

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
allgemein	Rückmeldung aus Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans	<p>████████████████████</p> <p>mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung finden Sie nachfolgend meine Eingabe zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans:</p> <p>Die pauschale Annahme des aktuellen Lärmaktionsplans Fortschreibung Stufe III der Stadt Eschweiler, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stünde grundsätzlich „einer verkehrsplanerisch gewollten Bündelung von Verkehrsströmen und damit einhergehend der Funktion der Straßen“ entgegen, weise ich in dieser Pauschalität als sachlich unbegründet zurück. Das Nebenstraßennetz weist in der Regel gegenüber einem auf Tempo 30 beschränkten Hauptverkehrsstraßennetz zahlreiche Nachteile auf, die sich negativ auf die Fahrzeiten auswirken, wie z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • geringere Anzahl an Fahrstreifen • geringere Fahrbahnbreiten • erhebliche Behinderungen durch auf der Fahrbahn parkende bzw. haltende Fahrzeuge • häufige rechts-vor-links-Vorfahrtssituationen • an Einmündungen zum Hauptverkehrsstraßennetz ist i. d. R. Vorfahrt zu gewähren • höhere Wartezeiten an Ampeln im Vergleich zum Hauptverkehrsstraßennetz • explizite geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Fahrbahnanhebungen/-verengungen • höhere notwendige Rücksichtnahme auf den Fuß- und Radverkehr durch Mischverkehre • teilweise noch geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten (z. B. Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen) • teilweise Unterordnung gegenüber anderen Verkehrsarten (u. a. in Fahrradstraßen) 	<p>Der Anregung wird gefolgt. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit z. B. von 50 km/h auf 30 km/h wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe vorgeschlagen.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Folglich ist regelmäßig nicht zu erwarten, dass das Hauptverkehrsstraßennetz seine Bündelungsfunktion bei Angleichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an das Nebenstraßennetz einbüßt. Meine Auffassung wird getragen von zahlreichen Gerichtsurteilen, u. a. des VG Köln, durch die in Folge erfolgreicher Klagen die Stadt Köln auf zahlreichen Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 aus Lärmschutzgründen anordnen musste: <i>„Nicht ausreichend und nicht belegt ist die Behauptung, eine Herabsetzung der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit führe zu einer Verdrängung des Verkehrs auf kleinere Straßen im Viertel und belaste dortige Anwohner zusätzlich. Insoweit fehlt es an einer nachvollziehbaren, an belastbare Tatsachen anknüpfenden Prognose, die sich etwa mit einer durch eine Geschwindigkeitsherabsetzung eintretenden Verkehrsbelastung und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs befasst. Insbesondere hat sich die Beklagte nicht mit dem vom Kläger in diesem Zusammenhang geltend gemachten Einwand auseinandergesetzt, dass mit einer Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstraßen nicht zu rechnen sei, da in diesen bereits Tempo 30 gelte.“</i> (VG Köln, Urteil vom 29.04.2022, Az. 18 K 974/20) [1]</p> <p>Die Begründung der pauschalen Ablehnung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im aktuellen LAP steht ferner im Widerspruch zu einer Studie des Umweltbundesamtes zur „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ [2].</p> <p>Ich weise zusätzlich darauf hin, dass eine Temporeduktion integraler Bestandteil der meisten Lärmaktionspläne ist. Beispielfhaft sei hier auf den LAP der Stadt Aachen verwiesen [3]. Die Stadt Münster hat auf Basis des LAP umfangreich Tempo 30 eingeführt [4].</p>	


Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Bei der Aufstellung des neuen LAP wären demnach auch Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Betracht zu ziehen. Dafür dürfte eine detaillierte Einzelfallbetrachtung aller lärmbelasteter Straßen(-abschnitte) erforderlich werden. In diese Erwägungen wären auch weitere Vorteile einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit wie ein Gewinn an Verkehrssicherheit für den Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr und Verbesserungen der Luftreinhaltung mit einzustellen.</p> <p>Der derzeitige Lärmaktionsplan berücksichtigt vor allem Maßnahmen, die allenfalls langfristig und mit hohem finanziellen Einsatz zu realisieren sind (lärmoptimierter Asphalt, Schallschutzfenster). Insofern kommt der Temporeduktion eine besondere Bedeutung zu, da sie kurzfristig und kostengünstig realisierbar ist. Die großen Vorteile einer Temporeduktion hinsichtlich der zeitlichen und finanziellen Realisierbarkeit gilt es im neuen LAP abzubilden und hinreichend zu würdigen.</p> <p>Die kommenden Novellen des StVG und der StVO werden die Möglichkeiten der Berücksichtigung des Lärmschutzes für verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Tempo 30) voraussichtlich nochmals über die ohnehin schon bestehenden Möglichkeiten deutlich erweitern.</p> <p>Gestatten Sie mir abschließend noch die persönliche Anmerkung, dass ich etwas irritiert darüber bin, dass die Stadt Eschweiler der Tempo-30-Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ beigetreten ist, und gleichzeitig die derzeitigen rechtlichen Möglichkeiten für die verkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsreduktionen offenbar gar nicht vollumfänglich nutzt.</p> <p>Über einen zukünftigen Hinweis bei Beginn der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wäre ich dankbar.</p> <p>[1] https://www.justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/vg_koeln/j2022/18_K_974_20_Urteil_20220429.html</p> <p>[2] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf</p>	

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>[3] https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/umwelt/laerm-schutz_neu/pdf_grafiken_fotos/LAP_AC_2021_Endfassung_27Jan2021.pdf [4] https://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissionsschutz/laerm/massnahme-tempo-30</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	
A4/3 bzw. L11/5	Lärmaktionsplan	<p>[REDACTED]</p> <p>zum genannten Thema möchte ich die Weisweilerstraße in Dürwiß deutlich hervorheben. Wir wohnen nun im 13. Jahr im Ortseingangsbereich. Von Jahr zu Jahr nimmt der Verkehr hier deutlich zu, seit immer mehr Neubaugebiete entstanden sind und alle wollen zur Autobahnauffahrt oder in die Innenstadt. Heutzutage hat ein Hausstand mindestens 2 Pkw. Der Lärm wird zunehmend unerträglicher. Besonderer Geräuschpegel entsteht zusätzlich bei den einfahrenden Lkw, wenn sie beladen oder gar mit Hänger über den Drempel fahren. Das ist meines Wissens gar nicht erlaubt. Und alle Lkw müssen ja auch wieder „hinaus“ aus Dürwiß. Wer hier zur Straße hin das Schlafzimmer hat, wird an Wochentagen spätestens ab 6:15 Uhr geweckt. Ein unerträglicher Zustand, der von Jahr zu Jahr schlimmer wird.</p> <p>Auch hier ist dringend Abhilfe zu schaffen, wie auch immer.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Weisweilerstraße in Dürwiß wurde vom LANUV nicht kartiert. In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung werden Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Grundsätzlich können aber auch weitere entsprechend hoch belasteten Straßen einbezogen werden. Hier müsste zunächst geprüft werden, ob auf diesen eine jährliche Verkehrsbelastung von über 3 Millionen Kfz vorliegt.</p> <p>Die Ortsrandbebauung in Dürwiß ist von den Lärmquellen der A 4 und der L 11 (Aldenhofener Straße) betroffen. Die Abschnitte der A 4 und der L 11 sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung und werden entsprechend berücksichtigt.</p>
L11/6	Lärmaktionsplan	<p>[REDACTED]</p> <p>mit Verwunderung habe ich aus dem LAP entnommen, dass die nördliche Südstraße (Wasserwiese - Kreuzung Dürener Straße) zwar in der Lärmkarte dargestellt wird, die dortige Jahresbelastung angeblich unter 3 Mio. Kfz liegt. Der südliche Bereich der Südstraße liegt eigenartiger Weise darüber.</p>	<p>Für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe lag die zu Grunde gelegte jährliche Verkehrsbelastung auf der Südstraße über 3 Millionen Kfz. Der Abschnitt wurde vom LANUV entsprechend kartiert. Für die 3. Stufe wurden vom LANUV zusätzlich sogenannte Auslösewerte an den Fassaden – L-den > 70 dB(A) über 24 Stunden und L-night > 60 dB(A) nachts (22-6 Uhr) – festgelegt, ab denen Lärminderungsmaßnahmen im</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Da die „ermittelten Belastungen“ (gibt es belastbare Aufzeichnungen/Messergebnisse?) die Grenzwerte unterschreiten, werden die Abschnitte im vorliegenden LAP Stufe III nicht betrachtet. M. E. liegt die Jahresbelastung wie im südlichen Bereich über dem Grenzwert. Die im „Dalli-Bunker“ (Umschlaglager) angelieferten Produkte werden über die nördliche Südstraße abtransportiert. Dies gilt für den gesamten Schwerlastverkehr aus Richtung Stolberg, z. B. Schotterwerke Stolberg, Container-Schümmer mit steigenden Transporten zur MVA und andere Transporte.</p> <p>Frage: Wann wurde die Belastung erstmalig, wann letztmalig gemessen? Welche Messmethode wurde angewendet? Für eine zeitnahe Beantwortung wäre ich Ihnen dankbar.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre eine mögliche Maßnahme den hier zu ertragenden Verkehrslärm zu mindern. Lärmbeispiele: von der Dürener Straße anhaltende/startende Fahrzeuge (insbesondere Lkw im Kreuzungsbereich), Lärm von der Tankstelle, rasende Pkw usw.</p> <p>Hat die nördliche Südstraße zu wenig unmittelbar betroffene Anwohner?</p> <p>Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> 	<p>Lärmaktionsplan erforderlich sind. Für die 3. Stufe ergab sich in der Südstraße (zwischen An der Wasserwiese und Dürener Straße) keine Fassade mit einer entsprechenden Lärmbelastung.</p> <p>Für die aktuelle 4. Stufe entfallen diese fassadenbezogenen Auslösewerte. Für jeden kartierten Bereich sind nun Lärminderungsmaßnahmen im Lärmaktionsplan erforderlich.</p> <p>Die Lärmkarten wurden mit einer Ausbreitungsrechnung ermittelt, ausgehend von einer modellhaften Abbildung der realen Umwelt, mittels verschiedener Daten, wie z. B. Straßendaten mit Verkehrsmengen sowie Höhenangaben für das umliegende Gelände und Gebäudedaten. Messungen werden nicht durchgeführt. Seit dem 31. Dezember 2018 ist ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren vorgeschrieben; dieses kommt erstmals bei der 4. Stufe der Lärmkartierung (erstellt in 2022) zur Anwendung. Daher sind die Lärmkarten der 4. Stufe nicht mit den Lärmkarten der vorherigen Stufen vergleichbar.</p> <p>Die Südstraße (zwischen An der Wasserwiese und Dürener Straße) ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird bei der Aufstellung entsprechend berücksichtigt.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L11/9	Lärmaktionsplan Fortschreibung Stufe III L11 Abschnitt D, Quellstraße zwischen Zechen- straße und Albert- straße	<p>████████████████████ ████████████████████</p> <p>die Ergebnisse der letzten Lärmkartierung für den o. g. Abschnitt kann ich mehr als nur bestätigen. Daher sind Lärmschutzmaßnahmen auf jeden Fall angebracht. Eine Angleichung/Instandsetzung der Kanaldeckel an die Fahrbahnhöhe ist dringend erforderlich; der Schwerlastverkehr hat immens zugenommen, die Lkw fahren permanent durch diese Schlaglöcher; gerade die sogenannten Schüttgut-Fahrzeuge haben ein unglaubliches Lärmpotential.</p> <p>Alternativ ist die Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf durchweg 30 km/h sicherlich hilfreich; ein Nachfahrverbot von 22-6 Uhr für den Schwerlastverkehr wäre eine Wohltat, sorgt aber leider nicht dafür, dass die restlichen Fahrzeuge, insbesondere einige Pkw oder Motorräder mit „Sportauspuff“ leise fahren. Die Strecke durch Hastenrath reizt bei solchen Fahrzeugen im doppelten Sinne zum Knallen (Geschwindigkeit und Lärm)!</p> <p>Weiterhin kann ich nur eine regelmäßige Kontrolle der Geschwindigkeit anregen, sei es in persönlicher Form oder durch stationäre Überwachung.</p> <p>Ich bin tatsächlich mal gespannt, ob es irgendeine Änderung gibt.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen ████████████████████</p>	Die L 11 (Eifelstraße/Quellstraße) zwischen Zechenstraße und Albertstraße ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L223/2	Lärmaktionsplan	<p>[REDACTED]</p> <p>ich möchte mich gerne zum Lärmaktionsplan äußern.</p> <p>Wir wohnen in Eschweiler Röhe Matthias-Stiel-Straße seit ca. 20 Jahren. Als wir dahingezogen sind, war die Autobahn als leises rauschen zu hören. Irgendwann wurde diese dann ausgebaut und die rechte Spur besteht aus Betonplatten. Das ist extrem laut Tag und Nacht. Es wurde irgendwann ca. 1000 Meter vor der Abfahrt Eschweiler West Flüsterbeton aufgetragen, dies hilft aber nicht in Eschweiler Röhe. Der Lärm kommt aus Richtung Glücksburg/Raststätte und ist selbst an der Röher Parkklinik noch deutlich zu hören. Abends ab ca. 19:30 Uhr scheint die Autobahn auch zur Rennstrecke zu werden, da kann man immer deutlich sehr laute Motoren hören, die die A4 befahren, Geräusche kommen auch aus Richtung Glücksburg/Raststätte. Hier braucht man Lärmschutzwände ab Glücksburg bis zur Brücke Eschweiler Röhe und ebenfalls auf der Brücke. Vielleicht wäre auch eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung sinnvoll.</p> <p>Von der Raststätte hört man häufig das Hupen der Lkw. Hier sollte auf jeden Fall Richtung Röhe eine Lärmschutzwand stehen, am besten mit Pflanzen bewachsen.</p> <p>Der Lärm ist schon sehr laut und nach nachts findet man keine Ruhe. Ausschließlich bei Ostwind ist es ruhiger.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>[REDACTED]</p>	<p>Die genannte Adresse in der Matthias-Stiel-Straße liegt im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm außerhalb des vom LANUV kartierten Bereichs. Die A 4 und die L 223 (Aachener Straße) in Höhe der Matthias-Stiel-Straße sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung und werden entsprechend berücksichtigt.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L238/4	Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stufe 4 für die Stadt Eschweiler per E-Mail 29.11.2023	<p>der Presse haben wir entnommen, dass auch die L238/Am Hohensrein im Lärmaktionsplan Berücksichtigung finden soll, was wir sehr begrüßen. Wir sind seit dem Jahr 2000 auf einem zuvor noch zur [REDACTED] gehörenden Grundstück ansässig und stellen fest, dass die Lärmbelastung seit Eröffnung dieser „Umgehungsstraße“ kontinuierlich zugenommen hat. Einerseits hat die Zahl der Pkw, die nun (vermutlich) über die Auffahrt Eschweiler (statt wie früher auf anderen Wegen) auf die Autobahn fahren, stark zugenommen, aber auch der Lkw-Verkehr wird zunehmend zu Belastung.</p> <p>Und während es in früheren Jahren noch problemlos möglich war, in warmen Sommernächten im Garten zu übernachten, mussten wir uns im vergangenen Sommer sogar schon hinter die 3-fach-Verglasung zurückziehen, um morgens auch nur halbwegs ausgeschlafen zu sein. Selbst bei geöffnetem Fenster ist (je nach Windrichtung) schlafen nur noch zwischen ca. 0 und 3 Uhr morgens möglich.</p> <p>Daran, wie sich das Ganze weiter entwickeln wird, wenn der Regio-Railport einmal fertig sein wird, wagen wir gar nicht zu denken.</p> <p>Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn alles Erdenkliche getan würde, um die Belastung der Anwohner im Bereich Eschweiler Pumpe/Stich so weit wie möglich zu reduzieren, vor allem durch lärmabsorbierende bauliche Maßnahmen, in erster Linie an der L238, darüber hinaus aber ebenso an der Bahnlinie und der Euregiobahn.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die genannte Adresse im Bereich Pumpe/Stich liegt im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm außerhalb des vom LANUV kartierten Bereichs. Die L 238 im Bereich Am Hohensrein/Pumpe ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung und entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Für die Eisenbahnstecke ist das EBA zuständig. Dieses ermittelt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und stellt eigenständige Lärmaktionspläne auf.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
L238/6	Lärmemissionen [REDACTED] Luisenstraße Eschweiler Pumpe	<p>[REDACTED]</p> <p>auch wir möchten Sie unterstützen und unseren Beitrag leisten.</p> <p>Wir haben 2012 ein Haus in der Luisenstraße [REDACTED] in Eschweiler gekauft. Seitdem nehmen die Lärmemissionen stetig zu.</p> <p>Um die Lärmquellen zu verdeutlichen, haben wir den „Nachtpegel für Hauptverkehrsstraßen“ in unserer Region gewählt (siehe Anhang). Massive Lärmquellen sind insbesondere das Schotterwerk in Stolberg (Hbf.), der zunehmende, starke Verkehr auf der Stolberger Straße und auf der Autobahn (A4 und AK Aachen). Weitere störende, deutliche Lärmquellen sind die Emissionen durch die Fa. West Pharmaceuticals sowie der Zugverkehr zwischen Eschweiler und Stolberg. Teilweise ist ein Verweilen im Außenbereich oder ein Schlafen bei offenem Fenster nicht möglich.</p> <p>Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne unter [REDACTED] zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Gewerbelärm, wie er z. B. durch das Schotterwerk erzeugt wird, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie lediglich in Ballungsräumen kartiert und berücksichtigt. Eschweiler liegt außerhalb von Ballungsräumen, dementsprechend erfolgt keine Lärmkartierung für Industrie- und Gewerbelärm vor.</p> <p>Das genannte Wohngebäude in der Luisenstraße liegt im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm außerhalb des vom LANUV kartierten Bereichs. Die L 238 im Bereich Pumpe und die A 4 im Stadtgebiet von Eschweiler sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung und werden entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Für die Eisenbahnstrecke ist das EBA zuständig. Dieses ermittelt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und stellt eigenständige Lärmaktionspläne auf.</p>
L240/2	Lärmaktionsplan Stadt Eschweiler, Ortsteil Hehlrath, Bereich L238 Rue de Watrelos	<p>[REDACTED]</p> <p>im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Lärmaktionsplanung der Stadt Eschweiler möchte ich Ihnen gerne die Feststellungen für unseren im Umgebungsbereich der stark befahrenen L238 Rue de Watrelos liegenden Wohnort Kinzweilerstraße [REDACTED], Hehlrath mitteilen.</p> <p>Insbesondere an Arbeitstagen und bei Windrichtungen die von Westen abweichen, d. h. bei südlichen, östlichen oder nördlichen Windrichtungen ergeben sich hohe Lärmbelastungen durch die stark befahrene L238 an unserem Wohnort. Bereits sehr früh morgens ist insbesondere bei Süd- bzw.</p>	<p>Die genannte Adresse in der Kinzweilerstraße liegt im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm außerhalb des vom LANUV kartierten Bereichs. Die L 238 im Bereich Hehlrath ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p>

Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		<p>Ostwindlagen eine sehr hohe Lärmbelastung durch Lkw Verkehr feststellbar, die von den Anschlüssen an die A4 bzw. A44 sowie dem Lieferverkehr für das Aldi-Zentrallager resultieren.</p> <p>An Wochenenden sind besonders in der Saison (Frühjahr bis Spätsommer) auch häufig Pkw und Motorräder mit extrem lauten Abgasanlagen unterwegs, die vor Allem früh morgens bzw. in den Abendstunden bei geringeren Verkehrsbelastungen die langgestreckten Streckenabschnitte der L238 dazu nutzen ihre Fahrzeuge auf das Äußerste zu beschleunigen. Dies geht bei entsprechenden Windrichtungen ebenfalls mit sehr hohen Lärmbelastungen für die Anwohner einher.</p> <p>Auch wenn das zur Verfügung stehende Lärmkartenmaterial mit den praxisfern berechneten und nicht kalibrierten Lärmbelastungen diesen Sachverhalt nicht entsprechend darstellt bitten wir um Berücksichtigung dieser Erfahrungen bei der Erstellung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Eschweiler.</p> <p>Bei einer Sanierung bzw. der aktuell geplanten Erweiterung der L238 bzw. der Einrichtung eines vergrößerten Gewerbegebietes im Bereich des Aldi Zentrallagers ließen sich ggfs. durch entsprechende Oberflächenbefestigungen und durch die Einrichtung einer Lärmschutzwand/ eines Lärmschutzwalls in Richtung der Ortschaft Hehlrath wesentliche Verbesserungen hinsichtlich der Lärmbelastung für die Anwohner erzielen.</p> <p>Die Belastungen durch unangepasste Verkehrsteilnehmer könnten durch entsprechende Verkehrskontrollen verbessert werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	