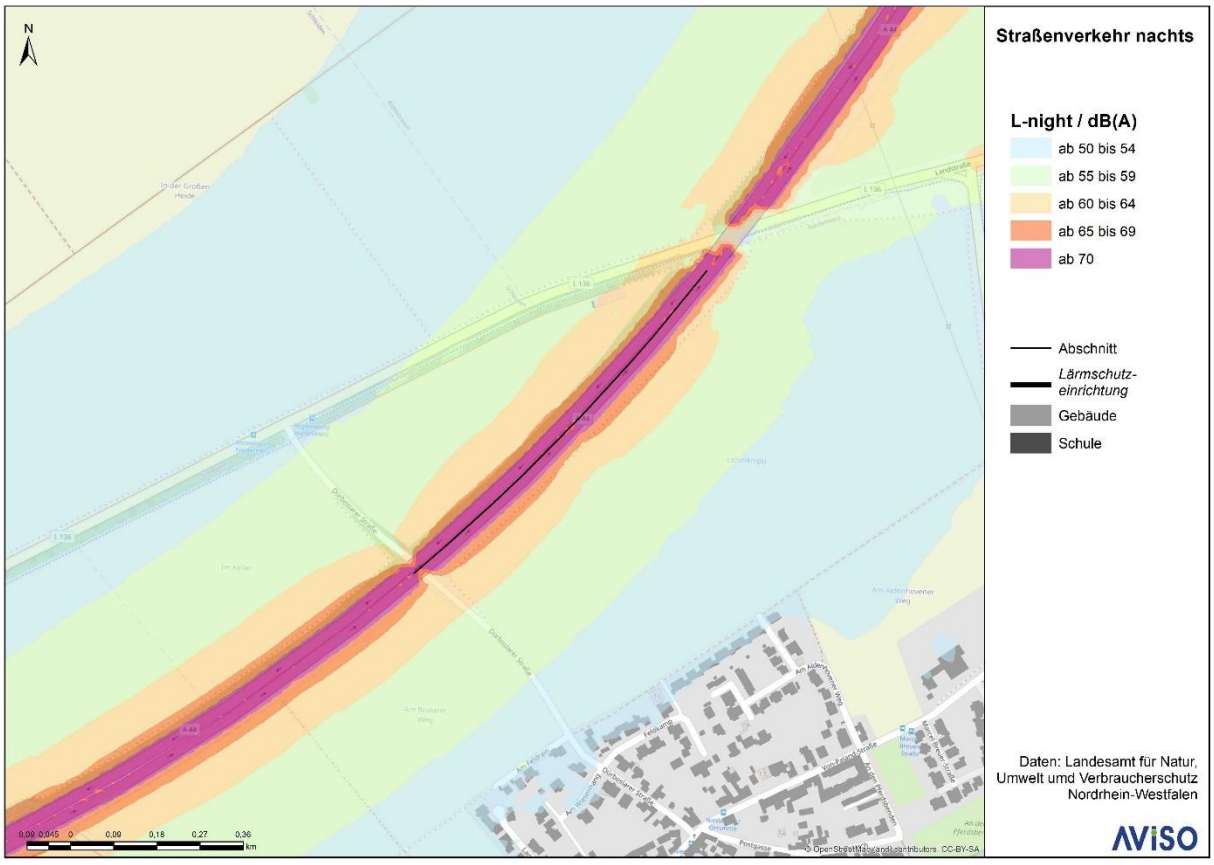
Zukünftige Maßnahmen

Aufgrund der geringen Betroffenheiten in diesem Abschnitt werden keine aktiven Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Als passive Maßnahmen kommen Lärmschutzfenster in Betracht (im Rahmen der Lärmsanierung).

A 44 Abschnitt A3: Niedermerz





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	185
Anzahl Wohnungen	295
Anzahl Einwohner	587

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Richtgeschwindigkeit)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	44.283

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A3
ab 55 bis 59	229
ab 60 bis 64	108
ab 65 bis 69	29
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt A3
ab 50 bis 54	143
ab 55 bis 59	76
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt A3 der A 44

Bereits umgesetzte Maßnahmen

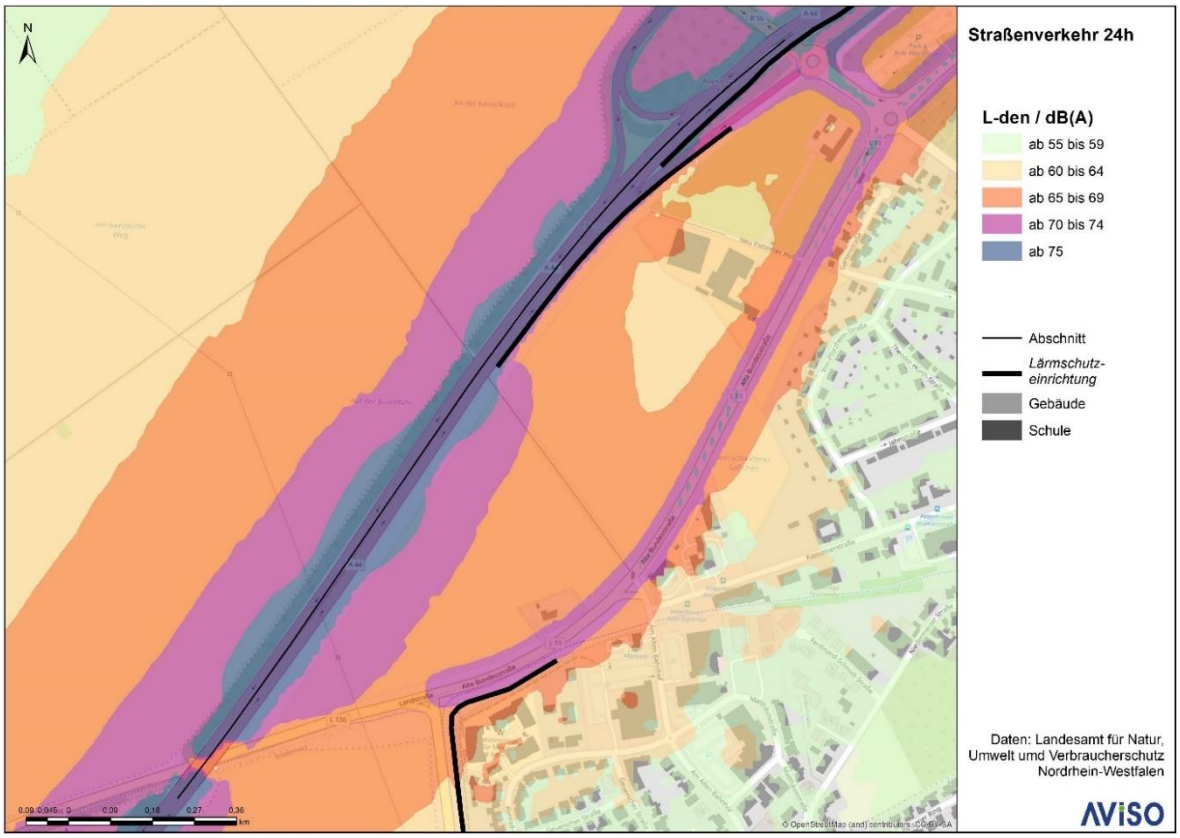
Erneuerung der Fahrbahndeckschicht in den Jahren 2022 und 2023 mit einem Splittmastixasphalt im Bereich der A44 zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Aldenhoven (km 18+850 bis ca. 24+500). Lärmminderungswirkung: ca. 2 dB(A) /AUTOBAHN GMBH 2024/.

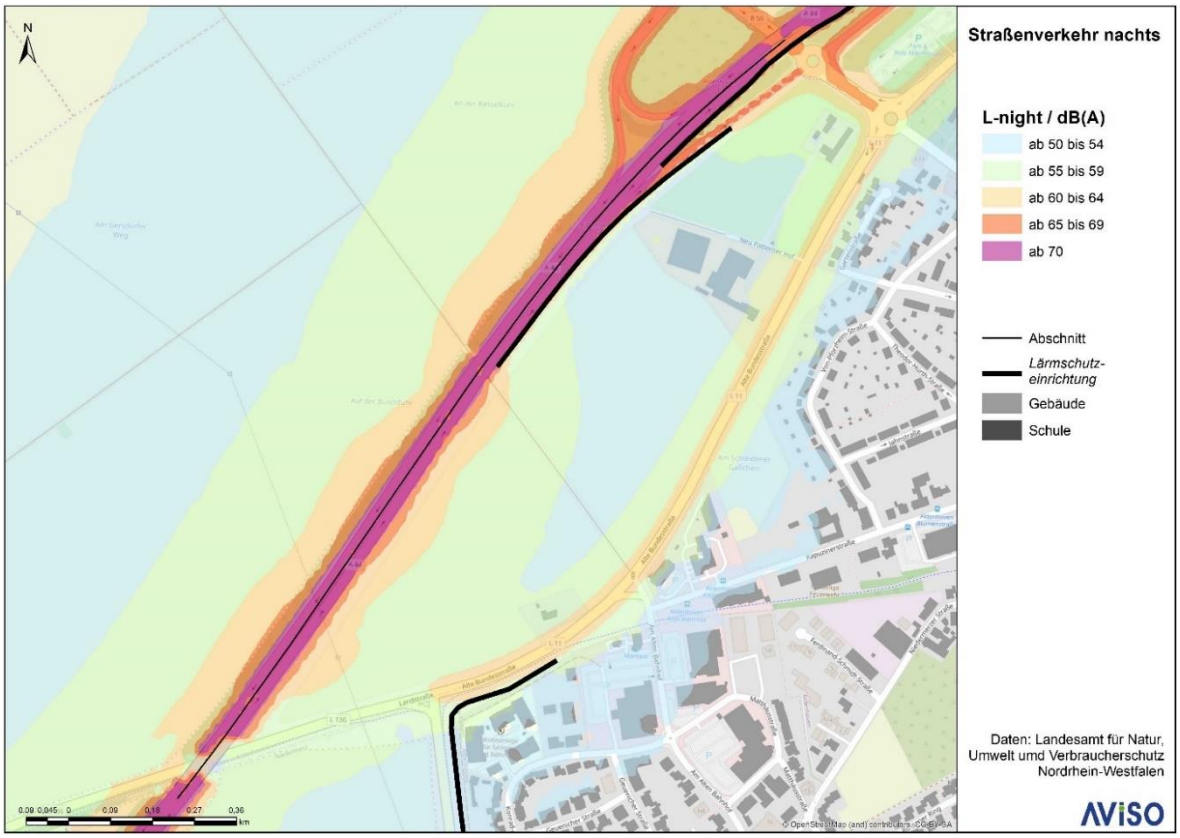
Zukünftige Maßnahmen

Da eine Erneuerung der Fahrbahndeckschicht bereits stattgefunden hat, werden für diesen Abschnitt keine aktiven Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Als passive Maßnahmen kommen Lärmschutzfenster in Betracht.

11.1.1 A 44 Abschnitt A4: L 136 bis B 56





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	255
Anzahl Wohnungen	567
Anzahl Einwohner	1.213

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Richtgeschwindigkeit)*
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	44.283

* vzul = 100 km/h werktags 6-9 Uhr und 16-18 Uhr in Fahrtrichtung Osten

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A4
ab 55 bis 59	532
ab 60 bis 64	269
ab 65 bis 69	49
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt A4
ab 50 bis 54	367
ab 55 bis 59	65
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt A4 der A 44

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Erneuerung der Fahrbahndeckschicht in den Jahren 2022 und 2023 mit einem Splittmastixasphalt im Bereich der A44 zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Aldenhoven (km 18+850 bis ca. 24+500). Lärmminderungswirkung: ca. 2 dB(A) /AUTOBAHN GMBH 2024/.

Im Bereich der Anschlussstelle Aldenhoven sind bereits Lärmschutzeinrichtungen vorhanden /LANUV 2024/.

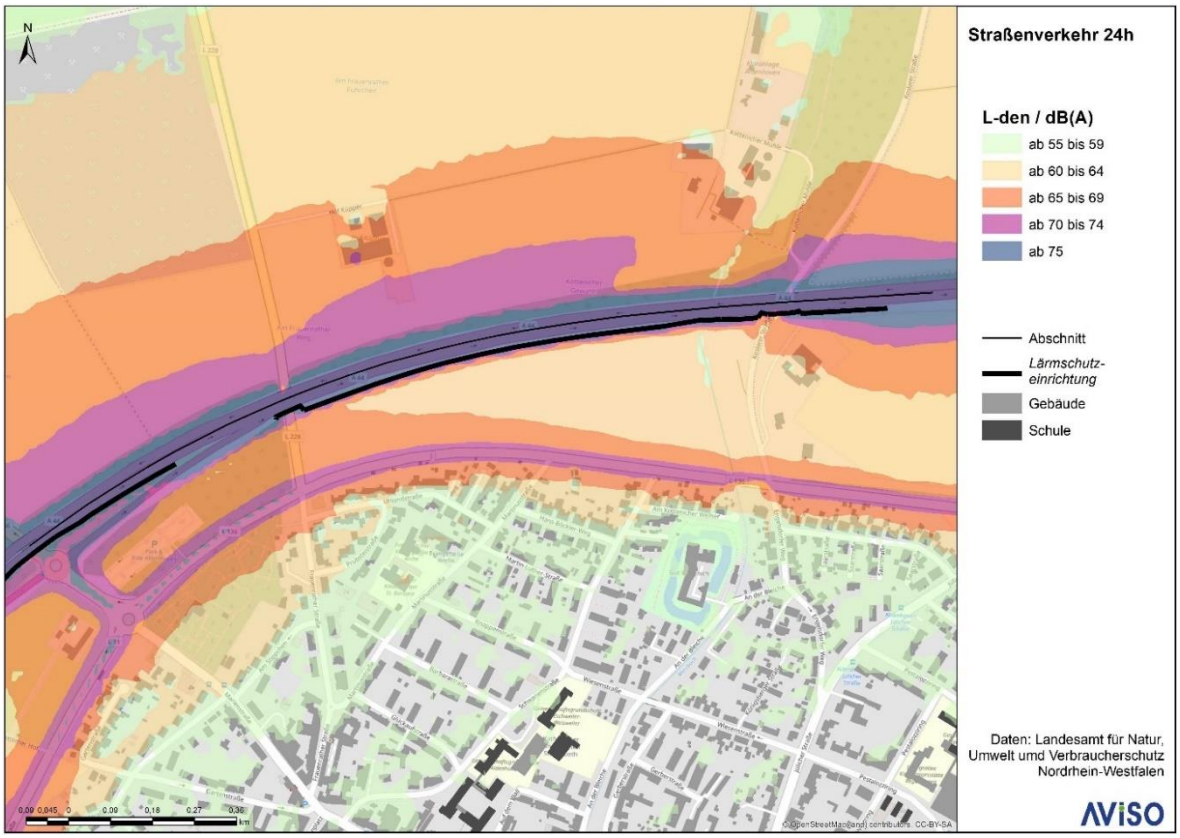
Zukünftige Maßnahmen

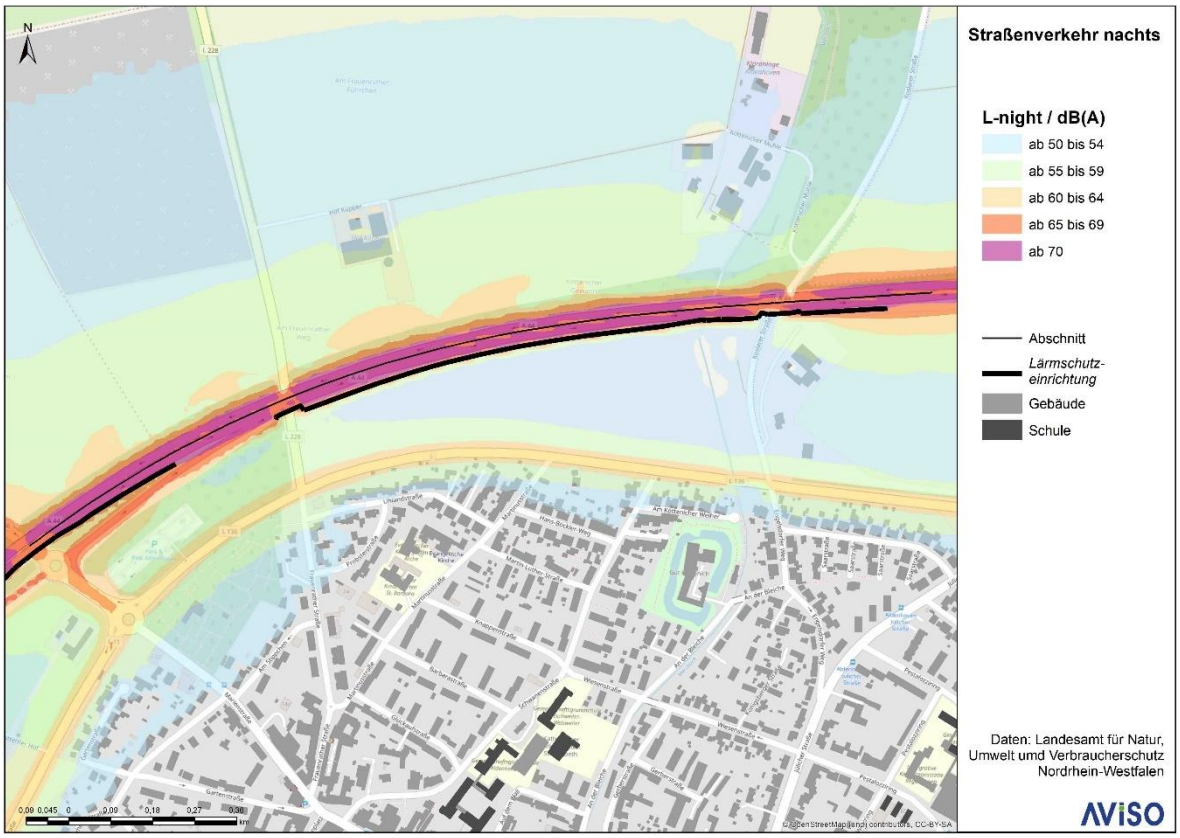
Prüfung Lärmschutzwand auf der Brücke über die L 136

(Neu-)Bepflanzung des Lärmschutzwalls an der L 11 und an der A 44 (Vorschlag an Straßen.NRW)

Als passive Maßnahmen kommen Lärmschutzfenster in Betracht (im Rahmen der Lärmsanierung).

A 44 Abschnitt A5: AS Aldenhoven bis Höhe Industriestraße





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	765
Anzahl Wohnungen	1.544
Anzahl Einwohner	3.109

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Richtgeschwindigkeit)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	36.525

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A5
ab 55 bis 59	865
ab 60 bis 64	291
ab 65 bis 69	51
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt A5
ab 50 bis 54	388
ab 55 bis 59	74
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt A4 der A 44

Bereits umgesetzte Maßnahmen

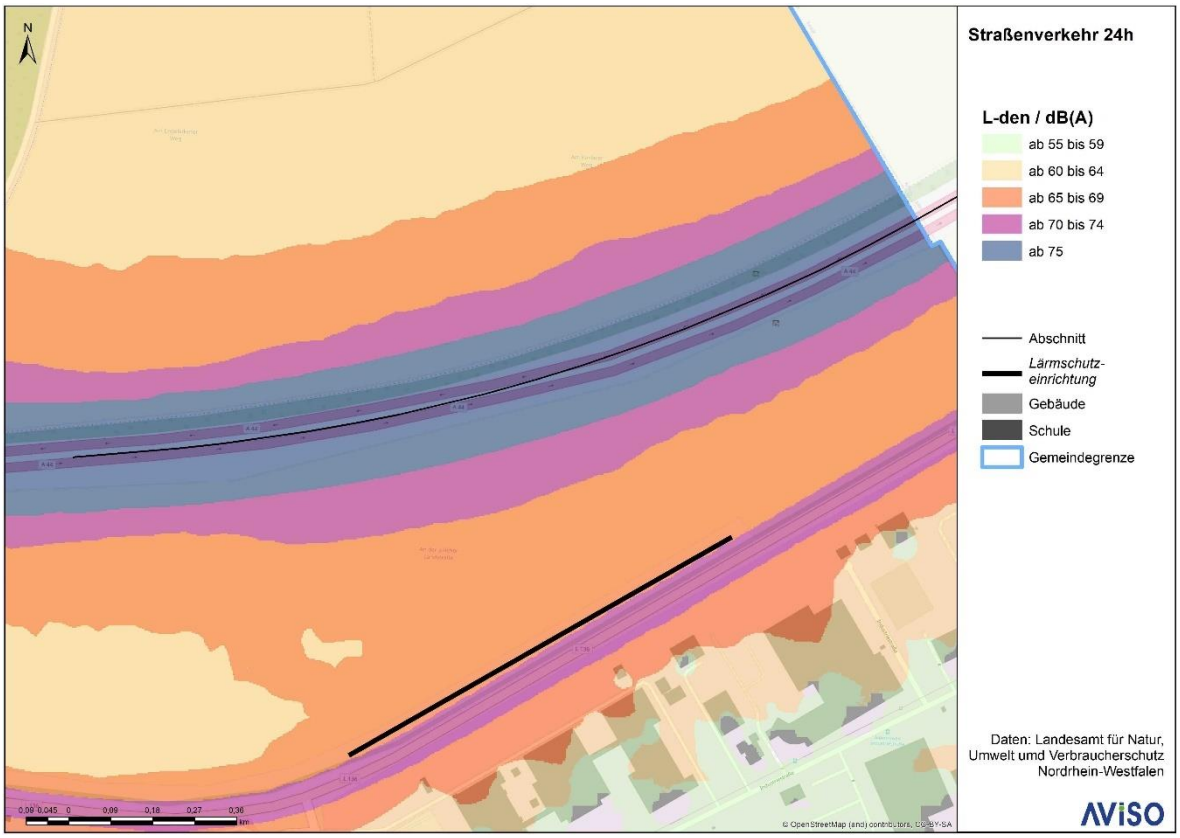
Östlich der L 228 befindet ist entlang der A 44 eine Lärmschutzeinrichtung /LANUV 2024/ vorhanden.

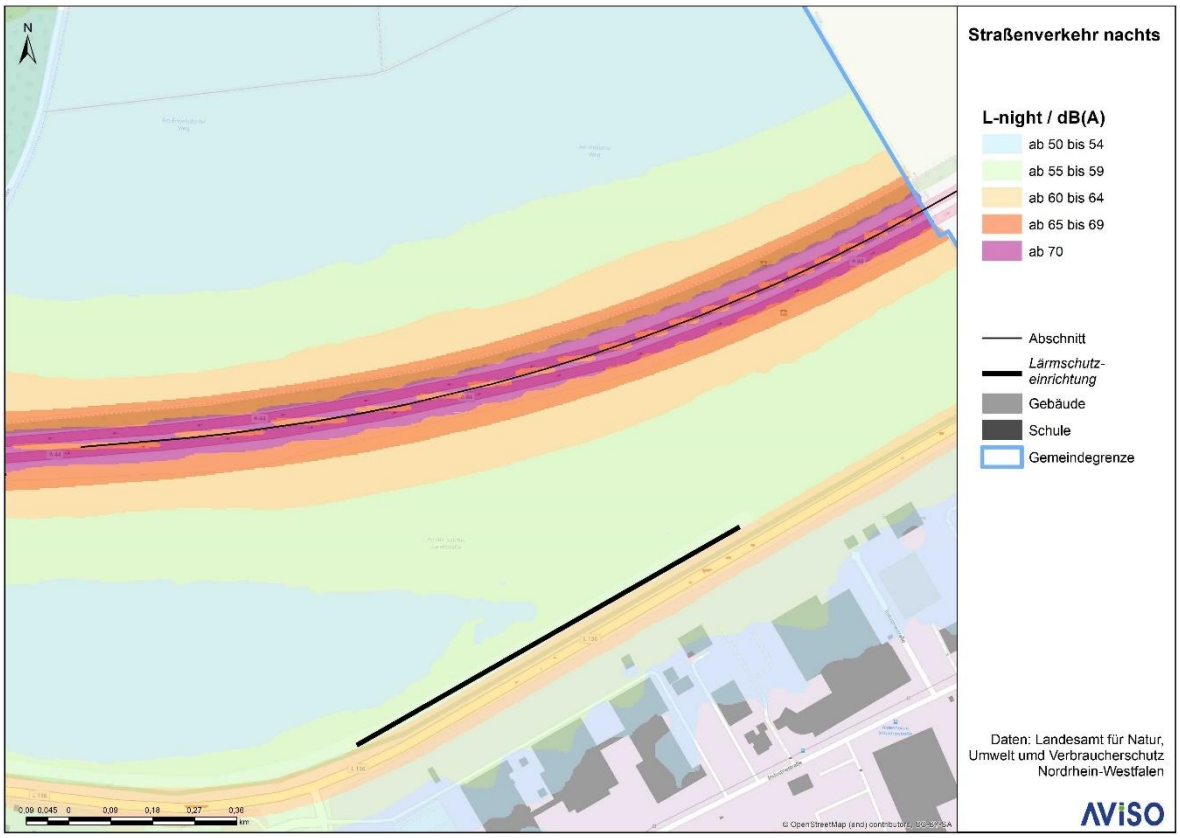
Zukünftige Maßnahmen

Die Mehrzahl der Wohngebäude liegt südlich der L136. Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung dieser Gebäude werden im Steckbrief des Abschnittes L3 der L 136 aufgeführt.

Als passive Maßnahmen kommen Lärmschutzfenster in Betracht (im Rahmen der Lärmsanierung).

A 44 Abschnitt A6: Industriestraße bis Gemeindegrenze





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	3
Anzahl Wohnungen	4
Anzahl Einwohner	12

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Fahrtrichtung Osten) 120 (Fahrtrichtung Westen)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	36.525

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A6
ab 55 bis 59	7
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	1
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt A6
ab 50 bis 54	0
ab 55 bis 59	1
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt A6 der A 44

Bereits umgesetzte Maßnahmen

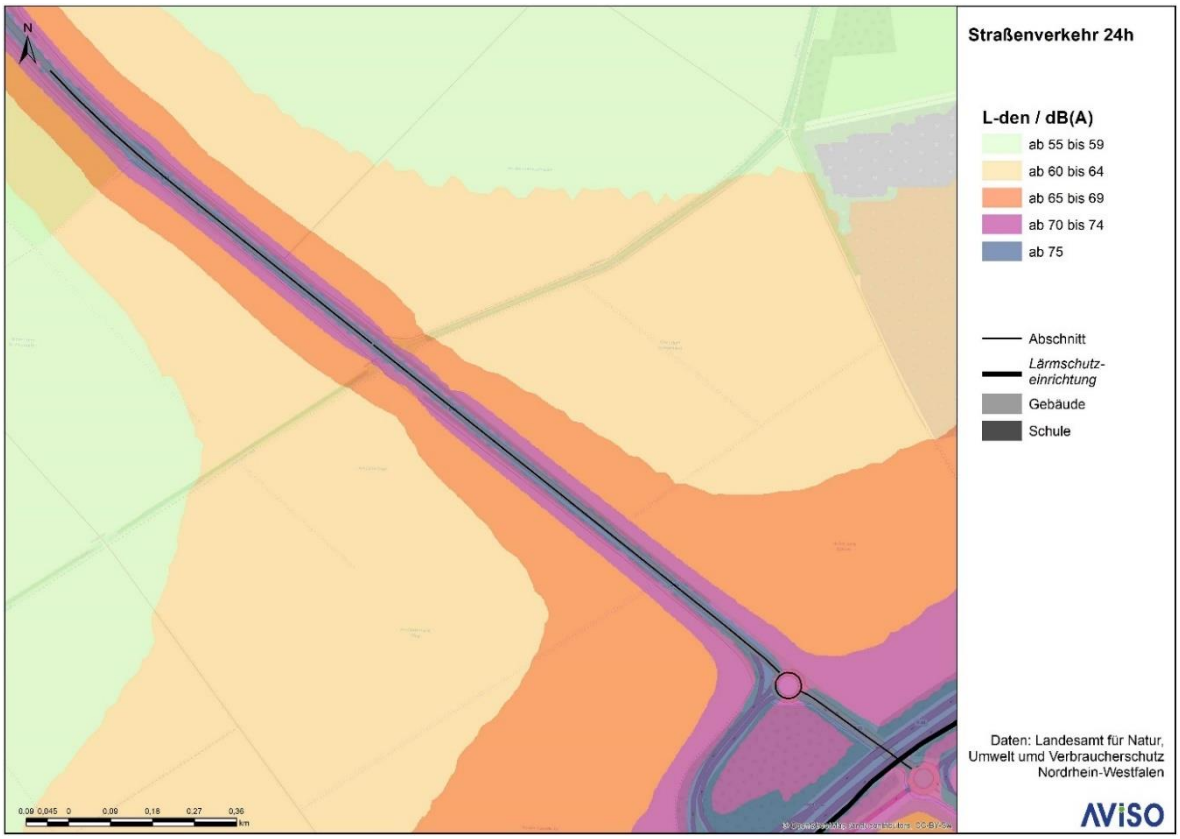
-

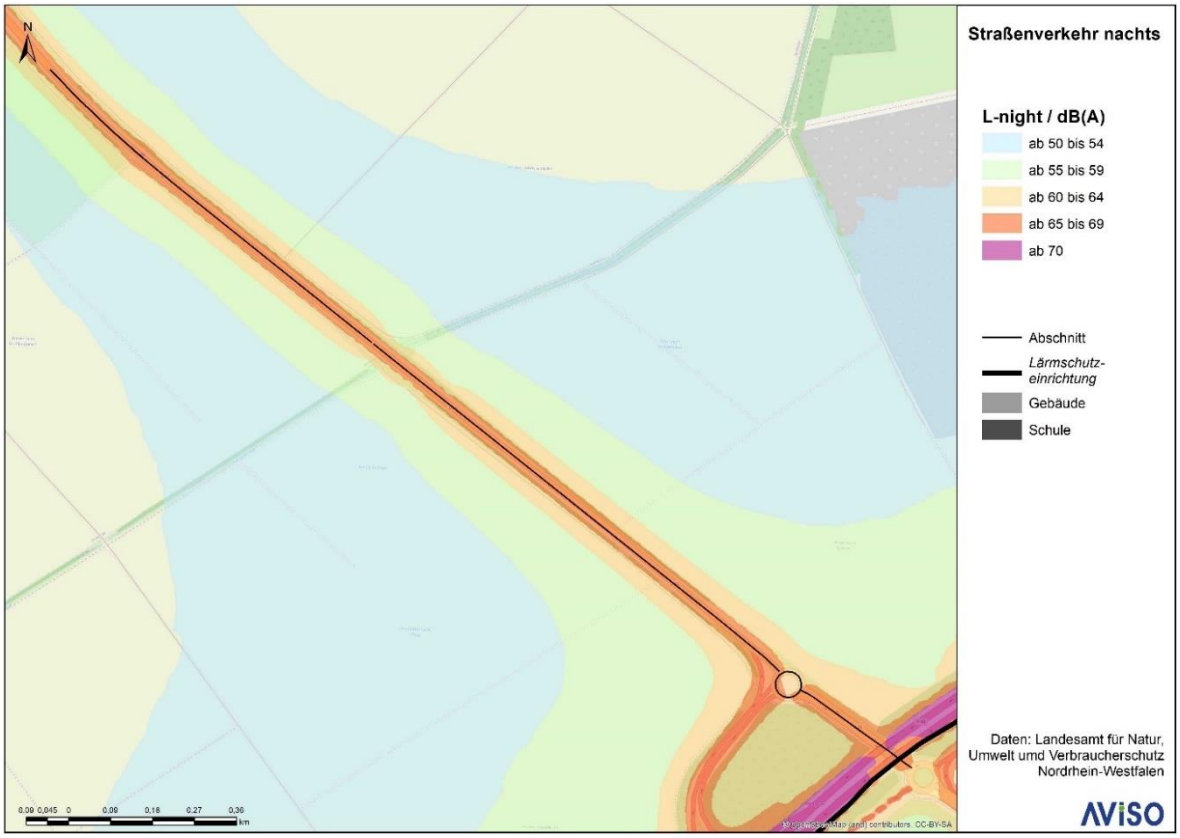
Zukünftige Maßnahmen

Aufgrund der geringen Betroffenheiten in diesem Abschnitt werden keine aktiven Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Als passive Maßnahmen kommen Lärmschutzfenster in Betracht (Lärmsanierung).

B 56 Abschnitt B1: A 44 bis Fahrbahnaufweitung vor Dürboslar





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	0
Anzahl Wohnungen	0
Anzahl Einwohner	0

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	100
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	17.288

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt B1
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{night} [dB(A)]	Abschnitt B1
ab 50 bis 54	0
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt B1 der B 56

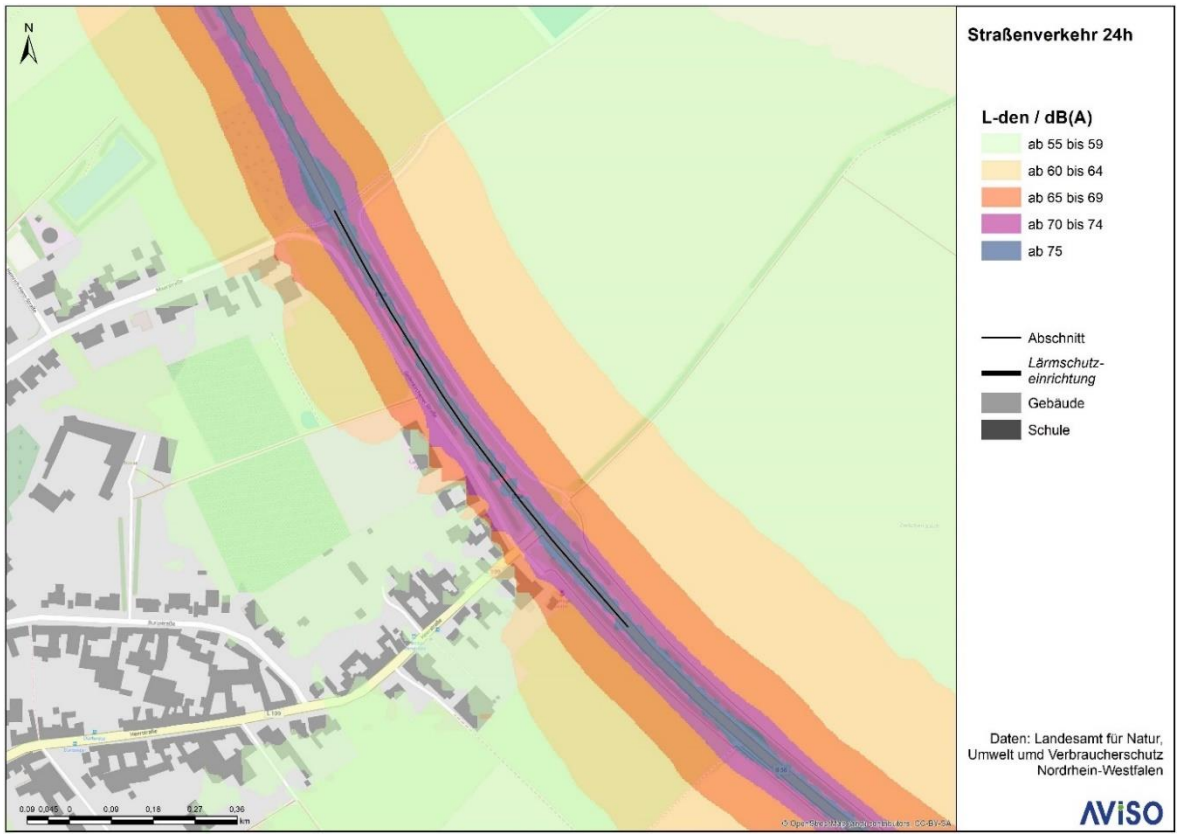
Bereits umgesetzte Maßnahmen

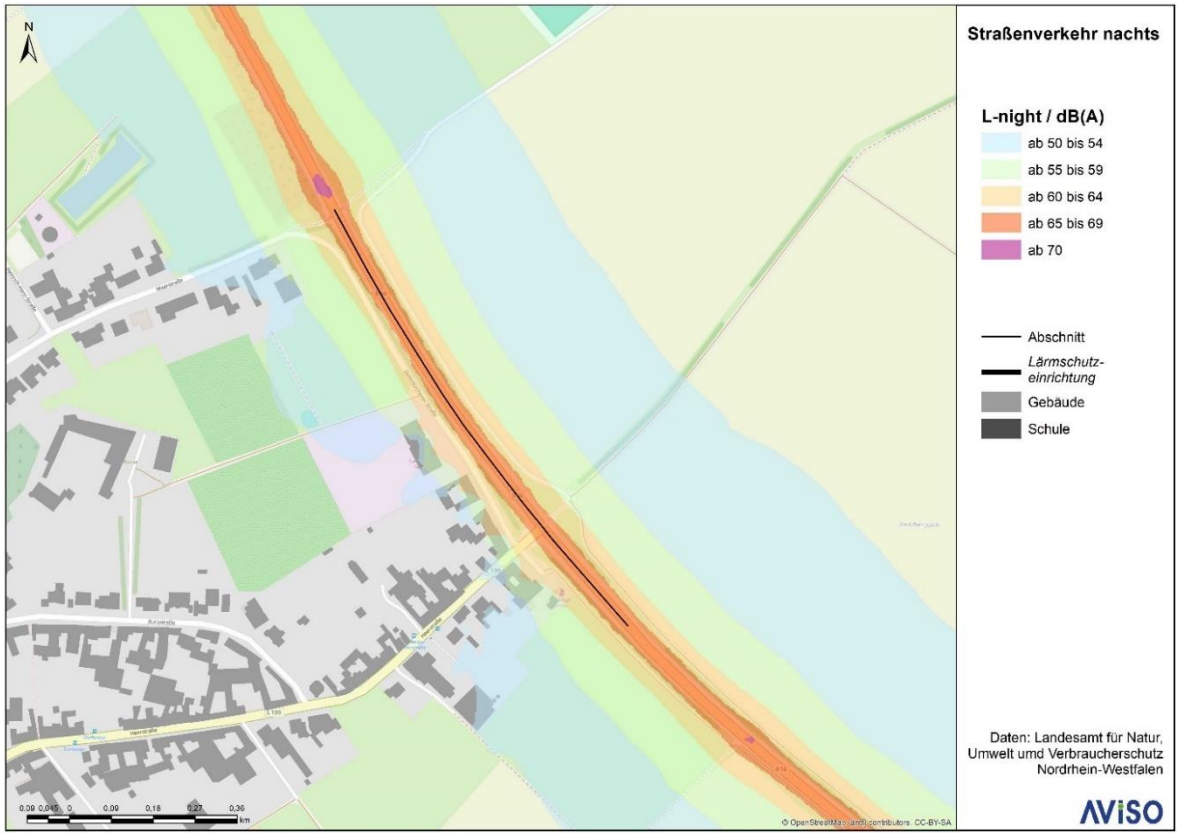
-

Zukünftige Maßnahmen

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

B 56 Abschnitt B2: im Bereich des OT Dürboslar





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	104
Anzahl Wohnungen	136
Anzahl Einwohner	255

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70*
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	15.941

* vzul = 70 km/h nur im Bereich des Knotens Geilenkirchener Str. / Heerstr, sonst 100 km/h

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt B2
ab 55 bis 59	42
ab 60 bis 64	7
ab 65 bis 69	18
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt B2
ab 50 bis 54	7
ab 55 bis 59	17
ab 60 bis 64	3
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt B2 der B 56

<u>Bereits umgesetzte Maßnahmen</u>

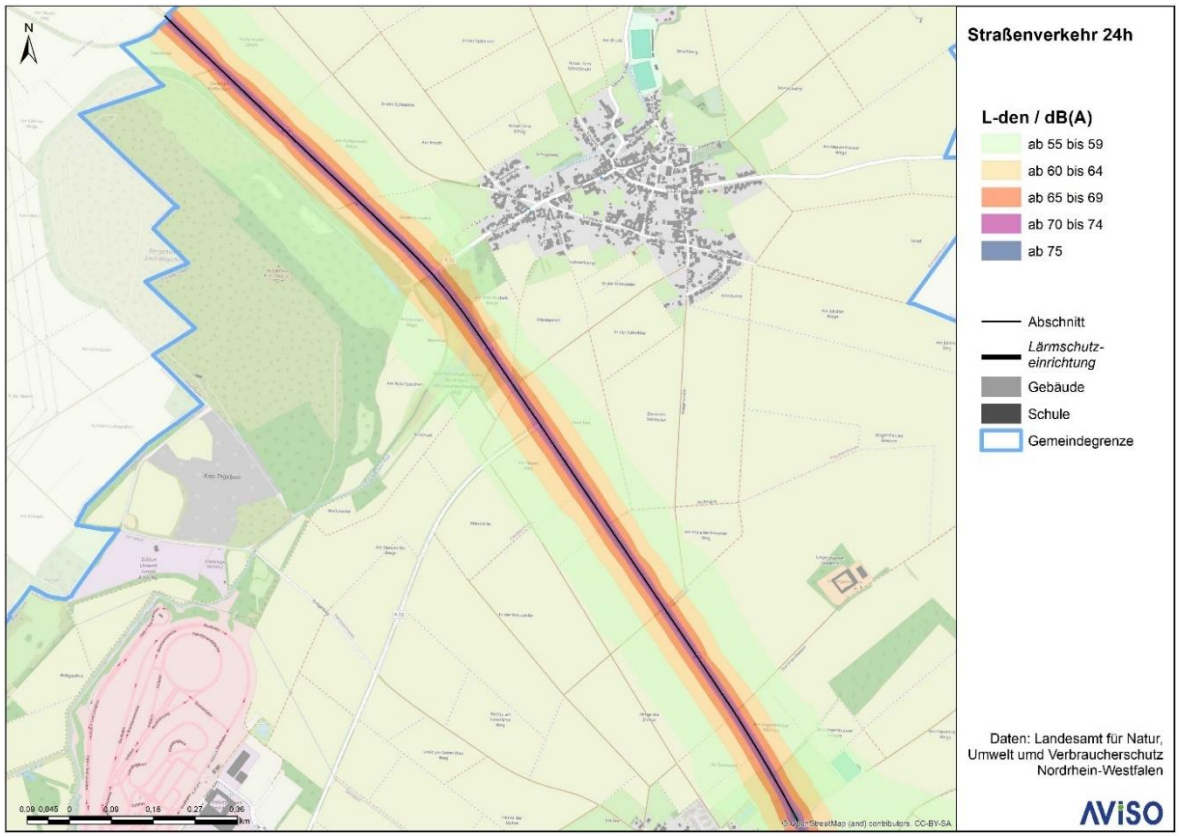
-

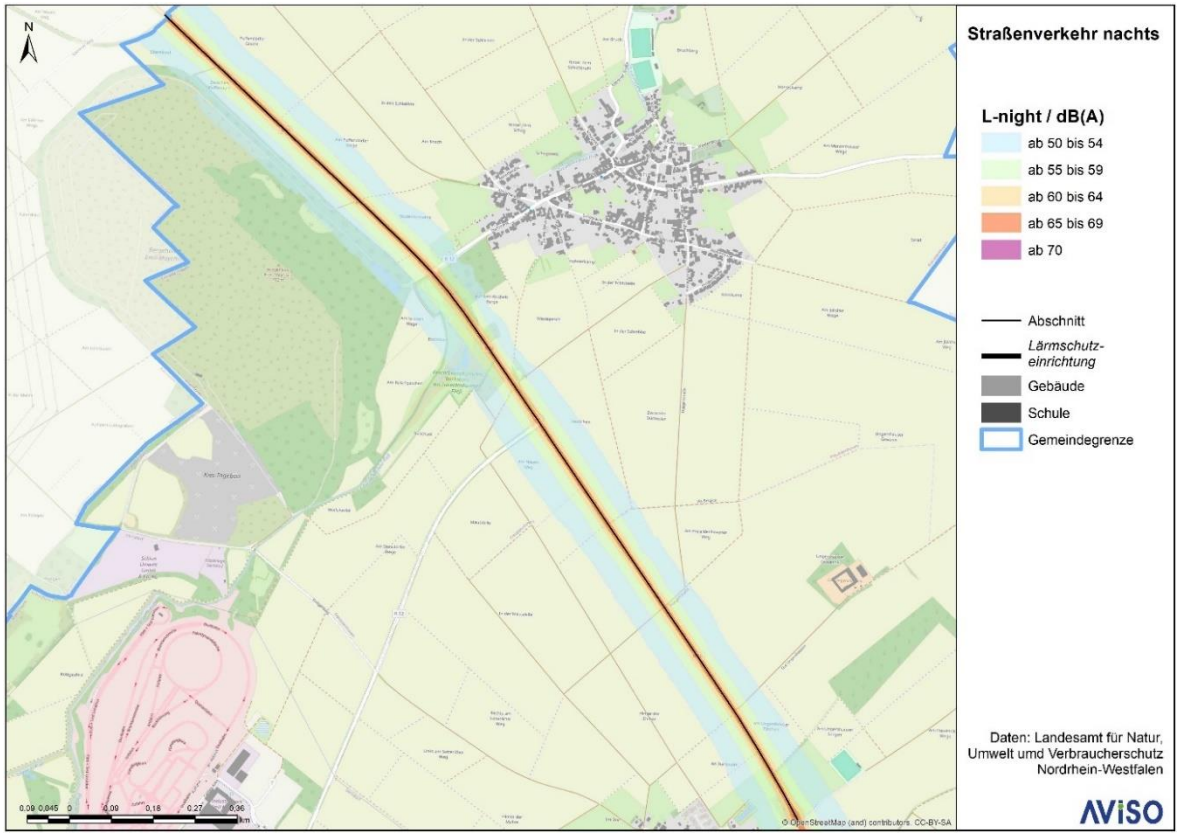
<u>Zukünftige Maßnahmen</u>

Zur Vermeidung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen wird vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h über den Knotenpunktbereich (B 56 Geilenkirchener Straße / Heerstraße) über den gesamten Streckenabschnitt B2 hinweg auszuweiten (bisher 100 km/h).

Als passiver Lärmschutz kommen Lärmschutzfenster infrage (Lärmsanierung).

B 56 Abschnitt B3: Maarstraße bis Gemeindegrenze





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	55
Anzahl Wohnungen	73
Anzahl Einwohner	142

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	100
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	15.941

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt B3
ab 55 bis 59	16
ab 60 bis 64	2
ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt B3
ab 50 bis 54	3
ab 55 bis 59	1
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt B3 der B 56

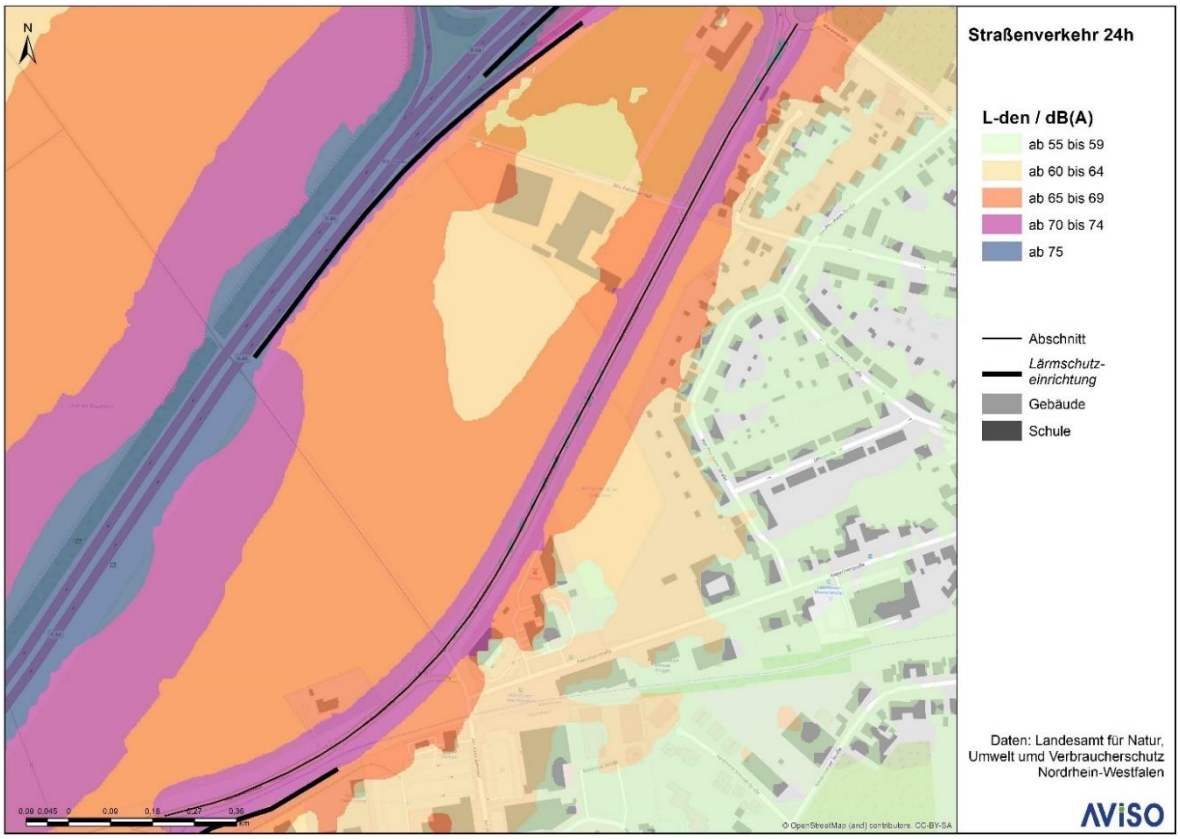
Bereits umgesetzte Maßnahmen

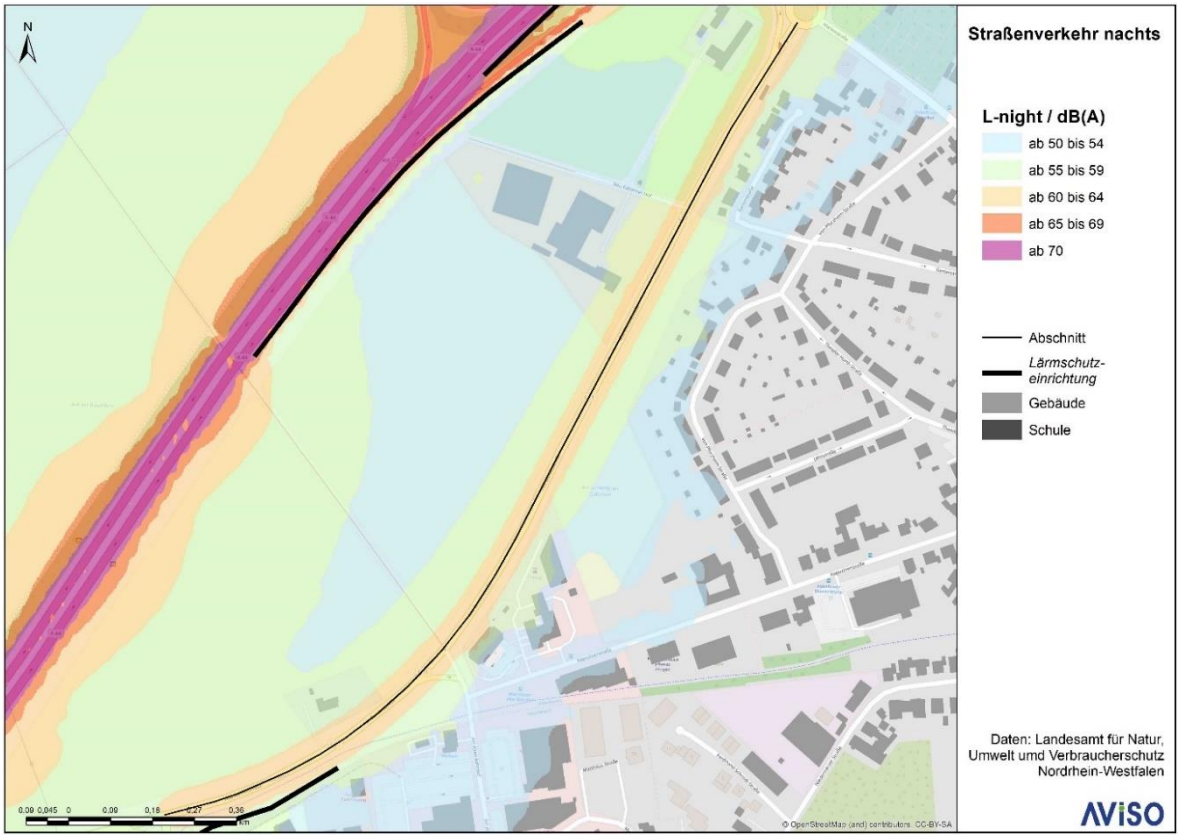
-

Zukünftige Maßnahmen

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

L 11 / L 136 Abschnitt L1 (L11/L136 bis B56)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	131
Anzahl Wohnungen	323
Anzahl Einwohner	701

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.220

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L1
ab 55 bis 59	258
ab 60 bis 64	156
ab 65 bis 69	38
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt L1
ab 50 bis 54	194
ab 55 bis 59	38
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L1 der L11 / L 136

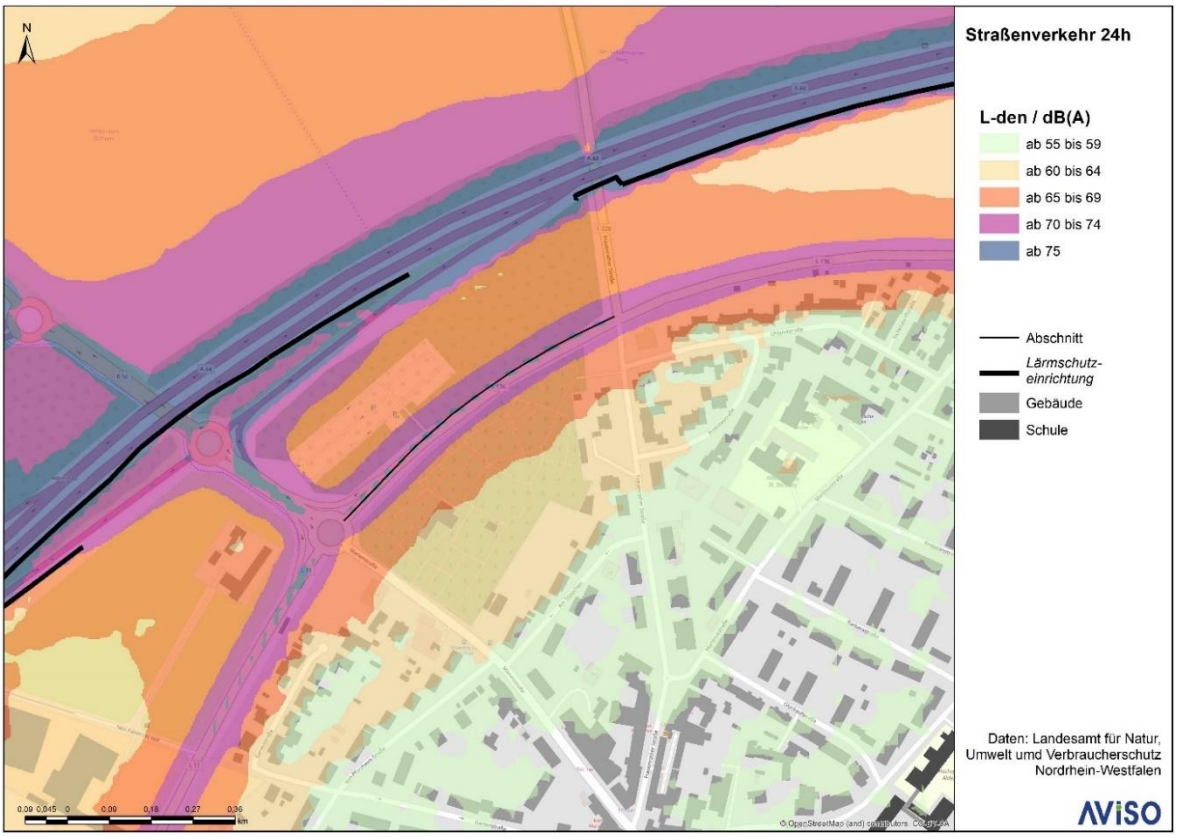
<u>Bereits umgesetzte Maßnahmen</u>

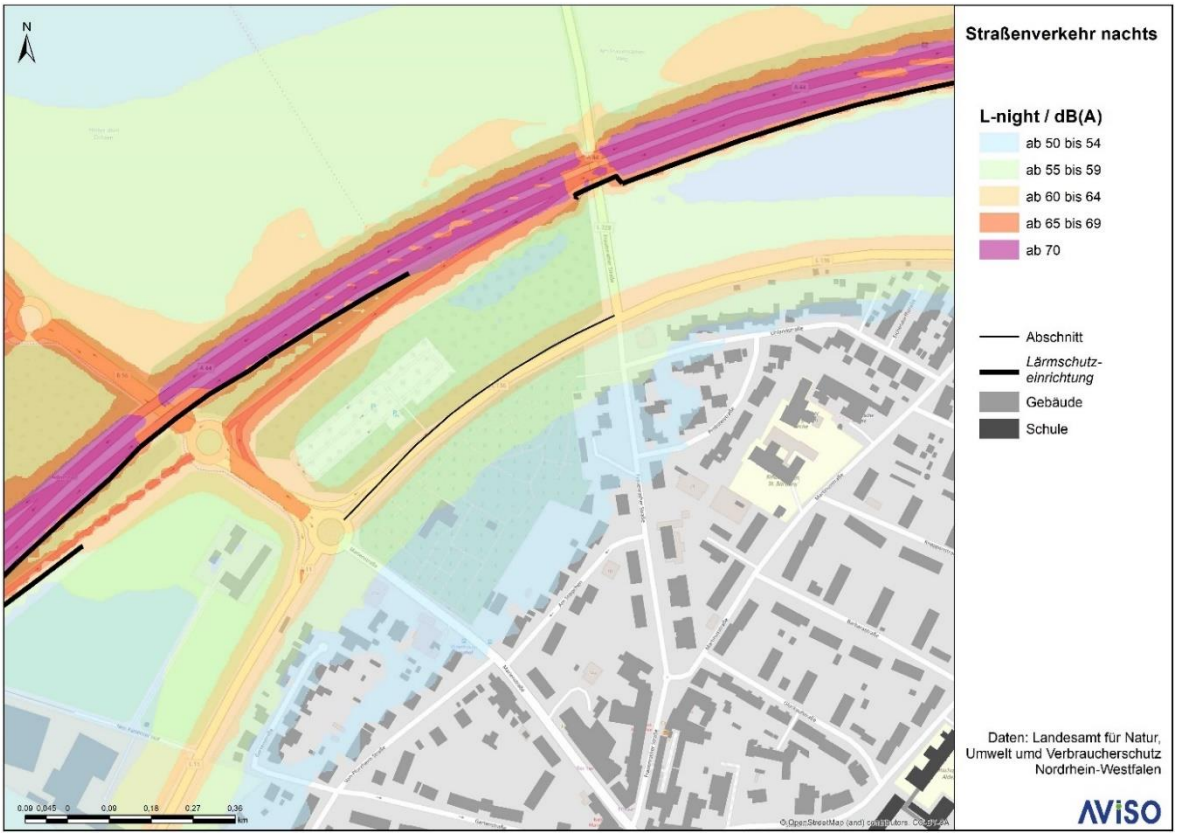
-

<u>Zukünftige Maßnahmen</u>

In den kommenden Jahren ist laut /STRASSEN.NRW 2021/ eine durchgängige, vollständige Deckenerneuerung der L 136 komplett an Aldenhoven vorbei realistisch zu erwarten. Dabei ist zu prüfen, ob ein lärmmindernder Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen kann.

L 136 Abschnitt L2: B56 bis L228





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	270
Anzahl Wohnungen	559
Anzahl Einwohner	1.174

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.220

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L2
ab 55 bis 59	439
ab 60 bis 64	162
ab 65 bis 69	43
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt L2
ab 50 bis 54	215
ab 55 bis 59	58
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L2 der L 136

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Teilflächenerneuerung zur Beseitigung größerer Unebenheiten westlich der Kreuzung L136/Engelsdorfer Weg

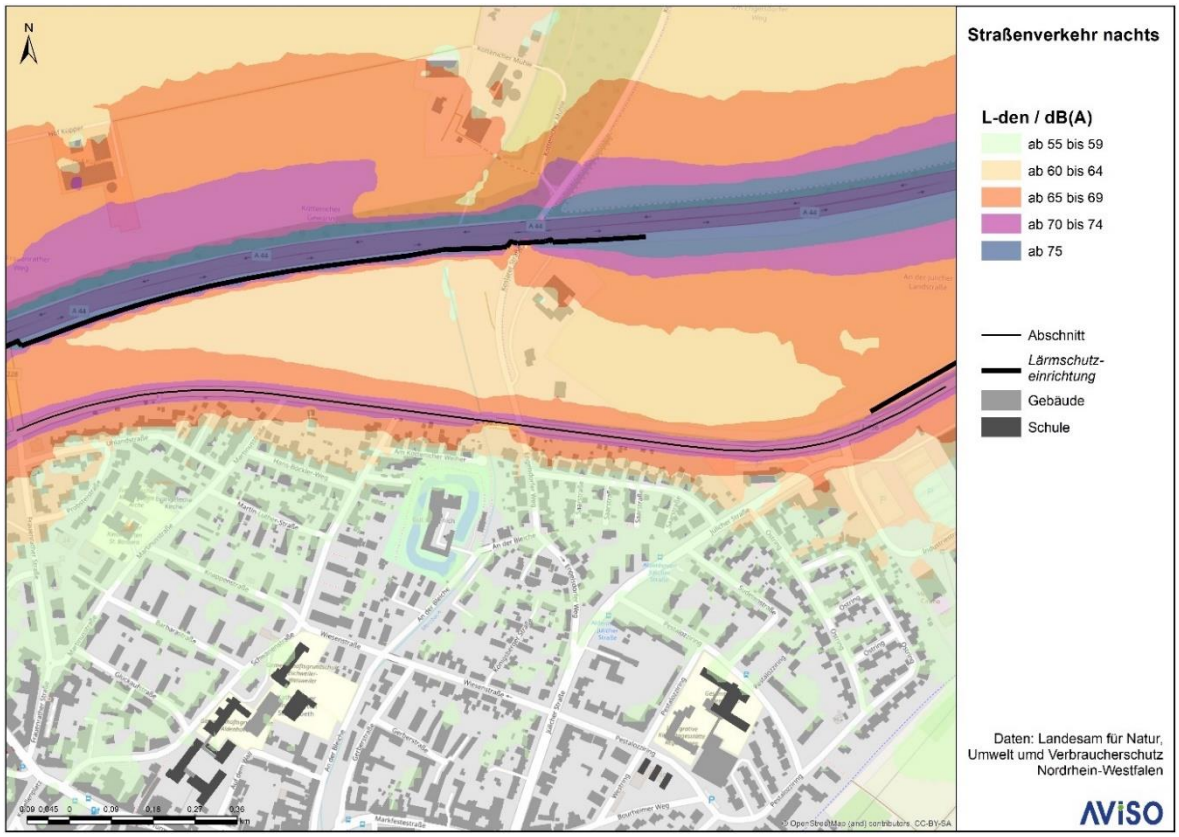
Zukünftige Maßnahmen

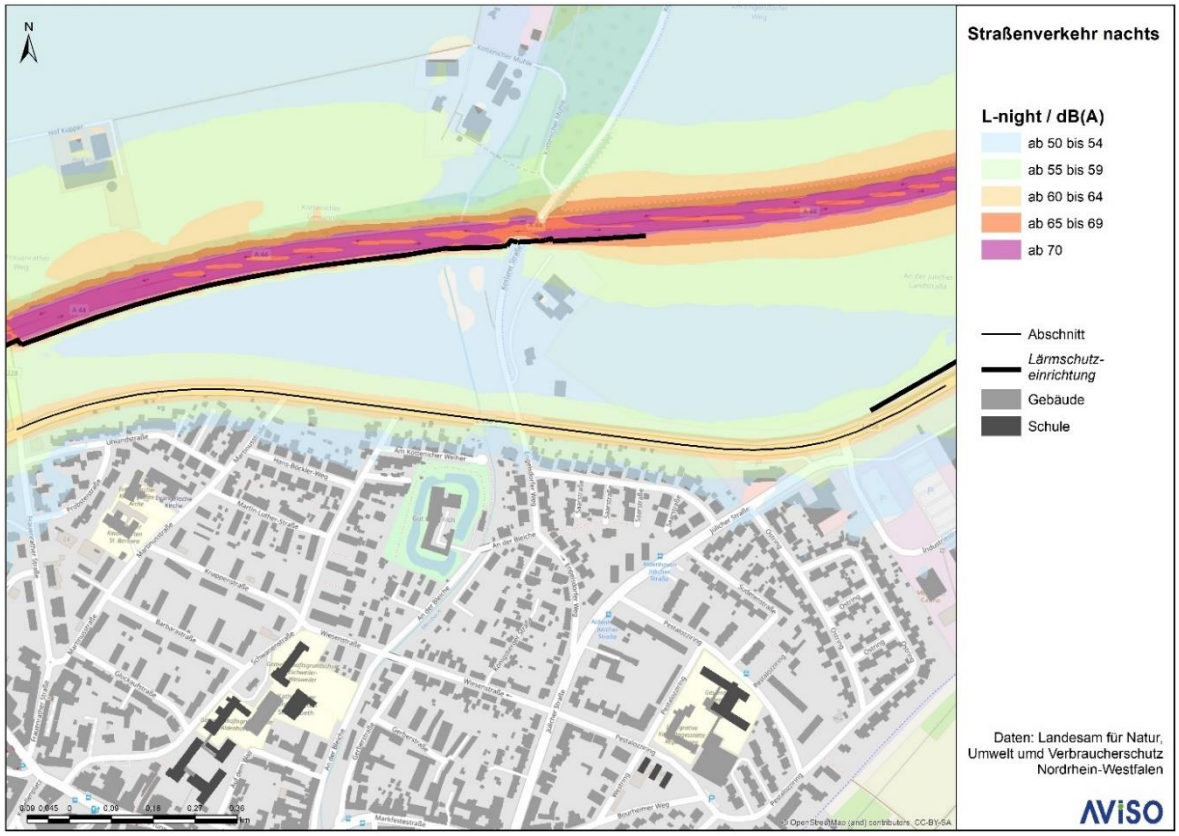
In den kommenden Jahren ist laut /STRASSEN.NRW 2021/ eine durchgängige, vollständige Deckenerneuerung der L 136 komplett an Aldenhoven vorbei realistisch zu erwarten. Dabei ist zu prüfen, ob ein lärmmindernder Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen kann.

Maßnahmen für den Streckenabschnitt östl. der L 228 (z. T. mit lärmmindernden Wirkungen auch für L2) finden sich im Steckbrief für Abschnitt 3 der L 136.

Für den Abschnitt L2 der L 136 zwischen B 56 und L 228 werden keine weiteren Maßnahmen vorgeschlagen (Der Kartenausschnitt enthält aufgrund der geringen Länge des Abschnittes L2 auch Teile der Abschnitte L1 und L3).

L 136 Abschnitt L3: L 228 bis Industriestraße





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	845
Anzahl Wohnungen	1.589
Anzahl Einwohner	3.136

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.396

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L3
ab 55 bis 59	798
ab 60 bis 64	178
ab 65 bis 69	29
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt L3
ab 50 bis 54	278
ab 55 bis 59	52
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L3 der L 136

Bereits umgesetzte Maßnahmen

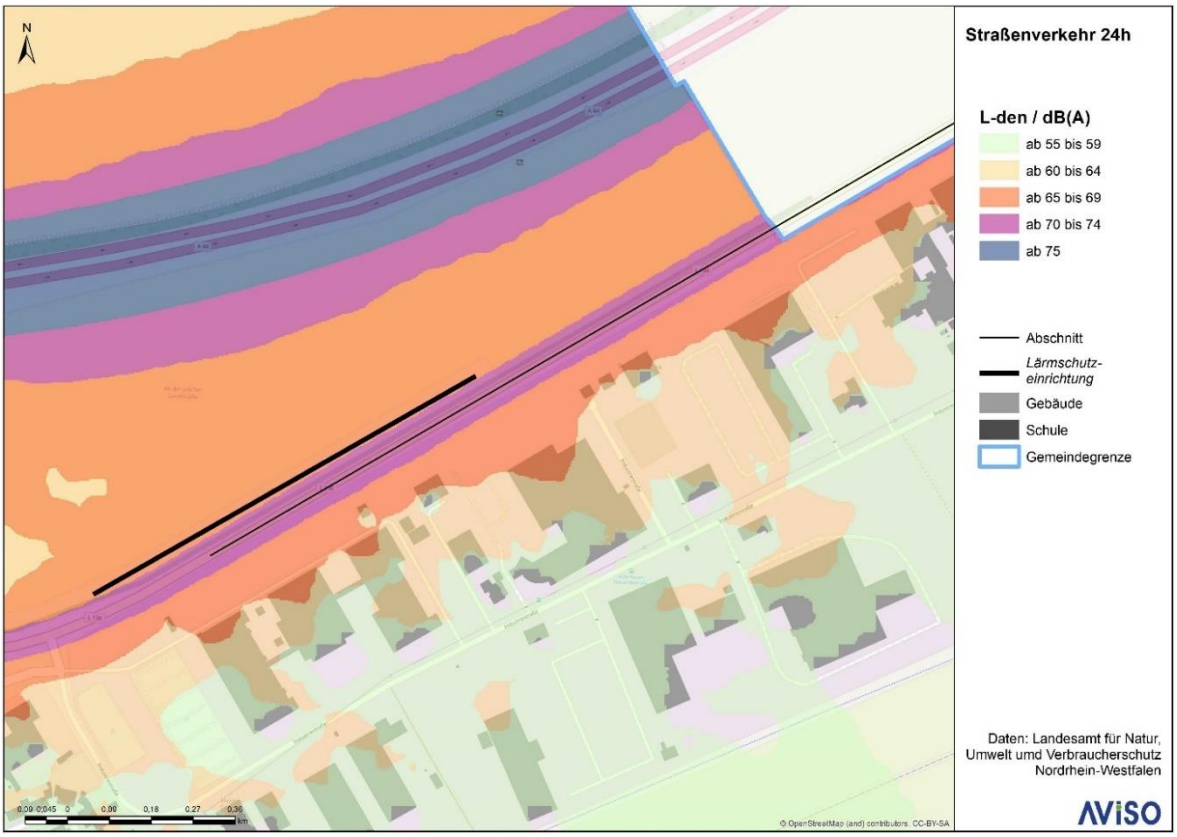
Teilflächenerneuerung zur Beseitigung größerer Unebenheiten westlich der Kreuzung L136/Engelsdorfer Weg

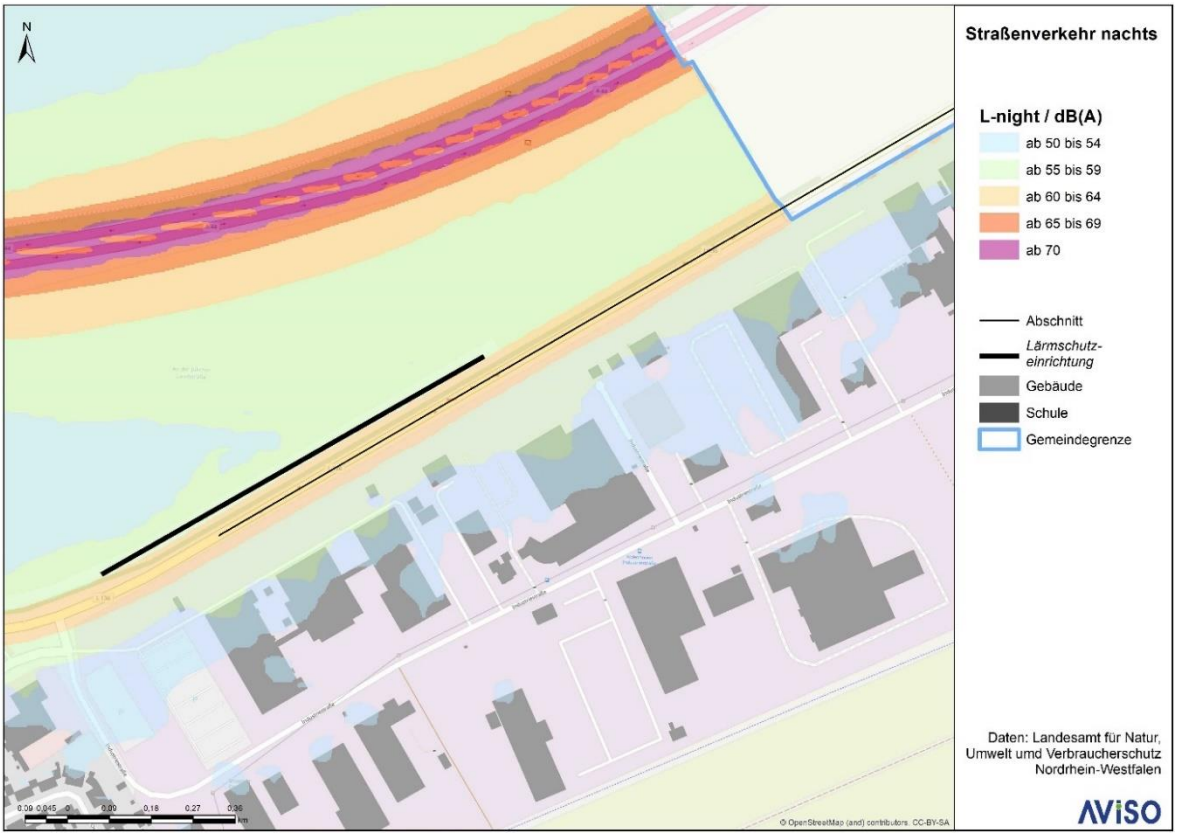
Zukünftige Maßnahmen

Für den betroffenen Streckenabschnitt der L 136 sind im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreiche Meldungen eingegangen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan übernommen und werden im folgenden aufgelistet:

- Prüfung Einrichtung einer Lärmschutzwand
- Prüfung Lkw-Verbot >7,5t (Umleitung über die BAB A 44)
- Prüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h
- Geschwindigkeitskontrollen
- Prüfung des Einbaus eines lärmmindernden Fahrbahnbelags im Rahmen der anstehenden Deckensanierung

L 136 Abschnitt L4: Industriestraße bis Gemeindegrenze





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	26
Anzahl Wohnungen	26
Anzahl Einwohner	52

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	100
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2024/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.396

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L4
ab 55 bis 59	36
ab 60 bis 64	3
ab 65 bis 69	1
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt L4
ab 50 bis 54	23
ab 55 bis 59	1
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L4 der L 136

Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

In den kommenden Jahren ist laut /STRASSEN.NRW 2021/ eine durchgängige, vollständige Deckenerneuerung komplett an Aldenhoven vorbei realistisch zu erwarten. Dabei ist zu prüfen, ob ein lärmmindernder Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen kann.

Anhang B:

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 47d Abs. 3 BImSchG; Abwägung der Stellungnahmen

Nr.	Datum	Text	Erwiderung / Beschlussvorschlag
1	01.01.2024	...wie Sie wissen, läuft seit dem 06.10.2023 (wie jedes Jahr) die Rübenkampagne von der B 56 über die l 136 in Richtung Jülich. Diese dauert ca. 4 Monate. Die Anlieferung erfolgt über LKWs. 1.300 regionale Landwirte beliefern die Zuckerfabrik. Diese Daten sind m.E. in der Lärmskala nicht enthalten. Der Schwerlastverkehr verursacht starke Erschütterungen die in den Häusern zu spüren sind. Nach der Rechtsprechung führt durch eine unzulässige oder übermäßige verkehrliche Straßennutzung hervorgerufene Erschütterung eines bebauten Grundstückes -je nach Dauer und Umfang des Verkehrs sowie der sonstigen kennzeichnenden Gegebenheiten- zu einer rechtserheblichen Beeinträchtigung des Eigentümers in seinem Grundrecht aus Art. 14 GG, die dieser nicht hinzunehmen braucht (BVerwG, Urteil von 26.09.2002 -3 C 9/02, Juris, S. 4). Der durch den Schwerlastverkehr herbeigeführte Lärm ist in diesem Sinne nicht zumutbar, weil der Lärm dadurch vermeidbar ist, dass der LKW-Verkehr auch weiterhin die Autobahn benutzt. Insofern liegt eine nicht funktionsgerechte bzw. funktionswidrige Nutzung der Landstraße (vormals B 1) vor (vgl. hierzu OVG NW, Urteil vom 21.01.2003 - 8 A 4230/01, juris, Seite 4). Den Anwohnern kann der Lärm, der durch die sog. "Maut-Flüchtlinge" verursacht wird, nicht zugemutet werden. Weiterhin ist ein Überqueren der L 136 im Kreuzungsbereich Engelsdorfer Weg / Saarstraße kaum noch möglich. Insbesondere für Kinder, behinderte und ältere Menschen sowie Radfahrer stellt dies eine nicht mehr tragbare Unfallgefahr dar. Eine Lärmschutzwand ist a) zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§45 Abs.1 Satz 2 Ziffer 3 StVO) b) zur weiteren Verhütung von Schäden durch Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr c) zur sicheren Nutzung entlang der L 136 von Fußgänger und Radfahrer dringend geboten. Bis zur Errichtung der Lärmschutzwand wäre eine alternative Übergangslösung: a) keine LKW`s über 7,5 t (Umleitung über die Autobahn) b) Höchstgeschwindigkeit auf 50 bis 60 km/h herabsetzen und dies über Blitzer in Höhe "Kreuzung Engelsdorfer Weg" für beide Richtungen gewährleisten. c) Planung eines Fahrradweges d) Fußgängerampel in Höhe Kreuzung Engelsdorfer Weg.	Bei den zugrundeliegenden Verkehrsdaten handelt es sich um jahresmittlere Verkehrsstärken (DTV). Die Grundlage dieser bilden die offiziellen Verkehrszähldaten aus der SVZ (Straßenverkehrszählung). Saisonale Schwankungen sind durch die verschiedenen Zähltage und dem verwendeten Hochrechnungsverfahren bereits berücksichtigt. Vorgeschlagene Maßnahmen zur Lärmminderung wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde). Zur Planung eines Radweges gibt es laut /STRASSEN.NRW 2021/ parallel zur L 136 gibt es keine Planung. Anmerkungen zur Verkehrssicherheit werden an die Gemeindeverwaltung weitergegeben.
2	02.01.2024	Wir sind auch betroffen mit der Lärmbelästigung der Landstraße L136. Wir wohnen am Köttenicher Weiher xx. Sie wollten im Vorfeld schon die Fragen haben, die von unserer Seite wichtig sind: Wieso wurden die betroffenen Anlieger, die an der L136 angrenzen nicht informiert ? In welcher Art und Weise will die Gemeinde Änderungen vernehmen ? Die gesamte L 136 vom Mac Donalds bis ehemaliges Philips-Gelände hat keine Leitplanke. Wie steht die Gemeinde dazu ? Wie kann es sein, dass z.B. an der Landstraße von Fronhoven bis Neu Lohn eine Schallschutzmauer gebaut ist. Die Häuser dahinter liegen wesentliche weiter von der befahren Straße weg als wir. Wie kann sein ? Welche konkrete Vorschläge oder Änderungen hat die Gemeinde zur Abschaffung des Lärmes ? Warum wird an der L136 keine feststehende „ Blitze“ installiert ? Wann sind die Lärmmessung an der L136 gemacht worden ? Nachts ? Was macht die Gemeinde sollte mal ein LKW in einem Unfall verwickelt sein, der dann umkippt und in unserem Garten landet (mehrere Fahrzeuge haben bei einer Familie Engelsdorfer Weg schon im Garten gelegen) Warum wir nicht einfach eine Schallschutzmauer gebaut? Angeblich ist nur 1 Mensch auf der L136 tot geblieben. Seid wir da wohnen (23 Jahre) wissen wir schon von 3. Es kann ja wohl nicht sein, dass man in seinem Garten sitzt und ein LKW oder PKWs donnern vorbei und man versteht sein eigenes Wort nicht mehr. Ich glaube die Gemeinde hat überhaupt keine Vorstellung wie laut der Straßen-Lärm wirklich ist.	Eine Information über die Öffentlichkeitsbeteiligung hat stattgefunden über die ortsüblichen Medien sowie über einen Zeitungsartikel in der Aachener Zeitung. Zur Verbesserung der Lärmsituation stellt die Gemeinde einen Lärmaktionsplan auf. Die Gemeinde Aldenhoven ist nicht Baulasträger der L 136 und hat daher auf die Ausstattung mit Leitplanken keinen Einfluss. Die Lärmschutzeinrichtungen im Bereich Neulohn wurden durch den Bergbaubetreiber errichtet. Vorgeschlagene Maßnahmen zur Lärmminderung wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde).
3	19.12.2023	Wir wohnen Konrad-Adenauer-Str. xx und sind von Beginn an von der Lärmbelastung durch die A44 betroffen. Diese ist aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens mit den Jahren auch immer stärker geworden. Die Lärmbelastung verstärkt sich zudem bei West/ Nord-West Wind deutlich, so daß ein Aufenthalt in unseren Gärten oder auf der Terrasse schon sehr belastend ist. Der größte Lärm kommt dabei direkt von der Brücke der A44 über die L136, da hier auch keine Böschung inclusive Bäume möglich ist. Der Lärm verstärkt sich zudem durch die Fahrzeuge, die auf der L136 unter der Brücke fahren, da hier der Lärm an den Betonwänden in unsere Richtung reflektiert wird. Zudem gibt es seit geraumer Zeit folgendes besonders großes Ärgernis: Der Schutzwall direkt hinter unseren Gärten entlang der L11 wurde ... komplett „entwaldet“... , dass auf diesem Schutzwall auf einer Länge von 10-15m gar keine Begrünung mehr vorhanden ist, so daß der Schall von der Autobahn, der L136 und der L11 ungeschützt auf unsere Häuser trifft. Für uns wäre es ein Segen, wenn 1. mittelfristig an der Autobahn besonders im Bereich der Brücke eine Lärmschutzwand entstehen würde. 2. kurzfristig der Schutzwall wieder richtig bepflanzt würde. Grundsätzlich sollte auch die Bepflanzung des gesamten Walls überdacht werden, denn aktuell sind dort teilweise sehr hohe Bäume vorhanden, die im unteren Bereich keinen Schutz bieten. Wenn die maximale Höhe der Bepflanzung zwischen 5-6 läge, wäre dies nach meiner Meinung für alle Häuser in der Konrad-Adenauer-Straße optimal.	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Vorgeschlagene Maßnahmen zur Lärmminderung wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde).

Nr.	Datum	Text	Erwiderung / Beschlussvorschlag
4	04.01.2024	Neben der bereits in der untenstehenden Email (s. 1.)) angesprochenen Vorschläge (u.a. Errichtung einer Lärmschutzwand) wurden von den die nachgenannten Lärmminderungmaßnahmen vorgeschlagen: - Einbau eines Flüsterasphalts - Geschwindigkeitsreduzierung - Geschwindigkeitskontrolle (Einsatz von mobilen Blitzern) Von den Teilnehmern wurde in verstärkter Weise darauf hingewiesen, dass sich die in der oben dargestellten Tabelle genannten Grundstücke allesamt in einer Senke befinden. Insofern fühlen sich die betroffenen Anwohner in einem größeren Maße vom Lärm beeinträchtigt.	Vorgeschlagene Maßnahmen zur Lärmminderung wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde)
5	24.12.2023	nach Informationen die ich erhalten habe, sind wir in der Saarstraße Nr. x bis xx u.a. - nicht in der Lärmplanung der Gemeinde Aldenhoven - berücksichtigt. Daher bitte ich unsere Wohngrundstücke dringend mit zu berücksichtigen. Bereits Ende der 90er Jahre gab es einen von den Bewohnern der Saarstraße unterschriebenen Antrage an Gemeinde und an das zuständige Landesamt zzgl. einer Verkehrszählung unter Hilfestellung der Stiftung Warentest. Kurz vor der letzten Kommunalwahl wurde die Lärmbelastung von Betroffenen ebenfalls thematisiert. Inzwischen haben Verkehr und LKW-Verkehr auf der L136 weiter sehr zugenommen. Dies wird mit der Umgebungslärmkartierung bestätigt und betrifft auch uns in der Saarstraße, ebenso wie die Menschen am Köttenicher Weiher. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der Steigung der Straße in Richtung Jülich mehr Gas gegeben werden muss. Die A44 ist hier auch zu hören. Trotz Lärmschutzfenster ist der Verkehrslärm nicht zu überhören. Im Garten stehen zudem oft Abgase, von der Feinstaubbelastung ist hier noch gar nicht geredet. Seit ca. 2 Jahren fahren regelmäßig schwere Großtraktoren mit Hänger mit maximaler Geschwindigkeit auf der L136, so dass man morgens z. T. vor 5 Uhr sogar die Fenster auf der Saarstraße schließen muss, um schlafen zu können. Man hört das Röhren der Reifen schon von weitem. Im Garten ist es da kaum auszuhalten und ist eine Zumutung. Hier rede ich nicht von den Rübenfahrzeugen während der Kampagne. Bitte berücksichtigen Sie auch die Anwohner der Saarstraße, insbesondere diejenigen, deren 22 Grundstücke direkt an der L136 liegen, in der Lärmplanung der Gemeinde Aldenhoven.	Die Lärmquelle (L 136) wird in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Maßnahmen zur Lärmminderung wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde).
6	05.01.2024	Lärmschutzmaßnahmen in der Gemeinde Aldenhoven Zeitungsbericht aus Dezember 2023 Sehr geehrte Damen und Herren, in der Tageszeitung haben wir einen Artikel zum o. g. Thema gelesen. Darin wird die Bevölkerung aufgerufen, selber noch auf bestehende Lärmprobleme hinzuweisen. Das wollen wir hiermit gerne tun. Es geht um den Lärm, der von der Autobahn A44 ausgeht und fast ungebremst auf die Häuser der Konrad-Adenauer-Str (gerade Hausnummern) trifft. Die Lärmbelästigung ist insbesondere bei Westwind so stark, dass z. B. im Garten eine Kommunikation nur eingeschränkt möglich ist. Insbesondere aber im Sommer, wenn eigentlich im Schlafzimmer das Fenster offen sein sollte, ist der Lärm eine sehr große Belastung. Nun könnte man sagen: Die Autobahn war schon da, bevor das Neubaugebiet erschlossen wurde. Das stimmt. Aber die Rahmenbedingungen haben sich geändert. Der Verkehr hat deutlich zugenommen. Zeitfenster mit spürbar weniger Verkehr sind nur noch zwische 1.00 Uhr und 4.00 Uhr zu erkennen. Auch wurde in den letzten Jahren der natürliche Lärmschutz mehr und mehr zurückgefahren. Z. B. wurden auf dem Wall, der das Baugebiet von der L 11 abgrenzt, in den letzten Jahren die Bäume und Sträucher immer stärker zurückgeschnitten, so dass sie keinen Lärmschutz mehr Richtung Autobahn bieten. Auch die Böschungen an der Autobahn selbst wurden immer stärker zurückgeschnitten, so dass auch dieser natürliche Lärmschutz weggefallen ist. Zuletzt ist die Autobahnbrücke über die L 136 zu erwähnen. Hier ist kein einziger Lärmschutz gegeben und die Schallwellen können sich ungebremst Richtung Bebauung ausdehnen. Wenn also über Lärmschutz für die Bevölkerung nachgedacht wird, dann sollte sowohl die Bepflanzung auf dem o. g. Wall Richtung L 11 und an der Autobahn selber "nach und aufgerüstet" werden und an der Autobahnbrücke über die L 136 zumindest auf der Aldenhoven zugewandten Seite eine Lärmschutzwand errichtet werden.	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Vorgeschlagene Maßnahmen zur Lärmminderung wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde).
7	18.01.2024	anbei der Antrag schalltechnische Überprüfung der L 136. Als Vorschlag möchte wir noch hinzufügen die L 136 von der Kreuzung Aldenhoven - Merzenhausen bis Anschlußstelle Jülich - West für den Schwerlastverkehr zu sperren , und den Verkehr über A-44 umzuleiten.	Der Antrag auf schalltechnische Überprüfung ist an den Baulastträger (Straßen.NRW) zu richten. Die Maßnahmen Lkw-Verbot>7,5t für die L 136 zur Verlagerung des Schwerverkehrs auf die A 44 wurde als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde).
8	21.01.2024	...ich freue mich, dass es die Möglichkeit gibt, sich an dem Lärmaktonsplan der Gemeinde Aldenhoven zu beteiligen. Meine Familie (...) wohnen an der Adresse: Engelsdorfer Weg xx, in Aldenhoven. Unser Grundstück grenzt an die L136, welche stark befahren und sehr laut ist. Dies kann auch durch andere Nachbarn bestätigt werden, welche ebenfalls unzufrieden damit sind. Dort fahren neben PKW und Motorrädern auch sehr viele LKW, welche teilweise zum naheliegenden Gewerbegebiet fahren oder daher kommen. Auch umfahren angeblich LKW das Autobahnstück Richtung Jülich über die L136. Den Lärm und sogar die Erschütterungen dadurch, kann man bei fast jedem vorbeifahrenden LKW im Haus spüren (z.B. bebende Schranktüren). Dies kann natürlich gerne vor Ort überprüft werden. In unserem Garten spielen die Kinder unter dem Lärm der Straße und man kann sich kaum entspannen. Das dort allgemein zu schnell gefahren wird, wissen Sie sicherlich auch, da an unserem Haus ja auch geblitzt wird. Wir lassen Ihre netten Mitarbeiter auch immer bei uns im Carport parken. Wir möchten Sie hiermit eindringlich bitten, auch diese Straße/unseren Bereich bei Ihren Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und freuen uns, von Ihnen zu hören. Sollte dazu noch etwas anderes als diese E-Mail notwendig sein, bitten wir um Information.	Die Lärmquelle (L 136) wird in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Maßnahmen zur Lärmminderung wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde).

Nr.	Datum	Text	Erwiderung / Beschlussvorschlag
9	02.01.2024	...unter Bezugnahme auf den Lärmaktionsplan möchten wir gerne anregen, dass auch im eigezeichneten eher "schwächer" lärmbelasteten Bereich der Geuenicher Straße xx häufig eine deutliche Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr auf der BAB 44 zu vernehmen ist und besteht. Besonders verstärkt wird diese Situation durch häufig vorliegenden Westwind, der den Verkehrslärm förmlich in die Wohnsiedlung Neu-Pattern trägt. Auch an windstillen Tagen besteht eine kontinuierliche Belästigung durch Verkehrslärm im Siedlungsbereich und unserer Wohnadresse. Wir würden uns daher über eine eindringliche Prüfung um Umsetzung von Maßnahmen zum Lärmschutz der belasteten Bürger freuen, um die Lebensqualität in der Gemeinde Aldenhoven weiter zu steigern. Weshalb wurde noch keine Lärmschutzwand installiert? Und sind weitere Maßnahmen möglich?	Entsprechende Maßnahmen zur Lärmminderung für den Abschnitt A4 der A 44 wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde).
10	11.01.2024	Täglich ,von früh Morgen bis spät in der Nacht, fahren Hunderte LKWs und schwere Traktoren über L136, durch entstehende Lärm kann man sich im Garten kaum aufhalten, im Sommer ist man gezwungen Fenster immer zu schließen, da sonst schlafen unmöglich ist. Eine Lärmschutzmauer entlang der Straße währe sinnvoll, auch wenn ,vielleicht nicht sehr viele Menschen betroffen sind.	Entsprechende Maßnahmen für den Abschnitt L3 der L 136 wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde).
11	20.01.2024	...mit einer Unterbrechung von zwei Jahren lebe ich seit 1986 an der L136. Meine Kindheit habe ich in der Saarstraße (...) verbracht. "Die große Straße" und deren Geräusche gehörten immer zu meinem Leben. Trotzdem habe ich mich mit meinem Mann dazu entschlossen unser Haus in direkter Angrenzung zu ihr zu bauen. Hätte ich allerdings erahnen können, dass das Leben in der Nähe dieser Straße mit immer größerer Lärmbelastung einhergeht, dann wäre meine Entscheidung eine andere gewesen. Die Einführung der LKW-Maut, die dazu geführt hat, dass immer mehr große schwere Fahrzeuge die Landstraße nutzen und der zunehmende Verkehr im Allgemeinen hat zu immer schlechter werdenden Straßenverhältnissen geführt. Die Rübenkampagnen, die seit einigen Jahren mit LKWs durchgeführt werden und das ständig wachsende Aldenhovener Industriegebiet tun ihres dazu. Die leeren Müllautos, die am frühen Morgen über die Straße holpern sind nicht weniger laut als die, die vollgeladen am späten Nachmittag auf dem Rückweg zur Sammelstelle sind. Ruhige (Sommer-)Nachmittage im Garten auf der Terrasse sind selbst an Feiertagen nicht möglich. Eine Unterhaltung endet dabei nicht selten im gegenseitigen Anschreien. Ruhige Nächte sind sehr selten; meist kommen sie nur vor Feiertagen vor. Es gibt nicht DIE eine Maßnahme, die ausreichen würde, um die Lebensqualität hier an der Straße zu verbessern. Dazu müssten einige Maßnahme kombiniert werden. Meine/Unsere Vorschläge sind: - Installation einer Lärmschutzwand - Begrenzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h - fest installierte Kontrollstelle(n!) der Höchstgeschwindigkeit - Erneuerung der Fahrbahn - Fahrverbot von großen LKWs Die jetzige Lebenqualität ist stark eingeschränkt und sehr belastend. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Erhebung der Daten für den Lärmaktionplan zu einer Zeit stattfand, zu der der Verkehr Corona-bedingt eingeschränkt floss; trotzdem sind Daten erhoben worden, die unser Zuhause rot markieren. Wie wird nur das Ergebnis der nächsten Erhebung sein? (Dunkel-) Lila?	Vorgeschlagene Maßnahmen zur Lärmminderung wurden als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen (die Zuständigkeiten liegen nicht bei der Gemeinde).

TÖB	Datum	Text	Erwiderung / Beschlussvorschlag
StraßenNRW	15.01.2024	...mit Schreiben vom 18.12.2023 (siehe Dateianhang), hat die Gemeinde Aldenhoven auf die 4. Stufe der Lärmaktionsplanung hingewiesen und um Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes gebeten. Im Bericht zur 4. Runde LAP Gemeinde Aldenhoven werden folgende relevante Straßen genannt: BAB A 44, B 56, L 136 und L 11 Für die BAB A44 ist die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Hierzu wird von Straßen NRW deshalb keine Stellungnahme abgegeben. Die B 56 sowie die L 136 und L 11 befinden sich in der Baulast von Straße NRW und da in der Zuständigkeit der Regionalniederlassung Ville-Eifel. Straßen NRW als Baulastträger von Bundes- und Landestraßen beteiligt sich allerdings nicht aktiv an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen sondern wird nach Entwurfsaufstellung des LAP als TÖB beteiligt und um Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen gebeten. Der vorliegende Bericht zum Lärmaktionsplan – 4. Runde (Stand 09.11.2023) enthält zunächst die Ergebnisse der Lärmkartierung. Deshalb kann von hier noch keine konkretere Stellungnahme abgegeben werden. Da im nächsten Schritt Maßnahmen in den LAP aufgenommen werden sollen, möchte ich gern einige Hinweise aus Sicht des Baulastträgers geben, die ggf. bei Aufstellung des LAP schon berücksichtigt werden können: Grundsätzliches: Für Maßnahmen die im LAP festgesetzt werden und die von Baulastträger umzusetzen wären, kann kein Einvernehmen mit Straßen NRW vorausgesetzt werden. Zu einzelne Maßnahmen die Aufnahme im LAP finden sollen kann Straßen NRW nur konkret Stellung nehmen, wenn bereits eine lärmtechnische Untersuchung auf Basis der RLS-19 und nach den Kriterien der Lärmsanierung oder Lärmvorsorge durchgeführt wurde. Für bauliche Maßnahmen muss bereits Baurecht bestehen und die Finanzierung gesichert sein. Lärmsanierung Im bestehenden Straßennetz hat der Baulastträger die Möglichkeit s. g. Lärmsanierungsmaßnahmen durchzuführen. Auslöser solcher Maßnahmen sind allerdings nicht die Schwellenwerte der Umgebungslärmrichtlinie sondern die Auslösewerte für Lärmsanierung die der Bund in 2020 und das Land NRW für Landesstraßen zuletzt in 2022 neu festgelegt hat. Zur Ermittlung der Lärmsituation und Prüfung ob Überschreitungen der Auslösewerte vorliegen, ist eine schalltechnische Berechnung nach der Berechnungsvorschrift RLS-19 erforderlich. Der Straßenbaulastträger kann auf Antrag solche Berechnungen durchführen. Die Bearbeitung solcher Berechnungen erfolgt nach Priorisierung. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers die nach Haushaltslage gewährt werden kann. Eigentümer von Häusern können grundsätzlich beim Baulastträger formlos Einzelanträge auf Überprüfung ihres Hauses stellen und Förderung von passivem Schallschutz am Gebäude (Schallschutzfenster, Lüfter) beantragen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte der v. g. Richtlinie überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist hier die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS- 90. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz, liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde. Diese führt ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßenbaulastträger beteiligt wird. Dieser gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab bei der er die Funktion der Straße entsprechend Widmung im Blick zu halten hat. Lärmmindernde Fahrbahnbeläge Mit Einführung der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-19) sind verschiedene lärmmindernde Fahrbahnbeläge anerkannt worden. Sobald eine Deckensanierung in einem Straßenabschnitt ansteht, wird vom Straßenbaulastträger auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.	
Autobahn GmbH	18.01.2024	Sie haben mit Ihrem Schreiben vom 18.12.2023 die Autobahn GmbH des Bundes - Niederlassung Rheinland, als Träger öffentlicher Belange, über die öffentliche Auslegung der Lärmaktionsplanung - Runde 4 der Gemeinde der Gemeinde Aldenhoven informiert. Zu dem Entwurf der Lärmaktionsplanung - Runde 4 mit Stand 09.11.2023 wird folgende Stellungnahme gegeben: Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass Umgebungslärmkartierungen für Straßen mit dem von der EU eingeführten Berechnungsverfahren CNOSSOS-EU berechnet werden. Darüber hinausgehende lärmtechnische Berechnungen für Straßen werden einheitlich mit dem national vorgeschriebenen Rechenvorschrift RLS-19 durchgeführt. Grundlegender Unterschied ist dabei, dass die RLS-19 den Lärm in Tag (06 - 22 Uhr) und Nacht (22 - 06 Uhr) unterteilt. Bei der Erstellung von Umgebungslärmkartierungen wird dagegen der Lärm in Day - Evening - Night zusammenberechnet. Daher berücksichtigen wir beim Lärmaktionsplan die Lärmpegelergebnisse nachts, die dem national vorgeschriebenen Berechnungsverfahren RLS-19 nahekommt. Die Beurteilung der Verkehrslärmsituation an Bundesfernstraßen hat auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV vom 12.6.1990) und der Verkehrslärm-schutzrichtlinie (VLärmSchR97 vom 2.6.1997) zu erfolgen. Die A 44 zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Jülich-West sind lärmtechnisch der Lärmsanierung zuzuordnen. Beim Lärmschutz an bestehenden Straßen (=Lärmsanierung) handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die autobahnnahen Bereiche sind im Flächennutzungs- und Bebauungsplänen der Gemeinde Aldenhoven als Wohngebiete und Mischgebiete ausgewiesen. Die Auslösewerte der Lärmsanierung liegen gem. der VLärmSchR97 für Wohngebiete nachts bei 54 dB(A) und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nachts bei 56 dB(A). Lärmbetroffenheiten aus dem Lärmaktionsplan werden bei zukünftig anstehenden Planungen berücksichtigt werden. Die Autobahn GmbH des Bundes nimmt die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan zur Kenntnis. Dargestellte Lärmbrennpunkte und daraus resultierende Lärmminderungsvorschläge in Lärmaktionsplänen setzen kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH des Bundes voraus. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Bundes befinden.	
IHK	21.01.2024	...da der vorgesehene Planentwurf die Belange der gewerblichen Wirtschaft entweder gar nicht berührt oder – wo es der Fall ist – hinreichend berücksichtigt, bestehen seitens der Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen keine Bedenken.	
EBV	16.01.2024	Ihre Anfrage betrifft nicht unseren Kompetenzbereich - diesbezüglich ist eine Stellungnahme nicht möglich.	
Städte-region AC	18.01.2024	...Straßenbau und Radverkehr: Es bestehen aus straßenbaurechtlicher und straßenverkehrsrechtlicher Sicht zum o. g. Projekt keine Bedenken, soweit S64 als Baulastträger und/oder Straßenverkehrsbehörde zuständig ist.	

TÖB	Datum	Text	Erwiderung / Beschlussvorschlag
ASEAG	09.01.2024	...gegen die Aufstellung einer Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Aldenhoven bestehen seitens der ASEAG keine Bedenken.	
Amprion GmbH	20.12.2023	über das Verwaltungsgebiet der Gemeinde Aldenhoven verläuft im nördlichen Abschnitt die im Betreff unter 1. genannte Höchstspannungsfreileitung von Amprion. Die Leitungsführung mit Leitungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen können Sie unserem beigefügten Lageplan im Maßstab 1 : 2000 entnehmen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitung ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt. Darüber hinaus liegt unmittelbar angrenzend an das Gemeindegebiet die Umspannanlage Siersdorf. Zu den Inhalten des Lärmaktionsplanes hat Amprion derzeit keine Anregungen vorzutragen. Wir bitten Sie jedoch schon jetzt, mögliche bauliche Maßnahmen an Verkehrswegen (z. B. Lärmschutzwände / -wälle) im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen, um mögliche Konflikte mit den Höchstspannungsnetzanlagen zu vermeiden.	
Bezirksregierung Arnsberg: Abt. 6 - Bergbau und Energie in NRW		...aus bergbehördlicher Sicht gebe ich Ihnen bzgl. der zur Verfügung gestellten Ergebnisse der Lärmkartierung folgende Hinweise: Im Gemeindegebiet Aldenhoven befinden sich zwei Flächen, für welche die Bergaufsicht besteht.Einerseits ist dies die Bergehalde Emil Mayrisch, anderseits der Steine-und Erdengewinnungsbetrieb Julia. In der Aufstellung der kartierten Hauptverkehrsstraßen auf Seite 8 der Ergebnisse der Lärmkartierung mit Stand 09.11.2023 sind die Hauptzuwegungen für beide Betriebsbereiche, welche ggf. das Verkehrsaufkommen beeinflussen, berücksichtigt. Ob und in wie fern die dortigen Betriebseinrichtungen im Zuge der Lärmkartierung zu berücksichtigen sind, kann von hier aus nicht beurteilt werden. Der erwähnte Steine-und Erdengewinnungsbetrieb Julia befindet sich an L228, die Bergehalde Emil Mayrisch wird über die B56 verkehrstechnisch angebunden. Zudem befindet sich ein geringer Flächenanteil des Tagebaus Inden auf dem Gebiet der Gemeinde Aldenhoven. Die nördlich davon gelegene L238 ist zwar auf Seite 8 mit erwähnt, scheint insgesamt unberücksichtigt. Weitere Anmerkungen zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Aldenhoven bestehen seitens der Bergbehörde nicht.	
Bezirksregierung Köln: Dezernat 25	15.01.2024	...seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen keine Bedenken gegen den vorliegenden Lärmaktionsplan. Durch das Gemeindegebiet von Aldenhoven verläuft die Trasse der Bahnstrecke Alsdorf-Kellersberg Aldenhoven-Siersdorf, die zurzeit außer Betrieb ist. Die Strecke befindet sich in Eigentum der EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH. Es bestehen Planungen die Strecke zu reaktivieren für einen künftigen Personenverkehr durch die Euregiobahn. Nach unserem Wissen bestehen darüber hinaus Überlegungen die Strecke durch einen Neubauabschnitt bis nach Baesweiler zu verlängern. Auch eine Elektrifizierung der Bahnstrecke ist denkbar, da andere Strecken der EVS bzw. der Euregiobahn in der Region ebenfalls elektrifiziert werden sollen. Aus diesem Grunde wird empfohlen an diesem Beteiligungsverfahren auch die Aufgabenträger für den Schienenverkehr EVS und go.Rheinland zu beteiligen. Ggf. besteht hier Abstimmungsbedarf.	Schienenverkehr EVS und go.Rheinland werden als TÖB im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase II beteiligt.
Bezirksregierung Köln: Dezernat 33 (Ländliche Entwicklung und Bodenordnung)	04.01.2024	aus den von hier zu vertretenden Belangen der allgemeinen Landeskultur und der Landentwicklung werden keine Anregungen vorgebracht.	
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)	29.12.2023	Es werden Belange der Landes- und Bündnisverteidigung nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundes-wehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Auf folgende Punkte weise ich drauf hin: - Die Gemeinde Aldenhoven befindet sich im Zuständigkeitsbereich des Militärflugplatzes Geilenkirchen (§18 a LuftVG) und teilweise in seinem Bauschutzbereich (§12 LuftVG). Hier ist mit Lärm- und Abgasimmissionen durch den militärischen Flugbetrieb zu rechnen. Ich weise bereits darauf hin, dass spätere Ersatzansprüche gegen die Bundeswehr nicht anerkannt werden können. - Im Plangebiet verlaufen sich die Straßen, die zu Militärstraßengrundnetz gehören.	

TÖB	Datum	Text	Erwiderung / Beschlussvorschlag
Thyssengas GmbH	18.12.2023	...innerhalb des Gemeindegebietes Aldenhoven verlaufen die o.g. Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH. Beigefügt erhalten Sie einen Übersichtsplan im Maßstab 1: 50000, die in rot dargestellten Leitungen befinden sich im Eigentum der Thyssengas GmbH. Die Lage der Gasfernleitungen ist in generalisierter Form dargestellt. Abweichungen gegenüber der tatsächlichen Lage sind somit möglich. Die Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH liegen innerhalb eines Schutzstreifens von 8,0 m (4,0m links und rechts der Leitungsachse), in dem aufgrund technischer Vorschriften bestimmte Nutzungen und Tätigkeiten untersagt sind. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es sich um den derzeitigen Bestand handelt und Leitungszu- oder abgänge jederzeit möglich sind. Die Zulässigkeit von Leitungsausblasungen sowie das geräuschvolle Entspannen unserer Gasfernleitungen bei Betriebsmaßnahmen muss weiterhin gewährleistet sein. Wir weisen jetzt schon darauf hin, dass alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben könnten, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit wir prüfen können, ob die jeweils angezeigte Baumaßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden. Die Gasfernleitungen – besonders deren Betriebssicherheit – unterliegen den Bestimmungen des Energiewirtschaftsgesetztes (EnWG) sowie der Gashochdruck-leitungsverordnung (GasHDrLtgV). Für die Betriebssicherheit der Leitungen gilt das DVGW-Regelwerk (EnWG § 49 Abs. 2.2 u. GasHDrLtgV § 2 Abs.2). Gashochdruckleitungen werden nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet und betrieben. Für Gasfernleitungen ab 16 bar gilt das DVGWArbeitsblatt G 463 und für Gasfernleitungen bis 16 bar des DVGW-Arbeitsblattes G 462, Teil II. Bautätigkeiten im Bereich der Gasfernleitungen dürfen auf Grundlage unserer Stellungnahme nicht erfolgen. Für die Durchführung von Bauarbeiten ist von der ausführenden Baufirma eine entsprechende Bauanfrage frühzeitig zu stellen. Die endgültigen Ausführungspläne sind der Bauanfrage beizufügen. Alle Bau- und Planungsanfragen, bei denen Sie eine detaillierte Auskunft benötigen (z.B. Bestandspläne), stellen Sie bitte über das Portal https://billeitungsauskunft.de. Als Anlage erhalten Sie zusätzlich unsere allgemeine Schutzanweisung für Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH. Wir bitten Sie, dass die Ihnen überlassenen Planunterlagen unseres Hauses nur zu Planungszwecken verwandt werden und keine Weitergabe an Dritte erfolgt.	
Vodafone GmbH - deutschlandweit	16.01.2024	...Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an. Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen am Bestandsnetz der zuständigen Vodafone-Gesellschaft(en) notwendig werden, bitten wir um schnellstmögliche, schriftliche Kontaktaufnahme, mindestens jedoch drei Monate vor Baubeginn. Bitte beachten Sie, dass Umverlegungen an unserem Bestandsnetz nicht ohne schriftliche Genehmigungen erfolgen dürfen. Kosten für dadurch entstandene Stillstandszeiten werden von den Vodafone-Gesellschaft(en) nicht übernommen. Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern. Unsere kostenlose Vodafone West-Planauskunft ist erreichbar via Internet über die Seite https://immobilienwirtschaft.vodafone.de/partner-der-immobilienwirtschaft/kontaktplanauskunft/.planauskunft.html. Dort kann man sich einmalig registrieren lassen und Planauskünfte einholen. Bitte beachten Sie eine weitere Planauskunft für Bestandsnetz der Vodafone GmbH und Vodafone Deutschland GmbH anzufordern unter: https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/WelcomePage.aspx Herzlichen Dank! Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass die verschiedenen Vodafone-Gesellschaften trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen. ...Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Baumaßnahme keine Einwände geltend macht. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist unsererseits derzeit nicht geplant. Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass Vodafone und Unitymedia trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.	
Westnetz GmbH	18.12.2023	...diese Stellungnahme betrifft nur das von uns betreute Nieder-, Mittelspannungsnetz bis zur 35-kVSpannungsebene. Gegen die Planungen der Gemeinde Aldenhoven bestehen unsererseits keine Bedenken, da von uns betreute Versorgungsanlagen nicht betroffen sind.	
WVER - Wasserverband Eifel-Rur	17.01.2024	...aus den von hier zu vertretenden Belangen der allgemeinen Landeskultur und der Landentwicklung werden keine Anregungen vorgebracht.	

TÖB	Datum	Text	Erwiderung / Beschlussvorschlag
Erftverband	15.01.2024	...aus wasserwirtschaftlicher Sicht seitens des Erftverbandes bestehen gegen die Planung keine Bedenken.	
GasLINE GmbH (PLEdoc GmbH)	09.01.2024	...Wir weisen darauf hin, dass alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der KSR-Anlage haben können, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit wir prüfen können, ob die jeweils angezeigte Baumaßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen an der KSR-Anlage erforderlich werden....	
Kreis Düren: 60/1 Referat für Wandel und Entwicklung	19.01.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, zur o.g. Bauleitplanung wurden folgende Ämter der Kreisverwaltung Düren beteiligt: □ Referat für Wandel und Entwicklung □ Zentrales Gebäudemanagement □ Amt für Geoinformationen und Liegenschaftskataster □ Bauordnungsamt □ Amt für Tiefbauangelegenheiten, Verkehrslenkung und Wohnbauförderung □ Umweltamt gegen die vorliegende Planung bestehen keine Einwände.	
Landesbetrieb Wald und Holz NRW	02.01.2024	Seitens Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Rureifel-Jülicher Börde als zuständige untere Forstbehörde bestehen keine Bedenken.	
Regionetz GmbH, Planung und Bau-Zentrale Aufgaben (PB-Z)	09.01.2024	...in dem o.a. Bereich befinden sich Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH. Bestandsunterlagen können formlos unter https://betriebsportal.regionetz.de angefordert werden. Diese Anlagen dürfen nicht überbaut und überpflanzt werden. Zu unseren Versorgungsanlagen müssen folgende Regel-Mindestabstände eingehalten werden: Bei Strom- /Signalkabeln: 0,30 m, 110-kV-Kabeln: 1,00 m, Gas- und Wasserrohrleitungen DN < 300: 0,50 m, Gas- und Wasserrohrleitungen DN □ 300: 0,80 m, Fernwärmeleitungen: 0,50 m. Der seitliche Abstand zwischen geplanten Baumstandorten und den Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH sollte – um auf Schutzmaßnahmen generell verzichten zu können – mehr als 2,50 m betragen und darf 1,00 m grundsätzlich nicht unterschreiten. Falls oben angeführte Mindestabstände zu den Versorgungsanlagen der Regionetz GmbH ausnahmsweise nicht eingehalten werden können, ist eine besondere Abstimmung mit den Verantwortlichen durchzuführen. Bei Baumpflanzungen in der Nähe von Versorgungs-leitungen ist unmittelbar vor der Pflanzung unsere zuständige Fachabteilung zu benachrichtigen, um eventuell notwendige Schutzmaßnahmen durchführen zu können. Bei Baugruben, deren Sohle unter dem Niveau unserer Versorgungsleitungen liegt, ist zwischen Grabenwand und den Versorgungsleitungen ein ausreichender seitlicher Abstand einzuhalten, so dass eine Gefährdung unserer Anlagen mit Sicherheit ausgeschlossen ist. Es ist besondere Sorgfalt auf den Grabenverbau und die Verfüllung zu legen, um ein Nachsacken des Bodens und hierdurch einen Bruch der Versorgungsleitungen zu vermeiden. Das Bauverfahren ist so zu wählen, dass die vorhandenen Versorgungsanlagen nicht durch äußere Einwirkungen, z. B. Erschütterungen, Setzungen, Lasten usw., beschädigt werden. Bei Setzungen werden wir die Versorgungsleitungen auf Kosten des Verursachers regelmäßig überprüfen. In Leitungsnähe und Kreuzungsbereichen ist Handschachtung erforderlich. Sollten Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden, bitten wir darum eine Planauskunft einzuholen. Unsere vorh. Versorgungsinfrastruktur ist zu beachten. Wir bitten die ausführende Tiefbaufirma vor Baubeginn die aktuellen Planunterlagen bei der Regionetz GmbH einzuholen. (https://betriebsportal.regionetz.de)	