STADT ERKELENZ

ERKELENZ
Tradition und Fortschritt

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: A 61/424/2018 Status: öffentlich AZ:
Federführend: Planungsamt	Datum: 04.04.2018 Verfasser: Amt 61 Thomas Balzhäuser

Lärmaktionsplan der Stadt Erkelenz - Stufe II

hier: Beteiligung der Öffentlichkeit

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
24.04.2018	Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaftsförderung und Betriebe

Tatbestand:
Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zielt darauf ab, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. In der Umsetzung der Richtlinie werden von den Kommunen Lärmaktionspläne auf der Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) erstellt.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Soziales vom 01.12.2008 wurde über eine erste Betrachtungsstufe der Stadt Erkelenz berichtet, in dieser wurden als Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs Streckenabschnitte mit mehr als sechs Millionen Fahrzeugen pro Jahr betrachtet.
Im Stadtgebiet von Erkelenz sind dies ausschließlich Abschnitte der Autobahnen A 46 und A 61. Die Lärmkartierung für das Gemeindegebiet weist unter Berücksichtigung der bestehenden Lärmschutzmaßnahmen für die o. g. Hauptlärmquellen eine geringe Anzahl Menschen auf, die von den Schwellenwerten betroffen sind. Ein gesonderter Lärmaktionsplan wurde bisher nicht aufgestellt.

In Vorbereitung zur zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung (Stufe II) sind für Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Fahrzeuge pro Jahr), Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zügen pro Jahr) und Großflughäfen (> 50.000 Bewegungen pro Jahr) zu erstellen. Hierüber wurde in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Soziales vom 10.12.2012 berichtet.

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen wurden vom LANUV auf Grundlage von Schallausbreitungsmodellen erstellt und sind im Internet unter http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de für die Öffentlichkeit frei zugänglich.

Für die Stadt Erkelenz soll ein Lärmaktionsplan entsprechend Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lärmkartierung aufgestellt werden. Dementsprechend wurde am 29.06.2017 das Ingenieurbüro BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen mit der Erstellung beauftragt.

Aufgrund der Aktualisierung der Lärmkarten durch das LANUV im Januar 2018 wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans angepasst. Der Lärmaktionsplan enthält keine Grenzwerte, die verpflichtend einzuhalten sind, womit auch keine Rechtsansprüche zur Durchführung von Maßnahmen seitens der betroffenen Bürger abgeleitet werden können. Sie dienen dazu, die Gebiete einzugrenzen, für die prioritärer Handlungsbedarf besteht.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes soll in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaftsförderung und Betriebe am 24.04.2018 vorgestellt werden.

Gemäß der EU-Richtlinie sowie auf Grundlage des § 47d Abs.3 BImSchG soll eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden. Die Öffentlichkeit wird dabei über das Planungsvorhaben (z.B. durch Presse oder Internet) unterrichtet. Gegenstand der Unterrichtung sind neben der Tatsache, dass überhaupt eine Lärmminderungsplanung erfolgt, die Erforderlichkeit der Planaufstellung, die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, die sich wesentlich unterscheidenden Vorschläge zur Lärmminderung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung.

Die zuständige Behörde gibt der Öffentlichkeit die Möglichkeit, Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans effektiv mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass die zuständige Behörde sich mit den Anregungen inhaltlich auseinandersetzen muss. Die Anregungen müssen nicht zwingend in die Lärmaktionsplanung einfließen.

Die Beteiligung zuständiger Baulastträger, des Landesbetriebs Straßenbau NRW wurde bereits durchgeführt (s. Anlage). Eine Stellungnahme des zuständigen Eisenbahnbundesamtes liegt derzeit noch nicht vor.

Im Anschluss an die Beteiligung werden die Ergebnisse im Lärmaktionsplan dokumentiert und eingearbeitet. Nach abschließender Beschlussfassung im Rat wird der Lärmaktionsplan an das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen gemeldet.

Beschlussentwurf (in eigener Zuständigkeit):
„Die Öffentlichkeit ist auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfes des Lärmaktionsplanes der Stadt Erkelenz - Stufe II für die Dauer eines Monats zu beteiligen."

Finanzielle Auswirkungen:
Grundsätzlich kommen zur Lärmminderung planerische, verkehrliche, technische, baulich gestalterische und planungsorganisatorische Maßnahmen infrage. Für Konfliktbereiche müssen Teilaktionspläne mit Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen aufgestellt werden.

Die Kosten sind daher maßnahmenabhängig und noch nicht bezifferbar. Alle Kosten in den Bereichen der B 57 und A 46 sind vom zuständigen Baulastträger (Straßen NRW, Bund) zu tragen. Die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes liegt in der Zuständigkeit des Bundes.

Anlagen:
Anlage 1: Entwurf Lärmaktionsplan (Stufe II) der Stadt Erkelenz
Anlage 2: Stellungnahme Straßen NRW vom 22.03.2018

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Regionalniederlassung Niederrhein

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

Stadt Erkelenz
Thomas Balzhäuser
Johannismarkt 17
41812 Erkelenz

STADT ERKELENZ
27. März 2018
Amt.

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

Stellungnahme zum Lärmaktionsplan
Ihre Mail vom 12.03.2018

Sehr geehrter Herr Balzhäuser,

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

TA-A46/1
Die angeführte Maßnahme von passivem Schallschutz wird nur auf Antrag des Grundstückseigentümers geprüft. Dieser sollt daher entsprechend informiert werden.

TA-A46/2
Die errichtete Lärmschutzwand bietet ausreichenden Schallschutz.

TA-B57/1
Die aufgelisteten Einzelmaßnahmen müssen im Detail auf Ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Zunächst muss eine schalltechnische Berechnung nach RLS-90 durchgeführt werden, die aufgrund der Kürze der Fristsetzung nicht machbar ist. Dabei spielen diverse Aspekte wie Vorgaben aus den rechtskräftigen Bebauungsplänen eine Rolle. Sie regeln bspw., ob Städte oder Kommunen bereits Lärmschutz in Form eines Walls/einer Wand umzusetzen hatten oder den Bauherren bereits Vorgaben in den Baugenehmigungen zugingen. In diesen Fällen würde der Landesbetrieb Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wällen/Wänden oder Schallschutzfenstern aufgrund zurechenbaren Verhaltens der Grundstückseigentümer gemäß Punkt 46 VLärmSchR97 ablehnen.

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Gerlinde Quack

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN
TELEFON 0241 70550-0
TELEFAX 0241 70550-20
MAIL@BSV-PLANUNG.DE
WWW.BSV-PLANUNG.DE
UST-IDNR. DE 121 688 630

Lärmaktionsplan der Stadt Erkelenz – Stufe II

ENTWURF

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier
Dipl.-Ing. Wolfgang Schuckließ

Aachen, im März 2018

N:\2017_17\170560_Lärmaktionsplan Erkelenz\Texte\Berichte\Schlussbericht\170560-Erkelenz-LAP-II_Entwurf2.doc

Inhalt

1 Aufgabenstellung 3

2 Beschreibung des Untersuchungsraums und der zu berücksichtigenden Lärmquellen 3
2.1 Lage und Struktur 3
2.2 Hauptverkehrsstraßen 4
2.3 Hauptschienenverkehr 6
2.4 Großflughäfen 7
2.5 Sonstige Lärmquellen 7

3 Rechtlicher Hintergrund 8
3.1 Richtlinien und Gesetzte 8
3.2 Zuständige Behörde 8
3.3 Grenzwerte 8

4 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten 9
4.1 Hauptverkehrsstraßen 9
4.2 Hauptschienenverkehr 12

5 Konfliktanalyse 16
5.1 Hauptverkehrsstraßen 16
5.2 Hauptschienenverkehr 17

6 Lärmaktionsplanung 19
6.1 Hauptverkehrsstraßen 19
6.1.1 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung 19
6.1.2 Evaluierung des Lärmaktionsplans der Stufe I 20
6.1.3 Maßnahmenvorschläge für die Konfliktabschnitte 21
Hauptschienenverkehr 32

7 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit 33

8 Zusammenfassung 34

Anlage

1 Aufgabenstellung

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

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

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

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

Für die Stadt Erkelenz soll ein Lärmaktionsplan entsprechend Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lärmkartierung aufgestellt werden.

2 Beschreibung des Untersuchungsraums und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

2.1 Lage und Struktur

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

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

Mit rund 46.000 Einwohnern, die auf die neun Stadtbezirke verteilt sind (Einwohnerdichte 393,2 Einwohner pro km²), zählt Erkelenz nicht zu den Ballungsräumen in Nordrhein-Westfalen.[1]

[1] Einwohnerzahl laut Eigenstatistik der Stadt Erkelenz (Stand 30.06.2017).

2.2 Hauptverkehrsstraßen

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

Tabelle 1: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs mit Angabe der Verkehrsbelastung

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

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

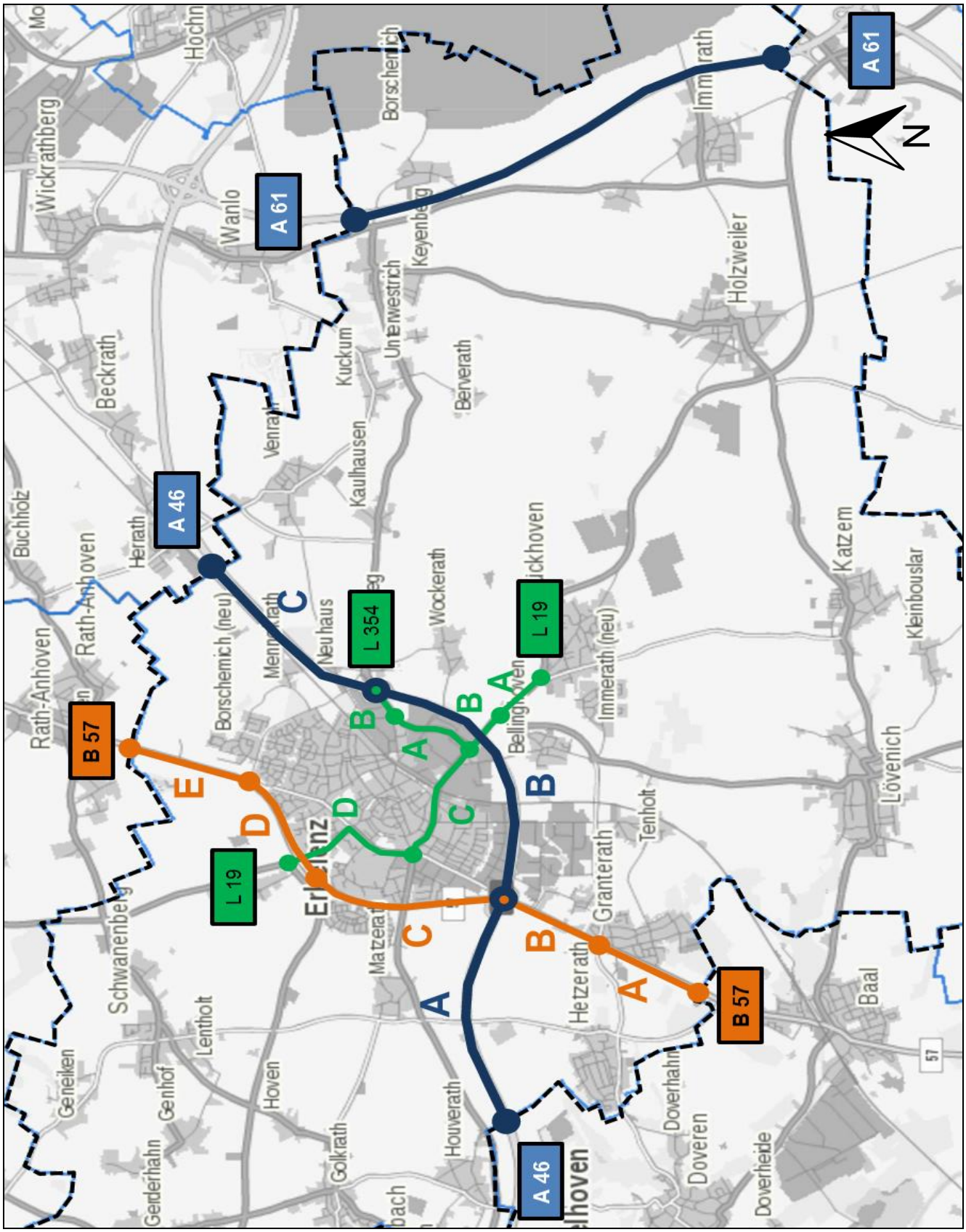


Bild 1: Zu berücksichtigende Straßen als Hauptlärmquellen in Erkelenz (Quelle: Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, Stand: 2018)

2.3 Hauptschienenverkehr

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

Tabelle 2: Hauptlärmquellen des Schienenverkehrs mit Angabe der Verkehrsbelastung

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

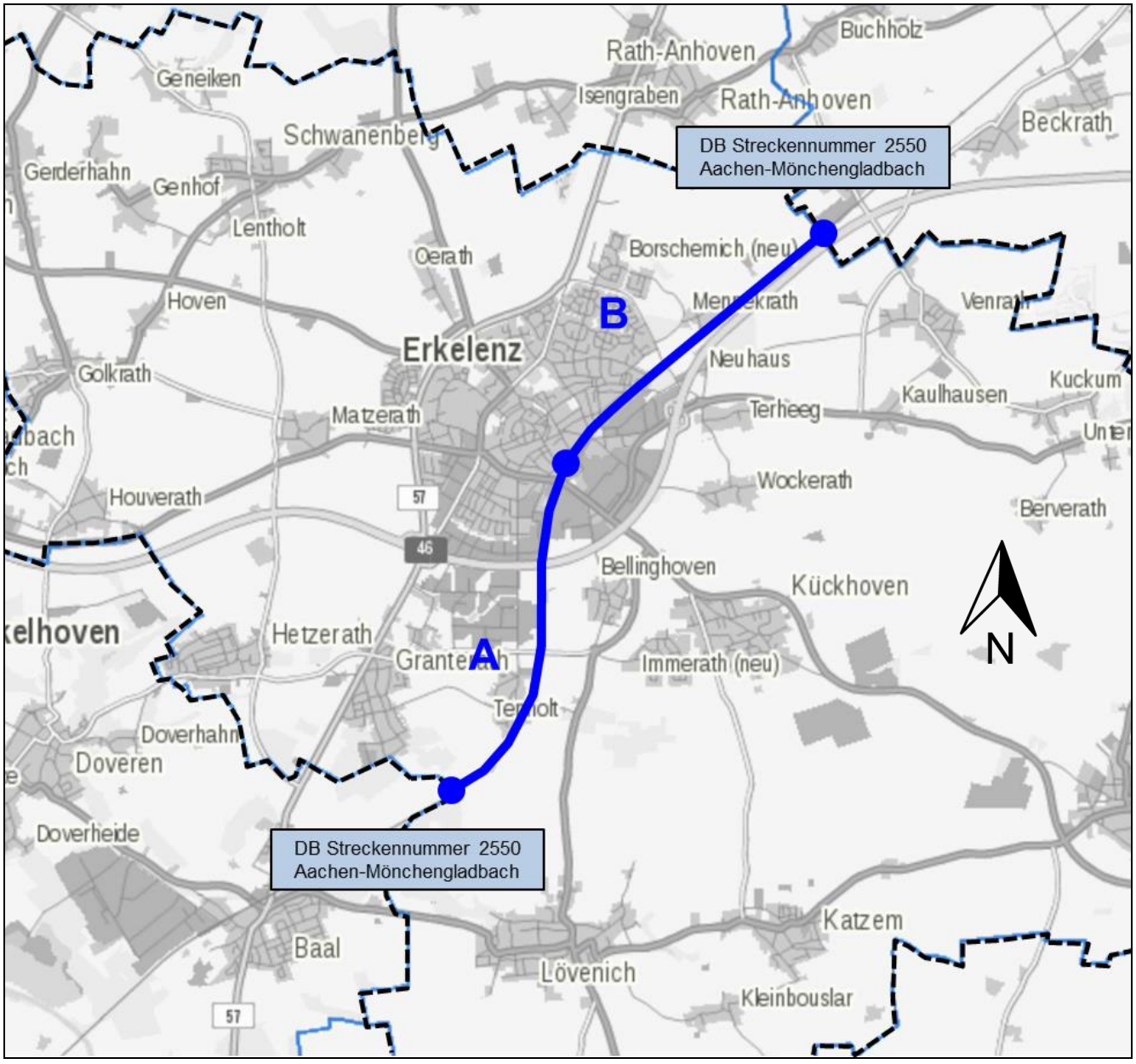


Bild 2: Zu berücksichtigende Schienenstrecken als Hauptlärmquellen in Erkelenz (Quelle: Eisenbahnbundesamt, Stand: 2017)

2.4 Großflughäfen

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

2.5 Sonstige Lärmquellen

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

3 Rechtlicher Hintergrund

3.1 Richtlinien und Gesetzte

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

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

3.2 Zuständige Behörde

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

Anschrift:	Stadt Erkelenz Johannismarkt 17 41812 Erkelenz
Gemeindeschlüssel:	05370004
Telefon:	+49 2431 850
Fax:	+49 2431 70558
Email:	info@erkelenz.de
Homepage:	www.erkelenz.de

3.3 Grenzwerte

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

[2] Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15.03.1974, in der derzeit gültigen Fassung.

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

an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern die Aufstellung eines Lärmaktionsplans gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG zur Folge hat.[3]

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

4 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

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

4.1 Hauptverkehrsstraßen

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

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

[3] Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (V-5-8820.4.1) vom 07.02.2008.
[4] 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 06.03.2006.

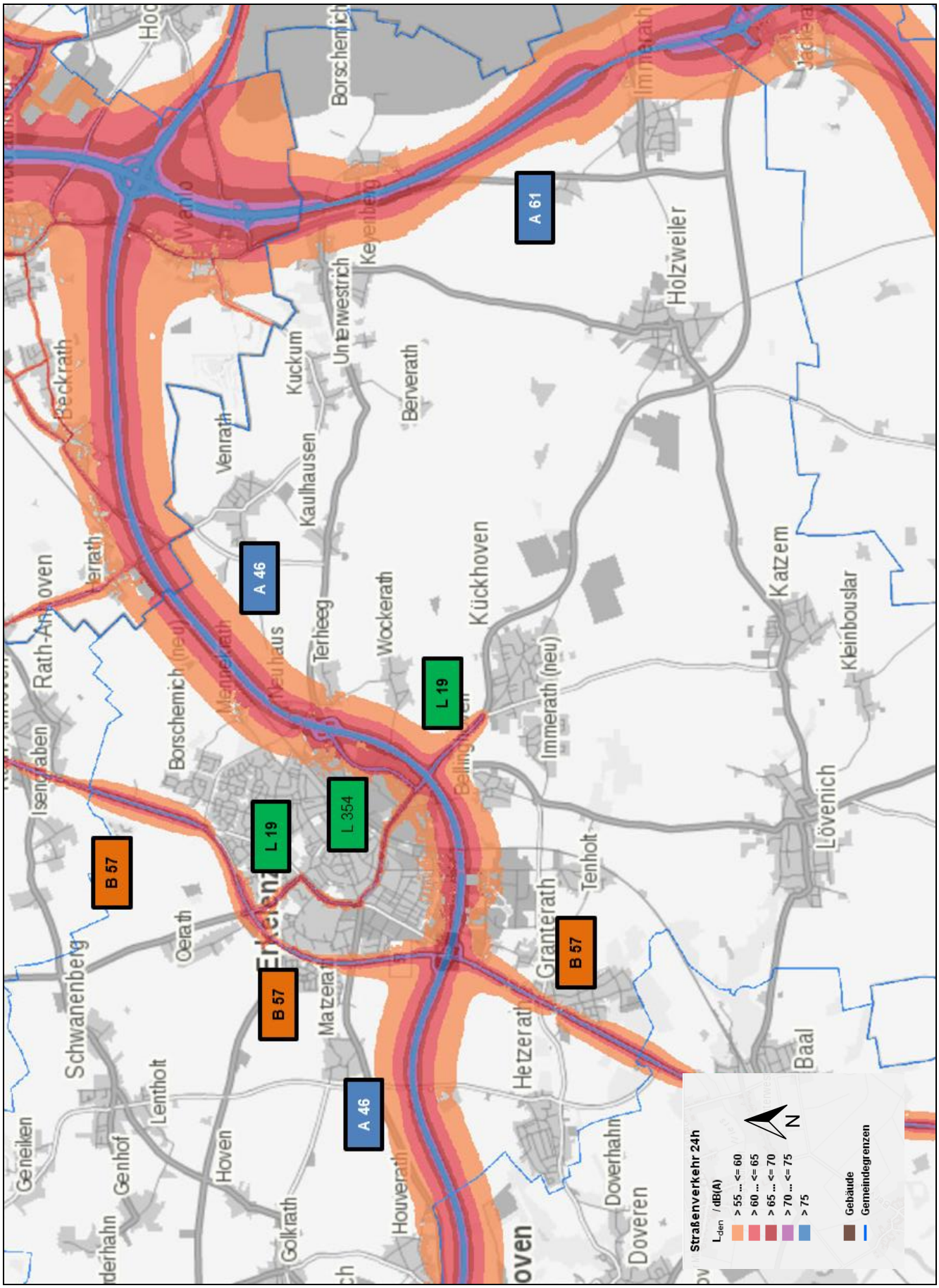


Bild 3: Strategische Lärmkarte des Straßenverkehrs für L_{den} (Quelle: umgebungslaerm-kartierung.nrw.de, Stand: Januar 2018)

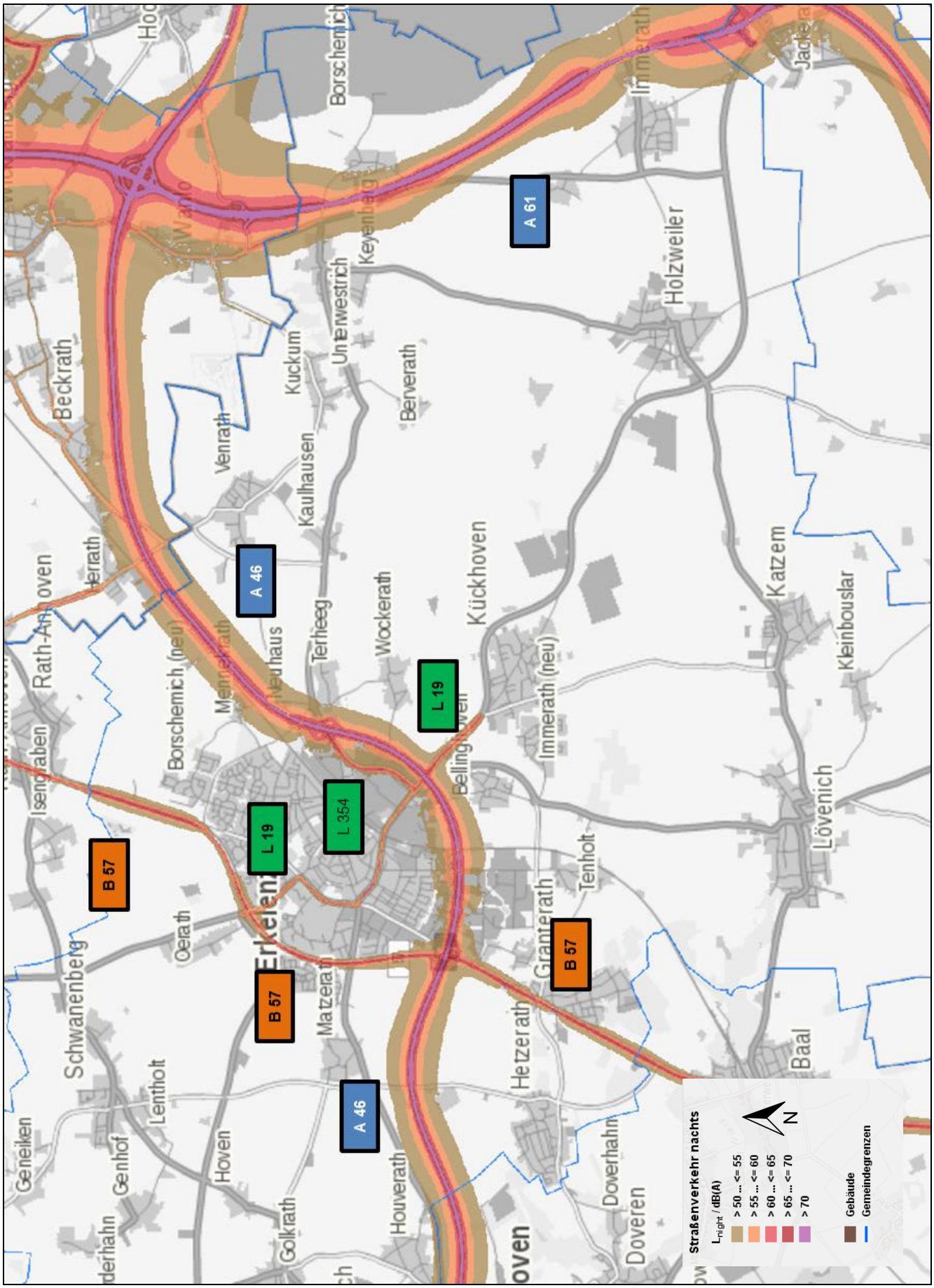


Bild 4: Strategische Lärmkarte des Straßenverkehrs für L_{night} (Quelle: umgebungslaerm-kartierung.nrw.de, Stand: Januar 2018)

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

dB(A)	> 55	> 65	> 75
km²	16,155896	3,934696	0,962982

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

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

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

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

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

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

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

4.2 Hauptschienenverkehr

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

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

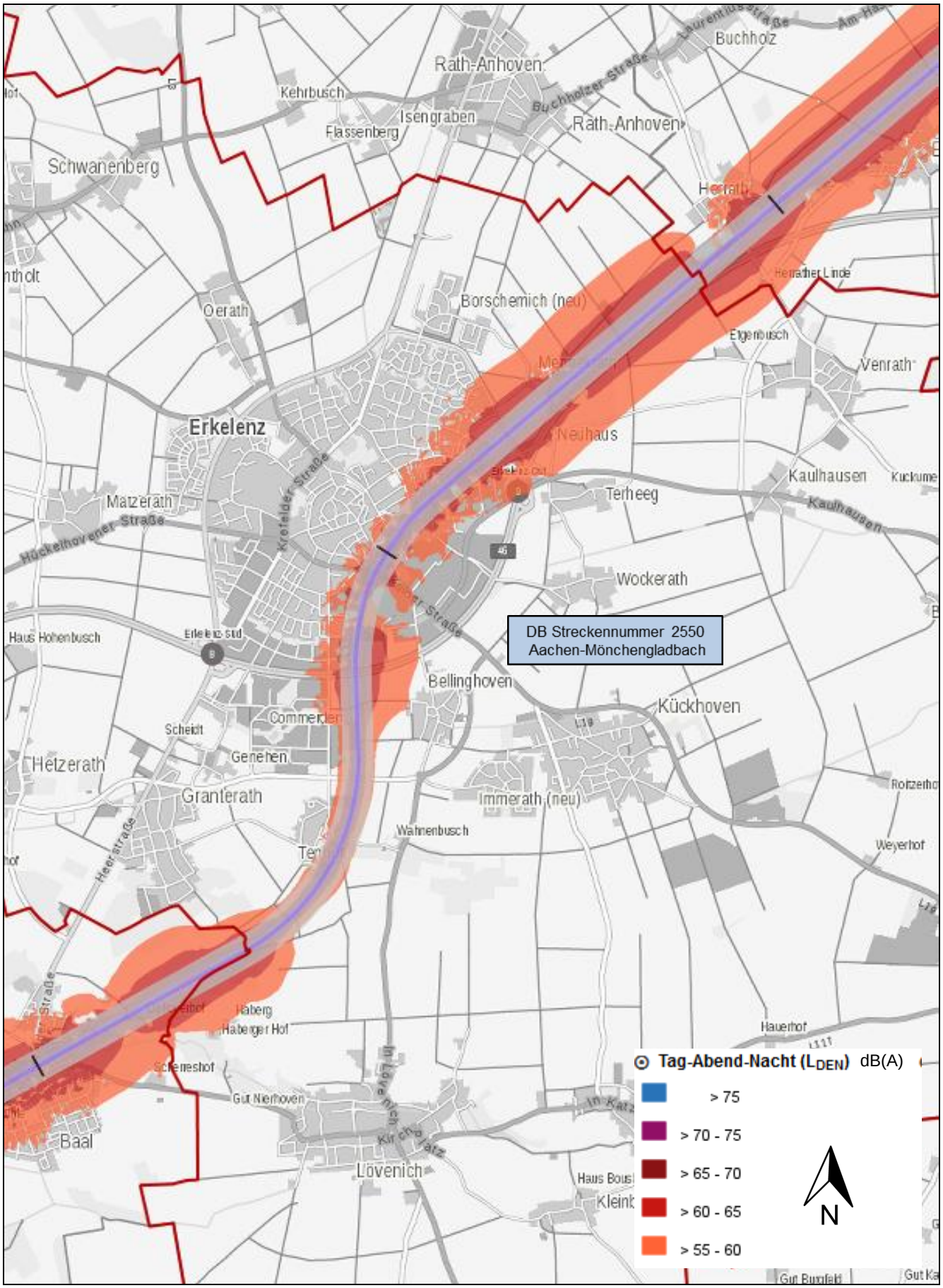


Bild 5: Strategische Lärmkarte des Schienenverkehrs für L_{den} (Quelle: eisenbahn-bundesamt.de, Stand: November 2017)

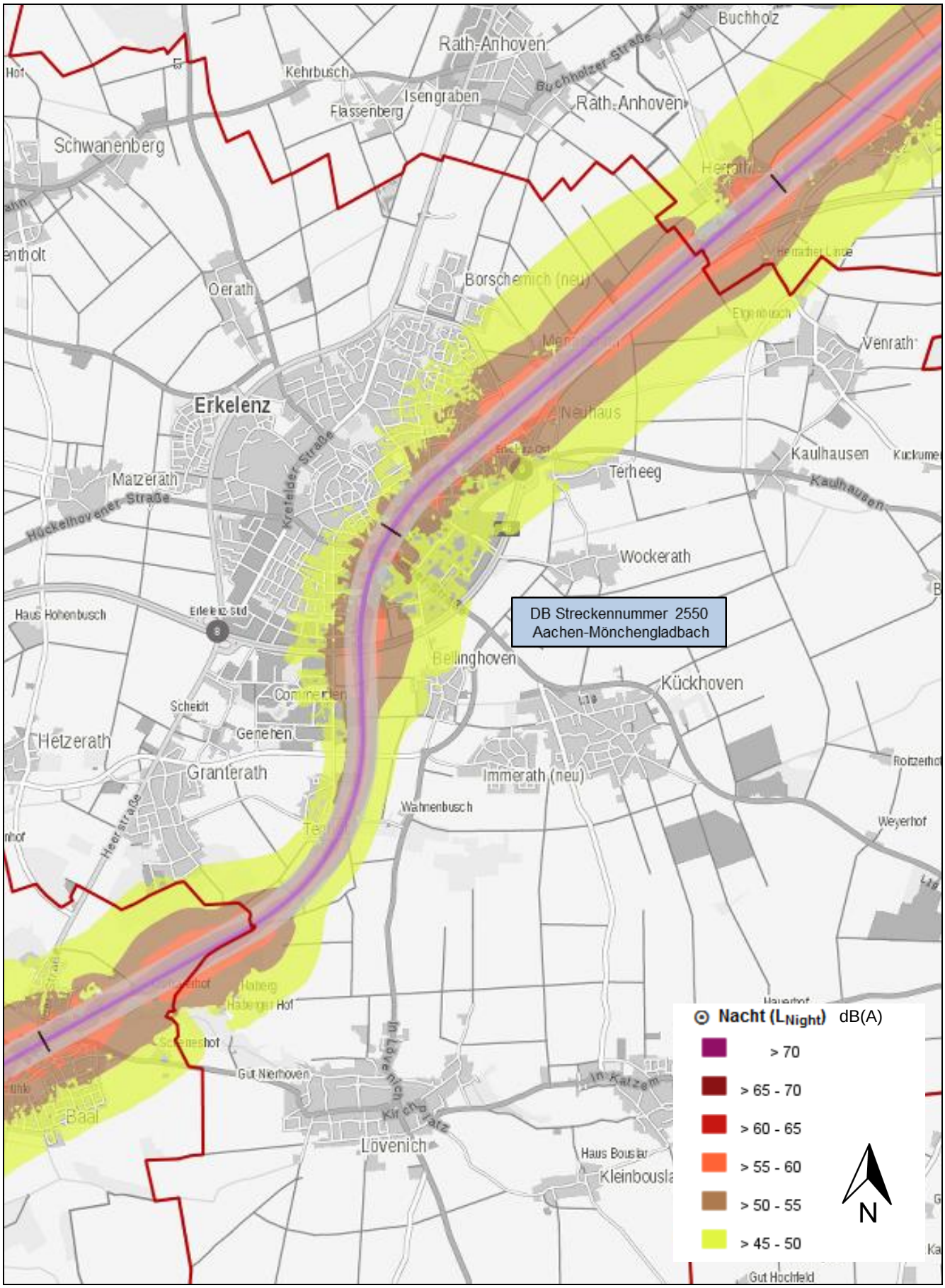


Bild 6: Strategische Lärmkarte des Schienenverkehrs für L_{night} (Quelle: eisenbahn-bundesamt.de, Stand: November 2017)

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

dB(A)	> 55	> 65	> 75
km²	4,92	1,15	0,37

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

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

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

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

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

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

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

5 Konfliktanalyse

5.1 Hauptverkehrsstraßen

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

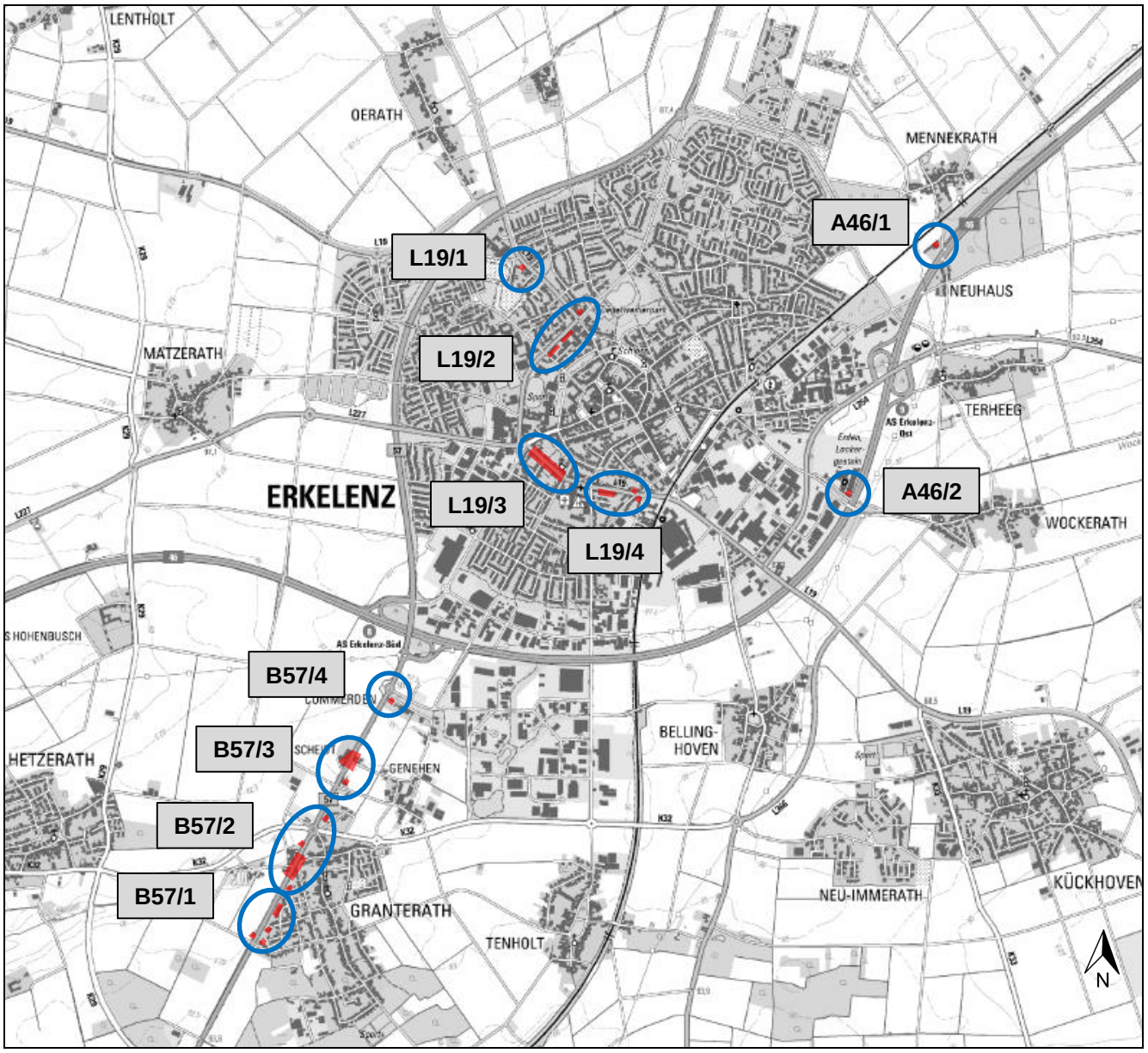


Bild 7: Bereiche mit Überschreitung der Auslösewerte L_{den} > 70 dB(A) und/oder L_{night} > 60 dB(A) an Gebäudefassaden in Straßen mit empfindlichen Nutzungen (Wohnen, Bildung und Gesundheit)

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

Tabelle 11: Straßen und Straßenabschnitte mit Zuordnung einer Teilaktionsplanung

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

5.2 Hauptschienenverkehr

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

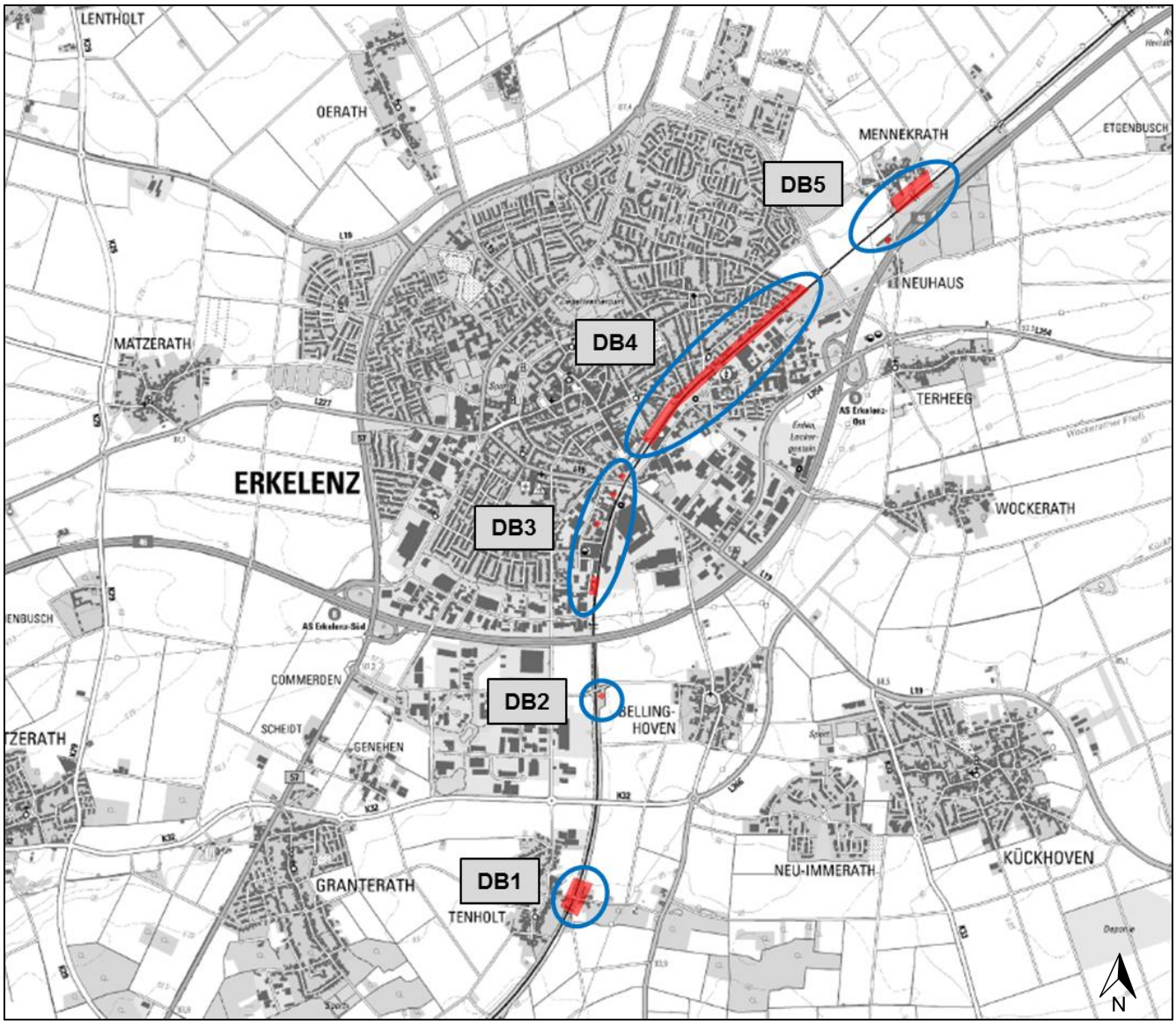


Bild 8: Bereiche mit Überschreitung der Auslösewerte L_{den} > 70 dB(A) und/oder L_{night} > 60 dB(A) an Gebäudefassaden an Eisenbahnstrecken mit empfindlichen Nutzungen (Wohnen, Bildung und Gesundheit)

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

Tabelle 12: Eisenbahnstreckenabschnitte mit Zuordnung einer Teilaktionsplanung

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

6 Lärmaktionsplanung

6.1 Hauptverkehrsstraßen

6.1.1 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung

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

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

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

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

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

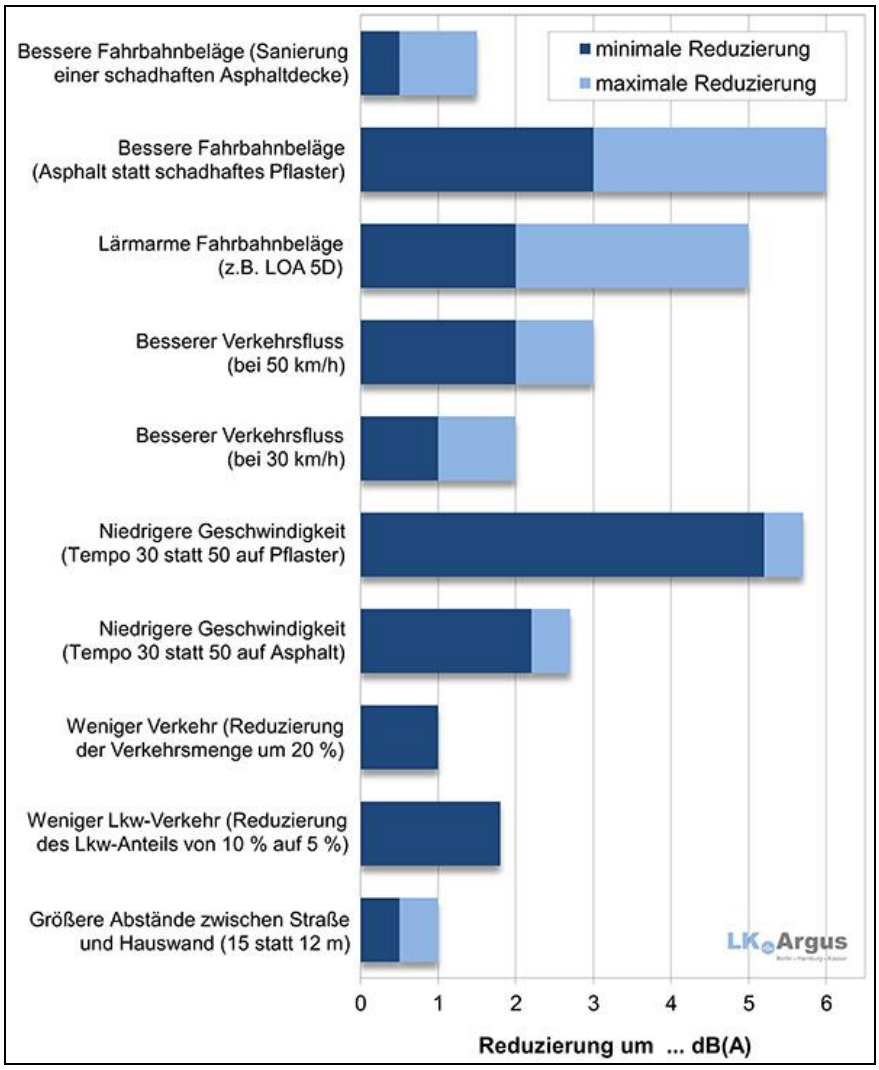


Bild 9: Lärmminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen im Straßenverkehr (Quelle: www.umgebungslaerm.nrw.de, Stand 2015)

6.1.2 Evaluierung des Lärmaktionsplans der Stufe I

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

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

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

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

6.1.3 Maßnahmenvorschläge für die Konfliktabschnitte

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

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

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

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

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

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

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung besteht seitens der Beteiligten die Möglichkeit, weitere bzw. ergänzende Maßnahmen zu benennen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung steht noch aus.

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

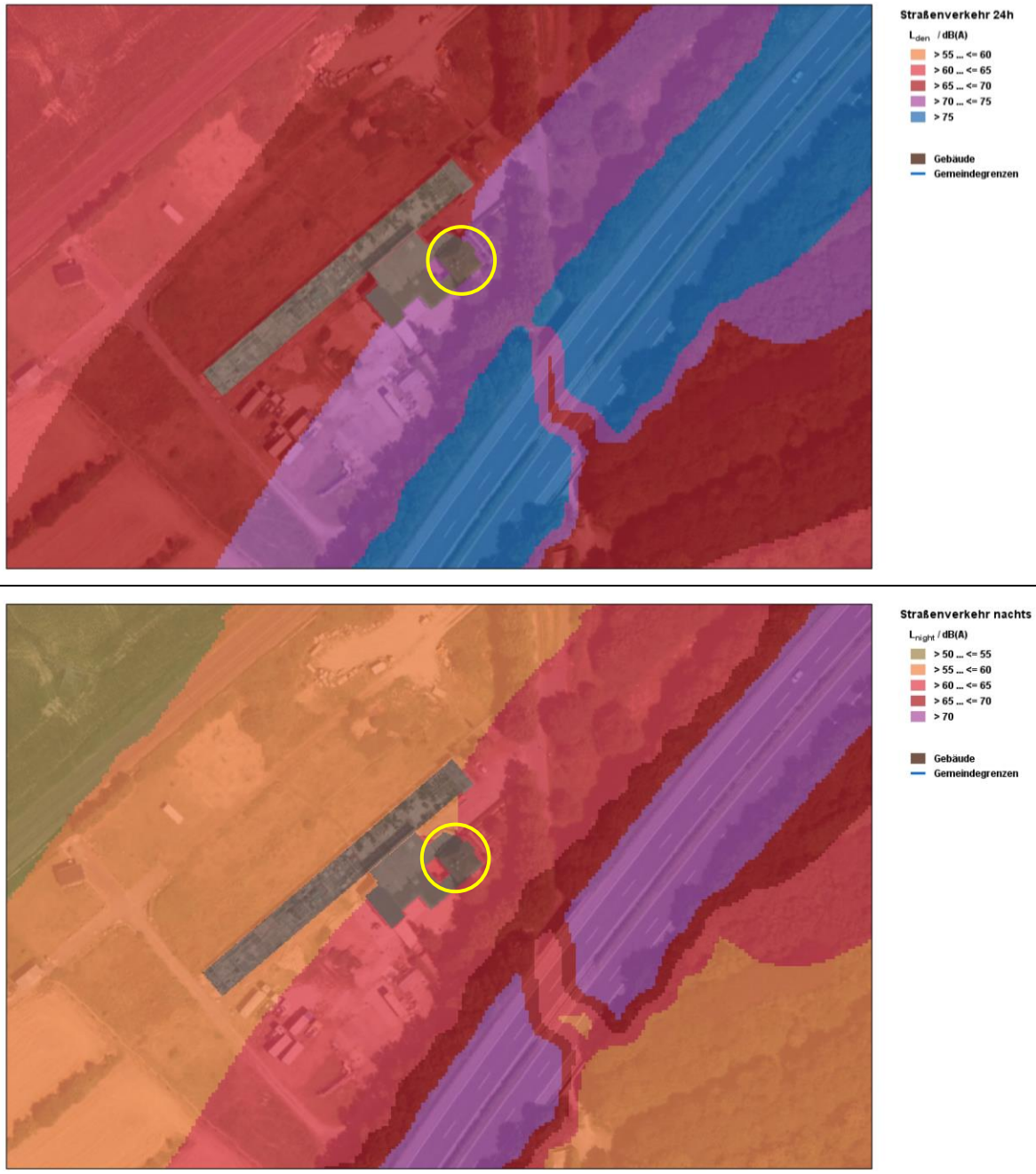
<table>
<tr><td rowspan="2">TA-A46/1</td><td>Quelle: A 46</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
Mennekrath</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen</td><td colspan="2">Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad).</td></tr>
</table>

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

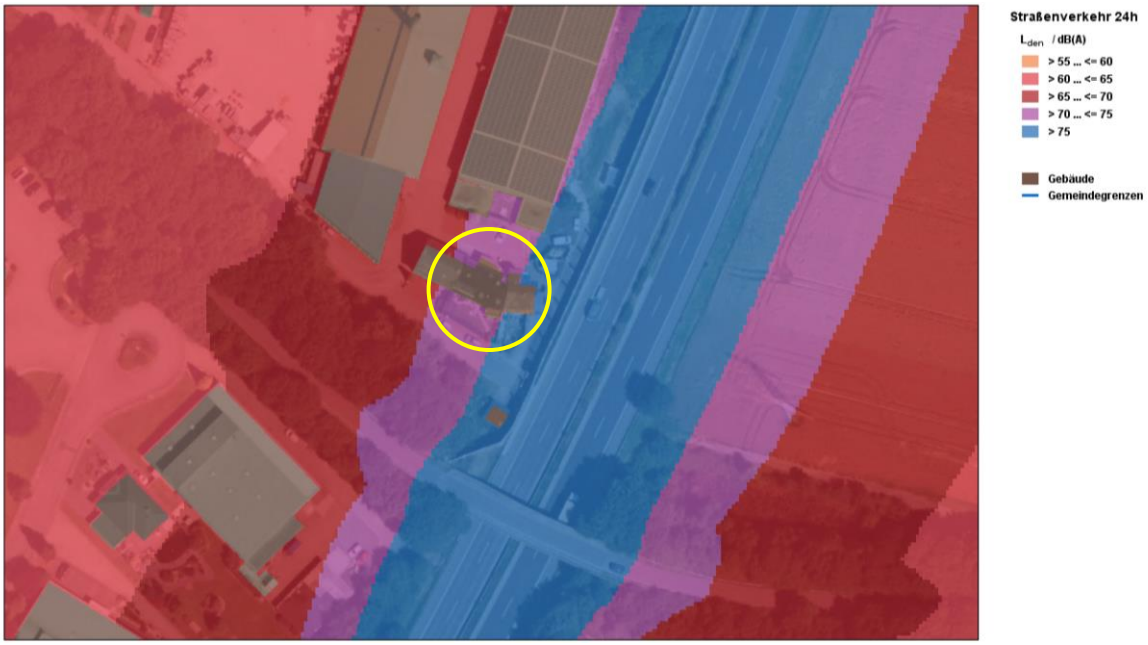
<table>
<tr><td rowspan="2">TA-A46/2</td><td>Quelle: A 46</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
Wockerather Weg</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen</td><td colspan="2">Für diesen Abschnitt wurde im Jahr 2015 eine 150 m lange Lärmschutzwand errichtet. Bei der nächsten Neuberechnung der Lärmkarten ist dies zu berücksichtigen.</td></tr>
</table>

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

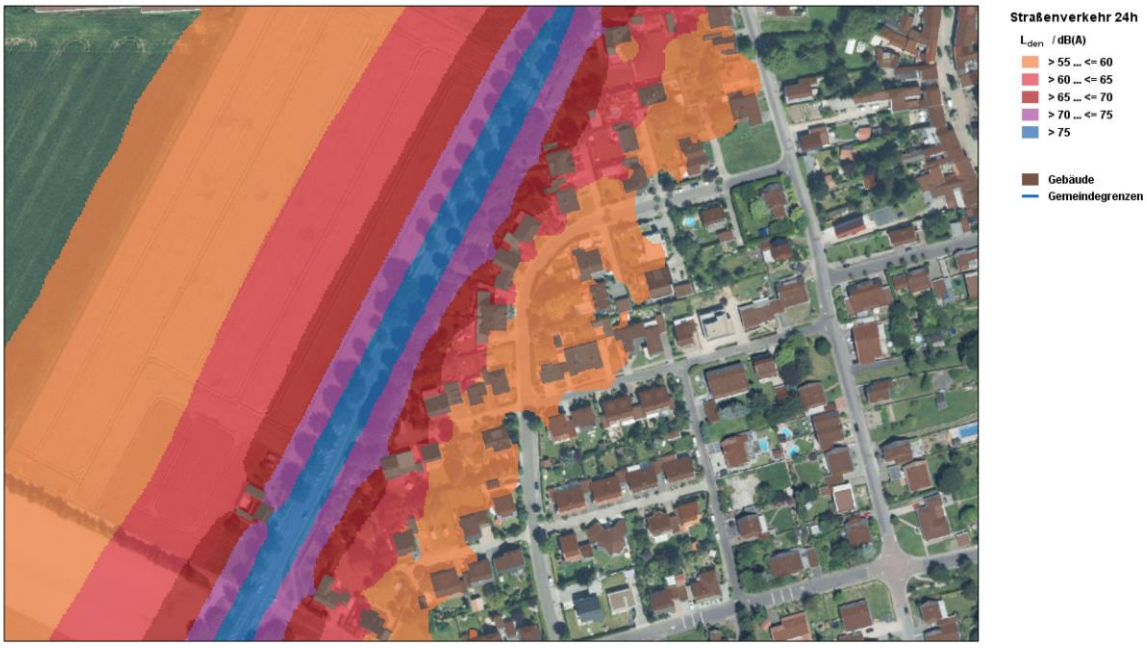
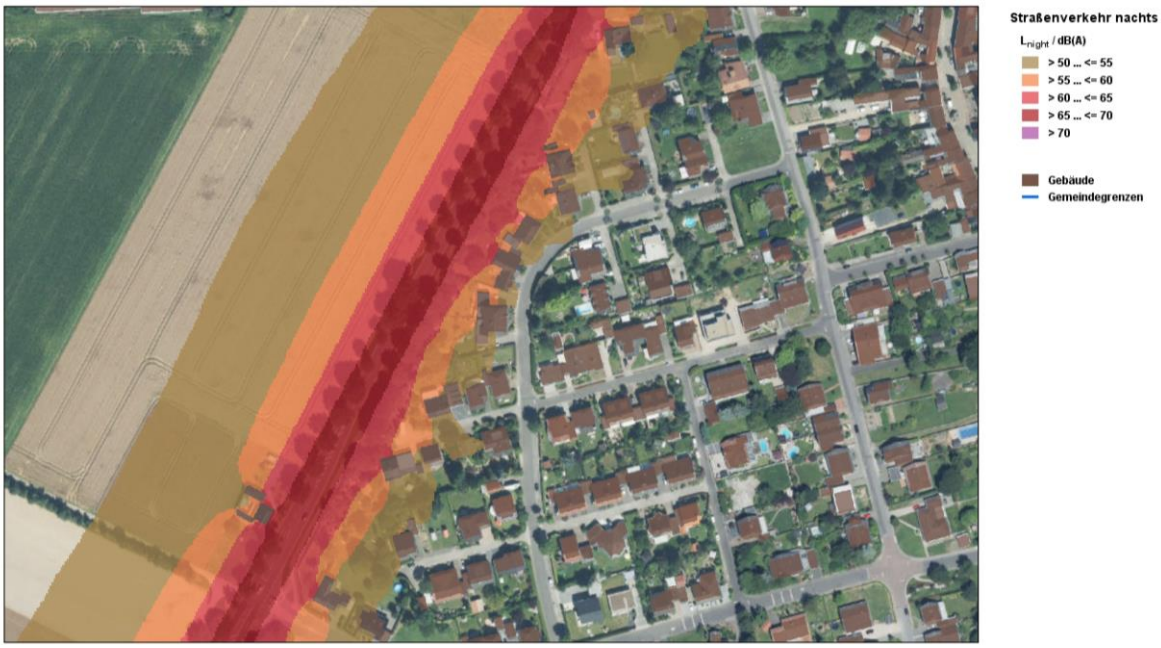
<table>
<tr><td rowspan="2">TA-B57/1</td><td>Quelle: B 57</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
Knotenpunkt Krefelder Straße (B 57)/Birker Weg bis nördlicher Ortseingang/-ausgang Granterath</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen/ -kombinationen</td><td colspan="2">– Errichtung einer Lärmschutzwand oder
– Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (bei Deckensanierung) oder
– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder
– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechend hohem Wirkungsgrad).</td></tr>
</table>

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

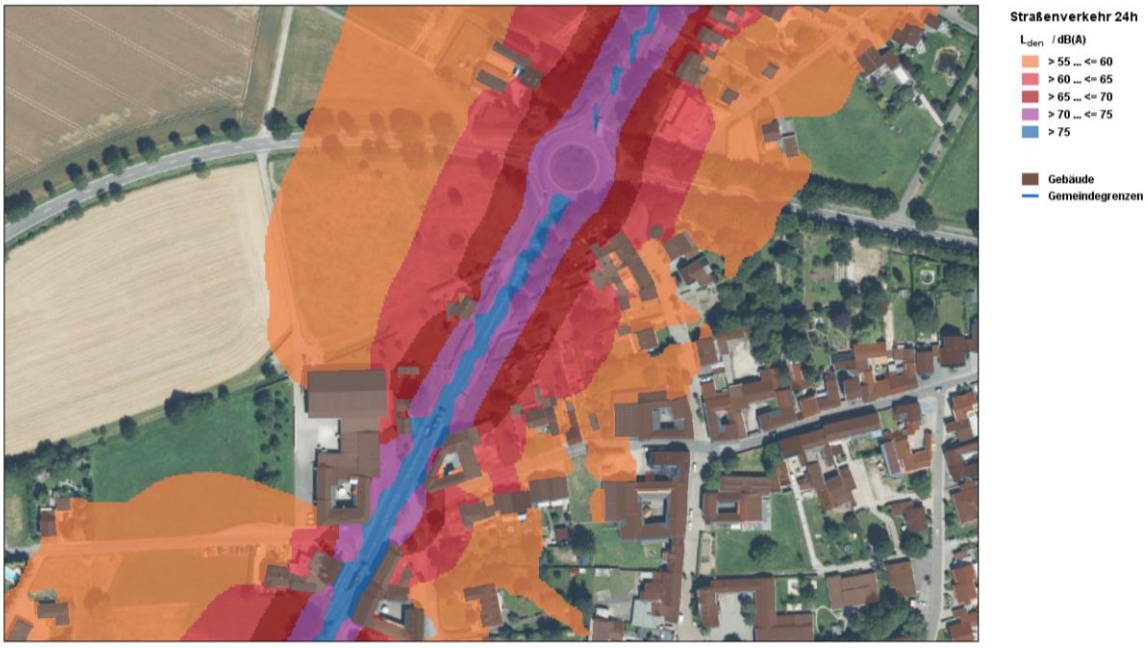
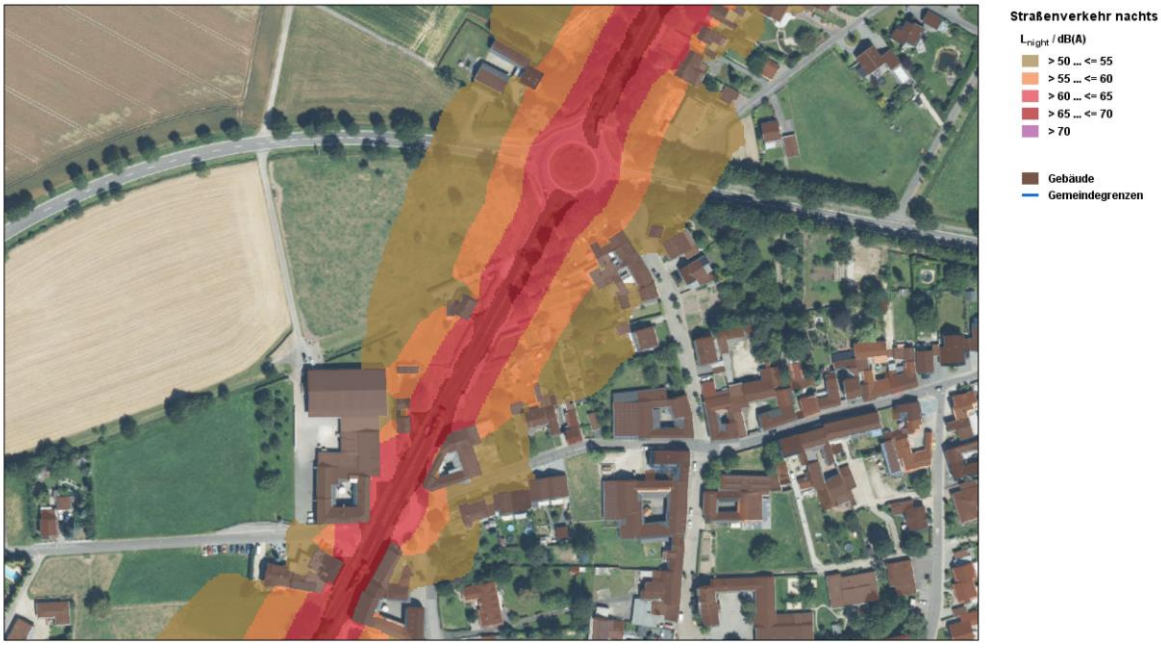
<table>
<tr><td rowspan="2">TA-B57/2</td><td>Quelle: B 57</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
nördlicher Ortseingang/-ausgang Granterath bis südlicher Ortseingang/ -ausgang Granterath</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen/</td><td colspan="2">– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad).</td></tr>
</table>

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

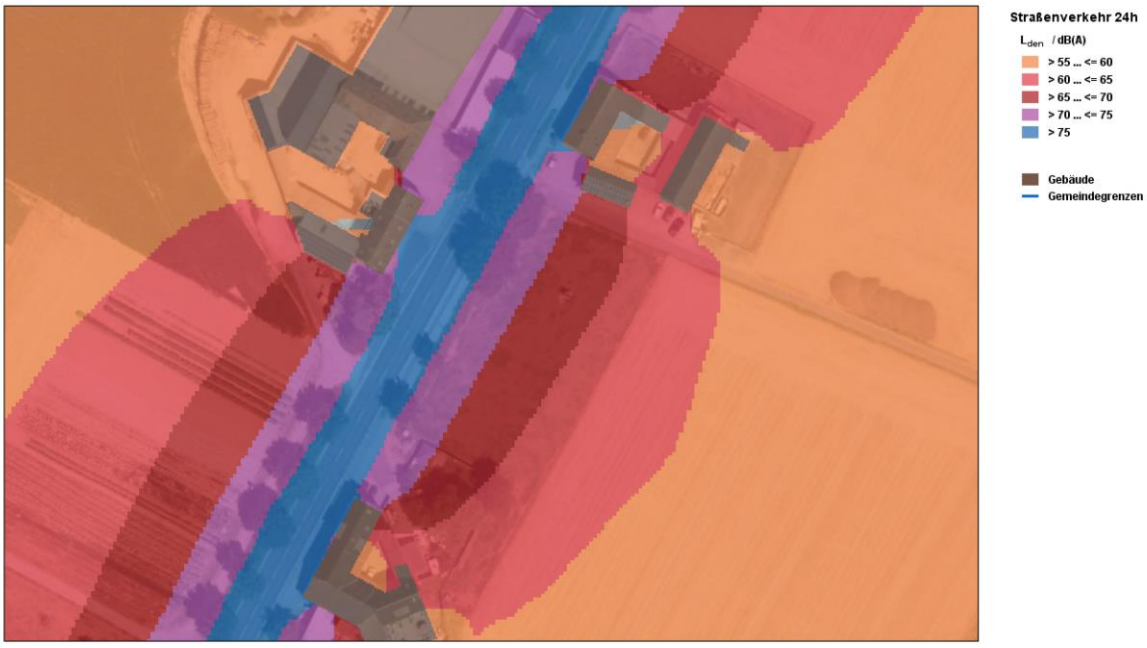
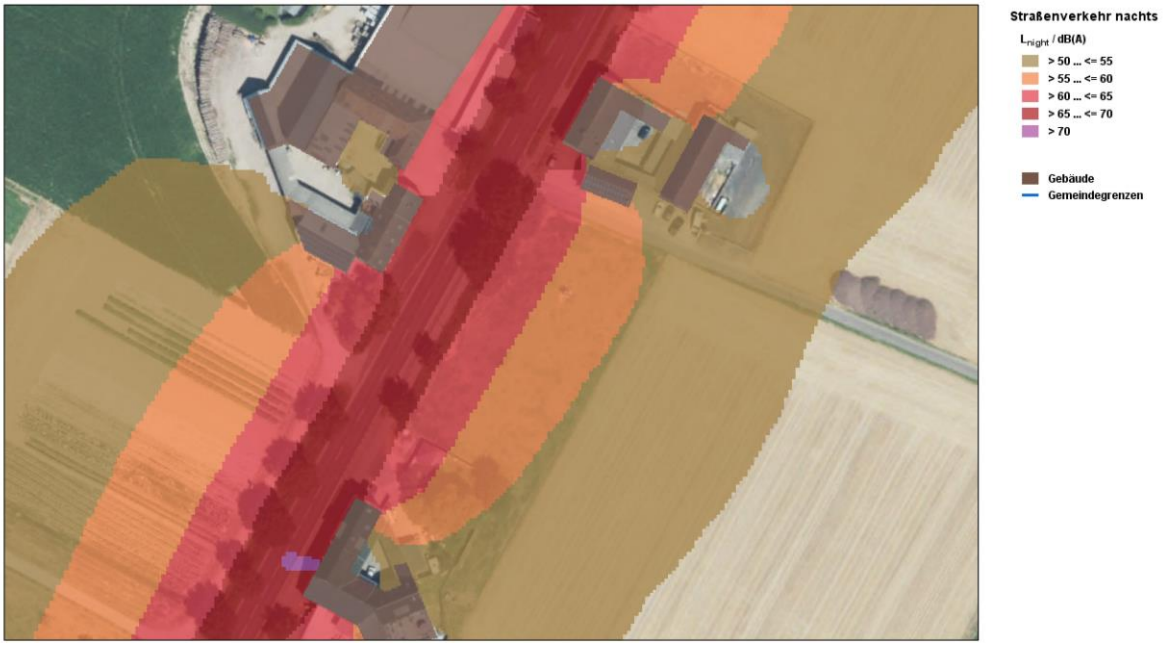
<table>
<tr><td rowspan="2">TA-B57/3</td><td>Quelle: B 57</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
Ortslage Scheidt</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen/
-kombinationen</td><td colspan="2">– Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (bei Deckensanierung) und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder
– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder
– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechend hohem Wirkungsgrad).</td></tr>
</table>

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

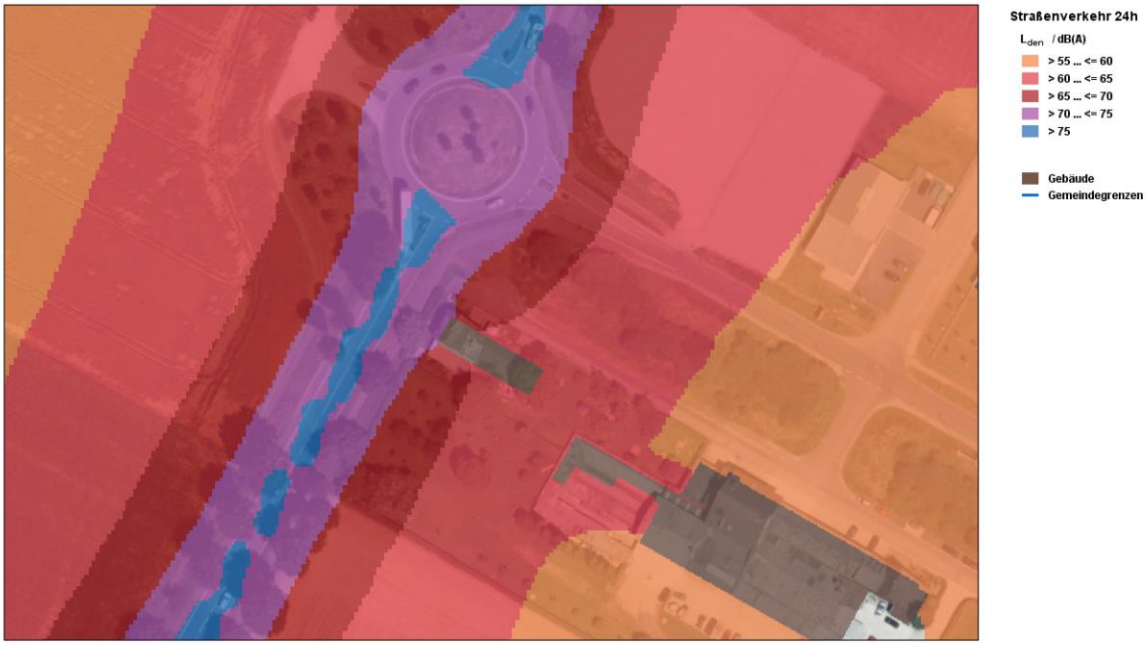
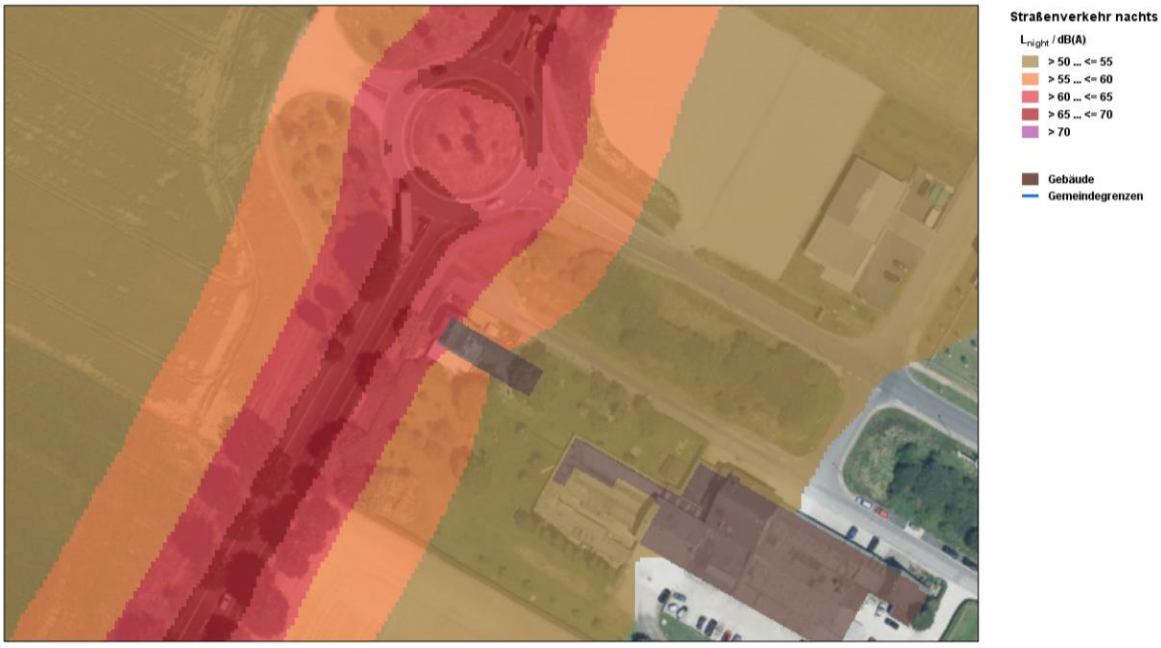
<table>
<tr><td rowspan="2">TA-B57/4</td><td>Quelle: B 57</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
Commerden</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen</td><td colspan="2">– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad).</td></tr>
</table>

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

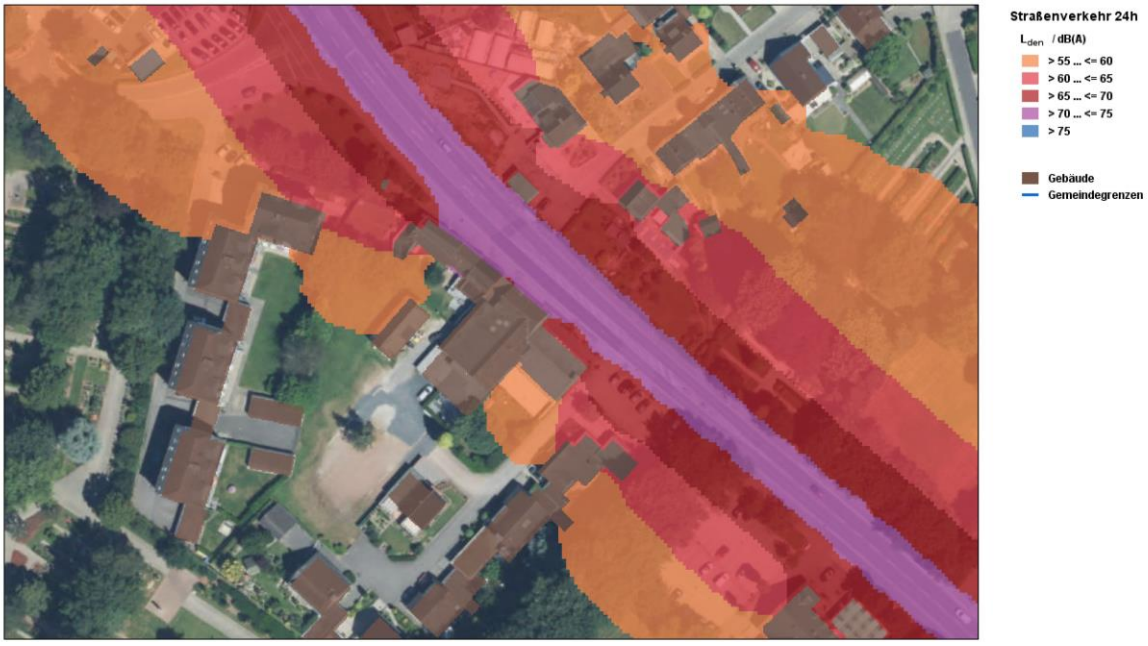
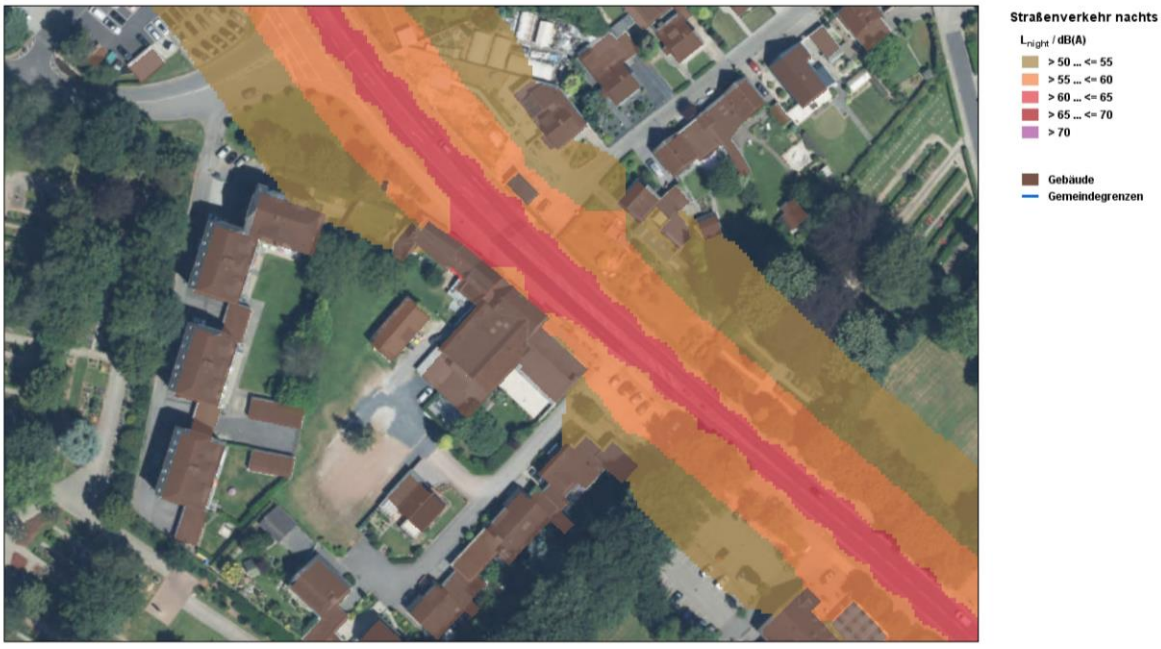
<table>
<tr><td rowspan="2">TA-L19/1</td><td>Quelle: L 19</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
Kreuzungsbauwerk B 57/L 19 bis Knotenpunkt Roermonder Straße/ Molter</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen/ -kombinationen</td><td colspan="2">– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h oder
– Querschnittsänderung (zu Lasten des Linksabbiegers) und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder
– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechend hohem Wirkungsgrad)</td></tr>
</table>

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

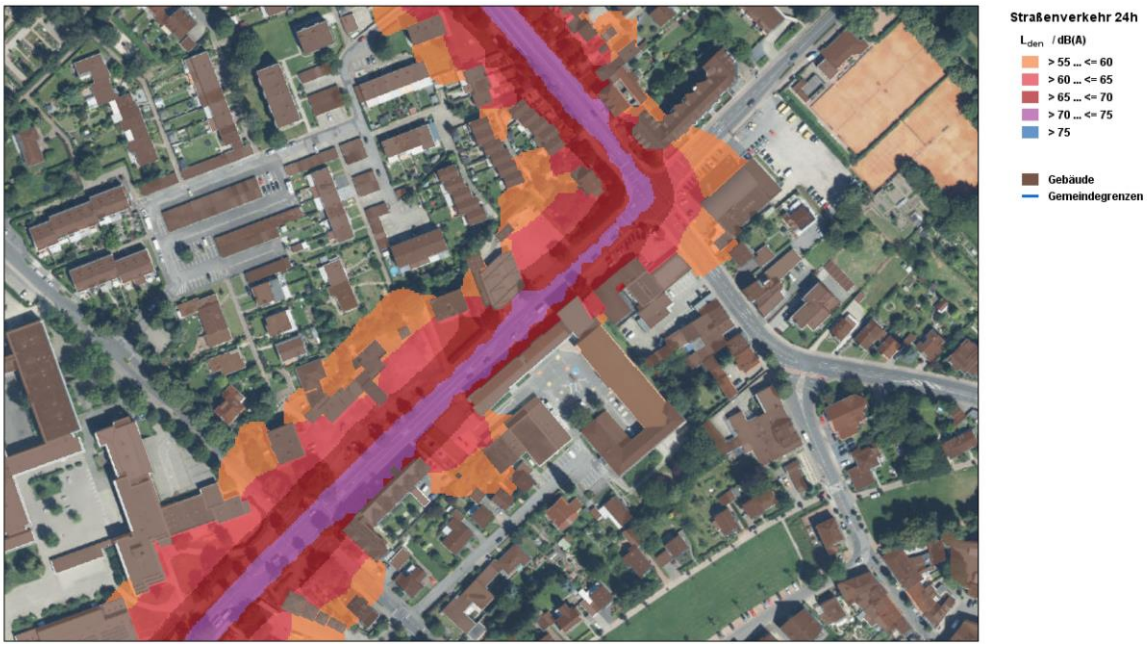
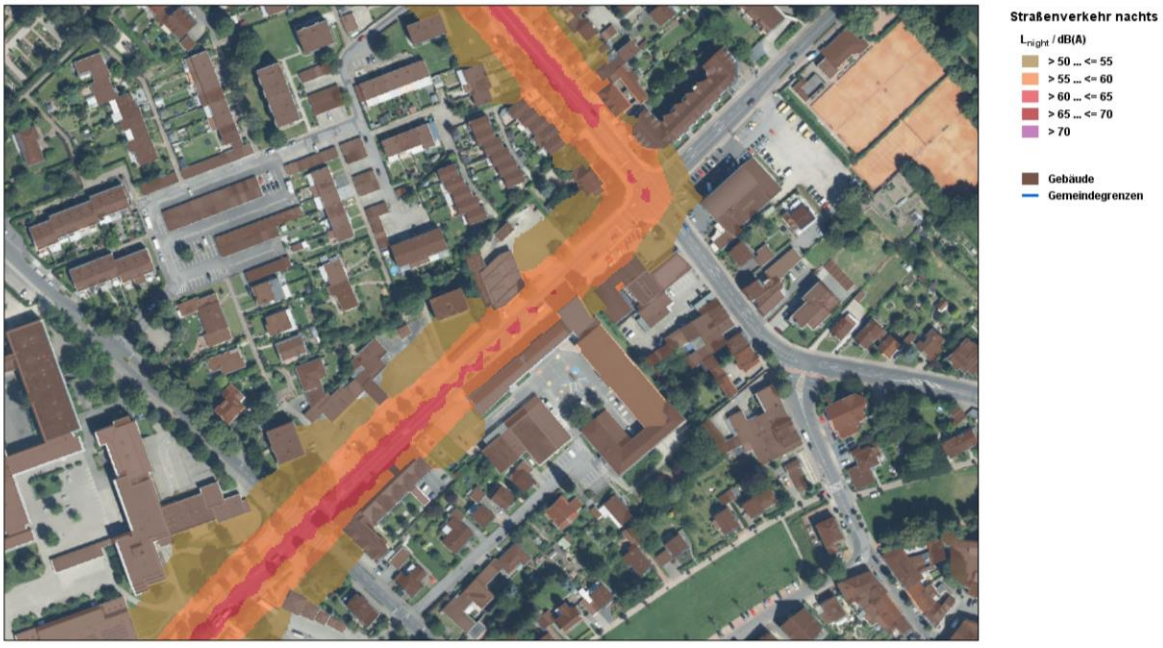
<table>
<tr><td rowspan="2">TA-L19/2</td><td>Quelle: L 19</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
Knotenpunkt Krefelder Straße (L 19)/Zehnthofweg bis Knotenpunkt Krefelder Straße (L 19)/Roermonder Straße (L 19)</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen/ -kombinationen</td><td colspan="2">– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h oder
– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad)</td></tr>
</table>

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

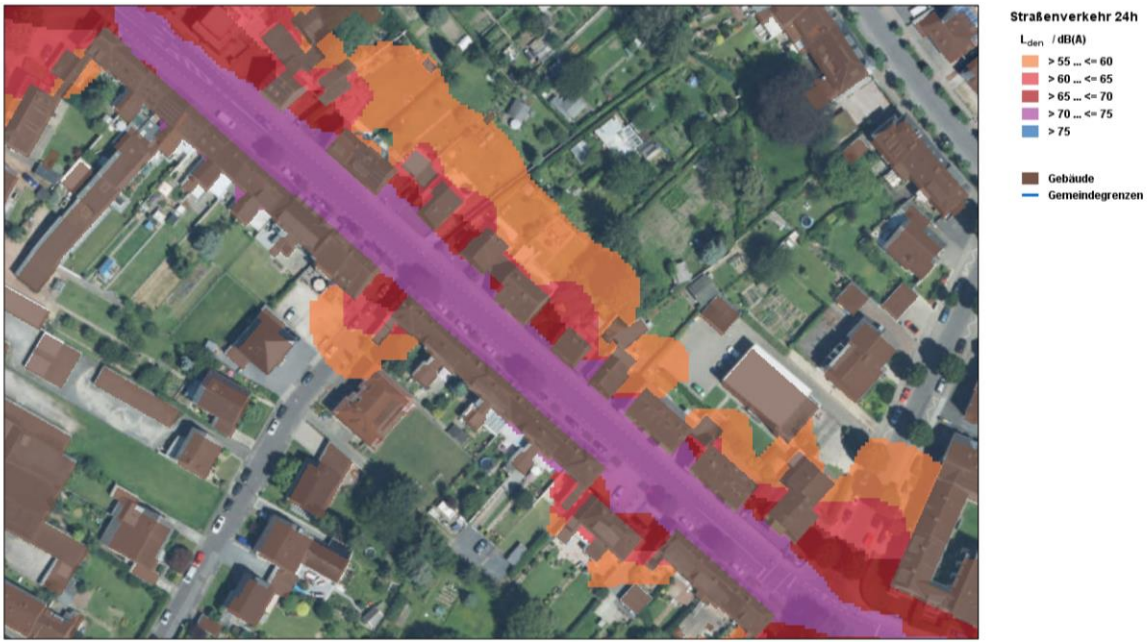
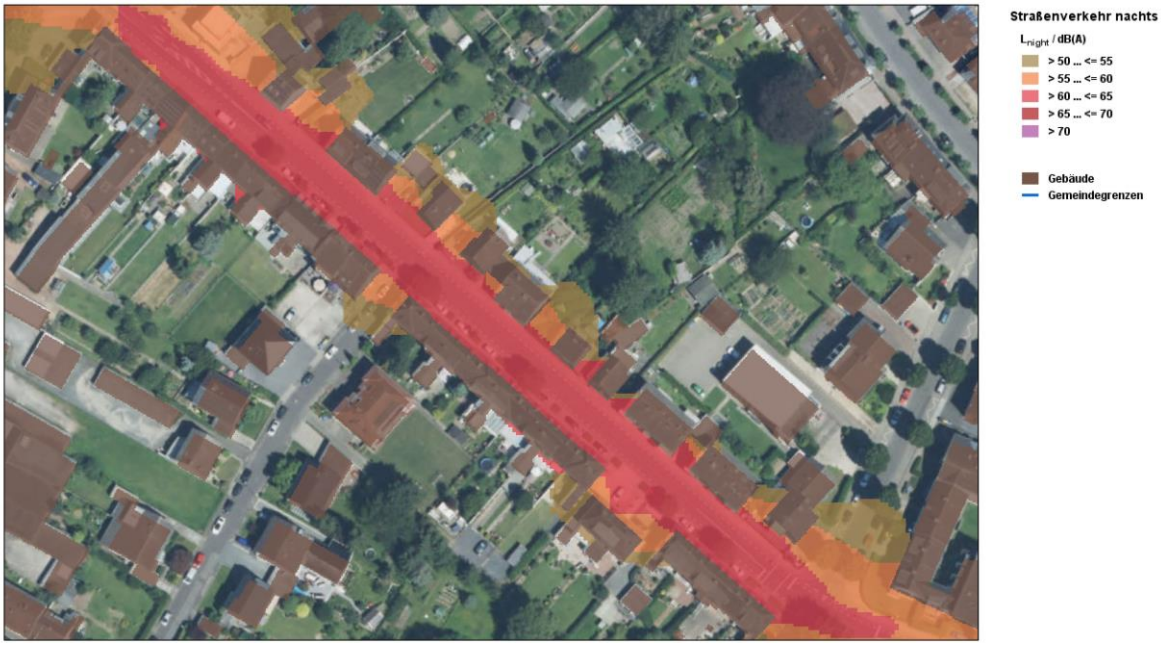
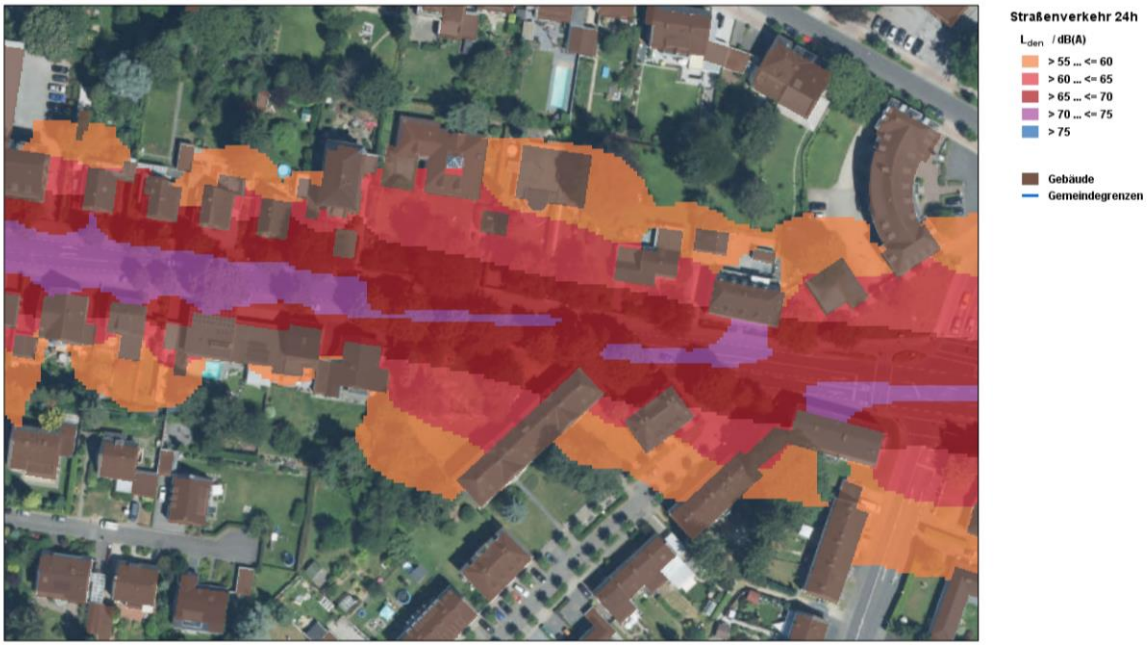
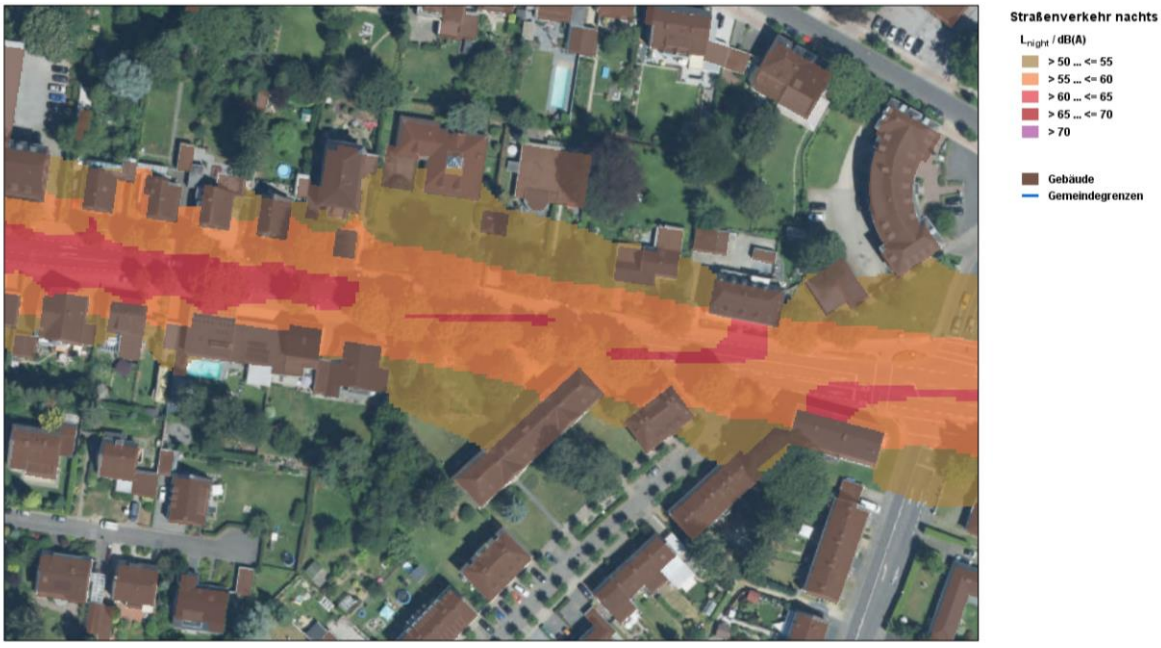
<table>
<tr><td rowspan="2">TA-L19/3</td><td>Quelle: L 19</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/ Aachener Straße bis Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Am Schneller</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen/ -kombinationen</td><td colspan="2">– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad) oder
– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechend hohem Wirkungsgrad).</td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td rowspan="2">TA-L19/4</td><td>Quelle: L 19</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Straße/Straßenabschnitt:
Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/ Tenholter Straße bis Knotenpunkt Goswinstraße (L 19)/Freiheitsplatz/ Gerhard-Welter-Straße</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td>Maßnahmen/ -kombinationen</td><td colspan="2">– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h oder
– Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad)</td></tr>
</table>

Hauptschienenverkehr

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

Auf Bundesebene wurden folgende Maßnahmen zur Lärmminderung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen:[5]

- Lärmabhängiges Trassenpreissystem

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

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

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

- Lärmsanierungsprogramm

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

Mit Schreiben vom 25.09.2017 (s. Anlage) informierte die DB Netz AG, dass im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms die Strecke Nr. 2025 (Abschnitt Erkelenz und Erkelenz-Mennekrath) als Sanierungsbereich bearbeitet wird.

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

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

7 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

wird ergänzt

8 Zusammenfassung

wird ergänzt

Anlage

DB NETZE

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

Stadt Erkelenz
Bauamt
Herr Fauck
Johannismarkt 17
41812 Erkelenz

STADT ERKELENZ
28. Sep. 2017
Amt: 61

63

BSV

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

25.09.2017

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

Beginn Erstellung Schalltechnische Untersuchung.

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

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

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

...

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

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

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

Unser Anspruch:
DB 2020+
Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen
DB Netz AG

i. V.
Oliver Faber

i. A.
Stefan Czilwa