



**HANBRUCHER STRASSE 9**

**52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

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

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier

Dipl.-Ing. Wolfgang Schuckließ

Jan Engl, M. Sc.

**Aachen, im April 2024**

/Users/mmb/Desktop/LAP-Hückelhoven\_2024-04-18.docx

<b>Inhalt</b>	
<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
<b>1 Lage und Struktur des Planungsraums</b>	<b>3</b>
<b>2 Lärmquellen</b>	<b>4</b>
2.1 Hauptverkehrsstraßen	4
2.2 Haupteisenbahnen	7
2.3 Großflughäfen	7
2.4 Sonstige Lärmquellen	7
<b>3 Zuständige Behörde</b>	<b>7</b>
<b>4 Rechtlicher Hintergrund</b>	<b>8</b>
<b>5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation</b>	<b>9</b>
<b>6 Maßnahmenplanung</b>	<b>11</b>
6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	12
6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung	13
6.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	15
6.4 Schutz ruhiger Gebiete	16
6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen	16
<b>7 Mitwirkung der Öffentlichkeit</b>	<b>17</b>
7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung	17
7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung	17
7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit	18
<b>8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan</b>	<b>19</b>
<b>9 Evaluierung des Lärmaktionsplans</b>	<b>19</b>
<b>Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans</b>	<b>19</b>
<b>Anhang</b>	

## Vorbemerkung

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

Für die Stadt Hückelhoven wurde bereits im Jahr 2019 ein Lärmaktionsplan der 3. Stufe aufgestellt und beschlossen, weshalb im Zuge der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung die Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt. Die Mindestanforderungen an den Lärmaktionsplan ergeben sich aus § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

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

## 1 Lage und Struktur des Planungsraums

Die Stadt Hückelhoven liegt im Kreis Heinsberg in Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln, nahe der Grenze zu den Niederlanden. Hückelhoven besteht aus elf voneinander getrennten Ortsteilen und ist charakterisiert durch den Wechsel von ausgedehnten landwirtschaftlichen Nutzflächen mit Wald und Wasserflächen. Die größten Ortsteile sind Hückelhoven, Ratheim, Millich, Hilfrath und Brachelen sowie Kleingladbach, Doveren und Baal. Die Stadt Hückelhoven hat rund 43.000 Einwohnende, die auf die elf Ortsteile verteilt sind.

Hückelhoven liegt nicht innerhalb eines Ballungsraums. Die nächsten Oberzentren sind die Städte Aachen, Mönchengladbach und Düsseldorf sowie die niederländische Stadt Roermond. Die angrenzenden Kommunen sind Geilenkirchen im Südwesten, Heinsberg im Westen, Wassenberg im Nordwesten und Erkelenz im Osten (alle ebenfalls zum Kreis Heinsberg gehörend) sowie Linnich (zum Kreis Düren gehörend) im Süden.

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

Die verkehrliche Anbindung von Hückelhoven von/nach Mönchengladbach und Düsseldorf erfolgt über die A 46, mit den beiden auf dem Stadtgebiet liegenden Anschlussstellen Hückelhoven-West (Anschluss der L 117) und Hückelhoven-Ost (Anschluss der L 364). Über die A 46 bzw. im weiteren Verlauf die B 56 erfolgt auch die Anbindung von/nach Sittard in den Niederlanden. Die Anbindung

von/nach Geilenkirchen erfolgt ebenfalls über die A 46 und die B 56, die Anbindung von/nach Heinsberg über die A 46 und die B 221. Die Anbindung von/nach Wassenberg erfolgt über die L 117. Die Anbindung von/nach Erkelenz erfolgt zum einen über die A 46, zum anderen über die B 57. Die Anbindung von/nach Linnich erfolgt über die B 57.

Innerhalb des Stadtgebiets haben die L 117 und die L 364 wichtige Funktionen zur Verbindung der einzelnen Ortsteile untereinander. Zudem binden sie die Ortsteile an die A 46 an. Die L 117 bindet zudem die Ortsteile an die B 57 an.

Eine Anbindung im Schienenverkehr besteht in Brachelen und Baal an die Schienenstrecke zwischen Aachen und Mönchengladbach.

## 2 Lärmquellen

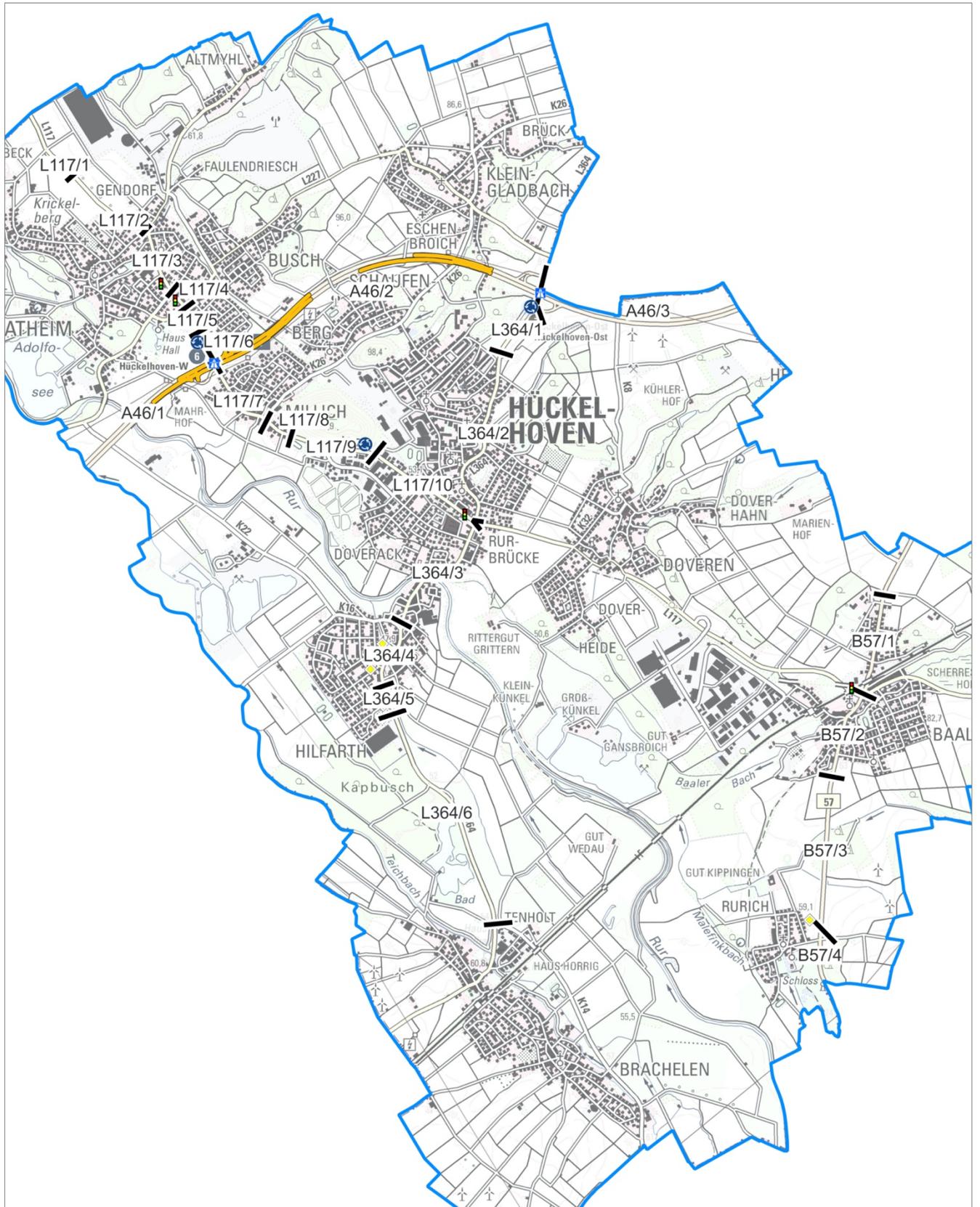
Als Lärmquellen sind bei der Lärmaktionsplanung grundsätzlich der Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Gewerbelärm zu berücksichtigen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan für Hückelhoven wird ausschließlich der Straßenverkehrslärm (Ziffer 2.1) behandelt, da die übrigen Lärmquellen wie nachfolgend in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

### 2.1 Hauptverkehrsstraßen

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

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

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



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

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
A 46	1	A 46 zwischen westlicher Stadtgrenze und Anschlussstelle Hückelhoven-West	30.969	11,304
	2	A 46 zwischen Anschlussstelle Hückelhoven-West und Anschlussstelle Hückelhoven-Ost	31.935	11,656
	3	A 46 zwischen Anschlussstelle Hückelhoven-Ost und östlicher Stadtgrenze	37.643	13,740

TA = Teilabschnitt

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
B 57	1	Krefelder Straße zwischen nördlicher Stadtgrenze und Lövenicher Straße (L 117)	11.166	4,076
	2	Aachener Straße zwischen Lövenicher Straße (L 117) und südlicher Ortsgrenze von Baal	9.282	3,388
	3	B 57 zwischen südlicher Ortsgrenze von Baal und Hompechstraße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)	9.282	3,388
	4	B 57 zwischen Hompechstraße (Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und südlicher Stadtgrenze	9.282	3,388

TA = Teilabschnitt

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
L 117	1	L 117 zwischen nordwestlicher Stadtgrenze und L 117n	12.151	4,435
	2	Heerstraße zwischen L 117n und Myhler Straße	12.151	4,435
	3	Heerstraße zwischen Myhler Straße und Bahnhofstraße	11.830	4,318
	4	Heerstraße zwischen Bahnhofstraße und Buscher Straße	11.830	4,318
	5	Millicher Straße zwischen Buscher Straße und südwestlicher Ortsgrenze von Ratheim	8.220 <sup>1)</sup>	3,000
	6	Millicher Straße zwischen südwestlicher Ortsgrenze von Ratheim und Anschlussstelle Hückelhoven-West (A 46)	8.220 <sup>1)</sup>	3,000
	7	Gronewaldstraße zwischen Anschlussstelle Hückelhoven-West (A 46) und Schaufenberger Straße (K 26)	8.220 <sup>1)</sup>	3,000
	8	Gronewaldstraße zwischen Schaufenberger Straße (K 26) und südwestlicher Ortsgrenze von Millich	13.074	4,772
	9	Gronewaldstraße zwischen südwestlicher Ortsgrenze von Millich und westlicher Ortsgrenze von Hückelhoven	13.074	4,772
	10	Gronewaldstraße zwischen westlicher Ortsgrenze von Hückelhoven und Am Landabsatz	13.074	4,772
	11	Roermonder Straße bzw. Jülicher Straße zwischen Am Landabsatz und Hilfrather Straße (L 364)	8.220 <sup>1)</sup>	3,000

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

Straßen-Nr.	TA	Lage	DTV [Kfz/24h]	Jahresbe- lastung [Mio. Kfz/a]
L 364	1	Gladbacher Straße zwischen Anschlussstelle Hückelhoven-Ost (A 46) und nördlicher Ortsgrenze von Hückelhoven	10.014	3,656
	2	Gladbacher Straße, Markt bzw. Dinstühlerstraße zwischen nördlicher Ortsgrenze von Hückelhoven und Jülicher Straße (L 117)	10.017	3,656
	3	Hilfrather Straße bzw. Breite Straße zwischen Jülicher Straße (L 117) und Kaphofstraße (K 16)	15.350	5,603
	4	Breite Straße zwischen Kaphofstraße (K 16) und Fichtenstraße	9.094	3,319
	5	Breite Straße zwischen Fichtenstraße und südlicher Ortsgrenze von Hilfrath	9.094	3,319
	6	L 364 zwischen südlicher Ortsgrenze von Hilfrath und Rischmühlenstraße	9.094	3,319

TA = Teilabschnitt

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

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

## 2.2 Haupteisenbahnen

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

Im Stadtgebiet von Hückelhoven verläuft eine Schienenstrecke (vgl. Ziffer 1). Dementsprechend ist hierfür eine Lärmaktionsplanung durch das EBA erforderlich.

## 2.3 Großflughäfen

Die Stadt Hückelhoven befindet sich außerhalb der Lärmwirkungsbereiche von Großflughäfen.

## 2.4 Sonstige Lärmquellen

Gewerbelärm ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu berücksichtigen. Sonstige Lärmquellen, wie z. B. Freizeit- oder Nachbarschaftslärm, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

## 3 Zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmaktionsplanung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Die Lärmaktionsplanung für Schienenwege erfolgt durch das EBA (vgl. Ziffer 2.2).

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

Anschrift: Stadt Hückelhoven  
Parkhofstraße 76  
41836 Hückelhoven

Gemeindeschlüssel: 05 3 70 020

Telefon: +49 2433 820

E-Mail: [info@hueckelhoven.de](mailto:info@hueckelhoven.de)

Homepage: [www.hueckelhoven.de](http://www.hueckelhoven.de)

#### 4 Rechtlicher Hintergrund

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

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

Die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie beinhaltet keine Grenz-, Auslöse- oder Richtwerte, die verpflichtend einzuhalten sind. Damit können auch keine Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans seitens der betroffenen Bürgerinnen und Bürger abgeleitet werden.

Im Regelfall gilt der Lärmaktionsplan für das gesamte Gebiet der betrachteten Kommune. In jedem Fall ist eine Lärmaktionsplanung für alle Bereiche erforderlich, in denen eine Lärmbelastung von

- L-den > 55 dB(A) über 24 Stunden und/oder
- L-night > 50 dB(A) nachts (22 Uhr bis 6 Uhr)

kartiert ist.

Dies ist unabhängig davon, ob es in diesen Bereichen konkrete Lärmbetroffenheiten gibt.

Eine Person zählt ab einem Wert von L-den ab 55 dB(A) oder einem Wert von L-night ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan soll die Anzahl der lärmbelasteten Personen durch lärmmindernde Maßnahmen verringert werden.

Die zu berücksichtigenden Lärmpegel L-den und L-night ergeben sich durch die Festlegungen in Anhang I der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie bzw. nach § 2 der 34. BImSchV.<sup>1</sup> Danach ist der L-den ein über alle 24 Stunden des Tages gemittelter Schalldruckpegel, der mit Gewichtungsfaktoren für die drei Zeiträume Tag (day) von 6 bis 18 Uhr, Abend (evening) von 18 bis 22 Uhr und Nacht (night) von 22 bis 6 Uhr berechnet wird. Der L-night ist ein zeitlich gemittelter Schalldruckpegel über die acht Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr. Die

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

Lärmbelastungen werden dabei gemäß § 5 Abs. 1 der 34. BImSchV nach den Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) ermittelt.

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

## **5 Darstellung und Bewertung der Bestandssituation**

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

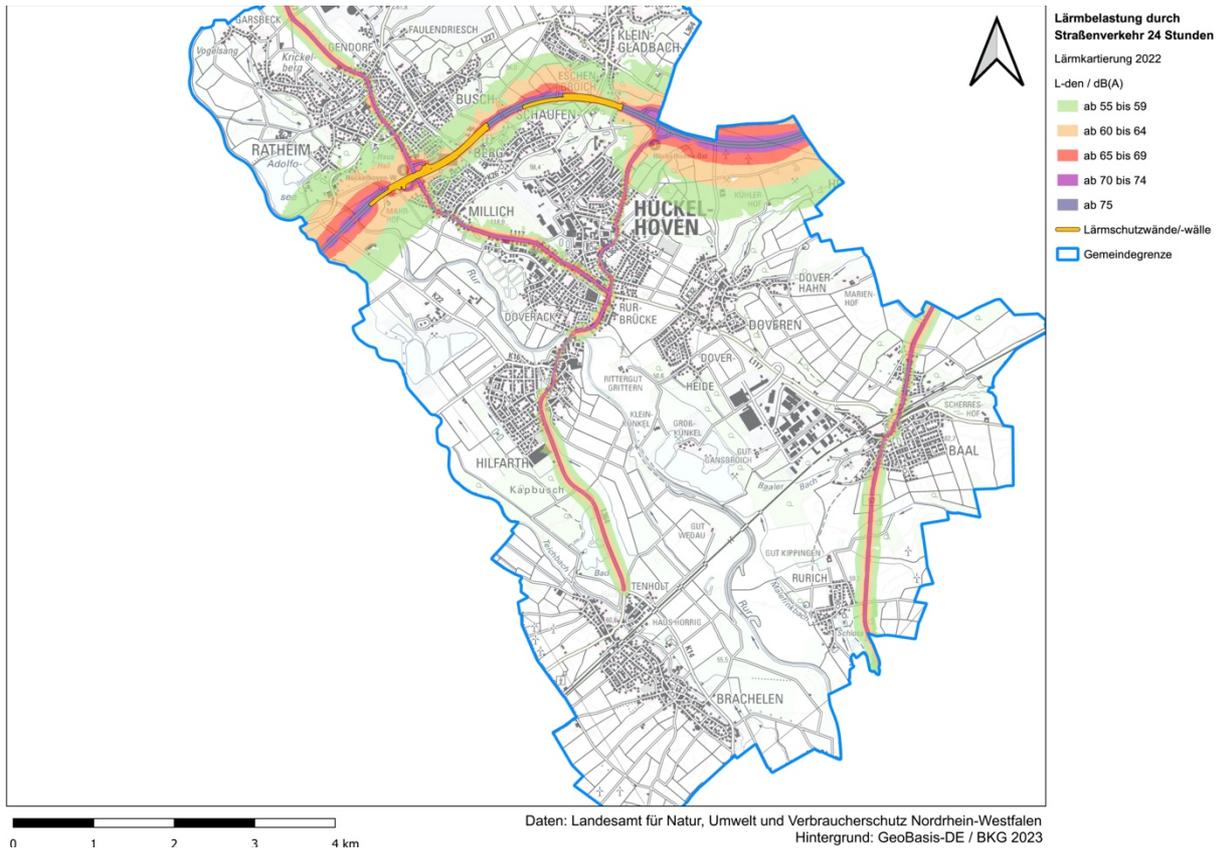
In Nordrhein-Westfalen hat das LANUV für die Kommunen außerhalb von Ballungsräumen die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigene Schienenwege sowie Großflughäfen vorgenommen. Die Lärmkartierung für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes erfolgte durch das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

Im Rahmen des Lärmaktionsplans für Hückelhoven ist somit die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen relevant (vgl. hierzu auch Ziffer 2). Die strategischen Lärmkarten mit den Lärmbelastungen durch Straßenverkehr über 24 Stunden (L-den) und nachts (L-night) sind in Bild 1 und Bild 2 dargestellt.

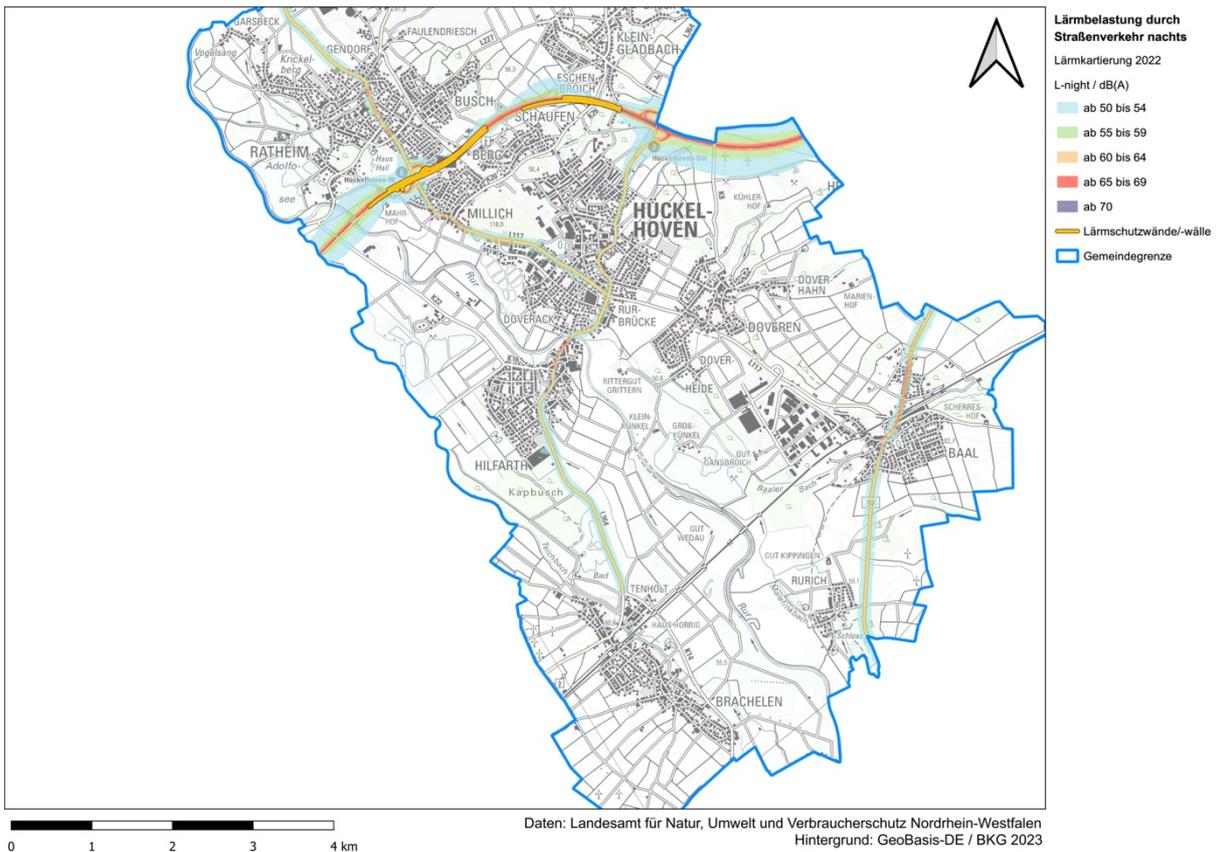
Zusätzlich zu den Lärmkarten wurden vom LANUV auch zusammenfassende Ergebnisse der Lärmkartierung veröffentlicht (siehe Anhang 1). Diese beinhalten tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude.

In Tabelle 4 ist die geschätzte Anzahl der durch den Straßenverkehr lärmbelasteten Personen in Hückelhoven für die Bestandssituation wiedergegeben. Insgesamt sind in den kartierten Bereichen 9.443 Personen über 24 Stunden und 5.674 Personen nachts lärmbelastet.

Die betroffenen Gebäude liegen innerhalb der Isophonen-Bänder des L-den von 55 dB(A) und mehr bzw. des L-night von 50 dB(A) und mehr der kartierten Bereiche für die klassifizierten Straßen (A 46, B 57, L 117 und L 364). Detailliertere Darstellungen der Lärmkarten und der betroffenen Gebäude für die einzelnen kartierten Bereiche gemäß Tabelle 1 bis Tabelle 3 (vgl. Ziffer 2.1) sind in den Steckbriefen in Anhang 2 enthalten. Hierin sind auch die Anzahl der jeweils betroffenen Wohngebäude sowie die jeweilige maximale Lärmbelastung (höchster Fassadenpegel) angegeben.



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



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

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

Lärmbelastung über 24 Stunden		Lärmbelastung nachts	
L-den [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L-night [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
ab 50 bis 54	---	ab 50 bis 54	1.240
ab 55 bis 59	2.782	ab 55 bis 59	1.017
ab 60 bis 64	924	ab 60 bis 64	1.184
ab 65 bis 69	996	ab 65 bis 69	8
ab 70 bis 74	1.181	ab 70	0
ab 75	21		
Summe	9.443	Summe	5.674

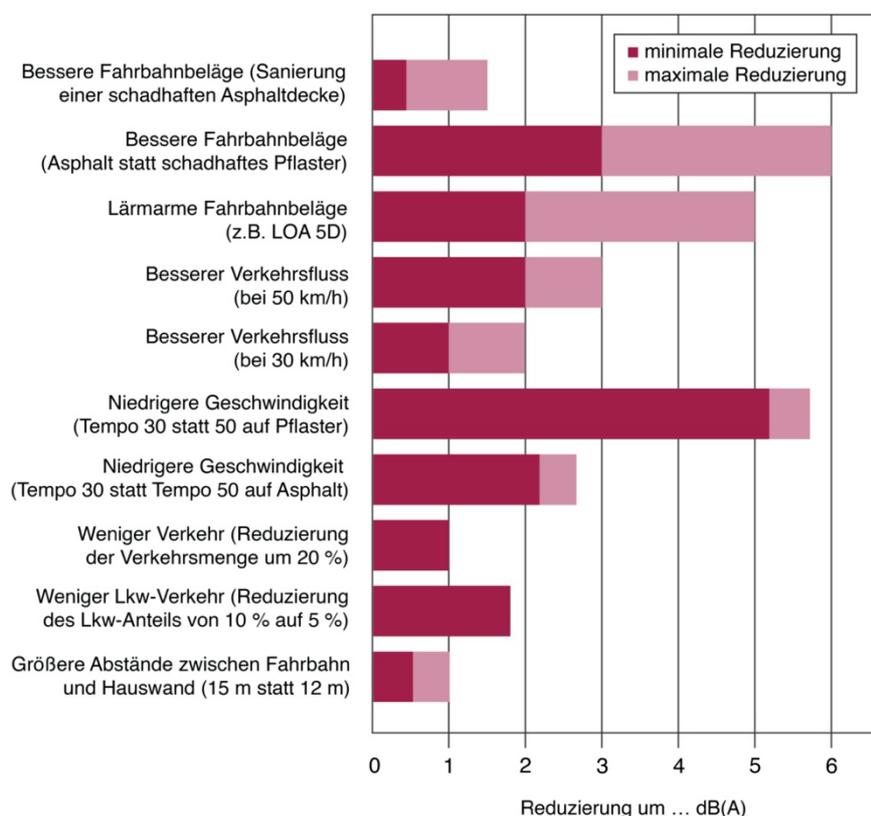
## 6 Maßnahmenplanung

Grundsätzlich kommen zur Lärminderung unterschiedliche Maßnahmenarten infrage. Dabei ist zwischen aktiven und passiven Maßnahmen zu unterscheiden. Aktive Maßnahmen zielen auf eine Minderung der Lärmemissionen ab, passive auf die Minderung der Lärmeinwirkung an den betroffenen Gebäuden (Lärmimmissionen).

Als aktive Maßnahmen zu nennen sind verkehrsplanerische Maßnahmen (z. B. Minderung bzw. Verlagerung des Kfz-Verkehrsaufkommens), verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Reduzierung des Schwerlastverkehrs durch Lkw-Fahrverbote, auch zeitlich beschränkt) und verkehrstechnische Maßnahmen (Optimierung von Lichtsignalsteuerungen durch verkehrsabhängige Steuerungen und/oder Koordination) Maßnahmen sowie bauliche Maßnahmen direkt am Verkehrsweg (Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen, Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge) und bauliche Maßnahmen im Transmissionsbereich zwischen Verkehrsweg und betroffenen Gebäuden (Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwänden bzw. -wälle).

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

Die erreichbaren Lärminderungen aktiver Maßnahmen liegen, wie Bild 4 zeigt, zwischen 1 dB(A) und 6 dB(A). Zu beachten ist, dass bei lärmarmen Fahrbahnbelägen der lärmindernde Effekt mit der Zeit nachlässt.



**Bild 4:** Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmen

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

### 6.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Lärmaktionsplan der 3. Stufe aus dem Jahr 2019 (vgl. hierzu auch die Vorbemerkung) wurden bereits Lärminderungsmaßnahmen festgelegt. Wesentliche Bedeutung hatten hier die – teilweise als langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm (siehe hierzu auch Ziffer 6.3) zu sehende – Netzerergänzungen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in den Ortsdurchfahrten von Hückelhoven (L 117 und L 364), Ratheim (L 117) und Baal (B 57). Konkret sind dies die Ortsumgehung Hückelhoven-Ratheim (L 117n), die Ortsumgehung Hückelhoven (L 364n) und die Spange zwischen der B 57 und der L 117 zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Baal (B 57n). Diese Netzerergänzungen wurden bereits im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hückelhoven aus dem Jahr 2015 betrachtet. Auf Grundlage der dabei ermittelten Verkehrsverlagerungen wurden im Lärmaktionsplan der 3. Stufe die sich ergebenden Änderungen der Lärmbelastungen gegenüber der damaligen Lärmkartierung ermittelt.

Die Ortsumgehung Hückelhoven-Ratheim (L 117n) wurde zwischenzeitlich bereits teilweise mit dem ersten Bauabschnitt realisiert, der zweite Bauabschnitt befindet sich im Bau. Die Spange bei Baal (B 57n) ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP).

Als weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden im Lärmaktionsplan der 3. Stufe auch (abschnittsweise) Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in den Ortsdurchfahrten von Hückelhoven (L 364: Gladbacher Straße und Dinstühlerstraße), Millich (L 117: Gronewaldstraße) sowie Baal (B 57: Krefelder Straße) vorgesehen. Zudem wurde für einzelne Straßenabschnitte (diese entsprechen nicht zwangsläufig den hier in Ziffer 2.1 genannten Teilabschnitten) der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags bei anstehender Fahrbahnsanierung festgelegt.

Neben den auf die einzelnen Straßenabschnitte abgestimmten aktiven Maßnahmenvorschlägen wurden im Lärmaktionsplan der 3. Stufe auch passive Lärmschutzmaßnahmen an Wohn- und Schlafräumen mit Überschreitung der Auslösewerte als Ergänzung bzw. Alternative zum Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags festgelegt. In der Regel wurden Schallschutzfenster mit entsprechendem Wirkungsgrad vorgeschlagen.

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

Als weitere bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung sind die auf einzelnen Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen (wenn auch zeitlich beschränkt) reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anstelle 50 km/h im Zuge der Ortsdurchfahrt von Baal (B 57), der Heerstraße (L 117) zwischen Bahnhofstraße und Buscher Straße sowie der Breite Straße (L 364) zwischen Kaphofstraße (K 16) und Fichtenstraße zu nennen.

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

## **6.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung**

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

Eine Übersichtskarte der festgelegten Teilabschnitte bzw. Teilaktionspläne ist in Bild 1 in Ziffer 2.1 enthalten. Die Angaben zu den Verkehrsbelastungen (DTV des Kfz-Verkehrs insgesamt und DTV des Schwerverkehrs) sowie zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind in den Steckbriefen in Anhang 2 enthalten.

In den Steckbriefen in Anhang 2 sind auch die vorgeschlagenen Maßnahmen benannt. Diese sind in Tabelle 5 bis Tabelle 7 zusammengefasst.

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

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
A 46	TAP-A46/1	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A46/2	lärmarmer Fahrbahnbelag
	TAP-A4/63	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

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

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
B 57	TAP-B57/1	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B57/2	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-B57/3	keine Maßnahmen erforderlich
	TAP-B57/4	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

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

Straßen-Nr.	TAP	Maßnahmen
L 117	TAP-L117/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L117/2	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
	TAP-L117/3	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
	TAP-L117/4	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
	TAP-L117/5	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
	TAP-L117/6	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
	TAP-L117/7	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
	TAP-L117/8	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
	TAP-L117/9	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
	TAP-L117/10	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
L 364	TAP-L364/1	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L364/2	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L364/3	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L364/4	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L364/5	lärmarmer Fahrbahnbelag passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)
	TAP-L364/6	passiver Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster)

TAP = Teilaktionsplan

Für einige Teilaktionspläne werden passive Lärminderungsmaßnahmen vorgesehen, da die Möglichkeiten aktiver Maßnahmen zum einen aufgrund der infrastrukturellen und verkehrlichen Randbedingungen eingeschränkt sind. Zum anderen sind die in Tabelle 5 bis Tabelle 7 genannten möglichen aktiven Maßnahmen in ihrer Lärminderung alleine in der Regel nicht ausreichend, um die betroffenen Personen so zu entlasten, dass die Lärmbelastung über 24 Stunden unter 55 dB(A) und nachts unter 50 dB(A) liegt.

Für die beiden Abschnitte der A 46 zwischen westlicher Stadtgrenze und der Anschlussstelle Hückelhoven-Ost (TAP-A46/1 und TAP-A46/2) sollte geprüft werden, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h angeordnet werden kann.

Für die Ortsdurchfahrt von Baal im Zuge der B 57 (TAP-B57/1 und TAP-B57/2) sollte geprüft werden, ob eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h angeordnet werden kann.

Ebenfalls sollte – unabhängig einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder 30 km/h – geprüft werden, ob in den Ortseingangsbereichen bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung möglich sind. Hier haben Mittelinseln mit beidseitigem Versatz die beste geschwindigkeitsdämpfende Wirkung.

Im Zuge der L 117 in Ratheim, Millich und Hückelhoven zwischen L 117n und Am Landabsatz (TAP-L117/2 bis TAP-L117/10) wird mit Realisierung beider Bauabschnitte der Ortsumgehung Hückelhoven-Ratheim (L 117n) zum einen die Kfz-Verkehrsbelastung deutlich geringer sein, zum anderen wird die Landesstraße dann zur Gemeindestraße abgestuft, sodass die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h möglich ist. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ist deshalb hier als Lärminderungsmaßnahme vorgesehen (vgl. Tabelle 7). Mit Abstufung zur Gemeindestraße sollten auch bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Rad- und zu Fußverkehr sowie zur Stärkung der Aufenthaltsqualität erfolgen.

Für den angrenzenden Abschnitt der Roermonder Straße bzw. Jülicher Straße zwischen Am Landabsatz und Hilfrather Straße (L 364) (TAP-L117/10) sollte ebenfalls geprüft werden, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h angeordnet werden kann.

Für die beiden Abschnitte der Gladbacher Straße, Markt und Dinstühlerstraße sowie der Hilfrather Straße und Breite Straße zwischen nördlicher Ortsgrenze von Hückelhoven und Kaphofstraße (K 16) (TAP-L364/2 und TAP-L364/3) sollte ebenfalls geprüft werden, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h angeordnet werden kann.

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

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

Für Hückelhoven wurde bereits im Jahr 2015 ein Verkehrsentwicklungsplan erstellt und beschlossen. Die hierin betrachteten Netzergänzungen mit der Ortsumgehung Hückelhoven-Ratheim (L 117n),

und der Ortsumgehung Hückelhoven (L 364n) sowie der Spange zwischen der B 57 und der L 117 zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Baal (B 57n) dienen auch als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm. Durch diese Netzerergänzungen werden die Kfz-Verkehrsbelastungen – und damit auch die Lärmbelastungen – in den Ortsdurchfahrten von Hückelhoven (L 117 und L 364), Ratheim (L 117) und Baal (B 57) reduziert.

Wie bereits in Ziffer 6.1 erläutert, wurde die Ortsumgehung Hückelhoven-Ratheim (L 117n) bereits teilweise mit dem ersten Bauabschnitt realisiert, der zweite Bauabschnitt befindet sich im Bau. Die B 57n ist im vordringlichen Bedarf des BVWP.

#### 6.4 Schutz ruhiger Gebiete

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

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

#### 6.5 Wirkung der geplanten Maßnahmen

Durch die geplanten Maßnahmen zur Lärminderung reduziert sich die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude. In Tabelle 8 ist die geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen in den in Hückelhoven kartierten Bereichen bei Umsetzung der nach Tabelle 5 bis Tabelle 7 (vgl. Ziffer 6.2) vorgesehenen Maßnahmen wiedergegeben.

**Tabelle 8:** Anzahl der lärmbelasteten Personen durch Straßenverkehr in Hückelhoven über 24 Stunden und nachts bei Umsetzung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen

Lärmbelastung über 24 Stunden		Lärmbelastung nachts	
L-den [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen	L-night [dB(A)]	Anzahl belasteter Menschen
ab 50 bis 54	---	ab 50 bis 54	277
ab 55 bis 59	981	ab 55 bis 59	462
ab 60 bis 64	213	ab 60 bis 64	108
ab 65 bis 69	456	ab 65 bis 69	0
ab 70 bis 74	134	ab 70	0
ab 75	0		
Summe	1.784	Summe	847

Die Ermittlung der Personenanzahlen erfolgte dabei unter Ansatz der erreichbaren Lärminderung durch die jeweils geplanten Maßnahmen analog zur Berechnungsmethodik, mit der durch das LA-NUV die Anzahl der lärmbelasteten Personen in der Bestandssituation (vgl. Tabelle 2 in Ziffer 5) geschätzt hat.

Insgesamt sind bei Umsetzung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen nur noch 1.784 Personen über 24 Stunden und 847 Personen nachts lärmbelastet. Dies entspricht einer Reduzierung um 4.120 lärmbelastete Personen über 24 Stunden bzw. um 2.602 lärmbelastete Personen nachts.

## **7 Mitwirkung der Öffentlichkeit**

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

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

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

### **7.1 Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurde im Zeitraum vom 19. Dezember 2023 bis zum 26. Januar 2024 auf dem Online-Portal „Beteiligung NRW“ (<https://beteiligung.nrw.de>) über die Aufstellung des neuen Lärmaktionsplans informiert und die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben. Hierauf wurde vorab ortsüblich bekannt gemacht (Pressemitteilung am 7. Dezember 2023, Amtsblatt und Homepage der Stadt Hückelhoven am 15. Dezember 2023). Zudem war der Zugang zur Online-Beteiligung auf der Startseite der städtischen Homepage verlinkt. Über die Aufstellung des Lärmaktionsplans und die Beteiligung wurde darüber hinaus in der Aachener Zeitung am 30. Dezember 2023 und in der Rheinischen Post am 11. Januar 2024 berichtet.

Es wurde während des genannten Zeitraums seitens der Bürgerschaft mehrere Eingaben mit Anmerkungen gemacht. Diese sind in Anhang 3 dokumentiert.

### **7.2 Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Zeitraum vom 12. Februar 2024 bis 22. März 2024 erfolgte die Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans mit Gelegenheit zur Stellungnahme für Bürgerinnen und Bürger, wiederum über das Online-Portal „Beteiligung NRW“ (<https://beteiligung.nrw.de>). Die Offenlage wurde ebenfalls ortsüblich bekannt gemacht (Pressemit-

teilung und städtische Homepage der Stadt Hückelhoven am 14. Februar 2024, Amtsblatt der Stadt Hückelhoven am 23. Februar 2024).

Zudem erfolgte eine Beteiligung der TÖB und anderer Behörden im Zeitraum vom 14. Februar 2024 bis 12. April 2024 (der ursprüngliche Zeitraum endete am 22. März 2024 und wurde nochmals verlängert). Angeschrieben wurden durch die Stadtverwaltung Hückelhoven am 14. Februar 2024 neben der Bezirksregierung Köln und dem Kreis Heinsberg die Autobahn GmbH des Bundes (zuständig für die A 46) sowie der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), da die kartierten lärmbelasteten Bereiche außerhalb der Autobahn ausschließlich an klassifizierten Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Nordrhein-Westfalen liegen. Zudem wurden als benachbarten Kommunen (in alphabetischer Reihenfolge) die Städte Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg, Linnich, Wassenberg und Wegberg angeschrieben.

Aus der Bürgerschaft ist keine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplan erfolgt. Es wurde lediglich eine weitere Mitteilung zur aktuellen Lärmsituation in einem nicht kartierten Bereich gemacht. Diese ist deshalb in Anhang 3 mit den Anmerkungen aus der Öffentlichkeit aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung dokumentiert.

Seitens der TÖB und anderen Behörden ist lediglich eine Stellungnahme der Bezirksregierung Köln eingegangen; diese ist in Anhang 4 dokumentiert. Demnach bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den vorliegenden Lärmaktionsplan.

Es wird jedoch in Bezug auf die in Ziffer 6.2 vorgeschlagenen Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der A 46 und dem nachgeordneten Straßennetz darauf hingewiesen, dass der Lärmaktionsplan ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes ist und keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen darstellt. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die rechtlichen Grundlagen der Lärmaktionsplanung keine verbindlichen Lärmgrenzwerte enthalten, bei deren Überschreitungen entsprechende Maßnahmen zu ergreifen sind. Es wird ausgeführt, dass in § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen verwiesen wird. Diese sind die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die zugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sowie die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) mit Verweis auf die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS). In der Praxis bedeutet dies, dass die berechneten Isophonen und Auslösepegel-Linien erst gemäß RLS berechnet werden müssen, bevor über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entschieden werden kann.

### **7.3 Berücksichtigung der Ergebnisse aus Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die Ergebnisse aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden abgewogen und – sofern sie relevant sind und ihnen gefolgt werden konnte – berücksichtigt. Die Abwägung der eingegangenen Anmerkungen ist in Anhang 3 dokumentiert.

Die Ergebnisse aus der Phase II der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans wurden ebenfalls abgewogen und – sofern sie relevant sind und ihnen gefolgt werden konnte – berücksichtigt. Konkret ergeben sich aus der eingegangenen Stellungnahme zu den in Ziffer 6.2 vorgeschlagenen Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten keine Änderungen der geplanten Maßnahmen zur Lärminderung. Die Hinweise in Bezug auf die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind jedoch bei der Umsetzung zu beachten.

## **8 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan**

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

## **9 Evaluierung des Lärmaktionsplans**

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

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

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

## **Inkrafttreten und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans**

Der Lärmaktionsplan tritt mit Beschluss durch den Rat der Stadt Hückelhoven am 19. Juni 2024 in Kraft.

Der beschlossene Lärmaktionsplan wird auf der Homepage der Stadt Hückelhoven veröffentlicht.

**Anhang**

Anhang 1: Ergebnisse der Lärmkartierung mit tabellarischen Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Anhang 2: Steckbriefe der Teilaktionspläne

Anhang 3: Stellungnahmen zu den Anmerkungen aus der Phase I der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anhang 4: Stellungnahmen der TÖB und anderen Behörden zum Entwurf des Lärmaktionsplans

*Hinweise: Anhang 1 bis Anhang 3 sind als gesonderte Anlagen beigelegt.*

## Anhang 4 Stellungnahmen der TÖB und anderen Behörden zum Entwurf des Lärmaktionsplans

Von: [REDACTED]@bezreg-koeln.nrw.de>

Gesendet: Montag, 8. April 2024 21:52

An: Beteiligungsverfahren Hückelhoven <beteiligungsverfahren@hueckelhoven.de>

Betreff: LAP Stadt Hückelhoven (Stufe 4)\_Stellungnahme BR Köln (Dezernat 25)

Priorität: Hoch

### Lärmaktionsplanung der Stadt Hückelhoven

#### Lärmaktionsplan (Stufe 4)

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Stellungnahme Bezirksregierung Köln – Dezernat 25 (Verkehr)

Ihr Zeichen: 61

Ihr Schreiben vom 28.03.2024

[REDACTED]

Ihr erwähntes Schreiben vom 14.02.2024 haben wir leider nicht erhalten. Danke, dass Sie uns erneut angeschrieben haben.

Bitte senden Sie künftig Ihre Beteiligungsbemerkungen direkt an unser Dezernat 25

( [REDACTED]@BRK.NRW.de) oder direkt an meine Mailadresse: [REDACTED]@BRK.NRW.de.

Wir haben Ihre Unterlagen geprüft. Nachfolgend unsere Stellungnahme:

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

Folgende Anmerkungen bitte ich zu beachten.

Bereich Straßenverkehr:

Zu Punkt 6.2 „Geplante Maßnahmen zur Lärminderung“ werden Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Autobahn und dem nachgeordneten Straßennetz vorgeschlagen.

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes. Er stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art dar (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen). 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 und RLS-19 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen). In der Praxis heißt das, dass die berechneten Isophonen und Auslösepegel-Linien erst gem. RLS 90/RLS 19 nachgerechnet werden müssen, bevor über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entschieden werden kann.

## Bereich Schienenverkehr:

Es wird darauf hingewiesen, dass Planungen bestehen, die Rurtalbahnstrecke von Linnich bis Hückelhoven-Baal zu verlängern bzw. zu reaktivieren. Dadurch soll die Lücke zwischen der Rurtalbahn und der Bahnstrecke Aachen – Mönchengladbach wieder geschlossen werden. Diese Maßnahme ist im rechtskräftigen ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen enthalten und befindet sich darin in Stufe 1.

Darüber hinaus bestehen unseres Wissens Planungen zur Elektrifizierung der Rurtalbahnstrecke.

Diese Schienenvorhaben werden ggf. Auswirkungen bezüglich der Lärmemissionen haben. 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 gesehen.

Ggf. besteht hier Abstimmungsbedarf, z.B. bezüglich von Lärmschutzmaßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

████████████████████

---

—

████████████████████

Bezirksregierung Köln  
Dezernat 25 (Verkehr – Integrierte Gesamtverkehrsplanung)  
50606 Köln

Telefon: Kein Telefon, bitte nur mailen!

Telefax: +49 (0)221 / 147-2890

Mail: ██████████@BRK.NRW.de

Internet: <http://www.BRK.NRW.de>

Twitter: <https://Twitter.com/BRK>

Facebook: <https://www.Facebook.com/BezirksregierungKoeln>

Hinweise zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.BezReg-Koeln.NRW.de/datenschutzhinweise>

Wenn Sie diese Datenschutzhinweise in Papierform zugesendet haben möchten, lassen Sie uns das gerne wissen.

*Anmerkung: Die Hinweise zum Schienenverkehr sind in Bezug auf den hier vorliegenden Lärmaktionsplan nachrichtlich zu verstehen.*