
Lärmaktionsplan Stadt Geilenkirchen

Stufe IV der Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Schlussbericht
07. Juni 2024

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Angaben	4
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde und maßgeblicher Lärmquellen	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund	5
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte	5
2.	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	7
2.1.1	Straßenverkehr	7
2.1.2	Schienenverkehr	8
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	8
2.3	Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	9
2.3.1	Straßenverkehr	9
2.3.2	Schienenverkehr	9
2.3.3	Lärmprobleme außerhalb der kartierten Bereiche	12
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans	12
3.	Maßnahmenplanung	13
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	14
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	15
3.2.1	Abschnitt B56, Tripsrath – Niederheid - Hatterath	16
3.2.2	Abschnitt B56, Geilenkirchen	19
3.2.3	Abschnitt B56, Immendorf – Waurichen	20
3.2.4	Abschnitt L47, Karl-Arnold-Straße	21
3.2.5	Abschnitt L42, Berliner Ring	27
3.2.6	Abschnitt L164	31
3.2.7	Zusammenfassende Empfehlung und Bewertung	32
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	33
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	33

3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	37
3.5.1	Straßenverkehrslärm	37
3.5.2	Schienenverkehrslärm	38
4.	Mitwirkung der Öffentlichkeit	38
4.1	Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung	38
4.2	Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung	39
4.3	Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange	39
5.	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	41
5.1	Kostenschätzung für die untersuchten Maßnahmen	41
5.1.1	Abschnitt B56, Tripsrath – Niederheid – Hatterath	42
5.1.2	Abschnitt L47, Karl-Arnold-Straße	42
5.1.3	Abschnitt L42, Berliner Ring	43
5.2	Nutzen-Kosten-Betrachtung	44
6.	Evaluierung des Aktionsplans	46
Anhang 1:	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung – Phase I	
Anhang 2:	Lärmkarten und Bericht über die Lärmkartierung	
Anhang 3:	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung – Phase II	
Anhang 4:	Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange	

240607_glp_bericht_e03a_final.docx

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Geilenkirchen
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05 3 70 012
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Geilenkirchen
Straße:	Markt
Hausnummer:	9
PLZ:	52511
Ort:	Geilenkirchen
E-Mail (freiwillige Angabe):	
Internet-Adresse (freiwillige Angabe):	www.geilenkirchen.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde und maßgeblicher Lärmquellen

Geilenkirchen ist eine kreisangehörige Stadt des Kreises Heinsberg im Regierungsbezirk Köln. Sie liegt an der niederländischen Grenze, etwa 25 km nördlich von Aachen und ca. 35 km südwestlich von Mönchengladbach. Nachbargemeinden sind die Kreisstadt Heinsberg und die Stadt Hückelhoven im Norden, die Stadt Linnich (Kreis Düren) im Osten, die Stadt Baesweiler (StädteRegion Aachen) und die Stadt Übach-Palenberg im Süden sowie die Gemeinde Gangelt und die niederländische Gemeinde Brunssum im Westen. Die Stadt hat rund 28.300 Einwohner¹.

Geilenkirchen ist zuständige Kommune für die Lärmaktionsplanung für die folgenden, von der Lärmkartierung erfassten Hauptverkehrsstraßen:

- B56 auf dem gesamten Verlauf im Stadtgebiet
- L42, Berliner Ring zwischen den Kreisverkehren Sittarder Straße und Heinsberger Straße / Landstraße
- L47, Karl-Arnold-Straße zwischen dem Anschluss B56 und der Stadtgrenze zu Gangelt
- L164, zwischen dem Anschluss B56 und der Stadtgrenze zu Übach-Palenberg

¹ IT.NRW: Fortschreibung des Bevölkerungsstands der Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, Stand 31.10.2023

Darüber hinaus sind im Stadtgebiet Geilenkirchen die Bahnstrecke Aachen - Mönchengladbach (Strecke Nr. 2550) sowie der Anschlussbereich der Strecke Lindern – Heinsberg (Strecke Nr. 2542) im Bereich des Bahnhofs Lindern von der Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken erfasst. Die Lärmauswirkungen der Haupteisenbahnstrecken werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes behandelt.

Der größtenteils im Stadtgebiet liegende militärische Flugplatz Geilenkirchen-Teveren ist kein "Großflughafen" im Sinne der Lärmaktionsplanung und wird daher hier nicht behandelt. Es liegt jedoch ein Lärmschutzkonzept der Bezirksregierung Köln für den Flugplatz vor, über das (bei Vorliegen der Anspruchsvoraussetzungen) Anspruch auf bauliche Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden innerhalb der dort definierten Lärmschutzzonen besteht.

Aufgrund der Einwohnerzahl ist die Stadt Geilenkirchen kein Ballungsraum im Sinne der Lärmaktionsplanung.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Eine Übersicht über die Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet verwendet werden, zeigt Tabelle 1². Die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen für die o. g. Bundes- und Landesstraßen liegt in Zuständigkeit der Straßenbaulastträger (hier: Straßen.NRW) auf Grundlage der genannten Regelwerke und Vorschriften.

² Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit von 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Einhaltung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Bei bestehenden Straßen kommt eine Lärmsanierung in der Regel nur in Betracht, wenn eine Überschreitung der in Tabelle 1 genannten Auslösewerte nachgewiesen wird. Dabei ist zu beachten, dass die nach den dort genannten Regelwerken und Vorschriften anzuwendenden Berechnungsverfahren sich von dem Berechnungsverfahren der Umgebungslärmrichtlinie bzw. der Lärmkartierung unterscheiden und daher i.d.R. zur Prüfung von Maßnahmen im Detail Neuberechnungen erforderlich werden. Dennoch können die Ergebnisse der Lärmkartierung als grober Anhaltspunkt angesehen werden, ob die Beurteilungspegel im Bereich der Auslösewerte liegen werden.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)³	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes⁴ sowie an Schienenwegen des Bundes⁵	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen⁶	Orientierungswerte für die städtebauliche Planung⁷
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 ⁸
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/40 (WR) 55/45 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/50 (MD, MI) 63/53 (MK)
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	60/50
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/55

Tabelle 1: Übersicht über die geltenden Lärmgrenzwerte hinsichtlich Verkehrslärm (Tag / Nacht [dB(A)])

³ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁴ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

⁶ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

⁷ DIN 18005: Schallschutz im Städtebau– Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung

⁸ Minimalwert für sonstige Sondergebiete (SO) sowie Flächen für den Gemeinbedarf, soweit sie schutzbedürftig sind. Für Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Kurgelände oder Pflegeanstalten ist nach DIN 18005 – Beiblatt 1 ein hohes Schutzniveau anzustreben.

2. Bewertung der Ist-Situation

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Stadt Geilenkirchen im Ist-Zustand erfolgte für die Hauptverkehrsstraßen durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (LANUV) NRW. Die Bewertung der Ist-Situation erfolgte im Wesentlichen anhand der Lärmkarten sowie des vom LANUV veröffentlichten Berichts über die Lärmkartierung⁹ (siehe Anhang 2), ergänzende Auswertungen insbesondere hinsichtlich der kleinräumigen Verteilung der Betroffenen auf die Schwerpunkte der Immissionssituation erfolgten unter Anwendung des vom LANUV bereitgestellten GIS-Systems ODEN.

Für den Schienenverkehr sind die Lärmkartierung sowie die Lärmaktionsplanung vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) durchgeführt worden. Die Dokumentation der Ist-Situation im Schienenverkehr erfolgt anhand des Entwurfs zum Lärmaktionsplan des EBA¹⁰ sowie der vom EBA bereitgestellten Geodatendienste¹¹.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

2.1.1 Straßenverkehr

Gemäß dem Bericht über die Lärmkartierung des LANUV (s.o.) sind in dem vom Lärmaktionsplan Geilenkirchen erfassten Gebiet

- 1.319 Personen einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt und
- 943 Personen einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt.

Betroffen von einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ist eine Fläche von 6,03 km², dies entspricht rund 7 % des Stadtgebiets. In dem betroffenen Bereich liegen 626 Wohnungen und 8 Schulgebäude, jedoch keine Krankenhäuser.

⁹ Landesamt für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV): Bericht über die Lärmkartierung – Stadt Geilenkirchen. Stand: 06.07.2023

¹⁰ Eisenbahn-Bundesamt: Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes – Runde 4 (veröffentlicht 2023) – Entwurf, Stand 20.11.2023. Bereitgestellt unter: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/Laermaktionsplanung_node.html; Download am 19.02.2024

¹¹ WMS-Server des EBA: <https://geoinformation.eisenbahn-bundesamt.de/wms/lap?language=ger&>

2.1.2 Schienenverkehr

Laut dem Lärmaktionsplan des EBA (s.o.) sind in Geilenkirchen

- 939 Personen einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt und
- 1.490 Personen einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt.

Betroffen von einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ist eine Fläche von 2,85 km², dies entspricht rund 3,4 % des Stadtgebiets. In dem betroffenen Bereich liegen 447 Wohnungen, jedoch keine Schulen und Krankenhäuser.

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Lärmimmissionen werden von den Betroffenen nicht nur als störend empfunden, sondern können auch zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Betroffenen führen. Für die vom Straßenverkehrslärm betroffenen Personen in Geilenkirchen ergeben sich entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen¹² gemäß dem Bericht über die Lärmkartierung (s.o.) folgende Belastungen:

- 266 Personen erfahren starke Beeinträchtigungen;
- 67 Personen leiden unter starken Schlafstörungen;
- 1 Person leidet an Ischämischen Herzerkrankungen.

Im Lärmaktionsplan des EBA sind geschätzte Fälle von starker Belästigung im Zeitbereich L_{DEN} sowie von starken Schlafstörungen im Zeitbereich L_{Night} angegeben:

- 172 Personen erfahren starke Belästigung im Zeitbereich L_{DEN} ;
- 78 Personen leiden unter starken Schlafstörungen im Zeitbereich L_{Night} .

¹² Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte.

2.3 Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

2.3.1 Straßenverkehr

Die Analyse der am stärksten von den Verkehrslärmemissionen der kartierten Straßen betroffenen Abschnitte erfolgte unter Anwendung des vom LANUV bereitgestellten ODEN-Systems anhand der auf einen Streckenabschnitt von 100 m Länge normierten Lärmkennziffer (LKZ)¹³ im Zeitbereich L_{DEN} . Demnach ergeben sich relevante Betroffenheiten (LKZ > 50) in den folgenden Bereichen:

- L42, Berliner Ring (siehe Abbildung 1)
 - Lärmkennziffer über den gesamten Abschnitt gemittelt: 300
 - Maximalwert Lärmkennziffer: 920
 - Besondere Betroffenheit: Schulgebäude (Berufskollegs)
- L47, Karl-Arnold-Straße in der Ortsdurchfahrt Gillrath (siehe Abbildung 2)
 - Lärmkennziffer über den gesamten Abschnitt gemittelt: 180
 - Maximalwert Lärmkennziffer: 365

2.3.2 Schienenverkehr

Im Lärmaktionsplan des EBA werden ebenfalls Lärmkennziffern ausgewiesen, dort jedoch auf das gesamte Stadtgebiet sowie auf Rasterbereiche von 100x100 m Kantenlänge bezogen. Außerdem werden die Überschreitungen der Schwellenwerte¹⁴ für L_{DEN} und L_{Night} auf nicht auf den absoluten Pegelwert, sondern auf den Mittelwert der Pegelklasse bezogen.

Die Lärmkennziffer hinsichtlich Schienenverkehrslärm für die Gesamtstadt beträgt 4.998 im Zeitbereich L_{DEN} bzw. 7.037 im Zeitbereich L_{Night} .

Schwerpunkte der Belastung finden sich in allen angebauten Bereichen im Korridor der Bahnstrecke 2550, zu nennen sind neben dem Innenstadtbereich auch die Stadtteile Hünshoven, Süggerath, Würm, Leiffarth und Lindern (siehe Abbildung 3 und Abbildung 4).

¹³ Die Lärmkennziffer gibt die auf einen Straßenabschnitt von 100 m Länge bezogene Zahl der Einwohner multipliziert mit der Überschreitung eines festgelegten Schwellenwerts der Lärmbelastung in dB an. Als Schwellenwert wurde für den Zeitbereich L_{DEN} der Wert von 55 dB(A) festgelegt.

¹⁴ Als Schwellenwerte (Bezugswerte) sind im LAP des EBA 55 dB(A) für L_{DEN} und 45 dB(A) für L_{Night} festgelegt.



Abbildung 1: Straßenverkehr: Belastungsschwerpunkt L42, Berliner Ring



Abbildung 2: Straßenverkehr: Belastungsschwerpunkt L47, Karl-Arnold-Strasse

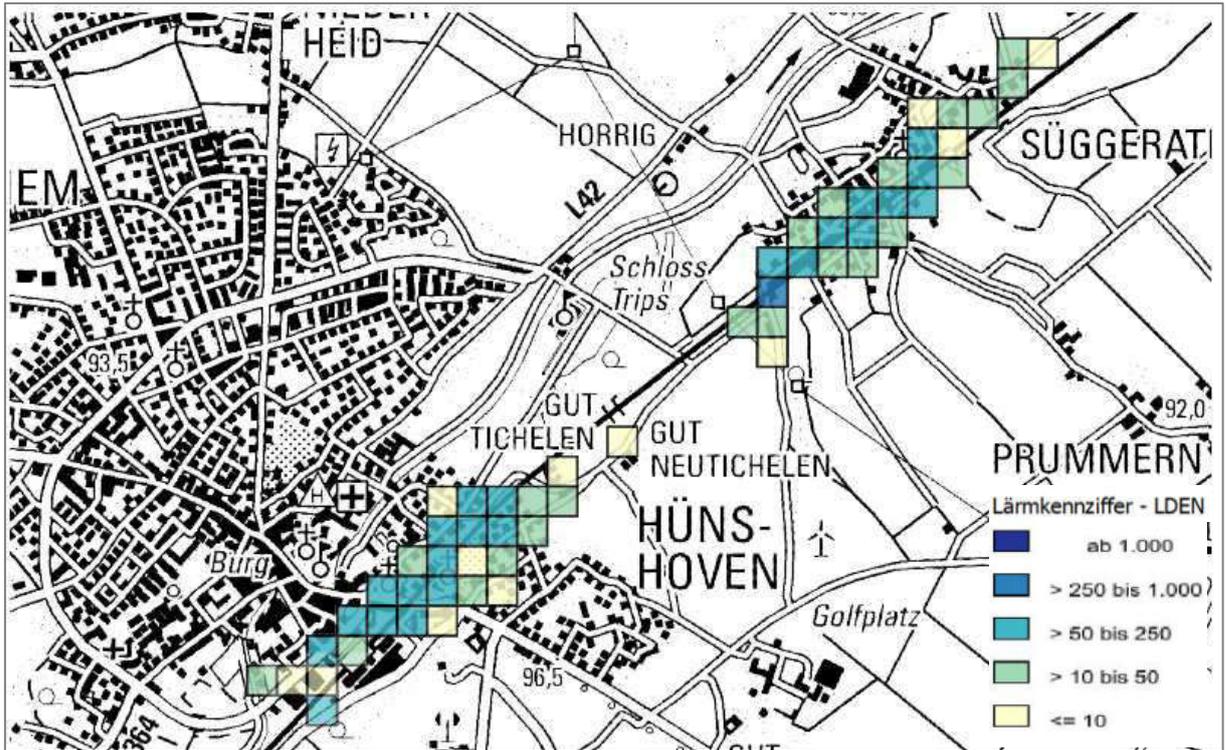


Abbildung 3: Schienenverkehr: Belastungsschwerpunkte Innenstadt, Hünshoven, Süggerath

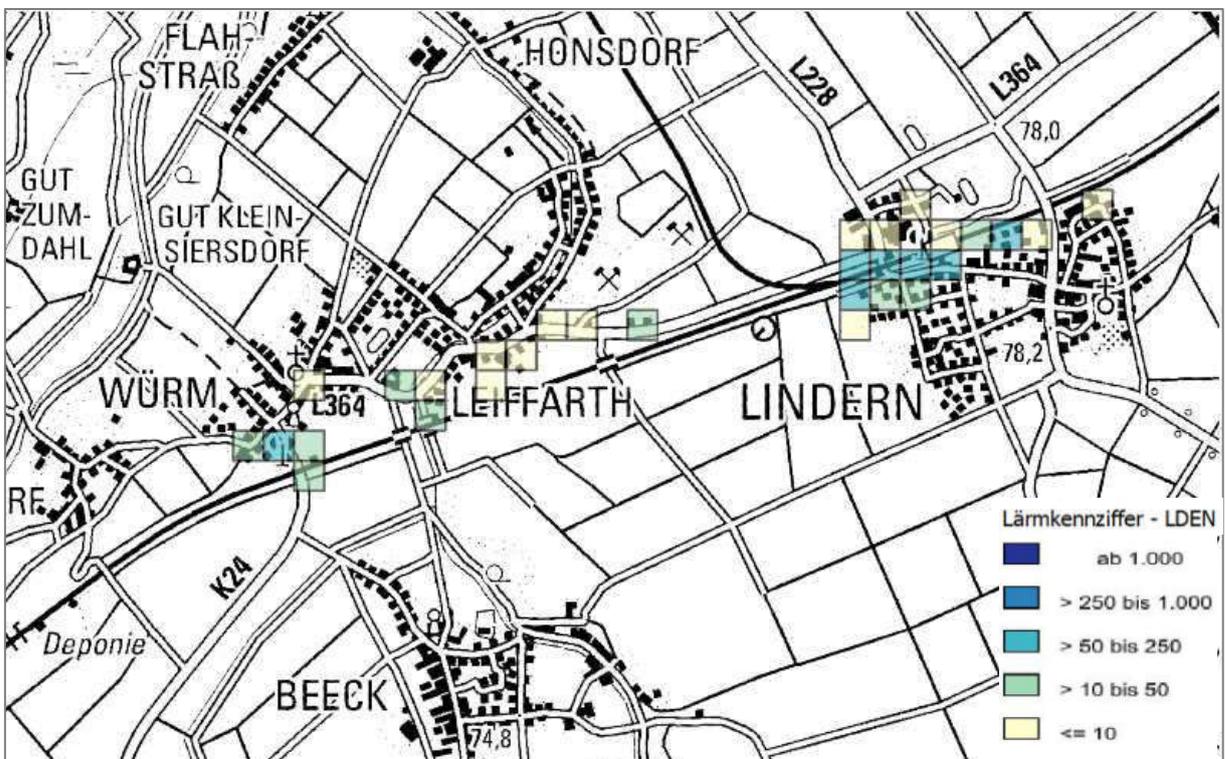


Abbildung 4: Schienenverkehr: Belastungsschwerpunkte Würm, Leiffarth, Lindern

Quellenvermerk für die obigen Abbildungen: © Geobasis.NRW / © Eisenbahn-Bundesamt (www.eba.bund.de)

Datenlizenz Deutschland (<https://www.govdata.de/dl-de/zero-2-0>)

2.3.3 Lärmprobleme außerhalb der kartierten Bereiche

Über die kartierten Bereiche hinaus wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch Lärmprobleme in Bereichen genannt, die nicht von der Lärmkartierung erfasst wurden. Hier sind insbesondere die Einflussbereiche der folgenden Straßen zu nennen:

- L42 im Stadtteil Teveren;
- L228, Linnicher Straße im Stadtteil Lindern;
- K27, Römerstraße im Stadtteil Waurichen;
- Konrad-Adenauer-Straße und Jülicher Straße.

Die vorgenannten Bereiche sind nicht als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie bzw. des BImSchG zu betrachten und wurden daher im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht weiter betrachtet. Im Hinblick auf die genannten Abschnitte von Landesstraßen wäre im Rahmen der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung bzw. der Lärmkartierung zu prüfen, ob die Kriterien der „Hauptverkehrsstraße“ nach §47b BImSchG gegeben sind.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Zur Prioritätensetzung werden die folgenden Kriterien herangezogen:

- Grad der Betroffenheit von Lärmproblemen, dargestellt in der absoluten Zahl betroffener Einwohner sowie gewichtet nach Streckenlänge und Schwellwertüberschreitung (Lärmkennziffer LKZ);
- Grad der erreichbaren Verbesserung, dargestellt in der Veränderung der absoluten Zahl betroffener Einwohner sowie in der Veränderung der Lärmkennziffer LKZ;
- Realisierbarkeit im Hinblick auf erforderliche Planungszeiträume sowie die Umsetzbarkeit in der örtlichen Situation;
- Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf anderweitige Belange, bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie mögliche Verkehrsverlagerungen in andere Bereiche;
- Wirtschaftlichkeit, dargestellt im Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Sofern die Kriterien nicht direkt über Maßzahlen (z.B. LKZ, NKV) bewertet werden können, erfolgt eine qualitative Bewertung im Rahmen der Variantenuntersuchung.

3. Maßnahmenplanung

Prinzipiell sind verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung denkbar. Dabei sollte „aktiven“ Maßnahmen, durch die bereits die Lärmemission verringert oder der Ausbreitungsweg verlängert wird, der Vorrang gegenüber „passiven“ Maßnahmen am Immissionsort gegeben werden.

Bei den aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Hinblick auf Straßenverkehrslärm sind insbesondere zu nennen:

- Bauliche Maßnahmen an Straßen
 - Lärmindernde Erneuerung des Fahrbahnbelags (Einsatz lärmoptimierter Asphaltarten)
 - Immissionsmindernde Straßenraumorganisation (Verlegung der Fahrbahn zur Erhöhung des Abstands zur Bebauung)
 - Errichtung von Schallschutzwänden bzw. -wällen
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen an Straßen
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (ggf. differenziert nach Tageszeiten bzw. nach Fahrzeugarten)
 - Einschränkung der Straßenbenutzung für Fahrzeugarten (z.B. Lkw-Durchfahrtsverbote, ggf. differenziert nach Tageszeiten)
- Verkehrsplanerische / Verkehrslenkende Maßnahmen
 - Verkehrslenkung / wegweisende Beschilderung
 - Netzergänzungen zur Entlastung von empfindlichen Straßenräumen
- Mobilitätsmaßnahmen
 - Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Fahrten (Förderung ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

An den kartierten Hauptverkehrsstraßen in Geilenkirchen bestehen aktive Lärmschutzmaßnahmen an der B56 im Bereich zwischen der Auffahrt Hommerschen und dem Anschluss L164 (siehe Abbildung 5).

Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen sind im Gemeindegebiet bislang nicht angeordnet; die vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind i.d.R. aus verkehrlichen bzw. Verkehrssicherheitsgründen angeordnet.

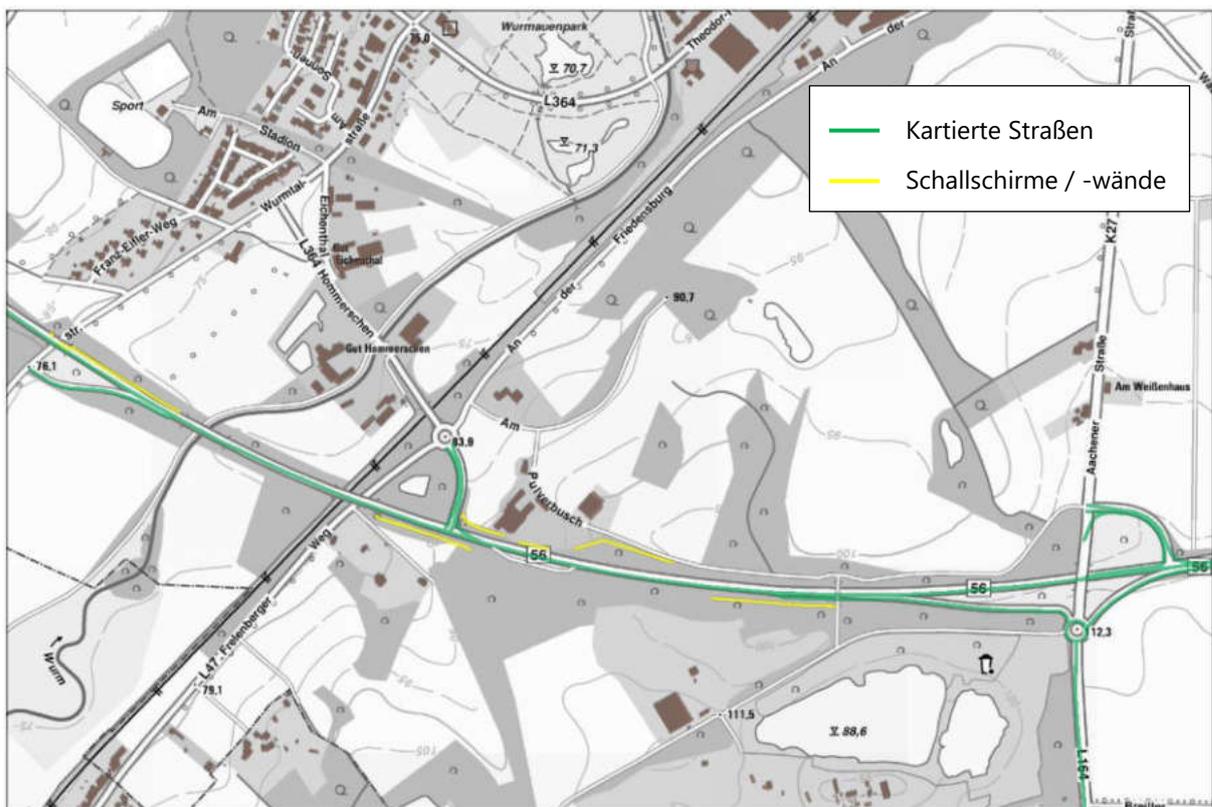


Abbildung 5: Bauliche Lärmschutzmaßnahmen an der B56

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

Im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamts für die Haupteisenbahnstrecken ist für die Bahnstrecke 2550 eine in Bearbeitung befindliche Lärmsanierung mit dem Status „Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung“ auf nahezu der gesamten Streckenlänge im Stadtgebiet angegeben. Dabei sind im Stadtgebiet laut EBA Lärmschutzwände auf 1.535 m Länge mit einer Höhe von 3,0 m untersucht worden. Konkrete Angaben bzw. ein Zeithorizont zur Realisierung der genannten Maßnahme sind nicht bekannt.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird sich auf bauliche Maßnahmen an Straßen und verkehrsrechtliche Maßnahmen konzentriert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Geilenkirchen insofern begrenzt sind, dass die betroffenen Straßen durchweg als Bundes- oder Landesstraßen klassifiziert sind und somit nicht in kommunaler Baulast liegen. Dennoch werden hier Maßnahmen aufgezeigt, die im Hinblick auf das Ziel der Lärminderung sinnvoll sind und in Abstimmung mit dem Baulastträger (Straßen.NRW) bei ggf. ohnehin anfallender Straßenerneuerung berücksichtigt werden sollten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde unter Berücksichtigung der straßenverkehrsrechtlichen Lage anzuordnen. Dabei sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen (insbesondere § 45 (1) Satz 2 Nr. 3 StVO i.V.m. § 45 (9) StVO) zu beachten; nach der Rechtsprechung wird als Voraussetzung für solche Maßnahmen i.d.R. die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (siehe Kapitel 1.4) angesehen.

Zur Bewertung der Maßnahmenwirkung wurden die Maßnahmen in dem vom LANUV bereitgestellten Lärmberechnungsmodell ODEN abgebildet und die Lärmausbreitung sowie die Immissionspegel an den maßgeblichen Fassaden nach der Berechnungsvorschrift BUB und die daraus ermittelte Lärmkennziffer LKZ¹⁵ ermittelt¹⁶. Die Bewertung des erzielbaren Nutzens erfolgte über eine tabellarische Auswertung der Betroffenenzahlen in den Pegelklassen L_{DEN} und einer Bewertung der Lärmschadenskosten (LSK) unter Anwendung der in Kapitel 8.3.2 der LAI-Hinweise (2022)¹⁷ aufgeführten Kostensätze für Lärmwirkungen gemäß der UBA-Methodenkonvention 3.1 (siehe Tabelle 2). Als positiver Nutzen wird dabei der Summe der eingesparten Lärmschadenskosten gegenüber dem Ist-Zustand herangezogen.

¹⁵ Die Lärmkennziffer LKZ errechnet sich als Produkt aus Einwohnerzahl und der jeweiligen Überschreitung eines Schwellenwertes in dB(A), bezogen auf Straßenabschnittes von 100 m Länge. Für den Lärmaktionsplan wurde die LKZ bezogen auf den Beurteilungspegel L_{DEN} und den Schwellenwert 55 dB(A) ermittelt.

¹⁶ Die in ODEN enthaltenen Angaben entsprachen teilweise nicht dem tatsächlichen Zustand, insbesondere bezüglich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Straßen außerhalb der geschlossenen Ortschaften. Für die abschnittsweise Ermittlung der Betroffenheit wurden die Angaben, soweit möglich, der Realität angepasst.

¹⁷ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung. UMK-Umlaufbeschluss 40/2022 (LAI-Beschluss 146. LAI). Stand: 19.09.2022

Pegelbereich L_{DEN} [dB(A)]	50..54	55...59	60..65	65..70	70..75	>75
LSK-Satz [€/(EW*a)]	63	116	196	306	456	651

Tabelle 2: Kostensätze für Lärmschadenskosten (LSK)

Quelle: UBA Methodenkonvention 3.1 (2020) / LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2022)

3.2.1 Abschnitt B56, Tripsrath – Niederheid - Hatterath

Der rund 5,2 km lange kartierte Abschnitt der Bundesstraße B56 verläuft zwischen der Stadtgrenze zu Heinsberg und dem Anschluss der L47, Karl-Arnold-Straße. Der Abschnitt verläuft außerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 100 km/h, lediglich vor den Knotenpunkten wird diese auf 70 km/h reduziert. Die Straße ist größtenteils wechselweise als „2+1“-Querschnitt ausgebaut. Bis 2017 war der Abschnitt als B221 gewidmet, die Ummumerierung erfolgte nach Verkehrsfreigabe der B56n in Verlängerung der BAB A46.

Direkt an die B56 anschließende Bebauung besteht lediglich durch das Gehöft Königshof im Norden des Abschnittes. Jedoch werden die Siedlungsbereiche der Stadtteile Tripsrath und Hatterath sowie das Gewerbegebiet Niederheid durch die Emission der B56 betroffen. Die Lärmkennziffer (bezogen auf L_{DEN} mit dem Schwellenwert 55 dB(A)) liegt über den gesamten Abschnitt gemittelt bei 22, in der Spitze wird ein Wert von 120 erreicht. Damit ist zwar nur eine vergleichsweise geringe Betroffenheit festzustellen, aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde jedoch deutlich, dass die Emission der B56 auch deutlich außerhalb des in der Kartierung ausgewiesenen Bereichs noch wahrgenommen und z.T. als störend bewertet wird.

Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden / -wällen lassen aufgrund der eher geringen Betroffenheit im Abschnitt Tripsrath – Niederheid – Hatterath, die überwiegend im Pegelbereich L_{DEN} = 55...59 dB(A) liegt (siehe Tabelle 3), kein adäquates Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten und werden daher hier nicht weiter untersucht. Ebenfalls nicht betrachtet wurde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, da die Verbindungsfunktion als Bundesfernstraße hier überwiegt und insbesondere im Hinblick auf die vorhandenen Überholfahrstreifen eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nicht angezeigt ist.

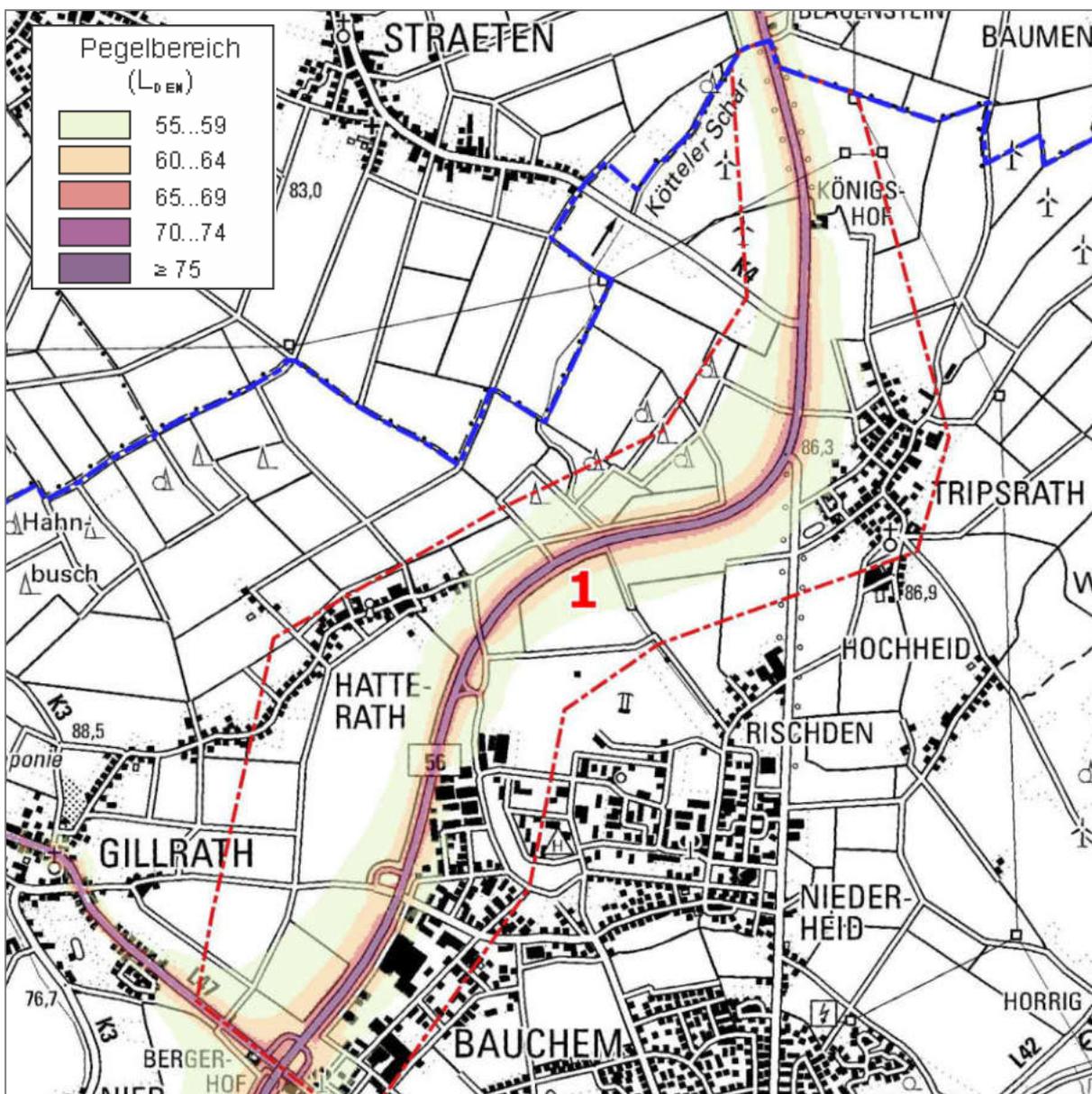


Abbildung 6: Abschnitt B56, Tripsrath – Niederheid – Hatterath (Ist-Zustand)

Quelle: Lärmkartierung © LANUV | Kartengrundlage © Geobasis.NRW

Eine aktive Minderung der Lärmemission kann dagegen durch Erneuerung des Fahrbahnbelags mit lärmindernden Asphaltarten (Variante VAR1) erwartet werden. Bei Einsatz von lärmtechnisch optimiertem Asphalt (LA8) ist eine Reduzierung des Emissionspegels um rund 3 dB(A) möglich. Die Zahl der von Lärmpegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Einwohner im Abschnitt kann von rund 300 Personen im Ist-Zustand auf 164 Personen reduziert werden, weiterhin ergibt sich eine Reduzierung der Lärmschadenskosten um rund 17.200 € pro Jahr.

Pegelbereich L_{DEN} [dB(A)]	55...59	60..65	65..70	70..75	>75	Gesamt (>55dB)	LSK [€/a]	Nutzen [€/a]
IST	288	13	3	3	0	307	38.250 €	-
VAR1	151	8	2	3	0	164	21.050 €	17.200 €

Tabelle 3: Betroffene Einwohner im Abschnitt B56, Tripsrath – Niederheid – Hatterath nach Lärmpegelbereichen (L_{DEN}) und Lärmschadenskosten

Da an einzelnen Gebäuden (insbesondere im Bereich Königshof sowie im Gewerbegebiet Niederheid) Betroffenheiten von L_{DEN} > 65 dB(A) ausgewiesen werden, können dort eventuell die Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (siehe Kapitel 1.4) erreicht sein. Ob hier eine Lärmsanierung, ggf. mit passiven Schallschutzmaßnahmen, möglich ist, wäre im Einzelfall zu prüfen.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist im vordringlichen Bedarf (VB) der vierstreifige Ausbau der B56 im Abschnitt zwischen Tripsrath (Einmündung Landstraße) und der Anschlussstelle Heinsberg der BAB A46 enthalten. Dazu werden aktuell durch den Landesbetrieb Straßen.NRW Voruntersuchungen durchgeführt. Es ist davon auszugehen, dass im Hinblick auf das Vorliegen einer „wesentlichen Änderung“ nach §1 der 16. BImSchV im Rahmen der weiteren Planung an den Gebäuden im Einflussbereich der Maßnahme Lärmschutzansprüche geprüft werden. Dies betrifft im Stadtgebiet Geilenkirchen voraussichtlich Teile der Ortslage Tripsrath sowie das Gehöft Königshof.

3.2.3 Abschnitt B56, Immendorf – Waurichen

Der Abschnitt Immendorf – Waurichen umfasst den rund 4,5 km langen Verlauf der B56 zwischen der L164 (ehemalige B221) und der Stadtgrenze zu Baesweiler. Der Abschnitt verläuft außerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 100 km/h, lediglich vor den Knotenpunkten wird diese auf 70 km/h reduziert. Die Straße ist größtenteils wechselweise als „2+1“-Querschnitt ausgebaut.

Die Straße ist vollständig anbaufrei, jedoch werden im Bereich der Umfahrung des Stadtteils Immendorf einzelne Gebäude an den Ortsrändern von Immendorf und dem südlich der B56 gelegenen Stadtteil Waurichen von Emissionen (L_{DEN}) über 55 dB(A) betroffen. In diesem Bereich verläuft die B56 im Einschnitt, was sich mindernd auf die Schallausbreitung auswirkt.

Die Lärmkennziffer liegt über den Bereich gemittelt bei 10, in der Spitze wird ein Wert von 35 erreicht. Aufgrund der damit sehr geringen Betroffenheit werden in dem Abschnitt keine Maßnahmen zur Lärminderung untersucht.

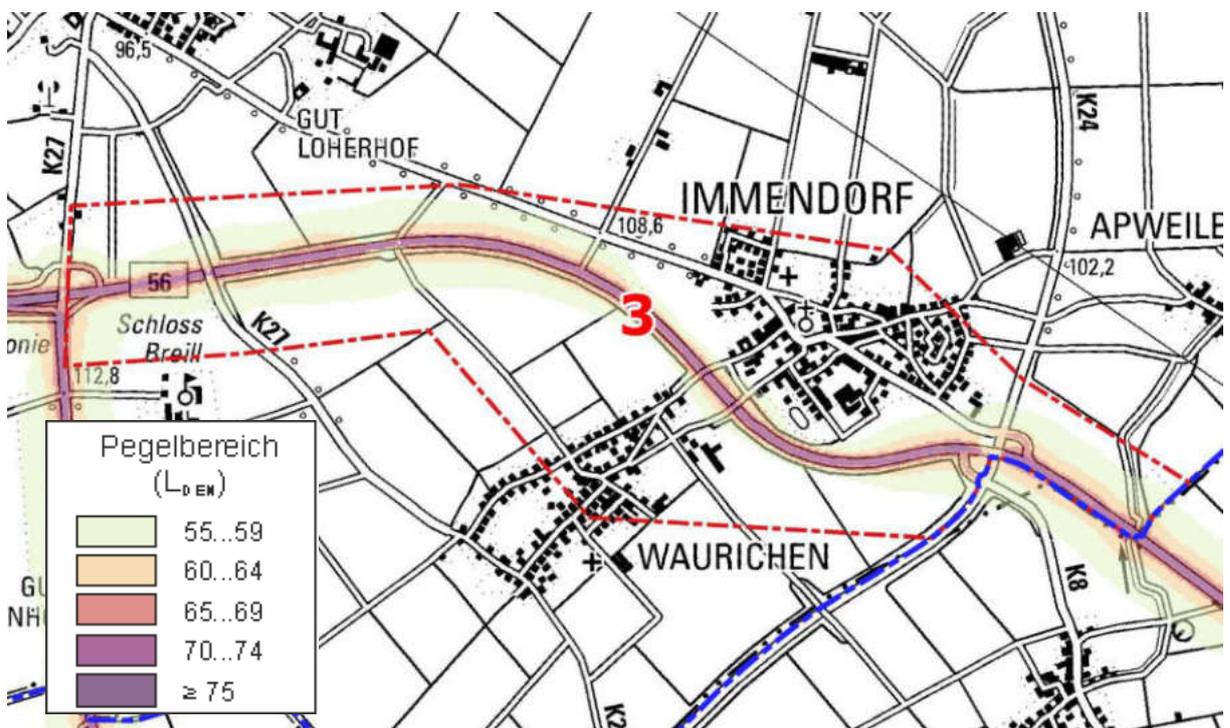


Abbildung 8: Abschnitt B56, Immendorf – Waurichen (Ist-Zustand)

Quelle: Lärmkartierung © LANUV | Kartengrundlage © Geobasis.NRW

Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, im Bereich der Einmündung Blasiusstraße und der dortigen Fußgängerquerung ist die zulässige Geschwindigkeit aus Verkehrssicherheitsgründen auf 30 km/h begrenzt.

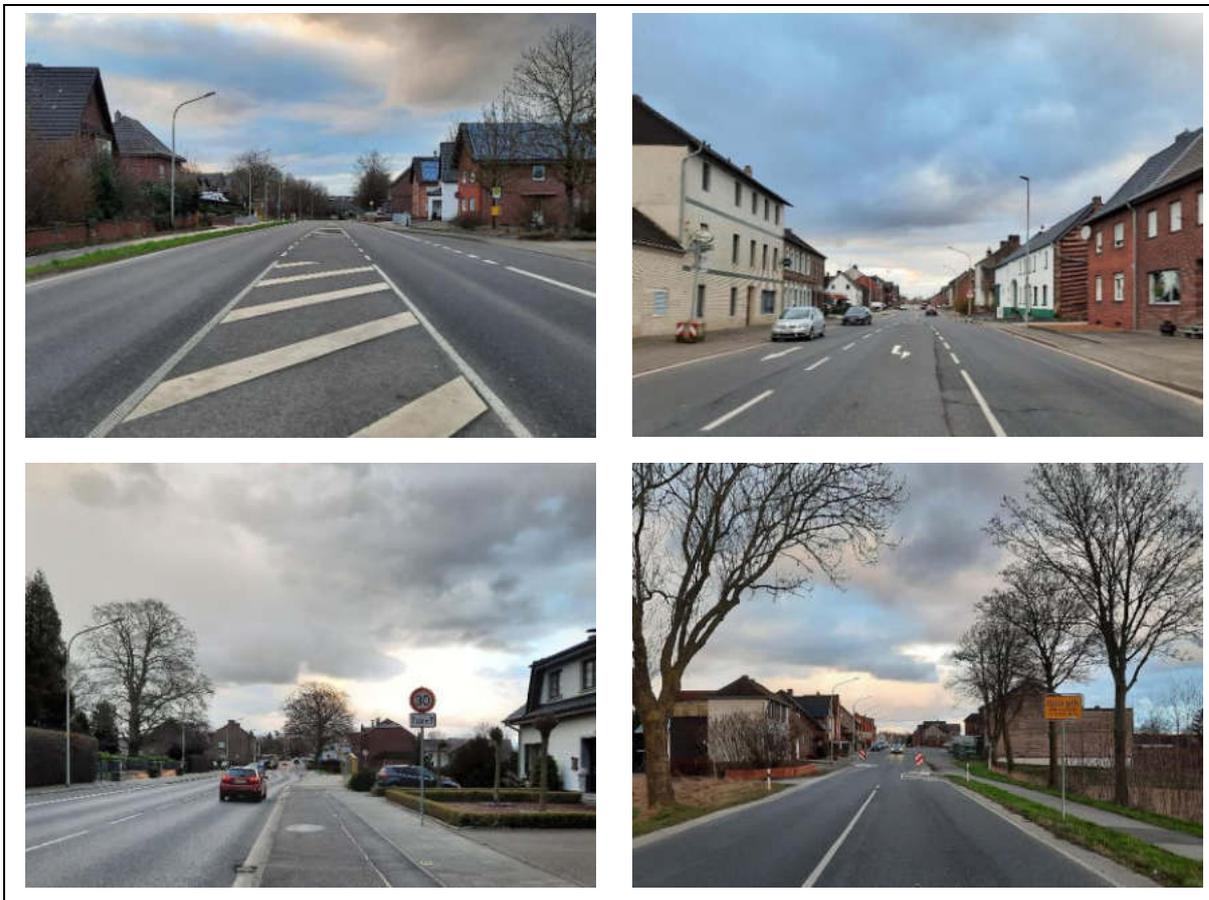


Abbildung 10: Straßenräumliche Situation L47, Karl-Arnold-Str. im heutigen Zustand

Oben links: Ortseinfahrtbereich aus Richtung Geilenkirchen

Oben rechts: Ortsdurchfahrt mit geschlossener Randbebauung (Birgdener Str. – Marienstr.)

Unten links: Bereich mit vorhandener Geschwindigkeitsreduzierung (Höhe Blasiusstr.)

Unten rechts: Ortseinfahrt aus Richtung Gangelt

Auf den Abschnitt L47, Karl-Arnold-Straße entfallen mit ca. 400 Personen rund 30 % der im Stadtgebiet von Lärmemissionen aus Straßenverkehrslärm von $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Personen. Davon erfahren rund 200 Personen Pegel von $L_{DEN} > 65$ dB(A) und 76 Personen Pegel von $L_{DEN} > 70$ dB(A). Insofern stellt der Abschnitt einen Schwerpunkt der Maßnahmenuntersuchung dar. Die Lärmkennziffer LKZ bezogen auf L_{DEN} liegt in weiten Teilen der Ortsdurchfahrt zwischen 100 und 400, im Mittel über den gesamten Abschnitt ergibt sich ein Wert von 180. Im Nachtzeitraum (L_{Night}) liegt die Lärmkennziffer im Mittel bei 115, maximal wird ein Wert von 240 erreicht.

Bauliche Schallschutzanlagen wie z.B. Lärmschutzwände scheiden innerhalb der Ortsdurchfahrt schon aus städtebaulichen Gründen aus. Daher ist eine Minderung der Lärmemission der L47 vorrangig über verkehrsrechtliche Maßnahmen bzw. bauliche Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche erreichbar. Unter Berücksichtigung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung werden in diesem Zusammenhang die folgenden Maßnahmen betrachtet (siehe auch Abbildung 11):

- VAR1: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum (22-06 Uhr)
- VAR2: Durchfahrtsverbot für Lkw > 3,5 t (außer Anlieger)
- VAR3: Kombination der Maßnahmen VAR1 und VAR2
- VAR4: Fahrbahnerneuerung mit Lärmoptimiertem Asphalt

Bei dem o.g. Grad der Betroffenheit von Lärmpegeln von $L_{DEN} > 65$ dB(A) erscheinen verkehrsrechtliche Maßnahmen (VAR1 bis VAR3) als gerechtfertigt, da zumindest in Teilbereichen eine Überschreitung der als Zumutbarkeitsgrenze anerkannten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (siehe Kapitel 1.4) zu erwarten ist¹⁸. Insbesondere das Vorliegen von Pegeln von $L_{DEN} > 70$ dB(A), die Lärmpegel im Bereich der Grenze der Gesundheitsgefährdung erwarten lassen, bestätigt diese Einschätzung.

Bauliche Maßnahmen im Straßenraum, wie z.B. Mittelinseln sowie die Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren, können zur Geschwindigkeitsdämpfung beitragen und sind daher zur Unterstützung der verkehrsrechtlichen Beschränkungen grundsätzlich sinnvoll. Dies gilt in besonderem Maße auch für die Ortseingänge. In Abhängigkeit von den Empfehlungen des in Bearbeitung befindlichen Mobilitätskonzepts sollten daher im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplans entsprechende flankierende Maßnahmen geprüft werden.

¹⁸ Der Nachweis im Detail ist auf Grundlage der in der 16. BImSchV vorgeschriebenen Rechenverfahren zu führen; diese unterscheiden sich von dem in der Lärmkartierung angewandten Verfahren.

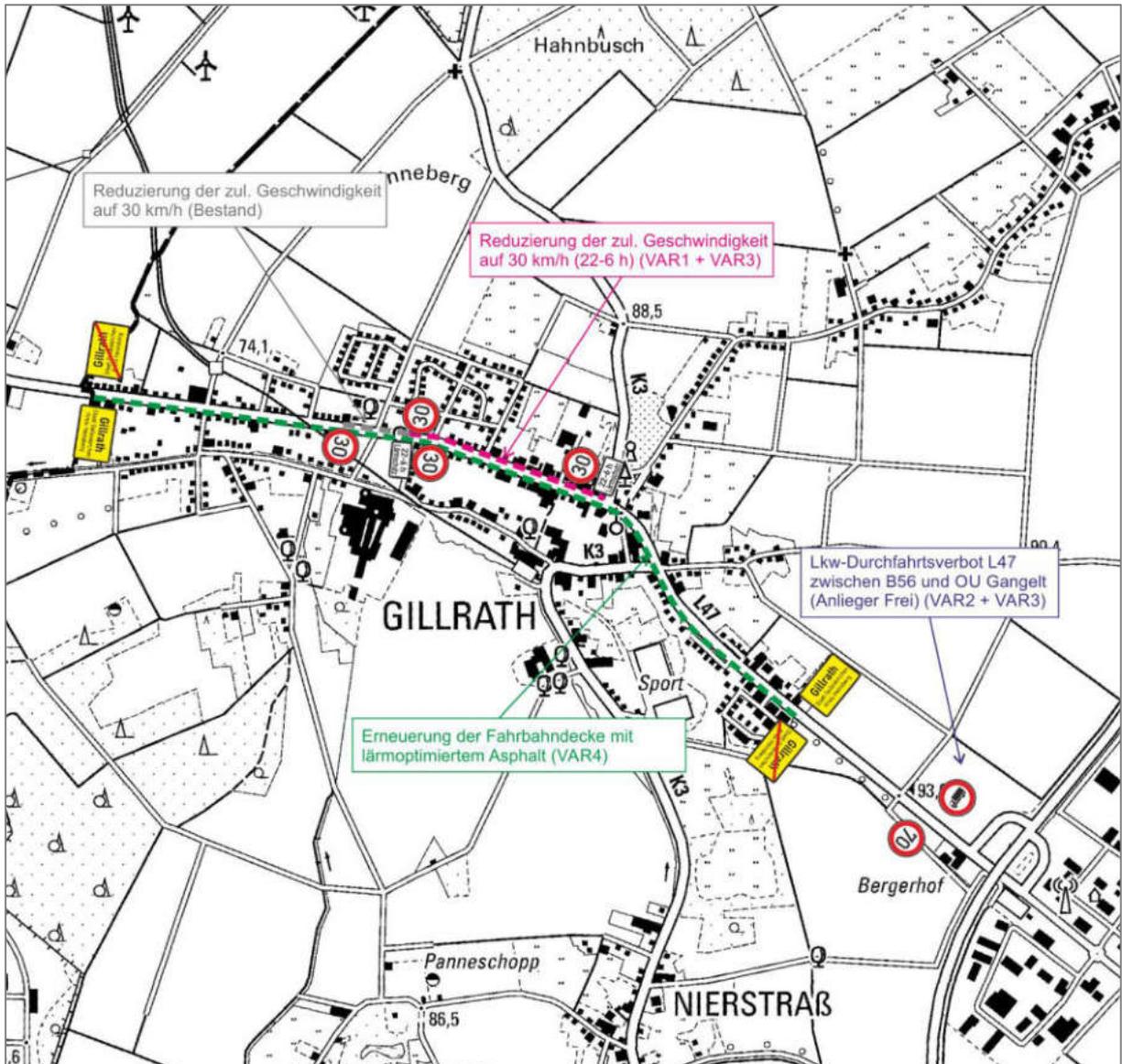


Abbildung 11: Untersuchte Varianten im Abschnitt L47, Karl-Arnold-Strasse

Kartengrundlage © Geobasis.NRW

Die Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum erscheint insbesondere für den am stärksten betroffenen Abschnitt zwischen den Einmündungen K3, Birgdener Straße und Blasiusstraße¹⁹ verhältnismäßig. In VAR1 wurde daher die Maßnahme in dem genannten Bereich betrachtet. Bei Umsetzung der Maßnahme kann die Zahl der Einwohner, die von Pegeln $L_{DEN} > 70$ dB(A) betroffen sind, um 22 Personen reduziert werden. Über alle bewerteten Pegelbereiche ergibt sich eine Reduzierung der Lärmschadenskosten von rund 5.000 € / a (vgl. Tabelle 4). Im Nachtzeitraum ergibt sich insbesondere eine Reduzierung im Pegelbereich von 60...65 dB(A).

¹⁹ In diesem Abschnitt werden die höchsten Werte der Lärmkennziffer erreicht, vgl. Abbildung 2 auf Seite 9.

Ein Durchfahrtsverbot für den ortsfremden Schwerverkehr (VAR2) war eine der häufigsten Anregungen aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung und wird seit Verkehrsfreigabe der B56n auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung diskutiert. Dabei wird auch vermutet, dass Lkw-Fahrer die mautpflichtige B56n über die „alte B56“ und damit u.a. durch die OD Gillrath im Zuge der mautfreien L47 umgehen. Eine überschlägliche Bewertung unter Anwendung eines bei IVV vorhandenen Verkehrsmodells ergab, dass bei der Einrichtung eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf der L47 zwischen dem Anschluss B56 und der Ortsumgehung Gangelt etwa 75 % des heute über die L47 verlaufenden Lkw-Verkehrs verlagert werden kann. Dies entspricht rund 650 Lkw pro Tag (DTV), ein Großteil davon im Bereich der Last- und Sattelzüge (Lkw2). Mit der Verlagerung kann eine Entlastung sowohl der Ortsdurchfahrt Gillrath erreicht werden, die Zahl der von Pegeln $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ betroffenen Einwohner sinkt um 40 Personen, wobei insbesondere eine Reduzierung der von Pegeln $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ betroffenen Personen erreicht werden kann. Damit ergibt sich eine Reduzierung der Lärmschadenskosten von rund 19.500 €. Es ist jedoch zu beachten, dass durch das Durchfahrtsverbot auch Mehrbelastungen auf anderen, ebenfalls von der Lärmkartierung betroffener Strecken (u.a. die B56), zu erwarten sind.

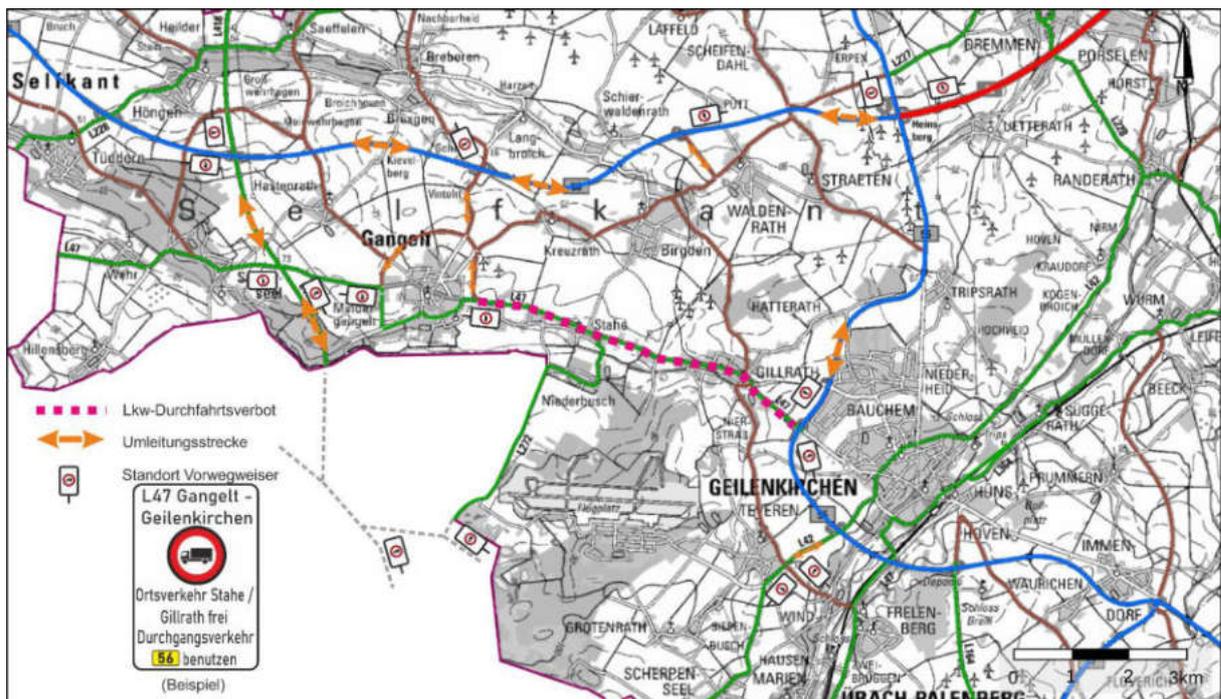


Abbildung 12: Umleitungskonzept für mögliches Lkw-Durchfahrtsverbot L47

Quellenvermerk: © Geobasis.NRW / (www.tim-online.nrw.de)
 Datenlizenz Deutschland (<https://www.govdata.de/dl-de/zero-2-0>)

Die Einrichtung eines Lkw-Durchfahrtsverbots erfordert eine großräumige Beschilderung zur Umlenkung des Schwerverkehrs. Ein mögliches Umleitungskonzept zeigt Abbildung 12. Die

Maßnahme erfordert eine detaillierte Planung in enger Abstimmung mit allen betroffenen Straßenbaulastträgern (Autobahn GmbH, Straßen.NRW, Kreis Heinsberg, ggf. niederländische Behörden), den zuständigen Straßenverkehrsbehörden sowie der ebenfalls betroffenen Gemeinde Gangelt. Daher ist das dargestellte Konzept als erste Entwurfsskizze zu verstehen. Im Rahmen der detaillierten Planung wären auch die Verkehrsverlagerungen in andere Straßenräume zu ermitteln und zu bewerten.

Eine Kombination des Lkw-Durchfahrtsverbots mit der Geschwindigkeitsbegrenzung im Nachtzeitraum (VAR3) lässt eine weitere Reduzierung der von Lärmemissionen betroffenen Personen erwarten; insbesondere wird die Betroffenheit von Pegeln $L_{DEN} > 70$ dB(A) bis auf wenige Personen reduziert. Die Lärmschadenskosten reduzieren sich gegenüber dem Istzustand um rund 24.400 € / a.

Durch die in VAR4 betrachtete Fahrbahnerneuerung mit lärmtechnisch optimiertem Asphalt (LOA) kann eine Reduzierung der Zahl der von Lärmpegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Einwohner um 47 Personen erreicht werden, die Anzahl der betroffenen Einwohner in den Pegelbereichen $L_{DEN} > 70$ dB(A) kann bis auf einzelne Personen reduziert werden. Die Reduzierung der Lärmschadenskosten beträgt rund 28.200 € pro Jahr.

In Tabelle 4 sind die Wirkungen der vier untersuchten Varianten gegenübergestellt. Es zeigt sich, dass sowohl die verkehrsrechtlichen Maßnahmen, hier insbesondere in der Kombination des Lkw-Durchfahrtsverbots mit der Geschwindigkeitsreduzierung im Nachtzeitraum (VAR3), als auch die Fahrbahnerneuerung (VAR4) eine Verbesserung in ähnlicher Größenordnung erwarten lässt. Insofern sind beide Maßnahmen als wirksam und empfehlenswert zu bewerten. Grundsätzlich wäre auch eine Kombination beider Maßnahmen denkbar.

Pegelbereich L_{DEN} [dB(A)]	55...59	60..65	65..70	70..75	>75	Gesamt (>55dB)	LSK [€/a]	Nutzen [€/a]
IST	87	106	126	76	0	395	104.100 €	
VAR1	87	108	141	54	0	390	99.050 €	5.050 €
VAR2	81	122	132	24	0	359	84.650 €	19.450 €
VAR3	84	129	134	8	0	355	79.700 €	24.400 €
VAR4	88	129	129	2	0	348	75.900 €	28.200 €

Tabelle 4: Betroffene Einwohner im Abschnitt L47, Karl-Arnold-Str. nach Lärmpegelbereichen (L_{DEN}) und Lärmschadenskosten

3.2.5 Abschnitt L42, Berliner Ring

Der rund 850 m lange Abschnitt umfasst den Verlauf der L42, Berliner Ring zwischen dem Kreisverkehr Sittarder Straße und dem Kreisverkehr Heinsberger Straße / Landstraße. Der gesamte Abschnitt liegt in der Ortsdurchfahrt Geilenkirchen. In dem ca. 200 m langen Abschnitt zwischen der Überführung Bauchemer Gracht und dem Knotenpunkt Feldstraße / Erlenweg ist seit Mai 2024 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet; in den übrigen Teilabschnitten gilt die nach StVO innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

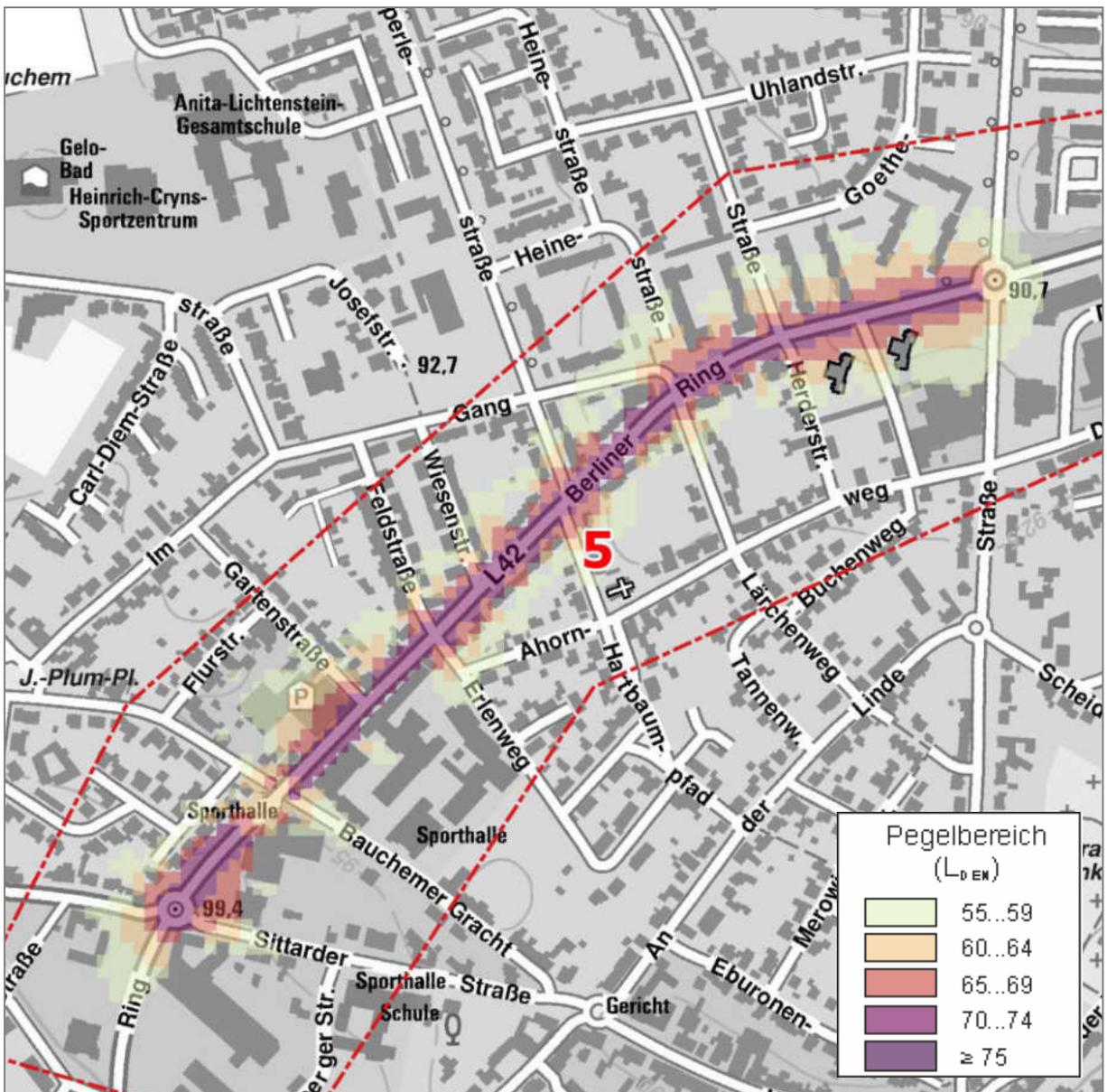


Abbildung 13: Bereich L42, Berliner Ring (Ist-Zustand)

Quelle: Lärmkartierung © LANUV | Kartengrundlage © Geobasis.NRW

Der kartierte Abschnitt des Berliner Rings ist beidseitig mit Ein- und Mehrfamilienhäusern angebaut. Insbesondere der östliche Teilabschnitt zwischen der Einmündung Im Gang und dem Kreisverkehr Heinsberger Straße / Landstraße ist durch verdichtete Wohnbebauung in Geschossbauweise geprägt. Im westlichen Teilabschnitt zwischen der Überführung Bauchemer Gracht und der Einmündung Erlenweg liegen die Gebäude der Berufskollegs des Kreises Heinsberg im Einflussbereich der kartierten Lärmemission.



Abbildung 14: Straßenräumliche Situation L42, Berliner Ring im heutigen Zustand

Links: Reihenhausbauweise im Bereich westlich Quimperléstr.

Rechts: verdichtete Bauweise im Bereich Gerhard-Hauptmann-Str. – Landstr.

Die Lärmkennziffer LKZ als Maß der Betroffenheit liegt im kartierten Bereich (bezogen auf L_{DEN}) im Mittel bei 300, in der Spitze wird ein Wert von 920 und damit der höchste Wert der im Stadtgebiet Geilenkirchen kartierten Hauptverkehrsstraßen erreicht. Die absolute Zahl von Peggeln über 55 dB(A) L_{DEN} betroffener Einwohner beträgt 412 Personen und damit rund ein Drittel aller betroffenen Einwohner im Stadtgebiet²⁰.

Aufgrund der Lage im angebauten Bereich werden hier zur Lärminderung vorrangig verkehrsrechtliche Maßnahmen bzw. bauliche Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche betrachtet:

- Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
 - VAR1: Reduzierung auf 30 km/h im Nachtzeitraum (22-06 Uhr)
 - VAR2: Reduzierung auf 30 km/h ganztägig
- Fahrbahnerneuerung mit Lärmoptimiertem Asphalt (VAR3)

²⁰ In der Lärmkartierung und der darauf basierenden Betroffenheitsermittlung ist die im Mai 2024 umgesetzte Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Berufskollegs (Bauchemer Gracht – Feldstraße) noch nicht berücksichtigt.

Die im Mai 2024 aus Gründen der Verkehrssicherheit umgesetzte Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich der Berufskollegs wurde in VAR1 und VAR2 übernommen bzw. auf den Bereich ab der Sittarder Straße ausgedehnt.

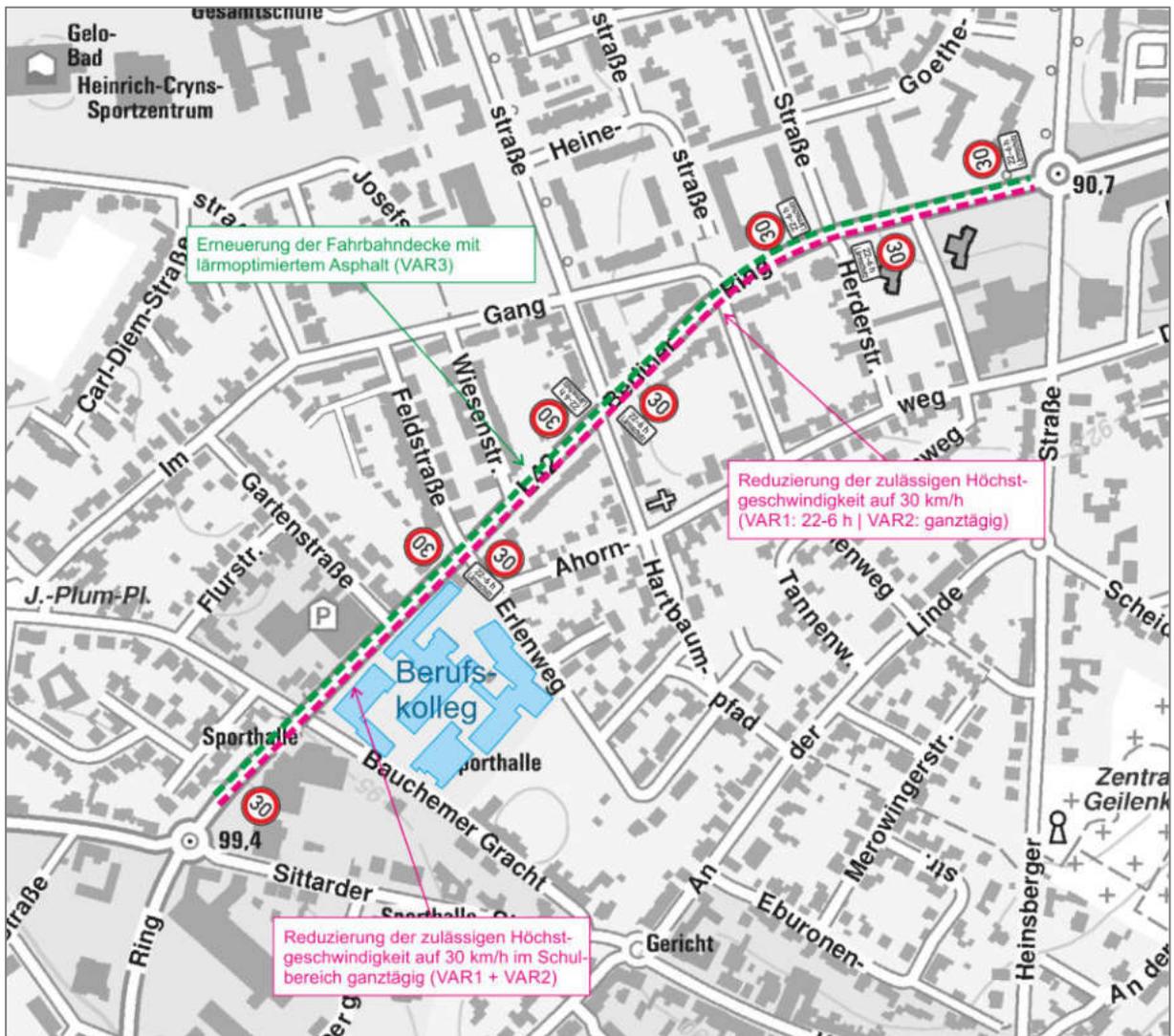


Abbildung 15: Untersuchte Varianten im Abschnitt L42, Berliner Ring

Kartengrundlage © Geobasis.NRW

Wie aus Tabelle 5 hervorgeht, kann durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum (VAR1) die Zahl der von Lärmpegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Einwohner im Abschnitt L42, Berliner Ring um 80 Personen reduziert werden; die Anzahl der betroffenen Einwohner in den Pegelbereichen über 65 dB(A) geht um 45 Personen zurück. Weiterhin ergibt sich eine Reduzierung der Lärmschadenskosten um rund 18.000 € pro Jahr.

Wird die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h auf den gesamten Tag ausgeweitet (VAR2), kann eine weitere Reduzierung der Zahl von Verkehrslärm betroffener Einwohner erwartet werden. Dabei ergibt sich insbesondere eine Reduzierung in den Pegelbereichen (L_{DEN}) 60...65 dB(A) und 65...70 dB(A) und damit eine Reduzierung der Lärmschadenskosten gegenüber dem Istzustand von knapp 32.000 €.

Eine Erneuerung der Fahrbahndecke mit lärmoptimiertem Asphalt (VAR3) lässt, wie aus Tabelle 5 deutlich wird, ähnliche Wirkungen erwarten wie die ganztägige Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit.

Pegelbereich L_{DEN} [dB(A)]	55...59	60..65	65..70	70..75	>75	Gesamt (>55dB)	LSK [€/a]	Nutzen [€/a]
IST	182	143	83	4	0	412	76.350 €	
VAR1	143	147	42	0	0	332	58.250 €	18.100 €
VAR2	139	121	16	0	0	276	44.750 €	31.600 €
VAR3	139	120	16	0	0	275	44.550 €	31.800 €

Tabelle 5: Betroffene Einwohner im Abschnitt L42, Berliner Ring nach Lärmpegelbereichen (L_{DEN}) und Lärmschadenskosten

Unter Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen (siehe Kapitel 0) wird die Erneuerung der Fahrbahndecke (VAR3) als Vorzugsvariante empfohlen. In Abhängigkeit von den Empfehlungen des in Bearbeitung befindlichen Mobilitätskonzepts sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob eine über die Deckenerneuerung hinaus gehende Umgestaltung des Straßenraums, z.B. zur Verbesserung der Radverkehrsführung oder der Überquerbarkeit für Fußgänger, möglich ist.

Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich zwischen Feldstraße / Erlenweg und Heinsberger Straße / Landstraße kann als temporäre Maßnahme bis zur Realisierung der Deckenerneuerung empfohlen werden. Mittel- bis langfristig sollte der baulichen Maßnahme der Vorzug gegeben werden, da die Wirkung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen von dem Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmer abhängig ist. Darüber hinaus wird durch die Geschwindigkeitsreduzierung der Verkehrsablauf im Zuge der Landesstraße beeinträchtigt²¹, was sich u.a. auch negativ auf die Fahrzeiten im Linienbusverkehr (Linien SB1, 410 u.a.) auswirkt.

²¹ Die zum Durchfahren des gesamten, ca. 850 m langen Abschnitts erforderliche Zeit steigt von ca. 60 s bei 50 km/h auf ca. 100 s bei 30 km/h.

3.2.6 Abschnitt L164

Der kartierte Abschnitt umfasst den rund 1,6 km langen Abschnitt der L164 zwischen der B56 und der Stadtgrenze Übach-Palenberg. Der Abschnitt verläuft außerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 100 km/h, lediglich vor dem Knotenpunkt B56 wird diese in Fahrtrichtung Geilenkirchen auf 70 km/h reduziert. Bis 2012 war die Strecke als Bundesstraße B221 gewidmet, die Umwidmung zur Landesstraße erfolgte nach Fertigstellung der östlich parallel verlaufenden B57n.

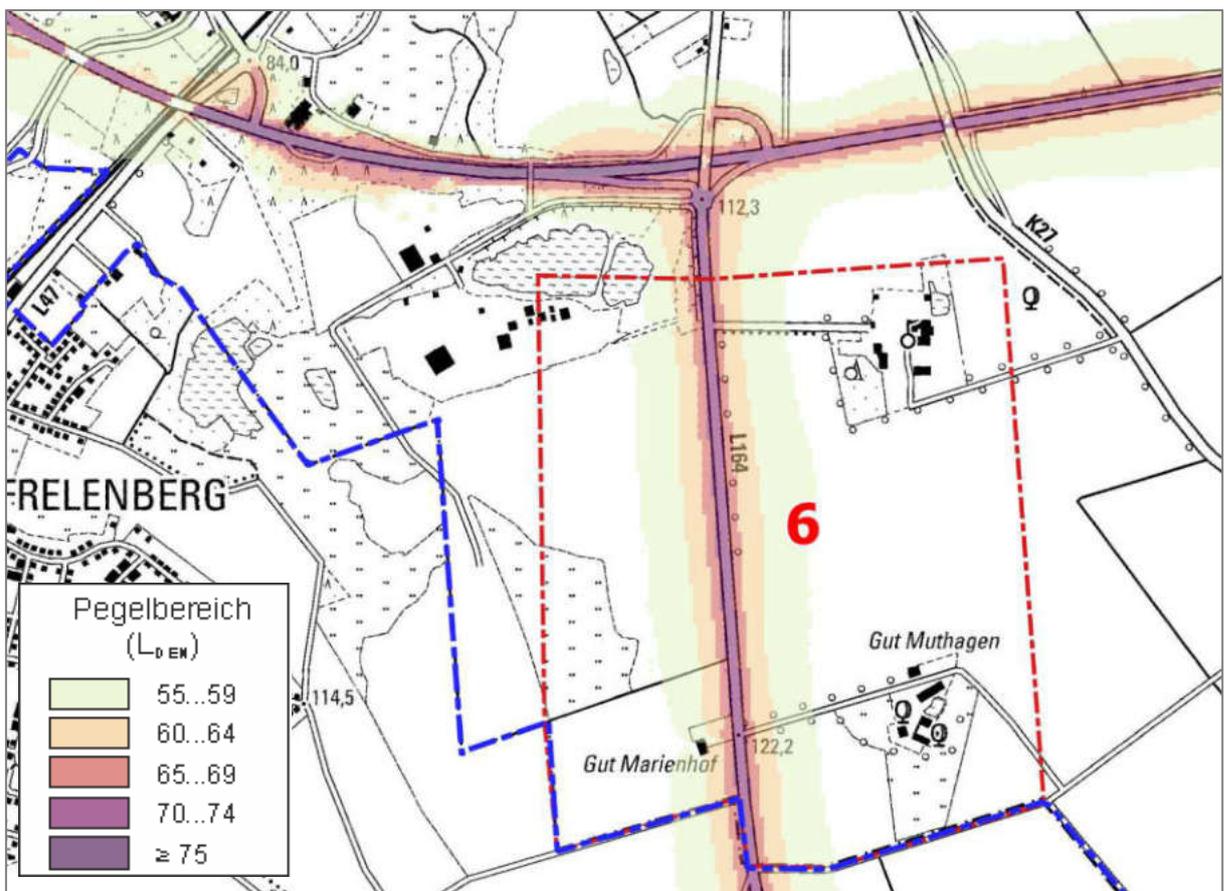


Abbildung 16: Bereich L164 (Ist-Zustand)

Quelle: Lärmkartierung © LANUV | Kartengrundlage © Geobasis.NRW

Die Straße ist nahezu vollständig anbaufrei, lediglich im Bereich des Gehöfts Gut Marienhof sind nach der Lärmkartierung einzelne Gebäude von Emissionen (L_{DEN}) über 55 dB(A) betroffen.

Aufgrund der sehr geringen Betroffenheit werden im Lärmaktionsplan keine Maßnahmen zur Lärminderung untersucht. An den einzelnen betroffenen Gebäuden besteht unter Umständen Anspruch auf Lärmsanierung, dies wäre im Einzelfall zu prüfen.

3.2.7 Zusammenfassende Empfehlung und Bewertung

Die Empfehlungen für die untersuchten Bereiche lauten unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Bewertung (siehe Kapitel 5.1.3):

Abschnitt	Maßnahme(n)
B56, Tripsrath – Niederheid – Hatterath	keine Veränderung; bei ohnehin anfallender Deckenerneuerung Prüfung von lärm minderndem Ausbau
B56, Geilenkirchen	keine Veränderung
B56, Immendorf – Waurichen	keine Veränderung
L47, Karl-Arnold-Str.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum (22-06 Uhr) ▪ Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr > 3,5 t ▪ bei ohnehin anfallender Deckenerneuerung: Prüfung von lärm minderndem Ausbau
L42, Berliner Ring	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ▪ Mittelfristig (spätestens bei Instandsetzungserfordernis): Deckenerneuerung mit lärm optimiertem Asphalt (LoA) oder vergleichbarem lärm minderndem Ausbau
L164	keine Veränderung

Tabelle 6: Empfohlene Maßnahmen zur Lärminderung

Bei Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen (ohne zur Prüfung empfohlene Maßnahmen bei anfallender Deckenerneuerung) fallen insgesamt Kosten in Höhe von ca. 272.000 € an (vgl. Kapitel 5.1). Dem gegenüber steht ein jährlicher Nutzen aus eingesparten Lärmschadenskosten in Höhe von ca. 56.200 €.

Der Lärmaktionsplan des EBA enthält keine gesonderten Maßnahmen an Haupt Eisenbahnstrecken im Stadtgebiet Geilenkirchen, da für alle betroffenen Bereiche bereits Maßnahmen in Vorbereitung sind (siehe Kapitel 3.1).

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Als langfristige Strategie zur nachhaltigen Minderung der Immissionen aus Straßenverkehrslärm steht die Vermeidung von Kfz-Fahrten bzw. die Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) im Vordergrund. Die Stadt Geilenkirchen stellt aktuell ein Mobilitätskonzept auf, in dem entsprechende Maßnahmen definiert werden.

Die Möglichkeiten zur Beeinflussung der im Lärmaktionsplan betrachteten Straßen durch Mobilitätsmaßnahmen sind allerdings aufgrund der Klassifizierung als Bundesfernstraßen bzw. Landesstraßen mit grenzüberschreitender Bedeutung und dem damit verbundenen hohen Anteil von Durchgangsverkehr eher begrenzt.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Als ruhige Gebiete im Sinne von §47 (2) Satz 2 BImSchG kommen in ländlichen Gemeinden großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (Verkehrs-, Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind und vor einer Zunahme von Lärmauswirkungen geschützt werden sollen.

Zur Identifizierung möglicher ruhiger Gebiete werden in der Praxis verschiedene Kriterien herangezogen, die häufig auch kombiniert werden.

- Akustische Kriterien: Nach UBA²² werden absolute Pegel von 40 bis 55 dB(A) L_{DEN} als Kriterium genannt, wobei der untere Wert für sehr ruhige Gebiete gilt, der obere Wert wird in der Regel als maximal zulässiger Wert verwendet. In einem Leitfaden des Landes Hessen²³ wird ein Wert von $L_{DEN} < 45$ dB(A) im Kern- und im Randbereich als Kriterium für ein „Ruhiges Gebiet auf dem Land“ genannt.
- Kriterien zu Lage und Flächengröße: Ruhige Gebiete auf dem Land sollen große, außerhalb der Siedlungsgebiete liegende Flächen sein. Als Flächengröße werden sowohl vom UBA als auch im Leitfaden des Landes Hessen als Richtwert 30 bis 6.400 ha angegeben.

²² Umweltbundesamt (Hrsg.): Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung. Dessau-Roßlau, November 2018

²³ Land Hessen - Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen, Kassel: Ruhige Gebiete und innerstädtische Erholungsflächen – Leitfaden für Kommunen in Hessen. November 2023

- Kriterien zur Flächennutzung: Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen Gebiete in Betracht, die der Freizeit und Erholung dienen sollen. Weiterhin werden u.a. Naturschutzgebiete, Landwirtschaftliche Flächen, Wald-, Wasser- und Moorflächen genannt.

Zur Überprüfung der akustischen Kriterien können unter Berücksichtigung typischer Ausbreitungssituationen nach DIN 18005 die Abstände von Verkehrslärmquellen gemäß Tabelle 7 angenommen werden. Für Gebiete, die größere als die genannten Abstände zu den Quellen aufweisen, kann von Lärmpegeln im Bereich von $L_{DEN} < 45 \text{ dB(A)}$ ausgegangen werden.

Art der Lärmquelle	Abstand von der Achse [m]
Autobahn	3.000
Bundesstraße	2.000
Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraße	1.000
Gemeindestraße	500
Schienenstrecke	2.000

Tabelle 7: Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zur Einhaltung eines Pegels von $L_{DEN} < 45 \text{ dB(A)}$ im Randbereich ruhiger Gebiete auf dem Land

Nach Anwendung der zuvor genannten Abstände auf die maßgeblichen Verkehrslärmquellen (Straßen- und Schienenverkehr) in Geilenkirchen²⁴ ergeben sich vier mögliche Flächen im Stadtgebiet (siehe Abbildung 17 und Tabelle 8).

Nr.	Bezeichnung	Lage	Größe [ha]	Nutzung	Schutzart ²⁵
1	Gereonsweiler Fließ	Südlich Beeck	24,6	Landwirtschaft, Gewässerfläche	Tlw. LSG
2	Hover Busch	Südlich Hoven	5,5	Landwirtschaft, Wald	LSG
3	Alleebusch	Westlich Bocket	25,0	Landwirtschaft, Wald	LSG
4	Teverener Heide	Westlich Grotenrath	290	Landwirtschaft, Wald, Gewässerflächen, Erholungsgebiet	Tlw. NSG, tlw. LSG

Tabelle 8: Mögliche ruhige Gebiete im Stadtgebiet nach akustischen Kriterien

²⁴ Hier wurden auch Auswirkungen von Verkehrslärmquellen außerhalb des Stadtgebiets berücksichtigt. Die relevanten Straßen auf niederländischem Gebiet (Waubacherweg, Rimbürgerweg, Europaweg Noord) wurden dabei wie Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen betrachtet, der „Buitenring“ (N300) wie Bundesstraßen.

²⁵ LSG: Landschaftsschutzgebiet / NSG: Naturschutzgebiet

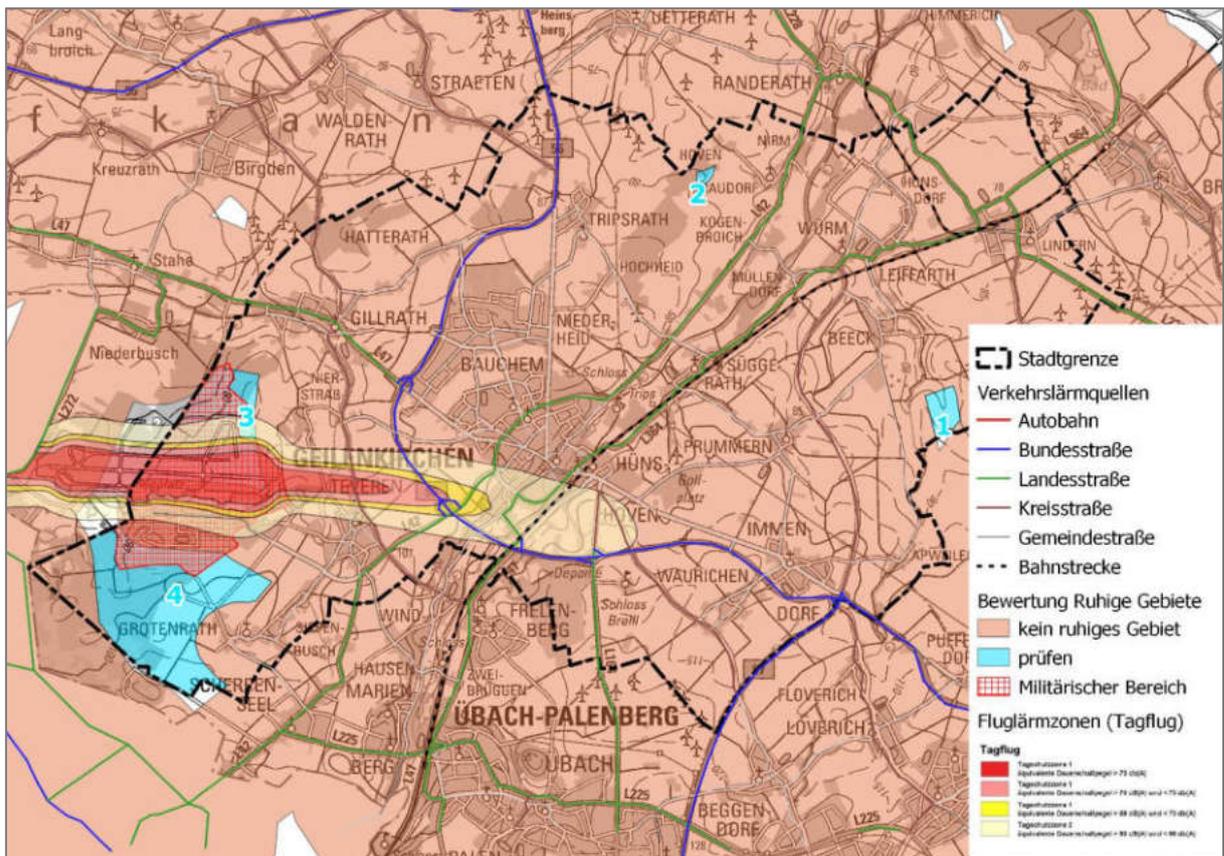


Abbildung 17: Prüfung möglicher „ruhiger Gebiete“ in Geilenkirchen

Die Flächen „Gereonsweiler Fließ“ (1) und „Hover Busch“ (2) erfüllen zwar aufgrund der Abstände zu Verkehrslärmquellen die akustischen Kriterien, weisen jedoch keine maßgebliche Erholungsfunktion auf, da sie für die Öffentlichkeit nicht oder nur schwer zugänglich sind.

Die Flächen „Alleebusch“ (3) und vor allem die „Teverener Heide“ (4) sind dagegen durchaus als Erholungsflächen zu bezeichnen, die Teverener Heide als Naturschutzgebiet mit einer Vielzahl von Einzelbiotopen stellt ein über die Stadtgrenzen hinaus attraktives Freizeit- und Erholungsgebiet dar, so dass dieses für die Ausweisung als „ruhiges Gebiet“ prädestiniert erscheint. Jedoch ist bei beiden Flächen zu beachten, dass diese in räumlicher Nähe zum militärischen Flugplatz Geilenkirchen-Teveren liegen. Dies schränkt einerseits die als Erholungsraum nutzbare Fläche ein²⁶, andererseits sind Auswirkungen durch den Fluglärm zu beachten.

²⁶ Als militärischer Bereich ausgewiesene Flächen wurden bei der Ermittlung der Flächengröße möglicher ruhiger Gebiete (siehe Tabelle 8) bereits ausgenommen.

In Abbildung 17 sind zusätzlich zu den Einflussbereichen der Verkehrslärmquellen aus Straßen- und Schienenverkehr auch die Fluglärmzonen aus dem Lärmschutzkonzept der Bezirksregierung Köln dargestellt. Demnach reicht die in einem Abstand von ca. 750 m von der Start- und Landebahn verlaufende 63 dB(A)-Isophone in das Gebiet „Alleebusch“ herein, das Gebiet „Teverener Heide“ wird am nördlichsten Rand davon tangiert. Insofern ist davon auszugehen, dass beide Flächen durch Fluglärm beeinflusst werden²⁷.

Unter Berücksichtigung der zuvor erläuterten Kriterien werden daher im Lärmaktionsplan keine „ruhigen Gebiete“ im Stadtgebiet festgesetzt. Das zweifelsfrei vorhandene Schutzbedürfnis der Fläche „Teverener Heide“ im Hinblick auf Erholungsfunktion wird unabhängig von der Lärmaktionsplanung durch die naturschutzrechtlichen Anforderungen sichergestellt.

²⁷ Unter der überschläglichen Annahme, dass eine Verdoppelung des Abstandes von einer Linienschallquelle eine Pegelminderung von 4 dB(A) bewirkt (vgl. DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, 4.1.2), wird der für ruhige Gebiete als maximal zulässig angegebene Wert von 55 dB(A) erst in einer Entfernung von 3.000 m von der Landebahn erreicht; dieser Abstand überschreitet nach Norden die Abgrenzung der Fläche „Alleebusch“ deutlich und reicht an die südliche Grenze der Fläche „Teverener Heide“ heran.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

3.5.1 Straßenverkehrslärm

Die Zahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm aufgrund der Maßnahmen reduziert²⁸, wurde mit Hilfe der vom LANUV bereitgestellten Web-Anwendung „ODEN-Systems“ ermittelt. Wie aus Tabelle 9 hervorgeht, ergibt sich bei Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen in den Abschnitten L47, Karl-Arnold-Straße und L42, Berliner Ring, eine Verbesserung für ca. 800 Personen. Werden darüber hinaus auch die für den Fall ohnehin anfallender Deckenerneuerungen empfohlenen Maßnahmen im Abschnitt B56, Tripsrath – Niederheid – Hatterath umgesetzt, erhöht sich die Zahl um weitere 250 Personen auf insgesamt 1.050 Personen. Dies entspricht ca. 80 % der von der Kartierung erfassten Personen, die im heutigen Zustand Lärmpegeln von mindestens 55 dB(A) L_{DEN} ausgesetzt sind.

Abschnitt	Empfohlene Maßnahmen	Empfohlene und optionale Maßnahmen
B56, Tripsrath – Niederheid – Hatterath	-	250
B56, Geilenkirchen	-	-
B56, Immendorf – Waurichen	-	-
L47, Karl-Arnold-Straße	390	390
L42, Berliner Ring	410	410
L164	-	-
Gesamt	800	1.050

Tabelle 9: Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich die Lärmbelastung bei Umsetzung der Maßnahmen reduziert

²⁸ Geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Eine Person zählt ab einem Wert von L_{DEN} ab 55 dB(A) oder einem Wert von L_{Night} ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB betragen.

3.5.2 Schienenverkehrslärm

Da keine über die bereits gemäß dem Lärmaktionsplan des EBA in Vorbereitung befindlichen Maßnahmen (siehe 3.1) hinaus gehende Maßnahmen untersucht wurden, können hier keine Angaben gemacht werden.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde in der Zeit vom 01.12.2023 bis 05.01.2024 als Online-Beteiligung durchgeführt. Dabei wurde über die Aufstellung des Lärmaktionsplans sowie die kartierten Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen informiert sowie allen interessierten Personen und Einrichtungen die Möglichkeit gegeben, sich an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen und z.B. durch Hinweise auf ein konkretes (lokales) Lärmproblem oder Vorschläge zur Minderung einer Lärmbelastung einzubringen. Die Beteiligung wurde ortsüblich bekanntgegeben.

Aus der Beteiligung sind insgesamt 46 Einwendungen eingegangen, die meisten bezogen sich auf die L47, Karl-Arnold-Straße (Bereich 4, 20 Einwendungen) und die B56 im Bereich 1, Tripsrath – Niederheid – Hatterath (11 Einwendungen). 9 Einwendungen bezogen sich auf Bereiche außerhalb der kartierten Bereiche. Für die B56 im Bereich 2 (Geilenkirchen, L47 bis L146) sowie für die L146 (Bereich 6) sind keine Einwendungen eingegangen. Die einzelnen Einwendungen sind im Anhang 1 zusammengestellt.

Die Meldungen enthielten vielfach konkrete Maßnahmenvorschläge, die bewertet und, soweit sie sachgerecht waren, im Lärmaktionsplan berücksichtigt worden sind.

Die neun Meldungen, die sich auf nicht von der Lärmkartierung erfasste Straßen bezogen, konnten im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht direkt berücksichtigt werden.

4.2 Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde in der Zeit vom 20.04.2024 bis 24.05.2024 als Online-Beteiligung durchgeführt. Dabei wurde der Entwurf zum Lärmaktionsplan der Öffentlichkeit bekannt gemacht sowie allen interessierten Personen und Einrichtungen die Möglichkeit gegeben, Hinweise bzw. Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans zu geben. Die Beteiligung wurde ortsüblich bekanntgegeben.

Aus dem Beteiligungsverfahren sind insgesamt 26 Anregungen eingegangen. Davon bezogen sich mit 17 Anregungen der überwiegende Teil auf die Maßnahmen im Abschnitt L47, Karl-Arnold-Straße (OD Gillrath). Vier Anregungen bezogen sich auf den Abschnitt B56, Tripsrath – Niederheid – Hatterath; die übrigen Anregungen hatten keinen eindeutigen Bezug zu einem konkreten Lärmproblem. Die eingegangenen Anregungen sowie deren Bewertung und ggf. Berücksichtigung im Lärmaktionsplan sind in Anhang 3 zusammengestellt (persönliche Daten der Absender wurden aus Datenschutzgründen nicht übernommen).

Auf Grundlage der eingegangenen Meldungen wurden im Lärmaktionsplan gegenüber dem Entwurf einzelne redaktionelle Änderungen vorgenommen.

4.3 Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange

Parallel zur Bearbeitung des Lärmaktionsplans wurden die relevanten Träger öffentlicher Belange beteiligt:

- Landesbetrieb Straßen.NRW, Regionalniederlassung Niederrhein
- Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Krefeld
- Kreis Heinsberg, Amt für Umwelt und Verkehrsplanung
- Stadt Geilenkirchen, Ordnungsamt
- Nachbarstädte und Gemeinden (Übach-Palenberg, Gangelt, Heinsberg, Hückelhoven, Linich und Baesweiler)
- West Verkehr GmbH als örtlich tätiges Verkehrsunternehmen im ÖPNV

Seitens des Ordnungsamts der Stadt Geilenkirchen erfolgte die Mitteilung über die im Mai 2024 erfolgte Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich der Berufskollegs an der L42, Berliner Ring auf einer Strecke von 200 m.

Seitens des Landesbetriebs Straßen.NRW wurde grundsätzlich angemerkt, dass nur bei Instandsetzungserfordernis ein Lärmindernder Asphalt eingebaut werden kann und das auch nur gemäß der für den Landesbetrieb gültigen nationalen Richtlinien. Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen und ebenfalls nach nationalen Gesetzestexten zu ermitteln und zu bewerten ist. In diesem Zusammenhang erfolgt eine erneute Beteiligung des Landesbetriebs Straßen.NRW als Träger öffentlicher Belange.

Die übrigen beteiligten Institutionen hatten keine Bedenken gemeldet bzw. keine Stellungnahme abgegeben.

Die eingegangenen Stellungnahmen und deren Berücksichtigung im Lärmaktionsplan sind im Anhang 4 dokumentiert.

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

5.1 Kostenschätzung für die untersuchten Maßnahmen

Die Kosten für die Maßnahmen wurden überschläglich unter Ansatz von pauschalen Kostensätzen ermittelt. Dabei wurden die folgenden Ansätze gewählt:

- Fahrbahnerneuerung mit lärmindernden Asphaltarten:
 - Ermittlung der zu erneuernden Fahrbahnfläche aus der betroffenen Abschnittslänge und einer typischen Fahrbahnbreite von 8,0 m (RQ 11 nach RAL 2012²⁹)
 - Kostensatz für Deckenerneuerung nach LAI³⁰, Kapitel 8.3.1: 22 € / m²
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen:
 - Ermittlung der Anzahl erforderlicher Verkehrszeichen und Masten
 - Ansatz typischer Einheitspreise für Verkehrszeichen und Masten, einschließlich Lieferung und Montage:

- StVO-Zeichen mit Mast	300,- € / Stck
- StVO-Zeichen mit Mast und Zusatzzeichen	400,- € / Stck
- Vorwegweiser mit Mast:	2.000,- € / Stck
- Anpassung vorh. Wegweisung:	250,- € / Stck

Auf die ermittelten Kosten wurden Zuschläge von 30 % für Unvorhergesehenes sowie weitere 10 % für Planungskosten angewandt. Die Ermittlung der Gesamtkosten für die betrachteten Maßnahmen je Abschnitt ist im Folgenden dargestellt.

²⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) – Ausgabe 2012

³⁰ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung. UMK-Umlaufbeschluss 40/2022. Stand 19.09.2022

5.1.1 Abschnitt B56, Tripsrath – Niederheid – Hatterath

Als Maßnahme wurde eine Deckenerneuerung mit offenporigem Asphalt (OPA) untersucht. Da die Betroffenheit nur in Teilabschnitten besteht, wurden die folgenden Teilmaßnahmen betrachtet:

- Deckenerneuerung im Bereich Tripsrath zwischen dem Abzweig der K4 nach Straeten und der Einmündung Landstraße auf einer Länge von 650 m³¹
- Deckenerneuerung im Bereich Hatterath zwischen den Anschlussstellen zur Von-Braun-Straße / Prof.-Mendel-Straße auf einer Länge von 700 m

In beiden Teilabschnitten wurde aufgrund der vorhandenen Querschnittsgestaltung eine Fahrbahnbreite von 12,0 m zugrunde gelegt. Damit ergeben sich die in Tabelle 10 zusammengestellten Kostenansätze.

Variante Maßnahmen	Kosten [€]	Unvorher- gesehenes	Planungs- kosten	Kosten
		30%	10%	
Abschnitt Tripsrath ³¹	171.500	51.450	22.295	245.245
Abschnitt Hatterath	185.000	55.500	24.050	264.550
Gesamt	356.500	106.950	46.345	509.795

Tabelle 10: Kostenschätzung für betrachtete Maßnahmen im Abschnitt B56 Tripsrath – Niederheid- Hatterath

5.1.2 Abschnitt L47, Karl-Arnold-Straße

Für den Abschnitt L47, Karl-Arnold-Straße wurde der Aufwand in den untersuchten Varianten wie folgt abgeschätzt:

- VAR1: vier Standorte von StVO-Schildern (VZ 274-30) mit Zusatzzeichen (VZ 1040-35) und Mast
- VAR2: 16 Standorte von Vorwegweisern mit Mast, zusätzlich 10 Standorte von StVO-Zeichen und 20 Anpassungen vorhandener Wegweisung

³¹ Entfällt ggf. bei Realisierung der BVWP-Maßnahme „Vierstreifiger Ausbau B56 Tripsrath – A46“ aufgrund Lärmvorsorge nach 16. BImSchV im Rahmen des Projekts

- VAR3: Kombination VAR1 und VAR2
- VAR4: Deckenerneuerung mit Lärmoptimiertem Asphalt (LOA) auf 2.000 m Länge.

Unter Berücksichtigung der Ansätze für Unvorhergesehenes und Planungskosten ergeben sich die in Tabelle 11 dargestellten Kosten.

Variante	Maßnahmen	Kosten [€]	Unvorhergesehenes	Planungskosten	Kosten
			30%	10%	
VAR1	Tempo 30 (nachts)	1.600	480	208	2.288
VAR2	Lkw-Durchfahrtsverbot	39.000	11.700	5.070	55.770
VAR3	Kombination VAR1+VAR2	40.600	12.180	5.278	58.058
VAR4	Deckenerneuerung LOA	369.500	110.850	48.035	528.385

Tabelle 11: Kostenschätzung für betrachtete Maßnahmen im Abschnitt L47

5.1.3 Abschnitt L42, Berliner Ring

Für den Abschnitt L42, Berliner Ring wurde der Aufwand in den untersuchten Varianten wie folgt abgeschätzt:

- VAR1 / VAR2: acht Standorte von StVO-Schildern (VZ 274-30) mit Zusatzzeichen (VZ 1040-35) und Mast
- VAR3: Deckenerneuerung mit Lärmoptimiertem Asphalt (LOA) auf 850 m Länge.

Unter Berücksichtigung der Ansätze für Unvorhergesehenes und Planungskosten ergeben sich die in Tabelle 11 dargestellten Kosten.

Variante	Maßnahmen	Kosten [€]	Unvorhergesehenes	Planungskosten	Kosten
			30%	10%	
VAR1	Tempo 30 (nachts)	3.200	960	416	4.576
VAR2	Tempo 30 (ganztägig)				
VAR3	Deckenerneuerung LOA	149.500	44.850	19.435	213.785

Tabelle 12: Kostenschätzung für betrachtete Maßnahmen im Abschnitt L47

5.2 Nutzen-Kosten-Betrachtung

Den unter Berücksichtigung der spezifischen Nutzungsdauern auf die jährliche Annuität umgerechneten, in Kapitel 5.1 ermittelten Investitionskosten wurden die erwarteten Einsparungen an Lärmschadenskosten aus der Maßnahmenbewertung (siehe Kapitel 3.2) als Nutzenkenngröße gegenübergestellt.

Variante	Maßnahme	Nutzen N_a [€/a]	Kosten KA [€]	Kosten K_a^{32} [€/a]	NKV
B56, Tripsrath – Niederheid- Hatterath					
VAR1	Deckenerneuerung OPA	17.200	509.795	45.600	0,38
	(nur Tripsrath)	11.500	245.245	21.950	0,53
	(nur Hatterath)	5.700	264.550	23.650	0,24
L47, Karl-Arnold-Str.					
VAR1	Tempo 30 nachts	5.050	2.288	250	20,2
VAR2	Lkw-Durchfahrtsverbot	19.450	55.770	6.100	3,19
VAR3	Kombination VAR1+2	24.400	58.058	6.350	3,84
VAR4	Deckenerneuerung LOA	28.200	528.385	47.300	0,60
L42, Berliner Ring					
VAR1	Tempo 30 nachts	18.100	4.576	500	36,2
VAR2	Tempo 30 ganztägig	31.600	4.576	500	63,3
VAR3	Deckenerneuerung LOA	31.800	213.785	19.150	1,66

Tabelle 13: Nutzen-Kosten-Bewertung der betrachteten Maßnahmen

Wie aus Tabelle 13 hervorgeht, übersteigt bei den verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Lkw-Durchfahrtsverbot) jeweils der Nutzen deutlich die anfallenden Kosten für die Beschilderung, so dass hier hohe Nutzen-Kosten-Verhältnisse erreicht werden. Insofern können die verkehrsrechtlichen Maßnahmen insgesamt empfohlen werden.

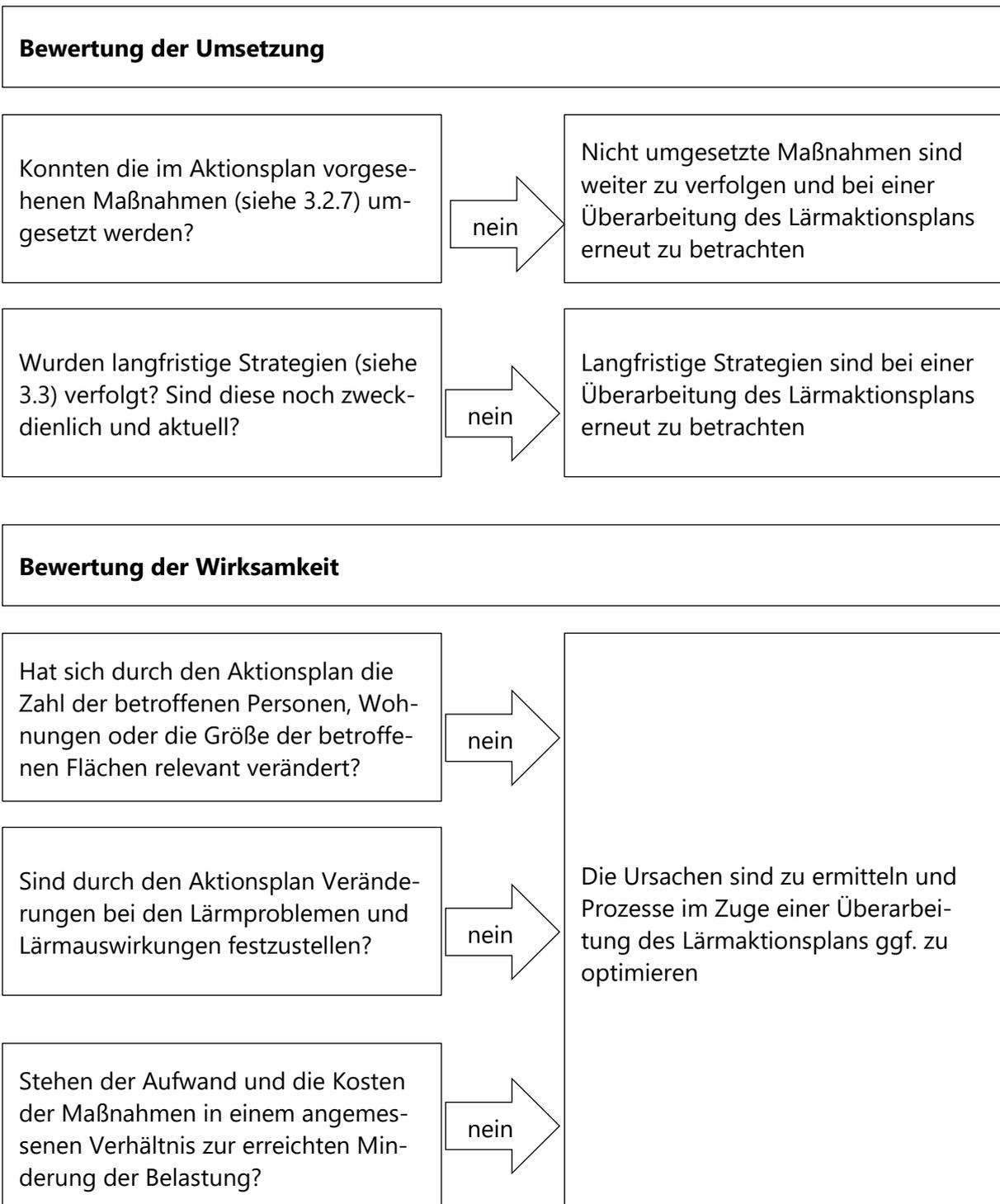
³² Die jährliche Annuität K_a ergibt sich aus den Investitionskosten KA multipliziert mit dem Annuitätsfaktor af nach EWS 1997, Formel 34. Als Zinsfuß p wurden 1,7 % angesetzt, der Abschreibungszeitraum entspricht der Nutzungsdauer der einzelnen Maßnahmenarten.

Die baulichen Maßnahmen sind mit höheren Investitionskosten verbunden, so dass die untersuchten Deckenerneuerungen in den Abschnitten B56, Tripsrath – Niederheid – Hatterath (VAR1) und L47, Karl-Arnold-Str. (VAR4) trotz vergleichsweise hoher Nutzenkennwerte nicht zu Nutzen-Kosten-Verhältnissen $> 1,0$ führen. Insofern ist die Umsetzung dieser Maßnahmen allein aus Lärmschutzgründen voraussichtlich nicht wirtschaftlich. Da jedoch z.B. Deckenerneuerungen regelmäßig anfallen, wird empfohlen in diesen Fällen erneut zu prüfen, ob die bei lärm-minderndem Ausbau anfallenden Mehrkosten im Hinblick auf den erzielbaren Nutzen einer Lärm-minderung wirtschaftlich sind. Hier ist ggf. auch ein Ausbau in Teilabschnitten zu prüfen.

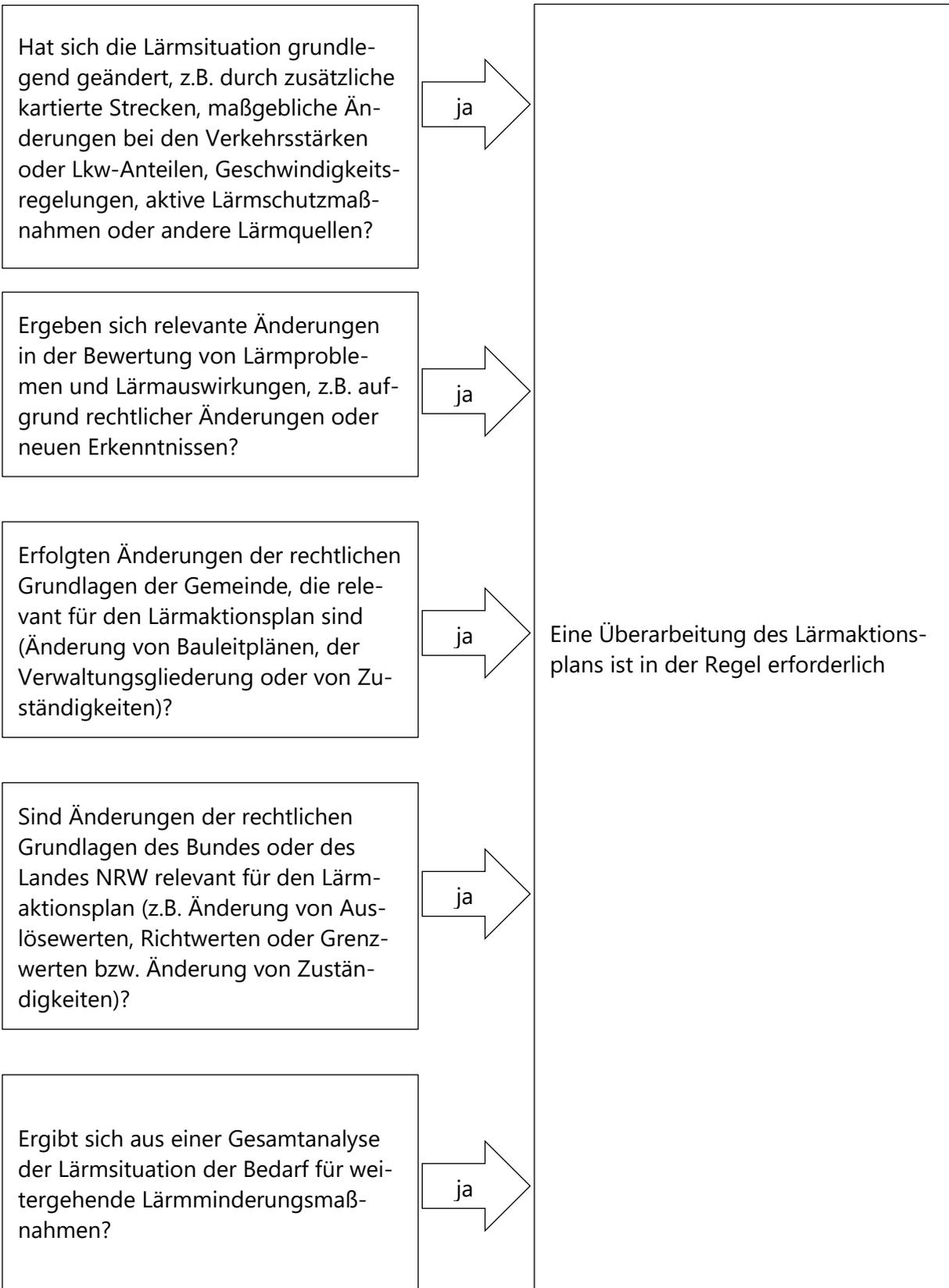
Im Abschnitt L42, Berliner Ring, wird dagegen mit der untersuchten Deckenerneuerung (VAR3) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,66 erreicht, so dass hier der Nutzen überwiegt. Da die lärm-mindernde Wirkung damit baulich erreicht wird, sollte dieser Maßnahme der Vorzug gegenüber den verkehrsrechtlichen Maßnahmen gegeben werden.

6. Evaluierung des Aktionsplans

Zur Evaluierung werden die nachfolgenden Schemata in Anlehnung an die LAI-Hinweise 2022, Anhang IV vorgesehen:



Bewertung der Änderungen von Beurteilungsgrundlagen



Bewertung der Aufstellung des Lärmaktionsplans

Waren der Entwurf und seine Ausarbeitung für die Situation der Gemeinde angemessen? Berücksichtigte der Entwurf die Lärmprobleme und -auswirkungen ausreichend und sind hinreichende planungsrechtliche Festsetzungen zum Schutz vor Umgebungslärm enthalten

nein

Erfolgte die Mitwirkung der Öffentlichkeit angemessen, rechtzeitig und effektiv?

nein

Erfolgte eine klare Federführung und eine ausreichende Kooperation mit den beteiligten Fachbereichen und -behörden?

nein

Wurden die erforderlichen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zugeleitet, einbezogen und sind sie in die Abwägung eingeflossen?

nein

Erfolgten die wesentlichen Schritte zur Aufstellung des Lärmaktionsplans rechtzeitig, mit angemessenen Fristen und entsprechend den rechtlichen Vorgaben?

nein

Die Ursachen sollten ermittelt und Prozesse im Zuge einer Überarbeitung des Lärmaktionsplans ggf. optimiert werden.

Anhang 1

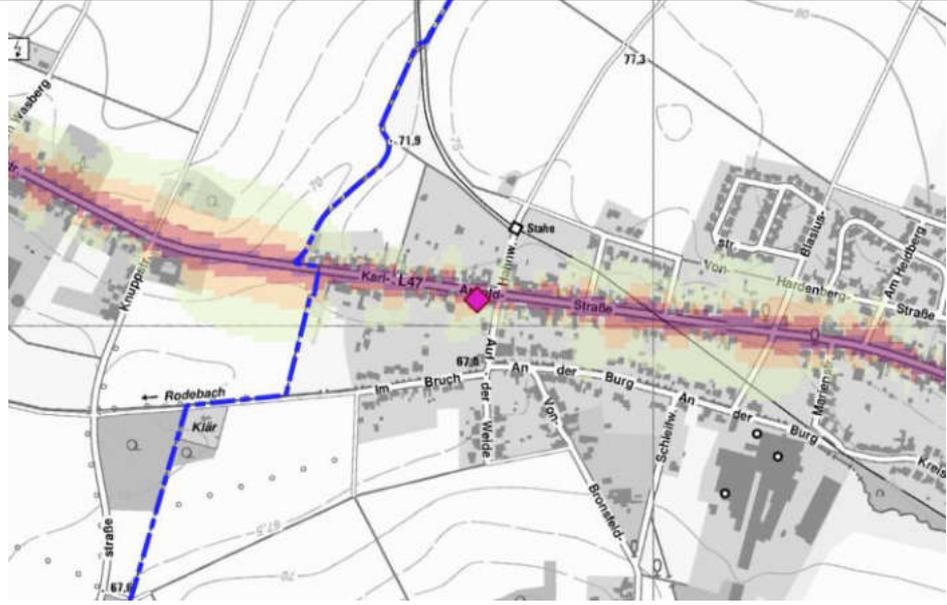
Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung – Phase I

Meldung ID	1026004
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 165a
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	1.100 LKW und 8.000 PKW täglich
Beschreibung	<p>Ein zu hohes Verkehrsaufkommen durch Gillrath. Vor allem fahren zu viele LKW durchs Dorf. Hier müsste ein LKW-Fahrverbot ausgesprochen werden. Festinstallierte Blitzer würden Raser stoppen. Die Karl-Arnold-Straße müsste auch grüner gestaltet werden.</p>
Bewertung	Lkw-Durchfahrtsverbot als Maßnahme prüfen (ggf. nachts)

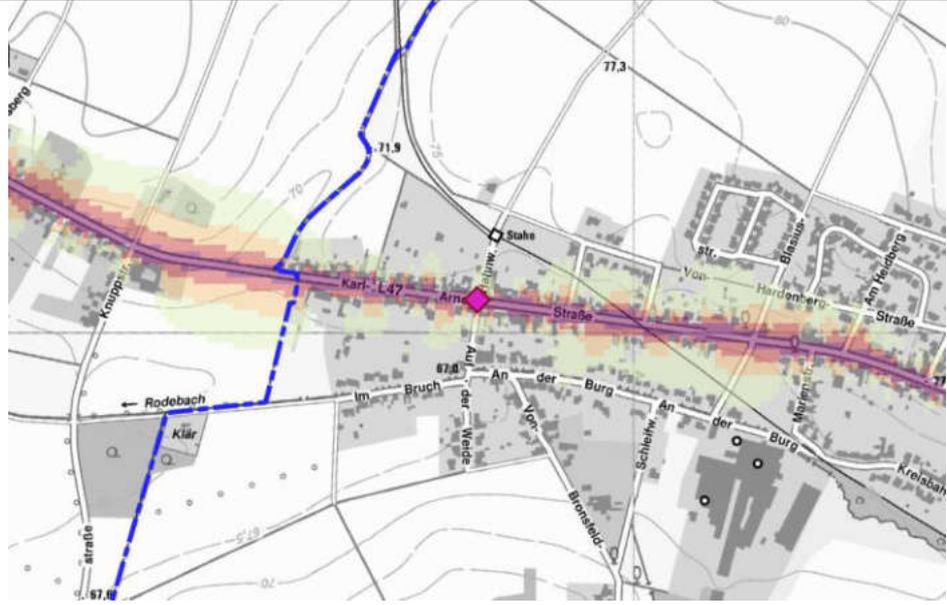
Meldung ID	1026007
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärmbelästigung durch B56
Beschreibung	Lärmbelästigung besonders in den Sommermonaten .Die ganze Nacht Verkehrslärm, den man bis Niederheid, von Humboldt-Str. hört. Meines Erachtens hauptsächlich durch massive Fällung der Bäume und Sträucher entlang der Strasse
Bewertung	<p>Bepflanzung hat nur geringen Einfluss auf Lärmausbreitung</p> <p>Hinweis auf weit über kartierte Isophonen hinaus gehende Wahrnehmung der Emission B56!</p> <p>Fahrbahnerneuerung mit offenporigem Asphalt als Maßnahme prüfen</p>

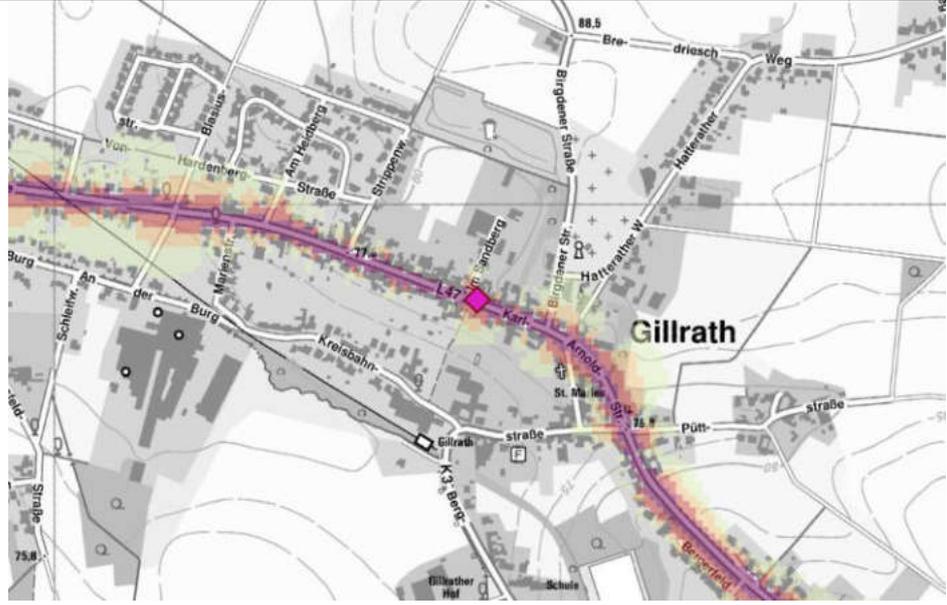
Meldung ID	1026014
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Beggendorfer Straße 50
Bereich	(Außerhalb kartierter Bereiche)
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Starker Durchgangsverkehr vor allem LKW
Beschreibung	Im Bereich der Römerstraße kommt es zu starkem Durchgangsverkehr vor allem durch LKW. Diese Durchfahrtsverkehr könnte im Bereich der Schokoladenfabrik Richtung B221 und im Bereich des Kreisverkehrs in Immendorf auf die dafür vorgesehenen B56 abgeleitet werden, dann in Ortsdurchfahrt Zone 30 einrichten!!!
Bewertung	Hinweis auf Lärmprobleme außerhalb kartierter Strecken: Römerstraße (K27)

Meldung ID	1026019
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Linnicher Straße 15
Bereich	(Außerhalb kartierter Bereiche)
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Ortsdurchfahrt Lindern L228
Beschreibung	Mit ca. 25000 Verkehrsbewegungen in einer Woche (Stand: Sep 2020 während Corona) ist diese Straße hoch frequentiert. Bauliche Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs und gleichzeitig die Ausweisung von Tempo 30 würde nicht nur der Sicherheit zuträglich sein, sondern auch der Lärmentwicklung.
Bewertung	Hinweis auf Lärmprobleme außerhalb kartierter Strecken: Linnicher Str. (L228)

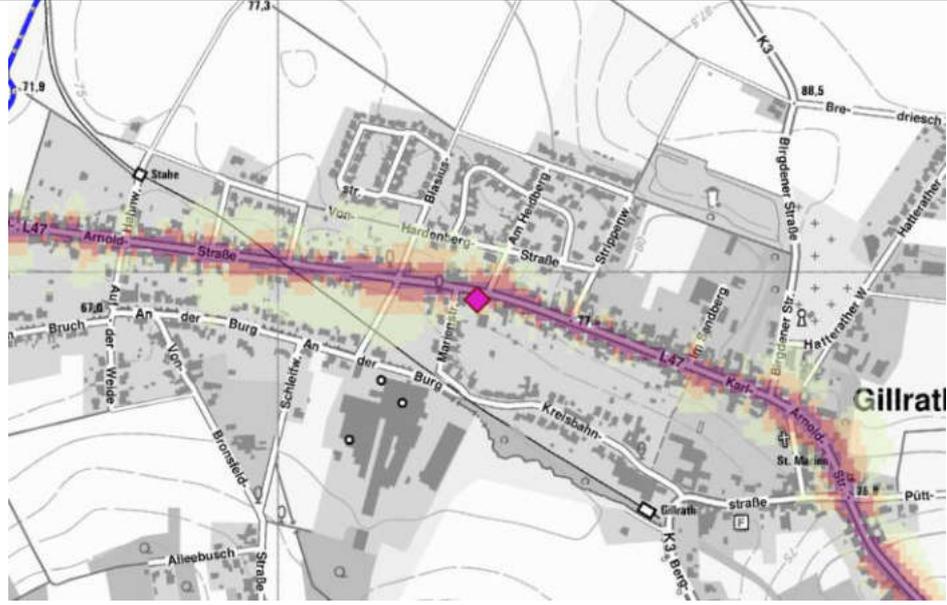
Meldung ID	1026053
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 204
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Fahrverbot auf Karl-Arnold-Str für LKWs und Landmaschinen
Beschreibung	<p>Es fehlt eine Umgehungsstraße um die Ortschaft Gillrath, die problemlos an die neue Umgehungsstrasse am Ortseingang von Gangelt anknüpfen kann. LKWs und Landmaschinen, die den meisten Lärm verursachen und zwar rund um die Uhr erhalten ein Durchfahrtsverbot und müssen die Umgehungsstrasse nutzen. Ein zusätzliches nächtliches Durchfahrtsverbot von 22 bis 6 Uhr für Busse und PKWs (Anwohner ausgenommen) wäre ebenfalls eine Erleichterung. Die Lärmbelastung ist immens, ich wohne seit etwas mehr als 2 Jahren an der Karl-Arnold-Str. Wer behauptet, dass man sich mit der Zeit daran gewöhnt, ist vermutlich taub oder nächtliche betäubt. Auch im Sommer muss man bei geschlossenen Fenster schlafen, es ist auch am Wochenende laut, weil man ja unbedingt zum Bäcker fahren muss. Und Landwirte kennen ja per se kein Wochenende, was natürlich dem Beruf geschuldet ist. Bitte kein Flüsterasphalt, das Anbringen dauert doch ewig und nimmt nur die Reifengeräusche, nicht das Donnern des Gewichts oder Druckluftgeräusche der LKWs. Und keine weiteren 30 Zonen wie die bestehende, die 24/7 gilt, unabhängig der Schulzeiten, und in der mit Vorliebe an Weihnachten und Silvester geblitzt wird. Das ist keine Schutzmaßnahme für Schulkinder, das ist Schikane. Statt dessen bitte eine bessere Ausleuchtung der Strasse gerade an Fussgängerüberwegen und Bushaltestellen.</p>
Bewertung	<p>Lkw-Durchfahrtsverbot (nachts?) als Maßnahme prüfen</p> <p>Durchfahrtsverbot für Pkw (Anlieger frei) nicht realistisch, da Landesstraße</p>

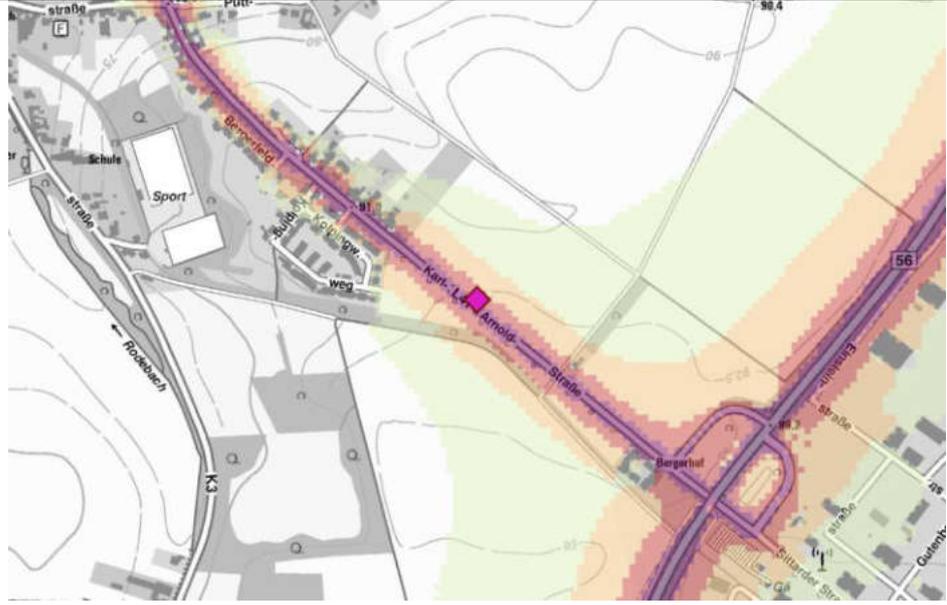
Meldung ID	1026055
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Kreisbahnstraße 1
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Erstellung eines Kreisverkehrs
Beschreibung	An der Kreuzung KA-Str. / Kreisbahnstr. und Püttstr. sollte ein Kreisverkehr errichtet werden. Dadurch wird die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der KA-Str. reduziert und die gefährliche Kreuzung entfällt.
Bewertung	Meldung bezieht sich nicht auf Lärmproblem, daher keine Berücksichtigung im LAP. Vorgeschlagene Maßnahme ggf. in Mobilitätskonzept zu untersuchen

Meldung ID	1026057
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 213
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärmbelästigung durch den Schwerlastverkehr (schon sehr früh am Morgen)
Beschreibung	Der Schwerlastverkehr sorgt für eine sehr starke Lärmbelästigung schon am frühen Morgen!
Bewertung	Maßnahmen zur Minderung der Belastung durch Lkw untersuchen

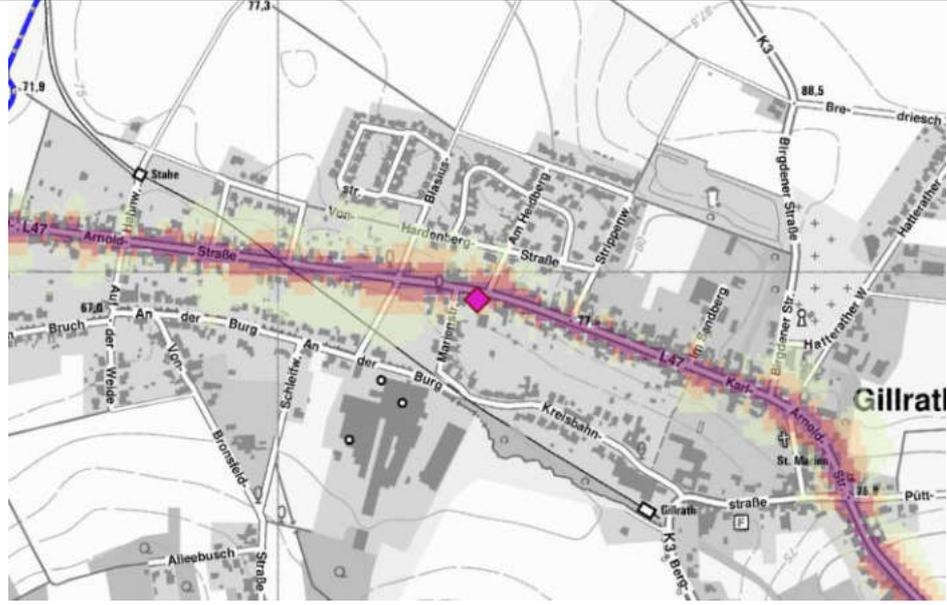
Meldung ID	1026065
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 107
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Komplett Karl-Arnold-Str, Ortsdurchfahrt
Beschreibung	Die komplette Ortsdurchfahrt Gillrath als 30-Zone ausweisen sowie für LKWs sperren.
Bewertung	Tempo-30-Zone auf Hauptverkehrsstraße nicht zulässig, da u.a. mit Rechts-vor-Links verknüpft Geschwindigkeitsbegrenzung und Lkw-Durchfahrtsverbot als Maßnahme prüfen (ggf. nachts)

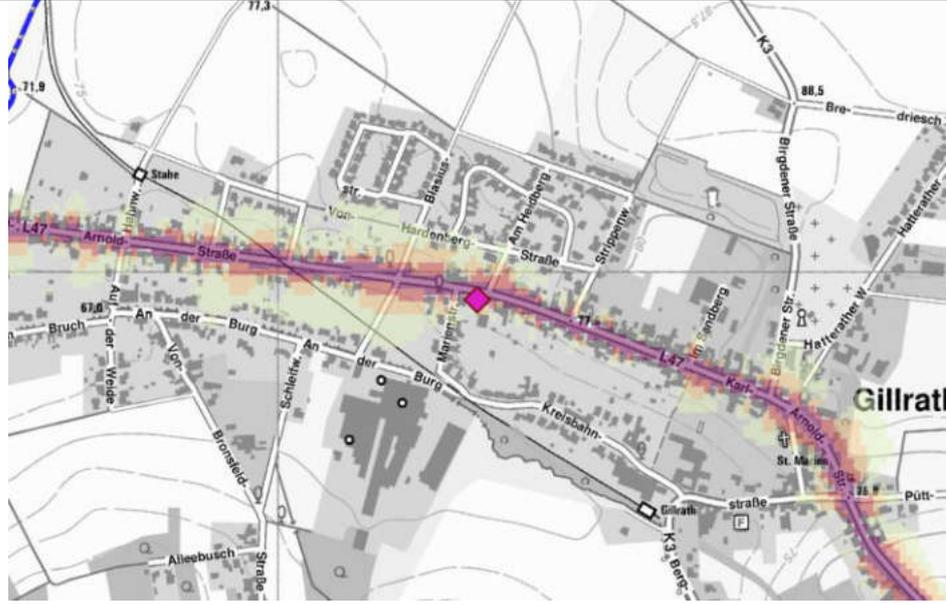
Meldung ID	1026066
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 145
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärmreduzierung durch...
Beschreibung	<p>weniger LKW Kreisverkehre Geschwindigkeitsbegrenzung Blitzer Fußgängerüberwege Flüsterasphalt</p>
Bewertung	Maßnahmen prüfen: Geschwindigkeitsreduzierung, Verringerung Lkw-Belastung, Fahrbahnerneuerung mit lärmarmem Asphalt

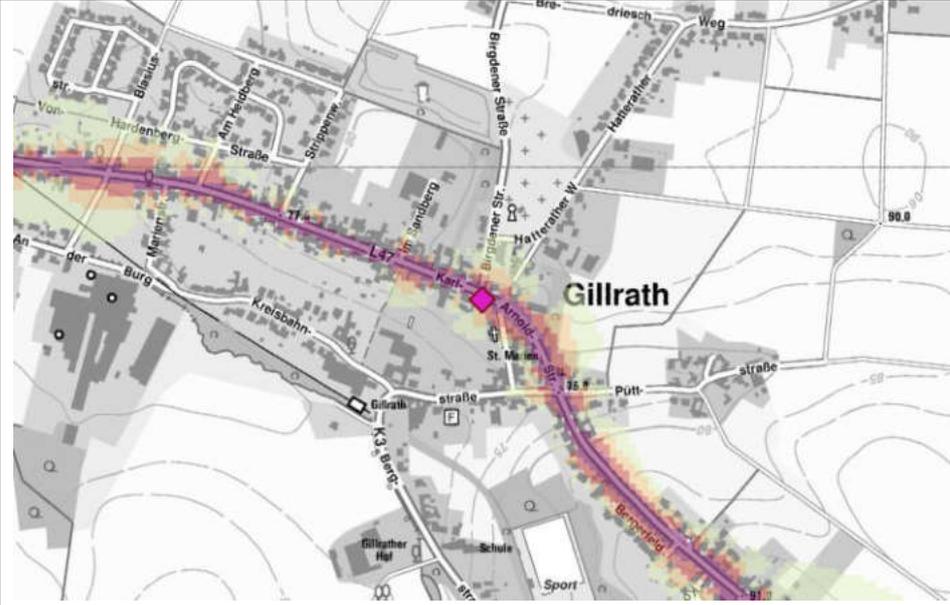
Meldung ID	1026079
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	L46 Gillrath Ortsdurchfahrt
Beschreibung	<p>2 Forderungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.: zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Nacht (22.00-6.00) 30 km/h. 2.: Sperrung für den Durchgangs-Schwerlastverkehr (sogenannte Mautvermeider) (insbesondere Sand- und Kiestransporte)
Bewertung	Genannte Maßnahmen prüfen

Meldung ID	1026082
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Karl-Arnold-Straße, 52511 Geilenkirchen
Beschreibung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Nacht (22.00-6.00) auf 30 km/h begrenzen 2. Komplette Sperrung für den Durchgangs-Schwerlastverkehr zwischen der B56 und Gangelt
Bewertung	Genannte Maßnahmen prüfen

Meldung ID	1026086
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärmbelästigung
Beschreibung	Leider wird sich nicht an das Tempolimit von 50km/h gehalten. Vor allem die Ortsein-/ausfahrt von Geilenkirchen müsste durch Verkehrsinseln o.ä. reguliert werden. Möglicherweise würde ein stationärer Blitzer Wirkung zeigen.
Bewertung	Kein direkter Hinweis auf Lärmproblem, daher nicht berücksichtigen

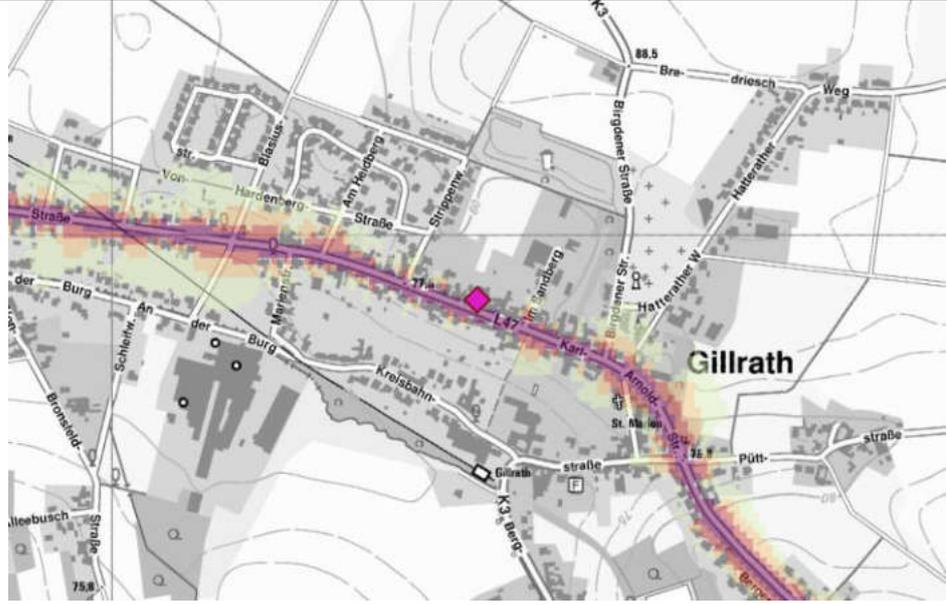
Meldung ID	1026089
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lautstärke durch Verkehr auf der Karl-Arnold-Straße minimieren
Beschreibung	Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte zwischen 22 und 6 Uhr auf 30 km/h begrenzt werden. Außerdem ist eine Sperrung für den Durchgangsschwerlastverkehr zwischen der B56 und Gangelt notwendig.
Bewertung	Genannte Maßnahmen prüfen

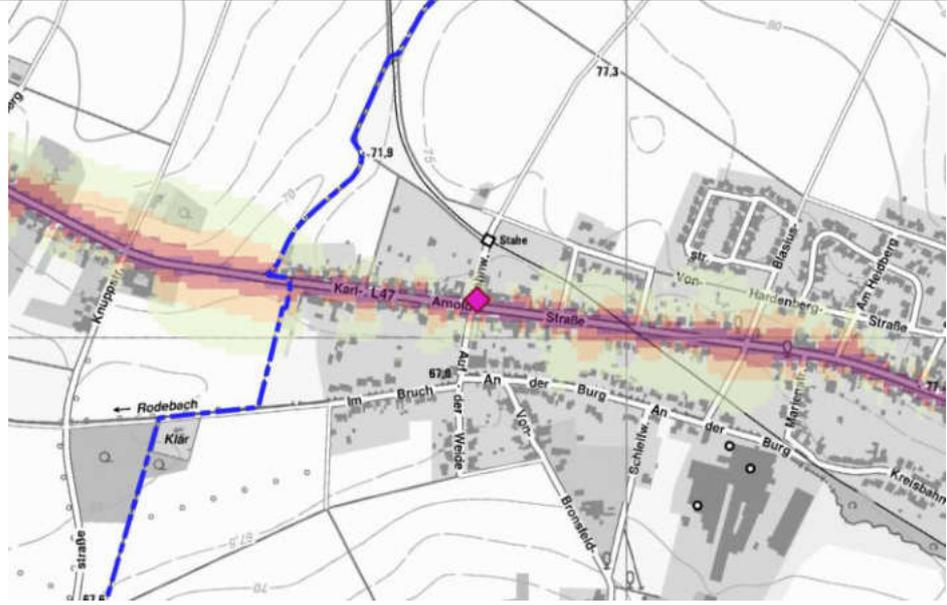
Meldung ID	1026091
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärmbelästigung Karl-Arnold Straße Geilenkirchen
Beschreibung	<p>Die Lärmbelästigung ist enorm und zum Wohle der Anwohner*innen fordere ich die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen 22 und 6 Uhr auf 30 km/h zu begrenzen.</p> <p>Um die Maut zu vermeiden wird die B56 häufig als Umgangsstraße benutzt, weshalb eine Sperrung für nicht anliegende LKWS zwischen der B56 und Gangelt sinnvoll wäre .</p> <p>Außerdem wären Geschwindigkeitskontrollen angebracht, damit auch die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h bzw. Hoffentlich 30 km/h bei Nacht eingehalten wird.</p>
Bewertung	Geschwindigkeitsbegrenzung nachts und Lkw-Durchfahrtsverbot prüfen

Meldung ID	1026093
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 86
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärmbelästigung durch Verkehr
Beschreibung	<p>An der Kreuzung Karl-Arnold-Str. und Birgdener Str. ist durch das hohe Verkehrsaufkommen der Karl-Arnold-Str eine extreme Belästigung durch schnell oder stark anfahrende PKW/LKW zu beobachten. Der Knotenpunkt will schnell geräumt werden.</p> <p>Maßnahmen wären eine Tempodrosselung oder gar eine Bedarfsampel oder ggf. FLüsterasphalt.</p>
Bewertung	<p>Das geschilderte Problem ist kein direktes Lärmproblem im Sinne der Lärmaktionsplanung. Hinweis auf Knotenpunkt ggf. im Mobilitätskonzept untersuchen.</p> <p>Für Streckenverlauf Maßnahmen prüfen (Geschwindigkeitsbegrenzung, Fahrbahnerneuerung mit lärmarmem Asphalt)</p>

Meldung ID	1026106
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Jülicher Straße 9
Bereich	(Außerhalb kartierter Bereiche)
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Jülicher Str. vom Kreisverkehr bis Ortsausgang Richtung Immendorf
Beschreibung	<p>Die Anlieger der Jülicher Str. leiden seit Jahren unter dem Verkehrslärm der besonders lauten landwirtschaftlichen Großfahrzeuge, PKW mit offenen Auspuffanlagen, nachts laut gestikulierenden Gruppen des Freshman Institute of RWTH Aachen.</p> <p>Für die Anwohner wäre eine 30er Zone eine Erleichterung. Häufigere Geschwindigkeitskontrollen werden gefordert.</p>
Bewertung	Hinweis auf Lärmprobleme außerhalb kartierter Strecken: Jülicher Str.

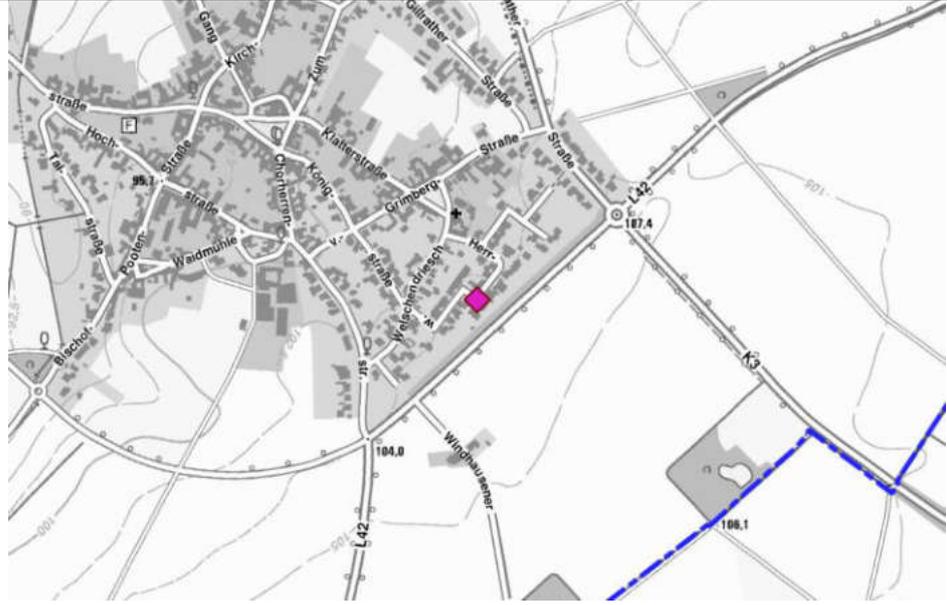
Meldung ID	1026110
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Berliner Ring
Bereich	5 – L42, Berliner Ring
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärm nachts
Beschreibung	<p>Von der Landstraße kommenden, Kreisverkehr rechts Richtung sittarder Str. Kreisverkehr, wird zur späten Stunde regelmäßig auf der Strecke mit erhöhter Geschwindigkeit gefahren und der Motor wird dabei unnötig laut. Fenster schließen bringt dabei nichts da der Ton tief ist. Selten aber es kommt auch vor, dass auf dem Kreisverkehr gedriftet wird, also der Kreisverkehr wird seitlich befahren. Wie man das alles regulieren soll, weiß ich nicht. Mein Vorschlag wäre: bereits an der Landstraße angefangen bis zum Kreisverkehr an der sittarder Straße, würde ich die Strecke zu pflastern mit "hubeln" auf der Straße, damit die Autos nicht so beschleunigen können, wie die Fahrer es abends wollen, da es keine Straße mehr gibt die das bieten würde. Ob das umsetzbar ist, ist fraglich wegen dem Verkehr tagsüber.</p>
Bewertung	<p>Geschwindigkeitsreduzierung als Maßnahme prüfen.</p> <p>Aufpflasterungen sind nach RAS 06 keine Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen</p>

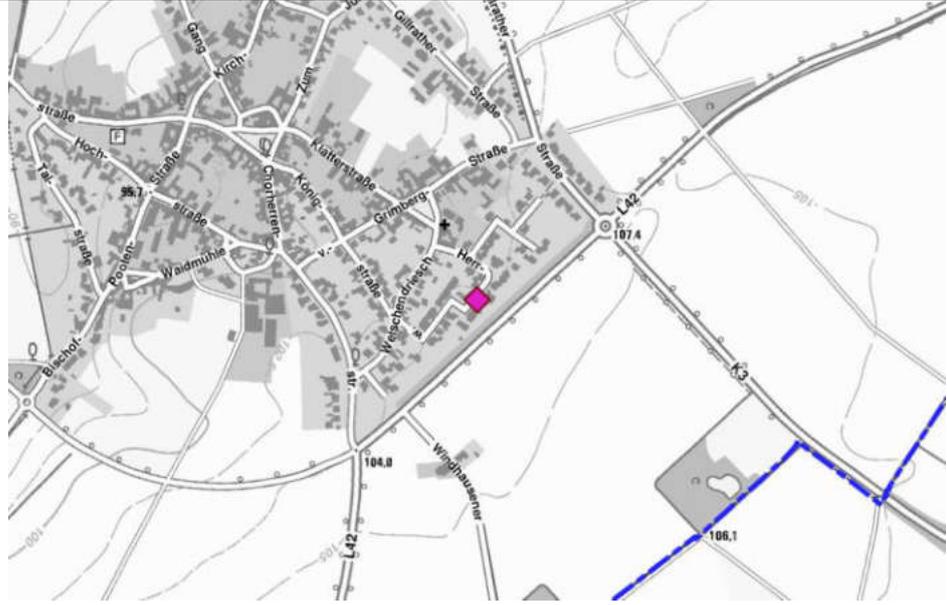
Meldung ID	1026205
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 123
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Verkehrsbelastung
Beschreibung	<p>Enorme Verkehrsbelastung durch Schwerlast-LKW Verkehr (umfahren Mautpflichtiger Straßen) sowie Nichteinhaltung zugelassener Geschwindigkeit.</p> <p>Wir fordern:</p> <p>Fahrverbot für LKW -Schwerlastverkehr , Tempo 30, generelle Verkehrsberuhigung der gesamten Karl -Arnold-Straße</p>
Bewertung	Maßnahmen Prüfen: Geschwindigkeitsreduzierung, Lkw-Durchfahrtsverbot

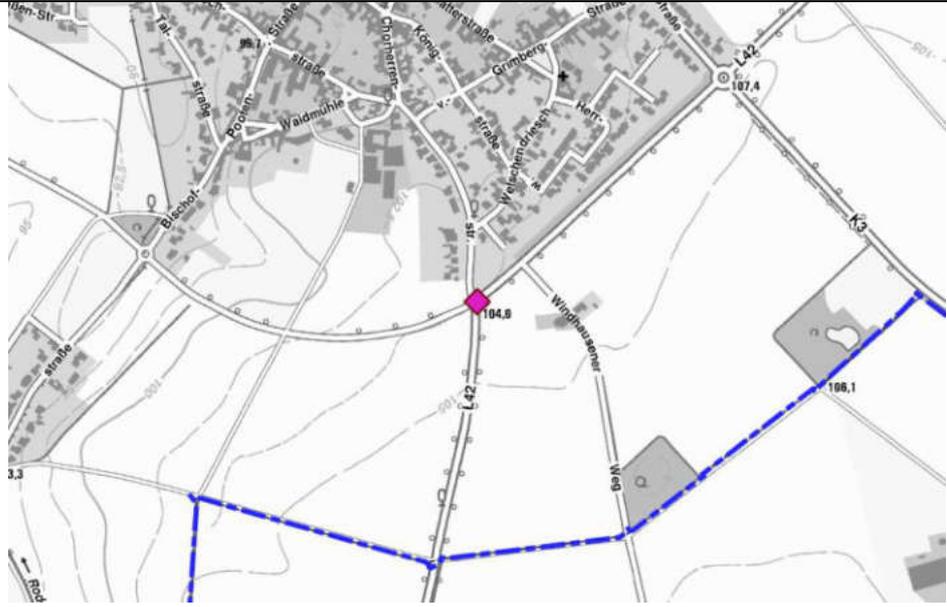
Meldung ID	1026260
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 211
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Verkehrsbelästigung
Beschreibung	Trotz der "neuen" Umgehungsstraße (Verlängerung der A46) in Richtung Niederlande brausen die LKW's immer noch durch Gillrath. Die Lärmbelästigung ist gerade in den frühen Morgenstunden sowie zu den Hauptverkehrszeiten enorm. Die Einfahrt in die Karl-Arnold-Straße sowie das Überqueren ist täglich ein risikoreiches Erlebnis, da sich hier niemand an die Geschwindigkeit hält. Insbesondere für unsere Schulkinder ist der untere Bereich ohne eine Querungshilfe lebensgefährlich.
Bewertung	Maßnahmen Prüfen: Geschwindigkeitsdämpfung, Lkw-Durchfahrtsverbot

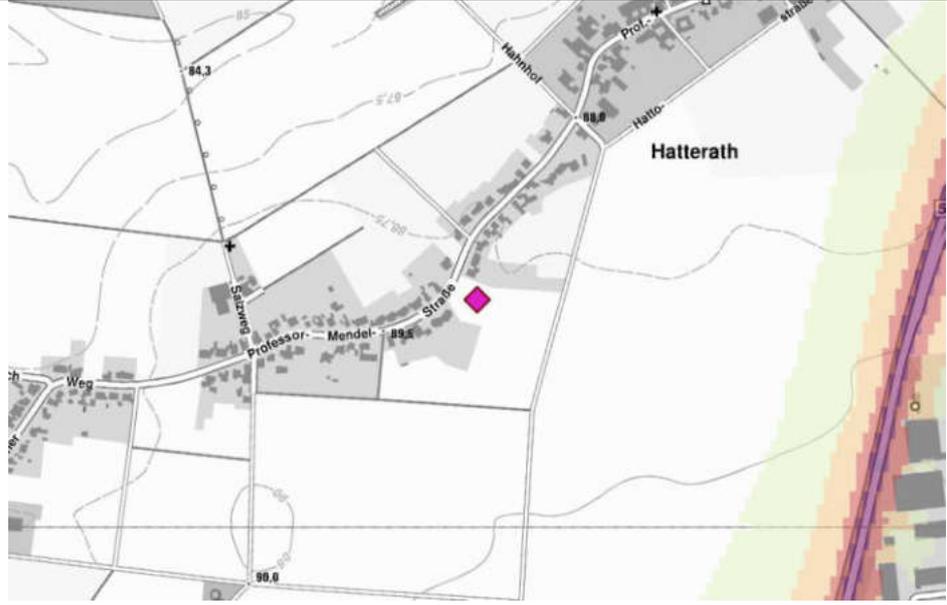
Meldung ID	1026987
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 112
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Was in Gillrath helfen würde
Beschreibung	<p>Eine kurze Zusammenfassung welche Maßnahmen in Gillrath nötig wären um die schwer ertragbare Lärmsituation zu verbessern:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Verkehrsberuhigung am Ortseingang von GK kommend. Angelegt genauso wie auf der Bergstraße vor der Grundschule mit 3 Verschwenkungen. 2) Durchfahrtsverbot für alle Fahrzeuge über 7,5 Tonnen (inkl. Landwirtschaft), Anlieger frei. 3) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr. 4) Installation eines stationären Blitzers "im Berg" zwischen Kreisbahnstraße und Bergerfeld, der beide Fahrrichtungen zeitlich angepasst (50/30) überwacht. 5) Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Karl-Arnold-Straße / Birgdener Straße. 6) Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Karl-Arnold-Straße / Kreisbahnstraße / Püttstraße. 7) Installation von mehreren Verkehrsinseln entlang der Karl-Arnold-Straße mit entsprechenden Fahrbahnverengungen und Pflanzung von Bäumen (wie auf der Püttstraße am Ortseingang von Niederheid kommend).
Bewertung	Vorschläge 2 und 3 als Maßnahme prüfen, übrige Vorschläge ggf. im Mobilitätskonzept untersuchen

Meldung ID	1027266
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Herrweg 62
Bereich	(Außerhalb kartierter Bereiche)
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärmpegel L42 Herrweg 62
Beschreibung	Für alle Bewohner direkt an der L42, Gillratherstr, Herrweg, Windhausener Weg (beidseitig der L42),Chorherrenstr besteht extremer Lärm durch 24 stündigen PKW ,LKW Verkehr von und zu NATO Airbase, Niederlande. Entlang der L42 besteht nur ein Sichtschutzwall, kein Lärmschutzwall. Dieser Wall ist über die Jahrzehnte abgesackt. Da die L42 N nicht mehr kurzfristig oder mittelfristig je gebaut wird, kann es nicht zu irgendeiner Lärminderung kommen. Der Pegel ist bei > 70 messbar. Nachts +10dB
Bewertung	Hinweis auf Lärmproblem außerhalb kartierter Bereiche: L42 Teveren

Meldung ID	1027272
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Herrweg 27
Bereich	(Außerhalb kartierter Bereiche)
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Teveren Herrweg ,Lärm L42 hohe Belastung , zur Nato und Richtung Niederlande fahrende PKWs und LKWs
Beschreibung	Lärm L 42
Bewertung	Hinweis auf Lärmproblem außerhalb kartierter Bereiche: L42 Teveren

Meldung ID	1027278
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Herrweg 23
Bereich	(Außerhalb kartierter Bereiche)
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärm L42
Beschreibung	<p>Teveren Herrweg. Hohe Lärmbelastung durch Verkehr auf der L42 durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehr von und zur Nato - Durchgangsverkehr Richtung NL (PKW und LKW) - Hochdrehende Motorräder an den Wochenenden
Bewertung	Hinweis auf Lärmproblem außerhalb kartierter Bereiche: L42 Teveren

Meldung ID	1027302
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, L 42
Bereich	(Außerhalb kartierter Bereiche)
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Ampelanlage L42 Lärm durch Hupen
Beschreibung	<p>Durch die "intelligente" Ampelschaltung kommt es 2-5 Mal in der Stunde vor, dass jemand seinen Vordermann anhupt, weil dieser nicht bemerkt, dass auf einmal grün ist.</p> <p>Ein Kreisverkehr würde dieses Problem beheben.</p> <p>Zudem könnte man versuchen eine 5. Ausfahrt auf das zukünftige Feuerwehrgelände einzuplanen. Das würde das An- und Abrücken der Großfahrzeuge enorm erleichtern und im Einsatzfall beschleunigen.</p>
Bewertung	<p>Hinweis außerhalb kartierter Bereiche: L42 Teveren.</p> <p>Kein Lärmproblem im Sinne des Lärmaktionsplans. Situation ggf. im Mobilitätskonzept überprüfen</p>

Meldung ID	1027555
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Prof.-Mendel-Straße 61
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärmschutz
Beschreibung	<p>Dauerhafter Verkehrslärm der Umgehungsstraße. Nachts werden quietschende Bremsmanöver durchgeführt . Lärm und Geruchsbelästigung durch das Gewerbegebiet. Nun soll dieses auch noch erweitert werden, unbegreiflich.</p>
Bewertung	<p>Hinweis auf weit über kartierte Isophonen hinaus gehende Wahrnehmung der Emission B56!</p> <p>Fahrbahnerneuerung mit offenporigem Asphalt als Maßnahme prüfen</p>

Meldung ID	1027576
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Bergerfeld
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärm-u.Abgasemissionen Karl-Arnoldstr.Gillrath
Beschreibung	<p>Die Karl-Arnoldstr. in Gillrath gleicht eher einer Autobahn. Das größte Problem sind LKW, oft aus NL, die speziell hier in Höhe Bushaltestelle Teuwen, mit hohem Tempo bergab in den Ort "brettern" - rund um die Uhr! Die neue B56n hat keinerlei Entlastung gebracht. An den Wochenenden gesellen sich dann nachts noch extra lautstarke Autos u.Motorräder hinzu, die mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit hier vorbeirasen bzw. rund fahren: KA.Str./B221/Bergstraße. Was den Lärm verringern würde: stationäre Blitzer, Tempo 30, Verkehrsinsel, mindestens Nachtfahrverbot für LKW u.Aufhebung der LWK-Maut für die B56n. Was auch gleichzeitig gegen Abgas-u.Lärmemissionen helfen würde, wäre eine Bepflanzung mit Bäumen entlang der K.A.-Str., so, wie es auf alten Bildern zu sehen ist.</p>
Bewertung	Maßnahmen prüfen: Geschwindigkeitsreduzierung, Lkw-Durchfahrtsverbot

Meldung ID	1027622
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Am Heidberg 4
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Extremer Verkehr
Beschreibung	<p>An Wochentagen ist der extreme PKW- und LKW-Verkehr wirklich unerträglich. Vor allem zu den Stoßzeiten. Dann, als Fußgänger die Straße zu überqueren oder einfach nur mal gemütlich im Garten zu sitzen, ist nahezu unmöglich. Stoßstange an Stoßstange rasen die Autos durch den Ort. Sogar am heutigen Sonntag, fahren im Sekundentakt Autos über die Karl-Arnold-Straße. An einen ruhigen Sonntag ist wieder mal nicht zu denken. Sobald der Verkehr dann endlich abnimmt und die Sonne hinter dem Horizont verschwindet, erscheinen die Raser auf der Bildfläche und nutzen die Karl-Arnold-Straße regelmäßig als Rennstrecke. Bisher haben sie sich im Schadensfall zum Glück nur selbst zerlegt. Es wird aber der Tag kommen, an dem es einen unschuldigen Fußgänger, oder einen anderen Verkehrsteilnehmer erwischt. Dann wird das Geheule groß sein. Dabei hätte man es verhindern können, weil es ja alle vorher schon gewusst haben!!!!</p>
Bewertung	Maßnahmen prüfen: Geschwindigkeitsreduzierung, Lkw-Durchfahrtsverbot

Meldung ID	1027706
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Alleebusch 4
Bereich	(Außerhalb kartierter Bereiche)
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Lärm der B56 zur Nachtzeit
Beschreibung	Die B 56 ist gerade zur Abendzeit/ Nachtzeit laut und deutlich zu hören. Wenn der Wind aus einer bestimmten Richtung kommt, ist es noch schlimmer. Schlafen bei geöffnetem Fenster somit so gut wie unmöglich.
Bewertung	Hinweis auf weit über kartierte Isophonen hinaus gehende Wahrnehmung der Emission B56! Fahrbahnerneuerung mit offenporigem Asphalt als Maßnahme prüfen

Meldung ID	1027729
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Aktuelle Situation B 56
Beschreibung	Aufgrund der Veränderungen der letzten Jahre , wie das Aufheben der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km und des weiteren Ausbau der Fa. KSK mit weiteren Hallenfronten und dem daurch verstärkten Reflexion des Verkehrslärms in Richtung Hatterath sowie des erhöhten Verkehrsaufkommens ist eine aktuelle Lärmmessung erforderlich .
Bewertung	<p>Messungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans</p> <p>Hinweis auf weit über kartierte Isophonen hinaus gehende Wahrnehmung der Emission B56!</p> <p>Fahrbahnerneuerung mit offenporigem Asphalt als Maßnahme prüfen</p>

Meldung ID	1027730
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Negative Entwicklung des Lärmschutzes entlang der B 56 Richtung Hatterath
Beschreibung	<p>Im Laufe der Jahre wurde durch den andauernden massiven Rückschnitt der Randbepflanzung die Lärmschutzfunktion dieser erheblich eingeschränkt.</p> <p>Hier ist eine ergänzende Neubepflanzung und eine Reduzierung des Rückschnittes zwingend erforderlich.</p>
Bewertung	Bepflanzung hat keinen nennenswerten Einfluss auf die Schallausbreitung

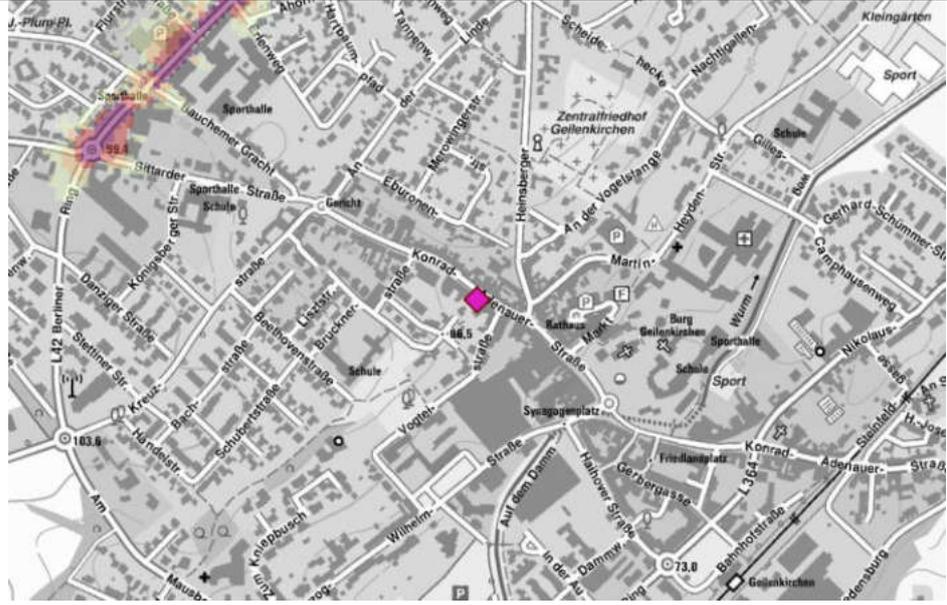
Meldung ID	1027731
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Wiedereinführung der Kilometerbegrenzung auf 70 kmh
Beschreibung	Die vor kurzen erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung ist kurzfristig zwingwend angezeigt .
Bewertung	Geschwindigkeitsbegrenzung als Maßnahme prüfen

Meldung ID	1027733
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Verbesserung des Lärmschutzes Richtung Hatterath
Beschreibung	Zum Schutz der Bevölkerung der Bewohner des Dorfes ist die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bundesstraße angezeigt.
Bewertung	Lärmschutzwand als Maßnahme prüfen

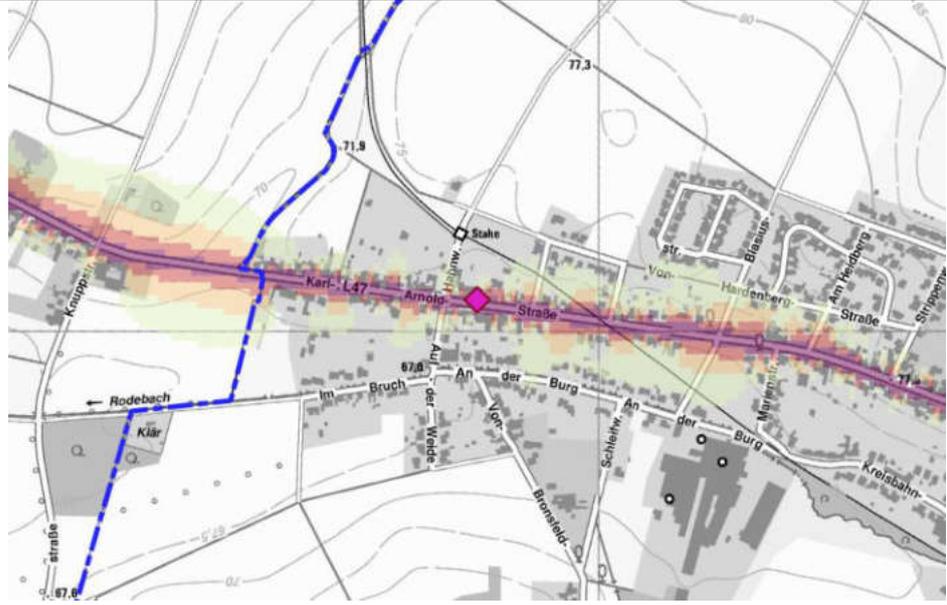
Meldung ID	1027734
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Flüsterasphalt
Beschreibung	Zur Reduzierung des Verkehrslärmes ist das Aufbringen eines Flüsterasphaltbelages vorzusehen .
Bewertung	Fahrbahnerneuerung mit offenporigem Asphalt als Maßnahme prüfen

Meldung ID	1027736
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung
Beschreibung	In der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen .
Bewertung	Geschwindigkeitsbegrenzung als Maßnahme prüfen

Meldung ID	1027954
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	3 – B56, Immendorf-Waurichen
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Straßenlärm von der B56
Beschreibung	Trotz der Tatsache, dass die Straße im Bereich zwischen Immendorf und Waurichen in einem Graben tiefer gelegt ist ist oft Straßenlärm bis weit nach Immendorf zu hören. Weitere Lärmschutzmaßnahmen wären daher wünschenswert.
Bewertung	Ggf. Lärmschutzwand als Maßnahme prüfen

Meldung ID	1027958
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Konrad-Adenauer-Straße 194
Bereich	(Außerhalb kartierter Bereiche)
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Unerträglicher Lärm durch nächtliche Raserei
Beschreibung	Nachts verwandelt sich die Konrad-Adenauer-Str. in eine Rennstrecke trotz Tempo 20/30 . Geschwindigkeitskontrollen, vor allem in den späten Abendstunden wären angebracht.
Bewertung	Hinweis außerhalb kartierten Bereichs, kein direkter Hinweis auf Lärmproblem, daher nicht berücksichtigen

Meldung ID	1027982
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Prof.-Mendel-Straße 73
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	52511 Geilenkirchen / Prof. Mendel Str.
Beschreibung	<p>Lärmschutz/ Geschwindigkeitsbegrenzung</p> <p>Der dauerhafte Verkehrslärm der Umgehungsstrasse hat enorm zugenommen , häufig sogar unerträglich.</p> <p>Genauso die Lärm,- und Geruchsbelästigung durch das Gewerbegebiet.</p> <p>Deshalb bitte ich um Lärmschutz sowie die Geschwindigkeitsbegrenzung wieder auf 70km/h.</p>
Bewertung	<p>Gewerbelärm und Geruchsbelästigung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans</p> <p>Hinweis auf weit über kartierte Isophonen hinaus gehende Wahrnehmung der Emission B56!</p> <p>Maßnahmen prüfen: Fahrbahnerneuerung mit offenporigem Asphalt Geschwindigkeitsbegrenzung Lärmschutzwand Richtung Hatterath</p>

Meldung ID	1028265
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 205a
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	LKW Verbot über 7,5 to Tempo 30 22.00h - 06.00h

Meldung ID	1028265
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 205a
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Beschreibung	<p>Ich wohne mein Leben lang in Gillrath an der Hauptstraße und muss leider sagen, dass die Wohnqualität sich auf glatt 0 reduziert hat. Wenn ich morgens gegen 6.30h meine Einfahrt in Richtung GK verlassen möchte und beide Fahrspuren queren muss, ist es die Regel, dass man zwei bis drei Minuten warten muss, bis ein Auffahren möglich ist. Ab 05:30 befahren die holländischen 40 Tonner (Kieskutscher) die Straße und sind der Meinung, sie können tun und machen was sie wollen. Egal ob sie in Gillrath, (aus Gangelt kommend) einfahren, oder durch die Tempo 30 Zone (Teeuwen) fahren, bremsen, ggf. sogar Vorfahrt gewähren oder Tempo anpassen ist null und nichtig. Der Stärkere gewinnt. Vom restlichen PKW-Verkehr ganz zu schweigen. Ich bin der Meinung, dass Blitzer-Kontrollen, die ja nun mehr als häufig durchgeführt werden, nicht helfen, die füllen nur die Kreis - und Landeskasse. Deshalb verringert sich der Verkehr in keiner Weise, sieht man ja. Frau Ritzerfeld versprach ja zu Beginn Ihrer Amtszeit, sich verstärkt für die Verringerung der Ortsdurchfahrten in Gillrath einzusetzen. Sie wollte ihre guten Drähte zum Kreishaus nutzen. Das war nicht nötig, das wird seitens der Bußgeldstelle des Kreises bestens geregelt. Was Ihrerseits in Punkto Straßen/NRW unternommen hat, kann ich nicht sagen. Ich bemerke nur absolut keine Verbesserung, im Gegenteil, es wird immer schlimmer. Der Verkehr muss raus aus den Dörfern, Nichtanlieger müssen gezwungen werden, die B56N zu nutzen, denn die ist bei Leibe nicht ausgelastet.</p> <p>Meine Vorschläge wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Tempo 30 in den Nachtstunden 22.00h bis 6.00h -LKW Verbot über 7,5 Tonnen (Anlieger leider frei) -Mautaufhebung B 56 N <p>Wenn ich ehrlich bin, glaube ich nicht, dass durch diese Einträge irgendetwas verbessert wird. Aber wenn man nichts unternimmt, darf man sich später auch nicht beschweren. Weiterhin muss einfach an unsere Kinder gedacht werden, denn es ist nur eine Frage der Zeit, wann das nächste Unglück geschieht. Die Bremspuren der LKW's, die auf der Straße immer zu sehen sind, sprechen leider eine ganz gefährliche Sprache.</p>
Bewertung	Vorschläge prüfen: Geschwindigkeitsbegrenzung nachts, Lkw-Durchfahrtsverbot

Meldung ID	1028674
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Karl-Arnold-Straße 86
Bereich	4 – L47, OD Gillrath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Geschwindigkeitsreduzierung
Beschreibung	Zur Drosselung des Verkehrstempos eignen sich Fahrbahnschwellen ganz hervorragend, unsere niederländischen Nachbarn nennen sie "Drempels". Man muss davor ja zwangsläufig abbremesen, wenn man sein Fahrzeug nicht zerlegen will. Zur Verlangsamung des Verkehrs sind sie aus meiner Sicht das einzig wirksame Mittel.
Bewertung	Aufpflasterungen sind nach RAS 06 keine Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen

Meldung ID	1029090
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Berliner Ring 75
Bereich	5 – L42, Berliner Ring
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Raserei am Berliner Ring
Beschreibung	Kontrollen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie vor allem aufgetunte viel zu laute Fahrzeuge.
Bewertung	Geschwindigkeitsreduzierung als Maßnahme prüfen

Meldung ID	1029092
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Berliner Ring 82
Bereich	5 – L42, Berliner Ring
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Zebrastreifen wird missachtet
Beschreibung	Die meisten Autos fahren viel zu schnell auf den Zebrastreifen auf, man hat angst die Strasse zu überqueren. Vorallem in den Abendstunden
Bewertung	Kein Hinweis auf Lärmproblem

Meldung ID	1029258
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Hohe Lärmbelästigung B56 fehlender Schallschutz
Beschreibung	Hohe Lärmbelästigung durch die B56 auf die Ortschaft Hatterath. Hier fehlt ein Lärmschutzwall der im Bereich zwischen B56 und/auf den durch Landwirte nicht mehr genutzten Feldweg entstehen könnte. Die Einseitige Gewerbegebietbebauung reflektiert zusätzlich den Schall Richtung Hatterath. 70 km/h Zonen wurden in 100km/h Zonen umgewandelt. Es werden zu hohe Geschwindigkeiten gefahren. Erforderlich ist eine durchgehende 70er Zone aus Lärmschutzgründen.
Bewertung	Maßnahmen prüfen: Geschwindigkeitsbegrenzung Lärmschutzwall / -wand

Meldung ID	1029351
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, B 56
Bereich	1 – B56, Tripsrath-Niederheid-Hatterath
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Fehlender Lärmschutz
Beschreibung	Durch fehlenden Lärmschutz Richtung Dörfer Hatterath und Gillrath regelmäßig Lärm von der B56 sehr laut. Abhilfe in Form von Lärmschutz in Form von Wall mit Begrünung wünschenswert
Bewertung	Lärmschutzwall / -wand als Maßnahme prüfen

Meldung ID	1029386
Ortsbezeichnung	Geilenkirchen, Ringstraße 7
Bereich	3 – B56, Immendorf-Waurichen
Lage	 <p>© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022)</p>
Titel	Hoher Lärm Immendorf Ringstraße und Schummelshof
Beschreibung	Hohes Verkehrsaufkommen zu den Schul-, Kita-, Sport-, Museum, Landcafe - Rushhour Zeiten auf der Ringstraße und Schummelshof. Die Straßen bzw. Infrastruktur sind hierfür nicht angelegt. Auch an Sonntagen extrem starker Verkehr. Chaotische Parkverhältnisse auf der Ringstraße. Ständige An- und Abfahrten für "Brötchenholer" usw.
Bewertung	Hinweis bezieht sich trotz räumlicher Nähe nicht auf kartierten Bereich.

Anhang 2

Ergebnisse der Lärmkartierung

Anhang 2

Ergebnisse der Lärmkartierung

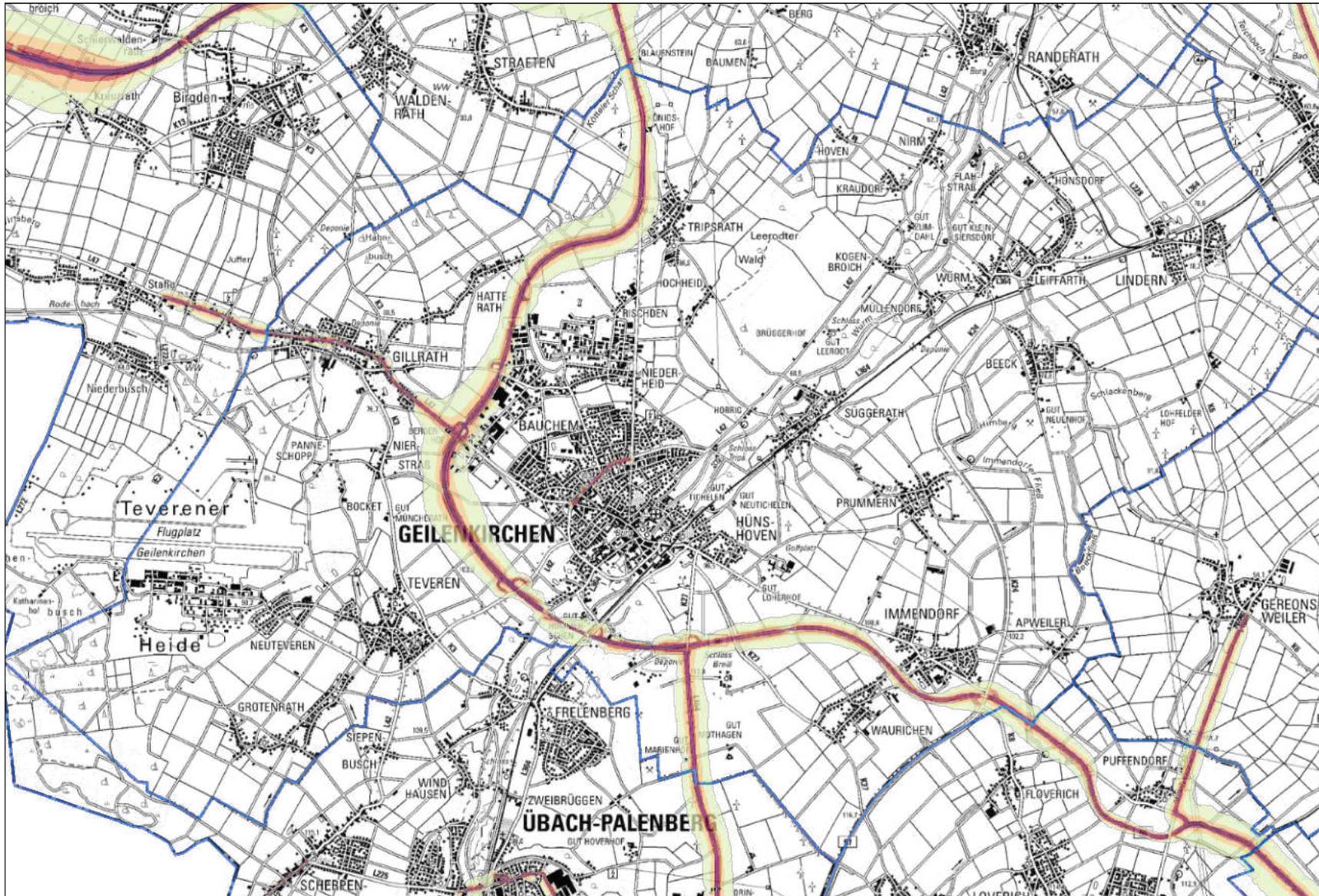


Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



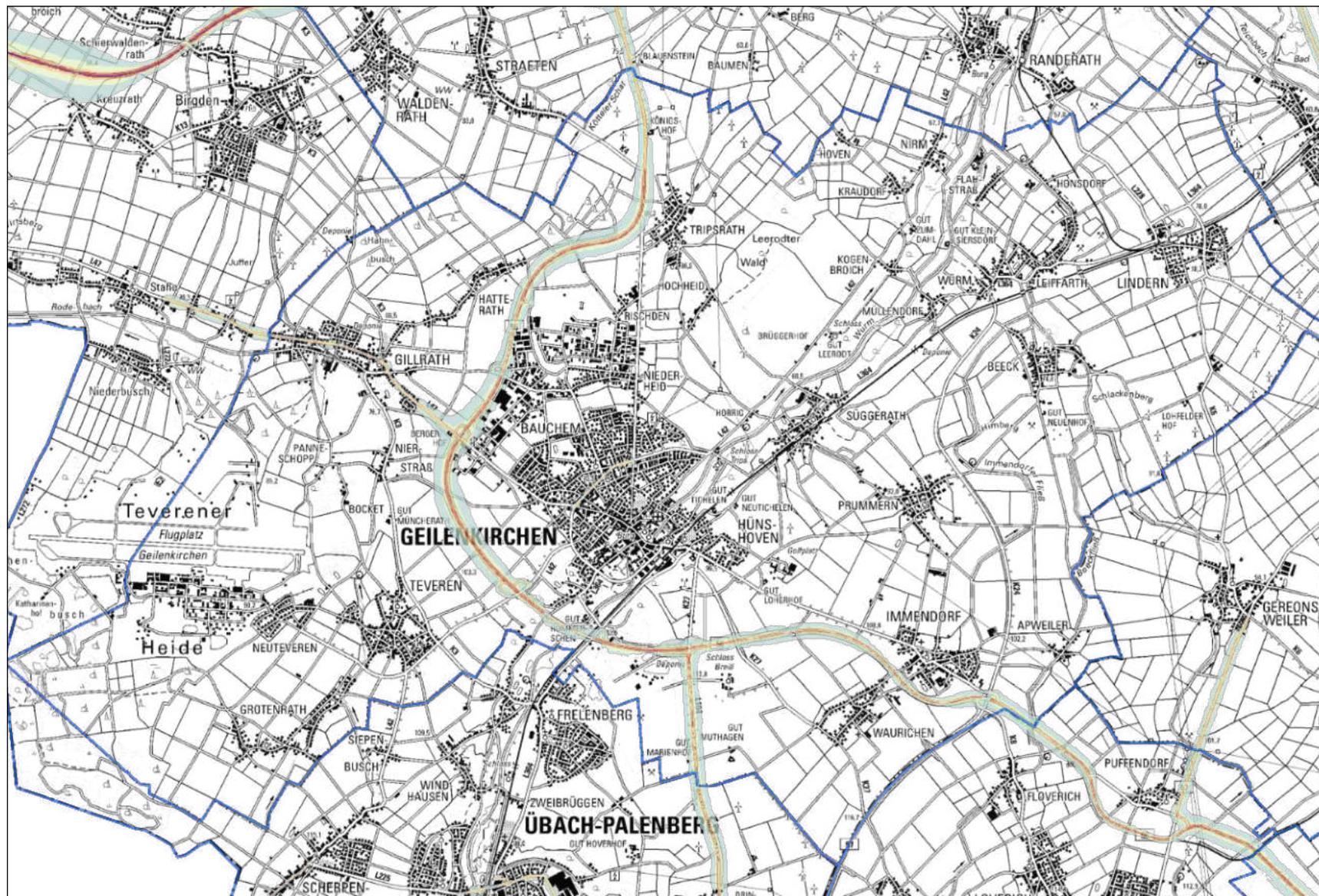


Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Geilenkirchen

Gemeindekennzahl: **05370012**
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE_NW_05370012**

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Stadt Geilenkirchen
Markt 9
52511 Geilenkirchen

Telefon: 02451 6290
E-Mail: stadt@geilenkirchen.de
www.geilenkirchen.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,
<http://www.eba.bund.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Hauteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.

Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Geilenkirchen:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	387	306	410	216	0

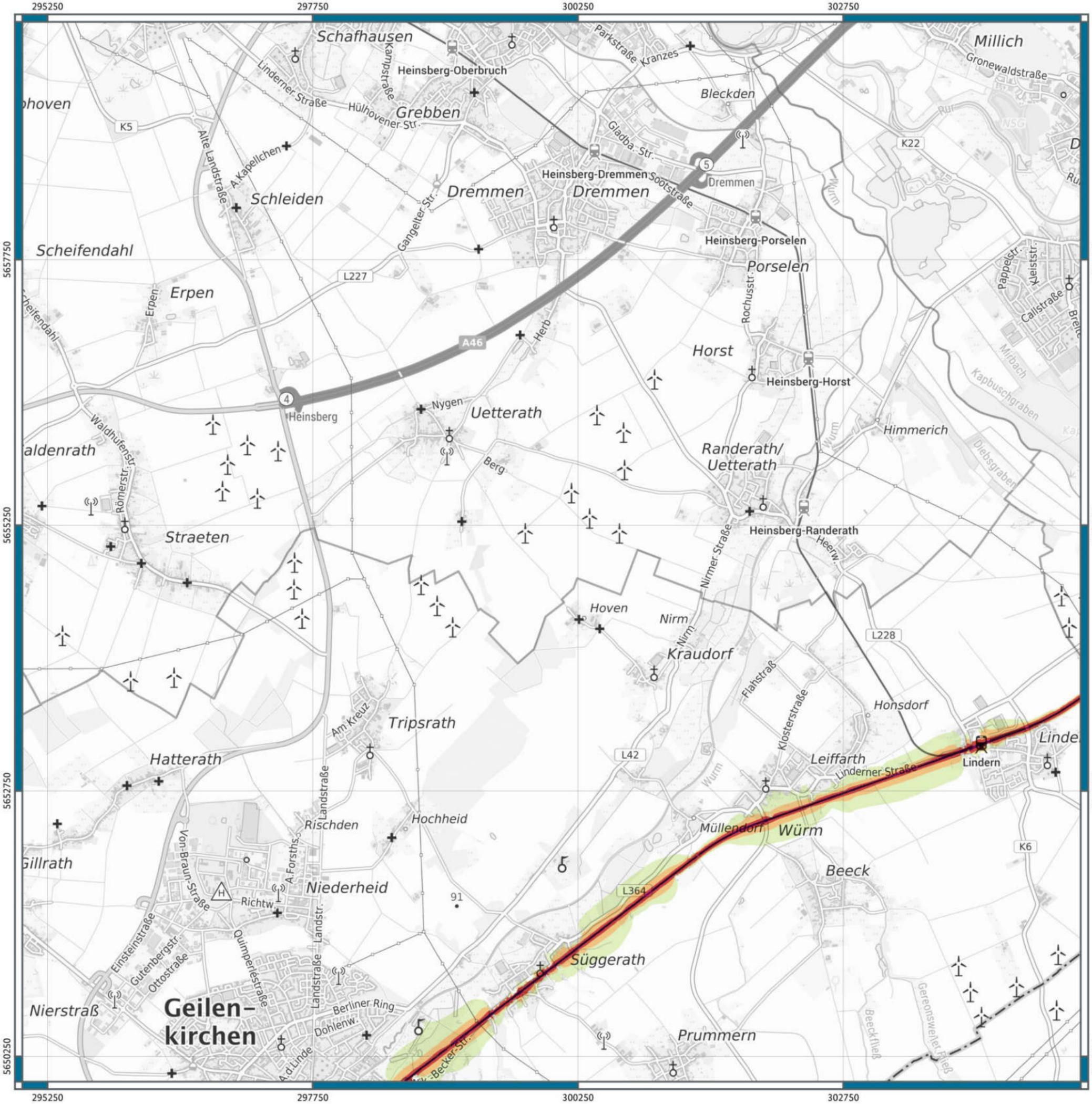
LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	314	388	241	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Geilenkirchen:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	6,03	1,4	0,12

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Geilenkirchen:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	626	297	0
Schulgebäude	8	5	0
Krankenhausgebäude	0	0	0



Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 4 - Edition 2.0 -

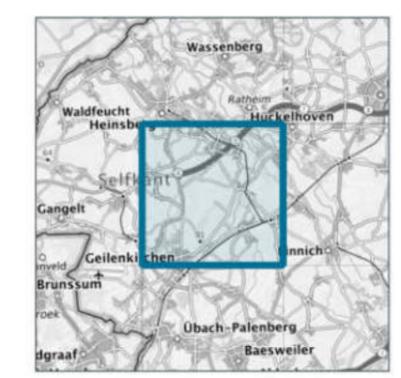
Hauptbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)

Blattnummer: **4805**

Legende

- Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})
- ab 55 bis 59 dB(A)
 - ab 60 bis 64 dB(A)
 - ab 65 bis 69 dB(A)
 - ab 70 bis 74 dB(A)
 - ab 75 dB(A)

Übersichtskarte



Quellen
 © Eisenbahn-Bundesamt (2024)
 © DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2021)
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022), Datenquellen:
https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_Top2plusOpen.pdf

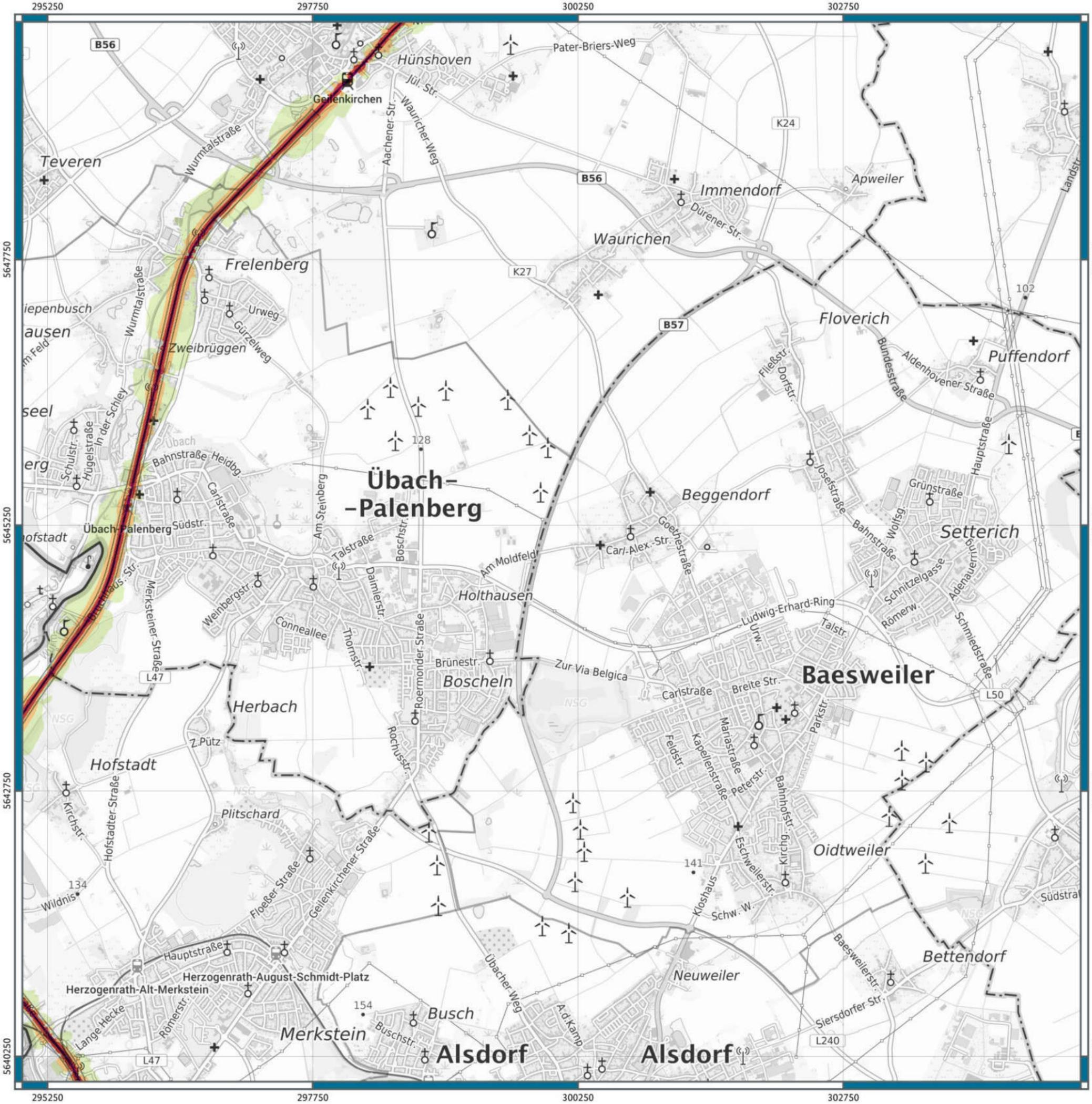
Berechnungsvorschrift
 BUB

Haftungshinweis
 Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Koordinatensystem
 ETRS89 / UTM Zone 32N

Nutzungshinweis
 Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV-www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/ vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0-www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Impressum
 Eisenbahn-Bundesamt
 Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
 Heinemannstraße 6
 53175 Bonn
umgebungslaerm@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
 Kartographische Bearbeitung: Referat 53
 Datum: der Erstellung: Januar 2024



Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 4

- Edition 2.0 -
Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)

Blattnummer: **4905**

Legende

- Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})
- ab 55 bis 59 dB(A)
 - ab 60 bis 64 dB(A)
 - ab 65 bis 69 dB(A)
 - ab 70 bis 74 dB(A)
 - ab 75 dB(A)
 - Flutstrecken 2021

Übersichtskarte



Quellen

© Eisenbahn-Bundesamt (2024)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2021)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022), Datenquellen:
https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_Top2plusOpen.pdf

Berechnungsvorschrift

BUB

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Koordinatensystem

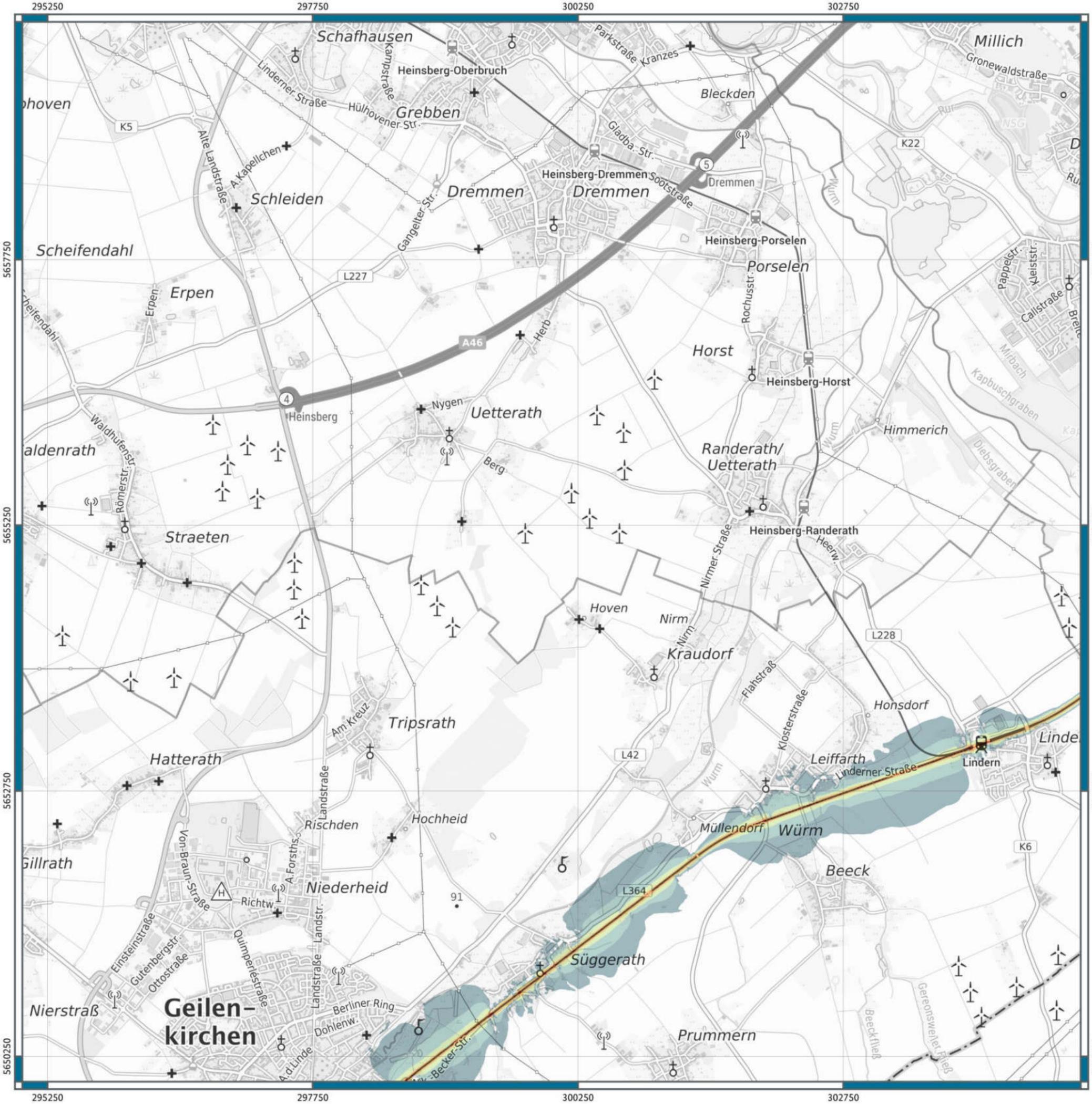
ETRS89 / UTM Zone 32N

Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV-www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/ vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0-www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Impressum

Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
umgebungslaerm@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: Referat 53
Datum der Erstellung: Januar 2024



Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 4 - Edition 2.0 -

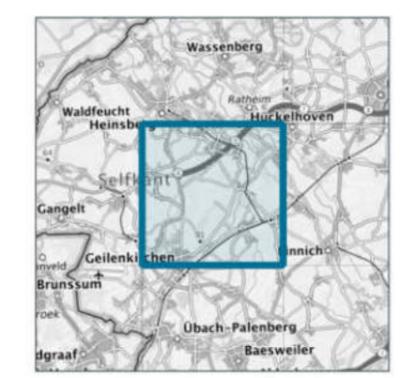
Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)

Blattnummer: **4805**

Legende

- Nacht-Lärmindex (L_{Night})
- ab 45 bis 49 dB(A)
 - ab 50 bis 54 dB(A)
 - ab 55 bis 59 dB(A)
 - ab 60 bis 64 dB(A)
 - ab 65 bis 69 dB(A)
 - ab 70 dB(A)

Übersichtskarte



Quellen
 © Eisenbahn-Bundesamt (2024)
 © DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2021)
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022), Datenquellen:
https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_Top2plusOpen.pdf

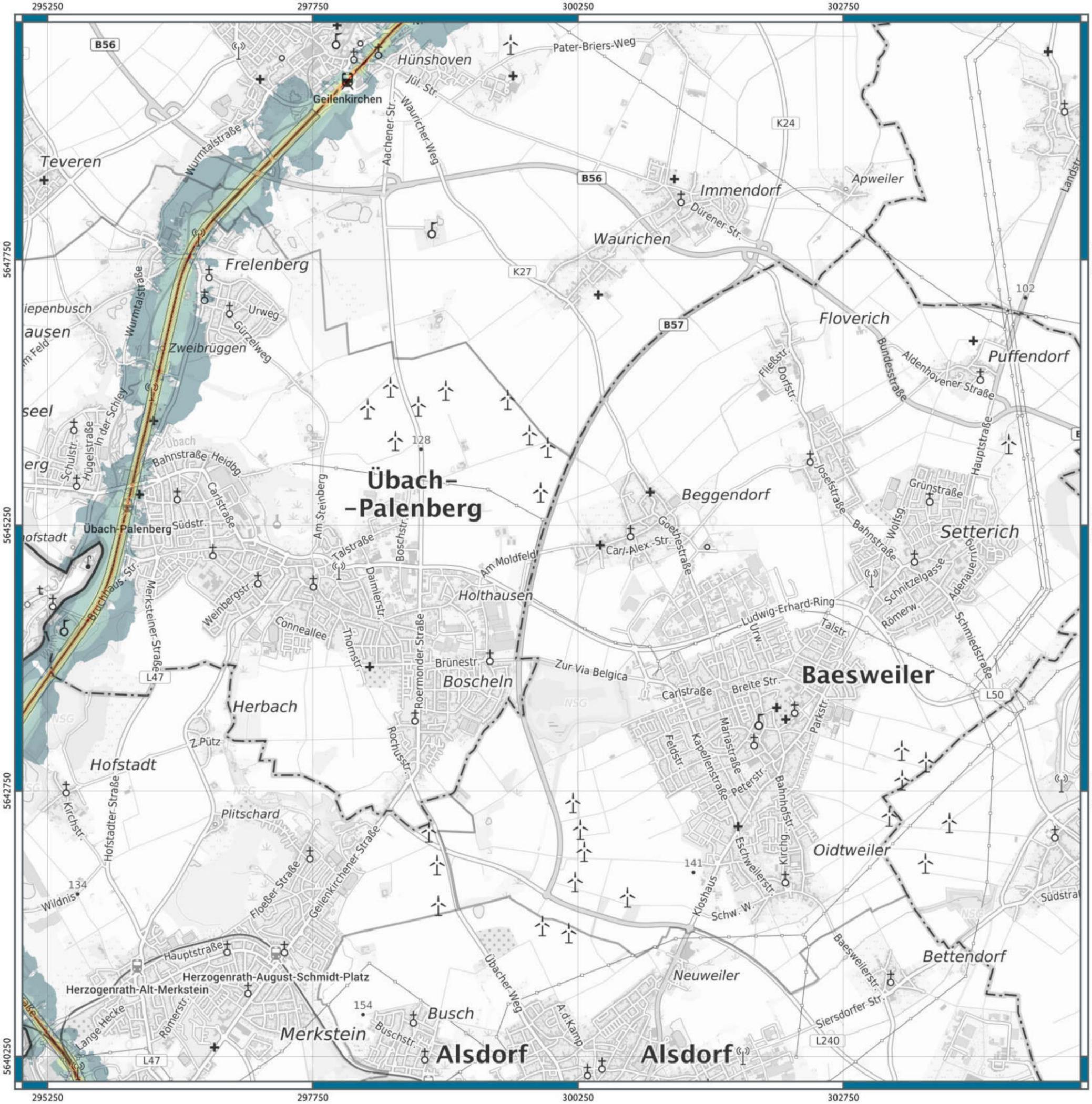
Berechnungsvorschrift
 BUB

Haftungshinweis
 Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Koordinatensystem
 ETRS89 / UTM Zone 32N

Nutzungshinweis
 Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV-www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/ vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0-www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Impressum
 Eisenbahn-Bundesamt
 Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
 Heinemannstraße 6
 53175 Bonn
umgebungslaerm@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
 Kartographische Bearbeitung: Referat 53
 Datum der Erstellung: Januar 2024



Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 4

- Edition 2.0 -
Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)

Blattnummer: 4905

Legende

- Nacht-Lärmindex (L_{Night})
- ab 45 bis 49 dB(A)
 - ab 50 bis 54 dB(A)
 - ab 55 bis 59 dB(A)
 - ab 60 bis 64 dB(A)
 - ab 65 bis 69 dB(A)
 - ab 70 dB(A)
 - Flutstrecken (2021)

Übersichtskarte



Quellen

© Eisenbahn-Bundesamt (2024)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2021)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022), Datenquellen:
https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_Top2plusOpen.pdf

Berechnungsvorschrift

BUB

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Koordinatensystem

ETRS89 / UTM Zone 32N

Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV-www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/ vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0-www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Impressum

Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
umgebungslaerm@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: Referat 53
Datum der Erstellung: Januar 2024

Anhang 3

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung – Phase II

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
4. Runde Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie der Stadt Geilenkirchen - 2. Öffentlichkeitsbeteiligung				
1	1027559	<p>Die Kombination beider im Lärmaktionsplan vorgeschlagene Maßnahmen zur Lärmreduzierung würde ich sehr begrüßen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ VAR1: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum (22-06 Uhr) ▪ VAR2: Durchfahrtsverbot für Lkw > 3,5 t (außer Anlieger) <p>Meine Anmerkungen: Warum wird die Maßnahme VAR1 auf den Abschnitt zwischen den Einmündungen K3, Birgdener Straße und Blasiusstraße 19 reduziert?. Meiner Meinung nach müsste es auf den gesamten Ortsbereich ausweitet werden um effektiv zu sein.</p> <p>Der größte Nutzen wird sich durch die Maßnahme VAR2 ergeben, da die Lärmbelastung gerade tagsüber sehr hoch ist. Die Wirksamkeit beider Maßnahmen ergibt sich natürlich nur dann, wenn auch regelmäßig die Einhaltung kontrolliert wird.</p> <p>Es wird höchste Zeit, dass in Gillrath etwas gegen den hohen Verkehrslärm auf der L47 unternommen wird.</p>	22.04.2024	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Begründung der Maßnahme VAR1 wird auf den Entwurf zum Lärmaktionsplan verwiesen (Kapitel 3.2.4). Verkehrsrechtliche Einschränkungen müssen unter Beachtung der einschlägigen Regelwerke verhältnismäßig sein.</p>
2	1027560	<p>Guten Tag</p> <p>Ich wohne am Ende der Karl-Arnold Straße in Richtung Stahe .Am morgen hört man anfahrtende LKW und Autos an der Schickane .</p> <p>Abends fahren die Autos mit hoher Geschwindigkeit durch die Schickane.Hier ist noch hoher Handlungsbedarf.</p> <p>LKWs sollte man im Dorf verbieten. 30er Zone nachts</p>	22.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
3	1027561	Sehr guter Plan. Der LKW Verkehr und der Verkehr der gesamten Kies Laster aus Holland nervt tierisch. Der neue Bahnübergang ist miserabel gemacht worden. Tempo 30 von 22 bis 6 Uhr ist ne gute Idee.	22.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
4	1027565	Eine Verkehrsberuhigung im Stadtteil Gillrath begrüßen wir sehr. VAR3 und VAR4 sind sinnvolle Maßnahmen. In Gillrath müssen auch Grundschüler die Karl-Arnold-Straße überqueren. Da sind eine Reduzierung der Geschwindigkeit, sowie ein LKW Verbot auch neben dem Lärmschutz eine sinnvolle Entscheidung.	22.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
5	1027569	Ganz Ehrlich ich wohnen selber dort auf der Straße, wenn dort die Autos verbannt werden bekommt doch ein anderer den Lärm und dann beschweren die sich. Ich fahre selber auch Auto und muss von A nach B und möchte auch keine Umwege fahren, was auch noch nicht mal gut für die Umwelt ist. Lasst doch alle mal die Kirche im Dorf und bleibt einfach mal was geschmeidiger. Immer das gemotze kann ich langsam nicht mehr hören.	23.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der erwarteten Verlagerungen in andere Straßenräume wird auf den Entwurf zum Lärmaktionsplan verwiesen (Kapitel 3.2.4).
6	1027570	Lärm hin Lärm her immer das beschweren. Da eine Verkehrsinsel dort eine Verkehrsinsel denkt ihr auch mal an die Anwohner die genau in diesen Bereichen wohnen. Aber ihr fahrt doch alle selber Autos auch bestimmt nicht gerne Umwege und die Anwohner freuen sich ja sicher das eure Autos dort dann vorbei fahren und es in Gillrath ruhger ist. Ihr habt doch für mich einen an der Murrel.	23.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
7	1027581	Viel Lärm um nichts	23.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
8	1027582	Autos gehören zu unserem Leben dazu, und irgendwo müssen diese halt fahren. Ob der Lärm nun hier ist bei uns oder im Nachbarort. Wo ist der unterschied ???? Irgendeiner hat immer was dagegen.	23.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9	1027583	Das ist aber Laut, bitte nicht bei mir. Lieber irgendwo anders. Lächerlich	23.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
10	1027584	Ihr habt zuviel Zeit, kümmert euch lieber um wichtigere Sachen. Altersarmut und sowas	23.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
11	1027599	Die Ortsausfahrt Gillrath richtung Stahe wurde bereits eine Verengung zur Geschwindigkeitsreduzierung gebaut. Leider sorgt diese je nach Tageszeit (Pendelverkehr, Feierabendverkehr) für einen Rückstau wo die Abgasbelastung als auch der Lärmpegel deutlich höher ist. Zudem fahren weiterhin besonders in den Abend und Nachtstunden einige Fahrzeuge mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit (in beiden Fahrtrichtungen) dort durch, worunter die Hausreihen von Nr. 224 bis Stahe die Anwohner durch enormer Lärmbelästigung (Auspuffsound) leiden. Dieser aktuelle Zustand ist meiner Meinung nach unzureichend. Es wäre wünschenswert wenn man in dem Bereich oder etwas weiter richtung Stahe den Straßenverlauf je Fahrtrichtung nach rechts bauen lassen würde und in der Mitte eine Begrünte Insel, so das damit die Geschwindigkeit gedrosselt wird, der Verkehr aber immer noch mit angemessener Geschwindigkeit durchfahren kann, jedoch ein Schnelles Fah-	23.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>ren damit unmöglich wird. Helfen würde zudem eine am Straßenrand verlaufene Parkreglung (Markierte Flächen) die gerne je Seite abwechselnd verlaufen und so ebenfalls der Verkehr damit verlangsamt wird, jedoch nicht ganz zum halten gezwungen ist.</p>		
12	1027609	<p>Hallo,</p> <p>es wird doch keinem damit geholfen wenn der Verkehr aus zb. Gillrath in einem anderen Ort umgeleitet wird oder Verkehrsinseln gebaut werden. Der Verkehr ist nun mal dort und jeder hätte auch gerne alles im Geschäft greifbar oder nicht ? Jeder sollte sich mal selber hinterfragen und die Kirche im Dorf lassen.</p>	24.04.2024	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der erwarteten Verlagerungen in andere Straßenräume wird auf den Entwurf zum Lärmaktionsplan verwiesen (Kapitel 3.2.4).</p>
13		<p>Sehr geehrter Herr Tickelbaecker,</p> <p>durch mehrere Zeitungsartikel bin ich auf das Thema Lärmaktionsplan aufmerksam geworden und letztendlich bei Ihrer Emailadresse gelandet. Leider ist ja der Zeitpunkt der Meldungen für Geilenkirchen vorbei; ich habe nicht gewusst, dass es diese Möglichkeit gibt. Vielleicht gab es darüber einen Bericht in der Sonntagszeitung, die leider nur sporadisch ausgeliefert wird.</p> <p>Der Teil von Tripsrath, der sich an der B 221 befindet, ist sehr belastet von Lärm und Emissionen durch diese Strasse und die darin endende Landstrasse. In den letzten 10 Jahren hat diese Belastung stetig zugenommen und wird durch den vorherrschenden Westwind vergrößert. Noch schlimmer ist es bei feuchtem Wetter. Früher konnte man noch nachts bei offenem Fenster schlafen, was heute durch den zunehmenden</p>	24.04.2024 (per Email)	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmsituation in Tripsrath wurde im Lärmaktionsplan betrachtet und Maßnahmen untersucht (Kapitel 3.2.1).</p> <p>Mittel- bis langfristig wird im Rahmen der im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 enthaltenen Maßnahme „Vierstreifiger Ausbau der B56 zwischen Tripsrath und BAB A46“ die Lärmsituation im Hinblick auf Lärmvorsorge vom Landesbetrieb Straßen.NRW detailliert betrachtet werden.</p> <p><i>Anpassung im Endbericht: Hinweis auf Planung zum vierstreifigen Ausbau B56 und daraus möglicher Ansprüche auf Lärmvorsorge im Bereich Tripsrath wird ergänzt</i></p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Verkehr, auch Schwerverkehr, immer seltener möglich ist. Außerdem fällt auf, dass nachts diese Strasse gerne als Rennstrecke von getunten Fahrzeugen genutzt wird.</p> <p>Ich weiß, dass auch andere Bewohner von Tripsrath so denken, die vielleicht ebenso nicht wußten, dass es die Meldemöglichkeit gab.</p> <p>Danke für Ihre Aufmerksamkeit.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>		
14	1027632	<p>Guten Tag,</p> <p>wie anhand der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung deutlich zu erkennen ist, muss in Gillrath in Sache "Verkehr" einiges gemacht werden.</p> <p>Hier ist vor allem der LKW Verkehr einzuschränken, dies gelingt nur durch ein striktes Fahrverbot für > 3,5 Tonner.</p> <p>Ebenfalls wird vor allem Nachts zu schnell gefahren. Hier ist es sinnvoll festinstallierte Blitzer zu errichten.</p> <p>In jedem umliegenden Dorf (gangelt, birgden, waldenrath...) wird der Verkehr durch eine Ortsumgehungen verlagert.</p> <p>Außer in Gillrath.</p> <p>Durch die neue Ortsumgehung um Birgden wird sehr wahrscheinlich noch mehr Verkehr durch Gillrath geleitet.</p>	25.04.2024	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Entwurf zum Lärmaktionsplan (Kapitel 3.2.4) wurde als Maßnahme VAR2 ein Fahrverbot für ortsfremde Lkw vorgeschlagen. Ein „strikttes Fahrverbot“ erscheint im Hinblick auf den Quell- und Zielverkehr von Gillrath und den benachbarten Ortschaften in der Gemeinde Gangelt nicht verhältnismäßig. Vor einer möglichen Umsetzung der Maßnahme ist eine detaillierte Planung in enger Abstimmung mit allen betroffenen Gemeinden, Straßenbaulastträgern sowie den zuständigen Straßenverkehrsbehörden.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Aus diesem Grund muss zwingend etwas auch in Gillrath passieren.</p> <p>Und ein guter Start wäre schon einmal ein LKW-Fahrverbot.</p> <p>Das Versprechen, dass die B56n für Erleichterung sorgt ist nicht der Fall. Eher kommt dadurch noch mehr Verkehr.</p>		<p>Ob zur Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (stationäre) Geschwindigkeitsüberwachung vorgenommen wird, liegt im Ermessen der zuständigen Ordnungsbehörden.</p>
15	1027640	<p>Die Aussagen, dass zwei Kreisverkehre in Gillrath (Kreuzung Birgdener Straße und Kreuzung Kreisbahn-/Püttstraße) für die Lärmemissionen nicht relevant wären, wirkt sehr realitätsfern. Der Durchgangsverkehr würde verlangsamt und die Strecke würde unattraktiver. Hauptsächlich aber würde das nächtliche hochtourige rasen (der problematischste Lärm) zumindest in einem Bereich von Gillrath unmöglich gemacht.</p> <p>Generell erweckt der Lärmaktionsplan den Eindruck dass der Verkehr tagsüber ein großes Problem sei, was natürlich bei der Anzahl an LKW auch stimmt. Für die Gesundheit der Anwohner ist jedoch der nächtliche Lärm durch Raser erheblich problematischer. Besonders die lange Strecke bergauf von der Kirche Richtung Geilenkirchen wird nachts oft dazu genutzt Vollgas zu geben. Die Anwohner werden dadurch in der Regel brutal aus dem Schlaf gerissen. Glück hat wer daraufhin gut wieder einschlafen kann. Für alle anderen Menschen, speziell Kinder und ihre Eltern, ist die Nacht gelaufen. Mit entsprechenden Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Laune am nächsten Tag. Von gesundheitlichen Einschränkungen durch schlaflose Nächte ganz zu schweigen.</p>	25.04.2024	<p>Der Lärmaktionsplan enthält keine Aussagen zu möglichen Umgestaltungen von Knotenpunkten zu Kreisverkehren.</p> <p>Der Lärmaktionsplan betrachtet sowohl die Lärmsituation über den Gesamttag (00-24 Uhr, Pegelbereich LDEN) als auch im Nachtzeitraum (22-06 Uhr, Pegelbereich LNight). Insofern ist die besondere Schutzwürdigkeit im Nachtzeitraum berücksichtigt.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
16	1027641	<p>Es ist aus dem Lärmaktionsplan nicht stichhaltig nachzuvollziehen warum die Tempo-30-Beschränkung in Gillrath nicht von Ortsschild zu Ortsschild geplant werden kann. Auf der Karte ist deutlich zu sehen, dass die gesamte Ortsdurchfahrt mit Pegelwerten über 75 belastet ist. Nicht nur der Bereich zwischen Marienstraße und Birgdener Straße. Daher muss der Fairness halber auch die gesamte Ortsdurchfahrt geschwindigkeitsbeschränkt werden. Mindestens in der Nacht, gerne auch tagsüber.</p> <p>Und diese Geschwindigkeitsbeschränkung muss auch effektiv überwacht werden, speziell nachts. Da Polizei und Ordnungsamt eher weniger gewillt oder in der Lage sein werden nachts über einen längeren Zeitraum (mehrere Stunden) die gefahrenen Geschwindigkeiten zu messen, sind mindestens ein, besser mehrere stationäre Blitzer zu befürworten.</p>	25.04.2024	<p>Verkehrsrechtliche Einschränkungen müssen verhältnismäßig sein. Die Verhältnismäßigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplans unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen (insbes. §45 StVO) sowie unter Anwendung der einschlägigen Regelwerke zu überprüfen. Auf Basis der Lärmkartierung erscheint die Verhältnismäßigkeit zumindest für den im Entwurf zum LAP genannten Abschnitt der L47 gegeben.</p> <p>Ob zur Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (stationäre) Geschwindigkeitsüberwachung vorgenommen wird, liegt im Ermessen der zuständigen Ordnungsbehörden.</p>
17	1027644	<p>In mehreren Meldungen wurden bauliche Verkehrsberuhigungen wie Inseln oder Fahrbahnverswenkungen vorgeschlagen. Trotzdem werden diese im Lärmaktionsplan als nicht relevant abgetan. Es scheint doch logisch, dass weniger Lärm emittiert wird, je langsamer der Verkehr fließt. Und bauliche Maßnahmen erscheinen geeignet speziell die sehr lauten Raser abzubremesen und auf Dauer von dieser Strecke zu "vergraulen".</p> <p>Die Ortsdurchfahrt in Gillrath in ihrem jetzigen Zustand lädt geradezu zum rasen ein. Speziell der lange Teil "im Berg" zwischen Kirche und Ortsausgang Richtung Geilenkirchen. Besonders nachts wenn wenig Verkehr herrscht werden oft Geschwindigkeiten erreicht, bei denen die installierten Anzeigetafeln schon gar keine Angabe mehr machen. Und mit diesen</p>	25.04.2024	<p>Bauliche Maßnahmen im Straßenraum können zur Geschwindigkeitsdämpfung beitragen und sind daher zur Unterstützung der verkehrsrechtlichen Beschränkungen grundsätzlich sinnvoll. Nicht zuletzt aufgrund der damit verbundenen Baukosten gehen diese jedoch über den Umfang des Lärmaktionsplans hinaus. Im Rahmen einer möglichen Umsetzung des LAP ist es jedoch sinnvoll, entsprechende flankierende Maßnahmen zu prüfen.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Geschwindigkeiten steigen die entsprechenden Lärmemissionen. An dieser Stelle muss das Problem angepackt werden, was jedoch aus dem Lärmaktionsplan leider in keiner Weise hervorgeht.</p> <p>Verkehrsinselfen mit Bäumen, begrünte Fahrbahnverengungen und -verschwenkungen erscheinen hier als durchaus probates Mittel. Darüber hinaus würden sowohl das Ortsbild als auch das Mikroklima positiv beeinflusst.</p>		<p><i>Anpassung im Endbericht: Auf straßenraumgestalterische Maßnahmen als flankierende Maßnahmen wird, analog zum Abschnitt „L42 – Berliner Ring“ auch für den Abschnitt „L47 – Karl-Arnold-Straße“ hingewiesen.</i></p>
18	1027703	<p>Wir sind vor kurzem nach Gillrath gezogen. Dass die Straßen in ländlichen Gebieten auch durch Landwirtschaftsfahrzeuge genutzt wird, und das mit Lärm verbunden ist, war uns klar. Dass jedoch viele LKW bereits am frühen Morgen durch die Straße fahren war für uns eine Überraschung. Durch die nicht für den Durchgangsverkehr gebaute Straße und parkenden Autos müssen gerade die LKW immer wieder bremsen und beschleunigen. Gerade das führt zu einer hohen Lärmbelastung.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden in Kombination sicherlich für eine höhere Wohnqualität sorgen. Aus meiner Sicht ist das Verbot von LKW in den Ortschaften jedoch der Hebel für eine langfristige Lösung.</p> <p>Profitieren davon nicht auch die Landeskassen? Durch erhöhte Einnahmen durch Maut und Bußgeldern bei nicht Beachtung des Fahrverbots könnten einige Euro mehr eingenommen werden.</p> <p>Im Mittel könnten sich durch die bessere Wohnqualität auch Kaufpreise, Investitionsbereitschaft der Eigentümer und somit auch die Einnahmen der Stadt verbessern.</p>	29.04.2024	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein grundsätzliches „Verbot von Lkw in Ortschaften“ widerspricht der Widmung der Ortsdurchfahrten im klassifizierten Straßennetz (hier: einer Landesstraße), welches prinzipiell für den überörtlichen Verkehr vorgesehen ist und wäre auch allein im Hinblick auf die Andienung der Ortschaften nicht zielführend.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Von der jetzigen Situationen profitieren nur die Spediteure, die Geld für die Maut sparen.</p> <p>Anwohnern, die langfristig für Einnahmen in der Region sorgen, hilft es jedoch nicht.</p>		
19	1027729	<p>Guten Tag,</p> <p>nachfolgend meine Anmerkungen zu den Lärmschutzmaßnahmen "Verkehrslärm Gillrath". Die vorgestellten Maßnahmen fassen zum Teil zu kurz. Mit Blick auf die mittelbare Zukunft wird der Ort Gillrath von 3 Seiten mit erheblichen Verkehrslärm belastet. Verkehr der aus Richtung Geilenkirchen der in den Ort fährt, insbesondere LKW's die den Verlauf der L 164 (B 221) bei der Ausfahrt Stahl verlassen und mautfrei durch Gillrath Richtung Selfkant/Niederlande fahren. Gegenrichtung aus Selfkant/Gangelt kommend bis zur Auffahrt L164 (B221), Gärtnerei Stahl, aus dem gleichen Grund. Zusätzlich wird ein weiteres erhebliches Verkehrsaufkommen aus Richtung Birgden nach Gillrath über die Birgdener Str. in den Ort reinfahren da verstärkt die dann fertig gestellte Ortsumfahrung Birgden genutzt werden wird. Um Gillrath nicht mit der verstärkten Verkehrslärmlast zu beauftragen ist eine Mautpflicht für die L46 von dem Grenzübergang Selfkant Wehr beginnend bis zur Auf/Abfahrt L164 (b221) Stahl notwendig. Zur Verstärkung dieser Maßnahme schlage ich ein Durchfahrtsverbot für LKW ab 7,5 Tonnen vor. Die Begrenzung bei 7,5 Tonnen wird den Anlieferverkehr für Gewerbe in der Regel nicht behindern.</p> <p>Diese Vorschläge werden zwar kurzfristig einen höheren Aufwand in Form von Beschilderung und ggf. Überarbeitung der Verkehrsplanung bedeuten, jedoch mittelbar die Erfüllung der</p>	30.04.2024	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Vorschlag für ein Lkw-Durchfahrtsverbot in der OD Gillrath der L46 ist als VAR2 im Entwurf zum Lärmaktionsplan enthalten. Ab welcher Tonnage dieses gelten soll, wäre im Rahmen der möglichen Umsetzung zu prüfen.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Vorgaben zur Lärmschutzverordnung ermöglichen und die Lebensqualität im Ort Gillrath erhöhen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>		
20	1027948	<p>Wir wohnen am Ortseingang aus Richtung GK kommend(im Berg).</p> <p>Sogenannten "Flüsterasphalt" und damit abgedämpfte Abrollgeräusche treffen nicht den Kern des Lärmproblems. Der Lärm wird verursacht durch LKW- Verkehr, Landmaschinen und auffallend laute PKW u.Motorräder, die sich zudem nicht an Geschwindigkeitsregeln halten.Letztere sind besonders in den Abend-und Nachtstunden aktiv. Der Berufsverkehr ab 5:00 u.ab 16:00 hält sich meist auch nicht an die vorgeschriebenen 50kmh.</p> <p>Also Fahrverbot für LKW über 3,5T; Fahrbahn-Verengungen (evtl. auch mit Bäumen u.Sträuchern); vermehrt Geschwindigkeits-u.Lärmkontollen (auch zu außergewöhnlichen Zeiten).Tempo 30 wäre für die gesamte Ortsdurchfahrt wünschenswert u. aus meiner Sicht effektiv.</p>	18.05.2024	<p>Lärmindernde Asphaltbauweisen sind erprobt und führen zu einer wahrnehmbaren Reduzierung der Lärmemission. Daher wurden entsprechende Deckenerneuerungen in allen Teilabschnitten der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet, die eine nennenswerte Betroffenheit aufwiesen, im Lärmaktionsplan als Maßnahmen untersucht.</p> <p><i>Anpassung im Endbericht: Auf straßenraumgestalterische Maßnahmen als flankierende Maßnahmen wird, analog zum Abschnitt „L42 – Berliner Ring“ auch für den Abschnitt „L47 – Karl-Arnold-Straße“ hingewiesen.</i></p> <p>Ob zur Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (stationäre) Geschwindigkeitsüberwachung vorgenommen wird, liegt im Ermessen der zuständigen Ordnungsbehörden.</p>
21	1027972	<p>Als Gillrather Anwohner (jahrelang Karl-Arnold-Straße; jetzt Neubaugebiet Blasiustraße) bin ich im Bilde über die Verkehrssituation in Gillrath. Generell herrscht zu viel Verkehr, zu viele LKW und es wird zu schnell gefahren. Tempo 30 im Bereich der Bushaltstelle Schwarzer Weg wird nur von einem ge-</p>	22.05.2024	<p>Ob zur Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (stationäre) Geschwindigkeitsüberwachung vorgenommen wird, liegt im Ermessen der zuständigen Ordnungsbehörden.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>ringen Prozentsatz eingehalten. Hier sollte über weitere Maßnahmen wie fest installierte Blitzgeräte zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung nachgedacht werden.</p> <p>Meiner Meinung nach ist die reine Betrachtung der Verkehrssituation auf der Karl-Arnold-Strasse in Gillrath nur im Hinblick auf die Lärmbelastung zu kurz gedacht. Was nützt den Anwohnern zum Beispiel die VAR4: Fahrbahnerneuerung mit Lärmoptimiertem Asphalt, wenn sich die Anzahl der Kraftfahrzeuge nicht signifikant reduziert? Können Kinder und alte Menschen die Straße dann besser überqueren? Würde sich dadurch die Wartezeit verringern, um von den Nebenstraßen auf die Hauptstraße aufzufahren? Oberste Priorität sollte also eine Reduzierung des Verkehrs sein. Diese Reduzierung des Verkehrs schließt dann eine Lärmreduktion mit ein.</p> <p>Somit wäre die VAR3 zu favorisieren und über eine Tempo 30 Zone auf kompletter Länge der Karl-Arnold-Strasse ganztägig nachzudenken.</p> <p>Überdies sollte nochmal über eine zusätzliche Bepflanzung ,auch auf neu zu errichtenden Verkehrsinseln nachgedacht werden. Im Bereich der Überquerung der Selfkantbahn ist dies sehr wohl möglich, daher sollte das auch an anderen Stellen möglich sein. Diese Bepflanzungen würden nicht nur dazu beitragen den Charakter einer „Autobahn“ zu entschärfen, sondern steigern Lebensqualität, reduzieren Erwärmungen der Straßenbeläge und tragen zu besserem Klima bei.</p> <p>Auch sollte dringend über die Anlegung weiterer Zebrastreifen nachgedacht werden. Gerade im Bereich der Bushaltestelle „Schwarzer Weg“ reicht eine Überquerungshilfe nicht aus. Hier überqueren auch sehr viele Schulkinder im Grundschul-</p>		<p>Lärmindernde Asphaltbauweisen sind erprobt und führen zu einer wahrnehmbaren Minderung der Lärmemission. Daher wurden entsprechende Deckenerneuerungen sowohl für die L47 als auch für weitere Teilabschnitte der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet, die eine nennenswerte Betroffenheit aufwiesen, im Lärmaktionsplan als Maßnahmen untersucht.</p> <p><i>Anpassung im Endbericht: Auf straßenraumgestalterische Maßnahmen als flankierende Maßnahmen wird, analog zum Abschnitt „L42 – Berliner Ring“ auch für den Abschnitt „L47 – Karl-Arnold-Straße“ hingewiesen.</i></p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>alter die Straße. Generell gehört an jede Bushalte ein Zebra-streifen zum sicheren Überqueren dieser Hauptstraße. Jeder Verkehrsteilnehmer sollte gleichberechtigt am Verkehr teil-nehmen können. Die Zeiten, in welchem das Hauptaugen-merk auf Krafft Fahrzeuge gelegt wurde, sollten doch endgültig überwunden sein.</p>		
22	1027973	<p>Als Gillratherin muss ich sagen, dass der Verkehr auf der Karl-Arnold-Str. unerträglich ist. Der ungeheuere Lärm und die Ab-gase machen einen krank.</p> <p>Die Autofahrer werden immer rücksichtsloser und man muss schon großes Glück haben wenn man an der Überquerungs-hilfe rübergelassen wird. Am Bereich Bushaltestelle Schwar-zer Weg halten sich nicht wirklich viele Fahrer an die 30 km/h. Hier gehört eine feste Blitze oder ähnliches hin, da hier auch sehr viele Kinder die Straße überqueren um zur Bushaltestelle oder zur Grundschule zu kommen.</p> <p>Da die Straße sehr breit ist lädt es die Leute dazu ein zu schnell zu fahren. Hier würden Inseln mit Bäumen das Tempo rausnehmen. Außerdem schlucken sie Schall, helfen gegen Überhitzung der Straße und sind natürlich im allgemeinen gut fürs Klima. Ein schönes Beispiel finden Sie ebenfalls auf der Karl-Arnold-Str. an der Straßenüberquerung der Selfkant-bahn.</p> <p>Flüsterasphalt würde diese Probleme nicht lösen (VAR 4)</p> <p>Ich bin für Kombination Variante 1+2 (= VAR3) und der Anlage von Inseln mit Bäumen.</p>	22.05.2024	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ob zur Durchsetzung von Geschwindigkeitsbe-schränkungen (stationäre) Geschwindigkeits-überwachung vorgenommen wird, liegt im Ermes-sen der zuständigen Ordnungsbehörden.</p> <p><i>Anpassung im Endbericht: Auf straßenraumge-stalterische Maßnahmen als flankierende Maß-nahmen wird, analog zum Abschnitt „L42 – Berli-ner Ring“ auch für den Abschnitt „L47 – Karl-Arnold-Straße“ hingewiesen.</i></p> <p>Lärmindernde Asphaltbauweisen sind erprobt und führen zu einer wahrnehmbaren Minderung der Lärmemission. Daher wurden entsprechende Deckenerneuerungen sowohl für die L47 als auch</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		Mit freundlichem Gruß		für weitere Teilabschnitte der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet, die eine nennenswerte Betroffenheit aufwiesen, im Lärmaktionsplan als Maßnahmen untersucht.
Entwurf zum Lärmaktionsplan				
23	1027623	Der Fluglärm durch die Awacs ist unerträglich. Bereits mehrere Kilometer im Umkreis des Flugplatzes Teveren entfernt ist der Fluglärm extrem laut. Besonders beim Starten oder Durchstarten bei Übungen. Auch werden Flüge bis in die Nacht hinein, d.h. oft nach 22 Uhr durchgeführt.	24.04.2024	Der von dem militärischen Flugplatz Teveren ausgehende Fluglärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es wird auf das entsprechende Lärmschutzprogramm der Bezirksregierung Köln verwiesen.
24	1027946	<p>Stellungnahme zu 3.2.1 Abschnitt B 56 Tripsrath - Niederheid-Hatterath</p> <p>Die von Ihnen aufgeführte geringe Betroffenheit kann ich nicht teilen, es liegt im Bereich um Hatterath eine erhebliche Beeinträchtigung vor.</p> <p>Dazu tragen vor allem die neue Erweiterung und Bebauung im Gewerbegebiet Niederheid Richtung Hatterath bei, durch die Hohen Hallen wird erheblich mehr Lärm von der B56 in Richtung Hatterath reflektiert.</p> <p>Ebenso entsteht durch die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h auf zurzeit 100 km/h ein deutlich erhöhtes Lärmaufkommen vor. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h bestand viele Jahre und ist wieder einzuführen.</p>	18.05.2024	<p>Die vorhandene Bebauung ist im Lärmausbreitungsmodell berücksichtigt. Im Übrigen erfolgten die Lärmberechnungen nach den für die Lärmkartierung einschlägigen EU-weit gültigen Vorschriften.</p> <p>Die ehemals bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 70 km/h waren aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet und sind nach Aufhebung der Linksabbieger von bzw. auf die</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Ihre Aussage " Ebenfalls nicht betrachtet wurde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit , da die Verbindungsfunktion als Bundesstraße eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nicht angezeigt ist " mißachtet in grober Weise die Schutzinteressen der Bevölkerung vor Ort .</p> <p>Die Planung von Lärmschutzwänden im Bereich Hatterath das in Ihrem Entwurf kein adäquates Nutzen Kosten Verhältnis erwarten lässt und daher nicht betrachtet wurde ist im Sinne der Bevölkerung in Hatterath dringend geboten und muß nochmals separat betrachtet werden .</p> <p>Wie in Ihren Lärmaktionsplan der Stadt Geilenkirchen auf Seite 18 aufgeführt ist auf Höhe Gewerbegebiet Niederheid der Auslösewert für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen erreicht hier gilt es dringend zu handeln und eine Planung von Passiven Lärmschutzmaßnahmen in den Plan für diesen Bereich der B 56 aufzunehmen .</p>		<p>B56 aufgehoben worden.</p> <p>Verkehrsrechtliche Einschränkungen müssen verhältnismäßig sein. Auf Basis der Ergebnisse der Lärmkartierung erscheint die Verhältnismäßigkeit einer solchen Maßnahme für den genannten Abschnitt der B56 nicht gegeben.</p> <p>Im Übrigen wird auf den Lärmaktionsplan, Kapitel 3.2.1 verwiesen. Demnach können nach den in der Lärmkartierung ermittelten Pegeln LDEN an einzelnen Gebäuden unter Umständen die Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen nach VLärmSchR 97 erreicht sein. Ob hier eine Lärmsanierung, ggf. mit passiven Schallschutzmaßnahmen, möglich ist, wäre im Einzelfall zu prüfen. Dabei sind die geltenden Regelwerke zu beachten.</p>
25	1027975	<p>Stellungnahme zur Lärmbelästigung durch die Umgehungsstraße B56, Punkt 3.2.1</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich wende mich an Sie, um meine Besorgnis und Unzufriedenheit über die Lärmbelästigung durch den Abschnitt der Bundesstraße B56 zwischen Tripsrath und dem Anschluss der L47, Karl-Arnold-Straße, zum Ausdruck zu bringen. Trotz der kartierten Emissionswerte und den bisherigen Bewertungen möchte ich die Perspektive der betroffenen Anwohner näher beleuchten und auf mögliche Maßnahmen hinweisen.</p>	23.05.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Der rund 5,2 km lange Abschnitt der B56 verläuft außerorts mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von in der Regel 100 km/h, welche lediglich vor den Knotenpunkten auf 70 km/h reduziert wird. Die Straße ist überwiegend als „2+1“-Querschnitt ausgebaut und wird von einer Vielzahl von Fahrzeugen im Pendel- und Lieferverkehr genutzt. Die Umnummerierung von B221 zur B56 nach Verkehrsfreigabe der B56n in Verlängerung der BAB A46 hat zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit auch der Lärmemissionen geführt. Der Lieferschwerlastverkehr hat durch die an Volumen, Verdichtung und Erschließung zunehmende Gewerbe- und Industriegebiete auf der B56 zugenommen.</p> <p>Direkt an die B56 angrenzend befindet sind die Siedlungsgebiete der Stadtteile Tripsrath und Hatterath sowie das Gewerbegebiet Niederheid die erheblich von den Lärmemissionen betroffen sind. Insbesondere Hatterath wird durch die verlaufende Trassenführung der B56 massiv beaufschlagt. Die gemittelte Lärmpegel über den gesamten Abschnitt liegt bei LDEN mit einem Schwellenwert von 55-59 dB(A) ist nur ein theoretischer Wert der wesentlich an der BEbauung Hatterath höher liegt.</p> <p>Die derzeitige Bewertung schließt aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen aufgrund eines als unzureichend eingeschätzten Nutzen-Kosten-Verhältnisses aus. Auch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde nicht weiter betrachtet, da die Verbindungsfunktion als Bundesfernstraße und die vorhandenen Überholfahrstreifen dies nicht zulassen sollen. Diesen Bewertungsansatz können die Bewohner von Hatterath und Anwohner der B56 an dieser Stelle nicht teilen. Wir sind fest der</p>		

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Überzeugung das diese Maßnahmen einen erheblichen Beitrag zur Minimierung des Schallschutzes beiträgt</p> <p>Trotz dieser Bewertungen fordere ich die zuständigen Behörden dringend auf, alternative Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen, um die Lärmbelastung zu reduzieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Überprüfung und Anpassung der Lärmschutzbewertungen: Die derzeitigen Bewertungen sollten unter Berücksichtigung der tatsächlichen Lärmbelastung und der subjektiven Wahrnehmung der Anwohner neu bewertet werden. 2. Regelmäßige Lärmmessungen: Es sollten regelmäßige und detaillierte Lärmmessungen entlang des gesamten Abschnitts der B56 durchgeführt werden, um aktuelle und genaue Daten zur Lärmbelastung zu erhalten. 3. Temporäre Geschwindigkeitsreduzierung: Eine zeitlich begrenzte Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in den Nachtstunden könnte zur Minderung der Lärmbelastung beitragen, ohne die Verbindungsfunktion der Straße erheblich zu beeinträchtigen. 4. Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen: Anwohner sollten Unterstützung und Fördermittel für die Installation passiver Schallschutzmaßnahmen an ihren Immobilien erhalten, wie etwa Schallschutzfenster. <p>Ausarbeitung des Punktes Passive Schallschutzmaßnahmen</p>		<p>Bei der Bewertung von Lärmimmissionen aus Verkehrslärm und eventuellen Maßnahmen zur Lärmvorsorge bzw. -sanierung sind die einschlägigen Regelwerke zu beachten. Diese beinhalten eindeutige Methoden zur Bewertung der Lärmsituation.</p> <p>Insbesondere Lärmmessungen sind in diesem Zusammenhang nicht vorgesehen.</p> <p>Verkehrsrechtliche Einschränkungen müssen verhältnismäßig sein. Auf Basis der Ergebnisse der Lärmkartierung erscheint die Verhältnismäßigkeit einer solchen Maßnahme für den genannten Abschnitt der B56 nicht gegeben.</p> <p>Soweit die Voraussetzungen nach VLärmSchR 97 gegeben sind, bestehen ggf. Ansprüche auf Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Diese wären im Einzelfall unter Beachtung der geltenden Regelwerke zu prüfen.</p> <p><i>Der folgende Abschnitt scheint im Wesentlichen eine Wiederholung der bisherigen Ausführungen</i></p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Stellungnahme zur Lärmbelästigung durch die Umgehungsstraße B56</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich wende mich an Sie, um meine Besorgnis und Unzufriedenheit über die Lärmbelästigung durch den Abschnitt der Bundesstraße B56 zwischen der Stadtgrenze zu Heinsberg und dem Anschluss der L47, Karl-Arnold-Straße, zum Ausdruck zu bringen. Trotz der kartierten Emissionswerte und den bisherigen Bewertungen möchte ich die Perspektive der betroffenen Anwohner näher beleuchten und auf mögliche Maßnahmen hinweisen.</p> <p>Der rund 5,2 km lange Abschnitt der B56 verläuft außerorts mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von in der Regel 100 km/h, welche lediglich vor den Knotenpunkten auf 70 km/h reduziert wird. Die Straße ist überwiegend als „2+1“-Querschnitt ausgebaut und wird von einer Vielzahl von Fahrzeugen genutzt. Die Umnummerierung von B221 zur B56 nach Verkehrsfreigabe der B56n in Verlängerung der BAB A46 hat zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit auch der Lärmemissionen geführt.</p> <p>Direkt an die B56 angrenzend befindet sich lediglich das Gehöft Königshof im Norden des Abschnitts. Dennoch sind die Siedlungsbereiche der Stadtteile Tripsrath und Hatterath sowie das Gewerbegebiet Niederheid erheblich von den Lärmemissionen betroffen. Die gemittelte Lärmkennziffer über den gesamten Abschnitt liegt bei LDEN mit einem Schwellenwert von 55 dB(A) bei 22, wobei Spitzenwerte von 120 dB(A) erreicht werden. Diese Werte deuten auf eine signifikante</p>		<p>zu sein. Es wird auf die vorigen Abwägungsvorschläge verwiesen.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Lärmbelastung hin, die trotz der als gering eingestuften Betroffenheit durch die Kartierung von den Anwohnern als störend empfunden wird.</p> <p>Die derzeitige Bewertung schließt aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen aufgrund eines als unzureichend eingeschätzten Nutzen-Kosten-Verhältnisses aus. Auch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde nicht weiter betrachtet, da die Verbindungsfunktion als Bundesfernstraße und die vorhandenen Überholfahrstreifen dies nicht zulassen sollen.</p> <p>Trotz dieser Bewertungen fordere ich die zuständigen Behörden dringend auf, alternative Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen, um die Lärmbelastung zu reduzieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Überprüfung und Anpassung der Lärmschutzbewertungen: Die derzeitigen Bewertungen sollten unter Berücksichtigung der tatsächlichen Lärmbelastung und der subjektiven Wahrnehmung der Anwohner neu bewertet werden. 2. Regelmäßige Lärmmessungen: Es sollten regelmäßige und detaillierte Lärmmessungen entlang des gesamten Abschnitts der B56 durchgeführt werden, um aktuelle und genaue Daten zur Lärmbelastung zu erhalten. 3. Temporäre Geschwindigkeitsreduzierung: Eine zeitlich begrenzte Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in den Nachtstunden könnte zur Minderung der Lärmbelastung beitragen, ohne die Verbindungsfunktion der Straße erheblich zu beeinträchtigen. 		

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>4. Agglomerate falsche Fahrbahnmarkierungen Die Agglomerate (Taktiele Elemente/Taktile Bodenindikatoren) auf den Fahrbahnmarkierungen erhöhen bei Überfahung zusätzlich den Schallpegel sowie das Ablaufgeräusch der überfahrenden Reifen. Dieses ist bei allen Fahrbahnmarkierungen festzustellen und stellen einen permanenten Pfeifenden Geräuschpegel bei hoher Verkehrsdichte dar.</p> <p>5. Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen: Anwohner sollten Unterstützung und Fördermittel für die Installation passiver Schallschutzmaßnahmen an ihren Immobilien erhalten.</p> <p>6. Pflanzung von Bäumen und Hecken: Die gezielte Anpflanzung von Bäumen und Hecken entlang der B56 kann ebenfalls zur Reduzierung der Lärmbelastung beitragen.</p> <p>Auswirkungen der einseitigen Gewerbegebietbebauung</p> <p>Ein wesentlicher Punkt, der bei der Bewertung der Lärmbelastung Stadtteil Hatterath berücksichtigt werden muss, ist die einseitige kontinuierlich ergänzte Gewerbegebietbebauung entlang der B56. Diese spezielle bauliche Anordnung führt zu einer Verstärkung der Schallimmissionen in Richtung Hatterath /Gillrath, da Gebäude Schallwellen reflektieren und dadurch die Lärmbelastung auf der gegenüberliegenden Seite erhöhen. Hier sind die wesentlichen Aspekte:</p> <p>1. Schallreflexion: Gebäude entlang des Gewerbegebiets können Schallwellen zurückwerfen, wodurch die Lärmbelastung für die gegenüberlie-</p>		<p>Die folgenden Ausführungen zur Randbebauung werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die bestehende Bebauung in der Lärmkartierung berücksichtigt worden ist.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>genden Wohngebiete steigt. Diese Reflexionen können insbesondere in Kombination mit anderen Lärmquellen zu einer erheblichen Zunahme der empfundenen Lautstärke führen.</p> <p>2. Verstärkte Schalleitung: Die Materialien, aus denen Gewerbegebäude bestehen, können Schall stärker leiten als natürliche Barrieren wie Bäume oder Erdreich. Dies führt dazu, dass der Lärm weiter und intensiver übertragen wird.</p> <p>Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung</p> <p>Angesichts dieser Problematik fordere ich die zuständigen Behörden dringend auf, alternative Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen, um die Lärmbelastung zu reduzieren:</p> <p>1. Überprüfung und Anpassung der Lärmschutzbewertungen: Die derzeitigen Bewertungen sollten unter Berücksichtigung der tatsächlichen Lärmbelastung und der subjektiven Wahrnehmung der Anwohner neu bewertet werden.</p> <p>2. Regelmäßige Lärmmessungen: Es sollten regelmäßige und detaillierte Lärmmessungen entlang des gesamten Abschnitts der B56 durchgeführt werden, um aktuelle und genaue Daten zur Lärmbelastung zu erhalten. Diese Lärmmessungen sollten zusätzlich an der Fassade der Wohnbebauung Hatterath/Tripsrath erfolgen, um ein genaues Spektrum der Lärmbelastung durch die diversen Defizite der Straße zu erfahren.</p>		<p>Zu den Maßnahmenvorschlägen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>3. Regelmäßige Fahrzeugerhebungsdaten: Es sollen regelmäßige und detaillierte Fahrzeugerhebungsdaten entlang des gesamten Abschnitts der B56 durchgeführt werden, um aktuelle und genaue Daten zum Verkehrsaufkommen zu erhalten.</p> <p>4. Geschwindigkeitsreduzierung: Eine dauerhafte Reduzierung der Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen zeitlich begrenzte Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in den Nachtstunden könnte zur Minderung der Lärmbelastung beitragen, ohne die Verbindungsfunktion der Straße erheblich zu beeinträchtigen.</p> <p>5. Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen: Anwohner sollten Unterstützung und Fördermittel für die Installation passiver Schallschutzmaßnahmen an ihren Immobilien erhalten.</p> <p>6. Pflanzung von Bäumen und Hecken: Die gezielte Anpflanzung von Bäumen und Hecken entlang der B56 kann ebenfalls zur Reduzierung der Lärmbelastung beitragen.</p> <p>Pflanzung von Bäumen und Hecken als Lärmschutz</p> <p>Die Anpflanzung von Bäumen und Hecken entlang der B56 kann eine natürliche und ästhetisch ansprechende Methode zur Lärminderung sein. Vegetation wirkt nicht nur als physische Barriere, sondern hat auch akustische und psychologische Vorteile:</p>		<p>Die Ausführungen zur Bepflanzung werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Vegetation in den Ausbreitungsberechnungen nach den geltenden Regelwerken berücksichtigt ist; der Einfluss auf die Immissionspegel ist aber, insbesondere bei zunehmender Entfernung von der Schallquelle, eher gering.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<ol style="list-style-type: none"> 1. Physische Barriere: Dichte Hecken und Baumreihen können Schallwellen reflektieren und absorbieren, wodurch die Lärmbelastung für angrenzende Wohngebiete reduziert wird. 2. Akustische Dämpfung: Verschiedene Pflanzenarten haben unterschiedliche Fähigkeiten zur Schallabsorption. Eine Mischung aus Laub- und Nadelbäumen sowie dichten Sträuchern kann besonders effektiv sein. 3. Psychologische Vorteile: Grünflächen und natürliche Elemente haben eine beruhigende Wirkung auf die menschliche Psyche. Sie können dazu beitragen, dass der wahrgenommene Lärm weniger störend wirkt. <p>Umsetzung der Bepflanzung</p> <p>Die gezielte Bepflanzung sollte folgende Schritte umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planung und Auswahl der Pflanzen: Experten sollten Arten auswählen, die sich besonders gut für die Schallabsorption eignen und gleichzeitig die lokale Biodiversität fördern. 2. Pflanzung und Pflege: Die Bäume und Hecken sollten strategisch entlang der Lärmquellen gepflanzt werden. Regelmäßige Pflege und Wartung sind notwendig, um sicherzustellen, dass die Pflanzen gesund wachsen und ihre schallabsorbierenden Eigenschaften beibehalten. 3. Einbindung der Gemeinde: Die Einbindung der lokalen Gemeinschaft in Pflanzaktionen kann das 		

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Umweltbewusstsein stärken und die Akzeptanz der Maßnahmen erhöhen.</p> <p>4. Monitoring und Anpassung: Regelmäßige Überprüfungen der Wirksamkeit der Bepflanzung sollten durchgeführt werden, um gegebenenfalls Anpassungen vornehmen zu können.</p> <p>Es ist essenziell, dass das Wohl und die Gesundheit der Anwohner bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten berücksichtigt werden. Eine nachhaltige und lebenswerte Umgebung sollte stets im Vordergrund stehen.</p>		
Anlage 1 zum Lärmaktionsplan Geilenkirchen				
26	1027947	<p>Stellungnahme zu Meldung ID 1027555</p> <p>Ihre Bewertung</p> <p>Fahrbahnerneuerung mit offenporigem Asphalt als Maßnahme prüfen</p> <p>ist absolut nicht ausreichend hier ist eine Aktive Lärmschutzmaßnahme vorzusehen .</p> <p>Stellungnahme zu ID 1027729</p> <p>Ihre Bewertung</p> <p>Messungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans</p> <p>zum Schutz der Bevölkerung und hier Handlungsbedarf , die Aktuelle Lärmbelastung ist in den letzten Jahren erheblich gestiegen , u.a durch Wegfall der Geschwindigkeitsbegrenzung</p>	18.05.2024	<p>Die Ausführungen beziehen sich auf die in Anhang 1 zum Lärmaktionsplan enthaltene Bewertung der Stellungnahmen aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p> <p>Die in den Bewertungen aufgeführten Prüfaufträge wurden im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung im Detail betrachtet. Sofern sich daraus ergab, dass die Maßnahmen wirksam und verhältnismäßig erscheinen, wurden diese in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>auf 70 km/h der Weiteren Bebauung in Gewerbegebiet Niederheid Fa.KSK und der Reflektion des Schalls durch die Hallen in Richtung Hatterath , dem anstiegt des Verkehrsaufkommen und der radikalen Rodungsmaßnahmen an den Grünstreifen entlang der Straße</p> <p>Hier ist durch die Stadt Geilenkirchen innerhalb des Lärmaktionsplan oder auch als separate Maßnahme ausserhalb kurzfristig zu handeln .</p> <p>Stellungnahme zu ID 1027730</p> <p>Ihre Bewertung</p> <p>Bepflanzung hat keinen nenneswerten Einfluss auf die Schallausbreitung .</p> <p>in den aktuellen Zustand nach Totalrodung mag dies möglich sein , aber ein intakter Hecken und Baumbewuchs kann hier künftig für Reduzierung der Lärmaufkommens und der Belastung durch Beleuchtung durch den Straßenverkehr in erheblichem Umfang sorgen.</p> <p>Stellungnahme zu ID 1027731</p> <p>Ihre Bewertung</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzung als Maßnahme prüfen .</p> <p>Die Wiedereinführung der bis vor kurzen Zeit vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h ist hier zum Schutz der Bevölkerung dringend geboten und vorrangig zu realisieren und nicht wie in Ihrem Lärmaktionsplan unter Punkt 3.2.1 Seite 16 als nicht angezeigt zu bewerten .</p> <p>Stellungnahme zu ID 1027733</p>		<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die B56 als Bundesfernstraße in Baulast des Bundes bzw. von Straßen.NRW liegt.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die ehemals bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 70 km/h waren aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet und sind nach Aufhebung der Linksabbieger von bzw. auf die B56 aufgehoben worden. Verkehrsrechtliche Einschränkungen müssen verhältnismäßig sein. Auf Basis der Ergebnisse der Lärmkartierung erscheint die Verhältnismäßigkeit einer solchen Maßnahme für den genannten Abschnitt der B56 nicht gegeben.</p>

Nr.	StN-ID	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
		<p>Ihre Bewertung</p> <p>Lärmschutzwand als Maßnahme prüfen</p> <p>Dies ist anders als in Ihrem Entwurf unter Punkt 3.2.1 auf Seite 16 unbedingt erforderlich</p>		<p>Es wird auf das genannte Kapitel im Entwurf zum Lärmaktionsplan verwiesen. Dort ist ausgeführt, warum aktive Schallschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan nicht weiter untersucht wurden.</p>

Anhang 4

Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange

Nr.	Institution	Inhalt	Eingang	Abwägungsvorschlag
1	Stadt Geilenkirchen, Ordnungsamt (Straßenverkehrsbehörde)	Für den Bereich des Berliner Rings, L 42 entlang der Berufskollegs läuft im Moment die Abstimmung mit der Polizei, ob dort für eine Strecke von ca. 200 m eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eingerichtet werden kann. Zz. gehe ich davon aus, dass diese Maßnahme in Kürze umgesetzt werden kann. <i>(nachrichtlich: Die Geschwindigkeitsreduzierung wurde im Mai 2024 für den Abschnitt zwischen der Überführung Bauchemer Gracht und der Einmündung Feldstraße / Er-lenweg angeordnet und beschildert.)</i>	28.03.2024	Im Endbericht wird die zwischenzeitlich umgesetzte Geschwindigkeitsreduzierung wird im Lärmaktionsplan in Kapitel 3.2.5 ergänzt und einzelne Formulierungen daraufhin angepasst. Die Maßnahme war bereits in den untersuchten Varianten VAR1 und VAR2 für den Abschnitt L42 enthalten.
2	Kreis Heinsberg, Amt für Umwelt und Verkehrsplanung	Seitens des Kreises Heinsberg bestehen zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Geilenkirchen keine Bedenken.	24.04.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
3	Landesbetrieb Straßenbau NRW – Regionalniederlassung Niederrhein – Planung & Immissionsschutz	Mit dem Lärmaktionsplan kann seitens des Landesbetriebes grundsätzlich kein Einvernehmen hergestellt werden. Zur L42 ist grundsätzlich anzumerken, dass, wie bei den übrigen betroffenen Straßen nur bei Instandsetzungserfordernis ein Lärmindernder Asphalt eingebaut werden kann und das auch nur gemäß der für den Landesbetrieb gültigen nationalen Richtlinien. Die Umsetzung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ist bei der Kreisverkehrsbehörde zu beantragen und ist ebenfalls nach nationalen Gesetzestexten zu ermitteln und zu bewerten. Die Kreisverkehrsbehörde beteiligt den Landesbetrieb dann als Träger öffentlicher Belange und entscheidet dann über den Antrag.	14.05.2024	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung wird eine Deckenerneuerung im Abschnitt L42, Berliner Ring unabhängig vom Instandsetzungsbedarf als sinnvoll bewertet, insbesondere da auch ein Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1,0 erwartet wird. Im Hinblick auf die erforderlichen Kosten wurde die Maßnahme in Kapitel 3.2.7 jedoch erst mittelfristig empfohlen. Die Empfehlung wird im Endbericht um einen Hinweis „spätestens bei Instandsetzungserfordernis“ ergänzt.