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

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

Lärmaktionsplan der 4. Stufe für die Stadt Heinsberg

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier
Dipl.-Ing. Wolfgang Schuckließ
Jan Engl, M. Sc.

Aachen, im Juni 2024
/Users/mmb/Desktop/LAP-Heinsberg_2024-06-04.docx

Inhalt

Vorbemerkung **3**

1 Lage und Struktur des Planungsraums **3**

2 Lärmquellen **4**
2.1 Hauptverkehrsstraßen 4
2.2 Haupteisenbahnen 7
2.3 Großflughäfen 7
2.4 Sonstige Lärmquellen 7

3 Zuständige Behörde **7**

4 Rechtlicher Hintergrund **8**

5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation **9**

6 Maßnahmenplanung **11**
6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung 12
6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung 12
6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm 14
6.4 Schutz ruhiger Gebiete 14
6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen 14

7 Mitwirkung der Öffentlichkeit **15**
7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung 15
7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung 16
7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit 17

8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan **18**

9 Evaluierung des Lärmaktionsplans **18**

Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans **18**

Anhang

Vorbemerkung

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

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

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

1 Lage und Struktur des Planungsraums

Die Stadt Heinsberg ist die namensgebende Kreisstadt des Kreises Heinsberg in Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln. Mit rund 43.500 Einwohnenden in 13 Ortsteilen ist sie eine Kommune mittlerer Größe.

Heinsberg liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Die nächsten Oberzentren sind die Städte Aachen, Mönchengladbach und Düsseldorf sowie die niederländische Stadt Roermond. Die Nachbarkommunen sind Gangelt im Südwesten, Waldfeucht im Westen, Wassenberg im Norden, Hückelhoven im Osten und Geilenkirchen im Süden. Im Nordwesten grenzt Heinsberg an die Niederlande an.

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

Die verkehrliche Anbindung von Heinsberg im Straßenverkehr von/nach Aachen erfolgt über die B 221 und die B 56 (südlicher Abschnitt) und weiter über die B 57 bzw. die B 56 und die A 44. Die Anbindung aus/zum Raum Düsseldorf erfolgt über die A 46 (Anschlussstelle Heinsberg an der B 221 und B 56 sowie Anschlussstelle Dremmen an der K 5). Über die A 46 und weiter über die A 52 erfolgt auch die Anbindung von/nach Mönchengladbach. Über die B 221 und die B 56 (westlicher Abschnitt) erfolgt die Anbindung von/nach Gangelt sowie weiter von/nach Sittard in den Niederlanden. Über die B 221 und die B 56 (südlicher Abschnitt) erfolgt die Anbindung von/nach Geilenkirchen. Über die B 221 erfolgt auch die Anbindung von/nach Wassenberg. Die Anbindung von/nach Wald-

feucht erfolgt über die L 228 bzw. die K 5. Die Anbindung von/nach Hückelhoven erfolgt zum einen über die A 46 (Anschlussstelle Dremmen an der K 5) und zum anderen direkt über die L 227.

Eine Anbindung im Schienenverkehr besteht von Heinsberg nach Lindern in Geilenkirchen (auch Heinsberger Bahn oder Wurmtalbahn genannt) mit dortigem Anschluss an die Strecke zwischen Aachen und Mönchengladbach. Halte auf Heinsberger Stadtgebiet sind der Bahnhof Heinsberg (Endbahnhof) und die Haltepunkte Heinsberg Kreishaus, Heinsberg-Oberbruch, Heinsberg-Dremmen, Heinsberg-Porselen, Heinsberg-Host und Heinsberg-Randerath.

2 Lärmquellen

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

2.1 Hauptverkehrsstraßen

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

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

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

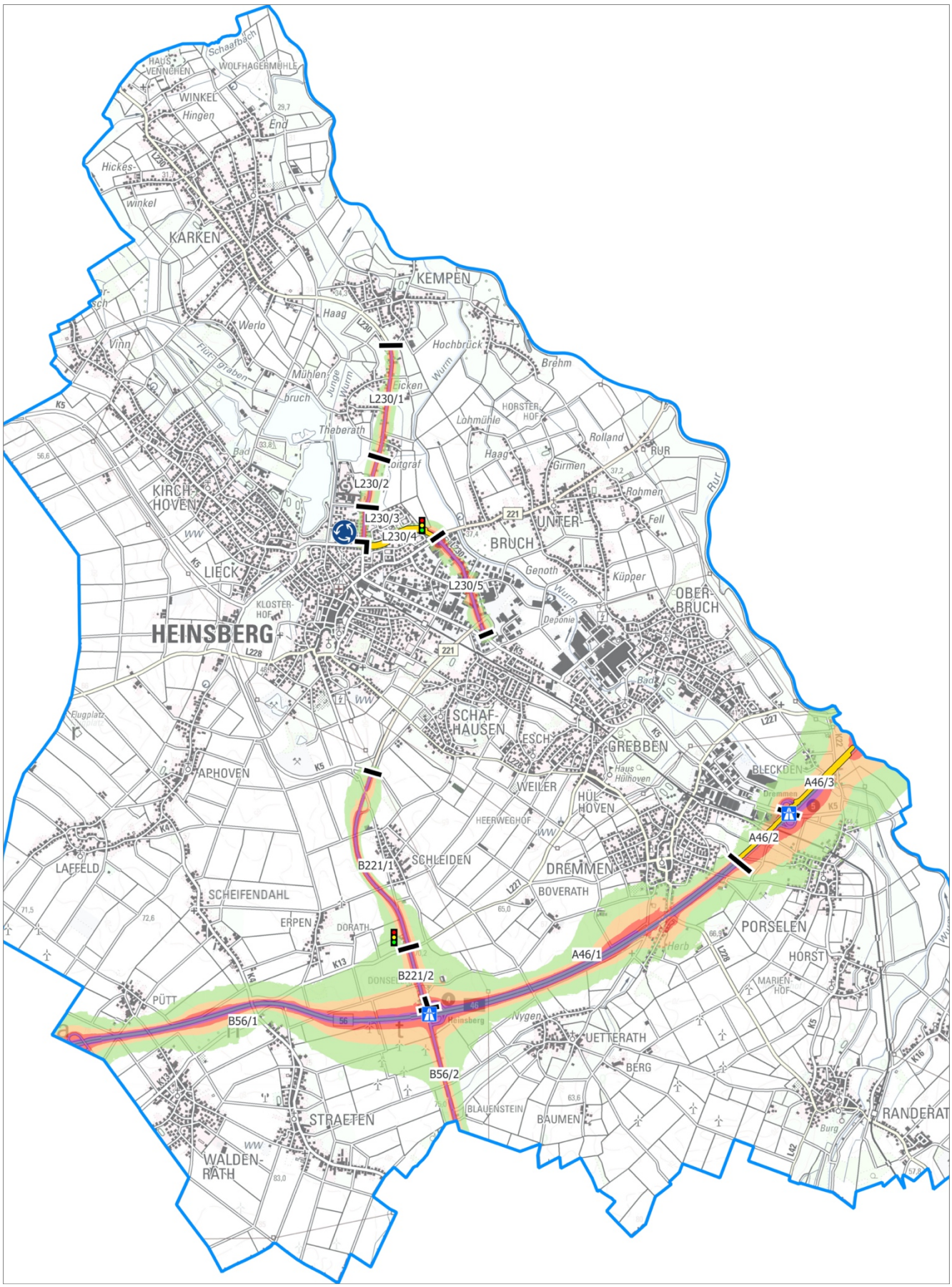

Bild 1: Teilabschnitte der kartierten lärmbelasteten Bereiche

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Mio. Kfz/a]
A 46	1 2	A 46 zwischen Anschlussstelle Heinsberg (Ausbauende) und Anschlussstelle Dremmen	20.407	7,449
	3	A 46 zwischen Anschlussstelle Dremmen und östlicher Stadtgrenze	30.969	11,304

TA = Teilabschnitt

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Mio. Kfz/a]
B 56	1	B 56 (westlicher Abschnitt) zwischen westlicher Stadtgrenze und Anschlussstelle Heinsberg (A 46)	15.000 [1)]	5,475
	2	B 56 (südlicher Abschnitt) zwischen Anschlussstelle Heinsberg (A 46) und südlicher Stadtgrenze	8.220 [2)]	3,000
B 221	1	B 221 zwischen Anbindung Alte Landstraße und L 227	15.673	5,721
	2	B 221 zwischen L 227 und Anschlussstelle Heinsberg (A 46)	18.166	6,631

TA = Teilabschnitt
[1)] aufgrund fehlender Angaben in der SVZ wurde seitens des LANUV eine Jahresbelastung von 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr bzw. ein DTV von 15.000 Kfz/24h angesetzt
[2)] aufgrund fehlender Angaben in der SVZ wurde seitens des LANUV eine Jahresbelastung von 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr bzw. ein DTV von 8.220 Kfz/24h angesetzt

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Mio. Kfz/a]
L 230	1	Kempener Straße zwischen Oberstraße (K 21) und Theberath (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)	9.763	3,564
	2	Kempener Straße zwischen Theberath (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und nördlichem Ortseingang/-ausgang von Heinsberg	9.763	3,564
	3	Kempener Straße zwischen nördlichem Ortseingang/-ausgang von Heinsberg und Kolpingstraße	9.763	3,564
	4	Kolpingstraße zwischen Kempener Straße und Wassenberger Straße (B 221)	8.220 [1)]	3,000
	5	Karl-Arnold-Straße zwischen Wassenberger Straße (B 221) und B 221	8.220 [1)]	3,000

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

Für die B 56 (westlicher Abschnitt) zwischen westlicher Stadtgrenze und Anschlussstelle Heinsberg (A 46) liegen in der SVZ keine Angaben zur Verkehrsbelastung vor. Hier wurde seitens des LANUV der in Tabelle 2 angegebene DTV von 15.000 Kfz/24h angesetzt. Ebenso liegen in der SVZ keine Angaben zur Verkehrsbelastung für die B 56 (südlicher Abschnitt) zwischen Anschlussstelle Heinsberg

(A 46) und südlicher Stadtgrenze sowie die L 230 (Kolpingstraße bzw. Karl-Arnold-Straße) zwischen Kempener Straße und B 221 vor. Hier wurde seitens des LANUV jeweils der in Tabelle 2 bzw. Tabelle 3 angegebene DTV von 8.220 Kfz/24h angesetzt; dies entspricht einer Belastung von 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr.

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

2.2 Haupteisenbahnen

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

Im Stadtgebiet von Heinsberg verläuft die Strecke der Heinsberger Bahn (Wurmtalbahn) zwischen Heinsberg und Lindern mit dortigem Anschluss an die Strecke zwischen Aachen und Mönchengladbach. Die Strecke ist mit weniger als 30.000 Zügen pro Jahr belastet; dementsprechend ist keine Lärmaktionsplanung erforderlich.

2.3 Großflughäfen

Die Stadt Heinsberg befindet sich außerhalb der Lärmwirkungsbereiche von Großflughäfen.

2.4 Sonstige Lärmquellen

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

3 Zuständige Behörde

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

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

Anschrift:	Stadt Heinsberg Apfelstraße 60 52525 Heinsberg
Gemeindeschlüssel:	05 3 70 016
Telefon:	+49 2452 140
E-Mail:	stadt@heinsberg.de
Homepage:	www.heinsberg.de

4 Rechtlicher Hintergrund

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

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

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

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

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

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

Eine Person zählt ab einem Wert von L-den ab 55 dB(A) oder einem Wert von L-night ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan soll die Anzahl der lärmbelasteten Personen durch lärmmindernde Maßnahmen verringert werden.

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

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

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

5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation

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

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

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

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

In Tabelle 4 ist die geschätzte Anzahl der durch den Straßenverkehr lärmbelasteten Personen in Heinsberg für die Bestandssituation wiedergegeben. Insgesamt sind 1.275 Personen über 24 Stunden und 528 Personen nachts lärmbelastet.

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

Lärmbelastung über 24 Stunden		Lärmbelastung nachts	
L-den [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L-night [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
ab 50 bis 54	---	ab 50 bis 54	310
ab 55 bis 59	824	ab 55 bis 59	197
ab 60 bis 64	253	ab 60 bis 64	21
ab 65 bis 69	180	ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	18	ab 70	0
ab 75	0		
Summe	1.275	Summe	528

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

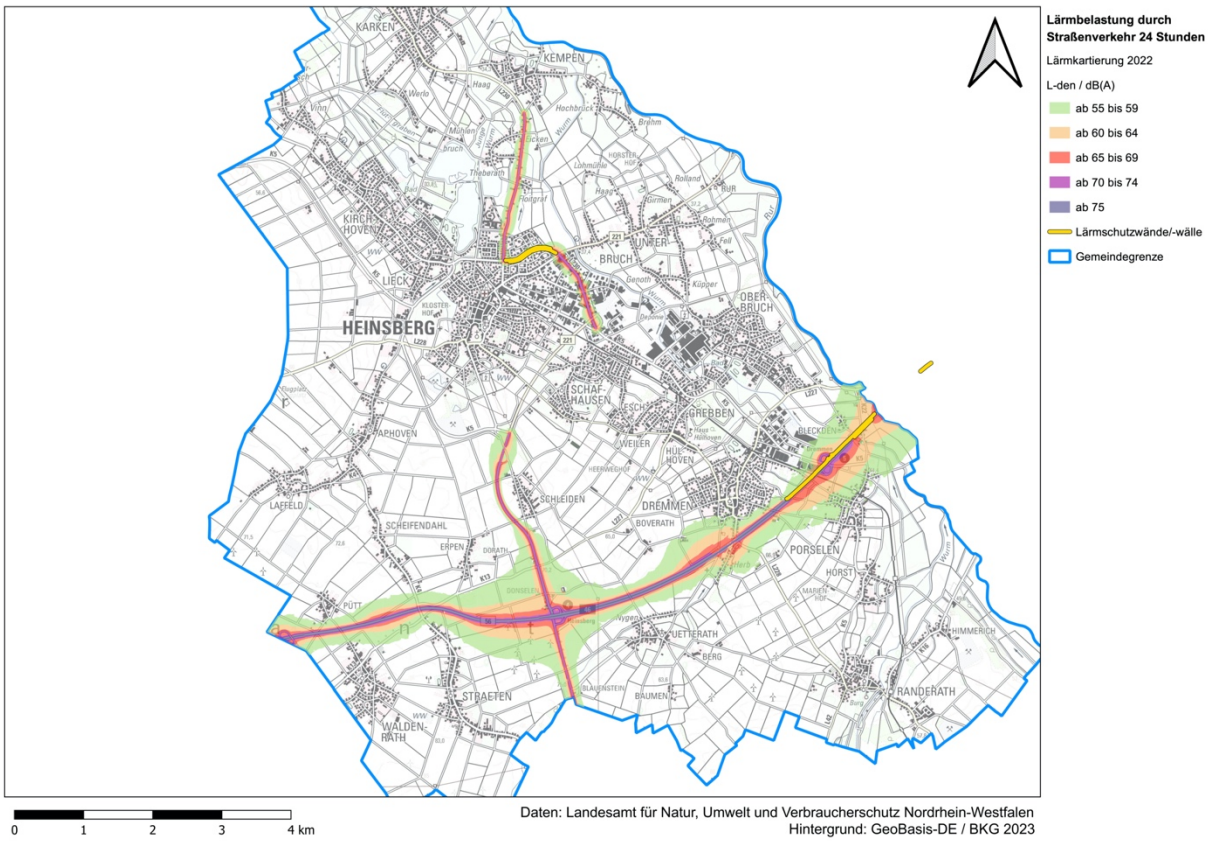

Bild 2: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr über 24 Stunden (Darstellung auf Grundlage der Informationen von: https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de)

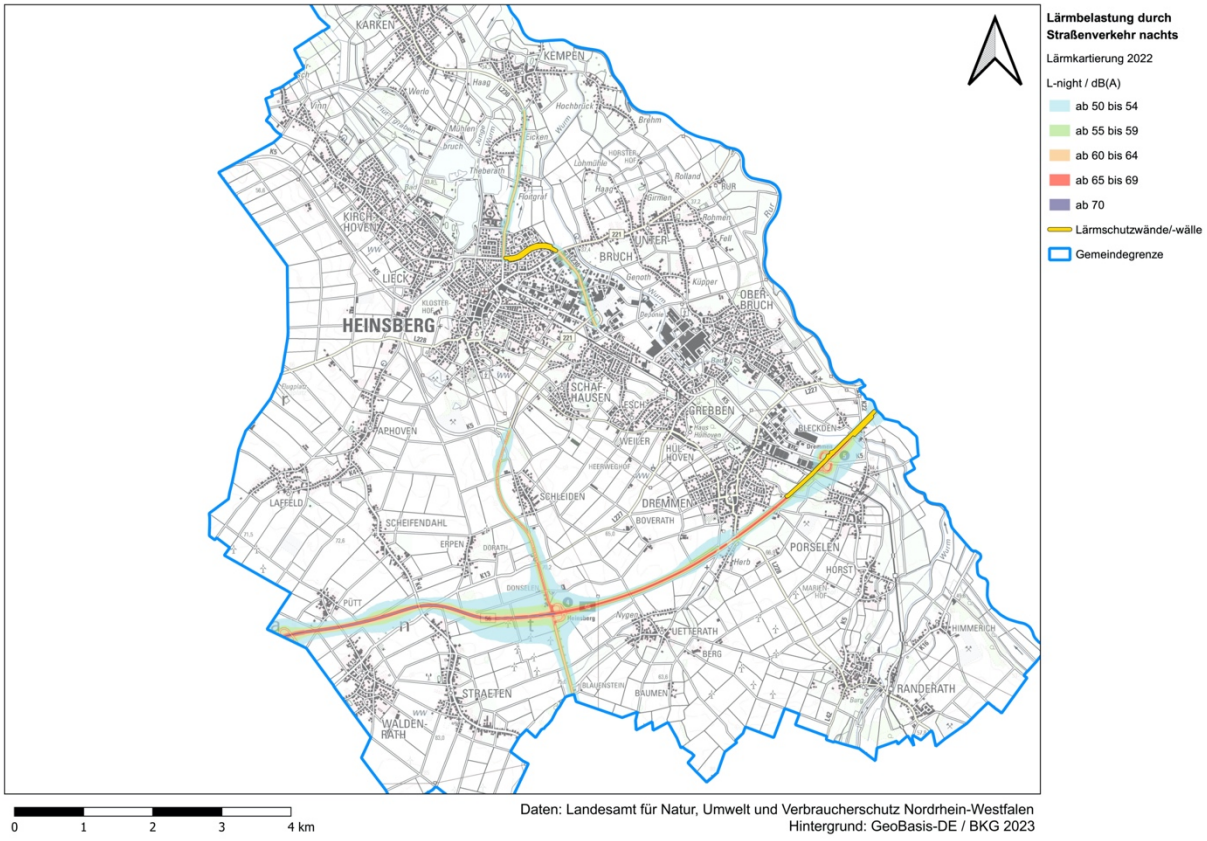

Bild 3: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts (Darstellung auf Grundlage der Informationen von https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de)

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

6 Maßnahmenplanung

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

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

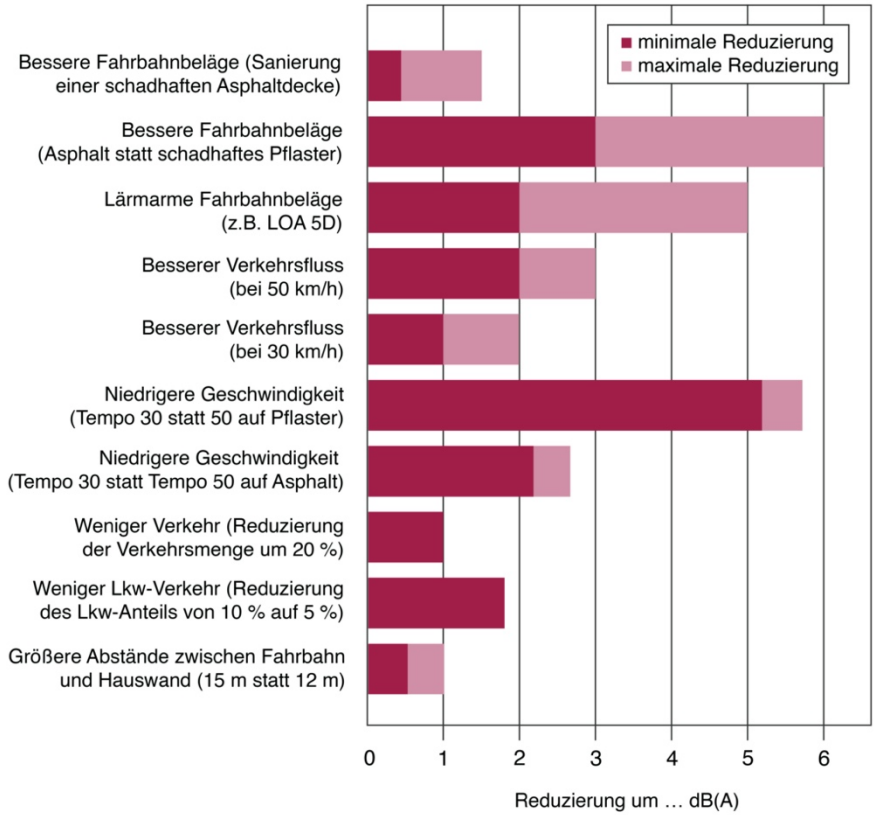

Bild 4: Lärmminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen

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

Die erreichbaren Lärmminderungen aktiver Maßnahmen liegen, wie Bild 3 zeigt, zwischen 1 dB(A) und 6 dB(A). Zu beachten ist, dass bei lärmarmen Fahrbahnbelägen der lärmmindernde Effekt mit der Zeit nachlässt.

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

6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

An der A 46 ist durch die Tieflage der A 46 zwischen den beiden Anschlussstellen Heinsberg und Dremmen bereits eine Lärmminderung gegeben. Zudem ist im Bereich der Anschlussstelle Dremmen bis zur östlichen Stadtgrenze auf der nördlichen Seite bereits eine Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand) zur Minderung der verkehrlichen bedingten Lärmbelastung für die angrenzenden Wohngebiete vorhanden. Ebenso sind im Zuge der L 230 (Kolpingstraße zwischen Kempener Straße und Wassenberger Straße) bereits beidseitig Lärmschutzeinrichtungen vorhanden.

Unabhängig davon wurden im gesamten Stadtgebiet bei Vorhaben mit Bauleitplanung (Aufstellung eines Bebauungsplans) erforderliche Maßnahmen der Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung gemäß der 16. BImSchV umgesetzt.

6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

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

Eine Übersichtskarte der festgelegten Teilabschnitte bzw. Teilaktionspläne zeigt Bild 1 in Ziffer 2.1. Die Angaben zu den Verkehrsbelastungen (DTV des Kfz-Verkehrs insgesamt und DTV des Schwerverkehrs) sowie zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind in den

Steckbriefen in Anhang 2 enthalten. In den Steckbriefen sind auch die vorgeschlagenen Maßnahmen benannt. Diese sind in Tabelle 5 bis Tabelle 7 zusammengefasst.

Tabelle 5: Lärmminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesautobahnen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
A 46	TAP-A46/1	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A46/2	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A46/3	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 6: Lärmminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesstraßen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
B 56	TAP-B56/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B56/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
B 221	TAP-B221/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B221/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 7: Lärmminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Landesstraßen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
L 230	TAP-L230/1	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-L230/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L230/3	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-L230/4	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-L230/5	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

Für die drei Abschnitte der A 46 wird der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags vorgesehen (TAP-A46/1 bis TAP-A46/3), für den Abschnitt zwischen Anschlussstelle Dremmen und östlicher Stadtgrenze zudem passive Lärmminderungsmaßnahmen. Unabhängig von den in Tabelle 5 aufgeführten Maßnahmen sollte zusätzlich die Möglichkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h geprüft werden. Im Bereich Dremmen und Herb – etwa auf Höhe der Unterführung der L 228 (Jülicher Straße) – sollte die Möglichkeit einer Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand oder -wall) auf der südlichen Seite geprüft werden.

Für den Abschnitt der L 230 (Kempener Straße) zwischen nördlichem Ortseingang/-ausgang von Heinsberg und Kolpingstraße (TAP-L230/3) sollte zusätzlich zu dem in Tabelle 7 aufgeführten Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags die Möglichkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h geprüft werden.

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

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde. Diese führt ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßenbaulastträger beteiligt wird. Dies ist für die A 46 die Autobahn GmbH des Bundes, für die L 230 der Landesbetrieb Straßenwesen Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW).

6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Für Heinsberg wurde ein integrierten Klimaschutzkonzept erarbeitet, dessen Umsetzung durch den Rat der Stadt Heinsberg in 2021 beschlossen wurde. In dem integrierten Klimaschutzkonzept sind auch Maßnahmen im Bereich der Mobilität benannt, wie z. B. die Umsetzung des Radverkehrskonzepts zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sowie die Optimierung des ÖPNV und Mobilstationen. Diese Maßnahmen dienen auch als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm.

6.4 Schutz ruhiger Gebiete

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

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

6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen

Durch die geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung reduzieren sich die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude. In Tabelle 8 ist die geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen in den in Heinsberg kartierten Bereichen bei Umsetzung der nach Tabelle 5 bis Tabelle 7 (vgl. Ziffer 6.2) vorgesehenen Maßnahmen wiedergegeben. Die Ermittlung der Personenanzahlen erfolgte dabei unter Ansatz der erreichbaren Lärmminderung durch die jeweils geplanten Maßnahmen analog zur Berechnungsmethodik, mit der durch das LANUV die Anzahl der lärmbelasteten Personen in der Bestandssituation (vgl. Tabelle 4 in Ziffer 5) geschätzt hat.

Tabelle 8: Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Heinsberg über 24 Stunden und nachts bei Umsetzung der vorgesehenen Lärmminderungsmaßnahmen

Lärmbelastung über 24 Stunden		Lärmbelastung nachts	
L-den [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L-night [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
ab 50 bis 54	---	ab 50 bis 54	250
ab 55 bis 59	365	ab 55 bis 59	48
ab 60 bis 64	229	ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	41	ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0	ab 70	0
ab 75	0		
Summe	635	Summe	298

Insgesamt sind bei Umsetzung der geplanten Lärmminderungsmaßnahmen nur noch 635 Personen über 24 Stunden und 298 Personen nachts lärmbelastet. Dies entspricht einer Reduzierung um 640 lärmbelasteter Personen über 24 Stunden bzw. um 230 lärmbelasteter Personen nachts.

7 Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

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

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

7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

im Zeitraum vom 19. Dezember 2023 bis zum 26. Januar 2024 auf dem Online-Portal „Beteiligung NRW“ (https://beteiligung.nrw.de) über die Aufstellung des neuen Lärmaktionsplan informiert und die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben. Hierauf wurde vorab ortsüblich bekannt gemacht (Homepage der Stadt Heinsberg, Pressemitteilung). Zudem war der Zugang zur Online-Beteiligung auf der Startseite der städtischen Homepage verlinkt.

Insgesamt wurden in diesem Zeitraum zwölf Eingaben bzw. Vorschläge zu den kartierten Bereichen gemacht; diese sind in Anhang 3a dokumentiert. Nach Ablauf der Beteiligung wurde zudem noch eine Meldung bei der Verwaltung der Stadt Heinsberg eingereicht; diese ist in Anhang 3b dokumentiert.

7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde am 11. März 2024 in der öffentlichen Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Verkehrsausschusses vorgestellt.

Anschließend erfolgte im Zeitraum vom 19. März 2024 bis 3. Mai 2024 die Offenlage des Entwurfs mit Gelegenheit zur Stellungnahme für Bürgerinnen und Bürger. Die Offenlage erfolgte wie in der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung über das Online-Portal „Beteiligung NRW“ (https://beteiligung.nrw.de). Sie wurde ortsüblich bekannt gemacht (Homepage der Stadt Heinsberg).

Seitens der Bürgerschaft ist lediglich eine Stellungnahme eingegangen. Diese ist in Anhang 4 dokumentiert. In der Stellungnahme wird eine Berücksichtigung der Kempener Straße im Abschnitt zwischen der Kolpingstraße und der Unterbrucher Straße bzw. Hochstraße im Lärmaktionsplan gefordert. Es handelt sich somit um keine konkrete Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans, sondern um eine Anmerkung zu einer bestehenden Lärmsituation.

Des Weiteren erfolgte eine Beteiligung von TÖB und anderen Behörden durch die Stadt Heinsberg. Um Stellungnahme gebeten wurden die Bezirksregierung Köln, der Keis Heinsberg, die Autobahn GmbH des Bundes (zuständig für die A 46) und der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) als zuständigem Straßenbaulastträger für die B 56, B 221 und L 230 sowie der Verkehrsbetrieb WestVerkehr GmbH. Ebenfalls beteiligt wurden die benachbarten Kommunen (in alphabetischer Reihenfolge: Gangelt, Geilenkirchen, Hückelhoven, Walfeucht und Wassenberg).

Rückmeldungen erfolgten lediglich vom Kreis Heinsberg und von Straßen.NRW. Diese sind in Anhang 5 dokumentiert.

Beim Kreis Heinsberg bestehen keine Bedenken zum Lärmaktionsplan.

Straßen.NRW merkt in seiner Stellungnahme an, dass mit dem Lärmaktionsplan grundsätzlich kein Einvernehmen hergestellt werden kann, da für Straßen.NRW prinzipiell nationales Recht gilt, auf dessen Grundlage sowohl die Ermittlung von Betroffenheiten als auch die Möglichkeiten der Maßnahmenumsetzung erfolgt. Zudem werden allgemeine Hinweise gegeben:

- Lärmoptimierende Straßenbeläge sind ausschließlich im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen in Abhängigkeit gesetzlicher Vorgaben umsetzbar,
- verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind bei der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Heinsberg als anordnende Behörde zu beantragen, der zuständige Straßenbaulastträger wird dann beteiligt,
- Schallschutzfenster können von Hauseigentümerinnen/-eigentümern beantragt werden, es werden dann sowohl baurechtliche als auch schalltechnische Belange geprüft.

Konkrete Anmerkungen zu den in Ziffer 6.2 enthaltenen Maßnahmen sind somit im Rahmen der Offenlage nicht erfolgt.

7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

Die Ergebnisse aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans wurden ebenfalls abgewogen und – sofern sie relevant sind und ihnen gefolgt werden kann – berücksichtigt.

Aus der einzigen eingegangenen Stellungnahme seitens der Bürgerschaft ergibt sich kein Änderungsbedarf der in Ziffer 6.2 genannten Maßnahmen zur Lärmminderung, da es sich hierbei um keine konkrete Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans handelt, sondern um eine Anmerkung zu einer bestehenden Lärmsituation. In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden. Es liegen keine Daten zur Verkehrsbelastung für die Kempener Straße zwischen Kolpingstraße und Unterbrucher Straße bzw. Hochstraße vor. Dieser Bereich wurde vom LANUV auch nicht kartiert und ist somit nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe. Es müssten zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden, um den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) und daraus die Jahresbelastung zu ermitteln. Sollte die Jahresbelastung mehr als 3,0 Millionen Kfz im Jahr betragen, kann der Abschnitt der Kempener Straße bei der Fortschreibung im Rahmen des Lärmaktionsplans der 5. Stufe berücksichtigt werden.

Die Anmerkungen der Stellungnahme von Straßen.NRW werden zur Kenntnis genommen. Der Stadt Heinsberg ist bewusst, dass zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan enthaltenden Maßnahmen gegebenenfalls zunächst lärmtechnische Berechnungen nach den RLS durchzuführen sind und deren Ergebnisse den nach deutschem Recht geltenden Auslösewerte für Lärmminderungsmaßnahmen gegenüber zu stellen sind. Auch ist der Stadt Heinsberg bewusst, dass das Programm der Sanierungsmaßnahmen im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW jährlich nach Priorität festgelegt wird und die Möglichkeit des Einsatzes von lärmmindernden Fahrbahnoberflächen erst dann geprüft und festgelegt wird.

Dennoch hält die Stadt Heinsberg an den in Ziffer 6.2 enthaltenen Maßnahmen fest. Dies gilt auch für die Prüfauftrage zu den Möglichkeiten einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h im Zuge der A 46 (TAP-A46/1 bis TAP-A46/3) und von 50 km/h auf 30 km/h für den Abschnitt der L 230 (Kempener Straße) zwischen nördlichem Ortseingang/-ausgang von Heinsberg und Kolpingstraße (TAP-L230/3).

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden jeweils die notwendigen Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Heinsberg und dem je-

weils zuständigen Straßenbaulastträger erfolgen. Hierzu werden, sofern erforderlich, vorab entsprechende Untersuchungen durchgeführt bzw. Konzeptvorschläge erarbeitet. Sofern erforderlich, erfolgen zudem Berechnungen nach den RLS.

8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

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

9 Evaluierung des Lärmaktionsplans

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

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

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

Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans

Der Lärmaktionsplan tritt mit Beschluss durch den Rat der Stadt Heinsberg am 3. Juli 2024 in Kraft.

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

Anhang

Anhang 1: Ergebnisse der Lärmkartierung mit tabellarischen Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Anhang 2: Steckbriefe der Teilaktionspläne

Anhang 3a: Stellungnahmen zu den Anmerkungen über das Online-Portal aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anhang 3b: Anmerkungen per E-Mail aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anhang 4: Stellungnahme der Bürgerschaft aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anhang 5: Stellungnahme der TÖB und anderen Behörden zum Entwurf des Lärmaktionsplans

Hinweise: Anhang 1, Anhang 2 und Anhang 3a sind als gesonderte Anlagen beigefügt.

Anhang 3b Anmerkungen per E-Mail aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Betreff: Re: Ihre Eingaben zur Verkehrssituation auf der Linderner Straße in Heinsberg

[redacted]

inzwischen ist wieder eine ganze Weile vergangen. In meinem letzten Schreiben bat ich um eine Begründung für die Ablehnung aller bisher gemachten Vorschläge. Gleichzeitig bitte heute um eine Aufklärung, weshalb alle Entscheidungsträger scheinbar keinerlei Eigeninitiative in Bezug auf den Klima-, Gesundheits- und Umweltschutz unternehmen, um die Lärm- und Schadstoffbelastung in Heinsberg für die Bewohner zu verringern. Als Behörde vertreten Sie doch auch die Interessen der Bürger?
Wie aus den täglichen Messungen hervorgeht, ist die Luftqualität im Raum Heinsberg außerordentlich schlecht. Selbst in Geilenkirchen, wo ständiger Flugverkehr die Umwelt belastet, sind die Werte nicht so schlecht wie in Heinsberg.
Ganz sicher liegen Ihnen Erkenntnisse und Ergebnisse vor, wie es zu diesen erschreckenden Messwerten kommt. Deshalb bitte ich auch hier um entsprechende Erläuterungen.
Ich denke, dass sich ein berechtigtes Interesse allein schon daraus ergibt, dass ich meine und die Gesundheit meiner Kinder und Enkelkinder schützen möchte. Sicherlich haben Sie auch Kinder und verstehen deshalb, dass ich in diesen wichtigen Fragen nicht wegschauen kann.

Vielen Dank und freundliche Grüße,

[redacted]

Am 04.09.2023 um 12:29 schrieb [redacted]

[redacted]

vielen Dank für Ihre Rückmeldung!
Ich denke, ein alleiniges Tempolimit würde das Problem auch nicht lösen, da es zu den Stoßzeiten ohnehin zu Stau und Schrittgeschwindigkeit kommt, aber eben auch zu gefährlichen Überholmanövern von leichtsinnigen Jugendlichen, unter Zeitdruck stehenden LKW Fahrern sowie von genervten Autofahrern.

Erst heute Morgen war dieses Thema präsent, durch die beigefügte Nachricht, die auch im Radio in den Nachrichten zu hören war: Die Stadt Essen sperrt zur Sicherheit der Schüler zu bestimmten Zeiten vor und nach dem Unterricht die Straße um zu verhindern, dass die Schüler bis vor die Schule gefahren werden und es zum Verkehrschaos kommt.
Mir zeigt diese Vorgehensweise doch deutlich, welche Möglichkeiten bestehen, wenn man an einer Veränderung des Problems bzw. einer Verbesserung der Situation wirklich interessiert ist.
Den entsprechenden Artikel füge ich bei.
Scheinbar gibt es doch sehr viele verschiedene Schritte, die man behördlich durchsetzen könnte. Schade, dass für die beteiligten Behörden die Risiken für die Schüler und die gesundheitlichen Belastungen für die Anwohner scheinbar nicht ausreichen, um hier entsprechende Änderungen vorzunehmen.

Die Situation bleibt somit gefährlich. Es gibt nur den Radweg auf einer Seite. Diese Seite wird zu den Stoßzeiten von den Schülern benutzt, die mit den Bussen anreisen und zu Fuß zur Schule gehen. Somit fahren die Radfahrer auf der Straße. Sie überholen Autos, die trotz absolutem Halteverbot dort parken, überholen PKW‘s an der Ampel und fahren entweder bei rot über die Straße oder auf den Bürgersteig.
Erst letzte Woche gab es am unteren Ende der Linderner Str. eine gefährliche Situation für eine Mutter mit Kinderwagen, die aus dem Klevchen Richtung Gymnasium abbiegen wollte. Gleichzeitig kamen mehrere Jugendliche nach Schulschluss mit einem sehr schnellen Tempo die Linderner Str. stadteinwärts gefahren. Sie wollten genau an dieser Stelle von der Straße

Page 2 of 4

auf den Bürgersteig fahren um die rote Ampel zu umgehen und haben dabei fast den Kinderwagen umgefahren und anschließend wären sie durch das Bremsmanöver an der Ampel fast kollidiert. Für die Mutter war dieser Bereich nicht einsehbar. Somit hatte sie keinerlei Möglichkeit, einen Zusammenstoß zu vermeiden.
Aber ich denke, allen Beteiligten ist die Verkehrssituation auf der Linderner Str./Erzbischof-Philipp- Str. bekannt. Die Straßenschäden sind auch hinlänglich erörtert und bekannt. Hier wurde bereits eine Ausbesserung der Straße zugesagt, welche bis heute leider auch noch nicht durchgeführt wurde.
Es wäre schön, wenn mir die zuständigen Behörden mitteilen könnten, weshalb sie es für nicht erforderlich halten, obwohl ich die gefährlichen Situationen sowie die gesundheitlichen Einschränkungen
mehrfach geschildert habe. Bisher werde ich immer nur von einer Stelle zur anderen verwiesen und erhalte dann die doch sehr oberflächliche Erklärung, dass man keinen Handlungsbedarf sieht..mit keinem Wort aber erklärt, weshalb man ihn nicht sieht.
Es wäre sehr schön, wenn ich die Entscheidungen zumindest nachvollziehen könnte.
<image1.jpeg>

Freundliche Grüße,
[redacted]

Am 04.09.2023 um 11:06 schrieb [redacted]

[redacted]

in Bezug auf die von Ihnen beschriebene Verkehrssituation in Heinsberg, Linderner Straße hatte ich Ihnen am 10.05.2023 mitgeteilt, dass ich den zuständigen Straßenbaulastträger „Straßen.NRW“ und die Kreispolizeibehörde Heinsberg zur etwaigen Änderung der Beschilderung anhören werde.

In hiesiger Zuständigkeit war beabsichtigt, die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf einer Länge von derzeit 300 m für das ansässige Kreisgymnasium zu erweitern. Inzwischen liegen mir die diesbezüglichen Stellungnahmen vor.

Der Straßenbaulastträger „Straßen.NRW“ sieht im Hinblick auf die rechtlichen Voraussetzungen für „Tempo 30“ an Schulen derzeit kein Erfordernis, diesen Bereich zu erweitern. Demzufolge sehe ich derzeit keine Möglichkeit, die Beschilderung zu ändern.

Unabhängig hiervon haben Sie möglicherweise aus der Presse erfahren, dass die Stadt Heinsberg der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ kürzlich beigetreten ist.

Diese Initiative hat das Ziel, zukünftig die Einrichtung von „Tempo 30 km/h-Zonen“ auf die örtlichen Verhältnisse abzustimmen bzw. einzurichten und die derzeit geltenden rechtlichen Voraussetzungen zu lockern. Sofern sich die Rechtsgrundlagen für die Kommunen diesbezüglich ändern, werde ich auf Ihr Anliegen zurückkommen.

Ich bedauere, Ihnen zu diesem Zeitpunkt keine anderslautende Mitteilung geben zu können und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Stadt Heinsberg
Der Bürgermeister
- Rechts- und Ordnungsamt -

[redacted]

Denken Sie an unsere Umwelt bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.

Anhang 4 Stellungnahme der Bürgerschaft aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

Meldung	Inhalt
1026966	Sehr geehrte Damen und Herren, die angedachten Maßnahmen bzw. deren Prüfung für den Bereich der L230/Kempener Straße begrüße ich. Jedoch vermisse ich den Abschnitt ab dem Kreisverkehr stadteinwärts, also bis zur Kreuzung Unterbrucher Str./Hochstraße. Auch oder gerade hier werden z.T. hohe Geschwindigkeiten mit einhergehendem Lärm erreicht, nicht zuletzt weil von Kempen kommende PKW und Krafträder "geradeaus" über den Kreisverkehr fahren und so stark beschleunigen können. Ich bitte freundlichst darum, diesen Verkehrsabschnitt gleichermaßen zu berücksichtigen. Vielen Dank und freundliche Grüße

Anhang 5 Stellungnahme der TÖB und andern Behörden zum Entwurf des Lärmaktionsplans

Stadtplanung Heinsberg

Von:	kreisentwicklung <kreisentwicklung@kreis-heinsberg.de>
Gesendet:	Montag, 29. April 2024 14:45
An:	Stadtplanung Heinsberg
Betreff:	Lärmaktionsplanung der Stadt Heinsberg

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von einem externen Absender. Bitte seien Sie besonders vorsichtig, beim Öffnen von Anhängen oder externen Links.

Sehr geehrte Damen und Herren,

seitens des Kreises Heinsberg bestehen zum Entwurf der Lärmaktionsplanung für die Stadt Heinsberg keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen
i. A.

[redacted]
Amt für Umwelt und Verkehrsplanung

Valkenburger Straße 45
52525 Heinsberg

[redacted]

kreis heinsberg
bodenständig. weitsichtig.

1

Stadtplanung Heinsberg

Von: [redacted]@strassen.nrw.de
Gesendet: Freitag, 3. Mai 2024 23:18
An: Stadtplanung Heinsberg
Betreff: WG: Lärmaktionsplanung der Stadt Heinsberg, Frist 03. Mai 2024
Anlagen: 20240325-V-0124_001_von_001_Dokument_001_von_002 (2).pdf

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von einem externen Absender. Bitte seien Sie besonders vorsichtig, beim Öffnen von Anhängen oder externen Links.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der Lärmaktionsplanung kann kein Einvernehmen hergestellt werden.
Es gibt schlussendlich noch keine konkreten Maßnahmen, zu denen Stellung bezogen werden könnte.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Kreisstadt HEINSBERG
06. Mai 2024

[redacted]

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Niederrhein
Planung & Immissionsschutz
Breitenbachstraße 90
41065 Mönchengladbach

Mo-Fr 8:00 – 12:00 Uhr

Tel.: [redacted]
Mobil:
Fax:
E-Mail:

Straßen.NRW sucht Möglichmacher!
Jetzt bewerben: www.nrw-verbinden.de

Betreff: AW: Lärmaktionsplan der Stadt Heinsberg
Datum: Montag, 3. Juni 2024 um 11:45:29 Mitteleuropäische Sommerzeit
Von: [redacted]
An:
Anlagen: Lärmaktionsplanung der Stadt Heinsberg, Frist 03. Mai 2024.eml

[redacted]

alles, was ich über die Beteiligungsplattform und meinen Kollegen erhielt, war das Schreiben im Anhnag. Einen Scan zu erhalten und dann einen Link abtippen zu müssen, ist für die Effizienz im Arbeitsprozess schon sehr unglücklich (wer auch immer das verbockt hat ;) und ich meine mich erinnern zu können, keine Verlinkung auf der Website zum Entwurf gefunden zu haben, sondern nur die Auszüge aus dem Kartenmaterial des LANUVS. Andernfalls hätte ich hierzu sicherlich etwas geschrieben. Nach 39 Lärmaktionsplänen in doppelter Beteiligung sehen Sie mir bitte nach, dass ich die Umstände des Zustandekommens meines Schreibens nicht mehr präsent habe.

Aufgrund der Vielzahl der LAPs, die mir vorgelegt werden, bleibt mir keine Möglichkeit, als auch hier die Maßnahmen nur mit allgemeinen Hinweisen zu bedenken, die ich gern folgend formuliere:

Mit dem Lärmaktionsplan kann grundsätzlich kein Einvernehmen hergestellt werden kann.

Prinzipiell gilt für den Landesbetrieb nationales Recht, auf dessen Grundlage sowohl die Ermittlung von Betroffenheiten als auch die Möglichkeiten der Maßnahmenumsetzung erfolgt.

Schallschutzfenster müssen vom Grundstückseigentümer beantragt werden. Im Rahmen des Verfahrens werden sowohl baurechtliche als auch schalltechnische Belange geprüft.

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind bei der Kreisverkehrsbehörde zu beantragen. Der Landesbetrieb wird als Träger öffentlicher Belange gehört und gibt eine entsprechende Stellungnahme/Empfehlung ab. Anordnendes Gremium ist die Kreisverkehrsbehörde.

Lärmoptimierende Straßenbeläge sind ausschließlich im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen in Abhängigkeit gesetzlicher Vorgaben umsetzbar.

Ich hoffe, dass Sie damit jetzt ein wenig mehr anfangen können und verbleibe

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Niederrhein
Planung & Immissionsschutz
Breitenbachstraße 90
41065 Mönchengladbach

Mo-Fr 8:00 – 12:00 Uhr

Tel.:
Mobil:
Fax:
[redacted]