



**HANBRUCHER STRASSE 9
52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Lärmaktionsplan der 4. Stufe für die Stadt Jülich

Entwurf

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier

Dipl.-Ing. Wolfgang Schuckließ

Jan Engel, M. Sc.

Aachen, im Februar 2024

N:\2023_23\230200_LAP Jülich\Texte\Berichte\Entwurf\LAP-Jülich_Entwurf_2024-02-20.docx

Inhalt	
Vorbemerkung	3
1 Lage und Struktur des Planungsraums	3
2 Lärmquellen	4
2.1 Hauptverkehrsstraßen	4
2.2 Haupteisenbahnen	7
2.3 Großflughäfen	7
2.4 Sonstige Lärmquellen	8
3 Zuständige Behörde	8
4 Rechtlicher Hintergrund	8
5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation	9
6 Maßnahmenplanung	11
6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	12
6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung	13
6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	16
6.4 Schutz ruhiger Gebiete	16
6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen	16
7 Mitwirkung der Öffentlichkeit	17
7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung	17
7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung	17
7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit	18
8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	18
9 Evaluierung des Lärmaktionsplans	18
Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans	19
Anhang	

Vorbemerkung

Mit der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rats vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie), veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft am 18. Juli 2002, wurde bereits vor über 20 Jahren eine Richtlinie zu Schallimmissionen verabschiedet. Ähnlich wie das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zielt die EU-Umgebungslärmrichtlinie darauf ab, schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Hierzu sind für bestimmte Gebiete und Lärmquellen strategische Lärmkarten zu erstellen, die Öffentlichkeit zu informieren und Lärmaktionspläne aufzustellen.

Für die Stadt Jülich wurde bisher noch kein Lärmaktionsplan aufgestellt, weshalb im Zuge der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung erstmalig ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist. Die Mindestanforderungen an diesen Lärmaktionsplan ergeben sich aus § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

In Vorbereitung zur 4. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden für Städte und Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen (mehr als 3 Millionen Fahrzeuge pro Jahr), Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Züge pro Jahr) und Großflughäfen (mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) erstellt.

1 Lage und Struktur des Planungsraums

Die Stadt Jülich ist eine mittlere, kreisangehörige Kommune im Kreis Düren in Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln. Zur Stadt Jülich gehören neben der Krenstadt weitere 15 Ortsteile.

Jülich hat rund 33.000 Einwohnende.

Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Aachen und Mönchengladbach sowie Düsseldorf.

Der im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtende Planungsraum beinhaltet das Gemeindegebiet von Jülich bzw. konkret die innerhalb des Gemeindegebiets kartierten Bereiche an klassifizierten Straßen (siehe hierzu auch Ziffer 2.1).

Die verkehrliche Anbindung von Jülich im Straßenverkehr erfolgt an die A 44 zwischen Lüttich in Belgien bzw. Aachen und dem Raum Mönchengladbach bzw. Düsseldorf über die B 56 und im weiteren Verlauf die L 136 von/zur Kernstadt, die L 14 von/nach Koslar bzw. von/nach Merzenhausen und die L 241 von/nach Kirchberg (Anschlussstelle Jülich-West) sowie über die B 55 und im weiteren Verlauf die die L 241 von/zur Kernstadt und von/nach Mersch (Anschlussstelle Jülich-Ost).

Über die B 56 erfolgt auch die Anbindung von/nach Düren im Südosten. Die Anbindung von/nach Aldenhoven im Südwesten erfolgt über die A 44 bzw. die L 136, die Anbindung von/nach Linnich im Nordwesten bzw. Norden über die L 253, über die L 228 (Ortsteile Koslar und Merzenhausen) bzw. über die B 55 (Ortsteile Mersch, Pattern und Welldorf). Die Anbindung von/nach Titz im Nordosten

erfolgt über die A 44 bzw. die L 241. Die Anbindung von/nach Niederzier im Südosten erfolgt über die B 56 bzw. die L 264, die Anbindung von/nach Inden im Süden über die B 56 und die A 4.

Im Schienenverkehr besteht eine Anbindung von/nach Düren und Linnich mit der nördlichen Rurtalbahn. Halte auf Jülicher Stadtgebiet sind der Bahnhof Jülich, der Haltepunkt Forschungszentrum und der Haltepunkt Jülich-Selgersdorf.

2 Lärmquellen

Als Lärmquellen sind bei der Lärmaktionsplanung grundsätzlich der Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Gewerbelärm zu berücksichtigen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan für die Stadt Jülich wird ausschließlich der Straßenverkehrslärm (Ziffer 2.1) behandelt, da die übrigen Lärmquellen wie nachfolgend in Ziffer 2.2 bis 2.4 erläutert für den in Ziffer 1 beschriebenen Planungsraum nicht relevant sind.

2.1 Hauptverkehrsstraßen

In der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung sind Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr, d. h. mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr über alle Tage eines Jahres (DTV) von mehr als 8.200 Kfz/24h zu betrachten.

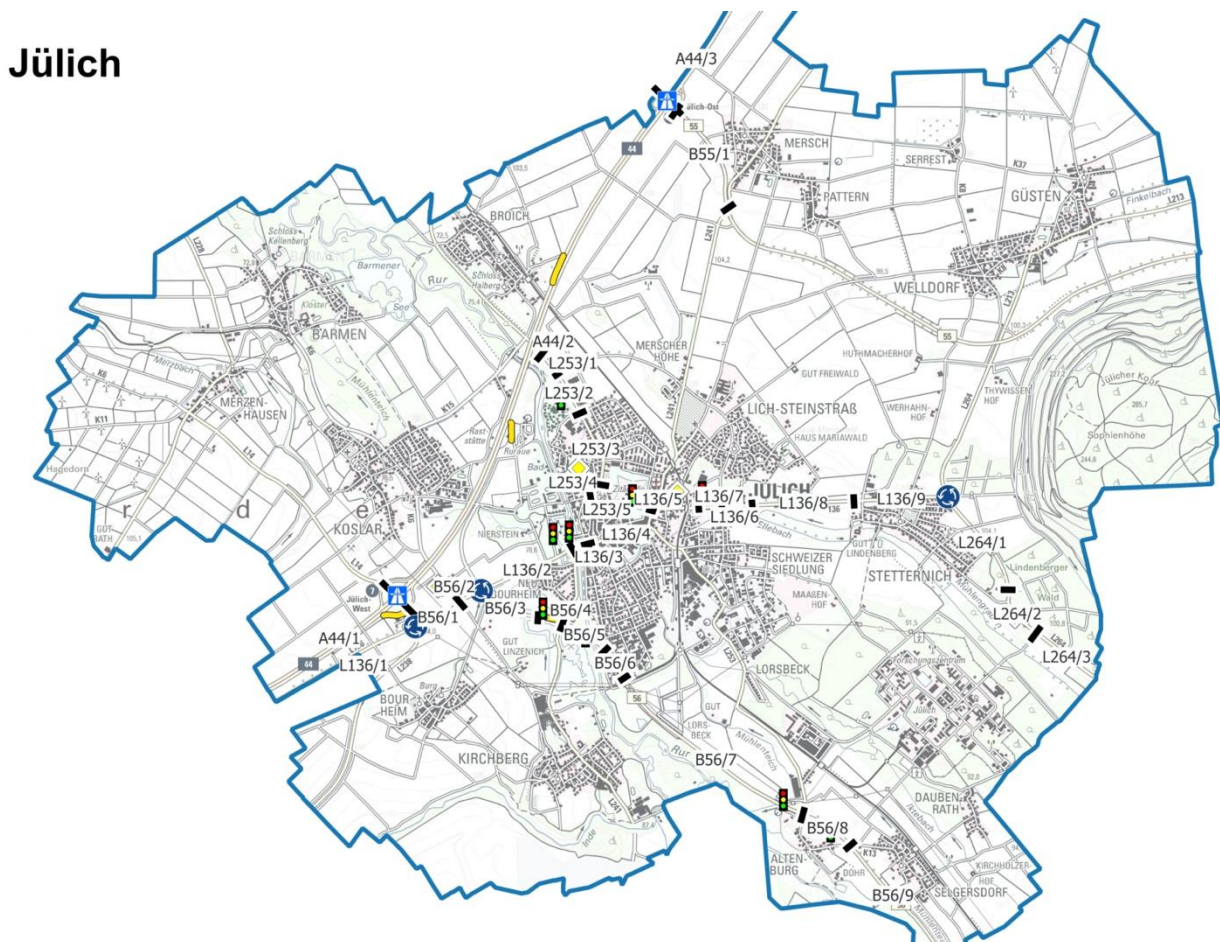


Bild 1: Teilabschnitte der kartierten lärmbelasteten Bereiche

Die Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen in Nordrhein-Westfalen wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) mit Schallausbreitungsmodellen erstellt und unter <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de> veröffentlicht. Kartiert wurden die lärmbelasteten Bereiche an regionale, nationale und grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (im Sinne der Lärmaktionsplanung sind dies Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen), für die entsprechende Verkehrsdaten vorlagen. Für das Stadtgebiet von Jülich wurden die lärmbelasteten Bereiche für die in Bild 1 sowie in Tabelle 1 bis Tabelle 3 angegebenen Teilabschnitte kartiert (zur Festlegung der Teilabschnitte siehe auch Ziffer 6.2). Die übrigen Abschnitte der in Tabelle 1 bis Tabelle 3 angegebenen Straßen sowie die übrigen klassifizierten Straßen im Stadtgebiet wurden nicht kartiert, da bei diesen die Verkehrsbelastung jeweils unter 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr liegt.

Tabelle 1: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Jülich (Bundesautobahnen) mit Angaben der Verkehrsbelastungen

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Mio. Kfz/a]
A 44	1	A 44 zwischen südwestlicher Stadtgrenze und Anschlussstelle Jülich-West	36.525	13,332
	2	A 44 zwischen Anschlussstelle Jülich-West und Anschlussstelle Jülich-Ost	36.825	13,441
	3	A 44 zwischen Anschlussstelle Jülich-Ost und nördlicher Stadtgrenze	35.733	13,043

TA = Teilabschnitt

Tabelle 2: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Jülich (Bundesstraßen) mit Angaben der Verkehrsbelastungen

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Mio. Kfz/a]
B 55	1	Bundesstraße 55 zwischen Anschlussstelle Jülich-Ost und Alte Reichsstraße (L 241)	9.392	3,428
B 56	1	Aachener Landstraße zwischen L 238 und L 14	23.663	8,637
	2	Aachener Landstraße zwischen L 14 und Westring	8.220 ¹⁾	3,000
	3	Westring zwischen Aachener Landstraße und Höhe Mühlenteich	12.129	4,427
	4	Westring zwischen Höhe Mühlenteich und Kirchberger Straße (L 241)	12.129	4,427
	5	B 56 zwischen Kirchberger Straße (L 241) und Gereonstraße	12.381	4,519
	6	B 56 zwischen Gereonstraße und Höhe Rübenstraße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)	12.381	4,519
	7	B 56 zwischen Höhe Rübenstraße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und L 253	12.381	4,519
	8	B 56 zwischen L 253 und Van-Gils-Straße	15.531	6,669
	9	B 56 zwischen Van-Gils-Straße und südöstlicher Stadtgrenze	8.220 ¹⁾	3,000

TA = Teilabschnitt

¹⁾ aufgrund fehlender Angaben in der SVZ wurde seitens des LANUV eine Jahresbelastung von 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr bzw. ein DTV von 8.220 Kfz/24h angesetzt

Tabelle 3: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Jülich (Landesstraßen) mit Angaben der Verkehrsbelastungen

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
L 136	1	L 136 bzw. Aachener Landstraße zwischen südwestlicher Stadtgrenze und B 56	8.396	3,065
	2	Aachener Landstraße zwischen Westring (B 56) und Kirchberger Straße (L 241)	13.131	4,793
	3	Aachener Landstraße (Rurbrücke) zwischen Kirchberger Straße (L 241) und Ellbachstraße (L 253)	13.131 ¹⁾	4,793
	4	Große Rurstraße zwischen Ellbachstraße (L 253) und Neusser Straße (L 241)	11.365	4,148
	5	Römerstraße zwischen Neusser Straße (L 241) und Mariengartenstraße	8.840	3,227
	6	Römerstraße zwischen Mariengartenstraße und Brunnenstraße	8.840	3,227
	7	Römerstraße zwischen Brunnenstraße und östlichem Ortseingang/-ausgang von Jülich (Kernstadt)	8.840	3,227
	8	Römerstraße zwischen östlichem Ortseingang/-ausgang von Jülich (Kernstadt) und Höhe Siedlungsbereich Stetternich (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)	8.840	3,227
	9	Kölner Landstraße zwischen Höhe Siedlungsbereich Stetternich (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und L 264	8.840	3,227
L 253	1	L 253 zwischen Autobahnunterführung (A 44) und Von-Schöfer-Ring	11.417	4,167
	2	L 253 zwischen Von-Schöfer-Ring und Peternicher Straße	7.383 ²⁾	2,695
	3	Linnicher Straße zwischen Peternicher Straße und Düsseldorfer Straße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)	7.383 ²⁾	2,695
	4	Probst-Bechte-Platz bzw. Aachener Straße zwischen Düsseldorfer Straße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und Höhe Mühlenstraße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)	7.383 ²⁾	2,695
	5	Aachener Straße zwischen Höhe Mühlenstraße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und Große Rurstraße (L 136)	7.383 ²⁾	2,695
L 264	1	L 264 zwischen Kölner Landstraße (L 136) und Höhe Wolfshovener Straße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)	8.369	3,055
	2	L 264 zwischen Höhe Wolfshovener Straße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und Höhe Stallbusch (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)	8.369	3,055
	3	L 264 zwischen Höhe Stallbusch (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und südöstlicher Stadtgrenze	8.369	3,055

TA = Teilabschnitt

¹⁾ zum Teilabschnitt der Aachener Landstraße (Rurbrücke) zwischen Kirchberger Straße (L 241) und Ellbachstraße (L 253) erfolgte seitens des LANUV eine Lärmkartierung, obwohl hierzu in der SVZ keine Belastungszahlen vorliegen; es wird davon ausgegangen, dass die Belastung wie im Abschnitt zwischen Westring (B 56) und Kirchberger Straße (L 241) angesetzt wurde

²⁾ bei der Lärmkartierung wurde seitens des LANUV die Jahresbelastung des Teilabschnitts der L 253 zwischen Autobahnunterführung (A 44) und Von-Schöfer-Ring angesetzt; tatsächlich ist der in der SVZ angegebene DTV kleiner als 8.220 Kfz/24h, die Jahresbelastung liegt also unter 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr, sodass eigentlich keine Kartierung erforderlich ist

Die in Tabelle 1 bis Tabelle 3 angegebenen DTV-Werte sind die vom LANUV zugrundgelegten Kfz-Verkehrsbelastungen. Diese DTV-Werte sind auf Basis der Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015 für das Jahr 2019 hochgerechnete Werte. Vor dem Hintergrund der in der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (34. BImSchV) gesetzlich verankerten termingebundenen Verpflichtung zu einer Lärmkartierung und der pandemiebedingten Verschiebung der SVZ 2020 um ein Jahr auf 2021 war diese Hochrechnung der Ergebnisse der SVZ 2015 anhand temporärer Messungen aus den Jahren 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019 erforderlich. Die hochgerechneten DTV-Werte stellen zum Zeitpunkt der Lärmkartierung die aktuellste bundesweit flächendeckend verfügbare Datenquelle für ein „pandemieunbeeinflusstes“ Verkehrsgeschehen dar.

Für die B 56 (Aachener Landstraße) zwischen L 14 und Westring liegen in der SVZ keine Angaben zur Verkehrsbelastung vor. Hier wurde seitens des LANUV die in Tabelle 2 angegebene Jahresbelastung von 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr angesetzt; dies entspricht einem DTV von 8.220 Kfz/24h.

Zum Teilabschnitt der L 136 (Aachener Landstraße, Rurbrücke) zwischen Kirchberger Straße (L 241) und Ellbachstraße (L 253) erfolgte seitens des LANUV eine Lärmkartierung, obwohl hierzu in der SVZ keine Belastungszahlen vorliegen. Wie in Tabelle 3 angegeben, wird davon ausgegangen, dass die Belastung wie im Abschnitt zwischen Westring (B 56) und Kirchberger Straße (L 241) angesetzt wurde.

Für die gesamte L 253 zwischen Von-Schöfer-Ring und Große Rurstraße (L 136) wurde bei der Lärmkartierung seitens des LANUV die Jahresbelastung des Teilabschnitts der L 253 zwischen Autobahnunterführung (A 44) und Von-Schöfer-Ring angesetzt. Der in der SVZ angegebene DTV beträgt jedoch nur 7.383 Kfz/24h und ist somit kleiner als 8.220 Kfz/24h. Die Jahresbelastung liegt also unter 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr, sodass eigentlich keine Kartierung erforderlich ist.

Für Nordrhein-Westfalen sind unter <http://www.verkehrsdaten.nrw> die DTV-Werte in tabellarischer Form sowie als Verkehrsstärkenkarte veröffentlicht.

2.2 Haupteisenbahnen

In der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung sind Haupteisenbahnstrecken mit einer Belastung von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr zu betrachten. Die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung für diese Schienenstrecken erfolgen durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Im Stadtgebiet von Jülich verläuft die Schienenstrecke der nördlichen Rurtalbahn, die jedoch eine Belastung unter 30.000 Zügen pro Jahr aufweist. Dementsprechend ist für diese keine Lärmaktionsplanung erforderlich.

2.3 Großflughäfen

Die Stadt Jülich befindet sich außerhalb der Lärmwirkungsbereiche von Großflughäfen.

2.4 Sonstige Lärmquellen

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

3 Zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmaktionsplanung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Die Lärmaktionsplanung für Schienenwege erfolgt durch das EBA, diese ist für Jülich jedoch nicht erforderlich (vgl. Ziffer 2.2).

Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplans zur Vermeidung bzw. Verminderung von Straßenverkehrslärm im Gemeindegebiet von Jülich ist die Stadt Jülich:

Anschrift: Stadt Jülich
 Große Rurstraße 17
 52428 Jülich

Gemeindeschlüssel: 05 358 024

Telefon: +49 2461 630

E-Mail: info@juelich.de

Homepage: www.juelich.de

4 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie und deren nationaler Umsetzung in § 47 a-f BImSchG sowie der 34. BImSchV. Hinsichtlich der Anforderungen an die Lärmaktionsplanung wird in § 47d Absatz 2 BImSchG auf die Anforderungen des Anhangs V der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie verwiesen.

Die Zuständigkeit und Pflicht für die Lärmaktionsplanung liegen in Nordrhein-Westfalen bei den Kommunen als jeweils zuständige Behörde (vgl. auch Ziffer 3).

Die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie beinhaltet keine Grenz-, Auslöse- oder Richtwerte, die verpflichtend einzuhalten sind. Damit können auch keine Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans seitens der betroffenen Bürgerinnen und Bürger abgeleitet werden.

Im Regelfall gilt der Lärmaktionsplan für das gesamte Gebiet der betrachteten Kommune. In jedem Fall ist eine Lärmaktionsplanung für alle Bereiche erforderlich, in denen eine Lärmbelastung von

- L-den > 55 dB(A) über 24 Stunden und/oder
- L-night > 50 dB(A) nachts (22 Uhr bis 6 Uhr)

kartiert ist, unabhängig davon, ob es in diesen Bereichen konkrete Lärmbetroffenheiten gibt.

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. Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan soll die Anzahl der lärmbelasteten Personen durch lärmmindernde Maßnahmen verringert werden.

Die zu berücksichtigenden Lärmpegel L-den und L-night ergeben sich durch die Festlegungen in Anhang I der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. nach § 2 der 34. BImSchV.¹ Danach ist der L-den ein über alle 24 Stunden des Tages gemittelter Schalldruckpegel, der mit Gewichtungsfaktoren für die drei Zeiträume Tag (day) von 6 bis 18 Uhr, Abend (evening) von 18 bis 22 Uhr und Nacht (night) von 22 bis 6 Uhr berechnet wird. Der L-night ist ein zeitlich gemittelter Schalldruckpegel über die acht Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr. Die Lärmbelastungen werden dabei gemäß § 5 Abs. 1 der 34. BImSchV nach den Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) ermittelt.

Die Berechnungsverfahren der VBUS sind im Vergleich zu den Berechnungsverfahren, die im deutschen Lärmschutzrecht verwendet werden (hier sind insbesondere die RLS zu nennen) in einigen Teilen unterschiedlich. Hierdurch unterscheiden sich die rechnerisch ermittelten Lärmpegel im Rahmen der Lärmaktionsplanung von denen nach deutschem Recht gemäß der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des BImSchG (16. BImSchV). Ein unmittelbarer Vergleich der Geräuscheinwirkungen, z. B. mit Grenzwerten für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen, ist somit nicht möglich.

5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation

Die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm erfolgt in Form von strategischen Lärmkarten. Diese werden für jede Verursachergruppe (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr) getrennt erstellt.

In Nordrhein-Westfalen hat das LANUV für die Kommunen außerhalb von Ballungsräumen die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigene Schienenwege sowie Großflughäfen vorgenommen. Die Lärmkartierung für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes erfolgte durch das EBA.

Im Rahmen des Lärmaktionsplans für die Stadt Jülich ist somit die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen relevant (vgl. hierzu auch Ziffer 2). Die strategischen Lärmkarten mit den Lärmbelastungen durch Straßenverkehr über 24 Stunden (L-den) und nachts (L-night) sind in Bild 2 und Bild 3 abgebildet.

Zusätzlich zu den Lärmkarten wurden vom LANUV auch zusammenfassende Ergebnisse der Lärmkartierung veröffentlicht (siehe Anhang 1). Diese beinhalten tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude.

¹ Die Schreibweise dieser beiden Lärmpegel ist durchaus unterschiedlich. Hier wird die Schreibweise „L-den“ und „L-night“ wie in den vom LANUV online veröffentlichten Lärmkarten (siehe auch Bild 2 und Bild 3) verwendet.

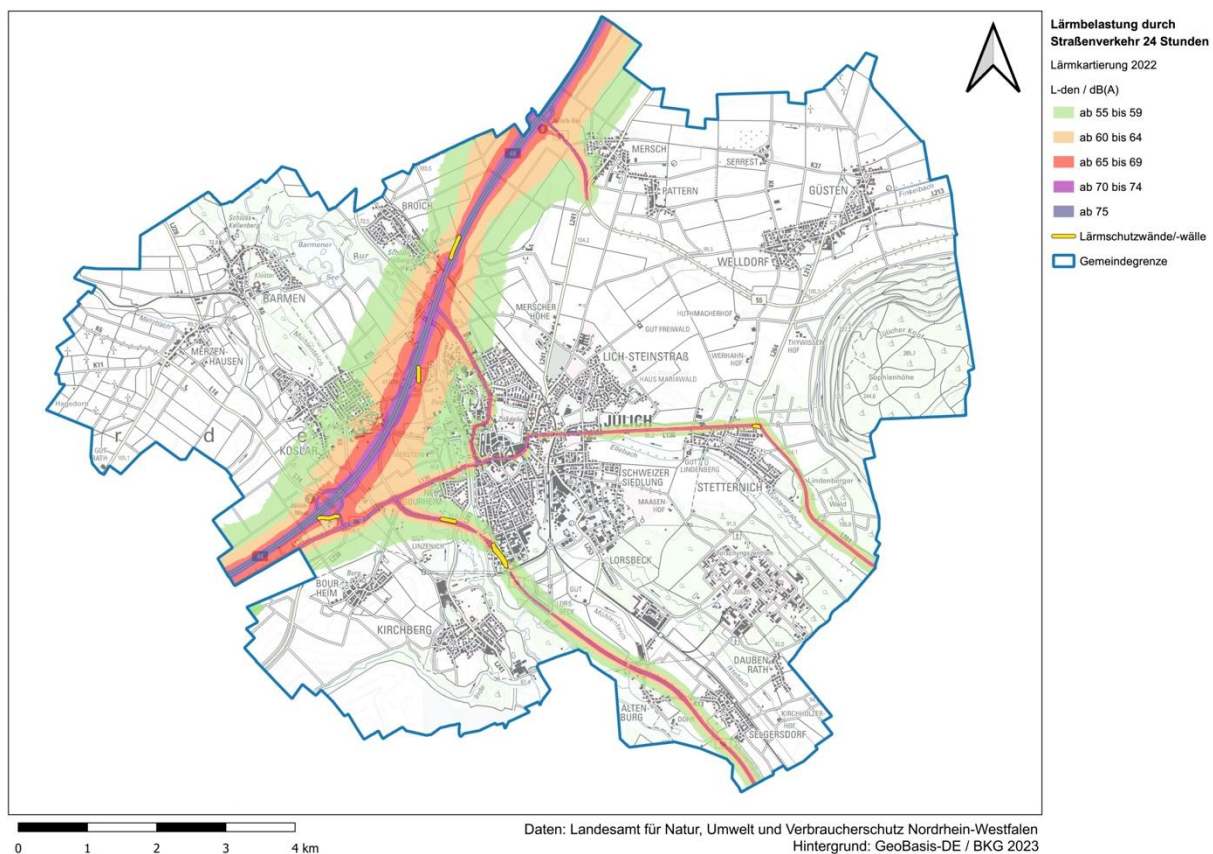


Bild 2: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr über 24 Stunden (Darstellung auf Grundlage der Informationen von: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

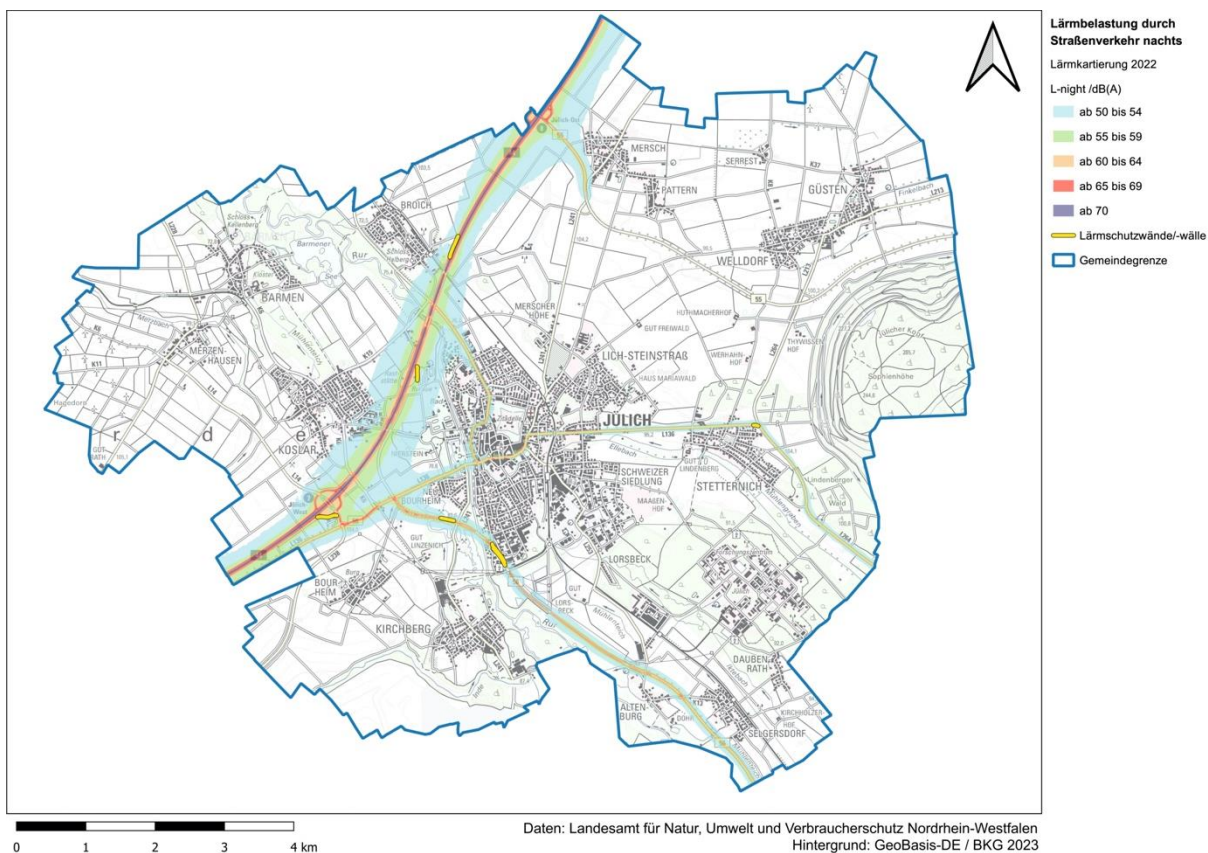


Bild 3: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts (Darstellung auf Grundlage der Informationen von <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

In Tabelle 4 ist die geschätzte Anzahl der durch den Straßenverkehr lärmbelasteten Personen in Jülich für die Bestandssituation wiedergegeben. Insgesamt sind 4.278 Personen über 24 Stunden und 2.356 Personen nachts lärmbelastet.

Tabelle 4: Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Jülich über 24 Stunden und nachts in der Bestandssituation (aus: Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Jülich, Quelle: www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de)

Lärmbelastung über 24 Stunden		Lärmbelastung nachts	
L-den [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L-night [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
ab 50 bis 54	---	ab 50 bis 54	1.133
ab 55 bis 59	2.386	ab 55 bis 59	565
ab 60 bis 64	698	ab 60 bis 64	658
ab 65 bis 69	537	ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	657	ab 70	0
ab 75	0		
Summe	4.278	Summe	2.356

Die betroffenen Gebäude liegen innerhalb der Isophonen-Bänder des L-den von 55 dB(A) und mehr bzw. des L-night von 50 dB(A) und mehr der kartierten Bereiche an den in Bild 1 und in Tabelle 1 bis Tabelle 3 (vgl. Ziffer 2.1) angegebenen Abschnitten der klassifizierten Straßen im Stadtgebiet von Jülich. Damit gelten die darin lebenden Personen als lärmbelastet.

Detailliertere Darstellungen der Lärmkarten und der betroffenen Gebäude für die einzelnen kartierten Bereiche gemäß Tabelle 1 bis Tabelle 3 (vgl. Ziffer 2.1) sind in den Steckbriefen in Anhang 2 enthalten. Hierin sind auch die Anzahl der betroffenen Wohngebäude sowie die maximale Lärmbelastung (höchster Fassadenpegel) angegeben.

6 Maßnahmenplanung

Grundsätzlich kommen zur Lärminderung unterschiedliche Maßnahmenarten infrage. Dabei ist zwischen aktiven und passiven Maßnahmen zu unterscheiden. Aktive Maßnahmen zielen auf eine Minderung der Lärmentstehung (Lärmemissionen) ab, passive auf die Minderung der Lärmeinwirkung an den betroffenen Gebäuden (Lärmimmissionen).

Als aktive Maßnahmen zu nennen sind verkehrsplanerische Maßnahmen (z. B. Minderung bzw. Verlagerung des Kfz-Verkehrsaufkommens), verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Reduzierung des Schwerlastverkehrs durch Lkw-Fahrverbote, auch zeitlich beschränkt) und verkehrstechnische Maßnahmen (Optimierung von Lichtsignalsteuerungen durch verkehrsabhängige Steuerungen und/oder Koordinierung) Maßnahmen sowie bauliche Maßnahmen direkt am Verkehrsweg (Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen, Einbau lärmarmen

Fahrbahnbeläge) und bauliche Maßnahmen im Transmissionsbereich zwischen Verkehrsweg und betroffenen Gebäuden (Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwänden bzw. -wälle).

Die verschiedenen aktiven Maßnahmen sind in ihrer Wirksamkeit, aber auch hinsichtlich ihrer Realisierungsmöglichkeit durchaus unterschiedlich zu bewerten. Vor diesem Hintergrund sollten zunächst Maßnahmen berücksichtigt werden, die ohne größere Eingriffe in den Straßenraum (z. B. durch städtebauliche Veränderungen) zu realisieren sind.

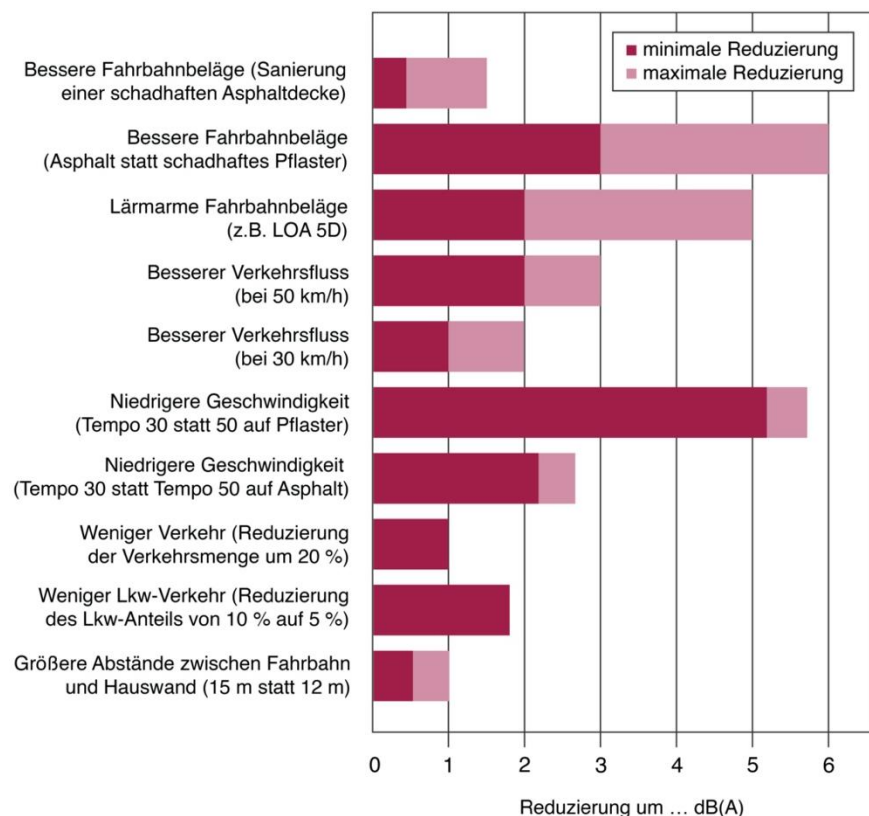


Bild 4: Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen

Die erreichbaren Lärminderungen aktiver Maßnahmen liegen, wie Bild 4 zeigt, zwischen 1 dB(A) und 6 dB(A). Zu beachten ist, dass bei lärmarmen Fahrbahnbelägen der lärmindernde Effekt mit der Zeit nachlässt.

Als passive Maßnahmen zu nennen sind Lärmschutzfenster sowie die Verstärkung von Wänden. Die erreichbaren Lärminderungen durch Doppelverglasung liegen bei 25 dB(A) gegenüber einer Einzelverglasung. Für zweischalige Wände liegen die erreichbaren Lärminderungen bei 30 dB(A) bis 40 dB(A), für dreischalige Wände bei 50 dB(A) und mehr.

6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Als bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung bestehen teilweise Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h. Zu nennen sind hier neben den ausgewiesenen Tempo 30-Zonen auch Abschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz mit streckenbezogener Anordnung von 30 km/h, beispielsweise die Römerstraße (L 136) zwischen Neusser Straße (L 241) und Mariengartenstraße sowie der Probst-Bechte-Platz im Zuge der L 253.

Unabhängig davon wurden im gesamten Stadtgebiet im Rahmen der Bauleitplanung erforderliche Maßnahmen der Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung gemäß der 16. BImSchV umgesetzt.

6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Zur Ableitung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen für die Teilabschnitte gemäß Tabelle 1 bis Tabelle 3 (vgl. Ziffer 2.1) erfolgte zunächst deren Festlegung. Begrenzt werden diese jeweils durch Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage und Kreisverkehre sowie Einmündungen/Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage, also mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen, an denen die betrachtete Straße verkehrsrechtlich untergeordnet ist. Zudem stellen Gemeindegrenzen den Beginn und Ende eines Teilabschnitts dar. Eine Unterteilung erfolgte bei maßgeblichen Änderungen relevanter infrastruktureller Merkmale (z. B. Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen, Fahrstreifenbreite, Vorhandensein eines Mittelstreifens, zulässige Höchstgeschwindigkeit) und/oder der vom LANUV für die Lärmkartierung zugrundgelegten Kfz-Verkehrsbelastungen (DTV) der Teilabschnitte. Die Angaben zu den Verkehrsbelastungen (DTV des Kfz-Verkehrs insgesamt und DTV des Schwerverkehrs) sowie zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind in den Steckbriefen in Anhang 2 enthalten.

Tabelle 5: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesautobahnen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
A 44	TAP-A44/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-A44/2	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A44/3	keine Maßnahmen erforderlich

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 6: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesstraßen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
B 55	TAP-B55/1	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
B 56	TAP-B56/1	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-B56/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B56/3	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B56/4	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B56/5	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B56/6	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B56/7	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B56/8	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B56/9	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 7: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Landesstraßen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
L 136	TAP-L136/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L136/2	lärmarmes Fahrbahnbelag
	TAP-L136/3	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L136/4	lärmarmes Fahrbahnbelag Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
	TAP-L136/5	lärmarmes Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L136/6	lärmarmes Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L136/7	lärmarmes Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L136/8	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L136/9	lärmarmes Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
L 253	TAP-L253/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L253/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L253/3	lärmarmes Fahrbahnbelag
	TAP-L364/4	lärmarmes Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L364/4	lärmarmes Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
L 264	TAP-L264/1	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L264/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L264/3	keine Maßnahmen erforderlich

TAP = Teilaktionsplan

In den Steckbriefen sind auch die vorgeschlagenen Maßnahmen benannt. Diese sind in Tabelle 5 bis Tabelle 7 zusammengefasst.

Für einige Teilaktionspläne werden passive Lärminderungsmaßnahmen vorgesehen, da die Möglichkeiten aktiver Maßnahmen zum einen aufgrund der infrastrukturellen und verkehrlichen Randbedingungen eingeschränkt sind. Zum anderen sind die in Tabelle 5 bis Tabelle 7 genannten möglichen aktiven Maßnahmen in ihrer Lärminderung alleine in der Regel nicht ausreichend, um die betroffenen Personen so zu entlasten, dass die Lärmbelastung über 24 Stunden unter 55 dB(A) und nachts unter 50 dB(A) liegt.

Für die Abschnitte der A 44 zwischen südwestlicher Stadtgrenze und der Anschlussstelle Jülich-Ost (TAP-A44/1 und TAP-A44/2) sollte zusätzlich geprüft werden, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf beispielsweise 120 km/h tagsüber und 100 km/h nachts möglich ist. Zudem sollte für den Abschnitt zwischen den beiden Anschlussstellen (TAP-A44/2) die Möglichkeit einer Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand/-wall) auf der östlichen Seite geprüft werden.

Für den Abschnitt der B 55 zwischen der Anschlussstelle Jülich-Ost und der Alten Reichsstraße (L 241) (TAP-B55/1) sollte ebenfalls die Möglichkeit einer Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand/-wall auf der nördlichen Seite zum Ortsteil Mersch hin) geprüft werden.

Auch für den Abschnitt der L 136 (Aachener Landstraße) zwischen Westring (B 56) und Kirchberger Straße (L 241) (TAP-L136/2) sollte die Möglichkeit einer Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand/-wall) geprüft werden. Im Abschnitt der Großen Rurstraße zwischen Ellbachstraße (L 253) und Neusser Straße (L 241) (TAP-L136/4) sollte die Möglichkeit einer Anpassung der Querschnittsaufteilung zur Anlage von Schutzstreifen in ausreichender (regelwerkskonformen) Breite geprüft werden. Dies gilt auch für den weiteren Verlauf der L 136 (Römerstraße) zwischen Neusser Straße (L 241) und östlichem Ortseingang/-ausgang von Jülich (Kernstadt); hier sollte zudem die Möglichkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, zumindest zeitweise (z. B. nachts) geprüft werden (TAP-L136/5 bis TAP-L136/7). Im Abschnitt der Kölner Landstraße zwischen Stetternich (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und L 264 (TAP-L136/9) Möglichkeit einer Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand/-wall auf der südlichen Seite) geprüft werden.

Für den Abschnitt der L 253 (Linnicher Straße) zwischen Peterlicher Straße und Düsseldorfer Straße (TAP-L253/3) sollte die Möglichkeit einer Anpassung der Querschnittsaufteilung zur Anlage von Schutzstreifen in ausreichender (regelwerkskonformen) Breite geprüft werden. In diesem Kontext sollte auch geprüft werden, ob auch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h möglich ist. Für den Abschnitt der L 253 (Aachener Straße) zwischen Mühlenstraße und Große Rurstraße (L 136) sollte die Möglichkeit einer Lärmschutzeinrichtung Lärmschutzwand/-wall) geprüft werden.

Für den – nicht kartierten, aber im Rahmen der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Ziffer 7.1) häufig als Problemsituation genannten – „Ostring“ (Straßenzug über Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße und Oststraße) sollten Verkehrszählungen durchgeführt werden, um zu eruieren, ob und welche Abschnitte eine Jahresbelastung von mehr als 3,0 Millionen Fahrzeugen im Jahr aufweisen. Hierzu sollten mehrtägige Zählungen sowohl an „Normalwerktagen“ (Dienstag bis Mittwoch außerhalb der Ferienzeit) als auch während der „Rübenkampagne“ erfolgen. Sofern Abschnitte eine Jahresbelastung von mehr als 3,0 Millionen Fahrzeugen im Jahr aufweisen, sind für diese Lärmkartierungen zu erstellen und Lärminderungsmaßnahmen festzulegen.

Es sollte zudem geprüft werden, ob für weitere kommunale Straßen ebenfalls entsprechende Zählungen durchgeführt werden sollen. Hinweise hierzu geben auch hier die Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Ziffer 7.1).

Mit den zuvor genannten Prüfungen ist zu eruieren, inwieweit diese infrastrukturellen Maßnahmen entsprechende Entlastungen der betroffenen Personen erreicht werden können. Dies erfordert gesonderte Lärmberechnungen gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV.

6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Für Jülich wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das in 2021 vom Rat beschlossen wurde. Mit dem Mobilitätskonzept wurden die Grundlagen für Maßnahmen geschaffen, die als Handlungsgrundlage für die kommenden Jahre dienen, zu einer Senkung der kommunalen Treibhausgasemissionen beizutragen. Das Konzept enthält u. a. Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ebenso wie Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr. Dabei stellen der Radverkehr und die Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt besondere Schwerpunkte dar. Die Maßnahmen sollen zu einer Entlastung im Straßenverkehr beitragen und damit zu einer deutlich verbesserten Aufenthaltsqualität. Die Maßnahmen dienen auch als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm.

6.4 Schutz ruhiger Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionsplanung sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme von Lärm zu schützen. Die Kommunen sind deshalb aufgefordert, potenziell geeignete Gebiete als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festzuschreiben und Maßnahmen zu deren Schutz zu benennen. Die Festlegung ruhiger Gebiete liegt dabei jedoch im Ermessen der jeweiligen Kommune.

Im Rahmen der Aufstellung des vorliegenden Lärmaktionsplans der Stadt Jülich hat eine Auseinandersetzung mit der möglichen Festlegung ruhiger Gebiete stattgefunden. Auf eine Ausweisung wurde jedoch verzichtet, da sich alle Ortsteile von Jülich dadurch auszeichnen, dass Bereiche im Freiraum und Naturräume schnell aus den Siedlungsgebieten erreicht werden können.

6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen

Durch die geplanten Maßnahmen zur Lärminderung reduzieren sich die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude. In Tabelle 8 ist die geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen in den kartierten Bereichen an den kartierten Straßenabschnitten bei Umsetzung der Maßnahmen in Tabelle 5 bis Tabelle 7 (vgl. Ziffer 6.2) wiedergegeben.

Tabelle 8: Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Jülich über 24 Stunden und nachts bei Umsetzung aller vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen

Lärmbelastung über 24 Stunden		Lärmbelastung nachts	
L-den [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L-night [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
ab 50 bis 54	---	ab 50 bis 54	444
ab 55 bis 59	870	ab 55 bis 59	506
ab 60 bis 64	253	ab 60 bis 64	1
ab 65 bis 69	497	ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0	ab 70	0
ab 75	0		
Summe	1.620	Summe	951

Die Ermittlung der Personenanzahlen erfolgte dabei unter Ansatz der erreichbaren Lärminderung der geplanten Maßnahmen analog zur Berechnungsmethodik, mit der die Anzahl der lärmbelasteten Personen in der Bestandssituation (vgl. Tabelle 4 in Ziffer 5) geschätzt wurde.

Insgesamt sind bei Umsetzung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen noch 1.620 Personen über 24 Stunden und 951 Personen nachts lärmbelastet. Dies entspricht einer Reduzierung um 2.650 lärmbelastete Personen über 24 Stunden bzw. um 1.405 lärmbelastete Personen nachts.

7 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Nach § 47d Abs. 3 BImSchG soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Aufstellung des Lärmaktionsplans mitzuwirken. Dazu sind zweimal öffentliche Konsultationen durchzuführen: Eine frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung) und die Offenlage (Auslegung) mit Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (TÖB) und anderen Behörden (Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung).

Im Rahmen der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgten eine Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung, Erläuterungen zu Inhalt, Aufbau und Ablauf der Lärmaktionsplanung, Vorstellung der Ziele und Zwecke der Lärmaktionsplanung sowie erste Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen.

In der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans mit Gelegenheit zur Stellungnahme vorgesehen.

7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurde im Zeitraum vom 23. Oktober bis zum 20. November 2023 über die Aufstellung des neuen Lärmaktionsplans informiert und die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben. Dies erfolgte über. Hierauf wurde vorab ortsüblich bekannt gemacht (Homepage der Stadt Jülich, Pressemitteilung).

Insgesamt wurden während des genannten Zeitraums seitens der Öffentlichkeit über 100 Eingaben mit Anmerkungen gemacht, die teilweise mehrfach kommentiert wurden. Diese sind in Anhang 3a dokumentiert. Neben allgemeinen Anmerkungen wurden etwa 50 Anmerkungen zu den kartierten Bereichen der A 44, B 55, B 56 und L 136 gemacht; hinzu kommen Anmerkungen zu nicht kartierten Bereichen an der L 241 und L 253. Der überwiegende Teil der Anmerkungen bezog sich jedoch auf nicht kartierte kommunale Straßen, insbesondere den „Ostring“ (Straßenzug über Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße und Oststraße).

Zudem sind der Stadt Jülich weitere Anmerkungen postalisch (per E-Mail) zugegangen; diese sind in Anhang 3b dokumentiert. Bereits vor Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Anmerkungen der IG „Von-Schöfer-Ring und Brunnenstraße“ eingebracht; ; diese sind in Anhang 3c dokumentiert.

7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zum Entwurf des Lärmaktionsplans erfolgt im Zeitraum vom 26. Februar bis 19. April 2024 eine Offenlage mit Gelegenheit zur Stellungnahme für Bürgerinnen und Bürger. Die Offenlage wird ortsüblich bekannt gemacht (u. a. Homepage der Stadt Jülich, Pressemitteilung).

Zudem erfolgt Beteiligung von TÖB und anderen Behörden. Neben dem Kreis Düren ist u. a. die Autobahn GmbH des Bundes und der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) zu beteiligen, da die kartierten lärmbelasteten Bereiche neben der A 44 ausschließlich an klassifizierten Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes liegen, und somit das Land Nordrhein-Westfalen die Auftragsverwaltung hat.

7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Ergebnisse aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden abgewogen und – sofern sie relevant sind und ihnen gefolgt werden konnte – berücksichtigt. Die Abwägung der eingegangenen Anmerkungen ist in Anhang 3a dokumentiert.

Die Ergebnisse aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP-Entwurf werden abgewogen und – sofern sie relevant sind und ihnen gefolgt werden kann – berücksichtigt.

8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Eine Kostenschätzung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen ist jeweils im Zusammenhang mit der konkreten Umsetzung von Maßnahmen durchzuführen.

9 Evaluierung des Lärmaktionsplans

Die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen wird durch die Verwaltung der Stadt Jülich mit Angaben zu Planungs- bzw. Ausführungsstand sowie Art und Umfang der tatsächlich umgesetzten Maßnahmen dokumentiert, sofern die Informationen hierzu vorliegen.

Eine Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist nicht vorgesehen. Sofern im Zusammenhang mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen gesonderte Lärmberechnungen gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV erforderlich sind bzw. durchgeführt werden, kann die Wirksamkeit der betrachteten Maßnahmen auf dieser Grundlage überprüft werden.

Mit Bereitstellung aktualisierter strategischer Lärmkarten durch das LANUV bei bedeutsamen Entwicklungen, spätestens aber alle fünf Jahre, werden die Maßnahmen des Lärmaktionsplans überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans

Das Datum der Annahme des Lärmaktionsplans (Durchführungsbeginn des Lärmaktionsplans) wird nach Abschluss der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung ergänzt.

Der beschlossene Lärmaktionsplan wird auf der Homepage der Stadt Jülich veröffentlicht.

Anhang

- Anhang 1 Ergebnisse der Lärmkartierung mit tabellarischen Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude
- Anhang 2 Steckbriefe der Teilaktionspläne
- Anhang 3a Stellungnahmen zu den Anmerkungen über das Online-Portal aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anhang 3b Anmerkungen per E-Mail aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anhang 3c Anmerkungen der IG „Von-Schöfer-Ring und Brunnenstraße“