



Stadt Alsdorf

Lärmaktionsplan - Stufe 4

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 - Entwurf -

Stand: 09.04.2024

Aufstellende Behörde:

Stadt Alsdorf
Hubertusstr. 17
52477 Alsdorf

Im Auftrag der Stadt Alsdorf

AVISO GmbH
Am Hasselholz 15
52074 Aachen
Fon: +49 (0) 241 / 470358-0
Fax: +49 (0) 241 / 470358-9

E-Mail: info@avisogmbh.de
<http://www.avisogmbh.de>

The AVISO logo features the word 'AVISO' in a bold, blue, sans-serif font. A small green dot is positioned above the letter 'i'.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Abbildungsverzeichnis.....	3
Tabellenverzeichnis.....	3
1 Anlass und Ziel der Lärmaktionsplanung.....	4
2 Ablauf der Lärmaktionsplanung.....	5
3 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen	6
3.1 Hauptverkehrsstraßen.....	8
3.2 Haupteisenbahnstrecken.....	11
3.3 Großflughafen	11
3.4 Gewerbe- und Industriegebiete	11
4 Zuständige Behörde.....	12
4.1 Ort der Veröffentlichung	12
5 Rechtlicher Hintergrund.....	13
5.1 Lärmindizes gem. Artikel 5 der Richtlinie 2002/49/EG	13
6 Ergebnisse der Lärmkartierung Stufe 4	14
7 Ruhige Gebiete	19
8 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	20
8.1 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	22
9 Maßnahmen.....	23
9.1 Überblick über mögliche Maßnahmen	23
9.2 Lärminderungspotenzial möglicher Maßnahmen	24
9.3 Bereits umgesetzte oder konkret geplante Maßnahmen.....	25
9.4 Weitere / langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	27
9.5 Maßnahmen für den Lärmaktionsplan Alsdorf	28
10 Kosten und Fördermöglichkeiten.....	32
11 Überprüfung der Maßnahmen	32
Literaturverzeichnis	33
Anhang	

Abbildungsverzeichnis

Bild 2.1:	schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung gemäß /LAI 2022/	5
Bild 3.1:	Übersicht über das Straßennetz im Untersuchungsgebiet Alsdorf	7
Bild 3.2:	Kfz-Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet Alsdorf (DTV Kfz in Kfz/24h).....	10
Bild 6.1:	Lärmkarten 4. Stufe 2022, 24h-Pegel (L_{DEN}) /LANUV 2022/	15
Bild 6.2:	Lärmkarten 4. Stufe 2022, Nachtpegel (L_{Night}) /LANUV 2022/	16
Bild 9.1:	Lärmminderungspotenziale möglicher Maßnahmen	25
Bild 9.2:	Übersichtsdarstellung der einzelnen Streckenabschnitte für die Steckbriefe	28

Tabellenverzeichnis

Tab. 3.1:	Kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung 4. Stufe 2022 mit durchschnittlich täglicher Verkehrsbelastung.....	9
Tab. 6.1:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Alsdorf.....	17
Tab. 6.2:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Alsdorf	17
Tab. 6.3:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Alsdorf	17
Tab. 6.4:	geschätzte Anzahl der Personen mit gesundheitlichen Auswirkungen in der Stadt Alsdorf.....	17
Tab. 9.1:	Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung bzw. Kartierungsgrenze nach 34. BImSchV	29
Tab. 9.2:	Lärmminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Autobahn A 44	30
Tab. 9.3:	Lärmminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Bundesstraße B 57	30
Tab. 9.4:	Lärmminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Landesstraßen L 240, L 47 und L 136.....	30

1 Anlass und Ziel der Lärmaktionsplanung

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

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

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

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

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

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

Die Stadt Alsdorf ist im Rahmen der 4. Stufe zur Aufstellung und Umsetzung eines Lärmaktionsplans verpflichtet.

2 Ablauf der Lärmaktionsplanung

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

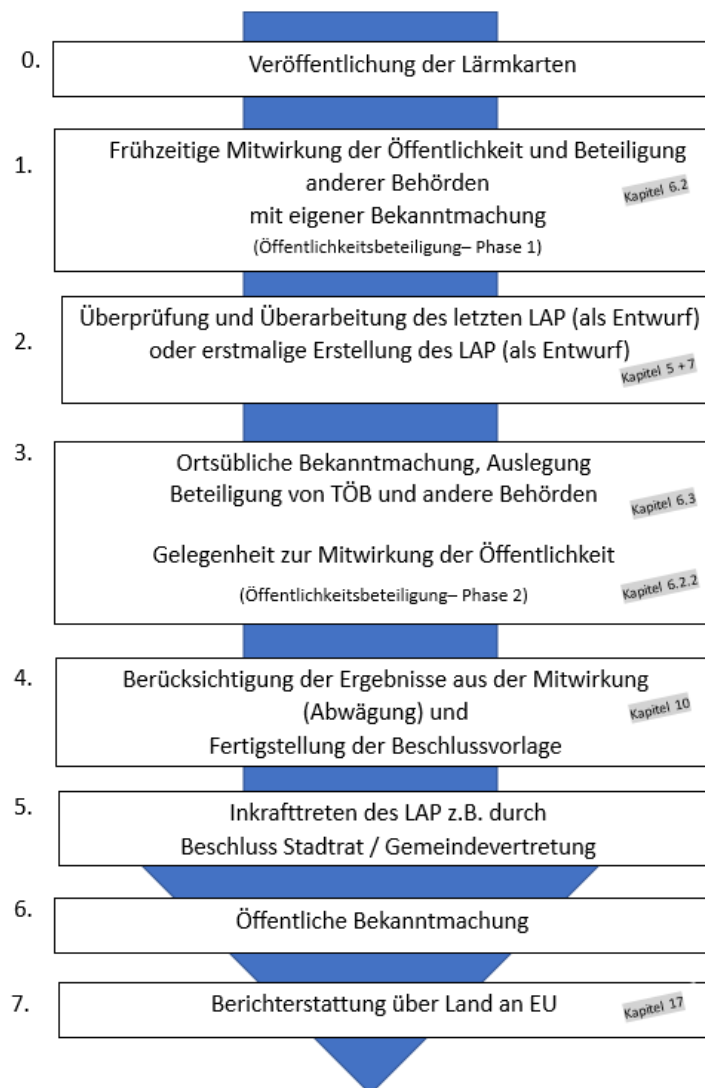


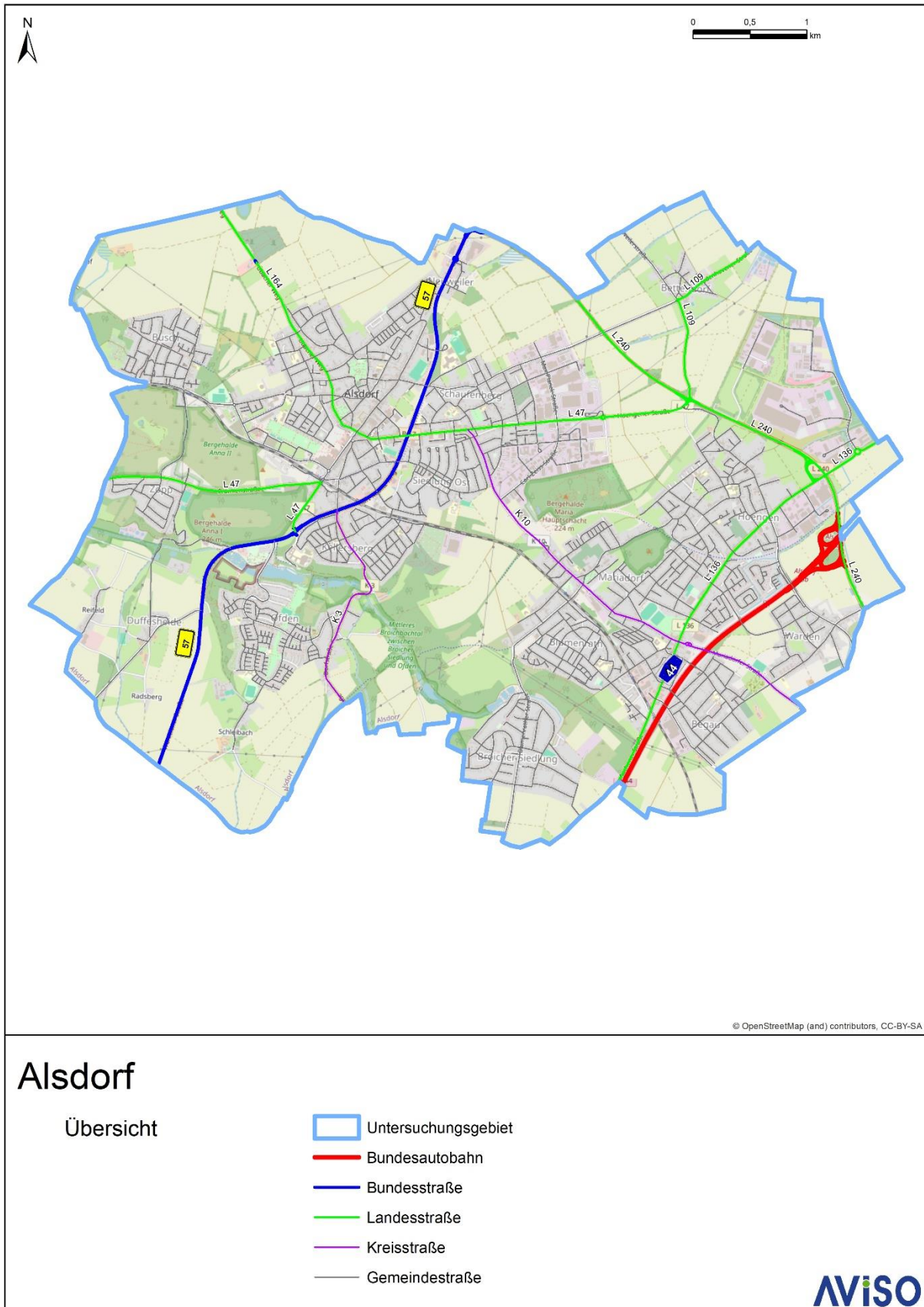
Bild 2.1: schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung gemäß /LAI 2022/

3 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Alsdorf ist eine mittlere, kreisangehörige Stadt im nördlichen Teil der Städteregion Aachen, die im Nordosten an den Kreis Düren grenzt. Sie hat 48.328 Einwohner (Stand: 31.12.2022, Quelle: <https://www.it.nrw/>) und gehört zum Regierungsbezirk Köln. Das Stadtgebiet erstreckt sich über eine Fläche von ca. 3.168 ha. Die stark vom Strukturwandel geprägte Stadt Alsdorf liegt zwischen den Oberzentren Aachen und Düsseldorf und verfügt über die Autobahnanschlussstelle Alsdorf (5b) über einen direkten Anschluss an die BAB A 44. Weiterhin ist die Stadt Alsdorf über die B 57 (Aachen-Mönchengladbach) an das überregionale Straßennetz angebunden.

Alsdorf liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums.

Das Untersuchungsgebiet ist im folgenden Bild 3.1 dargestellt.



Alsdorf

Übersicht

- Untersuchungsgebiet
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Bild 3.1: Übersicht über das Straßennetz im Untersuchungsgebiet Alsdorf

3.1 Hauptverkehrsstraßen

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

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

Die Lärmkarten der 4. Stufe wurden durch das LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen) mit den neuen EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, um die Ergebnisse der Lärmkartierungen zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar zu machen. Für die Berechnung wurden laut LANUV „Daten aus 2021 verwendet. Die Verkehrsmengen wurden so angepasst, dass die Lärmkarten nicht durch die Corona-Situation verfälscht werden.“ /LANUV 2022/.

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

Die kartierten Hauptverkehrsstraßen mit der entsprechenden Verkehrsbelastung sind in Tab. 3.1 aufgeführt. Die höchstbelastete kartierte Straße ist in Alsdorf die A 44 zwischen den Anschlussstellen Begau und Alsdorf (5b) mit einer jahresmittleren Verkehrsbelastung von 52.359 Kfz/24h. Dahinter folgen die L 240 mit 28.409 Kfz/24h und die B 57 (Würselener Straße) mit 20.179 Kfz/24h.

Um die Maßnahmenplanung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu erleichtern, stellt die LUBW (Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg) ihren Kommunen neben der Lärmkartierung gemäß 34. BImSchV auch Berechnungsergebnisse nach den RLS-19 zur Verfügung /VMBWL 2023/. Dadurch wird die Maßnahmenplanung und -umsetzung deutlich erleichtert und beschleunigt, da die bisher erforderliche Neuberechnung insbesondere für

straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entfällt. Dieses Verfahren würde auch für Kommunen in NRW eine Verbesserung der Maßnahmenplanung bedeuten.

Tab. 3.1: Kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung 4. Stufe 2022 mit durchschnittlich täglicher Verkehrsbelastung

Name	Streckenabschnitt	Verkehrsbelastung	
		DTV [Kfz/24h]	Mio. Kfz/a
A 44	AS Begau bis AS Alsdorf (5b)	52.359	19,1
L 240	L 240 (A 44 bis Jülicher Straße)	28.409	10,4
B 57	Würselener Straße (Stadtgrenze bis Heidweg)	20.179	7,4
L 47	Luisenstraße	18.294	6,7
B 57	Kurt-Koblitz-Ring (Broicher Straße bis Luisenstraße)	17.628	6,4
L 240	L 240 südöstl. A 44	16.868	6,2
B 57	Kurt-Koblitz-Ring (Luisenstraße bis L 240)	14.794	5,4
B 57	Kurt-Koblitz-Ring (Heidweg bis Broicher Str.)	14.436	5,3
L 240	L 240 (B 57 bis L 47)	13.509	4,9
L 136	Jülicher Straße	11.018	4,0
L 47	Hoengener Straße	8.869	3,2
L 47	Würselener Straße / Prämienstraße	8.843	3,2
L 240	L 240 (Jülicher Straße bis L 47)	8.220	3,0

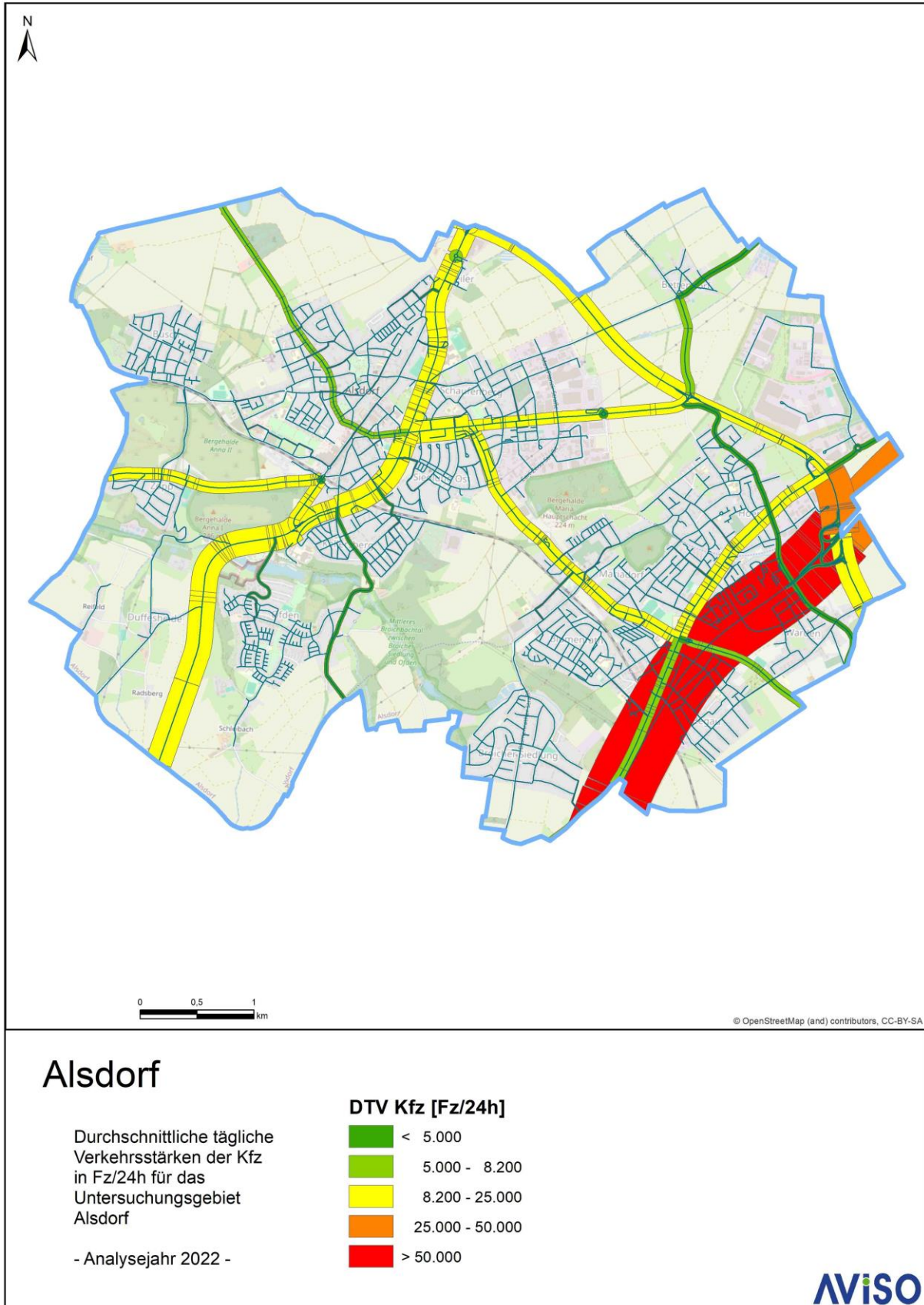


Bild 3.2: Kfz-Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet Alsdorf (DTV Kfz in Kfz/24h)

3.2 Haupteisenbahnstrecken

Die Lärmkartierung für Haupteisenbahnstrecken fällt in die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn, <http://www.eba.bund.de>).

Haupteisenbahnstrecken sind gemäß 47b BImSchG Schienenwege mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.

Für die Stadt Alsdorf wurde in der Folge kein Schienenverkehrslärms kartiert.

3.3 Großflughafen

Als „Großflughafen“ wird gemäß BImSchG ein Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr bezeichnet (der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen). Der Forschungsflugplatz Aachen-Würselen (früher: Flugplatz Aachen-Merzbrück) fällt danach nicht unter die Kategorie „Großflughafen“.

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

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

3.4 Gewerbe- und Industriegebiete

Gemäß 34. BImSchV sind Lärmkarten für Industrie- oder Gewerbegebiete nur für Ballungsräume (> 100.000 Einwohner) zu erstellen. Für das Stadtgebiet Alsdorf sind daher keine Industrieanlagen kartiert und somit auch keine Lärmaktionsplanung zu erstellen.

4 Zuständige Behörde

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

Stadt Alsdorf

Hubertusstr.17

52477 Alsdorf

Telefon: 02404 500

E-Mail: info@alsdorf.de

www.alsdorf.de

Gemeindeschlüssel: 05 334 004

Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: DE_NW_05334004

4.1 Ort der Veröffentlichung

Veröffentlichung im Internet:

www.alsdorf.de

5 Rechtlicher Hintergrund

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

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

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

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

Day (6.00 Uhr - 18.00 Uhr),

Evening (18.00 Uhr - 22.00 Uhr)

Night (22.00 Uhr - 06.00 Uhr)

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

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

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

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

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

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

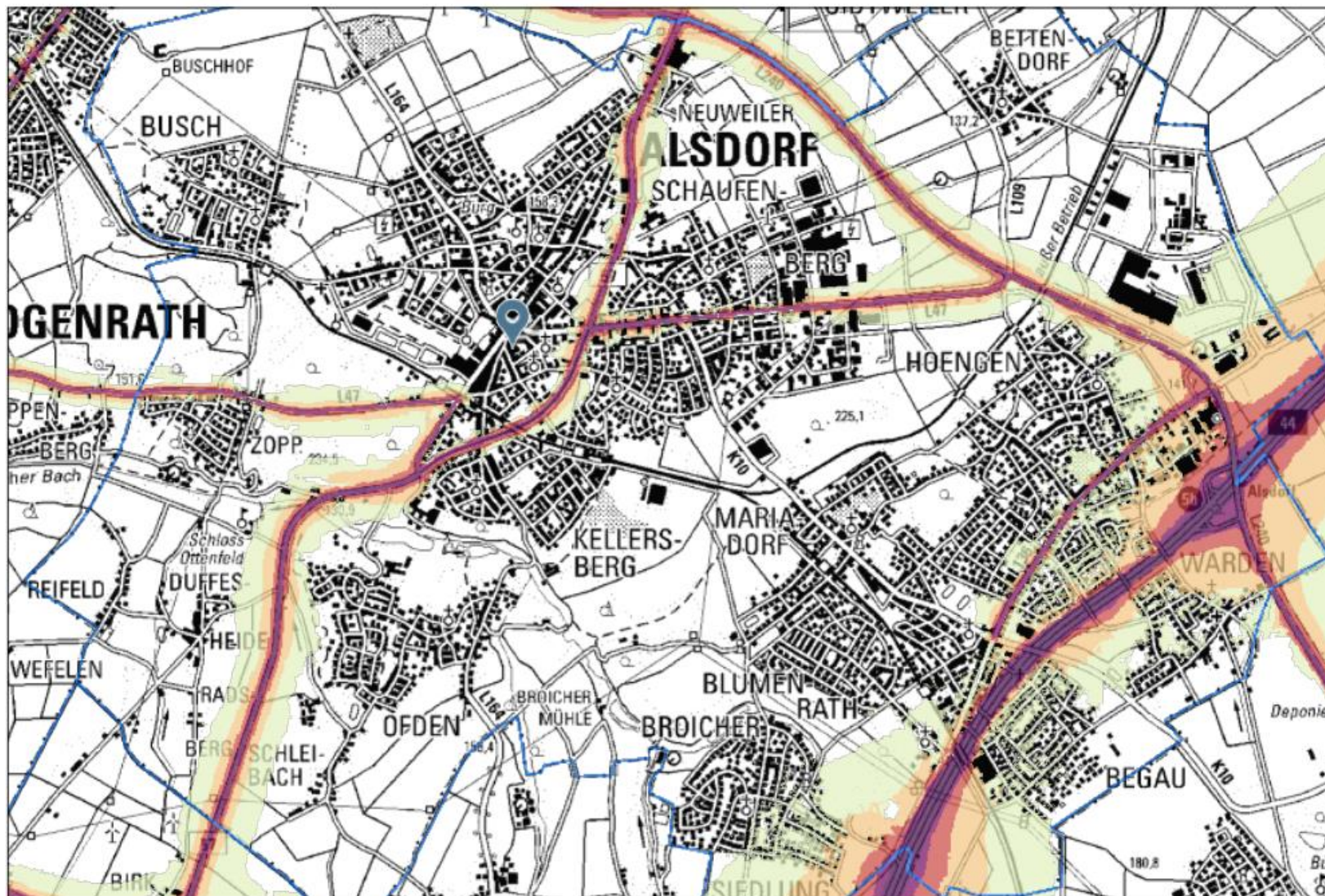
.

6 Ergebnisse der Lärmkartierung Stufe 4

Im Folgenden werden die Lärmkarten aus der Lärmkartierung Stufe 4 des LANUV 2022 dargestellt. Die Anzahl der Betroffenen wird in den Tabellen Tab. 6.1 bis Tab. 6.3 aufgeführt /LANUV 2022/.

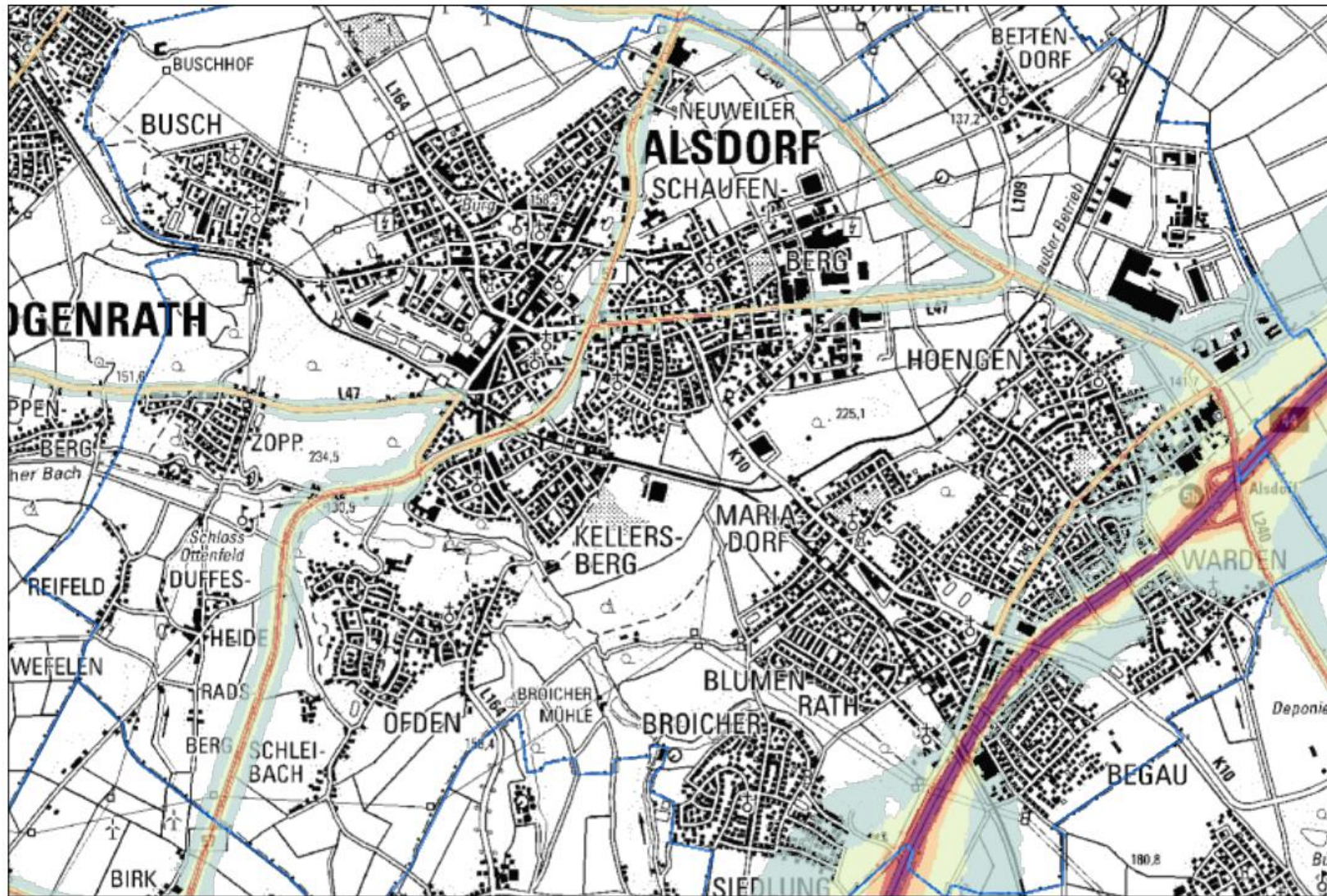
Aktuell sind in der Lärmkartierung Stufe 4 des LANUV für die folgenden Bereiche der Stadt Alsdorf Lärmwerte ausgewiesen:

- A44
- B57 Würselener Straße / Kurt-Koblitz-Ring
- L136 Jülicher Straße (Mariadorf / Hoengen)
- L47 Luisenstraße / Hoengener Straße (Schaufenberg)
- L47 Würselener Straße / Prämienstraße (Kellersberg / Zopp)
- L240



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

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



Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



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

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

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

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

In Alsdorf ist nur die Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen von Relevanz. Berücksichtigt wurde die Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Hauptverkehrsstraßen (gemäß BImSchG) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht.

Tab. 6.1: *Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Alsdorf*

L _{DEN} [dB(A)]	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	3873	1400	851	970	5

L _{Night} [dB(A)]	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	2039	970	999	5	0

Tab. 6.2: *Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Alsdorf*

L _{DEN} [dB(A)]	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	7,83	2,01	0,41

Tab. 6.3: *Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Alsdorf*

L _{DEN} [dB(A)]	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	3378	868	2
Schulgebäude	6	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Neben den Belastetenzahlen nach BEB wurden im Rahmen der Lärmkartierung /LANUV 2022/ außerdem Angaben zu den gesundheitlichen Auswirkungen gemacht. Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen mit der Anzahl der stark Belästigten, stark Schlafgestörten und ischämischen Herzkrankheiten erfolgte entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie und ist in Tab. 6.4 aufgeführt

Tab. 6.4: *geschätzte Anzahl der Personen mit gesundheitlichen Auswirkungen in der Stadt Alsdorf*

Gesundheitliche Auswirkungen	Starke Belästigungen	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Anzahl der Belasteten	1234	271	2

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen nach /MUNV NRW 2023/ auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Die Lärmkartierung Stufe 4 für die Stadt Alsdorf weist für das Stadtgebiet (s. Tab. 6.1) 970 Menschen mit ganztägig sehr hohen Belastungen (L_{DEN} 70 dB(A)-74dB(A)) und 5 Menschen mit Belastungen $L_{DEN} \geq 75$ dB(A) aus. Nachts sind 999 Menschen sehr hohen Belastungen (L_{Night} 60 dB(A)-64dB(A) und 5 Menschen Belastungen über 65dB(A) ausgesetzt.

Darüber hinaus wurden Betroffenheiten von 851 Menschen mit ganztägig hohen Belastungen (L_{DEN} 65dB(A)-69 dB(A)) und 970 Menschen mit nachts hohen Belastungen (L_{Night} 55 dB(A)-59 dB(A)) ermittelt.

Insgesamt sind 0,41 km² der Gemeindefläche von Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 75$ dB(A) und 2,01 km² von Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) betroffen (s. Tab. 6.2).

868 Wohnungen sind von Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) betroffen. Lärmbelastungen ≥ 75 dB(A) wurden an 2 Wohnungen festgestellt. Belastungen ≥ 55 dB(A) für sonstige Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Schulen) liegen an 6 Schulgebäuden vor (vgl. Tab. 6.3).

7 Ruhige Gebiete

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

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

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

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

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

8 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

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

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

Die Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I in der Stadt Alsdorf erfolgte über das NRW-Beteiligungsportal (<https://beteiligung.nrw.de/portal/hauptportal/startseite>). Dort wurden die Lärmkarten und die Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung in der Zeit vom 06.02.2024 bis einschließlich 07.03.2024 zur Einsicht bereitgestellt. Anregungen zur Lärmaktionsplanung der Stufe 4 konnten direkt über die Beteiligungsplattform, per E-Mail, telefonisch oder persönlich bei einem Termin zur Öffentlichkeitsbeteiligung, der am 28.02.2024 im großen Sitzungssaal des Rathauses stattfand, eingereicht werden.

Insgesamt wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I 34 Eingaben von Bürgern über das NRW-Beteiligungsportal dokumentiert. Dabei handelt es sich um 30 Meldungen und 4 Kommentare zu abgegebenen Meldungen. Die meisten Meldungen wurden zu Lärmproblemen, die von der A 44 ausgehen, gemacht. Insgesamt wurden 20 Meldungen zur A 44 als Lärmquelle abgegeben. Davon betreffen 10 Meldungen den Ortsteil Warden, 8 Meldungen den Ortsteil Begau und jeweils eine Meldung die Ortsteile Hoengen bzw. Broicher Siedlung.

Fünf Meldungen wurden zur Luisenstraße abgegeben, dazu wurde auch ein zustimmender Kommentar abgegeben. Vier Meldungen betreffen die L 240 als Hauptlärmquelle, in einer Meldung ist zusätzlich die L 136 als Lärmquelle benannt.

Zwei weitere Meldungen beziehen sich auf bislang nicht kartierte Straßen. Dies ist zum einen die Konrad-Adenauer-Straße, zu deren Meldung zusätzlich zwei Kommentare abgegeben wurden, bei der es sich um eine nicht kartierte Straße handelt und die geschilderten Lärmprobleme nicht auf Umgebungslärm gem. BImSchG zurückzuführen sind. Eine weitere Meldung betrifft die Alfred-Brehm-Straße im Ortsteil Ofdon, bei der es hauptsächlich um Hol-/Bringverkehre der dortigen Schule geht.

Zusätzlich zu den Eingaben über das NRW-Beteiligungsportal wurde eine E-Mail und eine persönliche Meldung am Beteiligungstermin eingebracht. Die vollständigen Eingaben der Bürger sind in Anhang B aufgeführt. Eine der Meldungen betrifft die ebenfalls bisher nicht

kartierte Eschweiler Straße. Diese soll in der 5. Stufe in die Lärmkartierung aufgenommen werden (vgl. Kap. 9.5).

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gehen somit folgende Belastungsschwerpunkte hervor:

A 44 im Bereich Begau und Warden

L 47 Luisenstraße / Hoengener Straße

L 240 im Bereich des OT Hoengen

L 47 Prämienstraße am Ortsausgang Zopp

Häufig stört Anwohner weniger der gleichmäßige Grundpegel des Verkehrsgeräusches, sondern besonders einzelne Lärmspitzen (insbesondere in der Nacht), die z. B. durch das Aufheulen eines Motors, eine rücksichtslose Fahrweise oder manipulierte Auspuffanlagen verursacht werden.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat im Rahmen eines Messprogramms überprüft, ob die geltenden internationalen Geräusch-Zulassungsvorschriften für Kfz extreme Lärmemissionen unterbinden¹. Dabei wurde festgestellt, dass verschiedene fabrikneue Motorräder und Sportwagen, die die Zulassungsvorschriften einhielten, bei den Messungen außerhalb des Typprüfbereichs der Zulassung um 20 dB und mehr lauter waren als beim Betriebszustand, der für die Typprüfung maßgeblich ist. Das UBA fordert daher, dass die Hersteller von Motorrädern und Autos in die Pflicht genommen werden, ihre Fahrzeuge so leise zu bauen, wie es der Stand der Technik zulässt und schlägt daher vor, dass die Typprüfvorschriften um einen Geräuschdeckel erweitert werden, der die Geräusche im gesamten Kennfeld des Fahrzeugs begrenzt, um die besonders lauten Lärmemissionen wirksam unterbinden zu können. Dieser Vorschlag wäre in den gesetzlichen Vorgaben umzusetzen, um einen Teil der o. g. Lärmspitzen zu mindern. An dieser Stelle sind die politischen Vertreter gefragt, auf eine Umsetzung entsprechender gesetzlicher Vorgaben hinzuwirken. Die Grundlage für Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung bilden berechnete durchschnittliche Immissionspegel; einzelne gemessene Spitzenbelastungen hingegen sind aktuell nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, obgleich gerade auch hiervon spürbare Lärmbeeinträchtigungen - insbesondere während der Nachtruhe - ausgehen können. Daher wird eine Überprüfung des Bewertungsverfahrens für Verkehrslärm dahingehend angeregt, ob und inwieweit einzelne Lärmspitzen gebührend Berücksichtigung finden sollten.

Für Anwohner, die sich durch eine vermeintlich manipulierte Abgasanlage belästigt fühlen, ist die Polizei in der Regel der richtige Ansprechpartner. Sie kann eine Geräuschprüfung bei Pkw im Rahmen von Verkehrskontrollen durchführen und so eine Überschreitung des zulässigen Standgeräusches durch eine ggf. unzulässige technische Änderung feststellen. Auf dieses Instrumentarium sollte durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit hingewiesen werden, auch um Lärmverursacher zu sensibilisieren.

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/laute-motorraeder-pkw-sorgen-zunehmend-fuer>
April 2024

8.1 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erhielt die Öffentlichkeit die Möglichkeit, auch Maßnahmenvorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen. Diese wurden ausgewertet und zusammengefasst.

Folgende Maßnahmenvorschläge gehen aus den Meldungen der Bürger hervor:

Für die A 44:

- (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44 nach zurückliegenden Rückschnitten/Rodungen
- Erneuerung / Erhöhung / Verlängerung der Lärmschutzwand südl. der A 44
- Tempolimit auf der A 44

Am häufigsten wurde eine Wiederaufforstung entlang der A 44 als Maßnahme genannt und die Rückschnitte, Abholzung und Rodung der Bepflanzung kritisiert.

Für die L 47 (Luisenstraße):

- Tempolimit 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung
- Umleitung des Verkehrs (durch Einbahnstraßenregelung, Ausweisung als Fahrradstraße oder eine neue Umgehungsstraße)
- Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen

Für die L 47 (Prämienstraße)

- Tempolimit am Ortsausgang Zopp (50 km/h)

Für die L 240

- Lärmschutzwand
- Tempolimit

Eschweilerstraße (nicht kartiert)

- Aufnahme in die Lärmkartierung
- Tempolimit 30 km/h mit Geschwindigkeitsüberwachung
- Umleitung des Verkehrs

9 Maßnahmen

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

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

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

9.1 Überblick über mögliche Maßnahmen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.2 Lärminderungspotenzial möglicher Maßnahmen

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

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

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

Eine Änderung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) ist gerade wahrnehmbar, während eine Änderung um 10 dB(A) einer Verdopplung bzw. Halbierung der empfundenen Lautstärke entspricht².

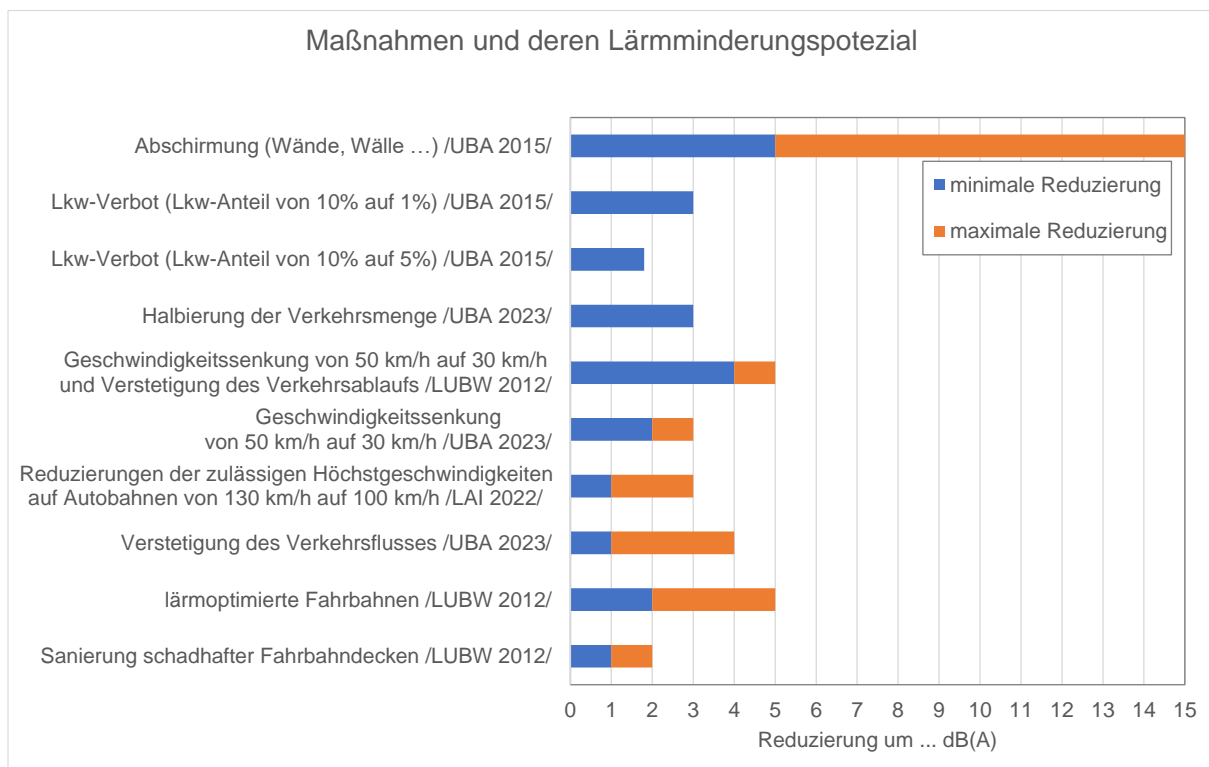


Bild 9.1: Lärminderungspotenziale möglicher Maßnahmen

9.3 Bereits umgesetzte oder konkret geplante Maßnahmen

Autobahn A 44

Nach Angabe der /AUTOBAHN GMBH 2024/ ist eine Sanierung der Fahrbahndeckschicht im Bereich der A44 zwischen den Anschlussstellen Broichweiden und Alsdorf (km 14+500 bis ca. km 18+850) mit einem Splittmastixasphalt vorgesehen. Die Umsetzung ist in 2025/2026 geplant.

Die Fahrbahn zwischen den Anschlussstellen Alsdorf und Aldenhoven (km 18+850 bis ca. 24+500) wurde in den Jahren 2022 und 2023 mit einem Splittmastixasphalt bereits erneuert. Der Splittmastixasphalt bewirkt nach Angabe der /AUTOBAHN GMBH 2024/ eine

² <https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/laerm/geraeusche/grundlagen-der-wahrnehmung-wirkung-und-beurteilung>

Lärminderung von etwa 2 dB(A). Für die nächsten Jahren ist eine Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen nicht geplant.

Entlang der A 44 sind Lärmschutzeinrichtungen bereits vorhanden. Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ging mehrfach Kritik an der Dimensionierung und dem Zustand der Lärmschutzeinrichtungen insbesondere im Bereich des Ortsteils Warden hervor.

Bundes- und Landesstraßen

Nach Angaben von /STRASSEN.NRW 2024/ gab es für die Bundes- und Landesstraßen in Alsdorf seitens Straßen.NRW in den letzten Jahren keine Planungen für die bauliche Herstellung von Lärmsanierung oder lärmindernden Maßnahmen.

Straßen.NRW wird im Jahr 2024 die L47 zwischen Dachser-Kreisel und der L 240 sanieren, der Abschnitt von der B 57 bis zum Kreisverkehr wurde in den letzten Jahren bereits saniert. Da Straßen.NRW nach eigener Angabe grundsätzlich Beläge mit mind. 2 dB Lärminderung einbaut, ist der Streckenzug somit dann komplett zu diesen Bedingungen saniert.

Weitere straßenbauliche Maßnahmen an den Bundes- und Landesstraßen in Alsdorf sind durch Straßen.NRW derzeit nicht vorgesehen und wurden auch in den vergangenen 5 Jahren nicht durchgeführt.

Planungen der Stadt Alsdorf

Das Ziel der Stadt Alsdorf ist eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung als wichtiger Baustein zur Verbesserung der Lebensqualität für die Bevölkerung und zur Erhöhung der Attraktivität als Lebens- und Wirtschaftsstandort. Hierfür soll vor dem Hintergrund der Mobilitätswende eine klimafreundliche Mobilität – angefangen vom Fuß- und Radverkehr bis hin zum öffentlichen Verkehr und vernetzter Mobilitätsangebote – systematisch ausgebaut werden (Quelle: <https://alsdorf.de/>). Dazu wird seit dem Frühjahr 2023 ein Mobilitätskonzept entwickelt. Eines der grundlegenden Ziele des Mobilitätskonzeptes ist die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten. Dazu zählen insbesondere der Ausbau des ÖPNV, hochwertige Fuß- und Radverkehrsnetze, flexible, digitale und vernetzte Mobilitätsangebote sowie die Elektrifizierung des Mobilitätssystems. All diese Maßnahmen wirken sich positiv auf die Lärmbelastung aus.

Gleiches gilt für verkehrliche Maßnahmen zum Klimaschutz. Das Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Alsdorf wurde im Rahmen des Interkommunalen Klimaschutzmanagements in der Städteregion Aachen gemeinsam mit den Nachbarkommunen entwickelt. Dieses enthält einen Maßnahmenkatalog, der auch Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement enthält, die eine Reduzierung des MIV zum Ziel haben. Gleichzeitig bewirken solche Maßnahmen auch eine Reduzierung des Straßenverkehrslärms

Grundsätzlich wirken Maßnahmen, die eine Veränderung des Modalsplit bzw. eine Reduzierung des MIV erzielen, gleichzeitig auch lärmindernd.

Langfristig kann die RegioTram (<https://regiotram-aachen.de/>), die eine Verbindung zwischen Hauptbahnhof Aachen über Würselen und Alsdorf bis nach Baesweiler schaffen soll, dazu beitragen.

Alsdorf ist Teil des städteregionalen Fahrrad-Knotenpunktsystems, das die Kommunen der Städteregion Aachen und die angrenzenden Gemeinden in Belgien und den Niederlanden verbindet. Die Stadt Alsdorf ist außerdem an das Radwegenetz NRW angeschlossen und unterstützt mit dem „STADTRADELN“ des Klima-Bündnis eine der weltweit größten Fahrradkampagnen. Bei Planungen werden die Belange des Radverkehrs stets berücksichtigt. Über den Radwegebeauftragten der Stadt steht Radfahrern ein eigener Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Stadt Alsdorf ist Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW, einem Unterstützungsnetzwerk, das Kommunen dabei berät und begleitet, nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Im Fokus stehen dabei sowohl das betriebliche Mobilitätsmanagement bei der Verwaltung selbst als auch die Entwicklung von Maßnahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement.

Die Stadt Alsdorf berücksichtigt im Rahmen der Bauleitplanung auch die Belange des Lärmschutzes und fordert bei Bedarf Maßnahmen zum Lärmschutz im Genehmigungsverfahren ein.

9.4 Weitere / langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

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

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

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

9.5 Maßnahmen für den Lärmaktionsplan Alsdorf

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

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

Zu jedem Kartenausschnitt in den Steckbriefen wurde anhand der Daten aus /LANUV 2023/ eine Analyse der Betroffenheiten durchgeführt, die eine Ermittlung von Lärmschwerpunkten bzw. Hot-Spot-Bereiche ermöglicht und Bereiche mit einer hohen Anzahl von Betroffenen in Verbindung mit hohen Lärmpegeln identifizieren lässt. Die Steckbriefe dienen somit auch als Grundlage zur Maßnahmenfindung, deren Ergebnis jedem Steckbrief beigelegt wurde. Die Einteilung der Streckenabschnitte ist in Bild 9.2 dokumentiert.

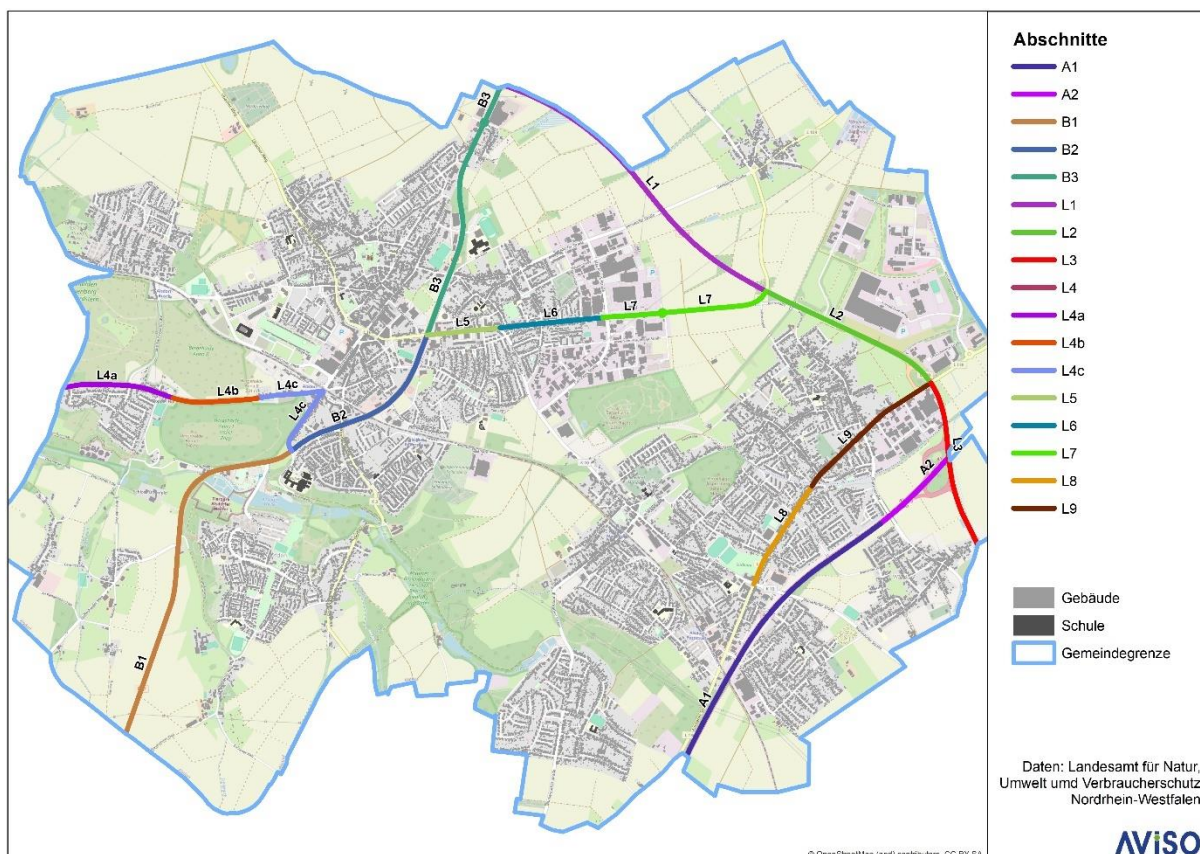


Bild 9.2: Übersichtsdarstellung der einzelnen Streckenabschnitte für die Steckbriefe

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

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

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

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

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

Zusammenfassend sind die vorgeschlagenen Maßnahmen je Streckenabschnitt in den folgenden Tabellen aufgeführt. Die ausführlichen Steckbriefe für jeden kartierten Streckenabschnitt befinden sich in Anhang A. Die Nummerierung der Abschnitte entspricht der Beschriftung in Bild 9.2. Für einige Streckenabschnitte werden passive Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen, da hier aufgrund geringer Betroffenheiten oder anderer Randbedingungen die Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Maßnahmen sehr eingeschränkt sind. Die farbliche Kennzeichnung aus Tab. 9.1 wird entsprechend der erreichten Pegelklasse auf die Streckenabschnitte in Tab. 9.2, Tab. 9.3 und Tab. 9.4 übertragen. Da die Straßenbaulast für alle kartierten Streckenabschnitte nicht bei der Stadt Alsdorf, sondern bei Straßen.NRW bzw. der Autobahn GmbH liegt, werden die Maßnahmenvorschläge jeweils als Prüfauftrag formuliert.

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

Straßennr.	Abschnitt	Maßnahme
A 44	A1	<ul style="list-style-type: none"> Sanierung der Fahrbahndeckschicht Empfehlung (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44 Prüfung und ggf. Anpassung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung südl. der A 44 Prüfung eines Tempolimits auf der A 44 Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
	A2	<ul style="list-style-type: none"> Sanierung der Fahrbahndeckschicht Empfehlung (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44 Prüfung und ggf. Anpassung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung südl. der A 44 Prüfung eines Tempolimits auf der A 44 Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)

Für die Abschnitte der A 44 wird empfohlen, zusätzlich zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf beispielsweise 120 km/h tagsüber und 100 km/h nachts umsetzbar ist.

Tab. 9.3: Lärminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Bundesstraße B 57

Straßennr.	Abschnitt	Maßnahme
B 57	B1	Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
	B2	Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
	B3	Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)

Tab. 9.4: Lärminderungsmaßnahmen für die Streckenabschnitte der Landesstraßen L 240, L 47 und L 136

Straßennr.	Abschnitt	Maßnahme
L 240	L1	keine
	L2	keine
	L3	Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)
L 47	L4a	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h in der gesamten Ortsdurchfahrt Zopp Prüfung eines Tempolimits von 50 km/h von Ortsausgang Zopp bis Stadtgrenze bzw. Ortseingang Noppenberg
	L4b	keine
	L4c	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung Sanierung des Fahrbahnbelags auf Würselener Straße und Prämienstraße Prüfung Tempolimit 30 km/h für Würselener Straße und Prämienstraße
L 47	L5	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung Tempolimit 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen
	L6	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen
	L7	<ul style="list-style-type: none"> Fahrbahnsanierung östlich des Kreisverkehrs (vgl. Kap. 9.3) Prüfung eines Tempolimit von 30 km/h westlich des Kreisverkehrs und Geschwindigkeitsüberwachung
L 136	L8	Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h
	L9	Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h

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

Die höchsten Pegel an Wohngebäuden liegen im Einflussbereich des Abschnittes B1 der B 57. Hier wurden fünf Betroffene mit Belastungen ab 75 dB(A) für den L_{DEN} bzw. ab 65 dB(A) für den L_{Night} ermittelt. Sehr hohe Belastungen ($L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A)) sind jeweils für über 200 Betroffene an der Luisenstraße (L5), der Hoengener Straße (L6) und der Jülicher Straße (L8 und L9) ermittelt worden.

Für die A 44 ist eine Sanierung der Fahrbahndeckschicht zwischen den Anschlussstellen Broichweiden und Alsdorf in 2025/2026 geplant. Für die Bundes- und Landesstraßen in Alsdorf sind außer der Sanierung der Fahrbahn zwischen Dachser-Kreisel und L 240 keine Planungen lärmindernder Maßnahmen bekannt.

Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird eine Prüfung zur Förderung von Lärmschutzfenstern für die Streckenabschnitte der A 44 und der B 57 im Rahmen der Lärmsanierung vorgeschlagen. Zusätzlich wird als eine der in der Öffentlichkeitsbeteiligung am häufigsten genannten Maßnahmenvorschläge die Empfehlung einer Neubepflanzung entlang der A 44 aufgenommen. Als wichtigste Maßnahme für die innerörtlichen Streckenabschnitte der Landesstraßen L 47 (Prämienstraße, Würselener Straße, Luisenstraße, Hoengener Straße) und L 136 (Jülicher Straße) wird die Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Gemäß /UBA 2023/ kann durch eine derartige Maßnahme eine Reduktion von 2 dB(A) angenommen werden. Dadurch könnte nach einer Erstabschätzung der Betroffenenheiten am Streckenabschnitt L5 eine Reduktion der betroffenen Personen in der Pegelklasse für L_{DEN} ab 70 dB(A) bis 74 dB(A) von ca. 24% erzielt werden. Für den Streckenabschnitt L6 könnte eine Reduktion der Betroffenen in dieser Pegelklasse von ca. 38% erreicht werden. An den Streckenabschnitten L8 und L9 (Jülicher Straße) sind sogar Reduktionen der Betroffenen von 72% bzw. 57% erreichbar.

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

Dem Straßenbaulastträger (Straßen.NRW für L 136, L 47, L 240 und B 57 bzw. Autobahn GmbH für die A 44) werden die ermittelten lärmbelasteten Bereiche (wie in Tab. 9.2, Tab. 9.3 und Tab. 9.4) benannt. Der Straßenbaulastträger wird aufgefordert, die mitgeteilten möglichen Lärmsanierungsbereiche zu untersuchen bzw. bereits in der Vergangenheit durchgeführte Untersuchungen unter Verwendung der aktuellen Regelwerke (RLS-19) und der aktuellen Auslösewerte zur Lärmsanierung zu überarbeiten

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

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

Nach heutigem Kenntnisstand und den Daten aus dem städteregionalen Verkehrsmodell mit dem Bezugsjahr 2022 wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsstärke sowohl auf der Eschweiler Straße als auch auf dem Übacher Weg bzw. der Luisenstraße (westlich der B 57) zukünftig ebenfalls eine Verkehrsstärke von über 3 Mio. Fahrzeugen aufweisen wird. Für die nächste Stufe der Lärmkartierung (5. Stufe) sollen daher auch die Eschweiler Straße und der Übacher Weg / Luisenstr. (westl. der B 57) in der Lärmkartierung berücksichtigt werden.

10 Kosten und Fördermöglichkeiten

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

Im Zuge der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes können sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen gefördert werden, wenn die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt werden. Die Belastungsschwerpunkte auf der Bundesstraße B 57 und den Landesstraßen L 47 und L 136 liegen in der Baulast des Landes NRW (Straßen.NRW) bzw. für die A 44 beim Bund (Autobahn GmbH des Bundes).

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

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

11 Überprüfung der Maßnahmen

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

Literaturverzeichnis

AUTOBAHN GMBH 2024

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

LAI 2022

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

LANUV 2022

Bericht zur Lärmkartierung und Lärmkarten

<https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

LANUV 2023

Datendownload vom 22.12.2023 <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

LUBW 2012

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

MUNV NRW 2023

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

STRASSEN.NRW 2024

E-Mail von Straßen.NRW vom 08.01.2024 zu bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen auf den Bundes-/Landesstraßen in Alsdorf

STADT ALSDORF 2014

Interkommunales Klimaschutzmanagement StädteRegion Aachen, Endbericht für die Stadt Alsdorf, Alsdorf, März 2014

STADT ALSDORF 2011

Leitbild Stadt Alsdorf 2021, Alsdorf, Dezember 2011

SVK 2023

Leitbild zum Mobilitätskonzept; Stadt- Verkehrsplanungsbüro Kaulen – Aachen / München

UBA 2015

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

UBA 2021

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

UBA 2023

Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen
Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen
Umweltbundesamt Dessau-Roßlau, Juli 2023

RLS-19

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

VMBWL 2023

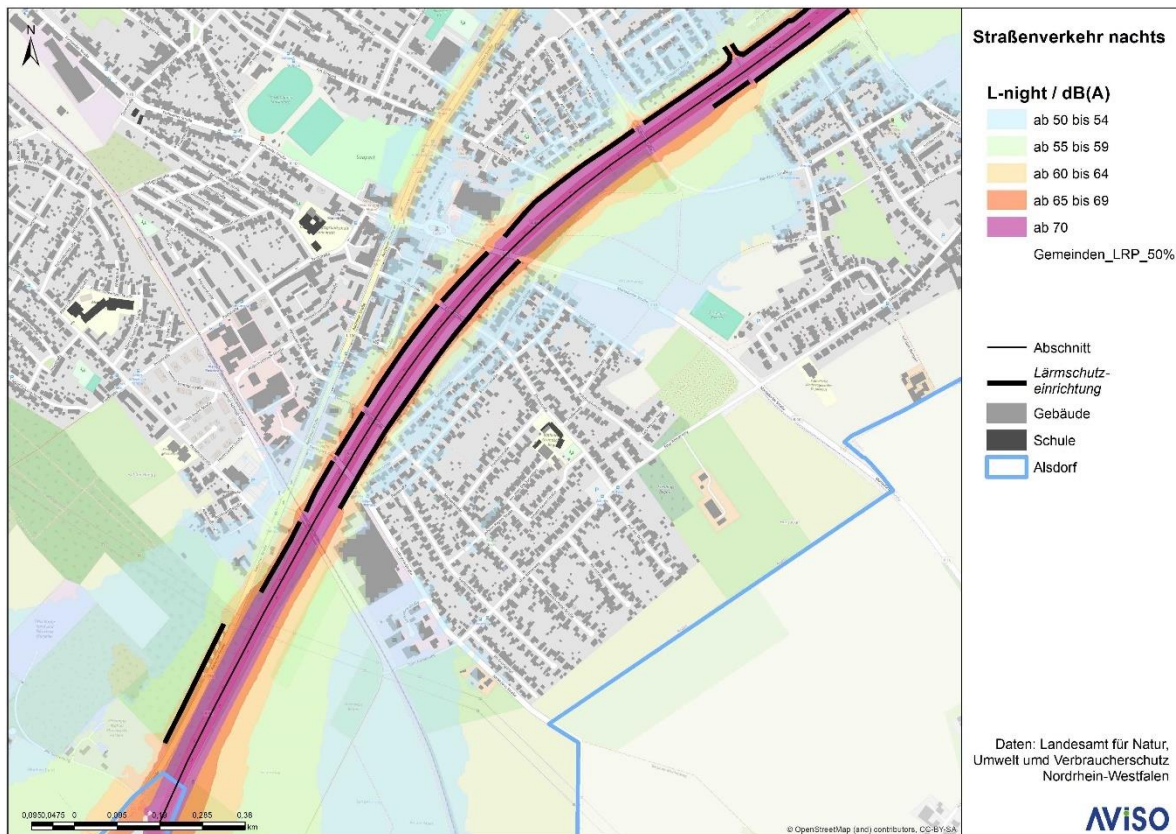
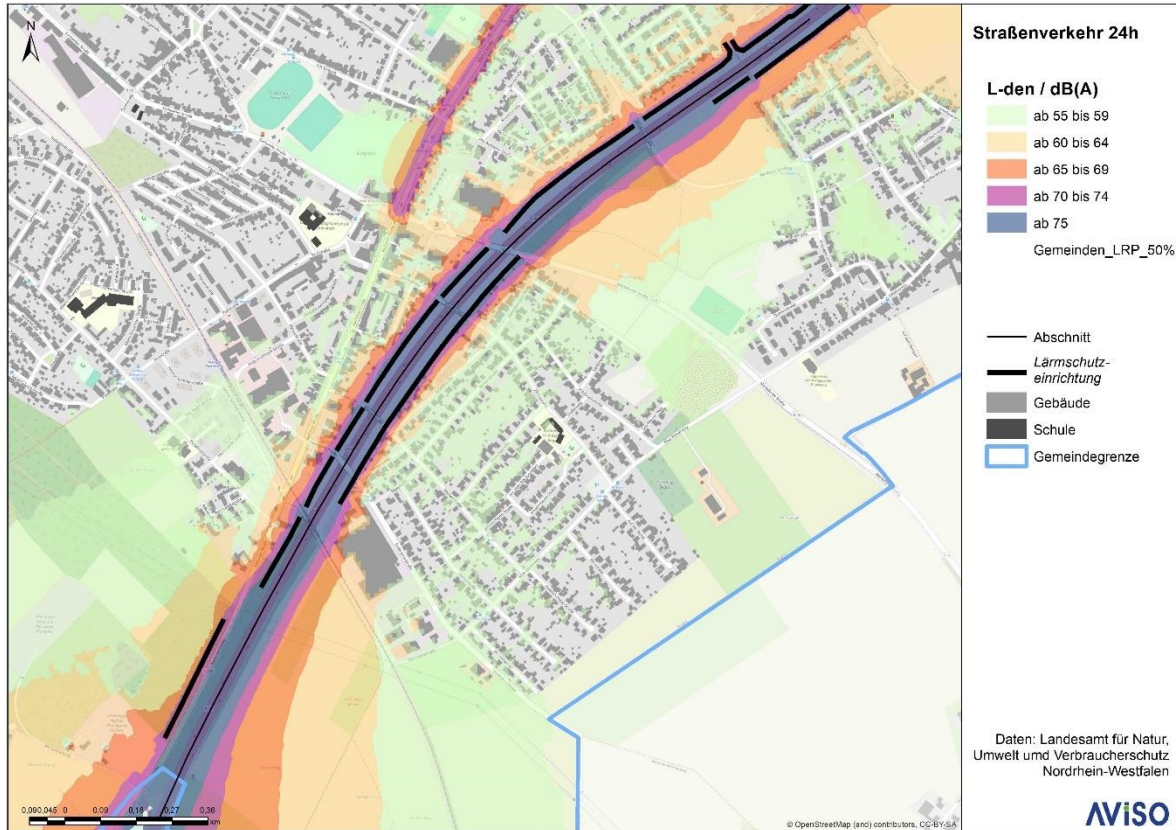
Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (VM4-8826-27/10/2), Stuttgart 08.02.2023

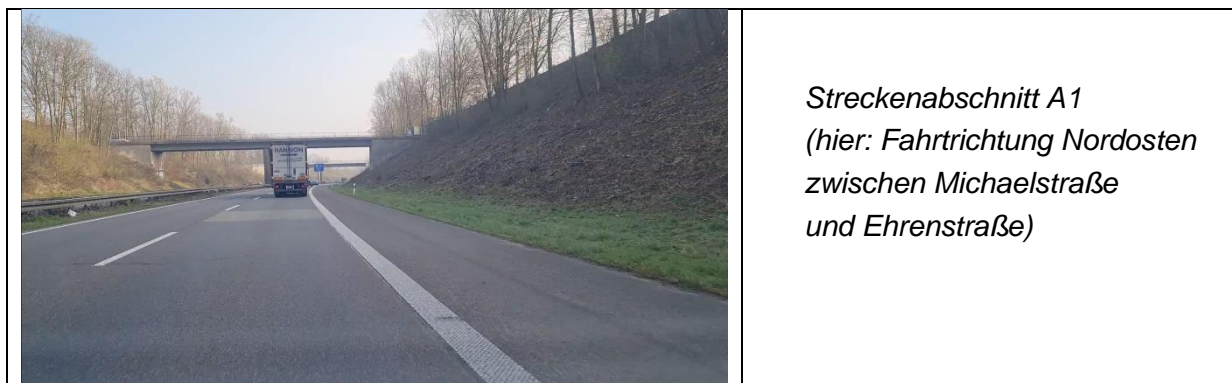
Anhang

Anhang A:

Steckbriefe für die kartierten Streckenabschnitte in Alsdorf

A 44 Abschnitt A1: südl. Stadtgrenze bis Brücke Goethestraße





*Streckenabschnitt A1
(hier: Fahrtrichtung Nordosten
zwischen Michaelstraße
und Ehrenstraße)*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	1.802
Anzahl Wohnungen	3.003
Anzahl Einwohner	5.707

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Richtgeschwindigkeit)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	52.359

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A1
ab 55 bis 59	1.620
ab 60 bis 64	614
ab 65 bis 69	175
ab 70 bis 74	136
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt A1
ab 50 bis 54	967
ab 55 bis 59	252
ab 60 bis 64	153
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt A1 der A 44

Bereits umgesetzte Maßnahmen

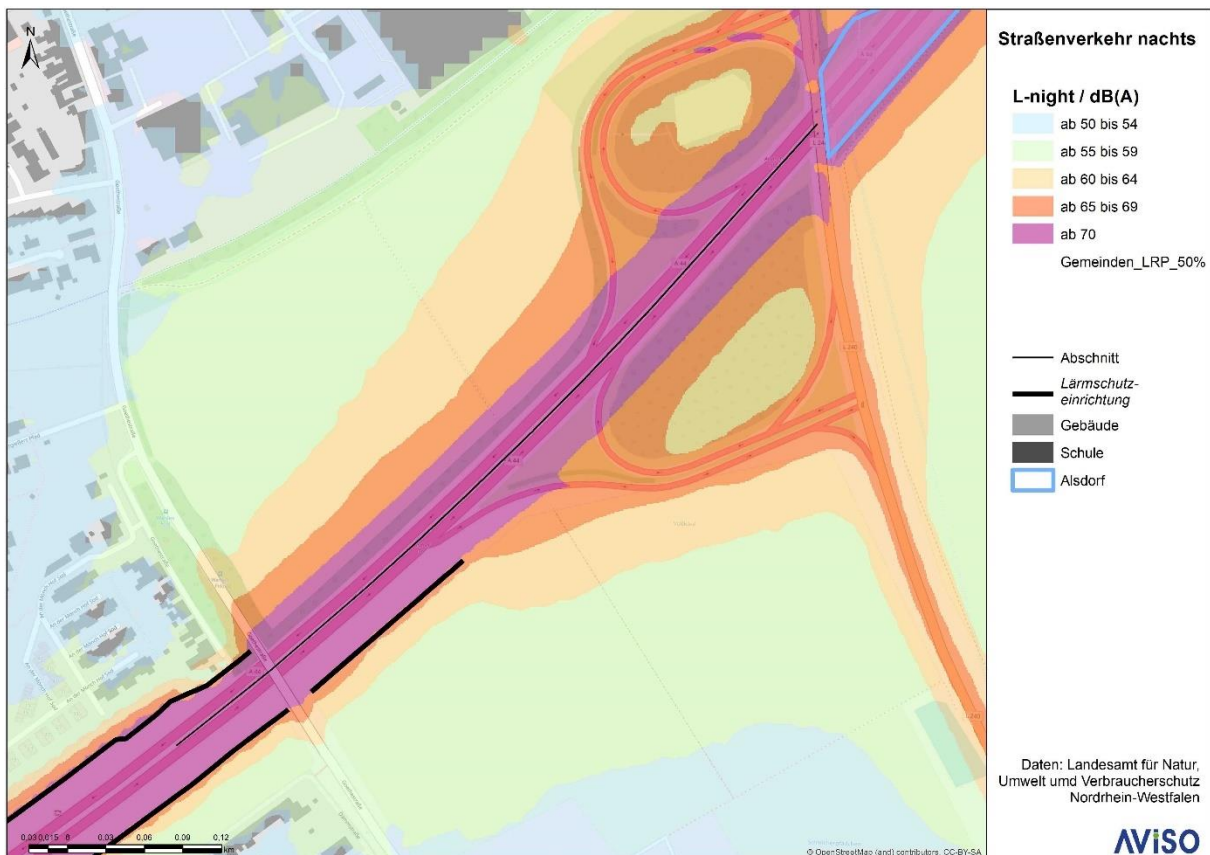
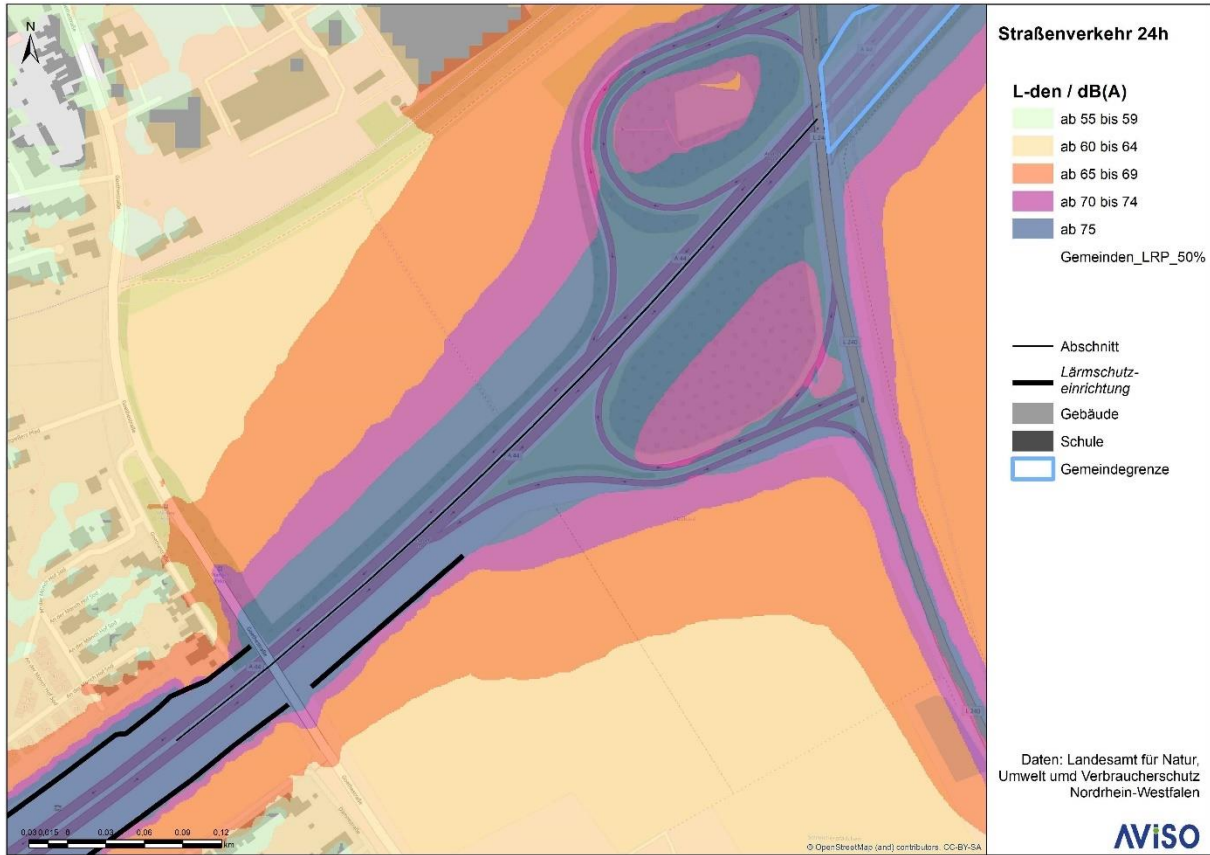
Lärmschutzeinrichtungen beidseitig vorhanden

Zukünftige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahndeckschicht (vgl. Kap. 9.3)
- Empfehlung (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44
- Prüfung und ggf. Anpassung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung insbesondere südlich der A 44
- Prüfung eines Tempolimits auf der A 44
- Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)

Eine große Zahl Betroffener in höheren Pegelbereichen im Kartenausschnitt ist dem Streckenabschnitt L8 der L 136 als Lärmquelle zuzuordnen. Maßnahmen für diesen Streckenabschnitt finden sich im entsprechenden Steckbrief.

A 44 Abschnitt A2: Brücke Goethestraße bis Stadtgrenze





*Streckenabschnitt A2
(hier: Fahrtrichtung Nordosten
südwestlich der Brücke
Goethestraße)*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	145
Anzahl Wohnungen	249
Anzahl Einwohner	504

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130 (Richtgeschwindigkeit)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Splittmastixasphalte SMA 8 & SMA 11
DTV [Kfz/24h]	52.359

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt A2
ab 55 bis 59	185
ab 60 bis 64	243
ab 65 bis 69	13
ab 70 bis 74	4
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt A2
ab 50 bis 54	305
ab 55 bis 59	51
ab 60 bis 64	5
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt A2 der A 44

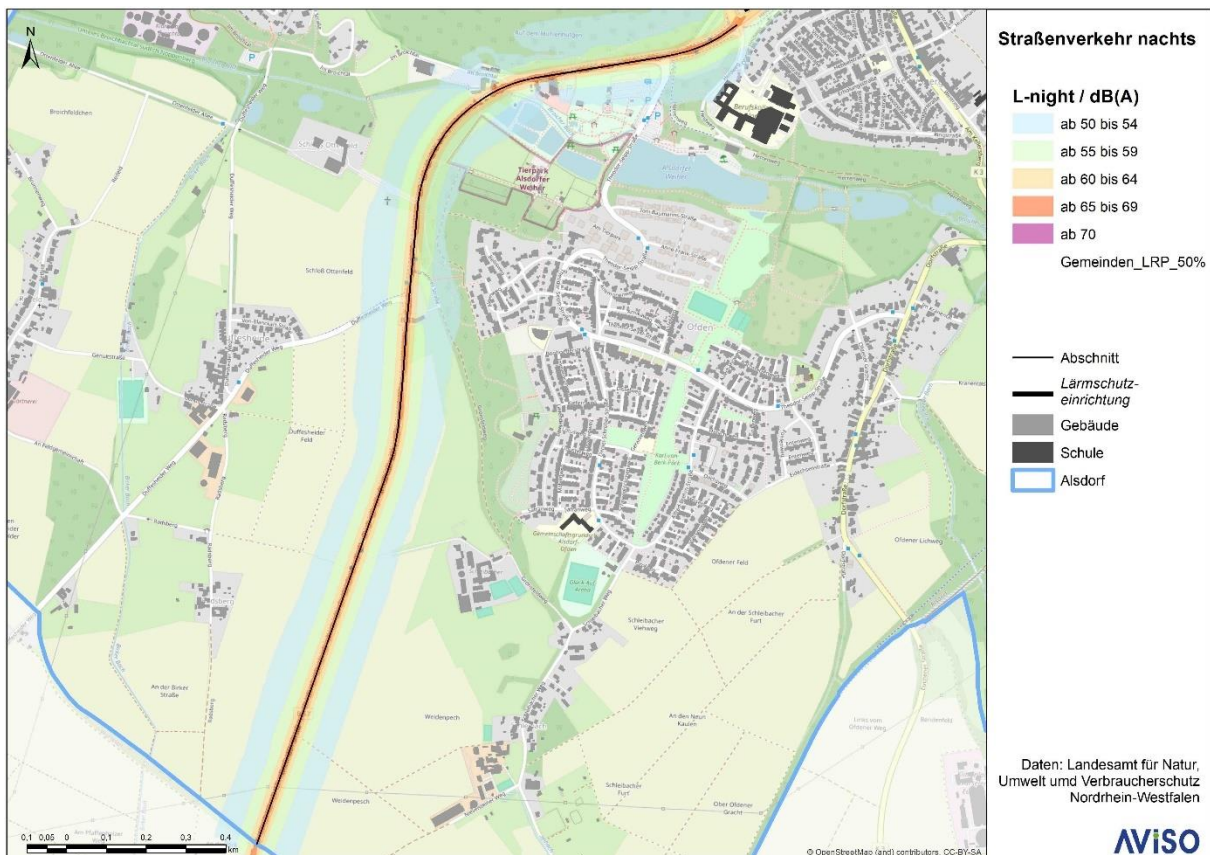
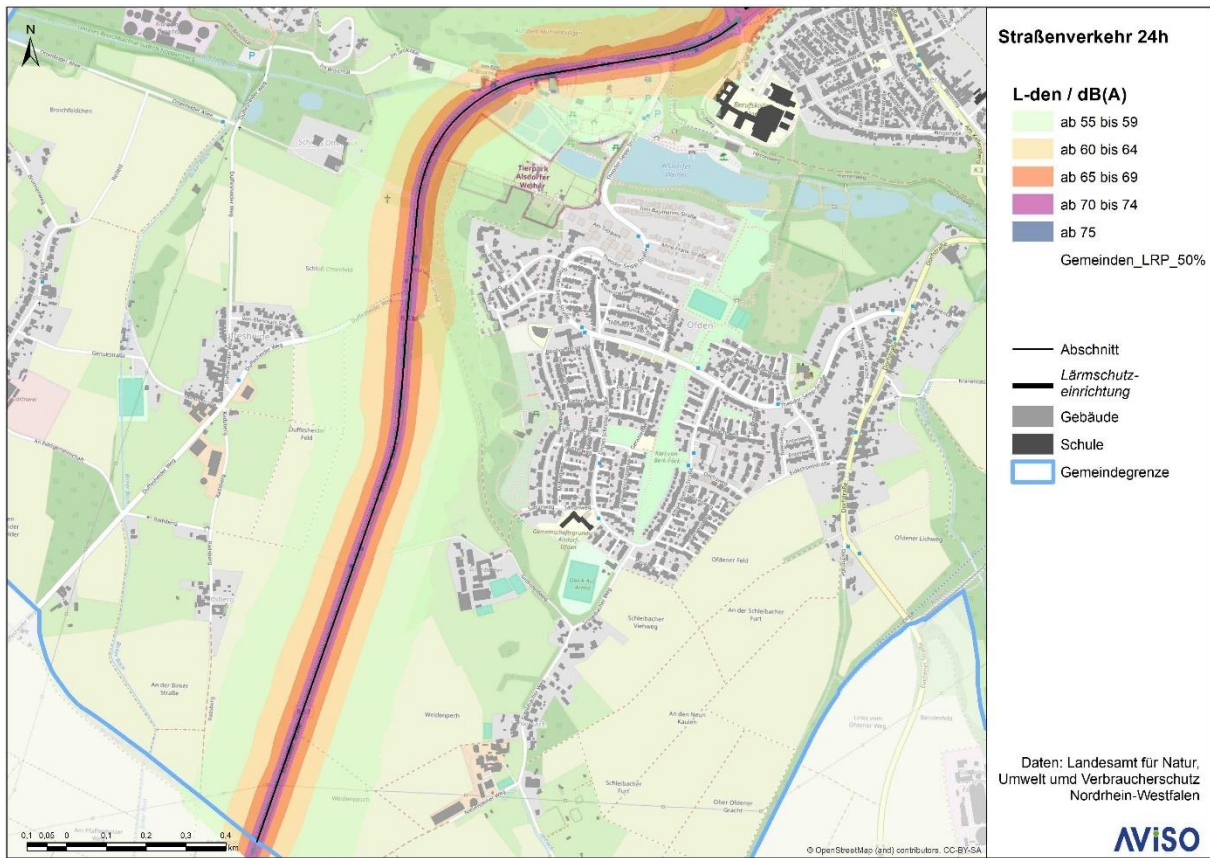
Bereits umgesetzte Maßnahmen

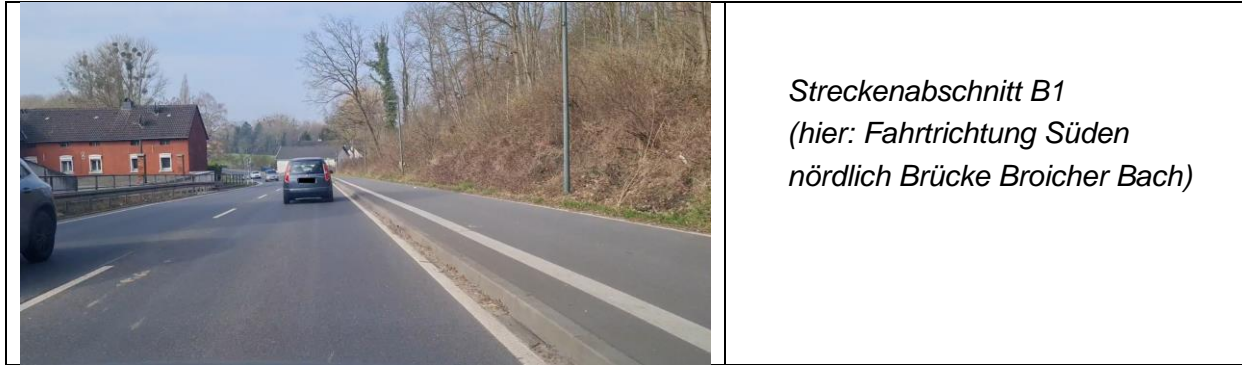
Lärmschutzeinrichtungen beidseitig vorhanden

Zukünftige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahndeckschicht (vgl. Kap. 9.3)
- Empfehlung (Neu-)Bepflanzung entlang der A 44
- Prüfung und ggf. Anpassung der Vorhandenen Lärmschutzeinrichtung insbesondere südlich der A 44
- Prüfung eines Tempolimits auf der A 44
- Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)

11.1.1 B57 Abschnitt B1: südl. Stadtgrenze bis Würselener Straße





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	234
Anzahl Wohnungen	265
Anzahl Einwohner	508

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	20.179

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt B1
ab 55 bis 59	23
ab 60 bis 64	28
ab 65 bis 69	16
ab 70 bis 74	6
ab 75	5

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt B1
ab 50 bis 54	30
ab 55 bis 59	17
ab 60 bis 64	6
ab 65 bis 69	5
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt B1 der B 57

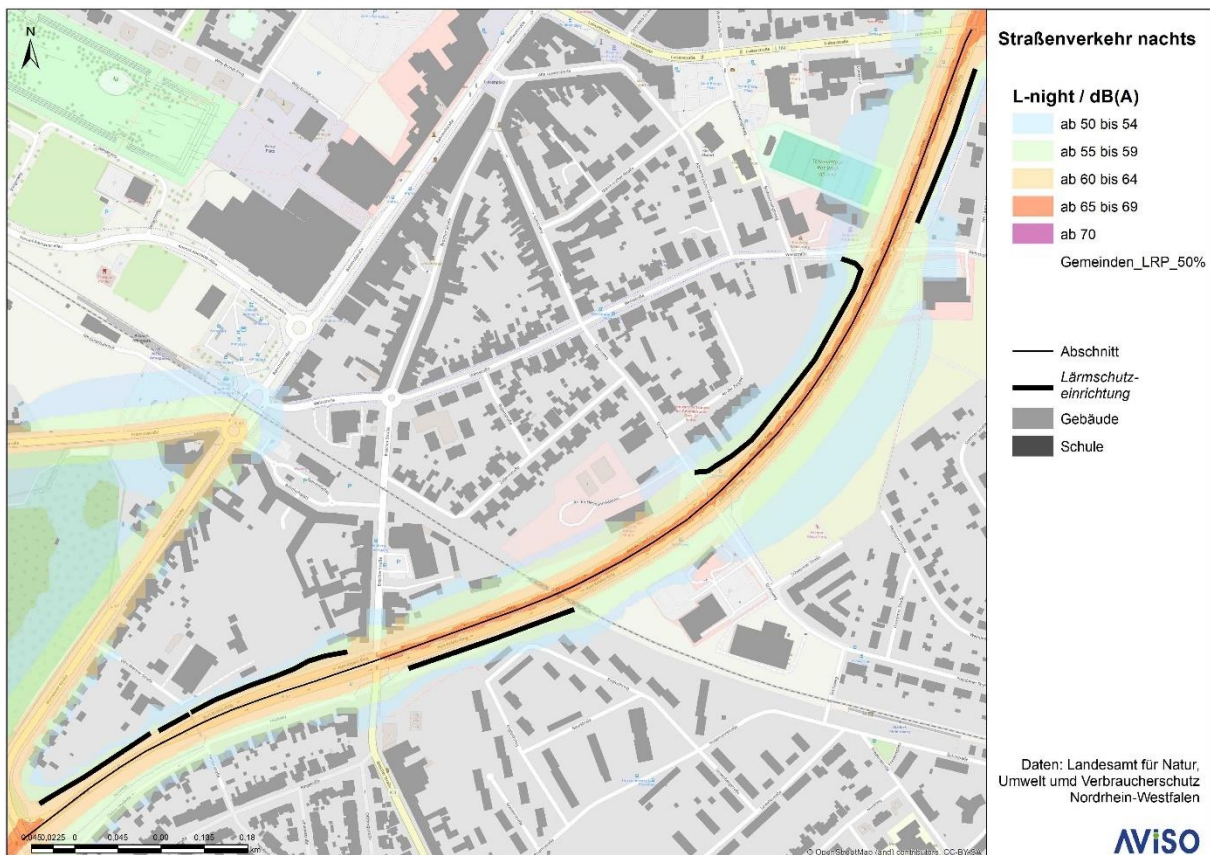
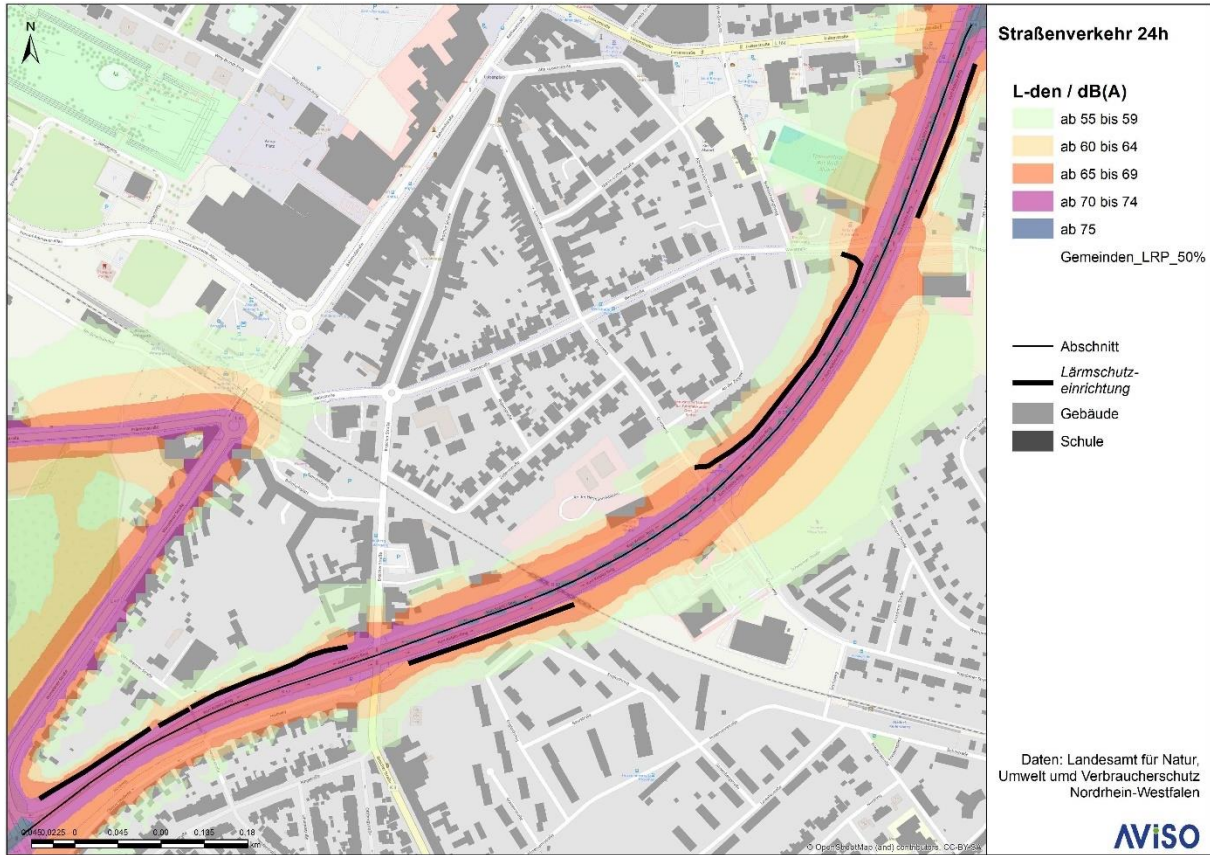
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)

B 57 Abschnitt B2: L 47 Würselener Straße bis L 47 Luisenstraße





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	245
Anzahl Wohnungen	534
Anzahl Einwohner	1.115

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	17.628

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt B2
ab 55 bis 59	224
ab 60 bis 64	127
ab 65 bis 69	128
ab 70 bis 74	67
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt B2
ab 50 bis 54	142
ab 55 bis 59	128
ab 60 bis 64	69
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt B2 der B 57

Bereits umgesetzte Maßnahmen

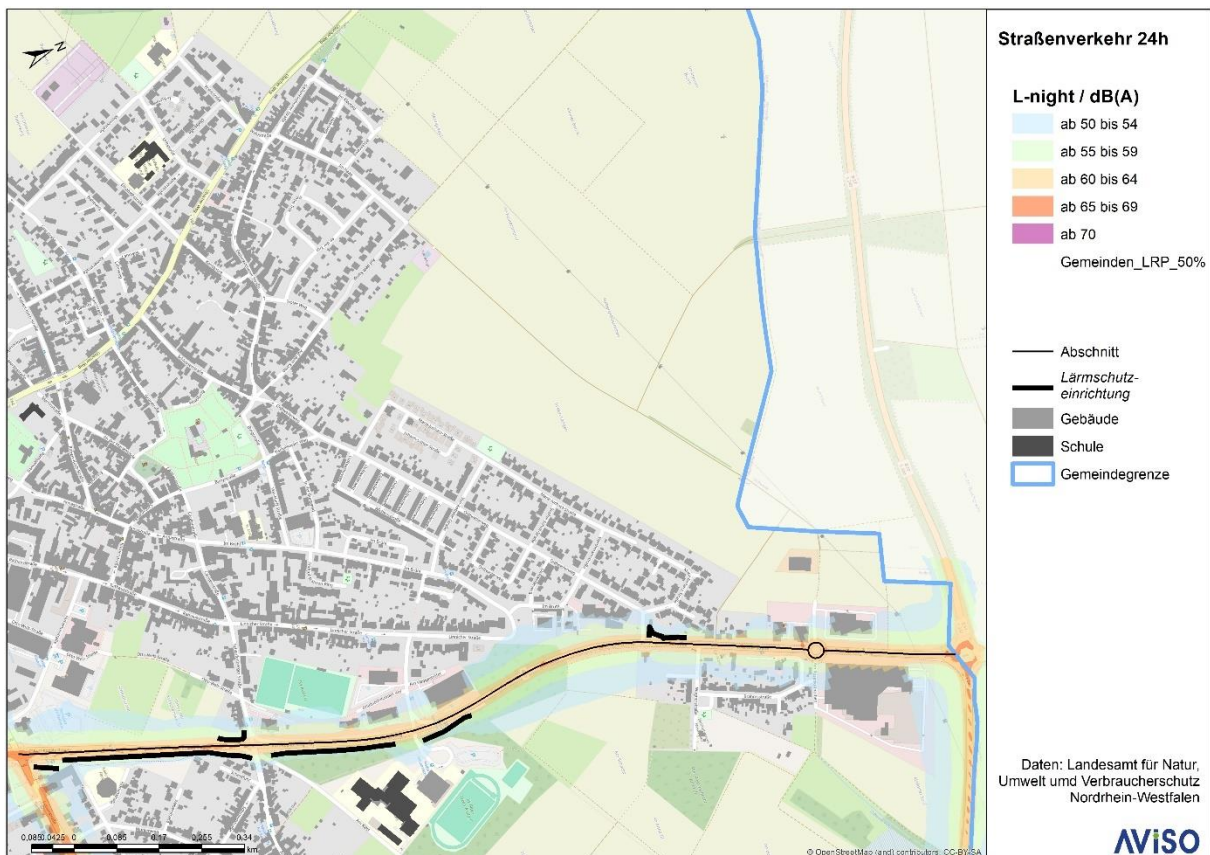
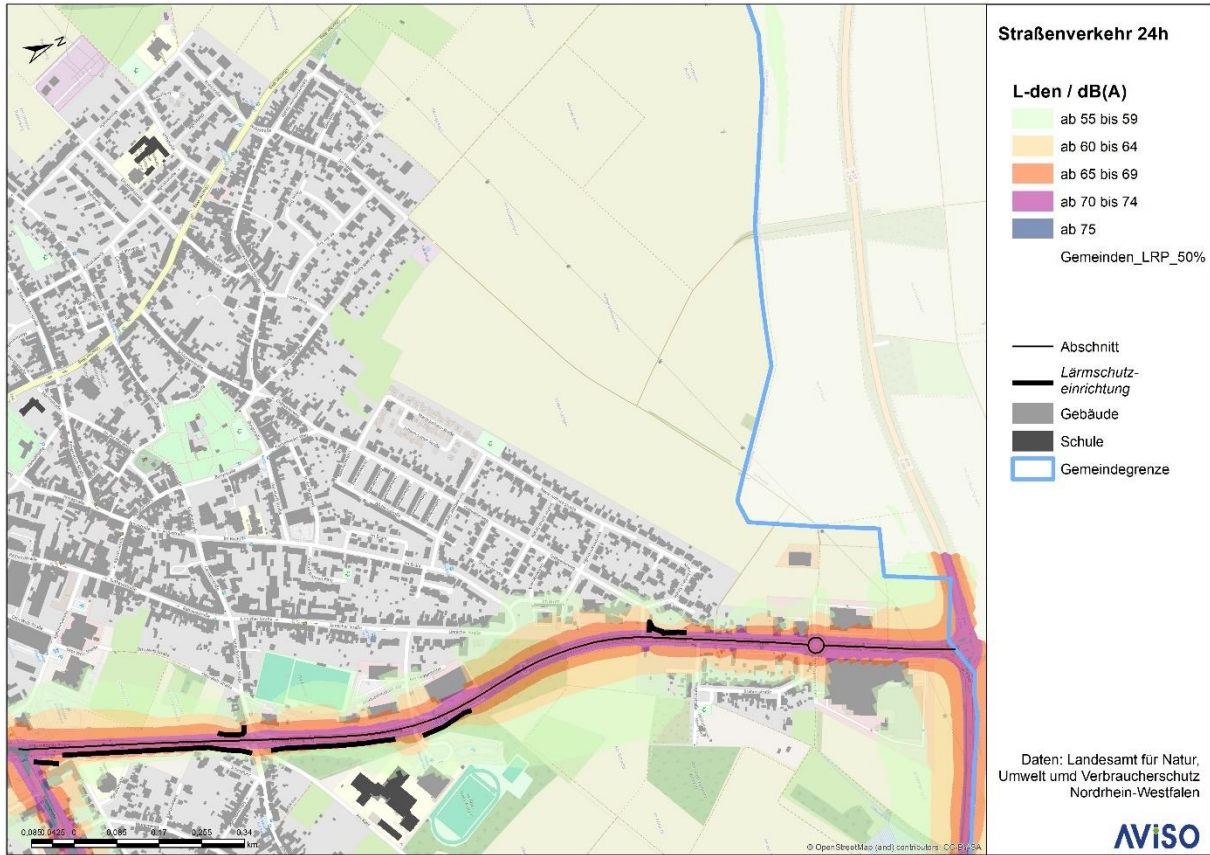
Teilweise Lärmschutzeinrichtungen vorhanden

Zukünftige Maßnahmen

Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)

Da die meisten Betroffenen in höheren Pegelbereichen im Kartenausschnitt dem Streckenabschnitt L4c als Lärmquelle zuzuordnen sind, konzentrieren sich auch die Maßnahmen auf den Abschnitt L4c der L 47.

B 57 Abschnitt B3: L 47 Luisenstraße bis nördl. Stadtgrenze





*Streckenabschnitt B3
(hier: Fahrtrichtung Süden
südlich des Kreisverkehrs
(T50))*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	279
Anzahl Wohnungen	537
Anzahl Einwohner	1.128

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70 (z. T. 50)
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	14.794

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt B3
ab 55 bis 59	249
ab 60 bis 64	97
ab 65 bis 69	101
ab 70 bis 74	47
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt B3
ab 50 bis 54	104
ab 55 bis 59	102
ab 60 bis 64	47
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt B3 der B 57

Bereits umgesetzte Maßnahmen

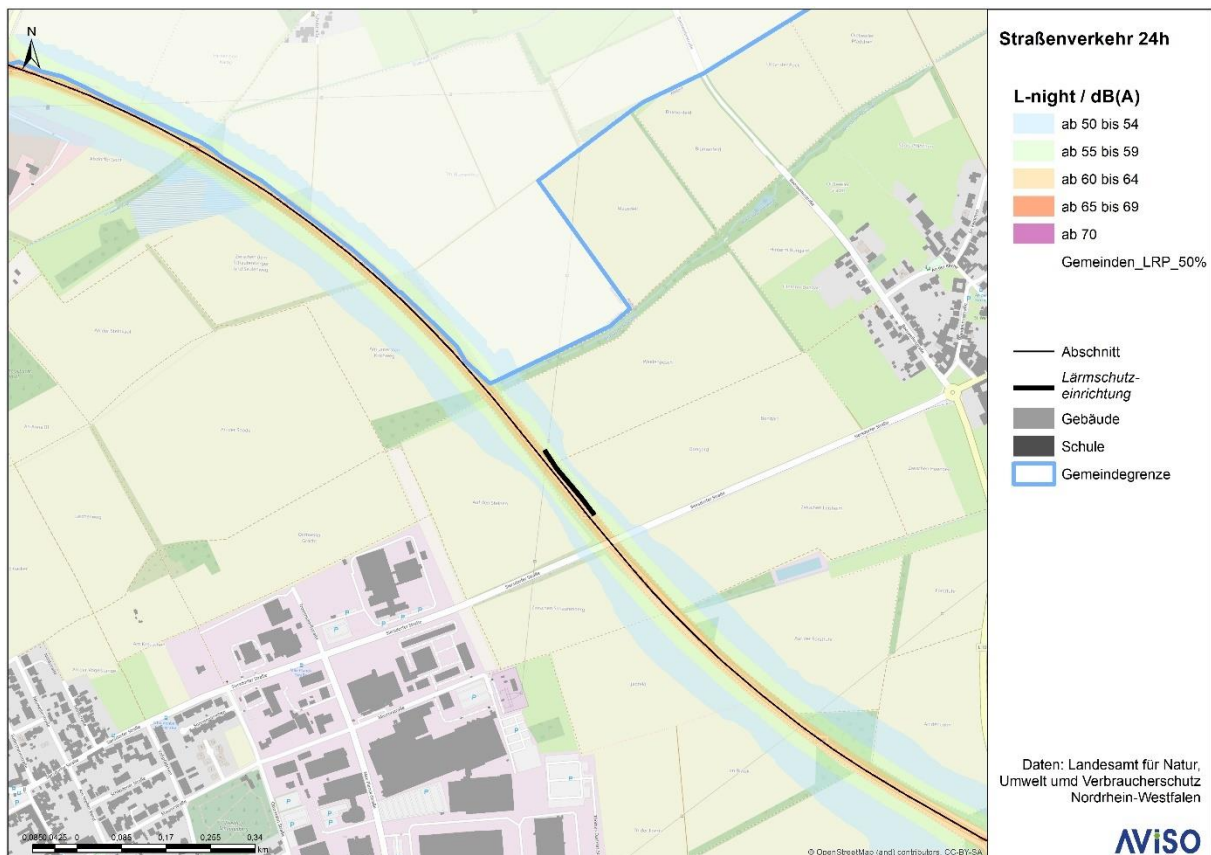
Teilweise Lärmschutzeinrichtungen vorhanden

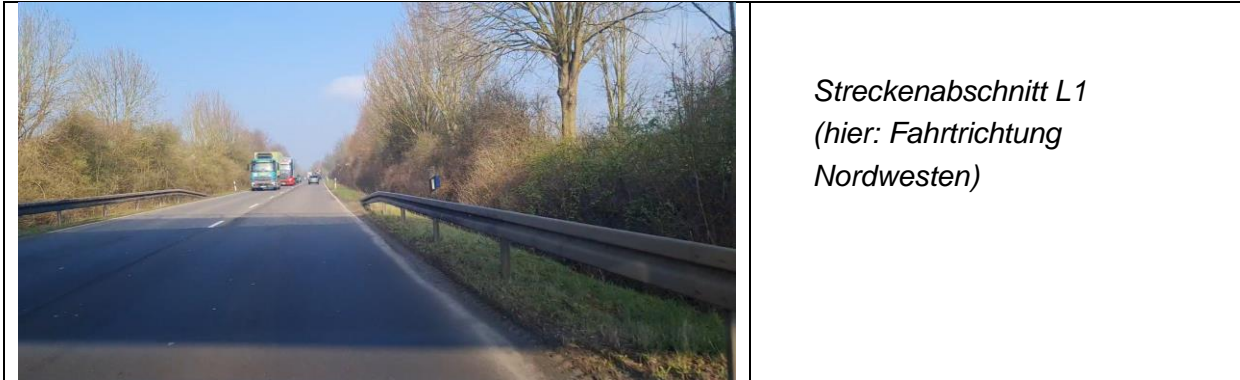
Zukünftige Maßnahmen

Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)

Ein großer Teil der Betroffenen in höheren Pegelbereichen im Kartenausschnitt ist dem Streckenabschnitt L5 als Lärmquelle zuzuordnen. Maßnahmen für den Abschnitt L5 der L 47 sind im entsprechenden Steckbrief aufgeführt.

L 240 Abschnitt L1





Streckenabschnitt L1
(hier: Fahrtrichtung
Nordwesten)

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	0
Anzahl Wohnungen	0
Anzahl Einwohner	0

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	100
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	13.509

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L1
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

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

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L1 der L 240

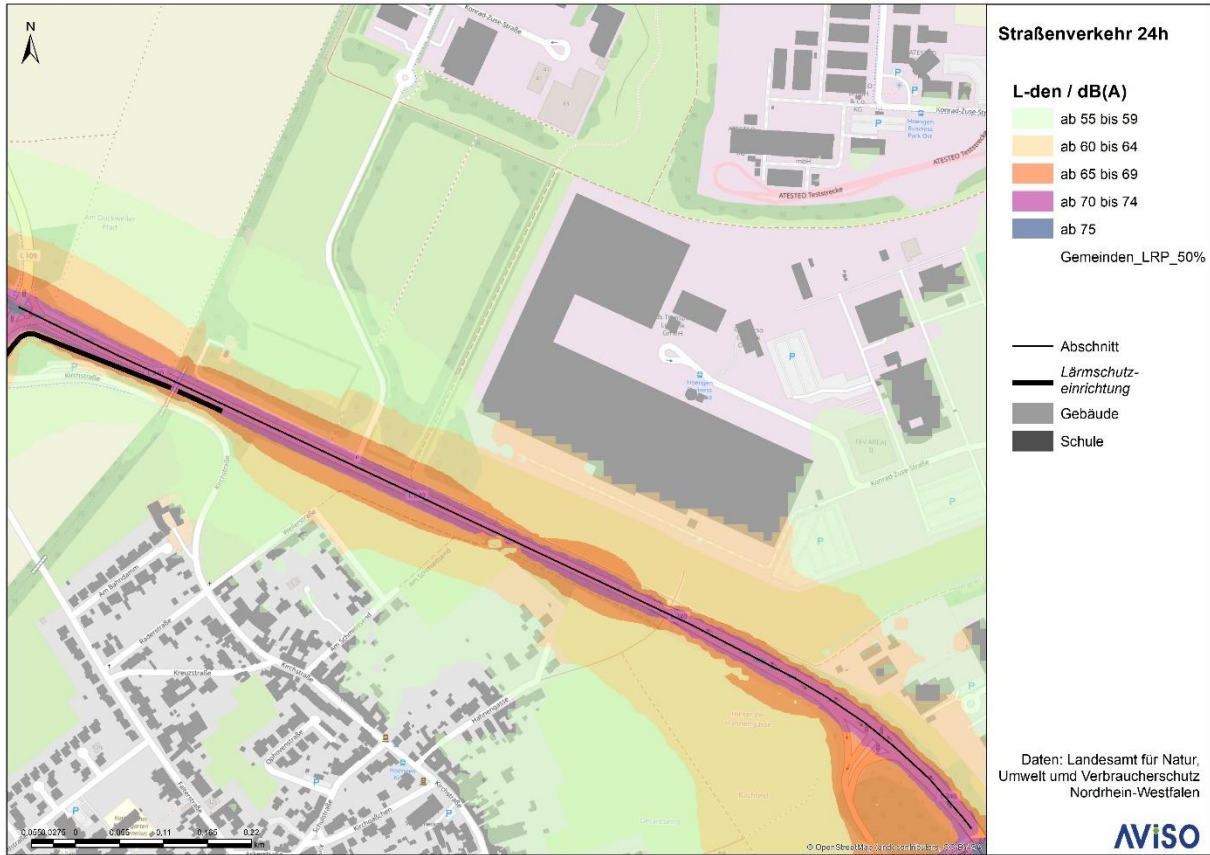
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

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

11.1.2 L 240 Abschnitt L2





*Streckenabschnitt L2
(hier: Fahrtrichtung
Nordwesten)*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	253
Anzahl Wohnungen	443
Anzahl Einwohner	846

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.220

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L2
ab 55 bis 59	109
ab 60 bis 64	5
ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L2
ab 50 bis 54	8
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L2 der L 240

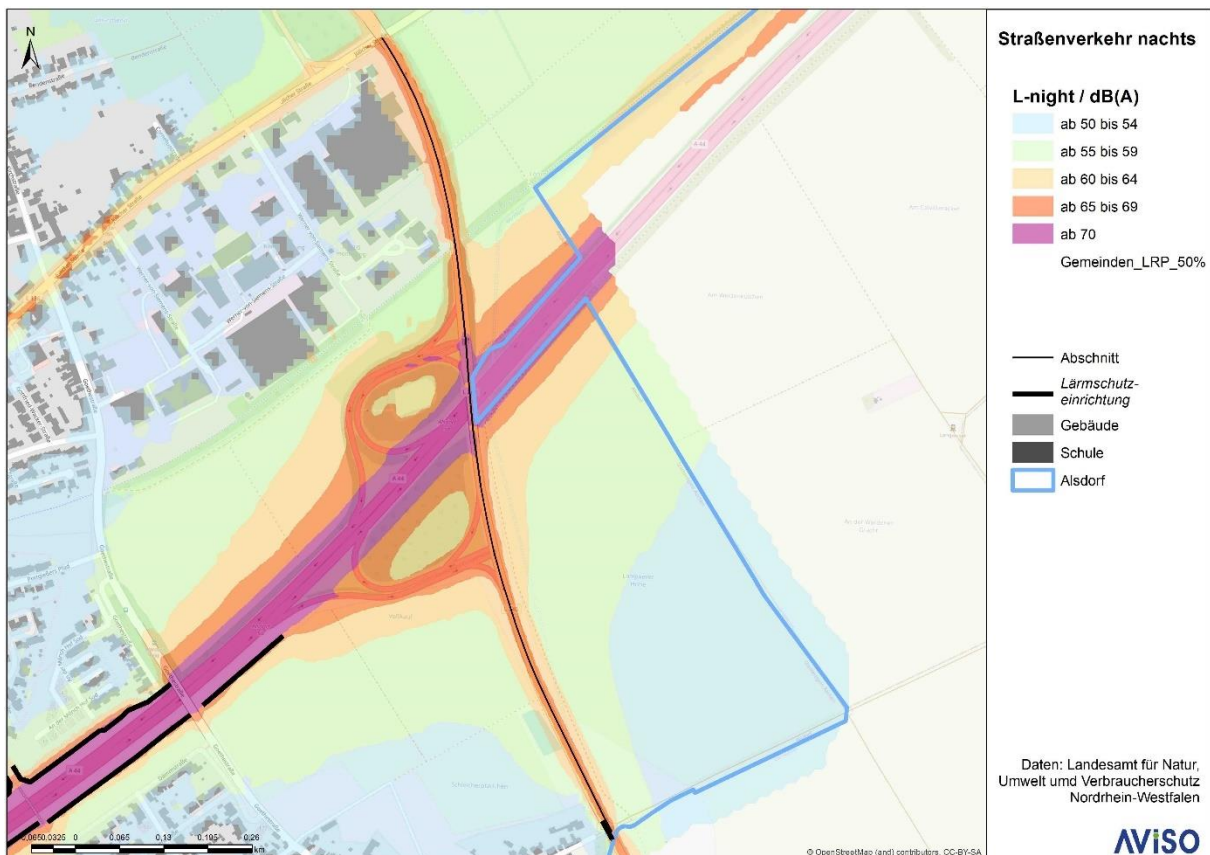
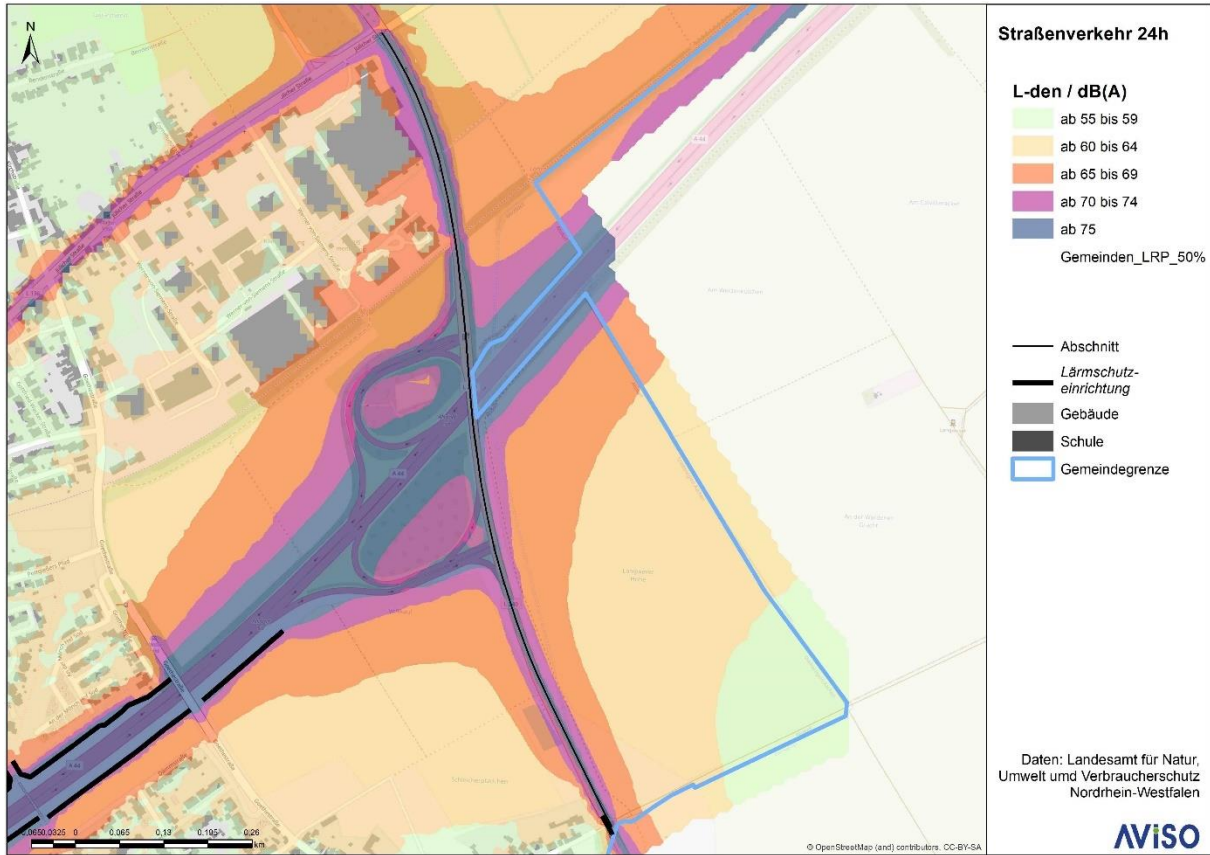
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

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

L 240 Abschnitt L3





*Streckenabschnitt L3
(hier: Fahrtrichtung Süden
zwischen Jülicher Straße
und A 44)*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	411
Anzahl Wohnungen	671
Anzahl Einwohner	1.292

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	70
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	nördl. A44: 28.409 südl. A44: 16.868

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L3
ab 55 bis 59	487
ab 60 bis 64	456
ab 65 bis 69	84
ab 70 bis 74	90
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L3
ab 50 bis 54	620
ab 55 bis 59	136
ab 60 bis 64	96
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L3 der L 240

Bereits umgesetzte Maßnahmen

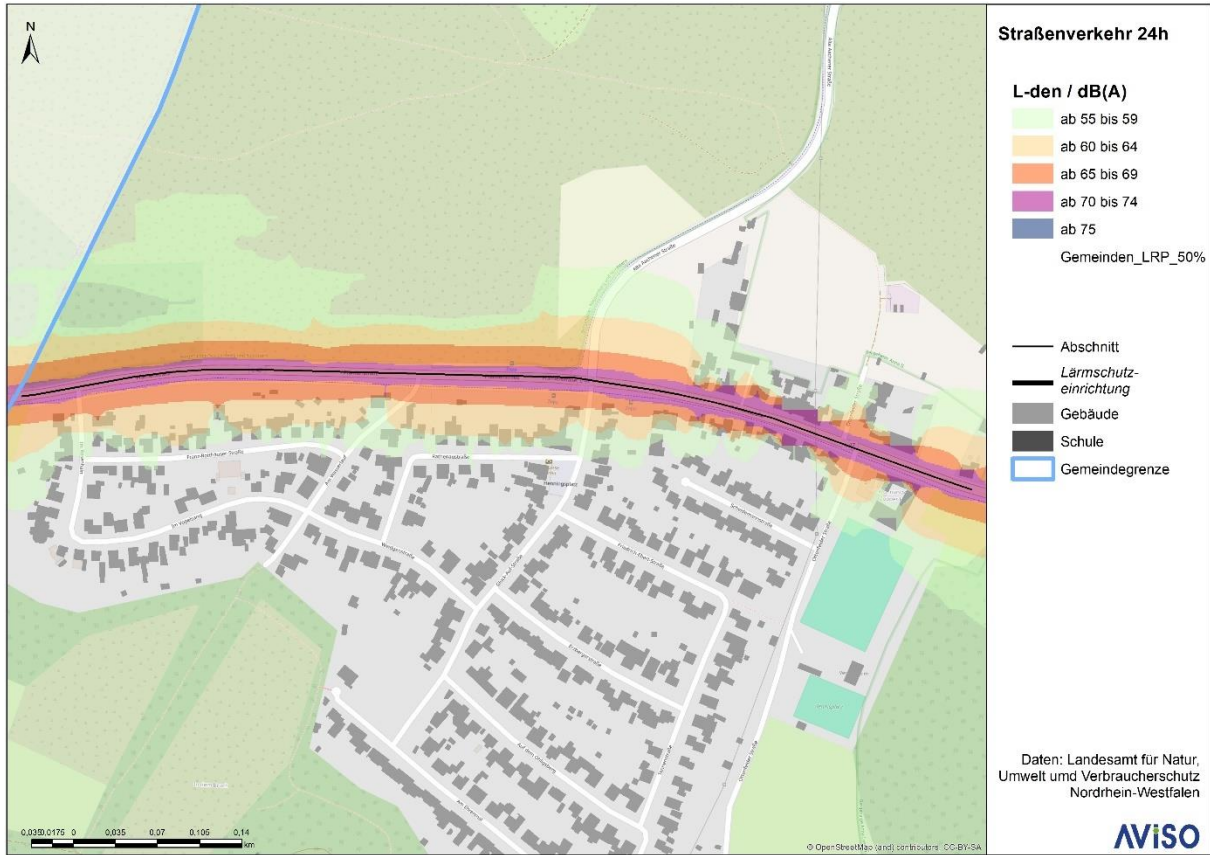
-

Zukünftige Maßnahmen

Prüfung einer Förderung von Lärmschutzfenstern (im Rahmen der Lärmsanierung)

Da die meisten Betroffenen in höheren Pegelbereichen im Kartenausschnitt dem Streckenabschnitt L9 als Lärmquelle zuzuordnen sind, konzentrieren sich auch die Maßnahmen auf den Abschnitt L9 der L 136.

L 47 Abschnitt L4a (Prämienstraße im OT Zopp)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	129
Anzahl Wohnungen	144
Anzahl Einwohner	279

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.843

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L4a
ab 55 bis 59	56
ab 60 bis 64	38
ab 65 bis 69	52
ab 70 bis 74	24
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L4a
ab 50 bis 54	37
ab 55 bis 59	54
ab 60 bis 64	22
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L4a der L 47

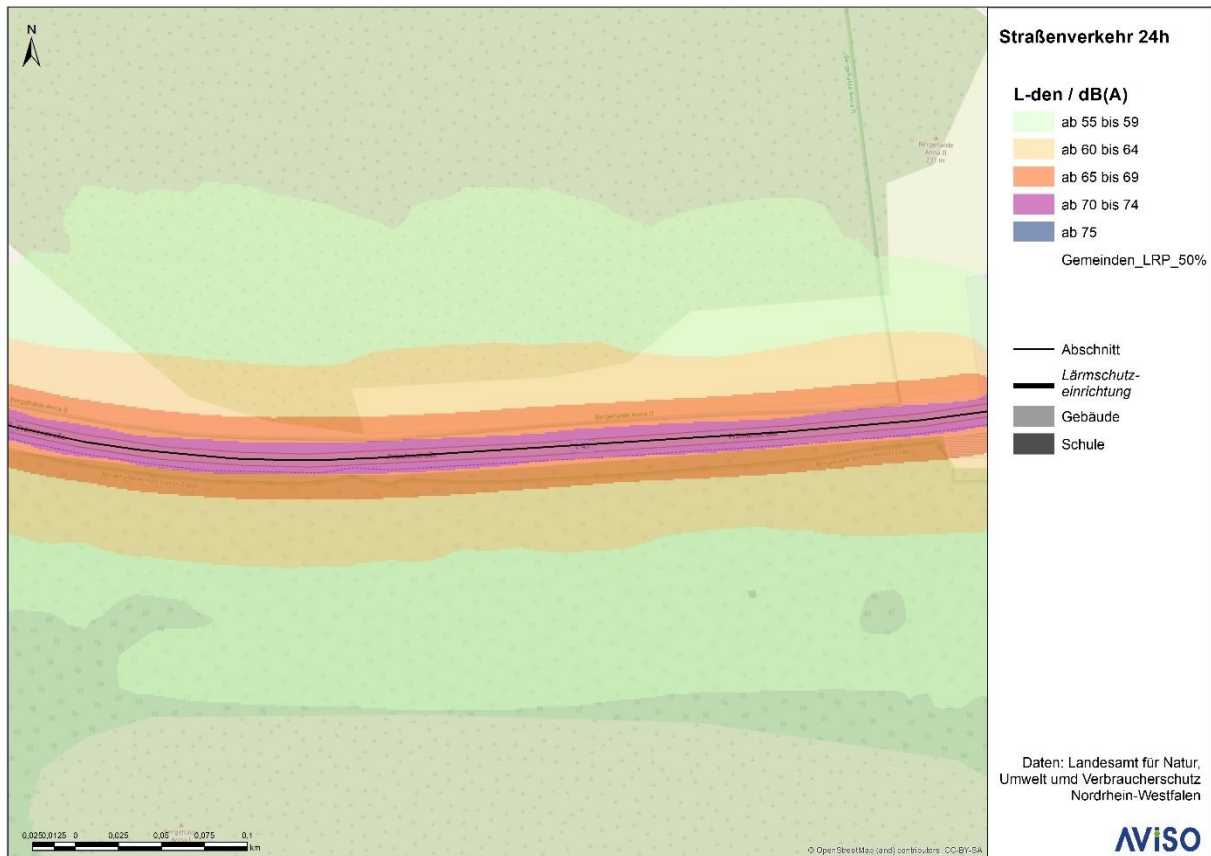
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h in der gesamten Ortsdurchfahrt Zopp
- Prüfung eines Tempolimits von 50 km/h von Ortsausgang Zopp bis Stadtgrenze bzw. Ortseingang Noppenberg

L 47 Abschnitt L4b (Prämienstraße zwischen Würselener Str. und Zopp)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	0
Anzahl Wohnungen	0
Anzahl Einwohner	0

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.843

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L4b
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L4b
ab 50 bis 54	0
ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L4b der L 47

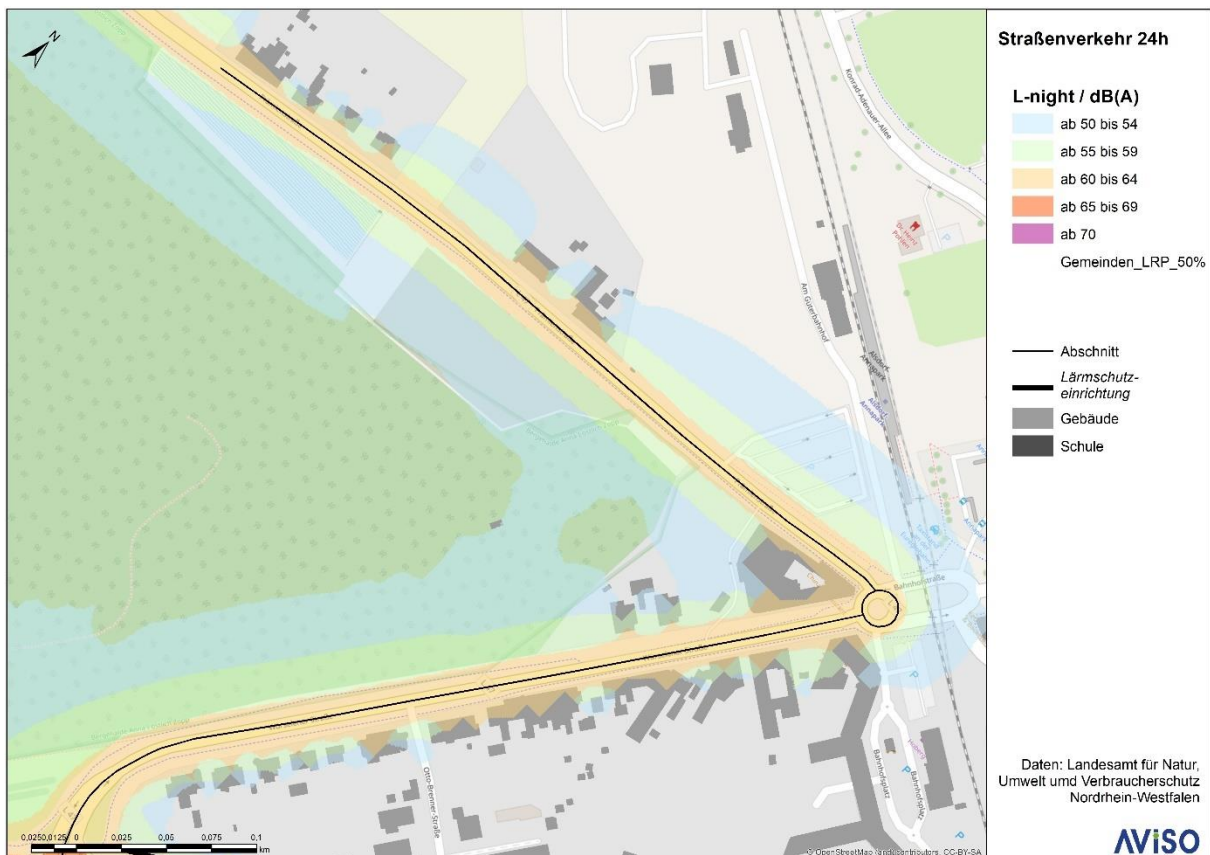
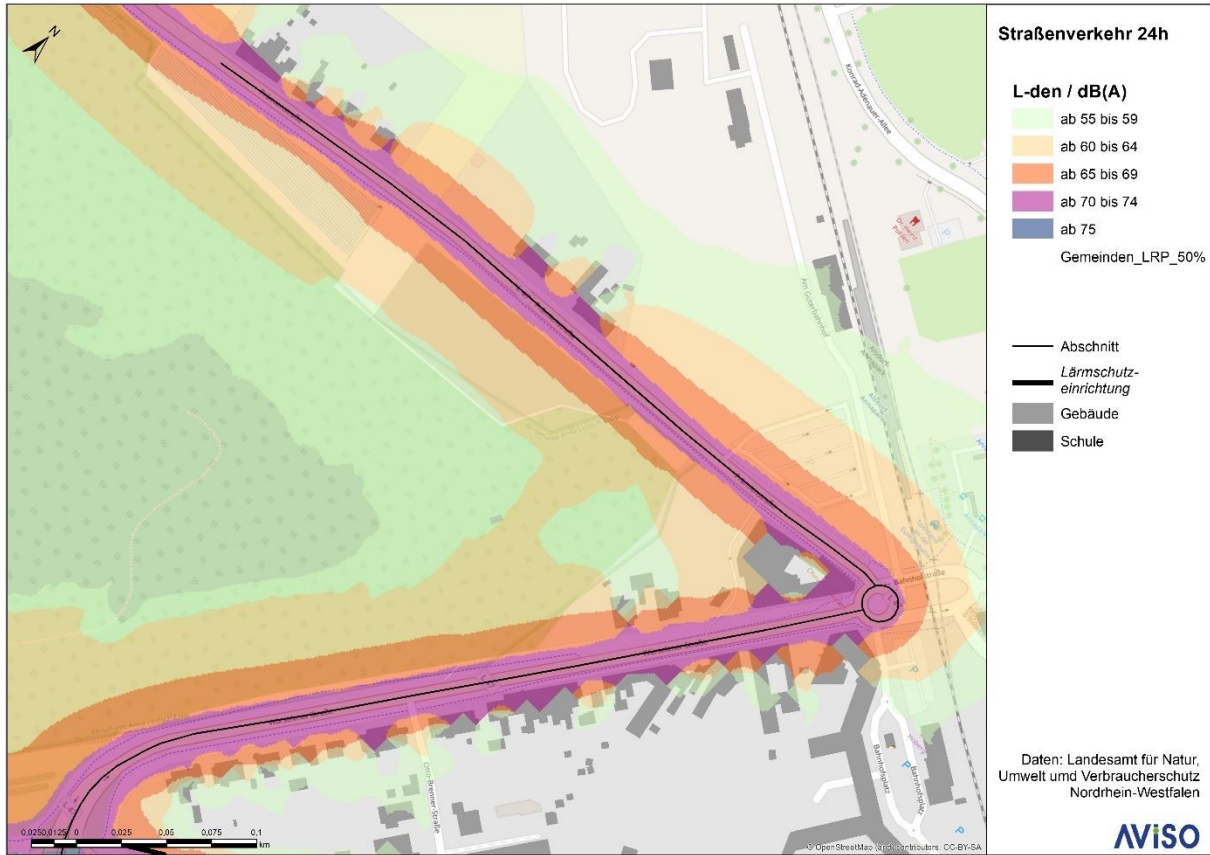
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

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

L 47 Abschnitt L4c (Würselener Str. und Prämienstr.)





*Streckenabschnitt L4c
(hier: Würselener Straße
Fahrtrichtung Norden)*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	80
Anzahl Wohnungen	167
Anzahl Einwohner	352

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.843

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L4c
ab 55 bis 59	31
ab 60 bis 64	48
ab 65 bis 69	105
ab 70 bis 74	89
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L4c
ab 50 bis 54	47
ab 55 bis 59	104
ab 60 bis 64	91
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L4c der L 47

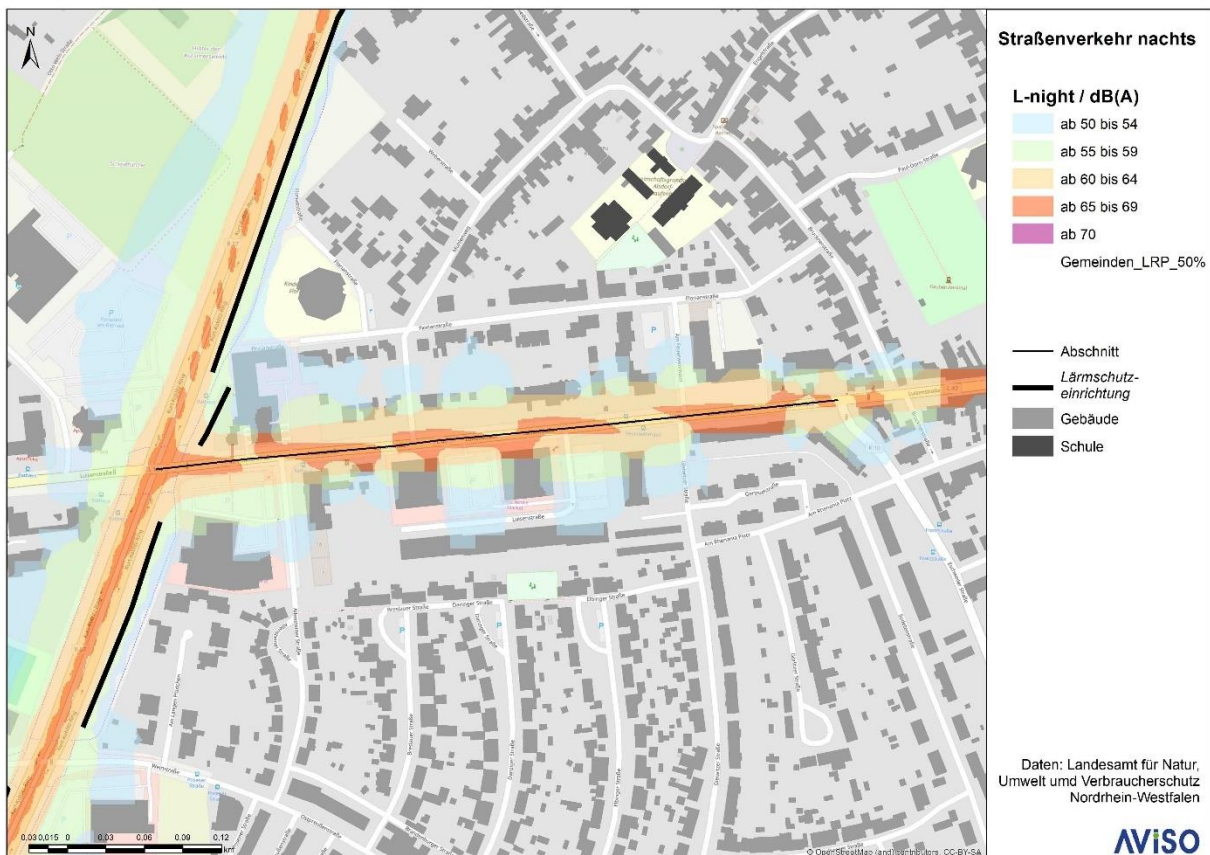
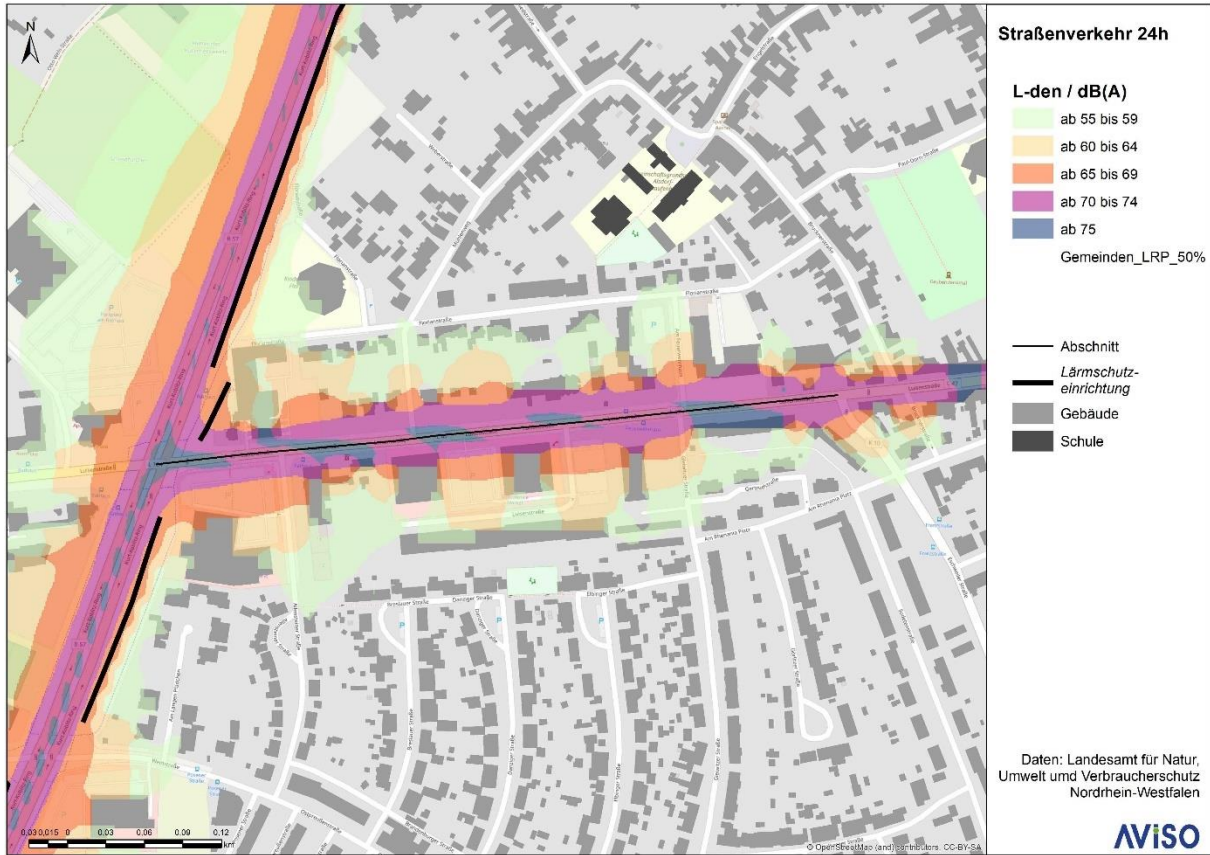
Bereits umgesetzte Maßnahmen

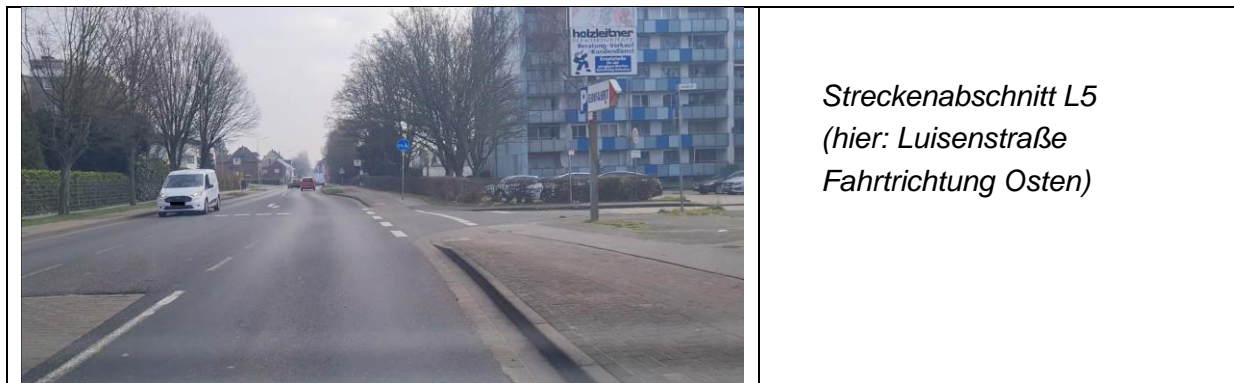
-

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung Sanierung des Fahrbahnbelags auf Würselener Straße und Prämienstraße
- Prüfung Tempolimit 30 km/h

L 47 Abschnitt L5 (Luisenstraße)





Streckenabschnitt L5
(hier: Luisenstraße
Fahrtrichtung Osten)

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	245
Anzahl Wohnungen	718
Anzahl Einwohner	1.492

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	18.294

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L5
ab 55 bis 59	379
ab 60 bis 64	184
ab 65 bis 69	178
ab 70 bis 74	219
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L5
ab 50 bis 54	208
ab 55 bis 59	175
ab 60 bis 64	220
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L5 der L 47

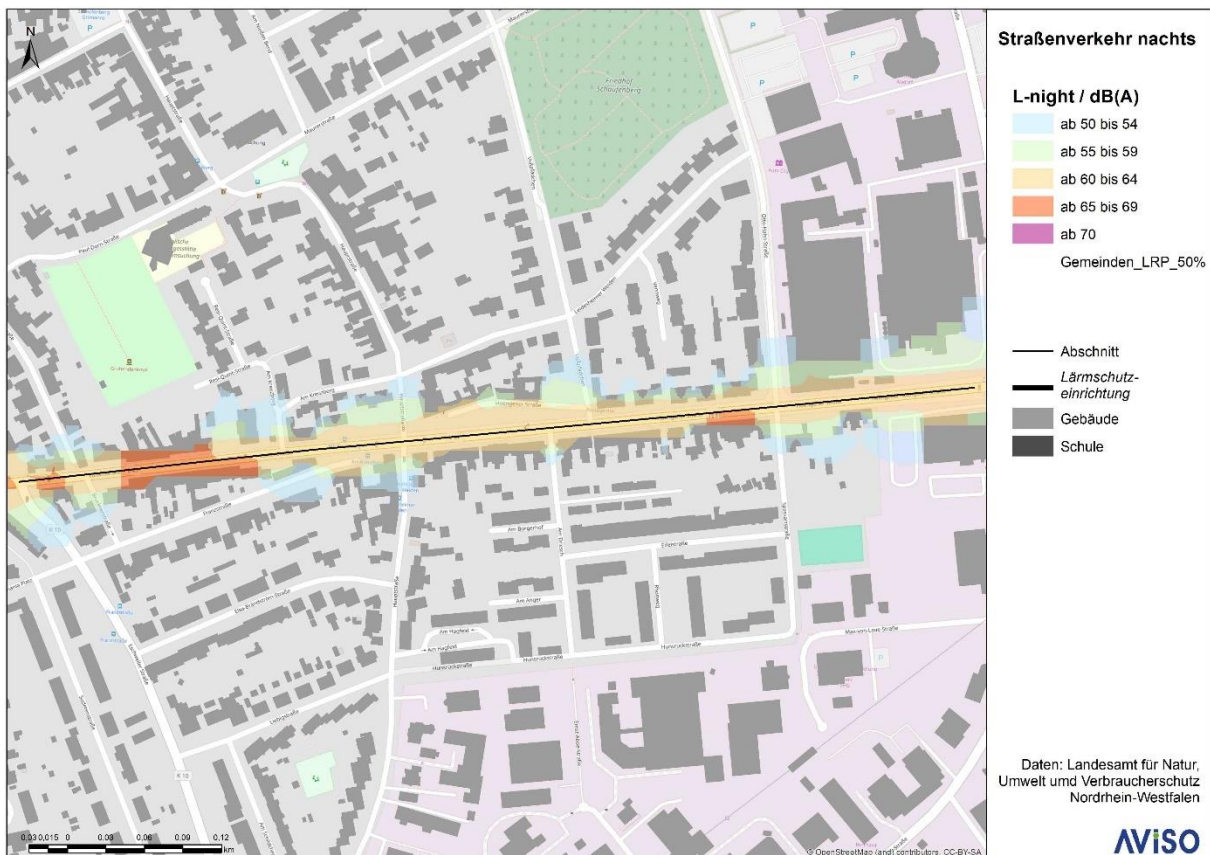
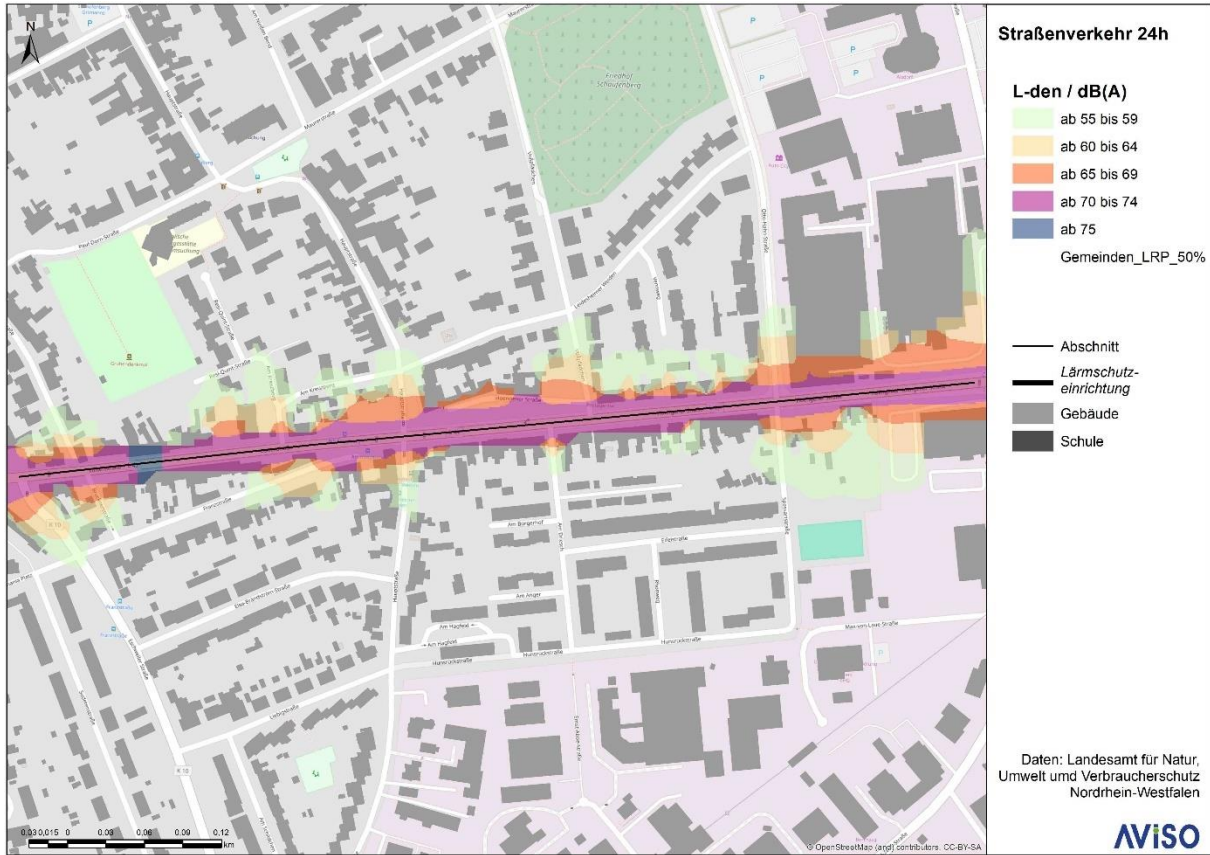
Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Abschnitt von der B 57 bis zum Kreisverkehr (Dachser) wurde nach Angabe von /STRASSEN.NRW 2024/ in den letzten Jahren bereits saniert. Straßen.NRW baut nach eigener Angabe grundsätzlich Beläge mit mind. 2 dB Lärminderung ein.

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung
- Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen

11.1.3 L 47 Abschnitt L6 (Luisenstraße / Hoengener Straße)





*Streckenabschnitt L6
(hier: Hoengener Straße
Fahrtrichtung Westen)*

Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	212
Anzahl Wohnungen	470
Anzahl Einwohner	936

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.869

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L6
ab 55 bis 59	87
ab 60 bis 64	53
ab 65 bis 69	113
ab 70 bis 74	250
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L6
ab 50 bis 54	56
ab 55 bis 59	114
ab 60 bis 64	250
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L6 der L 47

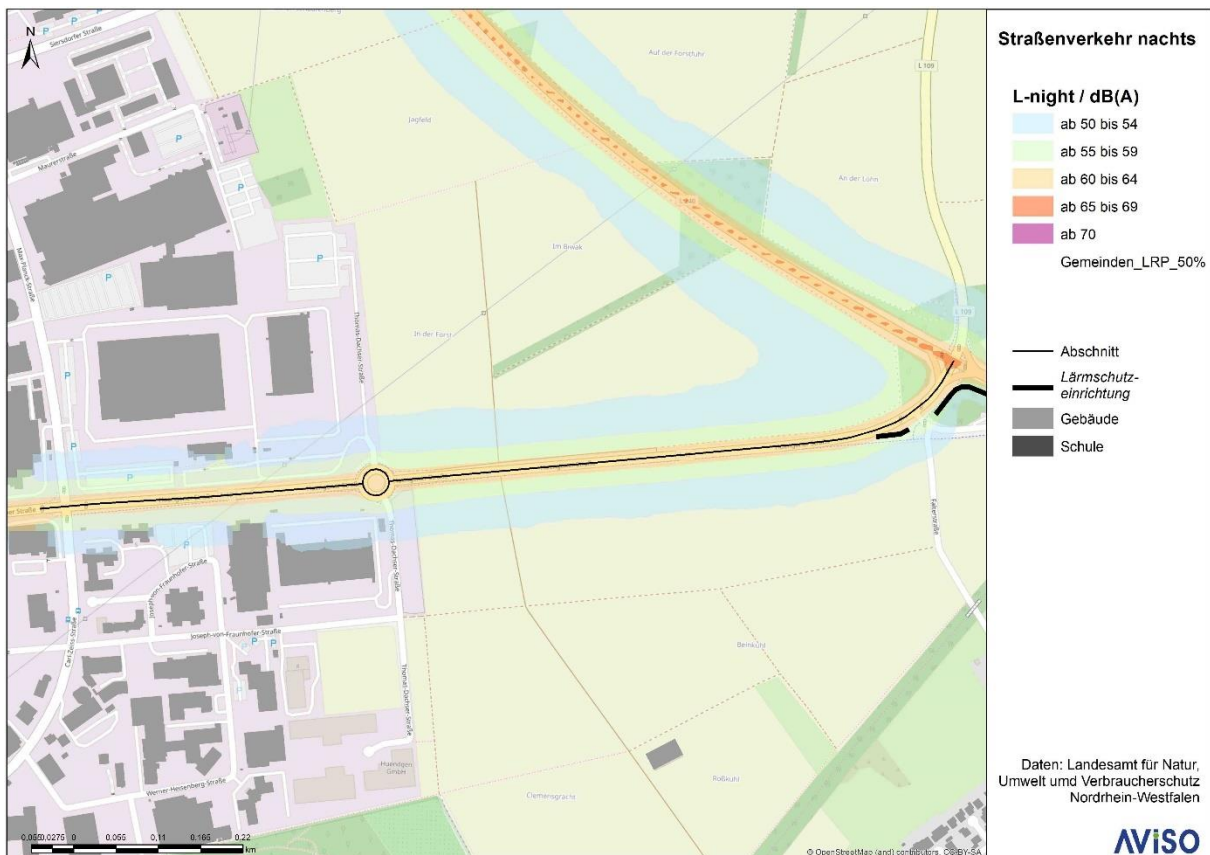
Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Abschnitt von der B 57 bis zum Kreisverkehr (Dachser) wurde nach Angabe von /STRASSEN.NRW 2024/ in den letzten Jahren bereits saniert. Straßen.NRW baut nach eigener Angabe grundsätzlich Beläge mit mind. 2 dB Lärminderung ein.

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h und Geschwindigkeitsüberwachung
- Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln / Schachtabdeckungen

L 47 Abschnitt L7 (Hoengener Straße bis L 240)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	39
Anzahl Wohnungen	67
Anzahl Einwohner	110

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50 - 70 - 100
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	8.869

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L7
ab 55 bis 59	3
ab 60 bis 64	1
ab 65 bis 69	4
ab 70 bis 74	4
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L7
ab 50 bis 54	1
ab 55 bis 59	4
ab 60 bis 64	4
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L7 der L 47

Bereits umgesetzte Maßnahmen

Der Abschnitt von der B 57 bis zum Kreisverkehr (Dachser) wurde nach Angabe von /STRASSEN.NRW 2024/ in den letzten Jahren bereits saniert. Straßen.NRW baut nach eigener Angabe grundsätzlich Beläge mit mind. 2 dB Lärminderung ein.

Zukünftige Maßnahmen

- Fahrbahnsanierung östlich des Kreisverkehrs (vgl. Kap. 9.3)
- Prüfung eines Tempolimit von 30 km/h westlich des Kreisverkehrs und Geschwindigkeitsüberwachung

L 136 Abschnitt L8 (Jülicher Straße)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	511
Anzahl Wohnungen	932
Anzahl Einwohner	1.838

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	11.018

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L_{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L8
ab 55 bis 59	285
ab 60 bis 64	95
ab 65 bis 69	120
ab 70 bis 74	205
ab 75	0

L_{Night} [dB(A)]	Abschnitt L8
ab 50 bis 54	121
ab 55 bis 59	111
ab 60 bis 64	214
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L8 der L 136

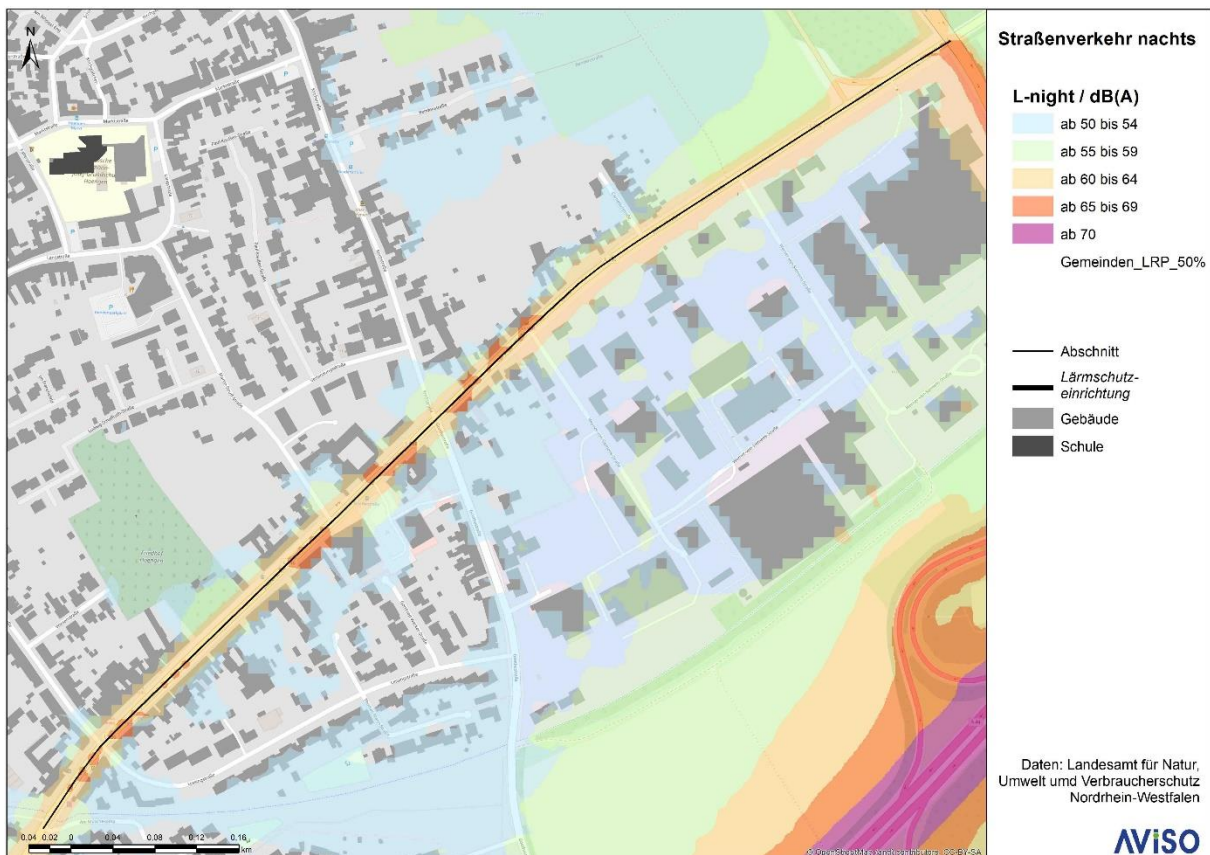
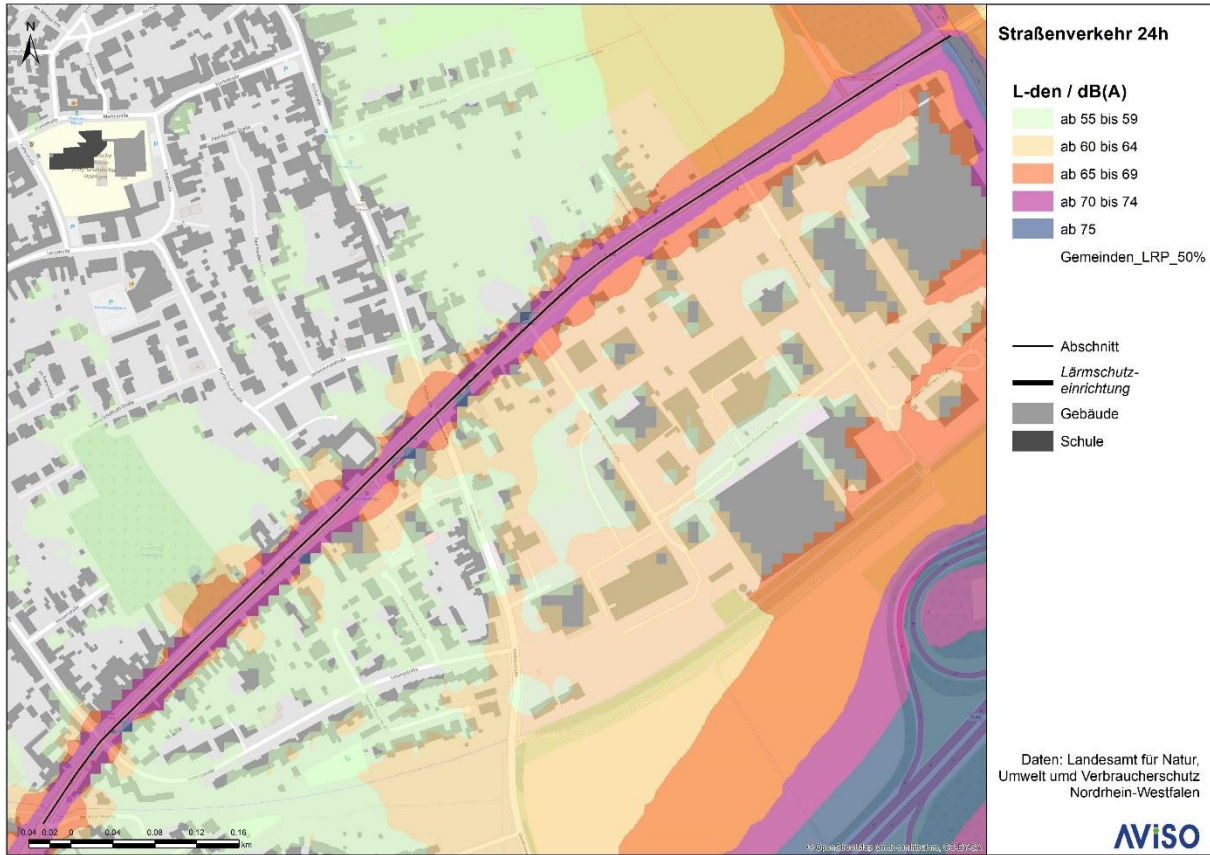
Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimit von 30 km/h (vgl. Kap. 9.5)

11.1.4 L 136 Abschnitt L9 (Jülicher Straße)





Bebauungsparameter des Kartenausschnittes

Anzahl Gebäude	559
Anzahl Wohnungen	954
Anzahl Einwohner	1.790

Verkehrliche Parameter des Streckenabschnittes

zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
Belagsart /Obermaterial des Straßensegments (gem. /LANUV 2023/)	Nicht geriffelter Gussasphalt
DTV [Kfz/24h]	11.018

Betroffene Personen im Kartenausschnitt

L _{DEN} [dB(A)]	Abschnitt L9
ab 55 bis 59	492
ab 60 bis 64	160
ab 65 bis 69	115
ab 70 bis 74	270
ab 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Abschnitt L9
ab 50 bis 54	284
ab 55 bis 59	117
ab 60 bis 64	276
ab 65 bis 69	0
ab 70	0

Maßnahmen für den Streckenabschnitt L9 der L 136

Bereits umgesetzte Maßnahmen

-

Zukünftige Maßnahmen

- Prüfung eines Tempolimit von 30 km/h (vgl. Kap. 9.5)

Anhang B:

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

Anhang B:

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase I, Abwägung der Stellungnahmen

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Meldungen differenziert nach Wohnort und Lärmquelle. Die einzelnen (lokalisierten) Meldungen sind im Bild auf der nächsten Seite zusätzlich in der Übersichtsdarstellung eingezeichnet.

Lärmquelle	Ort / Straße	Anzahl Meldungen
A44	Begau	8
A44	Warden	10
A44	sonstige	2*
L 47	Luisenstraße	5
L 240	Hoengen	4*
L 136	Hoengen	1*
L 47	Prämienstraße (OT Zopp)	1
	Eschweilerstraße	1
	Konrad-Adenauer-Allee	1
	Alfred-Brehm-Straße	1

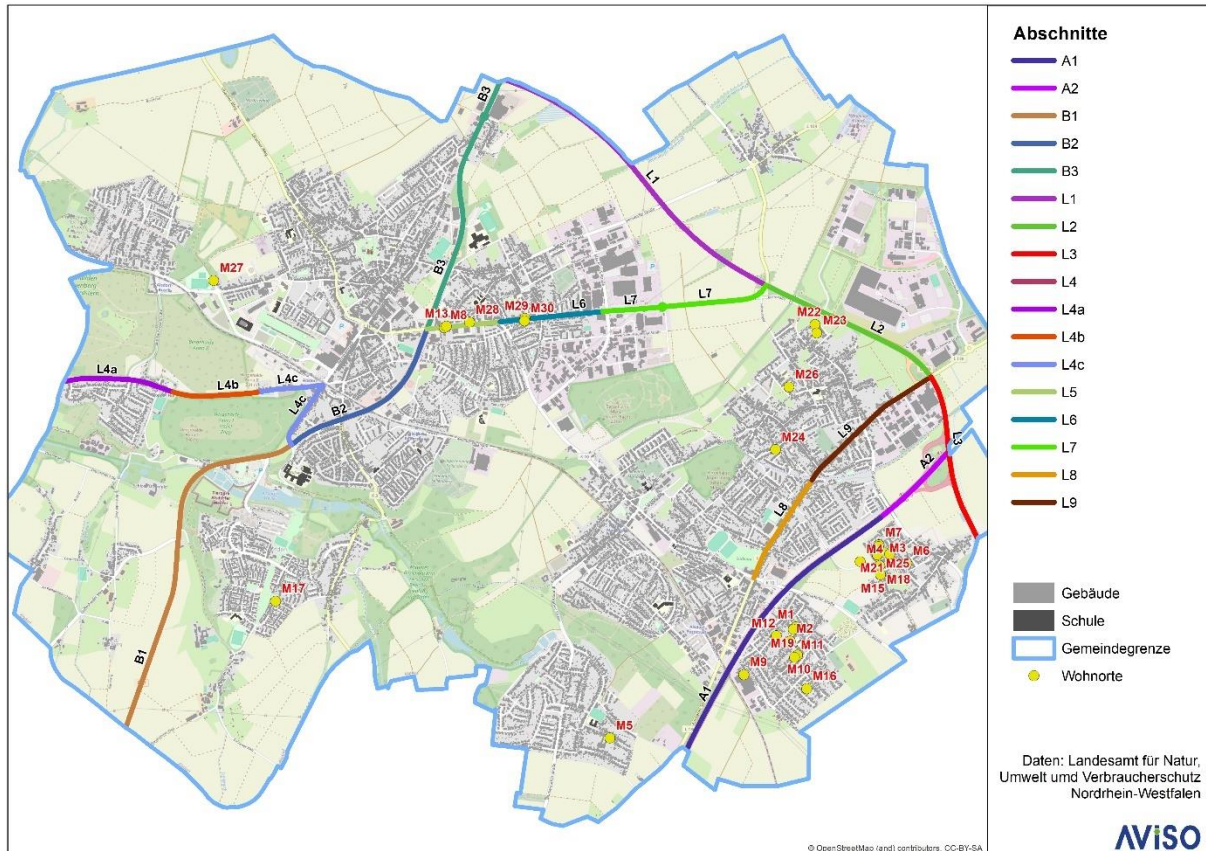
* eine Meldung enthielt Hinweise zu mehreren Straßen. Diese Meldung wurde hier mehrfach berücksichtigt

Die farbliche Kennzeichnung von Ort / Straße findet sich in der Tabelle zu den Meldungen in Spalte "Straße" wieder.

M = Meldung

K = Kommentar

Z = Zustimmende Bewertung



Übersichtsdarstellung der einzelnen Streckenabschnitte für die Steckbriefe mit Kennzeichnung der lokalisierten Meldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Lärmaktionsplan Alsdorf



Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Erwiderung / Beschlussvorschlag
M1	07.03.2024	Lärmproblematik an der Autobahn A44 in Alsdorf	Seit Jahren leben wir als Bürgerinnen und Bürger mit einem unerträglichen Lärmpegel, der nicht nur unseren Alltag beeinträchtigt, sondern auch unsere Gesundheit und Lebensqualität negativ beeinflusst. Trotz wiederholter Beschwerden und Gespräche mit politischen Vertretern scheint sich die Situation nicht zu verbessern. Stattdessen mussten wir beobachten, wie Bäume, die zumindest einen minimalen Lärmschutz boten, entlang der Autobahn gefällt wurden – eine Maßnahme, die in unseren Augen kontraproduktiv und unverständlich ist. Wir erhoffen uns von der aktuellen Lärmaktionsplanung einen echten Fortschritt in dieser Angelegenheit. Es ist entscheidend, dass die Stadt Alsdorf in Zusammenarbeit mit den Autobahnbetreibern effektive Lösungen zur Lärmreduzierung findet und umsetzt. Die Verantwortung darf hierbei nicht einfach zwischen verschiedenen Instanzen hin- und hergeschoben werden. Es ist an der Zeit, dass konkrete, wirksame Maßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner spürbar zu reduzieren. In der Hoffnung auf eine baldige und positive Veränderung	1	Ehrenstraße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M2	05.03.2024	A44 viel zu Laut	Bitte tut was um die Bürger zu schützen	1	Freiheitsstraße	Das ist Ziel der Lärmaktionsplanung.
M3	05.03.2024	Lärmbelästigung	Im Ortsteil Alsdorf- Warden hat die Lärmbelästigung seit 1983 durch vermehrten Verkehr auf der A44, auch nachts zugenommen. Des Weiteren auch innerhalb des Ortsteil auf der Wardener Str. Diese ist zur Durchgangsstr. mutiert. Die Geschwindigkeit von 30km/h wird ignoriert. Nachfragen zur Verkehrsberuhigung werden in der Verwaltung abgeblockt. Dabei wird der überbreite Bürgersteig für Ausweichmanöver missbraucht bzw. als zweite Fahrspur benutzt. Die Wohnqualität hat sich sehr verschlechtert.	1	Wardener Straße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M4	05.03.2024	Lärmbelästigung, Materialknappheit bei der Schallschutzmauer, Abholzung	Ich wohne mit einer 10-jährigen Unterbrechung seit 1981 in Warden, Kinzweilerstr. Die letzten Jahre hat die Lärmbelästigung durch die A44 extrem zugenommen. Wie offizielle Messwerte zustande gekommen sind, die besagen, dass die Lärmbelästigung nicht gestiegen ist bleibt ein großes Rätsel. Selbst in den 10 Jahren in denen ich in Mariadorf an der Hauptverkehrsstraße zwischen Alsdorf und Mariadorf gewohnt habe war die Lärmbelästigung entspannter. Wenn man nachts die Fenster schließt um in Ruhe ohne Dauerlärm schlafen zu können und man im eigenen Garten keine Erholung findet, dann ist die Lebensqualität doch sehr eingeschränkt. Über eine kurze Zeit wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung (nur in eine Fahrtrichtung) ausgeschildert. Zudem wurde diese erst kurz vor Beginn des Wohngebietes ausgeschildert wenn der schall schon längst die anliegenden Häuser erreicht. Da fragt man sich Wessen Schwager hier für die Verantwortlichen die Messungen getätigt hat und in wie vielen Kneipen man zuvor unterwegs war. Zudem wurden massiv Bäume und Sträucher entlang der A44 abgeholzt und gerodet; überwiegend natürlich auch nur auf einer Seite (Warden). Beim Bau der Schallschutzmauer auf Wardener Seite scheint damals das Matrial knapp gewesen zu sein, da diese deutlich niedriger und extrem kürzer ist als das Pendant auf Seite Müschekamp. Messungen die nicht der Realität entsprechen, unterschiedlich hohe und lange Schallschutzmauern, mangelhafte Beschilderung einer geschwindigkeitsbegrenzen Zone... und dies nur einseitig. Was soll das bringen? Wessen Schwager war das ???	2	Wardener Straße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M5	04.03.2024	Lärm durch A44 Broicher Siedlung	Ich wohne in der Broicher Siedlung - Grabenstraße - und die Lärmbelästigung durch die A44 wird immer schlimmer - besonders bei Ostwind. Mittlerweile ist am Rand der Autobahn überhaupt kein Gehölz mehr vorhanden, das in der Vergangenheit den Lärmschutz verbesserte. Broichweiden bekommt auf Grund des dreispurigen Ausbaus der A44 (der seit Jahren für Verkehrsbehinderungen sorgt und eigentlich vollkommen unnötig ist) eine Lärmschutzwand. Würd ein dreispuriger Ausbau der A44 von der Auffahrt an der Broicher Siedlung bis Broichweiden auch eine Lärmschutzwand zur Folge haben, dann wäre ich dafür. Warum kann man auch nicht entlang der Autobahn etwas Grün anpflanzen. Es müssen ja nicht hohe Bäume sein, aber eine 4m hohe Haselnuss bringt auch was - gut gegen Lärm, CO2 und sieht nett aus.	0	Grabenstraße	
M6	26.02.2024	Lärmbelästigung im Ortsteil Warden	Ich wohne seit mehr als 30 Jahren auf der Frankenstraße und schließe mich den zahlreichen Beschwerden hinsichtlich der von der A 44 ausgehenden Lärmbelästigung an. In den bisherigen Beiträgen ist alles beschrieben worden, so dass ich zur Vermeidung von Wiederholungen auf weitere Ausführungen verzichte.	2	Teutonenstraße	
M7	26.02.2024	Lärmbelästigung A44 in Warden	Wir wohnen in der Frankenstraße in Warden. Die Lärmbelästigung durch die Autobahn ist in den letzten Jahren aufgrund stetiger Abholzung und unzureichender Lärmschutzmaßnahmen weiter gestiegen. In Schlafräumen kann nachts aufgrund des Lärmes kein Fenster zur Autobahnseite geöffnet werden. An dieser Stelle ist auf Wardener Seite keine Lärmschutzwand vorhanden. Vor kurzem hat ein erneuter Gehölzschnitt, jedoch keine Aufforstung stattgefunden. Zur Verbesserung der Situation wäre eine Lärmschutzwand oder Aufforstung wünschenswert.	2	Frankenstraße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Lärmaktionsplan Alsdorf



Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Erwiderung / Beschlussvorschlag
M8	22.02.2024	Lärm und Dreck auf der Luisen- und Hoengener Strasse	Die Kommentare hier zur Luisenstr. habe ich gelesen. Es ist auf der danach folgenden Hoengener Strasse nicht anders. Nur die Häuser die etwas zurück stehen haben es etwas besser bezüglich der Schmutzbelästigung. Laut ist es allemal. Ich würde mich über Abstellmassnahmen freuen. Nachts fliegen die Kanaldeckel in der Hoengener Strasse hoch wenn Dachser (und viele andere) mal wieder vorbei rasen. Der Verkehr muss dringend schon durch die Eschweilerstrasse zum Industriegebiet und den Autobahnen geleitet werden! Muss immer lachen wenn Leute schreiben das Sie die Autos nachts von der A4 summen hören, dann kommt mal hierher :)	2	Luisenstraße	Die Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln/Schachtabdeckungen wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Eschweilerstraße ist ebenfalls bebaut. Eine Lärmkartierung liegt noch nicht vor, daher kann über die dortigen Lärmbetroffenheiten noch keine Aussage gemacht werden. Diese wären bei einer Routenempfehlung / Umleitung aber zu berücksichtigen. Eine Lärmkartierung der Eschweilerstraße wird für die nächste Stufe vorgeschlagen.
M9	21.02.2024	Lärmbelästigung A 44 Alsdorf-Begau	Meine Frau und ich wohnen in Alsdorf-Begau, im Grüngürtel. Gerade bei Westwind schallt der Autobahnlärm übers Feld. Die Lärmschutzwände haben keinen geräuchmindernden Einfluss. Durch den dreispurigen Ausbau vom AK Aachen bis zur Anschlussstelle Broichweiden wird immer mehr Verkehr fließen, der mit hoher Geschwindigkeit Begau passiert. Ich verstehe nicht, warum im Ruhrgebiet bei gleichgelagerten Verkehrssituationen eine Geschwindigkeitsbeschränkung möglich ist, nur Begau scheint diesbezüglich rechtsfreier Raum für Raser zu sein.	5	St.-Jöris-Straße	Die Prüfung eines Tempolimits für die A 44 wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M10	20.02.2024	A44 - Begau	Die Einschätzung der Autobahn GmbH, wonach weite Teile der Begau nicht übermäßig durch Lärm belastet sind, ist nicht nachzuvollziehen. Das ununterbrochene unterschwellige Rauschen, welches nun schon als störend bezeichnet werden muss, wird sich zukünftig vermutlich durch den Ausbau der Autobahn und weiteren Rodungsarbeiten in den Böschungsbereichen sowie dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen (besonders LKW-Verkehr) verstärken. Eine rechtzeitige Anpassung der Maßnahmen zum Lärmschutz der Bewohner*innen der Begau ist hier das Mindeste, was von Seiten der Verantwortlichen gemacht werden muss.	5	Am alten DJK-Sportplatz	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M11	20.02.2024	Lärmbelästigung A44	Das Rauschen der Autobahn ist selbst einige Straßen entfernt kaum zu überhören und stellt eine Art Dauergeräusch dar, dass wir als sehr störend empfinden. Man hört auch Hupen, lautes Beschleunigen usw was in der wärmeren Jahreszeit auch Nachts den Schlaf stört. Der Verkehr wird immer mehr und die Autobahn ist im gesamten Ort Begau zu hören. Welche Folgen dies für die Gesundheit hat, dürfte klar sein. Es muss gehandelt werden.	9	Am alten DJK-Sportplatz	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M12	20.02.2024	Barbarastraße	Die unzureichende Lärmschutzmaßnahmen entlang der A44 sind einfach inakzeptabel! Es ist frustrierend, dass wir im Sommer nicht einmal die Ruhe in unserem eigenen Garten genießen können, ohne vom Autobahnlärm gestört zu werden. Es ist höchste Zeit, dass hier etwas unternommen wird, um die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern und ihre Gesundheit zu schützen!	5	Barbarastraße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M13	19.02.2024	Luisenstrasse	Ich kann mich dem anonymen Post und den Post von "anwohner_L47" nur anschließen. Ich wohne auf demselben Abschnitt allerdings dort wo es in die Brucknerstraße reingeht. Jeden Tag wird hier gehupt weil Leute einfach nicht damit rechnen, dass man hier abbiegen kann. Ich finde auch ein Tempolimit wäre hier langsam mal angebracht. Wenn einer der Kommune hier wohnen würde wären schon längst Maßnahmen getroffen worden. Ich würde mich freuen wenn was passieren würde	3	Luisenstraße	Die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
M14	19.02.2024	A44	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne in Warden, einer Gemeinde, die unmittelbar an der Autobahn A44 liegt. In den letzten Jahren hat sich die Lärmbelästigung durch die Autobahn in unserer Region dramatisch verschärft. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Lebensqualität aller Anwohner. Die Ursache für diese zunehmende Lärmbelästigung liegt unter anderem in dem radikalen Rückschnitt der Gehölze entlang der Autobahn. Dieser hat dazu geführt, dass die natürliche Lärmdämmung, die früher durch die Bäume und Sträucher geboten wurde, erheblich reduziert wurde. Darüber hinaus sind die vorhandenen Lärmschutzwände veraltet und nicht mehr adäquat, um das aktuelle Verkehrsaufkommen effektiv zu dämpfen. Die Diskrepanz zwischen den offiziellen Lärmimmissionswerten und der tatsächlichen Lärmbelastung, die wir Anwohner täglich erfahren, ist frapierend. Es ist unerlässlich, dass unabhängige und umfassende Lärmmessungen durchgeführt werden, um ein realistisches Bild der Situation zu erhalten. Wir fordern dringend, dass angemessene Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden. Dazu gehört die Modernisierung und Erhöhung der Lärmschutzwände sowie die Wiederbepflanzung der gerodeten Bereiche mit lärmdämmender Vegetation. Diese Maßnahmen sind nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes, sondern auch zur Wahrung der Lebensqualität und Gesundheit der Anwohner von Warden unerlässlich. Wir appellieren an die zuständigen Behörden und die Autobahn GmbH, unserer Situation die notwendige Aufmerksamkeit zu schenken und schnellstmöglich wirksame Lösungen umzusetzen. Es ist höchste Zeit zu handeln, um die Lärmbelästigung in Warden auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.	7	Frankenstraße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung zu prüfen.
M15	17.02.2024	wird schlimmer mehr Lärm von der Autobahn, weniger Schutz durch abgeholzte Bäume. Woanders wird der Bürger erhört und Besserungen vorgenommen. Seit Jahren kämpfen wir um einen besseren Lärmschutz in der Kinzweilerstr!!	8	Kinzweilerstraße	Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Erwiderung / Beschlussvorschlag
M16	17.02.2024	Lärmbelästigung Autobahn in Begau	Je nach Windrichtung ist der Lärm der Autobahn auch in Bereichen der Begau zu hören, die eigentlich weit weg genug erscheinen, zum Beispiel im Bereich der Sackgassen abgehend vom Alten Römerweg. Es ist einfach nur störend, wenn man im Sommer nachts mit offenem Fenster schlafen möchte oder tagsüber im Garten "Ruhe genießen" und Erholung bekommen möchte. Der Lärm der Autobahn behindert dies, was einen enormen Einschnitt der Lebensqualität bedeutet.	5	Heinrich-Heine-Straße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
K16a	20.02.2024	Lärm durch A44	Wir wohnen in der Barbarastraße in der Begau und die Autobahn ist ständig bei uns zu hören. Im Sommer besonders in den Nächten hört man die LKW schon vom weiten und teilweise kann man deren Geräusche minutenlang verfolgen.	0	Barbarastraße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M17	17.02.2024	Lärmbelästigung Alfred-Brehm-Str	Morgens zum Schulbeginn ist es am schlimmsten. Die Eltern, die ihre Kinder gerne durch 30er Zonen geschützt wissen und ihre eigenen Kinder zur Grundschule bringen, vergessen völlig, dass auch in der Alfred-Brehm-Str. eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Aber auch zu anderen Zeiten wird diese Straße von dem ein oder anderen als Rennstrecke verstanden. Geschwindigkeiten von gefühlt 60 km/h kommen häufiger vor. Geschwindigkeitsmessungen? Fehlanzeigen! Im Dachsweg gibt es viele Kinder und überhaupt ist die Alfred-Brehm-Str Schulweg für viele Kinder. Darüber hinaus wird überall wild geparkt, damit die Kinder möglichst bequem zur Schule kommen, aber dass Ordnungsamt kümmert sich lieber um Hundebesitzer und sanktioniert eben diese, wenn nicht mindestens 2 Kotbeutel am Mann sind. Und dann die Busse... Wenn bei uns diese fetten Dieselstinker vorbeifahren, dann wackelt in meinem Arbeitszimmer der Schreibtisch. Das Gepolter ist zum Teil der schlecht sanierten Asphaltdecke geschuldet. Aber auch die Busse fahren angesichts der Enge der Straße oft viel zu schnell.	4	Dachsweg	Die Alfred-Brem-Straße und der Dachsweg sind aufgrund der geringen Verkehrsstärke nicht kartiert. Die kartierten Straßen haben hier keinen relevanten Einfluss auf die Lärmbelastung. Die Überwachung der Geschwindigkeit liegt bei Polizei und Kreis.
M18	16.02.2024	Lärmbelästigung A44 Alsdorf Warden	Die letzten Jahre hat die Lärmbelästigung durch die A44 extrem zugenommen. Wie die vergangenen "offiziellen" Messwerte zustande gekommen sind, bleibt ein großes Rätsel. Diese Werte spiegeln ja in keinsten Weise das Empfinden der Einwohner in Warden, Hoengen, Begau wieder. Wenn man jedoch nachts die Fenster schließt um in Ruhe ohne Dauerlärm schlafen zu können oder man im eigenen Garten keine Erholung findet, da mittlerweile ein dauerndes lautes "Rauschen" wahrgenommen wird und zusätzlich jeder vorbeifahrende LKW auf der A44 zusätzlich den Lärmpegel erhöht, dann muss man ganz klar von erhöhter Lärmbelästigung sprechen und hier sollten schnellstmöglich Maßnahmen getroffen werden, die auch langfristige Wirkung zeigen. Eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung, die nicht beidseitig im gleichen Bereich ausgeschildert ist und dann noch zu knapp bemessen ist, hat in der Vergangenheit ja bereits seine Wirkung verfehlt und wurde somit auch relativ schnell wieder aufgehoben. Eine radikale Abholzung in den besagten Bereichen, hat das Problem zudem extrem verstärkt. Wenn man sich nun mal die Situation zu den vorhandenen "Maßnahmen" anschaut, fällt direkt auf, dass an den Neubaugebieten angrenzend die Lärmschutzwand erhöht und länger gebaut wurde. Auf der anderen Seite jedoch eine über 30 Jahre alte Lärmschutzwand "belassen" wurde, die auf die damalige Zeit mit weniger Verkehr ausgelegt ist- niedriger gebaut als die neuere Lärmschutzwand Müschekamp und kurz nach den am Feld gelegenen Reihenhäusern, abfallend und somit nicht durchgezogen. Wir Anwohner bitten um erneute, unabhängige Messungen und Prüfung. Und das ggf. nicht nur zu ausgewählten Tageszeiten sondern auch zu unterschiedlichen Wetterverhältnissen	7	Kinzweilerstraße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung zu prüfen. Die Ermittlung der Lärmbelastung im Rahmen der Lärmkartierung erfolgt durch ein EU-weit einheitliches Berechnungsverfahren. Messungen sind darin nicht vorgesehen.
M19	16.02.2024	Autobahnlärm A44	Seit mehreren Jahren fordern die Bewohner von Begau und Warden verstärkten Lärmschutz im Zusammenhang mit der Autobahn A44. Trotz wiederholter Appelle bleibt eine zufriedenstellende Lösung aus. Es ist auffällig, dass die von der Autobahn GmbH erstellten Computermodelle eine Lärmbelastung suggerieren, die deutlich unter dem liegt, was die Anwohner in der Realität erleben. Die theoretischen Modelle zeigen, dass niemand in extremem Maße von Lärm betroffen sein sollte. Die tatsächliche Lärmbelastung in unseren Gemeinden übersteigt jedoch signifikant diese prognostizierten Werte. Diese Diskrepanz zwischen den berechneten und den tatsächlich erfahrenen Lärmbelastungen veranlasst uns zu der Hoffnung, dass die EU-Umgebungslärmrichtlinie nun die verantwortlichen Behörden zum Handeln bewegen wird. Es ist essenziell, dass konkrete und realitätsnahe Messungen durchgeführt werden, um die tatsächliche Lärmbelastung zu erfassen und darauf basierend effektive Lärmschutzmaßnahmen zu implementieren. Die kontinuierliche Vernachlässigung dieser Problematik hat einen erheblichen Einfluss auf die Lebensqualität der Anwohner von Begau und Warden. Wir appellieren daher dringend an die zuständigen Behörden, die Situation ernst zu nehmen und umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Lärmschutz gemäß den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu verbessern.	7	Ehrenstraße	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 44 werden im Lärmaktionsplan formuliert.

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Erwiderung / Beschlussvorschlag
M20	16.02.2024	Lärmbelästigung Autobahn in Warden	<p>Es ist uns aufgefallen, dass die von der Autobahn GmbH für die A44 bereitgestellten Lärmimmissionswerte unserer Meinung nach nicht die tatsächliche Lärmbelastung in Warden widerspiegeln. Diese Werte scheinen lediglich Schätzungen zu sein, welche die Realität unserer täglichen Erfahrungen nicht korrekt abbilden. Durch eigene Messungen mit einem Lärm-Messgerät zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten konnten wir feststellen, dass die Lärmbelastung wesentlich höher ist, als von der Autobahn GmbH angegeben.</p> <p>Angesichts dieser Diskrepanz fordern ich und meine Nachbarn in Warden, dass umgehend konkrete und unabhängige Lärmmessungen durchgeführt werden, um ein genaues Bild der Lärmbelastung zu erhalten.</p> <p>Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass sich die Lärmsituation in Warden auch aufgrund baulicher Veränderungen verschlechtert hat. Insbesondere betrifft dies die Erneuerung der Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der Autobahn A44 vor einigen Jahren. Diese Maßnahme hat dazu geführt, dass mehr Lärm in unser Dorf gelangt, da die gegenüberliegende Seite der Lärmschutzwand nicht entsprechend angepasst wurde. Diese Situation stellt eine erhebliche Beeinträchtigung unserer Lebensqualität in Warden dar und wir fühlen uns in unseren Rechten auf Lärmschutz, wie sie im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankert sind, nicht ausreichend berücksichtigt.</p> <p>Wir bitten dringend um Ihre Aufmerksamkeit in dieser Angelegenheit und erwarten eine zeitnahe Überprüfung und angemessene Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in Warden.</p>	7	Kinzweilerstraße	<p>Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung zu prüfen.</p> <p>Die Ermittlung der Lärmbelastung im Rahmen der Lärmkartierung erfolgt durch ein EU-weit einheitliches Berechnungsverfahren. Messungen sind darin nicht vorgesehen.</p>
M21	15.02.2024	Lärmbelästigung durch Autobahn in Warden	<p>Der Autobahnlärm ist in Warden schon immer stark wahrnehmbar gewesen. Bedingt durch den radikalen Gehörs-Rückschnitt zwischen der AS Alsdorf und der Auffahrt Begau ist die Lärmbelästigung in Warden weiter deutlich angestiegen.</p> <p>Die Lärmschutzwände müssen dringend an das mit den Jahren gestiegene Verkehrsaufkommen angepasst werden.</p> <p>Zudem muss der Rückschnitt der Bäume an der Autobahn auf das Mindestmaß beschränkt werden.</p>	5	Wardener Straße	<p>Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben.</p> <p>Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung zu prüfen.</p>
M22	14.02.2024	Lärmbelästigung durch L240 Alsdorf Hooengen Weilerstrasse	<p>Seit 20 Jahren wohnen wir hier in der Weilerstrasse. In den 20 Jahren ist der Lärm bedingt durch den stärkeren Straßenverkehr immens geworden. Die Straße wird durch den zunehmenden Berufsverkehr aber vor allem auch durch den starken LKW Verkehr in Richtung Dachser Alsdorf und die Lidl Fabriken in Übach Palenberg wesentlich stärker. Dies fällt in den Nachtstunden besonders auf, die gesamte Nacht hört man die LKWs mit hohem Tempo Richtung Autobahn fahren. Aber auch tagsüber ist die Lärmbelästigung immens. Mittlerweile sind auch die Abgase leider deutlich zu riechen. Es gibt keinerlei Lärmschutz, die Straße führt ca. 100m vor den ersten Häusern vorbei. Auf der gegenüberliegenden Seite zum Industriegebiet hat man vor Jahren einen Erdwall aufgeschichtet. Durch diesen Erdwall ist die Lärmbelästigung nochmals gestiegen. Wir brauchen hier dringend einen effektiven Lärmschutz sowie ein Tempolimit. In Zeiten von Baustellen (leider viel zu selten) und einem dazugehörigen Tempolimit kann man ein wenig Ruhe im Garten genießen. Ansonsten hat man den ständigen Verkehrslärm. An ruhigen Sonntagen drehen in den Sommermonaten gerne die Motorräder, kommend aus dem Heinsberger Raum, gerne ihre Motoren auf und lassen uns erschrocken aufhorchen.</p>	0	Weilerstraße	<p>Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in dem Streckenabschnitt der L 240 werden im Lärmaktionsplan formuliert.</p>
M23	14.02.2024	Lärmbelästigung in Alsdorf-Hoengen durch L240	<p>Die Lärmbelästigung in Alsdorf-Hoengen hat im Bereich der L240 in den letzten Jahren stark zugenommen. Grund hierfür ist sicherlich die zunehmende Verkehrsbelastung auf dieser Strecke. Hierbei spielt vor allem der stark angestiegene LKW- Anteil durch die immer weiter wachsenden Industriegebiete eine entscheidende Rolle. Auch der Bau der Solent-Fabrik "Lidl-Schokoladenfabrik" in Übach-Palenberg hat hierzu einen erheblichen Teil beigetragen, da die Zulieferung oftmals über die L240 erfolgt. Hierdurch ist auch nachts die Lärmbelästigung sehr hoch.</p> <p>Ein Lärmschutzmaßnahme (Lärmschutzwand) auf der L240 von der Eisenbahnbrücke bis hin zur Autobahnauffahrt A44 wäre hier sicherlich eine sinnvolle Lösung.</p>	0	Am Schmiedsied	<p>Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in dem Streckenabschnitt der L 240 werden im Lärmaktionsplan formuliert.</p>

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Erwiderung / Beschlussvorschlag
M24	14.02.2024	Windbedingter Lärm oftmals die ganze Nacht durch von der L240 her	Immer wieder je nach Windrichtung gibt es aus Richtung Kreuzung L136-L240 bzw. L240 gesamt starker Verkehrslärm, der Nachts so schlimm ist, als ob diese Straße innerhalb von 100 Metern vom Haus entfernt ist. Es scheint aber nicht von der A44 zu kommen, da ich in diese Richtung schon gegangen bin. Auch andere Personen aus dem hiesigen Bereich, die ihre Schlafzimmer in diese Richtung haben beschreiben dieses Phänomen. Gibt es hierzu Erkenntnisse und Beschreibungen? Beispielsweise war das in der Nacht vom 13.02. auf den 14.02.2024 wieder extremst.	2	Pütz-driesch-straße	Die Schallausbreitung ist von der Windrichtung abhängig. Bei großen Abständen zwischen Schallquelle und Immissionsort sowie Mitwind sind Geräusche lauter wahrnehmbar als bei Gegenwind. Ebenso sind Geräusche bei großen Abständen zwischen Schallquelle und Immissionsort bei Abnahme der Lufttemperatur in oberen Luftschichten (Sommertag nachmittags) am Immissionsort leiser als bei Zunahme der Temperatur in oberen Luftschichten (z. B. Sommer abends mit Inversionswetterlage). Die Unterschiede können bei dem Zusammentreffen ungünstiger Bedingungen bis zu 10 dB betragen. Die Geräusche werden dann als doppelt so laut wahrgenommen. Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in dem Streckenabschnitt der L 240 werden im Lärmaktionsplan formuliert.
M25	13.02.2024	Autobahnlärm nimmt zu - Lärmschutzmaßnahmen nicht angepasst	Seit Jahren nimmt die Lärmbelastung durch die Autobahn zu. Nachdem vor einigen Jahren eine Vielzahl an Bäumen und Sträuchern entlang der Autobahn stark zurückgeschnitten worden sind, ist die Lärmbelastung erneut gestiegen. Auf der Lärmschutzkarte ist deutlich erkennbar, wie sehr sich der Lärm von der Autobahn über das freie Feld zwischen Warden und Begau ausbreitet. Eine Lärmschutzwand - die auf den damaligen Standard von vor 30 Jahren (oder mehr) ausgelegt ist - hilft da kaum. Aufgrund der Windverhältnisse (auch das lässt sich in der Karte gut erkennen) ist die Lärmausbreitung Richtung Warden deutlich stärker ausgeprägt als Richtung Hoengen/ehemaliges Neubaugebiet Möchekamp.	5	Kinzweiler-straße	Geeigneter Bewuchs bzw. Bepflanzung hat eine lärmindernde Wirkung, sofern die Sichtlinie zwischen Emissions- und Immissionsort dadurch durchbrochen wird und der Bewuchs eine ausreichende Ausdehnung (Durchdringungstiefe für den Schall) hat und ganzjährig wirksam ist. Einzelne Ersatzpflanzungen werden sich physikalisch kaum auf die Schallausbreitung auswirken, sie können aber einen positiven psychologischen Effekt und eine Klimaschutzwirkung haben. Bepflanzung entlang der A 44 wird als Maßnahmenempfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Autobahn GmbH wird gebeten, den Zustand und die Dimensionierung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung zu prüfen.
M26	07.02.2024	Lärmbelastung in Alsdorf Hoengen	Ich bin Anwohner im Zentrum von Alsdorf Hoengen. Die Lärmkarte bestätigt meine Beobachtung, dass Hoengen allseitig von Straßenlärm belastet wird. Hier sind die BAB 44, die L 240, die L 136 (Jülicher Straße) und auch noch die L 47 (Luisenstraße) zu nennen. Insbesondere von der BAB 44 mit der Ausfahrt Alsdorf (5b) und der in Hochlage befindlichen L 240 gehen deutliche Lärmbelastungen für den Ortsteil Hoengen aus. Nach meinem Eindruck sind hier geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, damit insbesondere die abendliche und nächtliche Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner in Hoengen reduziert werden kann.	1	Am Falter	Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung werden für A 44, L 136 und L 240 im Lärmaktionsplan formuliert.
M27	06.02.2024	Lärm-belastigungen	Der Bereich rund um dem Sportplatz am Energeticon ist in den abendlichen Stunden durch vermehrte Lärmbelastigungen geprägt. Die Lärmbelastigungen werden durch laute Musik aus dem ehemaligen Ledigenheim (Musikproberäume), abendliche Events am Sportplatz, sowie getunten Autos, die die Straße Konrad-Adenauer-Allee vom Kreisverkehr des Energeticon bis zum Kaufland und die Eisenbahnstraße als Rennstrecken nutzen. Wir wohnen in Alsdorf-Busch und rufen regelmäßig die Polizei wegen dieser Lärmbelastigungen.	1	Herzogenrather Straße	Laute Musik und Lärm von Sportanlagen zählen laut BImSchG nicht zum Umgebungslärm und sind daher nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Hinweise werden aber der zuständigen Behörde weitergeleitet.
K27a	07.02.2024	Durchgreifen	Naja hier muss man individualverkehrsrechtlich vorgehen das hat eher jetzt nicht so viel mit der generellen Lärmbelastigung durch Straßenführung zu tun. Aber es ist schlimm das stimmt wohl	0	---	
K27b	07.02.2024	Ärgerlich	Ich hoffe das lässt sich in den Griff bekommen...	0	---	
M28	06.02.2024	Problematik bzgl Luisenstrasse	Ich bin sehr oft in der Luisenstrasse und finde die Bushaltestelle Am Kreuzberg sehr gefährlich. Die Autos überholen den Bus auf der Seite des Behindertenheimes und ist somit eine grosse Gefahrenquelle für Fußgänger und Autofahrer.	2	Luisen-straße	Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Meldung wird der zuständigen Behörde weitergeleitet.

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Erwiderung / Beschlussvorschlag
M29	06.02.2024	Lärmreduzierung auf der Luisenstr.	Wir sind Anwohner der Luisenstr. und müssen feststellen, dass innerhalb der letzten Jahre der Lärmpegel in einem Maße zugenommen hat, dass es - hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten- unerträglich geworden ist. Durch die Überfahung der zahlreichen Gully- und Kanaldeckel entsteht eine Geräusch- und Vibrationsbelästigung, die vor allem in den Badezimmern und Toiletten sehr gut zu hören und zu fühlen ist. Und die Verschmutzung z.B. der Fenster ist erheblich. Durch die hohe Anzahl an Lkw u.a. der Firma Dachser, die hier ausdrücklich nicht in Verantwortung genommen werden soll, entsteht hauptsächlich zur Nachtzeit eine erhebliche Lärmbelästigung. In anderen Städten werden mittlerweile immer mehr Tempo - 30 - Zonen eingerichtet. Dies wäre auch für die komplette Luisenstr. möglich. Dies würde die Belästigung schon um ein erhebliches Maß senken. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung müsste natürlich im besten Fall ständig kontrolliert werden. Bauliche Maßnahmen sind sicherlich auch eine Möglichkeit das Leben an der Luisenstr. lebenswerter zu machen. Auch die Bewohner der Altenheime würden etwas "sicherer" sein. Eine Einbahnstraßenregelung wäre ebenfalls zu überdenken, zumal der Verkehr, der von der A 44 kommt, den Hinweisschildern folgend über die L 240 zum Kreisverkehr B 57 / L 240 geleitet wird.	10	Luisenstraße	Die Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln/Schachtabdeckungen wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Bei der Anordnung von Einbahnstraßen ist zur berücksichtigen, dass nach StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.
M30	06.02.2024	Beschreibung der Lärm-/Sicherheits- und Gesundheitsproblematik inkl. möglicher Abstellmaßnahmen	Ich bin Anwohner der Luisenstraße in Alsdorf ebenfalls bekannt als L47. Innerhalb der letzten Jahre - und speziell innerhalb der letzten kürzeren Zeit - ist der Lautstärkepegel trotz Maßnahmen am Haus, wie bspw. Schallschutzglas teilweise bis in die Nacht unerträglich. Weitere Maßnahmen sind bautechnisch nicht mehr möglich. Weder die Elektromobilität hat ihren nötigen Stand erreicht, noch ist die Anzahl an SUVs und Dieselfahrzeugen merklich gesunken, was zusätzlich gesundheitliche Risiken birgt. Der wirtschaftlich erfreuliche Ausbau der Firma Dachser führte ebenfalls an der L47 dazu, dass LKWs teils mit erhöhter Geschwindigkeit (vor allem nachts) an den Häusern vorbeiziehen und durch Überfahren von Gegenständen, hier insbesondere Kanaldeckel und Gullys eine Lärm- und Vibrationsbelästigung zu jeder Tageszeit auftreten lassen. Speziell werden auch durch das Abwassersystem beim Überfahren der o.g. Straßenanbauten Geräusche bis an die entsprechenden Wasserzapfstellen im Haus übertragen. Allgemein ist zu erwähnen, dass neben Lärm auch zunehmender Abrieb der Reifen und Bremsen zu bemerken ist, welcher sich auf sämtlichen Oberflächen als ölartige Rückstände niederschlagen. Folgend finden Sie umsetzbare Aktionen mit Fokus auf Lärmreduzierung im Abschnitt Luisenstraße (L47) zwischen Kreuzung Eschweiler Straße bis zur Kreuzung Carl-Zeiss-Straße (Firma Ford), im Übrigen der Abschnitt, wo die meisten Menschen durch Nähe zur Straße von o.g. Belästigungen beeinträchtigt sind. Sofort und kurzfristig möglich: 1. Einführung einer 30er Zone (insbesondere zu den Ruhe-/Nachtzeiten), speziell zum Schutz auch der Bewohner eines dort ansässigen Pflegeheims für behinderte Menschen, sowie den Schutz von anwohnenden Kindern. Diese schnell umzusetzende Maßnahme reduziert gleichzeitig die o.g. Bremsstaub- und Reifenabriebthematik. 2. Überprüfung der Einhaltung der oben genannten Maßnahme mittels Radarmessungen. Auch für 50er Geschwindigkeitsbegrenzungen finden diese zurzeit nicht statt. Mittelfristig umsetzbare Lösungen: 1. Umleitung des Verkehrs von Alsdorf Mitte kommend ab Eschweiler Straße Richtung Mariadorf über das Industriegebiet, folgend dann zu den Autobahnen und Richtung des Geländes und Einzugsgebiets der Firma Dachser. 2. Gleichzeitig kann der genannte Abschnitt der Luisenstraße einspurig zur Einbahnstraße mit optionaler Schaffung eines Fahrradbereichs (Fahrradstrasse?) werden, was auch die Verkehrstransformation, speziell für Fahrräder und Fußgänger fördert. Auch der öffentliche Nahverkehr würde profitieren, da so gefährliche Engstellen für genannte Teilnehmer entfallen. Ein ähnliches Konstrukt ist bereits am unteren Teil der Linnicher Straße vor Jahren umgesetzt worden und zeigt Erfolg. Langfristig umsetzbare Maßnahmen: Etablierung einer oder mehrerer Umgehungsstraße(n) für Bereiche mit Fahrzeugaufkommen über eine Million Fahrzeuge im Jahr. Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.	14	Luisenstraße	Die Prüfung der Möglichkeit einer Schallreduzierung bei Kanaldeckeln/Schachtabdeckungen wird als Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Eschweilerstraße ist ebenfalls bebaut. Eine Lärmkartierung liegt noch nicht vor, daher kann über die dortigen Lärmbetroffenheiten noch keine Aussage gemacht werden. Diese wären bei einer Routenempfehlung / Umleitung aber zu berücksichtigen. Eine Lärmkartierung der Eschweilerstraße wird für die nächste Stufe vorgeschlagen. Bei der Anordnung von Einbahnstraßen ist zur berücksichtigen, dass nach StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.
K30a	07.02.2024	Alles richtig	Naja ich wohne auch auf der Luisenstraße besser hätte ich jetzt auch nicht schreiben können ich bin für alle Punkte und guter Kommentar!!	1	Luisenstraße	

Lärmaktionsplan Alsdorf

Nr.	Datum	Betreff	Inhalt	Z	Straße	Erwiderng / Beschlussvorschlag
B31	28.02.2024	Prämienstraße OT Zopp	Durch Beschleunigungsvorgänge, die aus dem Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am Ortsausgang von 30 km/h auf 70 km/h resultiert, kommt es hier zu einer starken Lärmbelastung, die durch eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h deutlich reduziert werden könnte		Prämienstraße	Die Prüfung eines Tempolimits von 50 km/h ab dem Ortsausgang Zopp wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
E32	03.2024	Eschweiler Straße	<p>In den letzten Jahrzehnten ist die Lärmbelastung bedingt durch den stetig gewachsenen Straßenverkehr Ortsdurchgang Mariadorf - Eschweiler Str. enorm angestiegen. Die Eschweiler-Straße wird durch den zunehmenden Berufsverkehr aber vor allem auch durch den starken LKW Verkehr in Richtung Hoengen Dreieck bzw. in Richtung Alsdorf verkehrs- und lärmmäßig stark belastet. Ganz zu schweigen von der hohen Emissionsbelastung. Die Ampelschaltung an der Kreuzung Blumenrather Str. führt dazu, dass der Verkehr hier - bei laufenden Motoren - in regelmäßigen Intervallen zum Stehen kommt und sich ein Rückstau bildet. Hierdurch entsteht eine erhöhte Geräusch- und Vibrationsbelastung. Die Schaltung der Ampelanlage muss geändert werden, damit der Verkehr fließen kann.</p> <p>Die Schäden an der Eisenbahnbrücke (Bahnhof: Mariadorf-Grube) sind ein Indiz dafür, wie stark die Eschweiler Str. frequentiert ist. Hierbei spielt vor allem der stark angestiegene LKW-Anteil durch die immer weiter wachsenden Industriegebiete eine entscheidende Rolle. Hinzu kommt, dass auf der Eschweiler Str. das Angebot an Wohnraum gewachsen ist und weiter wächst und der Verkehr hierdurch ebenfalls angestiegen ist.</p> <p>In Aachen - im Bereich Monheimsallee - hat die Stadt Aachen überall dort, wo die Autofahrer vom Alleenring auf die Straßen innerhalb des Alleenrings abbiegen, zusätzlich zum Tempo-30-Schild noch Schilder mit dem Hinweis „Luftreinhaltung“ angebracht. https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/tempo_30_in_AC/index.html</p> <p>Diese Lösung wäre auch für die komplette Eschweiler Str. möglich und könnte sowohl die Lärm- als auch die Emissionsbelastung schon um ein erhebliches Maß senken. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung müsste natürlich im besten Fall ständig kontrolliert werden. Es müssen Blitzer aufgestellt und/oder Radarkontrollen durchgeführt werden.</p> <p>Ggfs. könnte eine Umleitung des Verkehrs von Alsdorf Mitte kommend ab Eschweiler Straße Richtung Mariadorf über das Industriegebiet, folgend dann zu den Autobahnen Abhilfe schaffen.</p> <p>Gerne verweise ich auch auf https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf</p>		Eschweiler Straße	Die Eschweilerstraße ist ebenfalls bebaut. Eine Lärmkartierung liegt noch nicht vor, daher kann über die dortigen Lärmbetroffenheiten noch keine Aussage gemacht werden. Eine Kartierung der Eschweilerstraße wird für die 5. Stufe der Lärmkartierung vorgeschlagen. Die Prüfung eines Tempolimits von 30 km/h innerhalb der bebauten Streckenabschnitte der Eschweilerstraße wird ebenfalls vorgeschlagen.