





# Lärmaktionsplan Stadt Mönchengladbach

bearbeitet von

STADT MÖNCHENGLADBACH  
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung  
Abteilung Verkehrsplanung

mit

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Mönchengladbach, August 2011

## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung nach Anhang V EG-Umgebungslärmrichtlinie

A.	ANLASS UND VORGEHENSWEISE	1
1.	Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplans .....	1
2.	Planungsstrategie zur Lärminderung .....	2
3.	Lärminderung durch leise Fahrweise .....	5
B.	LÄRMAKTIONSPLAN	6
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Hauptesisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen .....	6
1.1	Ballungsraum .....	6
1.2	Straßen-, Schienen- und Flugverkehr .....	6
2.	Zuständige Behörde .....	7
3.	Der rechtliche Hintergrund .....	8
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR .....	11
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten .....	13
5.1	Strategische Lärmkarten .....	13
5.1.1	Straßenverkehrslärm .....	13
5.1.2	Schienenverkehrslärm .....	18
5.1.3	Fluglärm .....	21
5.1.4	Gewerbelärm .....	23
5.2	Überlagerung der Lärmquellen .....	26
5.3	Identifizierung von Belastungsachsen und -räumen .....	26
5.3.1	Vorgehensweise .....	26
5.3.2	Belastungsachsen Straßenverkehrslärm .....	27
5.3.3	Belastungsachsen Schienenverkehrslärm .....	27
5.3.4	Belastungsräume .....	28
5.4	Abgleich mit anderen Planungsebenen .....	30
5.5	Ruhige Gebiete .....	32
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen .....	36
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7 ULR .....	40
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung .....	41
8.1	Straßenverkehrslärm .....	41
8.2	Schienenverkehrslärm .....	49
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete .....	50
9.1	Straßenbauliche Maßnahmen .....	51
9.2	Aachener Straße/ Speicker Straße - Blumenberger Straße - Bahnstraße .....	53

---

9.2.1	Wohngebiet Speick.....	54
9.2.2	Aachener Straße, Abschnitt Burggrafenstraße bis Bahnstrecke.....	66
9.2.3	Wohngebiet Holt.....	71
9.3	Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße .....	81
9.4	Rheydter Straße – Friedrich-Ebert-Straße/ Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße – Limitenstraße/ Südstraße – Am Gerstacker – Otto- Saffran-Straße/ Hohlstraße –Heinrich-Pesch-Straße – Seilerweg – Landgrafenstraße – Markgrafenstraße – Burggrafenstraße .....	95
10.	Langfristige Strategie .....	111
11.	Finanzielle Informationen .....	113
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans .....	114
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	115
	13.1 Rahmenbedingungen der Rechenmodelle .....	115
	13.2 Abschätzung der Reduzierung.....	116
C.	<b>ABWÄGUNG UND BESCHLUSS DES LÄRMAKTIONSPANS</b>	<b>117</b>
Anlage I	Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen .....	118

## A B B I L D U N G S V E R Z E I C H N I S

Abb. 5.1.1:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehrslärm $L_{den}$ .....	16
Abb. 5.1.2:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehrslärm $L_{night}$ .....	17
Abb. 5.1.3:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehrslärm $L_{den}$ .....	19
Abb. 5.1.4:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehrslärm $L_{night}$ .....	20
Abb. 5.1.5:	Strategische Lärmkarte Flugverkehrslärm $L_{den}$ .....	22
Abb. 5.1.6:	Strategische Lärmkarte Industrielärm $L_{den}$ .....	24
Abb. 5.1.7:	Strategische Lärmkarte Industrielärm $L_{night}$ .....	25
Abb. 5.3.1:	Belastungsachsen und -räume.....	29
Abb. 5.4.1:	Risikostraßennetz (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Mönchengladbach).....	31
Abb. 5.5.1:	Ruhige Gebiete.....	35
Abb. 8.1.1:	Ausgeführte Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet.....	44
Abb. 9.1.1.:	Straßenabschnitte mit lärmoptimiertem Asphalt.....	52
Abb. 9.2.1:	Maßnahmen vor dem Bau der Entlastungsstraße – Abschnitt Nord.....	77
Abb. 9.2.2:	Maßnahmen vor dem Bau der Entlastungsstraße – Abschnitt Süd.....	78
Abb. 9.2.3:	Zielkonzept kurz- und langfristig umsetzbare Maßnahmen – Abschnitt Nord.....	79
Abb. 9.2.4:	Zielkonzept kurz- und langfristig umsetzbare Maßnahmen – Abschnitt Süd.....	80
Abb. 9.3.1:	Zielkonzept mit kurz- und langfristigen Maßnahmen.....	94
Abb. 9.4.1:	Maßnahmen Friedrich-Ebert-Straße / Rheydter Straße von Hohlstraße bis Fliethstraße.....	99
Abb. 9.4.2:	Maßnahmen Hohlstraße/ Heinrich-Pesch-Straße/ Seilerweg/ Landgrafenstraße/ Markgrafenstraße/ Burggrafenstraße.....	102
Abb. 9.4.3:	Maßnahmen Theodor-Heuss-Straße/ Gartenstraße/ Limitenstraße.....	106
Abb. 9.4.4:	Maßnahmen Südstraße / Am Gerstacker / Otto-Saffran-Straße.....	110

## T A B E L L E N V E R Z E I C H N I S

Tabelle 6.1:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde.....	36
Tabelle 6.2:	Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser.....	36
Tabelle 6.3:	Anzahl N der Menschen, die in Isophonenflächen wohnen mit Pegeln von:.....	36
Tabelle 6.4:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde.....	37
Tabelle 6.5:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser.....	37

Tabelle 6.6:	Anzahl der Menschen, die in Isophonenflächen wohnen mit Pegeln von:.....	37
Tabelle 6.7:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde .....	37
Tabelle 6.8:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	38
Tabelle 6.9:	Geschätzte Anzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von: .....	38
Tabelle 6.10:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde .....	38
Tabelle 6.11:	Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	38
Tabelle 6.12:	Geschätzte Anzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von: .....	39

## A B K Ü R Z U N G S V E R Z E I C H N I S

BAB	-	Bundesautobahn
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel in Dezibel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	-	Europäische Gemeinschaft
IVU-Anlagen	-	Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)
$L_{den}$	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
$L_{day}$	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 – 18:00 Uhr
$L_{evening}$	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
$L_{night}$	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LOA	-	lärmoptimierter Asphalt
LrT	-	Beurteilungspegel für den Tag von 06:00 – 22:00 Uhr
LrN	-	Beurteilungspegel für die Nacht von 22:00 – 06:00 Uhr
LS	-	Landesbetrieb für Straßenwesen
LSA	-	Lichtsignalanlage
LUA	-	Landesumweltamt
MIV	-	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	-	Personenbeförderungsgesetz
PKZ	-	Priorisierungskennziffer
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
SIP	-	Schallimmissionsplan
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
TÖB	-	Träger öffentlicher Belange
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VEP	-	Verkehrsentwicklungsplan
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes

## A. ANLASS UND VORGEHENSWEISE

### 1. ANLASS DER AUFSTELLUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS

Im Jahr 2002 trat die EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft und wurde im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§§ 47a-f BImSchG) in nationales Recht überführt. Ziele der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG sind 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.

Der Lärmaktionsplan muss den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG (EG-Umgebungslärmrichtlinie) entsprechen.

Die Stadt Mönchengladbach ist wie alle Städte vor allem vom Straßenverkehrslärm, aber auch von Schienenlärm betroffen. Flug- und Gewerbelärm haben dagegen nur eine nachgeordnete Bedeutung.

Bis 18. Juli 2008 war in einer ersten Umsetzungsstufe der Lärmaktionsplan für Ballungsräume >250.000 Einwohner zu erstellen. In einer zweiten Stufe ist der Lärmaktionsplan bis zum 18. Juli 2013 zu überprüfen.

## 2. PLANUNGSSTRATEGIE ZUR LÄRMMINDERUNG

Bei den bisher in Deutschland aufgestellten Lärmaktionsplänen wurden mit gesamtstädtischen Planungsansätzen die besten Erfahrungen gemacht. Auch die jetzt anstehenden Lärmaktionspläne sollen deshalb nach Möglichkeit in Verknüpfung beispielsweise mit der Verkehrsentwicklungsplanung, der Luftreinhalteplanung und der Bauleitplanung durchgeführt werden und die bisher bei Lärmaktionsplänen § 47a (alt) BImSchG entwickelte Schärfentiefe beibehalten werden.

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

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

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans kann auf die bewährte Vorgehensweise bei der Lärminderungsplanung nach § 47a (alt) BImSchG aufgebaut werden. Hierfür werden die bisher ausgeführten Maßnahmen und die noch bestehender Lärminderungspotenziale unter folgender Gliederung bewertet:

- Vermeidung von Schallemissionen
  - Stadtentwicklung/Bauleitplanung
  - Förderung des Fußgängerverkehrs
  - Förderung des Fahrradverkehrs
  - Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs
  - Förderung multimodaler Verkehre
  - Förderung stadtverträglicher Güterverkehre
- Verminderung von Schallemissionen
  - Optimierung der Verkehrsleistung
  - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs
  - Verstetigung des Kfz-Verkehrs
  - Straßenzustandsverbesserung
  - Optimierung des Straßenraumes
  - Parkraummanagement
  - Einsatz geräuschärmerer Fahrzeuge
- Verlagerung von Schallemissionen
  - Bündelung von Kfz-Verkehren
  - Verlagerung von Kfz-Strömen
  - Lenkung des Güterverkehrs

- Verringerung von Schallimmissionen
  - Abstandsvergrößerung Verkehrsweg - Immissionsort
  - Abschirmung (Schallschutzwälle, -wände, Tunnel, Troglagen, Einhausungen)
  - Schließen von Gebäudelücken
  - Schalldämmung von Außenbauteilen (Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rollladenkästen)
  - Vorbauten und Anbauten auf der Lärmseite (Wintergärten, Garagen).

Zunächst ist zu prüfen, in welchem Umfang Emissionen vermieden werden können, nachfolgend sind die Potenziale auszuschöpfen, die die verbleibenden Emissionen vermindern, erst dann stellt sich die Frage nach einer Verlagerung der Emissionen. Erst wenn diese drei Schritte keine ausreichende Lärminderung erreichen, kommen Maßnahmen zur Verringerung der Immissionen in Betracht. Diese Vorgehensweise ist notwendig, weil sonst mit einer Ausrichtung der Lärminderung auf die Immissionsseite keine umfassende, sondern nur eine punktuelle Lärminderung (z. B. in der Wohnung, aber nicht im Wohnumfeld) erreicht werden kann.

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur innerhalb einer systematischen gesamtgemeindlichen Förderung lärmwirksam werden, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die lokal wirksam zur Lärminderung beitragen.

Lokal wirksame Lärmierungsmaßnahmen sind vor allem in vier Feldern zu suchen:

- Verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen angrenzend an den belasteten Straßenraum,
- kompensatorische Maßnahmen im engeren Umfeld des belasteten Straßenraums.

Berücksichtigt man diese Maßnahmen in einem kommunalen Planungsmanagement von Beginn an in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, so kann vieles in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen,
- oder mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung mit
  - Luftreinhaltung,

- Klimaschutz,
  - Stadtentwicklung,
  - Verkehrsentwicklungsplanung,
  - Güterverkehrs- und Gefahrgutnetz,
  - Beseitigung von Unfallhäufungen.
- Verfahrensmäßige Abstimmung mit
- Stadterneuerung,
  - Straßenunterhaltung,
  - Sanierung der Abwasserkanäle.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, ein Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert in Blöcken durchgeführt werden. Bürger können hierdurch die Entlastungswirkung als Schub erleben.

Zur glaubhaften Umsetzung gehört aber auch ein konstruktives kommunales Klima. Man muss die Durchführung und Umsetzung einer Lärminderungsplanung aus politischer Überzeugung wollen und nicht nur, um EU-Formalien pflichtgemäß auf dem Mindeststandard zu erfüllen oder bei Fördermitteln bevorzugt behandelt zu werden.

### 3. LÄRMMINDERUNG DURCH LEISE FAHRWEISE

Neben der Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann auch jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten.

Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß) zu nennen. Der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf öffentliche Verkehrsmittel kann durch die Nutzung bzw. Einführung von Jobtickets erleichtert werden. Darüber bieten sich gerade auch für Wege zum Arbeitsplatz die Kombinationen von Verkehrsmitteln an, wie z. B. Park+Ride und Kiss+Ride (Wegbringen oder Abholen von Fahrgästen an einer Zugangsstelle des öffentlichen Nahverkehrs durch einen von Dritten gefahrenen Privat-Pkw). Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von CarSharing zur Lärminderung bei, wenn die Nutzung eines Pkw unverzichtbar ist.

Wenn ein Pkw benutzt werden muss, führt eine umweltschonende Fahrweise zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Wenn vorausschauend mit angemessener Geschwindigkeit stetig und niedertourig gefahren wird, kann dies den Vorbeifahrtpegel um 10 bis 25 dB reduzieren. Dadurch wird auch der Kraftstoffverbrauch verringert und damit Geld gespart. Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter warmlaufen lassen anstelle des Eiskratzers können häufig in der Öffentlichkeitsmitwirkung genannte Belästigungen reduzieren.

Eine weitere Maßnahme, die ohne viel Aufwand Wirkung erzielen kann, ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Optimal gefüllte Reifen erzeugen weniger Reibung mit der Fahrbahn und die Geräuschemissionen vom Fahrzeug sind dadurch bei Geschwindigkeiten über 50 km/h geringer. Beim Kauf von neuen Reifen sollten möglichst leise gewählt werden. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute, man muss nur danach fragen.

Nach der aktuellen VCD Auto-Umweltliste haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es macht also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Der Kauf eines nahezu geräuschlosen Elektro-Fahrzeugs bietet allerdings in den nächsten Jahren keine Alternative. Wenn die Bundesregierung anstrebt, bis zum Jahr 2020 etwa 1 Mio. Elektro-Fahrzeuge am Markt zu platzieren, dann wäre das immer noch ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von zwei Prozent. Hemmend ist vor allem die geringe Reichweite einer Batterieladung (70 km). Leistungsfähigere Batterien sind frühestens in fünf Jahren zu erwarten.

Die Beispiele zeigen, dass Bürger mit ihrem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen können und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Jeder einzelne Beitrag mag vielleicht gering erscheinen, doch in der Summe ergibt sich ein ganz erhebliches Potenzial, zusammen mit den zu ergreifenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

## B. LÄRMAKTIONSPLAN

### 1. BESCHREIBUNG DES BALLUNGSRAUMS, DER HAUPTVERKEHRSSTRAßEN, DER HAUPTEISENBAHNEN ODER DER GROßFLUGHÄFEN UND ANDERER LÄRMQUELLEN

#### 1.1 Ballungsraum

Die Stadt Mönchengladbach ist eine kreisfreie Stadt am linken Niederrhein zwischen Roermond (Niederlande) und Düsseldorf. Mönchengladbach gehört zum Regierungsbezirk Düsseldorf des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen und bildet ein Oberzentrum. Die Stadt hat 262.468 (31. Dezember 2009) Einwohner. Das Stadtgebiet gliedert sich in vier Stadtbezirke auf einer Fläche von 170,44 km<sup>2</sup>.

#### 1.2 Straßen-, Schienen- und Flugverkehr

##### Hauptverkehrsstraßen

Im überregionalen Verkehrsnetz ist die Stadt über die A 44 (Aachen – Kassel), A 46 (Heinsberg – Bestwig), A 52 (Roermond – Essen) und A 61 (Venlo – Ludwigshafen) eingebunden. Ferner führen die Bundesstraßen 57, 59 und 230 sowie die Landesstraßen 19, 31, 39, 46, 71, 116, 208, 277, 370, 371, 372, 381 und 390 durch das Stadtgebiet.

##### Haupteisenbahnen

Verkehrlich ist die Stadt über die beiden Bahnhöfe Mönchengladbach und Rheydt an den Fernstrecken Aachen – Berlin, Köln - Venlo, Mönchengladbach - Dortmund und Aachen - Düsseldorf angebunden. Mönchengladbach Hbf hat zusätzlich einen S-Bahnanschluss nach Düsseldorf. Weiterhin gibt es im westlichen Stadtgebiet eine eingleisige Ausweichstrecke für den Güterverkehr.

##### Großflughäfen

Innerhalb des Stadtgebiets befindet sich der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Nicht weit von Mönchengladbach entfernt liegt der überregionale Flughafen Düsseldorf International.

Militärisch genutzte Flughäfen fallen nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie.

##### Andere Lärmquellen

Gewerbelärm von sog. IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sind in Ballungsräumen zu betrachten. Dies sind in Mönchengladbach vor allem die Betriebe Kammgarnspinnerei Stöhr GmbH, Gruba GmbH Gesellschaft für Entsorgung mbH, Brauerei Mönchengladbach Zweig, die Rotationsdruckerei TSB Tiefdruck Schwann Bagel GmbH und RATH GmbH.

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.

## 2. ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Stadt erfolgte für

- die Großflughäfen durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz des Landes NRW,
- die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahnbundesamt,
- alle sonstigen Quellenarten durch die Stadt Mönchengladbach.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt der § 47e BImSchG [3]. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht diese Regelung der Zuständigkeit der Gemeinden als zuständige Behörde:

Stadt Mönchengladbach  
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung  
Abteilung Verkehrsplanung  
Herr Clages  
Markt 11  
41236 Mönchengladbach

Postanschrift:  
Stadt Mönchengladbach  
41050 Mönchengladbach

Tel. 02161/258580  
Fax 02161/258619  
E-Mail: [verkehrsplanung@moenchengladbach.de](mailto:verkehrsplanung@moenchengladbach.de)

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

Gemeindeschlüssel: 05 1 16 000

Der Lärmaktionsplan ist von der Gemeinde dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV) zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Informationen an die EU-Kommission weiterleitet.

### 3. DER RECHTLICHE HINTERGRUND

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (ABl. EG vom 18. Juli 2002 Nr. L 189 S. 12) ist mit den §§ 47a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG stellen die gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden auf der Grundlage der gemäß § 47c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Mit der Verabschiedung der EG-Umgebungslärmrichtlinie im Juli 2002 sowie deren Umsetzung in nationales Recht im Juni 2005 hat das Lärmschutzrecht eine deutliche Aufwertung erfahren. Dies betrifft auch die Aufstellung von Lärmaktionsplänen (§ 47d BImSchG). Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

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

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Gemeinden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

#### Anwendungsbereich und Inhalt des Lärmaktionsplans

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

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

- Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen sowie anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,
- Benennung der zuständigen Behörde,
- Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,
- Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,

- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-  
rung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant  
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Darstellung der langfristigen Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse,  
Kosten-Nutzen-Analyse,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnis-  
se des Lärmaktionsplans."

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

## Nationale Regelungen zum (Straßen-)Verkehrslärm

Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden klassifizierten Straßen (Lärmsanierung) nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien richtet. Dazu zählt u. a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln und bewerten sind. Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen, insbesondere wann die betroffenen Gebäude errichtet worden sind.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) gelten die Regelungen des BImSchG in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. es wird auf die RLS-90 verwiesen.

Ein direkter Vergleich von nach der "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen" (VBUS) und RLS-90 berechneten Pegelwerten ist nicht möglich. Die Bewertung der Ergebnisse der Strategischen Lärmkarten hinsichtlich des Lärmaktionsplans kann daher nur von den jeweiligen Gemeinden vorgenommen werden. Der Baulastträger übernimmt die Prüfung der Lärmsituation im Rahmen der für die Straßenbauverwaltung geltenden RLS-90.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007). Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchR 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO).

Grundlage der von den Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionspläne sind die Regelungen der §§ 47a-f BImSchG. Die lärmtechnischen Berechnungen erfolgen nach der VBUS, die an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. Für die Umsetzung der Maßnahmen gelten jedoch unverändert die nationalen Rechenvorschriften (z. B. RLS-90 oder Schall 03).

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I Nr. 56 S. 2550) heranzuziehen.

## 4. GELTENDE GRENZWERTE GEMÄß ARTIKEL 5 ULR

Auf nationaler Ebene existieren bislang keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für die Beurteilung von Lärmimmissionen im Verkehrsbereich gibt es verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte, die in Abhängigkeit von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und der Tageszeit definiert sind. Die nachfolgende Unterteilung gibt einen Überblick über die Regelungen bezüglich der Geräuschimmission des Straßen- und Schienenverkehrs:

- Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) sind Immissionsgrenzwerte in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auf Grundlage der §§ 41-43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) festgelegt.
- Richtwerte für die nachträgliche Minderung der Lärmbelastung an bestehenden Verkehrswegen (Lärmsanierung) sind in die "Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSch-R97) integriert. Die Immissionswerte der Lärmsanierung stellen keine Orientierungswerte dar. Bei einer Überschreitung dieser Werte besteht die Möglichkeit zur Errichtung von Lärmschutz.
- Die DIN 18005-1 enthält schalltechnische Orientierungswerte, deren Einhaltung im Zuge der städtebaulichen Planung anzustreben ist.

Im Runderlass des Umweltministeriums NRW zum Lärmaktionsplan vom 7. Februar 2008 werden als Auslösewerte die Pegel  $L_{den} > 70$  dB(A) oder  $L_{night} > 60$  dB(A) genannt. Es bleibt im Ermessen der zuständigen Behörden, also der Gemeinden, strengere als die genannten Kriterien zu verwenden.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden in der Regel unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Werte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.[4] Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004 [5] und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005 [6] auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Welt-Gesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in seinen Night Noise Guidelines auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Es werden als kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösewerte Immissionspegel von  $L_{den} = 65$  dB(A) und  $L_{night} = 55$  dB(A) vorgeschlagen.
- Als mittelfristiges Umwelthandlungsziel zur Minderung erheblicher Belästigung schlägt das UBA Auslösekriterien von 60/50 dB(A) und
- als langfristiges Handlungsziel von 55/45 dB(A) vor.

Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Erstaufstellung des Lärmaktionsplans an den Empfehlungen des Runderlasses des Umweltministeriums von 70/60 dB(A) ganztags/nachts im Sinne einer Prioritätensetzung, und beabsichtigt, bei der weiteren Fortschreibung des Lärmaktionsplans die Pegel von 65 dB(A) für den  $L_{den}$  bzw. 55 dB(A)  $L_{night}$  zu beachten, um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen weitgehend auszuschließen.

Aus einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Ein Rechtsanspruch für Betroffene auf bestimmte Lärminderungsmaßnahmen lässt sich daraus nicht ableiten.

## 5. ZUSAMMENFASSUNG DER DATEN AUS DEN LÄRMKARTEN

### 5.1 Strategische Lärmkarten

Für die Stadt Mönchengladbach wurde im Jahr 2007 die Geräuschbelastung durch folgende Quellen untersucht:

- Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen) >6 Mio. Kfz/a,
- Schienenverkehr auf Haupteisenbahnstrecken (Schienenwege von Eisenbahnen nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz) >60.000 Züge/a,
- Großflughäfen >50.000 Bewegungen/a,

sowie durch

- sonstige Straßen,
- sonstige Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, soweit sie nicht dem Bund zuzurechnen sind,
- Schienenwege von Straßenbahnen im Sinn von § 4 PbefG,
- sonstige Flugplätze für den zivilen Luftverkehr,
- IVU-Anlagen (industrielle Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung),
- Häfen mit einer Gesamtumschlagsleistung >1,5 Mio. t/a,

soweit diese Quellen dort einwirken und dabei erheblichen Umgebungslärm verursachen.

Die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm erfolgt in Form von strategischen Lärmkarten. Diese sind für jede Verursachergruppe (also Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Industrie) getrennt zu erstellen, eine Addition der strategischen Lärmkarten hat nicht zu erfolgen und ist, außer bei Straße/ Schiene, aufgrund unterschiedlicher Berechnungsansätze auch nicht möglich. Die Bezeichnung "strategische Lärmkarte" bedeutet, dass es sich um eine Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet handelt. Unter anderem ist auch die Anzahl der Menschen in den lärmbelasteten Gebieten auszuweisen.

#### 5.1.1 Straßenverkehrslärm

Den aktuellen Stand der strategischen Lärmkarten für den Straßenverkehr zeigen die Abbildung 5.1.1 für den  $L_{den}$  und 5.1.2 für den  $L_{night}$ . Die Isophonen stellen Linien gleichen Schallpegels dar, die für die Gebäude in 4,00 m Höhe über Gelände berechnet wurden.

Zum Zeitpunkt der Berechnung der Lärmkarten lag in der Stadt Mönchengladbach an etwa 200 Knotenpunkten jeweils eine Zählung zum Lkw-Anteil über sechs Stunden gemittelt vor. Für die Berechnung der Lärmkarten werden Jahresmittelwerte des Lkw-Anteils benötigt. Diese können aus den vorliegenden Zählungen aber nicht ermittelt werden. Die Stadt Mönchengladbach hat sich daher entschlossen, mit den Vorgaben der Lkw-Anteile aus der VBUS zu rechnen. Es hat sich inzwischen gezeigt, dass die Lkw-Anteile, die in der VBUS angegeben sind, für die Stadt Mönchengladbach deutlich zu hoch sind. Ein Lkw-Anteil von ca. 8 % erscheint realistisch. Da der Lärmpegel

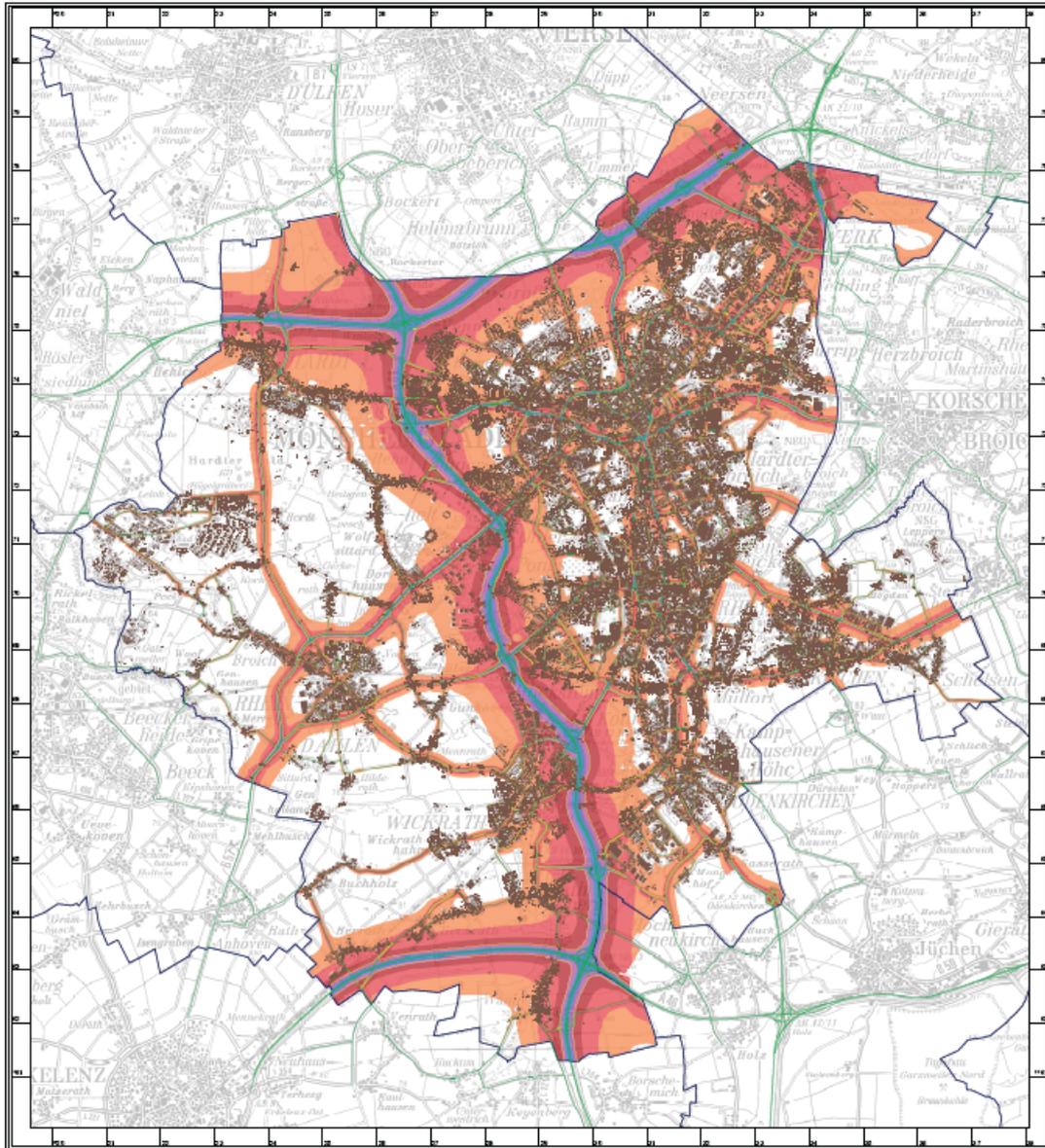
durch den Schwerverkehr wesentlich bestimmt wird, sind die berechneten Pegel im Vergleich zur Realität zu hoch. Dieser Umstand ändert aber nichts an der Tatsache, dass die in den Lärmkarten dargestellten hohen Lärmbelastungen auch mit einem geringeren Lkw-Anteil weiterhin auf eine zu hohe Lärmbelastung hinweisen würden. Aus Kosten- und Zeitgründen verzichtet die Stadtverwaltung deshalb darauf, für den Lärmaktionsplan der ersten Stufe eine Neuberechnung der Lärmkarten durchzuführen. Für die zweite Stufe der Lärmkartierung beabsichtigt die Verwaltung eine Neuberechnung der Lärmkarten mit korrigierten Lkw-Anteilen.

Zu den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Mönchengladbach zählen zum einen die Autobahnen, die fast einen geschlossenen Ring um die Stadt bilden. Für diese Straßen ist der Landesbetrieb Straßen.NRW in Auftragsverwaltung des Bundes zuständig, die damit auch für Lärmschutzmaßnahmen zur Minderung des von den Autobahnen ausgehenden Lärms zuständig sind.

Die Hauptverkehrsstraßen unterhalb der Autobahnen (mit einer Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a) teilen sich wie folgt auf die vier Stadtbezirke auf:

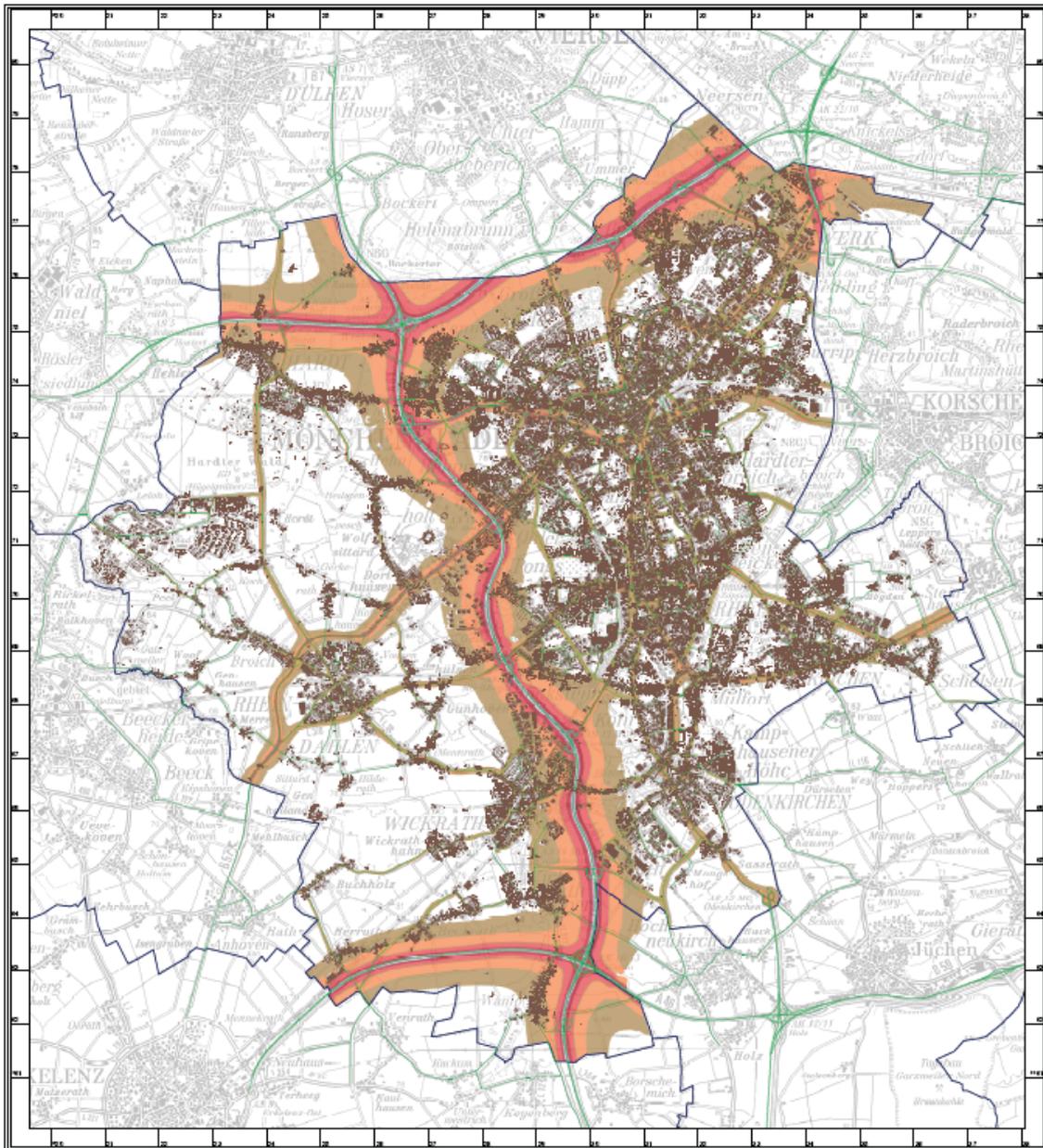
- Stadtbezirk Nord
  - Aachener Straße
  - B 57
  - Bismarckstraße/Bismarckplatz
  - Fliethstraße
  - Hardter Landstraße
  - Hermann-Piecq-Anlage
  - Hittastraße
  - Hofstraße
  - Hohenzollernstraße
  - Kaldenkirchener Straße
  - Künkelstraße
  - Krefelder Straße
  - Lüpertzender Straße
  - Rathenaustraße
  - Rheydter Straße
  - Speicker Straße
  - Sternstraße
  - Theodor-Heuss-Straße
  - Viersener Straße
  - Waldnieler Straße
  
- Stadtbezirk Süd
  - Dahlener Straße
  - Dohler Straße
  - Friedrich-Ebert-Straße
  - Gartenstraße
  - Georg-C.-Marshall-Platz
  - Giesenkirchener Straße
  - Kölner Straße
  - Limitenstraße
  - Mülgaustraße
  - Moses-Stern-Straße
  - Odenkirchener Straße
  - Reststrauch

- Stapper Weg
- Steinsstraße
- Wilhelm-Schiffer-Straße
- Zoppenbroich
  
- Stadtbezirk Ost
  - B 57
  - Erzbergerstraße
  - Grevenbroicher Straße
  - Hofstraße
  - Kaldenkirchener Straße
  - Korschenbroicher Straße
  - Krefelder Straße
  - L 390
  - Lürriper Straße
  - Nordring
  - Volksbadstraße
  - Willicher Damm
  
- Stadtbezirk West
  - Aachener Straße
  - B 57
  - Erkelenzer Straße
  - Gelderner Straße
  - Gladbacher Straße
  - Schriefersmühle
  - Stadtwaldstraße



<p><b>Umgebungslärm in NRW</b></p>  <p>Ergebnisse der Lärmkartierung Berichtsjahr 2007</p> <p><small>Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002 Erläuterungen siehe unter <a href="http://www.umgebungslaerm.nrw.de">www.umgebungslaerm.nrw.de</a> Copyright: Geobasisdaten: Landesvermessungsamt NRW</small></p>	<p><b>Ballungsraum Mönchengladbach</b></p> <p>GKZ: 05116000 NUTS3: DEA15</p>  <p>Kartierung: Stadt Mönchengladbach LAN/LV NRW</p>	<p><b>Straßenverkehr 24h</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><math>L_{den}</math></th> <th>dB(A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Light yellow</td> <td>&gt;55 ... &lt;=60</td> </tr> <tr> <td>Yellow</td> <td>&gt;60 ... &lt;=65</td> </tr> <tr> <td>Orange</td> <td>&gt;65 ... &lt;=70</td> </tr> <tr> <td>Red</td> <td>&gt;70 ... &lt;=75</td> </tr> <tr> <td>Dark red</td> <td>&gt;75</td> </tr> <tr> <td>Blue</td> <td>=70 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Brown</td> <td>Gebäude</td> </tr> <tr> <td>Dark blue</td> <td>Gemeindegrenzen</td> </tr> </tbody> </table>	$L_{den}$	dB(A)	Light yellow	>55 ... <=60	Yellow	>60 ... <=65	Orange	>65 ... <=70	Red	>70 ... <=75	Dark red	>75	Blue	=70 dB(A)	Brown	Gebäude	Dark blue	Gemeindegrenzen
$L_{den}$	dB(A)																			
Light yellow	>55 ... <=60																			
Yellow	>60 ... <=65																			
Orange	>65 ... <=70																			
Red	>70 ... <=75																			
Dark red	>75																			
Blue	=70 dB(A)																			
Brown	Gebäude																			
Dark blue	Gemeindegrenzen																			

Abb. 5.1.1: Strategische Lärmkarte Straßenverkehrslärm  $L_{den}$



<p><b>Umgebungslärm in NRW</b></p>  <p>Ergebnisse der Lärmkartierung Berichtsjahr 2007</p> <p><small>Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002 Erläuterungen siehe unter <a href="http://www.umgebungslärm.nrw.de">www.umgebungslärm.nrw.de</a> Copyright Geobase-Systeme, Landesvermessungsamt NRW</small></p>	<p><b>Ballungsraum Mönchengladbach</b></p> <p>GKZ: 05116000 NUTS3: DEA15</p>  <p>Kartierung: Stadt Mönchengladbach LANUV NRW</p>	<p><b>Straßenverkehr nachts</b></p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>L<sub>night</sub></th> <th>dB(A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>&gt;50 ... &lt;=55</td> </tr> <tr> <td></td> <td>&gt;55 ... &lt;=60</td> </tr> <tr> <td></td> <td>&gt;60 ... &lt;=65</td> </tr> <tr> <td></td> <td>&gt;65 ... &lt;=70</td> </tr> <tr> <td></td> <td>=80 dB(A)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Gebäude</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Gemeindegrenzen</td> </tr> </tbody> </table>	L <sub>night</sub>	dB(A)		>50 ... <=55		>55 ... <=60		>60 ... <=65		>65 ... <=70		=80 dB(A)		Gebäude		Gemeindegrenzen
L <sub>night</sub>	dB(A)																	
	>50 ... <=55																	
	>55 ... <=60																	
	>60 ... <=65																	
	>65 ... <=70																	
	=80 dB(A)																	
	Gebäude																	
	Gemeindegrenzen																	

Abb. 5.1.2: Strategische Lärmkarte Straßenverkehrslärm L<sub>night</sub>

## 5.1.2 Schienenverkehrslärm

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten der Bahnstrecken ist das Eisenbahnbundesamt (E-BA) zuständig [7]. Die derzeit aktuellen strategischen Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes für den Schienenverkehr mit den Isophonen-Bändern für den  $L_{den}$  und den  $L_{night}$  zeigen die Abbildungen 5.1.3 für den  $L_{den}$  und 5.1.4 für den  $L_{night}$ .

Die Hauptbelastungsachse ist die Schienenstrecke zwischen den Hauptbahnhöfen Mönchengladbach und Rheydt. Durch dieses Nadelöhr fahren fast alle Züge, die die Bahnhöfe Mönchengladbach oder Rheydt bedienen. Nördlich des Bahnhofs Mönchengladbach und südlich des Bahnhofs Rheydt teilen sich die Schienenstrecken auf: Nach Norden in die Richtungen Dortmund, Venlo, Wesel bzw. Dortmund, Hagen, Hamm und nach Süden Richtung Aachen, Wegberg sowie Richtung Koblenz. Betroffen vom Schienenverkehrslärm sind im Stadtbezirk Nord u. a. die Stadtteile Gladbach, Eicken und Dahl, im Bezirk Ost u. a. die Stadtteile Lürrip und Bettrath-Hoven, im Bezirk Süd u. a. die Stadtteile Rheydt, Schrievers, Hockstein, Geistenbeck und Heyden sowie im Bezirk West Wickrath.

Neben diesen Hauptverkehrsstrecken gibt es im westlichen Stadtgebiet eine Ausweichstrecke für den Güterverkehr, durch die u. a. die Stadtteile Windberg, Waldhausen, Holt und Speick betroffen sind.

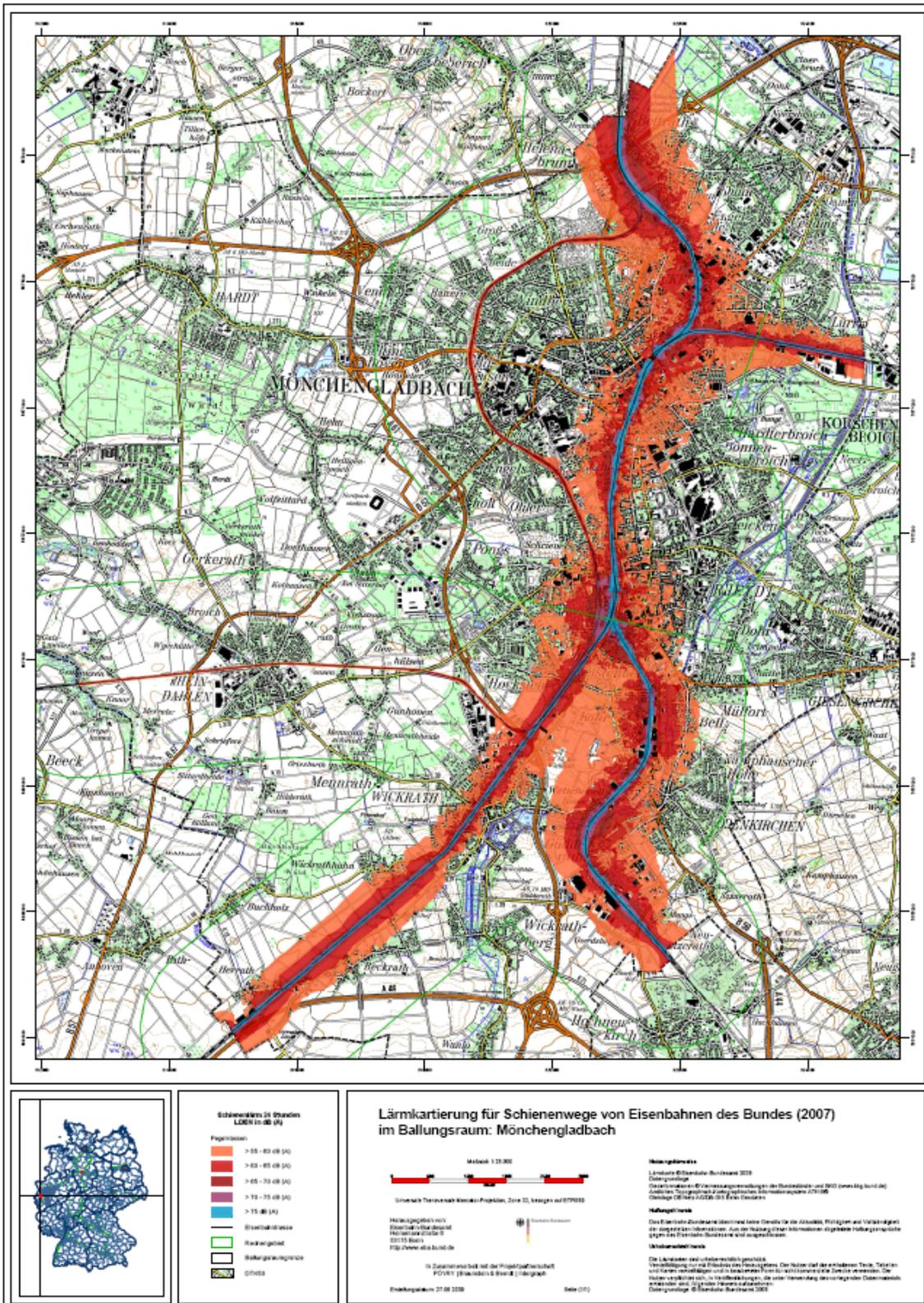


Abb. 5.1.3: Strategische Lärmkarte Schienenverkehrslärm L<sub>den</sub>

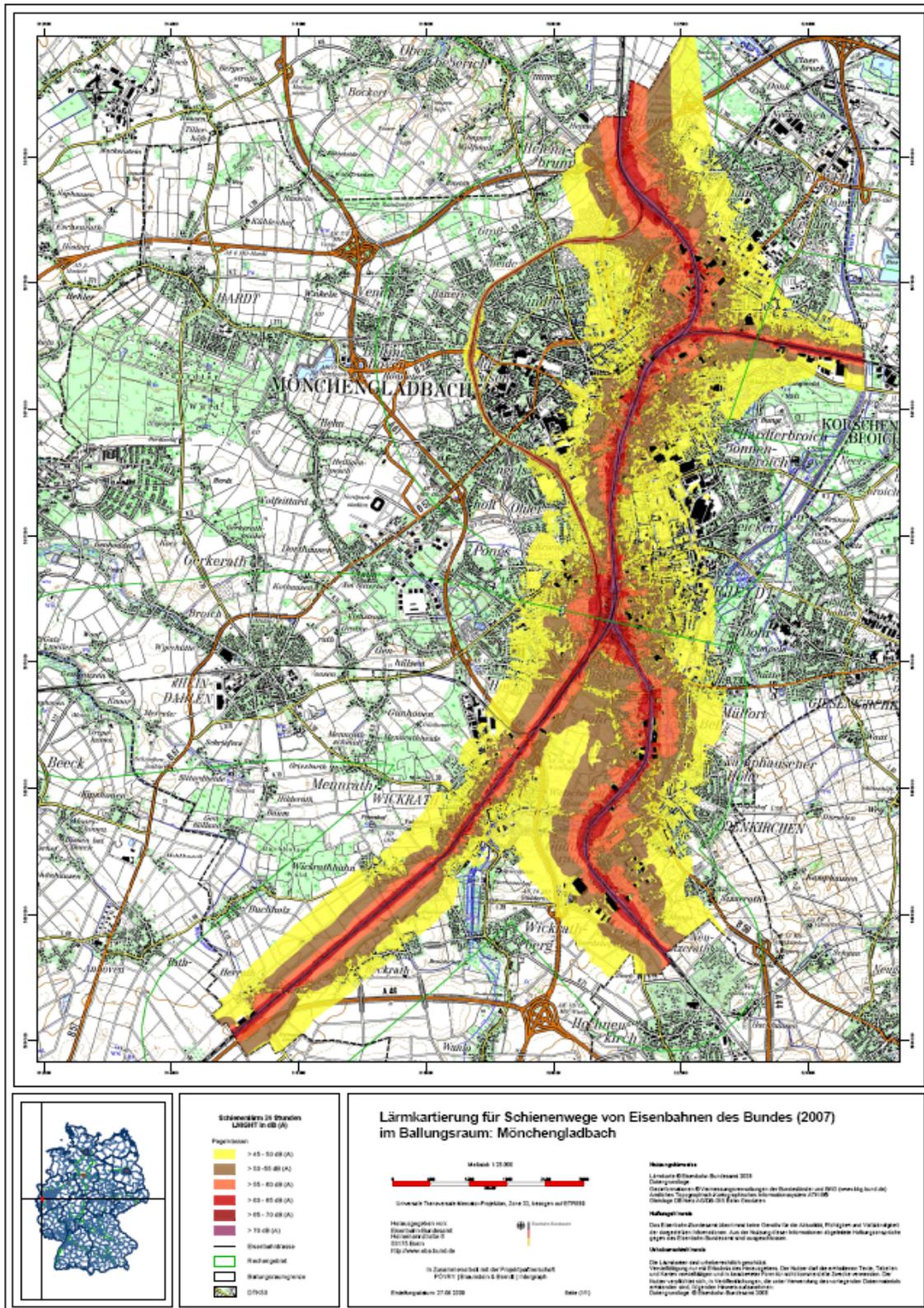


Abb. 5.1.4: Strategische Lärmkarte Schienenverkehrslärm L<sub>night</sub>

### 5.1.3 Fluglärm

Die Belastung mit Fluglärm vom Regionalflughafen Mönchengladbach betrifft flächenmäßig einen Bereich von etwa 1,22 km<sup>2</sup> im Nordosten des Stadtgebiets. Des Weiteren ergibt sich durch Fluglärm mit dem auf 100 gerundeten Wert eine geringe Anzahl betroffener Personen.

Die durch den Flugverkehr des Flughafens Düsseldorf hervorgerufene Lärmbelastung liegt in Mönchengladbach unter 55 dB(A) ganztags und unter 50 dB(A) nachts.

Aufgrund der derzeit geringen Anzahl Betroffener durch Fluglärm wird der Fluglärm im Lärmaktionsplan nicht weiter verfolgt. Zusätzlich ist anzumerken, dass die Lärmkarte (Abb. 5.1.5) auf Daten aus dem Jahr 2000 basiert. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch einen Regelflugverkehr auf dem Regionalflughafen Mönchengladbach, der inzwischen eingestellt wurde, so dass die Lärmbelastung durch den Flugverkehr noch geringer geworden ist als in der Lärmkarte ausgewiesen.

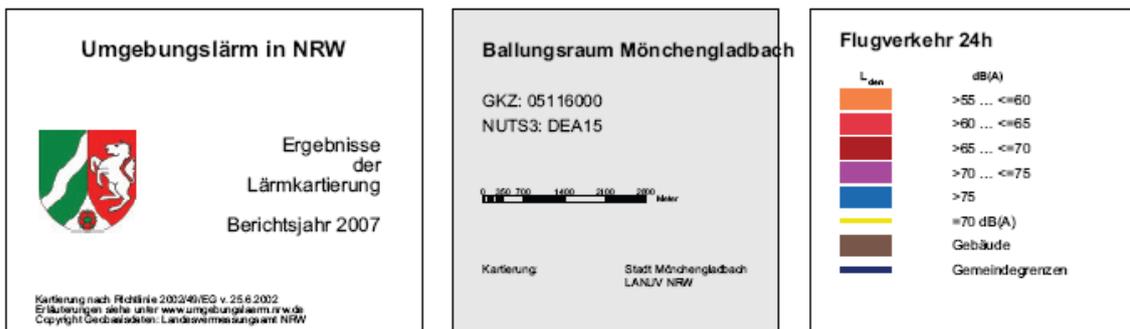
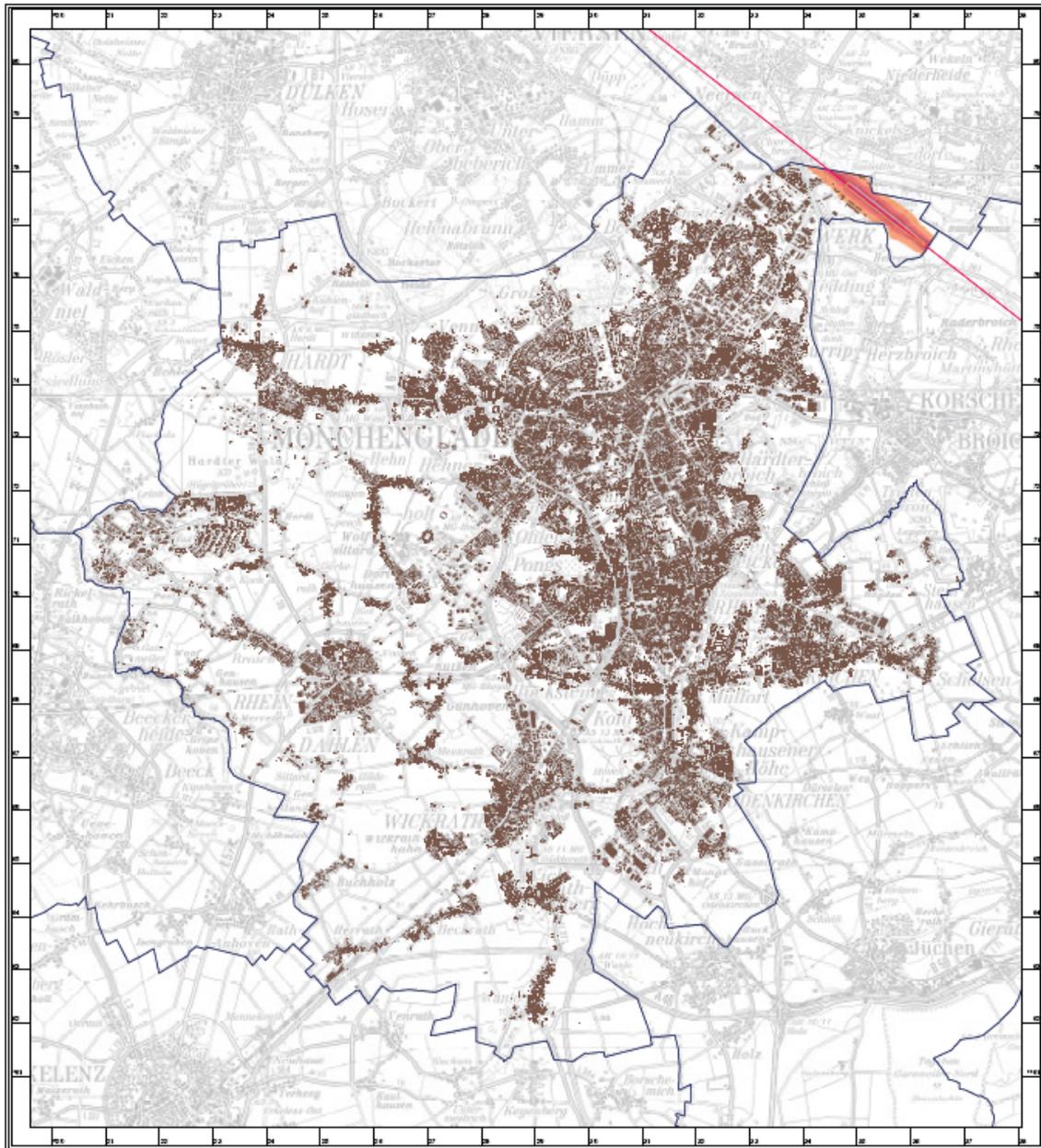


Abb. 5.1.5: Strategische Lärmkarte Flugverkehrslärm  $L_{den}$

#### 5.1.4 Gewerbelärm

Im Stadtgebiet Mönchengladbach befinden sich fünf so genannte IVU-Anlagen. Das sind die Firmen

- Kammgarnspinnerei Stöhr GmbH,
- Gruba GmbH Gesellschaft für Entsorgung mbH,
- Brauerei Mönchengladbach Zweig – Niederlassung der Oettinger Brauerei GmbH,
- TSB Tiefdruck Schwann Bagel GmbH & Co. KG,
- Rath GmbH.

Mit dem auf 100 gerundeten Wert ergibt sich eine sehr geringe Anzahl betroffener Personen, weshalb der Gewerbelärm im Lärmaktionsplan nicht weiter verfolgt wird.

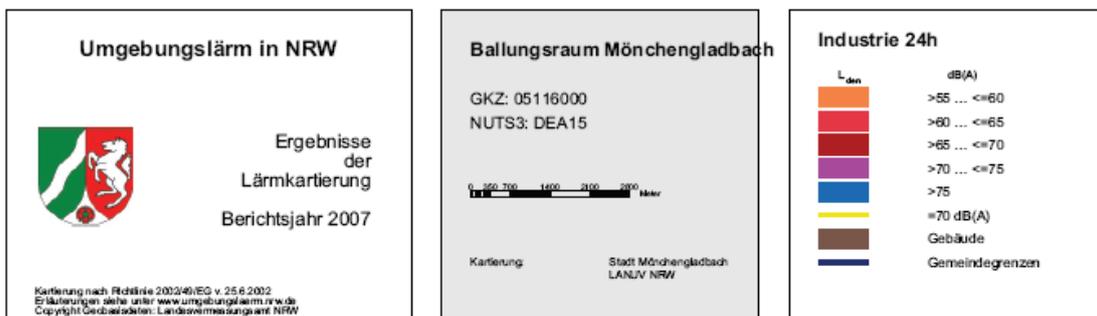
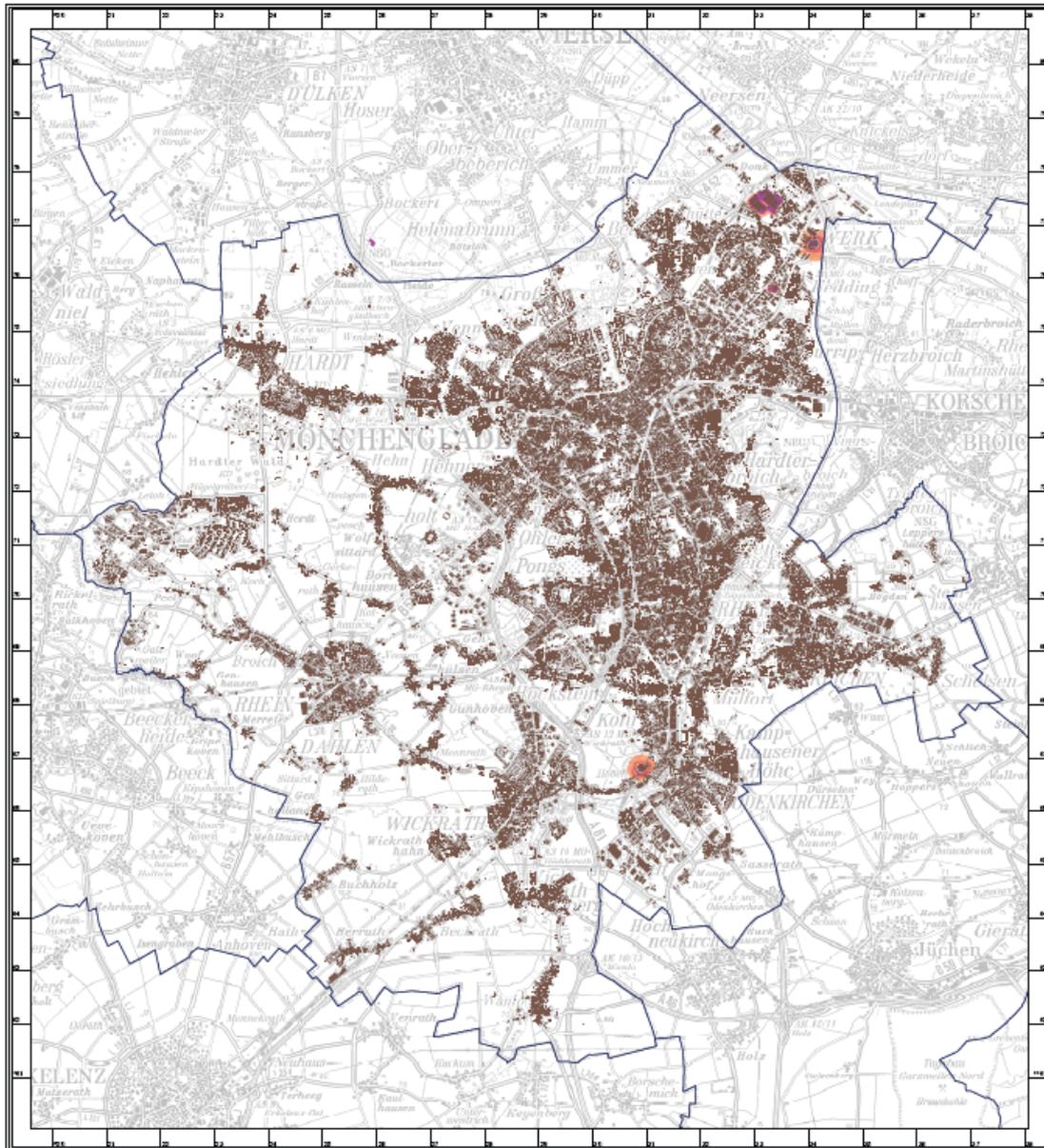


Abb. 5.1.6: Strategische Lärmkarte Industrielärm L<sub>den</sub>

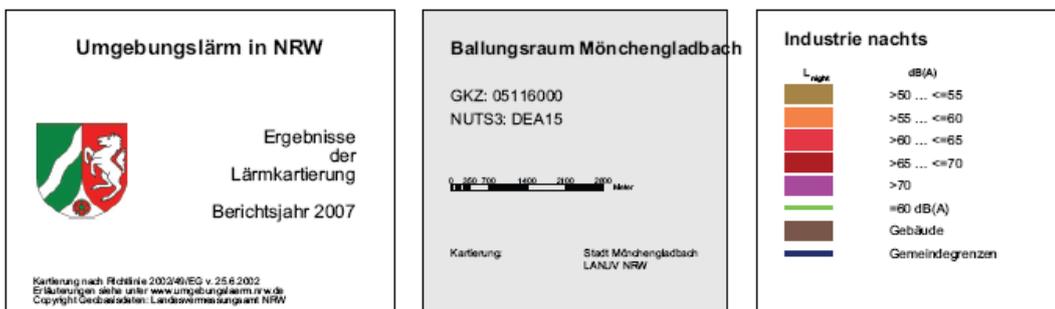
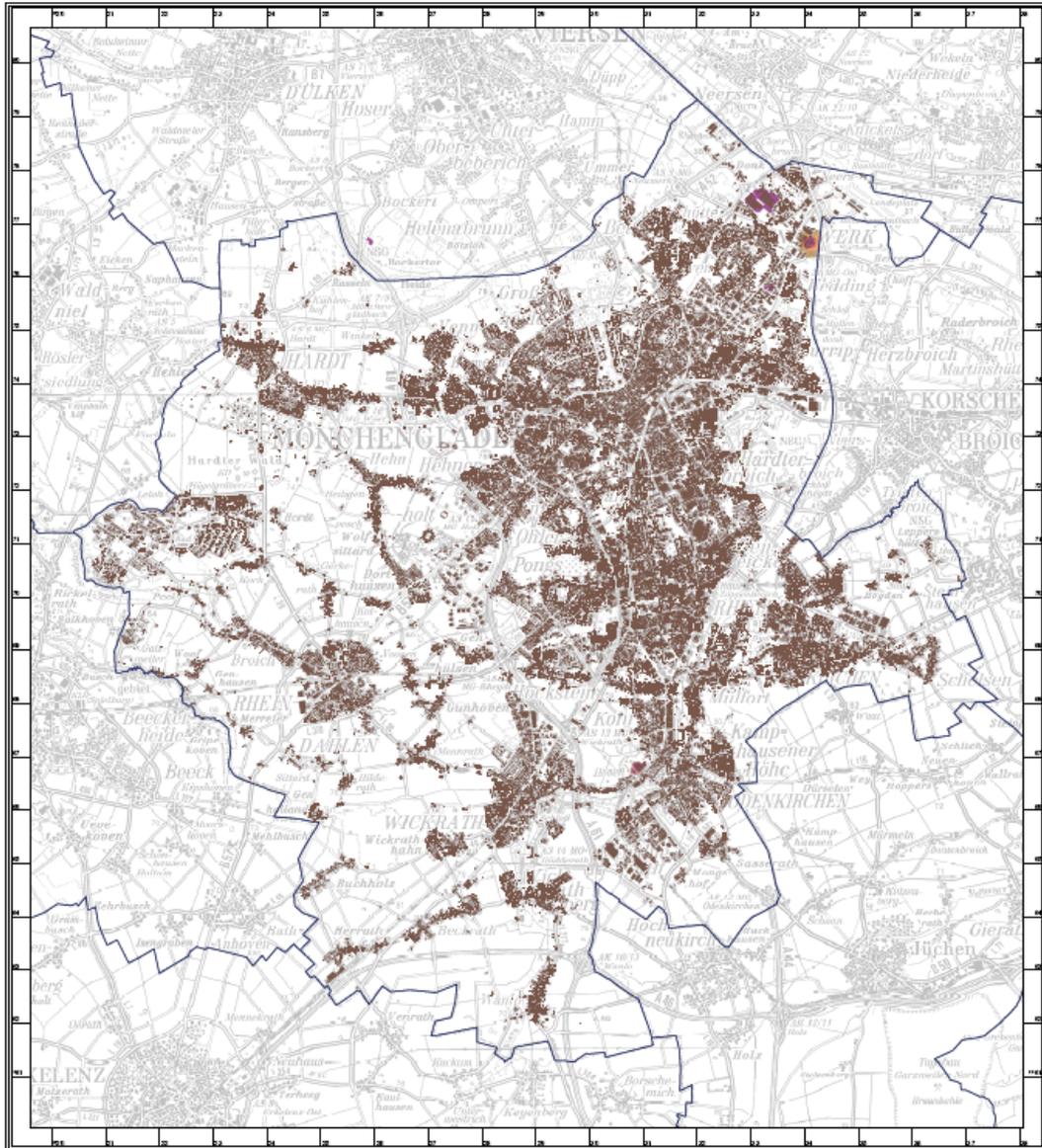


Abb. 5.1.7: Strategische Lärmkarte Industriellärm  $L_{night}$

## 5.2 Überlagerung der Lärmquellen

Im Bereich der Haupteisenbahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Mönchengladbach und Rheydt kommt es zu einer Überlagerung von Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm. Hiervon sind vor allem die Wilhelm-Schiffer-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Rheydter Straße, Rathenaustraße und Hindenburgstraße betroffen sowie die Heinrich-Pesch-Straße. Weitere Doppelbelastungen finden sich im Bereich der Duvestraße und der Wickrather Straße.

Im Stadtgebiet gibt es sonst keine weitere Überlagerung von Straßenverkehrslärm und/ oder Schienenverkehrslärm mit weiteren Lärmemittenten.

## 5.3 Identifizierung von Belastungsachsen und -räumen

### 5.3.1 Vorgehensweise

#### Straßenverkehrslärm

Es macht in einem Ballungsraum keinen Sinn, nach dem Gießkannenprinzip mit in der Fläche verteilten Lärminderungsmaßnahmen zu beginnen. Es würde sich hieraus keine echte Qualitätsverbesserung ergeben, da nur der gebündelte Einsatz von Lärminderungsmaßnahmen zu einer spürbaren Entlastung führt. Es bestünde auch die Gefahr, dass weniger belastete Straßenabschnitte überproportional entlastet werden und sehr hoch und im gesundheitsgefährdenden Bereich liegende Straßen kaum eine Entlastung erfahren. Es macht deshalb Sinn, zur weiteren Prioritätensetzung neben den Auslösewerten von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts Belastungsachsen zu identifizieren.

Aus den strategischen Lärmkarten sind die Gebäude, die mit mehr als 70/60 dB(A) belastet sind, bekannt und damit alle Bereiche mit Lärmproblemen identifiziert. Da auch die Anzahl der von Lärm über den Auslösewerten betroffenen Bewohner als GIS-Daten vorliegen (siehe Kap. 6.), können diese mit räumlichem Bezug bezüglich der Überschreitung der Auslösewerte ausgewertet werden. Hierzu wurde die Zahl der Betroffenen auf 10 m Straßenlänge normiert. Die Werte für die Spitzenbelastungen (Hot Spots) und zur Identifizierung der Belastungsachsen wurden so gewählt, dass einerseits die Hot Spots als räumlich beschränkte, hoch belastete Bereiche erkennbar wurden und andererseits sich aus der Betroffenheit klar erkennbare Belastungsachsen ergeben, die nicht zu stark in die Fläche ausufern und damit einer Prioritätensetzung nicht mehr gerecht würden.

Die sich aus Straßenverkehrslärm ergebenden Belastungsachsen sind somit Straßenabschnitte, die über 70 dB(A) ganztags belastet sind und an denen eine überdurchschnittliche Anzahl Lärmbetroffener wohnt. Diese Achsen sollen in den nächsten bevorzugt betrachtet werden, um zunächst für die größten Lärmprobleme Maßnahmen zur Minderung der Belastung umzusetzen.

#### Schienenverkehrslärm

Leider hat die Deutsche Bahn AG ihre Betroffenenendaten, die in ihre Lärmberechnung eingegangen sind, nicht als GIS-verwertbare Daten zur Verfügung gestellt. Hier musste deshalb ein anderer Berechnungsweg gegangen werden als beim Straßenverkehrslärm, indem sich die Aussagen nicht auf die Anzahl der betroffenen Bewohner, sondern auf Wohngebäude bezieht. Hierzu wurden mit den Daten des Flächennutzungsplans die Gebäude identifiziert, die sich in Flä-

chennutzungen, die dem Wohnen dienen, befinden und mit mehr 70 dB(A) ganztags belastet sind.

### 5.3.2 Belastungsachsen Straßenverkehrslärm

Folgende Belastungsachsen haben sich für den Straßenverkehrslärm ergeben:

- Aachener Straße zwischen A 61 und Burggrafenstraße,
- Burggrafenstraße,
- Bahnstraße - Blumenberger Straße - Speicker Straße (zwischen Blumenberger Straße und Hittastraße),
- Waldnieler Straße (zwischen Burggrafenstraße und Hittastraße) - Hittastraße - Speicker Straße (zwischen Hittastraße und Rheydter Straße (B 59 und B 230)),
- Rheydter Straße - Friedrich-Ebert-Straße - Wilhelm-Schiffer Straße (B 59 und B 230),
- Fliethstraße,
- Bachstraße,
- Dahleener Straße zwischen Wilhelm-Schiffer-Straße und Preyerstraße,
- Lindenstraße zwischen Viersener Straße und Venner Straße,
- Viersener Straße zwischen Stepgesstraße und Schürenweg,
- Hohenzollernstraße (B 57) zwischen Hermann-Piecq-Anlage und Schwogenstraße,
- Hohenzollernstraße (zwischen Bergstraße und Künkelstraße) - Künkelstraße zwischen Hohenzollernstraße und Eickener Straße - Eickener Straße im Bereich Hohenzollernstraße und Künkelstraße,
- Bismarckstraße,
- Neusser Straße zwischen Lürriper Straße und Am Lauterkamp, Zeppelinstraße zwischen Lürriper Straße und Neusser Straße,
- Hindenburgstraße zwischen ZOB und Bozener Straße,
- Korschenbroicher Straße (zwischen Berliner Platz und Erzbergerstraße) - Erzbergerstraße - Grevenbroicher Straße - Dohler Straße (zwischen Grevenbroicher Straße und Memelstraße),
- Hauptstraße (zwischen Gartenstraße und Düsseldorfer Straße) - Düsseldorfer Straße, Gartenstraße südlich der Nordstraße - Limitenstraße - Odenkirchener Straße - Mülgaustraße,
- Giesenkirchener Straße,
- Geldener Straße / Sandstraße / Poststraße,
- Wickrather Straße,
- Burgfreiheit,
- Zur Burgmühle,
- Hoemenstraße zwischen Burgfreiheit und Duvenstraße,
- Kohrbleiche.

### 5.3.3 Belastungsachsen Schienenverkehrslärm

Folgende Belastungsachsen haben sich bezüglich des Schienenverkehrs ergeben:

- Ortsdurchfahrt Wickrath: Jahnstraße, Hocksteiner Kirchweg, Trompeterallee, Poststraße, Hopfengarten, Dr.-Carl-Goerdeler Straße, Sandstraße, Peltzer Straße, An der Kreuzhecke, Kreuzhütte, Geranienweg, Begonienweg, Am Klingelsberg, Irisweg,

- Bereich Güdderath: Am Torfäsch, Ursulinengasse, Karlstraße, Classenweg, Blumeck, Lauffsweg
- Bereich Heyden: Oberheydener Straße, Gotzweg, Wickrather Straße,
- Bereich Hoven: Graf Haeseler Straße, Nelkenstraße, Von Groote Straße, Veilchenstraße, Eickener Straße,
- Straße In der Lockhütte.

#### 5.3.4 Belastungsräume

In einigen Bereichen ist es sinnvoll, Belastungsachsen zu Belastungsräumen zusammenzufassen. Folgende Belastungsräume wurden identifiziert:

- Odenkirchen: Burgfreiheit, Zur Burgmühle, Hoemenstraße (zwischen Burgfreiheit und Duvenstraße) und Kohrbleiche,
- Aachener Straße - Bahnstraße - Burggrafenstraße - Blumenberger Straße - Speicker Straße - Waldnieler Straße - Hittastraße,
- Wickrather Straße - Heyden,
- Gelderner Straße - Sandstraße - Poststraße - Hochstadenstraße - Beckrather Straße – Bahnstrecke,
- Lockhütter Straße, In der Lockhütte.

Lärmaktionsplan Stadt Mönchengladbach

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD  
Spatenstraße 52 • 52084 Aachen  
Volksstraße 5 • 13355 Berlin

Belastungsachsen und -räume

Anzahl belasteter Einwohner (VBEB)

EW/10 m Straßenlänge

0,00 - 2,70

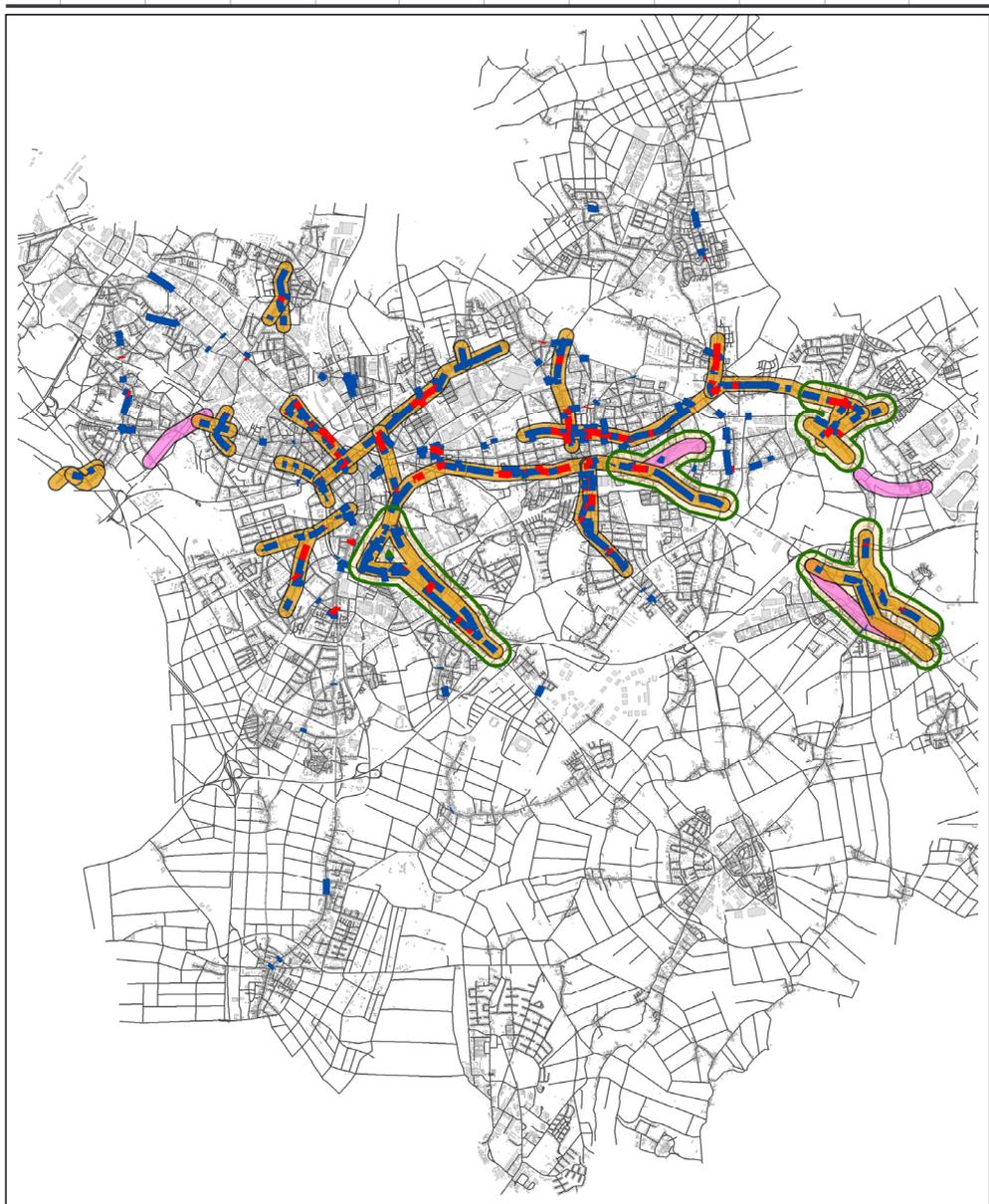
2,71 - 7,00

7,01 - 24,00

Belastungsachsen Straßenverkehr

Belastungsachse Schienenverkehr

Belastungsraum



Datensatz: MG\_Achsen.mxd  
Blatt Nr. 1  
Letzte Änderung: 2013-11-24  
Plan erstellt von: A. Sommer

Abb. x

Abb. 5.3.1: Belastungsachsen und -räume

## 5.4 Abgleich mit anderen Planungsebenen

### Abgleich Belastungsachsen/ Unfallstatistik

Maßnahmen zur Lärminderung, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen oder verkehrsberuhigende Maßnahmen, senken häufig auch die Unfallzahl und die Unfallschwere. Zur Begründung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen macht es deshalb Sinn, flankierend die Unfalldaten in die Betrachtung der Lärminderungsmaßnahmen einzubeziehen, um beispielsweise entsprechende Prioritäten zu setzen oder eine fachlich breite Abwägung zur Einführung bestimmter Maßnahmen zu ermöglichen.

Im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mönchengladbach wurden für das Jahr 2004 acht Unfallhäufungsstellen registriert. Die meisten Unfälle ereigneten sich auf der Erzbergerstraße, gefolgt vom Knotenpunkt Erzbergerstraße/ Korschenbroicher Straße.

Zusätzlich zu den Unfallhäufungsstellen wurden diverse unfallauffällige Bereiche identifiziert. Dazu gehören der Knoten Kaldenkirchener Straße/ Graf-Haeseler-Straße (Schwerpunkt Längsverkehrsunfälle), Hohenzollernstraße/ Eickener Straße (Schwerpunkt Einbiegen-Kreuzen-Unfälle), Beethovenstraße/ Bettrather Straße (Schwerpunkt Abbiege- und Längsverkehrsunfälle), Viersener Straße/ Aachener Straße/ Regentenstraße (Schwerpunkt Abbiegeunfälle).

Im Zuge differenzierter Analysen konnte im Rahmen des Projekts "Kids in MG" ein "Allgemeines Risikostraßennetz" und ein "Risikostraßennetz für Kinder" identifiziert werden (Abb. 5.4.1). "Risikostraßennetz" bedeutet, dass sich auf diesen Streckenabschnitten ein überproportionaler Teil der Verkehrsunfälle ereignet. Für die Identifizierung des "Risikostraßennetzes für Kinder" wurden speziell die Unfälle, an denen Kinder beteiligt waren ausgewertet. In Teilbereichen überlagern sich diese beiden Risikostraßennetze (z. B. Dünner Straße, Bismarckstraße, Erzbergerstraße, Fliethstraße).

Es zeigt sich, dass viele Achsen, die durch Lärm belastet sind, sich auch im Risikonetz befinden (z. B. Aachener Straße, Gartenstraße, Limitenstraße, Erzbergerstraße, Dohler Straße), die Maßnahmen zur Lärminderung also auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können.

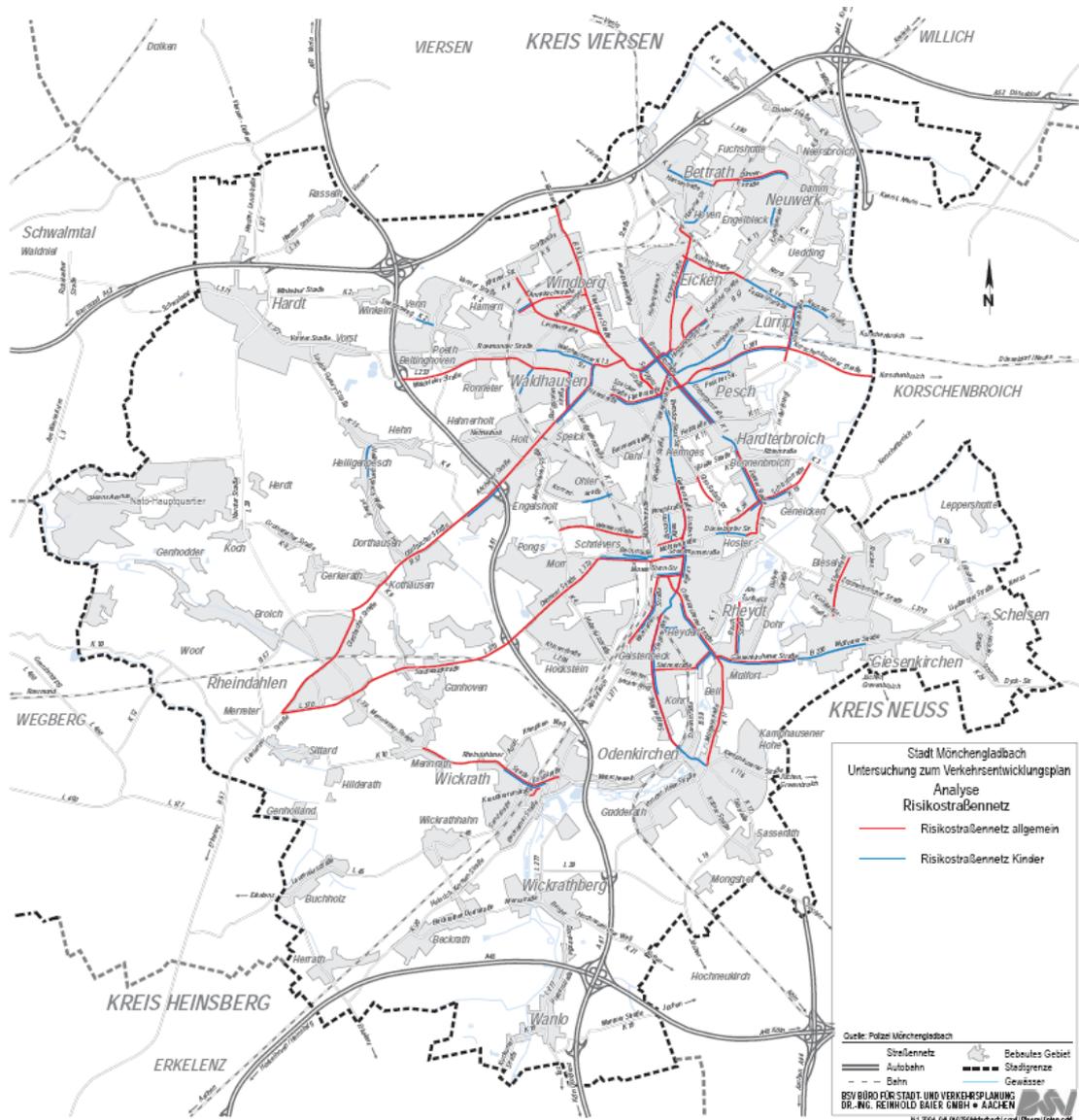


Abb. 5.4.1: Risikostraßennetz (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Mönchengladbach)

### Abgleich Belastungsachsen/ Luftreinhaltung

Für die Stadt Mönchengladbach gibt es keine flächendeckende Berechnung der Luftqualität. An der Friedrich-Ebert-Straße und der Aachener Straße wurden 2009 die Belastungen durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) gemessen. Es hat sich gezeigt, dass an beiden Messstellen der Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> über dem geltenden Grenzwert lag. Des Weiteren wurden an der Friedrich-Ebert-Straße zusätzlich die Belastung durch Feinstaub (PM10) gemessen. Hier zeigt sich, dass der Tagesmittelwert der Feinstaubbelastung an mehr als 35 Tagen über dem maximal zulässigen Tagesmittelwert gemäß der 39. BImSchV lag.

Sowohl die Aachener Straße als auch die Friedrich-Ebert-Straße sind somit nicht nur stark durch Lärmimmissionen sondern auch durch erhöhte Konzentrationen von Luftschadstoffen belastet.

Der Luftreinhalteplan befindet sich nach Überschreitungen der Grenzwerte bereits in Bearbeitung. Die im Lärmaktionsplan und im Luftreinhalteplan zu ergreifenden Maßnahmen müssen aufeinander abgestimmt werden, um kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden und Synergieeffekte zu erschließen. Zuständig für den Lärmaktionsplan ist die Gemeinde, für den Luftreinhalteplan die Bezirksregierung.

## 5.5 Ruhige Gebiete

### Rechtsrahmen

Die Umgebungslärmrichtlinie definiert ruhige Gebiete in einem Ballungsraum wie folgt:

*"'Ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum', ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der  $L_{den}$ -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt."*

Da der Mitgliedsstaat, die Bundesrepublik Deutschland, keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, obliegt es den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

### Identifizierung ruhiger Gebiete

Bisherige Erfahrungen mit ruhigen Gebieten haben gezeigt, dass es in Ballungsräumen sinnvoll ist, ruhige Gebiete nicht nur nach akustischen, sondern auch nach qualitativen Kriterien zu definieren.

Voraussetzung für ruhige Gebiete ist die öffentliche Zugänglichkeit. Um den unterschiedlichen Charakter der ruhigen Gebiete zu verdeutlichen, hat sich die Stadt Mönchengladbach dazu entschieden, diese in die folgenden fünf Kategorien einzuteilen:

- Landschaftsraum mit besonders ruhigen Gebieten
  - weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
  - $L_{den}$  von  $< 45$  dB(A) in der Kernfläche.
- Landschaftsraum mit ruhigen Gebieten
  - weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
  - $L_{den}$  von  $< 55$  dB(A) in der Kernfläche.
- Stadtnaher Erholungsraum
  - weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
  - Gebiet mit einer Kantenlänge von mindestens 200 m und damit einer Immissionsreduktion in der Kernfläche von mindestens 6 dB(A) gegenüber dem Umfeld,

- aus den Wohngebieten am Stadtrand in relativ kurzer Entfernung zugänglich.
- Stadtoase
  - definiert sich ausschließlich über qualitative Kriterien ohne Bezug zur Größe der Fläche,
  - aus den Wohngebieten in relativ kurzer Entfernung (fußläufig) zugänglich,
  - Fläche dient der Erholung.
- Ruhige Achsen mit Erholungs- und/oder Verbindungsfunktion
  - Verbindungsweg abseits der Hauptverkehrswege in einem attraktiven Freiraum,
  - Mindestlänge  $\geq 1.000$  m (= 15 Minuten Fußweg), um Erholungsfunktion bzw. bedeutsame Verbindungsfunktion sicherzustellen.

## Ruhige Gebiete in Mönchengladbach

Die Karte der ruhigen Gebiete (Abb. 5.5.1) zeigt eine deutliche Struktur. In den zentralen Siedlungsbereichen gibt es nur (zum Teil kleine) Stadtoasen, die einen hohen Lärmpegel aufweisen, der Bevölkerung aber zur Erholung dienen. Je weiter man sich von den Stadtzentren entfernt, desto größer werden die ruhigen Gebiete, und desto höher ist die akustische Qualität der Gebiete. Der zentrale Siedlungsraum Mönchengladbach-Rheydt ist geprägt durch unterschiedlich dichte Bebauungsformen und ist stark versiegelt. Ein selbstständiges Grün- und Freiflächensystem ist hier kaum ausgebildet. Die vorhandenen Freiflächen dienen zwar der Erholung, weisen aber vor allem aufgrund des dichten Straßennetzes und der daraus resultierenden Lärmemissionen hohe Lärmpegel auf.

Angrenzend an den zentralen Siedlungsraum und die Autobahnen sind häufig noch große Acker- und Waldflächen erhalten. Durch die Emissionen der Autobahn sind diese Bereiche trotz ihrer Größe stark verlärmert, dienen aber dennoch den umliegenden Wohnsiedlungen als Erholungsraum. Aufgrund ihrer Größe können hier aber im Kern Pegel erreicht werden, die 6 dB(A) unter den Pegeln im Umfeld liegen.

Wirkliche Ruhe findet man nur in den Randbereichen der Stadt, wo große Freiflächen vorhanden sind. Hier sind vor allem die Gebiete westlich der A 61 hervorzuheben, die im Kern Pegel von unter 45 dB(A) aufweisen und somit tatsächlich Ruhe bieten. Im Osten konzentrieren sich die ruhigen und besonders ruhigen Gebiete hauptsächlich um den Ortsteil Giesenkirchen. Hervorzuheben ist weiterhin im Osten der Bungtwald in Verbindung mit dem Volksgarten, da man hier in unmittelbarer Nähe zu den Wohngebieten von Pesch, Hardterbroich und Bonnenbroich ein ruhiges Gebiet hat.

Mit dem Niers-Grünzug hat Mönchengladbach im Osten eine Achse, die das Stadtgebiet von Nord nach Süd durchzieht. Eingegliedert in diese Achse sind neben den Schlossparks des Rheydter und Wickrather Schlosses auch der Zoppenbroicher und der Beller Park. Eine weitere ruhige Achse verläuft entlang der Landwehr. Diese zieht sich von der Straße An der Landwehr zwischen den Zentren von Mönchengladbach und Rheydt durch den Nordpark und den Hardterbroicher Wald bis zur Stadtgrenze im Norden bei Rasseln. Diese Achse setzt sich nach Norden auf Viersener Kreisgebiet bzw. Richtung Westen parallel zur Autobahn fort.

Die absolut ruhigen Gebiete sollen erhalten bleiben. Bei relativ ruhigen Gebiete sollte geprüft werden, in wieweit diese Gebiete weiter beruhigt werden können. Im Allgemeinen werden hierbei die innerstädtischen Gebiete von lärmindernden Maßnahmen profitieren, die darauf abzielen, den Verkehr verträglicher zu gestalten und die umweltfreundlichen Verkehrsarten zu fördern. Wenn eine Straße im Bereich der ruhigen Gebiete im Außenbereich saniert wird, soll die Deckschicht in einer zertifizierten lärmoptimierten Bauweise ausgeführt werden. Weitere restriktive Maßnahmen sollen nicht festgelegt werden. Weiterhin sollte versucht werden, das Netz der ruhigen Achsen zu ergänzen, um die Erreichbarkeit und Vernetzung der ruhigen Gebiete zu verbessern.

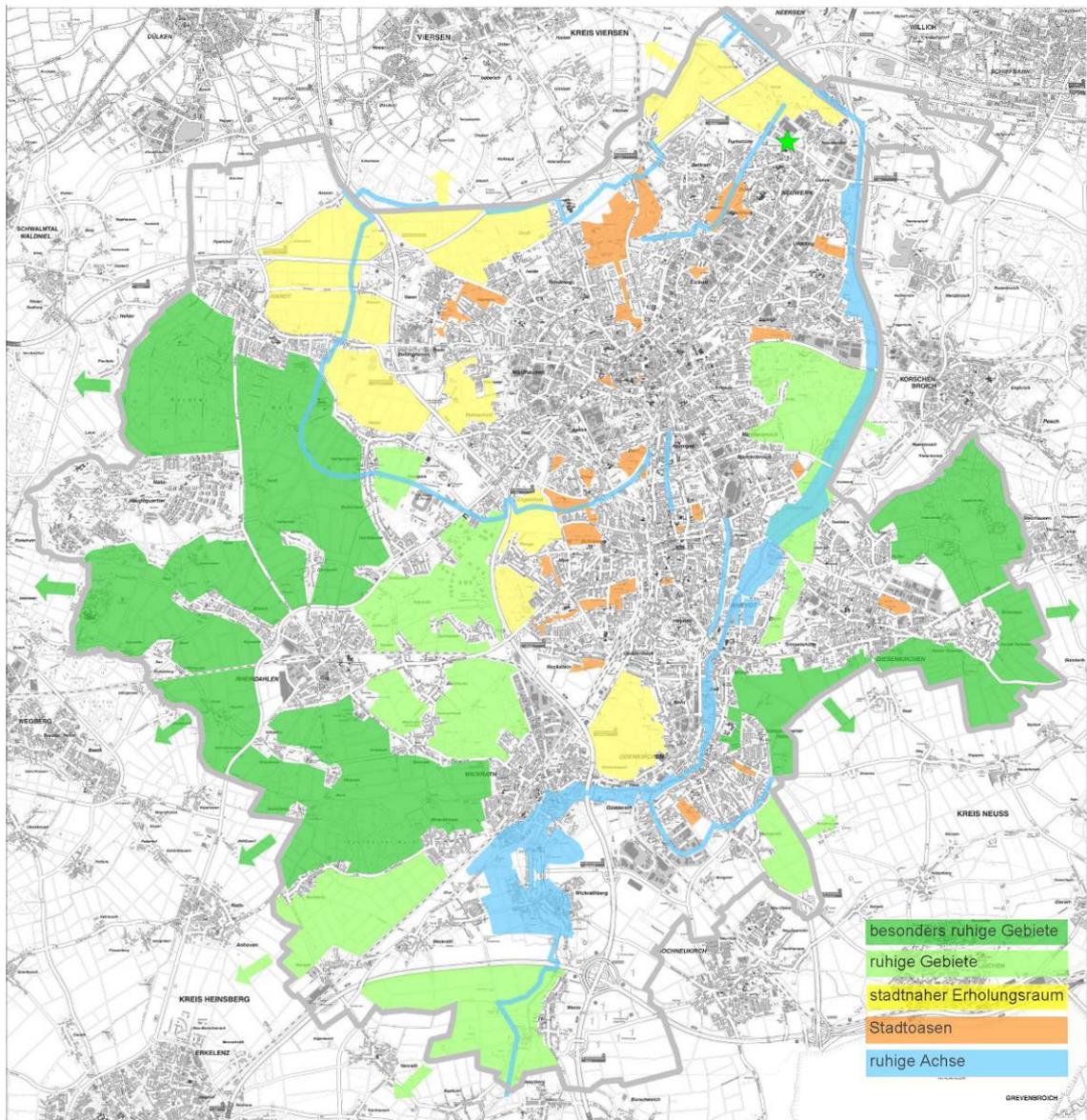


Abb. 5.5.1: Ruhige Gebiete

## 6. BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE LÄRM AUSGESETZT SIND, SOWIE ANGABE VON PROBLEMEN

Die Ermittlung der Belastetenzahlen für die Verkehrswege Straße und Schiene erfolgt nach der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

### Straßenverkehrslärm

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch Straßenverkehrslärm von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a sowie den sonstigen einwirkenden Straßenverkehr wurde rechnerisch ermittelt:

Tabelle 6.1: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	<b>&gt;60</b>	>65	<b>&gt;70</b>	<b>&gt;75</b>
Größe/km <sup>2</sup>	93,7	<b>57,2</b>	30,8	<b>15,3</b>	<b>6,3</b>

Tabelle 6.2: Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	<b>&gt;75</b>
Wohnungen	81.136	27.016	<b>3.068</b>
Schulen	72	29	<b>4</b>
Krankenhäuser	4	2	0

Tabelle 6.3: Anzahl N der Menschen, die in Isophonenflächen wohnen mit Pegeln von:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	<b>&gt;70 .. ≤75</b>	<b>&gt;75</b>
Betroffene	65.312	48.342	32.589	<b>17.702</b>	<b>6.442</b>
L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70</b>
Betroffene	52.107	34.635	<b>16.519</b>	<b>5.123</b>	<b>592</b>

## Schienenverkehrslärm

Zur Kennzeichnung der Lärmwirkung durch Schienenverkehrslärm durch Schienenwege, die zu den Schienenwegen des Bundes zählen, wurde vom Eisenbahnbundesamt rechnerisch ermittelt (Daten aus dem Internet übernommen):

Tabelle 6.4: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	<b>&gt;75</b>
Größe/km <sup>2</sup>	25,14	5,34	<b>1,62</b>

Tabelle 6.5: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	<b>&gt;60</b>	<b>&gt;75</b>
Wohnungen	22.315	<b>2.798</b>	<b>473</b>
Schulgebäude	121	<b>4</b>	<b>2</b>
Krankenhausgebäude	1	0	0

Tabelle 6.6: Anzahl der Menschen, die in Isophonenflächen wohnen mit Pegeln von:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	<b>&gt;70 .. ≤75</b>	<b>&gt;75</b>
Betroffene	32.140	9.030	3.470	<b>1.450</b>	<b>1.000</b>
L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70</b>
Betroffene	24.790	7.250	<b>2.950</b>	<b>1.130</b>	<b>770</b>

## Flugverkehrslärm

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung durch Fluglärm des Flughafens Mönchengladbach wurde rechnerisch ermittelt: Die Lärmbelastung durch den Flughafen Düsseldorf liegt unter 55 dB(A) ganztags, so dass dieser nicht weiter betrachtet werden muss.

Tabelle 6.7: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	1,22	0,360	0,0

Tabelle 6.8: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>60	>75
Wohnungen	3	0	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Tabelle 6.9: Geschätzte Anzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
Betroffene	6	0	0	0	0

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
Betroffene	8	2	0	0	0

### Gewerbelärm (IVU-Anlagen und Häfen)

Zur Kennzeichnung der Lärmeinwirkung die durch IVU-Anlagen erzeugt wird, wurde rechnerisch ermittelt:

Tabelle 6.10: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	0,31	0,05	<b>0,01</b>

Tabelle 6.11: Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>60	>75
Wohnungen	11	3	0
Schulen	0	0	0
Krankenhäuser	0	0	0

Tabelle 6.12: Geschätzte Anzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$ :	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
Betroffene	5	1	3	2	0

$L_{night}/dB(A)$ :	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
Betroffene	28	5	1	3	2

## 7. PROTOKOLL DER ÖFFENTLICHEN ANHÖRUNG GEMÄß ARTIKEL 8 ABSATZ 7 ULR

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

Untersuchungen haben gezeigt, dass ein erheblicher Unterschied zwischen der objektiv festgestellten Lärmbelastung und der subjektiv empfundenen Lärmbelästigung bestehen kann. Bürger, die sich mit "ihrer" Straße identifizieren, weil sie am Planungsprozess beteiligt waren, empfinden den Lärm weniger belästigend. Bürger, die mit einer Maßnahme nicht einverstanden sind, werden das Ergebnis auch dann als "laut" und "störend" empfinden, wenn sich gegenüber "vorher" eine deutliche Entlastung einstellt. Hier hat die Information der Öffentlichkeit eine entscheidende Bedeutung.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt zu sehen:

- Träger öffentlicher Belange (insbesondere Straßenbaulastträger),
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien mit abschließendem Ratsbeschluss zum Lärmaktionsplan.

Das Verfahren zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist noch durchzuführen. Die Ergebnisse werden anschließend hier eingefügt.

## 8. BEREITS VORHANDENE ODER GEPLANTE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Entsprechend Anlage V der Umgebungslärmrichtlinie sind die bisherigen Aktivitäten zur Lärminderung im Lärmaktionsplan gesondert darzustellen.

Lärmaktionspläne (z. B. nach § 47a (alt) BImSchG) wurden bisher in Mönchengladbach nicht erstellt. Jedoch wurde dem Aspekt des Lärmschutzes bei allen Planungen von Verkehrswegen sowie in der Bauleitplanung innerhalb der geltenden Anforderung Rechnung getragen. Die durchlaufenden Autobahnen weisen Schallschutzwände als Lärmschutzmaßnahmen auf.

### 8.1 Straßenverkehrslärm

#### Schadstoffimmissionen und Lärminderungskonzepte

Im Jahr 2009 wurde in Mönchengladbach an der Messstelle Friedrich-Ebert-Straße an 36 Tagen der Grenzwert für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) von 50 µg/m<sup>3</sup> überschritten. Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) von 42 µg/m<sup>3</sup> wurde an den Messstellen Friedrich-Ebert-Straße und Aachener Straße mit 48 bzw. 50 µg/m<sup>3</sup> überschritten. Dies hat zur Folge, dass die Bezirksregierung Düsseldorf verpflichtet ist, einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Dieser muss bis Oktober 2011 vorliegen.

Für den Bereich Friedrich-Ebert-Straße wird in einem ersten Schritt durch den Umbau des Verkehrsknotens Friedrich-Ebert-Straße/ Wilhelm-Schiffer-Straße/ Hohlstraße/ Mühlenstraße mit einer Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße durch den MIV gerechnet. Durch diesen Umbau des Knotenpunkts sowie der Umbaumaßnahmen an den Knotenpunkten Mühlenstraße / Bruckner Allee und Mühlenstraße / Limitenstraße wird der Rheydter Ring in beide Richtungen geschlossen und ein Teil des Verkehrs kann von der Friedrich-Ebert-Straße auf die Limitenstraße umgeleitet werden. In einem zweiten Schritt soll der Ausbau der Hohlstraße und Heinrich-Pesch-Straße die Friedrich-Ebert-Straße weiter entlasten. Die Förderung für diese Maßnahme wurde bereits beantragt.

#### Klimaschutzkonzept

Das Klimaschutzkonzept der Stadt Mönchengladbach wurde im April 2011 vom Rat der Stadt beschlossen. Einige der im Konzept benannten Maßnahmen betreffen auch den Bereich Verkehr. Hierzu gehören:

- Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal-Split,
- Ausbau des Radverkehrsanteils am Modal-Split,
- Emissionsminderung im Verkehr,
  - Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen,
  - Ausbau des Einsatzes umweltfreundlicher Fahrzeuge im ÖPNV,
  - Ausbau des ÖPNV,
  - Förderung und Etablierung eines Car-Sharing-Angebots,
  - Förderung nicht-motorisierter Verkehrsarten (Radfahrer und Fußgänger),
- Information und Bewusstseinsbildung für Kinder und Jugendliche,
- Etablierung einer Mobilitätsberatungsstelle auf städtischer Ebene (gemeinsam mit Betreibern und Verkehrsverbund),

- Reduzierung des Pkw-Aufkommens und
- Entwicklung von Planungsgrundsätzen: „Die Stadt der kurzen Wege“, Stärkung des Umweltverbundes.

## 1.000 Bäume-Programm

Ein wichtiger Aspekt bei der subjektiven Wahrnehmung von Lärm stellt die Begrünung des Straßenraums dar, auch wenn sich Straßenbegrünung physikalisch nicht auf den Lärm auswirkt. Es hat sich in vielen Städten gezeigt, dass allein durch die Begrünung des Straßenraums der Verkehrslärm als nicht mehr so störend wahrgenommen wird. Das zeigt sich auch durch Reaktionen von Bürgern bei der Abholzung von Straßenbäumen: Hier wird der Straßenverkehrslärm nun als störender wahrgenommen.

Im Haushalt der Stadt Mönchengladbach ist bis 2014 das sogenannte 1.000 Bäume-Programm vorgesehen. Für 2011 stehen hierfür 100.000 EUR zur Verfügung und in den Jahren 2012-2014 sind jährlich 250.000 EUR für dieses Programm eingeplant. Bei der Durchführung von Lärmminierungsmaßnahmen sollte das 1.000 Bäume-Programm berücksichtigt werden.

## Lärmschutz an Bundesautobahnen

Auf folgenden Abschnitten der Autobahnen wurden Lärmschutzwände oder -wälle errichtet:

- A 44
  - Im Bereich Neersbroich zwischen AK Neersen und Flughafenstraße auf der Westseite der Autobahn
  - Südlich der Flughafenstraße bis zur Ortsgrenze Mönchengladbach auf der Ostseite der Autobahn
- A 52
  - Westlich der Anschlussstelle Mönchengladbach-Hardt bis zur Ortsgrenze auf der Südseite der Autobahn
  - Zwischen Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und Lockhütter Straße beidseitig der Autobahn
  - Östlich der Lockhütter Straße auf der Südseite der Autobahn
  - Zwischen Donker Straße und Ortsgrenze beidseitig der Autobahn
- A 61:
  - Zwischen AK Mönchengladbach und Anschlussstelle Mönchengladbach-West auf der Ostseite der Autobahn zum einen zwischen AK MG und Stationsweg sowie im Bereich Beltinghofen
  - Zwischen Hehnerholt und Anschlussstelle Mönchengladbach-Holt auf der Ostseite der Autobahn
  - Von Anschlussstelle Mönchengladbach-Holt nach Süden beidseitig im Bereich Engelsholt sowie auf der Ostseite im Bereich Pongs
  - Nördlich der Anschlussstelle Mönchengladbach-Rheydt im Bereich Genhülsen sowie etwa 250 m südlich der Anschlussstelle Mönchengladbach-Rheydt auf der Westseite der Autobahn
  - Südlich der Anschlussstelle Mönchengladbach-Rheydt bis zur Brücke auf der Ostseite der Autobahn

- Südlich der Anschlussstelle Mönchengladbach-Wickrath beidseitig der Autobahn
- Südlich des Autobahnkreuzes Wanlo im Bereich Wanlo auf der Westseite der Autobahn

Des Weiteren sind an folgenden Hauptverkehrsstraßen Lärmschutzwände bzw. -wälle vorhanden:

- Hardter Landstraße südwestlich der Vorster Straße auf der südöstlichen Straßenseite sowie südwestlich des Pastorenkamps auf der nordwestlichen Straßenseite,
- Gladbacher Straße im Bereich Dorthausen/ Kothausen auf beiden Straßenseiten,
- Monschauer Straße zwischen Bahnstraße und Hehner Straße an fünf Abschnitten,
- Geistenbecker Ring auf der südlichen Straßenseite westlich des Stapper Wegs,
- Korschenbroicher Straße im Bereich Heinz-Spiecker-Straße auf der Nordseite der Straße,
- Nordring/ Weiersweg zum Schutz der Wohngebiete östlich des Nordrings,
- L 370 in Rheindahlen gegenüber der Tennisanlage.

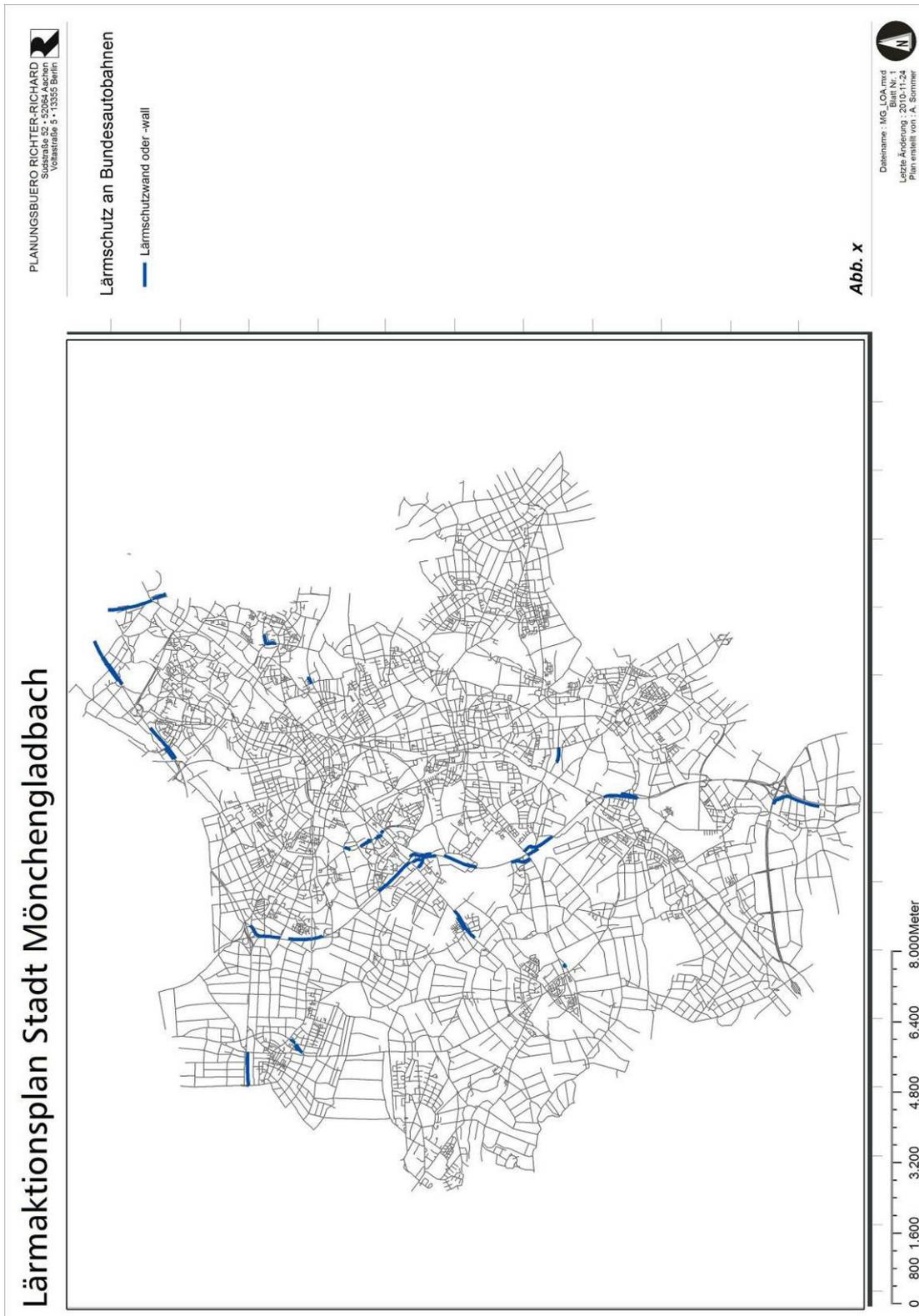


Abb. 8.1.1: Ausgeführte Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet

## Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Von der Stadt Mönchengladbach wurden bereits straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen getroffen, die nicht aus Lärmschutzgründen angeordnet wurden, aber dennoch eine lärmindernde Wirkung entfalten:

- **Tempo 30-Zonen**  
Bei den Tempo 30-Zonen handelt es sich um Gebiete abseits des Vorbehaltsnetzes, in denen die Realnutzung durch Wohnen dominiert wird. In diesen Gebieten trägt die Geschwindigkeitsbegrenzung sowohl zur Lärminderung als auch zur Verkehrssicherheit bei.
- **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit**  
Auf einigen Straßen im Hauptverkehrsstraßennetz wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit punktuell, z. B. vor Schulen und Kindergärten, von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.
- **Park+Ride und Bike+Ride**  
An den Bahnhöfen Mönchengladbach-HBF, Rheydt-HBF, Lürrip und Wickrath sind bereits Park+Ride-Anlagen vorhanden. Eine weitere P+R-Anlage soll am Bahnhof Rheydt-Odenkirchen zeitnah in Betrieb gehen. Des Weiteren besteht am Hauptbahnhof Rheydt bereits eine Bike+Ride-Anlage. Eine weitere B+R-Anlage ist am Mönchengladbacher Hauptbahnhof geplant.
- **Grüne Welle**  
An den zentralen Hauptverkehrsachsen ist eine grüne Welle eingerichtet. Diese ist teilweise verkehrabhängig geschaltet, so dass die Verkehrsspitzen im Berufsverkehr abgefangen werden können. Des Weiteren sind einige Knotenpunkte nachts mit der "Alles rot, sofort grün"-Schaltung ausgestattet, um so Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge nachts zu verringern. Eine komplette Abschaltung von Lichtsignalanlagen nachts erfolgt aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht.

## Bauleitplanung – Bebauungspläne

Um die Orientierungswerte der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau", Teil 1, Beiblatt 1, die bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu beachten sind, einzuhalten, wurden in zahlreichen Bebauungsplänen Festsetzungen zum Schallschutz getroffen. In der Regel handelt es sich hierbei um passive Maßnahmen (Festsetzung von Schalldämmmaßen der Bauelemente, insbesondere Schallschutzfenster). In Einzelfällen wurden Lärmschutzwände festgesetzt sowie Betriebs- und Lieferzeiten für Gewerbebetriebe.

## Nahverkehrsplan

Zurzeit gibt es für die Stadt Mönchengladbach einen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1997. Dieser ist aber nicht mehr aktuell und soll in den kommenden überarbeitet werden.

## Verkehrsentwicklungsplanung

### Zielvorstellungen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung

Der Verkehrsentwicklungsplan liegt derzeit nur als Entwurf vor. Die Analysen des Verkehrsmodells und vielfältige Hinweise und Anregungen zur Verkehrsentwicklungsplanung aus der Kommunalpolitik, von den Trägern öffentlicher Belange und von Mönchengladbacher Bürgern ergaben in wesentlichen Punkten Übereinstimmungen. Auf dieser Grundlage wurden folgende Zielvorstellungen für die künftige Verkehrsentwicklung in Mönchengladbach formuliert.

- Ziele zum motorisierten Individualverkehr (MIV):
  - gute Erreichbarkeit beibehalten,
  - Verträglichkeits- und Sicherheitsprobleme verringern,
  - gesamtstädtisches Verkehrsnetz eindeutig gliedern,
  - keine Steigerung des Durchgangsverkehrs,
  - Parken in Parkieranlagen (Parkhäusern, Tiefgaragen) attraktiver machen.
- Ziele zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV):
  - Erreichbarkeit verbessern, insbesondere in den Abendstunden,
  - Verknüpfung von Bus und Bahn verbessern.
- Ziele zum Fußgänger- und Radverkehr:
  - den Radverkehr fördern,
  - Gefährdungspotenziale für Fußgänger wirksam verringern.
- Ziele zur Lärminderung und Verbesserung der Luftqualität:
  - Verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffemissionen wirksam minimieren.

Diese Zielvorstellungen haben auch direkte Auswirkungen auf die Lärmbelastung durch den Verkehr, so dass ein enger Zusammenhang zwischen der Verkehrsentwicklungsplanung und dem Lärmaktionsplan besteht. Im Folgenden werden einige Zielkonzepte näher erläutert. Bei diesen Zielkonzepten handelt es sich um ein Idealbild.

### Zielkonzept motorisierter Individualverkehr (MIV)

Maßgeblicher Grundgedanke des MIV-Zielkonzepts ist die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf einem gegenüber heute ausgedünnten, jedoch zugleich besonders leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz und damit die Entlastung und Beruhigung der Straßen im übrigen Straßennetz.

Folgende Hauptachsen sind für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen:

- In West-Ost-Richtung Waldnieler Straße, Hittastraße, Fliebtstraße, Korschenbroicher Straße,
- in Nord-Süd-Richtung Kaldenkirchener Straße, Bismarckstraße, Rathenastraße, Theodor-Heuss-Straße, Gartenstraße, Limitenstraße, Odenkirchener Straße,
- Ring bestehend aus Nordring, Hohenzollernstraße, Hermann-Piecq-Anlage, Umgehung Burggrafenstraße, Seilerweg, Heinrich-Pesch-Straße, Mittelstraße, Eisenbahnstraße und Geistenbecker Ring sowie

- Verbindungsstraßen zwischen den Anschlussstellen an A 52 und A 61 und den Zentren (z. B. Aachener Straße, Dahlemer Straße, Reststrauch)

Folgende Straßen sollen im Rahmen des VEP vom Haupt- ins Nebennetz heruntergestuft werden:

- Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße sowie Graf-Haeseler-Straße,
- Erzbergerstraße, Dohler Straße, Geneickener Straße,
- Lürriper Straße und Neusser Straße,
- Mülgaustraße sowie
- Poststraße und Hochstadenstraße.

Bestandteil des MIV-Zielkonzepts sind die folgenden Planungen von Bund und Land im überörtlichen Straßennetz, die in der Regel auch einen deutlich verbesserten Lärmschutz nach sich ziehen:

- Ausbau der Autobahnen auf Mönchengladbacher Stadtgebiet (sechstreifiger Ausbau von A 52 und A 61 bis 2014 bzw. 2019 mit Verbesserung der Autobahnkreuze und Anschlussstellen) zur Entlastung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sowie
- Bau der A 44n inklusive 6-streifigem Ausbau der A 46 zwischen AK Holz und AK Wanlo
- vierstreifiger Ausbau der Korschenbroicher Straße (L 381) bis 2011 zur Entlastung der Lürriper Straße und der Neusser Straße.

Folgende städtische Maßnahmen sollen außerdem als Bestandteil des MIV-Konzepts mittel- bis langfristig realisiert werden, um das heutige Straßennetz zu komplettieren und in sensiblen Bereichen wirksam zu entlasten:

- Neubau einer Verbindungsstraße zwischen Nordring (Höhe Künkelstraße) und Kaldenkirchener Straße (L 116) zur Entlastung von Bettrath und Bökelberg,
- vierstreifiger Neubau einer "kleinen Umfahrung" für die Burggrafenstraße zwischen Waldnieler Straße und Bahnstraße zur Entlastung der Blumenberger Straße, der unteren Aachener Straße und der alten Burggrafenstraße,
- Ausbau/ Ertüchtigung des Straßenzugs Südstraße - Am Gerstacker - Otto-Safran - Straße zur Entlastung des Straßenzugs Erzbergerstraße - Grevenbroicher Straße - Dohler Straße - Geneickener Straße sowie Gartenstraße mit Verlängerung bis zum Stockholtweg durch Neubau einer "Querspange Hoster" zur Entlastung der Düsseldorfener Straße,
- Entwicklung einer "inneren Westtangente" durch Ausbau/ Ertüchtigung des Straßenzugs Landgrafenstraße - Seilerweg - Heinrich-Pesch-Straße - Mittelstraße - Eisenbahnstraße mit Anbindung an den Rheydter Ring über die Hohlstraße zur Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße und Wickrather Straße,

- Ausbau/ Ertüchtigung der Grotherather Straße als "östliche Umfahrung" zur Entlastung von Rheindahlen sowie
- Ausbau/ Ertüchtigung der Wickrathhahner Straße zur Entlastung des Zentrums Wickrath.

Durch diese Maßnahmen kann im Nebennetz das Verkehrsaufkommen gesenkt werden, so dass es hier zu einer Entlastung durch Straßenverkehrslärm kommt. Man muss aber berücksichtigen, dass es durch die Bündelung des MIV auf den Hauptverkehrsstraßen zu einer geringfügigen Erhöhung der Lärmbelastung kommen kann.

### **Gesamtstädtisches Parkraumkonzept**

Die Nachfrage an Parkmöglichkeiten ist überall dort besonders hoch, wo strukturell bedingt viele Beschäftigte, Bewohner und Besucher/ Kunden in Bezug auf das knappe Gut "Parkraum" in Konkurrenz zueinander stehen. Neben den Innenstädten von Mönchengladbach und Rheydt sind dies auch die Stadtteilzentren von Rheindahlen, Wickrath, Odenkirchen, Giesenkirchen, Volksgarten und Neuwerk.

In den Zentren von Mönchengladbach und Rheydt haben vertiefende Parkraumerhebungen im Jahr 2005 ergeben, dass an normalen Werktagen im öffentlichen Straßenraum eine Auslastung von 85 % und mehr vorliegt. Gleichzeitig waren in den umliegenden öffentlich zugänglichen Parkhäusern und Tiefgaragen lediglich Auslastungen bis zu 50 % festzustellen. Damit ist das Parkraumangebot in beiden Zentren grundsätzlich ausreichend. Daher wird im Rahmen des gesamtstädtischen Parkraumkonzepts vorgeschlagen, Maßnahmen zur Steigerung der Auslastung von Parkhäusern und Tiefgaragen umzusetzen, um in den betreffenden Straßenräumen ein Potenzial zur Verbesserung der Situation – zugunsten Aufenthalt, Verkehrssicherheit, Lärminderung, Luftqualität – zu gewinnen. Als wirksames Instrument dafür gilt eine flächenhafte Parkscheinregelung mit Gebührenbefreiung für Bewohner mit Bewohnerparkausweis und Lieferverkehr (in besonderen "Ladezonen").

### **Zielkonzept Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Es liegen zwei Szenarien für das Zielkonzept ÖPNV vor. Das erste Szenario geht schwerpunktmäßig von einer Förderung des Busverkehrs aus, das zweite konzentriert sich auf die Förderung des Schienenverkehrs. Bei beiden Szenarien wurde darauf geachtet, dass alle Nebenzentren an die beiden Zentren Mönchengladbach-Stadtmitte und Rheydt angebunden sind.

Im Szenario "Bus" stützt sich der ÖPNV in erster Linie auf das Busnetz, da weder von einer räumlichen, noch zeitlichen Verbesserung des Schienenangebots ausgegangen wird. Daher sind auch zukünftig Schnellbuslinien im Parallelverkehr zur Bahn vorgesehen, um (über)regionale Verbindungen in ausreichendem Maß zu gewährleisten.

In dem Szenario "Schiene" ist auf allen Schienenverbindungen mindestens ein 30 Minuten-Takt anzustreben. Des Weiteren sind zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet Mönchengladbach vorgesehen. Unter diesen Bedingungen kann das Schnellbusnetz im Parallelverkehr zur Schiene entfallen. Das Schnellbusnetz übernimmt vor allem an Stellen im überregionalen und regionalen Bereich die Verbindungsfunktion, an denen keine Schienenverbindung existiert.

Aufgrund der schwierigen finanziellen Situation ist kurzfristig nur das Szenario "Bus" als realistisch zu betrachten, langfristig kann durch das Szenario "Schiene" eine erhebliche Aufwertung des ÖPNV erreicht werden.

### **Zielkonzept Fahrradverkehr**

Viele Ziele der Alltagsradfahrer befinden sich an Hauptverkehrsstraßen (Schulen, Schwimmbäder, Banken, Geschäfte usw.). Daher umfasst der Entwurf des Zielkonzepts Rad in erster Linie alle Hauptverkehrsstraßen und ist damit nahezu identisch mit dem Entwurf des zukünftigen Hauptverkehrsstraßennetzes.

Das bedeutet, dass mindestens an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen vorzusehen sind. Diese sollen ergänzt werden durch besondere Radwegrouten wie beispielsweise die Brucknerallee und auch mögliche Radwege auf alten, nicht mehr genutzten Bahntrassen.

Die so genannten Radwanderwege sind in erster Linie wichtig für den Freizeitradverkehr, ersetzen aber keineswegs ein geschlossenes Radwegenetz an Hauptverkehrsachsen. Daher sind sie auch nicht Bestandteil des Vorentwurfs zum Zielkonzept Rad, sondern lediglich als Ergänzung zu sehen.

## **8.2 Schienenverkehrslärm**

Die Lärmsanierung bezüglich des Schienenverkehrslärms liegt hauptsächlich im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn AG.

Seit 1999 setzt die DB das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung um. Das Bundesverkehrsministerium hat in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn 2005 ein Konzept vorgelegt, das einen Überblick über den Gesamtbedarf der Lärmsanierung aufzeigt.

Es wurden mit Hilfe des Lärmkatasters der Deutschen Bahn, in dem die Schallausbreitung aller Bahnstrecken dargestellt werden können, diejenigen Gebiete ermittelt, die eine besonders hohe Belastung durch Schienenverkehrslärm aufweisen. Anhand dieser Karten wurde die Prioritätenliste des Lärmsanierungsprogramms aufgestellt. Je lauter die Strecke ist und je mehr Personen vom Lärm betroffen sind, desto hochrangiger wurde die Strecke in die Prioritätenliste aufgenommen. Die Streckenabschnitte im Bereich des Stadtgebietes Mönchengladbach, an denen Lärmsanierungen notwendig sind, stehen an 36. bzw. 37. Stelle. Mit einer PKZ von 2,881 bzw. 5,201 ist nicht damit zu rechnen, dass bis 2020 diese Lärmsanierung erfolgt.

## 9. MAßNAHMEN, DIE DIE ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN FÜR DIE NÄCHSTEN FÜNF JAHRE GEPLANT HABEN, EINSCHLIEßLICH MAßNAHMEN ZUM SCHUTZ RUHIGER GEBIETE

Die EU geht bei der Umsetzung der Maßnahmen eines Lärmaktionsplans von dem Zeitfenster 2008 bis 2013 (fünf Jahre) aus. Alle nachfolgend aufgeführten in Planung befindlichen und zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen werden als kurzfristig zur Umsetzung innerhalb dieses Zeitraums bezeichnet.

Bei der Lärminderungsplanung soll in erster Linie der Umgebungslärm gemindert werden. An erster Stelle steht hier die Vermeidung von Emissionen, in einem weiteren Schritt die Verminderung der Emissionen und dann eine Verlagerung der Emissionen. Erst wenn durch diese aktiven Maßnahmen die Immissionspegel nicht mehr gesenkt werden können erfolgt der Einsatz von passiven Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. der Einbau von Lärmschutzfenstern und die Verglasung von Balkonen und Loggien. Um aktiven Lärmschutz zu betreiben ist es notwendig, größere Bereiche zu betrachten, da auch die Auswirkungen auf andere Straßenzüge durch Verkehrsverlagerungen untersucht werden müssen.

Mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen kurzfristig (bis 2013) vor allem sehr hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLSchR97) möglichst unterschritten werden. Mittelfristig sollen die Maßnahmen hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmvorsorgegrenzwerte gemäß 16. BImSchV) ausschließen und den vorrangigen Schutz der Nachtruhe beinhalten.

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplans stehen die in Kapitel B 5.2 und 5.3 identifizierten Konfliktbereiche, die die Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit darstellen. Gefordert ist ein zielgerichteter und damit aufwandsreduzierter Lärmaktionsplan von hoher Akzeptanz und Effizienz. Entsprechend ihrer Priorität und ihrer Einbindung in die Zeitabläufe anderer fachlicher Pläne werden die einzelnen Planinhalte als Sofort- und mittelfristige Maßnahmen bis 2013, der Laufzeit dieses Lärmaktionsplans, oder in Kapitel 10. als Bestandteil einer langfristigen Strategie über 2013 hinaus zugeordnet.

Die Lärminderung im Straßenverkehr stützt sich zunächst vor allem auf den Einsatz von kostengünstigen, straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -organisation (Markierung, Beschilderung) und punktueller baulicher Maßnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden können. Sie dienen damit auch der Bildung von Vertrauen in den Lärmaktionsplan seitens der Bevölkerung.

Aufgrund der Vielzahl von Bereichen im Stadtgebiet Mönchengladbach, die von Umgebungslärm, insbesondere Straßen- und Schienenverkehrslärm betroffen sind, können nicht alle Bereiche gleich in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden. Hier muss eine Priorisierung erfolgen. Oberste Priorität haben daher diejenigen Belastungsräume und -achsen, die ein hohes Verkehrsaufkommen und eine hohe Einwohnerdichte aufweisen. Des Weiteren muss es möglich sein, möglichst mit aktiven Maßnahmen eine Lärminderung zu erwirken. Um aktiv eine Lärminderung zu erreichen müssen Bereiche betrachtet werden, die zueinander in Beziehung stehen.

Es wurden hierzu drei Teilräume mit besonders hoch belasteten Achsen identifiziert, die mit einem integrierten Maßnahmenkonzept vertieft untersucht wurden:

- Aachener Straße/ Bahnstraße – Blumenberger Straße,
- Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße,

- Rheydter Straße – Friedrich-Ebert-Straße/ Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße – Limitenstraße/ Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße/ Hohlstraße - Heinrich-Pesch-Straße – Seilerweg – Landgrafenstraße – Markgrafenstraße - Burggrafenstraße.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans beziehen sich gewöhnlich nicht nur auf aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung des Einzelhandelsstandortes werden berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

## 9.1 Straßenbauliche Maßnahmen

Im Rahmen des Konjunkturpaketes II wurden bzw. werden in 2011 folgende Straßen mit einem lärmoptimierten Asphalt ausgestattet:

- Theodor-Heuss-Straße im Bereich von Hofstraße bis Breite Straße,
- Gartenstraße von Breite Straße bis Haus Nr. 30,
- Wickrather Straße von Vierhausstraße bis Berliner Straße,
- Friedrich-Ebert-Straße von Cecilienstraße bis Freiheitstraße,
- Dohler Straße von Grevenbroicher Straße bis Bonnenbroicher Straße,
- Korschenbroicher Straße von Rathenaustraße bis Erzbergerstraße,
- Grevenbroicher Straße von Dohler Straße bis Erzbergerstraße,
- Viersener Straße von Ludwig-Weber-Straße bis Schürenweg,
- Reststrauch von Gotzweg bis Steinfelder Straße,
- Limitenstraße von Moses-Stern-Straße bis Kepler Straße,
- Aachener Straße von Hittastraße bis Haus Nr. 250,
- Neusser Straße von Zeppelinstraße bis Hülserkamp,
- Wickrather Straße von Berliner Straße bis Taunusstraße.

Des Weiteren wurde beim Neubau der Ost-West-Straße im Bereich des 2. Bauabschnitts (zwischen Bismarckstraße und Humboldtstraße) eine lärmoptimierte Asphaltdeckschicht eingebaut, um die Lärmbelastung der Anwohner durch den Neubau der Straße möglichst gering zu halten.

Für den Ausbau der Korschenbroicher Straße ist ebenso der Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht vorgesehen, um den Lärm an der Quelle schon möglichst gering zu halten.

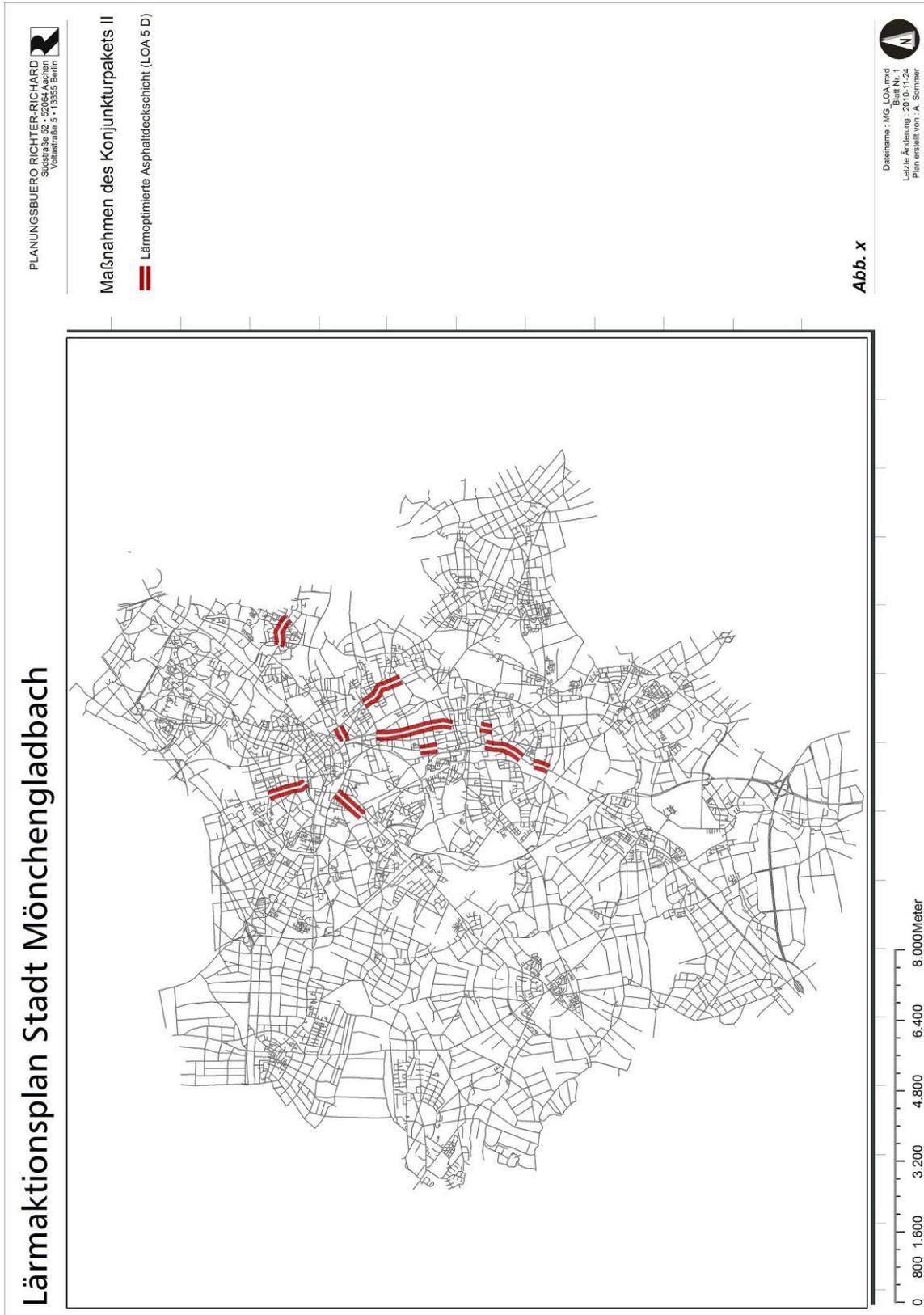


Abb. 9.1.1.: Straßenabschnitte mit lärmoptimiertem Asphalt

## 9.2 Aachener Straße/ Speicker Straße - Blumenberger Straße - Bahnstraße

Ein erster Belastungsraum, der untersucht wird, ist die Aachener Straße im Zusammenhang mit Bahnstraße / Burggrafenstraße / Blumenberger Straße / Speicker Straße / Waldnieler Straße / Hittastraße. Die Aachener Straße ist in Mönchengladbach diejenige Straße, die im Stadtgebiet mit die höchste Verkehrsbelastung und eine dichte Wohnbebauung aufweist. Somit ist hier auch eine große Anzahl von Betroffenen vorhanden.

Die Straßenachsen Aachener Straße und die annähernd parallel laufende Achse Speicker Straße – Blumenberger Straße – Bahnstraße, die im Ortsteil Holt in die Aachener Straße mündet, stellen die Verbindung zwischen dem Autobahnanschlussstelle Mönchengladbach-Holt und der B 230, der Verbindungsstraße von der Autobahnanschlussstelle Mönchengladbach-Nordpark in die Stadtmitte her.

Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans verfolgt den Ausbau der Achse Landgrafenstraße – Seilerweg – Heinrich-Pesch-Straße (K 7) bis zur Dahlemer Straße (L 370) in Verlängerung der Burggrafenstraße (B 57). Die Achse führt hauptsächlich durch Gewerbeflächen bis Rheydt.

Ziel ist eine Entlastung der B 59 bzw. B 230 (Friedrich-Ebert-Straße – Rheydter Straße). Erklärtes Ziel der Maßnahme ist u. a. auch die Zusammenführung des von den Belastungsachsen Aachener Straße und Speicker Straße – Blumenberger Straße geteilten Wohngebiets Speick zwischen Burggrafenstraße, Landgrafenstraße und Hittastraße.

Auf die Aachener Straße südwestlich der Burggrafenstraße (B 57) hat die Entlastungsstraße keinen Einfluss. Sie wird weiterhin sowohl von Ziel- und Quellverkehren im Umkreis der Aachener Straße und dem Durchgangsverkehr in/aus Nordsüdrichtung belastet.

Städtebaulich besonders betroffen ist die Ortsdurchfahrt Holt, da sich das Ortszentrum entlang der Aachener Straße erstreckt. Der durch Aachener Straße und Bahnstraße stark zerschnittene Ortsteil soll unter Beachtung lärmindernder Maßnahmen stärker zusammengeführt werden.

Ein Anfang wurde bereits gemacht. Zurzeit findet ein Straßenumbau statt, der den Ortskern durch Aufteilung des Straßenraums und Gestaltungsmaßnahmen aufwerten soll. In diesem Bereich wurde ein SMA eingebaut, der eine Lärminderung von -2 dB im Vergleich zu einem nicht geriffelten Gussasphalt hat. Der Ortsteil Holt, der sich als geschlossene Bebauung vor allem nach Südosten ausdehnt, wird zudem von der Bahnstraße geschnitten, die südlich der Ortsmitte in die Aachener Straße einmündet.

Die Streckenabschnitte von Aachener Straße und Bahnstraße zwischen Monschauer Straße und Markgrafenstraße bieten gegenüber den klar definierbaren Ortsteilen Speick und Holt ein diffuses Bild wechselnd mit Abschnitten mit zusammenhängender geschlossener Straßenrandbebauung und gewerblichen Betrieben mit einem Spektrum vom Baumarkt über Autohandel bis zu produzierenden Betrieben.

Aus den Zielsetzungen der Stadt und den örtlichen Gegebenheiten schälen sich damit drei Bereiche heraus:

- Ortsteil Speick und
- Ortsteil Holt sowie
- der unstrukturierte Abschnitt zwischen beiden Ortsteilen.

Da eine Verkehrsverlagerung, wie auf der Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler

Straße noch nicht stattgefunden hat, teilen sich die Maßnahmenvorschläge in:

- Die Maßnahmen, die vor dem Bau der Alternativroute durchgeführt werden können und die nach dem Bau der Alternativroute Bestand haben und
- Maßnahmen mit lämminderndem und stadtgestalterischen Charakter, die sich aus dem nach dem Bau der Alternativroute wieder zusammengeführten Wohngebiet Speick begründen.

### 9.2.1 Wohngebiet Speick

Durch das Wohngebiet Speick ziehen sich zwei Verkehrsstraßen. Die Achse Speicker Straße – Blumenberger Straße – Bahnstraße ist eine Stadtstraße, während die Aachener Straße zwischen Anschlussstelle MG-Holt und Burggrafenstraße Teil der B 57 ist. Im weiteren Verlauf führt die B 57 über die Burggrafenstraße und kreuzt die B 230. Ab der B 230 führt die B 57 in großem Bogen nach Norden bis zur Viersener Straße. Mit der Linienführung durch gewerbliche Flächen wird die Wohnbebauung nördlich der B 230 (Abschnitt Hittastraße - Speicker Straße) weiträumig umfahren.

Ab Knotenpunkt Burggrafenstraße/ Aachener Straße/ Landgrafenstraße führt die Aachener Straße als K 13 über die B 230 hinaus ebenfalls zur Viersener Straße. Die gut ausgebaute K 13 stellt damit eine beliebte kurze Verbindung durch den Ortsteil Speick (Untersuchungsraum) und dem schon zur Innenstadt zählenden Mischgebiet nördlich der B 230 dar. Die Folge ist eine Erhöhung der Lärmbelastung auf der Aachener Straße durch den Nord-Süd-Verkehr. Im Gegenzug hat sich ein Teil des Verkehrs Richtung Innenstadt auf die Achse Speicker Straße – Blumenberger Straße – Bahnstraße, die parallel zur Aachener Straße zur Innenstadt auf die B 230 zuläuft, verlagert.

Aus den gegebenen verkehrlichen Verhältnissen lassen sich als kurz- bzw. mittelfristige Ziele

- der Rückbau der Achse Speicker Straße – Blumenberger Straße als Erschließung des Ortsteils Speick,
- eine weitgehende Unterbindung der Fahrbeziehung Aachener Straße – Regentenstraße über die Aachener Straße (K 13) zwischen Burggrafenstraße und Hittastraße (B 230) und
- eine Abgrenzung des Ortsteils gegen das umgebende Gewerbe ableiten.

Nach dem Bau der Entlastungsachse kann

- der Abschnitt Aachener Straße weiter entlastet und

Um dem Wohngebiet einen Rahmen zu geben, wird die teils gewerblich genutzte Fläche (Betriebsparkplatz) zwischen Aachener Straße, Markgrafenstraße und Blumenberger Straße dem Wohngebiet zugerechnet.

## Flankierende Maßnahmen außerhalb der Belastungsachsen

Folgende flankierende Maßnahmen außerhalb der Belastungsachsen können die Maßnahmen auf den Belastungsachsen unterstützen:

Maßnahmenvorschläge	
■	Pflasterung der Einmündungsbereiche von Villenstraße, Weststraße und Luisenstraße in die Burggrafenstraße. Damit hebt sich das Wohngebiet deutlicher von der Bundesstraße ab.
■	Lkw-Verbot auf der Hügelstraße, Vitusstraße und Luisenstraße zwischen Hügelstraße und Vitusstraße. Gewerbliche Betriebe können als Anlieger davon ausgenommen werden.
■	Lkw-Verbot auf der Leibnizstraße beginnend südlich der Einmündung Kurstraße bis zur Luisenstraße, um Schleichwegverkehre zwischen Blumenberger Straße und Speicker Straße zu unterbinden.
■	Auch im Einmündungsbereich Vitusstraße in die B 230 sollte eine Pflasterung der Fahrbahn von der B 230 nach Süden führend bis zum Knick der Straße nach Südwesten ein Umbau mit verkehrsberuhigenden baulichen Elementen geprüft werden.

## Speicker Straße – Luisenstraße - Blumenberger Straße

Der ausgebaute Straßenabschnitt Speicker Straße – Luisenstraße – Blumenberger Straße besteht aus mehreren Abschnitten ehemaliger Wohnerschließungsstraßen. Obwohl die alte Erschließungsstruktur aufgrund mehrerer Umbauten nicht mehr vollständig aufgenommen werden kann, eröffnet sich dadurch doch die Chance eines Rückbaus der Straßenachse.

Dabei wird eine Verlagerung von Durchgangsverkehren auf die Aachener Straße in Kauf genommen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist nicht bekannt und kann deshalb nur geschätzt werden. Physikalisch führt die Zunahme der Verkehrsmenge um 50 % zu einer Immissionsbelastung von +1,5 dB(A), die Abnahme um 50 % zu -3 dB(A).

Stadt Mönchengladbach: Wohngebiet Speick								
Grunddaten	Speicker Straße - Luiseustraße - Blumenberger Straße		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennziffer belasteter EW nachts >60 dB(A)
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
		Hittastraße	Markgrafenstraße	12.500		50	74	63
			12.500		50	74	63	Turmstr. – Leibnizstr. >2-3
Lärminderungspotenziale								
Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Speicker Straße 4-streifig, Parkreihe auf Südostseite der Blumenberger Straße, auf Westseite absolutes Halteverbot zu bestimmten Tageszeiten. Parkplätze Geroplatz und im Dreieck Luiseustraße, Turmstraße, Blumenberger Straße. Radfahrstreifen im Kurvenbereich Speicker Straße/ Luiseustraße. Auf der Speicker Straße begrünter Fahrbahnteiler mit Baumbestand.			<u>Fahrbahn</u> Flächendeckende Sanierung ohne Flickstellen bis Kurstraße, weiter bis Markgrafenstraße abgefahrener Asphalt mit Flickstellen. Bis auf den Kurvenbereich (hier Radfahrstreifen zu schmal) keine Radverkehrsführung. Einmündende Straßen gehören beidseitig zu Tempo 30-Zonen. Die Alexianerstraße wurde abgehängt.					
<u>Nebenanlagen</u> Gehwegplatten, Plätze mit Baumbestand, vereinzelt Baumbete zwischen Parkreihe.			<u>Nebenanlagen</u> Parallel zu sanierter Fahrbahn weitgehend in Ordnung, weiterführend mit Schäden – vor dem Betriebsparkplatz Hinweisschild "Schäden im Gehweg".					
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 017 Haltestellen Geroplatz (Höhe Hügelstraße), Turmstraße (Höhe Kurstraße) und Schafhorst (Höhe Sportplatz)			<u>ÖPNV</u> Geroplatz mit Busbuchten, kein Wetterschutz; Turmstraße mit Busbucht, kein Wetterschutz; Schafhorst ohne Busbucht, kein Wetterschutz.					
<u>Realnutzung</u> Wohnen, vereinzelt Ladenlokale im EG, (Frei-)Grünfläche östlich der Speicker Straße, Parken auf Platz Speicker Straße Ecke Luiseustraße und Einmündung Turmstraße, ehem. Einmündung Alexianerstraße als Grünfläche mit Baumbestand gestaltet, Leibnizstraße bis Markgrafenstraße Textilfabrik, gegenüberliegend Betriebsparkplatz.			<u>Realnutzung</u>					
<u>Baustruktur</u> 2- bis 3-geschossig – verschiedene Dachformen, kein Flachdach, Bebauung Geroplatz 5-geschossig - Flachdach.			<u>Baustruktur</u> Blumenberger Straße geschlossene Bebauung mit seltenen Baulücken. Geroplatz mit Neubebauung. Gelegentlich Dachausbau. Geroplatz Balkone zur Straßenseite.					
								

## Sonstiges

Der Straßenabschnitt der Speicker Straße von Hittastraße bis zur Leibnizstraße verdeutlicht die bisherige Bedeutung als innerörtliche Erschließungsstraße. Zur Entlastung der Aachener Straße wurde die Straßenachse über Straßenabschnitte verschiedener Straßen im "Zick-Zack" durch Speick als überörtliche Verbindungsstraße ausgebaut. Der Eindruck einer Hauptverbindungsachse wird auf dem vierstreifig ausgebauten Abschnitt Speicker Straße mit angrenzend unbebauten Flächen vermittelt, die anschließende Verengung des Straßenraums mit der angrenzenden geschlossenen Bebauung ist von dort nicht einsehbar.

Maßnahmenvorschläge	
Maßnahmenvorschläge bis zur Umlenkung des überörtlichen Verkehrs auf die Achse Burggrafenstraße – Markgrafenstraße – Landgrafenstraße:	
■	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Hittastraße und südlicher Einmündung Leibnizstraße (-> -2,5 dB(A)).
■	Nächtliches Lkw-Verbot von 22:00-6:00 Uhr zwischen Hittastraße und Leibnizstraße (südl. Einmündung)(-> -3,3 dB(A)).
■	Rückbau Speicker Straße zwischen Hittastraße und Luisenstraße: Der äußere Fahrstreifen auf der Westseite vor der Wohnbebauung entfällt (-> -0,5 dB(A)). Die gewonnene Fläche kann z. B. zur Verbreiterung des Radfahrstreifens und/oder für eine Parkreihe genutzt und ansonsten den Nebenanlagen zugeschlagen werden.
■	Pflanzung einer Hecke mit mindestens 1,20 m Höhe, um die Grünfläche zwischen Speicker Straße und Hotel und auf dem Fahrbahnteiler zwischen den Richtungsfahrbahnen zur stärkeren Eingrenzung des Straßenraums (Begleitmaßnahme).
■	Umbau Knotenpunkt Speicker Straße/ Luisenstraße/ Hügelstraße als Minikreisverkehr oder kleiner Kreisverkehr. Die Maßnahme erspart den separaten Linksabbiegefahrstreifen aus der Speicker Straße in die Hügelstraße.
■	Ebenfalls weitgehend unabhängig von der Entlastungsachse kann ein Umbau des Platzes Ecke Speicker Straße/ Luisenstraße (Geroplatz) als Aufenthaltsfläche und die Verlagerung des dort vorhandenen Parkplatzes in die Grünfläche zwischen Speicker Straße und Hotel umgesetzt werden. Langfristig könnte eine Fahrbahnübergreifende Gestaltung die Maßnahme ergänzen (Stadtgestaltung, Regelung des ruhenden Verkehrs).
■	Der Fahrbahnbelag der Blumenberger Straße südlich der Kurstraße bis zur Landgrafenstraße ist schadhaft. Auf dem Abschnitt sollte kurzfristig eine Sanierung der Fahrbahndecke stattfinden und dabei flächendeckend eine Verschleißschicht aus lärmoptimiertem Asphalt aufgetragen werden (LOA 5D bis zu ca. -4 dB(A)).
■	Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Markierung eines aufgeweiteten

	Radaufstellbereichs an der LSA Blumenberger Straße/ Bahnstraße/ Markgrafensstraße (Fahrradförderung).
■	Baumbeete zumindest zu Beginn und Ende der vorhandenen Parkreihen (Begleitmaßnahme).
■	Als private Investitionen zur Lärminderung wird der Einbau von Lärmschutzfenstern und an den neueren Gebäuden der Luisenstraße (hier ist der Anteil an Betroffenen besonders hoch) Lärmschutz an den Balkonen und Loggien, z. B. durch halbohohe Glasverkleidungen, empfohlen (passive Lärmschutzmaßnahme zum Schutz der Innenräume).
	Maßnahmenvorschläge zur Neuordnung der Verkehrserschließung des Wohngebiets nach dem Ausbau der Achse Burggrafenstraße – Markgrafensstraße – Landgrafensstraße:
■	Weiterer Rückbau der Speicker Straße: Aufgabe des inneren Fahrstreifens Richtung Hittastraße (z. B. Entsiegelung, Begrünung).
■	Öffnung der Verkehrsbeziehung Speicker Straße Richtung Hittastraße zur Vermeidung von Umwegverkehr im Wohngebiet (siehe auch Hittastraße) und
■	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs zur Erhöhung des Verkehrswiderstands.
■	Prüfung einer Einbeziehung des Abschnitts Speicker Straße – Luisenstraße – Blumenberger Straße von der Hittastraße bis zur Leibnizstraße (Süd) in die Tempo 30-Zone (bei vorh. Tempo 30 ca. -1 dB(A)).
■	Verringerung der Fahrbahnbreite auf der Blumenberger Straße nördlich der Einmündung Leibnizstraße, Anlage eines Fahrbahnteilers zwischen Alexianerstraße (abgehängt) und Leibnizstraße oder Aufpflasterung auf der Blumenberger Straße nördlich der Einmündung Leibnizstraße (Süd) zur Erhöhung des Verkehrswiderstands.
■	Ganttägliches Lkw-Verbot über 3,5 t auf der Speicker Straße auf dem Abschnitt Hittastraße bis Leibnizstraße (Süd).

## Aachener Straße

Mit der Verkehrsverlagerung der Durchgangsverkehre von der Achse Speicker Straße – Luisenstraße – Blumenberger Straße wird das Verkehrsaufkommen auf der Aachener Straße kurzfristig leicht erhöht.

Eine weitere Verkehrsverdrängung von Verkehren aus der Aachener Straße auf die Burggrafenstraße ist aus Sicht des Lärmaktionsplans nur vertretbar, wenn gleichzeitig auf der Burggrafenstraße unabhängig von der späteren Abhängung nach dem Bau der Umgehung kompensierende Maßnahmen ergriffen werden.

Trotz der einseitig aussetzenden Wohnbebauung südlich der Schule durch den großen Betriebsparkplatz des Werkes an der Blumenberger Straße wird dieser Abschnitt bis einschließlich Knotenpunkt Burggrafenstraße einbezogen, da die verbliebene Wohnbebauung an Burggrafenstraße und Aachener Straße dem Wohngebiet Speick zuzurechnen ist.

Städtebaulich unbefriedigend ist der Bereich zwischen Hittastraße und Ferdinand-Strahl-Straße mit der zurückspringenden, gestalterisch nicht eingebundenen "Neu-"Bebauung auf der Nordwestseite sowie der Abschnitt mit dem Betriebsparkplatz, der Bauflächen als Schneise durchbricht.

Stadt Mönchengladbach: Wohngebiet Speick								
Grunddaten	Lärmquelle: <b>Aachener Straße (K 713)</b>		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennziffer belasteter EW >60 dB(A) nachts
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
	<b>Hittastraße</b>	<b>Burggrafenstraße</b>	11.500		50	78	67	Hittastr.-Knopsstr. u. Luisenstr.-Weststr. >3-5
		10.000		50	79	69	Knoten Aachener Str./Burggrafenstr. >7	
Lärminderungspotenziale								
Bestandsbeschreibung				Anmerkungen				
<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, beidseitig Radfahrstreifen, Knotenpunkt mit LSA Aachener Straße/ Luisenstraße und Aachener Straße/ Hittastraße. Beidseitig Radfahrstreifen.				<u>Fahrbahn</u> Fahrbahn ist einschließlich der Knotenpunkte stark schadhaft, Radfahrstreifen mit abgefahrener Markierung und rissiger abgefahrener Rotfärbung teilweise kaum wahrnehmbar und zu schmal und bis zur Hälfte beparkt. Radfahrstreifen wird in den Busbuchten entlang des Gehwegs weitergeführt.				
<u>Nebenanlagen</u> Markierte Längsparkplätze, verteilt auf etwa 85 % auf Gehweg und 15 % auf der Fahrbahn				<u>Nebenanlagen</u> Gehwege in schlechtem Zustand.				
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 007, NE5 Haltestelle Weststraße vor Schule				<u>ÖPNV</u> Gegenüberliegende Busbuchten, Fahrbahnteiler mit Übergang mittig zwischen den Busbuchten. Bus hält trotz Busbucht halb auf der Fahrbahn. Keine Aufstellbereiche, kein Wetterschutz.				
<u>Realnutzung</u> Wohnen, Schule, Ladenlokale vermehrt zur Hittastraße im EG				<u>Realnutzung</u>				
<u>Baustruktur</u> Überwiegend 3-geschossig, geschlossene Bauweise				<u>Baustruktur</u> Annähernd ohne Balkone oder Loggien				
								

## Sonstiges

Die Fahrbahn hat durchgehend dieselbe Breite (9,00-10,00 m), auf der Strecke bedingt verengt durch die Markierung von "Radfahrstreifen", die allerdings ihren Namen kaum verdienen, Parkstreifen und Linksabbiegefahrstreifen an den Knotenpunkten (Stand März 2011). Die Lärmbelastung ist auf diesem Straßenabschnitt ungewöhnlich hoch. Die höchsten Fassadenpegel liegen in den Knotenpunkten Aachener Straße/ Hittastraße ( $L_{den}$  79/ $L_{night}$  69 dB(A)) und Aachener Straße/ Burggrafenstraße ( $L_{den}$  82/ $L_{night}$  72 dB(A)). Aufgrund des schlechten Zustands der Straßenoberfläche muss von noch höheren Pegeln ausgegangen werden.

### Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschläge bis zur Umlenkung des überörtlichen Verkehrs auf die Achse Burggrafenstraße – Markgrafenstraße – Landgrafenstraße:

- Erneuerung der Deckschicht/Verschleißschicht auf der Burggrafenstraße mit einem lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D mit ca. -4 dB(A) oder LOA 5D GM mit ca. -7 dB(A)). Die Maßnahme wird erforderlich, sobald eine Verkehrsverlagerung, insbesondere von Lkw-Verkehr von der Aachener Straße (K 13) auf die ebenfalls stark lärmbelastete Burggrafenstraße (B 57) erfolgt (siehe oben).
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Aachener Straße von Burggrafenstraße bis Hittastraße (-> -2,4 dB(A)).
- Nächtliches Lkw-Verbot von 22:00-6:00 Uhr auf der Aachener Straße von Burggrafenstraße bis Hittastraße.
- Die Fahrbahnaufteilung mit beidseitigen Parken und Radfahrstreifen entspricht nicht den Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Die angrenzenden Parkreihen (Breite max. 2,00 m) haben keinen Sicherheitsabstand zum Radfahrstreifen, teilweise sind sie mit einem Anteil von etwa 0,30 m (Rinnenbreite) auf der Fahrbahn markiert und mit etwa 1,70 m auf dem Gehweg, an einem Standort reicht die Markierung sogar in den Radfahrstreifen hinein (Doppelmarkierung). Diese Aufteilung ist funktional nicht sinnvoll, vor allem weil parkende Kfz mit zwei Rädern auf der Fahrbahn stehen und sich schräg zu den Schutzstreifen neigen oder diesen mitbeparken. Funktionsmängel sind vor Ort deutlich erkennbar (siehe Fotos). Empfohlen wird eine Neuaufteilung der Fahrbahn entsprechend der ERA:
  - Obwohl die Verkehrsmenge nicht bekannt ist, muss die Verkehrsbelastung als hoch eingeschätzt und von häufigen Parkvorgängen ausgegangen werden. Die Fahrbahnbreite lässt damit zu einer Aufteilung mit beidseitigen Radfahrstreifen (2,00 -  $\geq$ 5,50 - 2,00 m) zu, wodurch die Fahrbahnbreite erschöpft wäre. Parkstreifen sind nicht mehr möglich, da die Nebenanlagen zu schmal sind.
  - Zum anderen ist bei der hohen Verkehrsbelastung die Markierung von Schutzstreifen (1,50 – 5,00-5,50 – 1,50 m) möglich. Damit verbleibt abschnittsweise einseitig die Möglichkeit zur Einrichtung von Parkstreifen mit einem Sicherheitsabstand von 0,50 m Breite und einer Parkstreifenbreite von 2,00 m. Eine Aufgabe des Sicherheitsstreifens ist abzulehnen.

- Markierung von aufgeweiteten Radaufstellbereichen an den LSA-gesteuerten Knotenpunkten Aachener Straße/ Hittastraße und Aachener Straße/ Burggrafenstraße (Fahrradverkehrsförderung).
- Haltestellenbereich Weststraße: In Verlängerung des Schulausgangs liegt eine Mittelinsel als Querungssicherung zur Erschließung der Haltestellen. Die Radfahrstreifen werden mit den Fahrbahnverschwenken weitergeführt. Jeweils hinter dem Übergang sind die Haltestellenbereiche im Übergangsbereich angeordnet. Der Bus hält dabei auf dem Radfahrstreifen. Der Fahrbahnverschwenk kann vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden, ohne den Haltebereich der Busse zu tangieren. Änderungsvorschlag (Förderung des ÖPNV, Sicherung des Haltestellenbereichs):
  - Anlage von Haltestellenkaps (in Umsetzung),
  - aussetzen des Radfahrstreifens/ Schutzstreifens im Haltestellenbereich entsprechend ERA und Einrichtung von Aufstellbereichen (in Planung),
- Da mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lkw-Verbot die Belastungen nicht unter den Auslösewert von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts gesenkt werden kann, soll vordringlich ein lärmoptimierter Asphalt auf dem Straßenabschnitt Aachener Straße (K 13) eingebaut werden. In Abhängigkeit von einer Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist zu entscheiden, ob ein konventioneller Splittmastixasphalt eingebaut wird oder ob auf einen lärmoptimierten Dünnschicht-Asphalt zurückgegriffen werden sollte (z. B. LOA 5D mit ca. -4 dB(A) oder LOA 5D GM mit ca. -7 dB(A)).
- Stadtgestalterisch unbefriedigend ist das Umfeld des Einmündungsbereichs der Ferdinand-Strahl-Straße. Die aufgeweitete Fläche zwischen den schräg zur Aachener Straße angeordneten Neubauten ist städtebaulich unbefriedigend, weshalb bereits ein Umbau dieses Raumes zu einem Stadtteilplatz diskutiert wird. Hierzu sollte die Fläche fahrbahnübergreifend gestaltet werden.

Maßnahmenvorschläge zur Neuordnung der Verkehrserschließung des Wohngebiets nach dem Ausbau der Achse Burggrafenstraße – Markgrafenstraße – Landgrafenstraße:

- Herausnahme des Straßenabschnitts aus dem klassifizierten Straßennetz (Verkehrsverringering).
- Prüfung der Auslastung des Betriebsparkplatzes (nach Augenschein nicht ausgelastet). Bei Nichtauslastung Schließung der Baulücke zur Aachener Straße durch Wohnbebauung und/ oder teilweise Nutzung als Quartiersparkplatz (Verkehrsvervetigung).
- Fahrbahnverschmälerung durch vorgezogene Nebenanlagen (Übergang/ Begrünung) am Knotenpunkt Aachener Straße/ Burggrafenstraße.
- Geraten wird zur Beibehaltung von Tempo 30 (siehe oben) auf dem Abschnitt Ferdinand-Strahl-Straße bis Hittastraße im Bereich des Nebenzentrums.
- Wenn die Umgehung Burggrafenstraße gebaut worden ist, Abbindung der jetzigen Burggrafenstraße von der Waldnieler Straße.



## Hittastraße

Die Hittastraße ist ein Abschnitt der stark befahrenen Achse zwischen AS Mönchengladbach-Nordpark und der Innenstadt um den Bahnhof. Der Knotenpunkt Aachener Straße/ Hittastraße ist mit bis zu sieben Fahrstreifen großzügig ausgebaut. Langfristig muss, bedingt durch eine neue Verkehrsführung in der Innenstadt (siehe VEP), mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Hittastraße gerechnet werden.

Stadt Mönchengladbach: Wohngebiet Speick									
Grunddaten	Lärmquelle: <b>Hittastraße (B 59, B 230)</b>		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennziffer belasteter EW nachts >60 dB(A)	
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>		
	<b>Aachener Straße</b>		<b>Speicker Straße</b>	29.500	-	-	78	68	Aachener Str. - Milostr. >5-7
				29.500	-	-	77	68	Milostraße – Turmstr. >2-3
			29.500	-	-	82	73	Turmstr. – Speicker Str. >3-5	
Lärminderungspotenziale									
Bestandsbeschreibung				Anmerkungen					
<u>Fahrbahn</u> 4-streifig, abschnittsweise mit durchlaufendem Fahrbahnsteiler, starke Aufweitung an Knotenpunkten. An Einmündungen Milostraße, Turmstraße und Speicker Straße keine Linksabbiegemöglichkeit. Beidseitig Radfahrstreifen bis auf Südseite zwischen Aachener Straße und Turmstraße.				<u>Fahrbahn</u> Fahrbahn in Ordnung, Fahrbahnsteiler mit Raseneinsaat, vorwiegend schmal für eine Bepflanzung, Querung von Fahrstreifen werden durch Verkehrsführung der einmündenden Straßen zur Verkehrsverstetigung vermieden. Fahrstreifenbreite großzügig.					
<u>Nebenanlagen</u> Gehwege, Radweg zwischen Aachener Straße und Turmstraße auf der Südseite, Parkstreifen auf der Südseite				<u>Nebenanlagen</u>					
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 005, 015, 083 Haltestelle: Hittastraße				<u>ÖPNV</u> Gegenüberliegende Busbuchten, Erschließung über Bedarfs-LSA Hittastraße.					
<u>Realnutzung</u> Wohnen auf Südseite, Grünfläche auf Nordseite.				<u>Realnutzung</u>					
<u>Baustruktur</u> 3-geschossig, geschlossenen Bebauung				<u>Baustruktur</u> Ziegelbauten					
									

## Sonstiges

Die Haltestelle auf der Parkseite ist zwar gut ausgebaut, die schlechte Erreichbarkeit stellt aber einen Mangel dar. Da die Haltestelle zudem bei Nacht nur unzureichend beleuchtet ist, hat sie keine ausreichende soziale Kontrolle.

Maßnahmenvorschläge	
■	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (-> -2,4 dB(A)).
■	Nächtliches Lkw-Verbot von 22:00-6:00 Uhr (-> -4 dB(A)).
■	Markierung von Schutz-/ Radfahrstreifen (Reduzierung der Fahrstreifenbreiten).
■	Markierung von Aufstellbereichen für Fahrradfahrer an den Knotenpunkten Hittastraße/ Speicker Straße und Hittastraße/ Aachener Straße.
■	Querungssicherung zwischen Milostraße und Busbucht. Genutzt wird die Mittelinsel, die sich an diesem Standort aufweitet. Gesonderte Beleuchtung der Bushaltestelle, da die vorhandenen Leuchten den Haltestellenbereich nicht ausreichend ausleuchten (soziale Kontrolle).
■	Die Fahrbahndecke hat zurzeit keine Schäden. Bei anstehendem Sanierungsbedarf sollte lärmoptimierter Asphalt (Verschleißschichterneuerung) eingebaut werden (LOA 5D bis zu -4 dB(A), LOA 5D GM bis zu -7 dB(A)).

### 9.2.2 Aachener Straße, Abschnitt Burggrafenstraße bis Bahnstrecke

Aachener Straße und Bahnstraße zwischen Markgrafenstraße und Bahnstrecke werden im nord-östlichen Bereich von größeren gewerblichen Betrieben tangiert, vorwiegend große Autohandels- und Verwertungsbetriebe mit hohem Quell- und Zielverkehr durch Besucher. Das führt zu einer Mehrbelastung der Wohnbebauung südwestlich der Fringsstraße bis zur Bahnlinie. Darin ist auch eine hohe Belastung der Kabelstraße, Abschnitt Aachener Straße bis Bahnstraße (Kennziffer >5 bis 7), die als Verbindungsstraße genutzt wird, eingeschlossen.

Das Wohngebiet erfährt seine Fortsetzung südöstlich der Bahnstraße in dem Dreieck zwischen Kabelstraße, Bahnstraße und Bahntrasse, weshalb eine Verkehrsentlastung und Umgestaltung der Bahnstraße, Abschnitt Kabelstraße bis Bahntrasse, zur Zusammenführung des Wohnbaugebiets verfolgt werden sollte.

Aachener Straße

Stadt Mönchengladbach: Aachener Straße								
Grunddaten	Lärmquelle: Aachener Straße (B 57)		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennziffer belastete EW nachts
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
			Burggrafenstraße Bahnstrecke (Markgrafenstraße)	16.000		50	81	72
					50	82	72	Knoten Aachener Str. - Burggrafenstr. >3-5
Lärminderungspotenziale								
Bestandsbeschreibung				Anmerkungen				
<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, 3-streifig an den Knotenpunkten, Markierung von Parkstreifen.				<u>Fahrbahn</u> Fahrbahnbreite bleibt durchgehend gleich breit, häufige Flickstellen durch punktuelle Ausbesserung.				
<u>Nebenanlagen</u> Gehwege, Radwege. Der Radweg wird in der Bushaltestelle entlang des Bordes um die Busbucht weitergeführt, so dass über den Radweg ein- und ausgestiegen werden muss.				<u>Nebenanlagen</u> Geh- und Radwege in schlechtem Zustand. Die Radwege haben keinen Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn und teilweise extrem starke Schäden. Die Radwegführung im Haltestellenbereich ist mit Sicherheitsrisiko verbunden.				
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 007 Haltestelle Karstraße Höhe Fringsstraße.				<u>ÖPNV</u> Busbuchten, kein Wetterschutz, Radweg wird im Aufstellbereich geführt.				
<u>Realnutzung</u> Gewerbe ab Burggrafenstraße, auf der Südwestseite bis Karstraße, auf der Südostseite ca. 90 m nördlich der Fringsstraße endend. Weitere Bebauung nach Südosten mit Wohnnutzung.				<u>Realnutzung</u>				
<u>Baustruktur</u> Weitgehend geschlossene Wohnbebauung, 2- bis 3-geschossig, gewerbliche Bauten ohne Orientierung an der historischen Bauflucht oder einer Bauweise entsprechend § 34 BauGB.				<u>Baustruktur</u> Selten Balkone oder Loggien.				
								

Maßnahmenvorschläge	
Kurzfristige Maßnahmen:	
■	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf dem Abschnitt nördlich der Einmündung Fringsstraße (ab dem Beginn der Wohnbebauung) bis zur Bahnstrecke (-> -2,4 dB(A)).
■	Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots von 22:00 bis 6:00 Uhr auf demselben Abschnitt, eventuell zeitliche Beschränkung in Abstimmung mit den anliegenden Firmen (-> -4 dB(A)).
■	Die Nebenanlagen sind erneuerungsbedürftig. Der Radweg ist nur bedingt befahrbar, auch aufgrund der fehlenden Sicherheitsstreifen. Deshalb wird eine Verlagerung der Radwegführung auf die Fahrbahn als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorgeschlagen (Fahrradförderung, Verkehrsverstetigung).
■	Markierung von aufgeweiteten Radaufstellbereichen an den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten (Fahrradförderung).
■	Nach Verlagerung der Radwegführung auf die Fahrbahn Mitnutzung der bisherigen Radwege als Parkfläche. Unterteilung der Parkreihen durch Baumbeete, die die Fahrbahn auf ca. 8,00 m Breite verschmälern (Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung insgesamt -> -2 bis -3 dB(A)).
■	Aufgrund der starken (langfristigen) Belastung der Fahrbahn durch Lkw wird zum baldmöglichen Einbau von lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D bis zu -4 dB(A) oder LOA 5D GM bis zu -7 dB(A)) geraten.
Mittel- bis langfristige Maßnahmen:	
■	Umnutzung oder Absiedelung einzelner Wohngebäude zwischen den gewerblich genutzten Flächen.

## Bahnstraße

Stadt Mönchengladbach: Bahnstraße								
Grunddaten	Lärmquelle: <b>Bahnstraße (B 57)</b>		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennzifferbelasteter EW nachts >60 dB(A)
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
	<b>Markgrafenstraße Bahnstrecke</b>		14.000		50	76	66	Bereich Wohnbebauung >3-5
Lärminderungspotenziale								
Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Parken markiert.			<u>Fahrbahn</u> Fahrbahn breit, ohne Abbiegefahrstreifen an den einmündenden Straßen, abgefahren ohne wesentliche Schäden auf der Strecke, sanierungsbedürftig Knoten Bahnstraße/ Kabelstraße. Hoher Parkdruck Abschnitt Kabelstraße – Speicker Höhe. Abmarkierung kaum noch erkennbar.					
<u>Nebenanlagen</u> Gehweg			<u>Nebenanlagen</u> Gehwege erneuerungsbedürftig, schadhafte Platten ersetzt (auch mit andersfarbigen Platten), insgesamt Flickenteppich.					
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 007 Haltestelle Kabelstraße südl. Kabelstraße.			<u>ÖPNV</u> Halt in Parkbucht, kein Aufstellbereich (Gehwegbreite knapp 1,50 m).					
<u>Realnutzung</u> Wohnen, Gewerbe			<u>Realnutzung</u> Zwischen Fringsstraße und Kabelstraße liegen eine dichte Wohnbebauung und teilweise besucherintensives Gewerbe direkt gegenüber.					
<u>Baustruktur</u> 2-geschossige geschlossene Wohnbebauung. Das Gewerbe nimmt die Bauflucht teilweise auf, hält sich jedoch nicht an die durch die Wohngebäude vorgegebenen Gebäudehöhen.			<u>Baustruktur</u> Garagenzeilen schließen Baulücken.					
								

## Sonstiges

Auf dem Abschnitt Fringsstraße bis Kabelstraße herrscht beidseitig hoher Parkdruck, vermutlich zurückzuführen auf den Kundenverkehr der angrenzenden Gewerbebetriebe auf der Südostseite der Straße. Geparkt wird über die markierten Bereiche hinaus. Südlich der Kabelstraße bis zur Bahnstrecke dehnt sich die Wohnbebauung über die Bahnstraße hinaus nach Südosten aus, ohne dass sich die Verkehrsbelastung ändert. Durch den geringeren Parkdruck steigt die Verkehrsverstärkung gegenüber dem Abschnitt mit dem angrenzenden Gewerbe, was, insbesondere bei dem

Verkehr Richtung Norden, zu höheren Geschwindigkeiten führt.

Es ist weder eine Radwegführung noch eine Begrünung des Straßenraums vorhanden. Erst vor der Einmündung Speicker Höhe setzt kurz vor der Brücke über die Bahnstrecke ein Radweg an.

Maßnahmenvorschläge	
Kurzfristige Maßnahmen:	
■	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von der Fringsstraße bis zur Straße Landscheidung (-> -2,4 dB(A)).
■	Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots 22:00 - 6:00 Uhr zwischen Fringsstraße und Landscheidung, eventuell zeitliche Beschränkung in Abstimmung mit den anliegenden Firmen (-> -3 bis -4 dB(A)).
■	Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen (Förderung des Fahrradverkehrs, Verstetigung).
■	Markierung von ausgeweiteten Radaufstellbereichen an dem LSA-gesteuerten Knotenpunkt Bahnstraße/ Kabelstraße (Förderung des Fahrradverkehrs).
■	Unterteilung der Parkreihen durch Baumbeete (Verstetigung, Erhöhung der Aufenthaltsqualität).
■	Trotz der o.g. Maßnahmen besteht die Gefahr, dass die Bahnstraße nach dem Bau der Entlastungsachse weiterhin stark belastet bleibt. Das widerspricht aber dem Ziel, die Wohnbebauung beidseitig der Bahnstraße stärker vor Immissionen zu schützen und zu verbinden. Der Verkehrswiderstand auf der Bahnstraße sollte deshalb weiter erhöht werden, z. B. mit einem (ganztägigen) Lkw-Verbot (-> -3,3 dB(A)) und der Freigabe nur für Lieferverkehr (Verkehrsverminderung) auf dem Abschnitt Kabelstraße bis Landscheidung (südlich der Brücke über die Bahnstrecke). In diesem Zusammenhang wird zu einer baldigen Verschleißschichterneuerung (ca. -4 dB(A)) auf der Kabelstraße zwischen Aachener Straße und Bahnstraße geraten, da diese Fahrbeziehung in Folge dieser Maßnahmen höher belastet wird.
Mittel- bis langfristige Maßnahmen:	
■	Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn sollten nicht punktuell, sondern flächendeckend und mit lärmoptimiertem Asphalt als Deckschicht- oder Verschleißschichterneuerung erfolgen.
■	Auf dem Abschnitt Kabelstraße bis Speicker Höhe sollte Tempo 30 als Verkehrswiderstand gegen Durchgangsverkehre beibehalten werden. Es wird zu einer umfassenden Sanierung des Straßenraums geraten, die auch eine Gehwegerneuerung umfasst, in jedem Fall aber die gestalterische Absetzung des Einmündungsbereichs

	südliche Bahnstraße in die Kabelstraße, z. B. mit einer Fahrbahnaufpflasterung und der Aufwertung der Nebenanlagen (Gehwegmaterial, Grünbeete, Baumtor).
■	Abschnitt Kabelstraße bis Speicker Höhe: Ausbau der Bushaltestellen mit Buskap. Der Bus hält auf der Fahrbahn.
■	Mittelinsel mit Übergang nördlich der Brücke zwischen Speicker Höhe und der Blockerschließung Bahnstraße (Seitenweg).

### 9.2.3 Wohngebiet Holt

Der Ortsteil Holt gestaltet sich nach Norden durch die beiden Zäsuren Bahnstrecke und Monschauer Straße mit angrenzender gewerblicher Nutzung autark.

Zur Aufwertung des Ortskerns Holt, Aachener Straße von der Bahnstraße bis südlich des Knotenpunkts Aachener Straße/ Monschauer Straße, wurden bereits Maßnahmen ergriffen (der Umbau endet etwa 70 m vor dem Knotenpunkt). Auf der Ortsdurchfahrt Holt erhält die Aachener Straße zurzeit einen Vollumbau mit breiteren Nebenanlagen, getrennten Geh- und Radwegen und Parkbuchten (einseitig). Der Umbau der Aachener Straße ist mit einer Verschmälerung der Fahrbahn verbunden. Materialwahl und Begrünung erhöhen die Qualität des Straßenbildes. Die Maßnahmen haben vor allem kompensatorischen Charakter, aber sie dienen auch der Verkehrsverstärkung und der Förderung des Fahrradverkehrs.

Der Straßenraum bis zum Knotenpunkt Aachener Straße/ Monschauer Straße wird zwar erneuert, aber gestalterisch nicht in die Ortsdurchfahrt einbezogen, obwohl sich die geschlossene Wohnbebauung zunächst auf der Westseite, nördlich der Monschauer Straße beidseitig, bis zur Bahnstrecke fortsetzt. Obwohl die Wohnbebauung weiterläuft, ist der Fahrbahnausbau allein auf den Verkehr und die Erschließung des Baumarkts ausgerichtet (gesonderter Linksabbiegefahrstreifen). Die zurückspringende gewerbliche Bebauung weitet den Straßenraum zusätzlich auf, wodurch eine bauliche Auflösung des Ortsteils herbeigeführt wird.

Die westlich der Aachener Straße gelegene Einfamilienhausbebauung wird als der neuere Ortsteil weitgehend unabhängig von der Aachener Straße erschlossen. Auf der Ostseite liegt der alte Dorfkern mit einem dichten, zusammenhängenden Straßennetz, zu dem auch die Bahnstraße gehört. Die Bebauung geht dabei mehr und mehr von einer 3- bis 4-geschossigen, geschlossenen Bauweise an der Aachener Straße bis zur Westseite der Bahnstraße über eine 2-geschossige Bauweise mit Zeilenhausbebauung (jeweils vier Einfamilienhäuser) auf der Ostseite der Bahnstraße in eine lockere Einfamilienhausbebauung über. Die Straßen östlich der Bahnstraße dienen ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Bebauung und enden im Wohngebiet.

Mit der oben beschriebenen Erschließung und den damit verbundenen städtebaulichen Voraussetzungen konzentriert sich eine Zusammenführung des Ortsteils Holt auf eine Verkehrsentslastung und Umgestaltung der Bahnstraße und der Verbindungsstraßen zwischen Aachener Straße und Bahnstraße. Dieses Ziel eröffnet die Chance, diese Straßen nachhaltig von Immissionen über den Auslösewerten zu befreien.

Die Maßnahmen beinhalten damit die Konzentration des Kfz-Verkehrs auf die Aachener Straße und die Monschauer Straße und die Entlastung der Bahnstraße vom Durchgangsverkehr durch verkehrsregelnde, straßenbauliche und gestalterische Maßnahmen.

Anders stellt sich die Situation auf der Aachener Straße westlich der A 61 gegenüber der Rampe der Anschlussstelle MG-Holt dar. Die Wohngebäude auf der nördlichen Straßenseite der Aachener Straße von der A 61 bis zur Lilienthalstraße werden sowohl von der A 61 als auch von der Aachener Straße erheblich durch Verkehrslärm belastet. Da derzeit nicht konkret abzusehen ist, wann der Ausbau der A 61 und damit verbunden ein deutlich verbesserter Lärmschutz entsprechend der Lärmvorsorge erfolgen wird, soll die Lärmbelastung der Bewohner kurz- bis mittelfristig dadurch erträglicher werden, dass hier das städtische Lärmschutzfensterprogramm zum Einsatz kommt.

Aachener Straße

Stadt Mönchengladbach: Aachener Straße								
Grunddaten	Lärmquelle: <b>Aachener Straße (B 57)</b>		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennziffer belasteter EW nachts <60 dB(A)
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
	<b>Bahnstrecke AS MG-Holt</b>		20.000		50	77	68	Bahnstr. - Monschauer Str. >5-7
					50	84	75	Zufahrt Alterssportzentrum – AS MG-Holt >5 - >7
		35.500		50	77	65	Bahnstr.- AS Holt >2-3	
Lärminderungspotenziale								
Bestandsbeschreibung				Anmerkungen				
<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Aufweitung am Knoten Monschauer Straße, südlich der Monschauer Straße einseitig Parkbuchten (im Bau), Längsparken nördlich der Monschauer Straße beidseitig abmarkiert. 4-streifig Bahnstraße bis AS Mönchengladbach-Holt.				<u>Fahrbahn</u> Südlich Monschauer Straße Fahrbahn Teil des Umbaus. Nördlich der Monschauer Straße neuer Fahrbahnbelag und Neuaufteilung, Mittelinsel mit Übergang im Knotenpunktsbereich. Im Rahmen dieser Baumaßnahme ist ein lärmreduzierter SMA 0/8 (-2 dB) eingebaut worden.				
<u>Nebenanlagen</u> Getrennter Geh- und Radweg				<u>Nebenanlagen</u> Die Aufteilung in Geh- und Radweg ist bei der Neugestaltung beibehalten worden.				
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 007, NE5, 017, 014 Haltestellen Monschauer Straße Höhe Bahnstrecke, Haltestelle Kirche Höhe Kirchplatz, Böcklinstraße Höhe Brücke				<u>ÖPNV</u> Monschauer Straße ohne Wetterschutz/ Kirchplatz zz. in Umsetzung.				
<u>Realnutzung</u> Wohnen, Ladenlokale und Gastronomie im EG, Kirche mit Kirchplatz und Parkanlage, nördlich der Zufahrt zum Alterssportzentrum Gewerbe (z. B. Autohandel, Baumarkt).				<u>Realnutzung</u> Der Straßenabschnitt von Zufahrt Alterssportzentrum bis Bahnstraße stellt das Zentrum des Ortsteils Holt dar. Die Wohnbebauung zwischen Bahnstrecke und Monschauer Straße ist durch die Barriere Monschauer Straße und die gewerbliche Nutzung um die Monschauer Straße nicht in das Ortsgefüge eingebunden. Wohnbebauung beidseitig bis AS mit einzelnen Baulücken.				
<u>Baustruktur</u> 2- bis 3-geschossige, geschlossene Bebauung				<u>Baustruktur</u> Keine Balkone zur Straße				
								

Maßnahmenvorschläge	
■	Die Bedeutung der Aachener Straße als überörtliche Verbindung kann durch den nahen Autobahnanschluss nicht verringert werden. Eine deutliche Lärmentlastung kann nur durch den Einbau eines lärmoptimierten Belages erreicht werden (LOA 5D ca. bis -4 dB(A), LOA 5D GM bis ca. -7 dB(A)).
■	Als kurzfristige Maßnahme Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Bahnstraße und AS MG-Holt, Auffahrt Richtung Mönchengladbach-Nordpark auf 30 km/h (-> -2,4 dB(A)). Die Anordnung kann nach einer Erneuerung der Deckschicht mit einem lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D bis ca. 4 dB(A), LOA 5D GM bis ca. -7 dB(A)) zurückgenommen werden.
■	Prüfung der Fahrstreifenbreiten auf den Abschnitten Bahnstrecke bis Monschauer Straße und Bahnstraße bis Autobahnanschluss. Begrenzung der Fahrstreifenbreite auf 3,00 bis 3,25 m, entsprechende Ummarkierung. Abmarkierung von Schutzstreifen für den Fahrradverkehr. (Verkehrsverstetigung -> 2-3 dB(A)).
■	Lkw-Verbot zwischen AS Mönchengladbach Holt und der Straße Engelsholt. Die Maßnahme ist bereits vorgesehen um den gewerblichen Lastverkehr auf Strecken mit weniger empfindlicher Randnutzung umzulenken.
■	Aufnahme in das Lärmschutzfensterprogramm der Gebäude zwischen A 61 und neuer Erschließungsstraße Nordpark.

Bahnstraße

Stadt Mönchengladbach: Bahnstrecke bis Monschauer Straße								
Grunddaten	Lärmquelle: <b>Bahnstraße</b>		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennziffer belasteter EW nachts >60 dB(A)
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
		<b>Bahnstrecke</b>	<b>Aachener Straße</b>	15.000		50	77	66
					50	77	68	Platzaufweitung Einmündung Aachener Str. >5-7
Lärminderungspotenziale								
Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Aufweitung an der Einmündung in die Aachener Straße und an der Monschauer Straße. Parken auf der Westseite abmarkiert.			<u>Fahrbahn</u> Fahrbahn ist abgefahren, aber wenig schadhaft, der Knoten Bahnstraße/ Monschauer Str. hat Sanierungsbedarf. Keine Radwegführung auf der Fahrbahn.					
<u>Nebenanlagen</u> Gehweg, Abschnittsweise als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen, Baumreihe von Monschauer Straße bis Eisenacher Straße auf der Südostseite.			<u>Nebenanlagen</u> Gehwege mit Abnutzungsschäden, z. B. gebrochene Platten. Gehwege Abschnittsweise sehr schmal. Keine Radwege, keine Eignung als gemeinsamer Geh- und Radweg.					
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 014, 017 Haltestellen Engelsholt Höhe Eisenacher Straße, Bahnstraße/ Monschauer Straße im Knotenpunkt.			<u>ÖPNV</u> Haltestelle Engelsholt in Verlängerung von Parken, Haltestellen Monschauer Straße werden aus dem Knotenpunkt angefahren. Wetterschutz jeweils einseitig.					
<u>Realnutzung</u> Wohnen, gewerbliche Bauflächen vor allem um Monschauer Straße, Garagenzeile in längerer Baulücke gegenüber Wohngebäuden.			<u>Realnutzung</u>					
<u>Baustruktur</u> Wohngebäude 2- bis 3-geschossig, vorwiegend geschlossene Bebauung. Gewerbebauten und neuere Wohngebäude fügen sich nicht in die historische Baustruktur ein (Bauflucht, Bauhöhe).			<u>Baustruktur</u>					
								

## Maßnahmenvorschläge

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Monschauer Straße und Aachener Straße von 50 auf 30 km/h (-> -2,4 dB(A).
- Ganztägiges Lkw-Verbot von der Straße Engelsholt bis Aachener Straße.
- Beidseitig Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr zwischen Bahnstrecke und Aachener Straße (Fahrradförderung, Verstetigung).
- Markierung von aufgeweiteten Radaufstellbereichen am LSA-gesteuerten Knotenpunkt Bahnstraße/ Monschauer Straße (Fahrradförderung).
- Die Westseite wird durchlaufend von Parkstreifen begleitet, die auf der Fahrbahn markiert sind. Maßnahmen: Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete mit Schaffung einer geschlossenen Baumreihe (1.000 Bäume-Programm) gegenüber der bestehenden Baumreihe auf der Ostseite der Straße (Verstetigung, gestalterische Aufwertung).
- Durch den großzügigen Ausbau des Knotenpunktes Bahnstraße/ Aachener Straße wird die Wertigkeit der Bahnstraße zwischen Monschauer Straße und Aachener Straße im Erschließungsnetz erhöht. Angestrebt werden sollte deshalb eine veränderte Führung der Bahnstraße im Einmündungsbereich in die Aachener Straße, d. h. die Führung der Bahnstraße im 90°-Winkel auf die Aachener Straße zur Betonung der Nachrangigkeit (Verkehrsverringering). Dieses geht über die Vorstellung im VEP hinaus. Die baulichen Maßnahmen sollten möglichst unmittelbar im Anschluss an den Umbau der Ortsdurchfahrt erfolgen. Sie bilden eine Voraussetzung der Rückstufung der Bahnstraße im Straßennetz und ihrer Einordnung als örtliche Erschließungsstraße.
- Der Knotenpunkt Monschauer Straße/ Bahnstraße ist großzügig ausgebaut, so dass nach der Veränderung der Verkehrsbeziehungen bzw. der Entlastung der unteren Bahnstraße vom Lkw-Verkehr ein Rückbau des Knotenpunkts, der insbesondere die Einmündung der unteren Bahnstraße betrifft, geprüft werden sollte.
- Mittel- bis langfristig wird zu einer umfassenden Sanierung des Straßenraums der Bahnstraße zwischen Monschauer Straße und Aachener Straße geraten sowie der Straße Engelsholt zwischen Aachener Straße und Bahnstraße. Hierbei sollte ein lärmoptimierter Asphalt als Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen.

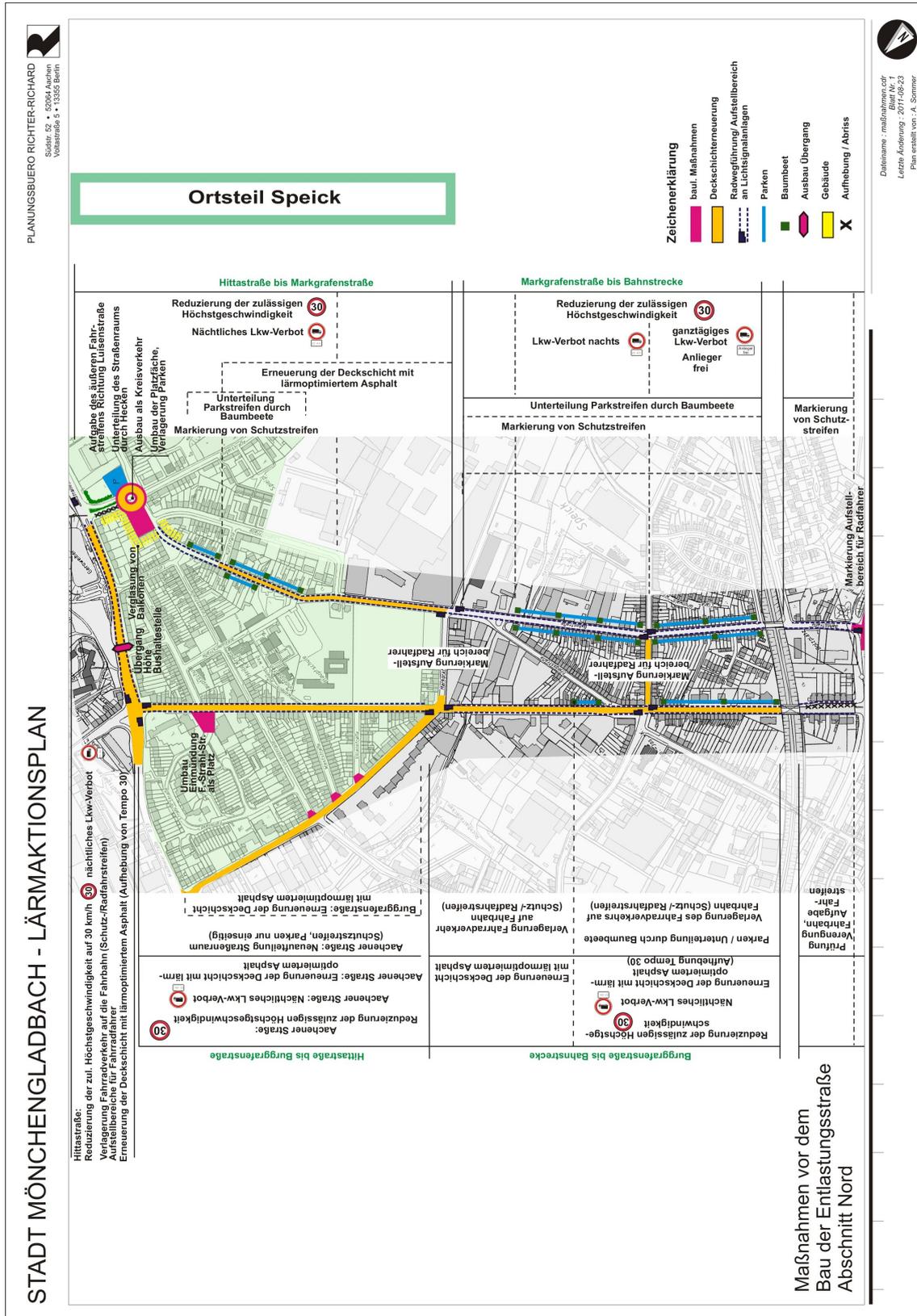


Abb. 9.2.1: Maßnahmen vor dem Bau der Entlastungsstraße – Abschnitt Nord

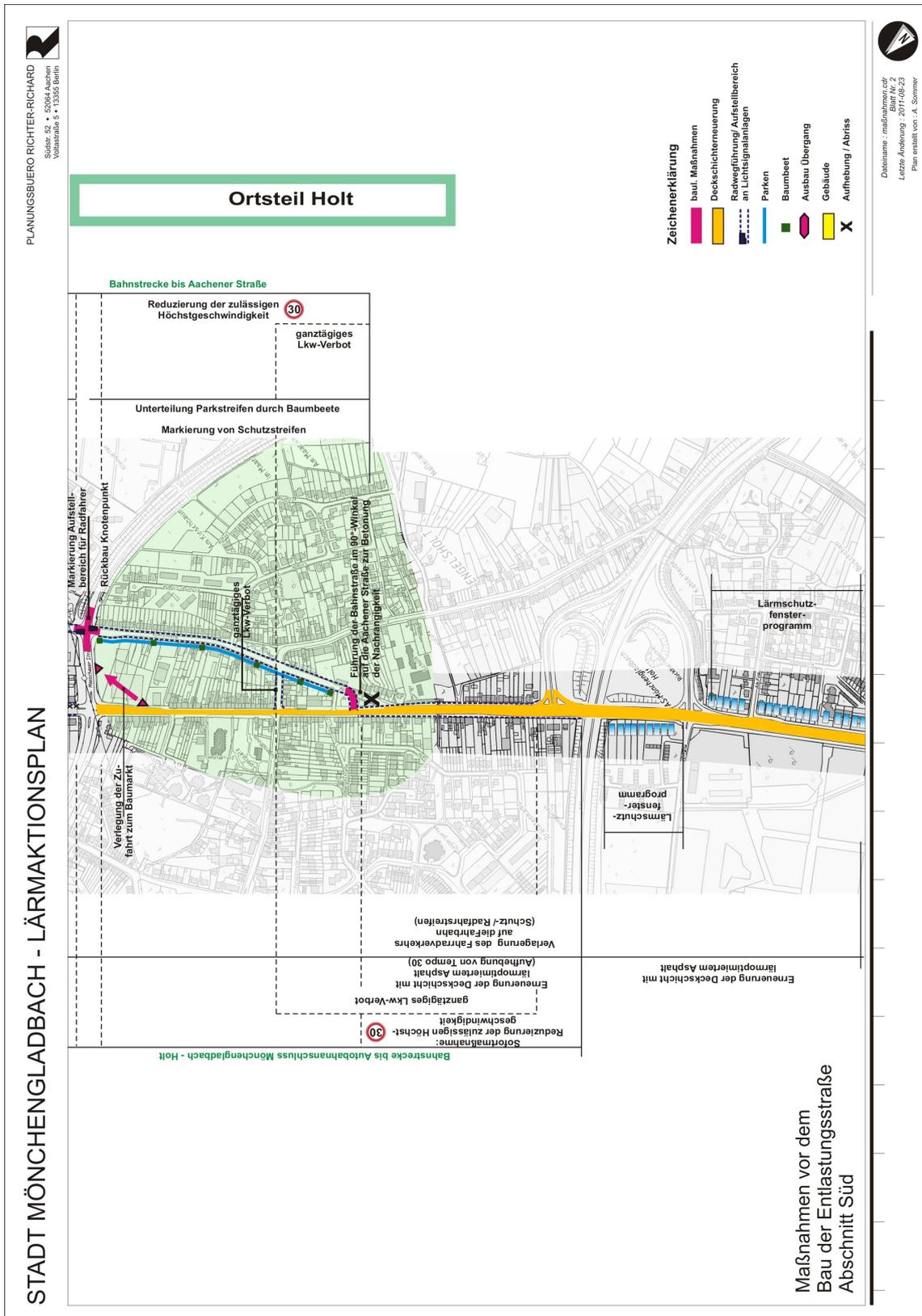


Abb. 9.2.2: Maßnahmen vor dem Bau der Entlastungsstraße – Abschnitt Süd

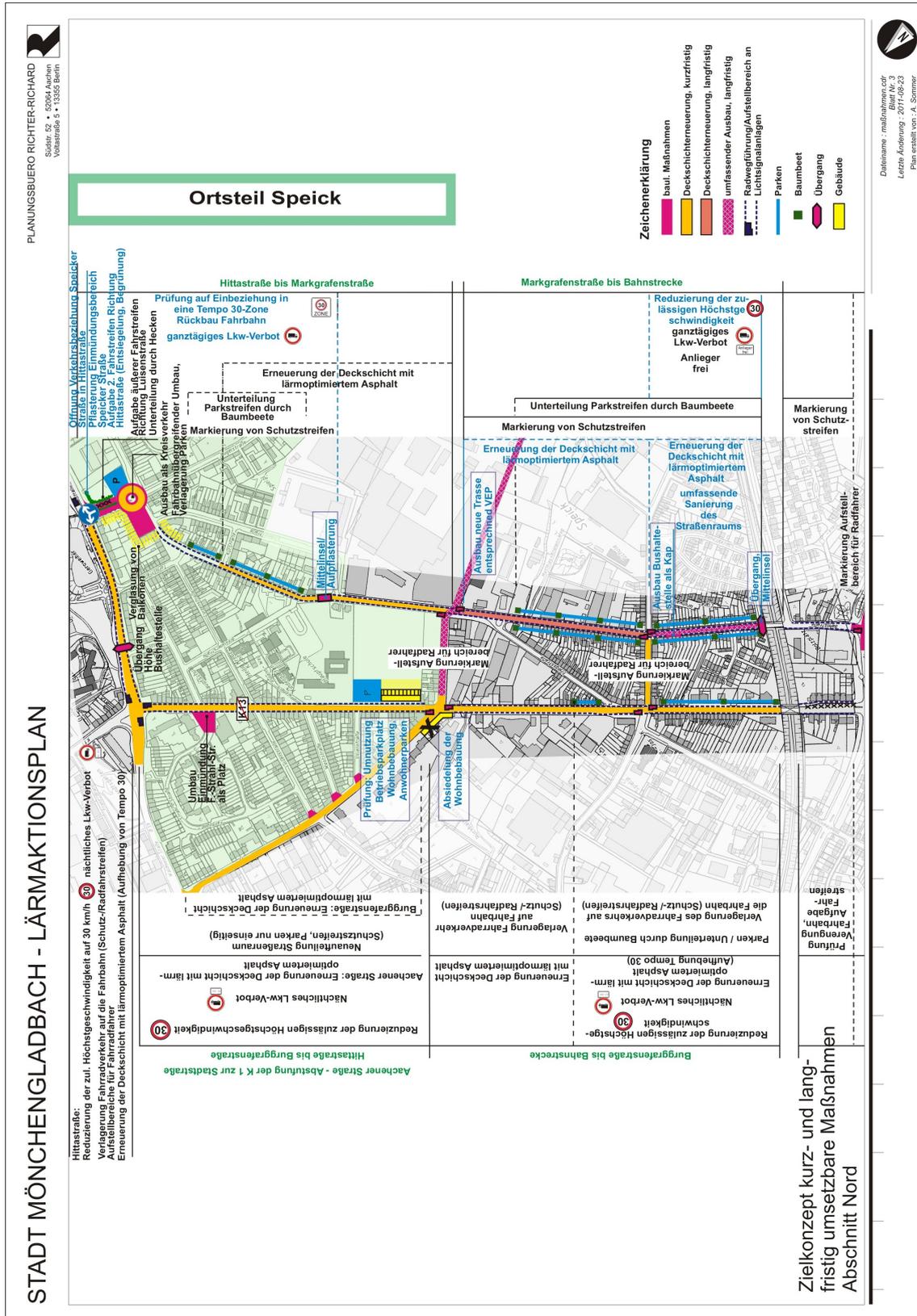


Abb. 9.2.3: Zielkonzept kurz- und langfristig umsetzbare Maßnahmen – Abschnitt Nord

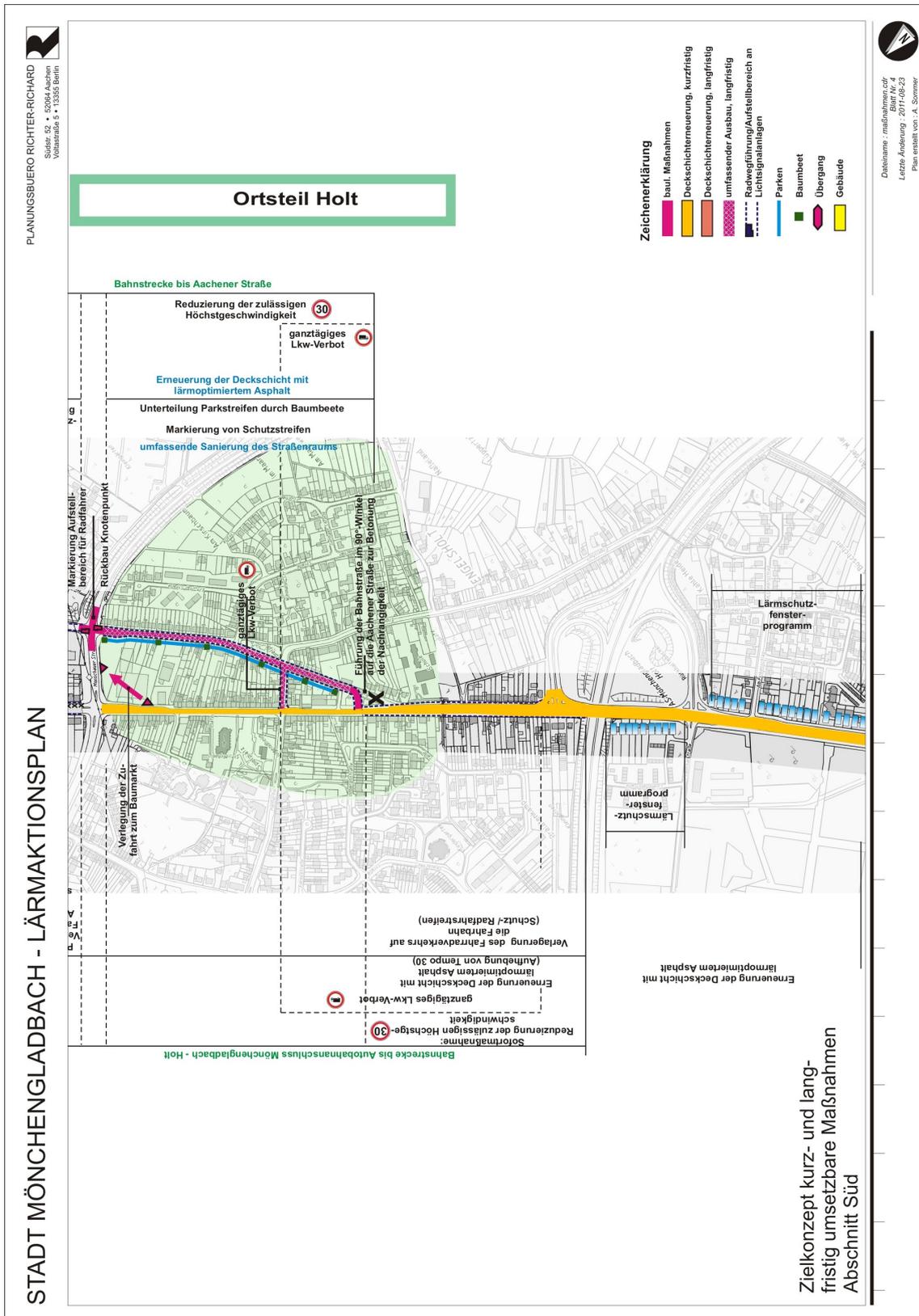


Abb. 9.2.4: Zielkonzept kurz- und langfristig umsetzbare Maßnahmen – Abschnitt Süd

### 9.3 Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße

Die Straßenachse Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße zieht sich von der Rathenaustraße bis zur Schlossstraße. Auf dem Übergang Grevenbroicher Straße und Dohler Straße liegt die ehemalige Stadtgrenze zwischen Mönchengladbach und Rheydt.

Bisher als durchlaufende Verkehrsstraße genutzt, sieht der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans vor, den Kfz-Verkehr weitgehend auf die in etwa parallel verlaufende Achse Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße umzulenken und zu bündeln. Diese Straßenachse führt durch ein Gewerbegebiet, weshalb eine Verkehrsverlagerung unter Lärmaspekten vertretbar ist. Die Umsetzung hat mit der baustellenbedingten Sperrung der Dohler Straße auf dem südlichen Abschnitt im Grunde bereits stattgefunden und hat auch ohne den Ausbau der alternativen Trasse auf weiten Teilen der Strecke nicht zu Verkehrsproblemen geführt. Der verkehrsmindernde Effekt auf der Betrachtungsachse soll dauerhaft durch die Unterbindung des Geradeausverkehrs von der Bismarckstraße in die Erzbergerstraße manifestiert werden, so dass Durchgangsverkehre Richtung Süden über die Rathenaustraße auf die präferierte Straßenverbindung abgeleitet werden. Als Folge erhöht sich aber auch der Verkehrsanteil durch Ziel- und Quellverkehr auf der Korschenbroicher Straße (Entlastung der Lürriper Straße).

Die betrachtete Straßenachse erhält nach ihrer Entlastung abschnittsweise unterschiedliche Bedeutungen im Straßennetz. Der nördliche und südliche Abschnitt der Straßenachse kann in die Wohnstandorte Pesch und Geneicken einbezogen werden:

- Die Erzbergerstraße zwischen Korschenbroicher Straße und Hofstraße, die auf diesem Abschnitt das Wohngebiet Pesch schneidet, soll rückgestuft werden und statt des trennenden wieder ein verbindendes Element für den Stadtteil darstellen. Sie ist deshalb in ein gesamträumliches städtebauliches Konzept einzubinden. Die Lärmminde- rung leistet hier einen Teilbeitrag zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsquali- tät.
- Der Abschnitt Dohler Straße – Geneickener Straße ab Breite Straße bis Düsseldorfer Straße soll vergleichbar der Erzbergerstraße als Erschließungsstraße in den Wohn- standort Bonnenbroich – Geneicken einbezogen werden. Hier findet auf dem südli- chen Abschnitt bereits ein einschneidender Rückbau der Straße statt.

Da die genannten Straßenabschnitte innerhalb ihrer jeweiligen Wohnstandorte durch ihre Neube- stimmung im Verkehrsnetz den Anstoß zur Lärmminde- rung erfahren, konzentriert sich die vertief- te Bearbeitung für den Lärmaktionsplan auf den Abschnitt Grevenbroicher Straße – Dohler Straße zwischen Hofstraße und Breite Straße.

Die Belastungszahlen wurden 2004, also vor der Sperrung der Dohler Straße wegen der Baustelle, erhoben. Sie spiegeln damit nicht mehr die Situation nach Abschluss der Baustelle wider und das gilt auch für das Ergebnis der Lärmkartierung. Hierbei machen sich insbesondere die gesunkenen Lkw-Zahlen bemerkbar. Die Fassadenwerte liegen aufgrund der Verkehrsverlagerung deshalb un- terhalb der ausgewiesenen Werte.

Stadt Mönchengladbach: Erzberger Straße Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße									
Grunddaten	Lärmquelle: Erzbergerstraße (K 1)		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennziffer belasteter EW nachts >60 dB(A)	
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>		
		Bismarckplatz	Hofstraße (K 11)	-	-	50	82	71	Lürriper Str. – Volksgartenstr. >5-7
				-	-	50	79	68	Volksgartenstr. – L.-Vollmar-Str. >3-5
				-	-	50	78	67	L.-Vollmar-Str. – Oststr. >5-7
			-	-	50	81	70	Oststr. – Hofstr. >7	
Lärminderungspotenziale									
Bestandsbeschreibung				Anmerkungen					
<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, Aufweitung an den Knotenpunkten Korschenbroicher Straße und Hofstraße. Lürriper Str. bis Korschenbroicher Str. Parkreihe markiert auf der Westseite, Buchten auf der Ostseite. Südlich der Korschenbroicher Straße beidseitig Parken markiert, ab der Volksgartenstraße beidseitig Parkbuchten. Westliche Volksgartenstraße in Tempo 30-Zone einbezogen.				<u>Fahrbahn</u> Fahrbahn weitgehend in Ordnung, Buchten gepflastert, in Ordnung. Schutzstreifen in den Knotenpunktbereichen Erzbergerstraße/ Korschenbroicher Straße und Erzbergerstraße/ Hofstraße. Neugestaltung in Höhe Luise-Vollmar-Straße mit Mittelinseln mit Übergang und Haltestellenbereich mit Behindertenführung.					
<u>Nebenanlagen</u> Parkstreifen als Parkbucht auf der Ostseite.				<u>Nebenanlagen</u> Keine Unterteilung durch Baumbeste oder Gehwegaufweitungen.					
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 005, 006 Haltestelle Jenaer Straße und Haltestelle Volksgartenstraße in Parkstreifenlücke gelegen				<u>ÖPNV</u> kein Wetterschutz					
<u>Realnutzung</u> Wohnen, unregelmäßig Ladenlokale im EG, insbesondere auf der Westseite				<u>Realnutzung</u>					
<u>Baustruktur</u> Vorwiegend 4-geschossig und traufständig, geschlossene Bauweise				<u>Baustruktur</u> Kriegsschäden: Größere Baulücken, Gebäude ohne obere Geschosse. Baulücken werden als Zufahrten zu Wohn- und Geschäftgebäuden in zweiter Reihe, als Ausstellungs- und Lagerplätze von Gewerbebetrieben oder als Parkplatz genutzt. – Balkone/Loggien an den Wohngebäuden sind selten.					
									

## Sonstiges

Der Ortsteil Pesch wird begrenzt durch

- Theodor-Heuss-Straße im Westen,
- Korschenbroicher Straße im Norden,
- Achse Hofstraße – Hardterbroicher Straße im Süden und
- Volksgarten (Naturschutzgebiet Volksgarten-Bungtwald) im Osten.

Durch seine Nachbarschaft zum Naturschutzgebiet Volksgarten-Bungtwald, der als ruhiges Gebiet ausgewiesen ist, hat der Wohnstandort eine prädestinierte Lage mit hoher Umfeldqualität, zu dem die viel befahrene Erzbergerstraße eine Zäsur zum westlichen Wohngebiet bildete. Weiterhin ist die Barriere, die sich zwischen Wohnbebauung und Volksgarten durch verschiedene Unternehmen (Baumarkt, Warenhaus) gebildet hat, zu überwinden und deren Erschließung neu zu ordnen.

Das Wohngebiet Pesch wird nach Norden hart durch die Zäsur Korschenbroicher Straße (L 831) begrenzt. Als Folge wird die Bebauung zwischen Korschenbroicher Straße und S-Bahnstrecke deutlich ausgegrenzt. Da eine Verkehrsverringerung auf der Korschenbroicher Straße nicht zu erwarten ist, wird dieser Wohnstandort auch weiterhin ausgegrenzt bleiben.

Am Knotenpunkt Erzbergerstraße/ Korschenbroicher Straße fällt das negative Stadtbild auf der Ostseite durch größere Geschäftshäuser mit großen Kundenparkplätzen ins Auge.

Die Einbeziehung der westlichen Volksgartenstraße, die das Wohngebiet von Westen nach Osten durchquert, in die Tempo 30-Zone ist zur Zeit aufgrund der aufgeweiteten Fahrbahn nicht ganz nachvollziehbar. Die beobachteten Geschwindigkeiten liegen deutlich über 30 km/h.

Nach Süden bildet die Achse Hofstraße – Hardterbroicher Straße einen "weichen" Übergang vom Ortsteil Pesch zum Ortsteil Hardterbroich. Der ursprünglich fünfarmige Knotenpunkt Erzbergerstraße/ Grevenbroicher Straße/ Hofstraße/ Hardterbroicher Straße/ Schulstraße (die Schulstraße wurde abgehängt) bildet den ehemaligen Marktplatz des Stadtteils, über den die Erzbergerstraße in die Grevenbroicher Straße übergeht.

Die Absicht des Stadtentwicklungskonzepts, die stärkere Verknüpfung des Ortsteils Pesch, wird zum Anlass genommen, Maßnahmen im Lärmaktionsplan vorzusehen, die dieses Ziel unterstützen.

### Maßnahmenvorschläge

- Unterbindung der Verkehrsbeziehung Bismarckstraße Richtung Erzbergerstraße im Knotenpunkt Bismarckstraße/ Rathenaustraße/ Goebenstraße/ Erzbergerstraße (Bismarckplatz) als dauerhafte Maßnahme zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der Erzbergerstraße (siehe oben).
- Abstufung der Erzbergerstraße (K 1) zur Stadtstraße. Die Straße dient nicht mehr dem zwischen- und überörtlichen Verkehr innerhalb des Kreises.
- Im Bereich von Pesch wurden bereits Tempo 30 Zonen ausgewiesen. Diese sollten

zukünftig ausgeweitet werden:

- Begrenzung Zone 1: Korschenbroicher Straße - S-Bahn-Strecke - Ückelhofer Straße – Hofstraße - Erzbergerstraße - Volksgartenstraße – Karl-Kämpf-Allee (Grünzug). Mit der Einbeziehung der Erzbergerstraße, Abschnitt Korschenbroicher Straße bis Volksgartenstraße, in die Tempo 30-Zone wird die Voraussetzung zum Abbau der Barrierewirkung der Straße geschaffen (weitere Verkehrsverdrängung auf die Entlastungsachse, Erzbergerstraße: -> -2,4 dB(A) durch Tempo 30).
- Begrenzung Zone 2: Volksgartenstraße –Erzbergerstraße – Hardterbroicher Straße – Bungtstraße – Wilhelm-Elfes-Straße.
- Begrenzung Zone 3: Korschenbroicher Straße – Grünzug - Volksgartenstraße – Reyerhütter Straße.
- Begrenzung Zone 4: Reyerstraße (einschließlich) - Reyerhütterstraße - Linienstraße (einschließlich) – Carl-Diem-Straße (einschließlich). Die Zonen 3 und 4 werden durch die Reyerhütter Straße getrennt.

Die Erzbergerstraße, Abschnitt Volksgartenstraße bis Hofstraße, und die Volksgartenstraße, Abschnitt Erzbergerstraße bis Carl-Diem-Straße, sollten zugunsten einer Erschließung des Volksgarten (ruhiges Gebiet) von Süden nicht einbezogen werden.

Die Reyerhütter Straße ist als Erschließung der ansässigen Unternehmen (Baumarkt, Supermarkt), deren Einzugsbereich über den Ortsteil hinausreicht, für die Einbeziehung in eine Tempo 30-Zone nicht geeignet. Die Verzahnung des Wohngebiets mit dem Volksgarten (ruhiges Gebiet) sollte jedoch auch hier weiter verfolgt werden.

■ Zu Zone 1:

- Auf der Erzbergerstraße, Abschnitt Korschenbroicher Straße bis Volksgartenstraße (Tempo 30-Zone), wird ein Ausbau als Mischfläche empfohlen, wodurch sich zum einen die Aufenthaltsqualität der Einkaufsstraße erhöht, zum anderen die West-Ost-Achse (Verbindung zum Volksgarten) gestärkt wird (Förderung Fußgängerverkehr, Aufenthalt im Straßenraum und Verkehrsverdrängung).

Mit der Einbeziehung der Erzbergerstraße und Volksgartenstraße in die Tempo 30-Zone ist ein Rückbau der Knotenpunkte Erzbergerstraße/ Korschenbroicher Straße (L 381) und Erzbergerstraße/ Volksgartenstraße verbunden:

- Erzbergerstraße/ Korschenbroicher Straße (L 381): Aufgabe der freien Rechtsabbieger in die und aus der Erzbergerstraße.
- Erzbergerstraße/ Volksgartenstraße: Verengung der westlichen Volksgartenstraße im ausgeweiteten Einmündungsbereich in die Erzbergerstraße (Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens in die Erzbergerstraße), die Teil der Tempo 30-Zone ist. Vorgeschlagen wird die Aufgabe der auf der Fahrbahn markierten Längsparkplätze auf der westlichen Volksgartenstraße. Stattdessen beidseitige Verlängerung der Grünstreifen mit einzelnen Parkständen. Unterteilung der Längsparkstände beidseitig der Straße durch Baumreihen (Alleenbildung).

Die zurückgesetzte Bebauung auf der Süd-Ost-Ecke des Knotenpunkts Erzbergerstraße/ Korschenbroicher Straße (Fa. Knuffmann) reißt eine Lücke in den ansonsten eng begrenzten Straßenraum. Aufgrund der zurückgesetzten Bebauung entsteht zwar kein Lärmproblem, der Straßenraum wird jedoch optisch aufgeweitet, was zu höheren Geschwindigkeiten führen kann:

- Das Grundstück Korschenbroicher Straße Ecke Erzbergerstraße dient dem zurückgesetzten Einrichtungshaus als Parkplatz. Hier sollte eine (möglichst

- kleinteilige) Neubebauung angestrebt werden, die die Bauflucht aufnimmt. Solange das Gelände zum Supermarkt gehört, wird dies nicht möglich sein. In der Zwischenzeit sollte eine Erhöhung der Einfriedung mit einer Hecke und Baumpflanzungen, besser noch durch einen gestalterisch hochwertigen Schallschutz angestrebt werden.
- Lkw-Verbot auf der Erzbergerstraße, Abschnitt Korschenbroicher Straße bis Volksgartenstraße, - Anlieferung frei (evtl. mit begrenzter Lieferzeit) (-> -3 dB(A)).
- Erzbergerstraße, Abschnitt Volksgartenstraße bis Hofstraße:
    - Rückbau entsprechend der Dohler Straße in Bonnenbroich.
    - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Erzbergerstraße, Abschnitt Volksgartenstraße bis Hofstraße, auf 30 km/h.
    - Lkw-Verbot – Anlieferung frei (evtl. mit begrenzter Lieferzeit) (-> -3 dB(A)).
    - Führung des Radverkehrs.
  - Abstufung der Hofstraße K 11, Abschnitt Südstraße bis Erzbergerstraße, zur Stadtstraße (Die Abstufung der K11 soll auch auf dem Abschnitt zwischen Erzbergerstraße und Korschenbroicher Straße erfolgen). Der Straßenabschnitt dient nicht länger dem zwischen- und überörtlichen Verkehr innerhalb des Kreises. Starker Rückbau der Hofstraße zwischen Ückelhofer Straße und Erzbergerstraße auf zwei Fahrstreifen unter 7,00 m, zur Verbreiterung der Nebenanlagen und zur optischen Einengung durch zwei Baumreihen. Der Straßenabschnitt sollte auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h begrenzt oder in eine Tempo 30-Zone eingegliedert werden (-> -2,4 dB(A)). (Erhöhung Verkehrswiderstand/Trennung Gewerbegebiet von Wohngebiet/Verkehrsverminderung auf der Erzbergerstraße und Grevenbroicher Straße, insbesondere von Gewerbeverkehr).
  - Zu Zone 2:
    - Verengung der Einmündung Reyerhütter Straße in die Volksgartenstraße. Geprüft wird der Umbau des Knotenpunkts als kleiner Kreisverkehr.
  - Zu den Zonen 3 und 4: Lärmindernde und ortsverbindende Maßnahmen werden vornehmlich auf der Reyerhütter Straße zwischen den Tempo 30-Zonen erforderlich. Hier erfolgt eine Verkehrsbündelung aufgrund der Funktion als Erschließung für die Großmärkte. Die Reyerhütter Straße ist großzügig ausgebaut. Das betrifft vor allem die Fahrstreifenbreiten, aber auch die Ausdehnung der Knotenpunkte Korschenbroicher Straße und Volksgartenstraße. Es ergeben sich deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Unachtsamkeiten im Straßenverkehr, was die Überquerung erschwert:
    - Sinnvoll wäre ein grundlegender Rückbau der Reyerhütter Straße, um sie in das Wohngebiet zu integrieren. Hierzu gehört die Reduzierung der Fahrbahnbreite unter 7,00 m, Radfahrstreifen/ Schutzstreifen, Rückbau der Einmündung Volksgartenstraße (kein Abbiegefahrbahnstreifen), beidseitig fahrbahnbegleitende Baumreihen mit Parkständen. Auf der Fahrbahn markierte Parkplätze sollten vermieden werden (Verkehrsverstetigung (Maßnahmenbündel) -2 bis -4 dB(A), Förderung des Fußgängerverkehrs).
    - Verbreiterung der Nebenanlagen, gesicherte Übergänge (Kaps/ FGÜ) zur Unterstützung der West-Ost-Verbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer (zu einem Fahrbahnteiler, statt der Verbreiterung der Nebenanlagen, zwischen den Richtungsfahrbahnen wird nicht geraten, da dadurch der Straßenraum aufweitet wird) (Förderung des Fußgängerverkehrs).

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Reyerhütter Straße auf 30 km/h auf dem Abschnitt Volksgartenstraße bis Reyerhütte (-> -2,4 dB(A) und Lkw-Verbot auf diesem Abschnitt (-> -3 dB(A)). Die lärmindernden Maßnahmen dienen gleichzeitig dem Zweck, Gewerbeverkehre und Besucherverkehre der ansässigen Unternehmen über die Korschenbroicher Straße zu lenken (Verkehrswiderstand, Verkehrsverringering).
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Volksgartenstraße, Abschnitt Erzbergerstraße bis Carl-Diem-Straße, auf 30 km/h (-> -2,4 dB(A)).

Stadt Mönchengladbach: Erzberger Straße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße								
Grunddaten	Lärmquelle: <b>Grevenbroicher Straße – Dohler Straße (K 1)</b>		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennziffer belasteter EW
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
	<b>Hofstraße (K 11)</b>	<b>Breite Straße (K 3)</b>	-	-	-	80	69	Hofstr. – Rheinstr. >5-7
		-	-	-	80	68	Rheinstr. - Moselstr. >3-5	
Lärminderungspotenziale								
Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
<u>Fahrbahn</u> 2-streifig, aufgeweitet auf dem Hardterbroicher Markt und im Knotenpunkt Grevenbroicher Str./ Moselstraße. Parkbuchten in Betonsteinpflaster. Dohler Straße mit markiertem Parken, Aufweitung der Fahrbahn am Knotenpunkt DohlerStr./ Breite Str./ Ritterstraße.			<u>Fahrbahn</u> Fahrbahn ohne Schäden, Einmündungen teilweise mit Flickstellen. Einmündung Hofstraße markierte Mittelinsel (Sperrfläche).					
<u>Nebenanlagen</u> Gehwege, gestaltete Flächen im Hardterbroicher Markt.			<u>Nebenanlagen</u> Gehwege in Ordnung, Marktplatz: Bereich Abhängung Schulstraße minder gestaltet – Potenzial großer Baum vorh./ Bereich Grevenbroicher Straße Ecke Hardterbroicher Straße mit Nebenfahrbahn, kleine Beete zerteilt durch Wege, Sitzbänke, Parkflächen, Stromkasten usw. übererschlossen.					
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 006, NE 1 Haltestelle Hardterbroicher Markt			<u>ÖPNV</u> Wetterschutz vorhanden.					
<u>Realnutzung</u> Wohnen, der Geschäftsbesatz im EG nimmt ab. Kleiner produzierender Gewerbebetrieb auf der Ecke Grevenbroicher Straße/ Moselstraße.			<u>Realnutzung</u>					
<u>Baustruktur</u> Hardterbroicher Markt 3-geschossig mit niederen Geschosshöhen, Grevenbroicher Straße 3- bis 4-geschossig, weitgehend ohne Balkone/Loggien. Knotenpunkt mit Moselstraße 2- bis 3-geschossig in uneinheitlicher Bauweise. Dohler Straße 2- bis 3-geschossig.			<u>Baustruktur</u> Hardterbroicher Markt mit individuell gestalteten Gebäuden, häufig mit Stuckverzierungen. Südlich des Hardterbroicher Marktes insbesondere auf der Westseite Zeilenbebauung aus rotem Backstein, ein Wohngebäude (Baulückenschließung) aus den 1970/80er Jahren hat Loggien/ Balkone zur Straße.					
								

## Sonstiges

Der Marktplatz wird von der Grevenbroicher Straße, Hardterbroicher Straße und der zwischen den Straßen zurückspringenden Wohnbebauung begrenzt. Während die Ostseite, wenn auch nicht befriedigend, gestaltet ist, klafft auf der Westseite der Grevenbroicher Straße eine große Lücke in der Bebauung. Es handelt sich dabei um eine Ruderalfläche, über die die Straßenrandbebauung von der Rückseite erschlossen wird (befahrbarer unbefestigter Weg zwischen Grevenbroicher Straße und Rheinstraße), die hinter der Bebauung und der Grevenbroicher Straße auf die Lahnstraße zuführt. Angrenzend setzt sich Schritt für Schritt gewerbliche Bebauung in Richtung Grevenbroicher Straße durch und es besteht deshalb die Gefahr, dass das brachliegende Grundstück auch gewerblich genutzt wird. Die zur Straße offene Fläche wird ansonsten als unbefestigte Parkfläche genutzt, wodurch der Verkehrslärm sich weit in die Blockinnenfläche ausdehnt.

Die zwei- maximal dreigeschossige Bebauung, meist Anfang des 19. Jahrhundert erbaut, mit ihren hellen Fassaden gibt dem Marktplatz einen freundlichen Charakter, der sich von der Erzbergerstraße und Grevenbroicher Straße absetzt. Die Aufenthaltsqualität des Platzes wird allerdings von Lärmpegeln bis zu 80/69 dB(A) ganztags/nachts (Hinweis: Lärmimmission vor der heutigen Verkehrsverlagerung) und dem hohen Fahrbahnanteil an der Fläche stark beeinträchtigt.

Der fünfarmige Knotenpunkt Grevenbroicher Straße/ Moselstraße/ Stiegerfeldstraße/ Teupesstraße/ Dohler Straße markiert die alte Stadtgrenze zwischen Mönchengladbach und Rheydt, die auf der Linie Moselstraße – Stiegerfeldstraße lag. Die Achse Grevenbroicher Straße – Dohler Straße ist als K 1 (Nord-Süd-Achse) im Knotenpunkt dreistreifig mit wechselnden Abbiegebeziehungen ausgebildet. Die Einmündungsbereiche von Teupesstraße und Stiegerfeldstraße (beide gehören zu einer Tempo 30-Zone) fließen ineinander und bilden gemeinsam eine überdimensionierte Einmündung in die Grevenbroicher Straße. Immissionen der Grevenbroicher Straße breiten sich frei in die nur einseitig bebaute Stiegerfeldstraße aus. Auf dem Eckgrundstück Grevenbroicher Straße/ Moselstraße befindet sich ein Gewerbebetrieb, dessen ungenutzte Flächen zur Grevenbroicher Straße stark eingegrünt sind. Die weit vor dem Knotenpunkt aussetzende Wohnbebauung ist städtebaulich unbefriedigend.

Ab der Dohler Straße nimmt die Gebäudehöhe ab. Die im Baustil häufig wechselnden Gebäude stehen vorwiegend einzeln oder in kleinen Gruppen. Maß der Bebauung, Bauweise und Baustile vermitteln ein heterogenes Straßenbild. Über Baulücken dehnen sich die Immissionen in die Blockinnenflächen frei aus.

### Maßnahmenvorschläge

- Abstufung der Grevenbroicher Straße – Dohler Straße (K 1) zur Stadtstraße. Die Straße dient nicht mehr dem zwischen- und überörtlichen Verkehr innerhalb des Kreises.
- Einrichtung eines nächtlichen Lkw-Verbots auf dem gesamten Straßenabschnitt. Geprüft werden sollte die Einrichtung eines ganztägigen Lkw-Verbots mit Ausnahmegenehmigungen für die wenigen gewerblichen Betriebe oder die Benennung von Anlieferungszeiten (-> -3 dB(A)).
- Rückbau des Knotenpunkts Hofstraße/ Grevenbroicher Straße/ Hardterbroicher Straße. Verzicht auf gesonderte Abbiegefahrstreifen. Diese sind nach der angestrebten Verkehrsverringerung nicht länger erforderlich (Abstandsgewinnung zu

der Wohnbebauung auf der Westseite der Grevenbroicher Straße (-> -1 dB(A)) in Zusammenhang mit der Erweiterung der Platzfläche vor den Gebäuden, Anpassung an verringerte Verkehrsmenge, Vermeidung überhöhter Geschwindigkeiten).

- Einbeziehung der Hardterbroicher Straße in die Platzfläche (Fahrbahn wird versetzt über den Platz geführt). Einbeziehung des gestalteten Platzes in die Tempo 30-Zone südlich der Hardterbroicher Straße. Neben der städtebaulichen Aufwertung wird der Straßenraum der Grevenbroicher Straße optisch begrenzt und durch die deutliche Nachrangigkeit der Hardterbroicher Straße eine Verkehrsverflüssigung gefördert (Verkehrsverstetigung zwischen -2 und -4 dB(A), Temporeduzierung über Platz auf Schrittgeschwindigkeit -> -2,4 dB(A)).
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hofstraße zwischen Benderstraße und Grevenbroicher Straße und auf der Hardterbroicher Straße von Grevenbroicher Straße bis zur Carl-Diem-Straße.
- Ausweisung einer Fahrradachse entlang der Strecke Hofstraße – Hardterbroicher Straße – Bungtstraße.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Grevenbroicher Straße im Platzbereich auf 30 km/h, alternativ Ausweisung des Straßenabschnitts als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20.
- Die Gebäude auf der Südostseite des Marktplatzes werden zurzeit über eine Nebenfahrbahn erschlossen. Bei einem Umbau des Platzes sollte die Nebenfahrbahn aufgegeben und Parkplätze zur Grevenbroicher Straße angeordnet werden. Bei entsprechender Gestaltung sind die Gebäude weiterhin von Rettungsfahrzeugen anfahrbar (Abstandsgewinnung -1 bis -3 dB(A) abhängig vom Abstand der Wohnbebauung zur Grevenbroicher Straße).
- (Weitgehende) Baulückenschließung auf der Westseite der Grevenbroicher Straße gegenüber dem Marktplatz durch Wohngebäude. Das weitere Vordringen der gewerblichen Bebauung zur Grevenbroicher Straße sollte verhindert und damit keine zusätzlichen gewerblichen Verkehre angezogen werden. Gleichzeitig entsteht ein Lärmschutz zu den Gärten auf der Rückseite der Bebauung der Hofstraße. (Ein Bebauungsplan wird hier derzeit erarbeitet)
- Unterteilung der langen Längsparkstreifen auf der Grevenbroicher Straße durch Baumbeete. Wünschenswert wäre eine abschnittsweise Verbreiterung der engen Gehwege über die Parkstreifen bis zum Fahrbahnrand. Hierzu sollte der tatsächliche Bedarf an Parkplätzen ermittelt werden (Begleitmaßnahme, Förderung Fußgängerverkehr).
- Beidseitig Markierung von Radfahrstreifen/ Schutzstreifen auf der Achse Grevenbroicher Straße – Dohler Straße zwischen Hofstraße und Breite Straße (Förderung Fahrradverkehrs).
- Während die Fahrbahn der Grevenbroicher Straße in gutem Zustand ist, weist die Fahrbahn im Knotenpunkt Grevenbroicher Straße/ Rheinstraße viele Ausbesserungen auf. Erneuerung der Deckschicht/ Verschleißschicht im Zuge von Sanierungsarbeiten (-> -4 dB(A)). Kurzfristig flächendeckende Erneuerung der Verschleiß-

schicht (-> -1 dB(A)).

- Gestaltung der gemeinsamen Einmündungsbereiche Teupesstraße und Stiegerfeldstraße als überfahrbare Platz. Damit verbunden ist eine räumliche Begrenzung der Grevenbroicher Straße (Verkehrsverstetigung -> 2 dB(A)). Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Stiegerfeldstraße im Platzbereich auf 30 km/h oder Einbeziehung in die Tempo 30-Zone, Ausweisung der Teupesstraße einschließlich Platz und der südlichen Bonifatiusstraße als verkehrsberuhigter Bereich.
- Verdeutlichung der ehemaligen Stadtgrenze zwischen Mönchengladbach und Rheydt: Pflasterung der Einmündung Moselstraße über die Grevenbroicher Straße auf die Stiegerfeldstraße. Durchlaufende fahrbahnbegleitende Baumreihen entlang der Achse Moselstraße – Stiegerfeldstraße. Hierfür sollte eine einheitliche Baumart gewählt werden, die sich gegen den vorhandenen Baumbestand abhebt. Mit der Maßnahme erfährt die Achse Grevenbroicher Straße – Dohler Straße eine optische Unterteilung, die sich positiv auf eine Verkehrsverstetigung (-> 2 dB(A)) auswirkt.
- Mittel-/langfristig wäre ein neuer Standort für den gewerblichen Betrieb Grevenbroicher Straße Ecke Moselstraße aus Lärmsicht wünschenswert. Nachfolgend könnte die Baulücke mit Wohnbebauung geschlossen werden (städtebauliche Begleitmaßnahme).
- Unterteilung der auf der Fahrbahn markierten Längsparkreihen auf der Westseite der Dohler Straße durch Baumbeete. Verengung der Fahrbahn der Dohler Straße. Insbesondere der westliche Fahrstreifen vor der Längsparkreihe ist zu breit. Eine Einengung der Fahrbahnbreite auf unter 7,00 m würde durch eine Verbreiterung der östlichen Nebenanlagen erreicht (Verkehrsverstetigung, Förderung Fußgängerverkehr).
- Verengung der Einmündung Hüttenstraße. Alternativ Ausbau der markierten Sperrfläche als Mittelinsel mit Querungssicherung oder Verbreiterung der südlichen Nebenanlagen (Verkehrssicherheit Förderung Fußgängerverkehr).
- Verengung der Einmündung Dohler Straße in die Breite Straße.

Stadt Mönchengladbach: Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße								
Grunddaten	Lärmquelle: Dohler Straße (K 1)		DTV	Lkw-Anteil in %	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal		Kennziffer belasteter EW nachts >60 dB(A)
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
	Breite Straße (K 3)	Geneickener Straße			50	-	-	-
Lärminderungspotenziale								
Bestandsbeschreibung				Anmerkungen				
<u>Fahrbahn</u> Abschnitt Breite Straße - Bonnenbroicher Straße: 2-streifig, Aufweitung an der Breite Straße - Ritterstraße, Parken uneinheitlich – Parkbuchten, markiert auf der Fahrbahn, halb auf Fahrbahn und Gehweg.				<u>Fahrbahn</u> Fahrbahn weitgehend ohne Schäden, abgenutzt. Abschnittsweise gepflasterte Rinnen.				
<u>Nebenanlagen</u> Die Seitenanlagen mit uneinheitlicher Deckschicht, durch teilweise Nutzung für Parken sehr schmal.				<u>Nebenanlagen</u> Gehwege in schlechtem Zustand, Erneuerungsbedarf.				
<u>ÖPNV</u> Buslinien: 006, 016, NE3 Haltestelle Bonnenbroich Sparkasse, Bonnenbroicher Straße, Melstraße				<u>ÖPNV</u>				
<u>Realnutzung</u> Wohnen, Schule, Kita, Geschäfte und Gastronomie zur Versorgung des Gebiets.				<u>Realnutzung</u> Vereinzelte Erschließung von Gewerbebetrieben in zweiter Reihe. Das Gewerbe passt nicht in die sonstige Nutzungsmischung, die einem allgemeinen Wohngebiet nahekommt und zieht (Lkw-)Verkehre an.				
<u>Baustruktur</u> 2- bis 3-geschossig mit Baulücken. Knotenpunkt Dohler Straße/ Breite Straße/ Ritterstraße auf zwei Ecken unbebaut (Garten, Parkplatz Gebrauchtwagenhandel).				<u>Baustruktur</u> Die Bebauung hat vorstädtischen Charakter.				
								

## Sonstiges

An die Ortsteile Bonnenbroich und Geneicken grenzen nach Nordosten landwirtschaftliche Flächen und der Naturpark Volksgarten-Bungtwald als ruhiges Gebiet an, von Südosten nach Süden werden die Ortsteile von der ruhigen Achse entlang der Niers eingefasst. Die Gebietserschließung östlich der Dohler Straße wird lediglich durch die Ritterstraße (K 3) von den ruhigen Gebieten getrennt. Ansonsten ist das Wohngebiet kleinteilig erschlossen.

Südlich der Memelstraße wird die Bauflucht uneinheitlich und reißt zunehmend ab. Um den darauf folgenden Knotenpunkt Dohler Straße/ Schlossstraße springt die Bebauung so weit zurück, dass es hier keine Lärmbetroffenen über den gesundheitsgefährdenden Grenzwerten mehr gibt. Städtebaulich wirkt der baulich ungefasste Knotenpunkt allerdings störend.

Die Dohler Straße ist z.z. wegen Bauarbeiten auf dem Abschnitt Bonnenbroicher Straße bis Schlossstraße bis auf Anlieger gesperrt. Der Rückbau erfolgt zugunsten einer stadträumlichen Zusammenführung des Wohngebiets Geneicken. Mit dem Rückbau, der zu einer Veränderung der Verkehrsströme führt, entsteht bereits eine Verkehrsentlastung, die zur Lärminderung führt. Nach dem Rückbau der Achse Dohler Straße – Geneickener Straße wird das Wohngebiet weiterhin von Verkehren der Schlossstraße belastet, die die Verbindungsachse zwischen Ritterstraße und dem westlichen Gewerbegebiet bildet.

Um das Ziel eines geschlossenen, ruhigen Stadtteils zu erreichen, kann sich die Lärminderung nicht auf die Dohler Straße beschränken. Stattdessen sollte das gesamte Erschließungssystem des Stadtteils überprüft werden.

#### Maßnahmenvorschläge Wohngebiet Bonnenbroich-Geneicken

- Abstufung der Dohler Straße (K 1) zur Stadtstraße. Die Straße dient nicht mehr dem zwischen- und überörtlichen Verkehr innerhalb des Kreises.
- Lkw-Verbot, ganztags auf der Dohler Straße, Abschnitt Breite Straße bis Geneickener Straße. Auf dem Straßenabschnitt liegen noch zwei Betriebe, die über die Dohler Straße erschlossen werden (-> -3 dB(A)). Die Erschließung kann in Absprache mit den Betrieben über Ausnahmeregelungen gesichert werden.
- Alternativ: Einbeziehung der Dohler Straße in Tempo 30-Zonen oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-> -2,4 dB(A)).
- Der Straßenumbau bezieht sich auf den Abschnitt Bonnenbroicher Straße bis Schlossstraße. Die Dohler Straße sollte auf dem Abschnitt Breite Straße (K 3) bis Bonnenbroicher Straße ebenfalls zurückgebaut werden, da die Bebauung eindeutig dem Wohngebiet zuzuordnen ist (Verkehrsverstetigende Maßnahmen, städtebauliche Begleitmaßnahmen). Der Rückbau des Straßenabschnitts ist bereits vorgesehen.
- Das gleiche gilt für die Dohler Straße zwischen Schlossstraße und Geneickener Straße. Eine Unterbrechung der umgebauten Straßenachse Dohler Straße – Geneickener Straße ist weder städtebaulich noch verkehrlich nachvollziehbar, da Verkehr in die Dohler Straße gezogen wird. Da der Straßenabschnitt keine direkt an den Straßenraum angrenzende Bebauung hat, werden die Herstellung einer Baumallee und die Begrenzung des Straßenraums beispielsweise durch Hecken empfohlen. (Verkehrsverstetigung von -2 bis -4 dB(A), städtebauliche Begleitmaßnahmen).
- Trotz Straßenumbau ist jedoch ersichtlich, dass die Verkehrsmenge des Wohngebiets durch Ziel- und Quellverkehr von Gewerbebetrieben weiterhin hoch bleibt. Der weiche Übergang zwischen der Wohnbebauung angrenzend an die Westseite der Dohler Straße und der dahinter liegenden großflächigen, gewerblichen Bebauung belastet den Wohnstandort nach Westen mit zusätzlichen Immissionen. Ein

Ziel sollte deshalb eine Erschließung der Gewerbebetriebe ausschließlich von Seiten des Gewerbegebiets sein.

- In diesem Zusammenhang sollte eine Abhängung der Memelstraße in Höhe Franziskusstraße verfolgt werden und die Erschließung der Gewerbebetriebe westlich der Franziskusstraße über die Freiligrathstraße (Verbindung fehlt zz.). Durch die Maßnahme würden betriebsbedingte Kfz-Verkehre in den Wohnstraßen verhindert (Verringerung des Lkw-Anteils im Wohngebiet -1 bis -2 dB(A)).
- Auch kleine Maßnahmen können die Wohnqualität an der Dohler Straße erhöhen: Der Lehrerparkplatz der zur Olefstraße orientierten Schule sollte auch von der Olefstraße erschlossen werden.
- Als deutliche Abgrenzung zum Gewerbegebiet sollte die Geschwindigkeit der Bonnenbroicher Straße, Abschnitt Olefstraße - Dohler Straße, und der Memelstraße, Abschnitt Olefstraße - Dohler Straße, auf 30 km/h reduziert werden (-> -2,4 dB(A)). Wirkungsvoller wäre eine Abhängung der Bonnenbroicher Straße westlich der Dohler Straße, um die durch Walzwerke bedingten Kfz-Verkehre herauszuhalten (Verkehrsverringerung).

- Die Schlossstraße, die die Ortsteile Bonnenbroich und Geneicken trennt, wird nur bedingt als Verbindung zwischen K 3 und dem Gewerbegebiet benötigt. Der (Lkw-) Verkehr kann gebündelt über die K 3 bis zur Entlastungsstraße Am Gerstacker geführt werden. Damit besteht die Möglichkeit, durch eine Umgestaltung/ Begrünung der Schlossstraße und Tempo-Reduzierung auch einen städtebaulich befriedigenden weichen Übergang zwischen den Ortsteilen herzustellen (Verkehrsverringerung, Temporeduzierung -> -2,4 dB(A)). Um Schleichverkehre zu verhindern sollte die Schlossstraße zwischen den Sportplätzen und der Ritterstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Langfristig (Sanierungsarbeiten, Arbeiten der Versorgungsträger) sollte im Gegenzug eine lärmoptimierte Verschleißschicht auf die Fahrbahn der K 3 zwischen Heppendorfstraße und Dohler Straße (Bereich Wohnbebauung) aufgebracht werden (-> -4 dB(A)).

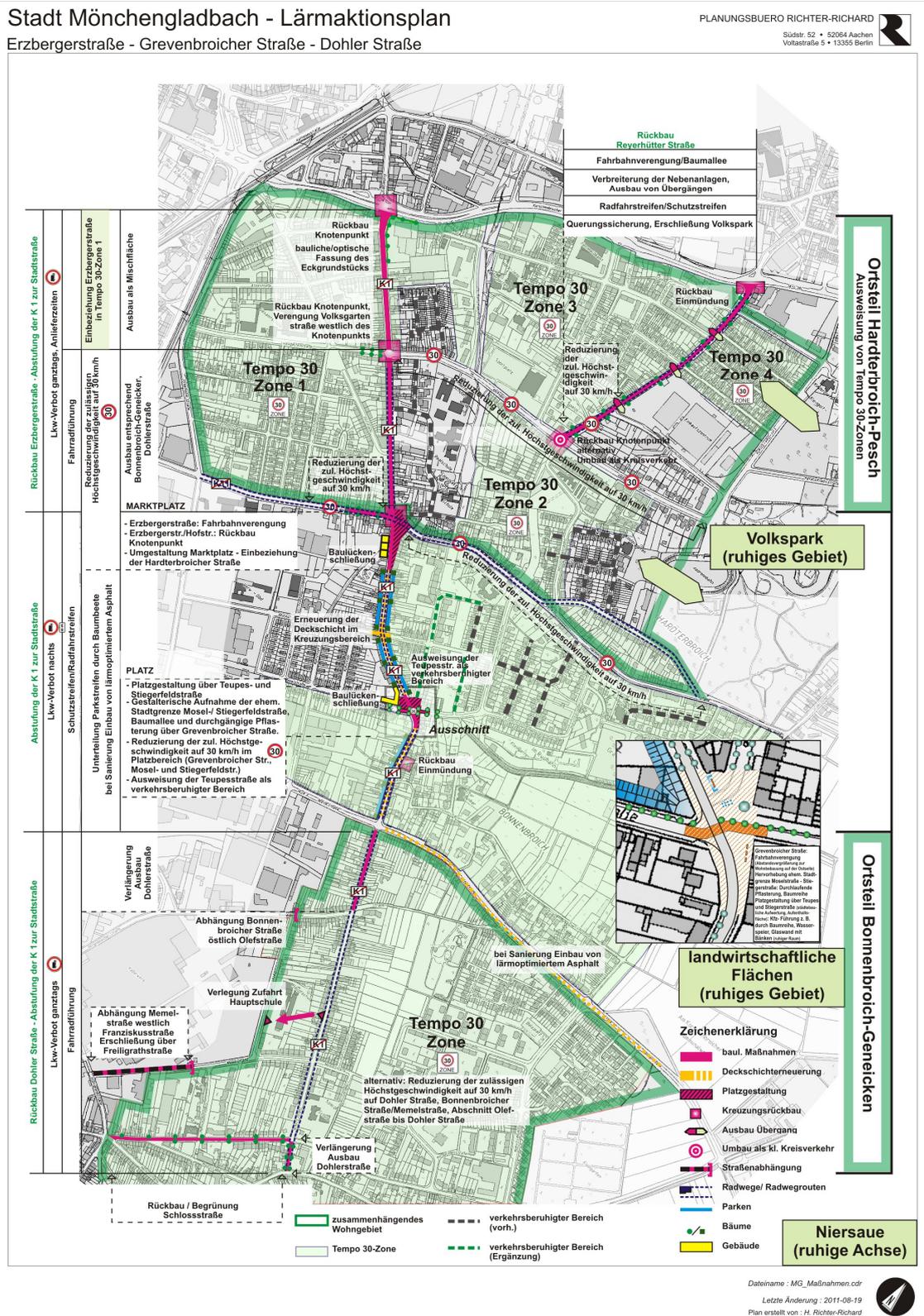


Abb. 9.3.1: Zielkonzept mit kurz- und langfristigen Maßnahmen

#### 9.4 Rheydter Straße – Friedrich-Ebert-Straße/ Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße – Limitenstraße/ Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße/ Hohlstraße – Heinrich-Pesch-Straße – Seilerweg – Landgrafenstraße – Markgrafenstraße – Burggrafenstraße

Bei den drei Nord-Süd-Achsen Rheydter Straße - Friedrich-Ebert-Straße, Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße - Limitenstraße und Erzbergerstraße - Grevenbroicher Straße - Dohler Straße treffen ein hohes Verkehrsaufkommen und eine hohe Einwohnerdichte zusammen. Da diese Achsen annähernd parallel verlaufen, besteht hier die Möglichkeit, Verkehre zu verlagern in Bereiche, die eine geringe Empfindlichkeit aufweisen.

Hierbei sind die Auswirkungen auf andere Bereiche in der Stadt zu berücksichtigen. Dieses sind etwa die Straßenzüge Burggrafenstraße – Markgrafenstraße – Landgrafenstraße – Seilerweg - Heinrich-Pesch-Straße - Hohlstraße bzw. Südstraße - Am Gerstacker - Otto-Saffran-Straße. Da es bei diesen beiden Straßenzügen durch die Verkehrsverlagerung zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung und somit auch zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen kommt, müssen auch diese Achsen betrachtet werden, um hier nicht neue Konflikte zu schaffen.

Da diese Maßnahmen auch vom Bau von Netzergänzungen abhängig sind, sind sie im Grunde der langfristigen Strategie zuzuordnen (siehe Kap. 10). Nachfolgend sind die Maßnahmen dargestellt, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden können. Sie haben deshalb nicht die Maßnahmentiefe wie bei den bisher vorgestellten Maßnahmen auf Lärmbelastungsachsen.

Friedrich-Ebert-Straße / Rheydter Straße  
von Hohlstraße bis Fliethstraße

Basisdaten zur Lärminderung

		Bezirk Süd und Nord				
		Lärmquelle: Rheydter Straße, Friedrich-Ebert-Straße	DTV	Lkw-Anteil	zul. Geschw.	
		von	bis			
		Mühlenstraße	Breite Straße	21.000 Kfz/d	20%	50 km/h
		Breite Straße	Hofstraße	19.000 Kfz/d	20%	50 km/h
		Hofstraße	Kronprinzenstraße	14.500 Kfz/d	20%	50 km/h
		Kronprinzenstraße	Fliethstraße (Ri. MG)	8.000 Kfz/d	20%	50 km/h
		Kronprinzenstraße	Fliethstraße (Ri. Rhd)	6.500 Kfz/d	20%	50 km/h
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig plus Abbiegefahrstreifen an den Knotenpunkten mit LSA		Fahrbahn weitgehend in gutem Zustand zwischen Hohlstraße und Logenstraße ist die Fahrbahn relativ schmal, zwischen Fliethstraße und Kronprinzenstraße teilt sich die Straße auf		
	Nebenanlagen	Gehwege auf beiden Seiten vorhanden Radwege zwischen Breite Straße und Hofstraße auf beiden Seiten vorhanden entlang des gesamten Straßenzuges stehen Parkplätze im Straßenraum zur Verfügung		Im Bereich zwischen Hohlstraße und Logenstraße darf in nördlicher Richtung halb auf dem Gehweg geparkt werden		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		LSA an den Knotenpunkten Hohlstraße, Nordstraße, Breite Straße, Hofstraße und Fliethstraße				
ÖPNV		Busverkehr: Linien 001, 002, 005, SB 1 Haltestellen Mühlenstraße, Nordstraße, Cecilienstraße, Hochschule, Brandenburger Straße, Math.-Nat. Gymnasium				
Realnutzung / Bebauungspläne		gemischte Nutzung; im Erdgeschoss häufig gewerbliche Nutzung, in den Obergeschossen Wohnnutzung		nördlich der Breite Straße liegt die Fachhochschule		
Bebauung		zwischen Hohlstraße und Breite Straße hauptsächlich 2- bis 4-geschossige geschlossene Bebauung, im nördlichen Teil 3- bis 4-geschossig, Hochhaus in dem Bereich, wo sich die Straße aufteilt		auf der Fläche zwischen den beiden Straßenzügen, an denen sich die Rheydter Straße aufspaltet liegt nur direkt an der Fliethstraße eine Wohnnutzung vor		

## Lärmrelevante Besonderheiten

Der Straßenzug Rheydter Straße - Friedrich-Ebert-Straße verbindet als eine zentrale Nord-Süd-Achse die Stadtzentren von Mönchengladbach und Rheydt miteinander. Die Verkehrsbelastung ist vor allem südlich der Breite Straße sehr richtungsabhängig. Verkehrszählungen zeigen, dass bis zu zwei Drittel des Verkehrsaufkommens in Richtung Norden geht.

Zwischen Fliethstraße und Hofstraße sowie zwischen Breite Straße und Hohlstraße ist der Straßenraum trist und wird vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr beherrscht. Die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen ist sehr gering und das hohe Verkehrsaufkommen begrenzt die Möglichkeiten ebenso wie der enge Straßenraum zwischen Hohlstraße und Logenstraße.

Der Bereich zwischen Breite Straße und Hofstraße wurde vor einigen Jahren erneuert. Hier wurde schon ohne den Hintergrund des Lärmaktionsplans der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort maximal gewählt und auch der gesamte Straßenraum hat u. a. durch die Begrünung und breite Geh- und Radwege eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten.

Im Bereich zwischen Cecilienstraße und Freiheitstraße wurde im Rahmen des Konjunkturpakets II bereits ein lärmoptimierter Asphalt eingebaut.

Westlich dieses Straßenzugs verläuft die Bahnstrecke zwischen Mönchengladbach Hbf und Rheydt Hbf. Hier besteht vor allem für die Anwohner auf der westlichen Straßenseite eine weitere hohe Lärmbelastung.

### Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- **Erstmaßnahmen**
  - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf dem gesamten Straßenabschnitt (-2,4 dB(A)),
  - Einführung eines nächtlichen Lkw-Fahrverbotes auf dem gesamten Straßenabschnitt (-3,7 dB(A)).
- **Folgemaßnahmen**
  - Bei Sanierung der Deckschicht Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (z.B. LOA 5D bis ca. -4 dB(A), LOA 5D GM bis ca. -7dB(A)) auf allen Straßenabschnitten, anschließend Aufhebung von Tempo 30 (+2,4 dB(A)),
  - Verlagerung von Verkehren auf den Straßenzug Heinrich-Pesch-Straße - Seilerweg – Landgrafenstraße – Markgrafenstraße - Burggrafenstraße (bei einer Verringerung um 20 %: -1 dB(A)),
  - Umgestaltung des Straßenraums zwischen Hohlstraße und Breite Straße: Verringerung der Fahrbahnbreite, Einrichtung von Angebotsstreifen für Radfahrer in beiden Richtungen, Baumbeete zwischen den Parkstreifen.
- **Gestalterische Maßnahmen**
  - Begrünung des Straßenraums zwischen Fliethstraße und Kronprinzenstraße durch Baumbeete im Parkstreifen.
- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
  - Privater Lärmschutz am Bau:
    - Einbau von Schallschutzfenstern (-25 bis -29 dB(A)),

- Verglasung von Balkonen und Loggien (-5 bis -15 dB(A)),
- Fassaden- und Dachhautverstärkung (-2 bis -5 dB(A)),
- Schließung von Baulücken (z. B. Ecke Friedrich-Ebert-Straße/ Blumenstraße).

## Erläuterungen und Empfehlungen

Zur Berechnung der Lärmkarte wurde ein Lkw-Anteil von 20 % ganztags angesetzt, tatsächlich liegt der Lkw-Anteil aber nur bei 6 %, so dass die berechneten Pegel um 3,5 dB(A) zu hoch sind.

Vor allem der Straßenzug Friedrich-Ebert-Straße zwischen Hohlstraße und Breite Straße ist aufgrund des engen Straßenraums und der hohen Verkehrsbelastung stark von Immissionen beeinträchtigt. Selbst bei einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sowie der Einführung eines Lkw-Fahrverbots gelingt es nicht, an allen Stellen die Auslösewerte von 70/60 dB(A) ganztags/nachts zu unterschreiten. Nach Erneuerung der Deckschicht, einer durch Verlagerung deutlichen Verringerung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens und der Beibehaltung des Fahrverbots kann eine dauerhafte Entlastung erreicht werden.

Durch die lärmindernden Maßnahmen zwischen Fliethstraße und Breite Straße kann die Anzahl von Betroffenen deutlich reduziert werden (im Kreuzungsbereich Fliethstraße und Hofstraße bleiben Betroffene). Nach Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht sollte überprüft werden, ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zurückgenommen werden kann.

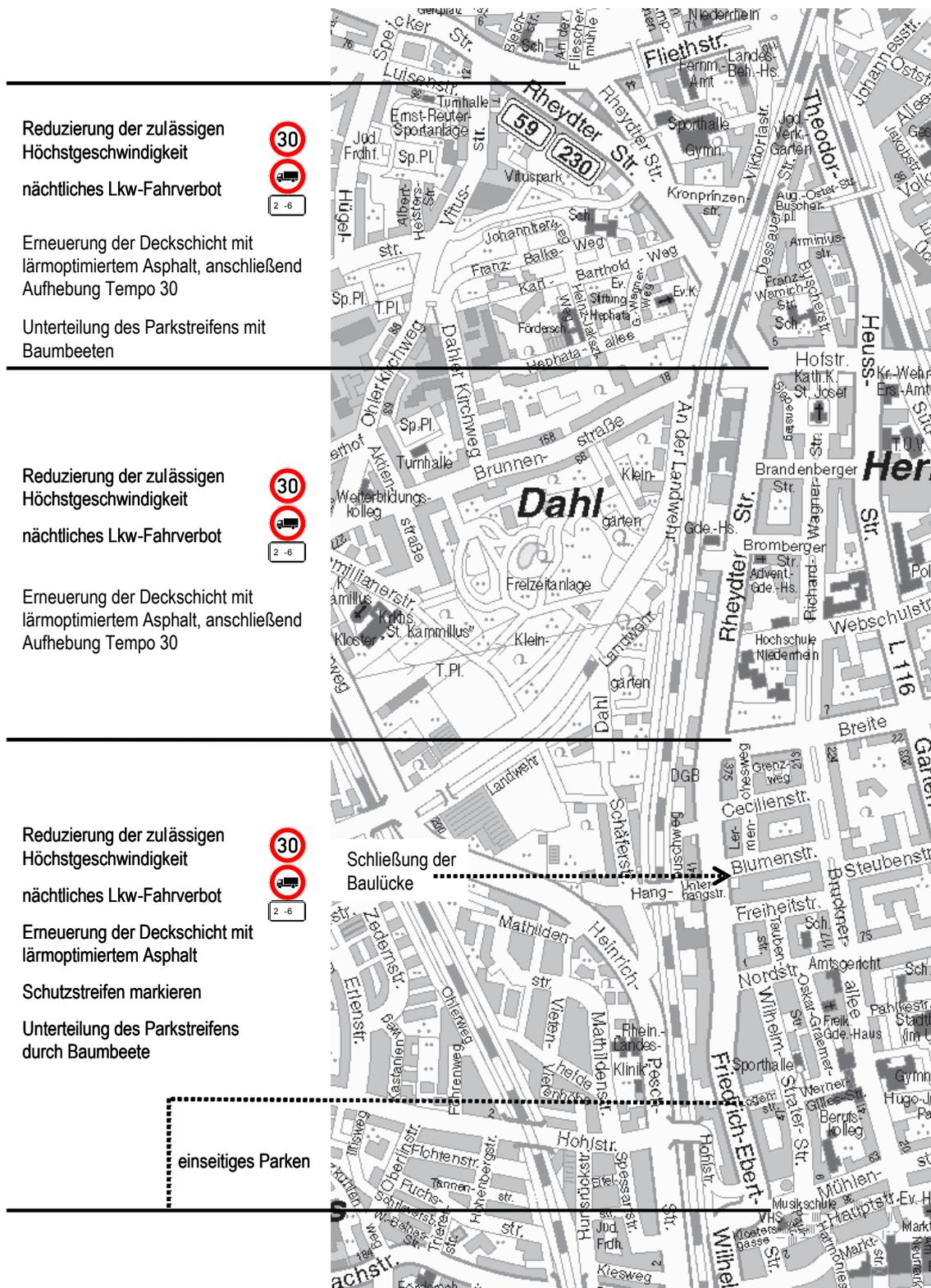


Abb. 9.4.1: Maßnahmen Friedrich-Ebert-Straße / Rheydter Straße von Hohlstraße bis Fliethstraße

Hohlstraße/ Heinrich-Pesch-Straße/ Seilerweg/ Landgrafenstraße/ Markgrafenstraße/ Burggrafenstraße  
von Wilhelm-Schiffer-Straße bis Aachener Straße

Basisdaten zur Lärminderung

		Bezirk Süd und West				
		Lärmquelle: Hohlstraße, Heinrich-Pesch-Straße, Seilerweg, Landgrafenstraße, Markgrafenstraße	DTV	Lkw-Anteil	zul. Geschw.	
		von	bis			
		Wilhelm-Schiffer-Straße	Heinrich-Pesch-Straße	3900 Kfz/d	10/6,5/3 %	50 km/h
		Hohlstraße	Schäferstraße	7900 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
		Schäferstraße	Konradstraße	6300 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
		Konradstraße	Brunnenstraße	8800 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
		Brunnenstraße	Bahnstraße	8900 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
		Bahnstraße	Aachener Straße	7200 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
		Aachener Straße	Waldnieler Straße	15400Kfz/d	20/20/20 %	50 km/h
Lärminderungspotentiale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Größtenteils OK		Hohlstraße und Brücke über Bahn sehr schmal		
	Nebenanlagen	Fußgängerüberweg Heinrich-Pesch-Straße mit Insel Höhe Mathildenstraße und Haus Nr. 87		in den Bereichen, die gewerblich genutzt werden sind die Rad- und Gehwege nur an einer Seite vorhanden		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		LSA an den Knotenpunkten Hohlstraße/ Heinrich-Pesch-Straße, Heinrich-Pesch-Straße/ Konradstraße, Landgrafenstraße/ Blumenberger Straße und Markgrafenstraße/ Aachener Straße		auf Markgrafenstraße beidseitiges Parken erlaubt (teilweise halb auf dem Gehweg), Landgrafenstraße auf Südwestseite zwischen Fa. Herzog und Brunnenstraße Längsparker, Seilerweg vor der Wohnbebauung		
ÖPNV		Haltestellen: Seilerweg, Dahl Wasserwerk Linie 009				
Realnutzung / Bebauungspläne		überwiegend gewerbliche Nutzung, Wohnnutzung nördlich der Schäferstraße bis etwa Hangbuschweg, zwischen Kamilianer Krankenhaus und Am Dreimüllerhof sowie im Bereich der Markgrafenstraße				
Bebauung		gemischte Bebauung				

## Lärmrelevante Besonderheiten

Der Straßenzug Hohlstraße - Heinrich-Pesch-Straße – Seilerweg – Landgrafenstraße - Burggrafenstraße ist von gewerblicher Nutzung dominiert.

### Maßnahmenvorschläge zur Lärmvorsorge

- Langfristige Maßnahmen
  - Bau einer Umgehung Burggrafenstraße sowie Verlegung der Markgrafenstraße nach Südwesten,
  - Bei deutlicher Erhöhung des Verkehrsaufkommens:
    - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Bereich der Wohnbebauung,
    - Bei Erneuerung der Deckschicht im Bereich der Wohnbebauung Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (z. B. LOA 5D bis -4 dB oder LOA 5D GM bis -7 dB), anschließend Aufhebung der Tempo 30-Regelung auf den Abschnitten Landgrafenstraße – Seilerweg und Heinrich-Pesch-Straße.
- Sonstige Schutzmaßnahmen
  - Privater Lärmschutz am Bau: Einbau von Schallschutzfenstern.

## Erläuterungen und Empfehlungen

Mit dem Lärmaktionsplan sollen die Anwohner vor zu hohem Umgebungslärm geschützt werden. Daher wird das Augenmerk bei diesem Straßenzug auf die Bereiche mit Wohnbebauung (Heinrich-Pesch-Straße nördlich der Schäferstraße, Seilerweg südlich der Landgrafenstraße, Landgrafenstraße zwischen Seilerweg und der Straße Am Dreimüllerhof sowie die Markgrafenstraße) gelegt.



Heinrich-Pesch-Straße nördlich der Schäferstraße

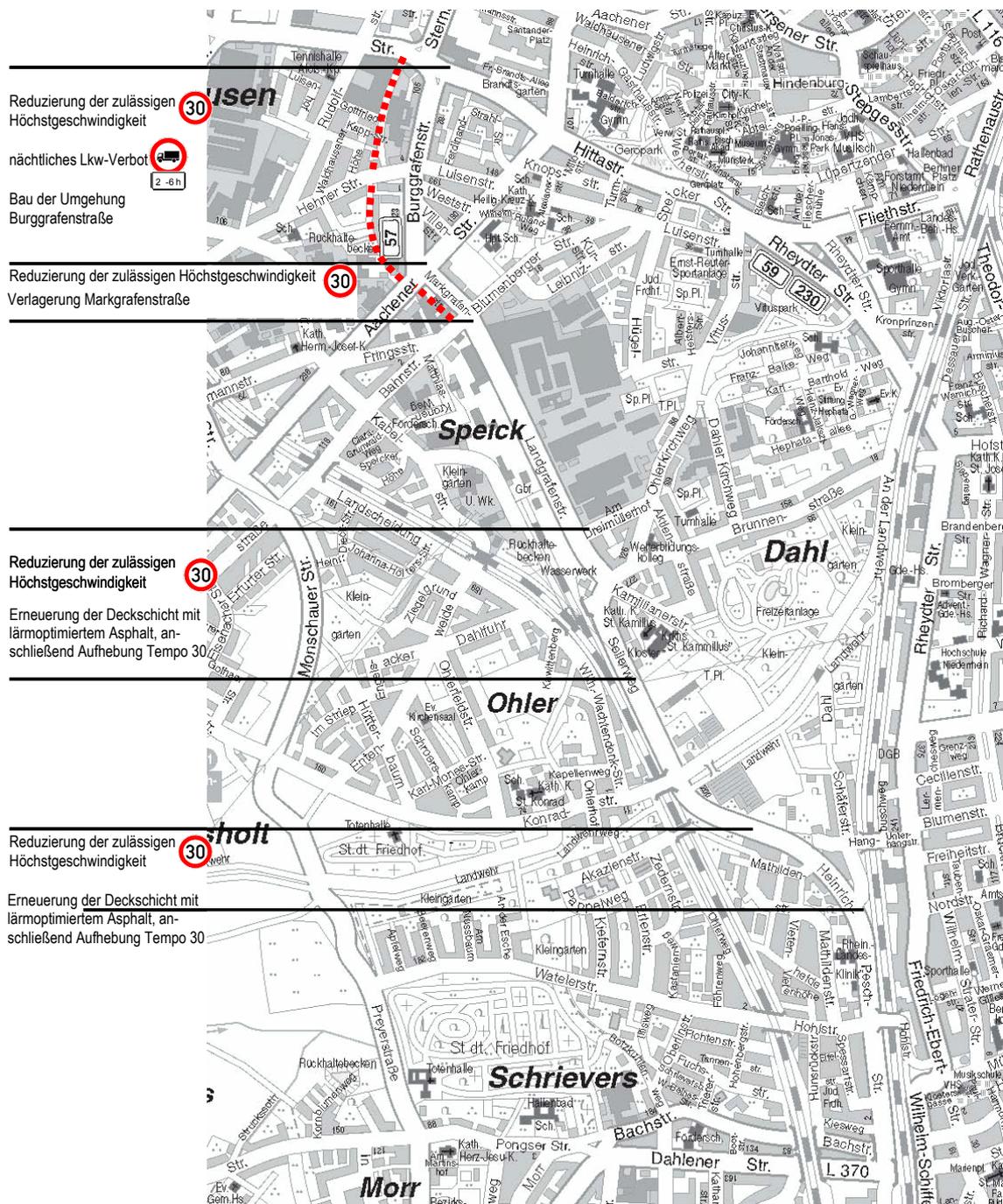


Abb. 9.4.2: Maßnahmen Hohlstraße/ Heinrich-Pesch-Straße/ Seilerweg/ Landgrafenstraße/ Markgrafenstraße/ Burggrafenstraße

Theodor-Heuss-Straße/ Gartenstraße/ Limitenstraße  
von Korschenbroicher Straße bis Georg-C.-Marshall-Platz

Basisdaten zur Lärminderung

		Bezirk Süd und Nord				
		von	bis	DTV	Lkw-Anteil	zul. Geschw.
		Lärmquelle: Gartenstraße, Limitenstraße				
		Korschenbroicher Straße	Hofstraße	34000 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
		Hofstraße	Breite Straße	33000 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
		Breite Straße	Nordstraße	33000 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
		Nordstraße	Hauptstraße	29000 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
		Hauptstraße	Moses-Stern-Straße	32000 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h
	Moses-Stern-Straße	Georg-C.-Marshall-Platz	21000 Kfz/d	20/15/10 %	50 km/h	
Lärminderungspotentiale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zwei Fahrstreife je Richtung, Aufweitung an den Knotenpunkten		Im Bereich der Kreuzung am Georg-C.-Marshall-Platz, zwischen Limitenstraße Haus Nr. 153 bis zur Kreuzung Moses-Stern-Straße sowie im Bereich der Kreuzung Hauptstraße ist der Fahrbahnbelag teilweise stark beschädigt		
	Nebenanlagen	Geh- und Radwege auf beiden Seiten vorhanden Fußgängerampel auf Höhe Rathaus Rheydt Parkstreifen entlang der Gartenstraße und vereinzelt auf der Limitenstraße		An der Gartenstraße sind teilweise keine Gehwege vorhanden zwischen Wilhelm-Strauß-Straße und Gracht schmaler Grünstreifen mit Bäumen, an der Gartenstraße alter Baumbestand schmaler Grünstreifen auf der östlichen Straßenseite der Theodor-Heuss-Straße		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		LSA an den Knotenpunkten Hauptstraße, Mühlenstraße, Wilhelm-Strauß-Straße, Gracht, Hugo-Preuß-Straße, Moses-Stern-Straße, Keplerstraße		Zwischen den Knotenpunkten mit LSA kann nicht nach links abgebogen werden fest installierte Geschwindigkeitskontrollen an der Gartenstraße Höhe Haus Nr. 171 und 58 auf der Gartenstraße wird häufig die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h nicht eingehalten		
ÖPNV		Bushaltestellen: Rathaus Rheydt, Steubenstraße, Polizeipräsidium, Theodor-Heuss-Straße Linien: SB 4, SB 81, 001, 002, 004, 006, 016, 019, 097, NE 3, NE4, NE 5				
Realnutzung / Bebauungspläne		Im Bereich Gartenstraße allgemeines Wohngebiet, im Bereich Limitenstraße überwiegend Kerngebiet und Mischgebiet, im südlichen Bereich auch allgemeines Wohngebiet				
Bebauung		Im Bereich Gartenstraße gemischte Bebauung (Einfamilienhäuser, bis zu 9-geschossige Mehrfamilienhäuser, geschlossene Bebauung 3- bis 5-geschossig), Limitenstraße hauptsächlich 4- bis 5-geschossige Mehrfamilienhäuser		Teilweise Balkone und Loggien zur Straße		

## Lärmrelevante Besonderheiten

Der Straßenzug Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße - Limitenstraße ist die zentrale Achse, die die Zentren von Mönchengladbach und Rheydt miteinander verbindet. Der Straßenraum wird vom fließenden Verkehr dominiert. Der Lkw-Anteil liegt bei ca. 5 %. Im Rahmen des Konjunkturpakets II wurde auf der Theodor-Heuss-Straße und der Gartenstraße im Bereich zwischen Hofstraße und Gartenstraße Haus Nr. 36 ein lärmoptimierter Asphalt verlegt.



Limitenstraße zwischen Georg-C.-Marshall-Platz und Moses-Stern-Straße



Gartenstraße: Rad- und Gehweg



Gartenstraße

### Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- Abschnitt zwischen Bahnstrecke und Hofstraße:
  - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf dem gesamten Straßenabschnitt (-2,4 dB(A)),
  - Einführung eines nächtlichen Lkw-Fahrverbotes auf dem gesamten Straßenabschnitt (-3,2 dB(A)),
  - Erneuerung der Deckschicht (dann Rücknahme der Geschwindigkeitsbeschränkung),
  - Bau einer Lärmschutzwand zwischen Südstraße und Hofstraße zum Schutz der Bebauung an der Südstraße.
  
- Abschnitt zwischen Hofstraße und Breite Straße:
  - Einführung eines nächtlichen Lkw-Fahrverbotes (-3,2 dB).
  
- Abschnitt Breite Straße bis Mühlenstraße:
  - Einführung eines nächtlichen Lkw-Fahrverbotes (-3,2 dB),
  - Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße und Anpassung des Straßenquerschnitts,
  - zwischen Seminarstraße und Mühlenstraße Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB),
  - Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht zwischen Gesundheitsamt und Mühlenstraße (z.B. LOA 5D bis zu- 4 dB(A) oder LOA 5D GM bis zu -7 dB(A)) (dann Rücknahme der Geschwindigkeitsbeschränkung).
  
- Abschnitt zwischen Mühlenstraße und Georg-C.-Marshall-Platz:
  - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB),
  - nächtliches Lkw-Fahrverbot (-3,2 dB),
  - Erneuerung der Deckschicht auf dem gesamten Straßenabschnitt mit einem lärmoptimierten Asphalt (z.B. LOA 5D bis zu- 4 dB(A) oder LOA 5D GM bis zu -7 dB(A)) (dann Rücknahme der Geschwindigkeitsbeschränkung).

### Erläuterungen und Empfehlungen

Der Straßenzug Gartenstraße/ Limitenstraße ist auf der gesamten Länge mit hohen Immissionen belastet. Daher ist es nur schwer möglich, die Lärmbelastung zu reduzieren. Bei einer deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens könnte man die Fahrstreifenbreite reduzieren (überbreite Fahrstreifen). Durch den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt können an fast allen Gebäuden die Fassadenpegel unter die Auslösewerte von 70/60 dB(A) ganztags/nachts verringert werden (unter Beachtung des realen Lkw-Anteils von ca. 5 %).

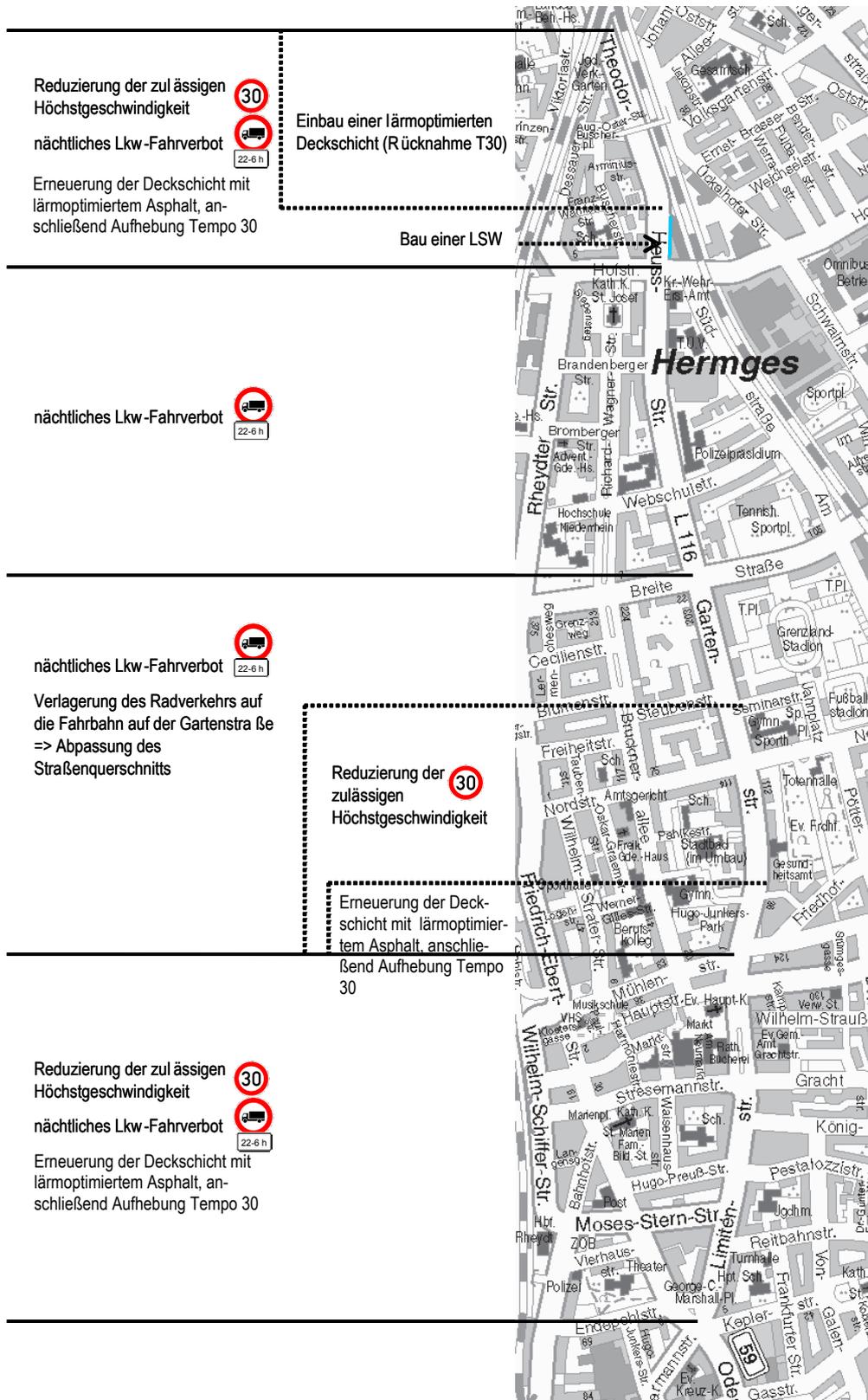


Abb. 9.4.3: Maßnahmen Theodor-Heuss-Straße/ Gartenstraße/ Limitenstraße

Südstraße / Am Gerstacker / Otto-Saffran-Straße  
von Theodor-Heuss-Straße bis Hauptstraße

Basisdaten zur Lärminderung

Lärminderungspotentiale		Bestandsbeschreibung	Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Größtenteils OK	teilweise geflickt		
	Nebenanlagen	Fußgängerüberweg am Kreisverkehr Otto-Saffran-Straße/ Hauptstraße			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Knotenpunkt mit der Hofstraße durch "Stop"-Schild geregelt LSA an den Knotenpunkten mit der Breite Straße und der Nordstraße	Kreisverkehr am Knotenpunkt mit der Hauptstraße keine Fahrbahnmarkierung zwischen Theodor-Heuss-Straße und Breite Straße		
ÖPNV					
Realnutzung / Bebauungspläne		Überwiegend gewerbliche Nutzung	Zwischen Hauptstraße und Karlsberger Straße und zwischen Breite Straße und Webschulstraße ist auf der westlichen Straßenseite eine Wohnnutzung vorhanden sowie vereinzelt zwischen Nordstraße und Breite Straße auf der östlichen Straßenseite		
Bebauung		Gemischte Bebauung			

Bezirk Süd und Nord				
Lärmquelle: Südstraße, Am Gerstacker, Otto-Saffran-Straße				
von	bis	DTV	Lkw-Anteil	zul. Geschw.
Hofstraße	Webschulstraße	4000 Kfz/d	10 / 3 %	50 km/h
Webschulstraße	Breite Straße	3500 Kfz/d	10 / 3 %	50 km/h
Breite Straße	Nordstraße	2200 Kfz/d	10 / 3 %	50 km/h
Nordstraße	Hauptstraße	8000 Kfz/d	10 / 3 %	50 km/h

Lärmrelevante Besonderheiten

Vor allem zwischen der Hofstraße und der Breite Straße wird der Straßenraum durch den ruhenden Verkehr dominiert. Der Bereich zwischen Nordstraße und Hauptstraße wird hingegen vom fließenden Verkehr dominiert. Im Bereich der Südstraße zwischen Theodor-Heuss-Straße und Hofstraße liegt bei den Wohnhäusern eine doppelte Belastung durch Straßenverkehrslärm vor. Die rückwärtige Hausseite wird durch die Theodor-Heuss-Straße verlärm, die Vorderseite durch die Südstraße. Durch die fehlende Fahrbahnmarkierung zwischen Theodor-Heuss-Straße und Breite Straße kommt es hier zu einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmvorsorge

- **Erstmaßnahmen**
  - Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zwischen Hauptstraße und Karlsbader Straße
- **Folgemaßnahmen**
  - Bei Sanierung der Deckschicht Einbau von lärmoptimiertem Asphalt (z.B. LOA 5D bis zu -4 dB(A) oder LOA 5D GM bis zu -7 dB(A)) zwischen Hauptstraße und Karlsberger Straße
  - Bau einer Lärmschutzwand an der Theodor-Heuss-Straße zum Schutz der Wohnbebauung an der Südstraße (siehe auch Theodor-Heuss-Straße)
  - Prüfung, ob die Straßenachse der Otto-Saffran-Straße nördlich der Mühlenstraße nach Osten verlagert werden kann
  - Markierung von Rad- oder Schutzstreifen sowie Parkstreifen auf der westlichen Straßenseite der Otto-Saffran-Straße zwischen Mühlenstraße und Karlsbader Straße
  - Prüfung, ob die Knotenpunkte weiteren Kfz-Verkehr aufnehmen können, ggf. muss die Leistungsfähigkeit erhöht werden
  - Bei deutlicher Erhöhung der Verkehrsbelastung:
    - Erneuerung der Deckschicht mit lärmoptimiertem Asphalt (z.B. LOA 5D bis zu -4 dB(A) oder LOA 5D GM bis zu -7 dB(A)) im Bereich zwischen Hofstraße und Theodor-Heuss-Straße sowie zwischen Web-schulstraße und Breite Straße
- **Sonstige Schutzmaßnahmen**
  - Privater Lärmschutz am Bau:
    - Einbau von Schallschutzfenstern (-25 bis -29 dB(A))



Otto-Saffran-Straße Höhe Mühlenstraße, Blick Richtung Norden



Am Gerstacker Höhe Breite Straße, Blick Richtung Norden

## Erläuterungen und Empfehlungen

Der Straßenzug Südstraße - Am Gerstacker - Otto-Saffran-Straße soll die Achsen Gartenstraße - Limitenstraße und Erzbergerstraße - Grevenbroicher Straße - Dohler Straße entlasten, da hier nur eine sehr geringe Wohnnutzung vorliegt. Um die Anwohner vor einer Zunahme des Umgebungslärms zu schützen, soll im Bereich der Wohnbebauung bei einer Deckschichterneuerung eine lärmoptimierte Fahrbahndecke eingebaut werden.

Durch den Bau einer Lärmschutzwand entlang der Theodor-Heuss-Straße nördlich der Hofstraße können die rückwärtigen Hausfronten der Wohngebäude an der Südstraße und der Hofstraße vor Straßenverkehrslärm geschützt werden.

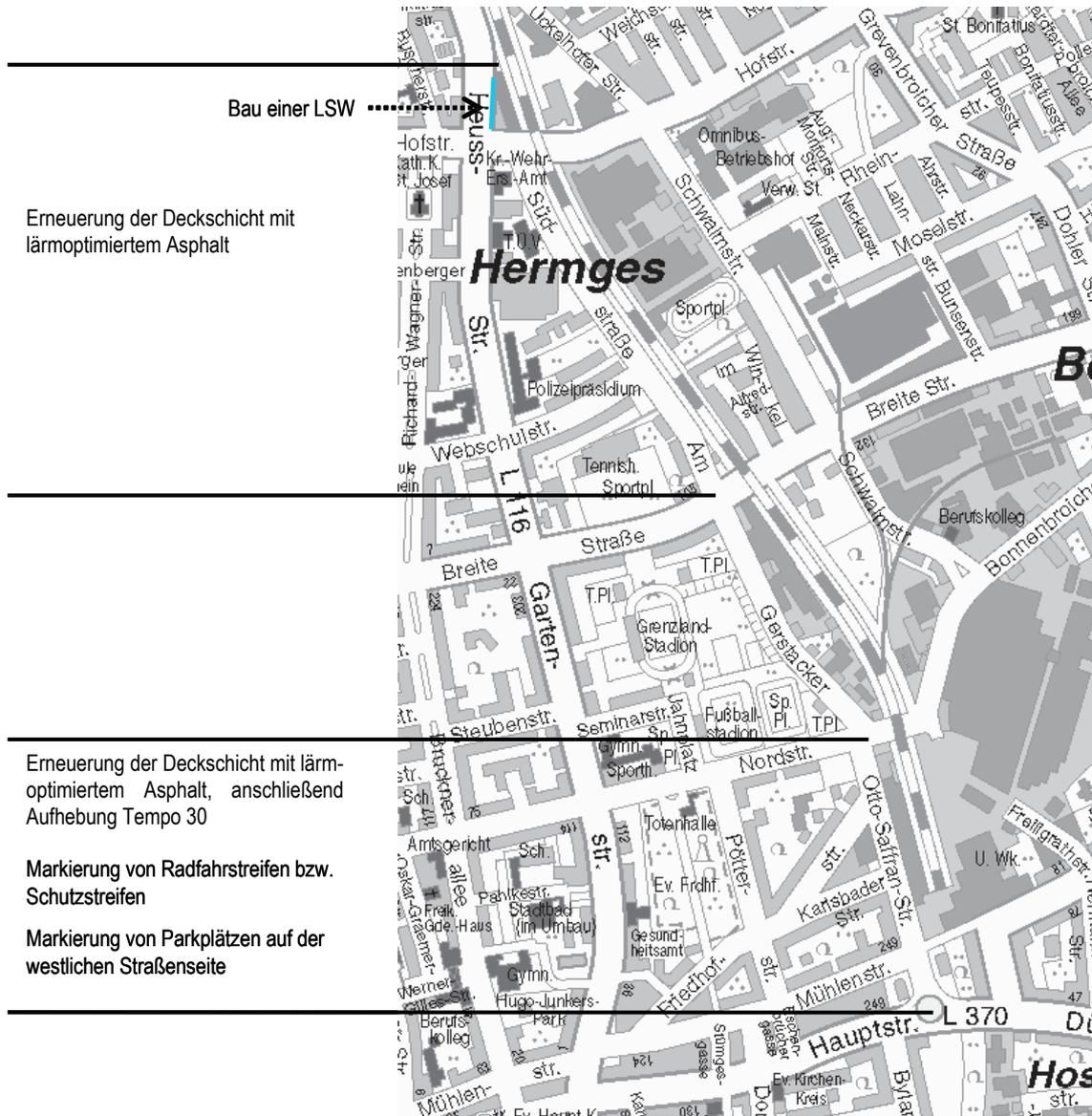


Abb. 9.4.4: Maßnahmen Südstraße / Am Gerstacker / Otto-Saffran-Straße

## 10. LANGFRISTIGE STRATEGIE

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2013 angestrebt wird, wird nachfolgend die langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt, die über das Jahr 2013 hinausgeht. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um strategisch angelegte Konzepte.

Die Zahl der Menschen in Mönchengladbach, die vor allem von Straßen- und Schienenverkehrslärm mit Pegeln von über 70/60 dB(A) ganztags/nachts betroffen sind, ist sehr hoch. Ziel muss es sein, dass die Lärmemissionen so weit gesenkt werden, dass die Lärmimmissionen an den Fassaden der Wohngebäude zumindest unter 70/60 dB(A) gesenkt werden.

Wenn dieses nicht möglich ist, müssen passive Maßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern erfolgen, um wenigstens in den Wohnräumen gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Hierfür ist es notwendig, dass es bei der Stadt Mönchengladbach dauerhaft ein Schallschutzfensterprogramm gibt.

Um die Lärmemissionen im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren, soll bei jeder Straßenbaumaßnahme generell überprüft werden, ob der Einbau von lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen vertretbar ist. Um die Geräuschemissionen der Busse zu reduzieren, soll darauf hingewirkt werden, dass neue Busse grundsätzlich so ausgestattet sind, dass die Lärmemissionen, die von ihnen ausgehen möglichst gering sind (z. B. Kapselung des Motorraums).

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans soll der Kfz-Verkehr auf einem gegenüber heute stark ausgedünnten, aber zugleich besonders leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz konzentriert werden. Dadurch sollen die übrigen Straßen entlastet und beruhigt werden. Hierzu wird es nötig sein, das Netz teilweise zu ergänzen und einzelne Straßen in der Netzhierarchie abzustufen. Weiterhin sind flankierende verkehrsberuhigende Maßnahmen im Nebennetz wie auch im zusätzlich belasteten Netz der Hauptverkehrsstraßen notwendig.

In diesem Zusammenhang ist die leistungsfähige Anbindung der H.-Pesch-Straße an den Rheydter Ring bereits zur Förderung von Hauptverkehrsstraßen angemeldet. Nach derzeitigem Kenntnisstand kann von einer Förderung in zwei bis drei Jahren ausgegangen werden. Nach einer Bauzeit von zwei Jahren besteht somit die Möglichkeit, dass in etwa fünf Jahren die Lücke zur Anbindung der westlichen Ausweichroute für die Friedrich-Ebert-Straße geschlossen werden kann. Nach dem ersten Schritt, der Öffnung der Mühlenstraße und dem hier im Lärmaktionsplan genannten zweiten Schritt, der Beschränkung auf Tempo 30 sowie dem Lkw-Fahrverbot kann der dritte und somit letzte Baustein zur Beruhigung der Friedrich-Ebert-Straße realisiert werden. Dieser Baustein ist zwingend erforderlich, um die notwendige Verlagerung der Verkehre tatsächlich durchzuführen.

Um ein Lkw-Routenkonzept aufzustellen, wird es weiterhin notwendig sein, detaillierte Verkehrszählungen durchzuführen, um gesicherte Angaben zu den Lkw-Anteilen im Straßennetz zu erhalten.

Die Zusammensetzung des Modal Split soll verändert werden hin zu umweltschonenden Verkehrsmitteln. Um das zu erreichen, soll das Radverkehrsnetz in Mönchengladbach bevorzugt durch die Markierung von Schutz- und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn deutlich ausgeweitet werden. Des Weiteren sollen selbstständig geführte Radwege auf nicht mehr genutzten Bahntrassen angelegt werden. Zur weiteren Unterstützung des Radverkehrs sollen die Bedingungen für das Fahrradparken verbessert werden, z. B. durch Abstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten ergänzt um Fahrradstationen, Leihfahrradsysteme. Befördert werden soll diese Entwicklung durch

die Berufung eines Radverkehrsbeauftragten bzw. Radverkehrsmanagers. Dieser soll ein Gesamtkonzept für den Fahrradverkehr in Mönchengladbach erstellen, die Einzelmaßnahmen planen, die Unterhaltung des Bestandes sichern und die Beschilderung der Radwege optimieren.

Die Stadt Mönchengladbach wird in den nächsten Jahren einen Nahverkehrsplan aufstellen, um das Busnetz zu optimieren. Mit dem Ausbau des Bahnverkehrs soll der Anteil des ÖPNV am Modal Split erhöht werden.

Unterstützend soll in Mönchengladbach ein Mobilitätsmanagement aufgebaut werden, das die Förderung einer umweltverträglichen Gestaltung der Mobilität zum Ziel hat. Insbesondere Beschäftigte sollen für eine verstärkte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrgemeinschaften und Fahrrad auf ihren Arbeitswegen gewonnen werden. Darüber hinaus sollen generell Menschen angesprochen werden, die ihre persönliche Mobilität (unabhängig vom Reisezweck) anders gestalten wollen und nach entsprechenden Angeboten suchen. Schließlich soll das vorhandene Mobilitätsangebot besser bekannt gemacht und wo notwendig verbessert werden.

Im Bereich Stadtplanung soll untersucht werden, inwieweit die Möglichkeit besteht, Gewerbebetriebe umzusiedeln, wenn diese Konflikte hervorrufen. Das könnte beispielsweise der Fall sein, wenn sich in einem gewachsenen Gebiet ein störender Gewerbebetrieb in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung befindet.

## 11. FINANZIELLE INFORMATIONEN

Die Tabelle zu den finanziellen Informationen wird wegen des hohen Aufwandes erst nach der 1. Stufe der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erstellt.

## 12. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES AKTIONSPANS

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2013 werden die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen neu berechnet. Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenenzahlen 2007 zu 2013 ermöglichen eine abschnittsweise Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans.

## 13. SCHÄTZWERTE FÜR DIE REDUZIERUNG DER ZAHL DER BETROFFENEN PERSONEN

### 13.1 Rahmenbedingungen der Rechenmodelle

Nach Anhang V (3.) der EG-Umgebungslärmrichtlinie sollen im Lärmaktionsplan Schätzwerte für die Zahl der betroffenen Personen enthalten sein. Das Handlungskonzept ist hierzu schalltechnisch zu bewerten, um mögliche weitere Anpassungsnotwendigkeiten erkennen zu können. Dies beinhaltet auf Grundlage der strategischen Lärmkarten vom Juni 2007 die Neuberechnung der verbleibenden Lärmbetroffenheit der Bewohner.

Um die Lärminderungswirkung der angestrebten Maßnahmen im Lärmaktionsplan zu prognostizieren, wird in der Regel eine erneute Berechnung mit der VBUS durchgeführt. Die Differenz zum Ist-Zustand soll die erwartete Maßnahmenwirkung abbilden. Dies ist jedoch nicht in jedem Fall korrekt, da es hierfür erforderlich wäre, dass alle wesentlichen Lärm mindernden oder Lärm erzeugenden Parameter in die Lärmberechnungen eingehen. Dies ist jedoch nicht der Fall:

- Es werden nur Geschwindigkeiten über 30 km/h betrachtet. Alle darunter liegenden Geschwindigkeiten werden auf 30 km/h gesetzt. Richtet man also eine Tempo 10-Zone oder einen verkehrsberuhigten Bereich ein, so entspricht die Wirkung in der Berechnung der Wirkung einer Tempo-30-Regelung.
- Der Ampelzuslag der RLS-90 entfällt, so dass die Einrichtung oder auch der Abbau einer Signalanlage keinen Einfluss auf die Berechnung haben.
- Zur Unterscheidung in leichte und schwere Lkw liegt die Grenze bei 3,5 t, im Gegensatz zu 2,8 t in der RLS-90.

Doch auch die Berechnungen auf Basis der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90", wie sie notwendig sind, um Lärmschutzmaßnahmen zu berechnen und die Anordnungsfähigkeiten von Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der StVO zu prüfen, führen nicht weiter. Für das inzwischen breit gefächerte und sehr differenzierte Maßnahmenspektrum zur Lärminderung reichen die Parameter der RLS-90 nicht mehr aus. Das gilt insbesondere für folgende Minderungspotenziale:

- Ist ein Gebiet als Tempo 30-Zone ausgewiesen, geht als zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 mit der Annahme in die Schallberechnung ein, dass sich alle Kraftfahrzeuge an diese Geschwindigkeit halten. Aus der Praxis ist jedoch bekannt, dass die ausschließliche Beschilderung von Tempo 30-Zonen ohne begleitende bauliche Maßnahmen eine Geschwindigkeitsreduzierung von ca. 10 % der Ausgangsgeschwindigkeit bewirkt, d. h. in der Regel sind in solchen Bereichen Geschwindigkeiten von 40 km/h keine Seltenheit, 30 km/h eher die Ausnahme. Mit richtig gewählten baulichen Maßnahmen ist es jedoch möglich, Tempo 30 weitgehend durchzusetzen und so erst zu einer wirklich wahrnehmbaren Lärminderung zu kommen. Mit der RLS-90 lassen sich jedoch flankierende bauliche Maßnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30 nicht als Lärminderungspotenzial nachweisen.
- In der Definition der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gilt in der RLS-90 30 km/h als untere Berechnungsgrenze, Tempo-20- oder Tempo-10-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche (7 km/h) gehören explizit nicht zum Berechnungsbereich der RLS-90.

- Die RLS-90 unterstellt bei ihren Berechnungen einen stetigen Geschwindigkeitsverlauf, an Signalanlagen gibt es für die eintretende Unstetigkeit einen Zuschlag. Dies stellt sich jedoch in der innerstädtischen Praxis ganz anders dar. Beliefen in der zweiten Reihe, fehlende Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen, häufige Parkvorgänge, querende Fußgänger, Radfahrer auf der Fahrbahn, auch falsch eingesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und vieles mehr führen in vielen Straßen zu einem offensichtlich unstetigen Geschwindigkeitsverlauf. Da jedoch ein stetiger Verlauf in der Rechenvorschrift unterstellt ist, bringen Maßnahmen zur Verstetigung der Geschwindigkeit kein rechnerisches Lärminderungspotenzial, obwohl tatsächlich hierin mitunter erhebliche Entlastungspotenziale liegen können.
- Der maßgebende Lkw-Anteil wird aus dem Anteil der Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t berechnet. Bei Verkehrszählungen sind jedoch diese Fahrzeuge nicht eindeutig zu identifizieren. Lediglich Fahrzeuge über 3,5 t sind wegen der Zwillingsbereifung eindeutig zu erkennen. Der Anteil der leichten Lkw wird deshalb in der Regel ungenau angegeben, in der Regel mit einem zu geringen Anteil. Alle Maßnahmen, die auf eine Reduzierung des Güterverkehrs in innerstädtischen Bereichen abzielen, werden damit in ihrer lärmindernden Wirkung unterschätzt.

Die Darstellung von Pegeldifferenzen nach VBUS und in noch stärkerem Maße nach RLS-90 führt deshalb in der Summe zumeist zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Maßnahmenwirkung. Die Interpretation der Ergebnisse erfordert deshalb auch immer eine verbalargumentative Ergänzung.

## 13.2 Abschätzung der Reduzierung

Die Abschätzung der Reduzierung der Betroffenen wird wegen des hohen Aufwandes erst nach der 1. Stufe der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erstellt.

## C. ABWÄGUNG UND BESCHLUSS DES LÄRMAKTIONSPLANS

Die Unterlagen werden nach der Abwägung bzw. nach Beschluss durch den Stadtrat ergänzt.

## ANLAGE I WIRKUNG VON LÄRMMINDERUNGSMABNAHMEN

### Straßenverkehrslärm

#### Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Förderung des Umweltverbundes</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ integrierte Stadt- und Verkehrsplanung</li> <li>▪ Nutzungsmischung</li> <li>▪ Förderung Umweltverbund</li> <li>▪ Förderung multimodaler Verkehre</li> <li>▪ Beschränkung des Kfz-Verkehrs</li> <li>▪ Mobilitätsmanagement</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Substitution von Kfz-Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsmenge -30 % -&gt; -1,5 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -50 % -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -90% -&gt; -10 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1]</li> <li>▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1]</li> <li>▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1]</li> </ul>
<b>Förderung stadtverträglicher Güterverkehr</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung Schienengüterverkehr</li> <li>▪ Gleisanschlussverkehr</li> <li>▪ dezentrale Güterverkehrszentren</li> <li>▪ City-Logistik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des Lkw-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abnahme Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -&gt; -1,8 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [3]</li> </ul>

#### Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Verlangsamung des Kfz-Verkehrs</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</li> <li>▪ verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -&gt; -1 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -&gt; -1,5 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion von 50 auf 30 km/h -&gt; -2,4 dB(A)</li> <li>▪ Bei Ergänzung von Tempo-30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielzahl im gesamten Bundesgebiet</li> </ul>

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		auf 30 km/h -> -1,2 dB(A)		
<b>Verstetigung des Verkehrsflusses</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Signalschaltungen ("Grüne Welle")</li> <li>▪ Straßenum- und -rückbau</li> <li>▪ Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen</li> <li>▪ Umgestaltung von Knotenpunkten</li> <li>▪ gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge werden vermieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet</li> </ul>
<b>Einsatz Lärm mindernder Fahrbahnbeläge</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sanierung schadhafte Fahrbahndecke</li> <li>▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen</li> <li>▪ leise Pflasterbeläge</li> <li>▪ Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt</li> <li>▪ Einsatz besonders leiser Asphaltbeläge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung der Reifen-Fahrbahngeräusche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke -&gt; -0,5 bis -1,5 dB(A)</li> <li>▪ Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton -&gt; -2 bis -3 dB(A)</li> <li>▪ dichte Oberfläche: bei Pkw -&gt; -2 bis -4 dB(A), Lkw -&gt; -2 dB(A) [4]</li> <li>▪ offenporige Deckschicht &gt; 50 km/h: Pkw -&gt; -6 bis -8 dB(A), Lkw -&gt; -4 bis -5 dB(A) [4]</li> <li>▪ semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer Asphalt" &lt; 50 km/h bis zu -4 dB(A)</li> <li>▪ Gummiasphalt, erste teilweise erprobt</li> <li>▪ unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -&gt; -3 bis -7 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Augsburg: zweilagiger offenporigen Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -&gt; -5 dB(A) [5]</li> <li>▪ Düsseldorfer Asphalt: in Düsseldorf Standardbauweise</li> <li>▪ Gummiasphalt: Schwerin und Österreich</li> </ul>

## Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung</li> <li>▪ steuernde und lenkende Maßnahmen</li> <li>▪ Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen</li> <li>▪ Rück-/Umbau von Straßen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsmenge -30 % -&gt; -1,5 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -50 % -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -90 % -&gt; -10 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In fast jeder Stadt zu finden</li> </ul>
<b>Verlagerung/Bündelung Güterverkehr</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen</li> <li>▪ Vorzugsrouten</li> <li>▪ Lenkung des Lkw-Verkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung Lkw-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion Lkw-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -&gt; -5,1 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion Lkw-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -&gt; -3,3 dB(A)</li> <li>▪ Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -&gt; -1 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In fast jeder Stadt zu finden</li> </ul>

## Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Schallabschirmung</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wände, Wälle, Lärmschutzbebauung, Troglagen, Tunnel, Einhausungen</li> <li>▪</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abschirmung in der Schallausbreitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einhausungen/Tunnel -&gt; Beseitigung der Lärmquelle</li> <li>▪ Lärmschutzwände /-wälle -&gt; -5 bis -15 dB(A) [3]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbauformen zu finden</li> </ul>
<b>Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rückbau überbreiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vergrößerung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Abbrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -&gt; -0,5 bis -1,0 dB(A)</li> <li>▪ Abbrücken von 10 auf 15 m -&gt; -2 dB(A)</li> <li>▪ Abbrücken von 10 auf 20 m -&gt; -4 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überall zu finden</li> </ul>

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Schalldämmung von Außenbauteilen</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rolladenkästen usw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schallschutzfensterklasse 1 -&gt; Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 -&gt; Schalldämmmaß 50 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überall zu finden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile; keine Minderung des Außenpegels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Je nach Bautyp -&gt; -5 bis -15 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überall zu finden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Absorbierende Fassaden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Je nach baulicher Ausbildung -&gt; -2 bis -5 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Immer häufiger zu finden</li> </ul>
<b>Umbau/Neubau von Gebäuden</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualifizierter Grundriss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch Selbstabschirmung -&gt; mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Immer häufiger zu finden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorbauten, Pufferzonen</li> <li>Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Gebäude als Lärmschirm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch Selbstabschirmung -&gt; mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Immer häufiger zu finden</li> </ul>
<b>Bauleitplanung</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch Selbstabschirmung -&gt; mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Immer häufiger eingesetzt</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächen-nutzungs-plan/Bebauungsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung</li> <li>Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005</li> <li>Auflösung des Lärmkonflikts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Häufig eingesetzt</li> </ul>

### Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin Februar 2004
- [3] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms - Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004, S. 191
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm - Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayerische Staatskanzlei; Pressemitteilung - Lärmreduzierung im Straßenverkehr vom 26 August 2003