



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 Gemeinde Roetgen

Bearbeitung:

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

Aachen, im Mai 2024

/Users/mmb/Desktop/LAP-Roetgen_2024-06-05.docx

Inhalt

Vorbemerkung	3
1 Lage und Struktur des Planungsraums	3
2 Lärmquellen	4
2.1 Hauptverkehrsstraßen	4
2.2 Haupteisenbahnen	6
2.3 Großflughäfen	6
2.4 Sonstige Lärmquellen	6
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	11
6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung	12
6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	13
6.4 Schutz ruhiger Gebiete	13
6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen	14
7 Mitwirkung der Öffentlichkeit	14
7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung	15
7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung	16
7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit	19
8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	19
9 Evaluierung des Lärmaktionsplans	20
Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans	20
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 Gemeinde Roetgen wurden bereits Lärmaktionspläne aufgestellt, zuletzt erfolgte im Jahr 2018 im Rahmen der 3. Stufe eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Der Lärmaktionsplan der 3. Stufe wurde durch den Rat der Gemeinde Roetgen beschlossen. Im Zuge der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung erfolgt nunmehr die Überprüfung dieses Lärmaktionsplans.

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 Gemeinde Roetgen ist eine an der Grenze zu Belgien gelegene Kommune in der StädteRegion Aachen in Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln. Zur Gemeinde Roetgen gehören die Ortsteile Roetgen, Rott und Mulartshütte. Seit dem 27. November 2012 trägt die Gemeinde Roetgen offiziell den Titel „Tor zur Eifel“.

Roetgen hat rund 8.700 Einwohnende.

Roetgen liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Das nächste Oberzentrum ist die Stadt Aachen.

Der im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtende Planungsraum beinhaltet das Gemeindegebiet von Roetgen bzw. konkret die innerhalb des Gemeindegebiets kartierten Bereiche an klassifizierten Straßen, wobei nur die B 258 relevant ist (siehe hierzu auch Ziffer 2.1).

Die verkehrliche Anbindung von Roetgen im Straßenverkehr erfolgt über die B 258 an die A 44 zwischen Lüttich in Belgien und dem Raum Mönchengladbach bzw. Düsseldorf. Über die B 258 erfolgt auch die Anbindung von/nach Aachen und von/nach Monschau sowie an die B 399 und weiter an die B 266 von/nach Simmerath und Schleiden-Gemünd. Zudem besteht an der B 258 eine auf belgischem Staatsgebiet liegende Anbindung von/nach Raren.

Eine Anbindung im Schienenverkehr besteht nicht.

2 Lärmquellen

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

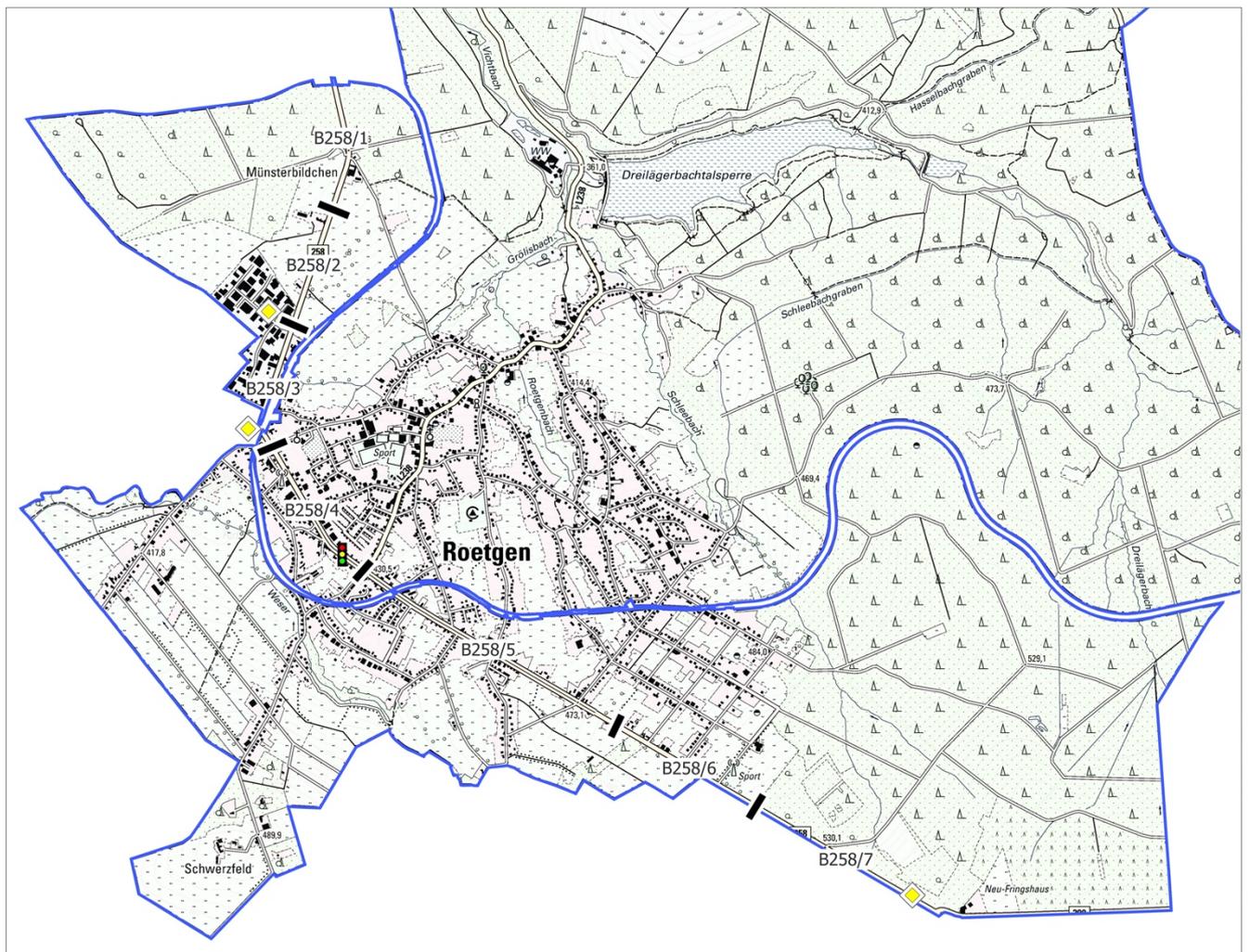


Bild 1: Teilabschnitte der kartierten lärmbelasteten Bereiche

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 Ver-

kehrdaten vorlagen. Für das Gemeindegebiet von Roetgen wurden ausschließlich die lärmbelasteten Bereiche an der B 258 für die in Bild 1 sowie Tabelle 1 angegebenen Teilabschnitte kartiert (zur Festlegung der Teilabschnitte siehe auch Ziffer 6.2). Die Hauptstraße ist zwar ebenfalls eine klassifizierte Straße (L 238), die Verkehrsbelastung liegt hier aber unter 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr.

Tabelle 1: Hauptlärmquellen des Straßenverkehrs in Roetgen mit Angaben der Verkehrsbelastungen

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
B 258	1	Münsterbildchen zwischen nördlicher Gemeindegrenze und Gut Marienbildchen	19.221	7,016
	2	Münsterbildchen zwischen Gut Marienbildchen und nördlichem Ortseingang/-ausgang von Roetgen	19.221	7,016
	3	Bundesstraße zwischen Ortseingang/-ausgang von Roetgen und Rosentalstraße	19.221	7,016
	4	Bundesstraße zwischen Rosentalstraße und Hauptstraße (L 238)	19.221	7,016
	5	Bundesstraße zwischen Hauptstraße (L 238) und östlichem Ortseingang/-ausgang von Roetgen	17.199	6,278
	6	Bundesstraße zwischen östlichem Ortseingang/-ausgang von Roetgen und Waldgrenze (Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)	17.199	6,278
	7	Bundesstraße zwischen Waldgrenze (Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und östlicher Gemeindegrenze	17.199	6,278

TA = Teilabschnitt

Die in Tabelle 1 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 Bundesimmissionschutzgesetzes (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 stellen zum Zeitpunkt der Lärmkartierung die aktuellste bundesweit flächendeckend verfügbare Datenquelle für ein „pandemieunbeeinflusstes“ Verkehrsgeschehen dar.

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

Tabelle 2: Entwicklung von DTV, Schwerverkehrsanteil und DTV_{SV} auf der B 258 in Roetgen nach den Straßenverkehrszählungen (Quelle für DTV und Schwerverkehrsanteil 2005, 2010 und 2015: www.bast.de, Quelle für DTV und DTV_{SV} für 2019 und 2021: www.nwsib-online.nrw.de)

Jahr	DTV [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]	DTV _{SV} [SV/24h]
2005	17.900	5,0	895
2010	17.400	4,6	800
2015	18.500	4,7	870
2019	19.221	4,6	883
2021	18.565	4,9	916

SV = Schwerverkehr

In Tabelle 2 ist die Entwicklung von DTV und Schwerverkehrsanteil auf der B 258 in Roetgen von 2005 bis 2021 dargestellt.¹ Danach ist der DTV des gesamten Kfz-Verkehrs in 2021 um rund 4 % höher als im Jahr 2005, der DTV_{SV} des Schwerverkehrs ist 2012 um etwas mehr als 2 % höher als im Jahr 2005. Insgesamt hat die Verkehrsbelastung somit nur moderat zugenommen. Unabhängig davon ist diese auf der B 258 im Gemeindegebiet von Roetgen sehr hoch.

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 Gemeindegebiet von Roetgen verläuft keine Schienenstrecke. Dementsprechend ist keine Lärmaktionsplanung erforderlich.

2.3 Großflughäfen

Die Gemeinde Roetgen 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.

¹ Die angegebenen Werte wurden im Rahmen der turnusmäßigen SVZ erfasst und von der Bundesanstalt für Straßenwesen bzw. dem Land Nordrhein-Westfalen veröffentlicht. Konkret handelt es sich um die Zählstelle Nr. 5303 5250 auf der B 258 zwischen dem Knotenpunkt mit der L 233 (Schleidener Straße auf Aachener Stadtgebiet) und dem Knotenpunkt mit der L 238 (Hauptstraße in Roetgen).

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 Roetgen jedoch nicht erforderlich (vgl. Ziffer 2.2).

Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplans zur Vermeidung bzw. Verminderung von Straßenverkehrslärm im Gemeindegebiet von Roetgen ist die Gemeinde Roetgen:

Anschrift: Gemeinde Roetgen
Hauptstraße 55
52159 Roetgen

Gemeindeschlüssel: 05 334 024

Telefon: +49 2471 180

E-Mail: info@roetgen.de

Homepage: www.roetgen.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-Umgebungs-lärmrichtlinie 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.² 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 Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (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.

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 Roetgen 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 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.

² 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.

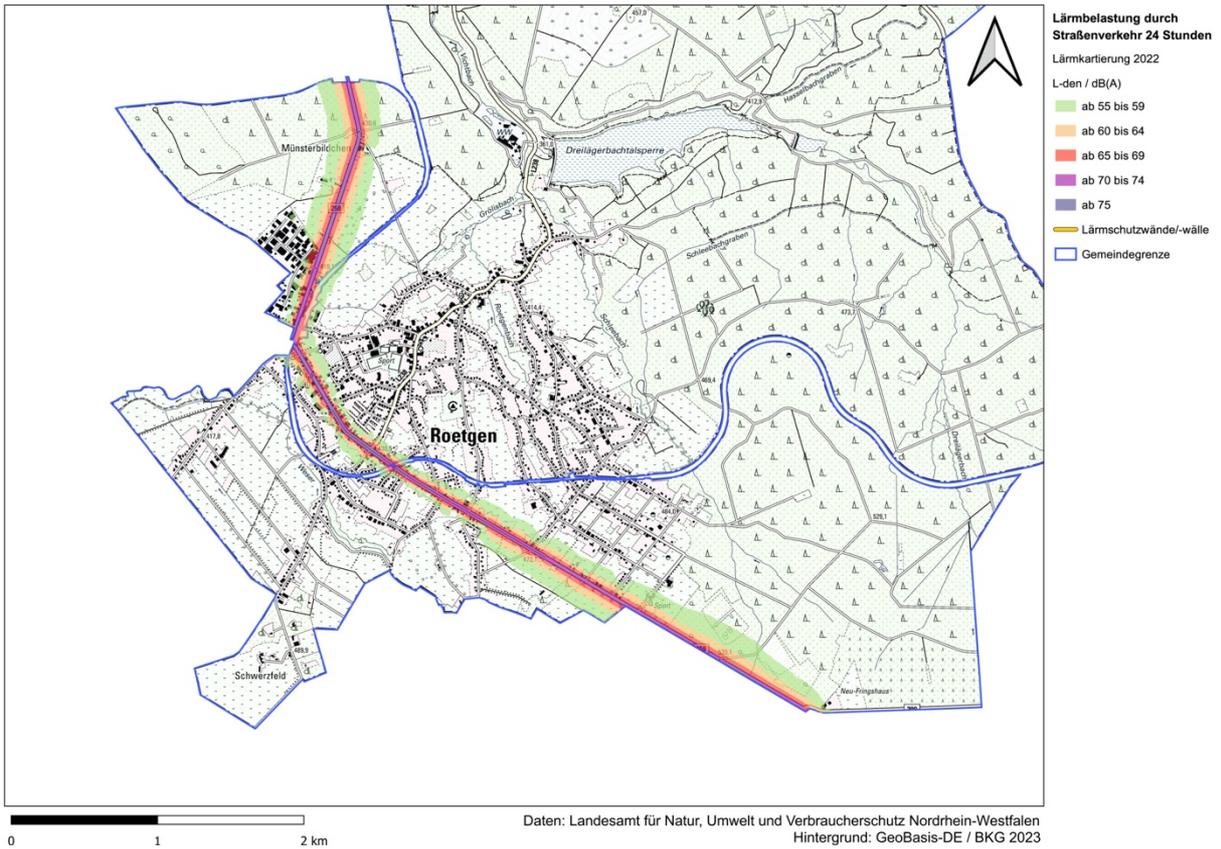


Bild 2: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr über 24 Stunden (Darstellung auf Grundlage der Informationen von: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

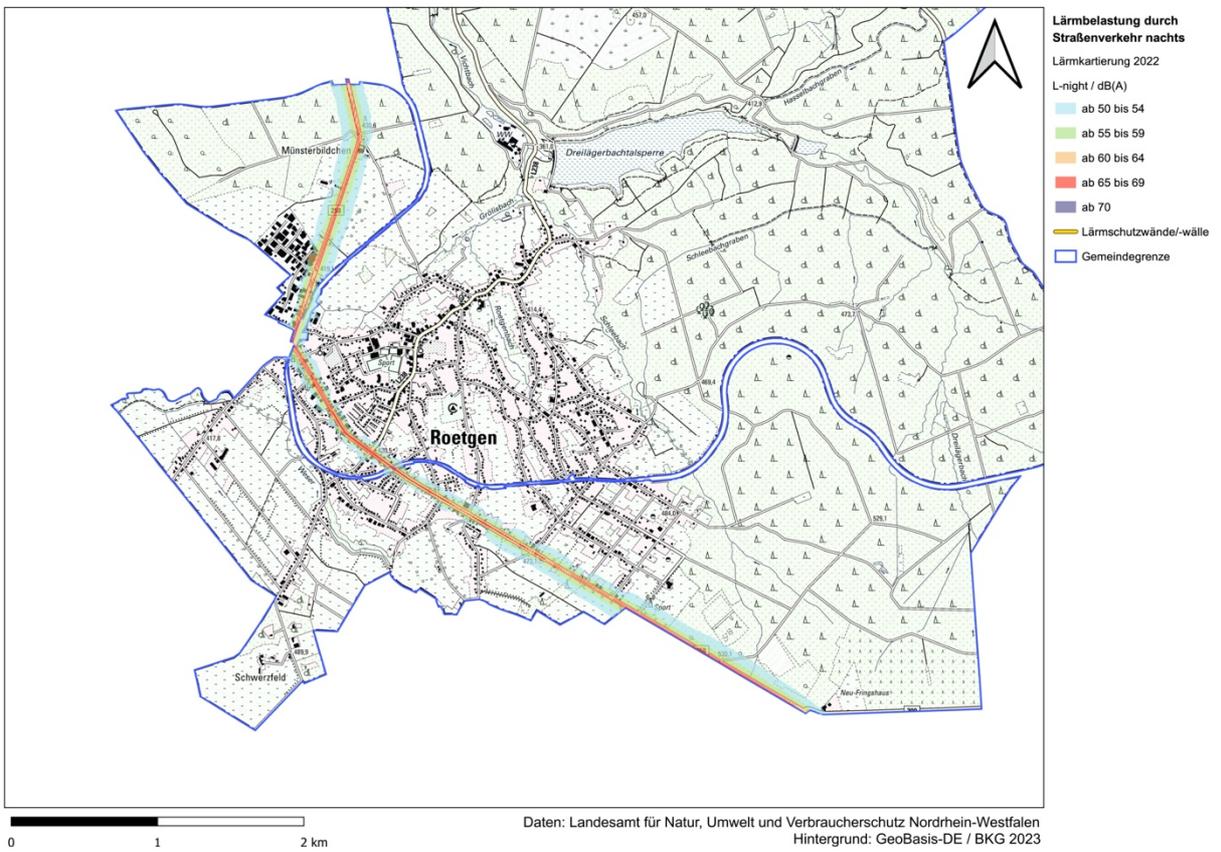


Bild 3: Lärmkartierung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts (Darstellung auf Grundlage der Informationen von <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

In Tabelle 3 ist die geschätzte Anzahl der durch den Straßenverkehr lärmbelasteten Personen in Roetgen für die Bestandssituation wiedergegeben. Insgesamt sind 730 Personen über 24 Stunden und 535 Personen nachts lärmbelastet.

Tabelle 3: Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Roetgen über 24 Stunden und nachts in der Bestandssituation (aus: Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Roetgen, Quelle: 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	153
ab 55 bis 59	206	ab 55 bis 59	219
ab 60 bis 64	151	ab 60 bis 64	160
ab 65 bis 69	226	ab 65 bis 69	3
ab 70 bis 74	144	ab 70	0
ab 75	3		
Summe	730	Summe	535

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 der B 258. Damit gelten die darin lebenden Personen als lärmbelastet.

Detailliertere Darstellungen der Lärmkarten und der betroffenen Gebäude für die einzelnen kartierten Bereiche gemäß Tabelle 1 (vgl. Ziffer 2.1) 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 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 Schwerverkehrs 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 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.

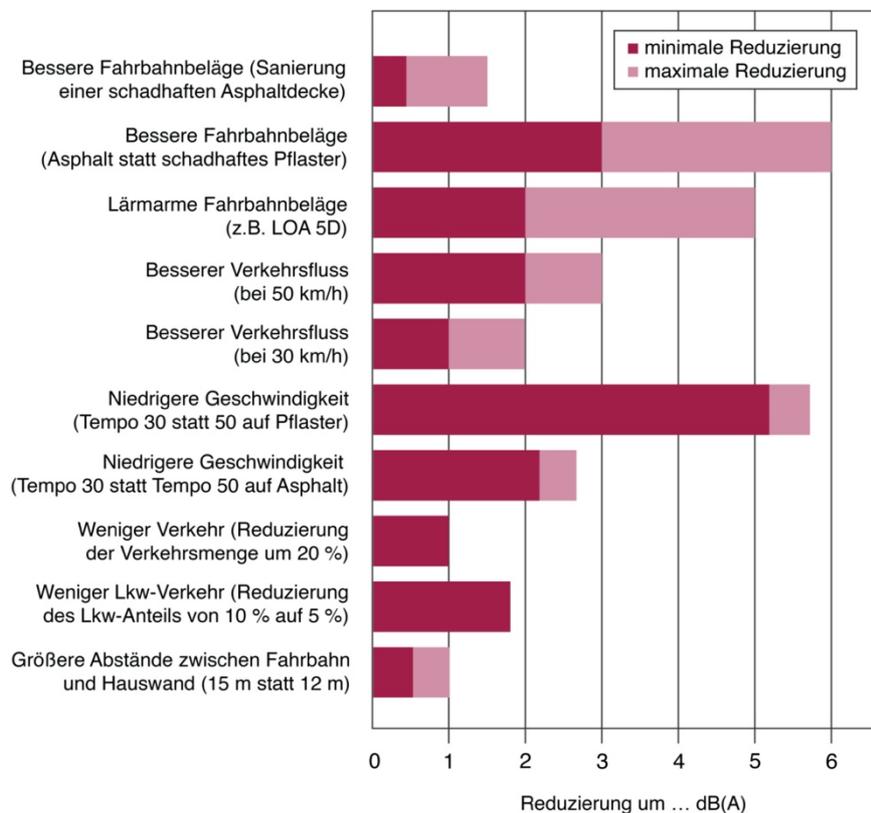


Bild 4: Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen

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. Hiermit sind hohe Lärminderungen erreichbar. So liegen beispielsweise die erreichbaren Lärminderungen für zweischalige Wände 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 2018 wurden, wie bereits zuvor im Lärmaktionsplan der 2. Stufe aus dem Jahr 2009, lediglich passive Maßnahmen für betroffene Gebäude festgelegt. Im Lärmaktionsplan der 3. Stufe wurden insgesamt 66 Gebäude als betroffen von Lärmbelastungen über den (damaligen) Auslösewerte ermittelt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung aus dem Jahre 2009 wurden laut dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe bereits für viele der betroffenen Gebäude Untersuchungen zum passiven Schallschutz durchgeführt. Im Lärmaktionsplan der 3. Stufe wurden 19 Gebäude benannt, für die aufgrund der gegenüber 2009 höheren Lärmbelastungen die bereits erfolgten Untersuchungen zum passiven Schallschutz nochmals zu überprüfen sind. Zudem werden 47 Gebäude

benannt, für die entsprechende Untersuchungen noch zusätzlich durchzuführen wären.

Der Gemeinde Roetgen liegen keine Informationen vor, ob in der Zwischenzeit das ein oder andere Fenster lärmsaniert wurde.

Unabhängig davon wurden im gesamten Gemeindegebiet 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 (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 Gemeindegrenzen 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 zugrundgelegten 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.

Tabelle 4: Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
B 258	TAP-B258/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B258/2	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B258/3	lärmarmere Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B258/4	lärmarmere Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B258/5	lärmarmere Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B258/6	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B258/7	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

In den Steckbriefen sind auch die vorgeschlagenen Maßnahmen benannt. Diese sind in Tabelle 4 zusammengefasst.

Für die alle sieben Abschnitte der B 258 werden passive Lärminderungsmaßnahmen (passiver Schallschutz, z. B. Schallschutzfenster) vorgesehen, da die Möglichkeiten aktiver Maßnahmen zum einen aufgrund der infrastrukturellen und verkehrlichen Randbedingungen eingeschränkt sind. Zum anderen sind die in Tabelle 4 genannten möglichen aktiven Maßnahmen in ihrer Lärminderung alleine 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. Zudem sind in den kartierten Bereichen an den außerhalb der Ortseingänge/-ausgänge von Roetgen gelegenen Abschnitte (TAP-B258/1 und TAP-B258/2 sowie TAP-B258/6 und TAP-B258/7) nur eine jeweils geringe Anzahl von Gebäuden betroffen, sodass hier gezielte passive Maßnahmen am sinnvollsten sind.

Unabhängig von dem nach Tabelle 3 vorgesehenen Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags in den bebauten Abschnitten der B 258 (TAP-258/3 bis TAP-258/5) sollte als kurzfristige Verbesserung eine punktuelle Sanierung der Fahrbahnoberfläche geprüft werden. Dies betrifft insbesondere die Sanierung im Bereich der Einläufe (siehe hierzu auch Ziffer 7.1).

Für die bebauten Abschnitten der B 258 (TAP-258/3 bis TAP-258/5) sollte auch geprüft werden, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, zumindest in den Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) angeordnet werden kann.

Für die bestehende Lichtsignalanlage an der Kreuzung der B 258 mit der Hauptstraße und der Schwerzfelder Straße (TAP-258/4 und TAP-258/5) sollte geprüft werden, ob eine Optimierung der Lichtsignalanlage (verkehrsabhängige Steuerungen) möglich und sinnvoll ist. Zudem sollten alle neuen Lichtsignalanlagen (geplant sind u. a. die Signalisierung der Kreuzung mit der Rosentalstraße und Mühlenstraße sowie der Kreuzung mit der Faulenbruchstraße und Pilgerbornstraße) sollten mit verkehrsabhängigen Steuerungen realisiert werden, die auch eine lärmoptimierte Steuerung ermöglichen. Die Steuerungen der Lichtsignalanlagen sollten so aufeinander abgestimmt sein, sodass möglichst wenige durchfahrende Kfz anhalten müssen.

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.

6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Für den Ortskern von Roetgen wurde 2022 ein Verkehrskonzept im Rahmen der Erstellung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für den Ortskern Roetgen erarbeitet. Zudem wurde zu Beginn des Jahres 2023 die Erstellung eines gesamtgemeindlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzept beauftragt, in dessen Rahmen die Entwicklungspotenziale im Hinblick auf Verkehr und Mobilität in Roetgen identifiziert sowie Maßnahmen für den Rad- und Fußgängerverkehr, für den ÖPNV, Intermodalität und alternative Mobilitätsformen, sowie für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr erarbeitet werden sollen. 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 Gemeinde Roetgen hat eine Auseinandersetzung mit der möglichen Festlegung ruhiger Gebiete stattgefunden. Auf eine Ausweisung wurde jedoch verzichtet, da sich Roetgen 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 reduzieren sich die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude. In Tabelle 5 ist die geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen in den kartierten Bereichen an der B 258 bei Umsetzung der nach Tabelle 3 (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 3 in Ziffer 5) geschätzt hat.

Tabelle 5: Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Roetgen über 24 Stunden und nachts bei Umsetzung aller 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	0
ab 55 bis 59	0	ab 55 bis 59	0
ab 60 bis 64	0	ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	0	ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0	ab 70	0
ab 75	0		
Summe	0	Summe	0

Insgesamt sind bei Umsetzung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen nur keine Personen mehr lärmbelastet, weder über 24 Stunden noch nachts. Dies gilt jedoch nur bei Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) an allen betroffenen Gebäuden innerhalb der lärmkartierten Bereiche.

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 erfolgte eine Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans mit Gelegenheit zur Stellungnahme vorgesehen.

7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurde am 24. Januar 2024 eine Informationsveranstaltung mit Workshop vor Ort in Roetgen durchgeführt. Die Veranstaltung wurde vorab ortsüblich bekannt gemacht (Homepage der Gemeinde Roetgen, Pressemitteilung). Zudem wurden alle Anwohnenden an der B 258 (über 16 Jahre) postalisch angeschrieben und eingeladen.

An der Veranstaltung haben insgesamt 26 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen. Alle Teilnehmenden wohnen innerhalb der kartierten Bereiche an der B 258.

Es wurden zu den kartierten Bereichen verschiedene Eingaben und Vorschläge während der Veranstaltung gemacht.

Als besonders belastend werden wahrgenommen:

- Hohe Kfz-Verkehrsstärken, auch durch den Freizeitverkehr am Wochenende,
- hohe Lärmbelastung durch den Schwerverkehr, insbesondere nachts,
- überhöhte Geschwindigkeiten,
- Unebenheiten durch schadhafte Fahrbahndecke,
- Unebenheiten durch tiefliegende (abgesackte) Einläufe (Kanaldeckel).

Im Hinblick auf die hohen Kfz-Verkehrsstärken wurde zudem angemerkt, dass diese in den letzten Jahren zugenommen haben, auch durch eine starke Verkehrszunahme von/nach Belgien. Insbesondere seien die Schwerverkehrsstärken gestiegen. Als ursächlich wurden die zusätzlichen Einzelhandelseinrichtungen in Roetgen und den Nachbargemeinden (u. a. Simmerath) sowie und höhere Bustaktung genannt.

Es wurden folgende Maßnahmenvorschläge gemacht:

- Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags bei Deckensanierung,
- zusätzliche Markierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Fahrbahn (Zeichen 274-30 StVO) an den Ortseingängen,
- Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts,
- Optimierung der bestehenden Lichtsignalanlage an der Kreuzung mit der B 258 mit der Hauptstraße und der Schwerfelder Straße durch verkehrsabhängige Steuerungen, insbesondere nachts (oder Abschaltung).

Es wurde gefordert, dass der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) verstärkt darauf hingewiesen werden soll, dass die Fahrbahndecke im Zuge der B 258, vor allem in den bebauten Abschnitten, schadhaft ist und eine Deckensanierung zwingend erforderlich ist.

Als weitere Vorschläge wurden die Umsetzung des bereits erstellten Konzepts für die B 258 sowie die Reaktivierung von Überlegungen zu einer Umgehungsstraße für Roetgen benannt.

Im Hinblick auf die bestehenden Kfz-Verkehrsbelastungen im Zuge der B 258 wurden Erhebungen der tatsächlichen, aktuellen Verkehrsstärken durch die Gemeinde Roetgen angeregt.

Im Nachgang wurden weitere Eingaben und Vorschläge zu den kartierten Bereichen bei der Verwaltung der Gemeinde Roetgen eingereicht. Diese sind in Anhang 3 dokumentiert.

7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde am 20. Februar 2024 in der öffentlichen Sitzung des Bauausschusses vorgestellt.

Anschließend erfolgte im Zeitraum vom 26. Februar bis 19. April 2024 die Offenlage des Entwurfs mit Gelegenheit zur Stellungnahme für Bürgerinnen und Bürger. Die Offenlage wurde ortsüblich bekannt gemacht (Amtsblatt der Gemeinde Roetgen, Homepage der Gemeinde Roetgen, Pressemitteilung) und zusätzlich wurden alle Teilnehmenden der Informationsveranstaltung am 24. Januar 2024 per E-Mail benachrichtigt. Zudem haben die Aachener Nachrichten am 27. Februar 2024 und 2. März 2024 zur Aufstellung des Lärmaktionsplans berichtet.

Seitens der Bürgerschaft sind zwei Stellungnahmen eingegangen, davon eine als gemeinsame Stellungnahme von sieben Bürgerinnen und Bürgern. Die Stellungnahmen sind in Anhang 4 dokumentiert.

In beiden Stellungnahmen werden nochmals die bestehende Lärmsituation thematisiert sowie die Vorschläge, die bereits im Rahmen der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Informationsveranstaltung am 24. Januar 2024 (vgl. Ziffer 7.1) gemacht wurden, aufgeführt. Gefordert werden für die B 258 nochmals:

- Fahrbahnsanierung mit Einbau eines lärmarmen/lärmmindern- den Fahrbahnbelags und andere Positionierung der Einläufe (Kanaldeckel),
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h,
- Optimierung der Steuerung bzw. Abschaltung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt mit der Hauptstraße und der Schwerfelder nachts (22 bis 6 Uhr),
- Errichtung von Schallschutzwänden (wo möglich).

Zudem wird die Reduzierung des Schwerverkehrs gefordert. Zudem soll die Möglichkeit einer Umgehungsstraße geprüft werden.

Darüber hinaus wurden keine weiteren konkreten Anmerkungen zu den in Ziffer 6.2 vorgeschlagenen Maßnahmen gemacht.

Des Weiteren erfolgte eine Beteiligung von TÖB und anderen Behörden durch die Gemeinde Roetgen. Um Stellungnahme gebeten wurden die Bezirksregierung Köln, die StädteRegion Aachen, das Polizeipräsidium Aachen (Direktion Verkehr) und Straßen.NRW (die B 258 liegt in der Baulast des Bundes, somit hat das Land Nordrhein-Westfalen, die Auftragsverwaltung inne) sowie die benachbarten Kommunen (Stadt Aachen, Stadt Monschau, Gemeinde Simmerath). Rückmeldungen erfolgten von den vier erstgenannten Institutionen; diese sind in Anhang 5 dokumentiert.

Seitens der Bezirksregierung Köln wird darauf hingewiesen, dass der Lärmaktionsplan ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes ist und keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art darstellt. Weiterhin wird ausgeführt, dass die rechtlichen Grundlagen der Lärmaktionsplanung keine verbindlichen Lärmgrenzwerte enthalten, bei deren Überschreitungen Maßnahmen zu ergreifen sind. In § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG wird auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen verwiesen. Diese sind die Straßenverkehrsordnung (StVO), die zugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) und die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV) mit Verweis auf die RLS. Dies bedeutet, dass zunächst eine Lärmberechnung gemäß den RLS erfolgen muss, bevor über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entschieden werden kann.

Die StädteRegion Aachen verweist darauf, dass als Voraussetzung für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen muss, die das Risiko einer Beeinträchtigung von in § 45 Abs. 1 Satz 1 Abs. 9 StVO geregelten Rechtsgütern erheblich übersteigt. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs können zwar im Rahmen des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen grundsätzlich erfolgen, insbesondere im klassifizierten Netz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) dürfen sie jedoch nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Die Straßenverkehrsbehörde hat deshalb bei straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen im Einzelfall stets das Schutzinteresse einzelner gegen das der Allgemeinheit abzuwägen.

Für die B 258 sieht die Straßenverkehrsbehörde vor dem Hintergrund einer solchen Abwägung und aufgrund der herausragenden Verkehrsbedeutung der B 258 für die Erreichbarkeit der Stadt Aachen aus den südlicher liegenden Eifelkommunen (Simmerath, Monschau), aber auch in ihrer Funktion für den Verkehr in und aus Roetgen, die Anordnung einer dauerhaften oder temporären Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h als außerordentlich kritisch bzw. in Summe nicht abbildbar an.

Seitens des Polizeipräsidiums Aachen wird darauf verwiesen, dass geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen nach der StVO in Verbindung mit den Lärmschutzrichtlinien-StV auf der B 258 ihrer Verkehrsfunktion gemäß dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) entgegenstehen. Technische Möglichkeiten zur Lärmreduzierung dagegen sind Bestandteil der Straßenbaulast.

Auch Straßen.NRW weist darauf hin, dass maßgebend für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen eine Lärmberechnung gemäß den RLS ist. Es wird darauf hingewiesen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nach den Grundsätzen der Lärmschutzrichtlinien-StV insbesondere dann in Betracht kommen, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann.

Des Weiteren wird seitens Straßen.NRW darauf hingewiesen, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Anordnungsbehörde liegen; dies ist hier die Straßenverkehrsbehörde der StädteRegion Aachen. Diese führt ein Verfahren nach § 45 der StVO durch, in welchem auch der Straßen.NRW als zuständiger Straßenbaulastträger beteiligt wird. Straßen.NRW wird dazu dann eine Stellungnahme abgegeben, bei der jedoch die Funktion der B 258 entsprechend ihrer Widmung berücksichtigt wird.

Zu dem in Ziffer 6.2 als Maßnahme vorgeschlagenen lärmarmen Fahrbahnbelag wird von Straßen.NRW ausgeführt, dass das Erfordernis einer Fahrbahnsanierung bekannt ist und in den kommenden Jahren erfolgen soll. Dabei wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut werden, Art und Umfang werden aber erst zum Zeitpunkt der Sanierungsplanung festgelegt. Es wird darauf hingewiesen, dass hier jedoch zeitliche Abhängigkeiten mit dem vorgesehenen Umbau des Knotenpunkts mit der Rosentalstraße bestehen.

In diesem Kontext wird darauf hingewiesen, dass die Planung zu Umbau und Signalisierung des Knotenpunkts mit der Rosentalstraße von der Gemeinde Roetgen durchgeführt wird. Hierzu haben die Gemeinde Roetgen und Straßen.NRW eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen.

Eine Umplanung der vorhandenen Lichtsignalanlage an der der Kreuzung mit der Hauptstraße und Schwerzfelder Straße liegt in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde. Eine Prüfung auf Koordinierung der neuen Lichtsignalanlage mit dieser bestehenden Lichtsignalanlage kann von der Gemeinde Roetgen im Rahmen der Planungen zum Knotenpunkt mit der Rosentalstraße veranlasst werden. An den Abstimmungen hierzu ist Straßen.NRW zu beteiligen.

Zum passiven Schallschutz weist Straßen.NRW darauf hin, dass grundsätzlich jede Eigentümerin bzw. jeder Eigentümer eines Hauses im „Lärmumfeld“ einer Straße beim zuständigen Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation beantragen kann. Hierbei werden dann die Beurteilungspegel mittels einer Berechnung nach den RLS ermittelt und den vom Land Nordrhein-Westfalen und vom Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt.

Weiterhin wird ausgeführt, dass nur eine Überschreitung der Auslösewerte die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung begründet. Die Ergebnisse aus der EU-Umgebungslärmkartierung, die dem vorliegenden Lärmaktionsplan zugrunde liegen, bilden keine Grundlage für Lärmsanierung. Zudem wird darauf verwiesen, dass Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des Baulastträgers ist und nach Haushaltslage gewährt wird, wenn die Voraus-

setzung gegeben ist und kein Fall von Ausschluss oder Minderung vorliegt. Anträge von Hauseigentümerinnen/-eigentümern können jedoch von Straßen.NRW nur nach Kapazität und nach Priorität gemäß der wahrscheinlichen Betroffenheit abgearbeitet werden.

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 3 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 den Stellungnahmen seitens der Bürgerschaft ergibt sich kein Änderungsbedarf der in Ziffer 6.2 genannten Maßnahmen zur Lärminderung. Die in den Stellungnahmen gemachten Vorschläge wurden bereits in der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht und wurden berücksichtigt.

Eine zeitweise Abschaltung von Lichtsignalanlagen sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Erwägung gezogen werden. Hier ist eine verkehrsabhängige (lärmoptimierte) Steuerung anzustreben.

Die geforderte Reduzierung des Schwerverkehrs sowie die Prüfung zur Möglichkeit einer Umgehungsstraße sind als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm einzustufen. Hier wird auf die Ausführungen in Ziffer 6.3 verwiesen.

Aus den Stellungnahmen der TÖB und anderen Behörden zu den in Ziffer 6.2 vorgeschlagenen Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen (neben der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gehört hierzu auch eine Anpassung von Lichtsignalsteuerungen) ergibt sich ebenfalls kein Änderungsbedarf, da bereits in Ziffer 4 darauf verwiesen wird, dass die EU-Umgebungslärmrichtlinie keine Grenz-, Auslöse- oder Richtwerte beinhaltet, die verpflichtend einzuhalten sind und damit auch keine Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans abgeleitet werden können. Vor Umsetzung der in Ziffer 6.2 genannten Maßnahmen ist somit jeweils eine Einzelfallprüfung nach nationalem Recht erforderlich.

Auch aus den übrigen Anmerkungen und Hinweisen aus der Stellungnahme von Straßen.NRW zu einem lärmarmen Fahrbelag und zum passiven Schallschutz ergibt sich kein Änderungsbedarf der in Ziffer 6.2 diesbezüglich genannten Maßnahmen.

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 Gemeinde Roetgen 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 Gemeinde Roetgen am 25. Juni 2024 in Kraft.

Der beschlossene Lärmaktionsplan wird auf der Homepage der Gemeinde Roetgen veröffentlicht.

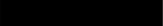
Anhang

- 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 3: Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anhang 4: Stellungnahmen seitens der Bürgerschaft aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anhang 5: Stellungnahmen seitens der TÖB und anderen Behörden zum Entwurf des Lärmaktionsplans

Hinweise: Anhang 1 bis Anhang 3 sind als gesonderte Anlagen beigefügt.

Anhang 4 Stellungnahmen der Bürgerschaft aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung



Gemeinde Roetgen
Bauverwaltung

Hauptstr. 55
52159 Roetgen

Roetgen, 19.04.2024

4. LÄRMAKTIONSPLAN - ZWEITE PHASE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG - SCHRIFTLICHE BETEILIGUNG

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir unsere Anregungen zum Lärmaktionsplan in das Verfahren einbringen und bitten auch zukünftig um Berücksichtigung der Eingaben im weiteren Verfahrensverlauf.

Wir haben den „Workshop“ am 24.01.2024 besucht und aus zeitlichen Gründen direkt nach Beendigung des Vortrags den Bürgersaal verlassen müssen. Es wurde mehrfach mitgeteilt, dass die Unterlagen online auf der Homepage der Gemeinde Roetgen zur Verfügung gestellt werden.

Bereits im Workshop teilten wir mit, dass das Verkehrsaufkommen auf der B258 extrem zugenommen hat. Der LKW-Verkehr ist über die Jahre durch den Ausbau von Gewerbe- und Einzelhandelsflächen in Roetgen, Monschau und Simmerath und dem damit einhergehenden Lieferverkehr stark angestiegen und die Lärmbelastigung entsprechend höher.

Ebenfalls wurde die Taktung der Schnellbuslinien SB 63 und SB 66 verdoppelt, so dass auch hier eine Verstärkung des Lärms zu verzeichnen ist.



Im Workshop wurde ebenfalls angemerkt, dass sich der Zustand der B258 seit der Sanierung von Hausanschlüssen leider massiv verschlechtert hat. Die Fahrbahn ist an vielen Stellen durch diese Maßnahme beschädigt, Senkkästen und Kanaldeckel sind abgesackt.

Die vor Jahren avisierte Fahrbahnsanierung ist bis heute nicht erfolgt. Nähte und Anschlüsse wurden nicht einwandfrei ausgeführt. Der gesamte Schwerlastverkehr holpert somit tonnenschwer über diese unsauberen Nahtstellen; dies führt zu lautstarken dumpfen Schlägen, die man über mehrere hundert Meter in die Ortschaft schallend hört. Dieser Zustand ist unerträglich, vor allem in den Nacht- und Morgenstunden. Die Lieferzeiten sind wohl bekannt.

○ FAHRBANSANIERUNG

EINE FAHRBAHNSANIERUNG DER B258 IN FACHGERECHTER HERSTELLUNG IST IN DER GESAMTEN ORTSLAGE ROETGEN DRINGEND ERFORDERLICH UND SEIT JAHREN ÜBERFÄLLIG. DER AUSBAU MUSS SINNVOLLERWEISE IN „FLÜSTERASPHALT“ AUSGEFÜHRT WERDEN.

Ein weiterer Faktor ist die erlaubte bzw. gefahrene Geschwindigkeit. Die vorgeschriebenen 50 km/h werden kaum eingehalten und das Geräusch von Motoren und Reifen erhöht sich entsprechend. Im zähfließenden Verkehr / Stau sind die Autos kaum wahrnehmbar. Stau vor der Haustüre bedeutet für die Anlieger „wohltuende Ruhe“.

○ TEMPO 30 MIT ZUSATZ LÄRMSCHUTZ

EINE ABSENKUNG DER ERLAUBTEN GESCHWINDIGKEIT AUF 30 KM/H FÜHRT ZU ERHEBLICH NIEDRIGEREN DB-WERTEN – IST ALSO EINE SOFORTIGE LÄRMREDUZIERUNG MIT DEM NEBENEFFKT DER REDUZIERUNG VON CO². WARUM WERDEN IM FALL DER B258, IN DER ORTSLAGE, NICHT DIE GLEICHEN MABSTÄBE ZUM ANSATZ GEBRACHT WIE IN STÄDTEN. TEMPO 30 AUF DER B258. HAT DER KLIMASCHUTZ / UMWELTSCHUTZ FÜR UNS KEINE RELEVANZ? UND DEM WEITEREN NEBENEFFKT DER ERHÖHUNG VON SICHERHEIT FÜR DIE FUßGÄNGER; INSBESONDERE DER KINDER, DIE IMMER WIEDER DIE B258 KREUZEN MÜSSEN.

Die Lichtsignalanlage auf der Kreuzung Hauptstr./B258/Schwerfelderstr. unterstützt durch die bestehende Steuerung die negativen Auswirkungen auf den Lärm auf der B258. Vor allem in den Abend- und Nachtstunden werden die Autofahrer unnötig zum

[REDACTED]

Halt gezwungen. Die Brems- und Anfahrbewegungen der LKW´s mit den starken Zugmaschinen insbesondere. Durch ein Abschalten der LSA ab 22.00 Uhr am Abend bis 6.00 Uhr am Morgen wäre ebenfalls eine sehr wünschenswerte Maßnahme zur direkten Verbesserung der Lärmsituation.

o ABSCHALTEN DER AMPEL 22.00 UHR – 6.00 UHR
ANALOG DER AMPELSCHALTUNG AUF DER MONSCHAUERSTRASSE IN LICHTENBUSCH WIRD DIE ABSCHALTUNG DER AMPEL AN DER HAUPTSTRASSE IN ROETGEN GEFORDERT. EINE MAßNAHME DIE GEMEINSAM MIT DER STÄDTEREGION KURZFRISTIG IN DIE UMSETZUNG GEHEN KANN.

Bitte bestätigen Sie den Eingang dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

anbei übersenden wir Ihnen unsere Beteiligung am Lärmaktionsplan der vierten Stufe.

Wir sind im Jahr 2022 [REDACTED] in den Heidring [REDACTED] gezogen.

Schon während der Sanierungsphase waren wir leicht schockiert von der Lärmkulisse, die sich uns tagtäglich bietet.

Die Besichtigungen, die zum Hauskauf führten, fanden während des Lockdowns statt und waren daher diesbezüglich nicht repräsentativ.

Nun versuchen wir, das Beste daraus zu machen und planen zum Beispiel einen Schallschutzzaun in Richtung Bundesstraße, der jedoch mit enormen Kosten verbunden ist.

Der Fachbetrieb warnt uns darüber hinaus, dass eine Garantie auf eine effektive Lärmreduzierung durch einen speziellen Schallschutz-Zaun nicht garantiert werden kann bzw. der Effekt hinter den Erwartungen zurückbleiben kann.

Mit großem Interesse sind wir auf die Unterlagen zum Lärmaktionsplan gestoßen. In der Anlage übersenden wir Ihnen ein Dokument, indem wir die aus unserer Sicht sinnvollen Maßnahmen aufführen.

Dieser Maßnahmenkatalog wird abgerundet durch eine Unterschriftensammlung, die wir in unserer Nachbarschaft durchgeführt haben.

Bei Rückfragen gerne per Mail oder telefonisch an uns herantreten.

[REDACTED]
52159 Roetgen

Vorschläge Maßnahmen:

- Grundsätzliche Sanierung des Fahrbahnbelags
 - Verwendung eines Lärm-mindernden Fahrbahnbelags
 - Geschicktere Positionierung der Gullydeckel
 - Prüfung eines durchgängigen Tempolimits auf 30 km/h
- Dies hätte auch großen, positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger an der Bundesstraße sowie Fahrradfahrende auf dem Vennbahnweg. Nicht zu vergessen der Beitrag zum Klimaschutz.
- Schallschutzwände direkt an der Bundesstraße Überall, wo dies machbar ist.
 - Förderung von Schallschutzzäunen beziehungsweise -wänden in den betroffenen Wohngebieten.
 - LKW Verkehr reduzieren
 - Umgehungsstraße prüfen
 - Ampelschaltung optimieren

Vorschläge für Maßnahmen im Roetgener Lärmaktionsplan der 4. Stufe

- Grundsätzliche Sanierung des Fahrbahnbelags
- Verwendung eines Lärm-mindernden Fahrbahnbelags
- Geschicktere Positionierung der Gullydeckel
- Prüfung eines durchgängigen Tempolimits auf 30 km/h
- Dies hätte auch großen, positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger an der Bundesstraße sowie Fahrradfahrende auf dem Vennbahnweg. Nicht zu vergessen der Beitrag zum Klimaschutz.
- Schallschutzwände direkt an der Bundesstraße Überall, wo dies machbar ist.
- Förderung von Schallschutzzäunen beziehungsweise -wänden in den betroffenen Wohngebieten.
- LKW Verkehr reduzieren
- Umgehungsstraße prüfen
- Ampelschaltung optimieren

Durch meine Unterschrift unterstütze ich die oben genannten Maßnahmen zum Lärmaktionsplan der 4. Stufe.

#	Name, Vorname Bitte in Druckschrift ausfüllen!	Straße Hausnummer	PLZ Wohnort	Datum	Eigenhändige Unterschrift
1			52159 Roetgen	17.4.2024	
2			52159 Roetgen	17.04.2024	
3			52159 Roetgen	17.4.2024	
4			52159 Roetgen	17.4.2024	
5			52159 Roetgen	17.4.23	
6			52159 Roetgen	17.4.24	

Vorschläge für Maßnahmen im Roetgener Lärmaktionsplan der 4. Stufe

- Grundsätzliche Sanierung des Fahrbahnbelags
- Verwendung eines Lärm-mindernden Fahrbahnbelags
- Geschicktere Positionierung der Gullydeckel
- Prüfung eines durchgängigen Tempolimits auf 30 km/h
- Dies hätte auch großen, positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger an der Bundesstraße sowie Fahrradfahrende auf dem Vennbahnweg. Nicht zu vergessen der Beitrag zum Klimaschutz.
- Schallschutzwände direkt an der Bundesstraße Überall, wo dies machbar ist.
- Förderung von Schallschutzzäunen beziehungsweise -wänden in den betroffenen Wohngebieten.
- LKW Verkehr reduzieren
- Umgehungsstraße prüfen
- Ampelschaltung optimieren

Durch meine Unterschrift unterstütze ich die oben genannten Maßnahmen zum Lärmaktionsplan der 4. Stufe.

#	Name, Vorname Bitte in Druckschrift ausfüllen!	Straße Hausnummer	PLZ Wohnort	Datum	Eigenhändige Unterschrift
1			52159 Roetgen	18.4.24	
2					
3					
4					
5					
6					

Anhang 5 Stellungnahmen der TÖB und anderen Behörden zum Entwurf des Lärmaktionsplans

Lärmaktionsplanung der Gemeinde Roetgen

Lärmaktionsplan (4. Stufe)

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 3

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Stellungnahme Bezirksregierung Köln – Dezernat 25 (Verkehr)

Ihr Zeichen: —

Ihr Schreiben vom 21.02.2024

[REDACTED]

seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen keine Bedenken gegen den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes.

Um Beachtung folgender Anmerkung wird gebeten:

Allgemeine Anmerkung zu Punkt 6.2 „Geplante Maßnahmen zur Lärminderung“:

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes. Er stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art dar. Die rechtlichen Grundlagen der Lärmaktionsplanung enthalten keine verbindlichen Lärmgrenzwerte, bei deren Überschreitungen Maßnahmen zu ergreifen sind. In § 47d Abs. 6 in Verbindung mit §47 Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) wird auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen verwiesen. Diese sind die StVO, die VwV-StVO und die Lärmschutzrichtlinien-StV mit Verweis auf die RLS-90/19 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen). In der Praxis heißt das, dass die berechneten Isophonen und Auslösepegel-Linien erst gem. RLS 90/19 nachgerechnet werden müssen, bevor über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entschieden werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[REDACTED]

—

[REDACTED]

Bezirksregierung Köln

Dezernat 25 (Verkehr – Integrierte Gesamtverkehrsplanung)

50606 Köln



StädteRegion Aachen - 52090 Aachen
 Gemeinde Roetgen
 FB 6 - Bauverwaltung
 Hauptstraße 55
 52159 Roetgen



Der Städteregionsrat

S 64 - Mobilität und Klimaschutz

Dienstgebäude
 Zollernstraße 20
 52070 Aachen

Telefon Zentrale
 0241 / 5198 - 0

Telefon Durchwahl

Telefax

E-Mail

@

Auskunft erteilt

Raum

Aktenzeichen
 (bitte immer angeben)
 S64/2024/019

Datum
 22.04.2024

Telefax Zentrale
 0241 / 53 31 90

Bürgertelefon
 0800 / 5198 000

Internet
www.staedteregion-aachen.de

Bankverbindungen
 Sparkasse Aachen
 IBAN
 DE21 3905 0000 0000 3042 0
 BIC AACSD33XXX

Postbank
 IBAN
 DE52 3701 0050 0102 9865 0
 BIC PBNKDEFFXXX

Erreichbarkeit
 Buslinien 3, 7, 11, 13,
 14, 21, 27, 31, 33, 34, 36, 37,
 51, 54, SB 63 bis Haltestelle
 Normaluhr. Ca. 5 Minuten
 Fußweg vom Hauptbahnhof.

* Elektronischer Zugang zur
 StädteRegion Aachen
 Bitte beachten Sie die Hinweise
 unter www.staedteregion-aachen.de/eZugang

Seite 1 von 2

Lärmaktionsplanung der 4. Stufe für die Gemeinde Roetgen Ihr Schreiben vom 27.02.2024

die StädteRegion Aachen nimmt zur vorgelegten Bauleitplanung wie folgt Stellung:

A 63 - Amt für Bauaufsicht und Wohnraumförderung

Bauordnungsrechtliche Belange sind nicht berührt.

Für Rückfragen steht Ihnen Frau Heinrichs unter der Tel.-Nr. 0241/5198-6332 zur Verfügung.

A 70 - Umweltamt

Allgemeiner Gewässerschutz:

Die Belange sind nicht betroffen.

Für Rückfragen steht Ihnen zur Verfügung.

Immissionsschutz:

Die Belange der Unteren Immissionsschutzbehörde der StädteRegion Aachen sind nicht betroffen.

Für Rückfragen zum Bereich Immissionsschutz steht Ihnen zur Verfügung.

Bodenschutz und Altlasten:

Es sind keine bodenschutzfachlichen Belange betroffen.

Für Rückfragen steht Ihnen zur Verfügung.

Natur und Landschaft:

Die Belange sind nicht betroffen.

Für Rückfragen steht Ihnen [REDACTED] zur Verfügung.

S 64 – Mobilität und Klimaschutz

Regionalentwicklung:

Zum oben genannten Verfahren bestehen von Seiten der Stabsstelle Mobilität und Klimaschutz (S 64) keine Bedenken.

Für Rückfragen steht Ihnen [REDACTED] zur Verfügung.

Straßenbau und Radverkehr:

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe für die Gemeinde Roetgen werden vom beauftragten Büro verschiedene Aspekte zum Verkehrslärm begutachtet.

Unter Punkt 6 (Maßnahmenplanung) wird bei den „aktiven“ Maßnahmen u.a. im Zuge verkehrrechtlicher Maßnahmen die (temporäre) Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der betrachteten B258 (Bundesstraße) in Roetgen in zu prüfen vorgeschlagen.

Voraussetzung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist stets, dass aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das Risiko einer Beeinträchtigung von in der StVO geregelten Rechtsgütern erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 StVO). Anordnungen müssen zwingend geboten sein. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt, auch wenn im Rahmen des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen diese grundsätzliche Möglichkeit besteht. Dies gilt insbesondere für Straßen des sog. klassifizierten Netzes (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)

Die Verkehrsbehörde hat bei straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen im Einzelfall stets das Schutzinteresse Einzelner gegen das der Allgemeinheit abzuwägen.

Im vorliegenden Fall sieht die Straßenverkehrsbehörde vor dem Hintergrund dieser Abwägung und aufgrund der herausragenden Verkehrsbedeutung der B258 für die Erreichbarkeit der Stadt Aachen aus den südlicher liegenden Eifelkommunen (Simmerath, Monschau), aber auch als „Sammelstraße“ für den Verkehr in und aus Roetgen die Anordnung eines Streckenverbotes, hier der dauerhaften oder temporären Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h, als außerordentlich kritisch bzw. in Summe nicht abbildbar an.

Wie aus Bild 4 des Gutachtens hervorgeht, hätten bauliche Maßnahmen wie z.B. ein lärmärmer Fahrbahnbelag gleiche bzw. bessere Lärmschutzpotentiale, ohne der Bedeutung der B 258 als klassifizierte Bundesstraße im Verkehrsnetz entgegen zu stehen und eine nachhaltigere Wirkung.

Für Rückfragen steht Ihnen [REDACTED] zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[REDACTED]

Polizeipräsidium Aachen
Direktion Verkehr
Führungsstelle



da der B258 eine besondere Verkehrsfunktion gemäß StrWG NRW zugeschrieben wird, werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen nach StVO i.V.m. den Lärmschutzrichtlinien StV entgegenstehen.

Technische Möglichkeiten zur Lärmreduzierung, wie in den Anmerkungen genannt, sind Bestandteil der Straßenbaulast.

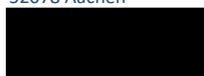
Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Polizeipräsidium Aachen
Direktion Verkehr
Führungsstelle
Trierer Straße 501
52078 Aachen

Telefon
CN-Pol
Fax
E-Mail



VerkehrsraumKreis.Aachen@polizei.nrw.de

mit beigefügtem Schreiben vom 21.02.2024, hatten Sie zur Lärmaktionsplanung der 4. Stufe für die Gemeinde Roetgen informiert und auf die Möglichkeit hingewiesen, diesbezüglich eine Stellungnahme abzugeben.

Der Lärmaktionsplan (LAP) liegt vor als Entwurf, Bericht BSV mit Stand vom Februar 2024. In der Umgebungslärmkartierung erfasst und im LAP als Lärmquelle benannt, wird die B 258. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung betreffen die B 258. Diese liegt in der Baulast des Bundes und damit in der Zuständigkeit von Straßen NRW.

Im LAP werden unter Punkt 6.2 geplante Maßnahmen zur Lärminderung benannt. Hierzu wird von Straßen NRW wie folgt Stellung genommen:

- Zu Sanierung Fahrbahn, Einbau lärmarme Fahrbahnbelag

Die Erfordernis einer Fahrbahnsanierung ist dem Straßenbaulastträger bekannt. Eine Sanierung soll in den kommenden Jahren erfolgen. Hier bestehen aber zeitliche Abhängigkeiten zur Umsetzung der Maßnahme Umbau Kreuzung B258 / Rosentalstraße. Bei einer Fahrbahnsanierung wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut werden. Art und Umfang werden aber erst zum Zeitpunkt der Sanierungsplanung festgelegt.

- Zu passiver Schallschutz

Grundsätzlich kann jeder Eigentümer eines Hauses im Lärm-Umfeld einer Straße beim zuständigen Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation an seinem Haus beantragen. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel am Objekt mittels einer schalltechn. Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) errechnet und den von Land NRW und Bund festgeschriebenen Auslösewerten für Lärmsanierung gegenübergestellt. Eine Überschreitung der Auslösewerte begründet die Handlungsgrundlage für Maßnahmen zur Lärmsanierung. Die Ergebnisse aus der Umgebungslärmkartierung bilden keine Grundlage für Lärmsanierung. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Baulastträgers und wird nach Haushaltslage gewährt, wenn die Voraussetzung dem Grunde nach gegeben sind und kein Fall von Ausschluss oder Minderung vorliegt. Solche Anträge können vom Straßenbaulastträger aber nur nach Kapazität und nach Priorität gem. der wahrscheinlichen Betroffenheit abgearbeitet werden.

- Zu Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich dabei um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung handelt. Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte der v. g. Richtlinie überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist hier die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS- 90. 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. Dieser gibt dann, bezogen auf den Einzelfall, eine Stellungnahme ab bei der er die Funktion der Straße entsprechend Widmung im Blick zu halten hat.

- Zu Koordinierung und verkehrsabhängige Steuerung LSA

Die Planung zu Umbau und Signalisierung Kreuzung B 258 / Rosentalstraße wird von der Gemeinde Roetgen durchgeführt. Hierzu haben die Gemeinde Roetgen und Straßen NRW eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen. Eine Umplanung der vorhandenen LSA der Kreuzung Hauptstraße / Schwerfelder Straße) liegt in der Zuständigkeit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Die Prüfung auf Koordinierung der neuen LSA mit der bestehenden LSA, kann von der Gemeinde im Rahmen der Planungen zur Kreuzung Rosentalstraße veranlasst werden. An den Abstimmungen zum LSA-Entwurf ist Straßen NRW zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Landesbetrieb Straßenbau NRW
 - Regionalniederlassung Vile - Eifel
 - Außenstelle-
 Adresse: 52146 Würselen,
 (Europark) Adenauerstr.20

Abteilung Planung