

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
allgemein	Mein Fazit	<p>Eingabe im Online-Portal am 20.11.2023 (Meldung 1024948)</p> <p>Nach dem Studium der mittlerweile 100 Meldungen, 73 Kommentierungen und 1.653 Bewertungen ist mein persönliches Fazit, dass Jülich und seine politischen Entscheider neben dem Lärmaktionsplan ernsthaft u. a. über eine systemische und intelligente Verkehrsplanung beraten und einen „Verkehrsplan“ inkl. Umsetzungskonzept erstellen sollten. Kurzfristig sollten die maximale Anzahl an 30er Zonen eingerichtet werden, die das in Kürze zu erwartende neue Straßenverkehrsgesetz ermöglichen könnte, sowie Gelder im – zugegebenermaßen engen – städtischen Haushalt für Lärmschutzmaßnahmen ab 2024 vorgesehen werden. Beim jeweils zuständigen Baulastträger sollte für eine schnellere Sanierung der Straßen, die nicht in städtischer Verantwortung liegen, vorgeschrieben werden. Ferner sollte aus meiner Sicht die Stadt jährlich über die Umsetzungen des Lärmaktionsplans (und eines möglichen „Verkehrsplans“) Rechenschaft ablegen, damit für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar ist, was schon erledigt werden konnte und was nicht (und warum).</p> <p>Warum sollten die Politik und die Stadt das tun? Weil der prognostizierte Zuwachs an (herzlich willkommenen) Menschen, Betrieben und Fahrzeugen sehr hoch ist und mit jedem weiteren Jahr des Nichtstuns sowohl die Kosten als auch die Zahl der beeinträchtigten Menschen weiter steigt. Vielleicht sollte sogar überlegt werden, ob an den derzeitigen Hauptverkehrsachsen das Bauen ausgesetzt werden sollte, solange es keinerlei Konzept gibt. Ein Beispiel: Die künftigen Bewohner an der Wiesenstraße, wo der Pflanzenmarkt gegen Mehrfamilienhäuser ausgetauscht wird, werden ihre Fenster zur Straße hin niemals öffnen können. Das Schallgutachten</p>	<p>Die Erstellung eines gesamtstädtischen Mobilitäts- und Verkehrskonzepts mit Festlegung entsprechender Ziele und Maßnahmen kann auch als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm dienen.</p> <p>Dazu kann auch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30-Zonen im Erschließungsstraßennetz beitragen. Die Ausweisung von Tempo 30-Zonen erfolgt mit Zeichen 274.1 StVO und einer damit einhergehenden generellen Vorfahrtregelung mit „Rechts vor Links“ gemäß § 45 Abs. 1c StVO.</p> <p>Eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen ist nicht mit einer solchen Zonen-Regelung möglich. Hier müssten streckenbezogene Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit Zeichen 274 StVO bzw. (bei einer flächendeckenden Anordnung) netzbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h erfolgen, bei denen die Vorfahrtregelung an Knotenpunkten entweder mit Lichtsignalanlagen oder mit Verkehrszeichen (Einmündungen/Kreuzungen mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen, Kreisverkehre) erfolgt. Bisher lassen die StVO bzw. die zugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) jedoch eine solche flächendeckenden Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zu. Es sind lediglich punktuelle Anordnungen von Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aufgrund von z. B. Sicherheitsaspekten oder Lärmschutzgründen möglich.</p> <p>Im Rahmen eines aktuell laufenden Forschungsprojekts im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, werden derzeit die Auswirkungen von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Umwelt untersucht. Das vordringliche Ziel ist somit, die Auswirkungen einer erweiterten Anordnung von Tempo 30</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		gibt hier ganz eindeutig eine „Zwangselüftung“ aus schalltechnischen Gründen vor. Das kann es doch nicht sein	bzw. alternativ Tempo 40 innerorts zu bestimmen und mit der bestehenden Situation – dem Ist-Zustand und der bisherigen Anordnungspraxis von Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h auf Hauptverkehrsstraßen – zu vergleichen und zu bewerten. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen im Abgleich mit der bestehenden Situation sollen Empfehlungen abgeleitet werden, die vor allem den Entscheidungsträgern als wissenschaftlich gestützte Entscheidungshilfe in der Diskussion um die Anordnung von Tempo 30 bzw. alternativ Tempo 40 und dessen Folgen dienen. Die Ergebnisse des Forschungsprojekts sollen in 2025 vorliegen.
allgemein	Prüfung Tempo 30-Zone in ganz Jülich	<p>Eingabe im Online-Portal am 1.11.2023 (Meldung 1022864)</p> <p>Immer mehr Städte deutschlandweit prüfen, ob sie innerorts flächendeckend Tempo 30 einführen können. Ich bitte dies auch für Jülich zu prüfen, um zum einen Verkehrslärm zu minimieren, aber auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern. Dies trifft vor allem auf die Hauptstraßen, wie Große Rurstraße, Von-Schöfer-Ring etc. zu.</p>	<p>Eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30-Zonen im Erschließungsstraßennetz kann auch zum Schutz vor Umgebungslärm beitragen. Die Ausweisung von Tempo 30-Zonen erfolgt mit Zeichen 274.1 StVO und einer damit einhergehenden generellen Vorfahrtregelung mit „Rechts vor Links“ gemäß § 45 Abs. 1c StVO.</p> <p>Eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen ist nicht mit einer solchen Zonen-Regelung möglich. Hier müssten streckenbezogene Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit Zeichen 274 StVO bzw. (bei einer flächendeckenden Anordnung) netzbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h erfolgen, bei denen die Vorfahrtregelung an Knotenpunkten entweder mit Lichtsignalanlagen oder mit Verkehrszeichen (Einmündungen/Kreuzungen mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen, Kreisverkehre) erfolgt. Bisher lassen die StVO bzw. die zugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) jedoch eine solche flächendeckenden Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zu. Es sind lediglich punktuelle Anordnungen von Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aufgrund</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			<p>von z. B. Sicherheitsaspekten oder Lärmschutzgründen möglich.</p> <p>Im Rahmen eines aktuell laufenden Forschungsprojekts im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, werden derzeit die Auswirkungen von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Umwelt untersucht. Das vordringliche Ziel ist somit, die Auswirkungen einer erweiterten Anordnung von Tempo 30 bzw. alternativ Tempo 40 innerorts zu bestimmen und mit der bestehenden Situation – dem Ist-Zustand und der bisherigen Anordnungspraxis von Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h auf Hauptverkehrsstraßen – zu vergleichen und zu bewerten. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen im Abgleich mit der bestehenden Situation sollen Empfehlungen abgeleitet werden, die vor allem den Entscheidungsträgern als wissenschaftlich gestützte Entscheidungshilfe in der Diskussion um die Anordnung von Tempo 30 bzw. alternativ Tempo 40 und dessen Folgen dienen. Die Ergebnisse des Forschungsprojekts sollen in 2025 vorliegen.</p>
allgemein	Tempo 30-Zone	<p>Eingabe im Online-Portal am 2.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1022864)</p> <p>Wenn zu Lärm- und Umweltschutzzwecken Tempo 30 Zonen eingerichtet werden sollten, müssen auch die Ampelschaltungen angepasst werden. Es bringt nichts, wenn wie während der Rübenkampagne die Wiesenstraße und Oststraße mit Tempo 30 durchfahren wird und man dafür ein- bis zweimal an einer roten Ampel halten muss (Standzeiten und wieder anfahren).</p>	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
---	Ellbachstraße ■■■	Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1022864) Auf der Ellbachstraße wird sehr schnell gefahren und das verursacht erheblichen Lärm. Vorschlag: 30 km/h auf der Ellbachstraße	---
A44/2	Autobahn, Lärmbelästigung	Eingabe im Online-Portal am 28.10.2023 (Meldung 1022464) Da in der Regel Westwind herrscht, sind die Anwohner der Peter-Stommen-Straße und der Victor-Gollancz-Straße dem stetigen Lärmpegel der Autobahn ausgesetzt. Ich empfehle eine Lärmschutzwand oder zumindest drastische Tempo-Einschränkungen.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
A44/2	Lärmbelästigung Hermann-Barnikostraße	Eingabe im Online-Portal am 8.11.2023 (Meldung 1023636) Unerträgliche Zunahme durch den Lärmpegel verursacht durch die Autobahn A 44 und das nicht nur tagsüber sondern auch nachts. Es gibt gut bekannte Maßnahmen wie Flüsterasphalt, Lärmschutzwand als auch Tempolimit zwischen Jülich-West und Jülich-Ost, das allerdings auch kontrolliert werden müsste.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (lärmarme Asphalte, Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
A44/2	Lärmbelästigung Hermann-Barnikol-Straße	<p>Eingabe im Online-Portal am 8.11.2023 (Meldung 1023639)</p> <p>Lärmbelästigung insbesondere durch die Autobahn A44 hat massiv zugenommen. Diese Lärmbelästigung belastet das Aufhalten draußen tagsüber im Freien, aber auch der Nachtschlaf wird regelmäßig gestört.</p> <p>Lärmschutzwand, Flüsterasphalt und Geschwindigkeitsbegrenzungen mit entsprechenden Kontrollen sind erprobte Maßnahmen.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (lärmarme Asphalte, Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
A44/2	Lärmbelastung Herman-Barnikol-Straße	<p>Eingabe im Online-Portal am 8.11.2023 (Meldung 1023691)</p> <p>In den letzten Jahren ist eine deutliche Zunahme einer permanenten Lärmbelästigung durch die Autobahn A 44 zu beklagen – sowohl am Tag als auch in der Nacht. Hier ist dringend für Abhilfe zu sorgen, z. B durch eine Lärmschutzwand.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			<p>der Lärmaktionsplanung und wird d entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
A44/2	Lärmschutz Broich wg. A 44 und L 253	<p>Eingabe im Online-Portal am 11.11.2023 (Meldung 1023989)</p> <p>Der Straßenlärm der A 44 und der L 253 ist nicht nur für Teile von Broich eine permanente Belastung, sondern hemmt auch die Entwicklungsmöglichkeiten auf Jülicher Seite massiv. Wenn schon die Stadt Linnich die deutlich weiter entfernte Ortschaft Boslar durch die Lärmemissionen der A 44 seit Jahren in ihren Lärmaktionsplan aufgenommen hat (siehe Link weiter unten), ist dies bezeichnend. Es sollte daher keine Frage sein, den Bereich der A 44 zwischen Hasenfeld und Mersch bzw. bei der L 253 bei Broich ebenfalls in den zu erstellenden Lärmschutzplan der Stadt Jülich aufzunehmen und entsprechende Maßnahmen zur Schallreduzierung zu initiieren.</p> <p>Quelle: <a href="https://ratsinfo.linnich.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZao-Pjz0SY3Pq09B9T3KyioFT6NOMD4hKZWEwDJHwfikN/Mitteilungsvorlage_M-47-2023.pdf#search=EU-UmgebungsI%C3%A4rmrichtlinie">https://ratsinfo.linnich.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZao-Pjz0SY3Pq09B9T3KyioFT6NOMD4hKZWEwDJHwfikN/Mitteilungsvorlage_M-47-2023.pdf#search=EU-UmgebungsI%C3%A4rmrichtlinie</a></p> <p>Die Gründe für die Lärmbelastung insbesondere in den an diesen beiden Verkehrswegen gelegenen Teilen von Broich sind vielfältig: Deutlich höheres Verkehrsvorkommen und eine Umfunktionierung der A 44 im Vergleich zu den ursprünglichen Planungen, schlechte Straßenverhältnisse (insbesondere bei der L 253) und ohnehin fehlender aktiver Lärmschutz.</p> <p>Zum besseren Verständnis sei auf die Historie dieser beiden Straßenwege hingewiesen.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird d entsprechend berücksichtigt. Im Bereich Am Barriere ist bereits aktiver Lärmschutz vorhanden.</p> <p>Die Belastung der L 253 liegt zwischen der K15 (Hasenfelder Straße) und der nördlichen Stadtgrenze zu Linnich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Die L 253 ist in dem o. G. Abschnitt nicht Bestandteil der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Die A 44 war ursprünglich als Ausbau der B 1 mit Langsamverkehr durch landwirtschaftliche Fahrzeuge geplant, wie einem Schreiben des Landkreises Jülich an die Amtsverwaltung Koslar vom 25. März 1959 mit Betreff „Ausbau der Bundesstraße 1 im Kreise Jülich“ zu entnehmen ist: „Die neue Bundesstraße soll als Kraftwagenstraße ausgebaut werden und zwar 4-spurig, anbau- und kreuzungsfrei ... Die Straße soll für Treckerfahrzeuge benutzbar bleiben.“</p> <p>Es ist zudem davon auszugehen, dass die zukünftige Verkehrsentwicklung Ende der 1960er Jahre und damit zum Zeitpunkt der Verwaltungsvereinbarung vom 16. Dezember 1968 zum „Neubau der EB 1 (Anmerkung: EB = Ersatz-Bundesstraße) im Abschnitt zwischen Hoengen und Jackerath“ bis hin auf Landes- und Bundesebene völlig unterschätzt worden ist. So ging die von einer Ingenieurgesellschaft im November 1968 für das Gebiet des gesamten Landkreises Jülich erstellte Planung von einer Steigerung des Verkehrs bis zum Jahr 1990 auf 36.500 Kfz/Tag bei abnehmender Wachstumsdynamik aus (Quelle: „Verkehrsplan für die Zukunft“ von Dipl.-Ing. Boris Nalbach, Kreisplaner, Jülich, in „Wirtschaftliche Nachrichten der Industrie- und Handelskammer für den Regierungsbezirk Aachen – Porträt des Kreises Jülich“ Ausgabe 10. Oktober 1969). Im Jahre 2020 zählte Straßen.NRW an Werktagen alleine an der Autobahn-Anschlussstelle Jülich-Mersch im Durchschnitt fast 34.000 Kfz/Tag auf der A 44.</p> <p>Die A 44 war also ursprünglich als 4-spurige Bundesstraße und für deutlich geringere Verkehrszahlen geplant. Letzteres mag auch der Grund sein, dass es keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen gibt. Auch die Erdaufschüttung an der L 253 bei Broich dient offiziell nicht dem Lärmschutz, sondern wurde angabengemäß nur als Erdwall genehmigt. Dieser ist mittlerweile zusammengesackt, was in Verbindung mit den Fahrbahnschäden dieser ursprünglich im Jahr 1977 errichteten</p>	

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Landstraße ebenfalls bei den nahe gelegenen Wohnhäusern zu erheblichen Lärmbelastungen führt. Auch hier sollte bauliche Maßnahmen für einen aktiven Lärmschutz erfolgen, die idealerweise gleichzeitig dem Hochwasserschutz dienen (siehe Hochwasser im Jahr 2021).</p> <p>In Bezug auf die A 44 wurde im Jahr 2022 in unserer Gegend über den Bau einer Lärmschutzwand bei Aachen-Brand berichtet und 2 Jahre zuvor der Einbau einer schallreduzierenden Asphaltdecke bei Alsdorf bekanntgegeben. Gefragt sind hier aber nicht nur Einzelmaßnahmen im Broicher Gebiet für die A 44 und L 253, sondern unabhängig davon ist die Erstellung eines „Verkehrsplans der Zukunft 2.0“ für das Stadtgebiet Jülich sehr empfehlenswert. Dies nicht nur zur Verbesserung der individuellen Wohnqualität an belasteten Stellen, sondern auch zur deutlichen besseren Entwicklungsmöglichkeiten von Ortschaften und der Stadt Jülich.</p>	
A44/2	Lärmbelästigung	<p>Eingabe im Online-Portal am 11.11.2023 (Meldung 1024018)</p> <p>Die Lärmbelästigung auf der A 44 ist besorgniserregend hoch. Die Implementierung eines Tempolimits, der Bau von Lärmschutzwänden und die Verwendung von Flüsterasphalt könnten wirksame Maßnahmen sein, um dieses Problem anzugehen und die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (lärmarme Asphalte, Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>



### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
A44/2	Lärmbelästigung Hermann-Barnikol-Straße in Jülich	<p>Eingabe im Online-Portal am 12.11.2023 (Meldung 1024030)</p> <p>In den letzten Jahren ist es zu einer erheblichen Zunahme des Straßenverkehrs auf der A 44 und somit des Lärmpegels in der Hermann-Barnikol-Straße in Jülich gekommen. Der Aufenthalt im Freien und das Schlafen mit geöffneten Fenstern sind hierdurch auf gesundheitlich gefährdende Weise deutlich gestört.</p> <p>Flüsterasphalt, (zu kontrollierende) Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lärmschutzwände sind gewünschte und bewährte Maßnahmen, um diese Beeinträchtigungen zu reduzieren.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (lärmarme Asphalte, Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
A44/2	Hoher Lärmpegel in der Hermann-Barnikol-Straße durch Autobahnlärm	<p>Eingabe im Online-Portal am 12.11.2023 (Meldung 1024031)</p> <p>Durch zunehmend viel Verkehr auf der A 44 besteht in der Hermann-Barnikol-Straße eine erheblicher Lärmbelästigung. Besonders die Lkw tragen hierzu erheblich bei. Vor allem nachts ist dies sehr störend. Tagsüber weniger Autobahn-Lärm wäre aber auch mehr als wünschenswert.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
A44/2	Hermann-Barnikol-Straße, Jülich, sehr hoher Lärmpegel	<p>Eingabe im Online-Portal am 12.11.2023 (Meldung 1024039)</p> <p>Der Lärmpegel in der Hermann-Barnikol-Straße ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Der Verkehrslärm beim Aufenthalt im Garten ist zeitweise nicht mehr auszublenzen. In der Nacht ist ein Durchschlafen bei geöffnetem Fenster nicht mehr möglich. Die Beeinträchtigungen hierdurch sind erheblich. Meiner Meinung nach besteht aufgrund dessen eine Gesundheitsbeeinträchtigung für uns Anwohner. Eine Abhilfe durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Flüsterasphalt und eine Lärmschutzwand, wären angebrachte Abhilfen.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (lärmarme Asphalte, Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
A44/2	Josefstraße, Koslar	<p>Eingabe im Online-Portal am 12.11.2023 (Meldung 1024045)</p> <p>Der Lärm durch die A 44 ist sehr laut. Je nach Windlage ist er unerträglich.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
A44/2	Hermann Barnikol-Straße, Autobahn-lärm A 44	<p>Eingabe im Online-Portal am 12.11.2023 (Meldung 1024079)</p> <p>Der extrem störende A 44 Autobahn-lärm hat in den letzten Jahren in unerträglicher Weise zugenommen. Unsere Lebensqualität nimmt dabei stetig ab. Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch eine nahezu ständige Dauer-Lärmbelastung, die auch den Nachtschlaf raubt, sind doch hinreichend wissenschaftlich belegt. Warum werden bislang keine Maßnahmen wie Lärmschutzwand und/oder Flüsterasphalt, kombiniert mit Tempolimit zur Lärmreduzierung veranlasst und umgesetzt? Hier ist nun wirklich Handlungsbedarf erforderlich.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (lärmarme Asphalte, Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
A44/2	Koslar Ostring, A 44	<p>Eingabe im Online-Portal am 12.11.2023 (Meldung 1024086)</p> <p>Der Lärm der A 44 raubt einem leider vor allem nachts den Schlaf.</p> <p>Dass jetzt zwischen A 44 und Ostring auch noch eine (ich hoffe wirklich temporäre!) Umgehungsstraße gequetscht wurde, macht es in keiner Weise besser.</p> <p>Erstaunlich finde ich, dass nach den Kartendaten der Anfang vom Ostring nicht farblich markiert ist. Dabei ist der Autobahn-lärm hier wirklich störend und immer präsent. Je nachdem aus welcher Richtung der Wind kommt, gibt es aber auch ziemliche Unterschiede wie stark der Lärm wahrzunehmen ist. Trotzdem: leise ist es im Ostring niemals. Das permanente Rattern und Dröhnen der Lkw ist so störend, dass ich oft selbst bei schönem Wetter die Fenster zu mache, weil ich einfach mal Ruhe haben will.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die Lärmkarten wurden mit einer Ausbreitungsrechnung ermittelt, ausgehend von einer modellhaften Abbildung der realen Umwelt, mittels verschiedener Daten, wie z. B. Straßendaten mit Verkehrsmengen sowie Höhenangaben für das umliegende Gelände und Gebäudedaten. Messungen werden nicht durchgeführt. Seit dem 31. Dezember 2018 ist ein euro-</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		Es ist ja aber auch kein Wunder: hier auf Höhe Hasenfeld/Ostring gibt es ja nicht mal eine Lärmschutzwand. Das wäre mal eine Maßnahme mit der man beginnen sollte!	paweit harmonisiertes Berechnungsverfahren vorgeschrieben; diese kommt erstmals bei der 4. Stufe der Lärmkartierung (erstellt in 2022) zur Anwendung. Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
A44/2	Lärmschutz Autobahn Jülich	Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Meldung 1024118) Es gibt an der Autobahn keine Lärmschutzwand, man sieht an der Rur direkt auf die Autos, in der Nacht besonders bei Westwind gibt es kein Entkommen. Lösungsvorschlag: Entweder Aufbau einer Lärmschutzwand oder Bäume, Bäume, Bäume. Warum gibt es keine Böschungen mehr?	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
A44/2	Autobahnlärm A 44	Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Meldung 1024119) Der Lärm der Autobahn A 44 fängt ca. nachts um 3 Uhr an und dauert den ganzen Tag bis spät in die Nacht. Es gibt keinen Tag ohne Autobahnlärm. An Sonn- und Feiertagen ist es etwas ruhiger. Das gesamte Nordviertel und das angrenzende Dorf Broich sind betroffen. Eine Schallschutzwand wäre für diesen Abschnitt angrenzend Jülich-Nordviertel und Broich wünschenswert!	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
A44/2	Autobahnlärm A 44	<p>Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024119)</p> <p>Der Lärmzuwachs entlang der A44 liegt auch in der Verantwortung der Stadt- und Verkehrsplanung für Jülich. Pendler- und Schwerlastverkehr sind jahrzehntelang bewusst von Verwaltung und Politik der Stadt mit der Ausweisung von Gewerbegebieten und Verkehrsführung durch die Dörfer forciert worden, um höhere Gewebesteuern zu erzielen und die Innenstadt, z. B. vom Rübenverkehr, zu entlasten. Wer sollte denn mehr Einfluss auf die überörtlichen Verkehrsträger haben als die Stadt Jülich – die Dorfbewohnerinnen und Dorfbewohner? Bürgermeister und die Ratsfraktionen müssen sich für die Jülicherinnen und Jülicher bei Kreis und Land einsetzen – wer sonst!</p>	---
A44/2	falscher Adressat	<p>Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024119)</p> <p>Dies ist dafür der falsche Adressat, die Stadt kann kaum Einfluss auf Autobahnen nehmen.</p>	---
A44/2	Ellbachstraße ■	<p>Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024119)</p> <p>Hier ist der Lärmpegel so groß, dass man nicht bei geöffnetem Fenster schlafen kann. Eine Lärmschutzwand ist dringend erforderlich.</p>	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
A44/2	Autobahnlärm A 44	<p>Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024119)</p> <p>Ich kann die Aussage nur stützen, der Lärm der Autobahn wird immer prägnanter und von Jahr zu Jahr mehr. Insbesondere der Lkw-Verkehr nimmt deutlich zu und ist insbesondere nachts sehr deutlich im Nordviertel zu hören! Eine Lärmschutzwand wäre hier zielführend.</p>	---
A44/2	Friedrich-Lau-Straße, Hermann-Barnikol-Straße, Autobahnlärm A 44	<p>Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Meldung 1024142)</p> <p>Schließe mich den vorherigen Beschwerden über enorme Lärmbelastung durch Autobahn A 44 an. Der permanente Autobahnlärm tagsüber als auch in der Nacht haben massiv zugenommen. Die Verantwortlichen der Stadt Jülich sollten sich dringend dafür einsetzen, dass für die Anwohner in den Wohngebieten nahe entlang der A 44 wie Victor-Gollancz-Straße, Hermann Barnikol-Straße und Nordviertel sowie in den Ortschaften Koslar und Broich wirksame Maßnahmen wie Lärmschutzwand, Flüsterasphalt oder Tempolimit umgesetzt werden, damit hier die Lebensqualität nicht noch weiter abnimmt.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (lärmarme Asphalte, Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
A44/2	Lärm von der Autobahn A 44	<p>Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Meldung 1024157)</p> <p>Der permanente Autobahnlärm sowohl tagsüber als auch in der Nacht hat in den letzten 30 Jahren massiv zugenommen. Die Verantwortlichen der Stadt Jülich sollten sich dringend dafür einsetzen, dass für die Anwohner in den Wohngebieten nahe und entlang der A 44 wie Victor-Gollancz-Straße, Hermann-Barnikol-Straße und Nordviertel sowie in den</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		Ortschaften Koslar und Broich wirksame Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwand) umgesetzt werden, damit hier die Lebensqualität nicht noch weiter abnimmt. Auch das Naherholungsgebiet entlang der Rur würde davon profitieren.	der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
A44/2	Ortsteil Koslar	Eingabe im Online-Portal am 14.11.2023 (Meldung 1024329) Die Lärmbelästigung durch den Verkehr auf der A 44 ist im Bereich des alten Sportplatzes in Koslar deutlich und belastend. Insbesondere bei Windrichtungen zwischen SO, S, SW wird der Lärm in den Ort getragen. Lärmschutz entlang der A 44 würde die Belästigung verhindern.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
A44/2	Autobahnlärm Victor-Gollancz-Straße	Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024858) Wie bereits in vielen Meldungen gesagt ist der Tag und Nacht ununterbrochene Dauerlärm der A 44, vor allem durch Lkw – außer an den seltenen Tagen mit Ostwind – nur noch schwer zu ertragen und hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Eine solche Lärmbelästigung ist - auch aufgrund der tonalen Anteile durch das hohe Lkw-Aufkommen - gesundheitsschädlich und verleidet das Wohnen in dieser Lage ganz grundsätzlich. Schlafen mit offenem Fenster: Unmöglich. Die Victor-	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Gollancz-Straße ist ein reines Wohngebiet – das ist mit dieser Lärmbeaufschlagung nicht zu vereinbaren.</p> <p>Hier helfen wahrscheinlich nur noch Lärmschutzwände, offener Asphalt, Geschwindigkeitsreduktion.</p>	<p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (lärmarme Asphaltpflaster, Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
A44/2	Lärmbelästigung insbesondere Hermann-Barnikol-Straße durch die A 44	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024915)</p> <p>Die Lärmbelästigung durch den Verkehr auf der A 44 ist extrem hoch. Bis auf wenige Tage im Jahr, an denen Ostwind herrscht, sind die Anwohner rund um die Uhr dem Verkehrslärm ausgesetzt. Erholbarer Schlaf bei offenem Fenster ist nicht möglich.</p> <p>Auch bei Aufenthalt im Freien ist man ständig dem Verkehrslärm ausgesetzt. Ein „Abschalten“ nach einem intensiven Arbeitstag und abendliches „Zur-Ruhe-Kommen“ ist nahezu unmöglich.</p> <p>Abhilfe könnten wahrscheinlich Maßnahmen wie Lärmschutzwände, Flüsterasphalt und Geschwindigkeitsbegrenzungen schaffen.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge (lärmarme Asphaltpflaster, Lärmschutzwand und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
B55/1	Lärmschutzwand	<p>Eingabe im Online-Portal am 23.10.2023 (Meldung 1022045)</p> <p>Ein Lärmschutzwand zwischen der Bundesstraße und den Gärten ist dringend notwendig. Der Verkehrslärm macht das Erholen im Garten unmöglich und selbst der Aufenthalt ist teilweise unangenehm, wenn viele Laster fahren. Sogar drinnen kann man die Straße gut hören, wenn die Fenster auf Kipp stehen. Das ist besonders im Sommer sehr unangenehm. An</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der B 55 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 55 ist somit Bestandteil</p>



### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		die Tempobeschränkung hält sich auch niemand. Teils röhren die Motoren sehr laut.	der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
B55/1	Verkehrslärm B 55 in Mersch	Eingabe im Online-Portal am 24.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022045) Leider wird Ihre Beteiligung nicht berücksichtigt, da die Stadt Jülich die B 55 wie die L 241 nicht als Hauptverkehrsachse gemeldet hat und daher kein Lärmaktionsplan für diese Straßen vorgeschrieben ist.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der B 55 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 55 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.
B55/1	Lärm	Eingabe im Online-Portal am 23.10.2023 (Meldung 1021992) Jülich Mersch, der komplette Bereich neben der B 55 bis zur A 44 = Müntzer Straße, Bothenhof, Alte Müntzer Straße, Tetzter Weg. Hier gehört an die B 55 und seitlich der A 44 eine Lärmschutzwand hin.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der A 44 und der B 55 liegen jeweils über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurden vom LANUV kartiert. Sie sind somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und werden entsprechend berücksichtigt. Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
B55/1	Verkehrslärm B 55 in Mersch	<p>Eingabe im Online-Portal am 24.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022992)</p> <p>Leider wird Ihre Beteiligung nicht berücksichtigt, da die Stadt Jülich die B 55 wie die L 241 nicht als Hauptverkehrsachse gemeldet hat und daher kein Lärmaktionsplan für diese Straßen vorgeschrieben ist.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der B 55 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 55 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p>
B55/1	Das sehe ich ganz genauso!	<p>Eingabe im Online-Portal am 23.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022992)</p> <p>Der Lärmschutz für Mersch ist längst überfällig und sehr wichtig. Gerade da der Verkehr in den letzten Jahren noch lauter und mehr geworden ist.</p>	---
B55/1	Lärm der Bundesstraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 23.10.2023 (Meldung 1021968)</p> <p>Der Zubringerverkehr der B 56 in Richtung A 44, der dahinter liegenden Gegend Richtung Linnich, Erkelenz und Hückelhoven sowie der Pendlerverkehr in Richtung Forschungszentrum und Innenstadt verursacht täglich eine hohe Lärmbelastung in der angrenzenden Wohnbebauung des Bothenhofs. Die Neuansiedlung des Gewerbegebiets auf der Merscher Höhe wird sicherlich zu einer weiteren Zunahme des Lkw- und Pkw-Verkehrs führen, da der Zubringerverkehr in diese Richtung von der Anschlussstelle Jülich-Ost der A 44 über diese Straße passieren wird.</p> <p>Das vorgegebene Tempo 70 wird meist nicht eingehalten, was die Lärmbelastung durch die Abroll- und Motorengeräusche weiter verstärkt. Da die Straße über eine angeschüttete Erhöhung verläuft, sind Vegetation und Zäune an den</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der B 55 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 55 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Grundstücken keine schallschluckenden Hindernisse. Da der wenige Bewuchs des Abhangs im Winter keine Blätter aufweist sowie auch regelmäßig per Kahlschlag gelichtet wird, ist dessen dämpfende Wirkung zusätzlich eingeschränkt.</p> <p>Die Errichtung einer Lärmschutzwand in Richtung Wohnbebauung könnte entsprechende Abhilfe schaffen.</p>	
B55/1	Sehr gute Ausführung	<p>Eingabe im Online-Portal am 23.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1021968)</p> <p>Der Schreibende trifft den Sachverhalt auf den Punkt und hat mit seiner Einschätzung bezüglich der zukünftigen Entwicklung sicherlich recht.</p>	---
B55/1	Verkehrslärm B 55 in Mersch	<p>Eingabe im Online-Portal am 24.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1021968)</p> <p>Leider wird Ihre Beteiligung nicht berücksichtigt, da die Stadt Jülich die B 55 wie die L 241 nicht als Hauptverkehrsachse gemeldet hat und daher kein Lärmaktionsplan für diese Straßen vorgeschrieben ist.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der B 55 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 55 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p>
B55/1	Langfristig denken und planen	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1021968)</p> <p>Es ist schade, dass eine Berücksichtigung dieser wichtigen Straßen nicht erfolgte. Insbesondere, da absehbar war, dass der durch das Gewerbegebiet Brainergy Park und die Wohnbaumaßnahmen mit einer fortlaufenden Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist. Dieser Bereich sollte zumindest bei kommenden Planungen berücksichtigt werden.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der B 55 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 55 ist somit Bestandteil</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Ein paar Hinweise hierzu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Lärmintensität schwankt sehr in Abhängigkeit von der Wetterlage. An ungünstigen Tagen kann man sich im Botenhof und Tetzer Weg teils nicht mehr normaler Gesprächslautstärke verständigen. Der Lärm trägt an solchen Tagen weit nach Mersch hinein. Dies sollte bei Lärmmessungen berücksichtigt werden.</li> <li>2. Es sollte unbedingt der bestehende Bebauungsabstand zur Bundesstraße für Wohn- und Gewerbeimmobilien beibehalten werden. Alles andere wäre aus Sicht des lärmbedingten Gesundheitsschutzes fahrlässig. In Anbetracht des erheblichen Lärms würde hier eine Lärmverhinderungsmaßnahme allein vermutlich auch nicht genügend Schutz bieten.</li> <li>3. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 56 ist ungünstig gestaltet. Kommend von der Autobahn ist man auf 70 km/h beschränkt, kann dann aber unmittelbar auf der Höhe von Mersch auf 100 km/h beschleunigen, um dann gleich wieder bei der Bundesstraßenabfahrt nach Jülich auf 70 km/h abbremsen zu müssen. Eine durchgehende 70 km/h-Beschränkung von der Autobahn bis zur Abfahrt auf die L 241 könnte vermutlich Lärm verringern. Dafür müssten nur zwei Verkehrsschilder abgeschraubt werden.</li> <li>4. Nicht direkt Lärm, aber: Die neuen Windräder östlich von Mersch werfen am Nachmittag und bereits bewegte Schatten der Rotoren in Häuser im Botenhof und Tetzer Weg. Momentan stört es nur wenig. Wir hoffen, dass dies bei zukünftigen Planungen berücksichtigt wird.</li> </ol>	<p>der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die Lärmkarten wurden mit einer Ausbreitungsrechnung ermittelt, ausgehend von einer modellhaften Abbildung der realen Umwelt, mittels verschiedener Daten, wie z. B. Straßendaten mit Verkehrsmengen sowie Höhenangaben für das umliegende Gelände und Gebäudedaten. Messungen werden nicht durchgeführt. Seit dem 31. Dezember 2018 ist ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren vorgeschrieben; diese kommt erstmals bei der 4. Stufe der Lärmkartierung (erstellt in 2022) zur Anwendung.</p> <p>Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
B56/2	Haupteinfallstor zur Stadt über B 56 und L 136: Bourheim, Königshäuschen	<p>Eingabe im Online-Portal am 1.11.2023 (Meldung 1022935)</p> <p>Die Verkehrslast-Bündelung über A 44, der Autobahnabfahrt Jülich-West, der L 136 und eben der B 56 findet Höhe Königshäuschen 24h/7Tg. die Krönung durch den defekten, stillgelegten Bahnübergang, dessen Beton-Sanierung vor wenigen Jahren fehlgeschlagen ist.</p> <p>Die Problematik liegt in der vom Kreis Düren bis heute nicht entwidmeten ehemaligen Kreisbahnstrecke.</p> <p>Die dort täglich querenden, zigtausende Fahrzeuge, hinterlassen mit den Achsen/Abrollgeräusche unerträgliche Lärmbelästigungen, Tag und Nacht. Momentan zur Rübenkampagne ist die Lkw-Anlieferung (Mindestens: jeweils 5-Achsen-Donnerschläge) der Spediteure besonders im Nachtverkehr eine Zumutung,</p> <p>Der Lärmbelästigung-Radius reicht bis zur Straße Am Weiberg und über's Seitental bis nach Bourheim/Adenauerstraße hoch.</p> <p>Dieser sinnfreie Bahnübergang muss dringend saniert werden oder direkt eingeebnet werden, um besagten Anwohner-Radius wieder zur Normalität zu verhelfen.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der B 55 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 56 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die genannten Probleme werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen geeignete Maßnahmen zur Lärmreduzierung, im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
B56/3	B 56 (Umgehung)	<p>Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Meldung 1024727)</p> <p>Von der Umgehung B 56 geht eine große Lärmbelastung in Richtung der Wohngebiete Altdorfer Straße/Linzenicher Straße und dem Gebiet „An der Öhlmühle“ aus. Es sollte eine Lärmschutzwand an der nördlichen Seite der B 56 zwischen Kirchberger Straße und dem Kreisverkehr an der Aachener Landstraße errichtet werden um die Lärmbelastung der o. g. Wohngebiete zu verringern.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der B 56 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 56 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
B56/3	B 56 zwischen Kirchberger Straße und Aachener Landstraße	Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Meldung 1024707) Auf der B 56 zwischen Kirchberger Straße und Aachener Landstraße kommt es durch Lkw-Verkehr, anderen Verkehr und in der Rübenkampagne durch Rübentransporte außer tagsüber auch spätabends sowie nachts zu erheblicher Lärmbelastung.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der B 56 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 56 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.
B56/3	Sperrung der Großen Rurstraße für Lkw-Verkehr	Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024707) Zurzeit liegen keine Zahlen für die Lkw-Fahrten in Jülich vor. Gefühlt verkehren nach meiner Beobachtung kaum Lkw auf der Großen Rurstraße als Durchgangsverkehr, sondern als Ziel- und Quellverkehr, weil der Müll abgefahren und die Waren zu den Einzelhandelsbetrieben geliefert werden muss, ebenso Heizöl, Möbel usw. zu den Wohnungen. Ebenso nicht gezählt, sondern nur gefühlt verkehren nach meiner Beobachtung tausende Lkw mehr täglich auf von-Schöfer-Ring, Brunnen-, Wiesen-, Ost- und Römerstraße durch die nord-östlichen Wohngebiete von Jülich plus Rübenverkehr, der ja früher schon aus der Innenstadt verbannt wurde – zu uns! Wir lassen uns nicht noch mehr Laster aus der Innenstadt auf's Auge drücken! Wer also die Große Rurstraße für Lkw sperren will, muss erklären, welche Lkw das	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der B 56 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die B 56 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag (Sperrung für Lkw-Verkehr) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		sein sollen und wo die hinsollen ohne andere Wohngebiete noch mehr zu belasten.	
L136/2	Lärm und Raserei auf der Aachener Landstraße, B 56 Westring	<p>Eingabe im Online-Portal am 2.11.2023 (Meldung 1023015)</p> <p>Bei trockenem, schönem Wetter (da vor allem nachts) wird die Aachener Landstraße und die B 56 Westring zur Rennstrecke umfunktioniert. Das nicht nur kurz, sondern mehrere Minuten da die Strecken zum Teil mehrfach abgefahren werden. Da die Polizei wohl kein Personal für regelmäßige Tempokontrollen hat, sollte man über stationäre Blitzer nachdenken, denn auch bei „Normalverkehr“ wird hier schneller als 70 bzw. 50 gefahren.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 136 bzw. der B 56 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie sind beide somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und werden entsprechend berücksichtigt.</p>
L136/2	Lärmbelästigungen: Autobahn, B 56, West-Ring, Aachener Landstraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 2.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023015)</p> <p>Diese vorgebrachten Ausführungen möchte ich voll und ganz bestätigen, unterstützen. Hinzu kommt das geplante Mega-Baugebiet „Quartier Nierstein“ mit mehreren (!) tausend (!) neuen Jülicher Bürgern. Diese können sich dann aufgrund dieser Auto-Raserstrecke (3 Kreisverkehre am Autobahnkreuz, dann über die B 56 den „Galgenberg“ runter, „Königshäuschen“, weiter über die B 56 bis zum Kieswerk und diese Strecke wieder zurück) zu jeder Tages- und Nachtzeit „erfreuen“.</p> <p>Nach Fertigstellung der Rurbrücke natürlich alternativ diese B 56-Renn-Strecke plus L 136, Aachener Landstraße Richtung Große Rurstraße.</p> <p>Vielleicht sollten stationäre Blitzeranlagen zwischen Autobahn, B 56 und Kieswerk zur dauerhaften Entschärfung herangezogen werden.</p>	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L136/4	Große Rurstraße	Eingabe im Online-Portal am 14.11.2023 (Meldung 1024216) Die Große Rurstraße muss dringend zur Spielstraße umgebaut werden und der Nord-West-Ring muss an den Von-Schäfer-Ring angeschlossen sein!	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.
L136/4	Anbindung Nord-West-Ring an Von-Schöfer-Ring	Eingabe im Online-Portal am 14.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024216) Abgesehen von den offensichtlichen Kenntnislücken zu den Strecken im Jülicher Straßennetz klingt der Vorschlag nach dem langjährig praktizierten St.-Florians-Prinzip: Durchgangs- und Schwerlastverkehr nicht bei mir, sondern in den anderen Stadtteilen. So wird der Müll über den Zaun auf's Nachbargrundstück geworfen, aber nicht entsorgt! Wie egoistisch ist das denn?	---
--- („Ostring“)	Nord-West-Ring an den Von-Schäfer Ring anschließen	Eingabe im Online-Portal am 15.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024216) Das ist eine ganze schlechte Idee, wie man hier in 80 % der Meldungen lesen kann. Die Strecke Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße, Oststraße, Dürener Straße führt durch mehrere Wohngebiete und war nie als Umgehungsstraße gedacht. Wenn Jülich wachsen soll, und sich mehr neue Bürger und Firmen hier niederlassen sollen, muss man vielleicht erst mal	---



## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		in eine vernünftige Infrastruktur investieren. Sprich eine ordentliche Umgehungsring der die bereits hier ansässige Jülicher erst mal entlastet und von Lärm befreit.	
L136/4	Große Rurstraße	Eingabe im Online-Portal am 12.11.2023 (Meldung 1024061) Die Lärmbelästigung auf der Großen Rurstraße, Neusser Straße bzw. Römerstraße ist sehr erheblich. Mit Fertigstellung der Rurbrücke wird sich das noch verschlimmern.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.
---	Außerörtliche Umgehungsstraßen	Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024061) Leider haben Stadtplaner und Politik jahrzehntelang keine Vorschläge oder gar Planungen für Umgehungsstraßen außerhalb der Wohngebiete konzipiert, weil das Geld kosten würde und „man“ nicht zuständig sei!	---
L136/7	Römerstraße	Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024869) Die Römerstraße und ihre Anwohner sind ganz besonders vom Straßenlärm betroffen. Die Bebauung ist zwar teilweise rückgesetzt, aber durch die extrem dichte Bebauung prallt der Schall ganz wunderbar an unsere Fassaden und Fenster. Wir fordern daher die Stadt auf im Rahmen der Lärmaktionsplan sämtlichen Anwohnern den Einbau von schalldämmenden Maßnahmen (Fenster, Türen, Fassaden) zu finanzieren. Die Anwohner (Nachbarn) wohnen hier teils schon sehr lange und sind finanziell dazu gar nicht in der Lage! Begleitend dazu sollte das ganze Gebiet Tempo 30 werden und mit	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge zum aktiven und passiven Schallschutz werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>entsprechenden Einrichtungen auch nachgehalten werden. Die Römerstraße bekommt – je näher man der Kreuzung kommt – den Lärm auch von Brunnenstraße und Wiesenstraße ab. Wir sind also gleich dreifach belastet! Viele Nachbarn haben bereits frustriert aufgegeben, doch dieser Lärmaktionsplan gibt der Stadt die Chance endlich die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger aufzugreifen und etwas zu tun. Auf der Römerstraße kommen außerdem noch der Supermarkt-Verkehr, die Bushaltestelle (ständiges Anfahren und Anhalten) zu dem von vielen hier beklagten Lkw/Rübenlaster und zunehmender Pkw-Verkehr.</p> <p>■■■■■■■■■■, bitte unternehmen Sie etwas! Schalldämmende Maßnahmen für die am schlimmsten Betroffenen, 30er Zone flächendeckend, nächtliche Ruhe (z. B. keine Rübenlaster) und eine zeitgemäße, intelligente Verkehrsplanung für die kommenden Wachstumsjahre.</p>	<p>mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
---	Römerstraße, Kreuzung Brunnenstraße/Wiesenstraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024869)</p> <p>Der Beitrag spricht uns aus der Seele: An dieser Kreuzung kumulieren alle Verkehrsbelastungen und -lärm Richtung City, Wohngebiete und Gewerbeflächen mit zahlreichen Gewerbegebieten, Papierfabriken, Speditionen und Zuckerfabrik im Nordosten des Stadtgebiets! Nirgends sonst sind bereits jetzt mehr Verkehrsbelastungen für Jülicherinnen und Jülicher auf engstem Raum vorhanden. Die Entlastung dieses Knotenpunkts hat oberste Priorität für die Innenstadt und die Stadtteile!</p>	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L136/8	Raser Römerstraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 26.10.2023 (Meldung 1022344)</p> <p>Das gesamte Wohngebiet Lindenallee und anliegende Straßen sind von den Rasern auf der Römerstraße (L 136) Richtung Stetternich betroffen. Hier sollten entsprechende Kontrollen durchgeführt oder eine Tempoanzeige aufgestellt werden.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p> <p>Das Wohngebiet Lindenallee ist gemäß der Kartierung des LANUV von der Lärmquelle L 136 nicht betroffen.</p>
L136/8	Lärmaktionsplan	<p>Eingabe im Online-Portal am 26.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022344)</p> <p>Auch die Römerstraße wird im Lärmaktionsplan, der hier diskutiert wird, gegebenenfalls nicht beachtet?</p> <p>Aber ja, auch hier wird Tempo 30 immer wieder extrem missachtet, auch direkt vor der Schule, Kontrollen durch die Polizei oder Stadt sind aber vor allem am Abend und Wochenende nie zu sehen, aber auch sonst praktisch nie. Abgesehen davon ist die Straße sehr schlecht für Radfahrer geeignet, die Fußwege, partiell vorhandenen Radwege und teils Fahrbahn seit langem in schlechtem Zustand. Eine Tempoanzeige und stationäre Blitzer wären hier sinnvoll.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge zum aktiven und passiven Schallschutz werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L136/8	Blitzer auf der L 136 Römerstraße und Stetternich	<p>Eingabe im Online-Portal am 30.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022344)</p> <p>Die L 136 wird meinem Verständnis nach Teil des Aktionsplans werden. Ich kann den Autoren nur Recht geben: Auf dieser Straße muss dringend etwas gegen die routinemäßige Raserei der Pkw und vor allem auch der Lkw (inkl. Rüben-Schwerlastverkehr) getan werden. Ein Blitzer hinten am Kindergarten in Stetternich wird das Raserei-Problem keineswegs lösen, ebenso wenig wie die Verkehrskontrollen der Polizei entlang der L136. Da die Fahrzeuge und die Messeinrichtung jedes Mal von weitem zu sehen sind. Es müssen u.U. mehrere stationäre Blitzer entlang der L136, Geschwindigkeitsbeschränkung und ein Nachtfahrverbot für Schwerlastverkehr während der Rübenkampagne her. Der Stadt Jülich sind die seit Jahren die überschrittenen Lärmpegel gut bekannt, auch die Geschwindigkeitsüberschreitungen - passiert ist aber gar nichts. Auch der Straßenbelag der L 136, der von Löchern und Rissen geprägt ist, muss erneuert werden (z. B. mit Flüsterbelag). Das zuständige Ministerium in Düsseldorf betont auf Anfrage, das sei bekannt und die Straße sei in der Sanierungs-Planung enthalten. Durchführung kann aber dauern, da diese Straße wenig bis keine Priorität hat. Die Stadt Jülich muss endlich den Anliegen der Bürgerinnen und Bürgern Rechnung tragen und etwas gegen Raserei und Lärm u. a. auf der L 136 unternehmen.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
L136/9	Zunehmender Ausweichverkehr	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024874)</p> <p>Straßen.NRW verhindert seit langem und immer noch, dass die Kölner Landstraße in den Ort Stetternich geholt wird (Verlegung der Ortsschilder). Das ist völlig unverständlich. Denn damit wären diverse weitere Maßnahmen zur Verkehrsregulierung möglich. Man könnte über bauliche Veränderungen</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>wie Poller o.ä. nachdenken und auch neue Abzweige von der Kölner Landstraße bauen.</p> <p>Derzeit werden die wenigen Abzweige, wie etwa die Wolfshovener Strasse als Rennstrecke benutzt und wenn das Pflegeheim wirklich gebaut werden sollte, rasen die Autos dann durch die Spielstrasse und hinten an der Kosakengassen (Einbahnstrasse) wieder raus.</p>	<p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p>
L136/9	Lärm von der Kölner Landstraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024868)</p> <p>Die Lärmsituation und Verkehrssituation von der Kölner Landstraße ist schlichtweg unzumutbar. Zwar wohnen derzeit (noch) wenige Menschen entlang der Kölner Landstraße, aber das soll ja geändert werden! Es ist völlig unverständlich wie eine Bebauung direkt an der Kölner Landstr auch nur angedacht werden kann (Stichwort Pferdewiese und Überbauung mit einem Pflegeheim direkt an der Landstraße!), ohne das massive Verkehrsproblem (Geschwindigkeitsüberschreitungen tags und besonders gerne nachts, unerträglicher Lärm von den zahllosen Lkw, desaströse Straßenverhältnisse (Schlaglochhausen, wo Straßen.NRW zwar regelmäßig ein bisschen schwarzes Zeug hineinfüllt und mit dem Lkw drüber fährt, was aber etwa 3 Wochen hält und dann das Loch wieder da ist), lebensgefährliche Querung von Mensch und oftmals auch Tier ohne gesicherte Überwege) auch nur gedanklich anzugehen. Es gehört ein anständiges Verkehrskonzept her, die Sanierung der Straße und vor allem eine Reduzierung des Lkw-Verkehrs (der die Straße vollends zerstört). Außerdem sollte Stetternich endlich OD werden, damit man auch 30er Schilder anbringen kann. Hier wohnen Menschen und es ist jedem Pkw- und Lkw-Fahrer/in zumutbar langsamer zu fahren, um die Menschen und ihre Gesundheit zu schützen.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungsärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge zum aktiven Schallschutz werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L136/9	Lärmbelästigung durch Lkw und Pkw	<p>Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Meldung 1024202)</p> <p>Die Kölner Landstraße sollte 50er Zone sein. Dies wird von vielen Kraftfahrern wohl nicht beachtet. Im Sommer könnte man meinen, man wäre auf dem Nürburgring, vor allem abends oder am Wochenende. Auch meinen viele, sie müssen der Umgebung Ihr Musikgeschmack mitteilen, macht sich bemerkbar, dass man zuerst nur Bass hört und irgendwann kommt das Auto dazu, oftmals nachts. Der Lkw-Verkehr boldert ungehindert der 50er Zone oftmals zu schnell durch vor allem im Zeitraum morgens zwischen 3:00 Uhr und 7:00 Uhr und Abends zwischen 18:00 Uhr und 24:00 Uhr. Die Lohnfahrer der Landwirtschaft sind da nicht besser. Je schwerer der Traktor umso schneller sind diese unterwegs.</p> <p>Wer hier 50 fährt und das in den frühen Morgenstunden, wird überholt.</p> <p>Die wenigen Tempokontrollen, die hier durchgeführt werden, helfen nur für den Zeitraum wo kontrolliert wird, dann ist alles wieder beim Alten.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p>
L136/9	Kölner Landstraße, Stetternich	<p>Eingabe im Online-Portal am 11.11.2023 (Meldung 1024002)</p> <p>Es ist schön, wenn in regelmäßigen Abständen Lärmkarten und -aktionspläne erstellt werden und die Anwohner schwarz auf weiß sehen können was sie aus persönlicher Erfahrung sowieso schon wissen, nämlich, dass die zulässigen Lärmgrenzen permanent überschritten werden. Schöner wäre es allerdings, dass den Karten und Plänen auch einmal konkrete Maßnahmen folgen würden.</p> <p>Der Status Quo auf der Kölner Landstraße in Stetternich ist, dass die Lärmbelastung die zulässigen Grenzwerte überschreitet. Dies liegt zum einen an der schieren Masse der Fahrzeuge, die sich täglich darüber bewegen, vor allem dem</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge zum aktiven Schallschutz (u. a. Fahrbahnsanierung z.B. mit lärmoptimiertem Asphalt) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Schwerlastverkehr und dies in besonderem Maße während der Rübenkampagne.</p> <p>Darüber hinaus trägt der teils marode Zustand des Fahrbahnbelages dazu bei, dass vor allem leere Lkw unnötig hohen Lärm verursachen, wenn sie durch die Schlaglöcher poltern. Hier könnte eine Sanierung der kompletten Straße oder zumindest eine fachgerechte Sanierung der größten Schäden zeitnah Abhilfe schaffen. Leider musste man bisher feststellen, dass Schlaglöcher mit ein bisschen Kaltasphalt geflickt wurden, was teils weniger als ein Jahr gehalten hat.</p> <p>Ein weiterer Punkt sind die gefahrenen Geschwindigkeiten. Die 50 km/h Beschilderung inkl. Überholverbot gilt für viele Verkehrsteilnehmer lediglich als Empfehlung wie es scheint. Das Überholverbot wird regelmäßig missachtet und die zulässigen 50 km/h teils deutlichst überschritten. Tempokontrollen, die alle paar Monate tagsüber für ein paar Stunden durchgeführt werden, helfen wenig, da die Messtelle im Bereich Friesenhof meist von weitem zu sehen ist und andere Verkehrsteilnehmer via Social Media und WhatsApp-Gruppen relativ schnell gewarnt werden. Eine dauerhafte Verbesserung würde eine permanente Tempoüberwachung nach dem Vorbild von Selhausen schaffen. Das heißt je eine Blitzersäule, die beide Fahrrichtungen überwacht auf jeder Seite des Ortes. Momentan ist in Stetternich geplant lediglich eine Säule im Bereich des Kindergartens aufzustellen. Dies kann nur ein erster Schritt sein, da damit auf dem Großteil der Kölner Landstraße weiter gerast werden kann und vor allem nach dem Kindergarten auf der langen Geraden Richtung Jülich auch in Zukunft Gas gegeben werden kann. Hier würde sich eine zweite Blitzersäule im Bereich Friesenhof, Gaststätte anbieten, um in diesem Bereich das gefahrene Tempo zu reduzieren. Sicherer würde dadurch auch der Bereich der Bushaltestellen und die Querung der Kölner Landstraße, was bei</p>	<p>Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p> <p>Die EU-Umgebungsärmrichtlinie beinhaltet keine Grenz-, Auslöse- oder Richtwerte, die verpflichtend einzuhalten sind. Eine Lärmaktionsplanung ist für alle Bereiche erforderlich, in denen eine Lärmbelastung von L-den &gt; 55 dB(A) über 24 Stunden und/oder L-night &gt; 50 dB(A) nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) kartiert ist, unabhängig davon, ob es in diesen Bereichen konkrete Lärmbetroffenheiten gibt.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

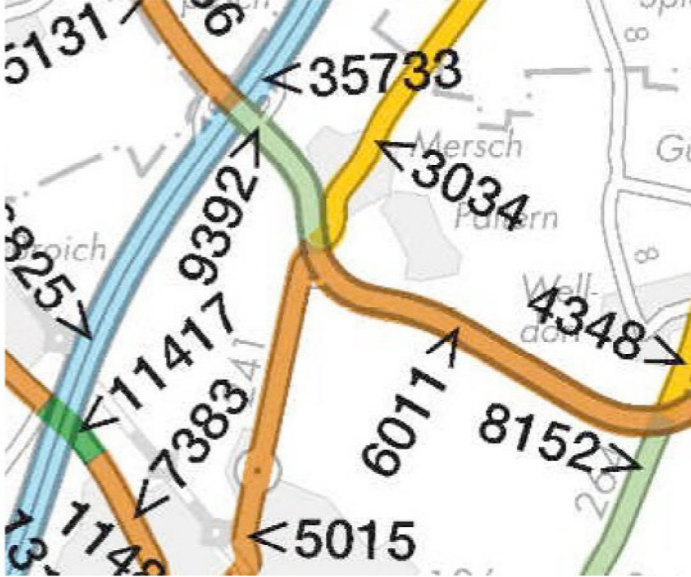
TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		dem geplanten Altenheim südlich der Landstraße auch angebracht wäre.	
L136/9	Volle Zustimmung!	<p>Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024002)</p> <p>Ich kann den Autoren nur vollumfänglich zustimmen! Der Lärm und die Raserei auf der Kölner Landstr tags und nachts sind unerträglich, gut dokumentiert und Stadt, Kreis und Land wohl bekannt. Allein: es passiert wenig bis gar nichts. Dabei gibt es Blitzer, Flüsterbelag, Geschwindigkeitsbeschränkungen und mehr die man nutzen kann. Vor allem sollte auch auf eine lockere Bebauung geachtet werden. Sonst entsteht ein Schalltunnel wie vorne an der Römerstraße.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>
L136/9	Lärm und Raserei auf der Kölner Landstraße, Stetternich	<p>Eingabe im Online-Portal am 30.10.2023 (Meldung 1022606)</p> <p>Die aktuelle und die alte Lärmkartierung zeigen: die Kölner Landstraße in Stetternich ist 24/7 Grenzwert-sprengenden Lärmbelastungen durch Pkw und Lkw ausgesetzt. Die Fahrzeuge, insbesondere auch die Lieferfahrzeuge von und zur Zuckerfabrik überschreiten die Geschwindigkeit (50) gerne und oft, insbesondere nachts. Dann herrscht freie Fahrt auf der kerzengeraden Strecke. Dies ist für die Anwohner*innen unerträglich, da die Straße sehr kaputt ist und die Fahrzeuge mit ihren Anhängern und Aufbauten laute Knallgeräusche machen, wenn sie durch die Löcher donnern. Es gibt nur wenige 50er Schilder, so dass bei ortsunkundigen der Eindruck entstehen mag, man dürfe hier schneller fahren.</p> <p>Die Stadt möge daher im Rahmen des Lärmaktionsplans:</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmenvorschläge zum aktiven Schallschutz (u. a. Fahrbahnsanierung z.B. mit lärmoptimiertem Asphalt oder temporäre Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) werden, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p>



## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> <li>durchgängig Tempo 50 mit ausreichend Schildern und nachts Tempo 30 auf der gesamten Kölner Landstraße inkl. Römerstraße einführen,</li> <li>dies durch mehrere stationäre Blitzer kontrollieren und Überschreitungen damit ausschließen,</li> <li>sich dafür einsetzen, dass der Straßenbelag in einem Zeitraum von 2-5 Jahren mit Flüsterbelag saniert wird,</li> <li>Abzweige von der Kölner Landstraße endlich zulassen und damit die wenigen abbiegenden Straßen entlasten etwa beim neuen Groß-Bauvorhaben,</li> <li>mehrere sichere Überwegungen etablieren, am besten Ampelanlagen wie am Brainergy Park (ebenfalls eine Landstraße) in Höhe der Bushaltestelle/Gaststronomie und beim Kindergarten,</li> <li>die lebensgefährlichen Bushaltestellen, die dank Bewuchs so gut wie nicht sichtbar sind (z. B. am Fehling) endlich zu echten Bushaltestellen ausbauen (mit Häuschen und einer Bank!),</li> <li>einsehen, dass die Kölner Landstraße keine Straße im luftleeren Raum ist, sondern sich der Verkehr über die Römerstraße in die Wiesenstraße und Brunnenstraße ergießt (und umgekehrt) und endlich eine systemische, die Stadt umfassende Planung her muss; Einzelüberlegungen führen nur zu Verkehrsverlagerungen und lösen rein gar nichts.</li> </ul>	<p>Die Umsetzung einer Querungsstelle mit Lichtsignalanlage erhöht die Verkehrssicherheit aber auch die Lärmemissionen durch die dann auftretenden Anfahrgeräusche.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung der Wiesen und Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit ist sie nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Wiesenstraße und Brunnenstraße bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p> <p>Die EU-Umgebungsärmrichtlinie beinhaltet keine Grenz-, Auslöse- oder Richtwerte, die verpflichtend einzuhalten sind. Eine Lärmaktionsplanung ist für alle Bereiche erforderlich, in denen eine Lärmbelastung von L-den &gt; 55 dB(A) über 24 Stunden und/oder L-night &gt; 50 dB(A) nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) kartiert ist, unabhängig davon, ob es in diesen Bereichen konkrete Lärmbetroffenheiten gibt.</p>
--- (L 241)	Dauerlärm durch stark befahrene Straße besonders durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und Schwerverlastverkehr	<p>Eingabe im Online-Portal am 14.11.2023 (Meldung 1024302)</p> <p>Auf der Alten Reichsstraße herrscht das ganze Jahr hindurch ein starker Durchgangsverkehr. Besonders in der Rübenkampagne verstärkt sich der Lärm auch in der Nacht und an Sonn- und Feiertagen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h bei Fahrzeugen ab 7,5 t wird nicht eingehalten. Durch</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungsärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>die Breite der Straße und die Nähe zur Bebauung (die Häuser liegen direkt an der Straße) ist der Lärm sehr nah am Haus. Besonders an den Ein- und Ausfahrten zum Ort erhöht sich der Lärm, weil die Fahrzeuge dann erst die Geschwindigkeit verringern bzw. bei der Ausfahrt bereits beschleunigen. In der Ortsmitte ist das durch geparkte Fahrzeuge nicht so möglich. Durch die geparkten Fahrzeuge kommt es bei der Durchfahrt dann zu Hindernissen, die erneut einen Stau verursachen und Fahrzeuge dann teilweise auf den Bürgersteig ausweichen um die Fahrt fortzusetzen. Eine Umgehung um Mersch wäre längst fällig.</p> <p>Da ist der Lärm der A 44 schon fast ein „beruhigendes Rauschen“ im Gegensatz zu dem Lärm, der tagtäglich über die Alte Reichsstraße rollt und an eine Nachtruhe kaum zu denken ist.</p>	<p>Auf der Alte Reichsstraße (L 241) im Bereich Mersch beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert aus 2015) 3.034 Kfz/24h und liegt damit deutlich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr. Der Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert.</p>  <p>Die L 241 ist in dem genannten Abschnitt nicht Bestandteil der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung.</p>
--- (L 241)	Lärmbelästigung Neusser Straße	<p>Eingabe im Online-Portal am 14.11.2023 (Meldung 1024355)</p> <p>Mich wundert, dass in den bisherigen Meldungen die Neusser Straße zwischen dem Tunnel der Rurtalbahn und der Polizei überhaupt noch nicht zur Sprache kam.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p>

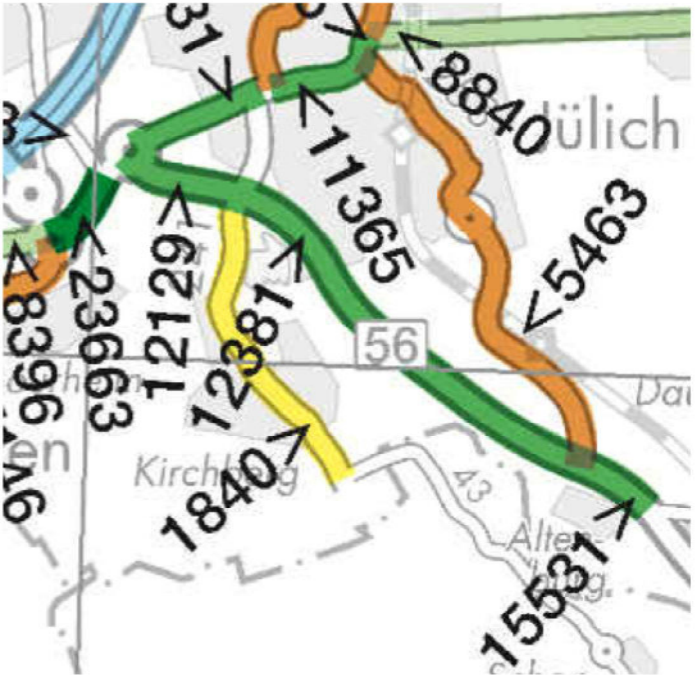
## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Dieser Abschnitt ist bedingt durch die durchgängige glattflächige Bebauung ein absoluter Lärmkanal. Egal von welcher Seite Fahrzeuge kommen, wird der Schall in alle Richtungen reflektiert bzw. in der Häuserflucht gefangen und verstärkt. Schallmessungen mit einer HandyApp zeigten db-Werte zwischen 61,7 und 79,4 zu verschiedenen Zeiten bzw. Wochentagen. Höhere Ausreißer bekommt man im Sommer durch Motorräder bzw. durch bewusst herbeigeführte Fehlzündungen. Die Besitzer von Pkw mit Doppelkupplungsgetriebe können sich in der Neusser Straße dann selber hören und dies bei wiederholtem Durchfahren mehrfach erleben. Einmal reicht anscheinend nicht. Damit einher geht natürlich auch oft eine Überschreitung der zulässigen Ortsgeschwindigkeit.</p> <p>Die Anwohner der Neusser Straße sind Dauerlärm ausgesetzt, nicht nur durch die normalen Fahrzeugbewegungen, sondern zusätzlich noch durch das Martinshorn der Einsatzfahrzeuge von Notarzt und Polizei.</p> <p>Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h inkl. deren Kontrolle ist unerlässlich, um eine Lärmreduzierung herbeizuführen.</p> <p>Ich sehe mit Schrecken der Zeit entgegen, in der die Rurbrücke wieder befahrbar ist, der vollen Inbetriebnahme des Brainergyparks und den zusätzlichen Bewegungen aus dem Neubaugebiet „Von-Schöfer-Ring“.</p> <p>Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Dauerlärm sind hinlänglich bekannt und auch deren Folgekosten für die Allgemeinheit.</p> <p>Die Stadt ist in der Pflicht!</p>	<p>Auf der Neusser Straße (L 241) im Bereich zwischen Römerstraße (L 136) und Von-Schöfer-Ring beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert aus 2015) 5.015 Kfz/24h und liegt damit deutlich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr.</p>  <p>Die L 241 wurde vom LANUV nicht kartiert und bleibt bei der Lärmaktionsplanung entsprechend unberücksichtigt.</p>

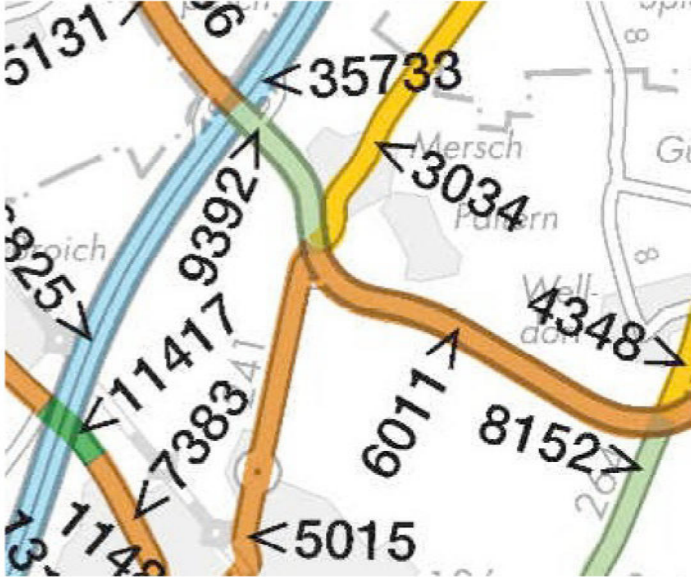
### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- (L 241)	Zusätzliche Bewegungen Neubaugebiet	Eingabe im Online-Portal am 15.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024355) Grundsätzlich stimme ich Ihren Ausführungen zu! Was meinen Sie aber konkret mit Neubaugebiet „Von-Schöfer-Ring“? Ist da noch mehr geplant?	---
--- (L241)	Sackdorf Kirchberg	Eingabe im Online-Portal am 30.10.2023 (Meldung 1022685) Durch die „Einrahmung“ zwischen zwei großen Industriestandorten am Ortsein- und -ausgang durch Papier- und Kunststoffindustrie sowie einem Logistikunternehmen ist die Teichstraße werktags nahezu 24 Stunden von Güterverkehr befahren. Für diese bildet die L 241 die einzige Möglichkeit der Durchfahrt und macht Kirchberg zum Sackdorf. Ergänzt wird der Güterverkehr durch landwirtschaftlichen Verkehr, der seinerseits sogar an Wochenenden mit mehr oder weniger großen Maschinen durch das Dorf fährt. Hier sind vor allem die große Bereifung für laute Abrollgeräusche verantwortlich. Laut Aussage der Stadtverwaltung ist eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grund der Widmung als Landstraße nicht möglich. Die zulässigen 50 km/h werden regelmäßig überschritten und sind vor allem in Bereichen von Fahrbahnverengungen in der Teichstraße immer wieder Grund für abruptes Abbremsen oder Anfahren sowie Hupsignalen. Je nach Windrichtung kommen ergänzend zum Verkehrslärm und noch Emmission durch den angrenzenden Tagebau Inden und den dort stattfindenden Rekultivierungsarbeiten hinzu.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Auf der Wymarstraße bzw. Teichstraße (L 241) im Bereich Kirchberg beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert aus 2015) 1.840 Kfz/24h und liegt damit deutlich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr.

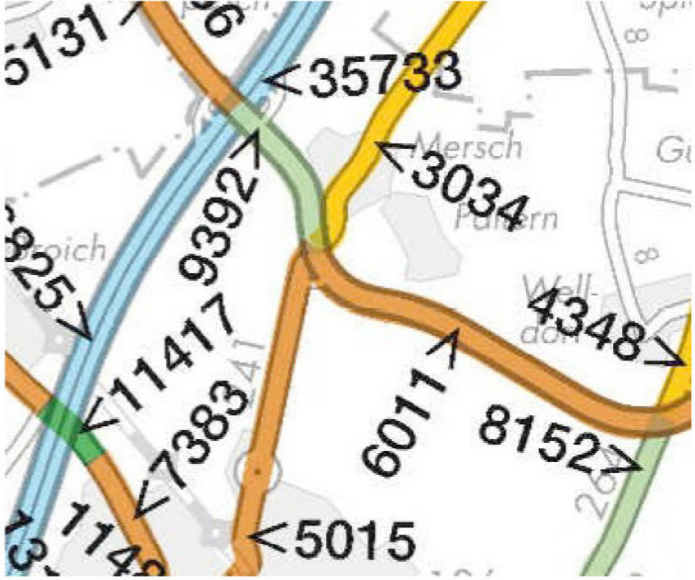
### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			 <p data-bbox="1332 1029 2049 1252">Die L 241 wurde vom LANUV nicht kartiert und bleibt bei der Lärmaktionsplanung entsprechend unberücksichtigt. Gewerbelärm (z. B. auch vom Tagebau) ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>

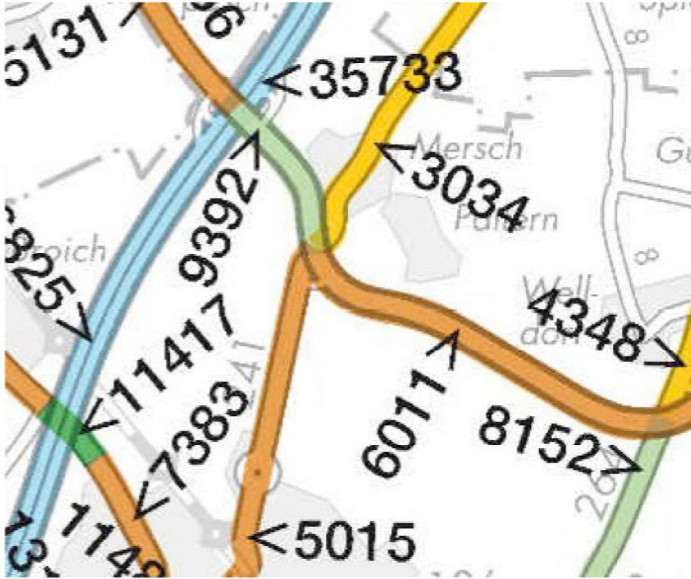
### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- (L 241)	Lärmbelästigung Alte Reichsstraße Mersch	Eingabe im Online-Portal am 7.11.2023 (Meldung 1023574) Unglaubliche Lärmbelästigung auf der alten Reichsstraße in Mersch! Die Straße ist für den aktuellen Verkehr nicht geschaffen. Der Rübenverkehr kommt noch oben drauf. Bitte mal den Lärmpegel über längere Zeit messen!	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Auf der L 241 Alte Reichsstraße im Bereich Mersch beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert aus 2015) 3.034 Kfz/24h und liegt damit deutlich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr. Der Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert.</p>  <p>Die L 241 ist in dem o. G. Abschnitt nicht Bestandteil der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- (L 241)	Es ist nicht nur laut „Es wackelt das ganze Haus“	Eingabe im Online-Portal am 10.11.2023 (Meldung 1023937) Der Lärm geht mittlerweile von vier Uhr nachts bis in den spä- ten Abend Die durchfahrenden Fahrzeuge erreichen mittlerweile eine Größe und ein Gewicht, dass es nicht nur sehr laut ist son- dern alles vibriert	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärm- richtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bun- desautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet wer- den.</p> <p>Auf der L 241 Alte Reichsstraße im Bereich Mersch beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert aus 2015) 3.034 Kfz/24h und liegt damit deutlich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr. Der Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert.</p>  <p>Die L 241 ist in dem o. G. Abschnitt nicht Bestandteil der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

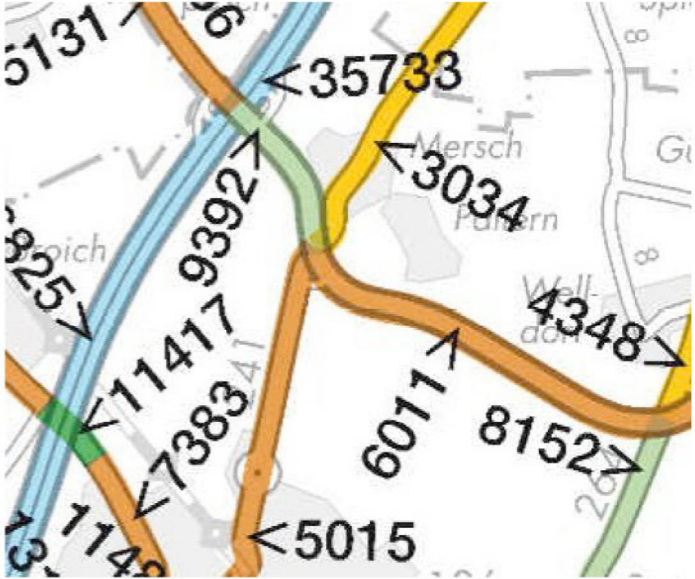
TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- (L 241)	Bei mir auch!	Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023937) Auch mein Haus wackelt, wenn die 40 Tonner vorbeirasen (Stetternich).	---
--- (L 241)	Lärm? Ja!!! Aber was für eine „Scheinheilige Befragung“!	Eingabe im Online-Portal am 10.11.2023 (Meldung 1023948) In Mersch auf der Alten Reichsstraße wohnen viele Leute eines älteren Jahrgangs, die auch von der Lärmbelästigung betroffen sind. Fakt ist, diese Mitbürger können dieser Umfrage gar nicht beiwohnen. Sie haben weder Smartphone noch Internet Zugang. Wäre auch toll gewesen die befragten Bürger über diese Befragung zu informieren. Danke, diese Befragung musste scheinbar gemacht werden, aber mehr auch nicht. [REDACTED]	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Auf der Alten Reichsstraße (L 241) im Bereich Mersch beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert aus 2015)



### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

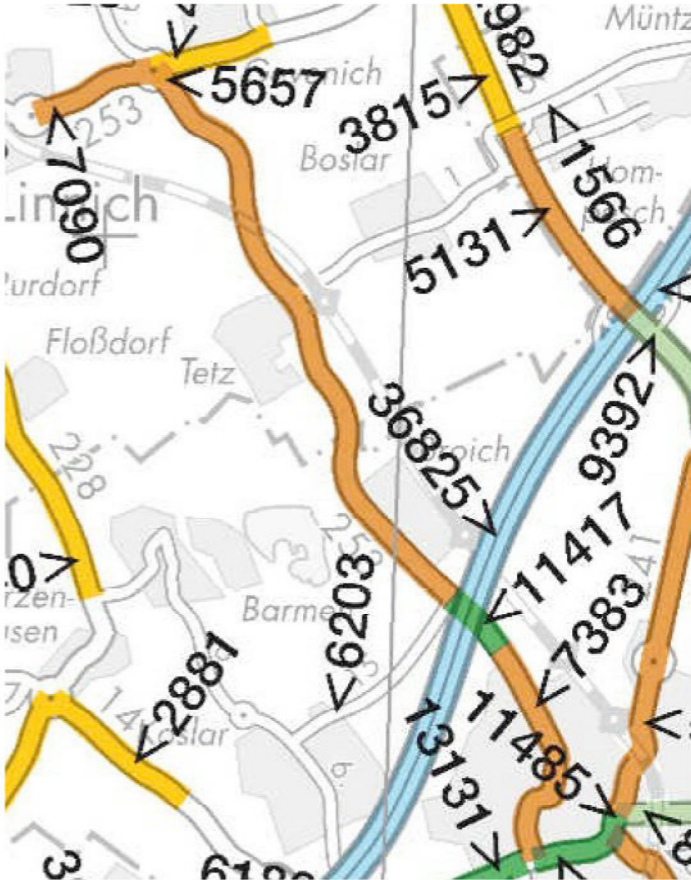
TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			3.034 Kfz/24h und liegt damit deutlich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr. Der Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Die L 241 ist in dem genannten Abschnitt nicht Bestandteil der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung.
--- (L 241)	naja	Eingabe im Online-Portal am 11.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023948)  Naja, heute haben selbst sehr viele über 80-jährige, ja selbst 90-jährige Smartphone und Internet und nutzen dieses auch, allein für Onlineshopping, Reisebuchungen etc.	---
--- (L 241)	Lärmbelastung auf Grund von zu hohem Verkehrsaufkommen	Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Meldung 1024176)  Ich persönlich halte diese Abfrage für Augenwischerei. Dem Bürger wird hiermit doch nur vorgegaukelt, dass sich irgendjemand für deren Belange interessiert und sich im Anschluss etwas ändert. Seit vielen Jahren wird darüber diskutiert, dass der Rübenverkehr aus der Ortslage Mersch herausgehalten werden soll, da die dadurch resultierende Lärmbelästigung mittlerweile unzumutbar geworden ist. Ein Grund dafür ist, dass einige der umliegenden Zuckerfabriken geschlossen wurden und dadurch das Einzugsgebiet der Zuckerfabrik Jülich sehr groß geworden ist. Dies hat wiederum zur Folge, dass die Anlieferung rund um die Uhr erfolgt. Mit zu berücksichtigen ist allerdings auch die Biogasanlage in Ameln, der riesige Möhrenproduzent in Ameln und auch die ortsansässigen Kartoffelproduzenten. Alle diese Produzenten haben sehr große und breite Maschinen, für die die Alte Reichsstraße, auf Grund der baulichen Gegebenheit, gar nicht ausgelegt ist. Dadurch kommt es leider jedes Jahr zu vielen Verkehrsunfällen und oftmals sogar zu Verkehrsunfallfluchten, was dann für	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Auf der Alten Reichsstraße (L 241) im Bereich Mersch beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert aus 2015) 3.034 Kfz/24h und liegt damit deutlich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr. Der Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert.

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung


TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>die Geschädigten zur Folge hat, dass sie auf die Reparaturkosten sitzen bleiben.</p>	 <p>Die L 241 ist in dem genannten Abschnitt nicht Bestandteil der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung.</p>
<p>--- (L 241)</p>	<p>Dem kann man nur zustimmen</p>	<p>Eingabe im Online-Portal am 14.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024176)</p> <p>Jedes Jahr derselbe Ärger mit dem Lärm und nichts tut sich! Die Zuständigkeiten werden immer nur verschoben und keiner fühlt sich zuständig.</p> <p>Der Verkehr wird nicht weniger – eher mehr. Das Maß ist voll und es müssen endlich Taten folgen.</p>	<p>---</p>

<p>--- (L 253)</p>	<p>Gefahrensituation und Lärmbelästigung durch die L 253 entlang der gesamten Ortschaft Broich</p>	<p>Eingabe im Online-Portal am 29.10.2023 (Meldung 1022524)</p> <p>Bis auf ein paar Stellen (wo Tempo 70 vorgegeben ist) gilt auf der Ortsumgebung Broich (L 253) Tempo 100, was von vielen Autofahrern häufig noch überschritten wird. Dies birgt ein großes Gefahrenpotential und stellt eine enorme Lärmbelästigung dar, zumal die Fahrbahn extrem ausgefahren (nur teilweise beigeflickt) ist und dadurch ein lautes Reifengeräusch entwickelt.</p> <p>Verbesserungsvorschlag: durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung mit entsprechenden Kontrollen und Flüsterasphalt.</p> <p>Das Problem der Lärmbelästigung wird dadurch verstärkt, dass der vor Jahrzehnten errichtete und mit Bäumen und Sträuchern bepflanzte Schutzwall auf Höhe der Ortschaft Broich derart abgesackt ist, dass er fast nur noch die halbe Höhe hat und dadurch natürlich weniger Schutz für die Anlieger bietet. Dies wurde besonders durch regelmäßige Abholzung ausgelöst, die dann eine Bodenerosion zur Folge hatte, zumal keinerlei Aufforstung stattfand. Dieser Schutzwall müsste dringend verbessert und so bepflanzt und gepflegt werden, dass er nicht mehr (weiter) absackt.</p> <p>Das Thema Lärmbelästigung ist für die Bewohner der Ortschaft Broich sehr akut, zumal der Ort auch durch den Lärm der Autobahn A 44 schon extrem belastet ist! Bei fast immer vorherrschendem Westwind werden die Bewohner permanent durch die A 44 und die L 253 einem gravierenden Verkehrslärm ausgesetzt, der gerade zu den Hauptverkehrszeiten enorm ist.</p> <p>Neben Verbesserungen an der L 253 wäre natürlich eine Lärmschutzwand an der A 44 auf der Höhe der Ortschaft Broich wünschenswert.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 44 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Die A 44 ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Im Bereich Am Barriere ist bereits aktiver Lärmschutz vorhanden.</p> <p>Auf der L 253 zwischen der K15 (Hasenfelder Straße) und der nördlichen Stadtgrenze zu Linnich beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert aus 2015) 5.657 Kfz/24h und liegt damit deutlich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr. Der Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert.</p>
------------------------	--	---	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			 <p data-bbox="1330 1241 2018 1300">Die L 253 ist in dem genannten Abschnitt nicht Bestandteil der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
---	Lärmkartierung in Jülich nur für Innenstadtbewohnerinnen/-bewohner?	<p>Eingabe im Online-Portal am 23.10.2023 (Meldung 1022051)</p> <p>Laut Erläuterungen zu dieser Bürger-Beteiligung sind für die Lärmkartierung nur (Zitat!): „... alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr erfasst. Innerhalb des Stadtgebiets trifft dies auf die Straßenabschnitte der B 56, der L 136, der L 253 und L 264 sowie der A 44 zu ...“ und weiter (Zitat!): „... Hinweis: Alle weiteren Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen weisen ein geringeres Verkehrsaufkommen auf und wurden bei der Kartierung nicht berücksichtigt ...“</p> <p>Demnach müsste für die L 241 (Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße und Wiesenstraße) eine aktuelle Verkehrszählung vorliegen, die weniger Fahrzeugbewegungen aufweist, als die oben genannten kartierten Straßen. Aktuelle Verkehrsahlen für Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße und Wiesenstraße (L 241) habe ich aber nicht gefunden!!!</p> <p>Da die L 241 als weitere Hauptverkehrsachse im Gebiet der Stadt Jülich die in der Kartierung ausgewiesene Römerstraße (L 136) mit der Linnicher Straße (L 253) verbindet und zu mehreren Gewerbe- und Wohngebieten mit hunderten Beschäftigten und tausenden Jülicherinnen und Jülicher, zum FZJ und zur FH mit jeweils tausenden PendlerInnen, der Zuckerfabrik mit Tausenden An- und Zuliefertransporten, dem neuen Brainergypark und dem TZJ mit ebenfalls tausenden Pendlerinnen und Pendler führt, und Zubringer sowie Verbindungssache zwischen den A 44 (Jülich-Ost) und A 4 (Merzenich) für all diese Verkehre ist, bestehen erhebliche Zweifel, ob die Lärmkartierung auch nur annähernd für das Stadtgebiet Jülich aktuell und faktenbasiert ist, um einen Lärmaktionsplan für das gesamte Gebiet der Stadt einschließlich aller Stadtteile und Dörfer zu erstellen.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Auf der Neusser Straße (L 241) im Bereich zwischen Römerstraße (L 136) und Von-Schöfer-Ring beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert aus 2015) 5.015 Kfz/24h und liegt damit deutlich unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr.</p> 

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Dies umso mehr, weil durch Verkehrslenkungsmaßnahmen des Kreises Düren und der Stadt Jülich seit Jahrzehnten Verkehre von den „kartierten“ Citystraßen auf die cityferneren Straßen der Ortsteile abgewälzt worden sind.</p> <p>Nicht zuletzt liegen der Verwaltung der Stadt Jülich und dem Stadtrat mehrere neutrale Lärmgutachten unabhängiger Sachverständiger und der vorgesetzten Behörden vor, dass der Verkehrslärm, insbesondere durch Nutzfahrzeuge, sowohl zur Tages- als erst recht auch zur Nachtzeit die zulässigen gesetzlichen Grenzwerte in den Wohngebieten entlang Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße und Oststraße seit Jahren permanent überschreiten.</p> <p>Was soll ein Lärmaktionsplan, wenn die Hauptverkehrsstraße mit der schlimmsten, gutachterlich seit Jahren bewiesenen illegalen Verkehrslärmbelastung Jülicher Einwohnerinnen und Einwohner bei der Bürgerbeteiligung ausgeschlossen ist?</p>	<p>Die L 241 wurde vom LANUV nicht kartiert und bleibt bei der Lärmaktionsplanung entsprechend unberücksichtigt.</p> <p>Der Straßenzug Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße und Wiesenstraße ist nicht Bestandteil der L 241, knüpft aber an diese in Höhe Merscher Höhe an.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring sowie für die Brunnenstraße und Wiesenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Zustimmung	<p>Eingabe im Online-Portal am 24.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022051)</p> <p>Ich kann den Autoren nur zustimmen! Es ist nicht plausibel, dass gerade der Von-Schöfer-Ring und die Brunnenstraße, auf denen sich der (Schwerlast- und Pendler-)Verkehr bündeln, eine zu geringe Verkehrslast haben sollen, um in die offizielle Lärmkartierung und den Lärmaktionsplan aufgenommen zu werden. Die Stadt wird hiermit ersucht schlüssige Zahlen vorzulegen, wie viele Fahrzeuge diese Hauptverkehrsadern pro Jahr nutzen. Eine solche Zahl ist schlicht nicht zu finden und bietet doch gleichermaßen die Grundlage für die vorgeschriebene Lärmkartierung und den Lärmaktionsplan.</p>	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Zustimmung	<p>Eingabe im Online-Portal am 25.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022051)</p> <p>Ich kann hier leider nur vollumfänglich zustimmen.</p> <p>Die Lärmbelästigung durch diese Hauptverkehrsstraße ist unerträglich und den Verantwortlichen längst bekannt.</p> <p>Leider ist die Entwicklung der Industrie- und Forschungsstandorte der Stadt/ den Verantwortlichen wichtiger als die eigenen Bürger.</p>	---
--- („Ostring“)	Lärmkartierung Von-Schöfer-Ring	<p>Eingabe im Online-Portal am 25.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022051)</p> <p>Auch wir fordern die Stadt auf, endlich schlüssige Zahlen vorzulegen, wie viele Fahrzeuge die Hauptverkehrsader Von-Schöfer-Ring und Brunnenstraße pro Jahr nutzen. Der Verkehrslärm nimmt hier stetig zu. Hinzu kommt der Rübenverkehr, der vor allem als Leerfahrt den desolaten Zustand des Von-Schöfer-Rings akustisch unerträglich macht. Auch werden die 50 km/h weder von Pkw noch von Lkw eingehalten. Es ist eine Zumutung!</p>	---
--- („Ostring“)	Zahlen, Daten, Fakten	<p>Eingabe im Online-Portal am 30.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022051)</p> <p>Da die Baulast bei der Stadt Jülich liegt, ist auch sie zuständig für die Übermittlung der Zahlen.</p> <p>Wann wurde gezählt? Ist die Rübensaison darin enthalten? Wo finden sich die belastbaren Daten, die zu der Entscheidung geführt haben, den Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße, Oststraße auszuklammern?</p> <p>Des Weiteren gibt es einen Unterschied zwischen müssen und wollen.</p> <p>Selbst wenn weniger als 3 Mio. Fahrzeuge die Straßen befahren würden, kann eine Stadt, die seit Jahren durch mehrere</p>	---





## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Gutachten zur Verkehrssituation in Jülich ohne Von-Schöfer-Ring und Wiesenstraße und Oststraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1022259)</p> <p>Die Sondersitzung ist jetzt protokolliert: <a href="https://ratsinfo.jue-lich.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZe_HP7Ct9GTII-opWOKWqOfLsL7NN_f2iUvNVO9OgERXF/Oeffentliche_Niederschrift_Ausschuss_fuer_Kultur-_Dorf-_und_Stadtentwicklung-_Wirtschaftsfoerderung_30.10.2023.pdf">https://ratsinfo.jue-lich.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZe_HP7Ct9GTII-opWOKWqOfLsL7NN_f2iUvNVO9OgERXF/Oeffentliche_Niederschrift_Ausschuss_fuer_Kultur-_Dorf-_und_Stadtentwicklung-_Wirtschaftsfoerderung_30.10.2023.pdf</a></p> <p>Laut Protokoll der Stadt Jülich und Vortragsunterlagen des Gutachters vom 30.10.2023 soll die Verkehrs- und Lärmbelastung der Wohngebiete entlang Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße und Oststraße nicht erhoben werden, da „Zählpunkte“ nur außerhalb der Wohngebiete vorgeschlagen werden. Der Lkw-Verkehr von und zur Zuckerfabrik soll nicht einbezogen werden, um die Vergleichbarkeit mit den anderen Zählpunkten nicht zu gefährden, häh?</p>	---
--- („Ostring“)	Lärmbelästigung Von-Schöfer-Ring	<p>Eingabe im Online-Portal am 25.10.2023 (Meldung 1022265)</p> <p>Sehr starker Verkehr, insbesondere während Rübenkampagne, Verkehr hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen und führt zu einer täglichen starken Lärmbelästigung</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 25.10.2023 (Meldung 1022266)</p> <p>Nehmen Sie besagte Hauptachse in diese und ähnliche Planungen selbstverständlich mit auf und führen Sie eine Reduktion auf Tempo 30 nachts für alle Fahrzeuge und insbesondere auch wirksame Kontrollen zu verschiedenen Tageszeiten vor, regelmäßig auch am (späten) Abend. Setzen Sie sinnvolle bauliche Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit um. Hier passiert trotz vieler Möglichkeiten, die andere Städte erfolgreich umsetzen, seit vielen Jahren nichts. Die Verwaltung ist hier sehr ignorant, was nicht länger akzeptiert werden sollte.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring und die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 25.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022266)</p> <p>Ich fordere Sie auf, eine längst überfällige Reduktion auf Tempo 30 nachts für alle Fahrzeuge zu veranlassen und dies auch auf den Von-Schöfer-Ring auszuweiten. Weiterhin sind sinnvolle bauliche Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit längstens überfällig. Nur so kann man der Straße den Charakter einer Umgehungsstraße entziehen. Bis dahin sollten Kontrollen an der Tagesordnung sein. Es ist schon sehr unverständlich, dass gerade hier an einer Hauptverkehrsachse diese so gut wie nie durchgeführt werden! Wir Anwohner fühlen uns im Stich gelassen und ungehört, obwohl es schon oft von uns thematisiert wurde. Somit muss auch ich unserer Verwaltung leider ein sehr ignoranten Verhalten unterstellen, da sie in dieser Angelegenheit nichts unternimmt.</p>	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Von-Schöfer-Ring, Zustimmung	Eingabe im Online-Portal am 26.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022266)  Zustimmung. Es werden Kontrollen oder z.B. bauliche, verlangsamende Maßnahmen verlangt, wird immer behauptet, dass diese durchgeführt würden (wovon jedoch nie etwas davon zu sehen ist, auch z. B. in der Durchfahrtsstraße am Krankenhaus Jülich oder an Schulen) und ansonsten auf Personalmangel und hohe Belastung der Mitarbeiter bzw. fehlende Möglichkeiten verwiesen, das ist schwach, hier macht es sich die Stadt zu einfach.	---
--- („Ostring“)	Gesamte „Rübenstraße“	Eingabe im Online-Portal am 26.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022266)  Absolute Zustimmung. Die Problematik lässt sich die gesamte Wiesenstraße und Oststraße weiterziehen! Direkt an den Straßen gibt es Anwohner und die Rübenfahrzeuge brettern ungebremst von der Merscher Höhe runter.	---
--- („Ostring“)	23.53 Uhr	Eingabe im Online-Portal am 27.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022266)  [REDACTED]  das Tempolimit für den Schwerlastverkehr wird auch zu dieser später Uhrzeit in keinster Weise eingehalten. Die schweren Fahrzeuge fahren augenscheinlich deutlich schneller als 30 km/h!  [REDACTED]  ich bitte Sie von ganzem Herzen, verringern Sie die Verkehrsbewegungen auf der Wiesenstraße und Brunnenstraße und reduzieren Sie die Geschwindigkeit dauerhaft für sämtliche Pkw/Lkw auf 30 km/h.	---

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Stadt Jülich, endlich aktiv werden	Eingabe im Online-Portal am 3.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1022266)  Durch Straßenschäden wie Schlaglöcher wird der Lärm zudem immer mehr, es ist absurd, einen solchen Verkehr in Wohngebieten zuzulassen. Für Radfahrer und Fußgänger ist der Von-Schöfer-Ring wegen der Gefährlichkeit und des Lärms eine Zumutung.	---
--- („Ostring“)	Lärm und Tempoüberschreitung	Eingabe im Online-Portal am 26.10.2023 (Meldung 1022335)  Die Wiesenstraße und Oststraße sind ganzjährig zu beruflichen Stoßzeiten extrem stark belastet, siehe Stau die gesamte Wiesenstraße entlang täglich am späten Nachmittag. Zusätzlich nimmt der Rübenverkehr enorm zu und niemand hält sich an die temporäre Begrenzung von 30 km/h. Es gibt nur wenige sichere Übergänge und Fußgänger-Ampeln. Gerade für Kinder ist die Straße extrem gefährlich. Anzeigen zur Geschwindigkeit und Erhöhungen/Hubbel auf der Straße zur Geschwindigkeitsreduktion wären das Mindeste, was zu tun wäre. Eine Umleitung für den Rübenverkehr mehr als notwendig.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.  Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	L 136 Stetternich	Eingabe im Online-Portal am 30.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022335)  Ich schließe mich den Vorschreibern vorbehaltlos an und fordere die Stadt auf auch die L 136 bis zum Kreisverkehr in Stetternich endlich entsprechend verkehrszuberuhigen und dafür zu sorgen, dass die jeweils vorgegebene Geschwindigkeit auch eingehalten wird. Die nächtliche Lärmbelastung	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>durch die Rübenfahrzeuge ist unerträglich – auch hier muss eine wirksame Geschwindigkeitsreduzierung und am besten auch eine Reduzierung der Lkw in der Nacht her. Eine Umleitung der Rübenfahrzeuge wäre die effektivste Variante. Die L 136 ist ebenso wie Wiesenstraße und Oststraße ganzjährig tags und nachts von erheblichem Lärm belastet. Jegliche Lärmgrenze ist nachweislich – wie auch in der aktuellen Lärmkartierung zu sehen – überschritten. Sichere Überwege gibt es keine und das obwohl es einen Kindergarten gibt, Bushaltestellen und eine Gaststätte.</p>	<p>Die Belastung der L 136 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Gefahrenquelle Oststraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 26.10.2023 (Meldung 1022346)</p> <p>Der stetig zunehmende Verkehr auf der Oststraße und Wiesenstraße (FZJ-Pendler, Rübenanlieferung, Baufahrzeuge Lindenallee und Königskamp) ist extrem laut und vor allem unglaublich gefährlich für Fußgänger und Radfahrer! Hier sollten entsprechende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion unternommen werden. Eine dauerhafte Reduktion auf 30kmh, und nicht nur zur Rübenkampagne, wäre mehr als angemessen. Dazu sollte über mechanische Unterstützung zur Geschwindigkeitsreduktion auf der Straße nachgedacht werden. Kurzfristig sollten Blitzerkontrollen durchgeführt werden!</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Zustimmung	<p>Eingabe im Online-Portal am 26.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022346)</p> <p>Auf diese gefährliche und viel genutzte Straße inkl. Kreisverkehr am Königskamp wurde auch bei der Online-Beteiligung zum Verkehrskonzept vielfach von vielen hingewiesen.</p> <p>Passiert ist leider wie so oft in Jülich auch hier nichts, weder bessere Markierungen für Radfahrer, keine Radwege, keine Blitzer/Kontrollen, keine bessere Gestaltung der Grünflächen und Bäume.</p>	---
--- („Ostring“)	Kein Lärmschutz zwischen Merscher Höhe und Brunnenstraße trotz Behördengutachten?	<p>Eingabe im Online-Portal am 28.10.2023 (Meldung 1022478)</p> <p>Seit Jahren donnert der Verkehr und insbesondere Schwerlastverkehr mit unzulässigen Lärmwerten zwischen Merscher Höhe und Römerstraße mit Spitzenbelastungen für die Anwohner und taucht nicht mal in der Lärmkartierung auf! Man weiß ja nicht, wie viele Fahrzeuge es sind. Wie stark die Überschreitung der zulässigen Lärmwerte ist, wissen die Verantwortlichen seit Jahren durch Messungen und ein amtliches Gutachten der Landesoberbehörde LANUV am Von-Schöfer-Ring! Und was ist passiert oder soll passieren? Dieser Verkehrshotspot soll nicht mal in die Lärmaktionsplanung aufgenommen werden, obwohl die Verantwortlichen wissen, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring und die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Brunnenstraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 28.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022478)</p> <p>Auch ich kann diesen Sachverhalt nicht nachvollziehen. M.W. besteht eine Interessengemeinschaft, die genau dieses Gutachten des LANUV bei unserem Bürgermeister und tech-</p>	---

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		nischen Beigeordneten vorgelegt habt. Die extreme Belastung für die Anwohner ist den Verantwortlichen bekannt. Die Untätigkeit der Jülicher Verwaltung, vor allem der Spitze, ist unerträglich!	
--- („Ostring“)	Lärmgutachten Von-Schöfer-Ring	Eingabe im Online-Portal am 29.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022478) Das Gutachten bescheinigt der Stadt und dem Träger der Straßenverkehrslast schlicht Ignoranz und Totalverweigerung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern!	---
--- („Ostring“)	Lärmgutachten Wiesenstraße	Eingabe im Online-Portal am 28.10.2023 (Meldung 1022480) Keine Lärmkartierung für Wiesenstraße und Oststraße? Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan? Das verstehe wer will, da doch schon bei der Aufstellung des Bebauungsplans für den bevorstehenden Neubau des Wohnungskomplexes auf dem Pflanzenmarktgelände extra von der Stadt ein Gutachten mit der Folge erheblicher Lärmschutz-Auflagen für die Bebauung und die Zuwegung zum Grundstück eingeholt wurden. Laut Gutachter werden die zulässigen Lärmwerte für die AnwohnerInnen entlang der gesamten Straße durchgängig erheblich überschritten. Lärmschutz gibt es aber nur für den Neubau? Die Alt-Eingesessenen Jülicherinnen und Jülicher haben doch längst Anspruch auf Lärmschutz im Bestand, oder?	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe. Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	Lärmgutachten Wiesenstraße zum Nachlesen	Eingabe im Online-Portal am 29.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1022480) <a href="https://www.o-sp.de/juelich/plan?L1=7&amp;pid=69314">https://www.o-sp.de/juelich/plan?L1=7&amp;pid=69314</a>	---

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Schwerlastverkehr Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 29.10.2023 (Meldung 1022573)</p> <p>Seit 2017 sind der Stadt Jülich die unzulässigen Verkehrs-lärmüberschreitungen durch das Gutachten des Landes Nordrhein-Westfalen bekannt, siehe anliegenden Auszug des Bescheids der Landesoberbehörde! Statt Maßnahmen gegen die gesundheitgefährdenden Lärmwerte zu ergreifen, befürwortet die Stadt zusätzliche illegale Schwerlasttransporte? Für was sind Sie verantwortlich, wenn nicht für die Gesundheit und die Lebensqualität der Jülicherinnen und Jülicher? Wieso hat die Stadt keine Lärmkartierung für uns gemacht? Wieso soll gerade diese Hauptverkehrsachse mit bewiesener unzulässiger Lärmbelastung vom Lärmaktionsplan ausgenommen werden? Sind die tausenden AnwohnerInnen an der Peripherie das nicht wert?</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring und die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Lärmaktionsplan, Lärmkartierung der Stadt Jülich	<p>Eingabe im Online-Portal am 30.10.2023 (Meldung 1022678)</p> <p>Seit Jahren leiden wir unter dem stetig zunehmenden Verkehrslärm auf der Brunnenstraße. Neue Baugebiete, das neue Kaufland, Brainergy Park etc. führen zu unzulässiger Belästigung. Die jährliche Rübenkampagne, die laut Genehmigung der Bezirksregierung auf bis zu 150 Tage im Jahr und 90 Lkw-Fahrten/Stunde in der Nacht ausgeweitet wurde, lässt uns als Anwohner verzweifeln. Obwohl der Stadt Jülich die unzulässige Belästigung bekannt ist, selber nachgewiesen durch Gutachten, passiert nichts.</p> <p>Als kurzfristige Lösung zur Minderung des Verkehrslärms und der Sicherheit fordern wir ein Nachtfahrverbot für Lkw entlang der Brunnenstraße sowie die Einrichtung einer Zone</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring und die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im</p>



## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		30 km/h für die gesamte Strecke Von-Schöfer-Ring und Brunnenstraße.	Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	Neue Verkehrsprognose für den Jülicher Norden, Merscher Höhe, Altes FH-Gelände, Sternschanze, Am Blauen Stein, Lichsteinstraße	Eingabe im Online-Portal am 30.10.2023 (Meldung 1022735)  Im Vortrag des Planungsbüros Richter-Richard in der heutigen Sitzung der Ausschüsse KDSW und PUB des Rates der Stadt Jülich prognostizierte der Experte aufgrund der vorliegenden Bebauungspläne für Bau- und Gewerbegebiete in Jülich eine weitere Zunahme des Kfz-Verkehrs um 18 000 bzw. sogar bis zu 24 000 Kfz-Fahrten pro Werktag, hauptsächlich auf den Hauptverkehrsachsen in der Innenstadt und dem Jülicher Norden! Der Jülicher Norden soll aber im Lärmaktionsplan trotzdem außen vor bleiben, obwohl die Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung genau hier seit Jahren gutachterlich nachgewiesen sind? Ein Lärmaktionsplan ohne die Achse Merscher Höhe-Oststraße wäre nach den weiteren Ausführungen des Experten untauglich und teurer Planungs-Schrott.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring, die Brunnenstraße, Wiesenstraße und Oststraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.  Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	Lärmbelastung und Raserei Von-Schöfer-Ring	Eingabe im Online-Portal am 31.10.2023 (Meldung 1022815)  Seit Jahren wird es immer schlimmer auf der Straße Von-Schöfer-Ring. Zunehmender Schwerlastverkehr nicht nur zur RübENZEIT sowie zunehmende Raserei auf dieser Straße. Kaum einer hält sich an 50 km/h und kontrolliert wird auch nie. Ich habe hier noch nie eine Kontrolle gesehen.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit ist dieser nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	Vollkommen zutreffend!	Eingabe im Online-Portal am 1.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1022678)  Ich kann dieser Meldung zu 100 % zustimmen. Wenn Sie glauben es handele sich hierbei nur um subjektives Empfinden, kommen Sie bitte während der Rübenkampagne in den Maiglöckchenweg und überzeugen Sie sich selbst von der Lautstärke. In den Gärten bzw. auf der anderen Hausseite ist es noch unerträglicher. Hier muss endlich etwas getan werden! Es sind gesundheitliche Schäden bei den Anwohnern zu erwarten, falls sie nicht schon eingetreten sind.	---
--- („Ostring“)	Von-Schöfer-Ring	Eingabe im Online-Portal am 1.11.2023 (Meldung 1022861)  Erstellung einer Straßenhierarchie und eines Stadtgeschwindigkeitskonzepts, qualitative Aufwertung der Hauptachsen!  Unter anderem Forderung des beauftragten Gutachters.  Ist der Von-Schöfer-Ring etwa keine Hauptachse? Ich lade die Verwaltungsspitze gerne zu einem geselligen Nachmittag auf meiner Terrasse ein. Sowohl während der Kampagne also auch des Berufsverkehrs bringen Sie sich besser Gehörschutz mit!  Es ist verwunderlich, mit welcher Gleichgültigkeit die Belastung für die Anwohner hingenommen wird.  Ausbau der Zuckerfabrik, TZJ, FZJ, Brainergypark, FH, aber an die Anwohner wird nicht gedacht. Möglicherweise ist die	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.  Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		Lobby der Unternehmer zu groß und das Verlangen nach schönen Fotos noch nicht gestillt. ■■■■■ vor einer Umgehungsstraße, einem 30 km/h Schild, einem Lärmschutzwall oder ähnlichen werden wir wohl nie zu sehen bekommen.	liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	Extrem laut!	Eingabe im Online-Portal am 1.11.2023 (Meldung 1022869) Hier knallt es durch kaputte Straßenbeläge zusätzlich zum Brummen der Lkw tags und nachts. Zudem bitte ich das Einhalten beider zeitabhängigen Tempolimits auch mal zu prüfen. Ich wurde vor einigen Wochen von einem Motorradfahrer mit mindestens Tempo 120 km/h beim Passieren der Brunnenstraße fast erwischt. Diese Kreuzung ist eine erhebliche Gefahr insbesondere für Kinder und ältere Passanten. Die linke Spur ist aus Steinstraß kommend in Richtung Römerstraße blickend nicht ausreichend einsehbar um die Straße sicher bis zur Insel überqueren zu können.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe. Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden. Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung können auch positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit haben. Im Vordergrund stehen jedoch die Vermeidung und Reduzierung von Lärm.
--- („Ostring“)	Verkehrslärm Brunnenstraße, Von-Schöfer-Ring, Schwerlastverkehr, Rübenanlieferung	Eingabe im Online-Portal am 1.11.2023 (Meldung 1022869) Als direkte Anwohner der Brunnenstraße (Höhe Fordhändler) sind wir seit einigen Jahren durch den immer weiter mengen- und zeitmäßig ausgeweiteten Schwerlastverkehr – vor allem in der Zeit der Rübenkampagne – nun auch nachts unzumutbarem Straßenlärm ausgesetzt. Durch die Vielzahl der	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>schweren Lkw ist zudem offensichtlich, dass die Brunnenstraße selbst, trotz der letzten großen Fahrbahnsanierung und diverser Reparaturen, nicht in der Lage ist, der extremen Verkehrsbelastung dauerhaft standzuhalten. Dies zeigt sich immer wieder an der großen Menge der durch diese Belastung verursachten Schlaglöcher an der Fahrbahndecke bis hin zur Tragschicht. Gerade diese Beschädigungen führen zusätzlich zu den ohnehin schon stärksten Lärmbelastungen infolge der Motoren- und Abrollgeräusche zu weiteren unerträglichen Belastungen für die Anwohner.</p> <p>Die vor einiger Zeit eingerichtete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h führt nicht zu einer entscheidenden Verbesserung der Situation. Das donnernde Geräusch der Lkw beim Überfahren der Vielzahl von Schlaglöchern ist auch bei geringeren Geschwindigkeiten nicht zu reduzieren.</p> <p>Es ist an dieser Stelle dringender Handlungsbedarf seitens der Behörden und Verkehrslenker gegeben, um diesen unhaltbaren Zustand für die betroffenen Anwohner so schnell wie nur möglich abzustellen.</p> <p>Für den Lieferverkehr der Zuckerfabrik gibt es bereits mögliche Umfahrungs-Alternativen, die aber wohl politisch nicht gewünscht zu sein scheinen.</p> <p>Wir hoffen, dass wir bald wieder nachts durchschlafen können und wir uns über Tag im Garten nicht mehr anbrüllen müssen um uns zu verstehen.</p>	<p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
---	Umfahrungsalternativen für den Rübenverkehr politisch nicht gewollt?	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1022869)</p> <p>Es geht um Profit! 5 km Umweg außerhalb der Wohngebiete kosten ■■■ 4 Euro mehr pro Fuhre. Man hat ja durch die Schließung der anderen Fabriken den Profit gerade erst optimiert, indem man den Lieferradius von mehreren Fabriken auf Jülich „konzentriert“ hat. Statt 30 km sind es jetzt mehr als 50</p>	---

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		km Anfahrt für die Fuhren, aber weniger Arbeitsplätze und größere Fuhren. Das lohnt sich! Der Preis sind höhere Verkehrslasten in Jülich, mehr Dreck, mehr Lärm und weit höhere Verkehrsemissionen für die Jülicherinnen und Jülicher und die Umwelt. Da sollte man ■■■ nicht noch 4 Euro mehr pro Fuhre zumuten.	
--- („Ostring“)	Kommunale Verkehrsachse „Von-Schöfer-Ring bis Dürener Straße“ gehört in den Lärmaktionsplan	<p>Eingabe im Online-Portal am 1.11.2023 (Meldung 1022919)</p> <p>Kommunale Verkehrsachse „Von-Schöfer-Ring bis Dürener Straße“ muss in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Die Vorgabe sagt, alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind zu bewerten für den Lärmaktionsplan. Aber heute sind nur Daten von klassifizierten Straßen verfügbar. Für kommunale Hauptverkehrsstraßen ist für die Erstellung von Verkehrsdaten die Stadt selbst zuständig.</p> <p>Ich beantrage die kommunale Verkehrsachse „Von-Schöfer-Ring bis Dürener Straße“ dem derzeitigen Lärmaktionsplan zuzuordnen.</p> <p>Die Verkehrsprognose liegt wie schon gesagt in der Verantwortung der Stadt. In einem Schreiben des Bürgermeisters zu der Sache (30.6.2023) wird beschrieben (Zitat) „Die flächendeckende Verkehrsprognose (gemeint sind kommunale Straßen) soll erfolgen, sobald die aktuellen Großbaustellen wie z. B. die Rurbrücke, abgeschlossen wird und wieder ein normaler Verkehrsfluss zu erwarten ist.“ Aber Störfälle wird es immer geben und ist kein Argument für Aufschub, für Untätigkeit.</p> <p>Ein mir vorliegendes Lärmgutachten der Stiftung Warentest aus dem Jahre 2000 dokumentiert auf der Oststraße eine Verkehrsstärke von 9.320 Kfz/24 Stunden, das entspricht 3,3 Millionen Fahrzeuge im Jahr. Dazu wurde ein hoher Lärm-</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring, die Brunnenstraße, die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Diese Bereiche wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>pegel, Tag (6-22 Uhr) 71 dB(A) und Nacht (22-6 Uhr) 64 dB(A), ermittelt. Auch aktuelle, heutige Lärmgutachten für Neubauten (z. B. Wiesenstraße/Eichenweg) entlang der Verkehrsachse dokumentieren vergleichbare, hohe Lärmpegel.</p> <p>Seit 23 Jahre erfüllt die Verkehrsachse „Von-Schöfer-Ring bis Dürener Straße“ die heutigen Rahmenbedingungen zur Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Warum ignoriert die Stadt diesen Sachstand? Man hat den Eindruck, die Stadt macht sich einen schlanken Fuß und verwendet nur die Verkehrsdaten, die Ihnen für klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) geliefert werden. Ohne kommunale Verkehrsachsen ist der Lärmaktionsplan sein Papier nicht wert.</p>	
--- („Ostring“)	Lärmgutachten Oststraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 1.11.2023 (Kommentar zur Meldung 10229199)</p> <p>Zitat: Ein mir vorliegendes Lärmgutachten der Stiftung Warentest aus dem Jahre 2000 dokumentiert auf der Oststraße eine Verkehrsstärke von 9.320 Kfz/24 Stunden, das entspricht 3,3 Millionen Fahrzeuge im Jahr. Dazu wurde ein hoher Lärmpegel, Tag (6-22 Uhr) 71 dB(A) und Nacht (22-6 Uhr) 64 dB(A), ermittelt.</p> <p>Liegt der Stadt Jülich dieses Gutachten ebenfalls vor?</p>	---
--- („Ostring“)	Lärmgutachten von Stiftung Warentest, amtliche Erhebungen	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1022919)</p> <p>Das Lärmgutachten liegt der Stadt vor aus Schriftverkehr aus den Jahren ab 2000 bis 2005. Aber private Gutachten sind für eine Verwaltung nicht bindend. Nur amtliche Erhebungen führen bei der Verwaltung zum Handlungszwang.</p> <p>Im Jahre 2018 wurden nach vielen Beschwerden der Anlieger Oststraße wegen des Verkehrslärms Verkehrsmessungen</p>	---

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>von der Kreisverwaltung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Messung führten von der Bezirksregierung zu der Entscheidung Tempo 30 während der Kampagne probeweise auf Wiesenstraße und Oststraße anzuordnen. Dazu Tempo 30 für Lkw in der Nacht auf der Brunnenstraße und Von-Schöfer-Ring.</p> <p>Von der Polizei erfolgen jedoch keine Kontrollen, weil kein Unfallschwerpunkt vorliegt. Das zuständige Ordnungsamt-Kreis könnte zur Lärminderung kontrollieren, macht aber bisher keine Geschwindigkeitskontrollen.</p> <p>Das Fahrverhalten auf der Verkehrsachse zeigt, dass die Beschilderung nur Dekoration ist auf der breiten, schnellen Straße, weil alle Verkehrsteilnehmer wissen, dass keine Geschwindigkeitskontrollen seit Jahren erfolgen. Die Zusatzbeschilderung: Lärmschutz schafft da auch nicht die gewünschte Akzeptanz. So verpufft eine gut gemeinte Anordnung.</p>	
--- („Ostring“)	Verkehrslärm und Schwerlastverkehr (Rübenanlieferung) durch drei Wohngebiete, Brunnenstraße, Von-Schöfer-Ring	<p>Eingabe im Online-Portal am 2.11.2023 (Meldung 1023020)</p> <p>Als Anwohner des Von-Schöfer-Rings (Andreasstraße) sind wir dem ständig zunehmenden Verkehrslärm durch Pkw und Schwerlastverkehr zu allen Zeiten, insbesondere nachts, ständig ausgesetzt. Dieser Verkehrslärm wird durch die bestehenden und zunehmenden Straßenschäden durch Überlastung der Straße immer weiter verstärkt. Die vor einiger Zeit eingerichtete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h führt auch nicht zu einer entscheidenden Verbesserung der Situation.</p> <p>Die Verkehrsführung der Straßen mit dieser Auslastung durch drei bestehende Wohngebiete und weiteren Anbindungen wie z. B. der Brainergy-Park ist nicht mehr zeitgemäß, und es müssen dringend Maßnahmen wie Lärmschutz,</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Verkehrsreduzierung oder geänderter Verkehrsführung in Angriff genommen werden.</p> <p>Weiterhin ist anzumerken, dass ein gefahrloses Überqueren der Brunnenstraße und des Von-Schöfer-Rings, kaum möglich ist.</p> <p>Ich möchte [REDACTED] und die politischen Lenker unserer Stadt doch bitten, dieses Thema nicht auf die leichte Schulter zu nehmen. Am Ende des Tages geht es um die Gesundheit der Anwohner.</p>	<p>liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Verkehrslärm und Schwerlastverkehr (Rübenanlieferung) durch drei Wohngebiete, Brunnenstraße, Von-Schöfer-Ring	<p>Eingabe im Online-Portal am 2.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023020)</p> <p>Der Erfahrung aus der Andreasstraße kann ich nur zustimmen. Besonders schlimm ist neben den anhaltenden und seit Jahren zunehmenden Überschreitungen der zulässigen Lärmwerte die Gefährdung für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger zwischen den Wohngebieten, der Fachhochschule, den Kindergärten, den Schulen und den Einzelhandelsgeschäften!</p> <p>Kinder und mobilitätseingeschränkte Jülicherinnen und Jülicher müssen den Von-Schöfer-Ring auf hunderten Metern Länge und mehreren Fahrstreifen ohne Querungshilfen wie Ampeln oder Zebrastreifen überqueren. Selbst Fahrradfahrer müssen von Norden erstmal auf den inzwischen sehr holprigen Pflasterstreifen auf der Gegenseite wechseln, der dann auch noch an der Mariengartenstraße endet!</p>	---
--- („Ostring“)	Verkehrslärm und Schwerlastverkehr (Rübenanlieferung) durch drei Wohngebiete, Brunnen-	<p>Eingabe im Online-Portal am 3.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023020)</p> <p>Ich möchte diese Aussagen nochmals deutlich bestätigen und hiermit bekräftigen. Als „Nichtanwohner“ dieser Straße kann ich von heiklen Situationen berichten, die ich fast täglich erleben muss. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h</p>	---



## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
	straße, Von-Schöfer-Ring	<p>ist m. E. wesentlich zu hoch. In stark frequentierten Bereichen (Querungen FH, Ortseingang Steinstraß, Querung Steinstraß zum Kaufland) müssen Autofahrer und Fußläufige äußerst wachsam sein. Eine Frage der Zeit, bis Personen zu Schaden kommen. Die Illusion, dass die Lkw die 50 km/h bzw. 30 km/h fahren, kann ich ihnen ebenfalls nehmen. Das Einhalten der Geschwindigkeit habe ich noch nie erlebt.</p> <p>Als Pendler in Richtung Zuckerfabrik kann ich den Unmut sämtlicher Anwohner und Bürger nachvollziehen.</p>	
--- („Ostring“)	Unerträgliche Lärmbelästigung Von-Schöfer-Ring, Höhe Jan-von-Werth-Straße	<p>Eingabe im Online-Portal am 3.11.2023 (Meldung 1023088)</p> <p>Wir wohnen nun schon über 10 Jahre an diesem Ring und hofften, der Lärmpegel würde irgendwann weniger werden, z. B. durch eine optimalere Streckenführung, insbesondere des Schwerlastverkehrs und der Rübentransporter.</p> <p>Das Gegenteil ist der Fall, die Transporter werden immer größer und schneller, die Abrollgeräusche werden immer unerträglicher und die Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder sind nur Dekoration.</p> <p>Es ist wirklich Handlungsbedarf und wir bitten Sie die entsprechenden Schritte zu unternehmen und den Von-Schöfer-Ring in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Bestimmt liegen Ihnen neuere Messergebnisse vor, die Sie zur Begründung der Maßnahmen heranziehen können.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	ja	<p>Eingabe im Online-Portal am 3.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023088)</p> <p>„Optimal“ ist schon der Superlativ, aber ja, bei der Stadt Jülich drängt sich der Verdacht auf, dass man wohl gar keine korrekten und aktuellen Daten haben möchte, anders ist die Verweigerungshaltung dort wohl schwer zu erklären.</p>	---

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Von-Schöfer-Ring	<p>Eingabe im Online-Portal am 3.11.2023 (Meldung 1023093)</p> <p>Die vielen Kommentare hier sind mehr als eindeutig. Wir bitten die Stadt nicht nur, wir erwarten und fordern hier endlich unverzügliche Maßnahmen zur Lärmreduktion am Von-Schöfer-Ring. Eine sehr gefährliche Straße, vor allem auch für Ältere und Kinder.</p> <p>Warum schafft es die Polizei hier nicht einmal, trotz klarer Kenntnis der Lage, regelmäßige Tempokontrollen durchzuführen und wenn, dann nicht immer an derselben Stelle? Hier ist mehr Leistung für den Bürger zu erwarten.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Straßenschäden Von-Schöfer-Ring beheben!	<p>Eingabe im Online-Portal am 3.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023093)</p> <p>Zudem verschlimmern die vielen Straßenschäden in der Fahrbahn des Von-Schöfer-Rings, wie auch andere hier anmerkten, den Lärm zusätzlich, vor allem wenn die vielen leeren Lkw und Traktoren bergauf fahren. Diese soll die Stadt schnellstmöglich beheben.</p>	---
--- („Ostring“)	Erhebliches Lärmaufkommen Von-Schöfer-Ring	<p>Eingabe im Online-Portal am 4.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023165)</p> <p>Als Anwohner der Sternschanze grenzt unser Grundstück unmittelbar an den Von-Schöfer-Ring. Da der Lärmschutzwall zu niedrig angelegt ist, trifft der Verkehrslärm nahezu ungefiltert auf den Garten und die Rückseite unseres Hauses. Das Verkehrsaufkommen und die damit verbundene Lärmbelastung ist so hoch, dass an Arbeit oder Schlaf bei geöffnetem</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Fenster nicht zu denken ist. Verschärft wird dieses Problem insbesondere während der Rübenkampagne, da dann zusätzlich eine große Anzahl von Lkw und Traktoren das Wohngebiet belasten. Dies gilt auch nachts. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird meist ignoriert. Die Erschütterungen des Schwerverkehrs sind im Haus deutlich spürbar. Eine gefahrlose Überquerung des Von-Schöfer-Rings als Fußgänger ist, aufgrund der Verkehrsdichte und Geschwindigkeit oft nicht gefahrlos möglich.</p>	<p>nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
---- („Ostring“)	Verkehrslärm	<p>Eingabe im Online-Portal am 4.11.2023 (Meldung 1023168)</p> <p>Unser Grundstück grenzt mit der Gartenseite unmittelbar an den Von-Schöfer-Ring. Besonders der Schwerlastverkehr und die Rübentransporter, deren Zahl und Frequenz durch die geplante Kapazitätserweiterung der Zuckerfabrik noch zunehmen werden, beeinträchtigen tagsüber wie nachts unser Wohlbefinden. An Schlaf bei geöffnetem/gekipptem Fenster ist nicht zu denken. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht kontrolliert und deshalb auch nicht eingehalten. Insbesondere bei Bergauf-Fahrten ist der Lärm der Lkw und Traktoren nahezu unerträglich. Sitzt man im Garten, muss die Konversation oft wegen des Lärms unterbrochen werden. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen außer den viel zu niedrigen Wall zu unserem Wohngebiet gibt es nicht.</p> <p>Bestrebungen einer Bürgerinitiative, den Lkw-Verkehr um das Wohngebiet herum zu leiten (Autobahn Jülich-West, Rübenstraße) werden von der Stadt nicht unterstützt. Die Stadt handelt hier gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern extrem fahrlässig und ignoriert auch vorliegende Lärmgutachten.</p>	<p>Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Lich-Steinstraß, Lärmbelästigung durch Lkw und Traktoren	Eingabe im Online-Portal am 6.11.2023 (Meldung 1023412)  Der Lärm, selbst in der Nacht, durch Traktoren, Lkw und Autos ist zeitweise unerträglich. Wenn die Fahrzeuge gebremst werden und dabei quietschen, ist es besonders schlimm.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.  Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	Straßenschäden Von-Schöfer-Ring	Eingabe im Online-Portal am 6.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023412)  Ja, und die zahlreichen Schlaglöcher und Risse in der Straße machen sich vor allem bei den rumpelnden leeren LKW und den besonders lauten und stinkigen Traktoren bemerkbar (Rückweg von der Zuckerfabrik), die Straße sieht teilweise aus wie in einem Entwicklungsland. Wie schon unten benannt wurde, wird aber auch das Tempo nicht kontrolliert und die Straße geht immer wieder kaputt durch die Überlastung.	---
--- („Ostring“)	Verkehrslärm Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Ostring, Wiesenstraße	Eingabe im Online-Portal am 6.11.2023 (Meldung 1023435)  Wir schließen uns alle anderen Meldungen für diese Straßen an. Darüber hinaus fahren sogar sonntags den ganzen Tag Lkw der Zuckerfabrik hin und her. Man fragt sich, wie das trotz Sonntagsfahrverbot sein kann. Milch, Fleisch, Fisch oder	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>leichtverderblichem Obst und Gemüse fahren die wohl nicht durch die Gegend. Aber auch das wird, wie die Geschwindigkeiten, nicht kontrolliert.</p>	<p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring, die Brunnenstraße, die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Diese Bereiche wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
<p>--- („Ostring“)</p>	<p>Belastung und Kosten Schwerlastverkehr Brunnenstraße</p>	<p>Eingabe im Online-Portal am 7.11.2023 (Meldung 1023585)  <a href="https://www.bussgeldkatalog.org/strassenschaeden/">https://www.bussgeldkatalog.org/strassenschaeden/</a>: laut Statistik der Website: „Wie stark eine Straße durch ein Fahrzeug beansprucht wird, hängt vor allem von dessen Gewicht bzw. der Achslast ab. Daher gehen Experten davon aus, dass die meisten Straßenschäden durch Lkw entstehen. Denn ein 30-Tonner belastet die Straße 100.000-mal so stark wie ein Pkw.“ D. h.: Die Speditionen und die Zuckerfabrik machen die Straßen kaputt und verursachen dadurch noch mehr Lärm ihrer Lastwagen auf Kosten der Anlieger und der Stadt und zwar 100.000-fach im Vergleich zu Pkw!          Wieso gibt es dann keine Maut für die Lkw und Rüben Transporte zur Deckung unserer Straßenschäden und Lärmbelastung zwischen Merscher Höhe und Vogelsang?</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	100.000-fache Belastung der Straße durch Schwerlastverkehr	Eingabe im Online-Portal am 7.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023585) Unfassbar, dass die JülicheInnen und Jülicher nicht nur die illegale Lärmbelastung des Schwerlastverkehrs aushalten müssen, sondern die Straßenschäden der Spediteure und der Zuckerfabrik mit Steuermitteln bezahlen müssen.	---
--- („Ostring“)	Stadt Jülich lässt Straße im schlechten Zustand	Eingabe im Online-Portal am 7.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023585) Abgesehen davon, dass etwas weniger Zucker und weniger Lkw deutlich gesünder und umweltfreundlicher für alle wäre, sollte die Stadt Jülich Straßenschäden durch die Lkw zumindest absolut zeitnah reparieren, denn die Risse und Löcher verstärken den Lärm der laut rumpelnden Lkw, die direkt an den Wohnhäusern vorbeibrettern, deutlich.	---
--- („Ostring“)	Straßenbelag	Eingabe im Online-Portal am 8.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1023585) Eine solche Maut liegt leider nicht in der Handlungskompetenz der Stadt oder des Landes Nordrhein-Westfalen. Auch wir erwarten aber zumindest Flüsterasphalt, schnelle Straßenreparatur auf der Brunnenstraße und Von-Schöfer-Ring und Kontrollen von Tempo 30 am Abend und in der Nacht sowie stationäre Blitzersäulen. Auf dem Ring sollten Lkw ganztägig nur 30 fahren dürfen, dies könnte die Stadt und lokale Polizei regeln.	---
--- („Ostring“)	Oststraße	Eingabe im Online-Portal am 8.11.2023 (Meldung 1023634) Die Lärmbelästigung durch den steigenden Schwerlastverkehr ist unerträglich geworden. Speziell durch die Rüben Transporte in den Kampagne-Monaten. Die nächtlichen Leerfahrten zurück sind die schlimmsten, diese Blechkästen,	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		speziell die Hänger, freuen sich über jedes Schlagloch, um La Ola-Konzerte zu veranstalten. Die vielen 30-Schilder werden ignoriert und freudig wird voll auf die Klötzer gegangen, wenn die Ampel an der Alten Dürener Straße auf Rot springt.	<p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Oststraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Oststraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 8.11.2023 (Meldung 1023635)</p> <p>Die Lärmbelästigung durch den steigenden Schwerlastverkehr ist unerträglich geworden. Speziell durch die Rüben Transporte in den Kampagne-Monaten. Die nächtlichen Leerfahrten zurück sind die schlimmsten, diese Blechkästen, speziell die Hänger, freuen sich über jedes Schlagloch, um La Ola-Konzerte zu veranstalten. Die vielen 30-Schilder werden ignoriert und freudig wird voll auf die Klötzer gegangen, wenn die Ampel an der Alten Dürener Straße auf Rot springt.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Oststraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Oststraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 8.11.2023 8Kommentar zur Meldung 10236359</p> <p>Eine stationäre Blitzanlage wäre eine sinnvolle Einrichtung!</p>	---

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	Fehlende Tempokontrolle und einheitliche Beschilderung: Von-Schöfer Ring, Oststraße	<p>Eingabe im Online-Portal am 8.11.2023 (Meldung 1023739)</p> <p>Der Lärm ist bei den leeren, bergauffahrenden Lkw und Traktoren besonders stark, diese nehmen bergauf extra vorher Geschwindigkeit auf und wären z.B. bei plötzlich auftretenden Kindern kaum zu bremsen, dieser Lärm wird wie beschrieben verstärkt durch Bremsen vor roten Ampeln und vor allem durch die vielen Schlaglöcher.</p> <p>Neben der schon angemahnten umgehenden Straßenreparatur und Tempokontrollen (auch abends und samstags) braucht es 30 km/h für Lkw ganztägig auch in der bergaufführenden Fahrspur auf dem Von-Schöfer-Ring.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring und die Oststraße vor. Diese Bereiche wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Lärm durch Rübenfahrzeuge und starkem Verkehr	<p>Eingabe im Online-Portal am 14.11.2023 (Meldung 1024313)</p> <p>Seit Jahren fahren die Rübenfahrzeuge auch abends und nachts und macht der Nachtruhe einen Strich durch die Rechnung. Da wir immer bei offenem Fenster schlafen ist es uns nicht mehr möglich, um uns durch einen gesunden Schlaf zu erholen. Die Situation ist nicht ertragbar und muss unverzüglich geändert werden.</p> <p>Anbei eine Messung, auf Wunsch kann ich ihnen mehr liefern</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr</p>



### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	Lärmbelästigung	Eingabe im Online-Portal am 15.11.2023 (Meldung 1024450) Man kann nicht gemütlich auf der Terrasse sitzen. Den ganzen Tag Auto- und Lkw-Lärm. Wenn Rübenfahrzeuge oder Lkw unterwegs sind, scheppern die Gläser im Schrank.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe. Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	Straßenzustand	Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024450) Der Kreis und das Land Nordrhein-Westfalen soll auch die Straßen in Ordnung halten und keine Feldwege hinterlassen, wir bezahlen alle Steuern und der Straßenzustand in Jülich ist ein Loch am anderen, besonders die Zufahrtswege zu den Industrieanlagen in Jülich.	---
--- („Ostring“)	Verkehrslärm, Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit; Von-Schöfer-Ring	Eingabe im Online-Portal am 16.11.2023 (Meldung 1024533) Während der Rüben-Kampagne ist der Verkehrslärm tagsüber und besonders in den Nachtstunden unerträglich. Die	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit tagsüber 50km/h und ab 22:00 Uhr 30 km/h wird in keinster Weise eingehalten.</p> <p>Zu allen Zeiten „donnern2 die Rüben-Lkw mit weit über den erlaubten Geschwindigkeitsgrenzen liegenden Fahrtempo über den Von-Schöfer-Ring. Geschwindigkeitskontrolle zur Einhaltung der Vorgaben = 0.</p> <p>Eine „kontrollierte“, im Zeitraum der Rüben-Kampagne dauerhafte Tempo 30-Zone (wie in der Wiesenstraße) wäre aus meiner Sicht sinnvoll. Eine Regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle und das auch zu Nachtzeiten, muss auch jetzt schon kurzfristig Realität werden.</p>	<p>Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
---	Verkehrszählung in Jülich ohne Von-Schöfer-Ring, Brunnen-, Wiesen- und Oststraße?	<p>Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Meldung 10247619</p> <p>Laut Protokoll des Ausschusses für Kultur-, Dorf-, Stadt- und Wirtschaftsentwicklung sollen ab Mitte nächsten Jahres die Krafffahrzeugbewegungen in Jülich gezählt werden, um ein Verkehrskonzept zu entwickeln.</p> <p>Das Protokoll und die Präsentation des Gutachters füge ich bei: <a href="https://ratsinfo.juelich.de/sdnetrim/UG-hVM0hpd2NXNFdFcExjZe_HP7Ct9GTII-opWOKWqOfLsL7NN_f2iUvNVO9OgERXF/Oeffentliche_Niederschrift_Ausschuss_fuer_Kultur-_Dorf-_und_Stadtentwicklung-_Wirtschaftsfoerderung_30.10.2023.pdf">https://ratsinfo.juelich.de/sdnetrim/UG-hVM0hpd2NXNFdFcExjZe_HP7Ct9GTII-opWOKWqOfLsL7NN_f2iUvNVO9OgERXF/Oeffentliche_Niederschrift_Ausschuss_fuer_Kultur-_Dorf-_und_Stadtentwicklung-_Wirtschaftsfoerderung_30.10.2023.pdf</a></p> <p>Wie bitte: Auf Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße und Oststraße sollen keine Zählstellen eingerichtet, der besonders schlimme Transportverkehr der Zuckerfabrik soll aus „Vergleichbarkeitsgründen“ nicht einbezogen werden?</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring, die Brunnenstraße, die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Diese Bereiche wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- („Ostring“)	s. Präsentation	Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024761) Laut der verlinkten Präsentation sind auf dieser Route durch- aus Zählstellen eingerichtet.	---
--- („Ostring“)	Ermittlung von Grundlast und Rüb- benverkehr	Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024761) Es muss auf den oben genannten Straßen die Grundlast und der Rübvenverkehr erfasst werden. Und das nicht nur als ma- nuelle Zählung, sondern als Dauerzählstelle. So hat man au- tomatisch den Schwerlastverkehr erfasst der – wie bereits die Vielzahl an Mitkommentatoren beschrieben haben – die Nachtruhe stört und auf geeignete Straßen gehört!	---
--- („Ostring“)	s. Präsentation	Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024761) Dem vorherigen Kommentar kann ich nicht zustimmen. Zwi- schen dem Kreisverkehr Merscher Höhe und dem Kreisver- kehr Höhe der Firma [REDACTED] ist keine einzige Zählstelle eingezeichnet. Alle eingezeichneten Zählstellen im Bereich dieser Route befinden sich auf den klassifizierten Straßen (Bundes- und Landesstraßen) von und zur Innenstadt über (namentlich) Linnicher Straße, Neusser Straße, Römerstraße. Auf der dazu quer laufendenden Route von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße und Oststraße, die keine klas- sifizierten Landes- bzw. Bundesstraßen sind, ist keine einzige Zählstelle eingezeichnet.	---
--- („Ostring“)	Lärmbelästigung Brunnenstraße	Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024802) Der tägliche Krafftverkehr auf der Brunnenstraße lässt den Aufenthalt auf der eigenen Terrasse bzw. dem eigenen Gar- ten kaum zu. Der anhaltende Lärm der Autos und Lkw die	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärm- richtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>augenscheinlich häufig viel zu schnell fahren erzeugt eine Dauerbeschallung und das bis in die Abendstunden. Die Hochzeit bildet hier sicherlich der Berufsverkehr. Selbst im Wohnhaus bei geschlossenem Fenster ist der Lärm deutlich zu hören und stört schränkt das Privatleben am Tag ein und die Nachtruhe.</p> <p>Gerne sind Interessierte eingeladen diesen Zustand einmal persönlich zu erleben.</p>	<p>Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für Brunnenstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
---	Die Hauptverkehrsachse „Ostumgehung“	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024812)</p> <p>Wenn ich lese in den Beiträgen, dass die sogenannte Ostumgehung, also Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße, Oststraße bis zur Dürener Straße, nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen wird, weil Verkehrszahlen von diesen kommunalen Straßen von der Stadt bisher nicht ermittelt wurden und beim kommenden Mobilitätskonzept womöglich auch außen vor sind, dann wiehert der Amtsschimmel lauter als der tosende Verkehrslärm auf diese Hauptverkehrsachse.</p> <p>Dann wünscht man sich, dass diese Verkehrsachse eine klassifizierte Straße wird, nimmt sie doch den überregionalen Verkehr der angebundenen Landstraßen auf. Die klassifizierten Straßen haben besserer bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durch Verkehrsinseln in den Ortseingängen. Haben Verkehrsberuhigung durch Beschilderung und: Es gibt Verkehrszahlen!</p> <p>Die kommunale „Ostumgehung“ dagegen ist zur Rennstrecke verkommen, die derzeitigen Tempo 30-Schilder sind nur Dekoration, weil alle privaten Nutzer wie auch Hasardeure auf</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring, die Brunnenstraße, die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Diese Bereiche wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>dem Lkw-Bock wissen, dass von der Stadt keine präventiven Geschwindigkeitskontrollen erfolgen. Warum nicht?</p> <p>Die Verantwortlichen der Verwaltung scheinen blind und taub schon länger zu sein, hören nicht die dauernden Klagen der vielen Anlieger dieser Wohnstraßen über unzulässigen Straßenlärm am Tag und in der Nacht. Auch ohne Lärmaktionsplan und ohne Mobilitätskonzept könnten die Verantwortlichen der Stadt einschließlich Bürgermeister schon früher und heute Lärm mindernde Maßnahmen veranlassen und einen angemessenen Wohnwert der Anlieger der „Ostumgehung“ ermöglichen.</p>	
--- („Ostring“)	Ostumgehung mit- ten durch Wohnge- biete?	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024812)</p> <p>Ich widerspreche vehement: Die Verantwortlichen sind nicht blind und taub für die dauernden Klagen der Anlieger! In zahlreichen Rats- und Verwaltungsunterlagen einschl. Stellungnahme vom 31.12.2021 zur Regionalplanung für eine neue nord-östliche Umgehung der Wohngebiete zwischen Merscher Höhe und Zuckerfabrik bestätigen Bürgermeister, Verwaltung und Politik, dass sie das Problem kennen und dass die AnwohnerInnen entlastet werden müssen. Was fehlt, sind konkrete Entscheidungen über konsequente Maßnahmen der eigenen Verwaltung, insbesondere wenn's gewerbliche Steuerzahler und Haushaltsmittel betrifft. Dann gilt bisher wohl das St. Floriansprinzip! Sollen's doch andere machen?</p>	---
--- („Ostring“)	Verkehrszählung in Jülich ohne Von- Schöfer-Ring, Brun- nenstraße, Wiesen- straße und Ost- straße?	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024841)</p> <p>Aus der Anlage ist ersichtlich, dass die Verkehrszählung nicht auf dieser Route zwischen Merscher Höhe und Zuckerfabrik stattfinden soll, sondern nur an Zählstellen auf den farblich hervorgehobenen Landes- und Bundesstraßen aus und in Rich-</p>	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		tung Stadtzentrum über Römerstraße, Linnicher Straße und Neusser Straße.	<p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring, die Brunnenstraße, die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Diese Bereiche wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Keine Verkehrszählung für kommunale Straßen vorhanden	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024841)</p> <p>Ja, von der Stadt werden nur die klassifizierten Straßen mit vorhandenen Verkehrsdaten von der Landesregierung (die alle 5 Jahre ermittelt werden) für den geforderten Lärmaktionsplan verwendet.</p> <p>Die kommunale Hauptverkehrsachse Von-Schöfer-Ring bis Dürener Straße fällt für alle Anlieger zum Ärgernis raus, weil bisher von der Stadt keine Verkehrszahlen ermittelt wurden. Die erforderlichen 3 Millionen Fahrzeuge/Jahr für die Aufnahme in den Lärmaktionsplan würde diese Verkehrsachse mit Sicherheit erfüllen.</p>	<p>Für kommunale Straßen müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Unzumutbare Lärm-belästigung durch Lkw-Verkehr auf einer dafür nicht vorgesehenen und geeigneten Straße	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024845)</p> <p>Die Lärmbelastigung durch den Lkw-Verkehr (insbesondere der Rübentransport zur Zuckerfabrik) auf dem Von-Schöfer-Ring ist in den letzten 30 Jahren immer stärker geworden und inzwischen unerträglich für die Anwohner auf beiden Seiten der Straße. Wohlgermerkt: Diese Straße führt mitten durch</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>zwei Wohngebiete! Seit Jahren ist dies der Stadt bekannt, viele Einwendungen der Anwohner sind dort eingegangen. Diese berechtigten Einwendungen werden allerdings bisher vollständig ignoriert, wenn man einmal von billigen Alibimaßnahmen, wie das Aufstellen von fast nutzlosen 30er-Schildern absieht.</p> <p>Lösungsvorschläge der Anwohner, wie z. B. eine ohne weiteres mögliche Umleitung eines Großteils der Rüben-Lkw auf Straßen, die nicht durch Wohngebiete führen, wurden nicht aufgegriffen.</p> <p>Wenn man jetzt sieht, dass der Von-Schöfer-Ring nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden soll, dafür aber z. B. die L 253, die in Jülich für einen so hohen Lkw-Verkehr überhaupt nicht geeignet ist und daher dieses hohe Verkehrsaufkommen auch nicht hat, dann bekommt man sehr schnell den Verdacht, dass hier zugunsten einer großen Firma etwas unter den Tisch gekehrt wird. Man fragt sich, ob die Verantwortlichen bei Stadt und Land sich überhaupt noch für die Bürger dieser Stadt bzw. dieses Landes interessieren und einsetzen.</p>	<p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind dieser nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
--- („Ostring“)	Änderung der Regionalplanung für den „Ostring“	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024851)</p> <p>Die Stadt Jülich hat doch 2021 bereits Verbesserungen in die Regionalplanung eingebracht. Demnach sollen von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße und Ostring mit den anliegenden Wohngebieten Schneiderstraße, Merscher Höhe, Altes FH-Gelände, Sternschanze, Am Blauen Stein, Mariengartenstraße, Lindenstraße und Lindenallee ■ sowie die Innenstadt durch eine nord-östliche Stadtumgehung außerhalb der Wohngebiete vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr entlastet werden. Aus dem von der Stadt Jülich verabschiedeten Entwurf der neuen Planung, siehe beigefügte Kopien, ergibt sich der dringende Bedarf, Zahlen und ein entsprech-</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring, die Brunnenstraße, die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Diese Bereiche wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		endes Verkehrsgutachten mit Bürgerbeteiligung für eine neue Route zu liefern! Wenn nicht jetzt, wann dann? Der erste Schritt ist die Verkehrszählung jetzt auf dieser Route und die Aufnahme in die Lärmaktionsplanung! Sonst ist die Begründung für einen „neuen Ostring“ lückenhaft und auch die Entlastung der Innenstadt durch den neuen Regionalplan ausgeschlossen, da der „alte Ostring“ laut Stadt Jülich bereits 2021 mindestens seit 2021 dieselbe Überlastung aufweist wie die Große Rurstraße in der City.	eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	gut, aber ...	Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024851)  Gut, immerhin gibt es also offenbar solche Überlegungen der Stadt, da eine Umsetzung aber, wenn sie überhaupt kommt, wohl noch sehr lange dauern wird, sind kurzfristig regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen (auch abends) durch Kreis und Polizei auf dem Von-Schöfer-Ring sowie eine Behebung der Straßenschäden und eine Aufnahme der Straße in den Lärmaktionsplan durch die Stadt nötig.	---
--- („Ostring“)	Von-Schöfer-Ring, unzumutbarer Verkehrslärm	Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024861)  Die Straße Von-Schöfer-Ring führt mitten durch zwei Wohngebiete. Das Verkehrsaufkommen ist in den letzten Jahren stetig gestiegen, wodurch die Lärmbelästigung unerträglich geworden ist. Tagsüber kam man sich kaum noch im Garten aufhalten und in der Nacht kann man nicht schlafen, weil die Lkw (Rübenkampagne) mit ihren leeren Anhängern über Kanaldeckel und Straßenschäden rasen und man dadurch jede Nacht aufgeschreckt wird. Viele berechnete Einwendungen der Anwohner wurden der Stadt Jülich zugetragen. Es müssten nicht nur die Straßenschäden behoben werden, sondern die Straße in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind dieser nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.  Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu



### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- („Ostring“)	Zustimmung!	Eingabe im Online-Portal am 20.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024861) !	---
--- („Ostring“)	Rechtliche Verpflichtung der Stadt Jülich	Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024870) Zitat der Stadt zu „Um was geht es“: Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, in einem Turnus von 5 Jahren Lärmkarten und darauf aufbauend Lärmaktionspläne zu erstellen bzw. bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Die Pflicht besteht für Ballungsräume sowie Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen. Orte sind gemäß Fußnote 1: In NRW sind dies die Städte und Gemeinden. Wieso der Ort Lich-Steinstraß und die übrigen Siedlungsgebiete rechts und links Von-Schöfer-Ring, Brunnenstraße, Wiesenstraße, Ostring, Lindenstraße und Lindenallee in der Lärmkartierung nicht auftauchen und bei der Lärmaktionsplanung auch nicht berücksichtigt werden sollen, ist ein Rätsel. All diese Orte und Wohnsiedlungen sind doch nach dem Wortlaut der Richtlinie in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen! Die Einwendungen der Anwohnerinnen und Anwohner müssen daher von der Stadt verbindlich in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Von-Schöfer-Ring, die Brunnenstraße, die Wiesenstraße und die Oststraße vor. Diese Bereiche wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe. Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
--- (Hermann-Barnikol-Straße)	Verkehrsberuhigter Bereich, Tempolimit	Eingabe im Online-Portal am 23.10.2023 (Meldung 1021938)  In dieser Wohnstraße besteht Tempolimit 7 bis 10 km/h. Leider wird zum Schulbeginn und Schulschluss diese Straße von Elterntaxen der an der Linnicher Straße liegenden Schulen als Ampelumgehung genutzt. Leider hält sich so gut wie niemand an die vorgegebene Geschwindigkeitsbegrenzung und dadurch entsteht ein erhöhtes Risiko für die Anwohner als auch eine höhere Lärmbelästigung.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Hermann-Barnikol-Straße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit sind diese nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.  Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.
--- (Hermann-Barnikol-Straße)	Verkehrsberuhigter Bereich, Linnicher Straße und Hermann-Barnikol-Straße	Eingabe im Online-Portal am 24.10.2023 (Kommentar zur Meldung 1021938)  Leider wird Ihre Beteiligung nicht berücksichtigt, da die Stadt Jülich Ihre Straße wie die L 241 nicht als Hauptverkehrsachse gemeldet hat und daher kein Lärmaktionsplan für diese Straßen vorgeschrieben ist.	---
--- (Jülicher Straße)	Lärm durch überhöhte Geschwindigkeit	Eingabe im Online-Portal am 25.10.2023 (Meldung 1022215)  In Welldorf (vorgeschrieben Tempo 30) ist vor allem in den Stoßzeiten (7-9 und 16-19 Uhr) auf der Jülicher Straße Höhe Kirche ein unerträglicher Verkehrslärm.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Jülicher Straße im Bereich Welldorf vor. Dieser Bereich wurde vom

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
			<p>LANUV auch nicht kartiert. Somit ist dieser nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden</p>
--- (Ginsterweg)	Jan-von-Werth-Straße, Ecke Ginsterweg	<p>Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Meldung 1024194)</p> <p>Das Verkehrsaufkommen und die hiermit verbundene Lärmbelastung hat in den vergangenen Jahren enorm zugenommen. Als alternative Route zum Von-Schöfer-Ring wird der Ginsterweg gerne genutzt. Durch die breite Straßengestaltung, lädt die Straße zum schnellen Fahren ein. Des Weiteren tritt durch die anfahrenden und durchfahrenden Linienbusse, welche nicht zwingend durch den Ginsterweg fahren müssten, eine starke Lärmbelastung auf.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für den Ginsterweg vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit ist dieser nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden</p>
--- (Ginsterweg)	Alternative Route zum Von-Schöfer-Ring	<p>Eingabe im Online-Portal am 15.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024194)</p> <p>Ich verstehe Ihren Unmut über die Zunahme des Straßenverkehrs. Aber glauben Sie ernsthaft, dass wir am von-Schöfer-Ring ein kleineres Problem mit Verkehrslärm und -geschwindigkeit durch die paar Abkürzer zwischen Sternschanze, Am</p>	---

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Blauen Stein und Lich-Steinstraß hätten als die Anrainer am Ginsterweg?</p> <p>Jan-von-Werth-Straße, Ecke Ginsterweg, kann ich mit unserem Enkel im Kinderwagen jederzeit innerhalb weniger Sekunden überqueren, Jan-von-Werth-Straße, Ecke Von-Schöfer-Ring, stehe ich auch mal locker fünf Minuten bei Tempo 50+, drei Fahrspuren mit zig Lkw usw. Sie klagen auf hohem Niveau nach dem Motto „Was kümmern mich die Anderen?“</p>	
--- (Ginsterweg)	Linienbusse	<p>Eingabe im Online-Portal am 15.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024194)</p> <p>Jeder Linienbus ersetzt viele umweltschädigende Pkw und ist für viele Jülicherinnen und Jülichern und ihre Kinder die einzige Möglichkeit Geschäfte in der Innenstadt, Ärzte, Apotheken, Behörden, Schulen, Freunde und Verwandte zu erreichen. Meinen Sie wirklich, dass Linienbusse nur noch außerhalb der Stadt fahren und halten sollen?</p>	---
--- (Waldstraße)	Lärmbelästigung Waldstraße, Jülich	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024860)</p> <p>Die Waldstraße dient als Zufahrtsstraße zum Systeminstandsetzungswerk und zum Forschungszentrum Jülich.</p> <p>Gerade zu den Stoßzeiten (5 Uhr bis 9 Uhr, 14 Uhr bis 17 Uhr und 21 Uhr bis 23 Uhr) ist eine massive Lärmbelästigung durch starkes Verkehrsaufkommen der Auto- und Lkw-Fahrer vorhanden. In der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr ist massive Lärmbelästigung durch Schwerlastverkehr der zum Forschungszentrum Jülich fährt vorhanden. In dieser Zeit ist es sehr schwer einen erholsamen Schlaf zu finden. Zudem herrscht auch eine starke Lärmbelästigung der Firma [REDACTED] konstant jede Nacht.</p> <p>Insbesondere für die Schulkinder dieser Straße ist es fast unmöglich unversehrt zur Bushaltestelle zu kommen. Für die</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Waldstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert. Somit ist dieser nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Anwohner die die Straße queren müssen, besteht jeden Tag eine erhöhte Unfallgefahr. An die angegebene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wird sich keinesfalls gehalten. Die Geschwindigkeitsmessungen des Kreises Düren beziehen sich immer nur auf die Landstraße keinesfalls wird auf der Waldstraße eine Messung durchgeführt. Die aufgestellte mobile Verkehrsberuhigung (der Stadt Jülich) wird von den Autofahrern nicht beachtet, höchstens als Herausforderung. Der Seitenstreifen wird auch zur Fahrbahn umfunktioniert.</p> <p>Die Wohnhäuser wurden lange Zeit vor dem Forschungszentrum und der Firma [REDACTED] erbaut. Es ist nicht nachvollziehbar das eigens angelegte Straßen für diese Arbeitgeber nicht genutzt werden. Zu prüfen wäre auch die Emissionseinhaltung der Firma [REDACTED].</p> <p>Problemlösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Verkehr der zum Forschungszentrum Jülich fährt, muss über die eigens angelegten Straßen geleitet werden,</li> <li>• dauerhafte Verkehrsberuhigung auf der Waldstraße installieren.</li> <li>• Nachtruhe der Firma [REDACTED] einhalten,</li> <li>• Schwerlastverkehr muss über die eigens angelegten Straßen des Forschungszentrum Jülich geleitet werden,</li> <li>• Lkw-Fahrverbot für die Waldstraße.</li> </ul>	<p>liegen, kann der Bereich bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p> <p>Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>
---	Ausweichstrecke Dr.-Weyer-Straße, Jülich-Innenstadt	<p>Eingabe im Online-Portal am 14.11.2023 (Meldung 1024335)</p> <p>Die Dr.-Weyer-Straße – eine überwiegende Wohnstraße mit einer ignorierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h – wird seit Jahren rege als Abkürzung oder zur Umgehung der Ampeln zur Großen Rurstraße genutzt. Die Verkehrsbelastung hat in einer Weise zugenommen, dass der Lärm der Fahrzeuge und auch die Beschallung durch überlaute Musik eine</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung der Dr.-Weyer-Straße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>normale Gesprächslautstärke im Haus zur Straße hin nicht mehr erlaubt. Auch nachts ist der Lärmpegel hoch, da noch schneller gefahren werden kann. Zugleich gibt es (fast) keine Straßenbäume mehr, die Geräusche absorbieren könnten. Sie werden seit vielen Jahren sukzessive ersatzlos gefällt. Verstärkt wird der Lärm durch die Schlaglöcher und die Unebenheiten des Straßenbelages (der diese Bezeichnung eigentlich nicht mehr verdient). Auch Lkw wagen sich durch die für sie gesperrte Straße und müssen laut um die geparkten Fahrzeuge manövrieren und an Engstellen hupen, wenn sie stecken geblieben sind. Ein besonderer „Weckruf“ ertönt, wenn Pkw ihre klappernden Anhänger über die Unebenheiten tanzen lassen. Auch Motorradfahrer üben gerne die Slalomfahrt um geparkte Fahrzeuge und Unebenheiten und nutzen Gelegenheiten ohne Gegenverkehr zum „Aufdrehen“. Dabei handelt es sich bei der Dr.-Weyer-Straße um einen Schulweg, wobei Geschwindigkeitskontrollen seit Ende der 90er-Jahre nicht mehr stattfinden. Eine mögliche Gefährdung der Schülerinnen des MGJ wird wohl per se ausgeschlossen.</p> <p>Vielleicht könnten schon unübersehbare Hinweise auf der Straße, das Tempo 30 angeordnet ist, zu einer gewissen Disziplinierung führen, denn die Schilder unmittelbar an den Einmündungen in die Straße werden m. E. während des Abbiegevorganges nicht gut wahrgenommen. Vermutlich dürfte jedoch der Straßenbelag selbst für solche Markierungen zu schlecht sein.</p>	<p>kartiert. Somit ist sie nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, kann die Dr.-Weyer-Straße bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.</p>
---	Verkehrslärm durch überhöhte Geschwindigkeit	<p>Eingabe im Online-Portal am 19.11.2023 (Meldung 1024852)</p> <p>Der Verkehrslärm in der Innenstadt ist dadurch erhöht, dass die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten in Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen nicht eingehalten werden, z. B. auf der Schlossstraße, der Kapuzinerstraße, der</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		Baierstraße, der Kurfürstenstraße. Geschwindigkeitskontrollen finden hier nicht statt, in den Tempo 30-Zonen sind die Markierungen auf der Fahrbahn verwaschen und werden nicht erneuert, in den verkehrsberuhigten Bereichen sind die entsprechenden Schilder schlecht zu sehen, Fahrbahnmarkierungen gibt es nicht.	Liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für Straßen vor, wurden diese Bereiche vom LANUV auch nicht kartiert. Nicht kartierte Bereiche sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe. Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung über 3,0 Millionen Kfz im Jahr liegen, können die Bereiche bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden
---	Extremer Lärm durch Rollerfahrende Anwohner	Eingabe im Online-Portal am 2.11.2023 (Meldung 1023018) Gerade nachts ab 21 Uhr wird dort von Anwohnern mit frisierten Mofas gefahren bis tief in den morgen so 4 Uhr das hört man bis zum hinteren Wiesenhang.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Im Ortsteil Kirchberg wurden keine Straßen vom LANUV kartiert. Die Straßen sind somit nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung Stufe 4.
---	Rübenlärm	Eingabe im Online-Portal am 29.10.2023 (Meldung 1022675) Ganzjähriger Lärm tagsüber, nachts während der Rübenkampagne kein Schlaf möglich!	---
---	30er Zonen werden hier in Jülich generell nicht kontrolliert	Eingabe im Online-Portal am 14.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024335) Hier ein generelles Problem, dass Tempo 30 nie kontrolliert wird und der Lärm auch dadurch stark erhöht wird, egal ob dort Schulen und Spielplätze etc. dicht verlaufen- weder in der Römerstraße, noch in der Kurfürstenstraße, der Schloss-	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>straße, der Dr.-Weyer-Straße, oder nachts auf dem Von-Schöfer-Ring und Brunnenstraße.</p> <p>Wobei die Polizei hier in der Provinz nun nicht gerade überlastet sein dürfte. Der oft sehr schlechte Straßenbelag in Jülich verstärkt den Lärm weiter. Auch Schilder zu verkehrsberuhigten Bereichen in der Innenstadt werden offenbar nie wahrgenommen oder schlicht ignoriert, auch hierbei gibt es offenbar nie Kontrollen. Andere Städte haben hier seit 35 Jahren zumindest deutliche Markierungen direkt auf der Fahrbahn.</p>	
---	Stadt Jülich und Polizei aktiv werden	<p>Eingabe im Online-Portal am 15.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024335)</p> <p>Ja, aber all die Probleme mit Lärm, Gefahr und Raserei auf den besagten Routen, die hier alle richtig beschrieben werden, gibt es schon so lange. Warum sind Stadtverwaltung und örtliche Polizei trotz Kenntnis dieser Probleme so lange untätig?</p> <p>Das kann so ja jedenfalls nicht bleiben.</p>	---
---	Geschwindigkeitskontrollen	<p>Eingabe im Online-Portal am 15.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024335)</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen der Polizei sind durch Gesetze, Verordnungen und Erlasse geregelt und haben nichts mit Provinz oder Auslastung einer Wache zu tun! Voraussetzung für Polizeikontrollen sind auf tatsächliche Anhaltspunkte begründete Gefahrenschwerpunkte durch überhöhte Geschwindigkeit, z. B. Unfallschwerpunkte. Die Kontrolle kommunaler Tempo 30-Zonen obliegt ansonsten der Kreisverwaltung. Dafür haben die Kommunen lange gekämpft, um mehr Bußgelder zu generieren. Da die Dr.-Weyer-Straße weder Unfallschwerpunkt ist noch für die Bußgeldanzahl und -höhe ausreichend lukrative Überschreitungen gegenüber anderen</p>	---



### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		Straßen aufweisen dürfte, lohnen sich Kontrollen für den Kreishaushalt anderswo einfach mehr als Kontrollen zum Lärmschutz, sorry!	
---	Geschwindigkeitskontrollen	Eingabe im Online-Portal am 16.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024335) Naja, „Anhaltspunkte“ für konkrete permanente Überschreitungen gibt es ja nun mehr als genug auf besagter Route und eine Gefahr ist definitiv gegeben. Stadt, Kreis, kommunale Polizei, whatever, irgendwer zuständiges sollte jedenfalls mal aktiv werden, das kann man ja wohl erwarten. Wer ist für den Bürger egal, aber es kann so ja nicht bleiben.	---
---	Nächtlicher Lärm der Zuckerfabrik	Eingabe im Online-Portal am 11.11.2023 (Meldung 1024077) Der nächtlicher Produktionslärm der Zuckerfabrik macht ein Schlafen mit offenem Fenster im Innenstadtbereich unmöglich. Zum Teil ist dies auch deutlich bei geschlossenem Fenster zu hören.	Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.
---	Betrieb eines Kfz.-Gebrauchtwagenhandels; [REDACTED]	Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Meldung 1024750) Laut kürzlich erfolgten Veröffentlichungen in der Tageszeitung und im Online-Portal der Stadt Jülich zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit zum genannten Thema für jede Person möglich und wünschenswert. Es werden z. B. Hinweise auf ein konkretes (lokales) Lärmproblem mit Vorschlägen zur Minderung einer Lärmbelastung gewünscht. Bereits am 4.3.2023 wurde hierauf erstmalig durch Presseveröffentlichung aufmerksam gemacht. Daraufhin wurde wie aus anliegenden Schreiben vom 3.4.2023 an Bürgermeister Fuchs -persönlich- hervorgeht aufmerksam gemacht. Als	Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Reaktion hierauf erfolgte eine übliche Eingangsbestätigung sowie eine kurze Erläuterung des Sachverhaltes aus Sicht der Verwaltung mit Hinweis auf eine Weiterleitung an die zuständigen Fachämter ohne bisherige Reaktion. Ein bereits vorher erfolgter Mailschriftverkehr bleibt ebenfalls ohne konkretes Ergebnis. Die Situation vor Ort hat sich seither in keinsten Weise verändert. Wir als unmittelbar Betroffene starten nun erneut die Bitte um Abhilfe über dieses Portal weil das Wohnen hier vor Ort sich anfühlt wie in einem klassischen Gewerbegebiet und alles andere als normal anzusehen ist. Objektiv beurteilbar ist die Situation vor Ort nicht durch etwaige Stichproben, sondern nur durch ständiges Wohnen unmittelbar gegenüber der Betriebsfläche.</p>	
---	Jülich, Kirchberg	<p>Eingabe im Online-Portal am 4.11.2023 (Meldung 1023166)</p> <p>Genehmigungen von Windkraftanlagen. Seit der Errichtung der Windkraftanlagen im Rekultivierung Gebiet, wird bei bestimmten Windverhältnisse ein ständiger Lärm der Windkraftanlagen wahrgenommen.</p> <p>Das man im Sommer nachts das Fenster schließen muss. Da möchte ich nicht wissen wie die Tierwelt das wahr nimmt. Der Abstand zu den Ortschaften sollte daher noch einmal überprüft werden. Da sich der Radius der Mega-Windkraftanlagen enorm vergrößert hat.</p>	<p>Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>
---	Fluglärm Jülich, Kirchberg	<p>Eingabe im Online-Portal am 4.11.2023 (Meldung 1023169)</p> <p>Mir ist aufgefallen das der Flugverkehr in den letzten Jahren stark zugenommen hat! An den Flieger von der NATO Airbase hat man sich ja fast dran gewöhnt, warum der so tief fliegen muss verstehe ich zwar nicht, aber der Flugverkehr von Kleinflugzeugen hat sehr stark zugenommen! Anschei-</p>	<p>In den Lärmkarten „Flugverkehr“ werden die Lärmbelastungen für Großflughäfen mit über 50.000 Starts und Landungen pro Jahr dargestellt und berücksichtigt, in Nordrhein-Westfalen die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn. Militärische Einrichtungen werden nicht berücksichtigt.</p>

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		nend gibt es in der Umgebung einen neuen Flugplatz? Oder das Fliegen ist vielleicht günstiger als mit dem Pkw? Naja warum auch immer?	
---	Matthiasplatz Lärmbelastigungen bei Karnevalveranstaltung	Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Meldung 1024710) Es werden die Lärmzeiten und die phone-Belästigung die vom Land Nordrhein-Westfalen bei Kulturveranstaltungen vorgeschrieben sind, nicht eingehalten; 2023 bis morgens um ca. 2.00 Uhr.	Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.
---	Lärmbelastung durch Dorfkulturveranstaltungen	Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024710) Wir, die Tagebauvertriebenen aus Lich-Steinstraß, haben unser Veranstaltungsplatz für die zeltlegenden Dorfvereine ganz bewusst und mit großer Zustimmung der Dorfbevölkerung wieder in den neuen Dorfmittelpunkt gelegt und nur dafür den Matthiasplatz gebaut. Wir haben den Matthiasplatz nicht für Nachzüglerinnen und Nachzügler angelegt, die individuelle Interessen über die alteingesessene Dorfkultur stellen wollen. Man kann sich als Mieter ja eine bessere Wohnung suchen, ohne allen Anderen im Dorf in die Suppe zu spucken!	---
---	Brandaktueller Bericht im Herzog-Magazin zur Verkehrsentwicklung im „Jülicher Norden“	Eingabe im Online-Portal am 31.10.2023 (Meldung 1022839) <a href="https://www.herzog-magazin.de/nachrichten/stadtteile/jue-lich/24-000-autofahrten-mehr-erwartet-verkehrskonzept-steht-aus/">https://www.herzog-magazin.de/nachrichten/stadtteile/jue-lich/24-000-autofahrten-mehr-erwartet-verkehrskonzept-steht-aus/</a> Der Artikel belegt eindrucksvoll, warum die Verkehrs- und Lärmkonzepte Expertensicht die Nordachse völlig vernachlässigt haben und dringend in die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung aufgenommen werden muss, sofort!	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
---	18.000 bis 24.000 Kraftfahrzeuge mehr bis 2030 mit Schwerpunkt Innenstadt und Mönchswinkel	Eingabe im Online-Portal am 4.11.2023 (Meldung 1023196) Als Anlage für alle Lärmgeplagten habe ich den heutigen Artikel der Aachener Zeitung mit Schreckensszenario eines Planungsbüros für die nächste Zukunft und Hoffnungsschimmer auf faktenbasierte Gegenmaßnahmen der Stadt als Bild hochgeladen.	---
---	Interview Stadt Jülich in der Zeitung zu Mängeln des Lärmaktionsplans	Eingabe im Online-Portal am 13.11.2023 (Meldung 1024200) Da mag sich jede/r Lärmgeplagte selbst eine Meinung über die Ernsthaftigkeit der Befragung machen: Entlarvend ist der Hinweis der Stadtplaner auf das nicht einmal beschlossene „Handlungskonzept Mobilitätsplan“ mit der Formulierung (dann) „... dürfte auch das benötigte Zahlenmaterial erhoben werden.“ und „Maßnahmen kosten Geld und nicht jede Hoffnung kann eine Kommune erfüllen. Sie kann nur im eigenen Zuständigkeitsbereich tätig werden.“	---
---	Nächtlicher Lärm der Zuckerfabrik	Eingabe im Online-Portal am 11.11.2023 (Meldung 1024077) Der nächtlicher Produktionslärm der Zuckerfabrik macht ein Schlafen mit offenem Fenster im Innenstadtbereich unmöglich. Zum Teil ist dies auch deutlich bei geschlossenem Fenster zu hören.	Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.
---	Betrieb eines Kfz.-Gebrauchtwagenhandels; [REDACTED]	Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Meldung 1024750) Laut kürzlich erfolgten Veröffentlichungen in der Tageszeitung und im Online Portal der Stadt Jülich zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit zum genannten Thema für jede Person möglich und wünschenswert. Es werden z.B. Hinweise auf ein konkretes (lokales)	Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Lärmproblem mit Vorschlägen zur Minderung einer Lärmbelastung gewünscht.</p> <p>Bereits am 4.3.2023 wurde hierauf erstmalig durch Presseveröffentlichung aufmerksam gemacht. Daraufhin wurde wie aus anliegenden Schreiben vom 3.4.2023 an Bürgermeister Fuchs -persönlich- hervorgeht aufmerksam gemacht. Als Reaktion hierauf erfolgte eine übliche Eingangsbestätigung sowie eine kurze Erläuterung des Sachverhaltes aus Sicht der Verwaltung mit Hinweis auf eine Weiterleitung an die zuständigen Fachämter ohne bisherige Reaktion. Ein bereits vorher erfolgter Mailschriftverkehr bleibt ebenfalls ohne konkretes Ergebnis. Die Situation vor Ort hat sich seither in keinster Weise verändert. Wir als unmittelbar Betroffene starten nun erneut die Bitte um Abhilfe über dieses Portal weil das Wohnen hier vor Ort sich anfühlt wie in einem klassischen Gewerbegebiet und alles andere als normal anzusehen ist. Objektiv beurteilbar ist die Situation vor Ort nicht durch etwaige Stichproben, sondern nur durch ständiges Wohnen unmittelbar gegenüber der Betriebsfläche.</p>	
---	Matthiasplatz Lärmbelastigungen bei Karnevalveranstaltung	<p>Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Meldung 1024710)</p> <p>Es werden die Lärmzeiten und die phone-Belästigung die vom Land Nordrhein-Westfalen bei Kulturveranstaltungen vorgeschrieben sind, nicht eingehalten; 2023 bis morgens um ca. 2.00 Uhr.</p>	Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Jülich liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.
---	Lärmbelastung durch Dorfkulturveranstaltungen	<p>Eingabe im Online-Portal am 18.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024710)</p> <p>Wir, die Tagebauvertriebenen aus Lich-Steinstraß, haben unser Veranstaltungsplatz für die zeltlegenden Dorfvereine ganz bewusst und mit großer Zustimmung der Dorfbevölkerung wieder in den neuen Dorfmittelpunkt gelegt und nur dafür den</p>	---

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		Matthiasplatz gebaut. Wir haben den Matthiasplatz nicht für Nachzüglerinnen und Nachzügler angelegt, die individuelle Interessen über die alteingesessene Dorfkultur stellen wollen. Man kann sich als Mieter ja eine bessere Wohnung suchen, ohne allen Anderen im Dorf in die Suppe zu spucken!	
---	Selbsthilfegruppe?	Eingabe im Online-Portal am 16.11.2023 (Meldung 1024560) Liest hier eigentlich auch jemand von der Stadt Jülich mit? Trotz der vielen Meldungen über unerträglichen Nachtlärm scheint es noch nicht mal eine Ansage der Stadt an die Zuckerfabrik zu geben, von ihren Fahrern zu verlangen, sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten, oder mal eine Kontrolle zu veranlassen. Das wäre doch das Mindeste, was kurzfristig möglich wäre!	---
---	Stadt Jülich ...	Eingabe im Online-Portal am 16.11.2023 (Kommentar zur Meldung 1024560) Wenn man der hier genannten Ansprechperson eine E-Mail schreibt, erhält man eine automatische Abwesenheits-Notiz „nicht im Dienst“ zurück, ohne Angabe der Wiederkehr. Irrendwie wieder bezeichnend für die Stadtverwaltung Jülich.	---