Lärmaktionsplan
für die Gemeinde Vettweiß

4. Runde der Lärmaktionsplanung 2023

Die Gemeinde mit Weitblick...
Vettweiß

Inhalt

1 Allgemeine Angaben 3
2 Bewertung der Ist-Situation 6
3 Maßnahmenplanung 8
4 Mitwirkung der Öffentlichkeit 10
5 Inkrafttreten des Aktionsplans 11
Anhang I: Lärmkarten 12
Anhang II: Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 1) 13
Anhang III: Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange (Phase 2) .....

1 Allgemeine Angaben

1.1 Zuständige Behörde

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ist in Nordrhein-Westfalen die jeweils betroffene Kommune zuständig:

Gemeinde Vettweiß

Gereonstraße 14

52391 Vettweiß

Sie wird bei der Berechnung der Lärmkarten durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) unterstützt. Innerhalb der Verwaltung wird die Aufgabe durch das Amt für Tiefbau, Umwelt und Wirtschaftsförderung wahrgenommen.

1.2 Untersuchungsraum

Die Gemeinde Vettweiß liegt im Südosten des Kreises Düren und besteht aus 11 Ortsteilen und 2 Wohnplätzen. Zum 31.12.2022 lebten 9811 Einwohnerinnen und Einwohner in der Gemeinde.

Vettweiß grenzt im Osten an den Rhein-Erft-Kreis sowie an den Kreis Euskirchen, im Südwesten und Westen an die Gemeinden Nideggen und Kreuzau und im Norden an die Gemeinde Nörvenich.

Die Bundesstraße B56n (früher B56) ist eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen zwischen der Eifel und Bonn und verläuft zwischen Stockheim und Füssenich durch das Gemeindegebiet. Entlang der Gemeindegrenze zum Kreis Euskirchen verläuft zwischen den Ortschaften Sievernich und Rövenich die Bundesstraße B265 auf dem Gebiet der Stadt Zülpich.

Hierbei liegen lärmkartierte Isophone auf einem Teilstück der B56n zwischen Soller und Stockheim bis zur Gemeindegrenze zu Kreuzau sowie auf einem ca. 1km langen Teilstück der B265 zwischen den Ortslagen Sievernich und Rövenich. Beide Straßen führen an den vorgenannten Stellen durch die freie, unbewohnte Feldgemarkung.

Im Bereich der B56n weist die Lärmkartierung noch den alten Verlauf der B56 auf. Dieser Straßenabschnitt ist nicht mehr existent; eine Korrektur des Verlaufs wird nach Auskunft des LANUV in der Lärmaktionsplanung 2027 erfolgen. Eindeutig zu erkennen ist jedoch, dass

sich das Lärmpegelband durch den neuen Verlauf der B56n deutlich von der Ortschaft entfernt hat und bei entsprechender Kartierung voraussichtlich nicht mehr an diese heranreichen dürfte. Schon jetzt ist ausschließlich freie Feldgemarkung durch Lärm betroffen; der Abstand zur Wohnbebauung wurde nun weiter vergrößert.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist einer 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 LDEN und LNight dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)[24] Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes[25] sowie an Schienenwegen des Bundes[26] Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen[27] Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen[28] Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmkartierung der Stufe 4 für die Gemeinde Vettweiß wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen durchgeführt und ist seit Juli 2023 auf der Internetseite: http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de einzusehen. Das LANUV unterstützt die Gemeinden in Nordrhein-Westfalen bei der Lärmaktionsplanung durch die Erstellung der Lärmkarten. Das Ergebnis der Lärmkartierung sind strategische Lärmkarten, die nach EU-Umgebungslärmrichtlinie ermittelt werden. Auf diesen Lärmkarten werden die Schallpegel in Form von Kurven gleicher Lautstärkepegel, sogenannten Isophonenbändern, dargestellt. Berücksichtigt werden die Schallpegel, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden.

Die Karten liegen für den 24-Stunden-Zeitraum (L_{DEN}) und den Nacht-Zeitraum (22:00-6:00 Uhr) (L_{Night}) vor. Die Isophonenbänder stellen die Lärmbelastungen in 5 dB(A) Schritten dar.

Die Kartierung erfolgte gemäß den Anforderungen des BImSchG § 47c für den Straßenverkehr für Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen auf Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/a, was einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 8.200 Kfz/24h entspricht. Dabei gelten als Hauptverkehrsstraßen Bundes- und Landesstraßen sowie sonstige grenzüberschreitende Straßen (keine Gemeindestraßen). In der Gemeinde Vettweiß sind das wie bereits angeführt jeweils zwei kurze Teilstücke der B56n und der B265.

Die Lärmkarten L_{DEN} sind als Anhang I angefügt.

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet…

… einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	0
… einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	0
… einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:	0
… einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:	0

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Die Betroffenheitsstatistiken zeigen auf, wie viele Bürger in der Gemeinde Vettweiß durch den Emittent Straße belastet sind. Die Statistiken wurden durch das LANUV erstellt.

Bestandteile der Lärmkarten sind neben den Angaben zu lärmbelasteten Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern auch die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen. Entsprechend § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV sind zusammen mit den Lärmkarten tabellarische Angaben zu veröffentlichen über

• die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten,

• die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und

• die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte.

Da nach der vorgenommenen Lärmkartierung im Gemeindegebiet ausschließlich freie Feldgemarkung und keine Personen betroffen sind, wird die Situation in der Gemeinde Vettweiß dahingehend als unproblematisch bewertet.

Besonders im Bereich der B56 wurde durch die Ortsumgehung bereits eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht. Aufgrund des nun erheblichen Abstandes zwischen der Wohnbebauung und der B56n ist zudem kein Erfordernis für verkehrsrechtliche Maßnahmen zu erwarten bzw. sind nach Auskunft des Straßenverkehrsamtes voraussichtlich keine beschränkenden Maßnahmen aus Lärmschutzgründen zulässig.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Mit Blick auf die Ausführungen unter 2.1 und 2.2 hat die Gemeinde Vettweiß auch mit Blick auf den ihr zustehenden Ermessensspielraum keine verbesserungsbedürftigen Situationen identifiziert.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

In der Gemeinde Vettweiß sind keine Maßnahmen zur Lärmminderung an Hauptverkehrsstraßen oder Haupteisenbahnstrecken getroffen worden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Mit Blick auf die vorangegangenen Ausführungen sind keine Maßnahmen geplant. Ruhige Gebiete wurden nicht festgelegt.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Unter Berücksichtigung der bisherigen Ausführungen und des Ist-Zustandes in der Gemeinde Vettweiß werden keine langfristigen Strategien verfolgt.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Ruhige Gebiete werden im Gemeindegebiet der Gemeinde Vettweiß nicht ausgewiesen.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

An dieser Stelle ist die geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern, anzugeben. Eine Person zählt ab einem Wert von LDEN ab 55 dB(A) oder einem Wert von LNight ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB betragen.

Da die kartierten Lärmquellen in der Gemeinde Vettweiß keinerlei Personen betreffen und dementsprechend auch keine Maßnahmen zur Lärmminderung getroffen werden, wird die Anzahl der entlasteten Personen ebenfalls mit Null beziffert.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 1)

Die Öffentlichkeit wurde über den Internetauftritt der Gemeinde Vettweiß, den Informationsdienst „WhatsWeiß“, das Mitteilungsblatt „Rundblick Rureifel“ sowie über soziale Medien über die Lärmkartierung und den Lärmaktionsplan informiert und zur Mitwirkung aufgefordert. Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Diese Möglichkeit zur Mitwirkung erfolgte im Zeitraum 25.09.2023 bis 31.10.2023 über das Internetportal „Beteiligung NRW“ des Landes Nordrhein-Westfalen. Es wurden hierüber 15 Meldungen sowie diesbezüglich 3 Kommentare erfasst. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen und eine inhaltliche Auseinandersetzung muss erfolgen, die Anregungen müssen jedoch nicht zwingend in die Lärmaktionsplanung einfließen. Anhang II enthält eine Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen sowie deren inhaltlicher Auswertung und Würdigung.

Die planaufstellende Behörde bindet in Phase 1 zudem die Behörden, deren Aufgabenbereich durch die Planung tangiert wird, frühzeitig in das Verfahren ein. Insbesondere solche Behörden, in deren Zuständigkeit die Umsetzung von Maßnahmen gemäß § 47 d Absatz 6 i. V. m. § 47 Absatz 6 BImSchG liegt, wie bei einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung, sind frühzeitig einzubinden; spätestens jedoch in der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Hierbei sind die Straßenverkehrsbehörden gehalten, ihre Expertise im Rahmen ihrer Beteiligung am Planaufstellungsverfahren einzubringen. In diesem Zuge wurden zunächst die Direktion Verkehr der Kreispolizeibehörde Düren, das Straßenverkehrsamt Düren sowie der Landesbetrieb Straßen.NRW angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Diese Stellungnahmen liegen noch nicht vollständig vor.

4.2 Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 2)

5 Inkrafttreten des Aktionsplans

5.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

am:

5.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans *(freiwillige Angabe)*

zum:

5.3 Link zum Aktionsplan im Internet

Anlage I: Lärmkarten

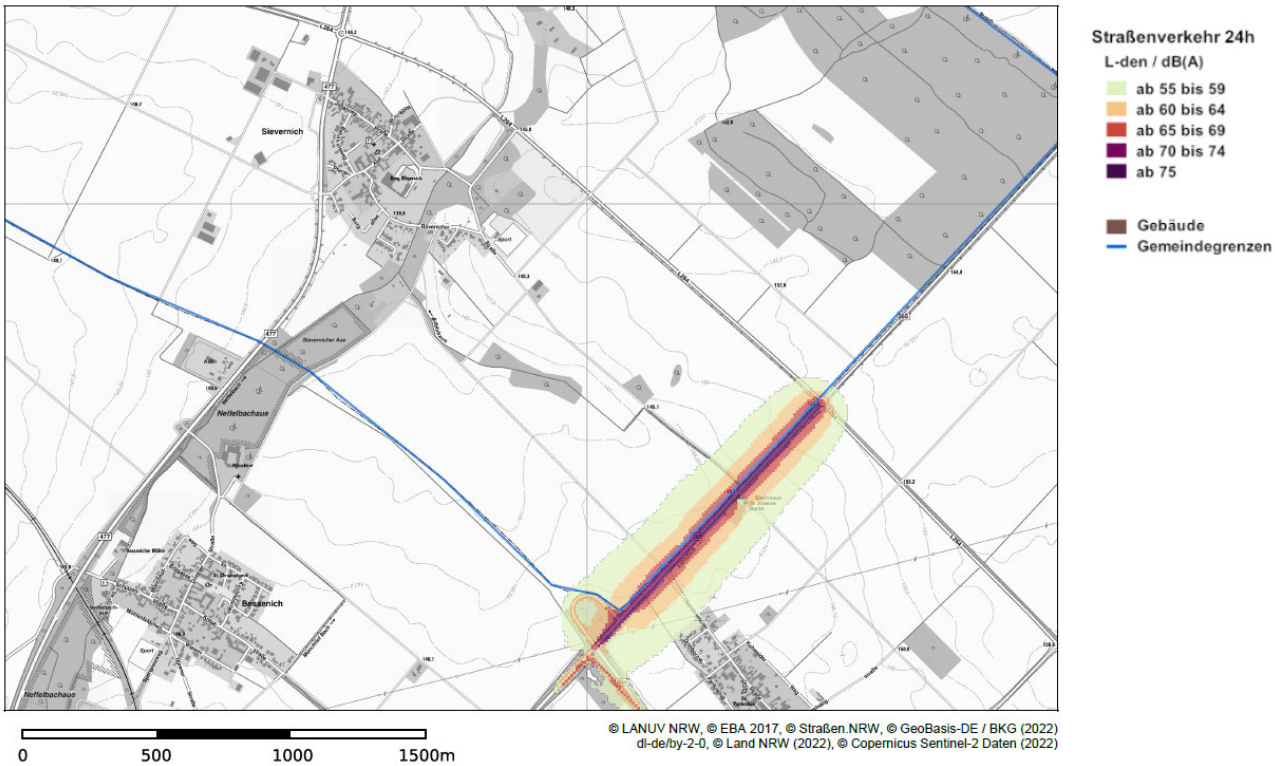

Bild 1: B265 bei Sievernich

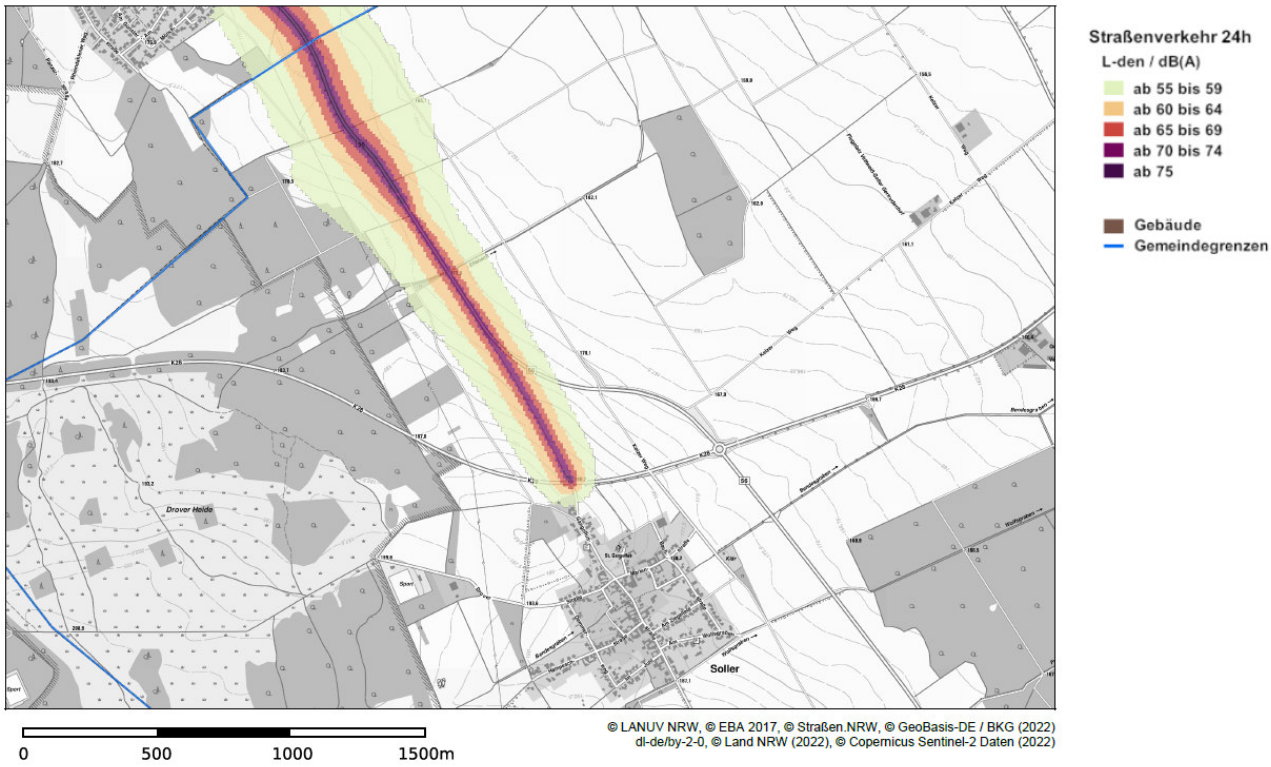

Bild 2: B56n bei Soller

Anlage II: Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 1)

Nr.	Thema/ Betreff im Beteiligungsportal	Institution/ Privatperson	Inhalt der Stellungnahme	Würdigung und Ergebnis
1	Umgehungsstraße Kelz	Privatperson	Umgehungsstraße für Kelz sei zwingend erforderlich, Lärmbelästigung, Störung der Nachtruhe, extrem hohe Feinstaubbelastung.	Die Lärmkartierung erfolgte gemäß den Anforderungen des § 47c BImSchG für den Straßenverkehr für Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen lediglich auf Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr. Da die Michaelstraße/L264 in Kelz nicht lärmkartiert ist, wird diese Anforderung entweder nicht erfüllt oder die zulässigen Emissionswerte nicht überschritten. Unabhängig hiervon sind die Planungen für die Umgehungsstraße beim Landesbetrieb Straßenbau NRW anhängig. Nach hiesigem Kenntnisstand liegen keine Messwerte zu einer möglichen Feinstaubbelastung vor. Diese ist im Rahmen des Lärmaktionsplanes zudem nicht gegenständlich.
2	Lärm B477	Privatperson	Lärmbelästigung in Gladbach durch PKW, LKW und Motorräder und Straßenbelag. Maßnahmenvorschläge: Flüsterasphalt, Tempo 50 an der Ortseinfahrt, Lärmschutzwand oder Erdwall.	Die Lärmkartierung erfolgte gemäß den Anforderungen des § 47c BImSchG für den Straßenverkehr für Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen lediglich auf Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr. Da die B477 bei Gladbach nicht lärmkartiert ist, wird diese Anforderung entweder nicht erfüllt oder die zulässigen Emissionswerte nicht überschritten. Vor diesem Hintergrund ist kein Handlungsbedarf ersichtlich.
3	Lärmbelästigung B477 Ortsdurchfahrt Lüxheim	Privatperson	Lärmbelästigung und Feinstaub nähmen zu, die permanente Belastung mache die Anwohner krank. Maßnahmenvorschläge: Ortsumgehung, Tempo 30 auf der gesamten Heerstraße, Durchfahrtsverbot für LKW.	Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt auch unter günstigsten Umständen grundsätzlich 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO). Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen ist straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung und nach § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zulässig unter anderem ‣ zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, ‣ zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete, ‣ zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Anlage II: Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 1)

				Nach Abs. 9 der Vorschrift dürfen Verkehrsbeschränkungen jedoch „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Auf Bundesstraßen ist für eine derartige Anordnung eine Zustimmung der obersten Landesbehörde einzuholen (VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1f Nr. 8), soweit die Landesbehörden keine Delegation auf untergeordnete Verkehrsbehörden vorgenommen haben. Die Landesbehörden ziehen bei der Entscheidung u.a. die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) heran. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV geben jedoch an, dass die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt ist. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Vor der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist daher stets zu prüfen, ob eine geänderte Wegweisung, eine geänderte Hinweisbeschilderung oder andere verkehrslenkende Maßnahmen in Betracht kommen. In der StVO-Novelle werden die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ausschließlich im Nahbereich von sozialen Einrichtungen (Kindergärten, Schulen und Altenheimen) an innerörtlichen klassifizierten Straßen geschaffen. Eine Herabsenkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h an klassifizierten Straßen im Hinblick auf Lärmüberschreitungen ist demnach mit erheblichen rechtlichen Hürden verbunden.

Anlage II: Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 1)

				Die Ortsumgehung Lüxheim ist derzeit in keinem Bundesfernstraßenbedarfsplan enthalten.
4	Ortsdurchfahrt Lüxheim Heerstraße, B477, „Blitze“ und „Tempo-30-Zone“	Privatperson	Maßnahmenvorschlag: Tempo 30 in der gesamten Ortsdurchfahrt Heerstraße sowie Ausbau/ Aufrüstung der Radarfalle (Messung in beide Richtungen ermöglichen)	Zum Vorschlag der Tempo-30-Zone für die gesamte Ortsdurchfahrt wird auf die Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 3 (s.o.) verwiesen. Die stationäre Messanlage misst bereits jetzt in beiden Richtungen.
5	Ortsdurchfahrt Lüxheim Heerstraße, B477, geänderte Fahrbahnführung Kreuzung Nikolausstraße/Heerstraße	Privatperson	Thematisiert werden die Änderung der Fahrbahnführung und eine Begradigung der S-Kurve nach Abriss eines Eckhauses an der Heerstraße/Nikolausstraße durch Straßen.NRW. Es werden erhöhte Geschwindigkeiten und verstärkte Lärmbelastungen befürchtet. Die Pressesprecherin von Straßen.NRW habe auf Nachfrage mitgeteilt, dass die Maßnahme noch nicht ausgeplant sei; allein der Abriss des Gebäudes löse hinsichtlich Lärm keinen Betrachtungsfall aus. Es wird gebeten, darauf hinzuwirken, dass das Vorhaben ohne zusätzliche Umweltbelastung und Lärmbelastung durchgeführt wird.	Zuständig für die beabsichtigte Maßnahme ist der Landesbetrieb Straßen.NRW, dessen Stellungnahme mit Blick auf die Lärmbelastung als zutreffend erachtet wird.
6	Ortsdurchfahrt Lüxheim Heerstraße, B477, Lärm	Privatperson	Umweltbelastung in Form von Lärm- und Luftbelastung. Bitte um Prüfung geeigneter Maßnahmen und Erhebung der Verkehrsbelastung sowie Prüfung auf Unbedenklichkeit.	Die Lärmkartierung erfolgte gemäß den Anforderungen des § 47c BImSchG für den Straßenverkehr für Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen lediglich auf Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr. Da die Heerstraße/B477 in Lüxheim nicht lärmkartiert ist, wird diese Anforderung entweder nicht erfüllt oder die zulässigen Lärmimmissionswerte nicht überschritten. Nach hiesigem Kenntnisstand liegen keine Messwerte zu einer möglichen Feinstaubbelastung vor. Diese ist im Rahmen des Lärmaktionsplanes zudem nicht gegenständlich.

Anlage II: Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 1)

7	B56n Lärm- und Lichtbelastung	Privatperson	Rennstrecke, Lichtverschmutzung, fehlender Lärmschutz	**Die Stellungnahmen Nr. 7 bis 16 werden wie folgt gemeinsam gewürdigt:** Im Rahmen der Planung von Ortsumgehungen müssen Lärmgutachten im Planfeststellungsverfahren erstellt werden. Nur im Falle der Einhaltung der Lärmschutzgrenzen erfolgt auch eine Baugenehmigung. Die Ermittlung der Lärmbelastung erfolgt nicht durch Messung, sondern rechnerisch an Hand der RLS-90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen). Diese Berechnung ist gesetzlich vorgeschrieben und ermöglicht eine Betrachtung auch für zukünftige Verkehrsmengen, die naturgemäß nicht gemessen werden können. Zudem schafft dies gleiche Grundlagen für alle Untersuchungen. Die maßgeblichen Grenzwerte wurden für den Ortsrand von Soller eingehalten, da andernfalls eine Baugenehmigung schon nicht erteilt worden wäre. Zu den gehäuften Eingaben bezüglich Straßenlärm im Bereich B56n bei Soller ist anzumerken, dass sowohl der Kreispolizeibehörde Düren als auch dem Straßenverkehrsamt des Kreises Düren bis dato keinerlei Beschwerden bezüglich erhöhter Straßenlärmbelastung, illegaler Rennen oder den übrigen benannten Problematiken vorlagen. Insbesondere hat die Kreispolizeibehörde diesbezüglich auch keinerlei Anzeigen oder Einsatzmeldungen vorliegen. Keiner der vier Unfälle, die sich im Jahr 2023 auf dem Teilstück der B56n bei Soller ereigneten, hatte einen Bezug zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die Straßenverkehrsbehörde teilt in Ihrer Stellungnahme die hiesige Einschätzung, dass auf Grund des erheblichen Abstandes zwischen der Wohnbebauung und der B56n kein Erfordernis für verkehrsrechtliche Maßnahmen zu erwarten ist bzw. beschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen voraussichtlich nicht zulässig sein dürften.

Anlage II: Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 1)

				Die Stellungnahme von Straßen.NRW hierzu steht noch aus und wird im Rahmen der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt werden. Zutreffend ist der Hinweis zur fehlerhaften Kartierung des alten Verlaufes der B56 statt der aktuellen Streckenführung durch die B56n. Eine Korrektur der Lärmkarte wird durch die zuständige Behörde in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung erfolgen. Festzustellen ist aber, dass sich das Lärmpegelband, welches schon jetzt nur freie Feldgemarkung betrifft, sich durch den aktuellen Verlauf noch weiter von der Wohnbebauung entfernt und diese erst recht nicht tangieren dürfte. Die Beschwerden zu Lichtverschmutzung sind im Lärmaktionsplan nicht gegenständlich. Es sei dennoch darauf hingewiesen, dass nach mehreren Beschwerden in der Vergangenheit eine umfangreiche Bepflanzung entlang des fraglichen Teilstückes vorgenommen wurde. Nach Vornahme der Bepflanzung gingen keine diesbezüglichen Beschwerden mehr ein.
8	B56n – ein Lärmdorado für Raser	Privatperson	Öffnen von Fenstern sei durch Lärmbelastung nicht mehr möglich, fehlender Lärmschutz	Es wird auf die umfassenden Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 7 verwiesen.
9	Lärm in Soller durch die B56n	Privatperson	Geminderte Lebensqualität durch kontinuierlichen Lärm von PKW, LKW und Motorrädern. Schlafen bei geöffneten Fenstern sei nicht mehr möglich. Die Hauptwindrichtung habe sich verändert. Lärmschutzmaßnahmen fehlten.	Es wird auf die umfassenden Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 7 verwiesen.
10	B56N Rennstrecke für PKW und Motorradfahrer	Privatperson	Forderung nach Lärmschutz, Rennstrecke für PKW und Motorräder, weder tagsüber noch nachts herrsche Ruhe. Bei geöffneten Fenstern sei kein Schlaf möglich. Autoscheinwerfer erleuchten das Schlafzimmer.	Es wird auf die umfassenden Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 7 verwiesen.
11	Fehlender Lärmschutz B56N	Privatperson	Lärmbelästigung durch neuen Straßenabschnitt sei lauter als zuvor. Dies werde auf	Es wird auf die umfassenden Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 7 verwiesen.

Anlage II: Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 1)

	[Kommentar zu Meldung Nr. 10]		mangelnden bis gar nicht vorhandenen Lärmschutz und hohe gefahrene Geschwindigkeiten zurückgeführt.	
12	Fehlender Lärmschutz der B56n Höhe Soller/Frangenheim	Privatperson	Angestrebte Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität sei nur für Anwohner der Durchgangsstraßen erzielt worden und dies auf Kosten der Anwohner an den Ortsrändern. Ortsumgehungen verfügten üblicherweise über baulichen Lärmschutz und verliefen weiter außerorts. Andere Streckenführungen seien nicht berücksichtigt worden. Die Gemeinde solle sich beim Lärmschutz einbringen. Maßnahmenvorschläge: natürlicher Erdwall mit Bepflanzung, Geschwindigkeitsbegrenzung 70 km/h mit Überholverbot.	Es wird auf die umfassenden Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 7 verwiesen.
13	B56“n“ wie Nürburgring	Privatperson	Lärmbelästigung durch Geschwindigkeitsüberschreitungen und behauptete illegale Rennen. Es lägen Planungsfehler vor (falsche Grenzwerte, Windrichtung). Fehlende Bepflanzung und Lichtverschmutzung werden angeführt.	Es wird auf die umfassenden Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 7 verwiesen.
14	Kein Lärmschutz B56n auf Höhe Soller	Privatperson	Paradies für Motorrad- und PKW-Fahrer sei entstanden. Nachtruhe sei praktisch nicht mehr vorhanden. Ein versprochener Lärmschutz sei nicht angebracht worden. Geschwindigkeitskontrollen fänden nicht statt. Vorschlag: Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 70; dies habe sich während der Bauzeit bewährt.	Es wird auf die umfassenden Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 7 verwiesen.
15	Lärmkarte nicht aktuell – kein Lärmschutz entlang der B56n Richtung Soller	Privatperson	B56n sei im Kartenausschnitt eingezeichnet, jedoch nicht als Lärmquelle markiert. Lärm durch PKW und Motorräder, vor allem nachts und an den Wochenenden. Fehlende Lärmschutzmaßnahmen. Sämtliche Begrünung der Kläranlage Soller sei entfernt und nicht wieder	Es wird auf die umfassenden Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 7 verwiesen.

Anlage II: Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 1)

			aufgeforstet worden. Wind- und Schallrichtung sei überwiegend von Vettweiß Richtung Soller, hierdurch gebe es eine strake Beeinträchtigung durch Lärm (LKW, PKW, Motorräder sowie durch stark überhöhte Geschwindigkeiten und illegale Rennen). Fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung und fehlende Lärmschutzmaßnahmen. Schlafen bei geöffneten Fenstern sei nicht mehr möglich.	
16	Absolut zutreffende Darstellung eines unhaltbaren Zustandes *[Kommentar zu Meldung Nr. 15, wortlautidentisch mit Meldung Nr. 14]*	Privatperson	Paradies für Motorrad- und PKW-Fahrer sei entstanden. Nachtruhe sei praktisch nicht mehr vorhanden. Ein versprochener Lärmschutz sei nicht angebracht worden. Geschwindigkeitskontrollen fänden nicht statt. Vorschlag: Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 70; dies habe sich während der Bauzeit bewährt.	Es wird auf die umfassenden Ausführungen zu Stellungnahme Nr. 7 verwiesen.
17	Lärmbelästigung durch Veranstaltungen	Privatperson	Lärmbelästigung durch private Feiern in der Bürgerbegegnungsstätte Vettweiß und den umliegenden Straßen. Musik bis tief in die Nacht ohne Rücksicht auf die Anwohner bei offenen Fenstern, Umgehen von technischen Einrichtungen zur Vermeidung der Schallemission, sowie u.a. laute Gespräche, Autotürenknallen, Hupen, bisweilen illegale Feuerwerke werden als Lärmquellen benannt.	Gemäß § 47a BImSchG zählt Nachbarschaftslärm nicht als Umgebungslärm und ist damit als solcher nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.
18	Lärmbelästigung durch Veranstaltungen [Kommentar zu Meldung Nr. 17]	Privatperson	Es wird volle Zustimmung zur v.g. Meldung Nr. 17 bekundet.	Gemäß § 47a BImSchG zählt Nachbarschaftslärm nicht als Umgebungslärm und ist damit als solcher nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.