



**HANBRUCHER STRASSE 9  
52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

## **Lärmaktionsplan der 4. Stufe für die Stadt Heinsberg**

**Entwurf**

**Bearbeitung:**

**Dr.-Ing. Michael M. Baier**

**Dipl.-Ing. Wolfgang Schuckließ**

**Jan Engel, M. Sc.**

**Aachen, im Februar 2024**

N:\2023\_23\230280\_LAP Heinsberg\Texte\Berichte\Entwurf\LAP-Heinsberg\_Entwurf\_2024-02-26.docx

<b>Inhalt</b>	
<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
<b>1 Lage und Struktur des Planungsraums</b>	<b>3</b>
<b>2 Lärmquellen</b>	<b>4</b>
2.1 Hauptverkehrsstraßen	4
2.2 Haupteisenbahnen	7
2.3 Großflughäfen	7
2.4 Sonstige Lärmquellen	7
<b>3 Zuständige Behörde</b>	<b>7</b>
<b>4 Rechtlicher Hintergrund</b>	<b>8</b>
<b>5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation</b>	<b>9</b>
<b>6 Maßnahmenplanung</b>	<b>11</b>
6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	12
6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung	12
6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	14
6.4 Schutz ruhiger Gebiete	14
6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen	14
<b>7 Mitwirkung der Öffentlichkeit</b>	<b>15</b>
7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung	15
7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung	16
7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit	16
<b>8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan</b>	<b>16</b>
<b>9 Evaluierung des Lärmaktionsplans</b>	<b>16</b>
<b>Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans</b>	<b>17</b>
<b>Anhang</b>	

## Vorbemerkung

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

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

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

## 1 Lage und Struktur des Planungsraums

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

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

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

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

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

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

## 2 Lärmquellen

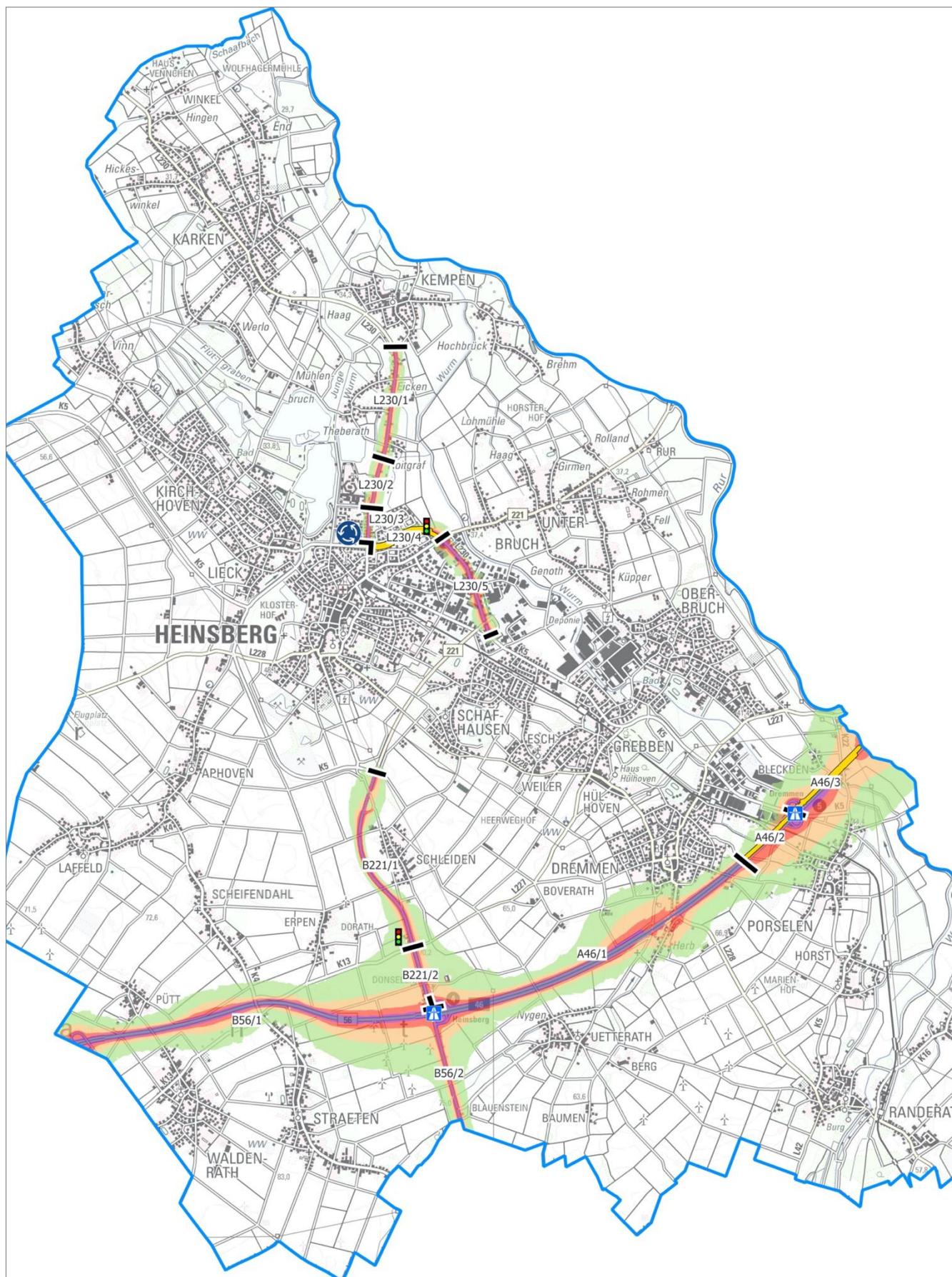
Als Lärmquellen sind bei der Lärmaktionsplanung grundsätzlich der Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Gewerbelärm zu berücksichtigen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan für die Stadt Heinsberg wird ausschließlich der Straßenverkehrslärm (Ziffer 2.1) behandelt, da die übrigen Lärmquellen wie nachfolgend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

### 2.1 Hauptverkehrsstraßen

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

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

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



**Bild 1:** Teilabschnitte der kartierten lärmbelasteten Bereiche

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

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

TA = Teilabschnitt

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

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

TA = Teilabschnitt

<sup>1)</sup> aufgrund fehlender Angaben in der SVZ wurde seitens des LANUV eine Jahresbelastung von 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr bzw. ein DTV von 15.000 Kfz/24h angesetzt

<sup>2)</sup> aufgrund fehlender Angaben in der SVZ wurde seitens des LANUV eine Jahresbelastung von 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr bzw. ein DTV von 8.220 Kfz/24h angesetzt

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

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

TA = Teilabschnitt

<sup>1)</sup> aufgrund fehlender Angaben in der SVZ wurde seitens des LANUV eine Jahresbelastung von 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr bzw. ein DTV von 8.220 Kfz/24h angesetzt

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

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

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

## 2.2 Haupteisenbahnen

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

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

## 2.3 Großflughäfen

Die Stadt Heinsberg befindet sich außerhalb der 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, diese ist für Heinsberg jedoch nicht erforderlich (vgl. Ziffer 2.2).

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

Anschrift: Stadt Heinsberg  
Apfelstraße 60  
52525 Heinsberg

Gemeindeschlüssel: 05 3 70 016

Telefon: +49 2452 140

E-Mail: [stadt@heinsberg.de](mailto:stadt@heinsberg.de)

Homepage: [www.heinsberg.de](http://www.heinsberg.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-Umgebungs-lärmrichtlinie bzw. nach § 2 der 34. BImSchV.<sup>1</sup> 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.

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

## 5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation

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

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

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

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

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

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

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

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

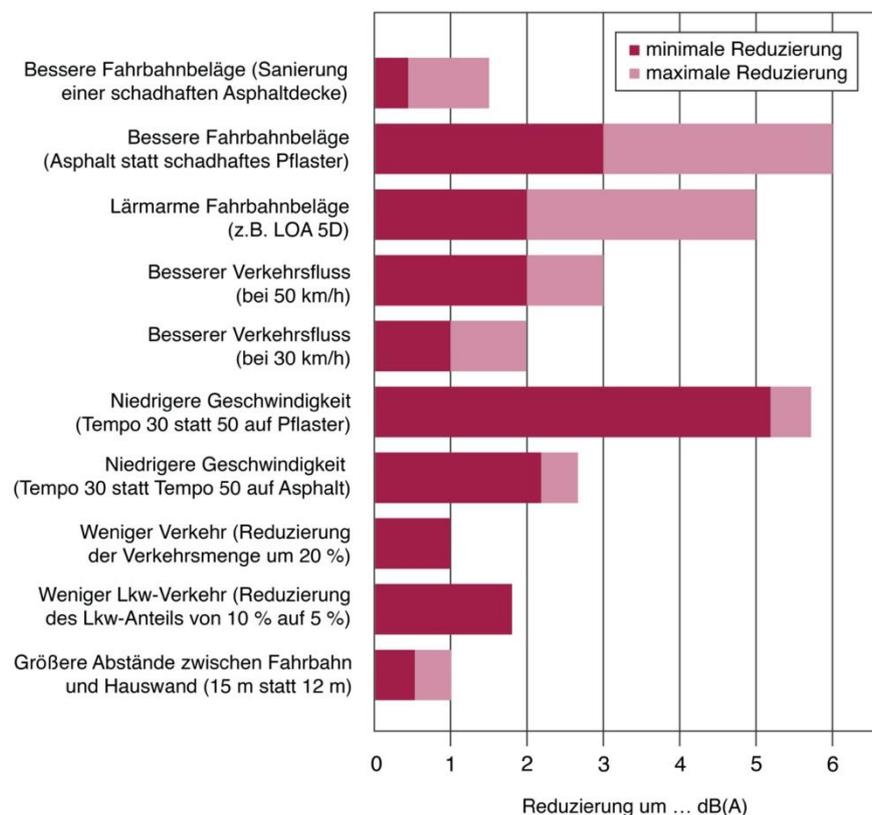


Detailliertere Darstellungen der Lärmkarten und der betroffenen Gebäude für die einzelnen kartierten Bereiche sind in den Steckbriefen in Anhang 2 enthalten. Hierin sind auch die Anzahl der betroffenen Wohngebäude sowie die maximale Lärmbelastung (höchster Fasadenspegel) angegeben.

## 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 Koordinierung) Maßnahmen sowie bauliche Maßnahmen direkt am Verkehrsweg (Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen, Einbau lärmarmer Fahrbahnbeläge) und bauliche Maßnahmen im Transmissionsbereich zwischen Verkehrsweg und betroffenen Gebäuden (Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwänden bzw. -wälle).



**Bild 4:** Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen

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

Die erreichbaren 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**

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

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

### **6.2 Geplante Maßnahmen zur 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 vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen, an denen die betrachtete Straße verkehrsrechtlich untergeordnet ist. Zudem stellen Stadtgrenzen den Beginn und Ende eines Teilabschnitts dar. Eine Unterteilung erfolgte bei maßgeblichen Änderungen relevanter infrastruktureller Merkmale (z. B. Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen, Fahrstreifenbreite, Vorhandensein eines Mittelstreifens, zulässige Höchstgeschwindigkeit) und/oder der vom LANUV für die Lärmkartierung 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.

Eine Übersichtskarte der festgelegten Teilabschnitte bzw. Teilaktionspläne zeigt Bild 1 in Ziffer 2.1. Die Angaben zu den Verkehrsbelastungen (DTV des Kfz-Verkehrs insgesamt und DTV des Schwer-

verkehrs) sowie zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind in den Steckbriefen in Anhang 2 enthalten.

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

**Tabelle 5:** Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesautobahnen

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

TAP = Teilaktionsplan

**Tabelle 6:** Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Bundesstraßen

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

TAP = Teilaktionsplan

**Tabelle 7:** Lärminderungsmaßnahmen der Teilaktionspläne für Landesstraßen

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

TAP = Teilaktionsplan

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

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

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

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

### **6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm**

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

### **6.4 Schutz ruhiger Gebiete**

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

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

### **6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen**

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

**Tabelle 8:** Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Heinsberg über 24 Stunden und nachts bei Umsetzung der vorgesehenen 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	250
ab 55 bis 59	365	ab 55 bis 59	48
ab 60 bis 64	229	ab 60 bis 64	0
ab 65 bis 69	41	ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	0	ab 70	0
ab 75	0		
Summe	635	Summe	298

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

## 7 Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

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

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

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

## **7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird am 11. März 2024 in der öffentlichen Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Verkehrsausschusses vorgestellt. Anschließend erfolgt im Zeitraum vom 19. März 2024 bis 3. Mai 2024 die Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans mit Gelegenheit zur Stellungnahme für Bürgerinnen und Bürger. Die Offenlage wird wieder ortsüblich bekannt gemacht.

Zudem erfolgt die Beteiligung von TÖB und anderen Behörden, neben dem Kreis Heinsberg ist vor allem die Autobahn GmbH des Bundes (zuständig für die A 46) sowie Straßen.NRW zu beteiligen, da die kartierten lärmbelasteten Bereiche außerhalb der A 46 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 II der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans werden 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 Heinsberg mit Angaben zu Planungs- bzw. Ausführungsstand sowie Art und Umfang der tatsächlich umgesetzten Maßnahmen dokumentiert, sofern die Informationen hierzu vorliegen.

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

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

### **Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans**

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 Heinsberg veröffentlicht.

**Anhang**

- Anhang 1: Ergebnisse der Lärmkartierung mit tabellarischen Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude
- Anhang 2: Steckbriefe der Teilaktionspläne
- Anhang 3a Stellungnahmen zu den Anmerkungen über das Online-Portal aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anhang 3b Anmerkungen per E-Mail aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

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

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

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

[REDACTED]

inzwischen ist wieder eine ganze Weile vergangen. In meinem letzten Schreiben bat ich um eine Begründung für die Ablehnung aller bisher gemachten Vorschläge. Gleichzeitig bitte heute um eine Aufklärung, weshalb alle Entscheidungsträger scheinbar keinerlei Eigeninitiative in Bezug auf den Klima-, Gesundheits- und Umweltschutz unternehmen, um die Lärm- und Schadstoffbelastung in Heinsberg für die Bewohner zu verringern. Als Behörde vertreten Sie doch auch die Interessen der Bürger?

Wie aus den täglichen Messungen hervorgeht, ist die Luftqualität im Raum Heinsberg außerordentlich schlecht. Selbst in Geilenkirchen, wo ständiger Flugverkehr die Umwelt belastet, sind die Werte nicht so schlecht wie in Heinsberg.

Ganz sicher liegen Ihnen Erkenntnisse und Ergebnisse vor, wie es zu diesen erschreckenden Messwerten kommt. Deshalb bitte ich auch hier um entsprechende Erläuterungen.

Ich denke, dass sich ein berechtigtes Interesse allein schon daraus ergibt, dass ich meine und die Gesundheit meiner Kinder und Enkelkinder schützen möchte. Sicherlich haben Sie auch Kinder und verstehen deshalb, dass ich in diesen wichtigen Fragen nicht wegschauen kann.

[REDACTED]

Am 04.09.2023 um 12:29 [REDACTED]

[REDACTED]

vielen Dank für Ihre Rückmeldung!

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

Erst heute Morgen war dieses Thema präsent, durch die beigefügte Nachricht, die auch im Radio in den Nachrichten zu hören war: Die Stadt Essen sperrt zur Sicherheit der Schüler zu bestimmten Zeiten vor und nach dem Unterricht die Straße um zu verhindern, dass die Schüler bis vor die Schule gefahren werden und es zum Verkehrschaos kommt.

Mir zeigt diese Vorgehensweise doch deutlich, welche Möglichkeiten bestehen, wenn man an einer Veränderung des Problems bzw. einer Verbesserung der Situation wirklich interessiert ist.

Den entsprechenden Artikel füge ich bei.

Scheinbar gibt es doch sehr viele verschiedene Schritte, die man behördlich durchsetzen könnte. Schade, dass für die beteiligten Behörden die Risiken für die Schüler und die gesundheitlichen Belastungen für die Anwohner scheinbar nicht ausreichen, um hier entsprechende Änderungen vorzunehmen.

Die Situation bleibt somit gefährlich. Es gibt nur den Radweg auf einer Seite. Diese Seite wird zu den Stoßzeiten von den Schülern benutzt, die mit den Bussen anreisen und zu Fuß zur Schule gehen. Somit fahren die Radfahrer auf der Straße. Sie überholen Autos, die trotz absolutem Halteverbot dort parken, überholen PKW's an der Ampel und fahren entweder bei rot über die Straße oder auf den Bürgersteig.

Erst letzte Woche gab es am unteren Ende der Linderner Str. eine gefährliche Situation für eine Mutter mit Kinderwagen, die aus dem Klevchen Richtung Gymnasium abbiegen wollte. Gleichzeitig kamen mehrere Jugendliche nach Schulschluss mit einem sehr schnellen Tempo die Linderner Str. stadteinwärts gefahren. Sie wollten genau an dieser Stelle von der Straße

auf den Bürgersteig fahren um die rote Ampel zu umgehen und haben dabei fast den Kinderwagen umgefahren und anschließend wären sie durch das Bremsmanöver an der Ampel fast kollidiert. Für die Mutter war dieser Bereich nicht einsehbar. Somit hatte sie keinerlei Möglichkeit, einen Zusammenstoß zu vermeiden.

Aber ich denke, allen Beteiligten ist die Verkehrssituation auf der Linderner Str./Erzbischof-Philipp- Str. bekannt. Die Straßenschäden sind auch hinlänglich erörtert und bekannt. Hier wurde bereits eine Ausbesserung der Straße zugesagt, welche bis heute leider auch noch nicht durchgeführt wurde.

Es wäre schön, wenn mir die zuständigen Behörden mitteilen könnten, weshalb sie es für nicht erforderlich halten, obwohl ich die gefährlichen Situationen sowie die gesundheitlichen Einschränkungen

mehrfach geschildert habe. Bisher werde ich immer nur von einer Stelle zur anderen verwiesen und erhalte dann die doch sehr oberflächliche Erklärung, dass man keinen Handlungsbedarf sieht..mit keinem Wort aber erklärt, weshalb man ihn nicht sieht.

Es wäre sehr schön, wenn ich die Entscheidungen zumindest nachvollziehen könnte.

<image1.jpeg>



Am 04.09.2023 um 11:06



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

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

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

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

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

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

mit freundlichen Grüßen

Stadt Heinsberg

Der Bürgermeister

- Rechts- und Ordnungsamt -



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

Lärmquelle: A46

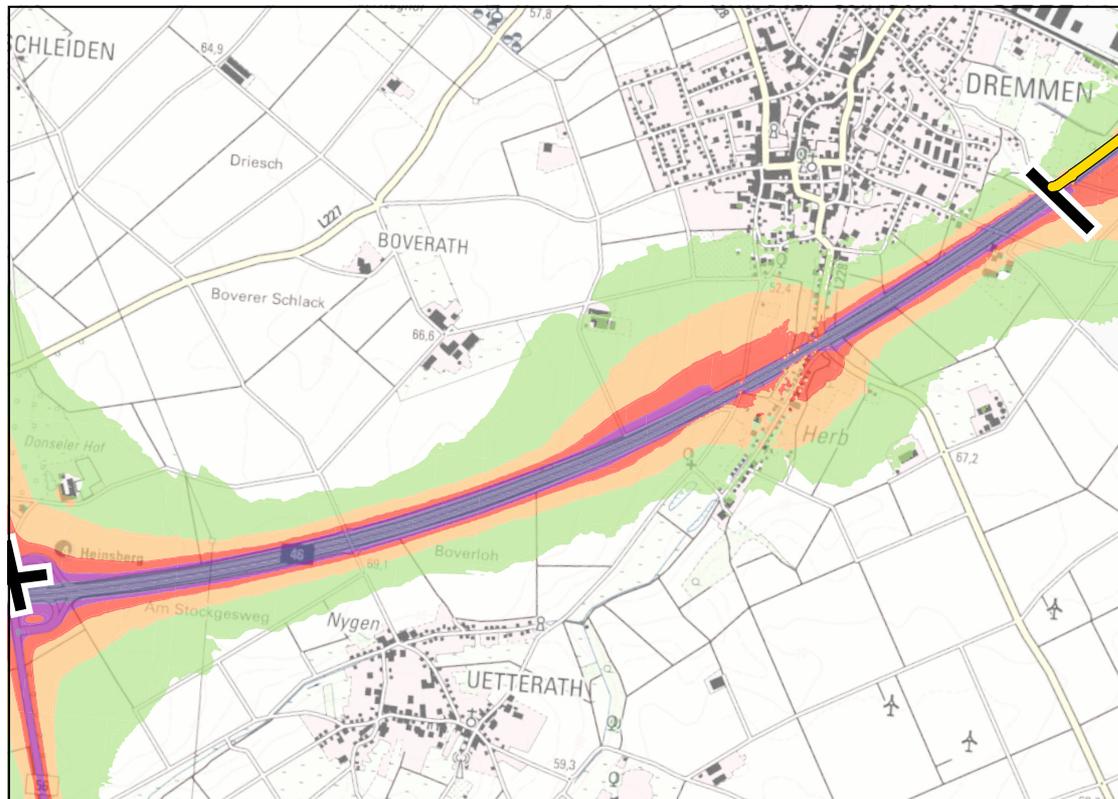
DTV (Kfz/24h): 20407  
DTV (SV/24h): 1890

TAP-A46/1

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: keine

Betroffene Wohngebäude L-den: 169  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 71.5

Betroffene Gebäude L-night: 95  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 62.8



**Lärmbelastung durch  
Straßenverkehr 24 Stunden**

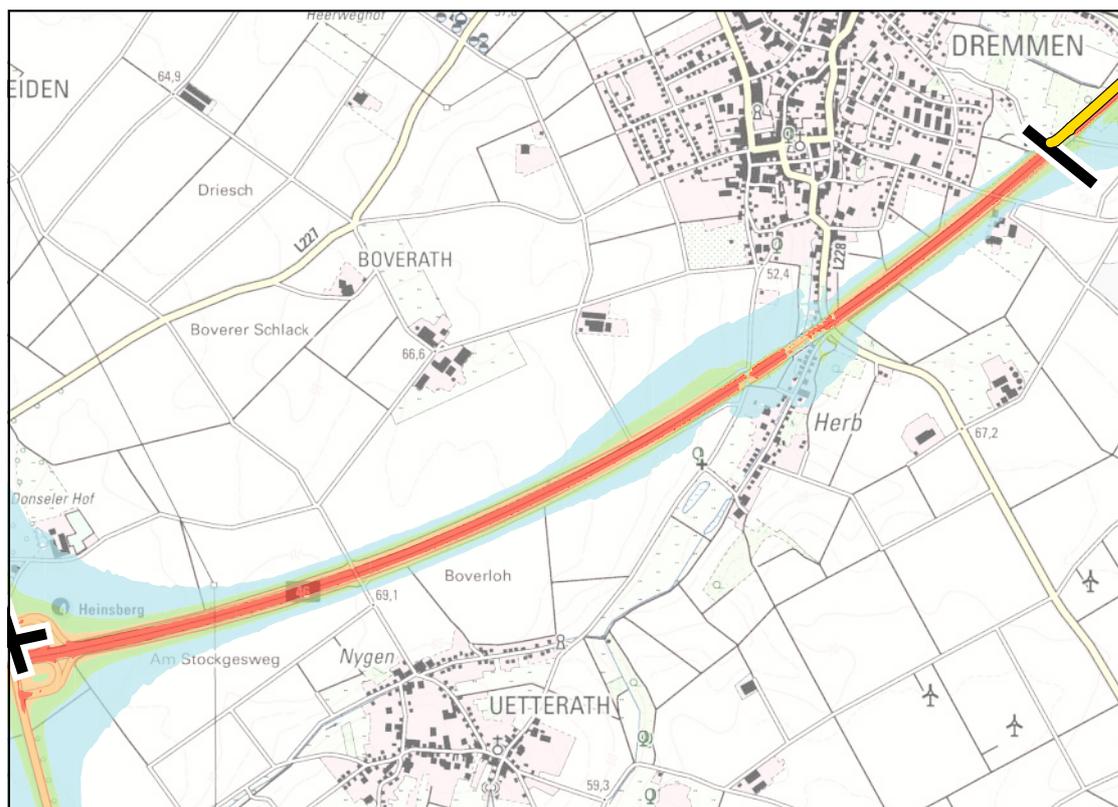
L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



**Lärmbelastung durch  
Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

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

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

lärmmindernder Fahrbelag

Lärmquelle: A46

DTV (Kfz/24h): 20407  
DTV (SV/24h): 1890

TAP-A46/2

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: keine

Betroffene Wohngebäude L-den: 126  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 61.5

Betroffene Gebäude L-night: 38  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 53.2



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden**

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Lärmschutzwände/-wälle
- Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

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

- Lärmschutzwände/-wälle
- Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

lärmmarmer Fahrbahnbelag

Lärmquelle: A46

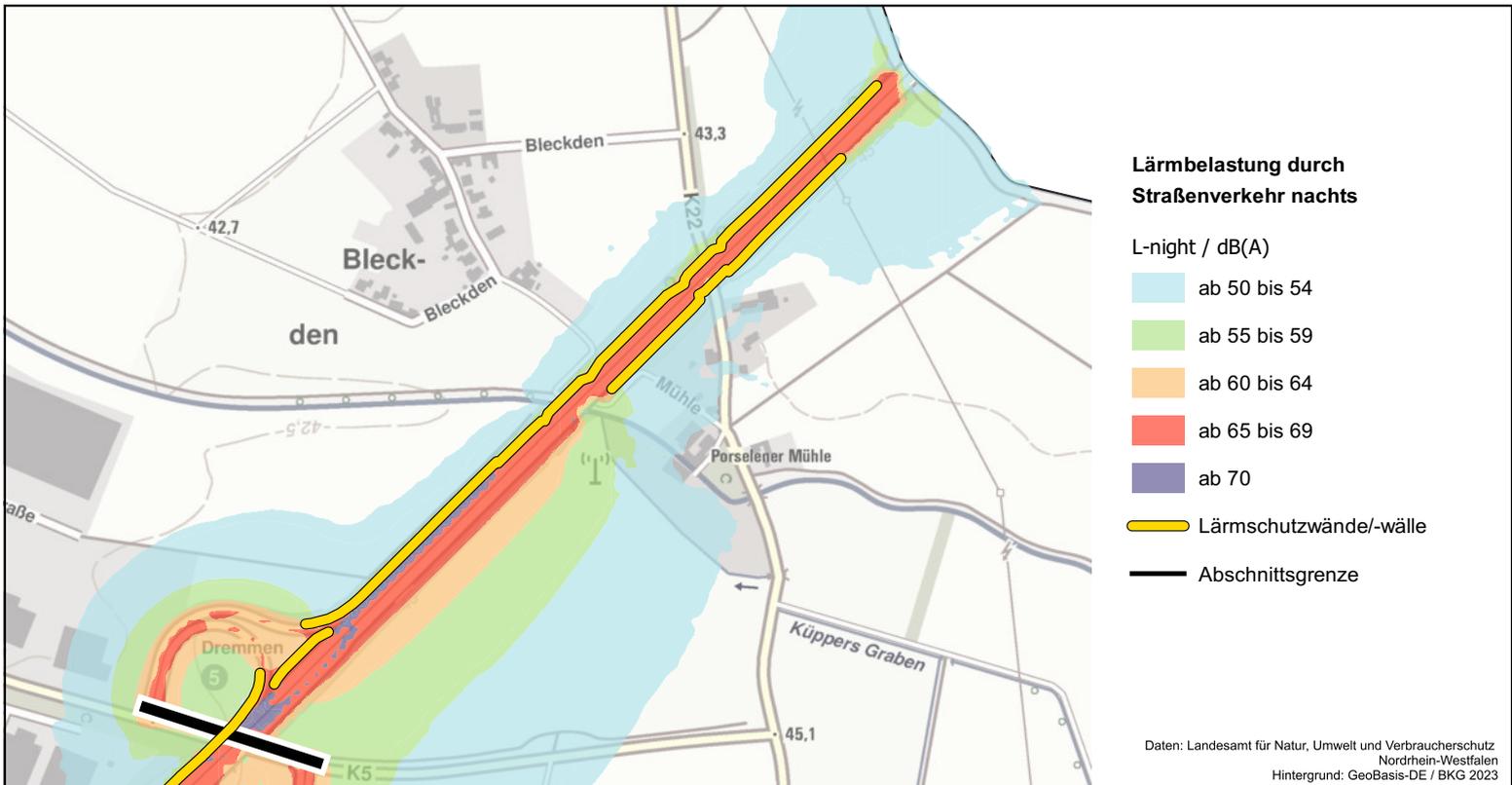
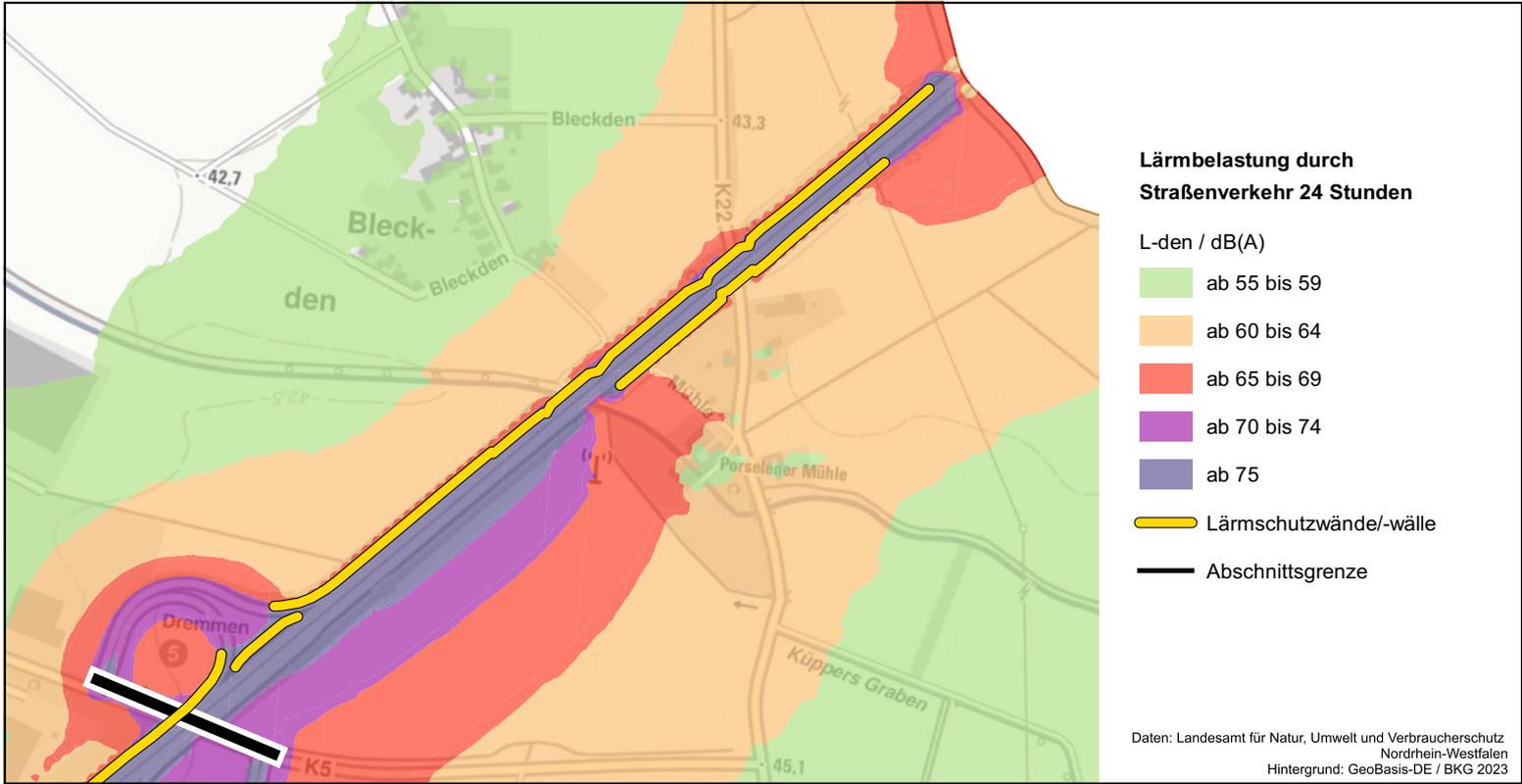
DTV (Kfz/24h): 30969  
DTV (SV/24h): 2637

TAP-A46/3

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: keine

Betroffene Wohngebäude L-den: 100  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 63.7

Betroffene Gebäude L-night: 34  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 55.1



Maßnahmen/  
-kombinationen

lärmarmer Fahrbahnbelag  
passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

Lärmquelle: B56

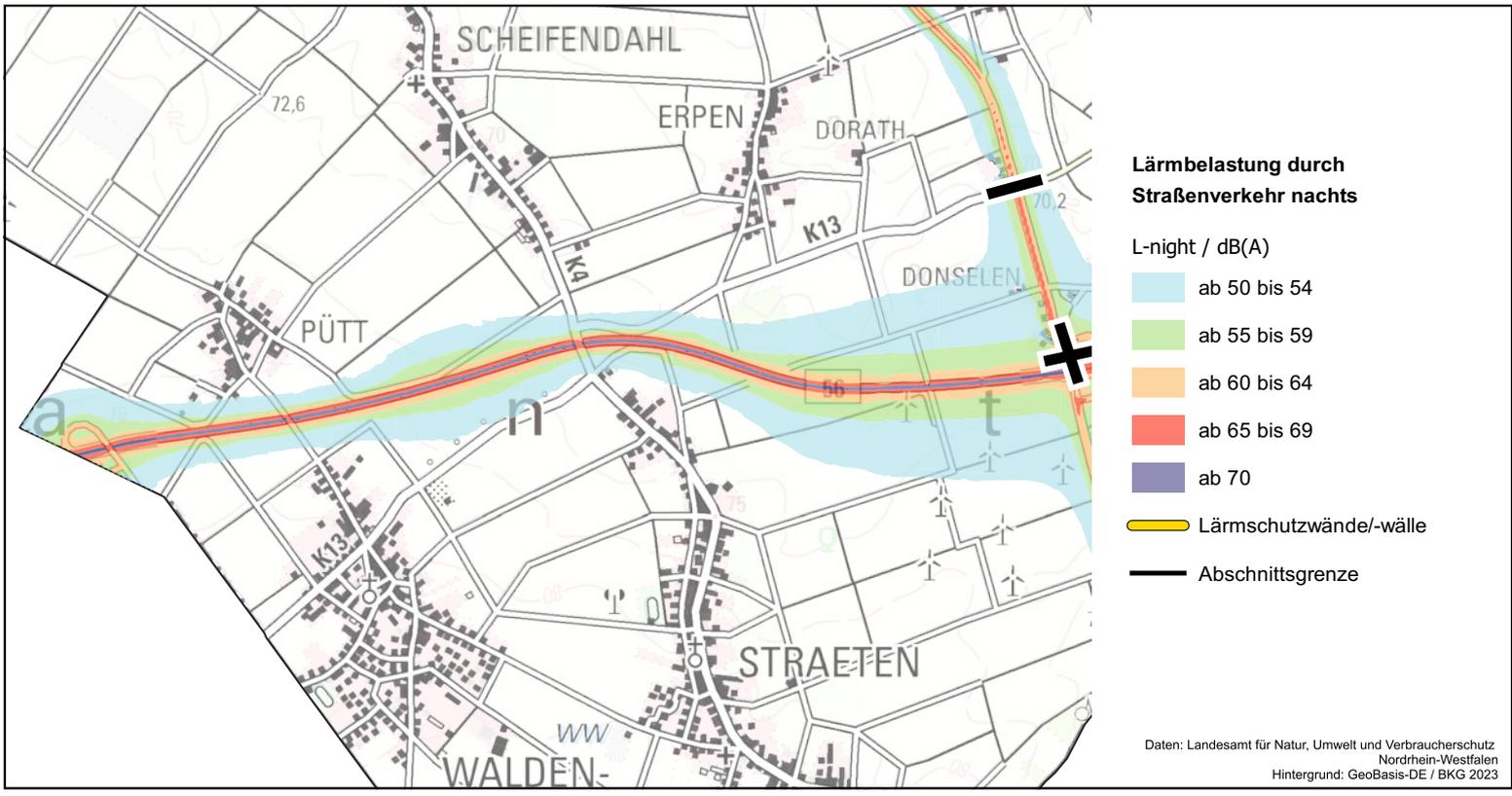
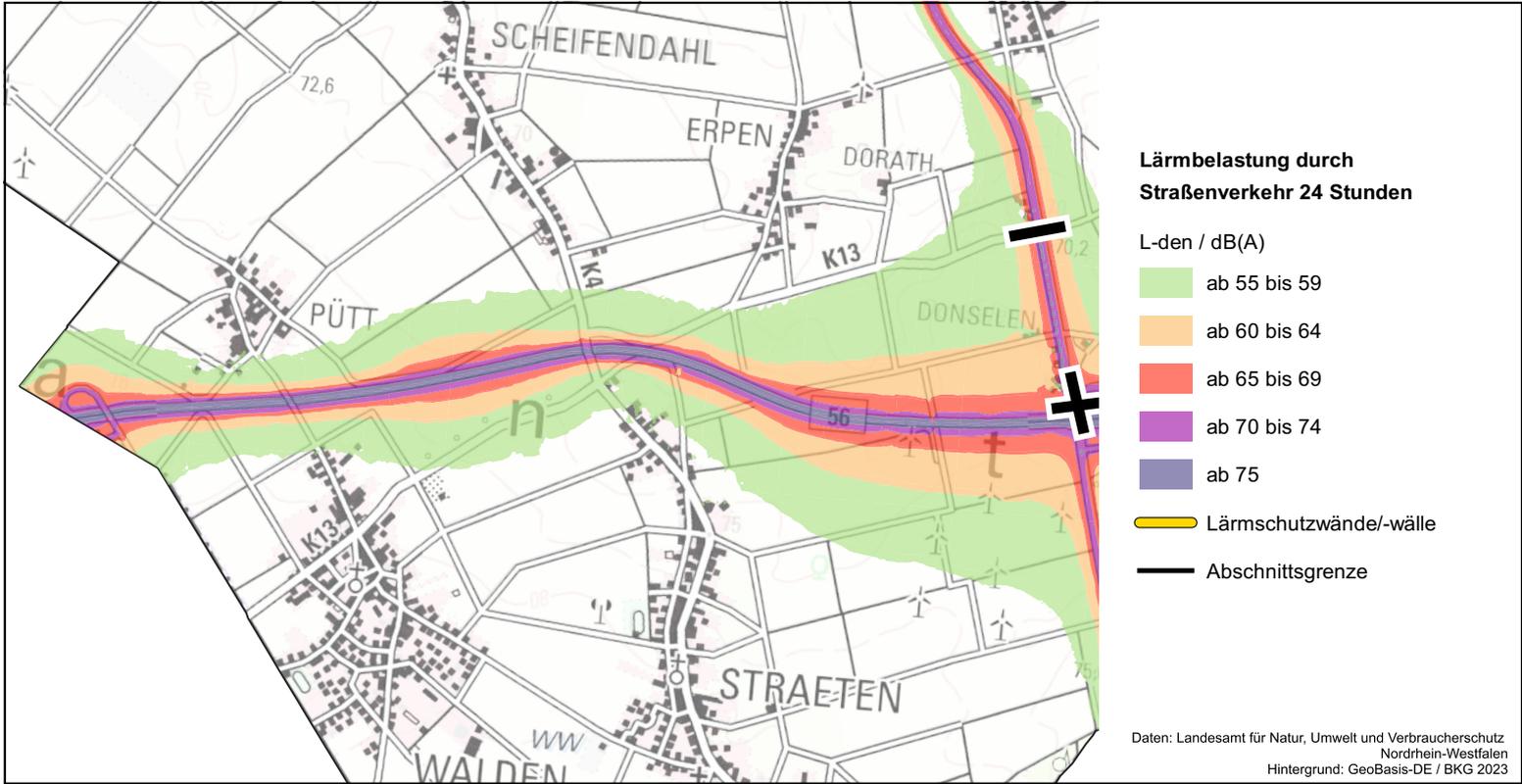
DTV (Kfz/24h): 15000  
DTV (SV/24h): 2339

TAP-B56/1

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Betroffene Wohngebäude L-den: 11  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 70

Betroffene Gebäude L-night: 1  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 60.7



Maßnahmen/  
-kombinationen

passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

Lärmquelle: B56

DTV (Kfz/24h): 8220  
DTV (SV/24h): 514

TAP-B56/2

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Betroffene Wohngebäude L-den: 3  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 67.8

Betroffene Gebäude L-night: 2  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 58.3



**Lärmbelastung durch  
Straßenverkehr 24 Stunden**

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



**Lärmbelastung durch  
Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

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

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

Lärmquelle: B221

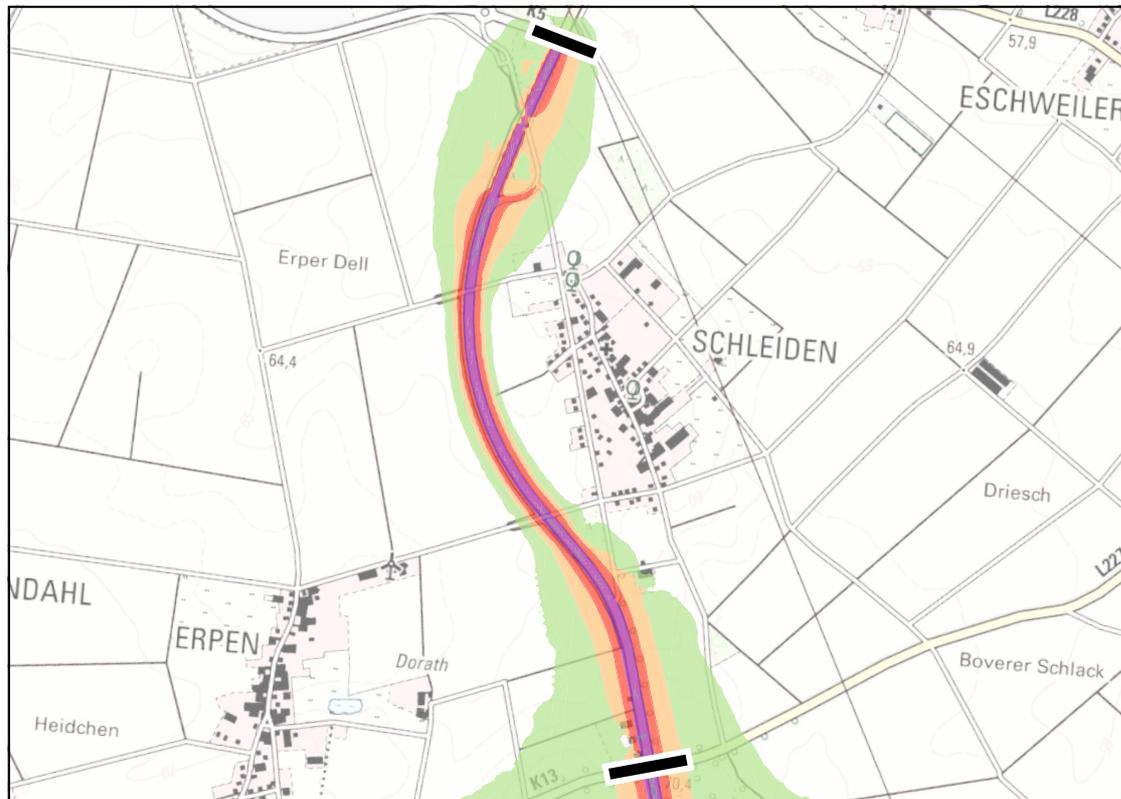
DTV (Kfz/24h): 15673  
DTV (SV/24h): 873

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h

Betroffene Wohngebäude L-den: 5  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 72.1

Betroffene Gebäude L-night: 4  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 62.5

TAP-B221/1



**Lärmbelastung durch  
Straßenverkehr 24 Stunden**

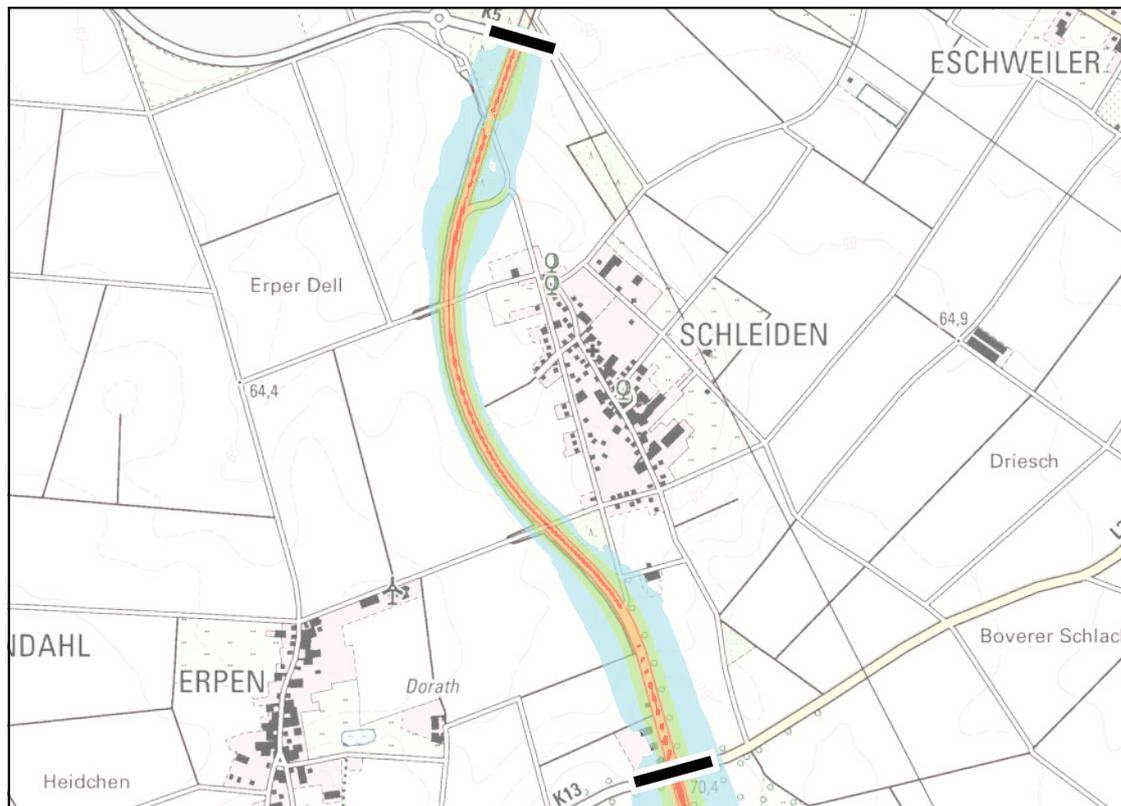
L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

Lärmschutzwände/-wälle

Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



**Lärmbelastung durch  
Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

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

Lärmschutzwände/-wälle

Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

Lärmquelle: B221

DTV (Kfz/24h): 18166  
DTV (SV/24h): 984

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h

Betroffene Wohngebäude L-den: 7  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 73.1

Betroffene Gebäude L-night: 6  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 63.7

TAP-B221/2



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden**

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

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

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

Lärmquelle: L230

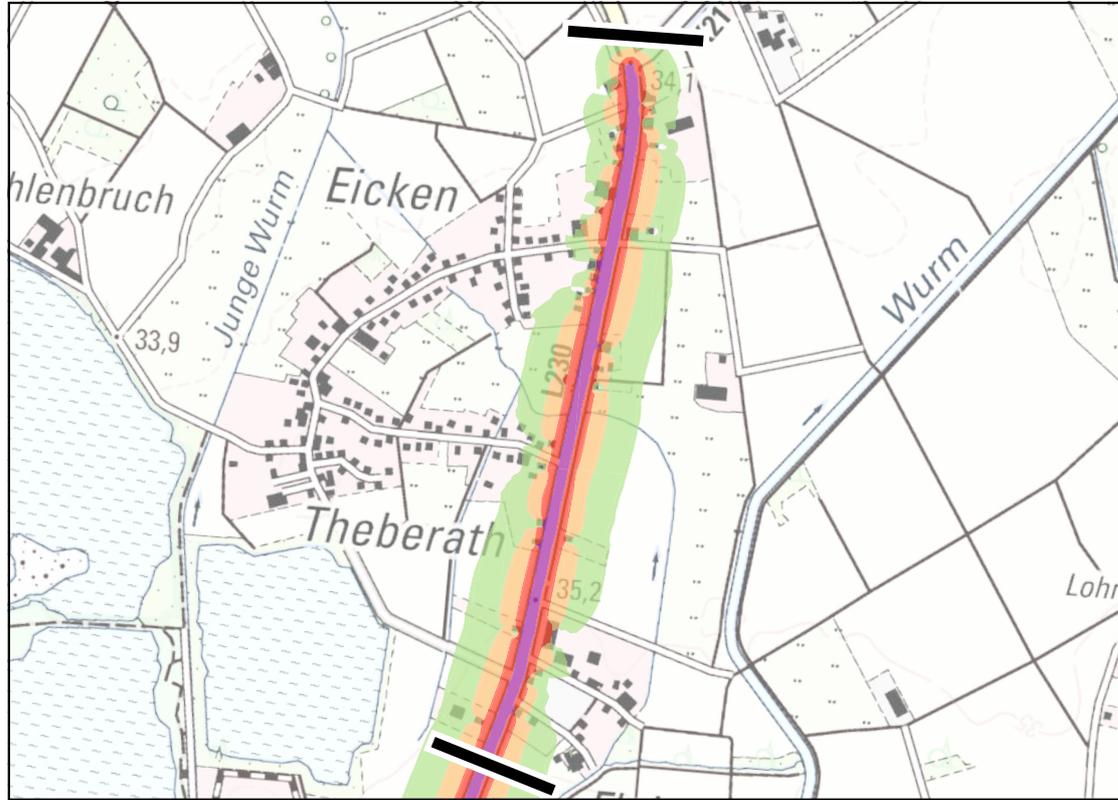
DTV (Kfz/24h): 9763  
DTV (SV/24h): 289

TAP-L230/1

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h

Betroffene Wohngebäude L-den: 63  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 70.2

Betroffene Gebäude L-night: 51  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 60.1



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden**

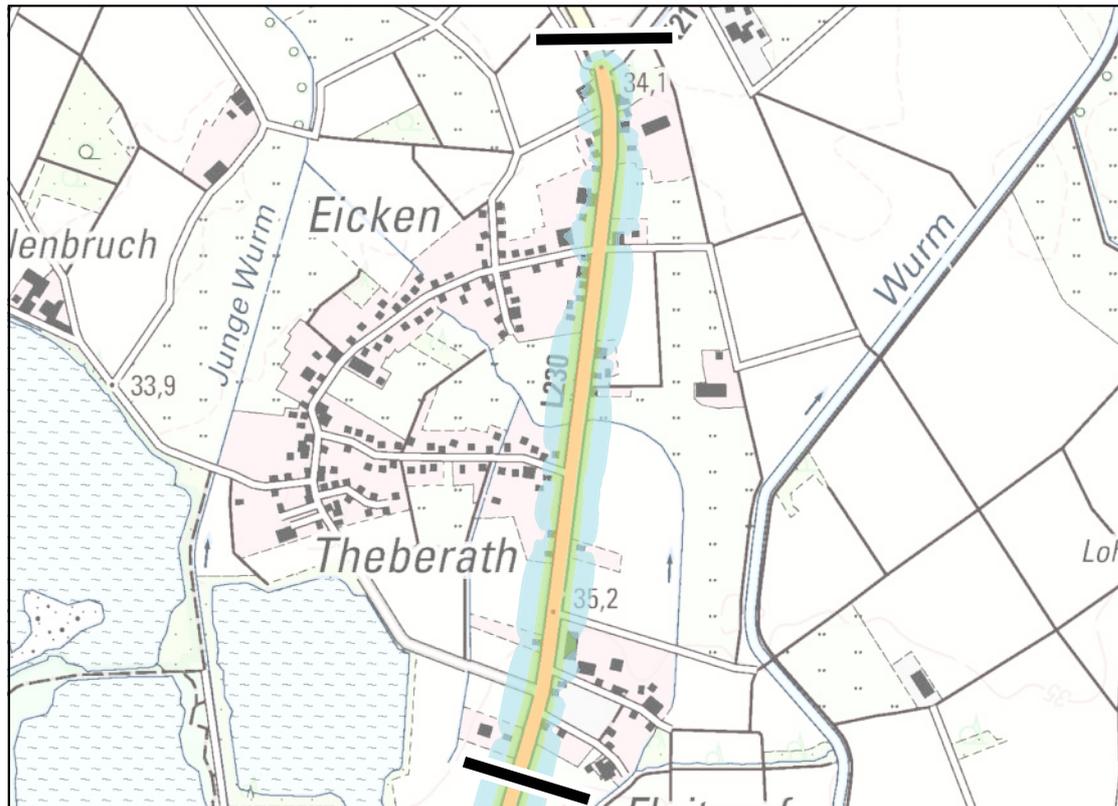
L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

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

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

lärmarmen Fahrbahnbelag

Lärmquelle: L230

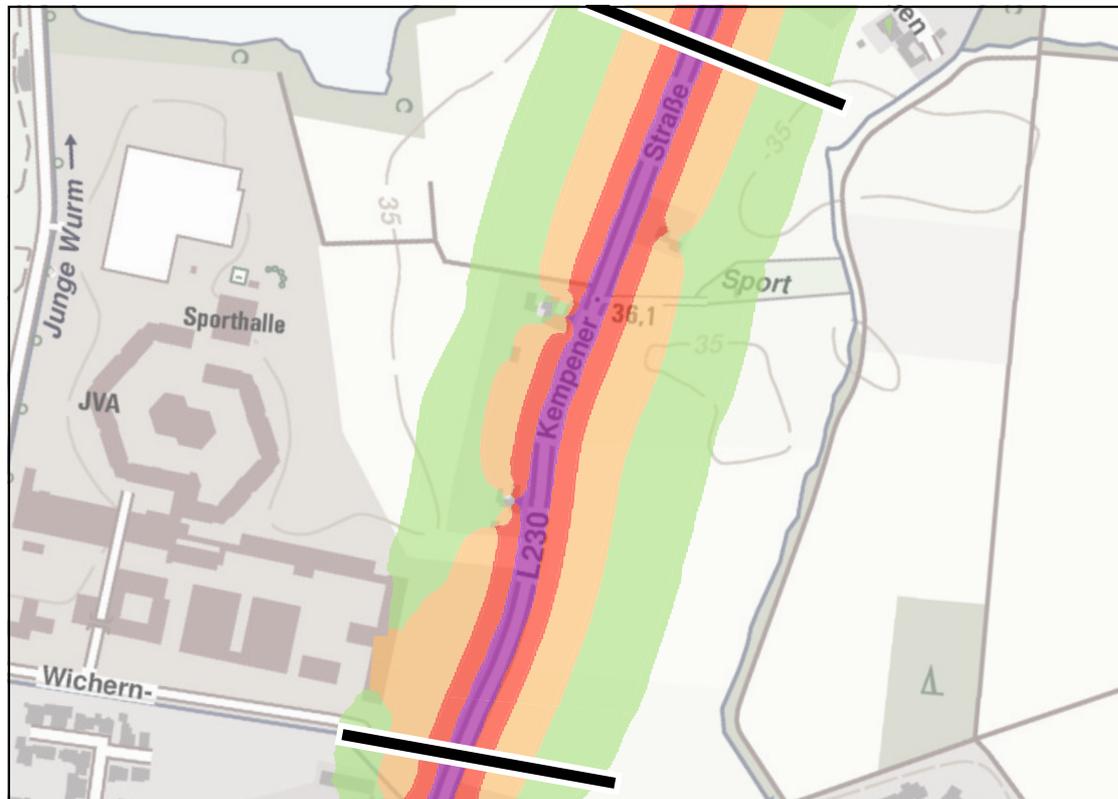
DTV (Kfz/24h): 9763  
DTV (SV/24h): 289

TAP-L230/2

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Betroffene Wohngebäude L-den:  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 69.7

Betroffene Gebäude L-night:  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 59.8



### Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden

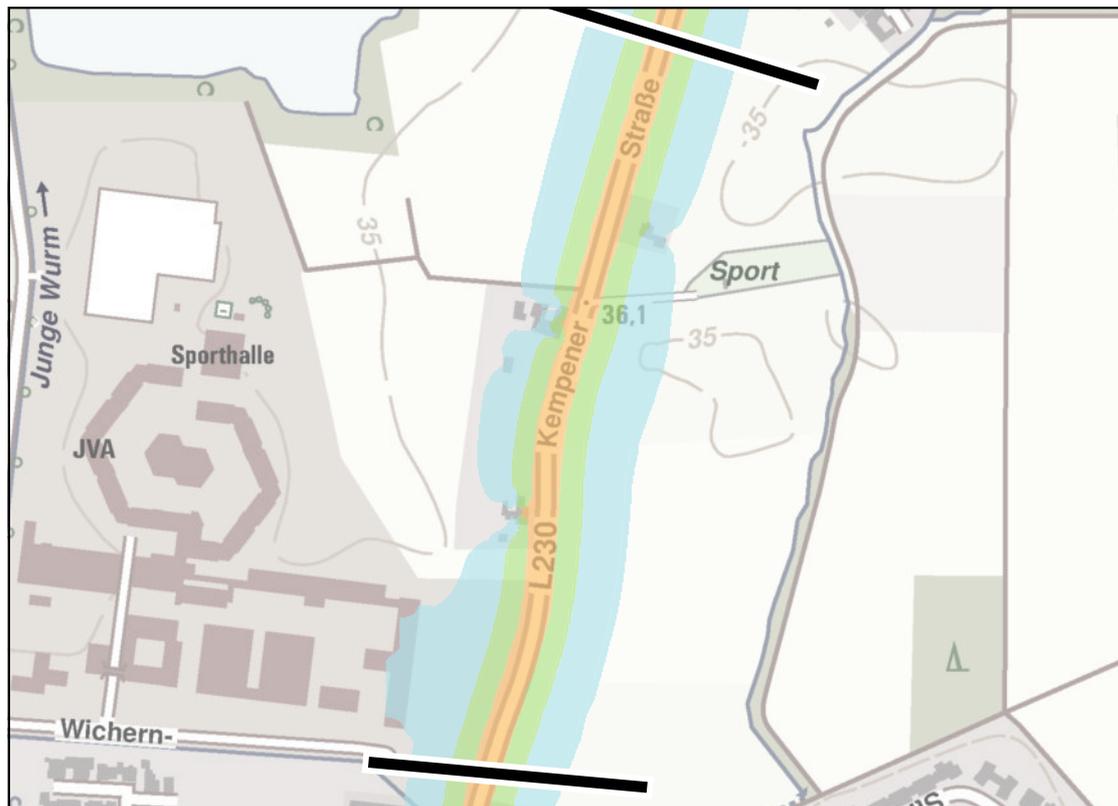
L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



### Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

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

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

Lärmquelle: L230

DTV (Kfz/24h): 9763  
DTV (SV/24h): 289

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h

Betroffene Wohngebäude L-den: 70  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 68.1

Betroffene Gebäude L-night: 56  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 58.1

TAP-L230/3



### Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden

L-den / dB(A)

ab 55 bis 59

ab 60 bis 64

ab 65 bis 69

ab 70 bis 74

ab 75

Lärmschutzwände/-wälle

Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



### Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

ab 50 bis 54

ab 55 bis 59

ab 60 bis 64

ab 65 bis 69

ab 70

Lärmschutzwände/-wälle

Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

lärmarmen Fahrbahnbelag

Lärmquelle: L230

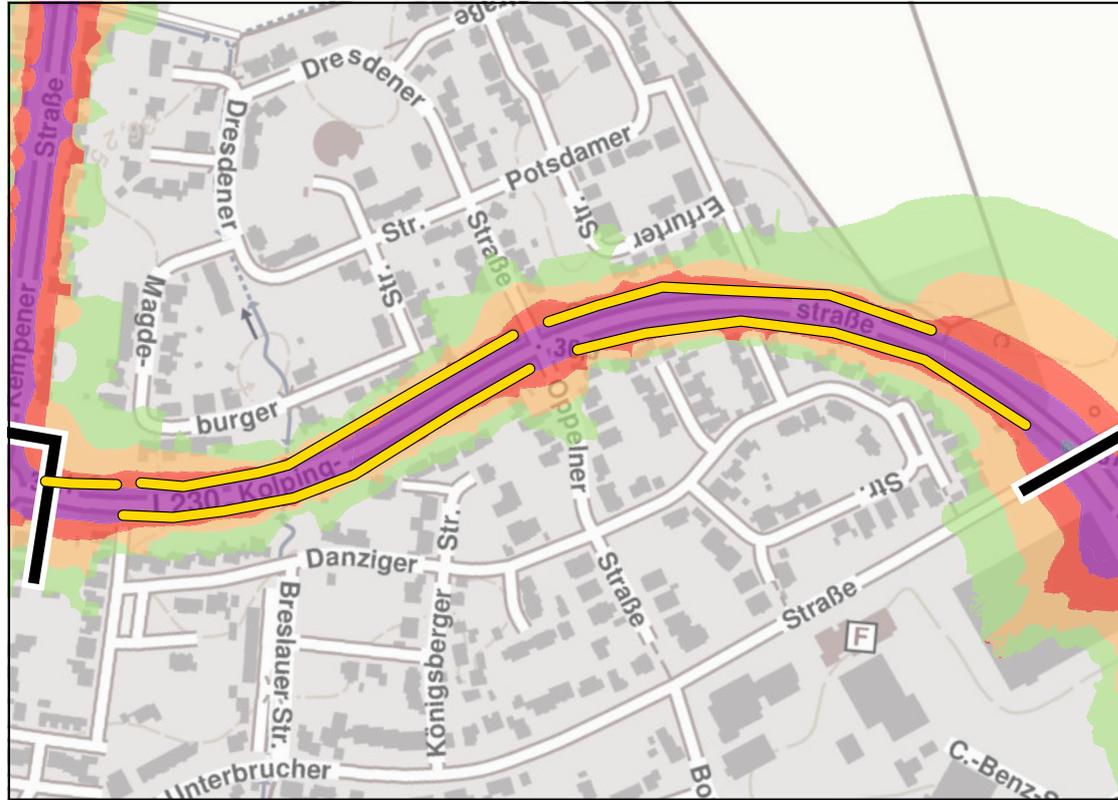
DTV (Kfz/24h): 8220  
DTV (SV/24h): 382

TAP-L230/4

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h

Betroffene Wohngebäude L-den: 89  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 71.4

Betroffene Gebäude L-night: 22  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 60.5



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden**

L-den / dB(A)

ab 55 bis 59

ab 60 bis 64

ab 65 bis 69

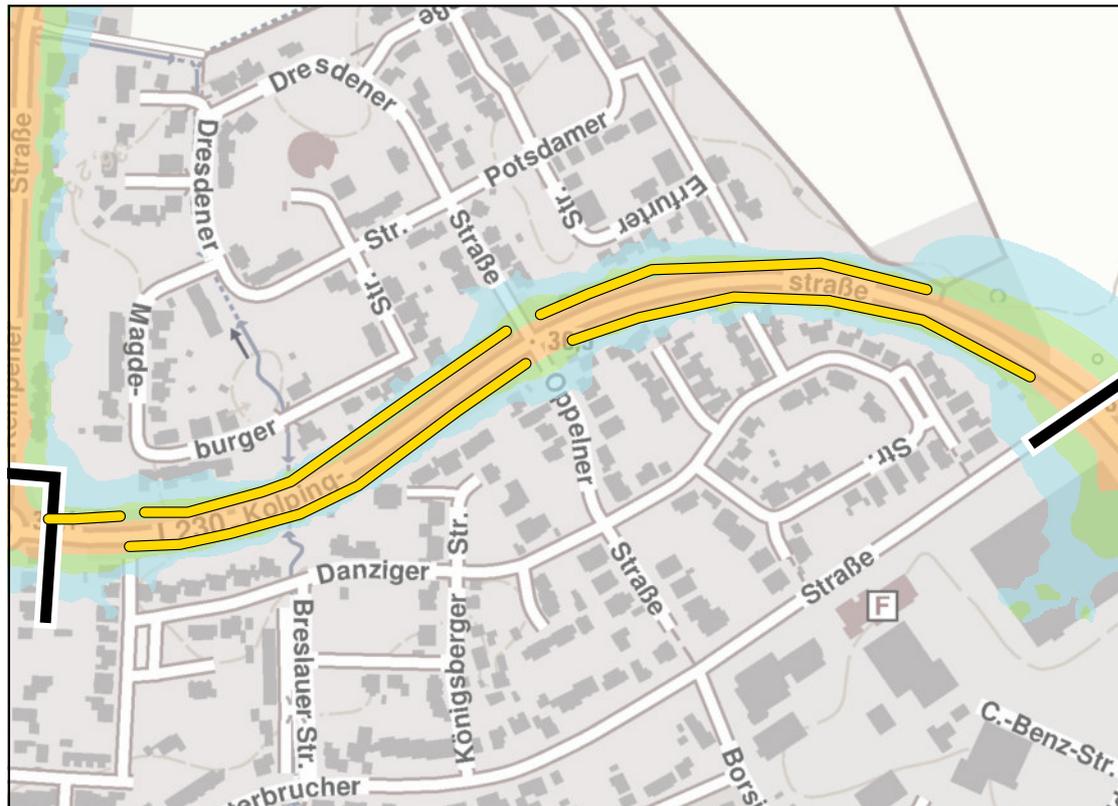
ab 70 bis 74

ab 75

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

ab 50 bis 54

ab 55 bis 59

ab 60 bis 64

ab 65 bis 69

ab 70

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

lärmarmen Fahrbahnbelag

Lärmquelle: L230

DTV (Kfz/24h): 8220  
DTV (SV/24h): 382

TAP-L230/5

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h

Betroffene Wohngebäude L-den: 10  
Höchster Wert L-DEN in dB(A): 69.4

Betroffene Gebäude L-night: 7  
Höchster Wert L-NIGHT in dB(A): 57.9



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr 24 Stunden**

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023



**Lärmbelastung durch Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

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

— Lärmschutzwände/-wälle

— Abschnittsgrenze

Daten: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen  
Hintergrund: GeoBasis-DE / BKG 2023

Maßnahmen/  
-kombinationen

passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
A46/1 A46/2 A46/3	Lärmbelästigung	Starke Lärmbelästigung durch A 46 bei Hochdruck Wetterlage.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Die Belastung der A 46 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Straßenbaulastträger ist hier die Autobahn GmbH
A46/1 A46/2 A46/3	Lärmbelästigung	Lärmbelästigung aufgrund der Autobahn	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Die Belastung der A 46 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Straßenbaulastträger ist hier die Autobahn GmbH
A46/1 A46/2 A46/3	Nördlich wie südlich der A 46	Alle Wohnlagen/Dörfer entlang der A 46 sind betroffen, teilweise von der Windrichtung abhängig.	In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.  Die Belastung der A 46 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt. Straßenbaulastträger ist hier die Autobahn GmbH

### Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
A46/1	Lärmpegel der A 46 bei Südwind	Bei Südwind ist der Lärmpegel der Autobahn extrem hoch und dürfte über 70 dB(A) liegen. Schlafen kann man dann nur noch bei geschlossenem Fenster. Vor der Errichtung der Autobahn war ich im Arbeitskreis „Pro A 46“. Bei persönlichen Gesprächen mit Herrn Minister Zöpel wurde uns versprochen, dass die Autobahn einen vernünftigen Lärmschutz bekommen würde. Zwischen der Autobahnbrücke Herb und dem Ort Boverath gibt es keinen Lärmschutz, noch nicht einmal als grüne Lärmschutzwand. Der ganze Ort ist entlang der Autobahn betroffen. Nach meiner Rückfrage vor einigen Jahren bei Straßen.NRW, wann der Lärmschutz errichtet würde, bekam ich als schriftliche Antwort nur: die Maßnahme ist abgeschlossen. Der Lärm von der Autobahn ist lauter als der Verkehrslärm auf der Lütticher Straße in Heinsberg-Dremmen.	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der A 46 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Der aufgeführten Maßnahmenvorschlag (Lärmschutzwand) wird, sofern aufgrund aller abzuwägenden Randbedingungen als geeignet angesehen, als mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Lärmaktionsplan der 4. Stufe berücksichtigt.</p> <p>Straßenbaulastträger ist hier die Autobahn GmbH</p>
L230/3	Verkehrslärm	Starke Lärmbelästigung durch überhöhte Geschwindigkeit und zudem übermäßiges Beschleunigen aus dem Kreisverkehr heraus, insbesondere von Motorrädern und getunten Autos.	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Belastung der L 230 liegt über 3,0 Millionen Kfz im Jahr und wurde vom LANUV kartiert. Sie ist somit Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Straßenbaulastträger ist hier Straßen.NRW</p>

## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
---	B 221 Unterbruch	<p>Lärmbelästigung auf Grund erhöhtem Verkehr im Bereich der ganzen B 221, Unterbruch, Wassenberger Straße. Grund dürfte der fehlende Lückenschluss der B 221, Ortsumgehung Unterbruch, sein, im Übrigen seit einem halben Jahrhundert geplant.</p> <p>Tagsüber Durchgangsverkehr von Pendlern, Lieferverkehr, Landwirtschaft.</p> <p>In den Abend- und Nachtstunden, vor allem am Wochenende, wird die B 221 in Unterbruch dann zur Rennstrecke. Im Übrigen auch die Straßen Alte Schmiede und die Wurmstraße.</p> <p>Abhilfe kann aus meiner Sicht nur aus dem endgültigen Lückenschluss der B 221, Ortsumgehung Unterbruch, erfolgen. Aber das wird wohl auch in den nächsten Jahren nicht passieren.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Auf der L 221 im Stadtgebiet von Heinsberg beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) für 2019 (hochgerechnet vom Zählwert der SVZ aus 2015) weniger als 8.220 Kfz/24h. Die Jahresbelastung liegt damit unter 3,0 Millionen Kfz im Jahr. Die L 221 ist somit nicht Bestandteil der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung.</p>
---	Erhöhter Verkehrslärm auf der K 5 zwischen Kreisverkehr Oberbruch und Kreisverkehr Dremmen	<p>In diesem Bereich wäre eine Bepflanzung zwischen Straße und Radweg perfekt oder eine Aufschüttung eines Erdwalls oder eine Tempo 50-Zone. Die Bewohner im Bettengraben haben durch diesen Autobahnzubringer mit immer mehr Verkehrslärm zu kämpfen.</p> <p>Gern bin ich zu weiteren Gesprächen, als betroffener Anwohner, bereit.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die K 5 wurde vom LANUV nicht kartiert und ist somit auch nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p>
---	Südlich der A 46	<p>Die Dörfer südlich des Verlaufs der A 46 sind an vielen Stellen sehr eng. Egal ob Porselen, Horst, Randerath, Uetterath.</p> <p>Überall fahren die immer größer werdenden Landmaschinen unter Ausreizung der möglichst höchsten Geschwindigkeit durch diese engen Dörfer und machen den entsprechenden Lärm. Der Durchgangsverkehr muss für diese lauten Geräte um die Dörfer herumgeleitet werden. Wozu gibt es denn Feldwege?</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die Straßen in den genannten Ostteilen wurden vom LANUV nicht kartiert und sind somit auch nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p>



## Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

TAP	Betreff	Anmerkung aus Öffentlichkeit	Stellungnahme
		Tempo 30 wäre für die gesamte Uetterather Dorfstraße wünschenswert, müsste aber direkt im Schlackweg beginnen.	
---	Lärm aus diversen Quellen	<p>Im Wohngebiet zwischen Lago, JVA, Kolpingstraße, Kempe-ner Straße (Känguruh-Viertel) gibt es Lärm aus diversen Richtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• abends (insbesondere im Sommer) vom Lago (auch deutlich nach 22 Uhr),</li> <li>• zahlreiche Veranstaltungen (Horster See, Burgberg (wir haben den Eindruck, dass der Schall von den Mauern der JVA reflektiert wird), diverse Kirmesveranstaltungen,</li> <li>• Verkehr am Lago,</li> <li>• Rennstrecke in Posterholt,</li> <li>• Fluglärm durch Sportflieger, die über den Lago kreisen und auf Grund der langsamen Geschwindigkeit echt lange verweilen.</li> </ul> <p>Jeder einzelne Punkt ist alleine betrachtet nicht schlimm, in der Summe bzw. in der Häufigkeit (im Sommer ist jedes Wochenende entweder auf dem Burgberg oder auf dem Markt in Heinsberg eine Veranstaltung oder Kirmes in Lieck, Kirchhoven, Karken oder sonst wo), weshalb draußen sitzen bzw. bei offenem Fenster schlafen im Sommer echt unentspannt sein kann.</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die genannten Straßen wurden vom LANUV nicht kartiert und sind somit auch nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p> <p>Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Heinsberg liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Auch sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>In den Lärmkarten „Flugverkehr“ werden die Lärmbelastungen für Großflughäfen mit über 50.000 Starts und Landungen pro Jahr dargestellt und berücksichtigt, in Nordrhein-Westfalen die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn. Militärische Einrichtungen werden nicht berücksichtigt.</p>
---	Eingaben zur Verkehrssituation auf der Linderner Straße in Heinsberg	Anmerkung per Mail vom 22.01.2024; siehe Anhang 3b	<p>In der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über 3,0 Millionen Kfz im Jahr zu berücksichtigen, wobei als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen betrachtet werden.</p> <p>Die L228 Linderner Straße wurden vom LANUV nicht kartiert und sind somit auch nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der 4. Stufe.</p>