



**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 Eschweiler

Entwurf

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier

Dipl.-Ing. Wolfgang Schuckließ

Jan Engel, M. Sc.

Aachen, im Februar 2024

/Users/mmb/Desktop/LAP-Eschweiler_Entwurf_2024-02-29.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	7
5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation	8
6 Maßnahmenplanung	10
6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	12
6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung	12
6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	15
6.4 Schutz ruhiger Gebiete	16
6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen	16
7 Mitwirkung der Öffentlichkeit	17
7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung	17
7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung	17
7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit	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 Eschweiler wurde bereits im Jahr 2020 ein Lärmaktionsplan der 3. Stufe aufgestellt und beschlossen, weshalb im Zuge der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung die Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt. 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 Eschweiler liegt in der StädteRegion Aachen in Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln. Eschweiler liegt am Nordhang der Eifel im Übergang zur Jülich-Zülpicher-Börde im westlichen Rheinland und besteht aus insgesamt 15 Stadtbezirken. Mit rund 56.000 Einwohnenden ist Eschweiler eine Stadt mittlerer Größe.

Eschweiler liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Die nächsten Oberzentren sind die Städte Aachen und Köln.

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

Die verkehrliche Anbindung von Eschweiler an die beiden nächsten Oberzentren Aachen und Köln im Straßenverkehr erfolgt über die A 4. In die Nachbarkommunen besteht über die L 240 eine Anbindung von/nach Alsdorf und die L 11 von/nach Aldenhoven im Nordwesten bzw. Nordosten, über die B 264 eine Anbindung von/nach Langerwehe im Osten, über die L 11 und die L 238 von/nach Stolberg (Rheinland) im Süden bzw. Südwesten und über die L 223 eine Anbindung von/nach Würselen im Westen.

Eine Anbindung im Schienenverkehr besteht zum einen am Hauptbahnhof Eschweiler an die Schienenstrecke zwischen Aachen und Köln. Zum anderen besteht eine Anbindung an die Euregiobahnstrecken zwischen Aachen und Stolberg (Rheinland) am Haltepunkt Eschweiler-St. Jöris sowie zwischen Stolberg (Rheinland) und Düren an den Haltepunkten Eschweiler-West, Eschweiler Talbahnhof, Eschweiler-Nothberg und Eschweiler-Weisweiler.

2 Lärmquellen

Als Lärmquellen sind bei der Lärmaktionsplanung grundsätzlich der Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Gewerbelärm zu berücksichtigen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan für die Stadt Eschweiler 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.

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Mio. Kfz/a]
A 4	1	A 4 zwischen westlicher Stadtgrenze und Autobahnraststätte Aachener Land	79.715	29,096
	2	A 4 zwischen Autobahnraststätte Aachener Land und Anschlussstelle Eschweiler-West	79.715	29,096
	3	A 4 zwischen Anschlussstelle Eschweiler-West und Anschlussstelle Eschweiler-Ost	72.680	26,528
	4	A 4 zwischen Anschlussstelle Eschweiler-Ost und Anschlussstelle Weisweiler	71.279	26,017
	5	A 4 zwischen Anschlussstelle Weisweiler und östlicher Stadtgrenze	69.854	25,497

TA = Teilabschnitt

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbelastung [Mio. Kfz/a]
B 264	1	Aldenhovener Straße zwischen Anschlussstelle Eschweiler-Ost (A 4) und Dürener Straße (L 223)	18.066	6,594
	2	Kölner Straße zwischen Dürener Straße (L 223) und Wenauer Straße (K 23)	14.501	5,293
	3	Kölner Straße zwischen Wenauer Straße (K 23) und Lindenallee	12.024	4,389
	4	Kölner Straße zwischen Lindenallee und Langerweher Straße	11.046	4,032
	5	Kölner Straße zwischen Langerweher Straße und Eisenbahnbrücke	11.046	4,032
	6	Kölner Straße zwischen Eisenbahnbrücke und östlicher Stadtgrenze	11.046	4,032

TA = Teilabschnitt

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
L 11	1	Aldenhovener Straße zwischen Bourheimer Straße (L 238) und Fronhoven	11.011	4,019
	2	Aldenhovener Straße zwischen Fronhoven und Rosenstraße	11.011	4,019
	3	Aldenhovener Straße zwischen Rosenstraße und Jülicher Straße (L 238)	11.011	4,019
	4	Aldenhovener Straße zwischen Jülicher Straße (L 238) und Weisweilerstraße	6.493	2,370
	5	Aldenhovener Straße zwischen Weisweilerstraße und Anschlussstelle Eschweiler-Ost (A 4)	12.933	4,721
	6	Südstraße zwischen Dürener Straße (L 223) und Zechenstraße	11.522	4,206
	7	Eifelstraße zwischen Zechenstraße und Herrenfeldchen	13.369	4,880
	8	Eifelstraße zwischen Herrenfeldchen und Bohler Straße	13.369	4,880
	9	Quellstraße zwischen Bohler Straße und Im Kuckuck	13.369	4,880
	10	Quellstraße zwischen Im Kuckuck und Albertstraße (K 6)	13.369	4,880
L 223	1	Aachener Straße zwischen westlicher Stadtgrenze und Glücksburg	9.085	3,316
	2	Aachener Straße zwischen Glücksburg und Rue de Wattrelos (L 238)	9.376	3,422
	3	Aachener Straße bzw. Indestraße zwischen Rue de Wattrelos (L 238) und Langwahn (K 33)	22.146	8,083
	4	Indestraße zwischen Langwahn (K 33) und Kochsgasse	24.115	8,802
	5	Indestraße zwischen Kochsgasse und Funkengasse	16.703	6,097
	6	Indestraße bzw. Dürener Straße zwischen Funkengasse und Südstraße (L 11)	16.703	6,097
	7	Dürener Straße zwischen Südstraße (L 11) und Aldenhovener Straße (B 264)	19.015	6,940
L 238	1	Rue de Wattrelos zwischen Alsdorfer Straße (L 238) und Anschlussstelle Eschweiler-West (A 4)	19.852	7,246
	2	Rue de Wattrelos zwischen Anschlussstelle Eschweiler-West (A 4) und Aachener Straße (L 223)	29.493	10,765
	3	Am Hohenstein zwischen Aachener Straße (L 223) und Odilienstraße	12.086	4,411
	4	Am Hohenstein zwischen Odilienstraße und Phönixstraße	12.086	4,411
	5	Phönixstraße zwischen Am Hohenstein (L 238) und Pumpe (K 33)	12.086	4,411
	6	Pumpe bzw. Stolberger Straße zwischen Phönixstraße (L 238) und Alte Rodung	16.718	6,102
	7	Stolberger Straße zwischen Alte Rodung und südwestlicher Stadtgrenze	16.718	6,102

TA = Teilabschnitt

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
L 240	1	Rue de Watrelos zwischen nordwestlicher Stadtgrenze und Mariadorfer Straße (K 10)	16.868	6,157
	2	Rue de Watrelos zwischen Mariadorfer Straße (K 10) und Alsdorfer Straße (L 238)	14.740	5,380

TA = Teilabschnitt

Tabelle 4: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Eschweiler (Kreisstraßen) mit Angaben der Verkehrsbelastungen

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
K 33	1	Langwahn zwischen Indestraße (L 223) und Talstraße (K 17)	9.287	3,390

TA = Teilabschnitt

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 Eschweiler wurden die lärmbelasteten Bereiche an den in Tabelle 1 bis Tabelle 4 angegebenen Teilabschnitten kartiert (zur Festlegung der Teilabschnitte siehe auch Ziffer 6.2).

Die in Tabelle 1 bis Tabelle 4 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.

Der in Tabelle 3 angegebene Abschnitt der Aldenhovener Straße (L 11) zwischen Jülicher Straße (L 228) und Weisweiler Straße hat zwar eine Verkehrsbelastung von weniger als 3 Millionen Kfz im Jahr, wurde aber vom LANUV dennoch kartiert. Die in Tabelle 4 angegebene K 33 hat eine Verkehrsbelastung von mehr über 3 Millionen Kfz im Jahr, wurde aber vom LANUV nicht kartiert.

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 Eschweiler verlaufen zwei Schienenstrecken (vgl. Ziffer 1). Dementsprechend ist hierfür eine Lärmaktionsplanung durch das EBA erforderlich.

2.3 Großflughäfen

Die Stadt Eschweiler befindet sich außerhalb der Lärmwirkungsgebiete 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 (vgl. Ziffer 2.2).

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

Anschrift: Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Gemeindeschlüssel: 05 3 34 012

Telefon: +49 2430 71-0

E-Mail: stadtverwaltung@eschweiler.de

Homepage: www.eschweiler.de

4 Rechtlicher Hintergrund

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

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

Die EU-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 Gewichtungsfaktoren für die drei Zeiträume Tag (day) von 6 bis 18 Uhr, Abend (evening) von 18 bis 22 Uhr und Nacht (night) von 22 bis 6 Uhr berechnet wird. Der L-night ist ein zeitlich gemittelter Schalldruckpegel über die acht Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr. Die Lärmbelastungen werden dabei gemäß § 5 Abs. 1 der 34. BImSchV nach den VBUS ermittelt.

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

5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation

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

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

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 1 und Bild 2) verwendet.

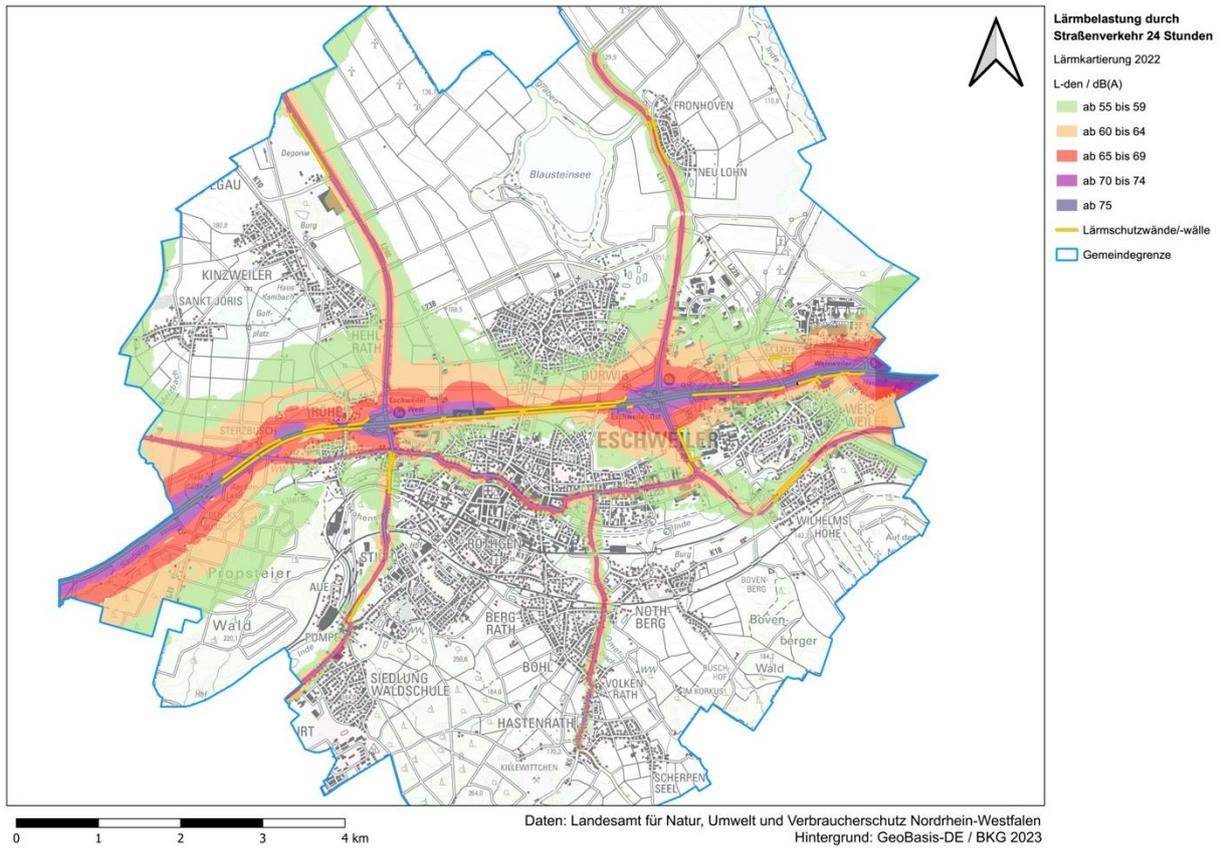


Bild 1: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr über 24 Stunden (Darstellung auf Grundlage der Informationen von: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

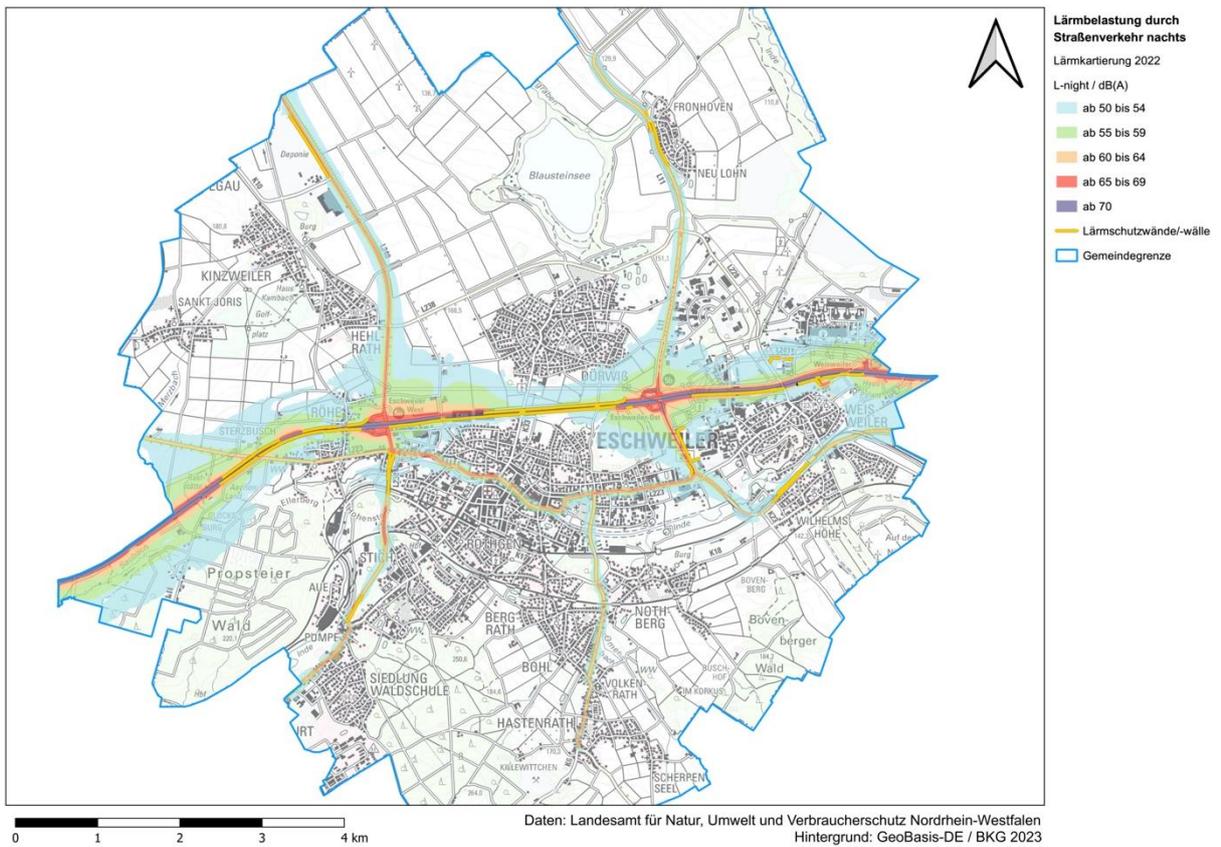


Bild 2: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts (Darstellung auf Grundlage der Informationen von: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

Im Rahmen des Lärmaktionsplans für Eschweiler 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 1 und Bild 2 dargestellt.

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 5 ist die geschätzte Anzahl der durch den Straßenverkehr lärmbelasteten Personen in Eschweiler für die Bestandssituation wiedergegeben. Insgesamt sind in den kartierten Bereichen 9.443 Personen über 24 Stunden und 5.674 Personen nachts lärmbelastet.

Tabelle 5: Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Eschweiler über 24 Stunden und nachts in der Bestandssituation (aus: Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Eschweiler, 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	2.327
ab 55 bis 59	4.631	ab 55 bis 59	1.837
ab 60 bis 64	1.738	ab 60 bis 64	1.482
ab 65 bis 69	1.670	ab 65 bis 69	28
ab 70 bis 74	1.375	ab 70	0
ab 75	29		
Summe	9.443	Summe	5.674

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 für die klassifizierten Straßen (A 4, B 264, L 11, L 223, L 238 und L 240). Detailliertere Darstellungen der Lärmkarten und der betroffenen Gebäude für die einzelnen kartierten Bereiche gemäß Tabelle 1 bis Tabelle 3 (vgl. Ziffer 2.1) sind in den Steckbriefen in Anhang 2 enthalten. Hierin sind auch die Anzahl der jeweils betroffenen Wohngebäude sowie die jeweilige maximale Lärmbelastung (höchster Fassadenpegel) angegeben.

6 Maßnahmenplanung

Grundsätzlich kommen zur Lärminderung unterschiedliche Maßnahmenarten infrage. Dabei ist zwischen aktiven und passiven Maßnahmen zu unterscheiden. Aktive Maßnahmen zielen auf eine Minderung der 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 Koordination) Maßnahmen sowie bauliche Maßnahmen direkt am Verkehrsweg (Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen, Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge) und bauliche Maßnahmen im Transmissionsbereich zwischen Verkehrsweg und betroffenen Gebäuden (Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwänden bzw. -wälle).

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

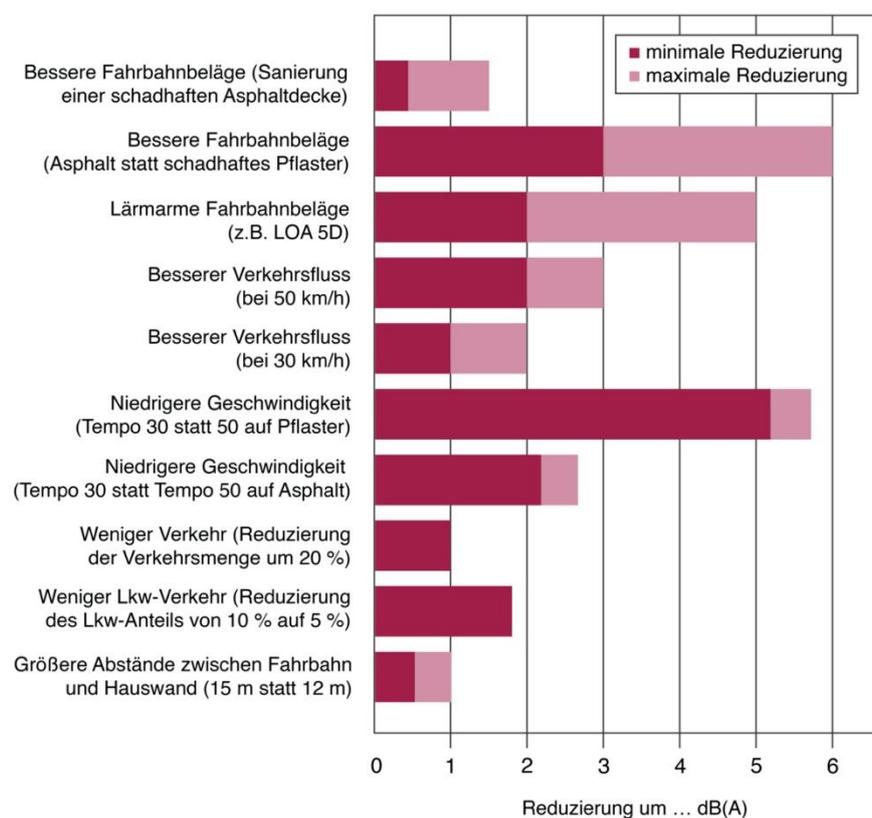


Bild 3: Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen

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

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

6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Lärmaktionsplan der 3. Stufe aus dem Jahr 2020 (vgl. hierzu auch die Vorbemerkung) wurden bereits Lärminderungsmaßnahmen festgelegt. Als aktive Lärmschutzmaßnahmen wurde hierin für einzelne Straßenabschnitte (diese entsprechen nicht zwangsläufig den hier in Ziffer 2.1 genannten Teilabschnitten) der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags bei anstehender Fahrbahnsanierung) festgelegt. Eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, beispielsweise in den Ortsdurchfahrten, von 50 km/h auf 30 km/h wurde im Lärmaktionsplan der 3. Stufe nicht berücksichtigt, da eine Geschwindigkeitsreduzierung auf den betroffenen Straßen einer verkehrsplanerisch gewollten Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen und damit einhergehend der Funktion der Straßen entgegenstehen würde.

Neben den auf die einzelnen Straßenabschnitte abgestimmten aktiven Maßnahmenvorschlägen wurden im Lärmaktionsplan der 3. Stufe auch passive Lärmschutzmaßnahmen an Wohn- und Schlafräumen mit Überschreitung der Auslösewerte festgelegt. In der Regel wurden Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad vorgeschlagen.

An den im Lärmaktionsplan der 3. Stufe ausgewiesenen klassifizierten Straßen wurden bisher zwischenzeitlich keine Fahrbahnsanierung durchgeführt. Lediglich der Abschnitt der Südstraße (L 11) zwischen Dürener Straße und An der Wasserwiese wurde saniert; der Stadt Eschweiler liegen keine Informationen vor, ob dabei ein lärm-ärmer Fahrbahnbelag eingebaut wurde.

Ebenfalls liegen der Stadt Eschweiler keine Informationen vor, ob in der Zwischenzeit das ein oder andere Fenster lärmsaniert wurde.

Als weitere bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung sind die auf einzelnen Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen (wenn auch zeitlich befristet) reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anstelle 50 km/h, z. B. in der Ortsdurchfahrt von Hastenrath, zu nennen. Ebenso ist das im Zuge der L 223 abschnittsweise, zeitlich befristete Lkw-Fahrverbot eine bereits bestehende Lärminderungsmaßnahme. Dieses Fahrverbot wurde indes im Zuge der Einrichtung der Umweltzone eingeführt.

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

6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Zur Ableitung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen für die Teilabschnitte gemäß Tabelle 1 bis Tabelle 3 (vgl. Ziffer 2.1) erfolgte zunächst deren Festlegung. Begrenzt werden diese jeweils durch Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage und Kreisverkehre sowie Einmündungen/Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage, also mit vorfahrregelnden Verkehrszeichen, an denen die betrachtete Straße verkehrsrechtlich untergeordnet ist. Zudem stellen Stadtgrenzen den Beginn und das Ende eines Teilabschnitts dar. Eine Unterteilung erfolgte bei maßgeblichen Änderungen relevanter infrastruktureller Merkmale (z. B. Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen, Fahrstreifenbreite, Vorhandensein eines Mittelstreifens, zulässige Höchstgeschwindigkeit) und/oder der vom LANUV für die Lärmkartierung zugrundgelegten Kfz-Verkehrbelastungen (DTV) der Teilabschnitte.

In Anhang 2 ist eine Übersichtskarte der festgelegten Teilabschnitte bzw. Teilaktionspläne enthalten. Die Angaben zu den Verkehrsbelastungen (DTV des Kfz-Verkehrs insgesamt und DTV des Schwerverkehrs) sowie zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind in den Steckbriefen in Anhang 3 enthalten.

Tabelle 6: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesautobahnen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
A 4	TAP-A4/1	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A4/2	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A4/3	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A4/4	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A4/5	lärmarmer Fahrbahnbelag

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 7: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesstraßen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
B 264	TAP-B264/1	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-B264/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B264/3	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B264/4	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B264/5	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B264/6	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 8: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Landesstraßen

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
L 11	TAP-L11/1	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L11/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/3	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L11/4	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/5	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/6	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/7	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L11/8	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-L11/9	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (von 50 km/h auf 30 km/h)
	TAP-L11/10	lärmarmer Fahrbahnbelag Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (von 50 km/h auf 30 km/h) passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

Tabelle 8: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Landesstraßen (Fortsetzung)

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
L 223	TAP-L223/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L223/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L223/3	lärmarmen Fahrbahnbelag Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei normalbreiten Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L223/4	lärmarmen Fahrbahnbelag Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei normalbreiten Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen
	TAP-L223/5	lärmarmen Fahrbahnbelag Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei normalbreiten Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen
	TAP-L223/6	lärmarmen Fahrbahnbelag
	TAP-L223/7	lärmarmen Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
L 238	TAP-L238/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/2	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L238/3	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/4	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/5	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/6	lärmarmen Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L238/7	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
L 240	TAP-L240/1	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-L240/2	Lärmschutzeinrichtung (Lärmschutzwand/-wall)

TAP = Teilaktionsplan

In den Steckbriefen sind auch die vorgeschlagenen Maßnahmen benannt. Diese sind in Tabelle 6 bis Tabelle 8 zusammengefasst. Für einen Großteil der Teilaktionspläne werden passive Lärminderungsmaßnahmen vorgesehen, da die Möglichkeiten aktiver Maßnahmen zum einen aufgrund der infrastrukturellen und verkehrlichen Randbedingungen eingeschränkt sind. Zum anderen sind die in Tabelle 6 bis Tabelle 8 genannten möglichen aktiven Maßnahmen in ihrer Lärminderung alleine in der Regel nicht ausreichend, um die betroffenen Personen so zu entlasten, dass die Lärmbelastung über 24 Stunden unter 55 dB(A) und nachts unter 50 dB(A) liegt.

Für die Abschnitte der A 4 (TAP-A4/1 bis TAP-A4-5) sollte zusätzlich zu den in Tabelle 6 aufgeführten Maßnahmen geprüft werden, ob eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h angeordnet werden kann.

Für den Abschnitt der Quellstraße (L 11) zwischen Bohler Straße und Im Kuckuck (TAP-L11/9) ist durch eine Aufhebung der derzeit bestehenden zeitlichen Befristung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine generelle zulässige Höchstgeschwindigkeit

schwindigkeit von 30 km/h anzuordnen. Ebenso ist im Abschnitt zwischen Im Kuckuck und Albertstraße (TAP-L11/10) eine generelle zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Hastenrath zwischen Ostpreußenweg und Ortsein/-ausgang anzuordnen.

Für den Abschnitt der Aldenhovener Straße (L 11) zwischen Fronhoven und Rosenstraße (TAP-L11/2) ist zusätzlich zu den in Tabelle 8 aufgeführten Maßnahmen zu prüfen, ob die vorhandene Lärmschutteinrichtung verlängert werden kann. Für den Abschnitt der Aldenhovener Straße (L 11) zwischen Weisweilerstraße und Anschlussstelle Eschweiler-Ost (TAP-L11/5) sollte geprüft werden, ob eine Optimierung der Lichtsignalanlage (verkehrsabhängige Steuerung) möglich und sinnvoll ist. Für den Abschnitt der Eifelstraße (L 11) zwischen Zechenstraße und Herrenfeldchen (TAP-L11/7) ist die Erstellung einer Lärmschutteinrichtung nördlich der Bahnüberführung im Bereich des ehemaligen Einmündungsbereichs Am Omerbach zu prüfen, für den Abschnitt der Eifelstraße (L 11) zwischen Herrenfeldchen und Bohler Straße (TAP-L11/8) die Erstellung einer Lärmschutteinrichtung auf östlicher Straßenseite zwischen Ostpreußenweg und Bohler Straße.

In den Abschnitten der Aachener Straße bzw. Indestraße (L 223) zwischen Rue de Watrelos und Funkengasse (TAP-L223/3 bis TAP-L223/5) ist eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von zwei normalbreiten Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen vorgesehen. Dadurch sind breitere und damit nach den zukünftigen Empfehlungen für Radverkehrsanklagen (ERA) regelkonforme Schutzstreifen möglich. Diese Maßnahme entspricht auch den Zielsetzungen des im Jahr 2019 beschlossenen Klimaschutzteilkonzept im Bereich Mobilität (ESKLIMO; siehe dort Ziffer 3.2.3, vor allem Bild 4, sowie Ziffer 7.2.1). Unabhängig davon sind die Möglichkeiten einer Optimierung der Lichtsignalanlagen (verkehrsabhängige Steuerungen, Koordinierung) im Zuge der gesamten L 223 zwischen Rue de Watrelos und Aldenhovener Straße (TAP-L223/3 bis TAP-L223/7) zu prüfen. Für den Abschnitt der Aachener Straße zwischen Glücksburg und Rue de Watrelos (TAP-L223/2) ist zusätzlich zu dem in Tabelle 8 aufgeführten passiven Schallschutz eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h abschnittsweise zu prüfen.

Im Abschnitt der Rue de Watrelos (L 240) zwischen Mariadorfer Straße und Alsdorfer Straße (TAP-L240/2) ist die Errichtung einer Lärmschutteinrichtung (Lärmschutzwand/-wall) auf der westlichen Straßenseite im Knotenpunktbereich vorgesehen. Alternativ bzw. unabhängig davon, sind die Möglichkeiten einer Optimierung der Lichtsignalanlagen (verkehrsabhängige Steuerungen) zu prüfen.

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

6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Für Eschweiler wurde ein Klimaschutzteilkonzept im Bereich Mobilität (ESKLIMO) erstellt und 2019 beschlossen. Die hierin enthaltenen Ziele und Maßnahmen, u. a. im Hinblick auf ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz, 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 Eschweiler hat eine Auseinandersetzung mit der möglichen Festlegung ruhiger Gebiete stattgefunden. Auf eine Ausweisung wurde jedoch verzichtet, da sich Eschweiler 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 Lärminderung reduziert sich die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude. In Tabelle 9 ist die geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen in den in Eschweiler kartierten Bereichen bei Umsetzung der nach Tabelle 6 bis Tabelle 8 (vgl. Ziffer 6.2) vorgesehenen Maßnahmen wiedergegeben. Die Ermittlung der Personenanzahlen erfolgte dabei unter Ansatz der erreichbaren Lärminderung durch die jeweils geplanten Maßnahmen analog zur Berechnungsmethodik, mit der durch das LANUV die Anzahl der lärmbelasteten Personen in der Bestandssituation (vgl. Tabelle 5 in Ziffer 5) geschätzt hat.

Tabelle 9: Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Eschweiler über 24 Stunden und nachts bei Umsetzung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen

Lärmbelastung über 24 Stunden		Lärmbelastung nachts	
L-den [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L-night [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
ab 50 bis 54	---	ab 50 bis 54	552
ab 55 bis 59	1.374	ab 55 bis 59	387
ab 60 bis 64	925	ab 60 bis 64	55
ab 65 bis 69	586	ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	72	ab 70	0
ab 75	0		
Summe	2.957	Summe	994

Insgesamt sind bei Umsetzung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen nur noch 2.957 Personen über 24 Stunden und 994 Personen nachts lärmbelastet. Dies entspricht einer Reduzierung um 6.486 lärmbelastete Personen über 24 Stunden bzw. um 4.680 lärmbelastete Personen nachts.

7 Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

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

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

7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurde im Zeitraum vom 16. Oktober bis 31. November 2023 auf der Homepage der Stadt Eschweiler (www.eschweiler.de/laermaktionsplan) über die Aufstellung des neuen Lärmaktionsplans informiert und die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben. Hierauf wurde vorab ortsüblich bekannt gemacht (Homepage der Stadt Eschweiler, Pressemitteilung).

Insgesamt wurden während des genannten Zeitraums seitens der Öffentlichkeit acht Eingaben mit Anmerkungen gemacht. Diese sind in Anhang 4 dokumentiert.

7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird am 22. Februar 2024 in der öffentlichen Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Bauausschusses vorgestellt.

Anschließend erfolgt im Zeitraum vom 4. März 2024 bis 26. April 2024 die Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans mit Gelegenheit zur Stellungnahme für Bürgerinnen und Bürger. Die Offenlage wird ortsüblich bekannt gemacht (Homepage der Stadt Eschweiler, Pressemitteilung).

Zudem erfolgt eine Beteiligung der TÖB und anderer Behörden, neben der StädteRegion Aachen sind vor allem die Autobahn GmbH des Bundes sowie der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) zu beteiligen, da die kartierten lärmbelasteten Bereiche ausschließlich an klassifizierten Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Nordrhein-Westfalen liegen.

7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Ergebnisse aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden abgewogen und – sofern sie relevant sind und ihnen gefolgt werden konnte – berücksichtigt. Die Abwägung der eingegangenen Anmerkungen ist in Anhang 4 dokumentiert.

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

8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

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

9 Evaluierung des Lärmaktionsplans

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

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

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

Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans

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

Der beschlossene Lärmaktionsplan wird auf der Homepage der Stadt Eschweiler 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: Übersichtskarte der Teilaktionspläne

Anhang 3: Steckbriefe der Teilaktionspläne

Anhang 4: Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Hinweise: Anhang 1 bis Anhang 4 sind als gesonderte Anlagen beigelegt.

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Eschweiler

Gemeindekennzahl: **05334012**
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE_NW_05334012**

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Stadt Eschweiler
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

Telefon: 02403 710
E-Mail: Stadtverwaltung@eschweiler.de
www.eschweiler.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,
<http://www.eba.bund.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.

Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Eschweiler:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	4631	1738	1670	1375	29

LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	2327	1837	1482	28	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Eschweiler:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	22,24	6,88	1,4

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Eschweiler:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	4494	1462	13
Schulgebäude	13	1	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Eschweiler

