



# **Lärmaktionsplanung der Stadt Baesweiler**

*Stufe 4*

## Lärmaktionsplanung der Stadt Baesweiler

### Stufe 4

Dieser Bericht besteht aus insgesamt 39 Seiten, davon 29 Seiten Text und 10 Seiten Anlagen.

Auftraggeber: Stadt Baesweiler  
A60/601 – Stadtentwicklungsamt  
Grabenstraße 11  
52499 Baesweiler

Berichtsnummer: VL 9725-1  
Datum: 17.11.2023

Referenz: PA/VA  
Ansprechperson: Dipl.-Ing. Volker Albers  
0211 / 999 582 677  
volker.albers@peutz.de



Die Akkreditierung gilt für den in der Urkundenanlage D-PL-20140-01-00 festgelegten Umfang der Bereiche Geräusche und Erschütterungen.  
Messstelle nach § 29b BImSchG

Peutz Consult GmbH, Kolberger Straße 19, 40599 Düsseldorf, Tel. +49 211 999 582 60  
Geschäftsführer: Dr. ir. Martijn Vercammen, ir. Ferry Koopmans, ing. David den Boer  
AG Düsseldorf, HRB Nr. 22586, Ust-IdNr. DE 119424700, Steuer-Nr. 106/5721/1489  
info@peutz.de, www.peutz.de

Düsseldorf – Dortmund – Berlin – Nürnberg – Leuven – Paris – Lyon – Mook – Zoetermeer – Groningen – Eindhoven

**VL 9725-1**  
17.11.2023

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Situation und Aufgabenstellung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Allgemeine Angaben</b>	<b>9</b>
3.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	9
3.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	9
3.3	Rechtlicher Hintergrund	13
3.4	Geltende Lärmgrenzwerte	14
<b>4</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation</b>	<b>17</b>
4.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	17
4.1.1	Ergebnisse der Lärmkartierung	17
4.1.2	Strategische Lärmkarten	17
4.1.3	Betroffenheitsstatistiken	18
4.1.4	Bewertung gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen	19
4.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	19
4.3	Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	20
<b>5</b>	<b>Maßnahmenplanung</b>	<b>22</b>
5.1	Mögliche Lärmschutzmaßnahmen	22
5.2	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	26
5.3	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre	26
5.4	Langfristige Strategien zum Schutz gegen Umgebungslärm	26
5.5	Schutz ruhiger Gebiete	26
5.6	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	27
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>28</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1:	Auflistung der kartierten Hauptverkehrsstraßen	11
Tabelle 3.2:	Übersicht über nationale Immissionsgrenz-, Auslöse- und Immissionsrichtwerte	15
Tabelle 3.3:	Schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005 [19]	15
Tabelle 4.1:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete	18
Tabelle 4.2:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, $L_{den}$	18
Tabelle 4.3:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, $L_{night}$	18
Tabelle 4.4:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude	18
Tabelle 4.5:	Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen	19
Tabelle 5.1:	Mögliche Maßnahmen an der Quelle	22
Tabelle 5.2:	Mögliche Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg	23
Tabelle 5.3:	Mögliche Maßnahmen durch städtebauliche Planung	23
Tabelle 5.4:	Mögliche Maßnahmen durch Änderung der Infrastruktur	23
Tabelle 5.5:	Mögliche Maßnahmen durch bürgerschaftlichen Dialog	24
Tabelle 5.6:	Übersicht Wirksamkeit technischer und verkehrsplanerischer Maßnahmen im Straßenverkehr	25

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1:	Stadtgebiet Baesweiler (Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte NRW, - Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 – <a href="http://www.govdate.de/dl-de/zero-2-0">http://www.govdate.de/dl-de/zero-2-0</a> )	10
----------------	--	----

## 1 Situation und Aufgabenstellung

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EG-Richtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die Lärmaktionsplanung basiert dabei auf einer Lärmkartierung, in der in der ersten Stufe außerhalb von Ballungsräumen die Schallimmissionen von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr ermittelt wurden. Ab der zweiten Stufe sind Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen.

Die Lärmkartierung ist ab dem Jahr 2007 alle 5 Jahre erneut durchzuführen.

Im Rahmen der Fortschreibung der Lärmkartierung ist auch die Lärmaktionsplanung fortzuführen.

Die bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung wurden noch auf Basis von vorläufigen Berechnungs- und Bewertungsrichtlinien durchgeführt, die teilweise angelehnt an nationale Vorschriften waren. Mittlerweile gibt es endgültige europäische Fassungen aller Berechnungs- und Bewertungsrichtlinien, die über eine aktualisierte 34. BImSchV im Jahre 2022 in deutsches Recht eingeführt wurden.

Diese Richtlinien unterscheiden sich in Ansätzen und Verfahren deutlich von den bisherigen vorläufigen Richtlinien, sodass eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung nicht mehr gegeben ist.

In den vergangenen Stufen der Lärmaktionsplanung war es möglich, die Lärmaktionsplanung bei geringer Lärmbetroffenheit mit der Bewertung der Lärmsituation abzuschließen. Ab der Stufe 4 müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind.

Im Nachfolgenden werden die Ergebnisse der Lärmkartierung auf Grundlage der Berechnungen durch das Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) dokumentiert und erläutert. Die Ergebnisse und Vorschläge zur weiteren Vorgehensweise im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden zusammengefasst und für die Berichterstattung durch die Stadt Baesweiler aufbereitet.

## 2 Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien

<b>Titel</b>	<b>Beschreibung / Bemerkung</b>	<b>Kat.</b>	<b>Datum</b>
[1] <b>EG-RL 2002/49/EG</b>	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm	RIL	25.06.2002
[2] <b>EG-RL 2020/367</b>	Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Methoden und Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm	RIL	04.03.2020
[3] <b>BImSchG</b> Bundes-Immissionsschutzgesetz	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge	G	Aktuelle Fassung
[4] <b>34. BImSchV</b>	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung)	V	28.05.2021
[5] <b>BUB</b>	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straße, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)	RIL	05.10.2021
[6] <b>BUB-D</b>	Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straße, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)	RIL	05.10.2021
[7] <b>BEB</b>	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm	RIL	05.10.2021

<b>Titel</b>	<b>Beschreibung / Bemerkung</b>	<b>Kat.</b>	<b>Datum</b>
[8] <b>BAnz AT 02.12.2021 B6</b>	Berichtigung der Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)	V	02.12.2021
[9] <b>BAnz AT 18.05.2022 B3</b>	Berichtigung der Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)	V	18.05.2022
[10] <b>LAI-Hinweise zur Lärmkartierung</b>	LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Dritte Aktualisierung	Lit	27.01.2022
[11] <b>LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung</b>	LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung	Lit	19.09.2022
[12] <b>UBA Texte 84/2021</b>	Vergleichsrechnungen für die EU-Umgebungslärmrichtlinie, Umweltbundesamt	Lit	Mai 2021
[13] <b>UBA Texte 196/202</b>	Umgebungslärmrichtlinie: Verfahren zur Identifizierung von Lärmbrennpunkten, Umweltbundesamt	Lit	November 2020
[14] <b>UBA Texte 197/202</b>	Umgebungslärmrichtlinie: Verfahren zur Identifizierung von Lärmbrennpunkten - Modellstadt, Umweltbundesamt	Lit	November 2020
[15] <b>Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen</b> Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen	Umweltbundesamt	Lit	Juli 2023
[16] <b>16. BImSchV</b> 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung	Bundesgesetzblatt Nr. 27/1990, ausgegeben zu Bonn am 20. Juni 1990	V	12.06.1990 geändert am 04.11.2020

<b>Titel</b>	<b>Beschreibung / Bemerkung</b>	<b>Kat.</b>	<b>Datum</b>
[17] <b>Lärmschutz-Richtlinien-StV</b>	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm	V	23.11.2007
[18] <b>TA Lärm</b> Sechste AVwV zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm	Gemeinsames Ministerialblatt Nr. 26, herausgegeben vom Bundesministerium des Inneren vom 28.09.1998	VV	26.08.1998, zuletzt geändert am 01.06.2017
[19] <b>DIN 18 005, Teil 1</b>	Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung	N	Juli 2002
[20] <b>Ergebnisse der Lärmkartierung durch das LANUV</b>	download aus dem kommunalen Downloadbereich von <a href="https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/">https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/</a>	P	28.09.2023

Kategorien:

G: Gesetz

V: Verordnung

VV: Verwaltungsvorschrift

RdErl.: Runderlass

N: Norm

RIL: Richtlinie

Lit: Buch, Aufsatz, Berichtigung

P: Planunterlagen / Betriebsangaben

## 3 Allgemeine Angaben

### 3.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Baesweiler
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05334008
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Baesweiler A60/601 – Stadtentwicklungsamt
Anschrift:	Grabenstraße 11 52499 Baesweiler
Telefon:	02401-800-0
Email:	info@stadt.baesweiler.de
Internetadresse der Gemeinde:	www.baesweiler.de

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

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

### 3.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Baesweiler liegt im nördlichen Teil der StädteRegion Aachen und besteht aus dem zentral gelegenen Hauptort Baesweiler und den weiteren Stadtteilen Beggendorf, Floverich, Loverich, Oidtweiler, Puffendorf und Setterich. Angrenzend an die Stadt Baesweiler liegen Geilenkirchen, Linnich, Aldenhoven, Alsdorf, Herzogenrath und Übach-Palenberg. Eine Übersicht des Stadtgebietes zeigt die nachfolgende Abbildung 3.1.

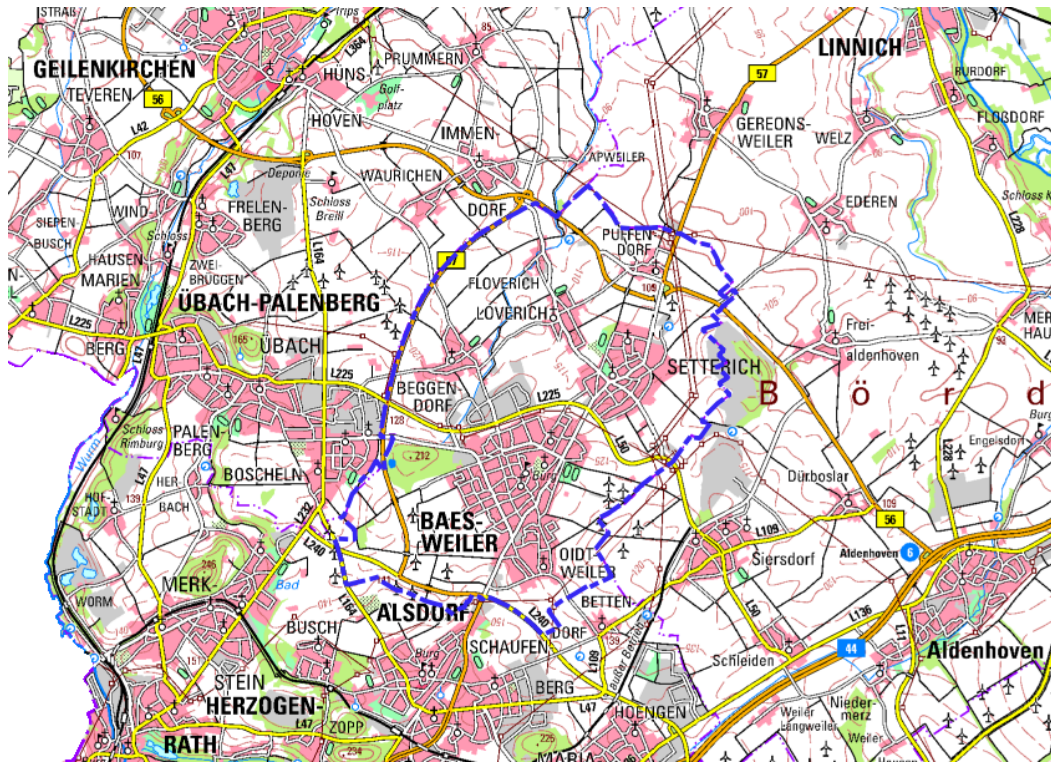


Abbildung 3.1: Stadtgebiet Baesweiler

(Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte NRW, - Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 – <http://www.govdate.de/dl-de/zero-2-0>)

### Ballungsraum:

Gemäß § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum als Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern je Quadratkilometer definiert.

Die Stadt Baesweiler liegt mit 29.588 Einwohnern (Quelle: <https://www.baesweiler.de/die-stadt.html>, Stand: Oktober 2023) bei einer Fläche von 27,84 km<sup>2</sup> deutlich unter diesen Werten und gilt demnach nicht als Ballungsraum.

### Hauptverkehrsstraßen:

Gemäß § 47b BImSchG sind zu kartierende Hauptverkehrsstraßen als Bundesstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr definiert.

Im Stadtgebiet von Baesweiler sind dies die in der folgenden Tabelle 3.1 mit Angabe des täglichen und jährlichen Verkehrsaufkommens aufgeführten Straßen und Abschnitte.

Tabelle 3.1: Auflistung der kartierten Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnitt	Verkehrsaufkommen	
		pro Tag (DTV) Kfz/24h	pro Jahr Kfz/a
B 56	B 57 / K 24 Stadtgrenze Nord – B 57 Aldenhovener Straße	11.056	4.035.440
	B 57 Aldenhovener Straße – Stadt- grenze Ost	15.408	5.623.920
B 57	Stadtgrenze Nord – B 56	8.496	3.101.040
B 57	L 225 – L 240	9.023	3.293.395
L 240	Stadtgrenze West – B 57 Nord	8.505	3.104.325
	B 57 Nord – B 57 Süd Linnicher Straße	9.818	3.583.570
	B 57 Süd Linnicher Straße – Stadtgrenze Ost	13.509	4.930.785

#### Haupteisenbahnstrecken:

Gemäß § 47b BImSchG sind zu kartierende Haupteisenbahnstrecken als Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr definiert.

Im Stadtgebiet von Baesweiler sind keine Eisenbahnstrecken mit einem solchen Verkehrsaufkommen vorhanden.

#### Großflughäfen:

Gemäß § 47b BImSchG sind zu kartierende Großflughäfen als Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen (Summe aus Starts und Landungen, ausgenommen ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen) pro Jahr definiert.

Die Stadt Baesweiler liegt nicht im Einflussbereich eines Großflughafens.

#### Andere Lärmquellen:

Als weitere Lärmquellen sind gemäß § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV nur in Ballungsräumen Industrie- und Gewerbegebiete, auf denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU einschließlich Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr zu kartieren.



Die Stadt Baesweiler stellt keinen Ballungsraum dar, sodass keine anderen Lärmquellen zu berücksichtigen sind.

### 3.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a - f BImSchG.

#### EU-Recht (Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG)

Zum Schutz der Bevölkerung vor einer zunehmenden Belastung durch Lärm hat das Europäische Parlament am 25. Juni 2002 die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – kurz Umgebungslärmrichtlinie – beschlossen.

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.

Neben der Eindämmung des Umgebungslärms in hoch belasteten Gebieten soll eine Zunahme des Lärms in ruhigen Gebieten von vornherein unterbunden werden.

Nach einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum Vertragsverletzungsverfahren gegen den Mitgliedstaat Portugal vom 31. März 2022 müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den betreffenden Bereichen sind und unabhängig davon, ob es in den Bereichen Lärmbetroffenheiten (z.B. betroffene Bevölkerung) gibt. Ein Ermessensspielraum besteht nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden, nicht aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

#### Umsetzung in nationales Recht (BImSchG § 47 a-f)

Die Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie werden in Deutschland durch die §§ 47a ff. BImSchG in nationales Recht umgesetzt. Sie sind grundsätzlich für die Aufstellung und Umsetzung der Lärmaktionspläne maßgeblich.

Die Lärmaktionsplanung ist ausführlich in § 47d BImSchG geregelt.

Nach § 47d Absatz 1 BImSchG stellen die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach § 47d Absatz 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“.

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG (konkretisiert durch die 34. BImSchV) erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf andere Planungen wie Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne haben und ermöglichen dadurch eine gesamtplanerische Problemlösung und -vermeidung. Viele lärmbedingte Konfliktfälle, die im Nachhinein hohe Kosten verursachen, können vorausschauend vermieden werden.

Die Erarbeitung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen soll unter Mitwirkung der Öffentlichkeit stattfinden. In der Richtlinie der EU „(..) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (RICHTLINIE 2002/49 – Umgebungslärmrichtlinie) heißt es dazu in Artikel 8, Absatz (7):

*„Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“*

### 3.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. In der folgenden Tabelle 3.2 ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt.

Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{den}$  und  $L_{night}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Tabelle 3.2: Übersicht über nationale Immissionsgrenz-, Auslöse- und Immissionsrichtwerte

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen und Schienenverkehrswegen (Lärmvorsorge) gemäß 16. BImSchV [16]  Tag/Nacht dB(A)	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes  Tag/Nacht dB(A)	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV [17]  Tag/Nacht dB(A)	Richtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen gemäß TA Lärm [18]  Tag/Nacht dB(A)
Krankenhäuser und Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (Krankenhäuser)
reine (WR) und allgemeine (WA) Wohngebiete	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-, Kern- und Mischgebiete	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbane Gebiete	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiete	69/59	72/62	75/65	65/50

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen, die in der folgenden Tabelle 3.3 aufgeführt sind.

Tabelle 3.3: Schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005 [19]

Geltungsbereich	Orientierungswert	
	Tag dB(A)	Nacht* dB(A)
reine Wohngebiet, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40

<b>Geltungsbereich</b>	<b>Orientierungswert</b>	
	<b>Tag dB(A)</b>	<b>Nacht* dB(A)</b>
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart		

\* bei zwei angegebenen Werten gilt der höhere Wert für öffentlichen Verkehrslärm, der niedrigere Wert für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe

Die offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldeten Grenzwerte sind über folgenden link erreichbar:

[http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE\\_DE\\_DF3\\_v3.xls/mamage\\_document](http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/mamage_document)

## 4 Bewertung der Ist-Situation

### 4.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

#### 4.1.1 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen in Nordrhein-Westfalen wurden durch das Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind über das Umgebungslärmportal des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen unter

<https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

abrufbar.

Der Mittelungspegel von Verkehrsgeräuschen wird getrennt für Tag, Abend und Nacht berechnet:

- $L_{day}$  für die Zeit von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr
- $L_{evening}$  für die Zeit von 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr
- $L_{night}$  für die Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr

Der Tag-Abend-Nacht-Index (day-evening-night)  $L_{den}$  ergibt sich daraus zu:

$$L_{den} = 10 \cdot \log \frac{1}{24} \left( 12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right)$$

Die Darstellung und Beurteilung im Rahmen der Lärmkartierung erfolgt auf Grundlage der ermittelten Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$ .

#### 4.1.2 Strategische Lärmkarten

Die Berechnungen zur Lärmkartierung erfolgten in einem 10x10 m-Raster zur Visualisierung in strategischen Lärmkarten und zur Ermittlung der lärmbelasteten Flächen.

Die Lärmkarten für den Bereich der Stadt Baesweiler sind in Anlage 1 für den  $L_{den}$  und in Anlage 2 für den  $L_{night}$  aufbereitet.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Angaben über die Flächen der lärmbelasteten Gebiete dargestellt.

Tabelle 4.1: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete

<b>L<sub>den</sub> in dB(A):</b>	<b>ab 55</b>	<b>ab 65</b>	<b>ab 75</b>
Fläche in km <sup>2</sup> :	3,07	0,67	0,02

### 4.1.3 Betroffenheitsstatistiken

Für die Ermittlung der betroffenen Einwohner und Gebäude wurden Immissionsberechnungen als Einzelpunktberechnungen mit gemäß den Vorgaben zur Zuweisung von Empfangspunkten zu Gebäudefassaden in Kapitel 4 der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) [7] durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Berechnungen liegen den Auswertungen der belasteten Einwohner und Gebäude (s. Tabelle 4.2, Tabelle 4.3 und Tabelle 4.4) zugrunde.

In den nachfolgenden Tabellen sind die Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) liegen, über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten, dargestellt:

Tabelle 4.2: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L<sub>den</sub>

<b>L<sub>den</sub> in dB(A):</b>	<b>55 bis 59</b>	<b>60 bis 64</b>	<b>65 bis 69</b>	<b>70 bis 74</b>	<b>ab 75</b>
Anzahl Personen:	9	3	4	0	0

Tabelle 4.3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L<sub>night</sub>

<b>L<sub>night</sub> in dB(A):</b>	<b>50 bis 54</b>	<b>55 bis 59</b>	<b>60 bis 64</b>	<b>65 bis 69</b>	<b>ab 70</b>
Anzahl Personen:	4	5	0	0	0

Tabelle 4.4: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

<b>L<sub>den</sub> in dB(A):</b>	<b>ab 55</b>	<b>ab 65</b>	<b>ab 75</b>
Anzahl Wohnungen:	6	1	0
Anzahl Schulgebäude:	0	0	0
Anzahl Krankenhausgebäude:	0	0	0

## 4.1.4 Bewertung gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen

Zusätzlich zu den Betroffenheiten in Pegelklassen sind gemäß Anhang III der Umgebungs-lärmrichtlinie statistische Angaben zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erforderlich. Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungs-lärmrichtlinie bzw. § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte.

Die auf Grundlage der vorliegenden Pegel und Betroffenenzahlen resultierenden geschätzten Fallzahlen sind in der folgenden Tabelle 4.5 aufgeführt.

**Es handelt sich bei den in der Tabelle aufgeführten Zahlen um statistische Schätzungen, die keine Aussage über die tatsächliche Anzahl realer Fälle macht.**

Tabelle 4.5: Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

gesundheitsschädliche Auswirkung	geschätzte Zahl der Fälle
starke Belästigung (high annoyance, HA)	3
starke Schlafstörung (high sleep disturbance, HSD)	1
ischämische Herzkrankheiten (ischaemic heart disease, IHD)	0

## 4.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Gemäß den geschätzten Zahlen der Betroffenheitsstatistik sind insgesamt 16 Personen von Lärmpegeln  $L_{den}$  ab 55 dB(A) und 9 Personen von Lärmpegeln  $L_{night}$  ab 50 dB(A) betroffen. Bei einer Einwohnerzahl von 29.588 Einwohnern (Quelle: <https://www.baesweiler.de/die-stadt.html>, Stand: Oktober 2023) entspricht dies beim  $L_{den}$  0,05 % und beim  $L_{night}$  0,03 % der Einwohner Baesweilers.

Von höheren Lärmpegeln  $L_{den}$  ab 65 dB(A) sind insgesamt 4 Personen, Lärmpegeln  $L_{night}$  ab 55 dB(A) 5 Personen betroffen. Dies entspricht Anteilen von 0,01 % bzw. 0,02 % der Einwohner Baesweilers.

Lärmbelastete Schulen oder Krankenhausgebäude mit  $L_{den}$  ab 55 dB(A) oder  $L_{night}$  ab 50 dB(A) sind in Baesweiler nicht vorhanden.

## 4.3 Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Für eine gegenüber den Lärmkarten (Anlagen 1 und 2) genauere Verortung der Betroffenheiten wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung alle Gebäude mit den zugehörigen Fassadenpegeln verschnitten und die jeweils höchsten Fassadenpegel den Gebäuden zugeordnet.

Die betroffenen Gebäude mit Pegeln von mindestens 55 dB(A) für den  $L_{den}$  und mindestens 50 dB(A) für den  $L_{night}$  sind in den Ausschnittsplänen der Anlagen 3 (Darstellung  $L_{den}$ ) und 4 (Darstellung  $L_{night}$ ) in 5 dB-Klassen mit der Farbgebung der Lärmkartierung dargestellt.

Die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG gibt nur allgemeine Hinweise darauf, wann im Rahmen der Lärmaktionsplanung Lärminderungsmaßnahmen geplant und durchgeführt werden müssen. Sie nennt weder einzuhaltende Lärmgrenzwerte, noch legt sie fest, dass Maßnahmen ab einer bestimmten Anzahl von Lärmbetroffenen ergriffen werden müssen. Es ist vielmehr Aufgabe der für die Lärmaktionsplanung zuständigen Behörden, die Lärmsituation im Einzelnen zu bewerten und Kriterien für die Lärmaktionsplanung zu entwickeln. Dabei ist die Höhe der Lärmpegel allein kein hinreichendes Kriterium für die Entscheidung, an welchen Orten die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung notwendig ist. Zu berücksichtigen ist vielmehr auch, wie viele Menschen welchen Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Zur räumlichen Identifikation von Lärmbrennpunkten („Hotspots“) wurde in der vorliegenden Untersuchung in Anlehnung an eine Untersuchung des Umweltbundesamtes [13], [14] sogenannte Hotspotmaß-Lärmkennziffern  $HSM\_LKZ$  für den  $L_{den}$  und den  $L_{night}$  ermittelt.

Die Hotspotmaß-Lärmkennziffern  $HSM\_LKZ$  ergibt sich zu

$$HSM\_LKZ = \sum_{i=1}^N n_i(L_i - L_S) + \sum_{k=1}^O n_k(L_k - L_S) + \sum_{l=1}^P n_l(L_l - L_S)$$

mit

- N: Gesamtzahl betroffener Einwohner
- $L_i$ : Pegelwert nach BEB für die Anzahl anteiliger Betroffener  $n_i$
- O: Gesamtzahl betroffener Schüler
- $L_k$ : Pegelwert nach BEB für die Anzahl anteilig betroffener Schüler  $n_k$
- P: Gesamtzahl betroffener Krankenhausbetten
- $L_l$ : Pegelwert nach BEB für die Anzahl anteilig betroffener Krankenhausbetten  $n_l$
- $L_S$ : Schwellenwert,  $L_S = 65$  dB(A) für den  $L_{den}$ ,  $L_S = 55$  dB(A) für den  $L_{night}$

Schulen sind nur für den  $L_{den}$  zu berücksichtigen.

Die Auswertung erfolgte über eine Rasterung von 100x100 m für das gesamte Stadtgebiet von Baesweiler.

Die Ergebnisse der jeweiligen Hotspotmaß-Lärmkennziffern HSM\_LKZ sind für den  $L_{den}$  in Anlage 5 und für den  $L_{night}$  in Anlage 6 dargestellt. Für die Skalierung wurde die in der Modell-Untersuchung des Umweltbundesamtes [14] genutzte Einteilung und Farbgebung verwendet.

Aus den Darstellungen für die Hotspotmaß-Lärmkennziffern (Anlagen 5 und 6) und der betroffenen Gebäude (Anlagen 3 und 4) ist erkennbar, dass im Stadtgebiet von Baesweiler im Rahmen der Lärmkartierung kaum Betroffenheiten vorliegen.

Lediglich entlang der B 57 Landstraße in Puffendorf ergeben sich für 4 Gebäude maximale Beurteilungspegel von  $L_{den}$  zwischen 65 dB(A) und 69 dB(A) und  $L_{night}$  zwischen 55 dB(A) und 59 dB(A).

Aus den Betroffenheitsstatistiken (Kapitel 4.1.3) ergeben sich nur 16 lärmbelastete Einwohner, entsprechend weniger als 0,1 % der Gesamtbevölkerung von Baesweiler.

Flächenhafte Bereiche mit Überschreitungen und einer höheren Anzahl von betroffenen Einwohnern, die Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung erfordern würden, liegen nicht vor.

Aufgrund der aktuellen Rechtslage und europäischen Rechtsprechung (s. Kapitel 3.3) ist aufgrund der kartierten Straßen im Stadtgebiet von Baesweiler (s. Tabelle 3.1) dennoch zwingend ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Das heißt jedoch nicht, dass – gerade bei den hier vorliegenden geringen Betroffenheiten – auch Maßnahmen zwingend einzuleiten sind. Zudem obliegen Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen dem jeweiligen Baulastträger.

## 5 Maßnahmenplanung

### 5.1 Mögliche Lärmschutzmaßnahmen

Im Musterbericht zur Lärmaktionsplanung werden die im Folgenden gelisteten Lärmschutzmaßnahmen aufgeführt. Bei den angegebenen Maßnahmenarten handelt es sich um eine exemplarische, nicht verpflichtende und nicht abschließende Auflistung möglicher Maßnahmen. Die Angaben berücksichtigen die europäischen Vorgaben zur Datenberichterstattung, so dass ggf. auch übergeordnete Maßnahmen aufgeführt sind, die auf Ebene der Gemeinden nicht umgesetzt werden können.

Tabelle 5.1: Mögliche Maßnahmen an der Quelle

Kategorie	Maßnahmenart
Änderung des Emissionspegels	Maßnahmen am Straßenbelag
	Lärmarme Reifen
	Leise Motoren
	Maßnahmen an der Auspuffanlage
	Umrüstung auf leisere öffentliche Verkehrsmittel und Komponenten
Zeitliche Beschränkungen	Zeitliche Beschränkungen für Lkw
	Zeitliche Beschränkungen für Pkw
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung
	Kreisverkehre und Kreuzungen
	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
	Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen
Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen	Stärkung des öffentlichen Verkehrs
	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger
	Intelligente Mobilität
	Veränderung / Reduzierung der Fahrspuren
	Fahrverbote und Umleitungen für Lkw
	Fahrverbote und Umleitungen für Pkw

Kategorie	Maßnahmenart
	Parkraumbewirtschaftung
	City-Maut

Tabelle 5.2: Mögliche Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Kategorie	Maßnahmenart
Lärmschutzwände	Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung
	Grüne Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung
Schalldämmung an Gebäuden	Schallschutzfenster
	Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung

Tabelle 5.3: Mögliche Maßnahmen durch städtebauliche Planung

Kategorie	Maßnahmenart
Flächennutzungsplanung	Flächennutzungsplanung / Bauleitplanung
	Lärmreduzierung für sensible Gebiete
	Abstandsflächen / Pufferzonen
Lärmschutzbereiche	Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten
	Verfügbarkeit von Grünflächen
	Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes

Tabelle 5.4: Mögliche Maßnahmen durch Änderung der Infrastruktur

Kategorie	Maßnahmenart
Neue Infrastruktur	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken
	Neubau von Tunneln
Sperrung von Verkehrsanlagen	Sperrung von Straßen

Tabelle 5.5: Mögliche Maßnahmen durch bürgerschaftlichen Dialog

Kategorie	Maßnahmenart
Kommunikation	Vermittlung von Informationen
	Beschwerdemanagement
Maßnahmen zur Verhaltensänderung	Förderung der lärmarmen Mobilität
	Förderung des öffentlichen Verkehrs
	Förderung von Carsharing
	Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten

Als Hilfestellung für die kommunale Planungspraxis sind in den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung [11] verschiedene verkehrsbezogene Lärmschutzmaßnahmen gegenübergestellt und in Hinblick auf ihre Wirksamkeit bewertet. Dabei wurde Wert daraufgelegt, auch die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung aufzuzeigen, damit bei einer integrierten Bearbeitung von Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung Synergieeffekte genutzt und konträr wirksame Maßnahmen ausgeschlossen werden können.

Tabelle 5.6: Übersicht Wirksamkeit technischer und verkehrsplanerischer Maßnahmen im Straßenverkehr

Maßnahme	Lärm	Luft	räumliche Wirkung/ Sekundäreffekte	Zeitraumen
Reduzierung der fahrzeugseitigen Schadstoffemissionen	0	++	gesamtstädtische Wirkung	entspr. der technischen Entwicklung
Reduzierung der fahrzeugseitigen Geräuschemissionen	++	0		
Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch weitgehende Modal-Split-Änderungen	0+	0+	gesamtstädtische Wirkung; positive Effekte Verkehrsreduzierung	langfristig
Gesamtstädtische Reduzierung der Lkw-Anteile	0+	+		
Verkehrslenkung und -umverteilung	+	+	Straßenraum; Verdrängungseffekte	kurz- bis mittelfristig
Kleinräumige Reduzierung der Lkw-Anteile	+	+		
Erhöhung der Anteile schadstoffarmer Fahrzeuge	0	+	Straßenraum; ggf. Verdrängungseffekte	kurzfristig; bei technischer Weiterentwicklung nachl. Effekte
Erhöhung der Anteile lärmarmen Fahrzeuge	++	0+		
Reduzierung der Geschwindigkeit	++	0+	Straßenraum; Erhöhung Verkehrssicherheit	kurzfristig
Verbesserung des Verkehrsflusses	+	+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Immissionsmindernde Straßenraumorganisation	0+	0+	Straßenraum; ggf. Verbesserung Verkehrsabwicklung	
Lärmindernder Fahrbahnbelag	++	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	++	+		
Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	+	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Schallschutzwand	++	0+	Straßenraum;	kurz- bis mittelfristig
Bewertung:	++ sehr positive Auswirkungen + positive Auswirkungen 0 weitgehend wirkungsneutral (0+ mit pos. Tendenz, 0- mit neg. Tendenz)			

## 5.2 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Maßnahmen zur Lärminderung in den im Rahmen der Lärmaktionsplanung betroffenen Bereichen sind derzeit nicht erforderlich und nicht vorhanden.

## 5.3 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre

Aufgrund der geringen Betroffenheiten (s. Kapitel 4.3) sind für die nächsten 5 Jahre keine Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich und folglich nicht geplant.

Zudem obliegen Maßnahmen (z.B. Austausch von Straßendeckschichten) an Bundes- und Landesstraßen dem jeweiligen Baulastträger. Ein Anspruch auf Umsetzung solcher Maßnahmen gegenüber dem Baulastträger besteht nicht.

Da die örtliche Straßenverkehrsbehörde unabhängig von der Klassifizierung einer Straße straßenverkehrliche Anordnungen entscheiden und anordnen kann, soll die Einhaltung der Regelgeschwindigkeit in den betroffenen Bereichen zeitnah überprüft werden. Ein entsprechender Antrag wurde bereits bei der StädteRegion Aachen gestellt.

Die Ergebnisse und Berechnungen des Lärmaktionsplanes werden den entsprechenden Baulastträgern nachrichtlich zur Verfügung gestellt werden. Sollten Planungs- und Bauarbeiten in den betroffenen Bereichen anfallen, können die Baulastträger die Belange des Lärmschutzes im Rahmen von Synergieeffekten in die Planungen mit einfließen lassen.

## 5.4 Langfristige Strategien zum Schutz gegen Umgebungslärm

Aufgrund der geringen Betroffenheiten (s. Kapitel 4.3) sind in den im Rahmen der Lärmaktionsplanung betroffenen Bereichen keine langfristigen Strategien zum Schutz gegen Umgebungslärm erforderlich und folglich nicht geplant.

Durch Verkehrsmanagementmaßnahmen beabsichtigt die Stadt langfristig eine Lärminderung im gesamten Stadtgebiet zu erreichen. So liegt u.a. mit der in Planung befindlichen Regiotram ein Fokus auf der Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Durch zahlreiche kleinere und größere Maßnahmen wird zudem die Infrastruktur für den Radverkehr kontinuierlich verbessert.

## 5.5 Schutz ruhiger Gebiete

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Unterschieden wird zwischen ruhigen Gebieten auf dem Land und in der Stadt. Die Gemeinden sind aufgefordert, potenziell geeignete Gebiete als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festzuschreiben und Maßnahmen zu deren Schutz zu benennen. Die Festlegung ruhiger Gebiete sowie geeigneter Maßnahmen zu deren Schutz liegt im Ermessen der Gemeinden.

Gemäß Tabelle 4.1 sind 3,07 km<sup>2</sup> lärmbelastete Flächen mit einem L<sub>den</sub> ab 55 dB(A), davon 0,67 km<sup>2</sup> höher belastete Flächen mit einem L<sub>den</sub> ab 65 dB(A). Bei einer Gesamtfläche der Stadt Baesweiler von 27,84 km<sup>2</sup> entspricht dies Anteilen von 11,03 % bzw. 2,41 %. Bei diesen Flächen handelt es sich aufgrund ihrer Lage an Bundes- bzw. Landesstraßen größtenteils um landwirtschaftliche Flächen beziehungsweise um nicht wohnbaulich genutzte Flächen.

Fast 90 % der Fläche der Stadt Baesweiler gelten daher im Rahmen der Lärmkartierung als nicht lärmbelastet.

Auf eine Festlegung von ruhigen Gebieten wird daher verzichtet.

## **5.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert**

Aufgrund der geringen Betroffenheiten (s. Kapitel 4.3) sind für die nächsten 5 Jahre keine Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich und folglich nicht geplant.

## 6 Zusammenfassung

Zur Lärmaktionsplanung der Stufe 4 der Stadt Baesweiler wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt.

Die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung auf Grundlage der Berechnungen durch das Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) wurden dokumentiert und erläutert.

Die Ergebnisse und Vorschläge zur weiteren Vorgehensweise im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden zusammengefasst und für die Berichtserstattung durch die Stadt Baesweiler aufbereitet.

Aufgrund der geringen Betroffenheiten von im Rahmen der Lärmkartierung insgesamt nur 16 lärmbelasteten Einwohnern im gesamten Stadtgebiet (weniger als 0,1 % der Bevölkerung Baesweilers) sind für die nächsten 5 Jahre in den im Rahmen der Lärmaktionsplanung betroffenen Bereichen keine Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich und folglich nicht geplant.

Zudem obliegen Maßnahmen (z.B. Austausch von Straßendeckschichten) an Bundes- und Landesstraßen dem jeweiligen Baulastträger. Ein Anspruch auf Umsetzung solcher Maßnahmen gegenüber dem Baulastträger besteht nicht.

Die Lärmaktionsplanung wird entsprechend der vorgegebenen Fristen in den nächsten Jahren weiter fortgeschrieben.

Peutz Consult GmbH



ppa. Dipl.-Phys. Axel Hübel  
(Messstellenleitung)



i.V. Dipl.-Ing. Heinz-Peter Aymans  
(Projektleitung)



i.A. Dipl.-Ing. Volker Albers  
(Projektbearbeitung)

## Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Ergebnisse der Lärmkartierung,  $L_{den}$
- Anlage 2: Ergebnisse der Lärmkartierung,  $L_{night}$
- Anlage 3: Gebäude mit Kennzeichnung des maximalen  $L_{den}$
- Anlage 4: Gebäude mit Kennzeichnung des maximalen  $L_{night}$
- Anlage 5: Hotspotmaß-Lärmkennziffer  $HSM_{LKZden}$
- Anlage 6: Hotspotmaß-Lärmkennziffer  $HSM_{LKZnight}$

