

**Bekanntmachung**  
**der Gemeinde Kreuzau**

**Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Gemeinde Kreuzau nach EU- Umgebungslärmrichtlinie**

Gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind die Städte und Gemeinden in Deutschland dazu verpflichtet, in einem Turnus von 5 Jahren Lärmkarten und darauf aufbauend Lärmaktionspläne zu erstellen bzw. bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.

Grundlage für die Erstellung dieser Lärmaktionspläne bilden in Nordrhein-Westfalen die durch das Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) veröffentlichten Lärmkarten für Kommunen außerhalb von Ballungsräumen. Für den Straßenverkehrslärm erfasst sind in den Lärmkarten stark befahrene Hauptstraßen (in der Regel Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Gemäß den Ergebnissen der Lärmkartierung bestehen in der Gemeinde Kreuzau lärmbeeinträchtigte Flächen aufgrund der Emissionen der B56 Höhe Stockheim, der L249 bzw. K39 in Kreuzau (Dürener Straße und Hauptstraße). Für die Gemeinde Kreuzau besteht die Verpflichtung bis zum Sommer 2024 einen Lärmaktionsplan aufzustellen und zu beschließen.

Gemäß § 47 Abs. 3 BImSchG sollen die Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange zu den Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört und rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurde im Zeitraum vom 11. April bis zum 02. Mai 2024 über die Aufstellung des Lärmaktionsplans informiert und die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben.

In der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans vom 13. Mai bis 31. Mai 2024 mit Gelegenheit zur Stellungnahme zu den bereits eingereichten Hinweisen vorgesehen.

Aus diesem Grund steht der Entwurf der Lärmaktionsplanung erneut in der Zeit vom

**13. Mai 2024**

**bis einschließlich**

**31. Mai 2024**

über das Internet, unter

<https://kreuzau.de>

(Homepage – Rathaus – Bekanntmachungen)

oder nach vorheriger Terminvereinbarung im Rathaus der Gemeinde Kreuzau, Bahnhofstraße 7, 52372 Kreuzau, zur Einsichtnahme und Abgabe einer Stellungnahme bereit. Die Dienststunden sind:

Montags – Freitags:	08.30-12.00 Uhr
Dienstags	13.30-16.00 Uhr
Donnerstags	13.30-17.00 Uhr

Für Rückfragen und zur Terminvereinbarung stehen Frau Pougin unter der Nummer 02422/507 365 oder Herr Schmitz unter der 02422/507 363 telefonisch zur Verfügung.

Alternativ können Anregungen per E-Mail unter [laermaktionsplanung@kreuzau.de](mailto:laermaktionsplanung@kreuzau.de) mitgeteilt werden.

Ort und Dauer der Auslegung werden hiermit gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG in der derzeit gültigen Fassung öffentlich bekannt gemacht mit dem Hinweis, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist insbesondere schriftlich oder per E-Mail [laermaktionsplanung@kreuzau.de](mailto:laermaktionsplanung@kreuzau.de) eingereicht werden können.

Alternativ besteht die Möglichkeit die Anregungen zur Niederschrift bei der Gemeinde Kreuzau, Abteilung 2.2 Kommunale Dienste, Zimmer 363, Bahnhofstraße 7, 52372 Kreuzau, vorzubringen.

Kreuzau, den 24.04.2024

Der Bürgermeister

- Ingo Eßer -





# Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der  
Gemeinde Kreuzau

bearbeitet von  
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard  
Hilde Richter-Richard

Ergänzende Lärmberechnungen:  
Stapelfeld Ingenieurgesellschaft mbH, Dortmund

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Hinweis:  
Die inhaltlichen Änderungen gegenüber der ersten Phase der Mitwirkung  
sind jeweils **gelb hervorgehoben**!

Aachen, Mai 2024



## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung gemäß V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	9
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
	5.1 Eingangsdaten und Lärmkarten .....	10
	5.2 Belastungsachsen .....	17
	5.4 Ruhige Gebiete.....	23
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	26
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	28
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	29
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	30
	9.1 Managementansatz zur Lärminderung.....	30
	9.2 Strategische Maßnahmen.....	31
	9.3 Belastungsachsen Straßenverkehr .....	36
	9.3.1 B 56 Stockheimer Landstraße, An Gut Stepprath bis Mönchweg.....	36
	9.3.2 Achse L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße (OD Kreuzau).....	40
	9.3.3 Freiwillige Leistung: Achse Mühlengasse – Hauptstraße, Üdinger Weg bis Dürener Straße.....	48
	9.4 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung .....	54
10.	Langfristige Strategie	55
11.	Finanzielle Informationen	56
	11.1 Kosten Lärmaktionsplan .....	56
	11.2 Kosten-Nutzen-Analyse .....	56
	11.3 Fördermöglichkeiten .....	56
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	58
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	59



## Anhänge

- I.1 Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase
- I.2 Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 1. Phase
  
- II.1 Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase
- II.2 Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase
  
- III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen .....	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) .....	11
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	12
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D).....	13
Abb. 5.4:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz .....	14
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{den}$ .....	15
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{night}$ .....	16
Abb. 5.7:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} \geq 60$ dB(A).....	18
Abb. 5.8:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} \geq 50$ dB(A).....	19
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} \geq 60$ dB(A).....	20
Abb. 5.10:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} \geq 50$ dB(A).....	21
Abb. 5.11:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} \geq 60/50$ dB(A).....	22
Abb. 5.12:	Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land.....	25
Abb. 9.1:	Fußverkehrs-Check, Maßnahmengrundlage [Zukunftsnetz Mobilität NRW] .....	33
Abb. 9.2:	Radroutenplaner NRW, Auszug .....	34
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht B 56 Stockheimer Landstraße, Straße An Gut Stepprath bis Mönchweg .....	39
Abb. 9.4:	L 249 Hauptstraße .....	41
Abb. 9.5:	Dürener Straße mit Gehweg, Radfahrende frei, intensive Nutzung als Radweg im Zweirichtungsverkehr .....	42
Abb. 9.6:	Freie Querung der Dürener Straße in Verlängerung des Durchgangs zum Bahnhof.....	42
Abb. 9.7:	Maßnahmenübersicht L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße auf der OD Kreuzau, Blatt 1 .....	46
Abb. 9.8:	Maßnahmenübersicht L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße auf der OD Kreuzau, Blatt 2 .....	47
Abb. 9.9:	Umgestaltung K 39 Hauptstraße – Lageplan .....	49
Abb. 9.10:	K 39 Hauptstraße, Dürener Straße bis Peschstraße .....	50
Abb. 9.11:	K 39 Hauptstraße – Peschstraße, Blick Richtung Mühlengasse .....	50
Abb. 9.12:	Mühlengasse, Blick von der Hauptstraße und vom Üdinger Weg .....	51
Abb. 9.13:	Maßnahmenübersicht Achse K 39 Mühlengasse – K 39 Hauptstraße, Üdinger Weg bis Dürener Str. ....	53



## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen .....	8
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte) .....	8
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA) .....	9
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Straßenlärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land .....	24
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen .....	26
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen .....	26
Tab. 6.3:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	26
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen B 59 Stockheimer Landstraße, Straße An Gut Stepprath bis Mönchweg .....	36
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen Achse L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße (OD Kreuzau) .....	40
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen Achse K 39 Mühlengasse – K 39 Hauptstraße .....	48



## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BEB	-	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMDV	-	Bundesministerium für digitales und Verkehr
BUB	-	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DB	-	Deutsche Bahn AG
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DIN	-	Deutsches Institut für Normung
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
L <sub>Aeq</sub>	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L <sub>den</sub>	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L <sub>day</sub>	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L <sub>evening</sub>	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L <sub>night</sub>	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LANUV	-	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-19	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VCD	-	Verkehrsclub Deutschland
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungs- lärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen
VBUI	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Industrie und Gewerbe
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes



## 1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

§ 47b BImSchG definiert die zu untersuchenden Lärmquellen wie folgt:

### Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Gemeinde Kreuzau im Kreis Düren zählt mit 18.321 Einwohnern zum 31. Juli 2023 nicht zu den Ballungsräumen.

### Hauptverkehrsstraßen

Zu untersuchende Hauptverkehrsstraße sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV >8.200 Kfz). Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- B 56 innerhalb des Gemeindegebiets,
- L 249 Dürener Straße – Hauptstraße von der Gemeindegrenze nach Düren bis Kreisverkehr Hauptstraße/ Drovestraße.

Kreis- und Gemeindestraßen sind i.d.R. keine Pflichtaufgabe in der Lärminderungsplanung, da sie nicht zu den "grenzüberschreitenden" Straßen gehören. Da Lärm unabhängig von der Baulastträgerschaft überall gleich schädlich ist, hat die Gemeinde Kreuzau folgende Verkehrsstraßen als freiwillige Leistung kartiert:

- Achse K 39 Mühlengasse – Hauptstraße vom Üdinger Weg bis zur Dürener Straße.

### Haupteisenbahnen

Zu betrachten sind die die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.

Die Strecke der Rurtalbahn ist hiervon nicht betroffen und damit nicht kartierungspflichtig.

### Großflughäfen

Die Gemeinde Kreuzau befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).



Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

### Gewerbelärm

Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

### Andere Lärmquellen

Nach § 47a BImSchG gilt der sechste Teil des BImSchG nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

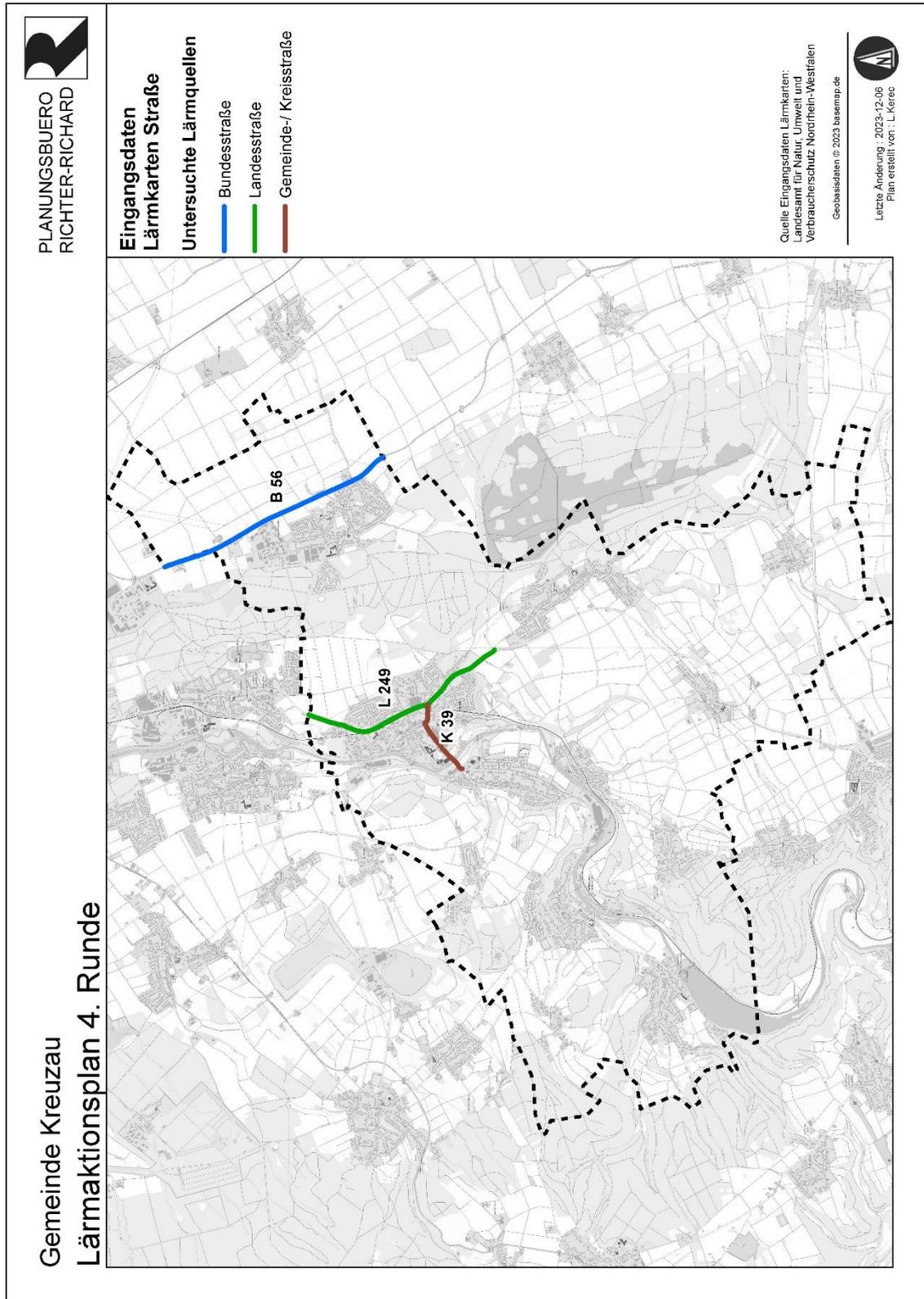


Abb. 1.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen



## 2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr und Flughäfen ist in Nordrhein-Westfalen das LANUV zuständig.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Balungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Gemeinde Kreuzau  
Abteilung 2.2 Kommunale Dienste  
Alina Pougin  
Bahnhofstraße 7  
52372 Kreuzau

Tel. 02422 507-365  
E-Mail: [a.pougin@Kreuzau.de](mailto:a.pougin@Kreuzau.de)

Internet: [www.kreuzau.de](http://www.kreuzau.de)

Gemeindeschlüssel: 05 3 58 028

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilung der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



### 3. Rechtlicher Hintergrund

#### EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer fristgerechten Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Seit der 2. Runde sind außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz), alle Haupt Eisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr und Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr zu erstellen.

Entsprechend dem "Portugal-Urteil" des EuGH müssen alle Gemeinden, die kartiert wurden, auch einen Lärmaktionsplan aufstellen. Die zuständigen Behörden haben in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne der 3. Runde zu überprüfen.

Als Anhang III ist die Erläuterung der Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

#### Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, "dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-*
- *rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-*
- *lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-*
- *nisse des Lärmaktionsplans."*

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

## Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlasse der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Ein direkter Vergleich der nach BUB und RLS-19 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Mit den Werten der BUB kann lediglich eingeschätzt werden, ob die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen möglich erscheint. Für eine ermessensfehlerfreie Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die national für die Straßenbauverwaltung (Lärmsanierung) bzw. Straßenverkehrsbehörden (Straßenverkehrsordnung) bindenden RLS-19 zu verwenden (in einzelnen Bundesländern bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 derzeit noch RLS-90).

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97



in Verbindung mit den RLS-19 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete*	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

\* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

Gemäß § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten allgemein für bestehende Straßen und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen liegen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen beispielsweise bei 70 dB(A) tagsüber und bei 60 dB(A) in der Nacht, 72/62 dB(A) für Misch- und Gewerbegebiete. Eine Prüfpflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen und somit auch Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht jedoch nicht erst bei Überschreitung der Grenzwerte der Richtlinien-StV nach der wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerten Werten der 16. BImSchV (Gefahrenlage).

Tab. 3.2: Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete, Urbane Gebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)



## 4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte; die Rechtsprechung (siehe Kap. 3.) macht jedoch inzwischen klare Vorgaben.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004<sup>1</sup> und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005<sup>2</sup> auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung heranzuziehen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.<sup>3</sup>

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung<sup>4</sup>, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den  $L_{den}$  und auf weniger als 45 dB(A) für den  $L_{night}$  zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden.

In den letzten Jahren ist zudem ein Trend zu beobachten, die Lärmsanierungs- und Lärmvorsorgewerte immer weiter anzunähern.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Umweltbundesamt als kurzfristiges Umwelthandlungsziel für den Lärmaktionsplan das Wertepaar 60/50 dB(A) zu verwenden und mittelfristig das Wertepaar 55/45 dB(A) anzustreben.

Tab. 4.1: Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	$L_{DEN}$		$L_{NIGHT}$	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Die Gemeinde Kreuzau verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans der 4. Runde die vom Umweltbundesamt als kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 60 dB(A) für den  $L_{den}$  bzw. 50 dB(A) für den  $L_{night}$ .

1 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004  
 2 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005  
 3 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, Berlin, 2020  
 4 Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018



## 5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

### 5.1 Eingangsdaten und Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten wurden vom LANUV mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet.

Die mit den Eingangsdaten des LANUV berechneten strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte und die daraus resultierenden strategischen Lärmkarten, sowie die Karten des freiwillig untersuchten Straßenabschnitts zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Eine Überprüfung der Eingangsdaten auf der Belastungsachse B 249 Dürener Straße – Hauptstraße führte zu folgendem Ergebnis:

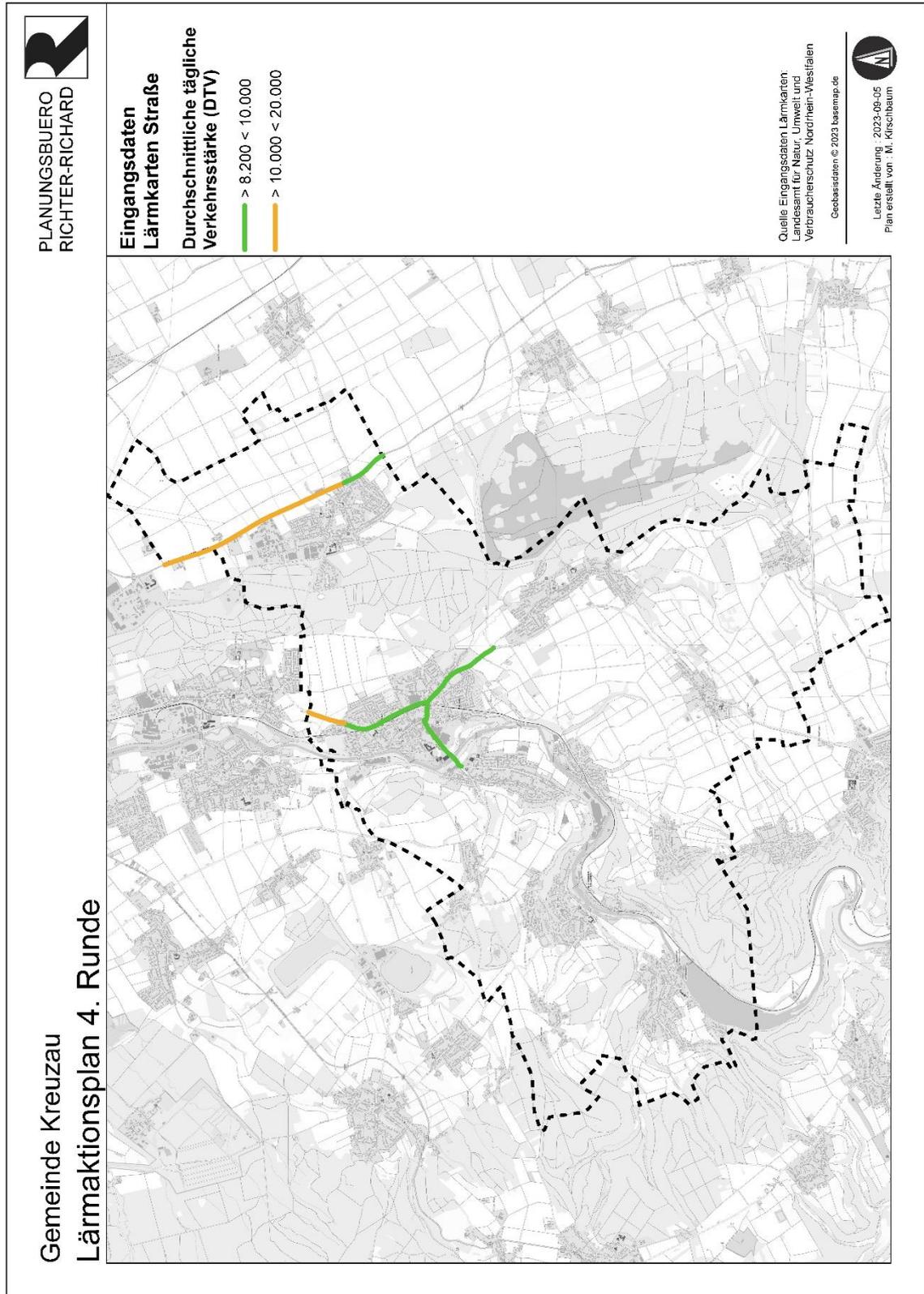
Die Daten der Lärmkartierung für den DTV stützen sich auf die von der Bundesanstalt für Straßenwesen für 2019 hochgerechneten Werte der bundesweiten Zählung von 2015. Da offensichtlich Bezugsdaten fehlten, ging als Ersatzwert für die Belastungsachse B 249 Dürener Straße – Hauptstraße eine DTV von 8.220 Kfz ein. Nach einem Vergleich

- mit den DTV der Lärmkartierung nördlich und südlich der Ortseingänge von Kreuzau sowie
- mit den im Portal von Straßen.NRW nwsib veröffentlichten Daten der Zählung von 2021

liegt die DTV um etwa 30 % über dem Ersatzwert bei 12.000 Kfz. Die Fassadenpegel liegen danach etwa 1,5 dB(A) höher. Da die Gebäude auf der Belastungsachse fast 90 % von Fassadenpegel  $\geq 70/60$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  betroffen sind, ergibt sich dadurch keine andere Einstufung als die Kategorie sehr hohe Belastung, die absolute Höhe der Pegel verstärkt jedoch den Handlungsbedarf.

Die Lärmberechnung des LANUV überschneidet sich im Knotenpunkt L 249 Dürener Straße/ K 39 Hauptstraße mit der Lärmberechnung des Büros Stapelfeld für die K 39, die zwischen Üdinger Weg und Dürener Straße als freiwillige Leistung in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurde. Eine Gegenüberstellung der berechneten Daten bestätigt etwas höher liegenden Fassadenpegel.

Die höheren Fassadenpegel werden bei der Maßnahmenentwicklung in Kapitel 9.3.2 berücksichtigt und gehen dort in die Rahmenbedingungen ein.



Gemeinde Kreuzau  
Lärmaktionsplan 4. Runde

Abb. 5.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

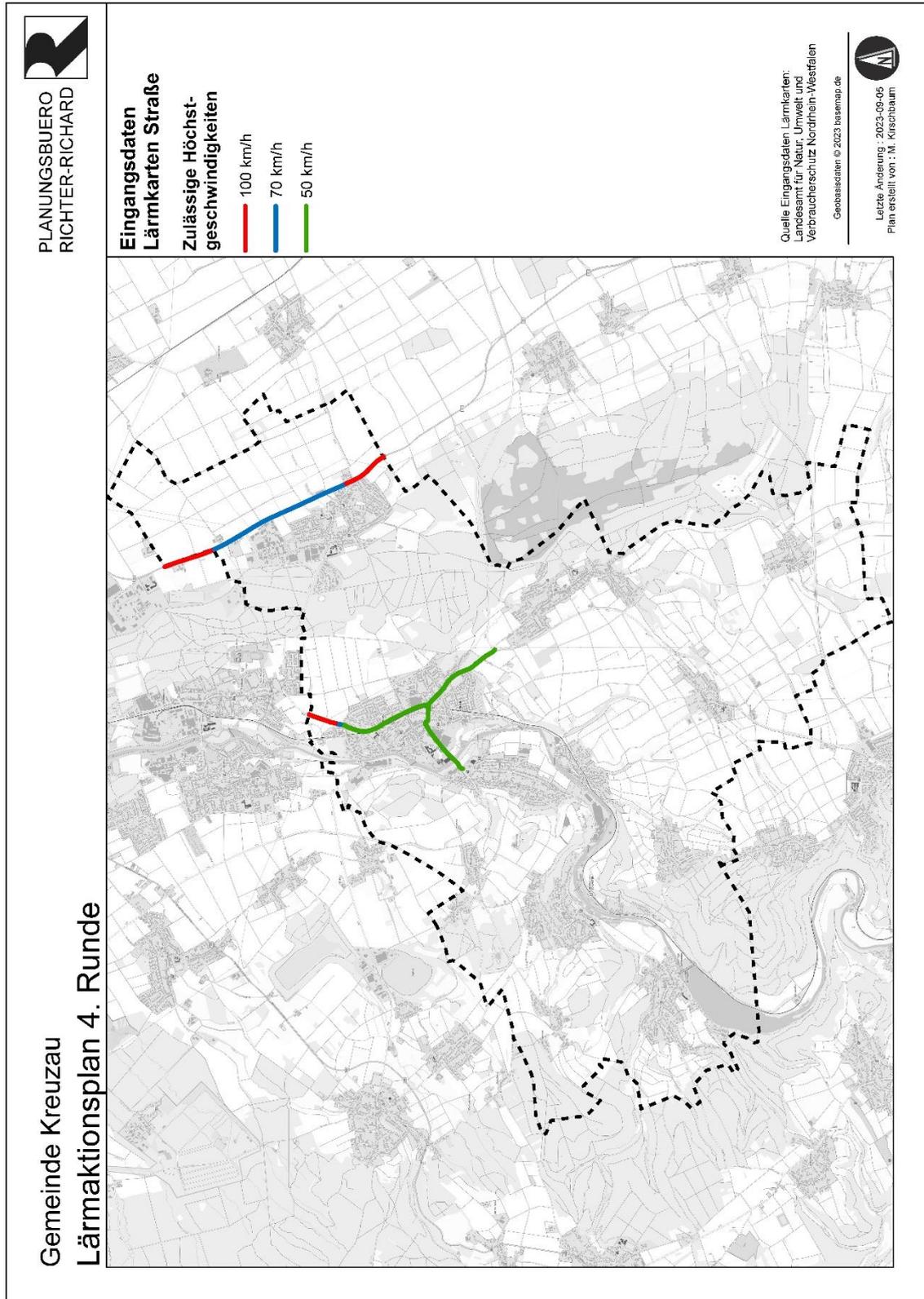
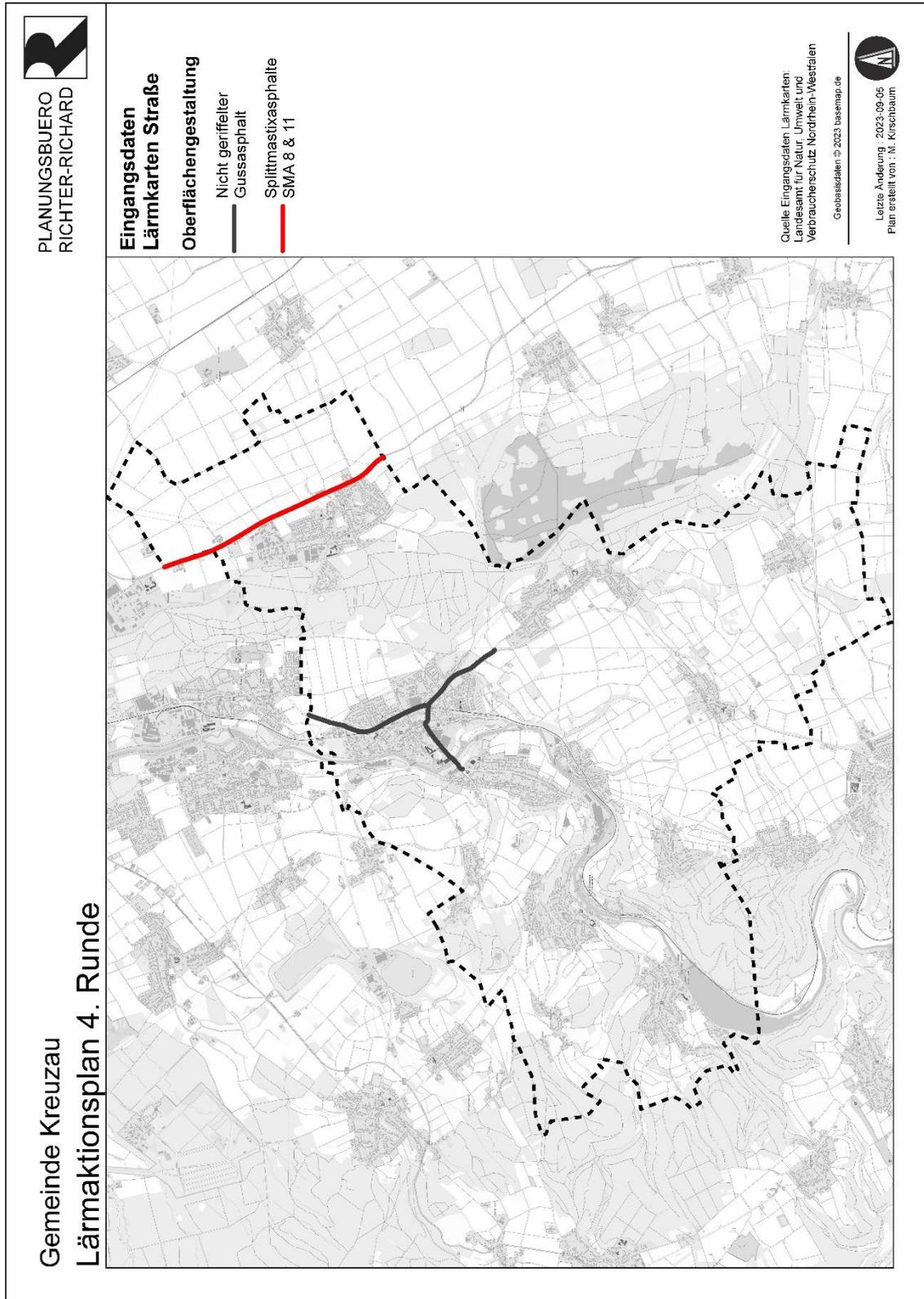


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit



Gemeinde Kreuzau  
Lärmaktionsplan 4. Runde

Abb. 5.3: Eingangswegdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D)

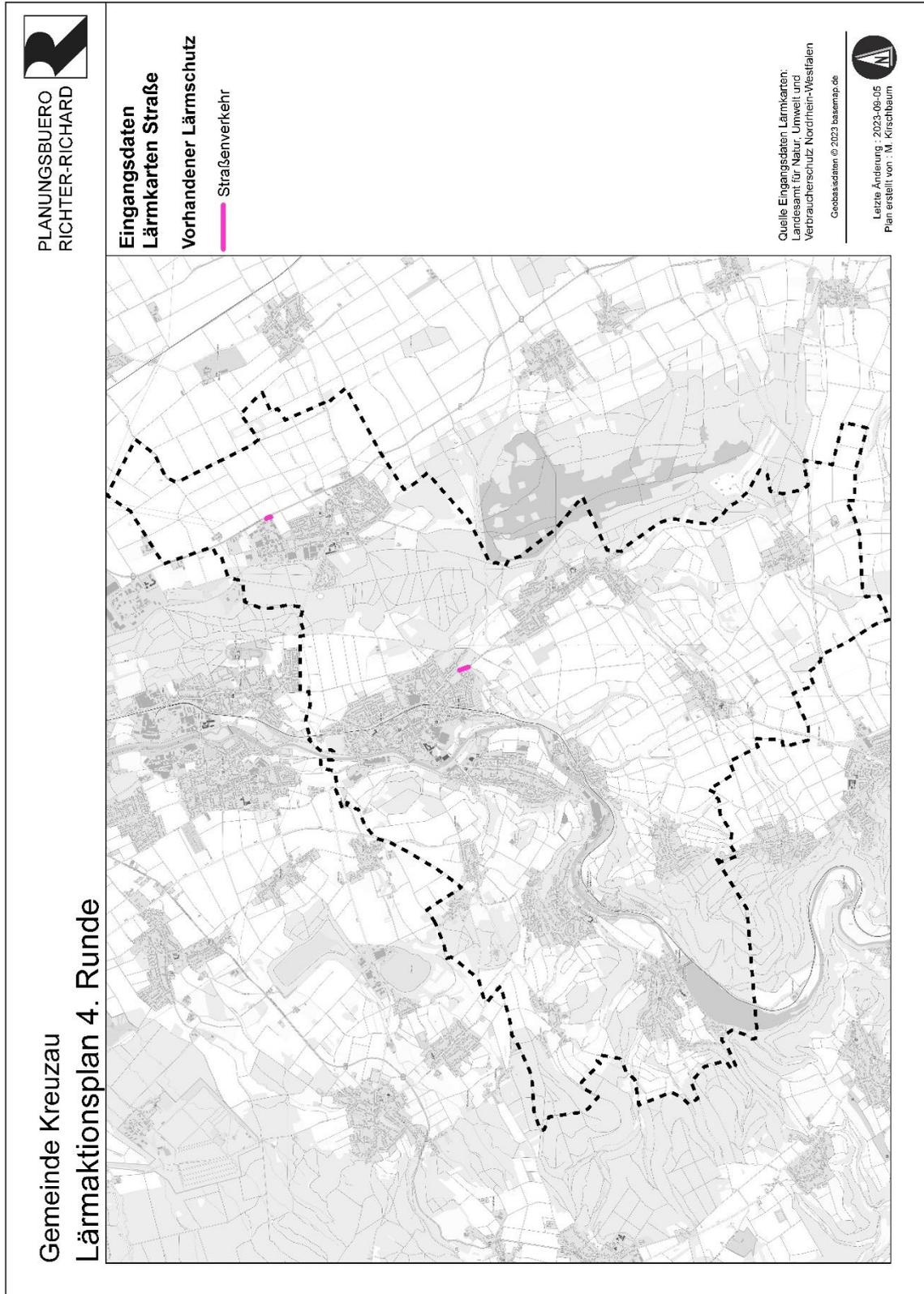


Abb. 5.4: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz

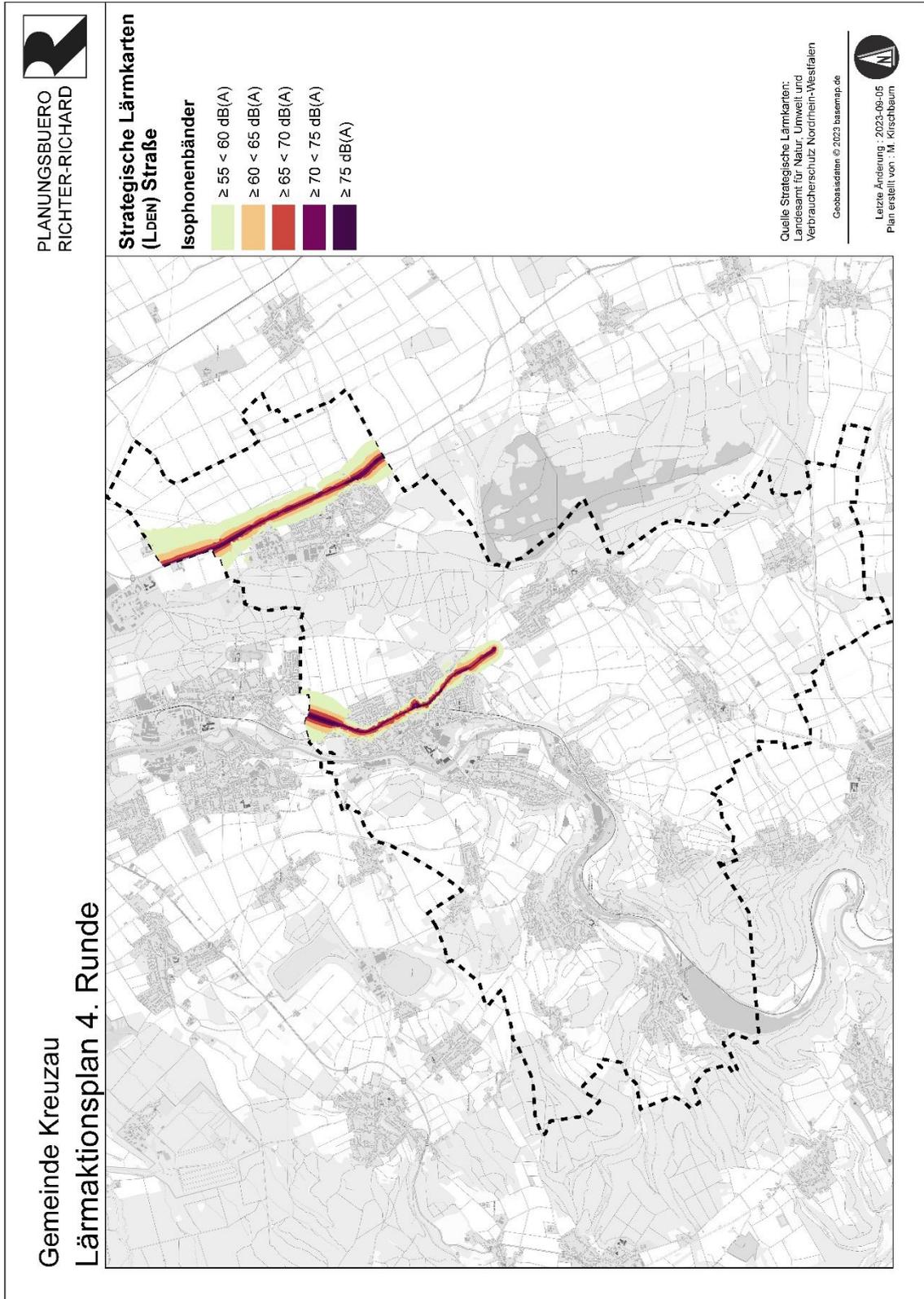


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>den</sub>

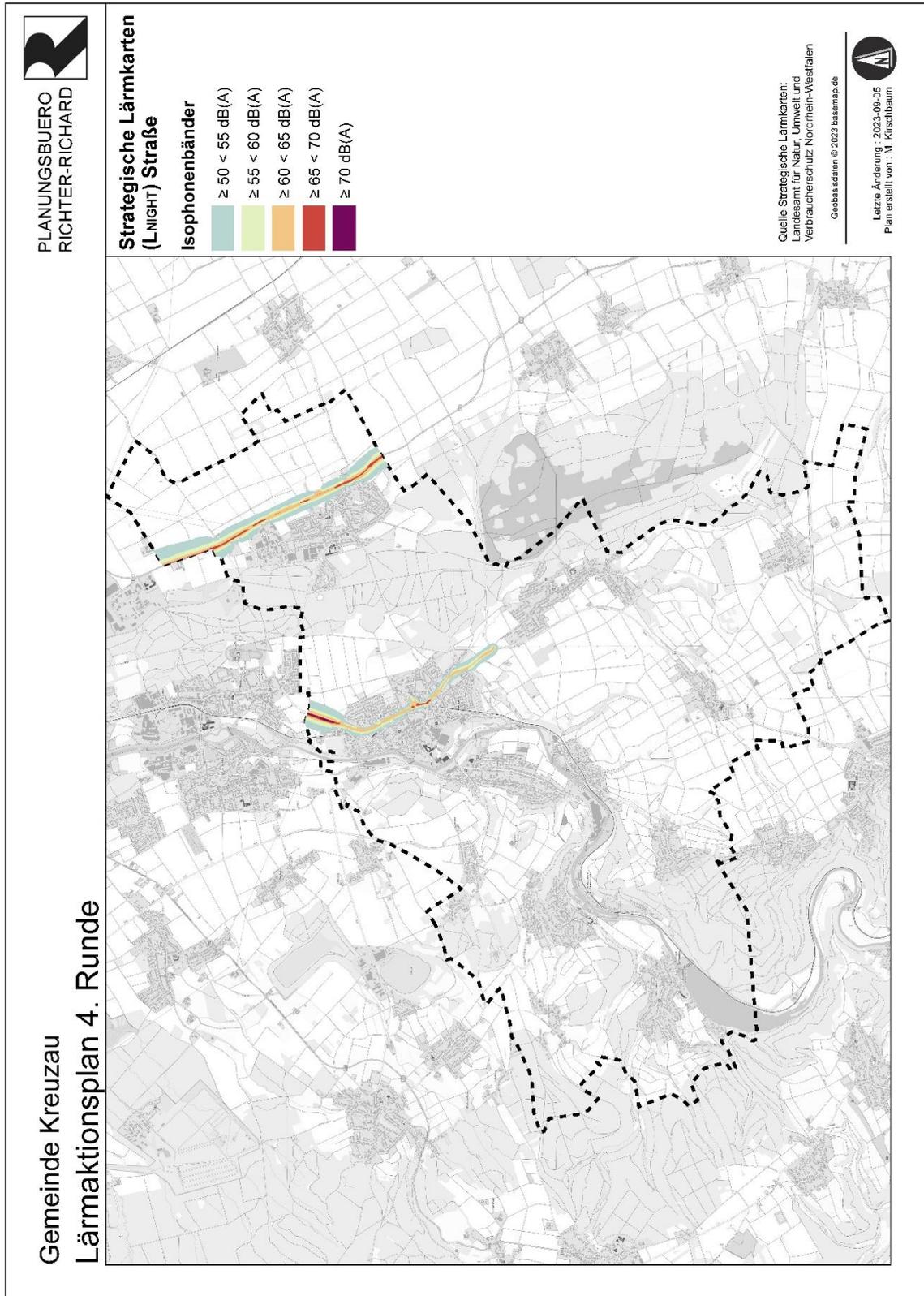


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>NIGHT</sub>



## 5.2 Belastungsachsen

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig größere Ungenauigkeiten auf. Genauer sind Fassadenpegel, die im Rahmen der BEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
  - $L_{den} \geq 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} \geq 60$  dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
  - $L_{den} \geq 65 - < 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} \geq 55 - < 60$  dB(A) als hohe Lärmbelastung,
  - $L_{den} \geq 60 - < 65$  dB(A) und/ oder  $L_{night} \geq 50 - < 55$  dB(A) wegen Nichteinhaltung des Umwelthandlungsziels und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben.

Straßenabschnitte mit Gebäuden, die sehr hohen Pegeln  $L_{den} \geq 70$  dB(A)/  $L_{night} \geq 60$  dB(A) ausgesetzt sind:

- L 249 Dürener Straße, von der Straße Im Kämpchen bis K 39 Hauptstraße,
- L 249 Hauptstraße, K 39 Hauptstraße bis Hauptstraße, Haus Nr. 105,
- K 39 Mühlengasse,
- K 39 Hauptstraße, von Peschstraße bis Dürener Straße.

Straßenabschnitte mit Gebäuden die hohen Pegeln  $L_{den} \geq 65 - < 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} \geq 55 - < 60$  dB(A) ausgesetzt sind:

- L 249 Dürener Straße, Ortseingang Kreuzau Nord bis Straße Im Kämpchen,
- L 249 Hauptstraße, Hauptstraße, Haus Nr. 105 bis Ortsausgang Süd,
- B 56 Stockheimer Landstraße, Straße Am Pfarrgarten bis Höhe Mönchweg, Haus Nr. 1 (Weiler Stockheim),
- K 39 Hauptstraße, Peschstraße bis Mühlengasse.

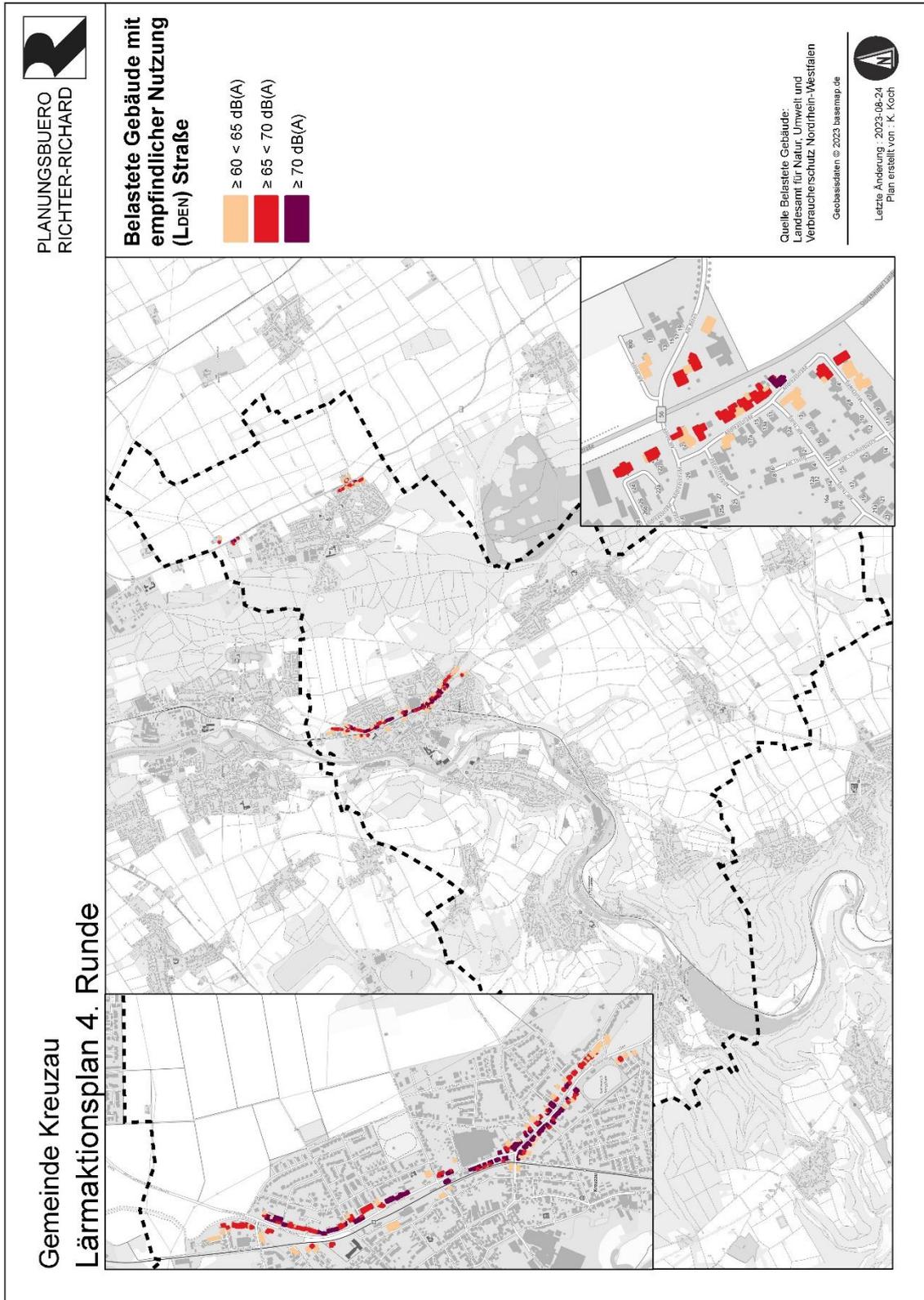


Abb. 5.7: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L<sub>den</sub> ≥ 60 dB(A)

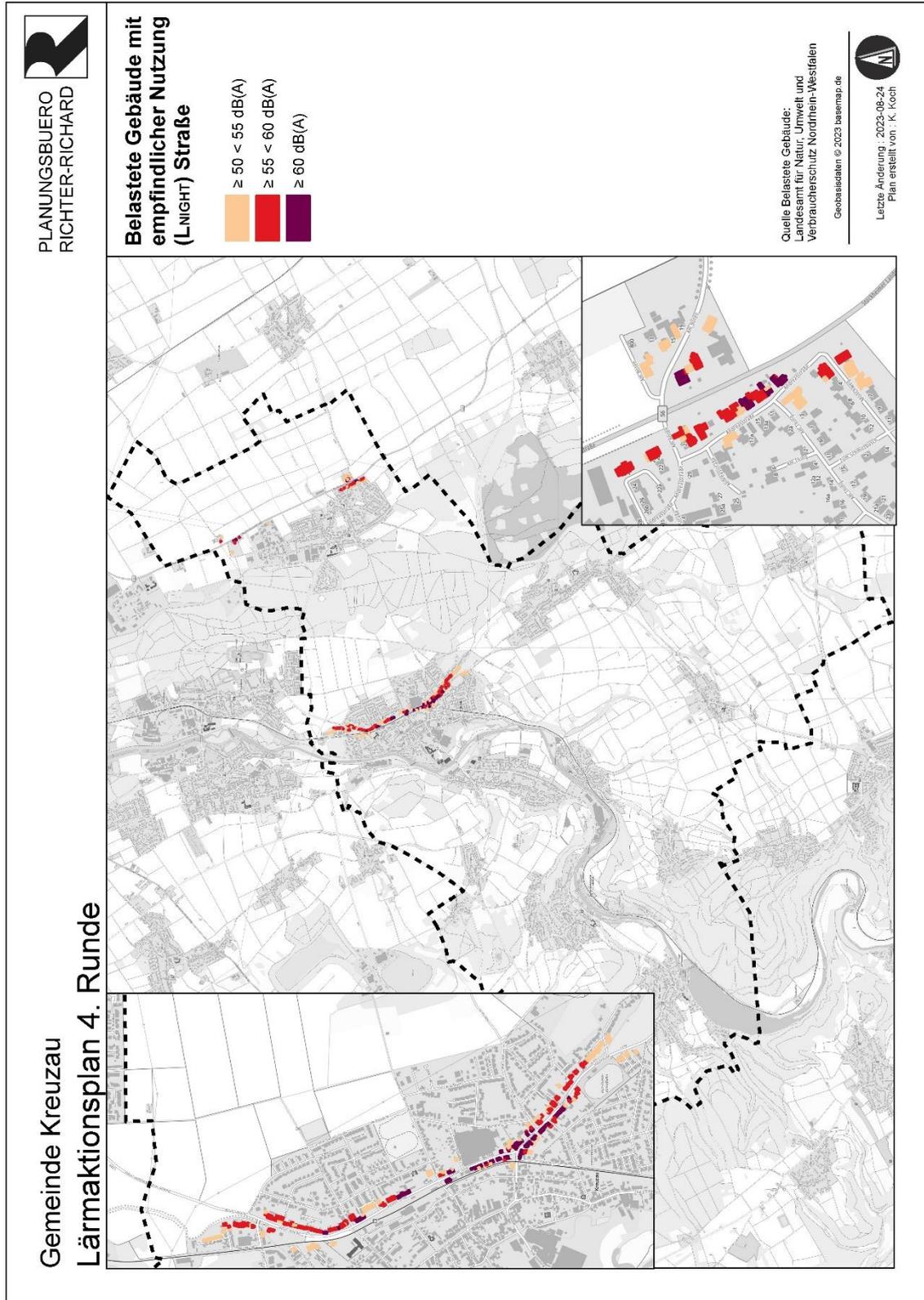


Abb. 5.8: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{night} \geq 50$  dB(A)

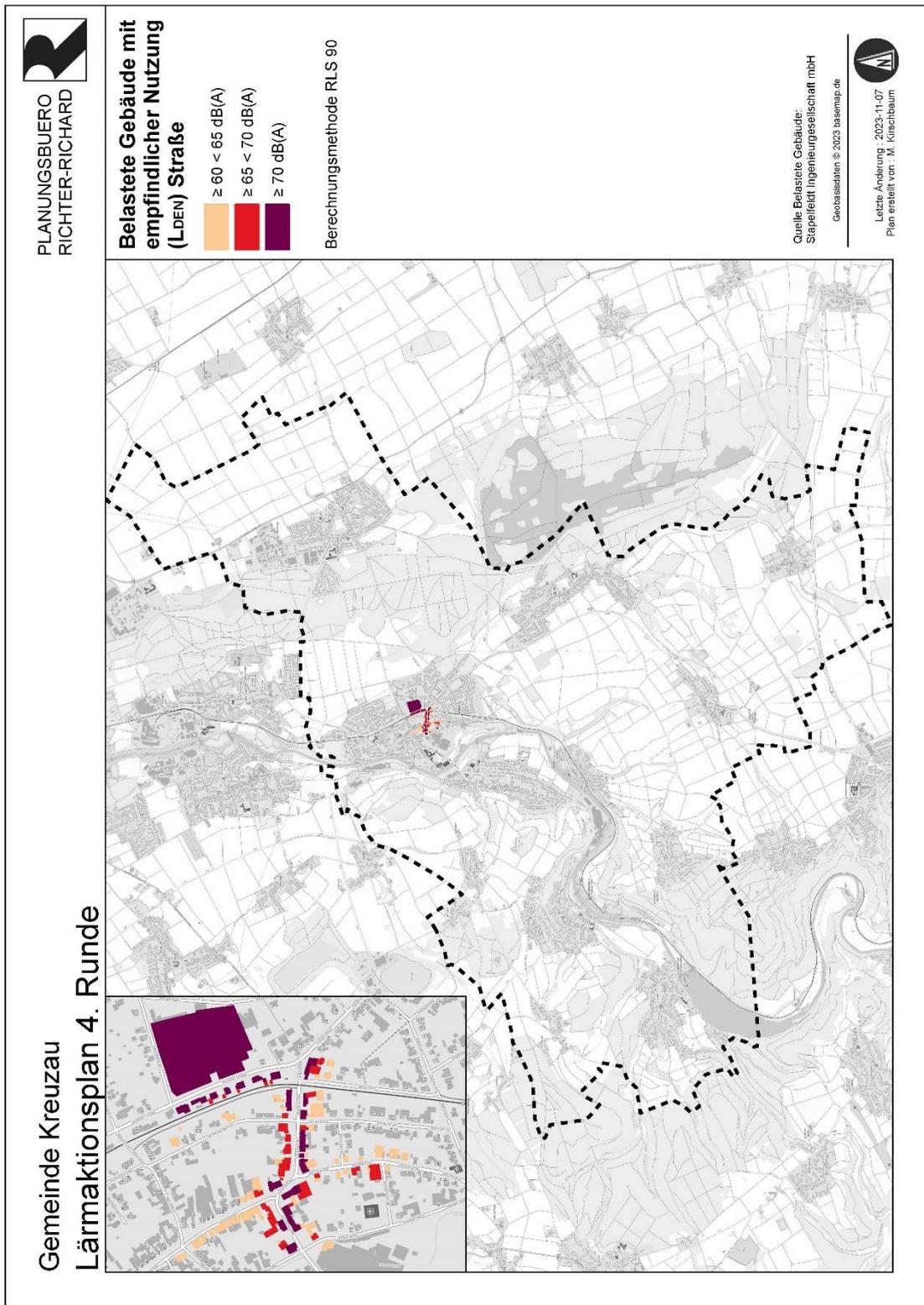


Abb. 5.9: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{den} \geq 60$  dB(A)

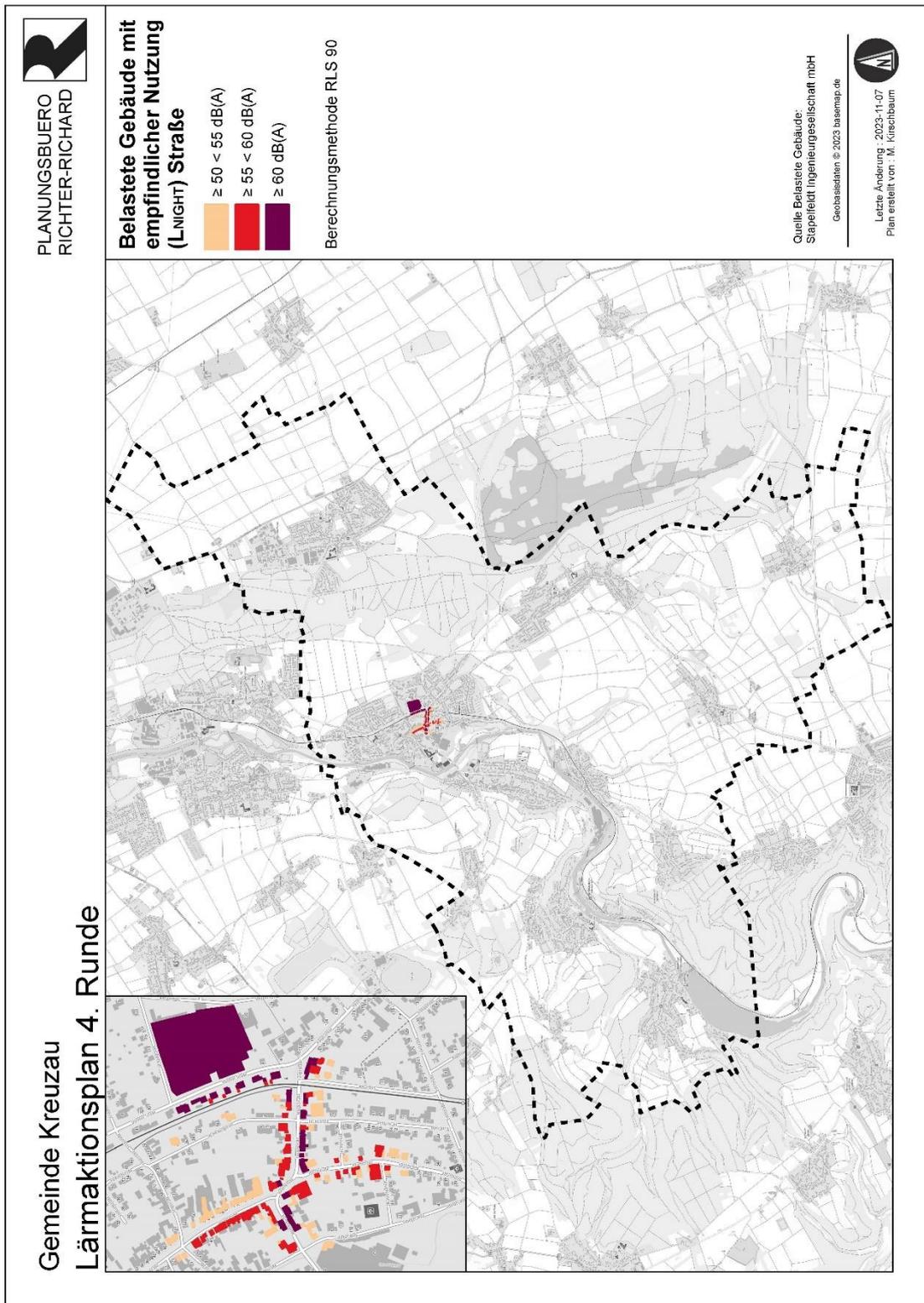


Abb. 5.10: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{\text{night}} \geq 50 \text{ dB(A)}$

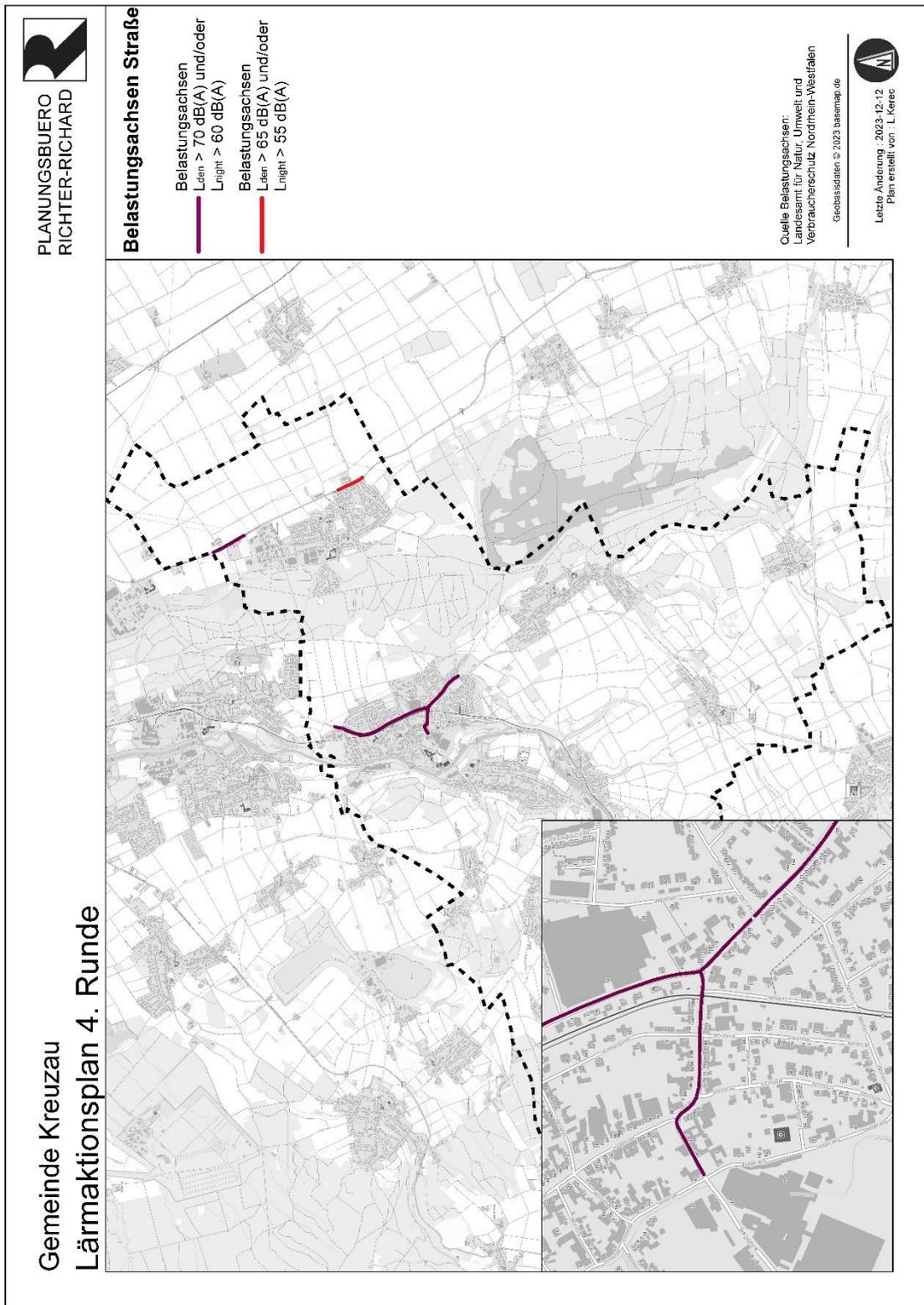


Abb. 5.11: Belastungsachsen Straßenverkehr  $L_{den}/L_{night} \geq 60/50$  dB(A)



## 5.4 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein *"ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein festgesetztes ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Festsetzung ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (z. B. Bauleitplanung, Planfeststellung) von anderen zuständigen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht. Ferner entsteht durch die allgemeine Verkehrszunahme kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument der planerischen Lärmvorsorge.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine weitergehenden Vorgaben zur Definition und Auswahl von ruhigen Gebieten in Lärmaktionsplänen festgelegt. Es liegt bei der für die Aufstellung zuständigen Behörde, für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise auszuwählen.

Es werden nachfolgende Auswahlkriterien zur Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land eingesetzt, die sich an den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)<sup>5</sup> sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes<sup>6</sup> orientieren.

### Akustische Kriterien

In der Praxis werden anzustrebende bzw. möglichst einzuhaltende akustische Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten häufig herangezogen. Die Fachbroschüren geben für ruhige Gebiete auf dem Land einen Pegelbereich von 40 bis 50 dB(A) für den  $L_{DEN}$  vor (der  $L_{night}$  ist hier nicht von Bedeutung). Gemäß der Definition *"keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt"* werden als Anhaltspunkt für potenziell ruhige Gebiete für den  $L_{DEN}$  einzuhaltende Pegel von <45 dB(A) angesetzt. Der Ausschluss von Geräuschen wird gemäß LAI-Hinweisen insofern abgeschwächt, dass durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie von gering belasteten Straßen, Wald- und Wirtschaftswegen zur Erschließung des ländlichen Raumes ausgehende Geräusche eine Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht verhindern.

Die strategischen Lärmkarten reichen allerdings außerhalb der Ballungsräume nicht aus, um die Gebiete zweifelsfrei zu identifizieren. In den Lärmkarten werden zudem erst Werte  $L_{den} > 55$  dB(A) ausgewiesen und die verkehrlichen Lärmquellen (Straße, Schiene) mit verschiedenen Berechnungsverfahren getrennt voneinander kartiert. Sie umfassen daher weder eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen noch aller relevanten Lärmquellen.

Aufgrund dieser unzureichenden Datengrundlage wird ein zur Lärmkartierung alternatives Prüfverfahren angewandt. Dazu werden Abstandslängen zwischen erheblichen Verkehrslärmquellen (Straßen/ Schiene) und den Randbereichen potenzieller ruhiger Gebiete definiert. Kombiniert man die vorgegebenen Mindestgrößen (s. u.) eines ruhigen Gebiets mit den notwendigen Abständen, ist davon auszugehen, dass in der Kernfläche das Niveau des Lärmindex  $L_{DEN}$  auf <40 dB(A) sinkt.

<sup>5</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

<sup>6</sup> Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Dessau 2018

Die Abstandswerte werden auf Basis von Ausweisungen in der DIN 18005 in Verbindung mit empirischen Erfahrungen zu den Ausbreitungsflächen der Isophonenbänder gemäß vorliegender Lärmkartierung eingeschätzt.

Tab. 5.1: Mindestabstände von Straßenlärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrslärmquelle	Ruhiges Gebiet mit $L_{DEN} < 45 \text{ dB(A)}$ im Randbereich
	Abstand von der Achse in m
Autobahn	3.000
Bundesstraße	2.000
Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraße	1.000
Gemeindestraße	500
Schienenstrecke	2.000

## Mindestgröße

Eine Mindestgröße für ruhige Gebiete ist im Sinne einer praktikablen Handhabung und dem Ansatz der flächigen Ruhewahrung sinnvoll. Als Anhaltspunkte wird eine Mindestausdehnung von  $4 \text{ km}^2$  oder etwa  $2,5 \text{ km}$  im Durchmesser bei einer Kreisform vorgeschlagen. Ruhige Gebiete auf dem Land sollten diese Werte in etwa erfüllen, besser deutlich überschreiten, auch um dem erforderlichen großflächigen Charakter dieser Gebiete zu entsprechen. Ferner steigt mit zunehmender Gebietsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Kernzone das strengere akustische Kriterium von  $40 \text{ dB(A)}$  erreicht werden kann. Zur Sicherung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sollte die überwiegende Fläche oder die Mindestgröße eines potenziellen ruhigen Gebietes innerhalb des eigenen Gemeindegebietes liegen. Bei einer gemeindeübergreifenden Ausdehnung von potenziellen ruhigen Gebieten sollte in geeigneten Fällen eine gemeinsame Ausweisung in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden angestrebt werden.

## Flächennutzung und Erholungsfunktion

Die Art der Flächennutzung ist in der Praxis ein häufig verwendetes Auswahlkriterium für ruhige Gebiete auf dem Land. Vor allem Wald-, Grün- und Wasserflächen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Landwirtschaftsflächen werden für ruhige Gebiete in Betracht gezogen. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Ein ruhiges Gebiet soll vom Menschen zur natur-/ landschaftsbezogenen Erholung genutzt werden können. Es dient dem Gesundheitsschutz und bietet Rückzugsmöglichkeiten. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist somit auch die öffentliche Zugänglichkeit.

## Ruhige Gebiete in der Gemeinde Kreuzau

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen Methode gibt es in der Gemeinde Kreuzau keine ruhigen Gebiete auf dem Land.

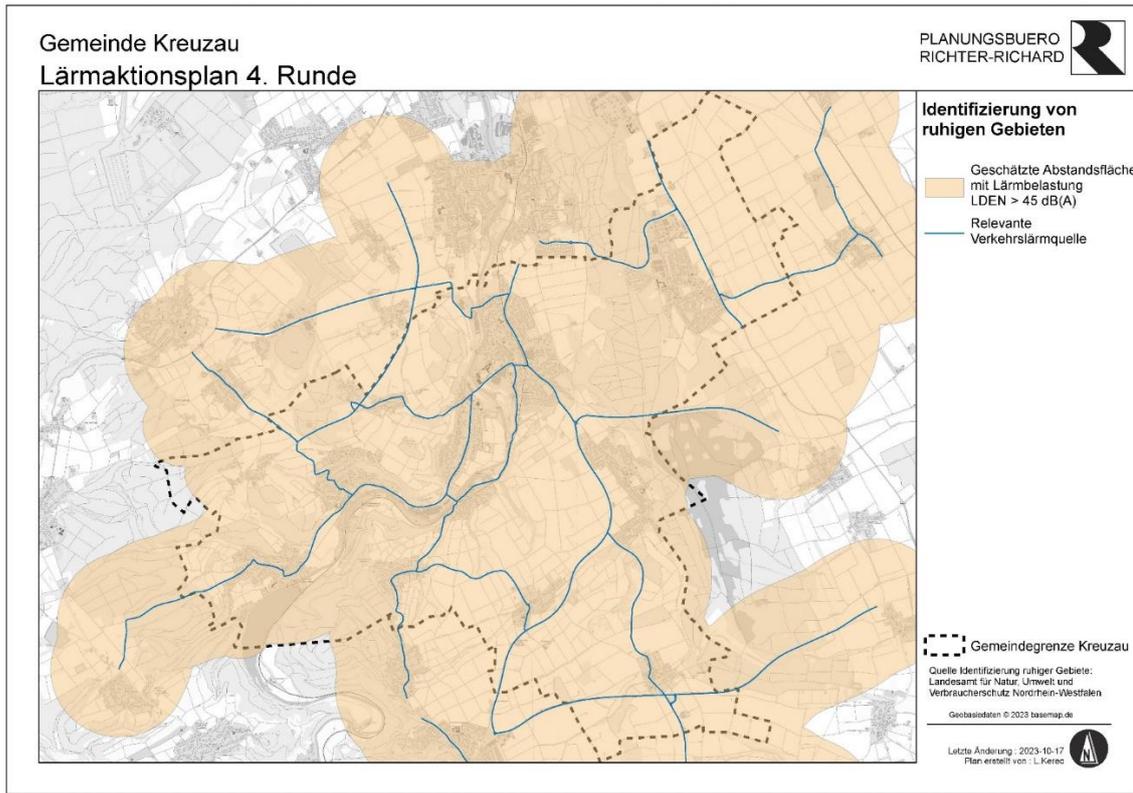


Abb. 5.12: Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land



## 6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet und zur Verfügung gestellt.

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht zu einer Gesamtbetroffenenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

Die nachfolgenden aufgeführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht aufgrund örtlich konkreter Daten. Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen.

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	467	199	239	170	3

L <sub>night</sub> [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	212	246	121	0	0

Ganztags sind 412 Personen von Pegeln ≥65 dB(A) betroffen, davon 173 Personen mit Pegeln ≥70 dB(A). Mit Pegeln ≥75 dB(A) sind drei Personen belastet. Hinzu kommen 199 Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 611 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 367 Personen von Pegeln ≥55 dB(A) betroffen, davon 121 Personen mit Pegeln ≥60 dB(A). Mit Pegeln >65 dB(A) bzw. >70 dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen 212 Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 579 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit etwas geringer als die ganztägigen Werte.

Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	1,9	0,5	0,1

2,5 km<sup>2</sup> sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, davon 0,6 km<sup>2</sup> einem Pegel >65 dB(A). Einem Pegel >75 dB(A) sind 0,1 km<sup>2</sup> ausgesetzt.

Tab. 6.3: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	509	193	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

\* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor



Da keine Stufung  $>60$  vorliegt, kann nicht abgelesen werden, wieviele Wohnungen das UBA-Umwelthandlungsziel  $>60$  überschreiten. 193 Wohnungen sind mit Pegeln über  $65 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$  belastet, keine mit sehr hohen Pegeln  $>75 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$ . Es sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln  $>55 \text{ dB(A)}$  betroffen.



## 7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Gemäß den aktuellen LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist i.d.R. im Sinne einer Mitwirkung eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich. Bei geringer Lärmbetroffenheit einer Gemeinde (z. B. kartierte Gemeinden ohne oder mit nur geringer Anzahl Betroffener) ist der Öffentlichkeit jedoch zumindest Rederecht bei den Beratungen des Lärmaktionsplans in den gemeindlichen Gremien einzuräumen, um den Anforderungen des § 47 Abs. 3 BImSchG zu genügen.

Für die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde am 29. Februar 2024 im Umweltausschuss vorgestellt. Am 23. April 2024 hat der Rat der Gemeinde Kreuzau darüber beschlossen und die Verwaltung beauftragt, das erforderliche Mitwirkungsverfahren durchzuführen und den finalen Lärmaktionsplan der Politik zur Entscheidung vorzulegen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 11. April bis 2. Mai 2024 als öffentliche Auslegung.

Die Offenlage wurde über verschiedene Medien angekündigt (Homepage, Aushänge, Dürener Zeitung). Parallel wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail und über ein Beteiligungsformular gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Die Abwägungsergebnisse zu den Hinweisen aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sind dem Lärmaktionsplan als Anhang I.1 und I.2 beigefügt. Positiv abgewogene Hinweise flossen in den Lärmaktionsplan ein.

Hinweis: Wird nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens ergänzt.



## 8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Gemeinde Kreuzau stellt in der 4. Runde erstmalig einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht auf. Daher konnten bisher keine lärm-mindernden Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen umgesetzt werden.



## 9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwerke einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

### 9.1 Managementansatz zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,



- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
  - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
  - Luftreinhaltung,
  - Klimaschutz/ Klimafolgen,
  - Mobilitätsplanung,
  - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
  - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
  - Stadterneuerung,
  - Straßenunterhaltung,
  - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur die Erfüllung einer Pflichtaufgabe dar.

## 9.2 Strategische Maßnahmen

Gesamtgemeindliche bzw. landkreisweite strategische Planungsansätze in der Verkehrsplanung erhalten gegenüber ausschließlich lokal wirksamen Maßnahmen zunehmende Bedeutung für den Umweltschutz insgesamt und den Lärmschutz im Besonderen. Ein gesamtstädtischer bzw. regionaler Ansatz ist für die Gemeinde Kreuzau von besonderer Bedeutung, da das innerörtliche Straßennetz unverträgliche lokale und regionale Kfz-Verkehrsströme aufnehmen muss.

Typische Maßnahmenansätze bilden eine Förderung des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs, der Lenkung des Lkw-Verkehrs oder ein Parkraummanagement. Zwangsläufig ergibt sich hier ein enger Zusammenhang zwischen Lärmaktionsplan und Mobilitätsplanung. Nicht zu übersehen



ist die enge Verknüpfung mit der Luftreinhaltung (dort, wo nach der geplanten Verschärfung der Grenzwerte erforderlich) und dem Klimaschutz.

Die Gemeinde Kreuzau hat verschiedene Konzepte angestoßen:

- Klimaschutzkonzept,
- Fußverkehrs-Check, durchgeführt im Auftrag des Zukunftsnetzes Mobilität NRW,
- Radverkehrskonzepte auf überregionaler, regionaler und lokaler Ebene,
- Mobilitätskonzept (in Aufstellung).

Der Lärmpegel wird in Kreuzau maßgeblich auch durch den Schwerverkehr bestimmt. In einem lokalen Lkw-Lenkungskonzept, eingebunden in das regionale Straßennetz könnte dazu beitragen, den Lärm auf den Belastungsachsen auf der Emissionsseite zu verringern. Darüber hinaus wären zukünftige Ansiedlungen unter dem Aspekt einer möglichst umweltverträglichen Erreichbarkeit zu prüfen.

## Fußverkehrs-Checks NRW 2020

Der Untersuchungsbereich für den Fußverkehrs-Check konzentriert sich auf den Hauptort. Insbesondere die Hauptstraße als historisches, soziales und kulturelles Zentrum hat den Schwerpunkt des Fußverkehrs-Checks gebildet.

Die Hauptverkehrsstraßen sind stark belastet von Durchgangsverkehr mit einem großen Anteil Schwerlastverkehr, hinzu kommt ein hoher Anteil an Binnenverkehr. Der Fußverkehrs-Check sollte einen Anstoß zur Fußverkehrsförderung geben. Gesucht wurde nach kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Alternativen und Lösungsansätzen. Als Schwerpunktthemen kristallisierten sich die Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, attraktive Fußwegeverbindungen sowie die Schulwegesicherung heraus. Zudem wurden Themen und Maßnahmenempfehlungen aus dem InHK (Integriertes Handlungskonzept Masterplan Zentralort Kreuzau) aufgenommen. Dazu gehörte die Aufwertung der Hauptstraße außerhalb der klassifizierten Straßen.

Die Begehungen ergaben, dass die Dürener Straße nicht nur für den MIV eine bedeutende Verbindung darstellt, sondern auch für den Fuß- und Radverkehr zu den zentralen Achsen zählt. Zum Schutz des Fußverkehrs bedarf die Aufenthaltsqualität der Gehwege im zentralen Ortsgebiet einer Aufwertung. Durch die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr (im Zweirichtungsverkehr) entstehen wiederholt Konflikte mit dem Fußverkehr.

Auf den Belastungsachsen wurde die Sicherheit an zwei Querungsstellen beanstandet:

- Im Knotenpunkt Dürener Straße/ Friedhofstraße wird Nachbesserungsbedarf festgestellt aufgrund von Konflikten des freien Rechtsabbiegers von der Feldstraße in die südliche Dürener Straße, Vorschlag: Vorschlag Vollsignalisierung mit getrennter Ampelphase für den Fußverkehr.
- Unsicherheiten bestehen aufgrund einer Mittelinsel mit zu schmaler Aufstellfläche in der Einmündung K 39 Hauptstraße in die L 249. Deshalb wird eine Prüfung einer Verbreiterung der Mittelinsel unter Berücksichtigung der Befahrbarkeit des Knotenpunkts durch den Schwerverkehr angeregt. Zudem fehlt ein gesicherter Übergang auf der L 249 in dem signalgeregelten Knotenpunkt.

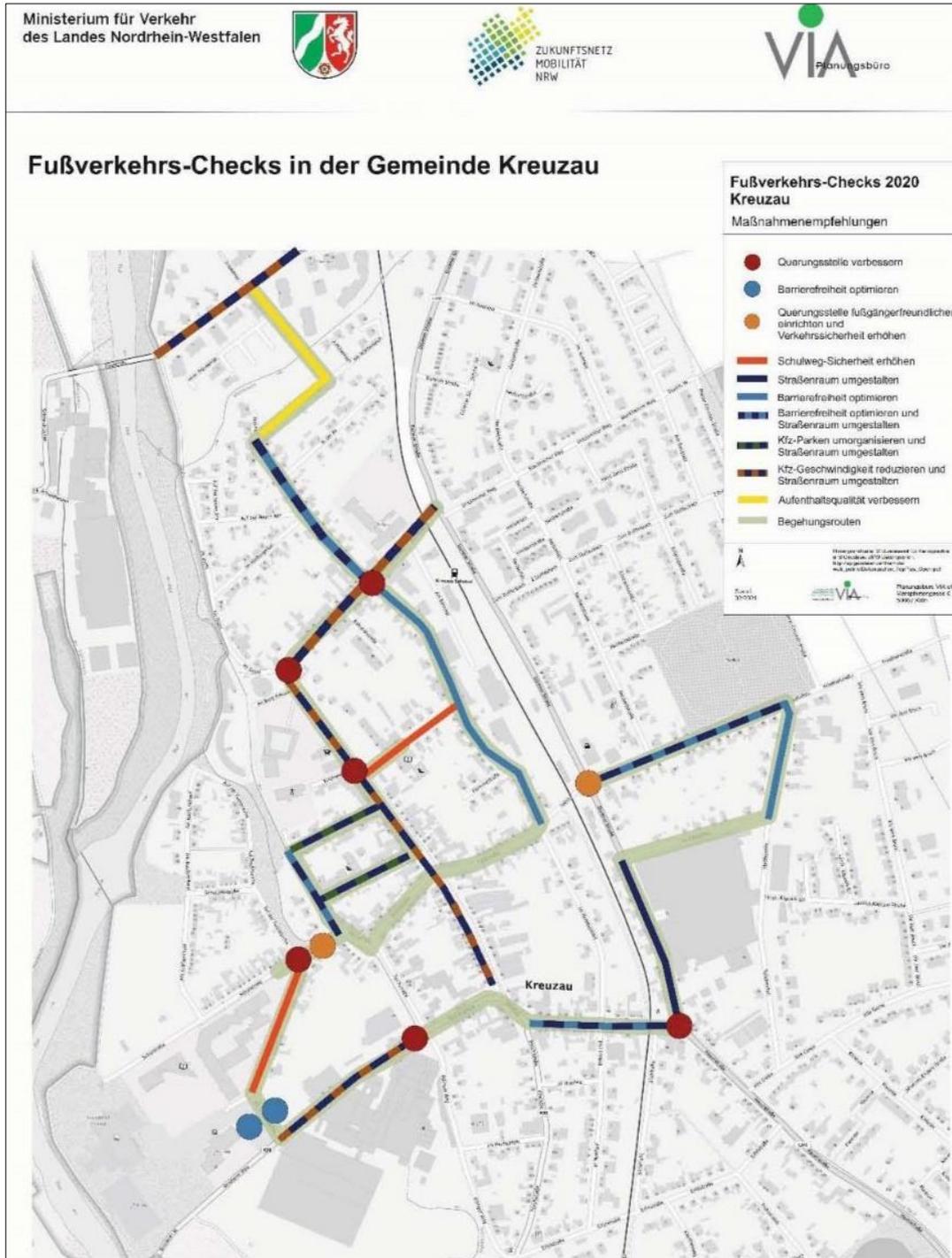


Abb. 9.1: Fußverkehrs-Check, Maßnahmengrundlage [Zukunftsnetz Mobilität NRW]



## Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept der Gemeinde Kreuzau basiert auf dem Radverkehrsnetz NRW und dem Radverkehrsnetz des Kreises Düren. Bereits 2010 wurde das Knotenpunktsystem im Kreis Düren eingeführt. Derzeit lässt der Kreis Düren ein neues Radverkehrskonzept erstellen.

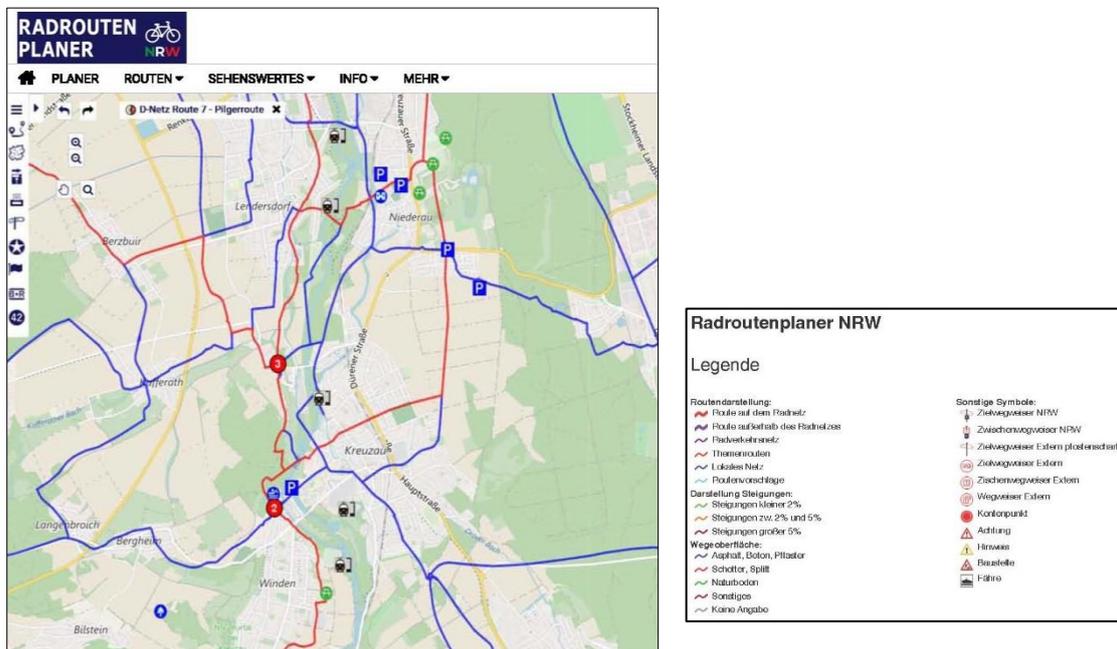


Abb. 9.2: Radroutenplaner NRW, Auszug

Aus dem aktuellen Radverkehrskonzept ist zu entnehmen, dass

- die Radverkehrsführung im Mischverkehr bei Tempo 50 in Kombination mit Durchgangsverkehr nicht als optimal befunden. Das ist zu der DTV der jeweiligen Straßen(-abschnitte) in Bezug zu setzen.
- auf der Hauptstraße (L 249) die Gehwege zu schmal für einen innerörtlichen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sind und aufgrund häufigen Grundstückszufahrten ein Konfliktpotenzial birgt.

## Mobilitätsplan (in Aufstellung, Arbeitsstand November 2023) Bestandsaufnahme, Grundlagensichtung und Raumstrukturanalyse

Der Mobilitätsplan befindet sich derzeit im Stadium der Bestandsaufnahme, Grundlagensicherung und Raumstrukturanalyse. In diese Phase wurde die Bevölkerung der Gemeinde Kreuzau mit einer Online-Umfrage „Meine Mobilität - Meine Zukunft“ (14. Juni bis 20. Juli 2022) mit 15 Fragen in den Aufstellungsprozess einbezogen. Die Auswertung zeigte, dass die zunehmende Motorisierung zwar als störend wahrgenommen wird, aber eine eventuelle Änderung des individuellen Verhaltens mit einer anspruchsvollen Qualitätsverbesserung (wesentliche Taktverdichtung sowie Preissenkungen im ÖPNV und SPNV, vorrangiger Ausbau- und Aufwertung von Fuß-



und Radverkehrsnetzen) verbunden wäre. In einem ersten Bürgerworkshop wurden die in der Online-Umfrage angesprochenen Mängel weiter präzisiert. In einem zweiten Bürgerworkshop (Januar 2023) wurden Arbeitskreise mit verschiedenen Themen gebildet.

Aus den Beteiligungen ergaben sich nachfolgende Bürgerwünsche und Maßnahmen aus der Analyse des Mobilitätsplans mit Bezug auf die Belastungsachsen.

#### Hauptstraße:

- Verringerung des Flächenkonflikts durch alle Verkehrsteilnehmende,
- Trennung von Radverkehr und Fußverkehr aufgrund der hohen Geschwindigkeiten der Radfahrenden,
- deutlichere Orientierung für Fuß- und Radverkehr,
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf  $V_{zul}$  30 km/h.

Die Wünsche beziehen sich zwar vorwiegend auf den nicht klassifizierten Straßenabschnitt der Hauptstraße, aber auch auf die K 39 und die L 249.

#### Dürener Straße:

- Breitere Gehwege, um den Fußverkehr vor dem Schwerverkehr zu schützen,
- Reduzierung der Verkehrsbelastung, des Verkehrslärms und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- Lichtsignalanlage mit Fokus auf den Fußverkehr im Knotenpunkt Dürener Straße/ Friedhofstraße (konkret: Rotphase verkürzen, Grünphase verlängern),
- Anlage einer Querungsanlage im Knotenpunkt Dürener Straße/ Stockheimer Weg.

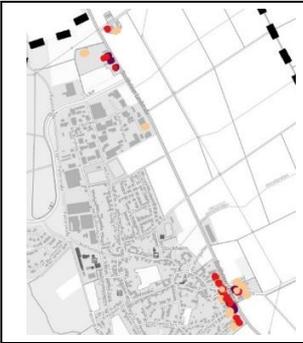
Hinsichtlich des nichtmotorisierten Verkehrs fließen die Maßnahmen des Fußverkehrs-Checks und des Radverkehrskonzepts ein und werden präzisiert weiterverfolgt.



## 9.3 Belastungsachsen Straßenverkehr

### 9.3.1 B 56 Stockheimer Landstraße, An Gut Stepprath bis Mönchweg

Tab. 9.1: Rahmenbedingungen B 56 Stockheimer Landstraße, Straße An Gut Stepprath bis Mönchweg

		B 56 Stockheimer Landstraße						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V <sub>zul</sub> [km/]	Fassadenpegel max. [dB(A)]	
		von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
Straße An Gut Stepprath		L 327	17.418	SMA 8-11	70/100	72,5	63,1	
Südlich Straße Am Pfarrgarten		Am Boten	13.486	SMA 8-11	70	66,1	56,4	
Am Boten		Höhe Mönchweg	9.600	SMA 8-11	70	71,8	62,1	
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Linksabbieger an den Knotenpunkten Straße Am Boten und L 327. Freier Rechtsabbieger von B 56 in L 327 im Knotenpunkt B 56/L 327			Querungsstellen: LSA am Knoten der Straße Am Boten, Fahrbahnbreite 7,60 m			
	Nebenanlagen	Gemeinsamer Geh- und Radweg auf Südwestseite			Breite 2,50 m			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Keine Angaben						
ÖPNV		Bushaltestelle Kreuzau, Stockheim Stepprath			Linien 290/291			
Realnutzung		Mischnutzung			Wohnen, landwirtschaftliche Flächen, Gewerbe			
Baustruktur		Einfamilien-, Mehrfamilienhausbebauung			Bebauung dörflich, unstrukturiert, 1-bis 2-geschossig			

Die außerorts verlaufende Belastungsachse tangiert die Wohnstandorte Gut Stepprath und Stockheim auf der Ostseite. Als Fahrbahndecke der B 56 ist SMA 8/11 eingebaut, der nach RLS 19 bei Geschwindigkeiten >60 km/h eine lärmindernde Wirkung von -1,8 dB(A) bei Pkw und -2 dB(A) bei Lkw besitzt.

### Stepprath

Die B 56 bekommt auf diesem Abschnitt starken Zufluss von der L 327, über die die L 249 an die B 56 angebunden ist. Ein Großteil der Lkw, die durch den Hauptort fahren, sucht über diese Achse den Anschluss nach Norden an das überregionale Straßennetz.

Die Wohngebäude des Weilers Gut Stepprath sind mit 70,9-72,0/62,0-63,1 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub> stark betroffen. Derzeit ist hier in Fahrtrichtung Düren die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, die auf der freien Strecke südlich des Knotenpunkts gilt, nördlich des Knotenpunkts B 56/L 327 im Bereich der Bebauung nicht mehr angeordnet, so dass in Bereich der Wohnbebauung V<sub>zul</sub> 100 gilt.



In Richtung Stockheim ist  $V_{zul}$  70 km/h erst südlich des Wohngebäudes An Gut Stepprath, Haus Nr. 5, gemeinsam mit einem Hinweisschild bezogen auf die LSA im Knotenpunkt Stockheimer Landstraße/ L 327 angeordnet. Die einseitig reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit hat nur einen geringen lärmindernden Charakter, zudem ist das Wohngebäude An Gut Stepprath, Haus Nr. 5, nicht einbezogen.

Die Bushaltestelle Kreuzau Stockheim Stepprath ist in Richtung Düren nicht erschlossen. Nutzer sind gehalten, die Fahrbahn ohne Querungsanlage zu queren, um die Bushaltestelle zu erreichen. Die Bushaltestelle erschließt nicht nur diese Häusergruppe, sondern auch das Gewerbegebiet an der L 327.

## Stockheim

Stockheim entwickelt sich bis auf wenige Gebäude entlang der Straße Am Boten und dem Friedhof westlich der B 56.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist im Weiler auf 70 km/h herabgesetzt. Zwischen Andreasstraße, Haus Nr. 4, und der Einmündung der Straße Am Boten besteht (privater) Lärmschutz durch eine Mauer. Der Lärmschutz wird in der Berechnung der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Dagegen ging die Mauer zum Landwirtschaftsbetrieb als Lärmschutz in die Berechnung ein. Der Straße zugewandt steht angrenzend eine Halle (Stallgebäude), das zugehörige Wohngebäude ist nicht betroffen. Die zur B 56 ausgerichtete Fassade des Nebengebäudes Am Boten, Haus Nr. 2, hat zudem keine Öffnungen zur B 56, der Außenraum ist zur B 56 durch eine Mauer geschützt.

Der Ort wird über den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt B 56 Stockheimer Landstraße/ Am Boten erschlossen. Auf der Westseite wird die Fahrbahn von einem gut ausgebauten überörtlichen Geh- und Radweg begleitet. Im Knotenpunkt wird ein signal geregelter Übergang angeboten. Diese Querungsstelle deckt den Querungsbedarf ab.

Eine weitere potenzielle Querungsstelle am Bubenheimer Weg ist nicht erfasst. Der Bubenheimer Weg stellt für den nichtmotorisierten Verkehr einen Teilabschnitt eines abseits der Hauptverkehrsstraße geführten Verbindung zur Wasserburgenroute (Radroute) sowie zwischen den umliegenden Wohnstandorten westlich der B 56 und Anlaufpunkten östlich der B 56, wie verschiedenen Hofläden oder das Bubenheimer Spieleland dar.

### Maßnahmenvorschläge

- Stepprath – Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen der Einmündung der Straße An Gut Stepprath und der Einmündung L 327 auf etwa 230 m Länge beidseitig auf 50 km/h (ca. -2,4 dB(A)) zur Sicherung der Bushaltestelle bzw. der Querungsstelle.
- Stepprath – Überholverbot für Kfz aller Art, um den Kfz-Verkehr stärker zu binden.
- Stepprath – Querungsanlage im Bushaltestellenbereich zur Erschließung der Bushaltestelle Richtung Düren.



- Stockheim – Querungsanlage Höhe Bubenheimer Weg.
- Stockheim – Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen südlichem Bebauungsanfang und Knotenpunkt Stockheimer Straße/ Straße Am Boten von 70 auf 50 km/h.
- Stockheim – Bau einer Mittelinsel/ eines Tropfens im Bereich der ehemaligen Einmündung Andreasstraße zu Beginn der Bebauung zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs.

## Erläuterungen

Da bereits Maßnahmen mit lärminderndem Charakter ergriffen wurden (Fahrbahnoberfläche, Geschwindigkeitsreduzierung), bestehen nur noch wenige Ansatzpunkte für eine weitergehende Lärminderung. Die Fassadenpegel in Steprath können jedoch auch bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h nicht unter 70/60 dB(A)  $L_{\text{den}}/L_{\text{night}}$  gedrückt werden. Den Eigentümern wird deshalb empfohlen, soweit nicht bereits erfolgt, bei Straßen.NRW Fördermittel für passiven Lärmschutz zu beantragen (siehe auch Kap. 11.3).

Ein Teil der Grundstücke in Stockheim haben zur Belastungsachse Zäune, teils mit Sichtschutz, oder hohe Hecken. Beides trägt nicht wesentlich zum Lärmschutz bei. Da die Fassadenpegel teilweise auch weiterhin hoch ( $\geq 68/69$  dB(A)  $L_{\text{den}}/L_{\text{night}}$ ) bleiben werden sollte auch hier Lärmschutz beantragt werden. Zusätzlich wird zum Schutz der Freiflächen (Gärten) zu privatem Lärmschutz in Form von Mauern geraten.

Die Linienführung der B 56 verläuft im Bereich des südlichen Bebauungsanfangs von Stockheim im Bogen. Da die LSA im Knotenpunkt Am Boten von dort nicht einsehbar ist, wird diese bereits an diesem Standort angekündigt. Flankierend sollte die Strecke zwischen Bebauungsanfang und dem Knotenpunkt durch eine bauliche Maßnahme (Mittelinsel, Tropfen) geschützt und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h geprüft werden.

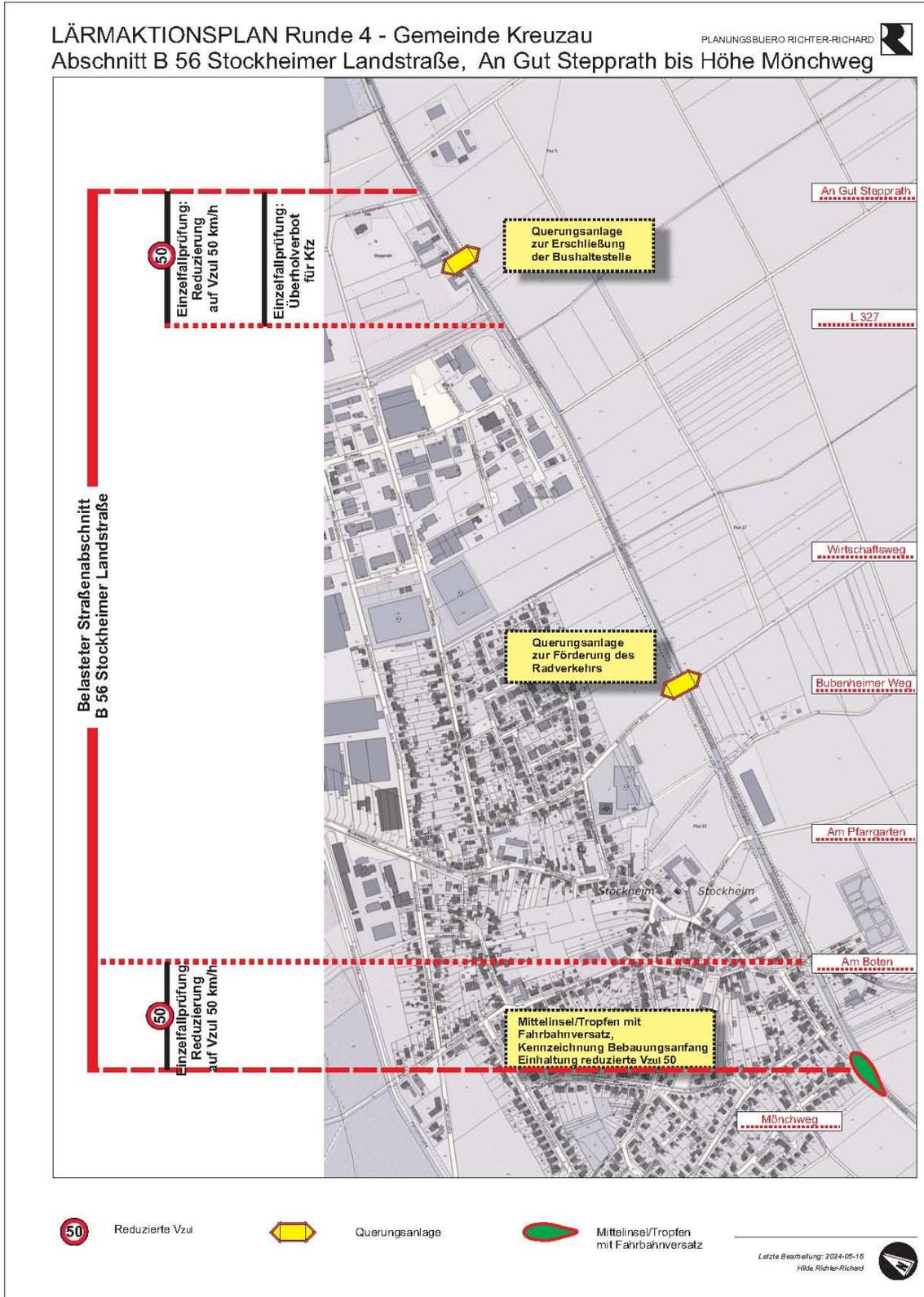


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht B 56 Stockheimer Landstraße, Straße An Gut Steprath bis Mönchweg



### 9.3.2 Achse L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße (OD Kreuzau)

Tab. 9.2: Rahmenbedingungen Achse L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße (OD Kreuzau)

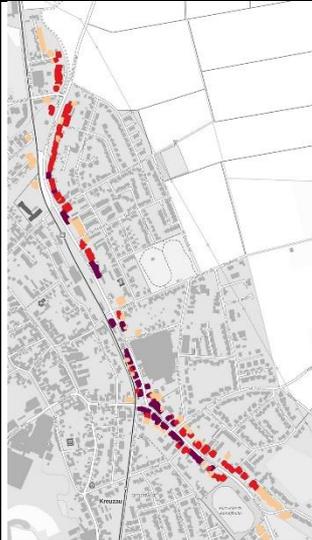
		Achse L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße OD Kreuzau						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
		Ortseingang Nord (Höhe Nordstraße)	Straße Friedenau	14.072	Nichtgeriffelter Gußasphalt (Referenzwert)	50	69,7	60,0
		Straße Friedenau	Bahnhofstraße	8.220		50	75,0	63,8
		Bahnhofstraße	Knoten Dürener Straße/ Hauptstraße	8.220		50	75,9	64,6
		Knoten Dürener Straße/ Hauptstraße	Eifelstraße	8.220		50	77,0	65,5
		Eifelstraße	Lohberg	8.220		50	74,5	63,4
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifige Fahrbahn + Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen am Knoten Peter-Schlack-Straße, Straße Friedenau, Bahnhofstraße, K 39 Hauptstraße. Fahrbahnbreite L 249 Dürener Straße - Hauptstraße 7,10 m breit.			Querungsstellen: Knoten Peter-Schlack-Straße Bedarfs-LSA/ Mittelinsel Knoten Bahnhofstraße Bedarfs-LSA/ Mittelinsel) Knoten Feldstraße Bedarfs-LSA Knoten K 39 Hauptstraße LSA nördlich Eifelstraße Mittelinsel mit Querungssicherung nördlich Niederdrove Mittelinsel mit Querungssicherung			
	Nebenanlagen	Südwestseite: Ortseingang Nord – P.-Schlack-Straße gemeinsamer Geh- und Radweg, anschließend Radverkehrsführung im Mischverkehr, Gehweg in Kombination mit Freigabe für Radfahrende Nordsüdseite: Radverkehrsführung im Mischverkehr, Gehweg in Kombination mit Freigabe für Radfahrende						
Auffällige Unfälle		Unfall mit Fahrrad- und Lkw-Beteiligung Einmündung Friedenau						
ÖPNV		Bushaltestelle Schneidhausen Bushaltestelle Stadion			Linien 210, 211, 221, 292 Linien 210, 211			
Realnutzung		Wohnen, Bahnflächen, Industrie, Gewerbe, Tankstelle			Parkplätze, Sportflächen, land- und forstwirtschaftliche Flächen, Drover Bach			
Baustruktur		Ein- und Mehrfamilienhausbebauung			Wohnbebauung 1- bis 3-geschossig, offen, uneinheitliche Baustruktur, gewerbliche Bebauung ohne Aufnahme des Umfeldes			



Abb. 9.4: L 249 Hauptstraße

Die L 249 quert den Hauptort von Norden nach Süden östlich der Bahnstrecke der Ruhrtalbahn. Die L 249 Dürener Straße führt von Norden kommend parallel zur Schienenstrecke bis zur K 39 Hauptstraße, macht hier einen Knick nach Südosten in Richtung Drove und führt als L 249 Hauptstraße weiter bis zum südlichen Ortsausgang und weiter bis nach Nideggen. Der Straßenraum ist übersichtlich, was zum Ausfahren der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führen kann. Besonders anfällig dafür erscheint der Abschnitt Dürener Straße mit seinem weit offenem Straßenraum.

Die Anbindung an die B 399 und B 56 ist nur über das kleinteilige Erschließungsnetz der Region möglich. Der Anschluss an die A 4 ist über die Achse L 249 – L 327 – B 56 gegeben. Die suboptimale Anbindung an das leistungsfähige überregionale Straßennetz führt zu einer Überlastung der L 249. Für den Lärmschutzaspekten stellt der Güterverkehr das größte Problem dar, da die L 249 für die Gewebe- und Industriebetriebe die Haupteerschließungsachse darstellt. Insbesondere die Papierverarbeitenden Betriebe, drei liegen im Hauptort Kreuzau, einer davon unmittelbar an der Belastungsachse, sowie ein Betrieb in Üdingen belasten die L 249 und die K 39 in der Ortsdurchfahrt Kreuzau.

Hochgradig von Lärm betroffen ist fast die gesamte Belastungsachse. Da ohne Lkw-Führungskonzept, das einerseits zur Entlastung beiträgt und andererseits die Erschließung der Industriegebiete sicherstellt, kaum Chancen bestehen, den Güterverkehr über andere Straßen mit dem überregionalen Straßennetz zu verbinden, sollten auf den belasteten Streckenabschnitten zumindest kurzfristige bzw. temporäre Lösungen gefunden werden.

### Fuß- und Radverkehr

Die Beurteilung der Radverkehrsführung unterliegt der RAS 06 und ERA. Die Vorauswahl von geeigneten Führungsformen ergibt, dass diese bei etwa 1.200 Kfz/Std. und einer  $V_{zul}$  von 50 km/h im Graubereich zwischen den Belastungsbereichen II und III, mit Tendenz zum Belastungsbereich III liegen, so dass eine getrennte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr vorzuziehen ist.

Die praktizierte Regelung einer Führung im Mischverkehr in Kombination mit Freigabe der Gehwege ist damit keine geeignete Führungsform. Bei einer Begehung wurde denn auch beobachtet, dass die vorhandene Radverkehrsführung nicht befolgt wird und die Gehwege als gemeinsame Geh- und Radwege genutzt werden. Die Fortbewegung im Mischverkehr wird von den Radfahrenden unter Sicherheitsaspekten vermieden.



Abb. 9.5: Dürener Straße mit Gehweg, Radfahrende frei, intensive Nutzung als Radweg im Zweirichtungsverkehr



Abb. 9.6: Freie Querung der Dürener Straße in Verlängerung des Durchgangs zum Bahnhof

Dem Radroutenplaner NRW ist zu entnehmen, dass die Belastungsachse von Norden kommend bis Bahnhofstraße, sowie von K 39 Hauptstraße bis zum Kreisverkehr in das lokale Streckennetz eingebunden ist. Was fehlt, ist eine kurze Wegeverbindung zum Bahnhof.

Südlich der Straße Duffesbach gelegen erschließt eine Fuß-/Radwegverbindung den Bahnhof Kreuzau (RB 21) zwischen Dürener Straße und der Straße Am Bahnhof. Der Durchlass wird häufig frequentiert, da der Supermarkt an der Straße Am Bahnhof auch der Nahversorger für das Wohngebiet nordwestlich der Dürener Straße bildet und sich dort eine Bushaltestelle befindet.



Eine Querungssicherung in Verlängerung oder in unmittelbarer Nähe fehlt. Aus dieser Konstellation ergibt sich eine ständige Gefahrenquelle, da der Fuß- und Radverkehr ungeschützt die Dürener Straße queren muss.

### Maßnahmenvorschläge

- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend der RLS-19 auf der Belastungsachse ( $\geq 2,0$  dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30/40 km/h von Straße Friedenau bis Straße Niederdrove (-2,4 dB(A)):
  - Aufhebung nach Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zwischen Straße Friedenau und Feldstraße.
  - Beibehaltung  $V_{zul} \leq 40$  km/h zwischen Feldstraße und Niederdrove aufgrund der Radwegführung (siehe unten).Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot  $\geq 3,5$  t oder  $\geq 7,5$  t von 22-6 h auf der Belastungsachse, ggf. flankierende Maßnahmen, sofern nicht bereits vorhanden, in den einmündenden Straßen K 29 und K 39, Bahnhofstraße, Feldstraße und Eifelstraße (ca. 1,7 dB(A)), Absprache mit betroffenen Betrieben erforderlich. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Ausbau einer Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenk am nördlichen Ortseingang. Zuständig: Straßen.NRW, Gemeinde Kreuzau.

#### Radverkehrsführung:

- Ortseingang Nord bis Hauptstraße – Ausweisung des einseitigen Gehwegs als gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr statt als Gehweg in Kombination mit Freigabe für Radfahrende. Sofern der notwendige Grunderwerb getätigt werden kann, sollte damit eine Verbreiterung des Gehwegs auf der Südwestseite zwischen Ortseingang Nord und Feldstraße auf  $\geq 3,00$  m verbunden sein. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde, Kreis Düren.

#### Radverkehrsführung

- K 39 bis Ortsausgang Süd – Einzelfallprüfung: Auf der L 249 Hauptstraße zwischen K 39 und der Straße Niederdrove Anlage von Schutzstreifen, mindestens aber einem Schutzstreifen auf der Nordostseite. Erforderlich nach ERA ist die Reduzierung  $V_{zul}$  auf  $\leq 40$  km/h (siehe oben). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

#### Fuß- und Radverkehrsführung

- Querungsstelle in Verlängerung des Durchlasses vom Bahnhof über die Dürener Straße. Hierzu Verkürzung der gegenüberliegenden Parkbucht. Geeignet wäre eine Anforderungs-LSA, Freigabe mit den signalgeregelten Knotenpunkten. Zuständig: Straßen.NRW, Gemeinde Kreuzau.



- Verbreiterung der Mittelinsel im Einmündungsbereich der K 39 in die L 249 aufgrund der zu schmalen Aufstellfläche der Querungssicherung. Die Maßnahme zieht unter Umständen einer Änderung der Parameter im Einmündungsbereich nach sich. **Zuständig: Kreis Düren.**

## Erläuterungen

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend den Angaben in der RLS-19 durch Einbau von

- SMA 8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton  $\leq$  AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Je höher der Lkw-Anteil, desto höher ist dessen Einfluss. Ausgegangen wird von einer Lärminderung  $\geq 2$  dB(A). Solange keine lärmindernde Asphaltdeckschicht eingebaut wird, kann durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eine Minderung der Fassadenpegel um 2,4 dB(A) erreicht werden.

Durch eine nächtliche Reduzierung des Lkw-Verkehrs wird eine weitere Lärminderung von etwa 1,7 dB(A) erzielt. Diese Maßnahme hat einen besonders hohen Effekt, auch wenn die Anzahl der Lkw nachts deutlich niedriger als tagsüber liegt, da außerhalb der Berechnung der Lärmkarten Spitzengeräusche der Fahrzeuge gedämpft werden.

Insgesamt kann also eine Lärminderung von

- 2,4 dB(A) tagsüber und
- 4 dB(A) nachts

ausgegangen werden.

Unabhängig wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens 40 km/h auf der L 249 Hauptstraße erforderlich sein, um den Radverkehr regelkonform zu führen. Da die Fahrbahn zwischen 7,00 und 7,10 m breit ist, ergibt sich die Maßnahme aus der Vorauswahl gemäß ERA.

Die vorgeschlagenen Querungsstellen decken besonders empfindliche Standorte ab. Dabei finden die Belange des Fuß- und Radverkehrs aus dem Fußgänger-Check und dem Radverkehrskonzept Beachtung.

Die Gehwege sind auf der L 294 Hauptstraße durchlaufend für Radfahrende freigegeben. Diese Ausweisung bleibt bei der Anlage von Schutzstreifen bestehen.

Den Stand der Technik bilden unter anderem die eingeführten Richtlinien und Planungsempfehlungen RAS 06, ERA und EFA. Das Land NRW hat 2012 ergänzend den "Leitfaden 2012 – Barrierefreiheit im Straßenraum" herausgegeben in dem konkrete Musterlösungen aufgezeigt werden. Im Mai 2021 wurde von der AGFS mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehr des



Landes NRW die Broschüre "Querungsstellen für Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr" mit regelkonformen Lösungen herausgegeben.

Der weite nördliche Ortseingang Dürener Straße wird durch eine große Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenk eingeengt. Im Süden sollte gleichfalls eine Querungssicherung Höhe Niederdrove als Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenk ausgebaut werden.

Mit den Maßnahmen kann die Mehrzahl der Gebäude nicht vollständig entlastet werden. Viele Gebäude haben bereits Schallschutzfenster eingebaut. Eigentümern wird, sofern nicht bereits geschehen, die Beantragung einer Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen bei Straßen.NRW empfohlen. Die Abwicklung ist dem Portal von Straßen.NRW zu entnehmen (siehe auch Kap. 11.3).

An wenigen Gebäuden sind Balkone oder Loggien zur Belastungsachse ausgerichtet, die z. B. durch (Teil-)Verglasungen als Lärmschutz dienen können. Latten, Wellblechzäune oder Hecken bieten nur einen sehr geringen Lärmschutz.

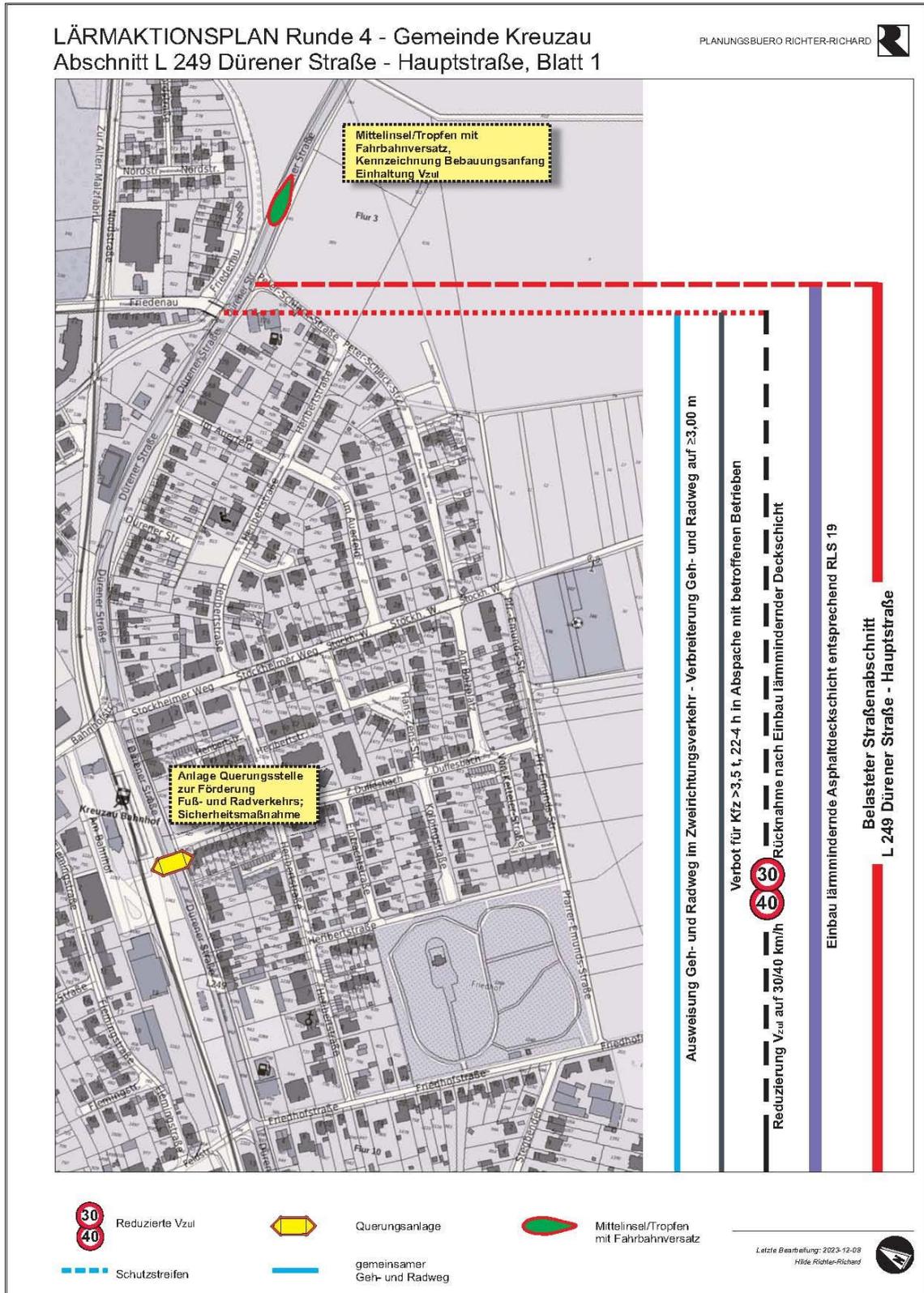


Abb. 9.7: Maßnahmenübersicht L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße auf der OD Kreuzau, Blatt 1

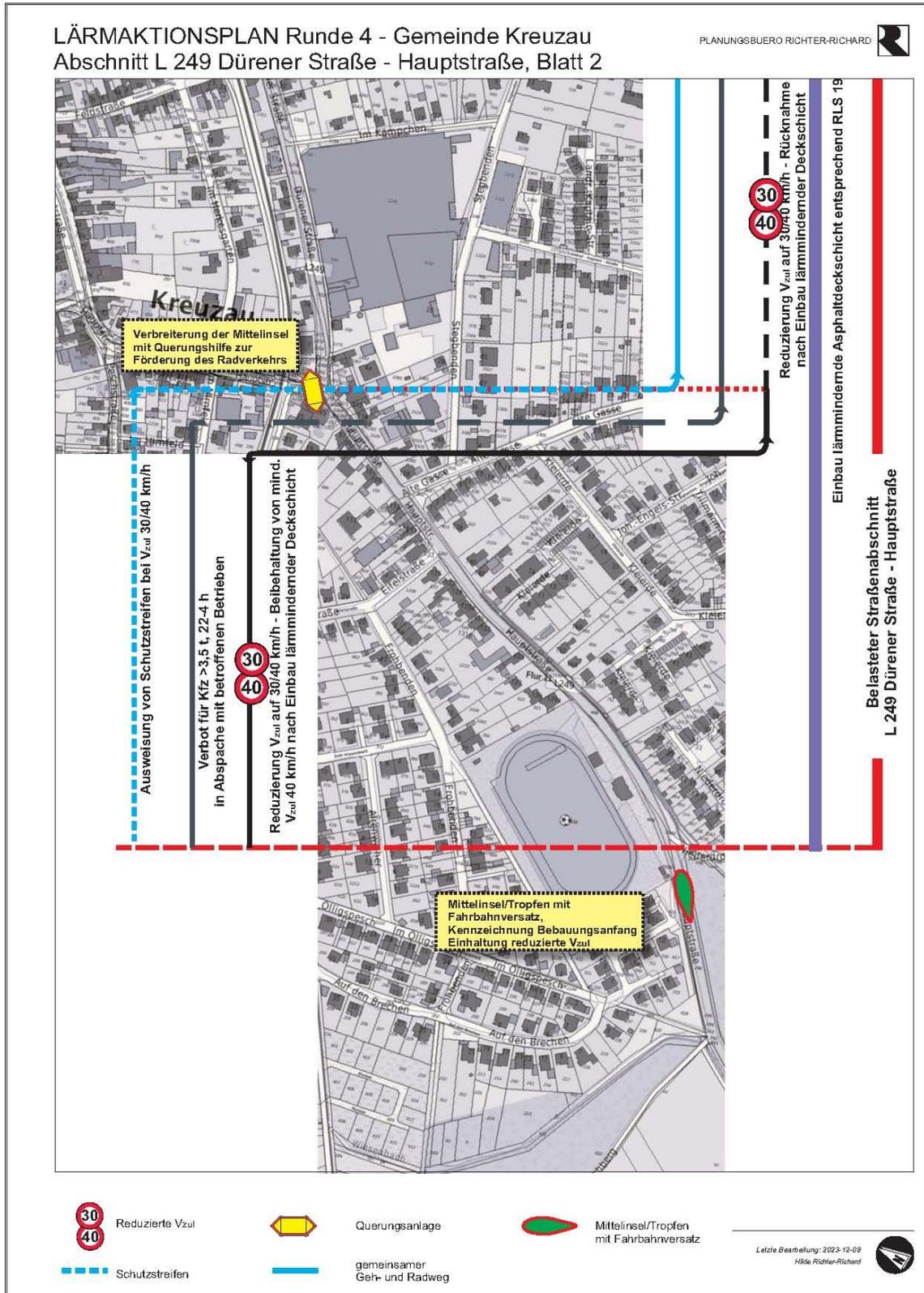


Abb. 9.8: Maßnahmenübersicht L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße auf der OD Kreuzau, Blatt 2



### 9.3.3 Freiwillige Leistung: Achse Mühlengasse – Hauptstraße, Üdinger Weg bis Dürener Straße

Tab. 9.3: Rahmenbedingungen Achse K 39 Mühlengasse – K 39 Hauptstraße

		Achse K 39 Mühlengasse – K 39 Hauptstraße						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahnoberfläche	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)] (RLS 90)	
		von	bis				L <sub>day</sub>	L <sub>night</sub>
K 39 Mühlengasse								
Üdinger Weg	Hauptstraße	8.030	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	75,3	65,3		
K 39 Hauptstraße								
Hauptstraße	Peschstraße	8.030	Nichtgeriffelter Gußasphalt	50	71,5	60,4		
Peschstraße	Im Hirnfeld	8.030		50	72,7	61,6		
Im Hirnfeld	Dürener Straße	8.030		50	74,9	64,0		
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifige Fahrbahn, Radverkehrsführung im Mischverkehr,			Schienenstrecke quert die K 39 vor dem Einmündungsbereich in die L 249; Querungsstellen: Knoten Mühlengasse/ Hauptstraße Anforderungs-LSA, Knoten Peschstraße/ K 39 Anforderungs-LSA, Knoten K 39/ Dürener Straße LSA Querungshilfe			
	Nebenanlagen	Beidseitig Gehwege, Parkbuchten auf der K 39 Hauptstraße			Fußläufige Querung der Schienenstrecke einseitig auf der Nordseite			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung		Knoten Mühlengasse/ Hauptstraße: Auf Arm K 39 Hauptstraße Richtung Mühlengasse V <sub>zul</sub> 30 km/h für Lkw			Beginn unmittelbar vor der Lichtsignalanlage			
Auffällige Unfälle		Unfälle im Knotenpunkt Hauptstraße/ Peschstraße (nwsib) Unfall mit Schwerverletzten; Knoten Hauptstraße/ Im Herkesgarten Kfz/Rad (interaktiver Unfallatlas Deutschland)						
ÖPNV		Haltestelle Kreuzau Sägewerk  Kreuzau, Teichstraße			Linien 210, 211, Lage westlich Schienenstrecke Linien 201, 221			
Realnutzung		Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung, Sparkasse						
Baustruktur		Ein- und Mehrfamilienhausbebauung			Wohnbebauung 1- bis 3-geschossig, offen, uneinheitliche Baustruktur			

Die K 39 Hauptstraße zweigt nach Westen von der L 249 ab, überquert kurz hinter dem Einmündungsbereich die Schienenstrecke der Ruhrtalbahn und führt bis zur Peschstraße auf etwa 90 m geradlinig auf das Zentrum von Kreuzau zu. Die Abschnitte

- Dürener Straße – Im Hirnfeld sind mit 70,3-75,5 dB(A) L<sub>den</sub> und 59,2-64,7 dB(A) L<sub>night</sub>, und
- Im Hirnfeld – Peschstraße mit 69,8-72,5 dB(A) L<sub>den</sub> und 58,7-61,5 dB(A) L<sub>night</sub>

betroffen. Das betrifft insbesondere die Südseite. An der Peschstraße macht die Hauptstraße einen Verschwenk nach Norden bis zur Mühlengasse (ca. 50 m). Danach weicht die Linienführung der K 39 von der Hauptstraße in die Mühlengasse ab, wobei sie einen starken Verschwenk Richtung Westen nimmt. Die Belastungsachse endet etwa 100 m weiter am Knotenpunkt Mühlengasse/ Üdinger Weg. In der dicht bebauten und engen Mühlengasse steigert sich die Lärmbelastung noch einmal auf

- 73,3-75,3 dB(A)  $L_{den}$  und 62,3-64,2 dB(A)  $L_{night}$ .

Ein Problem stellt der Güterverkehr aus dem Gewerbegebiet westlich der Üdinger Weg aus Üdingen dar, für den die L 249 die Hauptsächlichachse darstellt. Insbesondere die Logistik der papierverarbeitenden Betriebe belastet das Ortszentrum mit Lastzügen und den daraus resultierenden Lärmimmissionen. Der enge Straßenraum der Mühlengasse und die S-Kurve im Zentrum bergen durch den hohen Anteil an Lastzügen Konfliktpotenzial.

Aktuell wird die Hauptstraße zwischen Dürener Straße und Peschstraße umgebaut. Es erfolgt eine Neuaufteilung des Straßenraums, bei der die Fahrbahn zur Nordseite von 6,00 m auf 6,55 m verbreitert und der nördliche Seitenbereich erneuert wird. Die Busbuchten der beiden Richtungshaltstellen werden zugunsten breiterer Aufstellbereiche aufgegeben. Die Planung sieht die Einbringung eines nichtgeriffelten Gussasphalts (Reverenzwert 0) vor. Da damit angesichts der sehr hohen Lärmbelastung ein grundlegendes Element zur Lärminderung nicht genutzt wird wurde der Kreis von der Gemeinde Kreuzau angeschrieben, um kurzfristig den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (Reduzierung  $\geq 2,0$  dB(A)) zu erreichen.



Abb. 9.9: Umgestaltung K 39 Hauptstraße – Lageplan

Die Gehwegbreite auf der Südseite der Hauptstraße ist an zwei Standorten mit Treppenstufen zu den Hauszugängen zu schmal. Vor Haus Nrn. 78 und 81) sollte zugunsten von Rollstuhlfahrern auf einen Parkstand verzichtet werden. Im Sinne einer Förderung des Fußverkehrs ist die fehlende Erschließung der Richtungshaltstellen „Kreuzau Sägewerk“ zu bemängeln, sowie die fehlende Leitung des Fußverkehrs der Südseite zur fußläufigen Bahnquerung auf der Nordseite.



Abb. 9.10: K 39 Hauptstraße, Dürener Straße bis Peschstraße

Im Bereich des Fahrbahnverschwenks zwischen Peschstraße und Mühlengasse befindet sich der zentrale Bereich Kreuzaus mit Einzelhandel und Gastronomie. Jeder etwas breitere Winkel der Nebenanlagen wird, trotz einer Lärmbelastung knapp unter 70/60 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  für Außenrestaurants oder sonstige Sondernutzungen genutzt.

Nach einem erneuten Verschwenk in die schmale Mühlengasse verläuft die Belastungsachse etwa 90 m geradlinig bis zum Knotenpunkt Mühlengasse/ Üdinger Weg.

Im signalregulierten Knotenpunkt Mühlengasse/Hauptstraße befinden sich Übergänge auf der K 39 Hauptstraße und der Mühlengasse. Unmittelbar vor der LSA in der K 39 Hauptstraße beginnt auf kurzer Strecke eine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für Lkw.



Abb. 9.11: K 39 Hauptstraße – Peschstraße, Blick Richtung Mühlengasse



Abb. 9.12: Mühlengasse, Blick von der Hauptstraße und vom Üdinger Weg

Der Radverkehr wird auf der Mühlengasse und im Zentrum auf der Fahrbahn im Mischverkehr bei  $V_{zul}$  50 km/h geführt. Auf der Hauptstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr in Kombination mit der Freigabe des Gehwegs für Radfahrende auf der Nordseite geführt. Bei einer DTV von ca. 800 Kfz/Sp.Std. bei  $V_{zul}$  50 km/h ist eine Radverkehrsführung über Schutzstreifen oder im Mischverkehr, in Kombination mit Freigabe des Gehwegs für Radfahrende, angemessen.

### Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Üdinger Weg und Dürener Straße (-2,4 dB(A)). Beibehaltung Radverkehr im Mischverkehr unter der Voraussetzung einer Reduzierung der  $V_{zul}$  auf 30 km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde. **Maßnahme wurde im Rahmen der 1. Phase des Mitwirkungsverfahrens bereits angeordnet.**
- Einzelfallprüfung: Nächtliches Verbot für Kfz >7,5 t, 22-6 Uhr (-1,7 dB(A)), Abstimmung mit betroffenen Betrieben erforderlich. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik zwischen Üdinger Weg und Peschstraße ( $\geq 2,0$  dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW, Gemeinde Kreuzau.



## Erläuterungen

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht bei einer fälligen Deckenerneuerung senkt die Pegel entsprechend den RLS-19 durch Einbau von

- SMA 8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton  $\leq$ AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Je höher der Lkw-Anteil, desto höher ist dessen Einfluss auf die Lärmimmissionen. Ausgegangen wird von einer Lärminderung  $\geq$ 2 dB(A). Bis zum Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht kann durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eine Verringerung der Fassadenpegel um 2,4 dB(A) erreicht werden.

Aufgrund der Vorbedingungen für eine regelkonforme Radverkehrsführung ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Auch unter dem Sicherheitsaspekt sollte auf dem Abschnitt Üdinger Weg bis Peschstraße  $V_{zul}$  30 km/h angeordnet werden.

Durch eine nächtliche Reduzierung des Lkw-Verkehrs wird eine weitere Lärminderung von etwa 1,7 dB(A) erzielt. Diese Maßnahme hat einen besonders hohen Effekt, auch wenn die Anzahl der Lkw nachts deutlich niedriger als tagsüber liegt, da außerhalb der Berechnung der Lärmkarten Spitzengeräusche der Fahrzeuge gedämpft werden.

Insgesamt kann eine Lärminderung von

- 2,4 dB(A) tagsüber und
- 4 dB(A) nachts

erreicht werden.

Da auf dem Abschnitt Peschstraße bis Dürener Straße eine neue Asphaltdecke ohne lärmindernden Effekt liegt und keine Reduzierung der Verkehrsmenge und/ oder des Lkw-Anteils zu erwarten ist, ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kurzfristig die einzige wirksame Maßnahme zur Lärmreduzierung. Wie auch auf dem Abschnitt Üdinger Weg bis Peschstraße, soll der Radverkehr auch im Anschluss bis zur Dürener Straße im Mischverkehr geführt werden. Durch die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr ist das auf der Nordseite kein Problem, auf der Südseite kann der Gehweg aufgrund zu geringer Breite nicht für den Radverkehr freigegeben werden, hier ist der Radverkehr auf eine Sicherung durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angewiesen.

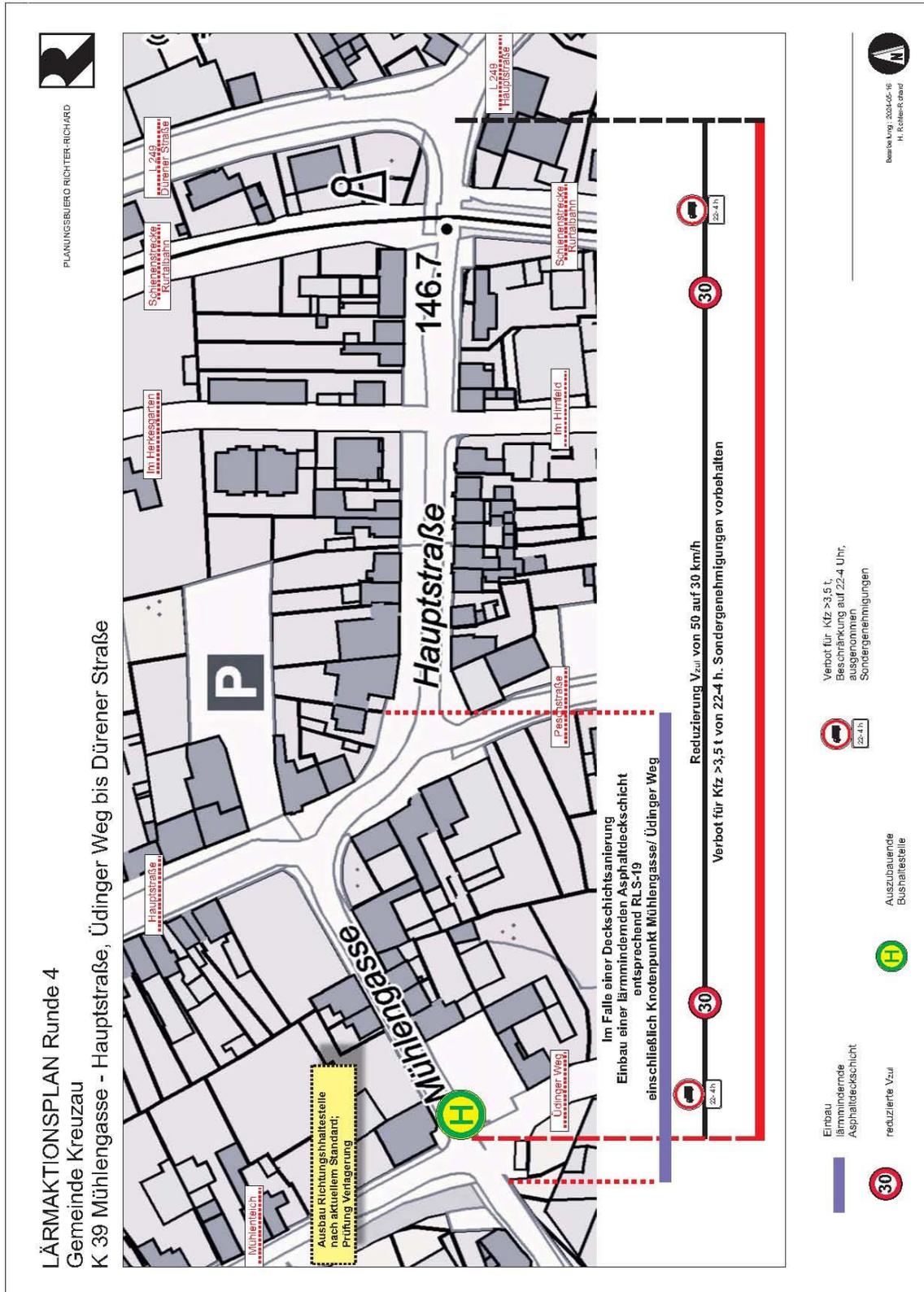


Abb. 9.13: Maßnahmenübersicht Achse K 39 Mühlengasse – K 39 Hauptstraße, Üdinger Weg bis Dürener Str.

## 9.4 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuerst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulenlassen oder Warmlaufenlassen des Motors im Winter reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h, sowie den Kraftstoffverbrauch. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht, unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor Pegel von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es ergibt also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen – übrigens werden weiße Fahrzeuge gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen.

Die Bundesregierung strebt an, bis 2030 die Zulassung von sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeugen in Deutschland zu etablieren – ein Marktanteil von weniger als 20 %. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung kann sich jedoch erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % bemerkbar machen. Dabei ist zu beachten, dass der Elektroantrieb der Fahrzeuge nicht geräuschlos arbeitet, die Fahrzeuge bis 20 km/h zur Sicherheit künstliche Geräusche erzeugen müssen und ab ca. 40 km/h wie bei allen anderen Fahrzeugtypen die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist ein Beitrag zur Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.



## 10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2029 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt.

Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten. Es handelt sich dabei um strategisch angelegte Konzepte, aber auch Maßnahmen, die voraussichtlich erst nach 2029 umgesetzt werden können.



## 11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse). Hier ist zu unterscheiden zwischen volkswirtschaftlich quantifizierbare, jährlich anfallende Lärmschadenskosten (z. B. Gesundheitskosten, Immobilienverluste), die für die planende Gemeinde bzw. den Baulastträger zunächst nicht haushaltsrelevant sind, und den Kosten, die im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans und der Umsetzung der dort enthaltenen Maßnahmen entstehen.

Für beides gilt die im Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie enthaltene Einschränkung, dass diese Berechnungen nur erforderlich sind, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen. Insbesondere bei den Nicht-Ballungsräumen und hier bei den kleineren Gemeinden liegen die entsprechenden Daten nicht vor.

### 11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betragen XXX,XX EUR (einschl. 19 % MwSt.). [Hinweis: Wird ergänzt nach Abschluss der Planaufstellung.](#)

### 11.2 Kosten-Nutzen-Analyse

Für die Kosten-Nutzen-Analyse gibt es unterschiedliche Berechnungsmethoden, was Daten und Rechenaufwand betrifft. Allen Methoden gemein ist, dass sie letztlich auf der Anzahl der Betroffenen beruhen, die Pegelklassen zugeordnet werden oder die erreichbare Pegelminderung berücksichtigen.

Diese Daten liegen jedoch nur als Summe für das jeweilige Gemeindegebiet vor, so dass die notwendigen Daten nicht zur Verfügung stehen.

### 11.3 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da diese Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Antriebe).

Erster Anlaufpunkt bei sehr hohen Lärmbelastungen an klassifizierten Straßen sind die Autobahngesellschaft des Bundes und für Bundes- und Landesstraßen Straßen.NRW. Im Portal von Straßen.NRW werden die Grundvoraussetzungen für die Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erläutert:



- Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten. Ansprechpartner ist die Niederlassung von Straßen.NRW im Bereich des Wohnortes oder der Betriebsitz.
- Grundvoraussetzungen für eine Lärmsanierung ist, dass der "Beurteilungspegel" einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Die Lärmpegel werden mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-19 vorgeschriebenen Verfahren berechnet. Beurteilungsgrundlage sind die Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV.
- Passive Lärmschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbau- teilen schutzbedürftiger Räume, zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 Pro- zent erstattet werden.
- Die Erstattung setzt den Antrag des Eigentümers voraus. Der Antrag soll in der Regel gestellt werden, bevor die Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage durchgeführt werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt. Der Umfang der Lärmschutzmaßnah- men wird auf der Grundlage der zukünftigen Verkehrsmenge (Prognose) bemes- sen.



## 12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 4. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz der Betroffenenzahlen aus der 4. und 5. Runde ermittelt wird.



### 13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Hinweis: Nach Abstimmung der Einzelmaßnahmen erfolgt eine modellhafte Berechnung mit dem vom UBA entwickelten vereinfachten Berechnungsverfahren.



Anhang I.1  
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP
Beteiligung 1	01.05.2024	<p>Mit den nachfolgenden Zeilen erhalten Sie meine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Kreuzau. 76 % der Lärmbelästigung wird durch den Straßenverkehr verursacht. Ein Lkw ist durchschnittlich so laut wie 20 Pkw. Lärmpegel &gt; 65 dB(A) erzeugen ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Betroffen sind in Kreuzau die B 56 bei Stockheim, die L 249 Dürener und Hauptstraße sowie die K 39 mit der Hauptstraße, der Müh- lengasse und dem Windener Weg. Als Belastungsachsen wurden für den Ortskern die Ortsdurch- fahrten von Norden kommend in Richtung Nideggen und Winden mit Pegeln &gt; 70 dB(A) tags und &gt; 60 dB(A) nachts unzumutbare Lärmbelästigungen er- mittelt. Die Grenzwerte für eine Lärmsanierung in Kern-, Dorf- und Mischgebieten sind erreicht bzw. überschritten. Die Gemeinde ist bei Lärmbetroffenheit verpflich- tet, Maßnahmen zur Lärminderung einzuleiten. Die zuständige Behörde, der Kreis Düren als Straßenbaulastträger hat eine Entscheidungspflicht mit ein- geschränktem Ermessensspielraum. Als kurzfristige Ziele sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Pegel von 65 dB(A) nachts und 55 dB(A) unterschreiten, um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden. Das Umweltbundesamt schreibt in seiner Broschüre (vom 23.10.2019) zum Straßenverkehrslärm, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit grundsätzlich auch den Lärm reduziert. Je nach Lkw-Anteil bewirkt eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindig- keit von 50 km/h auf 30 km/h den Lärmpegel um 2 bis 3 dB(A). Wie bereits weiter oben erwähnt, ist ein Lkw durchschnittlich so laut wie 20 Pkw. Der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen nennt in seinem Schnell- brief 34/2023 vom 1. Februar 2023 als mögliche zu treffende Maßnahmen Verkehrsregelungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz und auch Maßnahmen der Verkehrsplanung (Stichwort gutes Logistikkonzept oder Lkw- Lenkungskonzept). Ein Geschwindigkeitsbegrenzung nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 der Straßenverkehrsordnung kann von jedem betroffenen Bürger bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragt werden. Lkw- Fahrverbote z.B. für die Nacht können als Lärmschutz ebenfalls angeordnet werden. Die Verbesserung des Verkehrsflusses (grüne Welle) und somit Ver- meidung von Beschleunigungsvorgängen (u.a. durch Einführung von Tempo 30) senkt ebenfalls die gesundheitsschädlichen Geräuschemissionen. Als konkrete Maßnahmen sind zu fordern bzw. einzuleiten: Minderung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50 im Bereich der B 56,</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist nicht eindeutig, auf welchen der beiden Teilabschnitte sich die Anregung bezieht. Für den nördlichen Abschnitt ist die Anregung im Lärmak- tionsplan enthalten. Für den südlichen Abschnitt ist eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindig-</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p><b>Änderung des Lärmaktionsplans: Redu- zierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen südlichem Bebauungsanfang und Knotenpunkt Andreasstraße/ Straße Am Boten von 70 auf 50 km/h.</b></p>

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP
			keit von 70 km/h enthalten. Für die Einzelfallprüfung kann dieser Wert auf 50 km/h zurückgenommen werden.	
		-Tempo 30 für die Ortsdurchfahrt beginnend mit der Dürener Straße und Hauptstraße in Richtung Nideggen,	Die Einzelfallprüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Ortsdurchfahrt von 50 auf 30 bzw. 40 km/h von Straße Friedenau bis Straße Niederdrove ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		-Tempo 30 für die Ortsdurchfahrt in Richtung Winden durch Hauptstraße, Mühlengasse und Windener Weg bis Ortseingang Winden. In diesem Bereich ein Durchfahrverbot für Kfz > 7,5 t in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (Nachtfahrverbot).	Die Maßnahmen sind als Einzelfallprüfungen für den Bereich mit angrenzenden empfindlichen Nutzungen im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zur Verbesserung des Verkehrsflusses in Abstimmung mit der Papierindustrie die Einführung eines Logistikkonzeptes zur Lenkung des Lkw-Verkehrs mit Abrufparkplatz. Speziell die Nachtruhe gilt als Gut mit sehr hohem Schutzbedürfnis! Sie rechtfertigt die Forderung nach einem Nachtfahrverbot! Diese Forderungen sind deckungsgleich mit den Vorschlägen der Sachverständigen des PALNUNGSBÜROS RICHTER-RICHARD. Als 1. Vorsitzender der Bürgerinitiative Saubere Luft in Kreuzau e.V. verweise ich zusätzlich auf den Antrag der BI vom 27.03.2024, die Vorlage 34/2024 und den Ratsbeschluss vom 23.04.2024. Der Antrag der BI ist beigefügt.	Wie ausgeführt, ist der Hinweis im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Beteiligung 2</b>	02.05.2024	<b>Bürgerantrag zur Minderung des gesundheitsschädlichen Straßenverkehrslärms im Zentralort und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses:</b> Die Ergebnisse des Gesprächstermins mit dem Kreis Düren im November 2023 und des "runden Tisches" in Kreuzau am 05.03.2024 werden von der Bürgerinitiative als nicht zufriedenstellend betrachtet. Ihre eigenen Beiträge während der Diskussion in Kreuzau lassen die Vermutung zu, dass auch Sie als Vertreter der Bürger ebenfalls nicht zufrieden sind. Die Bürgerinitiative will daher den nächsten Schritt einleiten und einen Bürgerantrag an den Kreis Düren richten. Das Beispiel des Ratsmitglieds Manfred Breuer - wir haben in einer Folie (Nr. 8) unserer Präsentation darauf verwiesen - zeigt uns jedoch, dass ein Antrag einer einzelnen Person oder unter Umständen einer Gruppe wie der BI in Kreuzau nicht ausreicht, den Kreis Düren zu entsprechenden Maßnahmen zu bewegen. Wie in der Präsentation mehrfach gezeigt, behauptet der Kreis, dass weder ausreichende Kenntnisse, rechtliche Grundlagen oder Anträge vorliegen, um Maßnahmen des Kreises auszulösen. Als weiterer Beleg ist der Mailverlauf zwischen Dr. Nehrings und Herrn Steins beigefügt. Wir sehen dies anders, widersprechen und möchten wie folgt begründen:	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<b>Gesundheitsgefahr durch unzumutbare Lärmbelästigung</b> In der schalltechnischen Untersuchung (ACCON-Bericht-Nr. ACB 0819 - 408701 – 1140 vom 15.08.2019) zu den zu erwartenden Geräuschimmissio-	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP												
		<p>nen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. E 26 "Ortskern II" der Gemeinde Kreuzau hat der Gutachter Herr Dipl.-Ing. Manfred Weigand durch seine Ausbreitungsberechnungen für die Mühlengasse für den Beurteilungszeitraum tags maximale Pegel von 75 dB(A) ermittelt. Im Zeitraum nachts treten maximale Pegel von 63 dB(A) auf. Im Entwurf des Lärmaktionsplans (Arbeitsstand 2024-02-19) der Gemeinde Kreuzau - erstellt durch das Planungsbüro Richter-Richard - werden die B56, die L249 auf Basis von LANUV-Daten und als freiwillige Maßnahme der Gemeinde die K39 aufgeführt. Auf S. 17 des Lärmaktionsplanentwurfs werden als Straßenabschnitte mit sehr hohen Pegeln <math>L_{den} &gt; 70</math> dB(A) und <math>L_{night} &gt; 60</math> dB(A) die L249 Dürerer Straße mit Hauptstraße und die K39 Hauptstraße und Mühlengasse ausgewiesen. In seiner Präsentation am 29.02.2024 hat Herr Richard einen rechtlichen Hinweis gegeben: "Bei Lärmbetroffenheiten ist die Gemeinde verpflichtet, Maßnahmen zur Lärminderung einzuleiten." Dies kann der Niederschrift (Folien des Vortrags) entnommen werden. Wir weisen darauf hin, dass oben genannte Beurteilungspegel die Grenzwerte für Lärmsanierung in Kern-, Dorf- und Mischgebieten [tags 69 dB(A) und nachts 59 dB(A)] erreichen bzw. deutlich überschreiten. Das Umweltbundesamt UBA gibt an, dass zum Schutz der Gesundheit am Tag 65 und nachts 55 dB(A) nicht überschritten werden sollen und formuliert diese Pegel als kurzfristige Handlungsziele für die Lärmaktionsplanung (s.u.).</p> <p><small>Sonderdruck aus: UMID, Umwelt und Mensch – Informationsdienst, 01/2011, S. 28-36.</small></p> <table border="1" data-bbox="524 895 1086 1015"> <caption>Tabelle 1: Umwelthandlungsziele für die Lärmaktionsplanung (UBA 2006).</caption> <thead> <tr> <th>Zeitraum</th> <th>Handlungsziel</th> <th>Auslösekriterien in dB(A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>kurzfristig</td> <td>Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen</td> <td><math>L_{den} = 65</math>, <math>L_{night} = 55</math></td> </tr> <tr> <td>mittelfristig</td> <td>Minderung von erheblicher Belästigung</td> <td><math>L_{den} = 60</math>, <math>L_{night} = 50</math></td> </tr> <tr> <td>langfristig</td> <td>Vermeidung von erheblicher Belästigung</td> <td><math>L_{den} = 55</math>, <math>L_{night} = 45</math> (40')</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>*NNG: Night-Noise-Guideline-Wert der WHO.</small></p> <p>Die Beurteilungspegel des ACCON-Berichts basieren auf "älteren" Verkehrsdaten. Besonders zu berücksichtigen sind Lkw, da sie als durchschnittlich so laut wie 20 Pkw betrachtet werden. Die Gemeinde Kreuzau hat sich in 2014 und 2017 mit der K39 beschäftigt und Zahlen zum Lkw-Verkehr in der Mühlengasse erhoben (Anlage 1 zu VL 28/2012 6. Ergänzung). In der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr wurden im Jahr 2014 780 Lkw ermittelt. Davon hatten 285 Lkw die Niederauer Mühle als Ziel. Die Niederauer Mühle hat einen Antrag auf Erweiterung der Produktionskapazität (+ 40%) gestellt. Da weder die Flächen für die Rohstofflagerung noch die Lagerflächen für Fertigprodukte vergrößert werden sollen, resultiert zwangsläufig aus der geplanten Erhöhung der Kapazität eine erhebliche Zunahme des Schwerlastverkehrs und somit eine Zunahme des Verkehrslärms wie auch eine wachsende Gefährdung durch den Straßenverkehr. Die Bi schätzt, dass künftig deutlich über 1.000 Lkw-Bewegungen durch Hauptstraße und Mühlengasse zu betrachten sind.</p>	Zeitraum	Handlungsziel	Auslösekriterien in dB(A)	kurzfristig	Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen	$L_{den} = 65$ , $L_{night} = 55$	mittelfristig	Minderung von erheblicher Belästigung	$L_{den} = 60$ , $L_{night} = 50$	langfristig	Vermeidung von erheblicher Belästigung	$L_{den} = 55$ , $L_{night} = 45$ (40')		
Zeitraum	Handlungsziel	Auslösekriterien in dB(A)														
kurzfristig	Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen	$L_{den} = 65$ , $L_{night} = 55$														
mittelfristig	Minderung von erheblicher Belästigung	$L_{den} = 60$ , $L_{night} = 50$														
langfristig	Vermeidung von erheblicher Belästigung	$L_{den} = 55$ , $L_{night} = 45$ (40')														

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP
		<p>Die Ortsdurchfahrt über Dürener und Hauptstraße (L249) leidet ebenfalls unter enormem Verkehrslärm und bedarf Maßnahmen zur Lärminderung. Bei dem Erreichen oder Überschreiten eines Sanierungsgrenzwertes kann grundsätzlich von einem Handlungsbedarf ausgegangen werden (s. Schreiben Dr. Oerder an die Gemeinde Kreuzau vom 1.08.2017). Die Kanzlei Bridgehouse Law Germany zu Köln hat in ihrer verwaltungsrechtlichen Beratung mit Schreiben vom 05.07.2023 der Bürgerinitiative Saubere Luft in Kreuzau e.V. mitgeteilt, dass der Wert von 70 dB(A) als Grenze für ein immissionsschutzrechtliches Einschreiten anzusehen ist, um gesundheitliche Risiken zu vermeiden. Umweltbundesamt und Weltgesundheitsorganisation betrachten Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts als Minimalziel zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken. Bei Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte hat die zuständige Behörde - hier der Kreis Düren - einen eingeschränkten Ermessensspielraum und ist zur Entscheidung verpflichtet. Maßnahmen zur Abstellung der Gesundheitsgefahr sind also zwingend zu treffen!</p>	<p>Die genannten Straßen sind Gegenstand des Lärmaktionsplans und werden dort ausführlich behandelt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p><b>Erhöhte Unfallgefahr im Straßenverkehr</b>            Es hat in der Vergangenheit verschiedene Aktionen gegeben, die die Sicherheit des Verkehrs zum Thema hatten. Sehr besorgte Eltern aus Kreuzau-Süd hatten sich über einen unsicheren Schulweg ihrer Kinder beklagt und dieses Schreiben mit einer Unterschriftenliste begleitet. An dieser Stelle wollen wir unnötige Wiederholungen vermeiden und beziehen uns nur auf den Fußverkehrsscheck und das Kataster der notwendigen Maßnahmen. Davon abgesehen, dass in Kreuzau vielfach die Bürgersteige nicht den heutigen Anforderungen genügen und in vielen Bereichen zu beanstanden sind, wollen wir uns auf die "schlimmsten Fälle" beschränken. Speziell der Windener Weg ist zu nennen, da hier viele Schüler den Weg zu Schule oder dem Sportzentrum gehen müssen, aber aufgrund der Enge kein Fußgängerbegegnungsverkehr möglich ist. Die Enge verursacht eine enorme Unsicherheit, da der schmale Gehweg nicht geeignet ist, die Fußgänger ausreichend vom Straßenverkehr zu trennen und somit zu schützen. Speziell hier wird ein breiterer Gehweg benötigt, um Schülerinnen und Schüler vor dem hochfrequenten Schwerlastverkehr zu schützen.            Eine Beschränkung auf Tempo 30 ist ebenso angebracht...            ... wie die Aufstellung einer Lichtsignalanlage (evtl. Dunkelampel), um eine sichere Querung des Windener Weges zu gewährleisten. Besorgte Eltern bringen vermehrt ihre Kinder (auch aus Winden) mit dem Pkw zur Schule. Sie nehmen billigend in Kauf, aus Gründen der Sicherheit des Schulkindes zum starken Verkehrsaufkommen beizutragen. Wir hören immer häufiger, dass sie sich mit dem Problem des unsicheren Schulwegs allein gelassen fühlen.</p>	<p>Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Nach der Rurbrücke (in Richtung Winden) folgen Kita und Schule. Hier ist in einem kurzen Bereich bereits Tempo 30 angeordnet worden. Die Maubacher Straße wird zwar durch weniger Schwerlastverkehr belastet als Hauptstraße</p>	<p>Die genannten Maßnahmen sind für den untersuchten Abschnitt der K 39 im Entwurf des Lärm-</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP
		und Mühlengasse, allerdings ist hier durchaus eine hohe Zahl von Lkw anzutreffen, auch mit Begegnungsverkehr. Die Verkehrsbelastung wird z.B. durch ein Pflegezentrum weiter steigen. Auch hier ist es sinnvoll, als Lärminderungsmaßnahme und zur Sicherheit des Verkehrs und des Flusses die Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu reduzieren.	aktionsplans enthalten. Diese Maßnahmen wirken sich teilweise auch positiv auf den westlichen Abschnitt aus. Der Windener Weg ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Dieser kann jedoch im der 5. Runde als freiwillige Leistung im Lärmaktionsplan untersucht werden.	
		Wenn die Papierfabrik Metsä Tissue die Betriebsgenehmigung für die LNG-Anlage erhalten wird, werden zusätzlich Lkw mit hochentzündlicher Flüssigkeit durch Winden fahren. Dieser spezielle Gefahrguttransport rechtfertigt ebenfalls eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30...	Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		... und ein entsprechendes Nachfahrverbot für Lkw generell oder für diese Gefahrguttransporte.	Die genannten Maßnahmen sind für den untersuchten Abschnitt der K 39 im Entwurf des Lärmaktionsplans enthalten. Diese Maßnahmen wirken sich teilweise auch positiv auf den westlichen Abschnitt aus. Der Windener Weg ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Dieser kann jedoch im der 5. Runde als freiwillige Leistung im Lärmaktionsplan untersucht werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<b>Forderungen an den Kreis Düren.</b> Aus einem Lärmaktionsplan allein - im Moment liegt er nur als Entwurf vor - kann eine Gemeinde nicht grundsätzlich die Durchführung ihrer Vorschläge durch den Baulastträger zur Lärminderung ableiten. Der Plan begründet keinen Rechtsanspruch. Die Gemeinde muss also dringend benötigte Maßnahmen zur Lärminderung ausdrücklich beantragen, also ausdrücklich fordern. Als sofort zu treffende und geeignete Maßnahmen ist vom Kreis Düren die Anordnung von Tempo 30 für Hauptstraße und Mühlengasse bis zur Rurbrücke zu fordern.	Mit Beschluss des Rates vom 23.04.2024 wurde die Verwaltung beauftragt das Schreiben der Bürgerinitiative Saubere Luft e.V. an den Kreis Düren weiterzuleiten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Da für die Nachtruhe ein besonderes Schutzbedürfnis besteht, ist für diese Straßen ein nächtliches Fahrverbot für Lkw > 7,5 t zwischen 22:00 und 6:00 Uhr zu fordern.	Der Hinweis ist im Entwurf des LAP enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Sondergenehmigungen für Lkw-Fahrten an Sonn- und Feiertagen sind auch aufgrund der Lärmbelastung künftig nicht mehr auszustellen. Die bisher erteilten Sondergenehmigungen erfolgten rechtswidrig, da Papier oder Wellpappenrohstoff kein verderbliches Gut ist!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zur Verringerung der Unfallgefahr ist Tempo 30 nicht nur bis zur Rurbrücke zu fordern, sondern bis zur Papierfabrik Metsä Tissue, also durch Winden und die Maubacher Straße. An dieser Achse durch den Zentralort und Winden liegen Schulen und Kindergärten und in naher Zukunft eine Pflegeeinrichtung. Dies sind schützenswerte Einrichtungen. Dort sollten Maßnahmen zur Lärminderung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht die Ausnahme, sondern die Regel sein. Ein Blick in den Fußverkehrs-Check FVC für Kreuzau	Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP
		<p>des Planungsbüros VIA eG zu Köln aus März 2021 - also bereits 3 Jahre alt - zeigt, dass Tempo 30 an schützenswerten. Einrichtungen wie Schulen und Kitas oder aus Lärmschutzgründen bei Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte angeordnet werden kann. Die Problematik im Windener Weg wird ausdrücklich angesprochen. Auch das Planungsbüro Richter-Richard schlägt im Entwurf des Lärmaktionsplans für Kreuzau vom 19.02.2024 als Maßnahmen die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und ein nächtliches Fahrverbot für Kfz &gt; 7,5 t aus Lärmschutzgründen vor. Diese Beispiele sollen zeigen, dass der Kreis Düren nicht länger anführen kann, dass die rechtliche Grundlage für diese Maßnahmen fehle.</p>		
		<p>Die Straßenverkehrsordnung lässt diese Maßnahmen bzw. Anordnungen zu! Die Industriebetriebe, die über die genannten Straßenzüge ver- und entsorgt werden, sollten durch die Gemeinde Kreuzau und den Kreis Düren aufgefordert werden, die Probleme des Schwerlastverkehrs durch ein geeignetes Verkehrs- oder Logistikkonzept zu verringern. Eine Verlagerung der Zuständigkeit zur Bezirksregierung ist nicht möglich. Diese Maßnahme könnte auch zur höheren Akzeptanz der Betriebe trotz der Belastung der Anwohner beitragen. Die Anwohner des Zentralortes Kreuzau wohnen nicht in einem Industriegebiet, die Lieferwege von und zu den Betrieben verlaufen jedoch durch den Kern des Zentralortes, durch den Wohnort der Bürger!</p>	<p>Die Erstellung eines lokalen Lkw-Lenkungskonzepts ist im Lärmaktionsplan enthalten.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Die BI möchte Sie noch über ihre Planungen in dieser Angelegenheit informieren. Wir erwarten, dass die gewählten Vertreter der Bürger geschlossen und mit einer Stimme auf den Kreis zugehen und somit im Namen und zum Wohl aller Kreuzauer Anträge an den Kreis formulieren. Sollte sich der Rat der Gemeinde Kreuzau nicht unsere Forderungen zu eigen machen, also entgegen unserer Erwartung keine Anträge an den Kreis Düren richten wollen, werden wir, die Bürgerinitiative, einen Bürgerantrag an den Kreis Düren richten. Wir sind jedoch sicher, dass die Gemeinschaft der Kreuzauer Bürger, vertreten durch Rat und Verwaltung der Gemeinde, eine größere Wirkung auf den Kreis haben werden und wiederholen an dieser Stelle den Hinweis von Herrn Richard, dass die Gemeinde verpflichtet ist, Maßnahmen zur Lärminderung einzuleiten! Wir möchten nicht länger warten, bis der Kreis endlich Maßnahmen ergreift bzw. anordnet. Wir möchten Maßnahmen sehen, bevor es zu einem schweren Unfall mit entsprechenden Folgen kommt. Wie bereits mehrfach erwähnt, behalten wir uns vor, in die Öffentlichkeit zu gehen, indem wir Kontakt zu (Print-)Medien aufnehmen, um die Bewohner von Kreuzau zu informieren, Flugblätter zu verteilen und eventuell auch Unterschriften zu sammeln. Auf diese Weise möchten und werden wir unseren Vorschlägen und Forderungen an den Kreis Düren mehr Gewicht verleihen, denn bisher sehen wir keine hinreichenden Aktionen des Kreises Düren zur Verbesserung der Problematik. Für Rückfragen oder Diskussionen stehen wir den Fraktionen oder der Verwaltung gern zur Verfügung</p>	<p>Mit Beschluss des Rates vom 23.04.2024 wurde die Verwaltung beauftragt das Schreiben der Bürgerinitiative Saubere Luft e.V. an den Kreis Düren weiterzuleiten.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP
Beteiligung 3	02.05.2024	<p>Meine Fragen, Einwendungen und Vorschläge betreffen den Ortsbereich Kreuzau. Und hier die Achse der K 39 (ab Bahnübergang - Peschstraße - Hauptstraße - Üdinger Weg – Windener Weg).</p> <p><b>1. Belastungsachse K 39 Mühlengasse bis Dürener Straße</b></p> <p>Im Entwurf "Lärmaktionsplan Kreuzau" werden die Bereiche</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- K 39 Hauptstraße, Peschstraße bis Mühlengasse als Straßenabschnitt mit hohen Pegeln</li> <li>- K 39 Hauptstraße, von Peschstraße bis Dürener Straße und</li> <li>- K 39 Mühlengasse</li> </ul> <p>als Straßenabschnitte mit sehr hohen Pegeln beschrieben. Entwurf Lärmaktionsplan S. 17 und 48)</p> <p>Die Belastungsachse endet am Knotenpunkt Mühlengasse/Üdinger Weg (-&gt; Entwurf Lärmaktionsplan S. 48).</p> <p>Wie im Entwurf "Lärmaktionsplan Kreuzau" zutreffend ausgeführt, wird der Lärmpegel (neben der Belastung durch den Pkw-Verkehr) maßgeblich durch den Lkw- Schwerlastverkehr bestimmt (-&gt; Entwurf Lärmaktionsplan S. 32).</p> <p>Im Entwurf endet zwar die zu beurteilte Belastungsachse am Knotenpunkt Mühlengasse/ Üdinger Weg (-&gt; Entwurf Lärmaktionsplan S. 48), der belastende Verkehr endet aber nicht mit Beginn des Windener Weges (Fortsetzung der K 39).</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>Die Verkehrsbelastung der K 39 ist am Windener Weg eher höher als in der Mühlengasse, denn diese Zusatzbelastungen kommen aus den Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Ortskundige Fahrer" aus Winden und den oberhalb liegenden Ortschaften, die Schleichwege zur Umgehung der Mühlengasse kennen über <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Straße "Am Wassergarten" vorbei am Schulzentrum über Schulstraße, Teichstraße, Mittelstraße bis zur Hauptstraße und weiter über Feldstraße oder Bahnhofstraße.</li> <li>- und in umgekehrter Richtung über die Bahnhofstraße, Hauptstraße, Freiheit, Teichstraße Schulstraße. Straße "Am Wassergarten" bis zum Üdinger Weg (K 39). Wobei dieser Schleichweg lt. Beschilderung verkehrsrechtlich nicht zulässig ist.</li> <li>- die Teichstraße (vor Beginn der Mühlengasse), Mittelstraße bis zur Hauptstraße und weiter über Feldstraße oder Bahnhofstraße.</li> </ul> </li> <li>- "Schultaxen" aus Winden und den oberhalb liegenden Ortschaften, mit Kindern, die von den "besorgten" Eltern bis "vor das Schultor" von Gymnasium und Sekundarschule (im Bereich der Straßen "Am Wassergarten" und Schulstraße) gefahren werden.</li> </ul> <p>Ich gebe zu bedenken, dass im fraglichen Bereich der K 39 zwei Schulen (Gymnasium und Sekundarschule) und ein Kindergarten (gegenüber der Hauptzufahrt Niederauer Mühle unterhalb der K 39) liegen.</p>	Der Windener Weg ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Dieser kann jedoch im der 5. Runde als freiwillige Leistung im Lärmaktionsplan untersucht werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP
		<p>Das erhöhte Verkehrsaufkommen hier ist ein Gefahrenpunkt für Fußgänger, besonders für Schülerinnen und Schüler der beiden Schulen, die vom Bahnhof Kreuzau-Süd über den Üdinger Weg und den Windener Weg kreuzend die Schulen erreichen müssen.</p> <p>Zu meiner Geräuschbelästigung bemerke ich:  Zwar wohne ich nicht direkt an der Straße Windener Weg (K 39), jedoch in deren Sichtweite, und auch hier ist die Lärmbelastung erheblich. Direkt und durch Reflexion des Straßenverkehrs über die Gebäude der Papierfabrik Niederauer Mühle.</p> <p>Ich beantrage daher die Einbeziehung der K 39 (ab Ende Mühlengasse bis Rurbrücke Winden) in den Lärmaktionsplan Kreuzau (Begründung vorstehend auf dieser Seite).</p> <p><b>2. Maßnahmenvorschläge zur Aufnahme in den Lärmaktionsplan Kreuzau für den Bereich der K 39 einschließlich Windener Weg.</b></p> <p>a) Eine durchgehende Geschwindigkeitsanordnung TEMPO 30  b) Ein nächtliches Fahrverbot für Kfz <math>\geq 7,5</math> t in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr.  c) Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht (neuester Stand der Technik) bei künftigen Sanierungsmaßnahme.  d) Erstellung und Ausführung eines Lkw-Lenkungskonzept (Lkw-Parkplatz mit optimierten Abrufzeiten zur Verhinderung von Stausituationen und Verflüssigung des Verkehrs)</p> <p>Zu meinen Maßnahmenvorschlägen a) und b) verweise ich auf den Bürgerantrag der BI Saubere Luft in Kreuzau e.V. vom 27.03.2024 mit gleichgerichteten Vorschlägen.</p> <p>Der Rat der Gemeinde Kreuzau hat in seiner Sitzung vom 23.04.2024 die Ausführungen und Vorschläge der BI positiv beurteilt. Und einen einstimmigen Beschluss im Sinne der BI getroffen.</p> <p>Zu Einzelheiten -&gt; (Bürgerantrag der BI, Sitzungsvorlage und Abstimmungsbeschluss) verweise ich auf die Vorlage 34/2024 TOP 6 für die Ratssitzung vom 23.04.2024</p>	<p>Die genannten Maßnahmen sind für den untersuchten Abschnitt der K 39 im Entwurf des Lärmaktionsplans enthalten. Diese Maßnahmen wirken sich teilweise auch positiv auf den westlichen Abschnitt aus.</p> <p>Der Windener Weg ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Dieser kann jedoch im der 5. Runde als freiwillige Leistung im Lärmaktionsplan untersucht werden.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP
		<p><b>3. Frage</b> Im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen der K 39 ist kein lärmindernder Asphalt vorgesehen. Die Gemeinde Kreuzau hat den Kreis angeschrieben, um den Einsatz einer lärmindernden Asphaltschicht zu erreichen (Entwurf Lärmaktionsplan Stand 19.02.2024, Fundstelle Seite 49, über der "Darstellung Lageplan"). Was hat die Anfrage ergeben</p> <p>a) für den 1. Sanierungsabschnitt? b) für die Sanierung der K 39 ab Beginn Windener Weg?</p>	<p>Mit Schreiben vom 26.02.2024 hat der Kreis Düren mitgeteilt, dass der Verbau von lärminderndem Asphalt aufgrund der geringen Geschwindigkeiten der Reifenkontakt der Fahrzeuge (Reifengeräusche) von dem Motorgeräusch überlagert wird. Der lärmindernde Asphalt würde somit weder die Erwartungen an die verminderte Lärmentwicklung noch an die technischen Einbauvoraussetzungen erfüllen. Der Kreis Düren hat hingegen mit Schreiben vom 08.05.24 bestätigt, dass in der K 39 (Teil der Hauptstraße) Tempo 30 angeordnet wird. Dies ist bereits erfolgt.</p> <p>Der Windener Weg ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Dieser kann jedoch im der 5. Runde als freiwillige Leistung im Lärmaktionsplan untersucht werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
<b>Beteiligung 4</b>	30.04.2024	<p>Für die Aufstellung des Lärmaktionsplan möchte ich gerne mit einem Hinweis mitwirken. Wir wohnen "Im Schenkengarten 5". Über die Kreuzung "Lehrer-Mainz-Straße / Kelterstraße / Im Richelberg" reflektiert der Verkehrslärm an der gegenüberliegenden Hausfassade und schallt sehr stark zu uns herüber. Insbesondere die Verkehrszeiten zu den Schichtwechselzeiten morgens 5-6 Uhr und die Schulbringverkehre morgens 7-8 Uhr wecken uns regelmäßig auf. In den Schulferien ist es besser. Vorschlag: Durchgehende Tempo 30-Zone in der Verlängerung der Lehrer-Mainz-Straße / Im Grubengarten bis zum Ortschild Richtung Bergheim. Möglichst ohne Verkehrshindernisse, durch die Fahrzeuge bremsen und wieder anfahren müssen, ggf. ist auch lärmreduzierende Begrünung auf der Kreuzung/ dem Platz Lehrer-Mainz-Straße / Im Richelberg möglich.</p>	<p>Der genannte Bereich ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Hinweise werden jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
<b>Beteiligung 5</b>	29.04.2024	<p>Die K30, Ortsdurchfahrt Untermaubach, Rurstraße wird schon immer von Lastkraftwagen passiert. Wegen diverser Baumaßnahmen in der Ortslage Kreuzau ist sie seit längerer Zeit als Hauptumleitungsstrecke ab Papierfabrik Metsä Tissu ausgeschildert. Nun fahren alle LKW durch den Ort Untermaubach. Dies führt zu starker Lärmbelästigung ab ca. 5.30 Uhr in den Morgenstunden und hält bis in die Nachmittagsstunden an. Diese Lärmbelästigung erhöht sich durch eine Engstelle, verursacht durch parkende PKW und Firmenfahrzeuge hinter der Kurvenlage Abfahrt Im Bockshof. Zahllose LKW und PKW halten vor den Häusern, oft hupend und mit quietschenden Reifen. Bei einer Ortsbesichtigung vor allem in den Morgenstunden könnten sie feststellen, dass der Begegnungsverkehr der Lastwagen</p>	<p>Die K 30 ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Hinweise werden jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung LAP
		<p>an der Abfahrt zur Molbachstraße oft nur mit rangieren möglich ist, was dann zu Rückstau mit noch mehr Lärm führt.</p> <p>Nun wird sich diese Situation in der nächsten Zeit nicht ändern da weitere Monatelange Baumaßnahmen in der Ortslage Kreuzau folgen.</p> <p>Ein zusätzliches großes Problem ist das Überqueren der Fahrbahn. Besonders für Schüler/innen, ältere Menschen mit und ohne Rollatoren, Menschen mit Kinderwagen aber selbst häufig auch für Erwachsene ohne Beeinträchtigungen die z.B. zur Bahnhaltestelle in Schlagstein möchten ist es nicht möglich die Fahrbahn gefahrlos zu überqueren.</p> <p>Keine Verkehrsberuhigung (Tempo 30), keine Querungshilfe (Zebrastreifen), kein Hinweis an die Fahrzeugfahrenden hier langsamer zu fahren. Die Lebensqualität auf unserem Teil der Rurstraße ist zurzeit miserabel. Wir wünschen uns sehr, dass hier von der Verkehrspolitik zeitnah Hilfe kommt.</p>		



Anhang I.2  
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
1 Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Vile - Eifel	23.04.2024	Adresse: 52146 Würselen, (Europark) Adenauerstr.20	<p><b>Zu 9.3.1 B 56 Stockheimer Landstraße, An Gut Stepprath bis Mönchweg:</b>  <u>Bereich Stepprath:</u>  a) Maßnahme:  Anordnung Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h, zur Sicherung der Bushaltestellensituation. Ebenso Anordnung von Überholverbot.  Zu a) Stellungnahme:  Bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Straßenverkehrsbehörde zuständig. Diese führt ein Verfahren 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 entsprechende der Widmung im Blick zu halten hat.</p>	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>b) Maßnahme:  Querungsanlage im Bushaltestellenbereich  Zu b) Stellungnahme:  Der Vorschlag müsste vom Straßenbaulastträger im Detail auf Basis der geltenden Regelwerke und mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten geprüft werden. Eine solche Prüfung übersteigt den Rahmen dieser Stellungnahme. Die Kommune sollte mit einem entspr. Antrag auf den Straßenbaulastträger zugehen. Deshalb kann zu diesem Zeitpunkt keine Zusage gemacht oder Einvernehmen signalisiert werden.</p>	Zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Kreuzau wird nach Beschluss des Lärmaktionsplans einen entsprechenden Antrag stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><u>Bereich Stockheim:</u>  a) Maßnahme:  Querungsanlage Bubenheimer Weg  Zu a) Stellungnahme:  Der Vorschlag müsste vom Straßenbaulastträger im Detail auf Basis der geltenden Regelwerke und mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten geprüft werden. Eine solche Prüfung übersteigt den Rahmen dieser Stellungnahme. Die Kommune sollte mit einem entspr. Antrag auf den Straßenbaulastträger zugehen. Deshalb kann zu diesem Zeitpunkt keine Zusage gemacht oder Einvernehmen signalisiert werden.</p>	Zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Kreuzau wird nach Beschluss des Lärmaktionsplans einen entsprechenden Antrag stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>b) Maßnahme:  Anordnung Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h  Zu b) Stellungnahme:  Es wird angenommen, dass die Geschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes reduziert werden soll. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich dabei um eine straßenverkehrsrechtliche Anord-</p>	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>nung 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 nach wie vor 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 Straßenbaulasträger 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.</p>		
			<p>c) Maßnahme: Bau einer Mittelinsel/ Tropen ehem. Einmündung Andreasstraße Zu c) Stellungnahme: Der Vorschlag müsste vom Straßenbaulasträger im Detail auf Basis der geltenden Regelwerke und mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten geprüft werden. Eine solche Prüfung übersteigt den Rahmen dieser Stellungnahme. Die Kommune sollte mit einem entspr. Antrag auf den Straßenbaulasträger zugehen. Deshalb kann zu diesem Zeitpunkt keine Zusage gemacht oder Einvernehmen signalisiert werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Kreuzau wird nach Beschluss des Lärmaktionsplans einen entsprechenden Antrag stellen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><b>Zu 9.3.2 Achse L 249 Dürener Straße – L 249 Hauptstraße (OD Kreuzau):</b> a) Maßnahme: Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag Zu a) Stellungnahme: Das Programm der Sanierungsmaßnahmen, im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulasträgers, wird jährlich nach Priorität festgelegt. Sobald eine Deckensanierung in einem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>b) Maßnahme: Anordnung Geschwindigkeitsreduzierung von Friedenau bis Straße Niederdrove Zu b) Stellungnahme:</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>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 nach wie vor 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 Straßenbaulasträger 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.</p>		
			<p>c) Maßnahme: Anordnung nächtliches LKW-Fahrverbot. Zu c) Stellungnahme: 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 nach wie vor 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 Straßenbaulasträger 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.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>d) Maßnahme: Ausbau Mittelinsel am nördl. Ortseingang Zu d) Stellungnahme: Der Vorschlag müsste vom Straßenbaulastträger im Detail auf Basis der geltenden Regelwerke und mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten geprüft werden. Eine solche Prüfung übersteigt den Rahmen dieser Stellungnahme. Die Kommune sollte mit einem entspr. Antrag auf den Straßenbaulastträger zugehen. Deshalb kann zu diesem Zeitpunkt keine Zusage gemacht oder Einvernehmen signalisiert werden.</p>	Zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Kreuzau wird nach Beschluss des Lärmaktionsplans einen entsprechenden Antrag stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>e) Maßnahme: Radverkehrsführung und Reduzierung auf Vz 40 km/h. Zu e) Stellungnahme: Als zuständig genannt ist hier die Straßenverkehrsbehörde. Straßen NRW ist am Entscheidungsprozess, zu Markierung Schutzstreifen und Reduzierung der zul. Geschwindigkeit, zu beteiligen.</p>	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>f) Maßnahme: Querungsstelle in Verlängerung des Durchlasses vom Bahnhof über die Dürener Straße Zu f) Stellungnahme: Der Vorschlag müsste vom Straßenbaulastträger im Detail auf Basis der geltenden Regelwerke und mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten geprüft werden. Eine solche Prüfung übersteigt den Rahmen dieser Stellungnahme. Die Kommune sollte mit einem entspr. Antrag auf den Straßenbaulastträger zugehen. Deshalb kann zu diesem Zeitpunkt keine Zusage gemacht oder Einvernehmen signalisiert werden.</p>	Zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Kreuzau wird nach Beschluss des Lärmaktionsplans einen entsprechenden Antrag stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>g) Maßnahme: Verbreiterung Mittelinsel im Einmündungsbereich der K 39 in do L 249 Zu g) Stellungnahme: Als Zuständig werden hier Straßen NRW und die Gemeinde Kreuzau genannt. Der Straßenbaulastträger der K 39 und damit zuständig ist der Landkreis Düren. Sollte der Einmündungsbereich Seitens des Kreises Düren umgeplant werden, ist eine Abstimmung mit Straßen NRW als Straßenbaulastträger der L 249 erforderlich</p>	<b>Korrektur der Zuständigkeit.</b>	<b>Korrektur im Lärmaktionsplan.</b>
2	11.04.2024	Bismarckstraße 16, 52351 Düren	Wie aus den Unterlagen zu entnehmen wird die Eisenbahnstrecke Düren-Heimbach (Rurtalbahn) nicht kartiert. Im Falle der Aufnahme der "Rurtalbahn" in den Lärmaktionsplan, ist die Rurtalbahn GmbH, Kölner Landstraße 271, 52351 Düren, Abt. Infrastruktur - Schiene, in dem Verfahren zu beteiligen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
3	Das Wasserwerk Concordia	18.04.2024		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Rurtalbahn GmbH (GB Infrastruktur)	24.04.2024		Die Rurtalbahn ist von der Baumaßnahme nicht betroffen. Sollte es jedoch im Rahmen der Planung zu Änderungen im Kreuzungsbereich mit der Schiene kommen, müssen wir am Verfahren beteiligt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Stadtwerke Düren GmbH (SG Liegenschaften)	19.04.2024	Arnoldsweilerstr. 60 52351 Düren	Wir haben das o.g. Bauleitverfahren zu Kenntnis genommen und geprüft. Wir haben zu dem angezeigten Vorhaben keine Bedenken o. Anmerkungen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	Westnetz GmbH: Regionalzentrum Westliches Rheinland, Netzplanung - DRW-F-WP-DN (Standort Düren)	16.04.2024	Neue Jülicher Straße 60, 52353 Düren	Diese Stellungnahme betrifft nur das von uns betreute Nieder-, Mittelspannungsnetz bis zur 35-kV-Spannungsebene. Gegen die Planungen der Gemeinde Kreuzau bestehen unsererseits keine Bedenken, da von uns betreute Versorgungsanlagen nicht betroffen sind.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	WVER - Wasserverband Eifel-Rur (Aufgabenbereich Liegenschaften)	24.04.2024	Eisenbahnstraße 5, 52353 Düren	Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	Bezirksregierung Köln Dezernat 25 (Verkehr)	26.04.2024	50606 Köln	Seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den vorliegenden Lärmaktionsplan. Folgende Anmerkungen bitte ich zu beachten:	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p><b>Bereich Straßenverkehr:</b> Zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen: <u>Zu 9.2 Strategische Maßnahmen</u> 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.</p>	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<b>Bereich Schienenverkehr:</b>	Zur Kenntnis genommen, Rurtalbahn GmbH wurde beteiligt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>Unseres Wissens bestehen Planungen zur Elektrifizierung der Rurtalbahnstrecke. Dieses Schienenvorhaben wird ggf. Auswirkungen bezüglich der Lärmemissionen haben.</p> <p>Aus diesem Grunde wird empfohlen, auch die betreffenden Aufgabenträger für den Schienenverkehr -- die Rurtalbahn GmbH, die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH und go.Rheinland GmbH -- an diesem Verfahren zu beteiligen, sofern noch nicht geschehen. Ggf. besteht hier Abstimmungsbedarf, z.B. bezüglich von Lärmschutzmaßnahmen.</p>		
9	Industrie- und Handelskammer Aachen	29.04.2024		Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	Kreis Düren 60/1 Referat für Wandel und Entwicklung	29.04.2024	<p>Zur o.g. Bauleitplanung wurden folgende Ämter der Kreisverwaltung Düren beteiligt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Referat für Wandel und Entwicklung</li> <li>- Zentrales Gebäudemanagement</li> <li>- Amt für Geoinformationen und Liegenschaftskataster</li> <li>- Bauordnungsamt</li> <li>- Amt für Tiefbauangelegenheiten, Verkehrslenkung und Wohnbauförderung</li> <li>- Umweltamt</li> </ul> <p><b>Amt für Tiefbauangelegenheiten, Verkehrslenkung und Wohnbauförderung:</b> Stellungnahme Straßenbau &amp; Radwege, Status: Bedenken / Hinweise: Auf der K39 im Abschnitt Üdinger Weg bis zur L249 ist der Einbau lärmindernder Asphaltbeläge aus technischen Gründen nicht möglich bzw. nicht angezeigt. Der offenporige Asphalt, der seine optimale Wirkung bei höheren Geschwindigkeiten auf Bundesstraßen oder Autobahnen entwickelt, kann aus technischen Gründen nicht eingesetzt werden. Die Deckschicht ist infolge des hohen Porenanteils wasserführend. Eine Entwässerung über die innerörtliche Rinnenanlage/ Straßenabläufe ist nicht gegeben. Somit funktioniert die Selbstreinigung bei offenporigen Belägen in Ortslagen nicht, indem das Wasser die Poren freispült. Damit wäre der erwünschte Effekt in geringer Zeit nicht mehr vorhanden. Insgesamt betrachtet ist der Einsatz von offenporigem Asphalt innerorts nicht geeignet, denn die Auswirkung auf die Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Straßen sind negativ. Alternative lärmoptimierte Asphaltrezepturen haben ein reduziertes Größtkorn, z. B. 5 mm worauf der wesentliche, aber deutlich</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan wird der Einbau von offenporigem Asphalt nicht aufgeführt. Beispielsweise beim Einbau von der Standardbauweise SMA 08 ergeben sich diese folgen nicht, wie sie vom "Düsseldorfer Asphalt" bekannt waren. Auf die Ausführungen in den RLS-19 zu der Wirkung lärmindernder Asphaltbeläge wird verwiesen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			geringere lärmindernde Effekt als beim offenporigen Asphalt, basiert. Aufgrund der hohen LKW-Belastung auf der K39 in Verbindung mit der Kurvigkeit wäre bei diesen Belägen nur eine geringe Lebensdauer zu erwarten. Insgesamt betrachtet ist bezüglich der Auswahl eines anforderungsgerechten Fahrbahnbelages zu berücksichtigen, dass bei Geschwindigkeiten kleiner 50 km/h das Motorengeräusch zunehmend das Abrollgeräusch überdeckt.		
			Die Herstellung einer Querungshilfe in Höhe der Einmündung "Hirnfeld" ist aufgrund der von der Gemeinde vorgegebenen Planungsrandbedingungen bezüglich der Nebenanlagen aus Platzgründen nicht möglich.	Die Maßnahme wird aus dem Lärmaktionsplan herausgenommen.	Änderung des Lärmaktionsplans.
			Hinsichtlich der maßgeblichen Verkehrsbelastung auf der K39 für die Beurteilung der Lärmbelastung sollte die Fertigstellung der laufenden Baumaßnahme, innerhalb der im Windener Weg eine Fußgängerampel hergestellt und die Bushaltestelle einschließlich Fußgängerüberweg umgebaut wird, abgewartet werden.	Maßgeblich für den Lärmaktionsplan sind die Lärmkarten des LANUV. Nachfolgende Änderungen werden im Lärmaktionsplan der 5. beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Des Weiteren soll der Knotenpunkt L249/K39 in den nächsten Jahren umgebaut werden (u. a. zusätzliche Abbiegespur). Durch diese Maßnahmen wird der Verkehr auf der K39 maßgeblich beeinflusst.	Nachfolgende Änderungen werden im Lärmaktionsplan der 5. beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>Stellungnahme Verkehrslenkung, Status: Bedenken / Hinweise:</b> Von Seiten der Straßenverkehrsbehörde werden die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärmreduzierung unterstützt, sofern diese Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Kreises Düren liegen. Nach § 45 Abs.1 Ziffer 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) haben die Straßenverkehrsbehörden das Recht, bestimmte Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, zu beschränken oder zu verbieten. Voraussetzung für eine solche verkehrsbehördliche Anordnung ist, dass die in den Richtlinien (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm /Lärmschutz-Richtlinien-StV) aufgeführten Lärmwerte erreicht werden und die geplante Maßnahmen geeignet ist, eine spürbare Reduzierung des Verkehrslärms (mindestens 3dB(A)) zu erzielen. Insoweit ist für die jeweilige, konkrete Straße bzw. den Straßenabschnitt eine gesonderte Einzelfallprüfung sowie eine sorgfältige Ermessens- und Verhältnismäßigkeitsabwägung erforderlich. In der konkreten Örtlichkeit (Hauptstraße) wurde zwischenzeitlich (sofern rechtlich zulässig auf Dauer) eine festgesetzte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet.	Zur Kenntnis genommen.	Hinweis im Lärmaktionsplan.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
11	Landesbetrieb Wald und Holz NRW - Regionalforstamt Hocheifel-Zülpicher Börde	29.04.2024		<p>Gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Kreuzau bestehen aus forstbehördlicher Sicht keine Bedenken, wenn folgender Hinweis Beachtung findet: Wald, der dem Lärmschutz dient, soll negativ empfundene Geräusche von Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereichen durch Absenkung des Schalldruckpegels dämpfen oder fernhalten. Neben dieser messbaren Schallminderung besitzen auch schmale Waldstreifen, aufgrund der optischen Abschirmung der Lärmquelle, eine subjektiv empfundene Dämmwirkung für die Betroffenen.</p> <p>Über die Internetseite <a href="http://www.waldinfo.nrw.de">www.waldinfo.nrw.de</a> können die Ergebnisse der Waldfunktionskartierung abgerufen werden. Hier ist öffentlich einsehbar, welche Waldbereiche für den Lärmschutz relevant sind. Die Waldfunktionen, wie z. B. Lärmschutz, sind nicht rechtsverbindlich, sind aber von den Trägern öffentlicher Vorhaben angemessen zu berücksichtigen.</p>	Zur Kenntnis genommen. Die Berechnung der Lärmkarten erfolgte durch das LANUV, hierauf hat die Gemeinde keinen Einfluss.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	LVR: Amt für Denkmalpflege im Rheinland (Abtei Brauweiler)	29.04.2024	Ehrenfriedstr. 19 50259 Pulheim	<p>Aus Sicht des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland (LVR-ADR) gibt es keine grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich der Planung.</p> <p>Sofern passive Lärmschutzmaßnahmen wie z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der Einbau von Lärmschutzfenstern,</li> <li>- die Errichtung von Lärmschutzwänden,</li> <li>- die Verstärkung/Dämmung von Fassaden oder Dach,</li> <li>- das Aufbringen von lärmindernden Putzen/Akustikputzen oder</li> <li>- die Verglasung von Balkonen, Loggien oder Arkaden</li> </ul> <p>vorgesehen sein sollten, ist immer die denkmalpflegerische Zielsetzung des Substanzerhalts, die Bewahrung des Erscheinungsbilds sowie der Umgebungsschutz von Baudenkmalen zu beachten. Zu berücksichtigen sind hierbei auch die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Raumwirkung eines Denkmals.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p>Konzepte des aktiven Lärmschutzes wie die Erneuerung der Fahrbahndecke, Geschwindigkeitsreduzierungen, Fahrbahnverengungen, Verbesserungen der Verkehrsleitung und Fahrverbote für LKW führen in der Regel zu keiner Beeinträchtigung von Denkmälern und sind daher aus denkmalpflegerischer Sicht passiven Lärmschutzmaßnahmen vorzuziehen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p>Das LVR-ADR regt an, flächenhafte sowie besonders raumwirksame denkmalgeschützte Objekte in der Umgebung von Verkehrsräumen, in denen Maßnahmen angedacht sind, zu erfassen und in den zum Lärmaktionsplan gehörigen Unterlagen zu kartieren. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass denkmalpflegerische Belange von Anfang an gemäß den Vorgaben im Denkmalschutzgesetz (DSchG) NRW Berücksichtigung finden. Einen Überblick über alle rechtskräftig eingetragene Denkmäler</p>	Der Lärmaktionsplan ist ein strategisches Planungsinstrument, das sich nicht im Maßstab der Objektbezogenheit bewegt. Der Hinweis wird im weiteren Verfahren beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
				bietet die Denkmalliste der Kommune, die bei der örtlich zuständigen Unteren Denkmalbehörde eingesehen werden kann. Es wird darauf hingewiesen, dass für sämtliche Veränderungen an Denkmälern und in deren Umgebung bei der Unteren Denkmalbehörde eine Erlaubnis gemäß § 9 DSchG NRW einzuholen ist.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
13	LVR: Amt für Liegenschaften	29.04.2024		Hiermit möchte ich Sie innerhalb meiner Stellungnahme darüber informieren, dass keine Betroffenheit bezogen auf Liegenschaften des LVR vorliegt und daher keine Bedenken gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes geäußert werden. Diese Stellungnahme gilt nicht für das Rheinische Amt für Denkmalpflege in Pulheim und für das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege in Bonn; es wird darum gebeten, deren Stellungnahmen gesondert einzuholen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
14	RWE Power AG Abt. POJ-LN	30.04.2024	Auenheimer Straße 25 50129 Bergheim	Zum o.g. Planverfahren sind nach Rücksprache unserer Fachabteilungen keine Anregungen zu ergänzen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
15	Westnetz GmbH Spezialservice Strom	11.04.2024	Florianstraße 15-21 44139 Dortmund	Diese Stellungnahme betrifft ausschließlich die im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen. Bezüglich der im Planbereich vorhandenen Amprion-Hochspannungsfreileitungen, wenden Sie sich bitte an die Amprion GmbH, A-RB, Robert-Schuman-Straße 7, 44263 Dortmund, <a href="mailto:Leitungsauskunft@Amprion.net">Leitungsauskunft@Amprion.net</a> . Über das Gemeindegebiet Kreuzau verlaufen die im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen mit ihren Schutzstreifen. Die Leitungsführungen entnehmen Sie bitte den beigefügten Lageplänen, wobei wir darauf hinweisen, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungsachsen und somit auch die Leitungsrechte allein aus der Örtlichkeit ergeben. Die Planbereiche der von Ihnen aufgeführten Einzelmaßnahmen liegen bereits außerhalb der Schutzstreifen der im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen. Wir weisen darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Hochspannungsfreileitung und somit auch das Leitungsrecht allein aus der Örtlichkeit ergeben. Falls dennoch Arbeiten im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung durchgeführt werden sollen, bitten wir um erneute Beteiligung. Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitung ausgeschlossen wird, muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitung eingehalten wird (siehe „Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren“ der Westnetz GmbH). Der Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Kreuzau 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten. Der Bauherr haftet gegenüber der Westnetz GmbH im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch ihn und seine Erfüllungsgehilfen an der Hochspannungsfreileitung, den Masten und deren Zubehör verursacht werden.</p> <p>Bei Ihren weiteren Planungen bitten wir Sie, Folgendes zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden.</li> <li>• Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.</li> <li>• Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitungen, insbesondere Hoch- und Tiefbaumaßnahmen, Geländeneiveaurenderungen oder Anpflanzungsmaßnahmen, bedürfen unserer Zustimmung.</li> </ul> <p>Wir bitten Sie, uns baureife Planunterlagen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass Sie die Westnetz GmbH, Regionalzentrum Westliches Rheinland, separat beteiligt haben. Bezüglich der weiteren von der Westnetz betreuten Anlagen erhalten Sie von dort ggf. eine gesonderte Stellungnahme.</p> <p>Ferner gehen wir davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.</p> <p>Die für die Abwicklung dieses Geschäftsvorfalles erforderlichen Daten werden von der Westnetz GmbH im Sinne der Datenschutzgesetze in der jeweils gültigen Fassung erhoben, verarbeitet und genutzt. Alle Informationen hierzu finden Sie auf <a href="http://www.westnetz.de/Datenschutz">www.westnetz.de/Datenschutz</a> oder werden Ihnen auf Verlangen separat übersandt. Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 110-kV-Netzes.</p>		



## Anhang II.1

### Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



## Anhang II.2

### Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



## Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L<sub>den</sub>"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L<sub>day</sub>"** (TaglärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L<sub>evening</sub>"** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L<sub>night</sub>"** (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L<sub>den</sub>-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für  $L_{den}$  oder  $L_{night}$  und gegebenenfalls  $L_{day}$  oder  $L_{evening}$ , bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

[www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf)

eingesehen werden.