

Integrierter Lärmaktionsplan für die Stadt Aachen Fortschreibung 2024

gemäß § 47d BImSchG und nach EU-Umgebungslärmrichtlinie, Richtlinie 2002/49/EG,
4. Runde

Stand / Fassung: 18. Juli 2024

Impressum:

Herausgeberin:

Stadt Aachen
Die Oberbürgermeisterin

Verantwortlicher Fachbereich

Fachbereich Klima und Umwelt, FB 36/700
Maria-Theresia-Allee 38
52058 Aachen

Fachlicher Kontakt

Anne Ferreira, Tel.: 0241 432-36707, anne.ferreira@mail.aachen.de
Andrea Mombartz, Tel.: 0241 432-36704, andrea.mombartz@mail.aachen.de

Autorinnen und Autoren (alphabetisch)

Anne Ferreira, Daniel Kelterbaum, Andrea Mombartz, Claudia Wluka

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abbildungsverzeichnis	III
Tabellenverzeichnis	IV
Abkürzungsverzeichnis	V
1 Einführung und Begrifflichkeiten	1
2 Rechtsgrundlage, Auftrag und zuständige Behörde	2
3 Grundlegende Lärm Aspekte im Ballungsraum „Stadt Aachen“	4
4 Die Auswirkung von Lärm auf den Menschen	5
4.1 Das menschliche Gehör	5
4.2 Grenz- und Richtwerte, Empfehlungen der WHO	8
5 Ergebnisse der Lärmkarten – Betroffenheit	10
5.1 Umfang der Aachener Lärmkartierung	10
5.2 Lärmkarte für das Stadtgebiet Aachen bezogen auf Kfz-Verkehr	11
5.3 Lärmkartierung für Schienenverkehr (Eisenbahn-Bundesamt 2023)	12
5.4 Ergebnisse – Lärmbetroffenheit von Bürgern und Bürgerinnen	13
5.4.1 Dauerbelastung durch Straßenverkehrslärm (L _{DEN}) – 24-Stunden-Pegel	13
5.4.2 Nächtliche Belastung durch Straßenverkehrslärm (L _{NIGHT})	14
5.5 Lärmbelastung in der Fläche	15
6 Öffentlichkeitsarbeit und Bürger-kommunikation	16
6.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit, Phase 1	16
6.1.1 Statistische Ergebnisse der Bürgerbefragung (Fragebogenaktion)	16
6.1.2 Bürgereingaben zu Straßenlärm	18
6.1.3 Eingaben zu Schienenlärm	19
6.1.4 Ergebnisse der Lärmkartierung und der Bürgerbeteiligung im Vergleich	20
6.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit, Phase 2	20
6.3 Fazit der ersten und zweiten Bürgerbeteiligung	22
6.4 Beteiligung Träger Öffentlicher Belange – Verfahren und Ergebnisse	22
7 Ruhige Gebiete – Kriterien und Karten-darstellung	24
7.1 Ruhiger Landschaftsraum „Stadtwald“	26
7.2 Ruhige Stadträume	27

7.3	Ruhige Stadtoasen	28
8	Lärmaktionsplanung	29
8.1	Integrierte Lärmaktionsplanung / Synergien mit anderen Planwerken	29
8.2	Zentrale Handlungsfelder des LAP 2024.....	29
8.3	Systematisierung und Darstellung der Lärmbelastungsschwerpunkte	31
8.4	Struktur der Maßnahmenblätter und fachlicher Ansatz	32
8.5	Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen / Förderprogramme	33
9	Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse	34
10	Lärmaktionsplan (LAP).....	35
10.1	Vorbemerkungen: Maßnahmenblätter im Vergleich zum LAP 2020	36
10.2	A Ansätze in der Stadtplanung	37
10.3	B Ansätze beim Straßenverkehr.....	41
10.4	Verträgliche Verkehrsabwicklung	43
10.5	Aktive bauliche Maßnahmen zum Schallschutz	45
10.6	Förderung der E-Mobilität.....	49

Hinweis:

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wurde in Teilen auf Gendern bzw. auf die konsequente gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen und entsprechenden Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1: Übersicht zum Umfang der Lärmkartierung [5].....	2
Abbildung 4.1: Menschliche Hörschwelle [19] (links) und A-Bewertung (rechts)	5
Abbildung 4.2: Lärmthermometer [13]	7
Abbildung 5.1: Lärmkarte für das Stadtgebiet Aachen (L_{DEN} , Straßenverkehr)	11
Abbildung 5.2: Auszug aus den Ergebnissen der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes [2]	12
Abbildung 5.3: Verteilung der durch Straßenverkehrslärm belasteten Bevölkerung Aachens (L_{DEN} , 2024)	13
Abbildung 5.4: Verteilung der durch nächtlichen Straßenverkehrslärm belasteten Bevölkerung Aachens (L_{NIGHT} , 2024)	14
Abbildung 5.5: Lärmbelastete Flächen (km^2) des Stadtgebietes Aachen (Straßenverkehrslärm, L_{DEN})	15
Abbildung 6.1: Anzahl der Eingaben nach PLZ und Bezirk	17
Abbildung 6.2: Eingaben zu Lärmarten nach PLZ und Bezirken	18
Abbildung 6.3: Eingaben zu Straßenverkehrslärm nach Fahrzeugart und Tageszeit	19
Abbildung 6.4: Eingaben zu Schienenlärm nach Fahrzeugart und Tageszeit	19
Abbildung 6.5: Eingaben zu Lärmarten nach PLZ und Bezirken	21
Abbildung 6.6: Anzahl der Eingaben nach PLZ und Bezirk	21
Abbildung 7.1: Ruhige Landschaftsräume, ruhige Stadträume und Stadtoasen	25
Abbildung 7.2: Stadtwald mit ruhigen Bereichen	26
Abbildung 7.3: Lousberg	27
Abbildung 7.4: Domviertel / Büchel	28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 4.1: Übersicht Empfehlung WHO [14]	9
Tabelle 6.1: Übersicht der PLZ und Bezirke	17
Tabelle 10.1: Maßnahmenblatt 1.....	37
Tabelle 10.2: Maßnahmenblatt 2.....	39
Tabelle 10.3: Maßnahmenblatt 3.....	41
Tabelle 10.4: Maßnahmenblatt 4.....	43
Tabelle 10.5: Maßnahmenblatt 5.....	45
Tabelle 10.6: Maßnahmenblatt 6.....	47
Tabelle 10.7: Maßnahmenblatt 7.....	49

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
Abtlg.	Abteilung / Abteilungen
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
DB	Deutsche Bahn
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel (A-Bewertung)
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (in Kfz/24h)
EG/EU	Europäische Gemeinschaft / Europäische Union
FB	Fachbereich / Fachbereiche (der Stadt Aachen)
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI-Hinweise)
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	Level DAY, EVENING, NIGHT = Tag-Abend-Nacht-Lärmindex)
L _{NIGHT}	gemittelter jährlicher Schalldruckpegel (Level Night) (22 bis 6 Uhr)
LOA	Lärmoptimierter Asphalt
LSW	Lärmschutzwand
MIV	Motorisierter Individual Verkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PLZ	Postleitzahl
SMA	Split-Mastix-Asphalt
Straßen.NRW	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen; zuständig für Bundes- und Landesstraßen (Straßenbaulastträger) und bis 31.12.2020 für Autobahnen
StVO	Straßenverkehrsordnung
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
TÖB	Träger Öffentlicher Belange
WHO	World Health Organization (Weltgesundheitsorganisation)

1 Einführung und Begrifflichkeiten

LÄRM ist jedes laute, als unangenehm, störend oder belastend empfundene Geräusch. Lärm wird subjektiv und damit unterschiedlich wahrgenommen. Allerdings reagieren unser Körper und die Gesundheit unabhängig vom persönlichen Empfinden ab einer bestimmten Lautstärke und Dauer auf Lärmeinflüsse. Lärm ist ein weit verbreiteter Stressfaktor, der zu Schlafstörungen oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen und die Lebensqualität erheblich beeinträchtigen kann. Zusätzlich gilt Lärm als ein Schlüsselfaktor für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse. Deshalb ist es wichtig gegen gesundheitsschädlichen Lärm vorzugehen.

Der LÄRMAKTIONSPLAN (kurz LAP) ist ein Planungsinstrument der Stadt Aachen gemäß EU-Richtlinie. Mit der Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie) wurde ein gemeinsamer europäischer Ansatz zur Erfassung und Reduzierung von Lärmbelastungen der Bevölkerung in Ballungsräumen geschaffen. Nach vergleichbaren Kriterien werden EU-weit Lärmschwerpunkte und ruhige Gebiete mit Hilfe von Modellrechnungen ermittelt und in Lärmkarten dargestellt. Dort wird erkennbar, welche Lärmbelastung auf die Menschen an ihrem jeweiligen Wohnort einwirkt. Auf Grundlage dieser Ergebnisse ist von den zuständigen Behörden unter aktiver Mitwirkung der Öffentlichkeit ein Lärmaktionsplan zu erarbeiten, der Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung und zum Schutz ruhiger Gebiete aufzeigt.

Der Begriff UMGEBUNGSLÄRM wurde durch die o.g. EU-Richtlinie eingeführt und europaweit definiert als [1]

„unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“

Aufgrund wachsender Mobilität, steigendem Flugverkehr und verändertem Freizeitverhalten bleibt die Lärmbelastung für viele Bürgerinnen und Bürger hoch. Insoweit besteht ein hoher Bedarf für mehr Lärmprävention und Lärmbekämpfung. Studien der EU und Umfragen des Umweltbundesamtes zufolge ist der Straßenverkehr nach wie vor die dominierende Lärmquelle. Laut Umweltbundesamt fühlen sich mehr als drei Viertel der deutschen Bevölkerung durch Lärm von Fahrzeugen gestört oder belästigt [6]. Mit Lärmaktionsplänen wird die Betroffenheit der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm ermittelt und aufgezeigt.

Vorrangige **Ziele des Lärmaktionsplans** sind dementsprechend, die Öffentlichkeit über Umgebungslärm (Schwerpunkt Straßenverkehr) und dessen Wirkungen zu informieren, mit geeigneten Maßnahmen gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen möglichst wirksam entgegenzuarbeiten und damit die Lebensqualität der Bürger*innen zu verbessern. Gleichzeitig sollen ruhige Gebiete ermittelt und als solche geschützt und erhalten werden. Der LAP wirkt sich auf andere Planungen, wie z. B. Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne aus. Ihre Verknüpfung ermöglicht eine gesamtplanerische Problemlösung und -vermeidung.

Als fachübergreifendes Planungsinstrument lassen sich aus dem Lärmaktionsplan für die einzelnen Bürger und Bürgerinnen zwar **keine verbindlichen Rechtsansprüche** ableiten, jedoch liefert der LAP wichtige Erkenntnisse für eine auf die Verbesserung der Lebensqualität ausgerichtete Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung und ist nach Inkrafttreten behördenverbindlich.

2 Rechtsgrundlage, Auftrag und zuständige Behörde

Mit dem BUNDESIMMISSIONSSCHUTZGESETZ, SECHSTER TEIL – Lärminderungsplanung (§§ 47a bis 47f BImSchG) wurden die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht umgesetzt. Einleitend wird festgelegt, für welche Lärmbereiche die bundesgesetzlichen Regelungen anzuwenden sind und für welche nicht:

„Dieser Teil des Gesetzes gilt für den 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. Das Gesetz gilt dagegen nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist“ [16].

Ergänzend sind die Vorschriften der 34. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung (Verordnung über die Lärmkartierung, 34. BImSchV) zu beachten.

Die gesetzlichen Vorschriften sehen einen gestuften Terminplan alle fünf Jahre für das Erstellen von Lärmkarten als Basis für den Lärmaktionsplan vor.

Die Aufstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen ist nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in sog. Ballungsräumen vorgeschrieben. Die Stadt Aachen gilt als Ballungsraum seit der ersten Stufe / Runde der Lärmkartierung und ist somit nach dem Gesetz selbst für die Lärmkartierung ihres Stadtgebietes verantwortlich. In der 3. und 4. Stufe / Runde der Lärmkartierung in Nordrhein-Westfalen wurden 26 Ballungsräume und mehr als 8.000 km Bundesautobahnen (A), Bundesstraßen (B) und Landesstraßen (L) kartiert. Die Lärmkartierung von Hauptverkehrsstraßen, die unter der Aufsicht des Landes für Bereiche außerhalb der Ballungsräume liegen, übernimmt in NRW die Landesregierung (konkret das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, kurz LANUV).

Abbildung 2.1: Übersicht zum Umfang der Lärmkartierung [5]

Runde	Alle 5 Jahre	Kartierungsumfang	Größe
1.	2007	Ballungsräume	über 250.000 Einwohner
		Hauptverkehrsstraßen	über 6 Mio. KfZ pro Jahr
		Haupteisenbahnstrecken	über 60.000 Züge pro Jahr
		Großflughäfen	über 50.000 Bewegungen pro Jahr
ab 2.	2012	Ballungsräume	über 100.000 Einwohner
		Hauptverkehrsstraßen	über 3 Mio. KfZ pro Jahr
		Haupteisenbahnstrecken	über 30.000 Züge pro Jahr
		Großflughäfen	über 50.000 Bewegungen pro Jahr

Für die Erhebung und Beurteilung des Schienenverkehrslärms sowie für die Erstellung von Lärmaktionsplänen für Schienenlärm ist grundsätzlich das Eisenbahn-Bundesamt zuständig [3].

Der Fluglärm wird in Lärmaktionsplänen ausschließlich bei örtlichen Großflughäfen mit über 50.000 Starts und Landungen pro Jahr erfasst. Für Nordrhein-Westfalen betrifft dies:

- Düsseldorf
- Köln/Bonn

In Ballungsräumen werden darüber hinaus weitere Flughäfen kartiert, wenn sie maßgeblich zur Lärmbelastung einer Stadt beitragen, wie zum Beispiel der Flughafen Dortmund. Für die Stadt Aachen ist das Thema Fluglärm gemäß EU-Richtlinie nicht planungsrelevant und wird weder kartiert, noch betrachtet. Für Beschwerden im Zusammenhang mit Fluglärm über Aachen ist die Bezirksregierung Köln als zuständige Behörde zu kontaktieren [9].

3 Grundlegende Lärm Aspekte im Ballungsraum „Stadt Aachen“

Die Stadt Aachen liegt im Dreiländereck Deutschland–Belgien–Niederlande. Mit rund 260.000 Einwohnern (Stand: 2022) ist Aachen die westlichste deutsche Großstadt. Die seit Jahren wachsenden Bevölkerungszahlen, insbesondere angetrieben durch die Entwicklung der Hochschulen, kennzeichnen Aachens dynamische Stadtentwicklung. Die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (RWTH Aachen), das Universitätsklinikum und die Stadt Aachen sind die größten Arbeitgeber. Daneben sind in Aachen mehrere bedeutende Industrie- und Gewerbeunternehmen angesiedelt (u. a. Süßwaren, Chemie- und Pharmaindustrie).

Aachen ist eine Pendlerstadt mit täglich weit über 100.000 Pendlern. Auch wenn Schiene und ÖPNV zuletzt stärker zulegen konnten, liegt der Schwerpunkt der Pendlermobilität nach wie vor in der Nutzung des Individualverkehrs. Die Hauptstrecke der Berufspendler läuft überwiegend über das nördliche bzw. östliche Autobahnnetz sowie die Bundesstraßen nach Norden und Süden.

Am Autobahnkreuz Aachen treffen sich zusätzlich die durch internationale Verkehre sehr stark frequentierten Bundesautobahnen (BAB) A4, A44 und die auf den Europaplatz mündende A 544 (zurzeit gesperrt; bis voraussichtlich Ende 2025). Durch das Stadtgebiet Aachen führen darüber hinaus die Bundesstraßen B1, B1a, B57, B258 und B264, die in hohem Maße lokale und regionale Verkehrsfunktionen erfüllen.

Die Stadt Aachen ist mit wichtigen Schienenverbindungen und Haltepunkten für den regionalen, nationalen und internationalen Verkehr ausgestattet. Die Bedeutung der Schiene wächst mit dem Ausbau des internationalen Hochgeschwindigkeitsnetzes (Eurostar, ICE-Verbindungen). Aachen verfügt über ein gut ausgebautes Nahverkehrs- und Fernreiseangebot. Gleichzeitig löst der Eisenbahnverkehr – und ganz besonders der in den zurückliegenden Jahren stark gewachsene Güterverkehr – für viele Bürger*innen eine beachtliche Lärmbelastung aus. Erkennbare Verbesserungen für die Anwohnenden von Bahnstrecken konnten in den zurückliegenden Jahren bereits durch die von der Bahn durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen¹ erzielt werden.

¹ Lärmsanierung ist ein gebräuchlicher Begriff für nachträgliche Schallschutzmaßnahmen zur Lärmbekämpfung bei tatsächlich festgestellten Lärmbelastungen.

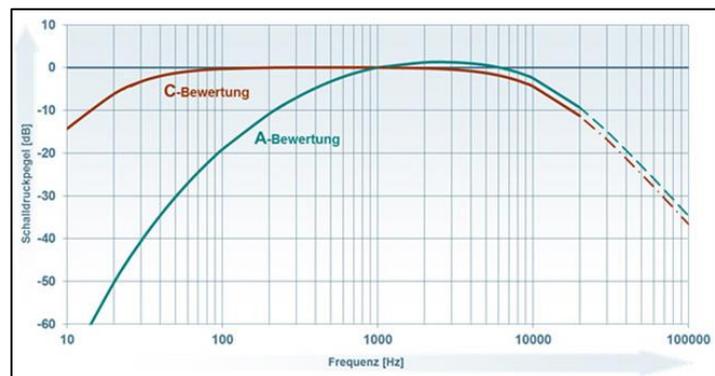
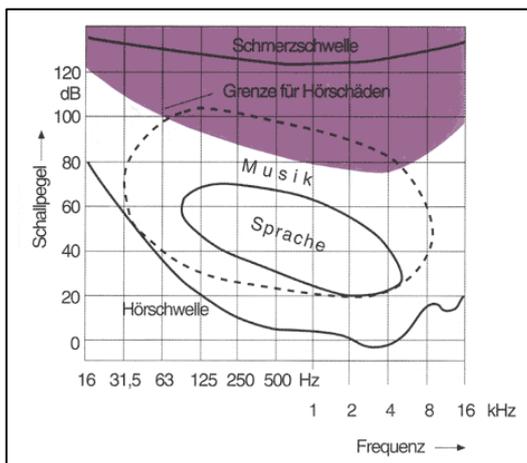
4 Die Auswirkung von Lärm auf den Menschen

In den nachfolgenden Abschnitten wird zunächst die Funktion des Hörens genauer erklärt und später mögliche gesundheitliche Auswirkungen von Lärm sowie darauf basierende Grenz-/Richtwerte und Empfehlungen thematisiert.

4.1 Das menschliche Gehör

Alle Geräusche, die an das Ohr gelangen, werden in der Physik als Schall bezeichnet. Schall ist im weitesten Sinne eine Vibration von Luftteilchen, welche eine akustische Welle auslöst. Die Schallwellen treffen auf das menschliche Ohr und werden von der Ohrmuschel über das Trommelfell an die Gehörknöchelkette bis zum Innenohr geleitet. Dort werden die akustischen Schallwellen in ein neurologisches Signal umgewandelt, an das Gehirn weitergeleitet und letztlich in Sprache, Musik oder Geräusche übersetzt. Das durchschnittliche menschliche Ohr nimmt einen Frequenzbereich von 20 Hz bis 20.000 Hz wahr. Neben der Frequenz spielt die „Lautstärke“ eine wichtige Rolle. Die Lautstärke des Signals ist abhängig von der Amplitude² der Schallwelle. Die maximale Ausprägung der Amplitude wird in der Physik als Schalldruck mit der Einheit Dezibel (dB) beschrieben. Das menschliche Ohr kann abhängig von der Frequenz Geräusche ab 0 dB wahrnehmen. Abbildung 4.1 zeigt die Hörschwelle eines Normalhörenden, ab der Geräusche wahrgenommen werden können. Für eine bessere Beurteilung von Geräuschen wird bei Schalldruckpegeln eine (rechnerische) Korrektur vorgenommen, die sogenannte A-Bewertung. Die A-Bewertung ist der menschlichen Hörschwelle angepasst (s. Abbildung 4.1), wodurch die Einordnung des Schalldrucks einfacher ist. Schalldrücke bei denen eine Korrektur vorgenommen wurde, tragen die Einheit dB(A).

Abbildung 4.1: Menschliche Hörschwelle [19] (links) und A-Bewertung (rechts)



Frequenz-Bewertungskurven A und C nach DIN/EN 61672-1 [20]

² Definition: Amplitude: Spitze des (Schall-)Wellenbergs

Die Wahrnehmung von Geräuschen als Lärm ist bei jedem Menschen unterschiedlich. Lärm wird subjektiv wahrgenommen, das heißt Lärmbeschwerden sind individuell, wobei die Lautstärke nicht immer von Bedeutung ist. Nachfolgend zwei Beispiele, die Lärm in seinen verschiedenen Facetten sehr gut beschreiben.

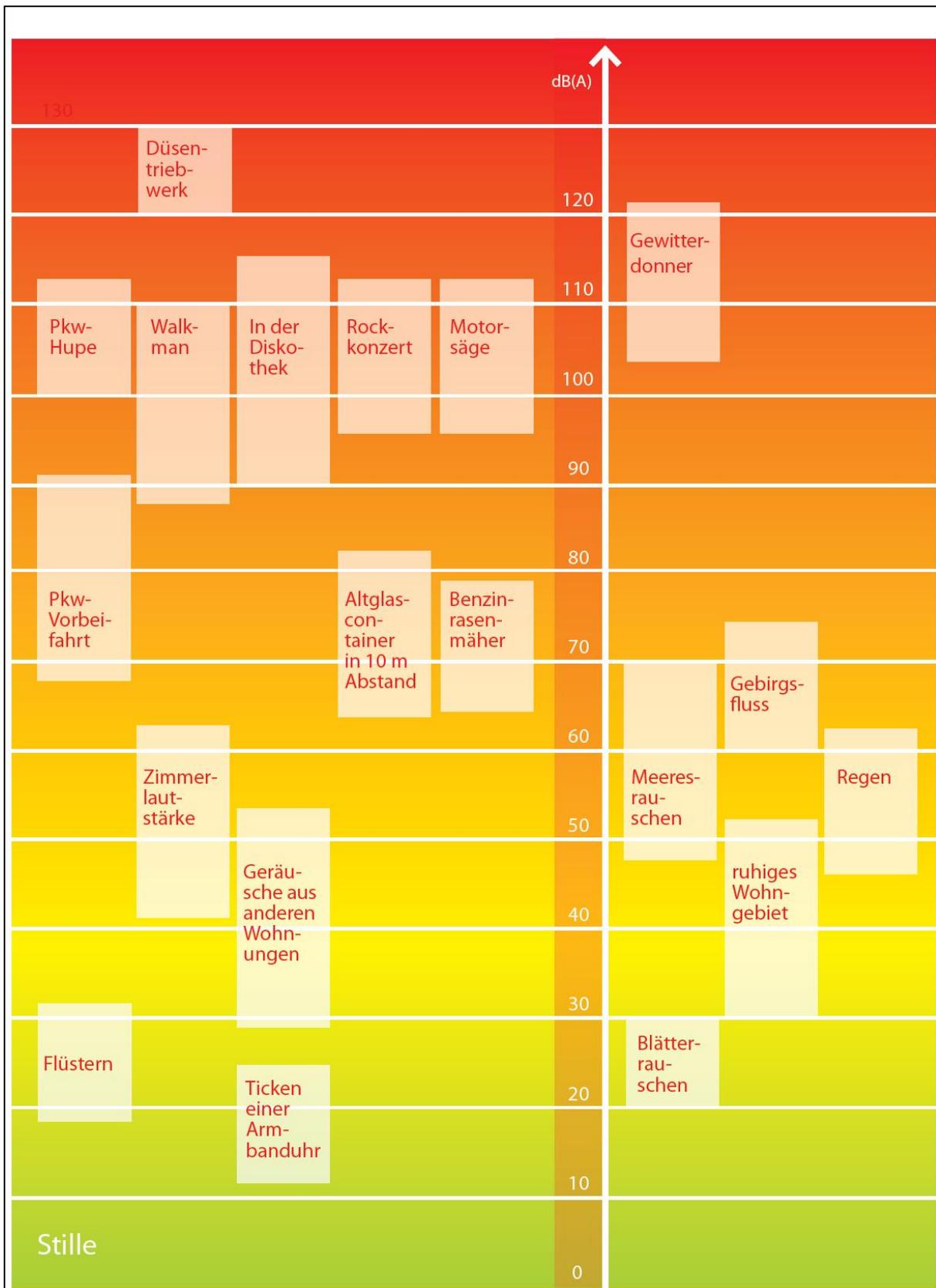
1. Lärm muss nicht unbedingt immer „laut“ sein und ist direkt abhängig von der Umgebung. Wenn man im Bett liegt und die Umgebung sehr ruhig ist, kann einem ein tropfender Wasserhahn den Schlaf rauben und das Geräusch wird als Lärm bzw. als störend wahrgenommen. Über Tag würde der tropfende Wasserhahn im alltäglichen Geräuschniveau untergehen, weil das Geräusch an sich sehr leise ist.
2. Was für einen selber Lärm ist, ist für manche Menschen kein Lärm. Ein Hard Rock-Konzert kann für den einen die beste Entspannung sein und für den anderen eine Lärmbelästigung.

Wie diese zwei Beispiele zeigen, spielen bei Beurteilung / Wahrnehmung von Lärm mehrere Faktoren eine Rolle.

Um ein weiteres Verständnis für Lautstärke und eine Einordnung von Geräuschen zu erhalten, ist nachfolgend Abbildung 4.2 eingefügt. Diese zeigt eine Übersicht von Geräuschquellen mit dem zugehörigen Schalldruckpegel oder Schalleistungspegel³ aus einer bestimmten Entfernung.

³ Definition: Schalleistungspegel beschreibt die gesamte Leistung des Schalles an der Quelle und ist unabhängig von der Entfernung. Im Gegensatz dazu nimmt der Schalldruck mit der Entfernung ab.

Abbildung 4.2: Lärmthermometer [13]



4.2 Grenz- und Richtwerte, Empfehlungen der WHO

Geräusche lassen sich mit Schallpegelmessern messtechnisch erfassen. Messungen sind jedoch zunächst immer nur eine Momentaufnahme und damit nur begrenzt aussagekräftig. In den meisten Rechtsvorschriften wird daher die Berechnung der Lärmbelastung vorgeschrieben! Das ist z. B. erforderlich, wenn flächen- oder linienhafte Geräuschbelastungen ermittelt und bewertet werden sollen. Dies gilt besonders für den Verkehrslärm, unter anderem für die Erfassung der Lärmbelastung im Umfeld von Bundesautobahnen. Auch sämtliche Lärmprognosen im Rahmen von Bau- und Planvorhaben basieren auf Modellrechnungen. So erfolgte die Berechnung der vorliegenden Lärmkartierung nach den von der EU einheitlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften (s. Kapitel 5, Seite 10).

Auf europäischer und nationaler Ebene gibt es unterschiedliche lärmrelevante Regulierungen. Meist wird dabei zwischen den verschiedenen Lärmarten (Freizeitlärm, Gewerbelärm, Verkehrslärm, Bahnlärm etc.) oder nach dem Schutzzweck (Schallschutz im Wohnungs- und Hochbau, Schallschutz an Verkehrswegen, TA Lärm für Gewerbelärm etc.) unterschieden. In den verschiedenen Vorschriften werden unterschiedliche Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung vorgegeben, so dass ein direkter Vergleich der Ergebnisse nicht möglich ist.

Weder die Umgebungsrichtlinie noch ihre Umsetzung im deutschen Recht legen Auslöse-, Richtwerte oder Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung fest [7]. Aus diesem Grund gibt es unterschiedliche Schwellenwerte, wobei das Ministerium für Umwelt und Naturschutz NRW einen Schwellenwert von $L_{DEN} = 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} = 60$ dB(A) empfiehlt, was den Werten des geltenden Erlass zur Lärmaktionsplanung entspricht [15].

In den Lärmkarten werden europaweit einheitliche Berechnungsmethoden und sog. Mittelungspegel verwendet. Maßgebend sind hier der L_{DEN} (Level DAY, EVENING, NIGHT = Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) als Kenngröße für die ganztägige Lärmbelastung und der L_{NIGHT} als sog. Nachtlärmindex.

L_{DEN} ist der über 24 Stunden und alle Tage des Jahres gemittelte Schalldruckpegel. Die erhöhte Störwirkung von Lärm in der vierstündigen Abendzeit (18 bis 22 Uhr) und der achtstündigen Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) wird bei der Berechnung durch gewichtete Faktoren – Zuschläge von 5 dB(A) für die Abendzeit bzw. 10 dB(A) für die Nachtzeit – Rechnung getragen. Der L_{DEN} stellt damit einen Indikator für die allgemeine Lärmbelastung dar.

L_{NIGHT} ist ein gemittelter Schalldruckpegel über alle achtstündigen Nachtzeiten (22 bis 6 Uhr) des Jahres. Die Nachtzeit wird in der Lärmkartierung separat betrachtet, da in diesem Zeitraum ein besonderes Ruhebedürfnis besteht. Mit Hilfe des Lärmindex L_{NIGHT} können Aussagen über Schlafstörungen gemacht werden.

Lärm kann nach heutigem Wissensstand abhängig von der Uhrzeit (Tag/Nacht) unterschiedliche gesundheitliche Reaktionen auslösen. Pegel, die innerhalb der Wohnung nachts unter 25 dB(A) und tagsüber unter 35 dB(A) liegen, bedeuten keine nennenswerten Beeinträchtigungen. Diese Innenraumbedingungen werden bei gekippten Fenstern erfahrungsgemäß noch erreicht, auch wenn die Außenpegel vor dem Fenster etwa 15 dB(A) höher liegen, also nachts unter 40 dB(A) und tagsüber unter 50 dB(A) liegen. Dagegen ist bei Pegeln über 55 dB(A) vor dem Haus mit beginnenden Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Mit Blick auf ein Gesundes Wohnen gibt es von der WHO⁴ Empfehlungen abhängig von der Geräuschquelle (Straßenlärm, Schienenlärm usw.). In der nachfolgenden Tabelle 4.1 sind diese Empfehlungen aufgeführt. Die empfohlenen WHO-Pegel können in Großstädten / Ballungsräumen, wie Aachen, nicht ohne erheblichen regulatorischen Aufwand (z. B. starke Einschränkung des Kfz-Verkehr) umgesetzt werden. **Gesetzlich verbindliche Grenzwerte, auf deren Einhaltung Betroffene einen Rechtsanspruch geltend machen könnten, gibt es nicht.**

⁴ Weltgesundheitsorganisation

Dennoch sollte eine Lärmbelastung nicht unterschätzt werden. Daher weicht die Stadt Aachen von der Empfehlung des geltenden Erlasses zur Lärmaktionsplanung ab und legt als Schwellenwerte Pegel von $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ und von $L_{NIGHT} = 55 \text{ dB(A)}$ fest. Lang- und mittelfristig sollte der Schwellenwert jedoch in Richtung der Empfehlung der WHO rücken.

Tabelle 4.1: Übersicht Empfehlung WHO [14]

Lärmart	Empfehlung WHO in dB(A)	
	L_{DEN}	L_{NIGHT}
Straßenverkehrslärm	53 dB(A)	45 dB(A)
Schienenverkehrslärm	54 dB(A)	44 dB(A)
Fluglärm	45 dB(A)	40 dB(A)

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie macht keine Vorgaben, ab welcher dB(A)-Belastung ein Lärmaktionsplan aufzustellen oder ein Handeln der Behörden erforderlich ist. Nach einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum Vertragsverletzungsverfahren gegen den Mitgliedstaat Portugal vom 31. März 2022 (Rechtssache C-687/20, Europäische Kommission / Portugal) müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den betreffenden Bereichen sind und ob es in den Bereichen Lärmbetroffene gibt. Ein Ermessensspielraum besteht nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden, nicht aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans. Eine Person zählt ab einem Wert von L_{DEN} ab 55 dB(A) oder einem Wert von L_{Night} ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB betragen [18].

Das Bundesimmissionsschutzgesetz nennt **ebenfalls keine** konkreten Werte. In NRW hat das Umweltministerium per Erlass vorgesehen, dass die Vorgaben des § 47d zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfüllt sind, „[...]**wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern und anderen schutzwürdigen Nutzungen tagsüber ein L_{DEN} von 70 dB(A) und nachts ein L_{NIGHT} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird**“ [15].

Spätestens ab diesem Zeitpunkt sind die zuständigen Behörden in NRW, die Gemeinden, aufgefordert, Lärmprobleme und Lärmauswirkungen in einem LAP sichtbar zu machen und Maßnahmen zur Verringerung der Gesamtlärmbelastung aufzuzeigen. Die Festlegung von Maßnahmen sowie die Entscheidung über deren Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf liegen im Ermessen der zuständigen Behörde. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. **Allerdings besteht kein Rechtsanspruch auf die Durchführung bestimmter Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung.**

5 Ergebnisse der Lärmkarten – Betroffenheit

Bei der Lärmkartierung handelt es sich um eine **gesetzliche Pflichtaufgabe** nach §§ 47a – 47f BImSchG [17]. Damit werden die Vorgaben der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in nationales Recht umgesetzt. Für alle EU-Mitgliedsstaaten sollen anhand einheitlicher Bewertungsmethoden vergleichbare Lärmkarten erstellt werden. Die Ergebnisse der Lärmkartierung werden an das Land Nordrhein-Westfalen übermittelt und an die EU-Kommission gemeldet. Die Sammlung und Veröffentlichung von Daten durch die EU-Mitgliedsstaaten und die Europäische Kommission sollen dazu dienen, das europäische Recht zur Lärminderung zu schärfen. Dies gilt vor allem für die gesetzlichen Anforderungen an Straßen- und Schienenfahrzeuge, für Flugzeuge sowie für Gewerbe.

Nach der aktuellen Richtlinie werden Lärmkarten gemäß DIN 45682 mit anderen Farben als in der Lärmkartierung 2018 dargestellt. Lärmkarten in der öffentlichen Darstellung des Landes NRW beinhalten die Lärmpegelbereiche erst ab 55 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht.

Die Lärmkartierung dient außerdem als Basis für die kommunale Lärmaktionsplanung. Lärmkarten werden ausschließlich durch Modellierung und Berechnung nach den Kartierungsvorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der 34. BImSchV erzeugt. Ein Rechtsanspruch betroffener Bürger (zum Beispiel auf Gewährung von Schallschutz) leitet sich aus der Lärmkartierung nicht ab.

5.1 Umfang der Aachener Lärmkartierung

Die Stadt Aachen setzt sich seit ca. 30 Jahren mit dem Thema "Lärminderung/Lärmbekämpfung" auseinander. Erste computergestützte Berechnungen zu lärmbelasteten Bereichen im Stadtgebiet und einzelnen Quartieren wurden in Aachen bereits 1998 durchgeführt. Seitdem werden diese Karten kontinuierlich weiterentwickelt. Mit einer Modellierungssoftware können Lärmkarten für das gesamte Stadtgebiet berechnet werden. Dazu werden für Straßen mit hoher Verkehrsbelastung die dafür notwendigen Verkehrsdaten (DTV, Verkehrsmodell) erfasst, zusammengestellt und aufbereitet. Nach EU-Richtlinie gelten Straßen mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugbewegungen pro Jahr (8200/Tag) als Hauptverkehrsstraßen und sind primär zu kartieren. Zusätzlich wurde eine Lärmkarte erstellt, die alle Straßen mit mehr als 1.000 Bewegungen pro Tag erfasst, um die Lärmbelastung in der Fläche und vor allem in Innenstadt genauer abbildet. Die Schallausbreitung wird auf Basis dieser Eingangsdaten und auf Grundlage von Informationen zu Bebauung und Gelände mit Hilfe des Modellierungs- und Berechnungstools IMMI (Wölfel AG Würzburg) berechnet. Neben dem Straßenverkehr können auch weitere Lärmquellen, wie Gewerbelärm, kartiert werden. Das Land NRW bestimmt, welche Betriebe im Stadtgebiet zur Kartierung vorgesehen sind (aktuell nur 1 Betrieb in Aachen). Andere **Verkehrsträger wie Bahn oder Luft-/Flugverkehr gehören nicht zum Kartierungsumfang der Stadt Aachen** und bleiben daher auch in der Maßnahmenplanung unberücksichtigt.

Die Kartierung des Bahnlärms erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt, aktuelle Lärmkarten werden auf der dortigen Homepage zur Verfügung gestellt [4].

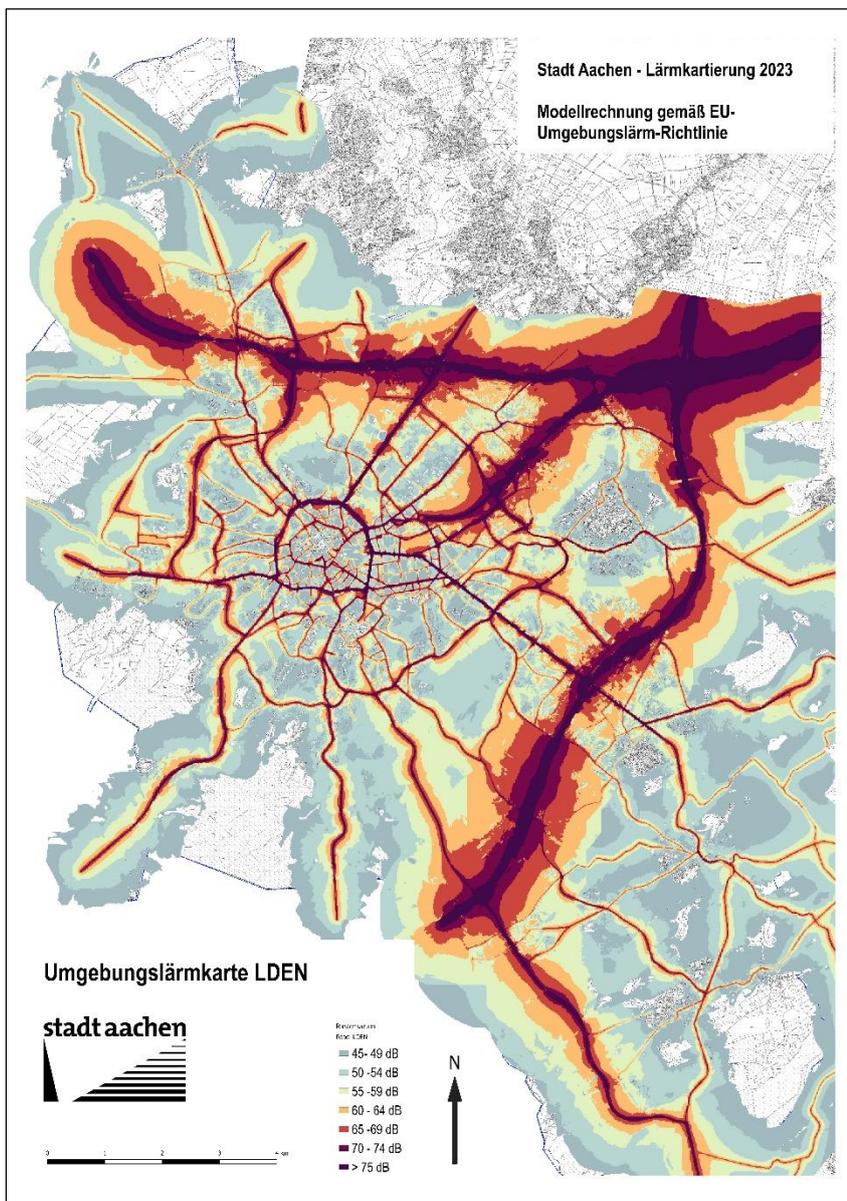
5.2 Lärmkarte für das Stadtgebiet Aachen bezogen auf Kfz-Verkehr

Die Lärmkarte (LDEN) für den Kfz-Verkehr (Abbildung 5.1) zeigt, dass große Bereiche des Stadtgebietes mit zahlreichen Wohngebieten durch den Straßenverkehrslärm ganztäglich belastet sind. Insbesondere die Bundesautobahnen (BAB), aber auch die stark befahrenen innerörtlichen Straßen sind eindeutig als Lärmbänder zu erkennen, die weite Bereiche der Stadt überdecken. Differenziert man die Karten für die Tages- und Nachtbelastung, so verringert sich die Belastungssituation für die Nachtstunden (LNIGHT) allerdings deutlich.

Im Stadtgebiet sind aber auch weniger oder gering lärmbelastete Gebiete zu erkennen (gelbe bis grüne Bereiche). Solche gering belasteten Wohngebiete finden sich abseits der Lärmbänder in nahezu allen Stadtteilen Aachens.

Zu den gering lärmbelasteten Gebieten gehören weite Bereiche des Aachener Stadtwaldes sowie einige Gebiete im Norden und Süden der Stadt, wo freie Landschaft mit geringer Wohnverdichtung oder Wald vorliegen.

Abbildung 5.1: Lärmkarte für das Stadtgebiet Aachen (LDEN, Straßenverkehr)⁵



⁵ Die Karte L_{NIGHT} mit der Darstellung für die Nachtstunden von 22.00 bis 6.00 Uhr befindet sich im Anhang (11.1 Lärmkarte L_{NIGHT}).

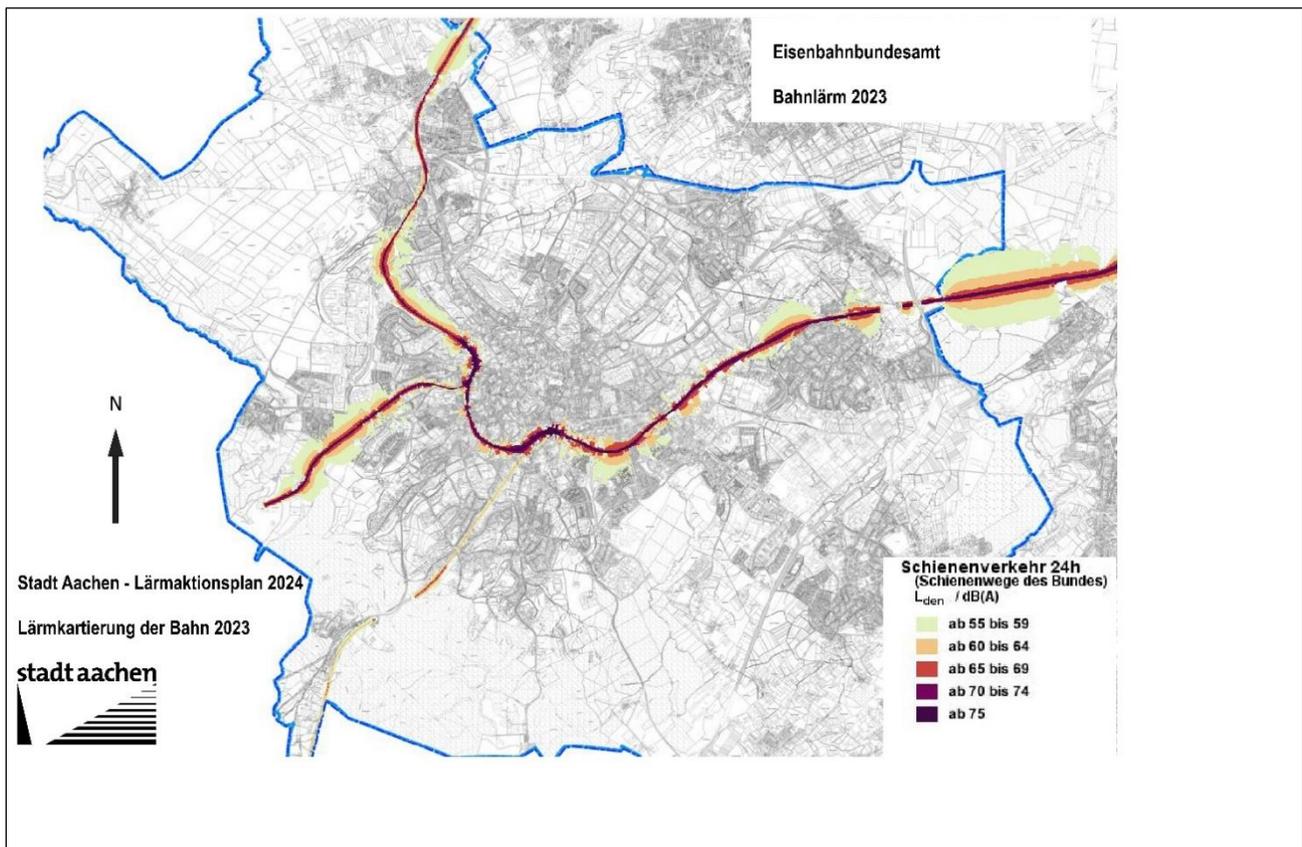
5.3 Lärmkartierung für Schienenverkehr (Eisenbahn-Bundesamt 2023)

Durch das Stadtgebiet Aachen verlaufen die internationalen sowie nationalen Bahnstrecken in Richtung Lüttich, Gemmenich, Mönchengladbach und Köln mit insgesamt ca. 23 Bahnkilometern. Der Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof (Hbf.) und dem Buschtunnel in Richtung Belgien ist dabei als einziger im Stadtgebiet nicht oder nur selten mit Güterverkehr belastet; hier ist das Lärmbelastungsniveau geringer.

Im Umfeld der Bahnstrecken kommt es sowohl im Kernstadtgebiet als auch in Teilbereichen des übrigen Stadtgebietes zu deutlichen Lärmbelastungen für die Anlieger. Dies gilt ungeachtet der durch die Deutsche Bahn (DB) in den letzten Jahren durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen (z. B. Errichtung von Lärmschutzwänden, u. a. Bleibergerstraße, Fensterzuschussprogramm für Anwohner in der Mauerstraße u.a.). Weitere Belastungen entstehen durch Rangierfahrten im direkten Umfeld des Hauptbahnhofes und dem hier angesiedelten Bahnbetriebswerk Aachen. Im Rahmen der Lärmsanierung wurden in besonders durch Bahnlärm betroffenen Gebieten bereits einige Lärmschutzwände durch die DB errichtet. In Streckenabschnitten mit Lärmschutzwänden sind deutliche Entlastungswirkungen zu verzeichnen; diese sind in der Lärmkarte erkennbar (Beispiel Laurensberg).

Weitere Investitionen der Bahn in den Lärmschutz an Strecken sind geplant, werden aber durch langwierige Verfahren der Begutachtung und Ausschreibung der Arbeiten verzögert. Gleichzeitig erwartet die DB für die Zukunft einen signifikanten Anstieg der Zugzahlen, insbesondere für Güterzüge in den Nachtstunden, was die Anforderungen an den Lärmschutz entlang der Trassen weiter erhöht. Darüber hinaus plant die DB, den Streckenabschnitt Rothe Erde Bhf. (Viadukt) um ein drittes Gleis zu erweitern und Kapazitätsengpässe auf der Strecke Aachen-West Bhf. und Herzogenrath Bhf. zu beseitigen.⁶ Weitere Planungen betreffen Streckenreaktivierung und zusätzliche Haltepunkte.

Abbildung 5.2: Auszug aus den Ergebnissen der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes [2]



⁶ Basis der Planungen und Konzepte ist der rechtskräftige ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW

5.4 Ergebnisse – Lärmbetroffenheit von Bürgern und Bürgerinnen

Auf der Grundlage der Lärmimmissionsberechnungen (Lärmkartierung) kann die Lärmbetroffenheit der Bürger und Bürgerinnen resultierend aus dem Straßenverkehr in weiten Bereichen der Stadt Aachen abgeleitet werden. Lärmbelastungen mit einem Dauerschallpegel von mehr als 55 dB(A) stellen bereits eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens dar. Nachts sind das Ruhebedürfnis und damit die Belästigung durch Lärm noch größer. Für die Lärmaktionsplanung wird daher empfohlen, Bereiche, in denen diese Werte überschritten werden, genauer zu betrachten.

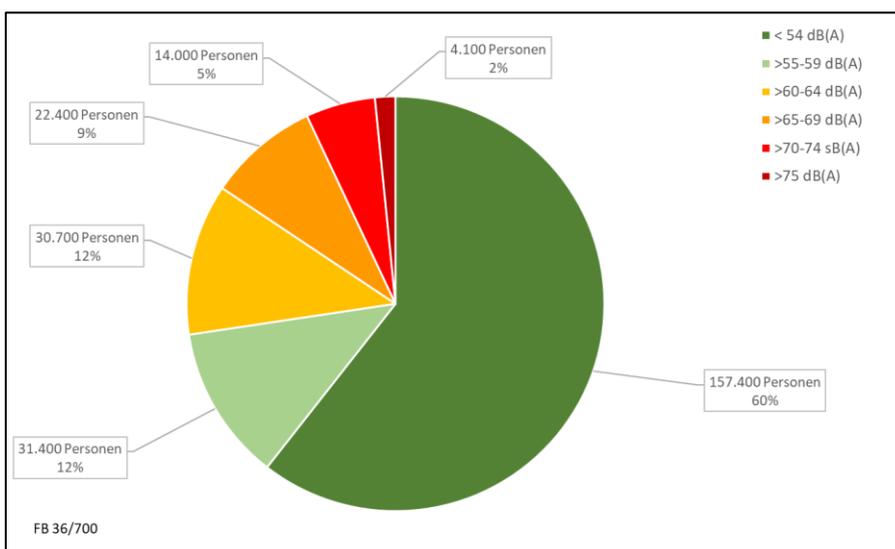
Laut Erlass des Umweltministeriums NRW liegen „**Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{NIGHT} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird**“ [15].

Höchste Belastungen sind erreicht, wenn die Lärmpegel Werte von 75 dB(A) am Tag (L_{DEN}) bzw. 65 dB(A) nachts (L_{NIGHT}) überschreiten. Im vorliegenden Lärmaktionsplan wird vom geltenden Erlass zur Lärmaktionsplanung abgewichen und als Schwellenwert ein Pegel von $L_{DEN} = 65$ dB(A) und von $L_{NIGHT} = 55$ dB(A) berücksichtigt (s. Kapitel 4.2, S. 8).

5.4.1 Dauerbelastung durch Straßenverkehrslärm (L_{DEN}) – 24-Stunden-Pegel

Die Stadt Aachen hat derzeit ca. 260.000 Einwohner*innen, davon sind laut der Kartierung 150.000 nicht vom Umgebungslärm betroffen, das sind ca. 60 % der Bevölkerung Aachens. Jedoch sind rund 40 % aller Einwohner*innen, über 102.600 Personen, ganztägig mittel bis stark durch Umgebungslärm aus dem Straßenverkehr belastet. Etwa 16 % der Aachener Einwohner*innen (ca. 40.500 Personen) sind dabei ganztägigen Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) ausgesetzt. Ab diesem Pegel sind Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht auszuschließen (s. Kapitel 4.2). Mit einem Umgebungslärmpegel von mehr als 70 dB(A) (das entspricht einer Benzinrasenmäherbeschallung s. Abbildung 4.2), sind knapp 7 % (18.100 Personen) betroffen. Davon sind 4.100 Einwohner*innen einem Umgebungslärmpegel von größer 75 dB(A) ausgesetzt. Die oben genannte Verteilung kann ebenfalls aus der untenstehenden Abbildung 5.3 entnommen werden.

Abbildung 5.3: Verteilung der durch Straßenverkehrslärm belasteten Bevölkerung Aachens (L_{DEN} , 2024)⁷

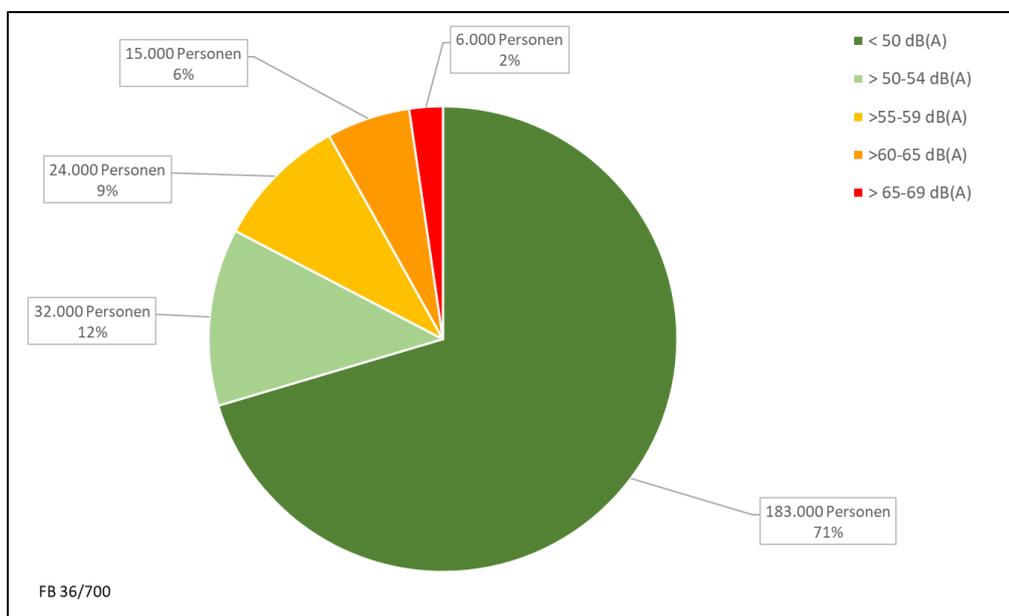


⁷ Zahlen sind gerundet.

5.4.2 Nächtliche Belastung durch Straßenverkehrslärm (L_{NIGHT})

Von nächtlich belastendem Straßenverkehrslärm sind in Aachen rund 77.000 Personen betroffen. Davon sind ca. 32.000 Personen während der Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr Lärmpegeln von 50 dB(A) bis 54 dB(A) ausgesetzt. Ab diesen Lärmpegeln können Auswirkungen auf das nächtliche Ruhe- und Erholungsbedürfnis entstehen und langfristig lärmspezifische Krankheitssymptome nicht ausgeschlossen werden. Rund 45.000 Einwohner*innen sind in der Nachtzeit Umgebungsärmpegeln von größer 55 dB(A) ausgesetzt, diese Belastung ist als hoch bis sehr hoch einzustufen. Rund 6.000 Einwohner*innen sind einem Umgebungsärmpegel von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt, der als gesundheitsgefährdend anzusehen ist. Dieser Pegel entspricht einer dauerhaften Benzinrasenmäherbeschallung (s. Abbildung 4.2). Die oben genannte Verteilung kann ebenfalls aus der untenstehenden Abbildung 5.4 entnommen werden.

Abbildung 5.4: Verteilung der durch nächtlichen Straßenverkehrslärm belasteten Bevölkerung Aachens (L_{NIGHT} , 2024)⁸



⁸ Zahlen sind gerundet.

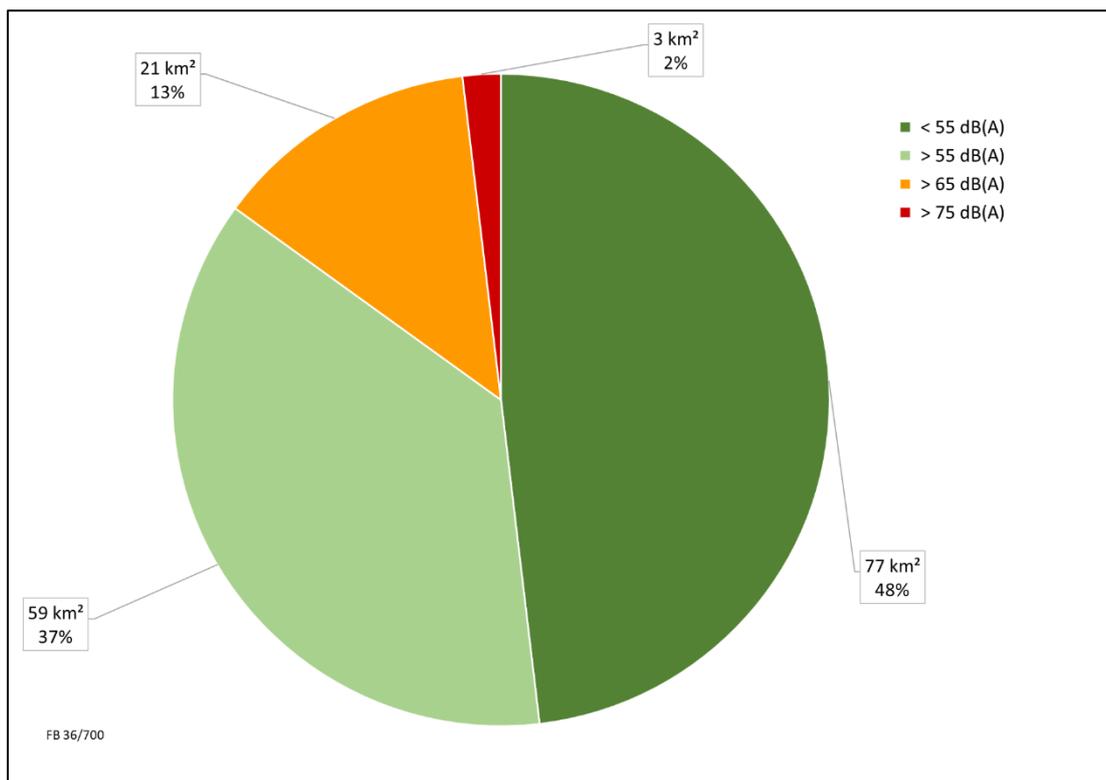
5.5 Lärmbelastung in der Fläche

Gebiete gelten erst ab einem Lärmpegel von 55 dB(A) als erheblich lärmbelastet. Knapp die Hälfte des 160 km² großen Aachener Stadtgebiets ist mit seinen verschiedenen urbanen Räumen, Waldgebieten und offenen Landschaften ganztäglich mit geringeren Lärmpegeln unterhalb von 55 dB(A) belastet.

Diese geringer belasteten Bereiche ($L_{DEN} < 55$ dB(A)) sind vor allem in der freien Landschaft sowie in den Aachener Waldgebieten, aber durchaus auch in einzelnen Wohn- oder Gewerbegebieten zu finden (diese Bereiche werden in Kapitel 6 unter „ruhige Gebiete“ genauer betrachtet). Dies ist eine erfreuliche Erkenntnis, zeigt sie doch, dass trotz insgesamt hohen Lärmbelastungen im städtischen Raum immer wieder Ruhe-Oasen zu finden sind. Dennoch darf nicht außer Acht gelassen werden, dass etwas mehr als die Hälfte des Stadtgebiets mit Lärmpegeln oberhalb von 55 dB(A) am Tage als erheblich belastet gilt, davon knapp ein Drittel sogar mit Werten über 65 dB(A).

Gebiete, in denen man zur Tagzeit keinen oder nur sehr geringen Umgebungslärm (Straßenverkehrslärm, Schienenlärm oder Gewerbelärm) wahrnehmen kann, halten sich somit mit belasteten Gebieten die Waage. In den Abend- und Nachtstunden, bei sinkendem Straßenverkehrsaufkommen, sind Gebiete mit kaum wahrnehmbarem Umgebungslärm großflächiger zu finden. Die oben genannte Verteilung kann ebenfalls aus der untenstehenden Abbildung 5.5 entnommen werden.

Abbildung 5.5: Lärmbelastete Flächen (km²) des Stadtgebietes Aachen (Straßenverkehrslärm, L_{DEN})



6 Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerkommunikation

Mit Blick auf die hohe Betroffenheit der Aachener Bürgerschaft sind gezielte Information, Bewusstseins-schaffung und eine offene Kommunikation mit den betroffenen Menschen unverzichtbare Voraussetzungen, um die Lärmsituation zu verbessern und dauerhaft eine gesundheitsgerechte Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt Aachen zu schaffen.

6.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit, Phase 1

Das Bundesimmissionsschutzgesetz sieht in § 47d Abs. 3 die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Lärmaktionsplanung vor. Dies umfasst nicht nur die Information und Anhörung der Bürgerinnen und Bürger, sondern auch die Beteiligung der politischen Gremien und der „Träger öffentlicher Belange“ (TÖB), den anerkannten Verwaltern bestimmter öffentlicher Sachbereiche (z. B. Straßenbaulastträger). Sie alle sollen sich in angemessener Weise in das Projekt einbringen können. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Das Gesetz räumt der Öffentlichkeit damit eine aktive Rolle an der Vorbereitung planerischer Prozesse ein.

Seit 2007 werden für das Aachener Stadtgebiet nach den geltenden EU-Vorgaben Lärmkarten erstellt sowie zielführende Lärmminde-rungsstrategien abgeleitet und im Internetauftritt der Stadt veröffentlicht. Die Mitwirkung der Öffentlichkeit wurde in Aachen zuletzt durch eine Fragebogenaktion (Frühjahr 2024) mit den Themenschwerpunkten Straßenverkehrslärm, Bahnlärm und Gewerbelärm ermöglicht.

6.1.1 Statistische Ergebnisse der Bürgerbefragung (Fragebogenaktion)

Die Befragung der Aachener Bevölkerung erfolgte mittels eines detaillierten Fragebogens, der vom 27.02.2024 bis zum 26.03.2024 online verfügbar war. Der Fragebogen (siehe Anhang) wurde so gestaltet, dass sich die Bürgerschaft sowohl direkt online als auch durch schriftliche Eingabe (ausdruckbare .pdf-Formularvorlage) an der Umfrage beteiligen konnte.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen ca. 450 statistisch verwertbare Eingaben (abzüglich doppelter Eingaben, Fragebogen-fragmente etc.) bei der Verwaltung ein. Die Eingaben verteilten sich auf alle PLZ-Bereiche und somit alle Stadtbezirke Aachens. Die stärkste Beteiligung kam aus dem Bezirk Laurensberg (PLZ 52072) mit insgesamt 132 Eingaben, dicht gefolgt vom Bezirk Brand (PLZ 52078) mit 115 Eingaben. Insgesamt erfolgten Eingaben aus ca. 160 verschiedenen Straßen und Plätzen der Stadt.

Die stark befahrenen Straßen im Stadtgebiet und die Bundesautobahnen (BAB) sowie der Bahnverkehr werden in allen PLZ-Bereichen als Hauptlärmquellen benannt. Im Innenstadtgebiet werden dabei besonders der Verkehrslärm und der Bahnlärm als belastend wahr-genommen. In Gebieten nahe der BAB dominiert erwartungsgemäß die Belastung durch die Autobahn deutlich vor anderen Lärmquel-len. Besonders viele Nennungen für Lärm durch die BAB liegen für die Gebiete Driescher Hof, Vetschau und Laurensberg vor. Lärmarten wie Gewerbelärm werden dagegen in den ansonsten eher ruhigeren Bereichen der Stadt, insbesondere in den nördlichen und südlichen Stadtbezirken, als Belästigung bzw. als störend empfunden; in den durch Verkehrslärm oder die Bahn stark belasteten Stadtbereichen gehen diese Lärmarten dagegen unter.

Tabelle 6.1: Übersicht der PLZ und Bezirke

PLZ	Bezirk
52062	Mitte (östl. Innenstadt)
52064	Mitte (westl. Innenstadt)
52066	Mitte (Burtscheid, Frankenberger Viertel, Beverau)
52068	Haaren (Rothe Erde, Bereich um BAB 544)
52070	Laurensberg, Haaren, (Soers, Bereich um B 57, Krefelder Straße)
52072	Richterich, Laurensberg (Roermonder Straße, Horbach, Vetschau, Bereich BAB A4 Richtung Niederlande)
52074	Laurensberg (Vaalser Quartier, Seffent, Orsbach)
52076	Kornelimünster, Walheim, Oberforstbach, Lichtenbusch, Schmithof
52078	Forst, Brand
52080	Verlautenheide, Haaren, Eilendorf

Abbildung 6.1: Anzahl der Eingaben nach PLZ und Bezirk

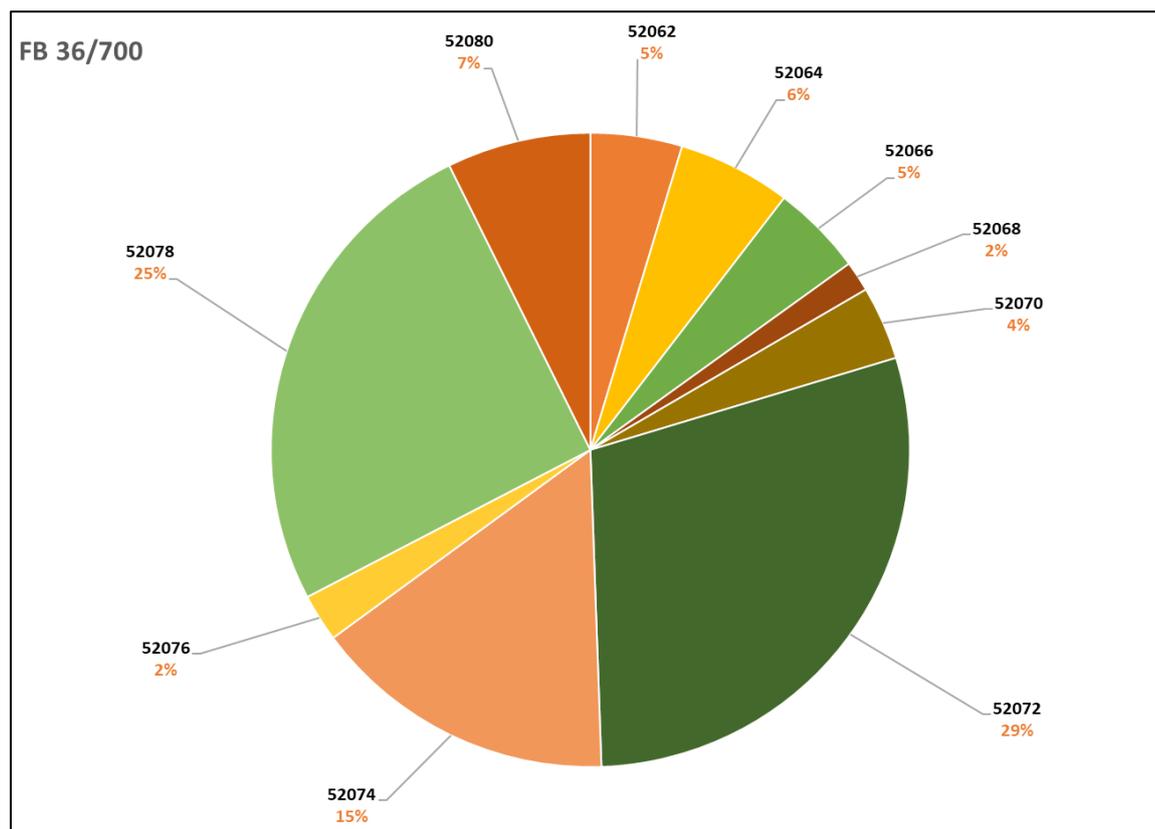
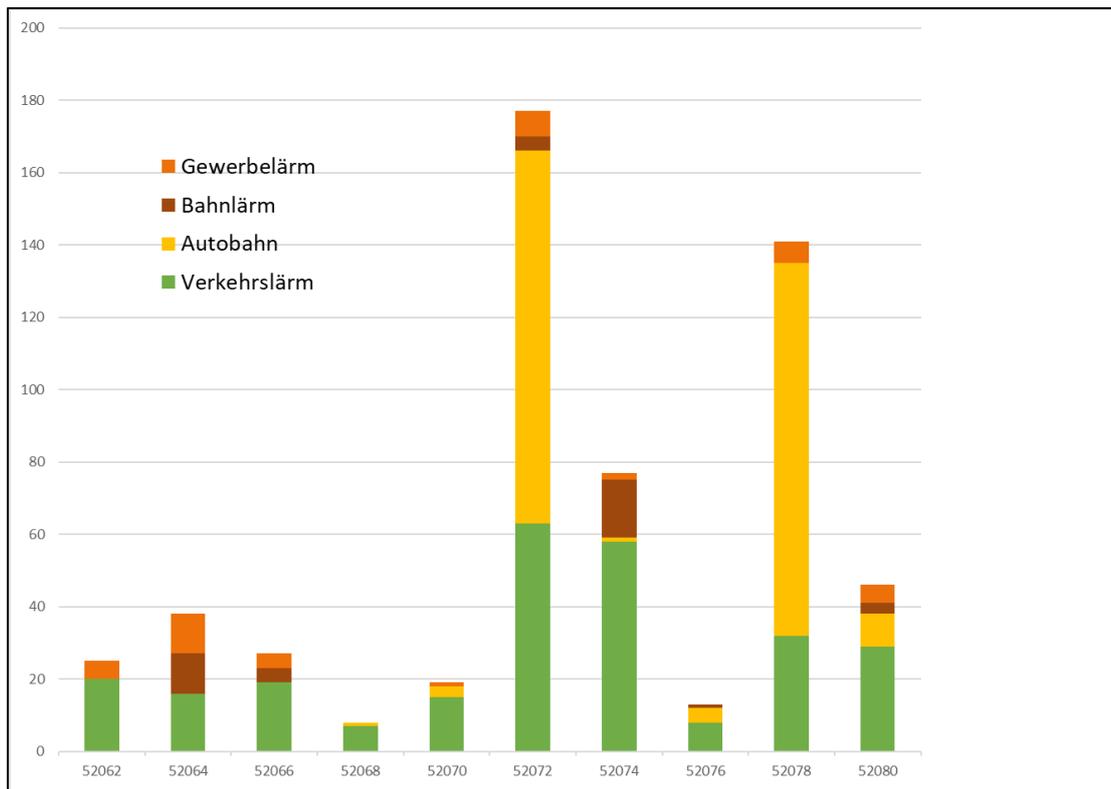


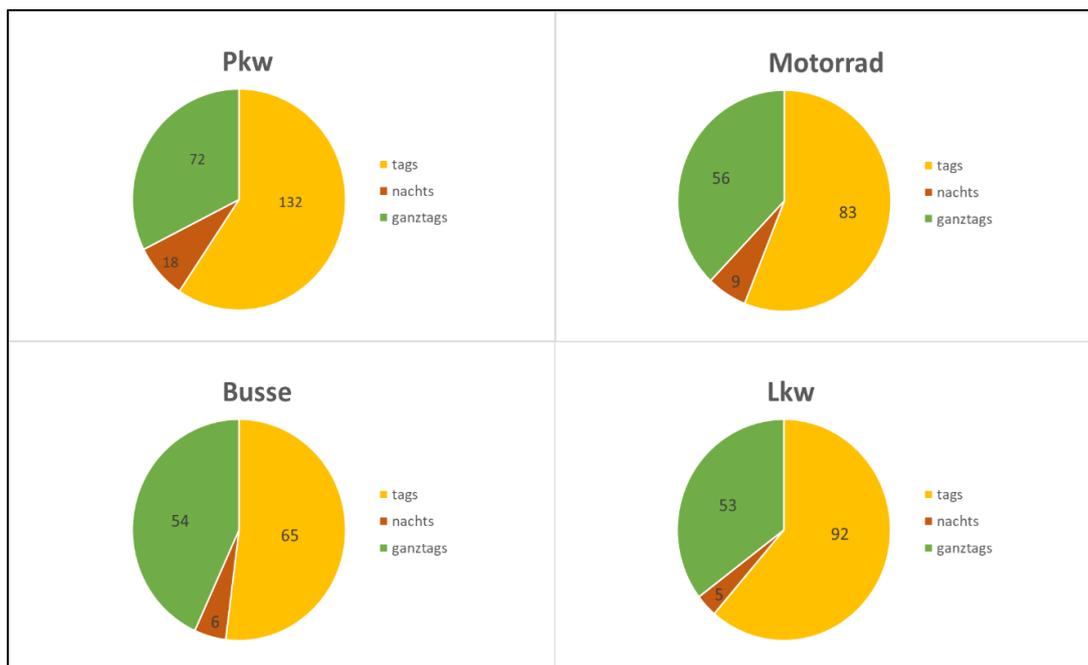
Abbildung 6.2: Eingaben zu Lärmarten nach PLZ und Bezirken



6.1.2 Bürgereingaben zu Straßenlärm

Straßenlärm wird von den Bürgern und Bürgerinnen zu allen Tageszeiten als Belastung wahrgenommen. Besonders häufig wird die Belastung durch Pkw und Lkw genannt, aber auch lautstarke und oftmals als besonders eindringlich empfundene Geräusche von Motorrädern stören die Menschen stark. Eine Differenzierung der Lärmbelastung nach verschiedenen Tageszeiten (nachts, nur tags oder ganztags) findet erstaunlicherweise nur in geringem Maße statt. Busse werden ebenfalls als störend wahrgenommen, insbesondere im Umfeld von Bushaltestellen und Ampeln (Standgeräusch, zischende Bremsen), da hier bei der Abfahrt der Busse durch Motorgeräusche (Beschleunigung) hohe Lärmpegel entstehen.

Abbildung 6.3: Eingaben zu Straßenverkehrslärm nach Fahrzeugart und Tageszeit

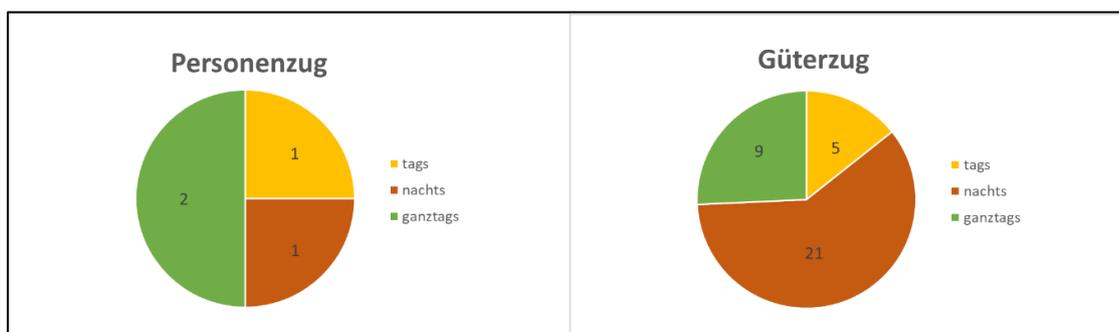


6.1.3 Eingaben zu Schienenlärm

Das Stadtgebiet wird in einigen Bereichen von hohen Belastungen durch Bahnlärm geprägt; verantwortlich hierfür sind vier Bahnstrecken. Verschiedene Streckenabschnitte belasten insbesondere die Kernstadt im Bereich des Hauptbahnhofs, sowie in den Abschnitten zwischen Hbf. und Bahnhof West und im Bereich des Viadukts im Ortsteil Burtscheid. Hier ist die Betroffenheit aufgrund der hohen Siedlungsdichte stark ausgeprägt.

Zahlreiche Eingaben liegen für den Stadtbezirk Laurensberg für die Bahnstrecke Aachen – Mönchengladbach sowie im Bereich des Südviertels für die Strecke Aachen – Gemmenich (Güterzugverkehr) vor. Vorwiegend werden Güterzüge (s. Abbildung 6.4) als störend empfunden; Personenzüge werden dagegen selten genannt. Gegensätzlich zu den Ergebnissen beim Straßenlärm differenziert die Bürgerschaft stark zwischen Tag und Nacht, der Bahnlärm wird überwiegend nachts (Güterzüge) als störend empfunden.

Abbildung 6.4: Eingaben zu Schienenlärm nach Fahrzeugart und Tageszeit



Sämtliche Informationen werden seitens der Fachverwaltung an die zuständigen Stellen der Deutsche Bundesbahn bzw. des Eisenbahnbundesamtes weitergegeben.

6.1.4 Ergebnisse der Lärmkartierung und der Bürgerbeteiligung im Vergleich

Die Lärmkartierung kann durch Modellierung ein objektives Bild der Umgebungslärmbelastung der Stadt erzeugen. Damit ist eine wichtige planerische Grundlage geschaffen.

Die Schienenlärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes sowie die Kartierung relevanter Gewerbebetriebe ermöglichen ein erweitertes Bild der Lärmbelastung.

Die Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen zeigt, dagegen ein subjektives Bild der empfundenen Lärmbelastung einer Stadt. Von einigen Bürgerinnen und Bürgern werden die aus der Modellierung als relevant erachteten Belastungen als weniger störend empfunden und Belastungen, die im Modell als relativ gering einzustufen sind, werden als Belastung empfunden. Ungeachtet dessen korrelieren die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung mit den aus dem Modell resultierenden Belastungsschwerpunkten. Besondere Lärmschwerpunkte der Bürgerbeteiligung sind bestimmte Autobahnabschnitte wie der Driescher Hof (A44), Haaren (A544) und Laurensberg, Richterich und Vetschau (A4), die noch nicht vollständig mit Lärmschutzmaßnahmen versehen sind. Die aktuell vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen werden hier von den Anwohnern als nicht ausreichend betrachtet. Ein ähnliches Bild ergibt sich für die Ortsdurchfahrten von Haaren, Eilendorf oder Brand.

Beschwerden über Schienenlärm verteilen sich hier auf die bahnnahen Gebiete, aber auch auf Gebiete mit größerer Entfernung zu den Bahntrassen, z. B. wo die Lagebeziehung zwischen Lärmquelle und Immissionsort eine Lärmausbreitung begünstigt. Der Lärm von Güterzügen wird insbesondere in der Nacht, wenn Straßenverkehr und gewerbliche Aktivitäten ruhen, als besonders störend empfunden.

6.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit, Phase 2

Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Lärmaktionsplan den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Aachen durch die Bekanntmachung des Entwurfs auf der städtischen Internetseite vorgestellt. Im Zeitraum vom 13. Mai 2024 bis zum 3. Juni 2024 wurde die Bevölkerung aufgefordert, Anmerkungen zu dem LAP-Entwurf dem Fachbereich Klima und Umwelt (FB 36/700) mitzuteilen. Im Gegensatz zu der ersten Beteiligungsphase wurde diesmal der Bürgerschaft die Möglichkeit gegeben, einen freien Text zu verfassen, der in erster Linie online über ein Eingabeportal (max. 2000 Zeichen) abgegeben werden konnte. Über die städtische Homepage, die Sozialen Netzwerke und die Zeitung wurde über die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. In der Mitte des o.g. Zeitraumes erfolgte zudem ein Interview, welches in der Tageszeitung (Aachener Zeitung) veröffentlicht wurde. Durch die Veröffentlichung des Interviews kam es zu einer signifikanten Erhöhung der Eingaben aus der Aachener Bevölkerung. Insgesamt sind 150 Beteiligungen eingegangen (überwiegend online, wenige E-Mails bzw. Briefe). Positiv anzumerken ist, dass zahlreiche Bürger und Bürgerinnen sowohl an der ersten als auch an der zweiten Beteiligungsphase teilgenommen haben.

Nach der Beteiligung wurden die Eingaben gesichtet, ausgewertet und abgewogen. Neben konstruktiven Rückmeldungen zu den Maßnahmen, die im Rahmen des LAP weiterverfolgt werden, gab es viele weitere Hinweise, die den LAP nicht unmittelbar betreffen, wie z. B. Fluglärm, Bahnlärm, Nachbarschaftslärm etc. (sog. Sonstiger Lärm). Diese Eingaben werden an die zuständigen Bereiche weitergegeben.

In den nachfolgenden Diagrammen sind die eingegangenen Anmerkungen statistisch ausgewertet. Dabei wurde zum einen nach der Verteilung an Hand der Postleitzahl und zum anderen nach den verschiedenen Lärmarten differenziert.

Abbildung 6.5: Eingaben zu Lärmarten nach PLZ und Bezirken

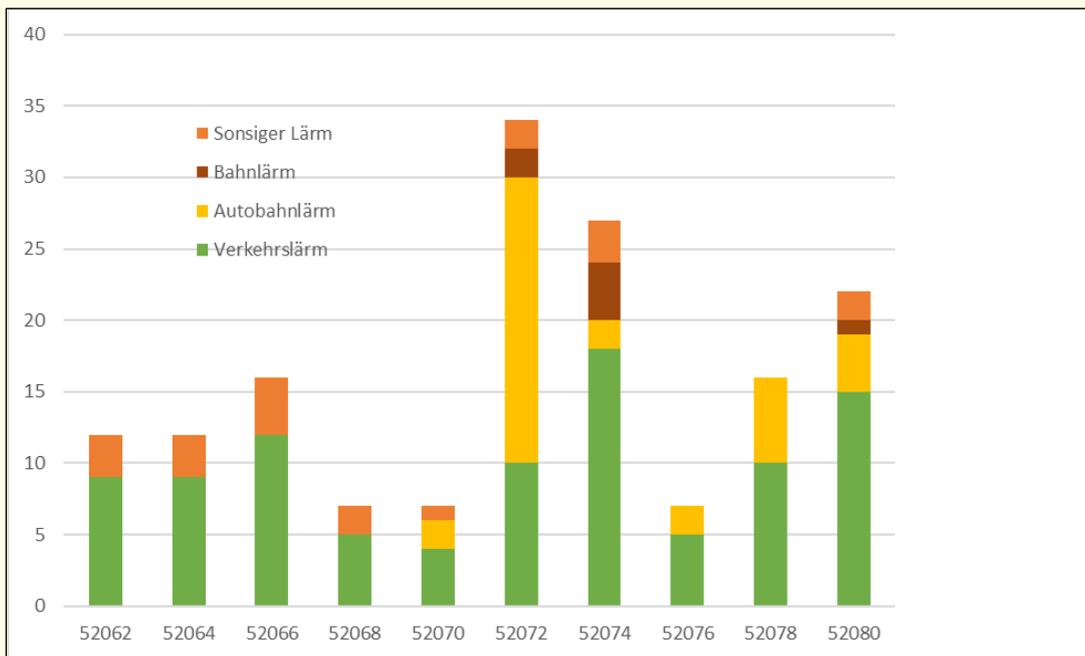
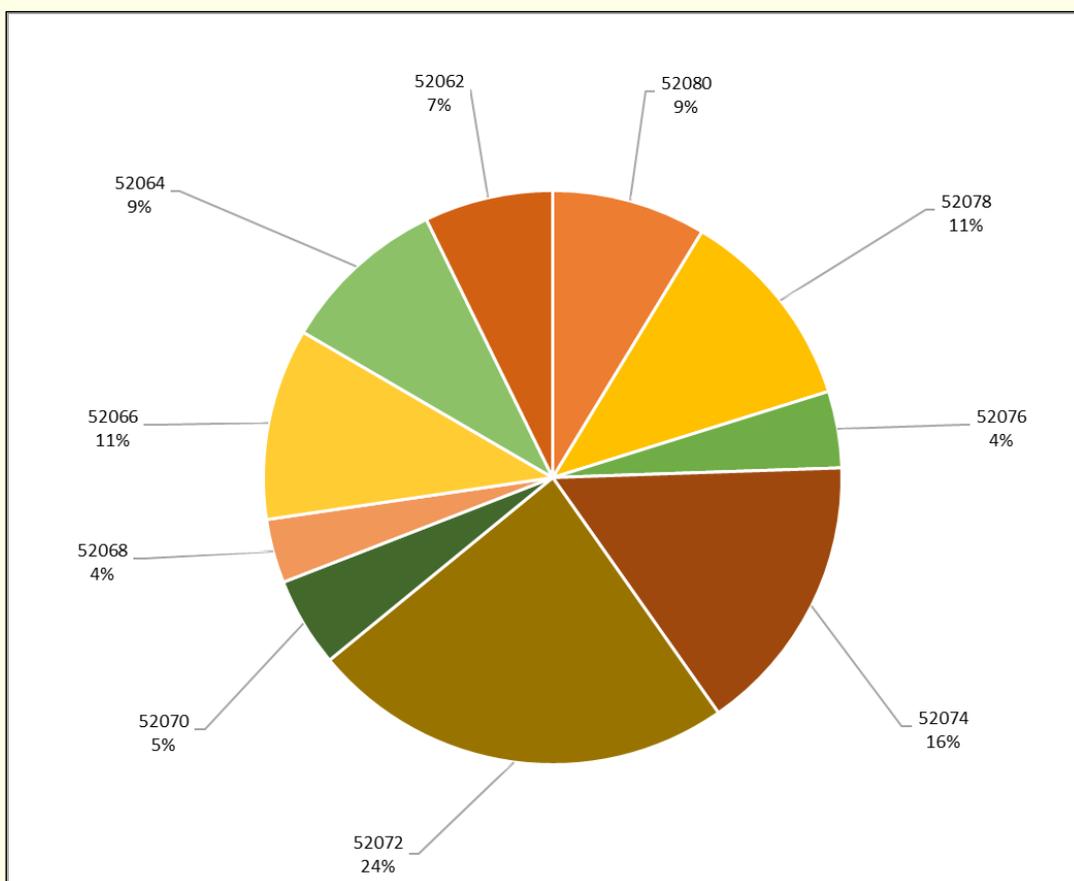


Abbildung 6.6: Anzahl der Eingaben nach PLZ und Bezirk



6.3 Fazit der ersten und zweiten Bürgerbeteiligung

Die Eingaben aus der Bürgerschaft bestätigen einige in der Lärmkartierung ermittelten Belastungsschwerpunkte und zeigen, dass Maßnahmen zum Schutz vor Lärm erforderlich sind. Insgesamt ergaben sich durch die zweite Beteiligung jedoch keine wesentlichen neuen Erkenntnisse, die das Ergebnis oder die im Kapitel 10 aufgeführten Maßnahmenblätter im LAP maßgeblich verändern.

Werden beide Bürgerbeteiligungen miteinander verglichen, so wird deutlich, dass die Lärmschwerpunkte ähnlich sind. Die höchsten Beteiligungen sind jeweils aus den Bezirken mit den PLZ 52078, 52074 und 52072 eingegangen, hier ist zudem überdurchschnittlich oft der Autobahnlärm als Hauptschwerpunkt genannt.

Eine weitere Auffälligkeit ist, dass aus manchen Lärm-Hot-Spots der Lärmkartierung keine oder nur eine sehr geringe Anzahl von Anmerkungen/Beteiligungen zurückgemeldet wurden. Den genauen Grund der geringen Beteiligung z. B. aus den Bereichen Adalbertsteinweg bzw. Trierer Straße kann nicht eindeutig genannt werden. Jedoch sollte für den zukünftigen LAP, 5. Stufe ggf. die Möglichkeit geschaffen werden, die Fragebögen (Multiple-Choice) in verschiedenen Sprachen zu veröffentlichen, so dass eine Sprachbarriere nicht der Grund einer Nicht-Teilnahme ist.

Der Altersdurchschnitt aller Beteiligungen lag sowohl in der Ersten als auch bei der Zweiten bei > 55 Jahren. Dagegen war die Altersgruppe 18 – 25 Jahre in beiden Phasen gering vertreten.

6.4 Beteiligung Träger Öffentlicher Belange – Verfahren und Ergebnisse

Für die Erstellung eines LAP ist es erforderlich, dass alle Beteiligten und Handlungsträger eng kooperieren. Deswegen wurden parallel zur zweiten Bürgerbeteiligung und der Veröffentlichung des LAP auf der städtischen Homepage, die Träger Öffentlicher Belange (TÖB) aufgefordert, sich zu beteiligen. Den TÖB wurde der Entwurf des LAP am 10. Mai 2024 per E-Mail zugesendet, mit der Bitte um Durchsicht und Kommentierung (insbes. für den jeweiligen Aufgabenbereich) sowie der Bitte, die Umsetzung der im LAP benannten Maßnahmen aktiv mitvoranzutreiben und zu unterstützen. Für die Rückmeldung der TÖB wurde eine Frist von vier Wochen angesetzt.

In der nachfolgenden Auflistung sind alle TÖB aufgeführt, die beteiligt wurden.

extern (alphabetische Reihenfolge):

- ADAC (Allgemeiner Deutscher Autoclub)
- ADFC Aachen (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub)
- Autobahn GmbH
- ASEAG (Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG)
- AVV (Aachener Verkehrsverbund GmbH)
- Eisenbahn-Bundesamt
- Industrie- und Handelskammer Aachen (IHK), Bereich Verkehr + Mobilitätsmanagement
- Polizei Aachen, Bereich Verkehr
- STAWAG (Stadtwerke Aachen AG)
- Straßen.NRW, Regionalniederlassung Vile-Eifel

Stadtintern (Sortierung nach Fachbereichsziffern):

- Aachener Stadtbetrieb, Abt. E 18/TD.500 Straßenunterhaltung und Brückenbau
- Fachbereich Sicherheit und Ordnung (FB 32, Themenbereich Verkehr)
- Fachbereich Klima und Umwelt, insbesondere mit den Abteilungen (FB 36)
 - Anlagenbezogener Gewässer- und Immissionsschutz (FB 36/320)
 - Gemeindeforstamt (FB 36/600 Themenbereich Ruhige Gebiete)
- Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung, insbesondere mit den Abteilungen (FB 61)
 - Stadtentwicklung (FB 61/300)
 - Stadtplanung (FB 61/400)
 - Stadterneuerung und Stadtgestaltung (FB 61/500)
- Fachbereich Mobilität und Verkehr, insbesondere mit den Abteilungen (FB 68)
 - Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (FB 68/200)
 - Konzeptionelle Planung und Mobilität (FB 68/300)
 - Straßenverkehr und Sondernutzung (FB 68/400)
 - Tiefbau (Straßenplanung und -bau) (FB 68/500)

Von den 10 extern angeschriebenen Stellen erfolgten lediglich 5 Rückmeldungen. Die Rückmeldungen waren durchweg positiv gegenüber dem LAP und der Unterstützung durch die jeweiligen Stellen. In den Rückmeldungen wurde das Thema Geschwindigkeitsreduzierung als schwierig angesehen, da die meisten betroffenen Straßen nicht in der Baulast der Stadt Aachen liegen. Es wurde auf die verkehrsrechtlichen Regelungen verwiesen, wonach Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden dürfen. Nach diesen Richtlinien sind Straßen mit der Aufgabe den überörtlichen Verkehr zu bündeln und den Kfz-Verkehr schnell und zügig aus dem Stadtgebiet zu führen (wie z.B. der Außenring) für Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht geeignet, da dies in der Regel der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegensteht. In solchen Bereichen würden Geschwindigkeitsreduzierungen allein zum Lärmschutz wenig Akzeptanz erfahren.

Die stadintern beteiligten Fachbereiche ergänzten insbesondere den aktuellen Sachstand der Maßnahmenblätter und die jeweils anstehenden Projekte. Die Unterstützung und Mitwirkung bei der Umsetzung der Maßnahmen wurde bestätigt.

7 Ruhige Gebiete – Kriterien und Kartendarstellung

Selbst in ballungsstarken Kommunen, die stark lärmbelastet sind, gibt es Bereiche, die als „Ruhige Gebiete“ gelten und von den Bürgern und Bürgerinnen als Erholungsort genutzt werden. Nach § 47d Abs. 2 BImSchG ist ein weiteres Ziel der Lärmaktionspläne, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“. Dieser Schutz obliegt den zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Planung. Nach Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie sind „Ruhige Gebiete“ in einem Ballungsraum von der zuständigen Behörde festgelegte Gebiete, in denen ein geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen (beispielsweise der L_{DEN} -Index) einen von dem Mitgliedstaat der EU festgelegten Wert unterschreitet. Klare gesetzliche Vorgaben für die höchstzulässige Lärmbelastung ruhiger Gebiete gibt es nicht; es liegen lediglich Empfehlungen der EU, des Bundes und der Bundesländer vor. Das Land NRW überlässt die Festlegung der ruhigen Gebiete den Kommunen. Es weist darauf hin, dass als ruhige Gebiete sowohl bebaute Gebiete, z. B. Wohngebiete, als auch unbebaute Gebiete in Betracht kommen. Es wird differenziert zwischen:⁹

1. Ruhiger Landschaftsraum:

- Mindestgröße 3 ha, $L_{DEN} \leq 50$ dB(A)
- Gebiet ist zu schützen, mit dem Ziel keiner weiteren Lärmzunahme.

2. Ruhiger Stadtraum:

- Mindestgröße 3 ha, $L_{DEN} \leq 55$ dB(A), $L_{DEN} \leq 50$ dB(A) wird langfristig angestrebt.

3. Stadtoasen:

- Fläche < 3 ha oder $L_{DEN} > 55$ dB(A) aber im Kernbereich der Fläche 6 dB(A) leiser als am Rand; das Gebiet ist zu schützen mit dem Ziel, möglicher Verbesserungen und Schutz vor weiterer Lärmzunahme.

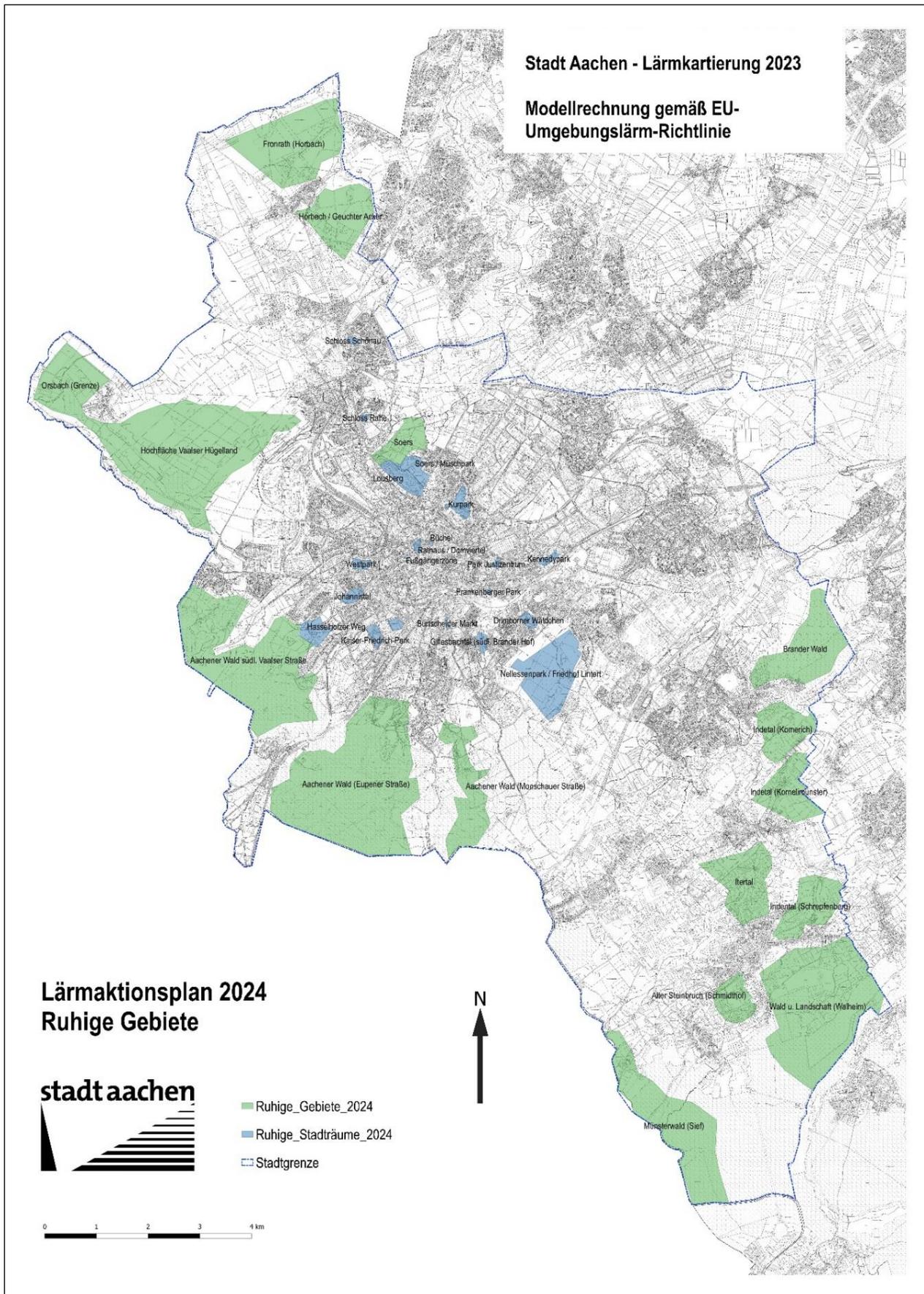
Die aus den o.g. Kriterien abgeleiteten größeren „Ruhigen Gebiete“ sind:

- Stadtwald (3 Bereiche mit ca. 1.500 ha)
- Brander Wald (260 ha)
- Münsterwald und Sief (ca. 340 ha)
- Vaalser Hügelland, z. B. Schneeberg (ca. 560 ha)

Diese Ruhigen Gebiete sind in den Lärmkarten durch die Farben Gelb (< 55dB(A)) und Grün (< 45dB(A)) zu erkennen. Die in der nachfolgenden Karte (Abbildung 7.1) herausgehobenen gering bis kaum lärmbelastete Gebiete der Stadt gilt es grundsätzlich möglichst zu erhalten. Zu diesem Zweck wurden diese Flächen jüngst in den FNP und Landschaftsplan der Stadt Aachen mit aufgenommen. Die Schaffung weiterer ruhiger Gebiete sowie die Vergrößerung der bestehenden Gebiete sind dagegen als Zukunftsaufgabe der Stadt Aachen zu betrachten. Die Identifizierung der ruhigen Gebiete erfolgte in erster Linie mit Blick auf die Belastung durch den Verkehrslärm. Privilegierte Vorhaben mit einer besonderen gesellschaftlichen Relevanz werden durch die Ausweisung von ruhigen Gebieten nicht in ihrer Umsetzung eingeschränkt.

⁹ Auf der Grundlage des Abschlussberichtes „Ruhige Gebiete zur Lärmaktionsplanung in München – Erstellen von Kriterien für die Bestimmung und Vorschläge zur Gebietsauswahl von ruhigen Gebieten“ der LK Argus GmbH (2012).

Abbildung 7.1: Ruhige Landschaftsräume, ruhige Stadträume und Stadtoasen



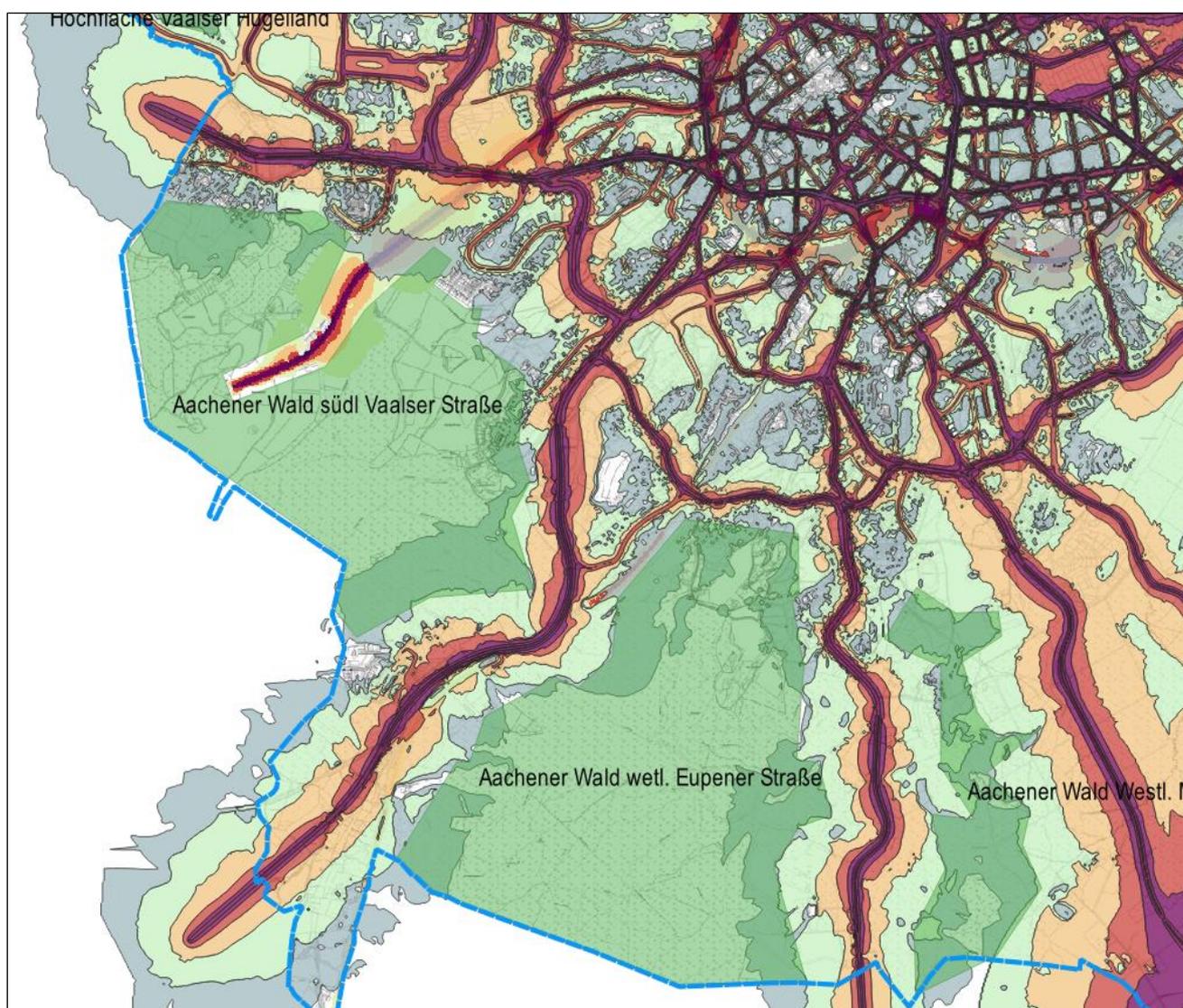
7.1 Ruhiger Landschaftsraum „Stadtwald“

Der Aachener Wald im Süden und Südwesten hat eine Fläche von ca. 1.350 ha und stellt damit den größten zusammenhängenden Naherholungsbereich Aachens dar. Dank seiner Nähe zur Stadt, die er südlich wie einen „Kragen“ umschließt, erfüllt der Stadtwald in besonderer Weise die Kriterien für einen Ruhigen Landschaftsraum, der den gemittelten Tages-, Abend- und Nachtschallpegel L_{DEN} von 50 dB(A) z. T. deutlich unterschreitet.

Somit eignet sich der Stadtwald hervorragend für die stadtnahe Erholung und wird von der Bürgerschaft gerne genutzt.

Weitere ruhige Räume befinden sich im Nordwesten mit dem Schneeberg und der freien Landschaft zwischen Seffent und Orsbach sowie um Horbach im Aachener Norden nahe der Niederländischen Grenze.

Abbildung 7.2: Stadtwald mit ruhigen Bereichen



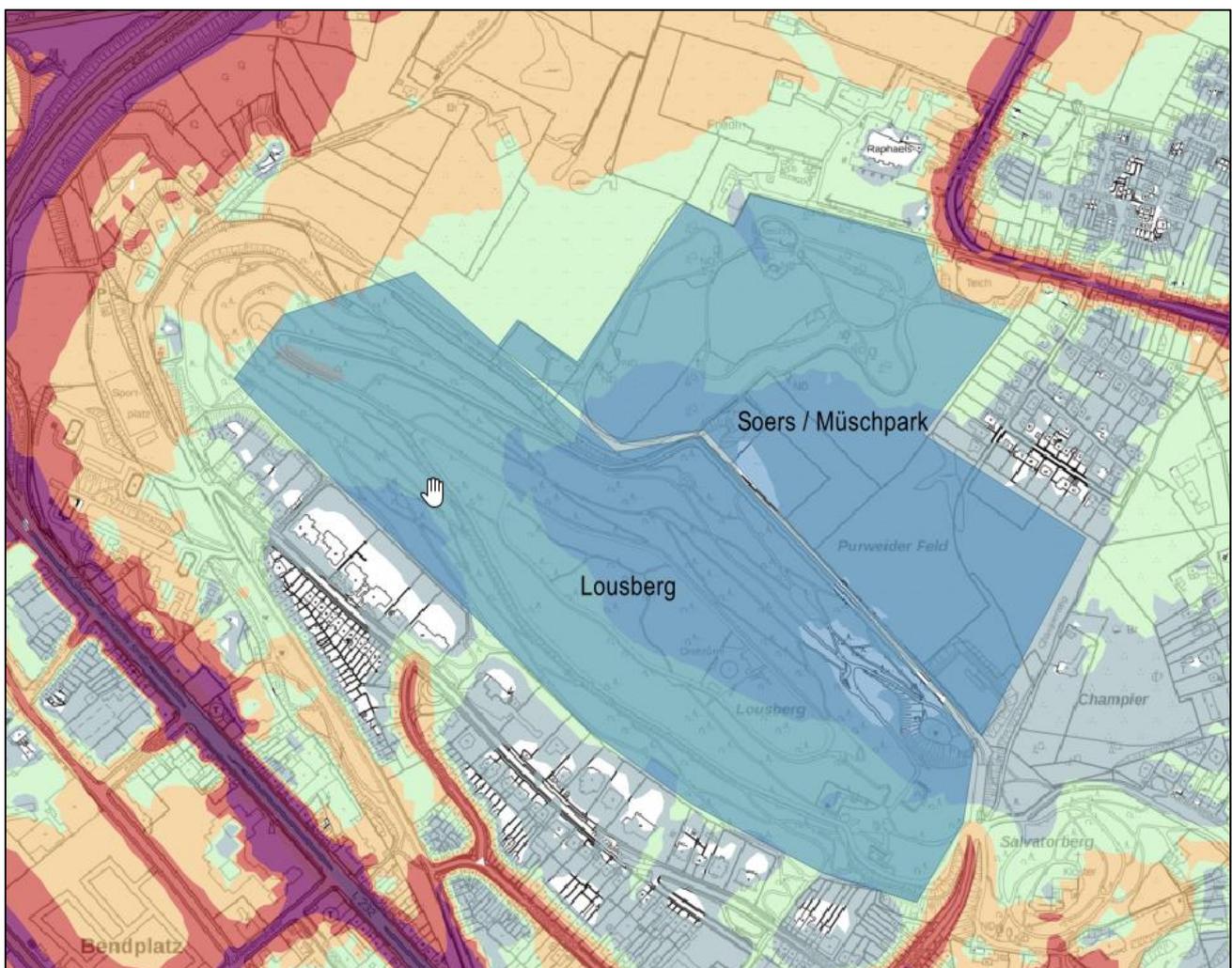
7.2 Ruhige Stadträume

Im Bereich des Stadtbezirks Mitte bzw. innenstadtnah sind einige ruhige Stadträume zu finden. Hierzu gehören der Lousberg sowie verschiedene größere Parkanlagen. Auch Friedhöfe und verkehrsfreie Plätze in der Stadt sind besonders wichtig als Rückzugsgebiete für von Lärm betroffene Bewohner und Bewohnerinnen der Innenstadt, da sie meist zu Fuß erreichbar sind. Die ruhigen Stadträume sollten dauerhaft erhalten bleiben und im Rahmen der Stadtentwicklung besonders berücksichtigt werden. Nachfolgend sind zwei ruhige Stadträume stellvertretend für die insgesamt 18 Bereiche genauer beschrieben. Für Einwohner ist es wichtig, dass zentral und fußläufig ruhigere Stadträume zu finden sind, die einen erholsamen Aufenthalt garantieren.

Lousberg

Der Landschaftspark Lousberg (Stadtbezirk Mitte) wurde bereits im Jahr 1807 (inkl. Salvatorberg, Fläche ca. 33,5 ha) als erster Bürgerpark Europas eingerichtet. Mit L_{DEN} -Werten von 50 bis 55 dB(A) erfüllen der Lousberg und der vorgelagerte Salvatorberg in weiten Bereichen die Kriterien für die Qualifizierung als Ruhiger Stadtraum. Nur der nordwestliche Bereich des Lousbergs wird durch den Verkehrslärm der Kohlscheider Straße deutlich beeinträchtigt.

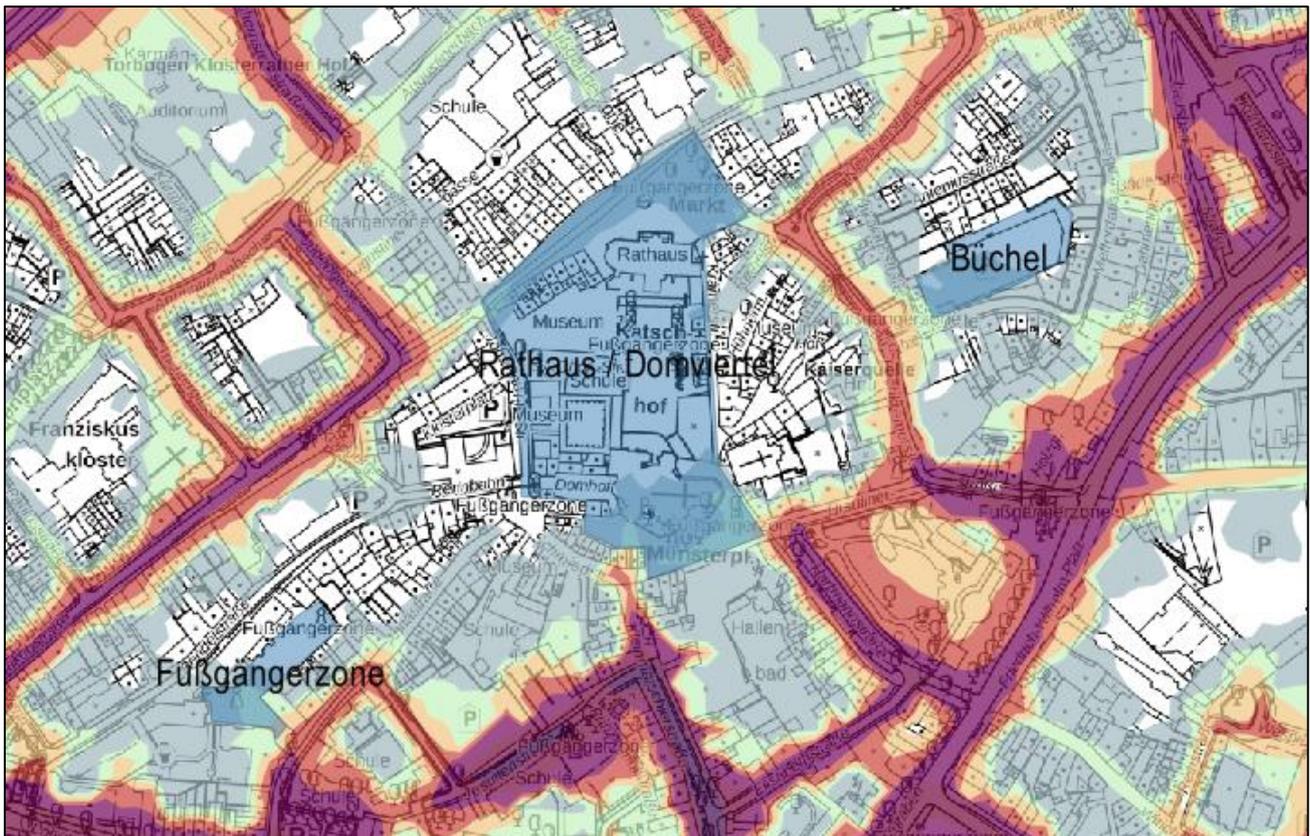
Abbildung 7.3: Lousberg



Domviertel / Rathausstreppe

In den letzten Jahren wurden Verkehrsberuhigungen rund um das Domviertel vorgenommen. Durch zusätzlich architektonische Veränderungen (z. B. Rathausstreppe Richtung Katschhof) wird dieser Bereich von Einwohner gerne zum Verweilen angenommen. Der Bereich kann bis zum Büchel erweitert werden. Durch den Wegfall des Parkhauses am Büchel lädt auch der temporär errichtete „Park“ zur Erholung ein.

Abbildung 7.4: Domviertel / Büchel



7.3 Ruhige Stadtoasen

Dem Kriterium „Ruhige Stadtoase“ entsprechen einige Flächen in der Stadt. Aus der Bürgerschaft häufig benannt werden hier der Frankenberger Park, Burtscheider Markt, der Markt (Rathausvorplatz), Münsterplatz und Domviertel, Hermann-Heusch-Platz, Lindenplatz und der Justizpark. In diesen Bereichen ist das Lärmniveau wahrnehmbar niedriger als in den umliegenden deutlich höher belasteten Bereichen. Eine Darstellung der Verteilung der Räume ist im Anhang dargestellt. Die geltenden Lärmforderungen werden in manchen Gebieten an den Rändern nicht eingehalten, jedoch liegt im Innenbereich ein deutlich geringerer Lärmpegel vor, der Unterschied beträgt min. 6 dB. Im gesamten Stadtgebiet sind ruhige Oasen in Quartieren zu finden, da die umliegende Bebauung die Innenhöfe vom Verkehrslärm schützt, diese sind zum Teil nicht frei zugänglich, sind aber für die Anwohner umso wertvoller.

8 Lärmaktionsplanung

Zentrales Ziel der Lärmaktionsplanung ist die dauerhafte und breit angelegte Senkung der Lärmpegel, um Belästigungen und schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Es gilt die Gesamtzahl der von Lärm Betroffenen zu verringern und gleichzeitig die Fläche lärmarmen Wohngebiete auszuweiten. Ein wichtiges Teilziel ist dabei – unter Beachtung der Ergebnisse von Lärmkartierung und Bürgerbeteiligung - die Zahl der von **höchsten** Belastungen ($> 75 \text{ dB(A)}_{\text{LDEN}}(\text{tags}) / > 65 \text{ dB(A)}_{\text{LNIGHT}}(\text{nachts})$) betroffenen Personen wirksam zu reduzieren. Prozentual gesehen ist dies zwar ein relativ kleiner Anteil, aber die möglichen gesundheitlichen Auswirkungen und der gegebene Handlungsbedarf sind hier besonders groß (hohes Schutzbedürfnis). Von den an Lärmbrennpunkten umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen profitiert in der Regel auch das räumliche Umfeld.

8.1 Integrierte Lärmaktionsplanung / Synergien mit anderen Planwerken

Der Lärmaktionsplan steht im Kontext verschiedener Planwerke der Stadt, die insgesamt das Ziel verfolgen, Aachen zukunftsfähig und lebenswerter zu machen. Zahlreiche Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung, der Luftreinhalteplanung, der Stadtentwicklung (Masterplan 2030) und auch des Klimaschutzes (Integriertes Klimaschutzkonzept, IKSK) können gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Lärminderung leisten. So tragen die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und die nachhaltige Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Zu-Fuß-Gehen) nicht nur dazu bei, eine Änderung des Mobilitätsverhaltens und Modal Splits anzustoßen oder das Klima zu entlasten, sondern leisten gleichzeitig auch einen Beitrag zur Minderung der Lärmbelastung. Der Aachener Lärmaktionsplan verfolgt insoweit einen integrierten Planungsansatz und nutzt Synergieeffekte.

8.2 Zentrale Handlungsfelder des LAP 2024

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung und der langfristigen Stadtentwicklung verfolgt die Stadt Aachen das strategische Ziel, den Verkehr umweltverträglich und deutlich stärker mit Blick auf den vorsorgenden Gesundheitsschutz und eine nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt zu verändern; dieser Ansatz trägt dem Gedanken der Lärminderung in vorbildlicher Weise Rechnung. Dabei lassen sich folgende wichtige Handlungsstränge herausheben:

Berücksichtigung von Belangen des Lärmschutzes in der Stadtplanung

Ein Baustein des Lärmaktionsplans ist die Einbindung der Lärmschutzthematik bei der Stadtplanung. Beim Aufstellen von Bebauungsplänen sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen; dies betrifft auch den Schutz vor Lärm. Die Angaben über vorhandene Lärmimmissionsbelastungen müssen beachtet werden und gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial. Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen sind in angemessener Weise zu berücksichtigen. Hier steht das Vorsorgeprinzip im Vordergrund. Prävention ist und bleibt das entscheidende Mittel, um Lärm-sanierungsfälle erst gar nicht entstehen zu lassen. Daher hat der vorsorgende bzw. planerisch gestaltende Lärmschutz eine hohe Priorität. Die frühzeitige und kontinuierliche Einbindung der Lärmthematik in die Planungsprozesse hat sich bei der Stadt etabliert und findet entsprechende Beachtung (siehe Tabelle 10.1).

Geschwindigkeitsreduzierungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen im Straßenverkehr stellen grundsätzlich ein sehr effektives Mittel zur Lärminderung dar. Besonders in der ruhe- und schutzbedürftigen Nachtzeit kann durch geringere Fahrgeschwindigkeiten im Straßenverkehr belastender Lärm vermieden werden. In Wohngebieten und Nebenstraßen liefert Tempo 30 z. B. einen großen Beitrag zum Schutz der Wohnbevölkerung. Geschwindigkeitsreduzierungen zählen zu den straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen und können nur durch die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Dabei sind die maßgebenden gesetzlichen Regelwerke zu beachten (Straßenverkehrsordnung, sog. Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr und zur Lärmberechnung die RLS-19 etc.). Bei der Anordnung von Tempolimits muss berücksichtigt werden, dass die verschiedenen Straßen wie Kommunal-, Kreis-, Landes- oder Bundesstraße unterschiedliche verkehrliche Funktionen haben und die jeweils zuständigen Straßenbaulastträger zu beteiligen sind. Verlagerungseffekte oder Schleichverkehre mit Mehrbelastung anderer Anwohner*innen sollten vermieden werden. Mögliche Zeitverluste für den Busverkehr sind ebenfalls zu bedenken. Eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, die Versorgung der Bevölkerung oder Auswirkungen auf den Grundsatz der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind ebenfalls in die Abwägung einzubeziehen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind also ein in rechtlicher wie fachlicher Hinsicht (Gesamtverkehr) sehr komplexes Thema, das in der Abwägung oft konkurrierenden Interessen unterliegt. Tempolimits sollten daher auch im Kontext baulicher oder planerischer Lärmschutzmaßnahmen betrachtet und in ein abgestimmtes Gesamtkonzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden.

Um dem zunehmenden Verkehrslärm und dem Schutz der Bevölkerung in Ballungsräumen besser gerecht zu werden, gilt es gesamtgesellschaftlich noch stärker in die Diskussion um Bedeutung von (Individual-)Verkehr und Mobilitätswende einzutreten und auch auf (bundes-/landes-)politischer Ebene über die Gesetzgebung stärkeren Einfluss zu nehmen, um u. a. Tempolimits aus Gründen des Lärmschutzes mehr Gewicht zu geben.

Mit Einführung von Tempo 30 innerhalb des Alleerings im Zuge der Verkehrsentwicklungs- und Luftreinhalteplanung im Jahr 2019 ist eine wirksame Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung umgesetzt worden.

Förderung des Umweltverbundes (Mobilitätswende)

Ein weiterer wichtiger Handlungsstrang im Lärmaktionsplan ist der Ausbau einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur für den Umweltverbund, um den ÖPNV und insbesondere die lärmarmen Verkehrsarten Radfahren und zu-Fuß-Gehen zu stärken und damit den Verkehrslärm zu reduzieren.

In der heutigen Zeit verdichten sich die Anforderungen an eine umweltgerechte Gestaltung des Mobilitätssystems immer mehr. Mit der neuen Verkehrsentwicklungsplanung strebt die Stadt eine Mobilitätswende in Aachen an. Leiser und möglichst emissionsfreier Verkehr ist dabei ein Anspruch, den sich die 2019 vom Rat verabschiedete „Mobilitätsstrategie 2030“ auf die Fahne schreibt.

Die Mobilitätswende ist eine notwendige Investition in die Zukunft Aachens und ihrer Stadtgesellschaft und setzt besonders auf

- einladende Fußwege und Plätze
- ein komfortables und sicheres Radwegenetz
- einen attraktiven und stadtverträglichen ÖPNV
- und ein verändertes Mobilitätsverhalten mit weniger Autos

Mit der angestrebten Mobilitätswende wird auch im Hinblick auf die Klimaneutralitätsstrategie 2030 der Stadt Aachen ein wichtiger Beitrag zur langfristigen Lärminderung im Aachener Stadtgebiet geleistet.

Sicherung und Ausbau ruhiger Gebiete

Ruhige Gebiete sind für die Stadtbewohner*innen von besonderer Bedeutung und ein wichtiger Gradmesser für die Lebensqualität einer Stadt. Auch deshalb sind die ruhigen Stadträume und Ruheoasen in den Quartieren vor weiteren Belastungseinflüssen zu schützen; für einige Stadtquartiere ist sogar der Ausbau bzw. die Erweiterung von ruhigen Gebieten anzustreben.

8.3 Systematisierung und Darstellung der Lärmbelastungsschwerpunkte

Die Lärmkartierung zeigt Straßen mit hoher bis sehr hoher Lärmbelastung, sogenannte "Belastungsschwerpunkte". Diese sind in der Karte Belastungsschwerpunkte räumlich visualisiert (vgl. Abbildung A 2.4, Seite 56).

- **Grabenring:**

Der Grabenring als Ringstraße der Innenstadt, der sich aus dem Mittelalter mit ringförmigen Mauern bzw. Gräben entwickelt hat, ist überwiegend 2-spurig ausgebaut. Seit Ende 2019 ist dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h festgesetzt.

- **Alleenring:**

Der Alleenring ist ebenfalls historisch gewachsen. Der Alleenring umfasst die gesamte Kernstadt und verteilt den zu- und abfließenden Verkehr der Radialen; in weiten Teilen ist er heute 4-spurig ausgebaut. Einige westlich und südwestlich der Innenstadt gelegenen Abschnitte des Alleenrings sind durch die Enge der Straßenschlucht auf einen 2-spurigen Ausbau begrenzt. Hier besteht aufgrund der Enge eine sehr hohe Belastung durch Verkehrslärm.

- **Außenring:**

Der Außenring wurde in seiner heutigen Form und Funktion (Hauptverteillerring) erst in den späten 1960er und folgenden 1970er Jahren ausgebaut. Einige Abschnitte des Außenrings im Osten und Norden bzw. Nordwesten sind 4-spurig ausgebaut. Der Pariser Ring und der Toledoring sowie die Anbindung an Kohlscheid entstanden erst in den 1980er und 1990er Jahren. Einige Abschnitte des Außenrings im Süden und Südosten der Stadt sind bis heute nur 2-spurig ausgebaut.

- **Sternförmig verteilte Ein- und Ausfallstraßen (Radiale):**

Wichtige, radial angelegte Straßenverbindungen führen der Innenstadt den Verkehr aus den vorgelagerten Stadtteilen und dem Umland zu. Die wichtigsten Radialen sind mehrspurig, meist 4-spurig, ausgebaut und hoch mit Verkehr belastet (> 20.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag). Einige Radialen sind nur 2-spurig ausgebaut, insbesondere in den südlichen und südwestlichen Stadtteilen Burtscheid, West- und Südviertel. Einige Teilstücke wurden erst in den 1970er Jahren oder später angelegt (z. B. Kohlscheider Straße zur Entlastung Laurensbergs). Die Lütticher, die Eupener, die Jülicher, die Krefelder, die Vaalser und die Monschauer Straße sind zudem ganz oder abschnittsweise Bundesstraßen.

- **Ortsdurchfahrten und transversale Verbindungen:**

Auch einige Ortsdurchfahrten führen zu hohen Verkehrslärmbelastungen in den dicht bewohnten Bereichen der Stadt (Haaren, Eilendorf, Brand, Laurensberg, Richterich etc.). Vergleichbare Lärmbelastungen finden sich auch an einigen transversalen Verbindungsstraßen, die als wichtige innerörtliche Verbindungsstraßen zur Verteilung des Verkehrs zwischen den großen Ausfallstraßen (Radialen) und den Straßenringen dienen, z. B. die Josef-von-Görres Straße.

- **Bundesautobahnen¹⁰:**

Aachen wird durch drei Autobahnen, die BAB 4, die BAB 44 und die BAB 544 mit Lärm belastet. Besonders hoch belastet ist der Stadtteil Haaren sowie mehr oder weniger weite Ortsteile von Forst, Brand, Eilendorf, Laurensberg, Richterich und Vetschau. Verschiedene Abschnitte der Autobahnen sind bereits durch Lärmschutzwände (LSW) „beruhigt“ worden, allerdings sind noch größere Lücken vorhanden, die mit LSW und Lärmoptimiertem Asphalt (LOA) nachgerüstet werden müssen. Einige Abschnitte könnten zusätzlich durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, insbesondere in der Abend- und Nachtzeit, beruhigt werden.

8.4 Struktur der Maßnahmenblätter und fachlicher Ansatz

Um die Lärmsituation im Stadtgebiet Aachen an den Belastungsschwerpunkten im Besonderen und allgemein zu verbessern, ist ein umfangreiches Maßnahmenpaket erstellt worden. Dieser Maßnahmenkatalog ist nicht abschließend: Er wird in Zusammenarbeit mit relevanten Ämtern und Fachbereichen sowie Straßen.NRW und Autobahn GmbH fortlaufend aktualisiert, ergänzt und fortgeschrieben. In den LAP fließen die Eingaben der Aachener Bevölkerung sowie die Ergebnisse aus der Behördenbeteiligung ein. Im Rahmen der Abwägung gilt es, die Hinweise und Anregungen zu bewerten, im Hinblick auf unterschiedliche Kriterien (Machbarkeit, Finanzierbarkeit) zu gewichten und abschließend über die Aufnahme in den LAP zu entscheiden. Die endgültige Entscheidung über die Durchführung von Maßnahmen liegt bei den politischen Gremien der Stadt Aachen bzw. bei den externen Baulastträgern.

In Teil 2 des LAP werden die einzelnen Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms in Form von Maßnahmenblättern vorgestellt; hierbei werden zwei Ansätze (Ansatz A+B) verfolgt.

Ansatz A: Dieser Ansatz betrachtet die Chancen der Lärminderung aus dem Blickwinkel der Stadtplanung und Stadtgestaltung. Hier steht das Vorsorgeprinzip im Vordergrund. Prävention ist und bleibt das entscheidende Mittel, um Lärmsanierungsfälle erst gar nicht entstehen zu lassen. Daher hat der vorsorgende bzw. planerisch gestaltende Lärmschutz absolute Priorität. Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren mit der Einführung von neuen Verordnungen und Richtlinien das Vorsorgeprinzip weiter gestärkt, wodurch die Lärmbeurteilung fester Bestandteil aller Planverfahren sind und ohne deren Berücksichtigung und Abwägung die Planung fehlerhaft und insoweit unzulässig ist. Neubauvorhaben werden nach der aktuellen Gesetzeslage beurteilt und mit Blick auf Lärmschutzaspekte optimiert. Gerade bei großen und starken Verkehren auslösenden Bauprojekten privater Investoren prüft die Verwaltung alle denkbaren Optionen des Lärmschutzes sowie die Durchsetzung des Verursacherprinzips.

Ansatz B: Solche Maßnahmen setzen direkt beim Straßenverkehr an. Hierbei spielen einerseits die Vermeidung, Verlagerung und Bündelung von Verkehren und andererseits der Bau aktiver Schallschutzanlagen (z. B. Lärmschutzwand) eine wichtige Rolle.

¹⁰ Bundesautobahnen wurden bis 2020 in NRW von Straßen.NRW unterhalten; ab 01.01.2021 gingen diese Aufgaben in die Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes über. Änderungen der Verkehrsregelung bedürfen der Zustimmung der zuständigen Bezirksregierung (hier: Bezirksregierung Köln)

8.5 Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen / Förderprogramme

Zuschuss-, Darlehens- und Beratungsprogramme von EU, Bund und Ländern sind integrierter Bestandteil der nationalen Lärmschutzstrategie und Lärminderungsplanung. Informationen über relevante Förderprogramme, die überwiegend für Vorhaben der öffentlichen Hand, aber in gewissen Umfang auch für Privatpersonen gewährt werden, können im Internet über das „Förderportal Lärmschutz“ des Umweltministeriums NRW abgerufen werden [10].

Im Portal sind nicht nur Förderprogramme erfasst, die aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen beinhalten, sondern auch Fördermaßnahmen, die Gelegenheiten bieten, Lärmschutz begleitend zu realisieren (z. B. bei Maßnahmen zur Energieeinsparung oder Wärmedämmung). Der Lärmschutzbezug des jeweiligen Programms wird unter dem Stichwort "Fokus Lärm" herausgestellt. Erfasst sind Förderprogramme der EU, des Bundes (einschließlich der KfW), des Landes Nordrhein-Westfalens und der NRW.BANK.

Für Maßnahmen der öffentlichen Hand bestehen verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten. Die mögliche Inanspruchnahme von vorhandenen Förderprogrammen wird im Rahmen der Maßnahmenumsetzung jeweils geprüft.

Für Privatpersonen bietet sich die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen über die sog. Lärmsanierung an. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen (oder Schienenwegen). Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt:

- Lärmsanierung gilt für bestehende Bundesfern- oder Landesstraßen. Sie soll dort greifen, wo eine Lärmbelastung "gewachsen" ist und sich "verfestigt" hat, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Grundlage sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97); diese werden analog auch bei Landesstraßen in NRW angewendet. Voraussetzung ist, dass der Beurteilungspegel festgelegte Grenzwerte (sog. Auslösewerte) überschreitet, die sich an der jeweiligen Gebietskategorie – und damit an der Schutzbedürftigkeit – orientieren und somit unterschiedlich hoch sind. Der Beurteilungspegel wird nach dem in Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19) vorgeschriebenen Verfahren berechnet – also nach anderen Berechnungsmethoden als hier in der EU-Lärmkartierung! Aufwendungen für passiven Lärmschutz an Gebäuden, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern, können – auf Antrag – bis zu 75 % erstattet werden. Die Abwicklung des Förderprogramms läuft über Straßen.NRW.^{11 12}

Auf kommunaler Ebene bestehen in NRW nur selten Förderprogramme für Lärmschutzmaßnahmen von Privatpersonen. Auch hier handelt es sich ausschließlich um freiwillige Leistungen im Rahmen der kommunalen Haushaltsmöglichkeiten.

- Zur Nutzung emissions- und lärmarmen Fahrzeuge kann in Aachen das Förderprogramm der STAWAG zur Elektromobilität in Anspruch genommen werden. Die STAWAG fördert für Kunden aktuell die Anschaffung von Elektro-Motorrollern und Elektro-Lastenrädern mit bis zu 300 Euro [12].
- Im Rahmen von Einzelvorhaben wurden in den vergangenen 10 Jahren Fördermöglichkeiten für passive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Einbau schallgedämmter Lüftungsanlagen) im privaten Bereich angeboten.

¹¹ Ab 01.01.2021 hat die Autobahn GmbH die Aufgaben von Straßen.NRW für den Zuständigkeitsbereich der Autobahnen übernommen.

¹² Antragsberechtigt sind Gebäude-/Grundstückseigentümer*innen, Wohnungseigentümer*innen oder Erbbauberechtigte [11].

9 Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse

Lärmaktionspläne müssen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse) enthalten, falls und soweit die Informationen verfügbar sind.

Die Stadt Aachen hält aktuell keine gesonderten Haushaltsmittel vor, die ausschließlich aufgrund des Nutzens für den Lärmschutz eingesetzt werden. Vielmehr orientiert sich die Identifikation und Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans an den Synergieeffekten, die sich im Zusammenhang mit anderen kommunalen Strategien und Projekten ergeben, etwa aus den Bereichen Mobilität, Luftreinhalteplanung, Straßenbau und Straßensanierung oder auch im Rahmen allgemeiner städtebaulichen Planungen. Eine fundierte Berechnung von Maßnahmenkosten ist i.d.R. dann erst möglich, wenn die geplante Maßnahme umsetzungsreif konkretisiert wurde. Maßnahmen, die eine besonders große Zahl an Lärmbetroffenen entlasten können oder auf besonders schützenswerte Bevölkerungsgruppen abzielen, stehen dabei aus Lärmschutzsicht im Fokus.

Kosten, Wirksamkeit und Nutzen einzelner Maßnahmen hängen von verschiedenen Faktoren im betroffenen Straßenabschnitt ab. In der Praxis ist die jeweilige bestmögliche Lösung zur Lärminderung für jede Straße und jedes Quartier individuell zu erstellen.

Umgebungslärm verursacht volkswirtschaftlich gesehen quantifizierbare und jährlich anfallende Lärmschadenskosten, z. B. als Gesundheitskosten, Lärmsanierungskosten für Wohnraum und zusätzliche Kosten bei Neubauten, die als sog. „externe Kosten“ bezeichnet werden. Das Umweltbundesamt ermittelt nach der Methodenkonvention 3.1 (Stand 2020) Lärmschadenskosten aus dem Straßenverkehr zwischen 63 bis 650 € pro Anwohner*in und Jahr, je nach Höhe der Lärmbelastung ($L_{DEN} 50-54 \text{ dB(A)} = 63 \text{ €}$; $L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)} = 651 \text{ €}$).¹³

¹³ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Stand 19.09.2022.

10 Lärmaktionsplan (LAP)

Teil 2 – Maßnahmenblätter

	Seite
• A Ansätze in der Stadtplanung	
- A1 Verbindliche Bauleitplanung	37
- A2 Ausgestaltung Straßenraum:	
• B1-2 Ansätze beim Straßenverkehr	
- B1 Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln und Verlagerung von Kfz-Verkehren	41
- B 2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung	43
• B3 Aktive bauliche Maßnahmen	
- B 3.1 Neubau und Unterhaltung von Fahrbahnoberflächen	45
- B 3.2 Schallschutzwände errichten	47
• B4 Ausbau der E-Mobilität	49

10.1 Vorbemerkungen: Maßnahmenblätter im Vergleich zum LAP 2020

Die Maßnahmenblätter aus dem Lärmaktionsplan 2020 wurden hinsichtlich ihres Umsetzungsstands evaluiert, aktualisiert, fachlich überarbeitet und weitergeführt. Maßnahmen, die abgeschlossen sind oder aus unterschiedlichen Gründen nicht weiterverfolgt werden können wurden gestrichen. Maßnahmenblätter mit gleichgerichteten Zielsetzungen wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit und um Dopplungen zu vermeiden, teilweise zusammengefasst und neu strukturiert. Dadurch hat sich die Anzahl der Maßnahmenblätter im hier vorliegenden Lärmaktionsplan reduziert.

Der strategische Ansatz und die zentralen Handlungsfelder des vorhergehenden LAP haben weiterhin Bestand.

10.2 A Ansätze in der Stadtplanung

Tabelle 10.1: Maßnahmenblatt 1

A1 Verbindliche Bauleitplanung
<p>Verantwortung und Mitwirkung</p> <p>Stadt Aachen, Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung (FB 61) Stadt Aachen, Fachbereich Mobilität und Verkehr (FB 68) Stadt Aachen, Fachbereich Klima und Umwelt (FB 36)</p>
<p>Maßnahmenbeschreibung und Lärminderungspotenzial</p> <p>Eine große Bedeutung hat die Lärmaktionsplanung für die Bauleitplanung. Die Angaben über vorhandene Immissionsbelastungen müssen bei der Aufstellung der Bauleitpläne beachtet werden; sie gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen; d.h. Wohn- und Arbeitsstätten sind vor schädlichen Umwelteinwirkungen, also Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Nachbarschaft herbeizuführen, zu schützen.</p> <p>Lärmschutz im Bebauungsplan berücksichtigt dabei:</p> <ul style="list-style-type: none">• Der Grundsatz der Trennung verschiedener Nutzungen (Wohnen/Gewerbe/Arbeiten) gilt. Die Einbeziehung der Nachbarbebauung in die Lärmanalyse und -bewertung (u. a. Prüfung von Rechtsansprüchen auf Lärmsanierung). Die Abschirmung von Lärmquellen, z. B. durch Festsetzung einer geschlossenen Straßenrandbebauung (Reihenhäuser, Geschosswohnungsbau) oder Baulückenschließung an Hauptverkehrsstraßen. Dadurch werden rückwärtige Innenräume und Gärten sowie die dahinter liegenden Baugrundstücke gegen Lärm abgeschirmt.• Die Gebäudeorientierung sowie die Grundrissausrichtung (mind. ein Schlafzimmer zur lärmabgewandten Seite; ersatzweise Schalldämmlüfter).• Die Prüfung der Notwendigkeit von baulichem aktivem Schallschutz (Wand, Wall, lärmindernder Asphalt).• Die Prüfung von baulichen Lärminderungsoptionen, d. h. der Einbau passiven Schallschutzes (Dämmen von Fenstern, Türen und Wänden).• Das Ziel der Schaffung von Aufenthaltsqualität, u. a. durch Optimieren z. B. von Balkone, Loggien, Terrassen
<p>Umsetzungen (Beispiele, Katalog nicht abschließend)</p> <p><u>Erfolgte Umsetzungen</u></p> <ul style="list-style-type: none">• B-Plan Nr. 1006urtscheider Straße / Kasinostraße: An die Bestandsbebauung Burtscheider Straße anbindend umfasst die Maßnahme eine Erweiterung der Blockrandbebauung parallel zur Bahntrasse mit einem blockinnenseitigen Gebäudeabschluss im östlichen und südlichen Grundstücksbereich. Das Bauvorhaben wird vornehmlich durch den Schienenverkehrslärm der nördlich und westlich gelegenen DB-Bahnanlagen mit dem Hauptbahnhof Aachen beaufschlagt. Zudem wirkt der Straßenverkehrslärm der angrenzenden Burtscheider Straße ein.• B-Plan Nr. 958 Zollamtstraße (Projekttitle „Blue Gate“): Es wird Wohn- und Büronutzung sowie ein Hotel realisiert (Großbaustelle unmittelbar am Hbf, beinhaltet im besonderen Maße Anforderungen an den Schutz vor dem hier dominierenden Schienenlärm.
<p><u>Laufende Umsetzungen</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Monheimsallee / ehemaliges Knappschaftsgebäude B-Plan 1004: Im Bereich zwischen Monheimsallee und dem ehemaligen evangelischen Friedhof soll ein gemischt genutztes Quartier entstehen. Ziel der Planung ist es, ein

neues Gebäudeensemble am Stadtpark zu entwickeln und zentrumsnahe Wohn- sowie nicht wesentlich störende gewerbliche Nutzungen zu realisieren. Entstehen soll eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Büro und Dienstleistungen sowie Nutzungen mit öffentlichem Charakter. Das Wohnen ist dabei vor dem starken Straßenverkehrslärm der Monheimsallee zu schützen.

- Haaren Stadthäuser Ortsmitte - Bebauungsplan Nr. 1009: Es soll zwischen dem neuen Kirchplatz und dem Stadtpark Planungsrecht für flexible Stadthäuser und eine Kindertagesstätte geschaffen werden. Der Verkehrslärm der Alt- Haarener Straße beeinträchtigt das Wohnen. Dies ist unter anderem im B-Plan zu lösen.

Geplante Umsetzungen / Prüfaufträge i.S.d. städt. Lärmschutzstrategie

- B-Plan 955 Richtericher Dell / Haupterschließung: Mit dem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau der Haupterschließung / Ortsumgehung für die Bebauung in der Richtericher Dell geschaffen werden. Die neue Straße wird auch der Entlastung des Ortskernes von Alt-Richterich dienen. Der Verkehrslärm, der durch die neue Erschließung entsteht, wird lärmtechnisch beurteilt und es werden ggf. Schutzmaßnahmen ergriffen.
- B-Plan Rathausstraße/ Schurzelter Mühle (Laurensberg): Ziel ist die Entwicklung eines klimaneutralen Wohnquartiers. Es soll eine verdichtete, energieeffiziente Bebauung zur Deckung des hohen Wohnungsbedarfs in der Stadt Aachen entstehen. Zusätzlich soll ein öffentlicher Platz für Veranstaltungen auf Bezirksebene geschaffen werden. Lärmtechnisch ist hier insbesondere der Verkehrslärm der Rathausstraße und der Schiene in Hochlage zu lösen.
- B-Plan Grauenhofer Weg / Stettiner Straße: Auf der Wiesenfläche soll ein neues Wohnquartier entstehen. Der angestrebte Wohnungsmix besteht aus Mehrfamilien- und Reihenhäusern, im geförderten und freifinanzierten Segment sowie die Errichtung einer fünfgruppigen Kindertagesstätte (KiTa) im Plangebiet. Der Autobahnlärm ist hier lärmtechnisch maßgebend zu betrachten.

Tabelle 10.2: Maßnahmenblatt 2

<p>A2 Ausgestaltung Straßenraum: Vergrößerung des Abstands zwischen Lärmquelle (Verkehr) und lärmbelasteten Personen (Wohnen); Verlagerung von Immissionsbändern (Kfz-Fahrspuren)</p>
<p>Verantwortung und Mitwirkung Stadt Aachen, Fachbereich Mobilität und Verkehr (FB 68) Stadt Aachen, Fachbereich Klima und Umwelt (FB 36)</p>
<p>Maßnahmenbeschreibung und Lärminderungspotenzial Eine Reihe stadtgestalterischer Maßnahmen, die einzeln jeweils nur geringe Lärmpegelminderungen erzielen, können in ihrem Zusammenwirken zu einer deutlichen Reduzierung der Anzahl belastigter Personen führen. Folgende Lösungsansätze werden hier verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung größerer Abstände zwischen Lärmquelle und Gebäudefassade, z. B. durch Ausweisung von Fahrradwegen oder Verbreiterung der Bürgersteige zu Lasten der Fahrbahn. Schon wenige Meter können die Lärmbelastung an den Fassaden der Häuser messbar verringern. • Auch die Gestaltung des Straßenraums oder von Kreuzungen und Plätzen kann einen Beitrag zur Lärminderung leisten, wenn es gelingt, die Verkehrsgeschwindigkeit zu reduzieren oder die Lärmquelle besser abzuschirmen. • Fahrbahnverengungen und Querungsmöglichkeiten können zur Abnahme der Geschwindigkeit beitragen und sich so mindernd auf die Lärmbelastung auswirken.
<p>Umsetzungen (Beispiele, Katalog nicht abschließend) <u>Erfolgte Umsetzungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In den zurückliegenden Jahren wurden im Stadtgebiet an zahlreichen Straßen, insbesondere in der Innenstadt, Radverkehrsanlagen angelegt, die für einen erweiterten Abstand zwischen Lärmquelle (Kfz-Fahrbahn) und Gebäudefassade sorgen. Im Jahr 2022 erfolgte z. B. die Einrichtung eines breiten Radweges für Radfahrer in der Ludwigsallee. Hier wurden gleichzeitig die Fahrspurweiten für den motorisierten Individualverkehr reduziert. Im Ergebnis sinkt die Lärmbelastung für die Anwohner, da die Fahrzeuge weiter von der Fassade entfernt vorbeifahren und sich der motorisierte Individualverkehr mit Umgestaltung des Straßenraums insgesamt verringert. <ul style="list-style-type: none"> ○ Krefelder Straße – Verbreiterung der Radverkehrsanlage zur Protected Bike Lane ○ Jülicher Straße – Verbreiterung der Radverkehrsanlage in Kombination mit dem Busverkehr. Kfz-Verkehr ist in die Mitte der Fahrbahn gerutscht. ○ Breslauerstraße im Abschnitt Dresdener Straße bis Stolberger Straße ist eine Protected Bike Lane entstanden (Umsetzung Anfang 2024). ○ Alt-Haarener-Straße - Schutzstreifen am Fahrbahnrand für den Radverkehr; sind vom Kfz-Verkehr im Notfall zu überfahren. Insgesamt wird der MIV aber in der Mitte der Fahrbahn geführt • Errichtung von Fahrradstraßen: bis 2024 wurden insgesamt 27 Straßenabschnitte umgewandelt. • Templergraben wurde für den allgemeinen Durchfahrtsverkehr verboten.
<p><u>Laufende Umsetzungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge des beschlossenen Umbaus verschiedener Straßen zugunsten des Rad- und Fußgängerverkehrs sind Lärminderungseffekte zum Wohle der Anwohner insb. durch reduzierte Fahrgeschwindigkeiten und ein gemindertes Kfz-Aufkommen zu erwarten. Bsp. Salierallee: Die Gehwege werden auf beiden Seiten auf 2,50 m verbreitert. Die geplanten Radwege werden auf Gehwegniveau angelegt.

- Die Stadt Aachen plant weitere Straßen in Fahrradstraßen umzuwandeln: z. B. Vennbahnstraße, zwischen Vennbahnweg und Schleidener Straße: Einrichtung einer Fahrradstraße; Lochnerstraße und Krakaustraße im Rahmen der Planung der RVR: Einrichtung einer Fahrradstraße.

Geplante Umsetzungen / Prüfaufträge i.S.d. städt. Lärmschutzstrategie

- An zahlreichen Hauptverkehrsstraßen bestehen Möglichkeiten, die Lärmbelastung durch Verlegung von Emissionsbändern bzw. durch die Neuordnung oder Umgestaltung von Fahrspuren zu senken. Prioritär neu geordnet und umgestaltet werden sollen:
 - Jülicher Straße, Rolandstraße, Graben- und Alleenring, Roermonder Straße (Abschnitt: Ponttor – Kohlscheider Str.)
 - Schleidener Straße (Montebourgstr. bis Ortsausgang)
- Ergänzend zielführend wäre die Neuordnung / Umgestaltung folgender Straßen:
 - Trierer Straße, Freunder Landstraße, Alt- Haarener-Straße, Karlsgraben (Umgestaltung zur Fahrradstraße) und Vaalser Straße
- In Abstimmung mit der Verkehrsplanung sollen diese Möglichkeiten sukzessive geprüft und der Politik zur Entscheidung vorgelegt werden. Eine zeitnahe Umsetzung nach politischem Beschluss ist anzustreben.

10.3 B Ansätze beim Straßenverkehr

Tabelle 10.3: Maßnahmenblatt 3

B1 Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln und Verlagerung von Kfz-Verkehren
<p>Verantwortung und Mitwirkung</p> <p>Stadt Aachen, Fachbereich Mobilität und Verkehr (FB 68) Stadt Aachen, Fachbereich Klima und Umwelt (FB 36) u. a. ASEAG, AVV, Cambio, Velocity Aachen, IHK und weitere Akteure</p>
<p>Maßnahmenbeschreibung und Lärminderungspotenzial</p> <p>Die Förderung einer stadt- und umweltverträglichen wie auch lärmarmen Mobilität, die alle Verkehrsteilnehmer einbezieht und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit ihrer Vernetzung nach innen und außen sicherstellt, ist in Aachen eine dauerhafte Aufgabe und Ansporn zugleich. Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ist eine wirksame Maßnahme, um auch Lärmemissionen zu reduzieren. Attraktiver ÖPNV benötigt ein qualitativ hochwertiges Angebot mit guter räumlicher Abdeckung, hoher Taktichte, flexiblen Bedienungsformen sowie einer guten Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern (Beispiel: Mobilstationen¹⁴). Auch sollten die besonders lärmarmen und bewegungsintensiven Verkehrsarten Radfahren und zu-Fuß-Gehen ausgebaut und stärker gefördert werden. Beim Fahrradverkehr beispielsweise durch Radwege, Radfahrstreifen/ Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradfahren entgegen Einbahnstraßen u.v.m. Für Fußgänger sollte es im Straßenraum eine am Aufenthalt orientierte Gestaltung geben. Querungshilfen an Hauptstraßen und ausreichend breite Gehwege können dazu beitragen.</p> <p>Verschiedene Planungsgrundlagen der Stadt – wie z. B. der Verkehrsentwicklungsplan mit Vision 2050 und die Mobilitätsstrategie 2030, das Innenstadtkonzept, der Masterplan 2030, der Luftreinhalteplan, das integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) – enthalten bereits zahlreiche Maßnahmen zur Förderung emissionsarmer Verkehrsmittel und der Verlagerung auf den Umweltverbund (Rad, ÖPNV, Zu-Fuß-Gehen).</p> <p>Der Pkw-Zielverkehr in die Innenstädte ist durch die Corona-Pandemie zurückgegangen. Änderungen in der Lenkung des Autoverkehrs, bei der Parkraumbewirtschaftung und beim Bewohnerparken sowie bei der Reduzierung von Parkplätzen am Straßenrand unterstützen diesen Trend von weniger Autoverkehr in der dicht bebauten Innenstadt. Flächen im Straßenraum können anderen, stadtverträglichen Nutzungen zugeführt werden, z. B. Grün/Bäume oder Plätze/Aufenthaltsflächen. Desweiteren können Sperrungen einzelner Straßen bzw. Bereiche für Kfz oder nur Lkw oder allgemeine Lenkungen des Verkehrsflusses durch Einbahnstraßen, Abbiegeverbote und oder Pfortnerampeln zu Entlastungen führen. Auf den Relationen zwischen Innenstadt und den Außenbezirken sind Verbesserungen für den ÖPNV und den Radverkehr beschlossen worden und werden sukzessive umgesetzt. P+R wird stückweise attraktiver gestaltet.</p>
<p>Umsetzungen (Beispiele, Katalog nicht abschließend)</p>
<p>Erfolgte Umsetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im <i>Radverkehr</i> werden die Fortschritte in einem Jahresbericht dezidiert dargestellt; insbesondere der Ausbau von Radverkehrsanlagen auf Hauptverkehrsstraßen (u. a. Ludwigsallee, Jülicher Straße, Breslauer Straße, Lütticher Straße) und der Ausbau der Radvorrangrouten (insbesondere die Routen Campus Melaten, Eilendorf) konnten umgesetzt werden [22]. • <i>Job-Ticket-Kampagne</i>: Stand Dezember 2023 wurden von städtischen Mitarbeitern 1.600 Tickets in Anspruch genommen, ca. 18.500 Jobs-Tickets (StädteRegion) und 4.400 Deutschlandtickets.

¹⁴ Standorte wo leicht die Verkehrsmittel getauscht werden können, von Bus aufs Leihrad usw.

- *Betriebliche Mobilitätsberatung:* Im Zuge des Projektes (#AachenMooVel3) wurde das bisherige Konzept professionalisiert und um neue Komponenten erweitert. Im Rahmen des städtischen Mobilitätsmanagements spielt die gezielte Ansprache von Unternehmen und Bürger und Bürgerinnen sowie von Dienststellen der ansässigen Landesbehörden und der Kommunalverwaltung selbst eine wichtige Rolle. Das Projekt #AachenMooVel3 wurde erfolgreich abgeschlossen. 2023 wurde das Konzept auf das Gebiet der StädteRegion Aachen ausgeweitet.
- 2022 wurde ein Beschluss zur Ausweitung des Leistungsangebotes des Busverkehrs mit 20 Maßnahmen gefasst. Einzelne Maßnahmen konnten bereits umgesetzt werden.

Laufende Umsetzungen

- *Ausbau von Premiumfußwegen / Gestaltung von Begegnungsräumen:* Ein attraktives Fußwege-System (10 Premium-Fußwege) soll die Innenstadt mit den umgebenden Grün- und Freibereichen besser vernetzen und die Aufenthaltsqualität bes. in der Kernstadt aufwerten (kleine Quartiersplätze, Grüne Oasen).
- *Ausbau Radinfrastruktur / Stärkung Radverkehr:* Die Radvorrangrouten nach Brand und Haaren sind in der Umsetzung. Die Planung des Euregio-Radschnellweges (von Aachen über Herzogenrath nach Heerlen) wurde intensiviert. Der Bahntrassen-Radweg Aachen-Jülich (30 km Radroute) befindet sich in der Umsetzung.
- *Ausbau Fahrradstraßen:* Es sollen in Aachen weitere Straßen zur Fahrradstraße umgewandelt werden.
- *Ausbau ÖPNV Angebot:* Im Rahmen von Landesförderprojekten ist derzeit der Ausbau des ÖPNV Angebotes durch neue Schnellbuslinien (Eifel und Nordraum) und neue bedarfsorientierte Angebote geplant. Durch den AVV wird aktuell eine Machbarkeitsstudie zur Regio-Tram (Schienenanbindung Nordraum) durchgeführt.
- Die Stadt Aachen plant aktuell für ihre Mitarbeiter die Möglichkeit von JobRädern.

Geplante Umsetzungen / Prüfaufträge i.S.d. städt. Lärmschutzstrategie

- *Job-Ticket-Kampagne:* Fortführung mit neuem qualitativem Angebot.
- *Ausbau Sharing-Angebote:* Zielformulierung durch eine Sharing-Leitlinie gibt den Rahmen für den weiteren Ausbau vor.
- *Für den ÖPNV-Ausbau läuft die Ausarbeitung der zentralen Empfehlungen.*
- *Ausbau Radinfrastruktur / Stärkung Radverkehr:*
 - Für den Grabenring werden derzeit Verbesserungen für den Radverkehr vorbereitet, um ihn zu einem noch attraktiveren Radverteilerling umgestalten zu können. Das Umsetzungskonzept steht in direktem Zusammenhang mit der im Dez. 2023 beschlossenen neuen Lenkung des Autoverkehrs, mit der die Innenstadt verkehrsberuhigt werden soll.
 - Im Zuge der Hochschulerweiterung der RWTH soll der neue Campus West an umliegende Campus-Areale angeschlossen werden. Für die Nordanbindung zum Campus Melaten wird eine eigene, neue Trasse als Brückenbauwerk über die Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach geschaffen. Mit der RWTH Aachen wurden im Projekt KlimAix Verbesserungen beim Fahrradparken und punktuelle Verbesserungen im Radnetz zur Förderung angemeldet.

10.4 Verträgliche Verkehrsabwicklung

Tabelle 10.4: Maßnahmenblatt 4

B 2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung
Verantwortung und Mitwirkung Stadt Aachen, Fachbereich Mobilität und Verkehr (FB 68) Stadt Aachen, Fachbereich Klima und Umwelt (FB 36) Stadt Aachen, Aachener Stadtbetrieb (E 18) Stadt Aachen, Fachbereich Sicherheit und Ordnung (FB 32) Straßen.NRW, Bezirksregierung Köln, Autobahn GmbH des Bundes, ggf. Polizei (Kontrollen)
Maßnahmenbeschreibung und Lärminderungspotenzial Niedrige Höchstgeschwindigkeiten und stetiger Verkehrsfluss sind Schlüsselmaßnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Temporeduzierungen verringern den Verkehrslärm und verbessern die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Durch die geringere Geschwindigkeit wird, entgegen den Befürchtungen vieler Autofahrer, die Fahrzeit kaum verlängert. Auf 100 Metern gehen durch Tempo 30 gegenüber Tempo 50 maximal vier Sekunden verloren, wie Untersuchungen zeigen. Wichtiger für die subjektive Wahrnehmung und damit die Akzeptanz von Tempo 30 ist der Verkehrsfluss. Für den Verkehrsfluss sind vor allem die Knotenpunkte entscheidend. Daher können intelligente Ampelschaltungen helfen, den Verkehrsfluss zu verbessern. Zusatzschilder mit Hinweis auf den Anlass des Tempolimits („Lärmschutz für Anwohner“) und aktive Displays, die auf die eigene Fahrzeuggeschwindigkeit hinweisen, tragen dabei nachweislich zur Akzeptanzförderung bei. Tempo 30 innerorts senkt den Verkehrslärm, je nachdem welcher Belag vorhanden ist (Asphalt oder Pflaster), um ca. 3 bis 4 dB(A) gegenüber Tempo 50. Das entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Unter Umständen kann der Maximalpegel sogar um 7 dB(A) gemindert werden, wenn Beschleunigungen vermieden werden. Deshalb sind Verstetigungsmaßnahmen einhergehend mit Temporeduzierung (z. B. auf 30 km/h) besonders sinnvoll. Je höher die Geschwindigkeit, desto lauter ist ein Fahrzeug. Ab einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h ist das Rollgeräusch bereits stärker als das Motorengeräusch und somit der entscheidende Faktor. Basierend auf dieser Erkenntnis bietet sich die Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts auf 30 km/h insbesondere für den Nachtzeitraum als geeigneter Beitrag zur Lärmreduktion an! Die Stadt Aachen ist im Juli 2021 Gründungsmitglied der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ gewesen, in der sich inzwischen über 1.000 (Stand: Juni 2024) Städte und Gemeinden zusammengefunden haben. Ziel der Initiative ist es, dass Städte und Gemeinden selbstständiger darüber entscheiden dürfen, an welchen Stellen welche Höchstgeschwindigkeit gelten soll, um die Städte lebenswerter zu machen. Mit Beschluss vom 4. Juni 2024 wurde das Straßenverkehrsgesetz dahingehend novelliert, dass die Ziele um „Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung“ ergänzt wurden. Vorbehaltlich der ausstehenden Änderung der Straßenverkehrsordnung auf Basis dieser Ziele sollte es demnächst möglich sein, Temporeduzierungen insbesondere auch aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen [21].
Umsetzungen (Beispiele, Katalog nicht abschließend)
Erfolgte Umsetzungen: <ul style="list-style-type: none">• <u>Temporeduzierung auf 30 km/h:</u> innerhalb des Alleenrings und auf einem Teilabschnitt der Monheimsallee (zw. Bastei und Hansemannplatz).• <u>Tempo 30 auf der Theaterstraße und am Theaterplatz.</u>• Kohlscheider Straße Tempo 70 im Bereich Richterich und Tempo 50 an der Einmündung Roermonder Straße.• Adenauer Allee durchgehend Tempo 50 im Bereich Fuchserde bis Rothe Erde.

- Umbau div. Einmündungsbereiche mit aufgepflasterten Gehwegsüberfahrten zur Verringerung der Abbiegegeschwindigkeiten und damit zur Unterstützung der Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeit.
- Optimierung div. verkehrsberuhigter Bereiche und Tempo 30-Zonen zur Unterstützung der Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeit.

Laufende Umsetzungen:

- • Zurzeit können keine weiteren Maßnahmen geplant werden, da rechtlich alle rechtlichen Möglichkeiten und für Maßnahmen umgesetzt ausgeschöpft sind wurden und da es aus rein schalltechnischen Gründen keine Umsetzungsmöglichkeiten in der Verkehrsplanung gibt..

Geplante Umsetzungen / Prüfaufträge i.S.d. städt. Lärmschutzstrategie:

Die folgenden Prüfaufträge oder sonstigen Anträge, die Geschwindigkeit auf einem Straßenabschnitt zu ändern, bedürfen einer Einzelfallprüfung nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) und einer entsprechenden Beschlussfassung durch das zuständige Ratsgremium.

- Außenring
Auf dem Außenring sollte langfristig durchgehend eine Temporeduzierung auf 50 km/h erfolgen. Auf einigen Abschnitten liegt die Höchstgeschwindigkeit noch bei 70 km/h.
- Temporeduzierung von 50 km/h auf 40 km/h oder 30 km/h
Dies betrifft Straßen, die in kommunaler Baulast stehen, insbesondere bei Straßen in dichtbesiedelten Bereichen.

10.5 Aktive bauliche Maßnahmen zum Schallschutz

Tabelle 10.5: Maßnahmenblatt 5

B 3.1 Neubau und Unterhaltung von Fahrbahnoberflächen
Verantwortung und Mitwirkung Stadt Aachen, Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung (FB 61) Stadt Aachen, Fachbereich Mobilität und Verkehr (FB 68) Stadt Aachen, Fachbereich Klima und Umwelt (FB 36) Stadt Aachen, Fachbereich Klima und Umwelt (E18) Straßen.NRW, Autobahn GmbH des Bundes
Maßnahmenbeschreibung und Lärminderungspotenzial Art und Zustand der Straßenoberfläche spielen bei der Lärmentstehung eine große Rolle. Schadhafte Fahrbahnoberflächen (Schlaglöcher, Risse, vorstehende Kanaldeckel etc.) führen hier zu erhöhten Lärmemissionen. Schwere Fahrzeuge erzeugen auf beschädigten Fahrbahnoberflächen zusätzlich Erschütterungen (auch Sekundärschall), die sich bis in die angrenzenden Gebäude ausbreiten können. Schadhafte Fahrbahnoberflächen sind somit auch aus Gründen des Lärmschutzes zeitnah auszubessern oder mit neuem Belag zu versehen! Die Art des Straßenbelags wirkt sich ebenfalls auf den Straßenlärm aus. Pflasterbeläge erzeugen beispielsweise um 6 dB(A) höhere Lärmpegel als die am häufigsten verwendeten Asphaltbeläge. Mit lärmindernden Fahrbahndecken, wie beispielsweise einem lärmindernden offenporigen Asphalt (LOA), lässt sich der Lärmpegel deutlich um bis zu 5 dB(A) senken. In Aachen kann auf stark lärmbelasteten, innerstädtischen Straßen ein LOA eingebaut werden, dessen lärmindernde Wirkung ca. 3 dB(A) beträgt. Die Reduzierung um 3 dB(A) entspricht theoretisch einer Halbierung der vorhandenen Verkehrsstärke! Ist der Zustand der mit LOA sanierten Fahrbahndecke vor der Sanierung besonders schadhaft, kann durch die Summation der Effekte sogar eine Pegelminderung von 4 bis 6 dB(A) erzielt werden. Lärmindernde Asphalte sind vor allem bei zulässigen Geschwindigkeiten >30 km/h und geringem Schwerlastanteil wirksam, da hier das Abrollgeräusch lauter als das Motorgeräusch wird. Der Einbau von lärmoptimierten Belägen erfolgt gewöhnlich im Rahmen der Straßenerneuerung (z. B. Salierallee). Sobald eine umfangreiche Deckensanierung (Deck- und Binderschichten) erforderlich ist, wird i.d.R. der Einsatz von LOA geprüft. Insbesondere im Bereich der Autobahnen konkurriert der lärmoptimierte Asphalt mit Lärmschutzwänden und Geschwindigkeitsbegrenzungen im Rahmen der verkehrstechnischen Möglichkeiten und Kostenabwägung. Bis 31.12.2020 lag die Zuständigkeit für Maßnahmen im Bereich der Autobahnen bei Straßen.NRW (Träger der Baulast) ¹⁵ ; ab 01.01.2021 wurden die Aufgaben zur Autobahn GmbH verlagert. Die Stadt Aachen steht im stetigen Austausch mit den zuständigen Behörden zu Sanierungsmöglichkeiten in Lärmschwerpunkten, vorrangig an den Autobahnen.
Umsetzungen (Beispiele, Katalog nicht abschließend)
Erfolgte Umsetzungen: <ul style="list-style-type: none">• Seit der letzten Aktualisierung des LAP wurde lediglich eine LOA-Maßnahme auf der Ludwigsallee im Abschnitt zwischen Krefelder Straße und Roermonder Straße umgesetzt. Pflasterbeläge wurden ausgetauscht auf der Pontstraße (Driescher

¹⁵ Die Baulast wechselte ab 01.01.2021 zur Autobahn GmbH; unter Aufsicht des Fernstraßenbundesamt (FBA) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Gässchen bis Kreuzherrenstraße), der Hauptstraße (Austausch des Kopfsteinpflasters) und dem Burtscheider Markt (Austausch des Kopfsteinpflasters).

- Die Autobahn GmbH baute ab Ausfahrt Brand in Richtung Lichtenbusch im Bereich Driescher Hof seit dem letzten LAP einen lärmindernden Asphalt ein.

Laufende Umsetzungen:

A4 zwischen Vetschau und Aachener Kreuz ist eine grundlegende Erneuerung der Fahrbahnbeläge (SMA La -3dB(A)) geplant und teilweise im Bau oder umgesetzt.

Geplante Umsetzungen / Prüfaufträge i.S.d. städt. Lärmschutzstrategie:

- Umbau der Salierallee wird mit entsprechenden veränderten Querschnitten und Beibehaltung der Fahrrichtungen nach Sanierung der Ver- und Entsorgungsleitungen aktuell abschließend geplant. Der Lärmschutz soll durch einen lärmindernden Asphalt und ggf. Temporeduktion berücksichtigt werden (ein Gutachten liegt bereits vor).
- Alle Hauptstraßen in Trägerschaft der Stadt, deren Sanierung im Stadtgebiet zukünftig ansteht und die als Lärmschwerpunkt identifiziert wurden, sollten grundsätzlich mit LOA ausgestattet werden. Eine Straßenliste mit den identifizierten Belastungsschwerpunkten befindet sich im Anhang (s. Abbildung A 2.4).
- Der Austausch von Pflasterbelägen gegen Asphalt- oder Betonoberflächen im Stadtgebiet wird aus Lärminderungsgründen im Rahmen von anstehenden Straßenbaumaßnahmen geprüft und - sofern keine stadtgestalterischen oder historischen Gründe entgegenstehen -, auch vorgenommen.
- Autobahnabschnitte werden durch die Autobahn GmbH fortlaufend auf Zustand geprüft und bei Bedarf erneuert.
- Im Zuge des Ersatzneubaus der Haarbachtalbrücke wird auf der A544, in diesem Abschnitt, eine Erneuerung der Asphaltdecke mit SMA (- 2 dB geplant) durchgeführt.
- Grundhafte abschnittsweise Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Vetschau und Aachener Kreuz mit SMA (-2 dB) oder SMA La (-3 dB) geplant.
- Im Bereich Vetschau soll mittelfristig ein SMA La (-3dB) eingebaut werden.

Tabelle 10.6: Maßnahmenblatt 6

B 3.2 Schallschutzwände errichten
<p>Verantwortung und Mitwirkung</p> <p>Straßen.NRW, Autobahn GmbH des Bundes (für BAB) ab 01.01.2021 Stadt Aachen, Fachbereich Klima und Umwelt (FB 36)</p>
<p>Maßnahmenbeschreibung und Lärminderungspotenzial</p> <p>Der Bau von Schallschutzanlagen an Straßen (sog. aktiver Lärmschutz) ist ein sehr effektives und von Bürger und Bürgerinnen immer wieder gewünschtes oder eingefordertes Mittel zur Reduzierung des Verkehrslärms. Schallschutzwände können die Schallausbreitung um bis zu 10 dB dämpfen. Innerorts lassen sich Lärmschutzwände (LSW) aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten nur selten errichten. Hier werden aber gerade neuartige Konzepte erforscht und bereits gelegentlich geprüft. Dazu gehören beispielsweise neuartige Schallfallen, die in den Untergrund eingelassen oder an Leitplanken installiert werden.</p> <p>Dagegen können an Bundesfernstraßen, teils auch an Landesstraßen, aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Wänden oder Wällen eher realisiert werden. Die Zuständigkeit für die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen an Bundesfern- und Landesstraßen liegt bei Straßen.NRW und für Autobahnen bei der Autobahn GmbH des Bundes. Bereits seit 1978 wird so zentral federführend aktiver Lärmschutz an bestehenden Straßen als sogenannte „Lärmsanierung“ durchgeführt. Im Gegensatz zur „Lärmvorsorge“, die zur Planung von Straßenneubau, -ausbau oder -umbau gehört, greift die Lärmsanierung im bestehenden Straßennetz dort, wo eine Lärmbelastung „gewachsen“ ist und sich „verfestigt“ hat, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgte. Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Grundlage sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97); diese werden analog auch bei Landesstraßen in NRW angewendet. Voraussetzung ist, dass der Beurteilungspegel festgelegte Grenzwerte (sog. Auslösewerte) überschreitet, die sich an der jeweiligen Gebietskategorie – und damit an der Schutzbedürftigkeit – orientieren und somit unterschiedlich hoch sind. Der Beurteilungspegel wird nach dem in den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019“ (RLS-19) vorgeschriebenen Verfahren berechnet – also nach anderen Berechnungsmethoden als hier in der Lärmkartierung nach EU- Umgebungslärmrichtlinie. Die Ergebnisse der kommunalen Lärmkartierung sind insoweit ein Indiz für eine ggf. notwendige Lärmsanierung; wegen der unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen und Berechnungsmethoden können aus der Lärmkartierung oder dem Lärmaktionsplan (LAP) alleine jedoch keine verbindlichen Betroffenheit oder Ansprüche auf Lärmsanierung abgeleitet werden.</p> <p>Die Stadt setzt sich auf Grundlage der LAP-Erkenntnisse für die Aufnahme lärmrelevanter Gebiete in das Lärmsanierungsprogramm von Straßen.NRW und Autobahn GmbH ein, indem sie den zuständigen Behörden die signifikanten Straßenabschnitte und Wohngebiete zur Überprüfung meldet. Die abschließende Entscheidung zur Durchführung von Maßnahmen liegt jedoch bei den zuständigen Behörden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Stadt Aachen steht im regelmäßigen Austausch mit Straßen.NRW und der Autobahn GmbH bezüglich der Möglichkeit in Lärmschwerpunkten, insbesondere an den BAB, aktiven Schallschutz in Form von Lärmschutzwänden zu errichten. Die Wiederaufnahme der Lärmschutzwand A44 im Abschnitt Driescher Hof * und Aachen-Brand in die Planungen der Autobahn GmbH kann als Erfolg gewertet werden. 2. Auch zukünftig wird sich die Stadt Aachen für den Bau von Lärmschutzwänden oder die Ertüchtigung bestehender LSW als effektivste Lösung gegenüber lärmindernden Fahrbahnbelägen und Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Abschnitten der BAB einsetzen.

Umsetzungen (Beispiele, Katalog nicht abschließend)

Erfolgte Umsetzungen:

- LSW Beulardstein an BAB 4
- LSW an BAB 4 im Bereich Hander Weg (Laurensberg)
- LSW an BAB 4 bei Haaren
- LSW Soerser Weg im Bereich Burg Soers
- Lärmschutzwand auf Überflieger BAB 4 Fahrtrichtung Köln im Zuge des Ausbaus AK Aachen
- Lärmschutzwand am AK Aachen nach Süden im Zuge des Ausbaus

Laufende Umsetzungen:

BAB keine bekannt

Stadt Aachen keine

Geplante Umsetzungen / Prüfaufträge i.S.d. städt. Lärmschutzstrategie:

- Zielbereiche für bauliche Lärminderungsmaßnahmen an den BAB im Aachener Stadtgebiet sind durch die Ergebnisse der Lärmkartierung und der Bürgerbefragung gegeben u. a. an:
 - > **BAB:**
 - A44: Am Abschnitt Driescher Hof und Aachen-Brand wurde zunächst der LOA umgesetzt, zusätzlich ist ein Wandneubau auf der Nordseite von der Autobahn GmbH in die langfristige Planung aufgenommen worden.
 - A4: Fahrtrichtung Köln im Bereich Laurensberg im Bereich Roermonder Straße / Bahnstrecke
- Monschauer Straße (B 258) (Oberforstbach / Lichtenbusch) Hier wäre eine Diskussion / Prüfung der neuen Technik zur Lärminderung durch Diffraktion sinnvoll.

10.6 Förderung der E-Mobilität

Tabelle 10.7: Maßnahmenblatt 7

B4 Ausbau der E-Mobilität
<p>Verantwortung und Mitwirkung</p> <p>Stadt Aachen, Fachbereich Mobilität und Verkehr (FB 68) Stadt Aachen, Aachener Stadtbetrieb (E 18) Stadt Aachen, Fachbereich Klima und Umwelt (FB 36) STAWAG, ASEAG</p>
<p>Maßnahmenbeschreibung und Lärminderungspotenzial</p> <p>Elektrofahrzeuge können einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Messungen und Modellrechnungen zeigen in einer Gesamtbetrachtung je nach ersetzter Fahrzeugklasse ein mehr oder minder großes Lärminderungspotenzial. Eine Lärmentlastung durch Elektromobilität greift insbesondere bei Fahrzeugen, deren Antriebsgeräusche pegelbestimmend sind. Dies gilt für Busse, Lkw, und Krafträder und für Pkw bei eher geringen Geschwindigkeiten. Bei höheren Geschwindigkeiten (z. B. auf der Autobahn) überwiegen insbesondere bei Pkw die Abroll- und Windgeräusche. Die spezifischen Vorteile der Elektroautos für den Lärmschutz liegen also im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis ca. 25/30 km/h sowie bei schweren Fahrzeugen im innerörtlichen Bereich, die häufig bremsen und anfahren müssen (Müllfahrzeuge Busse etc.).</p> <p>Pkw:</p> <p>Bei Pkw mit klassischem Verbrennungsmotor ist in Abhängigkeit von der Fahrbahnoberfläche, der Gang-Wahl und der Beschleunigung das Motorengeräusch bis etwa 25 km/h dominant. Danach summieren sich Antriebsgeräusche und Abrollgeräusche. Bei höheren Geschwindigkeiten (ab 35 km/h) bestimmt dagegen zunehmend das Abroll-Geräusch (auch abhängig vom Fahrbahnbelag) das Gesamtgeräusch des Fahrzeugs. Elektroautos sind also prinzipiell bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten deutlich leiser. Bei höheren Geschwindigkeiten sind sie vergleichbar laut, wie herkömmliche Pkws. Hieraus ergibt sich ein hohes Minderungspotenzial im innerstädtischen Verkehr; insbes. in Tempo 30-Bereichen. In Aachen gilt im gesamten Innenstadtbereich, d. h. innerhalb des sog. Alleenrings und in Aachener Wohngebieten, Tempo 30. In Verbindung mit den flächendeckend in Aachener Wohngebieten vorhandenen und künftig geplanten Tempo-30-Zonen (vgl. u. a. Geodatenportal der Stadt Aachen) macht sich hier auch das Minderungspotential von Elektroautos bemerkbar.</p> <p>Lkw/Busse:</p> <p>Bei schweren Nutzfahrzeugen ist das Antriebsgeräusch bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h dominant, also im gesamten innerörtlichen Geschwindigkeitsbereich. Hieraus ergibt sich ein Minderungspotenzial für Busse und Lkw im innerstädtischen Verkehr, insbes. für Müllsammelfahrzeuge, ÖPNV-Busse und andere Nutzfahrzeuge, die hauptsächlich innerorts bewegt werden und sehr häufig anfahren und wieder abbremesen. Langstreckentaugliche, schwere Lkw mit Elektroantrieb sind zudem noch nicht verfügbar und aufgrund der Dominanz der Abrollgeräusche und Windgeräusche wäre hier zunächst noch keine Lärmentlastung zu erwarten. Hybridantriebe können hier je nach Nutzungsort ebenfalls für Entlastung sorgen. Lkw und Busse dürften in Aachen auch aufgrund der bereits beschriebenen Tempobeschränkungen auf 30 km/h ein besonders hohes Lärminderungspotential haben.</p> <p>Krafträder: Bei Mopeds und Motorrädern sind das Motorengeräusch und Lärmspitzen (z. B. beim schnellen Beschleunigen) unabhängig von der Geschwindigkeit stets die dominante Lärmquelle, so dass durch eine Elektrifizierung dieser Fahrzeuge eine enorme Minderung der Geräuschemissionen von 20 dB(A) und mehr in allen Nutzungsbereichen erzielt werden kann.</p>

Wegen der großen Störwirkung schon einzelner motorisierter Zweiräder ist eine Elektrifizierung dieser Fahrzeuge aus Lärmschutzsicht sinnvoll, obwohl sie aufgrund ihres geringen Anteils am Verkehrsstrom in der Regel nur geringfügig zum Mittelungspegel, also dem Gesamtlärm, beitragen.

Paket-Dienstleister: Im Rahmen des Projektes #AchenMooVE!4 wurden die Ladeinfrastruktur ausgebaut und der Wechsel auf E-Fahrzeuge wurde unterstützt.

Umsetzungen (Beispiele, Katalog nicht abschließend)

Erfolgte Umsetzungen:

- Auf dem Gebiet der Stadt Aachen wurden bisher ca. 650 öffentlich-nutzbare Ladepunkte (LP) für Elektrofahrzeuge aufgebaut (Stand April 2024). Bis 2030 sollen pro Jahr weitere rund 250 öffentlich-nutzbare Ladepunkte errichtet werden.
- Beim Stadtbetrieb wurden zusätzlich elektrische Geräte und Maschinen angeschafft, die sukzessive Geräte mit Verbrennungsmotoren ersetzen; so z. B. lärmintensive Laubbläser, Freischneider etc.
- Die Umstellung der Busflotte der ASEAG auf Elektrofahrzeuge ist in der Umsetzung; aktuell sind 27 vollelektrische Busse in Betrieb.
- Der kontinuierliche Ausbau des Pedelec-Verleihsystems Velocity, wie auch das seit 2019 steigende Angebot an E-Leih-Scootern in Aachen über die lokalen Anbieter, tragen zu einem veränderten, multimodalen Mobilitätsverhalten bei und stärken eine lärmfreie Fortbewegung.
- Begleitende Maßnahmen wie kostenfreies Parken für Elektrofahrzeuge (max. 2 h in allen Bewohnerparkzonen) tragen zur Förderung der E-Mobilitäts-Nutzung bei.
- Ausbau Ladeinfrastruktur: insgesamt 20 Ladepunkte für Paketdienste
Hermes ist mit insgesamt 12 E-Fahrzeugen im Einsatz. GLS mit insgesamt 11 Fahrzeugen.
- E-Lastenfahräder: Die Firma UPS setzt seit 2023 fünf Lastenfahräder zur Zustellung von Paketen ein.

Laufende Umsetzungen:

- Fahrzeugbeschaffungen für die o. g. Betriebe und Bereiche laufen weiter. Private Nutzer steigen bei Pkw und Lieferfahrzeugen zunehmend auf alternative Antriebe, insbesondere Elektroantriebe, um. Lokale Förderprogramme wie das der STAWAG (Förderung von Elektro-Motorroller und E-Lastenräder) unterstützen bes. den privaten Bereich. Der Anteil der Elektrofahräder für Fahrten in die Innenstadt lag 2016 bei 3,5 %, dürfte zwischenzeitlich aber deutlich höher liegen.
- Ausbau der Busflotte der ASEAG: Es sollen insgesamt weitere 32 vollelektrische Busse hinzukommen. Dafür erfolgt in Q2 2024 eine europaweite Ausschreibung.

Geplante Umsetzungen / Prüfaufträge i.S.d. städt. Lärmschutzstrategie:

Zukünftig soll der Anteil an Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb gesteigert werden. Dazu sollen bestehende Projekte fortgeführt und neue initiiert werden:

- Anschaffung von weiteren Elektrobussen bei der ASEAG (geplant 5 Stück in 2024)
- Weitreichende Umstellung der ASEAG-Busflotte auf elektrische Antriebe auf den Hauptstrecken
- Ausbau der E-Fahrzeugflotte bei Cambio CarSharing
- Ladesäulen-Contracting für Geschäftskunden (STAWAG)
- Förderprogramme zur Elektromobilität (STAWAG)
- Ausbau des öffentlichen Ladestationsnetzes in allen Stadtteilen
- Ausweisung von Abstellflächen für E-Tretroller zur Förderung der Akzeptanz
- Aufbau von sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Stärkung des Umweltverbundes und als Anreizgeber zum Umstieg auf diesen

Anhang 1 Quellenverzeichnis

- [1] EU-Richtlinie
- [2] EBA (Lärmkartierung 3. Runde, Veröffentlichung 2017 www.umgebungslaerm.nrw.de)
- [3] EBA; https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html
- [4] Geoportal des Bundesamtes für Eisenbahn <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/>
- [5] Termine | Umgebungsärmportal (nrw.de); <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/gesetze/termine>
- [6] Lärmbelästigung | Umweltbundesamt; <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/laermwirkungen/laermbelaestigung>
- [7] Broschüre „Umgebungsärmrichtlinie: Verfahren zu Identifizierung von Lärmbrennpunkten“ vom Umweltbundesamt, Stand 2020 (Texte|196/2020)
- [8] Stadt Aachen; Lärmschutz http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/laermschutz_neu/index.html
- [9] Bezirksregierung Köln; https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/35/fluglaerm/index.html
- [10] Umgebungsportal NRW; <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/foerderportal>
- [11] Straßen.NRW <https://www.strassen.nrw.de/de/umwelt/laermschutz.html>
- [12] STAWA Förderungsprogramme; <https://www.stawag.de/service/foerderprogramme/>
- [13] Broschüre „Tag gegen Lärm“ Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V. (DEGA) Dezember 2021 4. Überarbeitete Auflage
- [14] Broschüre „WHO-Leitlinie für Umgebungsärm für die Europäische Region“ Umweltbundesamt Fachgebiet I 2.4 Stand Juli 2019 (ISSN 2363-8273)
- [15] Geltender Erlass zum Lärmaktionsplan RdErl. D. Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5 – 8820.4.1 v. 7.2.2008 Stand 03.04.2024
- [16] § 47d BImSchG – Einzelnorm; https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/_47d.html
- [17] § 47a BImSchG – Einzelnorm; https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/_47a.html
- [18] Durchführungsbeschluss 2021/1967 siehe LAI Hinweise Lärmaktionsplanung
- [19] Lärmorama - Ohren schützen (laermorama.ch); https://www.laermorama.ch/m4_ohrenschuetzen/hoerverlust_w.html (Ursprüngliche Quelle; Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin.)
- [20] DIN/EN 61672-1 Elektroakustik - Schallpegelmesser - Teil 1: Anforderungen
- [21] Die Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten" www.lebenswerte-staedte.de
- [22] Radverkehr; https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Jahresdialog-Radverkehr/neu_Ta_tigkeitsbericht-Radentscheid-2023.pdf

Anhang 2 Karten, Darstellungen, ergänzende Erläuterungen

Abbildung A 2.1: Lärmkarte für das Stadtgebiet Aachen (LDEN, Straßenverkehr)

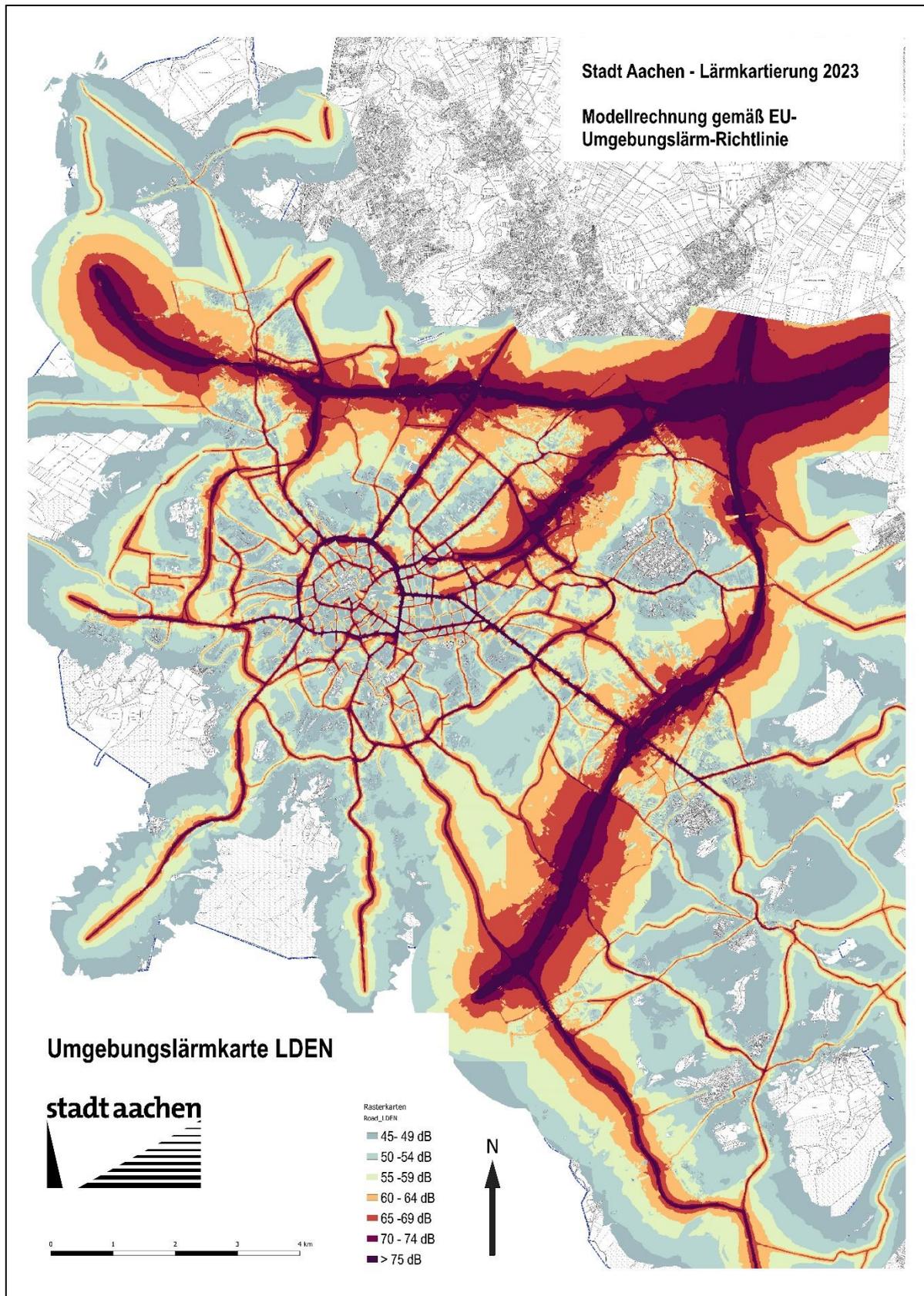


Abbildung A 2.2: Nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr

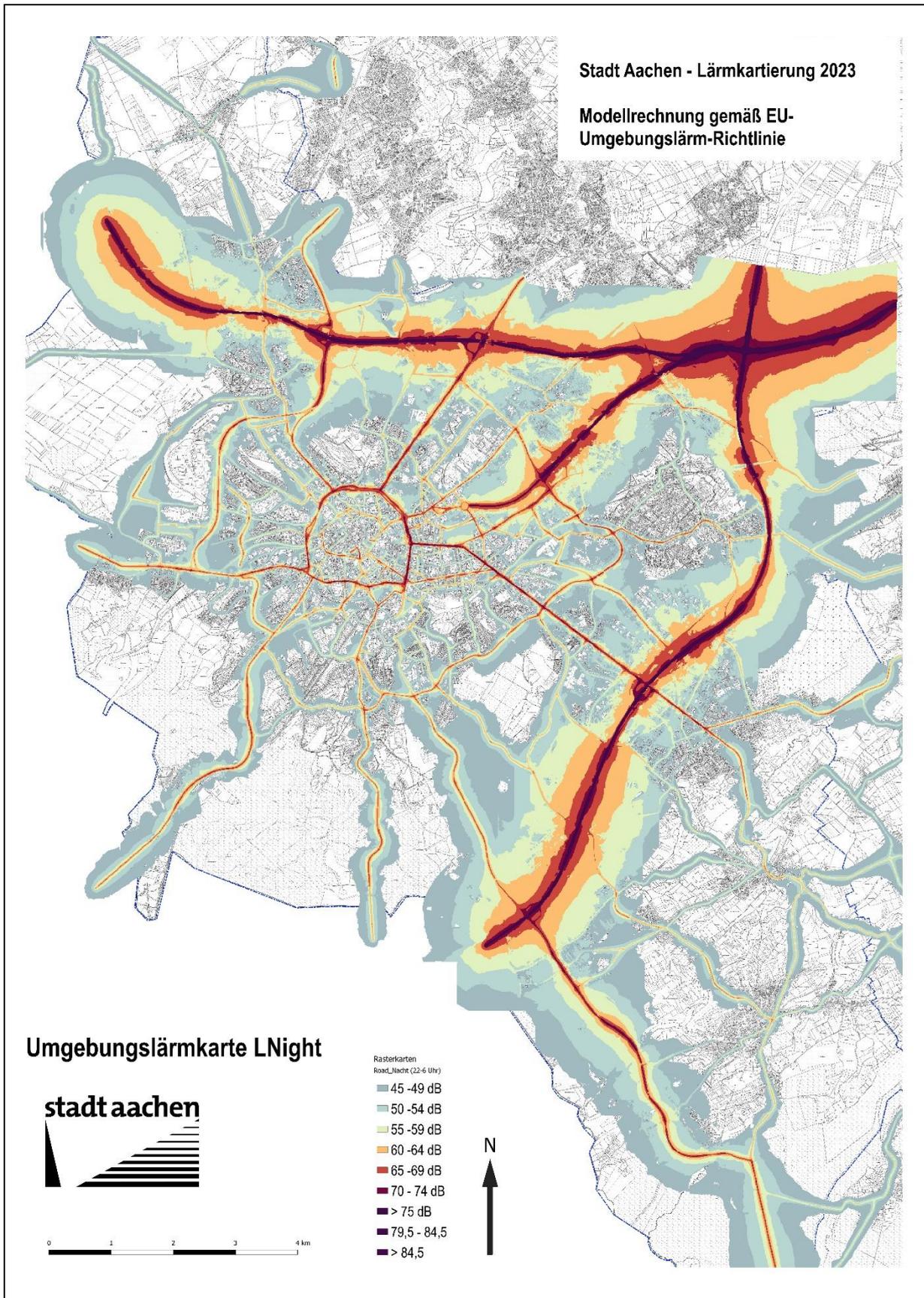


Abbildung A 2.3 Beteiligung der Bürgerschaft (Runde 1, Onlinebefragung u. Runde 2 Schriftl. Eingabe)

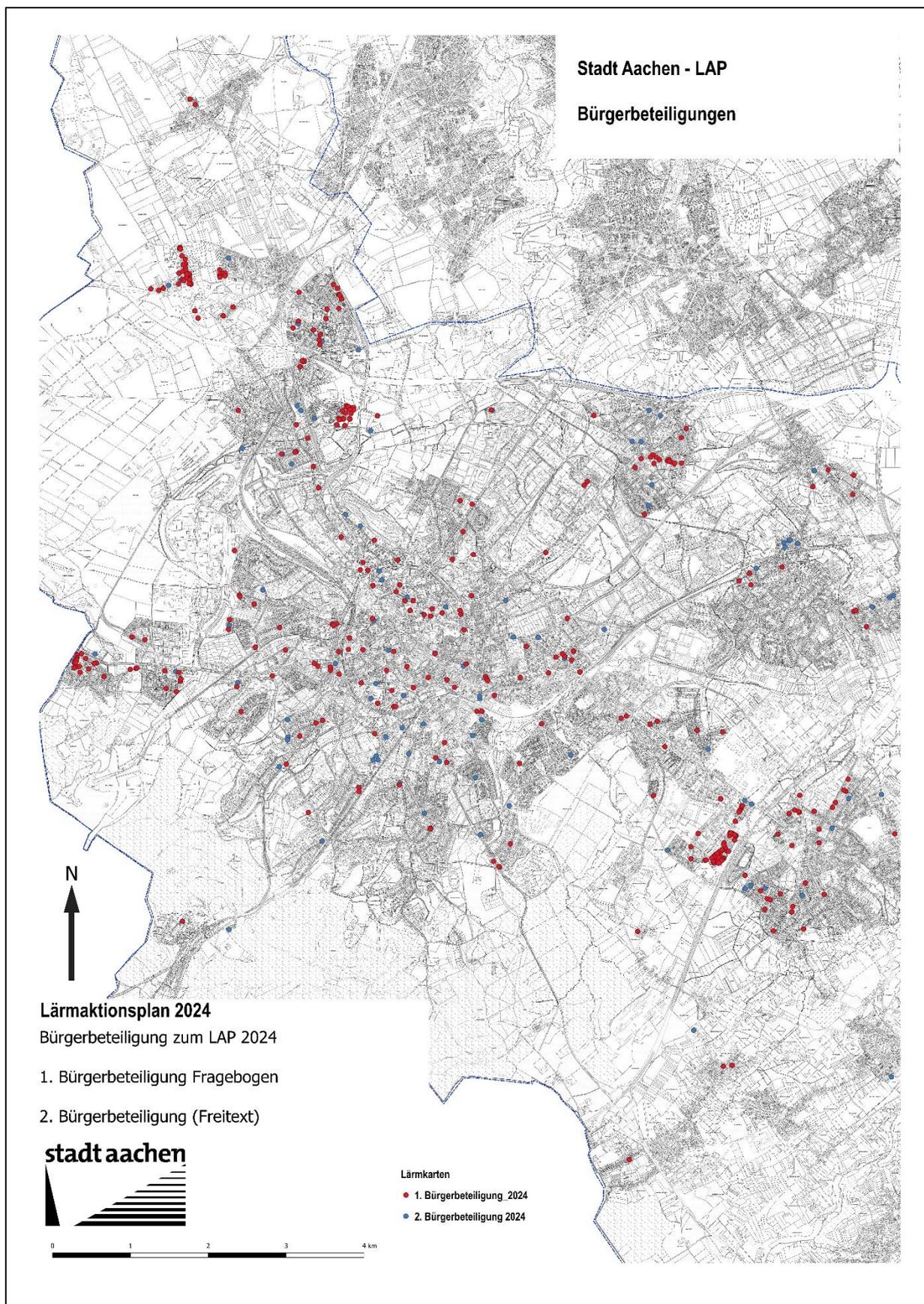


Abbildung A 2.4: Lärmschwerpunkte aus Kartierung und Bürgerbeteiligung – Karte

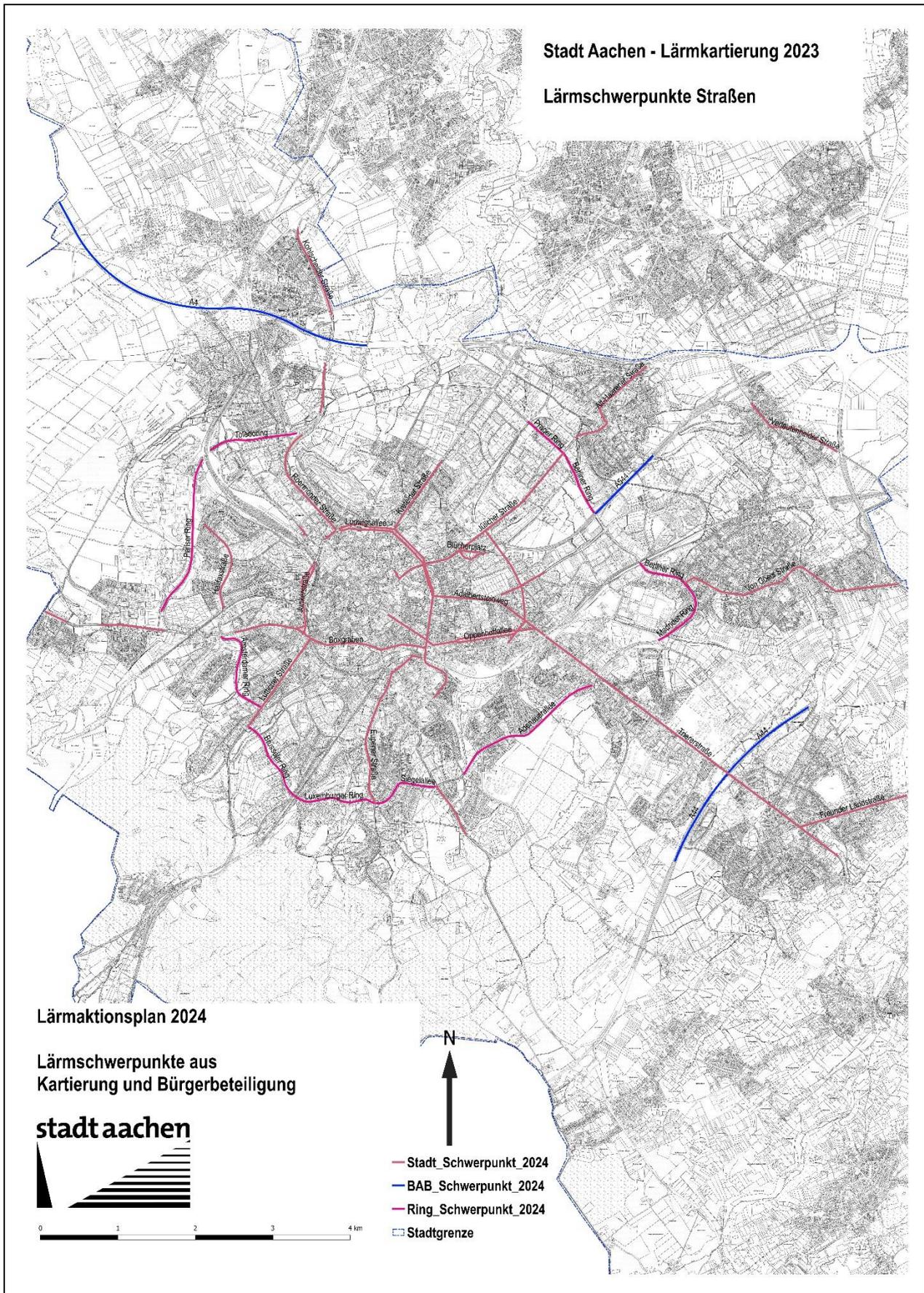


Tabelle A 2.1: Lärmschwerpunkte aus Kartierung und Bürgerbeteiligung – Textteil, Straßenliste

Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis
A4	Laurensberg	Vetschau
A44	AS Brand	Grauenhofer Weg (Brand/Forst)
A44	AS Brand -	Nordstraße
A544	AS Rothe Erde	Haaren
Adalbertsteinweg	Kaiserplatz	Rothe Erde
Adenauerallee	Karl-Marx-Allee	Trierer Straße
Alt-Haarener-Straße	Wurbenden	BAB4
Amsterdamer Ring	Lütticher Straße	Vaalseer Straße
An der Schanz		Schanz
Berliner Ring	Jülicher Straße	BAB 544
Berliner Ring	Bundesbahnstrecke Aachen-Köln	Von-Coels-Straße
Bismarckstraße	Drimbornstraße-	Adalbertsteinweg
Blücherplatz	Europaplatz	Jülicher Straße
Boxgraben	Marschierort	Lütticher Straße
Bushof	Kurhausstraße	Couvenstraße
Breslauer Straße	Stolberger Straße	Dresdner Straße
Brüsseler Ring	Maria-Theresia-Allee	Lütticher Straße
Eupener Straße	Sebastianstraße	Luxemburger Ring
Freunder Landstraße	Brand	Birkenstraße
Friedrich-Ebert-Allee	Moltkestraße	Branderhofer Weg
Goerdelerstraße	Bismarckstraße	Adalbertsteinweg
Halifaxstraße	An den Finkenweiden	Bleiberger Straße
Heinrichsallee-Ost	Kaiserplatz	Hansemannplatz
Heinrichsallee-West	Hansemannplatz	Kaiserplatz
Josef von Goerres Straße	Bischofstraße	Stolberger Straße
Jülicher Straße	Hansemannplatz	Berliner Ring
Junkerstraße	Vaalseer Straße	Turmstraße
Kasinostraße	Hackländer Straße	Hauptstraße
Kohlscheider Straße	Roermonder Straße	Toledoring
Kohlscheider Straße	Richterich	Richterich
Kohlscheider Straße	Laurensberg	Laurensberg
Krefelder Straße	Monheimsallee	Normannenstraße
Krugenofen	Burtscheider Straße	Sebastianstraße
Kurbrunnenstraße	Am Viadukt	Moltkestraße
Lagerhausstraße	Marschierort	Bahnhofsvorplatz

Ludwigsallee	Krefelder Straße	Ponttor
Lütticher Straße	Boxgraben	Körnerstraße
Luxemburger Ring	Eupener Straße	Maria-Theresia-Allee
Madri der Ring	Von-Coels-Straße	Eisenbahnweg
Monheimsallee (Nord)	Hansemannplatz	Bastei
Monheimsallee (Süd)	Krefelder Straße	Jülicher Straße
Monschauer Straße	Adenauerallee	1.Rote-Haag-Weg
Normaluhr	Normaluhr	Normaluhr
Oppenhoffallee	Lothringer Straße	Bismarckstraße
Pariser Ring	Seffenter Weg	Kullenhofstraße
Pontwall	Ponttor	Wüllnerstraße
Prager Ring	Jülicher Straße	Grüner Weg
Peterstraße	Hansemannplatz	Kurhausstraße
Roermonder Straße	Ponttor	Henricistraße
Römerstraße	Normaluhr	Bahnhofsplatz
Saarstraße	Ponttor	Bastei
Sedanstraße	Adalbertsteinweg	Stolberger Straße
Siegelallee	Salierallee-	Robert-Schumann-Straße
St. Vither Straße	Eupener Straße	Sallierallee
Stolberger Straße	Eifelstraße	Peliserkerstraße
Süsterfeldstraße	Bunsenstraße	Kühlwetterstraße
Theaterstraße	Wilhelmstraße	Kapuzinergraben
Toledoring	Süsterfeldstraße	Kohlscheider Straße
Trierer Straße	Rothe Erde	Brand (Ortsausgang)
Turmstraße	Prof.-Pirlet-Straße	Maastrichter Straße
Vaalse r Straße Abschnitt 1	Junker Straße	Lennestraße
Vaalse r Straße Abschnitt 3	Keltenstraße	Püngelerstraße
Vaalse r Straße Abschnitt 2	Pariser Ring	Alte Vaalse r Straße
Verlautenheider Straße	Anschlussstelle Würselen	BAB 44
Von-Coels-Straße	Berliner Ring	Stadtgrenze Stolberg
Wilhelmstraße	Kaiserplatz	Normaluhr
Zollernstraße	Wilhelmstraße	Schlossstraße

Anhang 3 Fragebogen zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung (Original, anonymisiert) und Abwägung der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung

Abbildung A 3.1 Fragebogen

KFAS_BP_FB36_400_0001-25v09/23.03.24 12:07

Die Oberbürgermeisterin



Fragebogen Lärmaktionsplanung 2024

Bürger*inneninfo und Vorabteiligung

Ich wohne

Straße	Hausnummer	Zusatz
St. Vither Straße	10	
PLZ		
52066		
Ort		
Aachen		
Ich äußere mich als		
<input type="checkbox"/> Anwohner*in	<input type="checkbox"/> sonstige interessierte Person	<input checked="" type="checkbox"/> Mieter*in / Vermieter*in

A. Einschätzung der Lärmsituation im näheren Wohnumfeld

Welche Lärmquelle(n) empfinden sie als besonders störend

1.1 Örtlicher Straßenverkehr

Tageszeit		
<input checked="" type="checkbox"/> eher tags (6-22h)	<input type="checkbox"/> eher nachts (22-6h)	<input type="checkbox"/> ganztags
<input checked="" type="checkbox"/> PKW	<input checked="" type="checkbox"/> Motorrad	

Angaben für die Statistik

Alter in Jahren					
<input type="checkbox"/> 18-25	<input type="checkbox"/> 26-35	<input type="checkbox"/> 36-45	<input type="checkbox"/> 46-55	<input checked="" type="checkbox"/> 56-65	<input type="checkbox"/> über 65

Hinweis zum Datenschutz

Ich habe die Datenschutzerklärung zur Kenntnis genommen. Ich erteile hiermit die Einwilligung zur Verarbeitung meiner Daten zu dem genannten Zweck.

PDF erstellt mit: www.form-solutions.de
Artikel-Nr.: KFAS_BP_FB36_400_0001

Tabelle A 3.1: Abwägung zweite Öffentlichkeitsbeteiligung ¹⁶

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
	<p>[...] anlässlich der veröffentlichten Lärmschutzkarte [Erhebung] möchte ich Sie fragen, warum der sich immer intensiver darstellende und in der Nacht zum Teil minutenlang anhaltende Fluglärm, insbesondere über Aachen Süd Flugrichtung Liege (wohl geplantes und schon sehr genutztes und in weiterer Ausbauplanung des Drehkreuzes eines bekannten chinesischen Plattformhändlers) a) nicht erfragt, b) daher auch nicht erhoben wurde. Ich kann mich erinnern, in der Presse von einer weiteren Intensivierung gelesen zu haben und die Auskunft des zuständigen Landes oder Bundesministers dies bezüglich war, dass eine später einsetzende Flughöhenreduzierung zwar helfen könnte, aber nicht im Einflussbereich der angesprochenen Exekutive läge. Betriebswirtschaftliche Entscheidungen dergestalt "wann ist der Sinkflug ökonomisch sinnvoll" wären den Fluglinien überlassen. Dann könnten die Maschinen also auch direkt im Tiefflug über unser Stadtgebiet fliegen (wenn es sich rechnet). Wer sonst als unsere Umweltministerien und Behörden können denn dann kompetent Einfluss nehmen? Dies gilt besonders auch für die touristisch genutzten Gebiete im Megelland. Würde ein Schulterchluss aller Betroffenen nicht hilfreich sein? Wo doch an allen Ecken der Stadt viele viele Maßnahmen mit klimapolitischen alternativlos erklärten Maßnahmen durchgesetzt werden.</p> <p>In der Nacht sind die Flüge deutlich vernehmbar und häufen sich. Subjektiv gibt es Maschinen, die wir schon Minuten vor und nach dem Überflug Aachen Süd vernehmen müssen. Eine Maschine erinnert in ihrem Gebrumme eher an eine große "Militärmaschine älterer Bauart". Besonders in den frühen Morgenstunden braucht man keinen Wecker mehr, wenn Mann und Frau ihre Gewohnheiten dem Flugplan anpasst.</p> <p>[...] ich wäre Ihnen sehr verbunden, die städtischen EntscheidungsTräger_innen bezgl. des nächtlichen Lärmschutzes zu sensibilisieren und bin überzeugt, keine Einzelmeinung zu vertreten. Kritisch könnte man auch den Inhalt der Maschinen sehen. Viele kleinteilige Verpackungsgrößen um zoll- steuerrechtliche Optimierungen zu realisieren. Informieren Sie sich doch einmal beim belg. Flughafenzoll. Dieser Aspekt ist u.U. wegen der verfrachteten Massen auch bezüglich des funktionierenden Grenzschatzes beachtlich. Ein erster Schritt könnte doch wenigstens eine fachlich fundierte Messung der Flugemissionen bzgl. des Lärms sein. Beim individuellen Straßenverkehr misst man zwischenzeitlich ebenfalls überall PKW und Fahrradaufkommen (natürlich aufgrund anderer politisch gewollten Lenkungsmaßnahmen).</p> <p>(Anwohner Aachen Süd Nähe RWTH Franziskus, übrigens auch eine seit knapp 2 Jahren "das Ohr erfreuene" Quelle intensiver Bautätigkeit, deren Bauherrin und Zielsetzung dank eines versteckt angebrachten Baustellenaushangs nicht erkenntlich ist. Ist es überhaupt statthaft, die lärmbelasteten Anwohner so im Unklaren zu lassen und nur das Parken in der Sanatoriumstrasse massiv zu reduzieren, dann aber eine Bewohnerparkzone, eigentlich begrüßenswert aber eben flächenmässig massiv reduziert, einzuführen</p> <p>Ich würde mich sehr über eine Rückantwort freuen.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt!</p>	<p>Diese Lärmart ist nicht Gegenstand dieses LAP: Die EU-Umgebungsrichtlinie schreibt den Kommunen die Erstellung eines Lärmaktionsplans für Verkehrslärm (Straße) alle 5 Jahre vor. Fluglärm wird gemäß Richtlinie von den Flughäfen und den direkt daran angrenzenden Kommunen erstellt. Aachen gehört nicht zu den direkt betroffenen Kommunen eines Verkehrsflughafens. Für die Einhaltung zulässiger Lärmpegel über Kommunen sorgt das Bundesluftfahrtgesetz durch die Vorgabe von Mindestflughöhen über dicht besiedelten Gebieten. Anm.: Baustelle Franziskuskrankenhaus: Der Baulärm ist bei genehmigten Baustellen und Einhaltung der Vorgaben hinzunehmen.</p>
	<p>[...] als Bürgerin und Betroffene ist es mir wichtig, den Lärm(schutz)aktionsplan der Stadt Aachen durch meine Stellungnahme mitzugestalten.</p> <p>Dazu schließe ich mich der Bürgerinitiative Luisenhöfe an, in der die wichtigsten Punkte für ein wie bisher lebendiges, naturverbundenes Reumont-viertel aufgelistet und dargestellt sind. Auszug aus der Veröffentlichung der Bürgerinitiative Luisenhöfe: Die Situation rund um die Luisenhöfe. Die Hauptmissions-quellen im Bereich der Luisenhöfe ist zum einen der viel befahrene Boxgraben und die Bahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und dem Bahnhof Schanz. Bei Letzte-rer sind es vor allem die nächtlichen Güterzüge, die je nach Windrichtung einen erheblichen Lärmeintrag produzieren. Der Blockinnenbereich ist im Gegensatz zum lauten Boxgraben eine Oase der Ruhe. Genau solche Orte sollen mit dem Lärmaktionsplan als Orte der Erholung vom Lärmstress der Umgebung gestärkt werden. Eigentlich sollen für alle Bürger solch ruhige Bereiche in erreichbarer Nähe geschaffen werden.</p> <p>Was bedeutet dies für die Luisenhöfe?</p> <p>Durch den Bau der Luisenhöfe wird massiv in den ruhigen Innenbereich eingegriffen. Nicht nur die Baustelle wird erheblichen Lärm verursachen, sondern auch die spätere Nutzung. Wie sich die Zunahme des Lärms im Blockinnern durch Nutzung der Bewohner entwickelt, ist natürlich vom individuellen Verhalten abhängig. Nach aktueller Planung ist aber jetzt schon deutlich, dass der angeblich autofreie Innenblock nicht autofrei sein wird. Die geplante Tiefgarage soll zum Boxpark offen gestaltet werden. Dies ist durch Höhengsprung im Gelände möglich. Die Tiefgarage wird auf einem Niveau mit dem Boxpark liegen. Fahrzeuggeräusche, Abgase und auch Lichtmissionen können so ungehindert in den Boxpark dringen. Hiermit haben dann nicht nur die menschlichen Anwohner zu kämpfen, sondern auch die tierischen Bewohner des Blocks. Dies wird wiederum zu einer Reduzierung der Artenvielfalt führen. Und dies ist ebenso ein Verlust eines Erholungsraums – denn Vogelgezwitscher wird ganz im Gegenteil zu Verkehrslärm als sehr erholend empfunden.</p> <p>Verlust an Lebensqualität durch die Luisenhöfe. Als Initiative haben wir uns nie vollkommen ablehnend gegenüber dem Projekt aufgestellt. Wir wollten aber immer die bestehenden Qualitäten stärken und in Einklang mit der Bebauung bringen. Dies widerspricht zwar den kurzfristigen Gewinninteressen der Investoren. Aber es drängt bei immer mehr Themen der Gesundheit im städtischen Umfeld (Hitzesommer – auch ein Thema auf die bisherige Planung keine richtigen Antworten liefert) die Frage auf, ob die Interessen der Investoren oder die der Anwohner höher bewertet werden.</p>	<p>Wird berücksichtigt!</p>	<p>Die Stadt Aachen ist den BürgerInnen gegenüber verpflichtet neuen Wohnraum bei wachsendem Bedarf (Einwohnerzahlen steigen seit Jahren) zu schaffen. Hierzu ist auch eine Innenverdichtung notwendig, um nicht zusätzlich Natur zu versiegeln. Die Vorgaben für Bauland sind durch den Flächennutzungsplan der Stadt Aachen festgesetzt. Neubaugebiete werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren lärmtechnisch untersucht und bewertet (Maßnahmenpaket A1). Neubaugebiete werden mit dem Ziel der Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr geplant (Maßnahmenpaket B1), was besonders im Innenstadtbereich Bedeutung hat. Anm.: Heute ist Zahl gemeldeter Fahrzeuge je Einwohner im innerstädtischen Bereich deutlich geringer als in den Außenbezirken und ländlichen Bereichen sowie dem Durchschnitt pro Einwohner.</p>
<p>Adalbertsteinweg</p>	<p>Ich habe vom 02.2016 bis 08.2023 auf dem Adalbertsteinweg gewohnt. An dieser Stelle treffen sich die Polizeiautos vom Polizeipräsidium und die Feuerwehrgewagen von Feuerwehr Hauptwache. Dazu kommen auch regelmäßig Krankentransportwagen. Diese Straße ist mit der Zeit lauter und lauter geworden dadurch. Tag und Nacht, gefühlt alle 10 Minuten, hört man extrem laute Martinshörner trotz Doppelverglasung. Es ist eine enorme Belastung für alle die auf diesen Straßenabschnitt wohnen. Es war sogar der Grund warum ich ausgezogen bin. Ich hoffe sehr, dass die Stadt da was dagegen unternehmen wird.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p>	<p>Anmerkung: Signalhörner und Warnzeichen sind notwendig bei Einsatzfahrten. Der Einsatz erfolgt bereits nach Ermessen und Angemessenheit in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Gefahrenstellen sowie nach gesetzlichen Vorgaben und Haftungsregeln.</p>
<p>Adele-Weidtmann-Straße</p>	<p>Wir wohnen in der dreißiger Zone, jedoch halten sich viele Verkehrsteilnehmer*innen nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Dadurch verstärkt sich ua der Geräuschpegel. Das Verkehrsaufkommen hat in den vergangenen Jahren zudem sehr zugenommen. Schnellstraße u nah gelegene Autobahn sind ebenfalls sehr zu hören.</p>	<p>Wird berücksichtigt!</p>	<p>Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Tempokontrollen werden vom Ordnungsamt bzw. der Polizei durchgeführt. Die Information wird diesen zu Kenntnis gegeben.</p>
<p>Adenauerallee</p>	<p>Eine zusätzliche Lärmbelastung des Abschnittes der Adenauerallee zwischen Siegel und den Kreuzungen Kornelimünsterweg/ Karl-Marx-Allee und Branderhofer Weg ist auf dem ohnehin sehr stark belasteten Abschnitt nicht mehr zumutbar und gesundheitsschädlich. Hierunter fällt auch der Plan der Errichtung einer (temporären) Feuerwache auf diesem Abschnitt- abgesehen von den Einschränkungen, die sich durch Staus und dichten Verkehr hier ergeben, und den Konsequenzen für die vulnerablen Bevölkerungsgruppen, die in diesem Bereich leben. Ich bitte um dringende Revision dieses Vorhabens, zumal ein geeigneter Standort Nähe Hangeweier gegeben wäre.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p>	<p>Eine Abwägung im Hinblick auf mögliche temporäre oder dauerhafte Standorte für die Berufsfeuerwehr ist nicht Bestandteil des LAP. Zur Errichtung einer 4. Hauptfeuerwache ist ein Planverfahren eingeleitet, das alle Aspekte eines für den Einsatz der Rettungskräfte effektiven Standortes berücksichtigt. Die temporäre Ersatzlösung wird ebenfalls sorgfältig geplant und im Rahmen der Erfordernisse, Möglichkeiten und Eignung entschieden. Der Lärmschutz wird dabei grundsätzlich berücksichtigt. Ein 4. Feuerwehrstandort ist zur Sicherstellung kurzer Rettungswege im Süden und Südwesten Aachens dringend notwendig.</p>
<p>Alexianergraben</p>	<p>es ist zwar sehr zu begrüßen, dass mittlerweile in großen Teilen der Innenstadt Tempo 30 gilt, nach einer Erfahrung der letzten drei Jahre als Anwohner am Grabenring bringt dies jedoch für den Lärmschutz nahezu nichts, wenn dies nicht auch kontrolliert wird. Jede Nacht fahren hier am Löchergraben/Alexianergraben im Minutentakt Autos mit deutlich über 50km/h entlang, viele davon mit schätzungsweise 70km/h und die Straße wird als Rennstrecke missbraucht. Dies ist nicht nur aus verkehrlicher Sicht äußerst unsicher, sondern auch unfassbar laut. Was spricht dagegen, einfach flächendeckend Blitzer aufzustellen? Selbst tagsüber beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit v85 (meiner Einschätzung nach) etwa 40km/h, und nachts >50km/h. Vielen Dank für die Berücksichtigung</p>	<p>Wird berücksichtigt!</p>	<p>Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP. Dazu gehören auch Displays zur Information über die soeben erreichte Geschwindigkeit als wirksamer Hinweis für Autofahrer. (Maßnahmenpaket B2)</p>
<p>Alt-Haarener Straße</p>	<p>Als Anwohner des Teilstückes zwischen Friedenstraße und Abgang Bogenstraße möchte ich anmerken, dass gerade in den Abendstunden vermehrt Fahrer mit lauten Fahrzeugen aus der auf Tempo 30 beschränkten Kurve vom Abzweig Friedenstraße Richtung Ampel Abzweig Würselener Str. herausbeschleunigen. Dies leider auch wenn die Ampel rot zeigt. Tempo 30 bis zur Ampel weiterzuführen wäre vermutlich nicht von Erfolg gekrönt aber regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen könnten uns Anwohner jetzt im Sommer sehr entlasten!</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen!</p>	<p>Die unangepasste Fahrweise von Fahrzeugen ist leider im gesamten Stadtgebiet zu beobachten, dazu gehören auch unangemessenes Beschleunigen oder deutlich überhöhte Geschwindigkeit. Der Vorschlag hier Verkehrskontrollen durchzuführen wird zur Kenntnis genommen und an zuständige Stellen weitergeleitet</p>
<p>Am Rosenhügel</p>	<p>Lärmschutzwand A4 Laurensberg Südseite Nähe Tittardsfeld /Laurentiusstraße und Flüsterasphalt werden nochmal angeregt, war wohl schon lange versprochen aber nicht umgesetzt. Insbesondere obere Hausetagen sind betroffen (unser Schlafzimmer liegt auf siebter Etage). Danke!</p>	<p>Wird berücksichtigt!</p>	<p>Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Die Umsetzung von durch den Träger angekündigten Maßnahmen kann sich durch verschiedene Hindernisse deutlich verzögern.</p>

¹⁶ Originaltext der Eingabe. Aus Gründen des Datenschutzes wurde im Rahmen der Möglichkeiten anonymisiert, d.h. Namen, Hausnummern, persönliche Anreden Grußformeln oder sonstige personenbezogene Angaben wurden entfernt.

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Am Sonnenlehen	Windrichtungsabhängig ist die Lärmbelastung durch die A4 im gesamten Bereich Schloß Schönau bis hin zur Autobahn hoch. Insbesondere der Lärmeintrag über die Roermonder Str. in Verbindung mit den fehlenden Lärmschutzwänden (oder anderen lärmindernden Maßnahmen) Richtung Niederlande führen zu einer zeitweisen sehr deutlichen Lärmbelastung. Ein LAeq von 65 dB wird zwar in der Regel nicht überschritten, dennoch kann die Lärmbelastung hoch und über den Schwellenwerten der WHO sein. Darüberhinaus wissen wir aus der Psychoakstik, daß der dB(A) Wert die (subjektiv empfundene) Lärmbelastung nur unzureichend beschreibt. Die Literatur sowie die Aktivitäten der Deutschen akustischen Gesellschaft (DEGA) und des Arbeitsrings Lärm (ALD) geben ausreichend Informationen hierzu. Lärmindernde Maßnahmen wie Schallschutzwände, Geschwindigkeitsbeschränkungen, "Flüsterasphalt" etc. sind zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Wohn- und Lebensqualität im Stadtgebiet Richterich dringend erforderlich.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. (Maßnahmenpakete B3.1 und B3.2)
Am Venskyhäuschen	[...] im Mai 2023 hatte sich mein Sohn mit einer Beschwerde wegen des extremen Bahnlärm in seinen Wohngebiet an Sie gewandt. Leider hat sich an dieser Situation nichts geändert. Seine Bemühungen, an den Bürgerbeteiligungen - LÄRMAKTIONSPLAN Aachen 2024 teilzunehmen wurden dadurch erschwert, dass die 1. Bürgerbeteiligung bei jungen Leuten nicht ausreichend bekannt gemacht wurde (z. Bsp. über Social Media), und die 2. Bürgerbeteiligung durch Programmierfehler nicht benutzt werden konnte. Ich bitte Sie daher, den Beitrag meines Sohnes an die zuständigen Kollegen weiterzuleiten. Dafür im Voraus vielen Dank. Hier der Beitrag: - Lärmbelastungsort ist Meine Wohnung hat einen direkten Blick auf die Gütergleise, die in Richtung Güterbahnhof Aachen West gehen und hat ungefähr einen Abstand zu den Gleisen von ca. 100 m. Seit ca. zwei Jahren hat die Lärmbelästigung durch den Zugverkehr insbesondere in den Nachtstunden extrem zugenommen. Nicht nur, dass hier 24 Stunden am Tag, jeden einzelnen Tag in der Woche ständig bis zu 1 km lange Güterzüge langfahren, in der Nacht sind es sogar zwischen 5 bis 20 1 km lange schwere Güterzüge pro Stunde, wovon ein Viertel bis die Hälfte eine mehminütige Vollbremsung vollziehen. Schon allein die Lautstärke der meisten "normal" vorbeifahrenden Güterzüge ist anormal hoch und ist mit geschlossenen Fenster und Ohropax deutlich in der Nacht hörbar. Bei den bremsenden Zügen bzw. bei geöffneten Fenster denkt man, man steht unter einer startenden Boeing 747 und das Haus stürzt ein. Die Lautstärke während der ganzen Nacht ist anormal hoch und unerträglich. Normaler Schlaf ist dadurch gar nicht möglich. Ich habe bereits starke gesundheitliche Probleme dadurch bekommen. Ich würde Sie bitten, dafür Sorge zu tragen, dass sich an das deutsche Nachtruhegesetz gehalten wird und zwischen 22 Uhr und 6 Uhr auf dieser Strecke keine Züge mehr fahren. Leises fahren ist ja leider nicht möglich. Nicht nur, dass die Züge gegen das Nachtruhegesetz verstoßen, des Weiteren verstoßen alle bremsenden Züge gegen das Schienenlärmschutzgesetz, da ich nicht glaube, dass Flüsterbremsen lauter als 100 db sein dürfen (beim Bremsen denken sie ihre Fenster zerbersten und ihr Trommelfell platzt). Von mir aus können am Tage mehr Züge fahren, da fährt teilweise nur ein Zug pro Stunde. Eine Lösung wäre also mehr Züge am Tage und keine Züge in der Nacht. Für Ihre Bemühungen bedanke ich mich. Falls bereits Verbesserungen des Lärmschutzes bzgl. des Bahnlärms in seinem Wohngebiet angedacht sind, würde ich mich um eine kurze Information freuen, da mein Sohn in seiner Verzweiflung plant, sich an die Oberbürgermeisterin zu wenden.	Wird zur Kenntnis genommen!	Anmerkung: Bahnlärm liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Aachen. Die Bahn AG und das Bundesamt für Schienenverkehr erstellen einen eigenen Lärmaktionsplan (Stand 2023). Auf dieser Basis werden weitere Maßnahmen geplant. Ziel der Stadt Aachen ist es im Dialog weitere Verbesserungen im Lärmschutz zu erreichen. Ihre Eingabe wird an die zuständige Stelle der DB bzw. des Eisenbahnbundesamtes weitergeleitet. Die Zuglänge ist auf europaweit auf 730m beschränkt, allerdings fahren 60% der Züge in Deutschland mit deutlich kürzeren Zuglängen (entsprechend der Schieneninfrastruktur z.B. auf Verschiebebahnhöfen, Hafen- und Industriegebieten und Ausweichgleisen).
An der Weingass	Tempo 100 Km/h auf A4 durchgängig vom Zoll Vetschau bis Autobahnkreuz Aachen mit entsprechend konsequenter Überwachung. Insbesondere Sonntagsmorgens bei wenig Verkehr drehen einige Motorradfahrer aus den NL kommend hinter dem Grenzübergang mal richtig auf, um auf dem kurzen Stück bis zur Abfahrt Laurensberg teilweise sehr hohe Geschwindigkeiten zu erreichen. verbunden mit entsprechend hohen Lärm- u. Abgasemissionen. Dies wird gerne auch von unseren Niederländischen Nachbarn wahrgenommen, die dann wg. Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit endlich mal nicht mehr mit empfindlichen Strafen rechnen müssen. Mir ist nicht nachvollziehbar, warum die Anwohner in Vetschau, Richterich und Laurensberg etwas ertragen müssen, was der Niederländische Staat konsequent sanktioniert.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich im kontinuierlichen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten.
Auf Krummerück	Nicht nur die Bewohner der Innenstadt sind durch Straßenlärm und Abgase stark belastet. Unser Haus, liegt am Ende der Sackgasse, dass somit auch direkt an der Triererstraße mündet. Seit der Sprengung der Haarbachtal-Brücke ist der Verkehr, der zu den Autobahnen führt, unerträglich! Durch Ampelschaltungen entsteht zudem ein riesiger Rückstau durch Linksabbieger in beide Richtungen, denn viele Autofahrer wollen ins Industriegebiet Debeustr. usw.. Nicht nur der Lärm, sondern auch ätzende Auspuffgase belasten uns in hohem Maße ! Hinzu kommt, dass seit dem Bau des Polizeipräsidiums die Mitarbeiter des Polizeipr aufgrund mangelnder Parkplätze in unserer Sackgasse einen Parkplatz suchen,(sich auch nicht an Tempo 30 halten). So haben wir diesen Lärm und die Abgase auch noch zu ertragen, von morgens 5:30 bis spät abends! Ich kann in meiner Wohnung kein einziges Fenster (5) öffnen, ohne Lärm und Abgase zu ertragen ! Seit der Rodung vieler Bäume an den Autobahn Zu-Abfahrten ist auch dieser Lärm bis Nachts unerträglich! LÄRM und ABGASE machen krank !!! In den letzten 2 ½ Jahren sind alleine 3 Mitbewohner In unserem Haus an Krebs erkrankt und verstorben. Bluthochdruck und Tinitus sind noch harmlos bei den 2 verbliebenen Mitbewohnern. Ich kehre seit 35 Jahren jeden Tag den Dreck und die Kippen von der Straße . In den Büschen der Stadt Aachen bleiben Unmengen liegen. Die Stadt macht es nicht sauber!!! Keiner fühlt sich verantwortlich.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die Trierer Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP berücksichtigt. Aufgrund der notwendigen Sperrung der A544 ist temporäre Überlastung der Ausweichstraßen in Aachen nicht zu verhindern. Dies gilt für verschiedene Stadtteile gleichermaßen und ist hinzunehmen, da es in der Umsetzung keine Besserstellung von betroffenen Bereichen gibt, ohne andere Bereiche schlechter zu stellen. Eine deutliche Verminderung der Belastung der betroffenen Stadtteile ist nach Fertigstellung der A544 zu erwarten. Anm.: 1. Der LAP und die Lärmkartierung ist auf einen Zeitraum von 5 Jahren ausgelegt, so dass zeitlich begrenzte Veränderungen der Verkehrswege und Umleitungen nicht berücksichtigt werden. 2. Der LAP berücksichtigt nur den Verkehrslärm auf den Straßen. Andere Umweltschädliche Emissionen, z.B. aus Fahrzeugabgasen berücksichtigt der aktuelle Luftreinhalteplan der Stadt Aachen.
Austraße	Für die Stadt Aachen ist das Thema Fluglärm gemäß EU-Richtlinie nicht planungsrelevant. Aachen wird (hoffentlich) in absehbarer Zeit nicht EU-Richtlinien relevant werden.Seit diesem Jahr werden wir aber zunehmend mit Fluglärm von tieffliegenden Großraumflugzeugen konfrontiert. Abhängig von Flughöhe und Wetterlage ist der Lärmpegel zumindest kurzzeitig deutlich höher als vorgegeben. Der Presse zufolge soll dies in 2025 stark zunehmen. Ich möchte gerne wissen, ob die Stadt Aachen jenseits des Lärmaktionsplans diese Entwicklung beobachtet bzw. Gegenmaßnahmen beabsichtigt. Als Hausbesitzer sehe ich neben der verminderten Lebensqualität durch Lärmbelästigung vor allem finanzielle Einbußen auf mich zukommen, da mein Haus auch als Rentenvorsorge dienen soll. Schließlich ist Burtscheid immer noch ein ausgewiesener Kurort.	Wird zur Kenntnis genommen!	Diese Lärmart ist nicht Gegenstand dieses LAP: Die EU-Umgebungsrichtlinie schreibt den Kommunen die Erstellung von Lärmkarten und eines Lärmaktionsplans für Straßenverkehrslärm vor (alle 5 Jahre). Fluglärm wird gemäß dieser Richtlinie von den Flughäfen und den direkt angrenzenden Kommunen erstellt. Für die Einhaltung zulässiger Lärmpegel über Kommunen sorgt das Bundesluffahrtgesetz durch die Vorgabe von Mindestflughöhen über dicht besiedelten Gebieten. Eine Einflussnahme der Stadt Aachen auf den Flugverkehr ist leider nicht möglich, da die Stadt sich nicht im unmittelbaren Einflussbereich eines Großflughafens befindet. Grundsätzlich gelten über Ballungsräumen Mindestflughöhen, die auch die Lärmemissionen berücksichtigen und im Allgemeinen auch eingehalten werden. Die Entwicklung geht mittlerweile zu leiseren Großflugzeugen, allerdings eine aufgrund der langen Nutzungsdauer langsam wirkende Verbesserung beim Fluglärm.
Beginenstraße	ich vermisse im Plan die Berücksichtigung der Straßenbeläge. An meinem Wohnort (Erdgeschoss vorne) ist es Großpflaster, das in den 80ern verlegt wurde (der historischen Bedeutung wegen, wie mir gesagt wurde). Damals gab es keine 2,5Tonnen-SUVs und keine Niederquerschnittsreifen, auch keine massenhaften Lieferdienste (manche Lastenräder sind auf Kopfstein so laut wie jeder Posersportwagen). Speziell hier im Viertel hat die Belastung eh zugenommen seit der Sperrung des Templergrabens, und sie wird weiter zunehmen wenn die Poller am Kehr Männchen entfernt werden (Indiz: auch jetzt schon fahren alle(!!!) Motorradfahrer durch...). Ich bitte um Berücksichtigung.	Wird zur Kenntnis genommen!	Eine Grundlage des LAP ist die Kartierung (Modellierung) des Straßenlärms. Die Kartierung berücksichtigt die jeweiligen Straßenbeläge, so dass je nach Belag eine Reduzierung oder ein Zuschlag resultieren. Im Innenstadtbereich sind die Kopfsteinpflaster entweder historisch belegt oder sollen das Stadtbild erhalten. Die Pflaster sind lauter bei höherem Verkehrsaufkommen als glatte Straßenbeläge und sind somit nur in Straßen mit geringer Belastung verlegt.
Bendelstraße	Auf der Bendelstraße entsteht in der engen Häuserschlucht durch fahrende Autos auf dem holprigen Kopfsteinpflaster eine erhebliche Lärmbelastung: Bei gekipptem Fenster sind Radio und Telefongespräche währenddessen nicht mehr zu verstehen. 30km/h sind schon zu viel für diesen Straßenbelag. Durch die Baustelle auf der Jakobstraße war der Verkehr in der letzten Zeit zum Glück etwas reduziert, aber ich fürchte, schon in wenigen Wochen werden wieder mehr Fahrzeuge über das Kopfsteinpflaster brettern. Nachts straßenseitig Schlafzimmer zu lüften, ist in der Innenstadt-Hitze im Sommer zwar notwendig, aber bei dem Lärm nicht gesund zu machen. Ich würde mich freuen, wenn auch hier Maßnahmen zu weiteren Lärmreduktion umgesetzt würden.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die Bendelstraße ist als mit einer geringen Verkehrsbelastung versehen, die vermutlich durch aktuelle Baustellen im nahen Umfeld aktuell auch Ausweichverkehre anzieht. Glatte Asphaltdecken sind grundsätzlich sinnvoll. Diese können aber nur im Zuge einer anstehenden Fahrbahndeckensanierung oder bei notwendigen Tiefbauarbeiten (z.B. Leitungsbau) umgesetzt werden. Dem entgegenstehen können aber auch städtebaulichen Gründe (Stadtbild). Möglicherweise sind andere Maßnahmen z.B. weitere Verkehrsminderung oder eine Temporeduktion sinnvoll.
Berdoletstraße	Kleine DurchgangsstraßeDurch die Steigung der Straße müssen vor allem Motorräder stärker ins Pedal drücken Zum Teil war die Straße durch umliegende Baustellen und Umleitungen stärker befahren	Wird nicht berücksichtigt!	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich hier um keinen Lärmschwerpunkt. Umleitungsverkehr bei Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz ist temporär hinzunehmen.
Blücherplatz	Für mich ist die Jülicherstraße laut wenn Autos mit manipulierten Auspuff Anlagen die Strasse befahren und manche Motorradfahrer. Der Blücherplatz ist ebenfalls laut, wenn die Zufahrt zur BAB wieder frei ist.Für beide Strassen kann ich mir Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Tempo 30, feste Blitz Anlagen für PKW und Motorräder, wie in NL, vorstellen. Wenn möglich auch Lautstärke Messungen und Kontrollen mit Fahrzeugerkennung für PKW und Motorräder mit Bus Geld.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
			dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die Jülicher-Straße ist eine Landstraße und liegt somit zunächst nicht in der Trägerschaft der Stadt Aachen (sondern Straßen NRW), womit Geschwindigkeitsbegrenzungen kaum möglich sind Tempokontrollen werden vom Ordnungsamt bzw. der Polizei durchgeführt. Die Information wird diesen zu Kenntnis gegeben. Die Jülicher Straße und der Blücherplatz sind im LAP als Lärmschwerpunkte benannt.
Blücherplatz	Mehr Lautstärke- und Geschwindigkeits Messungen für Auto und Motorrad mit entsprechenden Bus Geldern.Geschwindigkeits Begrenzung auf 30 km in der Stadt könnte auch Lärm verhindern.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme im LAP berücksichtigt. Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Gleichzeitig müssen die Widmung und Funktion der Straßenabschnitte berücksichtigt werden. Tempokontrollen werden vom Ordnungsamt bzw. der Polizei durchgeführt. Der Blücherplatz ist im LAP als Lärmschwerpunkt benannt.
Bocholtzer Straße	Der Entwurf des Lärmaktionsplans muss dringend überarbeitet werden, da die aktuelle Situation untragbar ist. Die Lautstärke, insbesondere durch Fahrzeuge aus den Niederlanden, beeinträchtigt die Lebensqualität erheblich. Maßnahmen wie Schallschutzwände und flüsternder Asphalt sind dringend erforderlich, um das Problem anzugehen. Es besteht ein dringender Handlungsbedarf, um die Situation zu verbessern.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. Hierbei steht die Verwaltung in einem ständigen Dialog mit der Autobahn GmbH. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen)
Bocholtzer Straße	Der Entwurf des Lärmaktionsplans sollte dringend umgesetzt werden, da die Lärmbelastung unerträglich ist. Insbesondere das schnelle beschleunigen am Grenzübergang, stadteinwärts. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung und Flüsterasphalt wären wirksame Maßnahmen, um das Problem anzugehen. Es ist zwingend notwendig, hier zu handeln, um die Lebensqualität im Dorf zu verbessern.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen)
Bocholtzer Straße	War die erwartete Baumaßnahme BAB4 Vetschau nicht auch mit einer Lärmschutzwand und/oder Ersatzpflanzung der entfernten Bäume entlang des Streckenabschnitts zur Lärmreduktion versehen?	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Bepflanzung löst das Lärmproblem nur geringfügig, da diese bei Verkehrslärm kaum Abschirmungswirkung zeigt. Für Bäume und Grün entlang der Autobahn ist ebenfalls die Autobahn GmbH zuständig.
Bocholtzer Straße	Die A4 sehe ich hier nicht richtig durch Lärmschutz bedacht. Vorschlag Mehr Sträucher oder Hecken pflanzen. Diese wachsen in der Regel schneller und dichter. Zusätzlich wird keine Fläche versiegelt wie bei einer Lärmschutzwand.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Bepflanzung löst das Lärmproblem nur geringfügig, da diese bei Verkehrslärm kaum Abschirmungswirkung zeigt. Dennoch gehört eine Begrünung zur Verbesserung des Umfelds einer Autobahn.
Bocholtzer Straße	Die angrenzende Autobahn ist schon sehr laut. Besonders wenn Motorräder an Vetschau vorbei fahren	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen)
Bocholtzer Straße	Starke Lärmbelästigung durch die a 4 .	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen)
Bocholtzer Straße	Vetschau ist, wie ja auch im Lärmaktionsplan festgestellt wird, vom Lärm der A4 betroffen. Neben wünschenswerten Lärmschutzwänden oder dem Einbau von Flüsterasphalt, was natürlich nicht so einfach umsetzbar ist, wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen Grenze und Aachener Kreuz aus meiner Sicht sinnvoll. Das Grundrauschen der Autobahn ist eine Sache, aber die Auto- und Motorradfahrende, die aus den Niederlanden kommend an der Grenze erstmal ordentlich beschleunigen, die würde es mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr oder nur noch vereinzelt geben. Und die tragen aus meiner Sicht nicht unerheblich zum Lärmepegel bei.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. (Maßnahmenpakete B3.1 und B3.2) Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Der Hinweis wird an die Autobahn GmbH weitergegeben.
Bodelschwingstraße	Ich empfinde den Lärm als störend, der durch z.B. durch die Polizei verursacht wird, wenn sie vom Präsidium aus mit Signal die Trierer Straße herunterfahren. Auch der Fluglärm von Fliegern, die von Merzbrück kommend, gern über unserem Viertel ihre Runden drehen. Das Strassenpflaster in der Kettelerstraße soll erneuert werden. Bis dahin wäre es begrüßenswert, wenn die Autofahrer sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30kmh hielten. Viele wissen nicht, dass diese hier gilt.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die Erneuerung der Asphalte ist aus lärmschutztechnischer Sicht grundsätzlich sinnvoll. Diese können aber nur im Zuge einer anstehenden Fahrbahndeckensanierung oder nach notwendigen Tiefbauarbeiten (z.B. Leitungsbau) umgesetzt werden. Eine direkte Einflussnahme der Stadt Aachen auf den Flugverkehr ist leider nicht möglich! Signalhörner und Wamzeichen sind notwendig bei Einsatzfahrten. Der Einsatz erfolgt bereits nach Ermessen und Angemessenheit in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Gefahrenstellen sowie nach gesetzlichen Vorgaben und Haftungsregeln.

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Boxgraben	Die starke Lärmbelastung am Boxgraben wird durch die Rückseite mit dem ruhigen Innenblock kompensiert. Dies dient der Erholung gegenüber der stark befahrenen Vorder- und Straßenseite. Mit der geplanten Bebauung im Innenblock wird diese ruhige Situation stark verändert. Dies wird sich nicht allein auf den Zeitraum der Baustelle beziehen, sondern auch nach der Fertigstellung Auswirkungen besitzen. In den bisher vorliegenden Unterlagen zum B-Plan ist dieser Aspekt nicht untersucht worden. Zudem ist nachts je nach Windrichtung der Güterverkehr zwischen dem Hauptbahnhof und dem Güterbahnhof am Bahnhof West sehr deutlich zu hören. Dies führt zu Störungen im Schlaf und schränkt die Erholungsphasen in der Nacht ein.	Wird berücksichtigt!	Neubaugelbiete werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren (hier Luisenhöfe) lärmtechnisch untersucht und bewertet (Maßnahmenpaket A1). Neubaugelbiete werden zusätzlich mit dem Ziel der Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr geplant (Maßnahmenpaket B1). Anm.: Bahnlärm liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Aachen. Die Bahn AG und das Bundesamt für Schienenverkehr erstellen einen eigenen Lärmaktionsplan (Stand 2023). Auf dieser Basis werden weitere Maßnahmen geplant. Ziel der Stadt Aachen ist es im Dialog weitere Verbesserungen im Lärmschutz zu erreichen.
Boxgraben	als Anwohner des Boxgrabens sind es natürlich der Boxgraben selbst, der einiges an Lärm und auch Verschmutzung erzeugt. Zudem gibt es die nicht gerade leisen Güterzüge, die auf der Strecke Schanz-Hauptbahnhof hinter dem Block fahren. Hinten heraus ist es dabei noch recht ruhig, was sich aber ja leider durch die anstehende Baustelle der Luisenhöfe ändern dürfte. Auch danach ist ja wahrscheinlich mit mehr Verkehr (z.B. im dann größeren Parkhaus) zu rechnen. Hier wäre eine Ruhezone sehr wünschenswert, gerade mit der Situation nach vorne auf die Straße raus. Im Bereich Verkehr, Bahn, Baustelle und Innenbebauung sehe ich also deutlichen Handlungsbedarf.	Wird berücksichtigt!	Der Boxgraben ist Bundesstraße und liegt somit zunächst nicht in der Trägerschaft der Stadt Aachen (sondern Straßen NRW), womit z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen kaum möglich sind. Neubaugelbiete werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren lärmtechnisch untersucht und bewertet (Maßnahmenpaket A1). Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird lärmtechnisch bewertet und mögliche Maßnahmen berücksichtigt. Neubaugelbiete werden zusätzlich mit dem Ziel der Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr geplant (Maßnahmenpaket B1). Anm.: Bahnlärm liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Aachen. Die Bahn AG und das Bundesamt für Schienenverkehr erstellen einen eigenen Lärmaktionsplan (Stand 2023). Auf dieser Basis werden weitere Maßnahmen geplant. Ziel der Stadt Aachen ist es im Dialog weitere Verbesserungen im Lärmschutz zu erreichen.
Boxgraben	Als Anwohnerin und auch Vermieterin am Boxgraben, der vom Verkehr insbesondere Berufsverkehr, Krankenwagenfahrten ziemlich stark betroffen ist, bin ich sehr interessiert daran, dass weitere Maßnahmen zukünftig getroffen werden, um den Verkehrslärm zu vermindern. Ehrlich gesagt kann man die zum Boxgraben orientierten Fenster nur kurzfristig zum Lüften öffnen. D.h. Räume zur Straßenseite gelegen als Schlafzimmer zu nutzen, ist nur mit Schallschutzfenstern und im geschlossenen Zustand möglich. Selbst der lärmmindernde Asphalt, der im Zuge der Sanierung des Boxgrabens hat nicht eine besonders gravierende Wirkung. Deshalb begrüße ich die vorgeschlagene Lösung den Boxgraben in eine Tempo 30 Zone umzuwandeln, wieschon zum Schutz der Radfahrer jüngst vorgeschlagen wurde. Dies würde auch zusätzlich noch einmal starken Einfluss auf die Intensität der Fahrgeräusche durch die Reifen haben und die Luftqualität verbessern, ggfs. auch zusätzliche Querungshilfen anzubieten. Bisher ist der rückwärtige Innenbereich des Block Mariabrunn-, Reumont-, Südstraße und Boxgraben bis auf den je nach Windrichtung gut hörbaren Zug- und Güterbereich (Bremsen) relativ ruhig, und bildet einen Ausgleich, ist quasi eine grüne Oase der Ruhe. Dieser Ausgleich wird durch die anvisierte Bebauung durch die "Luisenhöfe", deren vorgesehene offene Tiefgarage mitten im Innenbereich geplant ist, bald nicht mehr existieren (nennt sich zwar autofreies Quartier ist es aber defacto nicht). Zudem wird durch neue Anwohner und nun auch verstärkt Gewerbeansiedlung (mit Autonutzung), verstärkte Kita- (und Schul-) Bringverkehre das Problem am Boxgraben nicht weniger werden, sinnvoll wäre hier mal eine richtige autofreie Quartiersplanung zwischen zwei (!) fußläufig erreichbaren Bahnhöfen gewesen. Abgesehen davon wird in der Bauphase noch von dieser Seite über einen längeren Zeitraum beschallt. Zudem werden vitale 43 Bäume, die unter die Baumschutzsatzung fallen, verschwinden und gegen kleine Exemplare ersetzt, was dem Ort als Oase der Ruhe mit bisher fröhlichem Vogelgezwitscher fehlen wird. Weitere Bereiche im Umfeld Boxgraben, die in nächster Zeit auch hier noch Veränderungen für die Intensität des Verkehrs mit sich bringen werden, soweit sie umgesetzt werden, könnten die Schleifenerschließung der Innenstadt sowie eine Verlagerung des Einganges des Luisenhospitals an die Ecke Boxgraben / Weberstraße sowie den Ausbau des ambulanten Bereiches bilden. Wird dies und auch o.g. Neubebauung bereits im Lärmaktionsplan schon berücksichtigt, wie wird mit den zunehmenden Verkehrsmengen künftig umgegangen? Werden Maßnahmen für den ÖPNV an dieser Stelle noch zusätzlich getroffen, um den IV zu reduzieren? Wird das 15-Minuten-Stadt-Prinzip stärker forciert?	Wird berücksichtigt!	Der Boxgraben ist als Lärmschwerpunkt benannt. Da es sich hier um eine Bundesstraße handelt, sind Veränderungen durch die Kommune (z.B. Tempo 30), die nicht Baulastträger ist, nicht ohne weiteres möglich. Allerdings könnte hier zukünftig die politisch diskutierte stärkere Mitbestimmung der Kommunen bei Bundes- und Landesstraßen greifen. Bisher konnte nur der Straßenbelag ausgetauscht werden. Neubaugelbiete, in diesem Fall die Luisenhöfe, werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren lärmtechnisch untersucht und bewertet (Maßnahmenpaket A1). Neubaugelbiete werden mit dem Ziel der Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr geplant (Maßnahmenpaket B1). Bei Neubauten werden grundsätzlich Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Nutzer gegen Umgebungslärm berücksichtigt.
Brahmsstraße	Die Nordstraße wird aufgrund der überlasteten Debystrasse zunehmend als Alternativroute von Ortsdurchgangsverkehre genutzt. Leider ist in der letzten Zeit vermehrt zu beklagen, daß die Tempo 30 Beschilderung nur ausnahmsweise Beachtung findet. Wir als Anlieger leiden deshalb vermehrt unter der hohen Lärmbelastung der Geschwindigkeitsübertretungen und das noch verstärkt durch die weitere Zunahme der Schwerverkehre, die auch die Nordstraße als Umfahrung der Debystraße missbrauchen. Zur Abhilfe wäre es dringend erforderlich die mobile Geschwindigkeitsüberwachung zu intensivieren und damit vielleicht die unnötige Lärmbelastung der Anlieger hoffentlich auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.	Wird berücksichtigt!	Mögliche Maßnahmen die Geschwindigkeiten auf der Nordstraße zu kontrollieren sind zu prüfen. Maßnahmenpaket A2, Ausgestaltung des Straßenraums und Maßnahmenpaket B2 Geschwindigkeitskontrollen.
Brunnenstraße	Es ist eine gute Maßnahme mehr 30km/h Wohnstraßen auszuweisen. Es ist eindeutig, dass bei geringerer Geschwindigkeit der Lärm in den Straßen abnimmt. Aber: da außer den Hinweisampeln an der Monheimsallee, ganz wenige dieser Ampeln insgesamt aufgestellt werden, finden die üblichen Hinweisschilder sehr wenig Beachtung. Die Brunnenstraße und die Schurzelter Straße werden als Herausforderung insbesondere von Motorrädern wahrgenommen. Auch unsere Niederländischen Nachbarn freuen sich hier in Deutschland ohne "Knöllchen" so schnell fahren zu dürfen. Auch Rennwagen und starke Autos finden die Schurzelter Straße als willkommene Piste. Die Übertretung der Geschwindigkeit wird ja nicht geahndet. In den Niederlanden ist dies anders und die Geschwindigkeitsübertretungen sind selten weil es wirklich teuer ist. Vielleicht können unsere Nachbarn uns berichten ob die Anschaffung der Blitzer nicht durch die Einnahmen zumindest ausgeglichen wird. Dies ist die einzige Handhabe für die Kommune. Den Lärm der Güterzüge und können wir nicht beeinflussen	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP. Dazu gehören auch Displays zur Information über die soeben erreichte Geschwindigkeit als wirksamer Hinweis für Autofahrer. (Maßnahmenpaket B2) Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Wohnstraßen sind auf Tempo 30 festgelegt worden.
Cockerillpark	Es ist Tag und Nacht, an jedem Tag der Woche sehr laut. Der Lärm bündelt sich von der Von-Coels-Str. her. Nachts ist vor allem der Lärm der Autobahnraser nervig, hinzu kommt nachts noch der Lärm der Fracht-Flugzeuge Richtung Belgien. Und bei gutem Wetter und gerne an Wochenenden kommt der Lärm der tieffliegenden "Spaßflieger" vom Flughafen in Würselen dazu, die mitnichten elektrisch fliegen ..	Wird berücksichtigt!	Die Von-Coels-Straße ist als Lärmschwerpunkt erkannt und im LAP 2024 aufgeführt. Die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Lärmreduzierung wird befürwortet. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung von Eilendorf steht tatsächlich nicht mehr in Aussicht. Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Eine Einflussnahme der Stadt Aachen auf den Flugverkehr ist leider nicht möglich, da die Stadt sich nicht im unmittelbaren Einflussbereich eines Großflughafens (Radius 30 km) befindet. Grundsätzlich gelten über Ballungsräumen Mindestflughöhen (für die unterschiedlichen Flugzeugarten), die auch die Lärmemissionen berücksichtigen und im Allgemeinen auch eingehalten werden. Die Entwicklung geht mittlerweile zu leiseren Großflugzeugen, allerdings eine aufgrund der langen Nutzungsdauer langsam wirkende Verbesserung beim Fluglärm.
Cockerillpark	in der neuen Lärmkarte der Stadt Aachen musste wir - wie auch in der Vergangenheit - feststellen, dass an unserer Adresse keine bemerkenswerte Lärmauswirkung festgestellt wurde. Das entspricht nicht unserer langjährigen Beobachtung. An unserer Adresse ist besonders nachts von Süden her die Autobahn gut zu hören. Bei Windrichtung aus Süd/Südwest ist der Lärm seit Jahren unverändert derart laut, dass man nicht bei geöffnetem Fenster schlafen kann. Wir können natürlich nicht sagen, wie sich unsere subjektive Wahrnehmung in der Lärmkarte als Zahlenwert wiederfinden würde. Wir gehen davon aus, dass der Lärm nicht von der nahen von-Coels-Strasse, sondern vielmehr von der deutlich weiter entfernt liegenden Autobahn herrührt und vom Wind weit getragen wird. Im fraglichen Bereich zwischen Deltourserb und Nordstr. gibt es an der A44 auch keine Lärmschutzwände.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2, B3) Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dass die Autobahn deutlich zu hören ist und dadurch eine Lärmbelastung entsteht, wird zur Kenntnis genommen. Wohnbereiche nahe zur Autobahn stehen im Fokus des LAP, werden aber nicht ausdrücklich im LAP als Lärmschwerpunkt gelistet.

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Dr.-Bernhard-Klein-Straße	Ich empfinde die Lärmbelastung höher als in der Karte dargestellt. Je nach Wind wird der Lärm der A44 jenseits der Münsterstr. zu uns transportiert. Wünschenswert wäre eine Lärmschutzmassnahme über den Brander Wall hinausgeht. Auch Geschwindigkeitsbeschränkungen und Kontrollen in den Nachtstunden wären hilfreich um aufheulende Motoren auszubremmen.	Wird zur Kenntnis genommen!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Straßenverkehrslärm wird von einzelnen Personen unterschiedlich wahrgenommen, die Lärmkarten dienen der Sichtbarkeit von Lärmschwerpunkten und der dort herrschenden Lärmbelastung. Das Gebiet ist bereits als Lärmschwerpunkt im LAP berücksichtigt.
Eckenberger Straße	In der Eckenberger Straße sowie in allen! Nebenstraßen hier im Kurgebiet (Zone Tempo 30!) wird rücksichtslos gerast. Die Route Malmedyer Str.?Berdoletstr.?Neustra?e?Krugnofen wird zudem von Pendlern und auch grundsätzlich als Abkürzung missbraucht! Von Ruhe kann hier keine Rede sein. Stoppen Sie diesen Wahnsinn!	Wird zur Kenntnis genommen!	Das Auftreten von Schleichverkehren ist grundsätzlich ein Problem, aber nur schwer unter Beachtung des StrWG NRW und der Widmung der Straße zu unterbinden. Tempobeschränkungen in Wohngebieten werden in der Regel mit Ausnahmen eingehalten. Eine umfassende oder tägliche Kontrolle ist aufgrund des erheblichen Aufwandes nicht möglich.
Eilendorfer Straße	[...] besteht eine 30 KM Zone, die aber leider kaum eingehalten wird. Insbesondere sind die Autofahrer im morgendlichen Berufsverkehr ab 6.00 / 6.30 viel zu schnell unterwegs. Trotz 3-fach Verglasung ist die Lärmbelästigung bei der großen Anzahl der Berufspendler enorm. Eine häufigere Geschwindigkeitskontrolle zu dieser Zeit wäre empfehlenswert.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP sowie langfristig Geschwindigkeiten zu verringern (Maßnahmenpaket B2). Tempokontrollen werden vom Ordnungsamt bzw. der Polizei durchgeführt. Die Information wird diesen zu Kenntnis gegeben.
Elsasstraße	Ich wohne an der Kreuzung Adalbertsteinweg /Elsasstraße, und muss ehrlich sagen als vollzeitarbeit nehmer ist an erholsamen Schlaf kaum zu denken leider ? egal ob Tag oder Nacht es ist immer laut. Und dazu kommt noch andauernd Blaulicht hier Blaulicht da und dann auch noch mitten in der Nacht. Schön ist das nicht auf Dauer	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die Trierer-Straße ist eine Bundesstraße und liegt somit zunächst nicht in der Trägerschaft der Stadt Aachen (sondern Straßen NRW), womit Geschwindigkeitsbegrenzungen kaum möglich sind (Beispiel Kasinostraße, Krugnofen in der Vergangenheit geprüft und gegenüber Träger nicht durchgesetzt!) Die Trierer Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP berücksichtigt. Anmerkung: Signalhörer und Warnzeichen sind notwendig bei Einsatzfahrten. Der Einsatz erfolgt bereits nach Ermessen und Angemessenheit in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Gefahrenstellen sowie nach gesetzlichen Vorgaben und Haftungsregeln.
Eupener Straße	Diesel-/Verbrennerbasierte Busse der ASEAG, aber ggf. auch ausländischer Unternehmen erzeugen hier regelmäßig sehr viel Lärm. Die ASEAG schrieb vor einigen Jahren, dass ein Teil der Flotte durch ruhigere E-Busse ersetzt werden soll. Die Busse sollten viel ruhiger werden. Aber wie könnte das letztendlich auch für ausländische/belgische/niederländische Busunternehmen gelten? Des Weiteren kommt es auf der Eupener Str. nachts immer wieder zu sehr lautem Beschleunigen und Motorengeräusch von PKWs und/ oder Motorrädern, die mutmaßlich mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind. Bauliche Veränderungen der Straßenführung z.B. durch Mittellinseln/(breitere) Fahrradwege oder vermehrter Blitzereinsatz/Ampelblitzer könnten hilfreich sein? Könnte mehr Begrünung/Bepflanzung den reflektierenden Lärm in Straßenschluchten schlucken? Gibt es Überlegungen Antischall/aktive Geräuscheliminierung einzusetzen? Z.B. an Bushaltestellen oder Kreuzungen, wo motorisierter Verkehr beschleunigt?	Wird berücksichtigt!	Mindernde Maßnahmen sind in den Maßnahmenpaketen B 1 und B2 unter Ansätzen im Straßenverkehr berücksichtigt. Hierzu gehören auch temporäre Geschwindigkeitskontrollen an Schwerpunkten. Die Busflotten werden ständig im Rahmen der Möglichkeiten modernisiert und gegen lärmarme Konstruktionen (auch Elektrobusse, Maßnahmenpaket B4) ersetzt.
Eupener Straße	Gefühlt zugenommen seit der Sperrung Turmstraße (Umgehung). Motorradstrecke Richtung Belgien (Wochenende, Feiertags). Nachts Raser und Poser mit überhöhter Geschwindigkeit und wummernden Bässen	Wird nicht berücksichtigt!	Hinweis zur Kenntnis genommen! Sozial nicht adäquater Lärm durch Treffen von Personen und Auto- bzw. Motorradposen insbesondere in den Nachtstunden ist dem Ordnungsamt zu melden. Umleitungsverkehr bei Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz ist temporär hinzunehmen, allerdings sollte sich die die Sperrung der Turmstraße kaum die Eupener Straße auswirken. Anm.: Der LAP und die Lärmkartierung ist auf einen Zeitraum von 5 Jahren ausgelegt, so dass zeitlich begrenzte Veränderungen der Verkehrswege und Umleitungen nicht berücksichtigt werden.
Fingerhutsmühlenweg	Kalkbergstraße Richtung Eilendorf nach Verlautenheide und zurück. Rückstau täglich von eilendorf Nirmer Platz bis Verlautenheide. Bereich Nirmer Platz bis Wolfsbendenstr wird in der 30er Zone überwiegend 50 bis 60 h/km gefahren. Radarkontrollen werden nicht durchgeführt. Die Lärmbelästigung ist unerträglich.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP sowie langfristig Geschwindigkeiten zu verringern (Maßnahmenpaket B2). Tempokontrollen werden vom Ordnungsamt bzw. der Polizei durchgeführt. Die Information wird diesen zu Kenntnis gegeben.
Fingerhutsmühlenweg	seit vielen Jahren fühlen wir uns als Anlieger an der Kalkbergstrasse 1.) durch sehr lautstarkes Poltern besonders von Lastkraftfahrzeugen, welche einen schlecht verschlossenen Strassenkanal überfahren, und 2.) durch vielfach mit stark überhöhter Geschwindigkeit und aufheulenden Motoren fahrender Kraftfahrzeuge ein kaum auszuhaltender Geräuschpegel entsteht, äusserst genervt!. Die Kalkbergstrasse ist die vielbefahrene Verbindung zwischen Eilendorf und Verlautenheide mit starkem Gefälle. Die schlecht verfüllte Kanaldecke ist Höhe Kalkbergstrasse Haus NR.27. Geräuschpegelverbesserungsvorschläge: 1.) Strassendecke ausbessern, 2.) Einschränkung der KFZ Geschwindigkeit durch z.B.mehrfache wechselseitige Strassenverengungen.	Wird berücksichtigt!	Mögliche Maßnahmen die Geschwindigkeiten zu begrenzen bzw. zu kontrollieren sind zu prüfen. (Maßnahmenpaket A2) B2. Diese gelten insbesondere für Lärmschwerpunkte. Hierzu gehört die Kalkbergstraße aufgrund des im Vergleich zu Lärmschwerpunkten geringen Verkehrsaufkommens nicht. Die Überprüfung der "klappernde" Gullideckel sowie die Information zur Sanierungsbedürftigen Straßendecke wird an den entsprechenden FB zur Überprüfung weitergeleitet.
Freiherrenstraße	Zusätzliche Lärmlast am späten Nachmittag, frühem Abend und an Wochenenden durch die Gocarts der Firma ?HotRod?. Sie nutzen mehrfach pro Tag die Berensberger Straße als regelmäßige Route.	Wird zur Kenntnis genommen!	Der Hinweis zur Lärmbelästigung wird zur Kenntnis genommen!
Freiherrenstraße	Erhebliche Lärmbelästigung mindestens 4x täglich besonders am Wochenende durch Gocards. Auch Immissionen deutlich riechbar. Hilfe!!	Wird zur Kenntnis genommen!	Der Hinweis zur Lärmbelästigung (und Schadstoffemissionen) wird zur Kenntnis genommen!
Friedenstraße	Der 'Abkürzungsverkehr von der BAB Würselen zum Gewerbegebiet Kaninsberg' und der Durchgangsverkehr sind, nun noch verstärkt durch die z. Zt. fehlende Autobahnbrücke Haaren, ziemlich extrem und gesundheitsschädigend. Eigentlich dürfen nur Fahrzeuge bis 190 cm Gesamtbreite durch die Barriere fahren.	Wird zur Kenntnis genommen!	Aufgrund der Sperrung der A544 ist eine temporäre zusätzliche Belastung der Ausweichstraßen nicht zu verhindern. Eine deutliche Verminderung der betroffenen Stadtteile ist nach Fertigstellung der A544 zu erwarten. Anm.: Der LAP und die Lärmkartierung ist auf einen Zeitraum von 5 Jahren ausgelegt, so dass zeitlich begrenzte Veränderungen der Verkehrswege und Umleitungen nicht berücksichtigt werden.
Friedrich-Ebert-Allee	Wie auf dem Plan zu sehen ist der Bereich extrem belastet. Als Anwohner kann ich jedoch davon berichten, dass nicht nur die hohe Verkehrsdichte mit LKW, Bussen und der Ampel dazu beiträgt. Die Straße wird vor Allem in den Abendstunden bei freier Straße als Rennstrecke benutzt - am Wochenende bevorzugt von Motorradfahrern oder Halbstarken in tiefer gelegten Autos. Da wird vor oder nach der Kurve Karl-Marx-Allee nochmal richtig schön Gas gegeben. Dauerhaftes Tempo 30 ab Buschhausen (MIT Kontrolle und nicht mit kaputten Blitzen) wäre absolut wünschenswert.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP sowie auch langfristig Geschwindigkeiten im Stadtgebiet wo möglich zu verringern (Maßnahmenpaket B2). Sozial nicht adäquater Lärm durch Treffen von Personen und Auto- bzw. Motorradposen insbesondere in den Nachtstunden ist dem Ordnungsamt zu melden.

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Friedrich-Ebert-Allee	Der Verkehrslärm in der Friedrich-Ebert-Allee ist unerträglich. Er ist positiv minimiert durch die Einführung der temporären Begrenzung auf 30 km/h (Schule. Kindergarten). Alles spricht für eine permanente Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.Wie auch im gesamten Stadtgebiet !	Wird berücksichtigt!	Mögliche Maßnahmen die Geschwindigkeiten zu begrenzen bzw. zu kontrollieren sind zu prüfen. Maßnahmenpaket A2, Ausgestaltung des Straßenraums und Maßnahmenpaket B2 Geschwindigkeitskontrollen Die Begrenzung der Geschwindigkeiten im gesamten Stadtgebiet auf Tempo 30 ist aufgrund der unterschiedlichen Funktionen und Belastungen der Straßen im Stadtgebiet nicht grundsätzlich möglich.
Halifaxstraße	1. Die unterbliebenen Prüfungen der umfangreichen Prüfaufträge des Lärmaktionsplans 2020 zur Maßnahme "B3.1 Geschwindigkeitsreduzierung" werden hiermit kritisiert. Obwohl der LAP 2020 für viele Straßenabschnitte Prüfungen der Geschwindigkeitsreduzierung vorsah, sind entsprechende Prüfungen offenbar unterblieben. Der neue LAP nimmt auf die unterbliebenen Prüfungen keinen Bezug.2. Im Entwurf zum LAP 2024 fehlen für die Maßnahmen "B 2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung" konkret benannte Straßenabschnitte für die Prüfung einer Temporeduktion. Andere LAP setzen sich sehr konkret mit vielen einzelnen Straßenabschnitten auseinander. Warum der neue LAP 2024 für die allermeisten lärmbelasteten Straßen eine Geschwindigkeitsreduzierung grundsätzlich nicht berücksichtigt (und damit ausschließt), ist weder nachvollziehbar noch im LAP dargelegt.3. Es fehlt ein Zeitplan zur Prüfung der Straßenabschnitte für die Maßnahmen "B 2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung". Während andere Städte sehr intensiv und erfolgreich auf das Instrument "Lärmschutz durch Tempo 30" setzen, scheint dieses Instrument in Aachen aus nicht nachvollziehbaren Gründen kaum eine Rolle zu spielen.4. Der Maßnahmenkatalog "B 2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung" berücksichtigt das bereits vorliegende Lärmgutachten zur Salierallee nicht. Auf Grundlage dieses Lärmgutachtens sollte Tempo 30 in der Salierallee zum Lärmschutz angeordnet werden. (vgl. https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27379)	Wird berücksichtigt!	Tempobeschränkungen werden zunächst nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Der größte Anteil der Straßen in Aachen ist durch Tempo 30 in der Höchstgeschwindigkeit begrenzt, u.a. alle Straßen in Wohngebieten sowie in der Innenstadt. Straßen, die den Verkehr sammeln und weiträumig verteilen, u.a. Halifaxstraße mit Tempo 50, erfüllen diese Funktion bei Tempo 30 nicht. Tempokontrollen sowie Tempobeschränkungen und Durchfahrtsverbote können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Insbesondere Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet unter der Trägerschaft des Bundes oder Landes sind nicht durch eine Kommune reglementierbar. Die Salierallee wird aktuell in einem separaten Planverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung bearbeitet.
Hasselholzer Weg	Extrem gestiegene Lärmelastigung durch weitere starke Zunahme des Autoverkehrs auf dem Amsterdamer Ring. Aufenthalt im Garten nur kurzzeitig möglich. Fenster müssen geschlossen bleiben. (Besonders gravierend auf der ersten Etage) Kann Flüsterasphalt helfen? Zusätzliche Lärmelastigung durch ständige Missachtung der Anliegerstrasse Hasselholzer Weg. Hauptsächlich zur Abkürzung zur Lütticher Str. in beide Richtungen zur Umgehung der Ampelanlage Lütticher Str./ Amsterdamer Ring.Hier wäre vielleicht eine Einbahnregelung von der Lütticher Str. in den Hasselholzer Weg sinnvoll.	Wird zur Kenntnis genommen!	Lärmindernde Asphalte sind grundsätzlich sinnvoll. Diese können aber nur im Zuge einer anstehenden Fahrbahndeckensanierung oder nach notwendigen Tiefbauarbeiten (z.B. Leitungsbau) umgesetzt werden. Sogenannte Schleichverkehre sind grundsätzlich problematisch und zu prüfen.
Hasselholzer Weg	Wir als X-köpfige Familie fühlen uns an unserem Wohnort so stark durch Verkehrslärm gestört und belästigt, dass es unsere Lebensqualität beeinträchtigt. Der Verkehrslärm ist trotz neuer hochwertiger Thermopfenverglasung permanent in unserem Haus wahrnehmbar, die Fenster öffnen wir nur so lange wie zum Lüften unbedingt notwendig, ein Schlafen bei geöffnetem Fenster ist undenkbar. Auch in unserem Garten halten wir uns kaum noch auf, da uns der Lärm dort trotz einer hohen Mauer zum Amsterdamer Ring hin sehr stresst. Das Verkehrsaufkommen auf dem Amsterdamer Ring hat mit den Jahren sehr zugenommen, zudem fahren viele Autofahrer dort wesentlich zu schnell, was die Lärmbelastung zusätzlich erhöht und auch immer wieder zu gefährlichen Situationen für Fußgänger und Radfahrer führt, die den Amsterdamer Ring überqueren. Sowohl in Höhe des Hasselholzer Weges (stark genutzter Übergang wegen Altenheim, Sportplatz, Spazier- und Fahrradroute) als auch in Höhe Hanbrucher Weg (Spazier- und Fahrradroute - schwer einsehbar durch Kurve) sehen wir dringenden Bedarf für eine Fußgängerampel oder zumindest einen Zebrastreifen. Auch eine deutlichere Markierung der Radwege an den Einmündungen Hasselholzer Weg (Radweg in beide Richtungen befahrbar, dies ist aber für Autofahrer nicht erkennbar) finden wir notwendig. Zur Lärmeindämmung wünschen wir uns dringend geeignete Maßnahmen wie Flüsterasphalt und Geschwindigkeitsmessungen. Ein weiteres Problem ist, dass zu Stoßzeiten etliche Autofahrer z. T. mit erhöhter Geschwindigkeit den Abschnitt des Hasselholzer Weges zwischen Lütticher Straße und Amsterdamer Ring nutzen, um die Ampel an der Kreuzung Lütticher Straße/Hohenstaufenallee/Amsterdamer Ring zu meiden. Dies verursacht Staus mit Behinderungen, Hupen etc. und schafft eine Verkehrssituation, für die diese Wohnstraße nicht ausgelegt ist und die zu zusätzlicher Lärmbelastung sowie zu gefährlichen Situationen führt. Hier wünschen wir Durchfahrts- und Geschwindigkeitskontrollen.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP (Maßnahmenpaket B2). Leider sind die sogenannten Schleichverkehre nicht ganz zu vermeiden. Da es sich bei dem Hasselholzer Weg in ihrem Abschnitt aber um eine Anliegerstraße handelt, sind Kontrollen des Durchgangsverkehrs durchaus sinnvoll. Dementsprechend werden die Ordnungsbehörden davon in Kenntnis gesetzt.
Hasselholzer Weg	[...] lässt sich sagen, dass der Verkehrslärm in den letzten Jahren extrem zugenommen hat. Insbesondere LKW, landwirtschaftlicher Verkehr und vor allem Motorradfahrer sind hier auffällig - viele Verkehrsteilnehmer sind hier mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit unterwegs. Wir können auch keine Maßnahmen erkennen (z.B. Tempo 30, regelmäßige oder dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen) die Linderung bringen würden. Das ebenfalls geplante Ansinnen, das Landschaftsschutzgebiet zwischen Düstergasse, Amsterdamer Ring und Hasselholzer Weg zu bebauen, ist unserer Ansicht nach völlig kontraproduktiv zu lärmschutzsenkenden Maßnahmen, sondern wird den Verkehr nochmals erhöhen und den vom Amsterdamer Ring entstehenden Lärm noch mehr verstärken.	Wird zur Kenntnis genommen!	Der Amsterdamer Ring gehört zum Aachener Außenring, der den Verkehr um die innerstädtischen Bereiche lenken soll. Diese Funktion wäre bei Tempo 30 nicht mehr gewährleistet, da dann die Fahrt durch die Stadt wieder attraktiver würde. Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können auch nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Der Amsterdamer Ring ist als Lärmschwerpunkt identifiziert. Ein möglicher Bau von Wohngebieten unterliegt verkehrstechnisch und lärmtechnisch Vorgaben, die erfüllt werden müssen. Dies wird in einem Bebauungsplanverfahren konkretisiert und berücksichtigt durch entsprechende Auflagen.
Heckstraße	Der Lärm der Von-Coels-Straße-Straße schallt in unerträglicher Weise vor allem in der Zeit zwischen 6:00 und 22:00 Uhr bis [...] in der Heckstraße, vermutlich durch einen hohen Nachhall oder Schallreflektion. Die Von-Coels-Straße ist zwar als besonders stark Lärm erzeugend in der Bürgerbeteiligung genannt, gleichwohl finden diese Mitteilungen der Bürger keinen Eingang in den Aktionsplan der Stadt. Dort ist die Von-Coels-Straße-Str. nicht aufgeführt. Nachdem die seit 30 Jahren diskutierte Ortsumgehung von Eilendorf aus politischen Gründen gekippt wurde, frage ich die Stadt, ob wenigstens eine Alternative zur Ortsumgehung vorgesehen ist, um die Lärmbelastung der Von-Coels-Straße zu senken.Ich bin gleichzeitig Vermieter einer Wohnung in der Heckstraße. Die Wohnung habe ich im Februar 2024 zur Vermietung angeboten. Von ca. 25 Interessenten haben 12 die Wohnung nach Besichtigung mit ausdrücklichem Verweis auf die Lärmbelastung nicht gewählt, obwohl alle sehr dringend eine Wohnung suchten.	Wird berücksichtigt!	Die Von-Coels-Straße ist als Lärmschwerpunkt erkannt und im LAP 2024 aufgeführt. Die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Lärmreduzierung wird befürwortet. Eine Umgehungsstraße zur Entlastung von Eilendorf steht nach aktuellem Kenntnisstand nicht in Aussicht.
Heckstraße	Bei dem Lärmaktionsplan sollte der Einfluß von Baustellen berücksichtigt werden (in welchen Straßen dürfen LKW umgeleitet werden, wie viele Baustelle-Fahrzeuge dürfen wo und in welchem Zeitraum fahren). Aufgrund von diversen Baustellen hat der Verkehr in der Heckstrasse entsprechend sehr viel zugenommen und ist sehr laut geworden (oft schon ab 4 Uhr morgens).	Wird zur Kenntnis genommen!	Aufgrund der temporären Sperrung der A544 durch den notwendigen Brückenneubau und andere Baustellen im Umfeld werden noch einige Zeit Verkehre Umleitungen und Umwege nutzen müssen. Dies ist leider planerisch nicht für alle Betroffenen zufriedenstellend zu lösen. Nach Fertigstellung der A544 sollten sich diese Verkehre wieder normalisieren. Anm.: Die Lärmaktionsplanung kann als langfristige fortgeschriebene Planung temporäre Änderungen im Verkehrsgeschehen nicht berücksichtigen.
Heckstraße	als Maßnahme wäre es dringend erforderlich weitere bauliche Änderungen vorzunehmen, damit die geltenden Geschwindigkeiten bei stark abschüssiger Straße eingehalten werden, da Fahrer ihren Wagen oft einfach "rollen lassen" und innerorts weit über 50 km/h erreichen mit entsprechendem Lärmpegel. Aktuell herrscht der Eindruck, dass Geschwindigkeitslimits eher als Orientierung angesehen werden und nicht eben als Limit, da diese auch quasi nie kontrolliert werden.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP. Dazu gehören auch Displays zur Information über die soeben erreichte Geschwindigkeit als wirksamer Hinweis für Autofahrer (Maßnahmenpaket B2). Tempobeschränkungen können nur durch Anlass im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden.
Heerleener Straße	Ich habe ein Problem mit dem Zug, der an der Wohnung vorbeifährt. In letzter Zeit (also nach der Corona-Krise) macht der Zug viel Lärm, einige Züge fahren mit hoher Geschwindigkeit vorbei und vibrieren an unseren Fenstern, wenn die Ampel rot ist, betätigen sie plötzlich die Bremse und machen ein sehr lautes Geräusch und hupen Nacht. Nachts kann man sich nicht ausruhen, der Sommer naht, man möchte bei heruntergelassenem Fenster schlafen, weil es im Haus sehr heiß ist, aber wegen des Zuges geht das nicht, man kann keinen Film schauen, wenn der Zug kommt macht viel Lärm. Das stündliche Interview, in dem diese Dinge passieren, ist von 22 bis 5 Uhr. Der Tag ist auch laut, aber es fühlt sich anders an, es wird so toleriert. Ich lade Sie zu mir nach Hause ein, um zu sehen und zu hören, wie wir mit der Situation umgehen. Bitte kommen Sie vorbei und schauen Sie nach, aber nachts hört es sich am besten an. Und vielleicht können Sie bei uns in den Wohnungen Lärmschutzplatten und Schalldämmung einbauen. Wir sind auch die Menschen, die arbeiten und Schichten machen. Wenn wir weiterhin eine so hohe Miete zahlen, wollen wir auch Frieden haben. Ich sage nicht mehr, dass die Müllkippe, die uns mit Staub und üblem Geruch berauscht, neben uns liegt.	Wird zur Kenntnis genommen!	Anm.: Bahnlärm liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Aachen. Die Bahn AG und das Bundesamt für Schienenverkehr erstellen einen eigenen Lärmaktionsplan (Stand 2023). Auf dieser Basis werden weitere Maßnahmen geplant. Ziel der Stadt Aachen ist es im Dialog weitere Verbesserungen im Lärmschutz zu erreichen. Ihre Eingabe wird an die zuständige Stelle weitergegeben.
Heinrichsallee	Lkws und Busse fahren mit überhöhter Geschwindigkeit in der Heinrichsallee zwischen Hansemanplatz und Kaiserplatz. Die Fahrbahn sollte auf eine Fahrspur geändert werden.	Wird berücksichtigt!	Die Heinrichs Allee ist als Lärmschwerpunkt der Innenstadt bekannt. Eine Verengung auf eine Spur ist aus Sicht der Verkehrsplanung und der Funktion der Straße derzeit nicht möglich. Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die Heinrichsallee ist eine Bundesstraße und

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
			liegt somit zunächst nicht in der Trägerschaft der Stadt Aachen (sondern Straßen NRW), womit Geschwindigkeitsbegrenzungen zunächst nicht möglich sind.
Herderstraße	Als wir in das Haus 2015 einzogen war im Bauplan der Autobahn GmbH die Erneuerung des Autobahn Lärmschutz bereits fest vorgegeben. Dies war ausschlaggebend zum Kauf des Hauses. 9 Jahre sind vergangen und nichts geschehen. Die Autobahn wurde von Jahr zu Jahr immer lauter. Der Krach macht uns krank..im Garten kann man sich nicht ohne sehr lautes Reden verständigen. Erholung im eigenen Garten ist nicht möglich. Verkaufen ohne Wertverlust ist lt.Architekt nicht möglich in dieser "unmöglich lauten Umgebung" Nachts findet man keine Ruhe da der Lärm der LKWs noch mehr schallt als am Tag. Also Fenster zu und im eigenen Mief schlafen und mit Kopfschmerzen aufstehen. Wie schön wäre es mit frischer Luft zu schlafen und sich im Garten entspannen zu können.. aber ein dicker Satz mit X!! Stattdessen Frust Frust und Frust..Eine vernünftige Lärmschutzwand würde hier gute Dienste tun, und das für alle die hier wohnen.. Aber ob wir das noch erleben werden ist fraglich, da ja keiner der hier nicht wohnt garnicht nachvollziehen kann wie es uns hier geht. Und ehrlich..wenn ich hier nicht wohnen würde wär mir das auch egal, so wie der Politik	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich im kontinuierlichen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. Nach aktuellem Sachstand der Stadt ist der Bau einer Lärmschutzwand wieder in die Planungen der Autobahn GmbH ohne konkrete Zeitangabe aufgenommen. Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Die Errichtung bzw. Erweiterung der LSW soll im Anschluss an die Sanierung der Autobahnbrücke Trierer Straße erfolgen. Der Umsetzungszeitraum ist bisher nicht festgelegt.
Herderstraße	[...] leiden meine Nachbarn, ich und alle vom Driescher Hof unter dem andauernden Lärm der Autobahn.oft ist uns eine neue Lärmschutzwand versprochen worden, nie wurde es eingehalten. Die vorhandene ?Lärmschutzwand? ist eine Farce, jedesAuto was größer als ein PKW ist, kann über diese Wand drüber schauen.Der Lärmminimierende Asphalt der stellenweise aufgebracht worden ist, bringt nichts. Ich kann nicht verstehen warum die Berechnungen, die für die Autobahn zuständigen Ämter, schon zweimal einen Termin für den Beginn einer neuen, vernünftigen Lärmschutzwand ergeben haben, um dann alles wieder abzusagen.Wir alle leiden unter dem andauernden Lärm.Für 2025 war wieder mal ein Neubau versprochen. Jetzt wird auch der erstmal wieder auf Eis gelegt.Es soll an der Autobahn ein neues Wohnviertel entstehen. Wie ich gehört habe, sollen die sozialgeförderten Wohnungen als Lärmschutz gebaut werden. Das darf ja wohl nicht stimmen!Wann kommt die versprochene Lärmschutzwand endlich???	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich im kontinuierlichen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. Nach aktuellem Sachstand der Stadt ist der Bau einer Lärmschutzwand wieder in die Planungen der Autobahn GmbH ohne konkrete Zeitangabe aufgenommen. Der aktive Lärmschutz und der passive Lärmschutz werden grundsätzlich bei BPlan-Verfahren berücksichtigt.
Hermann-Löns-Straße	laut Lärmaktionsplan ist die Belastung durch die Autobahn in Aachen-Brand offensichtlich. Daher würden wir uns freuen, wenn auch im Bereich zwischen der Anschlussstelle Brand und dem Autobahnkreuz eine Lärmschutzwand errichtet würde. Allgemein wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen Kreuz und belgischer Grenze eine sinnvolle Maßnahme.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den verkehrsgesetzlichen Regelungen dauerhaft angeordnet werden.
Hermann-Löns-Straße	Tolle Maßnahme!- Wünsche mir entsprechende Eindämmung. Die Fenster in dieser Straße können nachts nicht geöffnet werden, da der Autolärm von A44 und Triererstraße zunehmend stört.Beide Fahrbahnen sind fast durchgehend nachts befahren. Bitte auch die Lichtverschmutzung eindämmen. Die Straßenlaternen sind so hell eingestellt, dass sie den Schlaf von Tier und Mensch beeinträchtigen. Danke für das Engagement!	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. (Maßnahmenpakete B3.1 und B3.2) Der LAP berücksichtigt ausschließlich Lärmemissionen des Straßenverkehrs, die Lichtemissionen werden zur Kenntnis genommen!
Hirschgraben	[...] vielen Dank für unser freundliches Gespräch am Morgen des 24.04.24, an dem ich mich aufgrund eines halbstündlichen Aufrufs in den WDR-2-Lokalnachrichten zur Bürgerbeteiligung am Lärm-Aktionsplan der Stadt Aachen einbringen wollte, die Stadt Aachen sich der intensiv beworbenen Bürgerbeteiligung aber überraschend gerade gar nicht stellte. Gerne fasse ich meine Einschätzung zur Lärmsituation in meinem näheren Wohnumfeld und meine Anregungen zum LAP wie besprochen auf diesem Weg noch einmal zusammen: [...] Ich bitte um Ergänzung des Entwurfs des 4. LAP wie folgt: <ul style="list-style-type: none"> •Aufnahme des Hirschgrabens in Statistik, Liste und Kartierung (6.2, 6.3, 6.6, A2.3, A2.4) der gesundheitsgefährdenden Lärmschwerpunkte (Verkehrslärm Bus, PKW, LKW, Motorrad, Auto- & Motorradposer; ganztags)*10.4 Maßnahmenblatt 4: B2 Abschnitt Verkehrsüberwachung mit effektivem Schwerpunkt Auto- & Motorradposer, Durchfahrtsverbote, Park- und Haltverbote Einschätzung zur Lärmsituation: Der mittlere und untere Hirschgraben gehört mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr, einer Belastung > 75 dB LDEN (dunkellila in der Lärmkartierung), ungünstigen Ampelphasen mit stauendem Verkehr, einer engen Straßenschlucht mit jüngst zahlreichen Gebäudeaufstockungen, Altbaubestand mit überwiegend nicht schalldämmten Schlafzimmerfenstern zur Straßenseite sowohl objektiv als auch subjektiv ganztags wie auch nachts zu den bezogen auf Stadfläche und Einwohner 2 % der höchstbelasteten Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet. Vom Lärmkartierungsmodell offensichtlich nicht bzw. nicht mehr hinreichend erfasst: •die Belastung durch Abbremsen, Anfahren und Beschleunigen des sich an der Ampelanlage an der Kreuzung Neupforte stauenden Schwerverkehrs (war in der vorherigen Version noch berücksichtigt)•die in den vergangenen Jahren stetig zunehmende, insbesondere nächtliche Belastung durch sogenannte Auto- und Motorradposer mit getunten, röhrenden Disko-Fahrzeugen•Missachtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere nachts Missachtung von Durchfahrtsverboten Folgende effektive und effiziente Maßnahmen werden gefordert:•Begrenzung der Aktivzeiten der Ampelanlage Ecke Neupforte auf Schulanfangs- und -endzeiten, Adventszeit und Nachtzeiten•Verpflichtung nicht nur der ASEAG, sondern insbesondere auch derer Auftragsunternehmen zur konsequenten Umstellung auf Elektromobilität•Konsequente Überwachung und Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, insbesondere der folgenden Tatbestände (TBNR gem. bundeseinheitlichem Tatbestandskatalog):•Missachtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen •vermeidbare Lärm- und Abgasbelästigungen sowie Hin- und Herfahren (Auto- und Motorradposer, TBNR 130612, 130618, 130624)•Fahren ohne Betriebserlaubnis (Auto- und Motorradposer, TBNR 319500, 319606, 319609)•Missachten von Durchfahrtsverboten•Halten & insbesondere Kurzzeitparken auf Geh- und Radwegen und in verkehrsberuhigten Bereichen•keine Ausnahmen für Lieferverkehre und andere Berufsgruppen im Rahmen des Schleifenkonzepts•Einfahrtsverbot für Fahrzeug mit Verbrennermotoren innerhalb des Alleenrings Zur Begründung: Der Hirschgraben als Teil des Grabenrings wird nicht nur auf der Achse Hansemann - Bushof - Ponttor mit im Schnitt täglich über 10.000 Fahrzeugen - darunter etwa 1.000 Linienbusse - belastet, die ganz überwiegend und durch Teilsperren anderer Bereiche des Grabenrings sogar noch zunehmend dem Durchgangs- und sogar Schwerverkehr zugerechnet werden müssen, sondern zusätzlich insbesondere zu Nachtzeiten, wenn das Ordnungsamt keinen Dienst hat, durch Raser sowie die Auto- und Motorradposer-Szene. Hierbei kommt es zu folgenden speziellen Belastungen:•Durch die Ampelanlage an der Kreuzung Neupforte kommt es zu ständigen Halte-, Anfahr- und Beschleunigungsvorgängen an der Steigung des Hirschgrabens, die insbesondere in Zusammenhang mit von zahlreichen Auftragsunternehmen der ASEAG weiterhin massiv eingesetzten steinalten, ungewarteten Diesel-Bussen zu einer erheblichen Lärm- und Abgasimmissionsbelastung führen. Als vor kurzem diese Ampelanlage wegen Umbaus für längere Zeit ausfiel, stellte sich heraus, dass sie für den Verkehrsfluss (Fahrzeuge und Fußgänger) überhaupt nicht benötigt wird, da bereits die umliegenden Ampeln für eine ausreichende Strukturierung des Verkehrs sorgen. Durch den gleichmäßigeren, verstetigten Verkehr kam es in der Zeit des Ausfalls der Ampelanlage zu einer erheblichen Beruhigung, insbesondere tagsüber.•Die vorgegebene Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) wird sehr weitgehend und insbesondere zu Nachtzeiten weder eingehalten noch überwacht. Als die Stadt Aachen zuletzt vor etwa eineinhalb Jahren Geschwindigkeitsüberwachungen auf dem Hirschgraben mit einer mobilen Anlage vornahm, blitzte es trotz ihrer weithin gegebenen Sichtbarkeit Tag und Nacht durchgehend. Eine sinnvolle Maßnahme, die leider nicht wiederholt wurde. Während die Ampelanlage Kreuzung Neupforte bei Tag ohne Not zu einer erhöhten Lärmbelastung führt, führt ihre - ebenfalls nicht sinnvolle - Abschaltung bei Nacht zu einer noch höheren Belastung durch Raser (siehe folgender Punkt).•In den vergangenen Jahren nimmt die Belastung durch sogenannte Auto- und Motorradposer, insbesondere in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen stetig zu. Der Hirschgraben wird dabei, begünstigt durch die bei Nacht abgeschaltete Ampelanlage Neupforte, zur Beschleunigungsstrecke für die unerlaubt auf bewusste Lärmemission hochgetunten und mit massiven Soundanlagen ausgestatteten Fahrzeuge auf ihrem Weg zur oberen Pontstraße. Das geplante Schleifenkonzept wird dabei sogar einen besonderen Reiz auf die Autoposerszene ausüben, denn sie liebt es, im Kreis zu fahren.•Sollten bei der Umsetzung des Schleifenkonzepts tatsächlich Ausnahmen für den Lieferverkehr und andere Berufsgruppen vorgesehen werden, wird dieses grandios scheitern, da eine Überwachbarkeit dann in keiner Weise mehr gegeben sein wird und es zu einer Beachtung durch Verkehrsteilnehmer gar nicht erst kommen wird. Denn jeder, der eine Pizzaschachtel im Auto hat, ist dann Lieferverkehr. Der Übertritt vom roten Bereich (Bushof) in den gelben Bereich (Pontviertel) und umgekehrt wird sich nach den derzeitigen Planungen ohnehin schon kaum unterbinden lassen. Diese Ausnahmen sind jedoch überflüssig. Lieferanten haben für gewöhnlich nur ein Ziel anzufahren und können sich ohne weiteres an das Schleifenkonzept halten. Paket- und Lieferdienste können nicht nur ihre Logistik einfach an das Schleifenkonzept anpassen, Unternehmen wie UPS, Wolt, flink, Domino's und viele weitere haben zudem bewiesen, dass eine Umstellung auf E-(Lasten)-Fahrräder für die letzte Meile problemlos möglich und in besonderem Maße wirtschaftlich ist. Sollten weitere Berufsgruppen so organisiert sein, dass sie sich vorgeblich nicht an Verkehrsregeln halten können, ist offensichtlich deren Konzept zu ändern und nicht das Umwelt- und Verkehrskonzept der Stadt auszuhöheln.•Das ständige und kaum verfolgte Kurzzeitparken auf Geh- und Radwegen sowie in verkehrsberuhigten Bereichen verhindert aufgrund der dadurch entstehenden Behinderungen und Gefährdungen den Umstieg von Verkehrsteilnehmern auf lärmärmere Fortbewegungsarten (Gehen, Radfahren). 	Wird berücksichtigt!	Der Hirschgraben war als Lärmschwerpunkt berücksichtigt und seit 2019 bereits im Tempo reduziert (30 km/h). Im Vergleich zu den aktuell gelisteten hoch belasteten Schwerpunkten besteht allerdings ein Abstand, so dass er nicht mehr gelistet wird. Insgesamt kann die Verkehrsbelastung zukünftig nur durch eine Abnahme des Individualverkehrs (weniger Kfz), Ausbau des ÖPNV und Radverkehrs sowie der Elektromobilität reduziert werden. Weitere einschränkende Maßnahmen würden die Funktion der Straße stören und zu einer Mehrbelastung an anderer lärmbelasteter Stelle führen. Verkehrskontrollen zur Einhaltung der verkehrstechnischen Regeln sind berücksichtigt, aber nicht kontinuierlich durchführbar. Dies gilt ebenso für die Kontrolle unangepasster Fahrweise.

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Hofenbornstraße	Nach der Sperrung der A544 wegen des Neubaus der Haarbachtalbrücke und der Brücke über die Straße Auf der Hüls wurde für mich deutlich, dass die Autobahn nicht unbedingt den meisten Lärm verursacht, sondern tatsächlich der nahe gelegene Berliner Ring. Subjektiv hat der Lärm von dort sogar noch zugenommen. Insgesamt wird für den Bezirk Haaren-Verlautenheide m.E. deutlich zu wenig getan, um den Lärmschutz zu verbessern, was auch aus dem Lärmaktionsplan deutlich wird. Dies beginnt mit der völligen Überforderung der Alt-Haarener-Straße, die ja nicht erst seit dem Brückenneubau überlastet ist. Die Verzögerungen, die sich auch aus dem Ausbau der Radvorrangroute (RVR) ergeben, tragen dazu bei, dass der Verkehr im Bezirk sich nicht reduziert, sondern - gefühlt - beständig zunimmt. Die Hofenbornstraße liegt in einer Tempo-30-Zone. Das Tempo wird in der gesamten Zone häufig nicht eingehalten (was wiederum zum Lärm im Viertel beiträgt). Durch Tempo-30-Markierungen auf dem Asphalt in den Kreuzungsbereichen der Wohnviertel könnten Autofahrer*innen daran erinnert werden, dass Rasen nicht angesagt ist. Grundsätzlich bin ich sehr für Tempolimits in Wohnbereichen. Diese müssen allerdings auch überprüft werden. Hier wären die Polizei bzw. das Ordnungsamt gefragt.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die Berliner-Straße ist eine Bundesstraße und liegt somit zunächst nicht in der Trägerschaft der Stadt Aachen (sondern Straßen NRW), womit Geschwindigkeitsbegrenzungen kaum möglich sind. Der Berliner Ring ist als Lärmschwerpunkt identifiziert. Aufgrund der Sperrung der A544 ist eine temporäre zusätzliche Belastung der Ausweichstraßen nicht zu verhindern. Eine deutliche Verminderung der betroffenen Stadtteile ist nach Fertigstellung der A544 zu erwarten.
In den Atzenbenden	Trotz der Lärmschutzwand zur Bundesautobahn A4 ist ein konstantes lautes Rauschen in den Wohngebieten nahe der Autobahn in Aachen-Haaren wahrzunehmen. Gemäß der vorliegenden Lärmkarte Lden ist in der Nachbarschaft südlich der Lärmschutzwand ein Lärm zwischen 60-69,9 dB aufgenommen. Nachts bewegt sich der Pegel zwischen 50-59,9 dB. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) benennt Auslösewerte (also Lautstärken, ab denen man schützende Vorkehrungen treffen sollte) von dauerhaft 53 dB(A) Lden (24h-Mittelungspegel) und 45 dB(A) Lnight (nachts). Das Umweltbundesamt schlägt zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösekriterien einer Lärmaktionsplanung 65 dB(A) Lden und 55 dB(A) Lnight vor. Mittelfristig wird zur Minderung der erheblichen Belästigung ein Lden von 60 dB(A) bzw. Lnight von 50 dB(A), langfristig 55 dB(A) Lden bzw. 45 dB(A) Lnight angestrebt (vgl. UBA 2008). Im Entwurf zum Lärmaktionsplan ist dieser Abschnitt der A4 nicht als Lärmschwerpunkt aufgenommen, obwohl sowohl nachts, als auch im Tagesmittel die angeratenen Werte überschritten werden. Trotz erfolgter Lärmschutzwand handelt es sich daher weiterhin um einen Lärmschwerpunkt, da schützenswerte Nutzungen (Wohngebiete) unmittelbar an der Autobahn anliegen. Weitere Maßnahmen in diesem Bereich könnten lärmindernde Autobahnbeläge sein, aber auch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Geschwindigkeitskontrollanlagen.	Wird berücksichtigt!	Haaren ist durch Autobahnen eingeschnürt, somit wird ein weiträumiges Grundrauschen des Verkehrslärms von den Autobahnen technisch kaum zu unterdrücken sein. Bestimmte Wetterlagen und Windrichtungen können dies verstärken oder abschwächen. Lärmschutzwände schützen maßgeblich die einer Autobahn nahen Wohnbereiche vor hoher oder extremer Belastung. Stadt und Verwaltung setzen sich im kontinuierlichen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden.
Itemberg	in der Hoffnung, dass ich für mein Anliegen hier an der richtigen Stelle bin. Im Rahmen der Aktion, dass Anwohner Straßen nennen können, an denen es besonders laut ist, möchte ich den Itemberg (B258) in Kornelimünster nennen, sowie die Venwegener Straße, die auch am Wochenende reich frequentiert ist, gerne von Motorrädern. An beiden Straßen haben sich die Verkehrsteilnehmer nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Belastung durch Lärm und Schmutz ist sehr hoch.	Wird zur Kenntnis genommen!	Der Itemberg und die B258 in Kornelimünster sind derzeit keine Lärmschwerpunkte im Vergleich zu den bekannten und deutlich höher belasteten Lärmschwerpunkten im LAP. Für die Einstufung als Lärmschwerpunkt ist neben den Lärmpegeln auch die sogenannte Betroffenheit einbezogen, die eine Aussage über die Anzahl betroffener Personen im Einzugsgebiet macht.
Junkerstraße	Die Junkerstrasse ist im Abschnitt Lochnerstrasse bis Vaalser Straße extrem hohem Straßenlärm ausgesetzt. Der Lärm entsteht zum einen durch das exzessive Beschleunigen der PKW zwischen den Ampeln und zum anderen durch den zunehmenden Verkehr (trotz gesperrter Brücke). Aus der Planung der neuen Verkehrsführung geht hervor, dass eine weitere Steigerung der Lärmbelastung zu erwarten ist. Aufgrund der engen Straßenschlucht ist eine Vergrößerung des Abstandes der Emissionsquelle zu den Fassaden nicht möglich. Deshalb ist es dringend erforderlich, den Verkehr zu vermindern und/oder ein Tempolimit von 30 km/h einzusetzen und dieses auch konsequent zu überwachen.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die Junker Straße ist eine Bundesstraße und liegt somit zunächst nicht in der Trägerschaft der Stadt Aachen (sondern Straßen NRW), womit Geschwindigkeitsbegrenzungen kaum möglich sind. Die Junkerstraße ist als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Kirchrather Straße	Wir wohnen hier bereits seit 20 Jahren und registrieren in den letzten Jahren insgesamt eine erhebliche Erhöhung des Umgebungslärms, was uns vor allem in den Nachtstunden richtig stark belastet. Folgende Lärmursachen haben zum Anstieg der Lärmbelastung geführt: 1) Der Verkehrslärm auf dem Pariser Ring hat sehr stark zugenommen und wird von dem parallel zum Pariser Ring verlaufenden bewaldeten Erdwall nicht ausreichend abgeschirmt. Der 4-spurige Ausbau führt dazu, dass der Ring von den Autofahrern wie eine Autobahn genutzt wird. Hier sollte eine professionelle Schallschutzwand installiert werden oder zumindest eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50km/h erfolgen. 2) Die Anzahl der Institutsgebäude des Campus Melaten hat stark zugenommen. Jedes Gebäude verfügt auf dem Dach über aufwendige klimatechnische Anlagen, deren Schallemissionen bei dem zumeist vorherrschenden Westwind unbremst in unser Wohngebiet gelangen und das rund um die Uhr! Vor allem nachts werden die Schallemissionen als sehr belastend empfunden. Hier sollten auf den Gebäuden entsprechende Schallschutzvorrichtungen installiert und über eine Abschaltung in den Nachtstunden nachgedacht werden. Hiermit ließe sich zudem zusätzliche Energie einsparen. 3) Die Hollandwiese wurde von der Stadt AC vor einigen Jahren als Grillwiese ausgeschrieben. Dies hat sich mittlerweile herumgesprochen und dazu geführt, dass bei schönem Wetter bis in die Nachtstunden unzählige Grill- und Partygäste, teilweise in Großgruppen mit riesigem Equipment, die Hollandwiese aufsuchen und zum Teil professionell mit lauter Musik beschallen. Die Nutzung der Hollandwiese als Partymeile ist mit dem angrenzenden Wohngebiet nicht vereinbar und sollte von der Stadt unterbunden werden.	Wird berücksichtigt!	Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die gut ausgebauten Ringstraßen (hier 4-Spurig mit Anschluss im Norden an die Autobahn A4) dienen als Bypass, um den innerstädtischen Verkehr von Durchfahrten zu entlasten. Diese Funktion kann nur bei höheren Geschwindigkeiten als 50 km/h gewährleistet werden. Lärmaktionspläne der Ballungsräume gemäß EU-Richtlinie betrachten Verkehrslärm, Anlagenlärm und andere Lärmarten nicht. Lüftungsanlagen besitzen meist bauartbedingte Zulassungen, die auch deren Lärmemissionen im Betrieb berücksichtigen. Inwieweit die Stadt Aachen hier nachträglich bei Bestandsanlagen im Regelbetrieb noch Einfluss nehmen kann, die im Rahmen der Baugenehmigung geprüft wurden, ist zu prüfen.
Kleinkölnstraße	Ich möchte ergänzend anmerken, dass es insbesondere in den Nachtstunden im Bereich Büchel/Kleinkölnstr. zu erheblicher Lärmbelastung kommt. Dies vor allem durch Nichteinhalten des Tempolimits sowie durch getunte Autos, die hier regelmäßig ihre Runden bis in die frühen Morgenstunden drehen.	Wird nicht berücksichtigt	Mögliche Maßnahmen die Geschwindigkeiten zu kontrollieren sind zu prüfen. Maßnahmenpaket A2, B2. Die Vermutung von unzulässigen Tuning der Autos und provozierendes Fahrverhalten (z.B. Aufheulen des Motors) sowie unangepasste Fahrweise sind im akuten Fall dann den Ordnungsbehörden zu melden.
Krefelder Straße	An der A4 zwischen der Berensbergerstraße und kurz vor der Ausfahrt Aachen Zentrum wurde eine Lärmschutzwand gebaut. Seltsamerweise bemerkt man keinerlei Unterschied zu vorher. In vielen Nächten, gerade wenn der Wind von Norden kommt, können wir ALLE Fahrzeuge zwischen der niederländischen Grenze und dem Autobahnkreuz durchgehend hören. Wir haben kein professionelles Lärmmessgerät, aber mit einer einfachen Messung mittels meiner Smartwatch, habe ich immer wieder einen Wert von 55 db. Gerade in den Sommermonaten ist es sehr unangenehm, wenn man in der Nacht zum abkühlen eigentlich das Fenster aufmachen möchte, aber auf Grunde des Lärms schließen muss. In diesem Bereich sollte unbedingt nochmal nachgebessert werden.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich im kontinuierlichen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Die Information zur Lärmschutzwand wird an die Autobahn GmbH weitergegeben.
Kreuzerdriesch	Aus dem Entwurf des Lärmaktionsplans (Stand 10.05.2024) habe ich nicht entnehmen können, dass irgendwelche Maßnahmen (z.B. Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsreduzierung) im Bereich der Hiffelder Straße als Lärmschutzmaßnahme zumindest auf dem Teilstück der beiden Ausfahrten Kreuzerdriesch vorgesehen ist. Auch konnte ich diesem Entwurf nicht entnehmen, dass irgendwelche Lärmschutzmaßnahmen auf der BAB 44 (z.B. Lärmschutzwände) im Bereich nach der Autobahnabfahrt Aachen-Brand Richtung Abfahrt Aachen-Lichtenbusch vorgesehen sind. Hierdurch sehe ich meine Rückmeldung im Fragebogen Lärmaktionsplanung 2024 nicht angemessen berücksichtigt. Offensichtlich haben nur wenige diese Möglichkeit zur Mitwirkung am Lärmaktionsplan genutzt, obwohl mir bekannt ist, dass viele Anwohner des Kreuzerdriesch und der Hiffelder Straße ebenfalls über diese ständige Lärmbelästigung klagen. Je nach Windrichtung hat man das Gefühl, dass der Straßenlärm so hoch ist, dass die Fahrzeuge durch die eigene Wohnung fahren. Ich bitte daher nochmals um Überprüfung dieses Sachverhalts, auch wenn nur wenige Rückmeldungen erfolgt sind. Ein Großteil der Anwohner ist bereits in fortgeschrittenem Alter und nicht gerade Internetaffin. Herzlichen Dank auch für Ihre Mühe in diesem Zusammenhang.	Wird berücksichtigt!	Die Hiffelder Straße (Kreisstraße) mit Tempo 70 im Bereich des Kreuzerdriesch ist zu prüfen. Tempobeschränkungen können aber nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Stadt und Verwaltung setzen sich im kontinuierlichen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. Nach aktuellem Sachstand der Stadt ist der Bau einer Lärmschutzwand in diesem Abschnitt der Autobahn nicht geplant

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Kreuzstraße?	<p>anbei eine Antwort der Autobahn GmbH zum Thema Lärmschutz bei Neubau der Brück für den Ortsteil Haaren. Hier bitten wir um Prüfung, ob das im Zeitalter von Zunahme Lärmbelästigung durch Verkehr nicht überdacht werden muss. Ferner nehmen wir einen zunehmenden Verkehr in der Kreuzstr. wahr sowie auch das sehr schnelle Fahren (hier ist 30 km/h). Bitte leiten Sie die Mail weiter, wo es hoffentlich jemanden interessiert. [...]</p> <p>vielen Dank für Ihre Anfrage, auf die ich hiermit gerne eingehe.</p> <p>Die Beurteilung der Verkehrslärmsituation an Bundesfernstraßen hat auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung(16.BlmSchV vom 12.6.1990) und der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97 vom 2.6.1997) zu erfolgen. Beim Lärmschutz an Straßen wird zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung unterschieden. Da es sich bei dem Ersatzneubau der Haarbachtalbrücke um die Sanierung einer bestehenden Straße handelt, wird diese der Kategorie „Lärmsanierung“ zugeordnet. Die Kategorie „Lärmvorsorge“ gilt beim Neubau einer Straße. Im Gegensatz zu der Lärmvorsorge handelt es sich bei der Lärmsanierung um eine freiwillige Leistung des Bundes, auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Sie kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden. Die Ermittlung des Beurteilungspegels erfolgt rechnerisch nach dem in der 16. BImSchV vorgegebenen Rechenverfahren und wird den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsschutzgrenzwerten (Lärmvorsorge) bzw. den in der VLärmSchR97 festgelegten Lärmschutz-Auslöswerten (Lärmsanierung) ermittelt. Da sich die A 544 weder in ihrer Lage und Höhe wesentlich verändert noch Fahrstreifen ergänzt werden, liegt kein erheblicher baulicher Eingriff vor. Demnach sind Lärmschutzanlagen im Planungsbereich nicht vorgesehen, da hier keine wesentliche Änderung im Sinne der zugrundeliegenden Regelwerke vorliegen.</p>	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Anm.: Der Antwort der Autobahn GmbH ist hier nichts hinzuzufügen.
Krugnofen	Der normale Straßen Lärm am Tage ist ja weitläufig bekannt, aber was sich in den letzten Jahren noch sehr verstärkt hat ist die Raserei am Abend und in der Nacht mit massiver Geräusch Belästigung. Wenn der Verkehr am Abend weniger wird fällt das schnelle vorbeifahren um so mehr ins Ohr. Geschweige dann in der nacht das aufheulen der Motor bei der beschleunigen richtung belgien.Was nützt es eine Geschwindigkeit Begrenzung einzusetzen wenn sie nicht kontrolliert wird.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP. Dazu gehören auch Displays zur Information über die soeben erreichte Geschwindigkeit als wirksamer Hinweis für Autofahrer. (Maßnahmenpaket B2) Der Hinweis zum Krugnofen wird weitergegeben.
Kuckelkornweg	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Kalkbergstrasse von Hausnummer 15-33 ist durch schlechte und zu grobe Teerung sehr laut und störend. 2. Die Schallschutztüre an der Bahnlinie Köln-Aachen ist defekt, und wird nach Arbeiten oftmals nicht wieder richtig verschlossen. 3. Von dem Wertgelände dringt immer wieder großer Lärm beim sortieren der Metalle und benutzung der Schrottpresse.Dort fehlt ein ganzer Teil der Lärmschutzwand. Ist das Gelände in Richtung Eilendorf ausgeweitet worden? 	Wird berücksichtigt!	Die Ausbesserung ist grundsätzlich sinnvoll und trägt zur straßenverkehrsbedingten Lärmverminderung bei. Der Einbau von lärmindernden Asphalten entwickelt seine volle Wirkung nur bei höheren Geschwindigkeiten Der Einbau kann aber nur im Zuge einer anstehenden Fahrhandeckensanierung oder nach notwendigen Tiefbauarbeiten (z.B. Leitungsbau) umgesetzt werden. Der Hinweis zur Schallschutztüre wird an die Bahn weitergegeben. Der Hinweis zum Wertgelände ist bereits bekannt und hängt mutmaßlich mit der neuen Lärmschutzwand der Bahn zusammen. Hier wird geprüft.
Kuckelkornweg	konkret geht es hier um Gewerbelärm der Fa. Wertz entlang der Rödgenerstrasse in Eilendorf. [...] stelle ich seit Jahren fest, das die Lärmaktivitäten der Firma Wertz immer unerträglicher werden.In den letzten 15 Jahren habe ich mein Elternhaus nach und nach modernisiert und dabei mehrmals in der Woche vor Ort.In der Zeit von morgens 8 bis 16 Uhr wird ein derartiger Lärmpegel auf dem Gelände erzeugt das ein Aufenthalt im Freien auf Dauer ziemlich Nervtötend ist. Einschränkung muss ich sagen das dieser Zustand manchmal eine ganze Woche zu hören ist, dann wieder eine Woche Ruhe einkehrt. Vor Jahren wurde bereits eine Lärmschutzwand zur Rödgenerstrasse hin errichtet, die allerdings im äußersten Osten des Betriebsgeländes völlig offen ist. Durch diesen Zustand wird die Rödgener Straße in Richtung Nirm derart Beschallt, das ich das gescheppere sogar bis bei mir zuhause höre. Mein Eindruck sagt mir das mit der Errichtung der Lärmschutzwand Bahn das ganze schlimmer geworden ist weil diese den Lärm reflektiert. Außerdem kann ich mir nicht erklären wieso das Betriebsgelände der Fa. Wertz im östlichen Bereich anscheinend an der Lärmschutzwand vorbei vergrößert wurde. Diese Lücke sollte zu mindestens bis zum Bahngelände hin geschlossen werden.	Wird nicht berücksichtigt	Ihre Beschwerde wird an die zuständige Stelle weitergeleitet. Firma Wertz wird im LAP nicht berücksichtigt, die Vorgabe welcher Gewerbelärm berücksichtigt wird erfolgt über das LANUV. Im Bereich der Fa. Wertz hat sich möglicherweise eine Veränderung der Lärmsituation (Reflektion) durch den Bau der Lärmschutzwand der Bahn ergeben, die zu prüfen ist.
Landgraben	Seit über 40 Jahren bewohne ich das Haus [...] In dieser Zeit hat, wie allgemein bekannt, der Verkehrsumfang auf der Kohlscheider Straße erheblich zugenommen. Analog dazu hat ebenso die Lärmbelastung extrem zugenommen. Diese Belastung umso mehr, nachdem die Baum- und Buschbepflanzung im Bereich des Autobahnzubringers nach Holland seit einigen Jahren regelmäßig entfernt wird. Daher meine Bitte: lassen Sie die Bäume und Büsche sich wieder entwickeln, dann würde der natürliche Lärmschutz sicher zu einer Reduzierung der Lärmbelastung aller Anlieger in der Umgebung führen.Eine weitere Lärmbelastung mit Spitzenwerten entsteht durch die Fahrbahnreduzierung von 2 auf 1 Spur kurz nach dem Autobahnzubringer nach Holland auf der Kohlscheider Straße Richtung Kohlscheid. Hier kommt es Tag für Tag und immer wieder nachts zu ?Kurzrennen?. Die dort angezeigte Geschwindigkeitsbegrenzung wird überwiegend nicht eingehalten. Daher wäre dort eine feste Radarkontrolle sinnvoll, nicht wie dies gelegentlich 300m weiter unter der Fußgängerbrücke durchgeführt wird. Ebenso finden verkehrgefährdende ?Kurzrennen? vom abbiegenden Autobahnverkehr Richtung Kohlscheid statt, die Lärmspitzen von Kfz?s und Motorrädern erzeugen.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die Kohlscheider Straßen ist weiterhin als Lärmschwerpunkt berücksichtigt. Grünstreifen bieten nur eine geringfügige Reduzierung des Verkehrslärms an vielbefahrenen Straßen! Der Rückbau von Straßen auf einspurige Verkehrsführung ist aus verkehrstechnischer Hinsicht dann sinnvoll, insbesondere wenn wie an der Kohlscheider Straße Raum für die hier wichtige Busspur benötigt wird.
Laurensberger Straße	Seitdem die Bäume entlang der Autobahn vor einigen Jahren gefällt wurden, ist die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr deutlich gestiegen. Desweiteren gibt es regen Durchgangsverkehr in der Laurensberger Straße (als Abkürzung aus Bank, uersfeld...). Tempo 30 wird selten eingehalten. Die Blitze steht immer an der gleichen Stelle (man weiß das) und spiegelt das nicht wieder.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Die
Laurensberger Straße	Es ist wirklich sehr laut vor allem abends. Man hört die lkw und die Autos von der Autobahn. Spazieren ist auch nicht wirklich schön bei dem Lärm. Schade, da dort so viel Natur ist	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Die Information zum Verkehrsverhalten auf der Laurensberger Straße wird zur Kenntnis genommen.
Laurensberger Straße	Es muss dringend Lärmschutz an der Autobahn angebracht werden und Bäume	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen)
Laurensberger Straße	1. Lärmbelästigung durch BAB4 Tag und Nacht, auf unserem Balkon über 60 dB !Maßnahmen: Bäume wieder anpflanzen oder Schallschutzwände, lärmreduzierenden Asphalt bis zur Grenze aufbringen, Tempolimit 100 Die Lärmbelastung durch die Autobahn ist sehr hoch und ununterbrochen! 2. Lärm- und Verkehrsbelastung durch den geplanten Brückenneubau Horbacher Straße. Es liegen den Bezirksvertretungen Laurensberg und Richterich bereits diverse Umleitungsvorschläge der Vetschauer Dorfgemeinschaft bzw. dem LiVe e.V. vor. 3. Geschwindigkeitsmessungen in Vetschau vor dem Spielplatz notwendig!	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Temporäre Umleitungen bei Sanierung und Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur sind zeitlich begrenzt hinzunehmen. Geschwindigkeitskontrollen werden von den zuständigen Ordnungsbehörden durchgeführt, d.h. ihre Anmerkung wird weitergeleitet.
Laurensberger Straße	Die A4 in Richtung Grenzübergang Vetschau ist sehr laut, seitdem die Baum- und Strauchbepflanzung gerodet wurde. Die jetzige Bepflanzung reicht für viele Jahre nicht.	Wird zur Kenntnis genommen!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Bepflanzung löst das Lärmproblem nur geringfügig, da diese bei Verkehrslärm kaum Abschirmungswirkung zeigt. Dennoch gehört eine Begrünung zur Verbesserung des Umfeldes einer Autobahn.

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Laurensberger Straße	Das ständige Gekläffe von Hunden in der Nachbarschaft ist Nerv tötend und rücksichtslos.	Wird nicht berücksichtigt!	Nachbarschaftslärm ist nicht Gegenstand eines LAP: Anhaltender Nachbarschaftslärm wird von der Polizei und dem Fachbereich für Sicherheit und Ordnung der Stadt Aachen geprüft!
Laurensberger Straße	Der Lärm der Autobahn hat sich in den 20 Jahren, seitdem ich in Vetschau wohne verschlimmert: jeglicher Schallschutz direkt an der Autobahn ist abgezogen und verkauft worden, die Baumallee ist Insekten zum Opfer gefallen. Nachts im Sommer das Fenster geöffnet zu lassen, geht nur mit Ohrstöpseln...Ich wohnte 17 Jahre in AC, Aureliusstrasse, ein Katzensprung zum Hbf, da hatte ich nicht diese Lärmbelästigung wie hier. Neuer Fahrbelag wäre schön, aber bitte auch eine dicke grüne Naturschallschutzmauer, je mehr desto besser!	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Der Hinweis zur neuen Begrünung wird an entsprechende Stellen weitergegeben.
Laurensberger Straße	In Vetschau ist die Lärmbelastung durch die Autobahn sehr hoch.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen)
Laurensberger Straße	Ich finde es gut, dass die Lärmbelastung des Dorfes Vetschau seinen Eingang in den Lärmaktionsplan gefunden hat. Leider wurden die Aktivitäten, die uns bereits vor mehr als 2 Jahren versprochen wurden (Flüsterasphalt auch von der Ausfahrt Laurensberg bis zum Zollamt Vetschau) noch nicht umgesetzt. Darüber hinaus verstehen wir nicht, warum ein Tempolimit von 100 km/h zwischen Vetschauer Zoll bis zum AK Aachen nicht möglich ist. In den Niederlanden ist die Autobahn doch auch limitiert. Neben der permanenten Lärmbelastung des Ortes durch den grundsätzlichen Autobahnlärm, der durch das Abholzen der Böschungen an der Autobahn noch schlimmer geworden ist, kommt an Wochenenden noch Reiseverkehr von und in die Niederlande hinzu. Bei schönem Wetter wird die Strecke von Motorradfahrern auch gerne als Rennstrecke genutzt, die dann nämlich ab der Grenze mal richtig Vollgas geben. Nachts wird die Strecke auch regelmäßig von aufgemozten Fahrzeugen mit brüllenden Motoren genutzt. Ein Tempolimit, das auch überwacht wird, würde die Bürger des Ortes deutlich entlasten. Bezüglich der Geschwindigkeitsmessungen am Bahnübergang des Dorfes kann man den Eindruck gewinnen, dass man möglichst viele Fahrer erwischen möchte. Die allerdings, die gerne innerhalb des Ortes an echten Gefahrstellen mit überhöhter Geschwindigkeit fahren, erwischt man damit leider nicht.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Die Umsetzung von durch den Träger angekündigten Maßnahmen kann sich durch verschiedene Hindernisse deutlich verzögern. Die Bepflanzung trägt nur wenig zum Lärmschutz bei, da ihre Abschirmwirkung gering ist. Das Entfernen von Bäumen und Bepflanzung an den BAB unterliegt ebenfalls dem Bauasträger Autobahn GmbH.
Laurensberger Straße	Leider ist die Lärmbelastung durch die BAB4 unverändert sehr hoch und ich fühle mich oft nicht wohl. Es ist schon so lange bekannt und trotzdem gibt es kein Tempolimit, keinen "Flüster" Asphalt bis zur Grenze und die Bäume sind alle weg. Ich bitte Sie um entsprechende Maßnahmen und zwar umgehend.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen)
Laurensberger Straße	Die BAB 4 ist sehr laut. Der Lärmpegel wird durch die Windrichtung erhöht. Sonntags, wenn nur wenige Lastwagen fahren, gibt es dafür laute Motorräder oder andere laute Fahrzeuge, die aufgrund des fehlenden Tempolimits ihre Fahrzeuge voll aufdrehen. Das Tempolimit auf der Laurensberger Str., Niersteiner Höfe wird kaum eingehalten was auch zu verstärktem Lärm führt.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. (Maßnahmenpakete B3.1 und B3.2) Der Hinweis zu dem Tempolimit wird zur Kenntnis genommen.
Laurensberger Straße	Die Autobahn ist extrem stark frequentiert, vorallem von LKW, die Lautstärke sehr hoch! Eine verlängerte Lärmschutz wand für Vetschau würde helfen!	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Der Hinweis zu einer Verlängerung der LSW wird zur Kenntnis genommen.
Laurensberger Straße	Die Autobahn ist extrem stark frequentiert, vorallem von LKW, die Lautstärke sehr hoch! Eine verlängerte Lärmschutz wand für Vetschau würde helfen!	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen)
Laurensberger Straße	Die Laurensberger Straße ist zwar mit Tempo 30 ausgeschildert. Dennoch fahren sehr viele weitaus schneller und stadteinwärts kommend sogar mit 70 in die Ortschaft rein. Hier wären drempel, Inseln ö.ä. wünschenswert. Nicht nur für die Sicherheit, sondern auch für den Lärm der durch schnell Fahrende Autos entsteht.	Wird berücksichtigt!	Mögliche Maßnahmen die Geschwindigkeiten zu begrenzen bzw. zu kontrollieren sind zu prüfen. Maßnahmenpaket A2, B2
Leonhardstraße	In der Bischöflichen Akademie haben wir im Sommersemester 2023 unseren Akademiegarten als Forschungsobjekt für den Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur der RWTH Aachen University bereitgestellt. Für unseren Bereich in der Innenstadt gab es dort eine Lärmkarte. Ich weiß nicht, ob die von der Stadt zur RWTH gegangen ist (ich möchte ja auch keine Eulen nach Athen tragen) oder ob es lohnend ist, für die Bereiche beim Lehrstuhl anzufragen.	Wird zur Kenntnis genommen!	Da keine Eingabe zu einer Lärmbelastung im Umfeld vorliegt, erfolgt keine weitere Abwägung im Rahmen des LAP. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
Lütticher Straße	wie bereits in der aktuellen Lärmkartierung festgestellt, sind die Anwohner der Lütticher Straße im Bereich vom Ortseingang (Von-Halfern-Park) bis zum Amsterdamer Ring einem hohen Lärmpegel durch Fahrzeuge ausgesetzt. Maßnahmen zur Lärminderung wurden bisher nicht ergriffen. Ich rege an, zumindest eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf maximal 30 km/h und den Einsatz von Flüsterasphalt zu prüfen. Insbesondere die Ampelschaltung an der Einmündung vom Brüsseler Ring auf die Lütticher Straße sollte dahingehend korrigiert werden, dass nicht jeden Morgen die Einmündung ?zugefahren? wird, was sich durch ständiges Hupen sehr störend bemerkbar macht.	Wird berücksichtigt!	Der größte Teil der Straßen in Aachen ist bereits durch Tempo 30 in der Fahrgeschwindigkeit begrenzt, u.a. alle Straßen in Wohnbereichen sowie die Innenstadt. Straßen, die den Verkehr weiträumig verteilen, u.a. Lütticher Straße mit Tempo 50, erfüllen diese Funktion bei Tempo 30 nicht mehr. Lärmmindernde Asphalte sind grundsätzlich sinnvoll. Diese können aber nur im Zuge einer anstehenden Fahrbahndeckensanierung oder nach notwendigen Tiefbauarbeiten (z.B. Leitungsbau) umgesetzt werden. Sogenannte Schleichverkehre sind grundsätzlich problematisch und zu prüfen. Eine Prüfung ob eine Optimierung der Ampelschaltung möglich ist wird ans zuständige Fachamt weitergeleitet.
Lütticher Straße	Die Karte entlarvt den Autoverkehr als Lärmquelle Nr. 1, danach kommt lange nichts. Obwohl unser Haus 130 m von der Lütticher Straße ab liegt, ist der Verkehrslärm nachmittags beim Aufenthalt im Garten störend. Dazwischen liegt die Bahnlinie, sie stört nicht. Bei meinen Schwiegereltern wirkt die A4 je nach Windrichtung sehr störend, Entfernung 300m. In der Stadtmitte ist die Wilhelmstraße schlimm, wenn man zu Fuß dort unterwegs ist. Ein deutliches Tempolimit würde helfen. Ein autofreier Tag im Monat oder in der Woche wäre einen Versuch wert. Vor allem darf der Verkehr nicht weiter anwachsen, auch das macht die Karte deutlich.	Wird zur Kenntnis genommen!	Der LAP berücksichtigt Lärmschwerpunkte im gesamten Stadtgebiet und soll langfristig an besonders verlärmten Straßenabschnitten Abhilfe durch geeignete Maßnahmen schaffen.
Mallinckrodtstraße	Ich nehme wahr, dass Lärmschutz in erster Linie ein verkehrspolitisches Problem ist, die Maßnahmen gegen Lärm aber durch die rückwärtsgewandte Bundespolitik der altbackenen Parteien erschwert werden. Die Stadt hat meines Erachtens sinnvolle Ansätze, die großen Hebel sehe ich allerdings auf Bundesebene, wo noch immer dem ungehemmten Individualverkehr gehuldigt wird, mit unermesslichen gesundheitlichen und finanziellen Folgen für die Menschen. Wenn die umfragenstärkste Partei Deutschlands aus niederen Motiven eine Kampagne für den fossilen Verbrennungsmotor startet, wirken kommunale Bemühungen um Ruhe leider aussichtslos. Die schlimmste Lärmquelle in unserem sonst ruhigen Viertel ist der Ferrari des Nachbarn, der die Gläser im Schrank klirren lässt. Als weitere Ergänzung möchte ich anregen, die Nutzung von Laubbläsern im gesamten Stadtgebiet zu beenden. Sie schaden bekanntermaßen Mensch und Natur.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die Reduzierung von Individualverkehr verfolgt die Stadt Aachen durch den Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel und den Ausbau von Fuß- und Radwegen im gesamten Stadtgebiet. Nachbarschaftslärm (Laubbläser) ist nicht Bestandteil eines LAP. Verstöße gegen Ruhezeiten können dem Ordnungsamt gemeldet werden.
Mariabrunnstraße	hat die Stadt [...] ein Bachelorarbeit als Lärmaktionsplan erstellt? Lärm und Verkehr: Die einzige (außer keine Autos, was auch nicht schlecht wäre) Möglichkeit der Lärmreduzierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit der PKW's/LKW' und besonders Busse - (Anfahrilärm) auf 30 Km/h - Busse mit Elektroantrieb sind deutlich leiser als Busse mit Dieselmotoren. Zusätzlich reduziert eine Geschwindigkeitsreduzierung eine Verminderung der Abrollgeräusche der Autoreifen - die in der Regel lauter sind als die Geräusche der Motoren.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Der

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
			Graberring insgesamt ist Bundesstraße und liegt somit zunächst nicht in der Der Ausbau der Elektromobilität auch im ÖPNV ist Bestandteil des Maßnahmenpaket B4 und wird weiterverfolgt.
Maria-Theresia-Allee	als Anwohner der Maria-Theresia-Allee fällt mir seit Jahren die erhebliche Lärmbelastung der Heizungs-/Belüftungsanlage des im Park des alten Klinikums gelegenen Generali-Konzerns bzw. inzwischen ansässigen Fachbereichs Klima und Umwelt der Stadt Aachen auf. Gerade in der Nacht bedeutet das eine erhebliche Lärmbelastung im Bereich Maria-Theresia-Allee/Weißhausstraße/Im Brockenfeld. Die Lärmbelastung ist fast genauso prägnant wie der Durchgangsverkehr in der Maria-Theresia-Allee, wo die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 kmh kaum eingehalten wird. Über eine Stellungnahme würde ich mich freuen.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die Maria-Theresia-Allee gilt nicht als Lärmschwerpunkt. Der Hinweis zu den dort gefahrenen Geschwindigkeiten wird zur Kenntnis genommen. Der Lärm der Lüftungsanlage ist nicht Gegenstand eines Verkehrsbezogenen LAPs. Die Eingabe wird an die zuständige Stelle weitergegeben.
Maria-Theresia-Allee	Die Maria-Theresia-Allee im Bereich [.....] wird immer stärker frequentiert. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn Baustellen in der Nähe Umleitungen erforderlich machen. Autofahrer und Autofahrerinnen entdecken die MTA zunehmend als Alternative zu anderen, herkömmlichen Strecken. Insbesondere gilt das für Autofahrer/ Autofahrerinnen aus Belgien, die die MTA als Durchfahrtstrecke benutzen. Auch LKW nutzen die MTA zunehmend. Das führt u. a. zu Engstellen, wenn sich Fahrzeuge begegnen und kaum aneinander vorbeikommen, deshalb rangieren müssen und sehr nah an parkenden Autos vorbeifahren.! Besonders auffällig ist aber, dass das Tempo-30-Gebot, das in der Maria-Theresia-Allee (aber auch den angrenzenden Straßen z. T.) gilt, regelmäßig ignoriert wird. Die Autos fahren i.d.R. deutlich schneller durch die MTA und die umliegenden Straßen!	Wird nicht berücksichtigt	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es besteht derzeit kein Handlungsbedarf, da die Maria-Theresia-Allee kein Lärmschwerpunkt gemäß Kartierung und Bürgerbeteiligung, da sie bereits mit Tempo 30 versehen ist und im Vergleich zu Lärmschwerpunktstraßen nur gering belastet ist. Gegenwärtig sind keine Maßnahmen geplant.
Maria-Theresia-Allee	Lebe seit 20 Jahren hier und habe das Gefühl, es wird immer lauter. Insbesondere bei Baumaßnahmen in der Umgebung wird die MTA als Umgehung genutzt, es gibt zu Stoßzeiten viel Verkehr - oft bis in den Abend hinein und an den Wochenenden. Fast niemand hält das vorgeschriebene Tempo 30 ein und am Parkstreifen direkt vor dem Haus muss oft noch stark beschleunigt werden, damit man es noch vor dem Gegenverkehr daran vorbei schafft... gelingt das nicht, wird gerne viel gehupt. Die Fenster zur Straße kann ich wegen des Lärms nicht öffnen. Schön wäre weniger Verkehr durch schnelle Fertigstellung der Baustellen und regelmäßige (unangemeldete) Kontrollen des Tempos.	Wird nicht berücksichtigt	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es besteht derzeit kein Handlungsbedarf, da die Maria-Theresia-Allee kein Lärmschwerpunkt ist. Temporäre Ausweichverkehre durch Infrastrukturmaßnahmen und Fahrbahnsanierung im Wohnumfeld sind derzeit in allen Stadtteilen vorhanden und temporär hinzunehmen.
Maria-Theresia-Allee	Zum Thema "Schienen-Lärm" rege ich an, dass die Stadt Aachen sich bitte gegenüber der DB InfraGO AG so sehr wie möglich dafür einsetzt, dass der Trassenpreis für "laute Güterzüge" noch heftiger als bisher von der Lautstärke der verwendeten Wagen abhängig gemacht wird. Zum Thema "Straßen-Lärm" unterstütze ich nachdrücklich die Bestrebungen der Stadt AC, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerhalb Aachens deutlich abzusenken, sowie natürlich alle KFZ-Verkehre mindernden Maßnahmen ("Schleifen-Erschließung" etc.) und deutlichen Anstrengungen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Dabei darf bitte nicht vergessen werden, die Kontrolllichte gegenüber deutlich zu erhöhen: Verbote, deren Einhaltung nicht kontrolliert (und ggf. geahndet) wird, sind zweck- und wirkungslos. Des Weiteren sollte die Stadt AC sich mit Nachdruck bei der Autobahn GmbH dafür einsetzen, dass die Aachen "umfassenden" BABs mit deutlichen Reduzierungen der zul. Höchstgeschwindigkeit ausgestattet werden, z.B. 80 km/h mit dem Zusatz "Lärmschutz" wie es in/bei etlichen weiteren Großstädten schon lange üblich ist. Insgesamt begrüße ich nachdrücklich alle Maßnahmen, die zum Ziel haben, die von KFZs gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten deutlich zu senken. Damit wird nicht nur ein objektiv sehr wirksamer Beitrag zum Gesundheitsschutz geliefert, sondern den Aachener*innen auch ein sehr bedeutendes Stück Lebensqualität (zurück) gegeben.	Wird zur Kenntnis genommen!	Anm.: Die Bahn AG hat bereits ein lärmabhängiges Preissystem für die Nutzung der Schienenwege eingeführt- Für die Preisgestaltung ist die Netz AG ohne kommunalen Einfluss zuständig. Stadt und Verwaltung setzen sich im kontinuierlichen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind allerdings vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden.
Meischenfeld	Auf der Straße "Romerich" in Kornelimünster (eigentlich eine 30er-Zone, in Wirklichkeit jedoch eine Rennstrecke, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende) plädiere ich für die Anbringung von Fahrbahnschwellen als "physische" Tempobegrenzung, da vereinzelte Maßnahmen, die die Stadt in den vergangenen Jahren gegen die dort beheimatete Tuning-, Raser- und Partyszene unternommen hat, keinerlei Effekt zeigen. Dies dürfte auch daran liegen, dass sich Ordnungsamt und Polizei zu den genannten "Hauptverkehrszeiten" natürlich nur unzureichend um den Romerich kümmern können. Fahrbahnschwellen gelten weltweit als probates Mittel zur Verkehrsberuhigung, sie erfüllen zuverlässig ihren Zweck und erfordern - einmal angebracht - so gut wie keinen weiteren Aufwand. Für die Anwohner würde dies sicher eine Entlastung bringen, zumindest in Sachen Verkehrslärm.	Wird zur Kenntnis genommen!	Der beschriebene Bereich ist kein Lärmschwerpunkt im LAP. Es sind keine weiteren Maßnahmen zu treffen. Sozial nicht adäquater Lärm durch Treffen von Personen und lautstarkes Auto- bzw. Motorradposen insbesondere in den Nachtstunden kann den Ordnungsbehörden gemeldet werden.
Melatener Straße	die Lärmbelastung durch den Pariser Rind hat in den letzten Jahren enorm zugenommen. Die Gründe dafür sind insbesondere die Bebauung am Campus und die massive Steigerung des Verkehrs (auch Durchgangsverkehr LKW). Direkt an der Schnellstraße liegen die Hollandwiesen. Durch die Lärmbelastung wird dieser aufwändig gepflegte Park kaum genutzt. Der notwendige Erholungswert für die Anwohner geht verloren. Wir fordern für den Lärmschutz der Hollandwiesen die folgenden Massnahmen:- Lärmschutzwand Ostseite des Pariser Rings- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h- Reduzierung des Durchgangsverkehrs für LKW- Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP. Dazu gehören auch Displays zur Information über die soeben erreichte Geschwindigkeit als wirksamer Hinweis für Autofahrer. (Maßnahmenpaket B2) Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die gut ausgebauten Ringstraßen (hier 4-Spurig und Anschluss im Norden an die Autobahn A4) dienen als Bypass, um den innerstädtischen Verkehr von Durchfahrten zu entlasten. Diese Funktion ist nur bei ausreichend hohen erlaubten Geschwindigkeiten möglich. Dies ist zu prüfen!
Monnetweg	Ich nehme Bezug auf meine Emails vom 19. und 25.10.2020 zum LAP 2020 zur Monschauer Straße, Rote Haag-Weg bis Siegel"2. Vorschläge für Abhilfemaßnahmen:" 2.1 aktuelle Anmerkung zur "Straßenoberfläche einschließlich der Seitenrinnen mit den Gullys": Die Asphaltdecke ist zwischen August und Oktober 2022 erneuert worden."2.2 Auch zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten sollte die zweite, ab der Querungshilfe Gillesbach stadteinwärts gerichtete Fahrspur abgeschafft werden, und es sollte zu dem früheren Zustand mit jeweils einer Fahrspur in beide Richtungen zurückgekehrt werden. Damit entfielen auch die Notwendigkeit für die Nutzer, die beiden Rinnenbereiche zu befahren, was den Lärm und die Erschütterungen sicherlich erheblich vermindern würde. Zwischen der Einmündung vom Parkplatz Siegel ("Eismännchen") und der Kreuzung könnte es bei der bisherigen Verkehrsführung bleiben, so dass auch das zweispurige Linksabbiegen in die Siegelallee weiter möglich ist, kurz vor der Ampel wird in der Regel ohnehin langsamer gefahren.2.3 Abhängig von der mit dieser Gestaltung gemachten Erfahrungen könnte ergänzend an eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h oder 40 km/h zumindest auf der geraden Strecke zwischen der Querungshilfe Gillesbach und der Kreuzung Siegel gedacht werden.2.4 Unabhängig von einer Geschwindigkeitsreduzierung sollte in jedem Fall auf dieser geraden Strecke eine ständige Geschwindigkeitsüberwachung in beiden Richtungen durch ortsfeste Verkehrskameras erfolgen.2.5 Der Verkehrsfluß im Bereich der Kreuzung Siegel könnte nach unserem Eindruck besser gestaltet werden, wenn die Ampeln "intelligent" wären." Zusätzliche 2. Eingabe (online) Die aus meiner Sicht unangemessene Begrenzung auf 2000 Zeichen macht es notwendig, dass ich mich hier ergänzend äußere: Im "Lärmthermometer" auf Seite 7 des Entwurfs fehlt der Lärm durch Signalhörner (Polizei, Feuerwehr, RTW, auch aus Belgien) in ihren unterschiedlichen Ausprägungen und Lautstärken sowie deren Wirkungen in ca. fünf Meter Abstand bei Tag einerseits und bei Nacht andererseits. Meine Äußerung hierzu: Er ist absolut unerträglich, insbesondere wenn das Horn knapp 100 Meter vor der Kreuzung Siegel eingeschaltet wird !!! Zum Straßenlärm auf Seite 18 ff. fehlt der Lärm durch landwirtschaftliche Fahrzeuge wie etwa Trecker, die ab Frühjahr und ab Spätsommer die Monschauer Straße mit ihren hochtourig heulenden Turbo-Diesel-Motoren mit hohen Geschwindigkeiten befahren. Ungenannt bleibt auch der Umleitungsverkehr von der Autobahn A 44 über die Monschauer Straße und weiter in die Adenauerallee im Falle eines Unfalls und einer Autobahnsperre im Süden Aachens, was erheblich häufiger als gedacht vorkommt, eine Recherche in den Polizeiberichten und den örtlichen Medien dürfte insoweit sehr aufschlussreich auch für Sie sein. Bei Bedarf kann ich Ihnen ergänzendes Material und weiterführende Informationen sowie abermals die Texte meiner ausführlichen Emails vom 19. und 25.10.2020 zukommen lassen, zwar ist die Asphaltdecke der Monschauer Straße erneuert worden, aber die Verhältnisse im übrigen haben sich seither nicht verbessert, sondern eher verschlechtert.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die Verkehrsführung der Monschauer Straße vor der Kreuzung mit dem Außenring kann nicht geändert werden, die zweite und dritte Fahrspur werden benötigt, um den Verkehr auf die Siegelallee und die Adenauerallee abzuwickeln. Eine einspurige Verkehrsführung würde zu den Hauptverkehrszeiten einen erheblichen Rückstau zur Folge haben. Eine flüssige Verkehrsabwicklung dient auch der Lärminderung, da Fahrzeugschlangen vor Ampeln verringert werden. Eine Verbesserung bei den Kanaldeckeln ist zu prüfen. Anmerkung: Signalhörner und Warnzeichen sind notwendig bei Einsatzfahrten. Der Einsatz erfolgt bereits nach Ermessen und Angemessenheit in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Gefahrenstellen sowie nach gesetzlichen Vorgaben und Haftungsregeln. Ihre Anmerkung zum Schulgong wird an die zuständige Stelle weitergegeben.
Morillenhang	im Bereich des Amsterdamer Rings zwischen der Lütticher Straße und der Vaalser Straße kommt es für die angrenzenden Wohngebiete zu einer Lärmbelastung, die meiner Meinung zufolge, im Zeitablauf immer weiter zunimmt. Dies wird begünstigt durch folgende Faktoren:- Pendlerströme u.a. aus Belgien in Richtung Campus Melaten, Uniklinikum, Autobahnzubringer- Häufig kommt der Wind aus dem Westen, sodass der Schall in Richtung der östlich angrenzenden Wohngebiete getragen wird- bedingt durch die Steigungen kommt es zu zusätzlichen Lärm- und Abgasemissionen- durch die hohen Feinstaubemissionen steigt das Risiko der in der Nähe wohnenden Bürger, an Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu leiden. Folgende Punkte möchte ich gerne als Anregung beitragen:- Senkung des Tempolimits auf 30km/h - Häufigere Geschwindigkeitskontrollen- Erneuerung der Fahrbandecken mit Flusterasphalt- Aufstellen von Lärmschutzanlagen neben der Straße- Ausweitung der Umweltzone auf den betroffenen Abschnitt des Amsterdamer Rings.	Wird berücksichtigt!	Der größte Teil der Straßen in Aachen ist bereits durch Tempo 30 in der Fahrgeschwindigkeit begrenzt, u.a. alle Straßen in Wohnbereichen sowie die Innenstadt. Straßen, die Verkehr weitläufig verteilen, u.a. der Amsterdamer Ring mit Tempo 50, erfüllen diese Funktion bei Tempo 30 nicht mehr. Tempokontrollen sowie Tempobeschränkungen und Durchfahrtsverbote können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Dies ist zu prüfen! Insbesondere Bundes- und Landesstraßen unter der Trägerschaft des Bundes oder Landes sind nicht durch eine Kommune reglementierbar.
Mühlenstraße	zu 8.3: Autobahnlärm in Haaren Durch den Neubau der Autobahnbrücke der A544 und der damit verbundenen Einrichtung von Baustraßen/Bautrassen ist der komplette Baumbestand an der A544 zwischen Haarener Gracht und dem Beginn der Autobahnbrücke (Nirmer Weg) abgeholzt worden. Zwar ist nach Fertigstellung eine Renaturierung vorgesehen, bis allerdings eine gewisse Höhe von Bäumen erreicht wird, werden Jahre vergehen. Relativ nah an diesem Stück der Autobahn liegen die Häuser in der Gärtnerstraße und im oberen Teil der Haarener Gracht. Wird hier an den Bau von Lärmschutzwänden gedacht? Die Belastung durch Verkehrslärm ist in Haaren sowieso schon besonders hoch. Eine solche Maßnahme wäre dringend angezeigt.	Wird berücksichtigt!	Aufgrund der Sperrung der A544 ist eine temporäre zusätzliche Belastung der Ausweichstraßen nicht zu verhindern. Eine deutliche Verminderung der betroffenen Stadtteile ist nach Fertigstellung der A544 zu erwarten. Anm.: Der LAP und die Lärmkartierung ist auf einen Zeitraum von 5 Jahren ausgelegt, so dass zeitlich begrenzte Veränderungen der Verkehrswege und Umleitungen nicht berücksichtigt werden.

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Mühlenweidweg	ich weise hiermit nochmals darauf hin, daß in der "Lärmplanung" auf die geplante Erweiterung des Güterbahnhofes in Stolberg, das Steckenpferd des Städteregionsrates Dr. Grüttemeier, auf eine beidseitige Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie vom Nimer Tunnel bis mindestens zur Kehrbrücke (Wolfsbendenstr.) , Bereich Eilendorf, zu bestehen ist. Darauf habe ich bei der letzten Lärmschutzplanung vor ca. 4-5 Jahren bereits hingewiesen. Jetzt fahren ja bereits zu unterschiedlichen Zeiten,auch Feiertags, ziemlich lange Güterzüge dort, Richtung Seehäfen Niederlande/ Belgien und zurück. Ich bitte hierzu dringend um Beachtung! Später dürfte eine Planung wahrscheinlich wieder großen Ärger geben, auch bezüglich des immer wieder in Rede stehenden "dritten Gleises.	Wird nicht berücksichtigt!	Der LAP der Stadt Aachen beschäftigt sich ausschließlich mit dem Umgebungslärm der durch Kraftfahrzeuge erzeugt wird. Anm.: Der Hauptbahnhof Stolberg liegt nicht im Geltungsbereich des LAP der Stadt Aachen, da dieser außerhalb der Stadtgrenze liegt. Zudem ist das EBA für sämtliche Beschwerden im Bereich Schienenlärm zuständig, da das EBA für das gesamte Schienennetz in der BRD die Lärmkartierung/ LAP selbständig durchführt.
Ningbostraße	Die Ningbostraße grenzt unmittelbar an den Grauenhofenweg. Dieser wird vermehrt auch von LKW und Transportern genutzt, um die Triererstraße zu umfahren und über Schleichwege z.B. nach Brand, Kornelimünster, Walheim zu kommen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km wird zu 90 % weder von PKW noch LKW eingehalten. Dadurch entsteht eine massive Lärmbelästigung und eine Nutzung der Balkone ist nicht möglich. Wünschenswert wäre die Umwandlung des Grauenhofenwegs in eine 30iger Zone (auch in Betracht des EXTREM schmalen Gehwegs, der eine Gefahrenquelle für Fußgänger, Rollstuhl-/Rollatorfahrer und Menschen mit Kinderwagen ist). Auch der Bau von Temposchwellen (Drempel) wäre wünschenswert. Dies alles würde Fußgängern und auch Radfahrern ein sicherers Gefühl geben.	Wird zur Kenntnis genommen!	Der Grauenhofer Weg ist eine Sammelstraße, die Verkehre aus den Wohngebieten aufnimmt und somit ein erhöhtes Verkehrsaufkommen hat, welches eine höhere Geschwindigkeit (Tempo 50) erforderlich macht. Ausweichverkehre infolge starker Verkehrsbelastung auf den umliegenden Hauptstraßen sind grundsätzlich kaum zu vermeiden. Eine Prüfung der Ausweichverkehre auf Fahrtziel und Grund sind nicht möglich.
Nizzaallee	Die Nizzaallee im Lousbergviertel gilt als ruhiges Wohngebiet. Wir fühlen uns nachts stark beeinträchtigt durch die Güterabfertigung der Deutschen Bahn. Der Schall stört uns so sehr, dass es zu Schlafproblemen kommt, selbst bei geschlossenen Fenstern. Es ist einfach unverständlich, warum es zusätzlich zu nicht vermeidbaren Geräuschen permanentes Hupen (Warnlaut) der Züge gibt (hier müsste es doch andere Möglichkeiten geben).Der Güterverkehr und das Aufladen der Züge hat aus unserer Sicht in den letzten Jahren stark zugenommen. So dass wir wegen der gesundheitlichen Belastungen nach einem ruhigeren Zuhause suchen. Wenn es hier Ideen zum Lärmschutz gibt, wären wir sehr dankbar.Vielen Dank!	Wird zur Kenntnis genommen!	Anm.: Bahnlärm liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Aachen. Die Bahn AG und das Bundesamt für Schienenverkehr erstellen einen eigenen Lärmaktionsplan (Stand 2023). Auf dieser Basis werden weitere Maßnahmen geplant. Ziel der Stadt Aachen ist es im Dialog weitere Verbesserungen im Lärmschutz zu erreichen. Die zuständigen Behörden werden informiert.
Nizzaallee	Bei der Lärmkarte ist nicht klar, ob der Bahnlärm berücksichtigt wurde. An meinem Wohnort ist dieser erheblich, insbesondere durch extrem laute und häufige Signalgeräusche (wirken wie ein Wecker) und extreme laut quietschende und knallende Rangiergeräusche, aber auch teils sehr laute Güterzüge. Die Züge fahren permanent nachts. Hier ist sicherlich hauptsächlich die Bahn zuständig, aber es wäre gut, wenn solche Daten auch seitens der Stadt an die Bahn weitergegeben werden. Der Lärm beeinträchtigt die ansonsten sehr ruhige Lage erheblich.	Wird zur Kenntnis genommen!	Anm.: Bahnlärm liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Aachen. Die Bahn AG und das Bundesamt für Schienenverkehr erstellen eigene Lärmkarten und einen Lärmaktionsplan (Stand 2023). Auf dieser Basis werden weitere Maßnahmen geplant. Ziel der Stadt Aachen ist es im Dialog weitere Verbesserungen im Lärmschutz zu erreichen. Ihre Eingabe wird an die zuständige Stelle der DB bzw. des Eisenbahnbundesamtes weitergeleitet. Die Zuglänge ist auf 730m beschränkt, allerdings fahren 60% der Züge in Deutschland mit deutlich kürzeren Zuglängen (entsprechend der Schieneninfrastruktur z.B. auf Verschiebebahnhöfen, Hafen- und Industriegebieten und Ausweichgleisen) insbesondere im Bereich Aachen erreichen die Zuglängen meist nur 600m!
Peterstraße	Der durch den Bushof erzeugte Lärm wird in dem Lärmaktionsplan nur unzureichend berücksichtigt. Durch die vielen anfahrennden Busse stellt dies einen Lärmschwerpunkt da.	Wird berücksichtigt!	Der Bushof ist wegen der an- und abfahrenden Busse auf die umliegenden Straßen für die Anwohner der Peterstraße sehr störend. Das Umfeld des Bushof wird in die Liste der Lärmschwerpunkte des LAP aufgenommen. Für die Verkehrsinfrastruktur allerdings sind ÖPNV und damit auch Busse förderlich, da sie Individualverkehre mit Kfz vermeiden helfen und somit insgesamt weniger Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind.
Pippinstraße	Es ist bei der Durchsicht des Entwurfs nicht erkennbar, wie mit nächtlichem Gewerbelärm umgegangen werden soll. Der Entwurf ist ganz stark "verkehrslastig". Z.B. könnte sich das Ordnungsamt direkt um die Frage kümmern und bei unzulässiger Lärmemission den Urheber zur Abstellung der Lärmquelle motivieren.	Wird nicht berücksichtigt!	Gewerbelärm ist nicht Bestandteil eines LAP für Verkehrslärm nach der EU-Richtlinie. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Dienststelle weitergeleitet.
Pontstraße	[...] stelle ich fest: Immer wieder dröhnt der Lärm vom Club Lessie teilweise morgens bis 5.30 h auf die Strasse: Sei es, dass die Personen des Clubs sich vor dem Club gröhrend, lärmend, schreiend verhalten, sei es, dass die Bässe so laut gestellt sind, dass sie nicht nur nach draußen dringen, sondern noch im Bett der Bewohner zu spüren sind. In der Nacht auf den ersten Mai war es so unerträglich laut, dass eine Mitbewohnerin stärkste Kopfschmerzen beklagt hat. Die Wohn- und Arbeitsqualität ist nicht gewährleistet. Wir haben seit einem Jahr einen Anwalt eingeschaltet. Leider haben die Vermittlungen mit dem Eigentümer noch zu keinem durchschlagenden Erfolg geführt. Es läuft auf eine Klage hinaus. Wir sind auch enttäuscht, dass sowohl Besuche vom Ordnungsamt als auch von der Polizei nicht dazu beigetragen haben, dass der vorgeschriebene Lärmschutz in der Nacht für die Anwohner gewährleistet ist.	Wird nicht berücksichtigt!	Diese Lärmart ist nicht Gegenstand eines LAP: Nachbarschaftslärm und nicht sozial adäquater Lärm durch Personen wird von den Ordnungsbehörden wie Polizei und dem Fachbereich für Sicherheit und Ordnung der Stadt Aachen bearbeitet! Hier ist auch die Nutzungs- und Betriebsgenehmigung zu prüfen.
Ritscheider Weg	[...] unser Haus liegt am Rande der Zone LDEN (dB) 70 - 74.Wir schauen von unserem Grundstück auf die A 44 und es gibt ungefähr in Höhe unseres Hauses ein Stück Autobahn, an dem die Bepflanzung zu den angrenzenden Flächen komplett unterbrochen ist. Vielleicht könnte die Ergänzung des Baum- und Strauchstreifens entlang der Autobahn an dieser Stelle bereits eine kleine Verbesserung bringen.	Wird zur Kenntnis genommen!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Eine reine Bepflanzung trägt nur wenig zum Lärmschutz bei und ist meist nicht ausreichend.
Rödgener Straße	Die Lärmbelästigung der Firma Wertz ist in den letzten Jahren gestiegen. Evtl. wurde der Schrottplatz erweitert oder die Presse versetzt?	Wird zur Kenntnis genommen!	Lärmaktionspläne der Ballungsräume gemäß EU-Richtlinie werden für den Verkehrslärm erstellt, andere Lärmarten wie Gewerbelärm, Bahnlärm und Fluglärm werden nicht betrachtet. Dennoch wird ihre Eingabe zur Kenntnis genommen und an die entsprechende Verwaltungsstelle weitergeleitet.
Rolandstraße	Mein Vorschlag lautet : die Krefelder Str. vor allem Nachts 30 km/h . Kameras aufstellen und die Straße mit leisen Asphalt ausstatten. Ich vermute, dass auf der Krefelder Str. oft Nachts Autorennen stattfinden.	Wird berücksichtigt!	Die Ausbesserung oder der Einbau lärmmindender Asphalte ist grundsätzlich sinnvoll und trägt zur Straßenverkehrsbedingten Lärmverminderung bei. Der Einbau kann aber nur im Zuge einer anstehenden Fahrbahndeckensanierung oder nach notwendigen Tiefbauarbeiten (z.B. Leitungsbau) umgesetzt werden. Mögliche Maßnahmen die Geschwindigkeiten kontrollieren sind zu prüfen. Maßnahmenpaket A2, Ausgestaltung des Straßenraums und Maßnahmenpaket B2 Geschwindigkeitskontrollen. Extrem laute Autos (Posen) und provozierendes Fahrverhalten (Rennen) sind im akuten Fall dann dem Ordnungsamt zu melden.
Ronheider Berg	Tag und Nacht reger Verkehr auf dem Ronheider Berg,meist schneller als 50 kmh, Ronheider Berg zur Kreuzung Brüsseler Ring,30 kmh Zone erwünscht	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sind als wirksame Unterstützungsmaßnahme Bestandteil des LAP sowie langfristig Geschwindigkeiten zu verringern (Maßnahmenpaket B2). Tempokontrollen werden vom Ordnungsamt bzw. der Polizei durchgeführt. Die Information wird diesen zu Kenntnis gegeben.

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Rütscher Straße	Es fällt natürlich auf, dass große Ein- und Ausfahrtstraßen auch in Aachen extrem laut sind. Warum gibt es hier nicht "Versuche" wie in der Aachener Innenstadt, siehe "Monheimsallee", eine Temporeduzierung vorzunehmen. Ich selber wohne an der Kohlscheider Straße und fühle mich durch den permanenten Lärm belästigt. Es wäre m.E. ein Einfaches das Fahrzeuge auf der Kohlscheider Straße eine Temporeduzierung vorgeschrieben bekommen könnten. Hierdurch könnte eine Lärmreduzierung schnell erreicht werden. Teilweise kann man auf der Kohlscheider Straße Tempo 100 km/h fahren. Was für Autofahrer leider bekanntlich als ein "Vorschlag" verstanden wird. Ich selber bin auch Autofahrer und stelle am Beginn und Ende der Kohlscheider Straße (Richtung Innenstadt) fest, dass hier Tempo 120 km/h keine Seltenheit ist. Auch wenn es sich hier um eine Bundes- oder Landesstraße handelt müsste doch Rücksicht auf Aachener Anwohner genommen werden können. Danke ich.	Wird berücksichtigt!	Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die gut ausgebauten Ringstraßen (hier 4-Spurig mit Anschluss im Norden an die Autobahn A4) dienen als Umgehungsstraße, um vor allem den innerstädtischen Verkehr von Verkehr zu entlasten. Diese Funktion kann nur bei höheren Geschwindigkeiten als im innerstädtischen Verkehr erlaubt gewährleistet werden.
Salierallee	als Anwohner und Fahrradfahrer begrüßen wir die Umgestaltung der Salierallee und freuen uns auf die Umsetzung. Im Artikel der Aachener Nachrichten wurde die Umgestaltung der Salierallee im Sinne des Radentscheids als Beispiel für eine mögliche Lärmreduzierung genannt. Der Abstand zwischen Haus und Fahrbahn wurde hier als lärmreduzierender Effekt benannt. Das ist sicherlich richtig. Wir sind allerdings nicht sicher, ob der Abstand zwischen unserem Haus und der Fahrbahn bei der Neugestaltung so viel größer wird als er zur Zeit ist. Derzeit ist es ja so, dass zusätzlich zum vorhandenen Bürgersteig und Fahrradweg noch der Parkstreifen Abstand zwischen Haus und Fahrbahn schafft. Da der Parkstreifen aber wegfällt, ist für uns fraglich, ob der Abstand zwischen Fahrbahn und unserem Haus bei der Neugestaltung wirklich so viel größer wird, dass dieses den bisherigen Lärm merkbar reduziert. Wir würden uns von daher weitere Maßnahmen wünschen. Wir merken zum Beispiel, dass die neue Fahrbahndecke, die vor einiger Zeit aufgetragen wurde, einen positiven Effekt auf den Lärmpegel hat. Das Aufbringen von Flüsterasphalt wäre sicherlich eine gute lärmreduzierende Maßnahme. Auch wäre natürlich eine Reduzierung der Geschwindigkeit (30 oder 40km/h) wünschenswert - und deren Kontrolle! (In den 28 Jahren, in denen wir hier wohnen, haben wir nur eine Geschwindigkeitskontrolle gesehen!!!) Da die Salierallee sehr gerade und gut einsehbar verläuft, verleitet dieses u.E. zum schnellen Fahren. Lärmreduzierend könnten daher eine Veränderung der Vorfahrtsregeln ("rechts-vor-links"), "Drempel" oder Fahrbahnverengungen sein, um das schnelle Fahren zu erschweren.	Wird berücksichtigt!	Die Neugestaltung der Salierallee im Sinne des Radentscheids und der Anpassung der Fahrspuren ermöglicht Verbesserungen der Verkehrslärsituation. Insbesondere wird auf Basis eines Gutachtens die Optimierung der Nutzung auch im Sinne der Lärminderung geplant, dabei werden ebenso Straßenbeläge wie die Verlagerung der Emissionsbänder berücksichtigt.
Schagenstraße	Der in die langfristige Planung der BAB aufgenommene Bau von Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 44 (Nord) wird den Lärmpegel u.a. in der Schagenstraße eher noch ansteigen lassen, da dieser zu Reflexionsschall führen wird, es sei den es werden aufwendige absorbierende Lärmschutzwände im Bereich Driescher Hof und AC-Brand errichtet. Aber auch das wird unsere Lage am Ende des Lärmschutzwalls nicht verbessern, da es weder auf der Brücke über die Münsterstraße, noch entlang der A44 irgendwelche Schutzmaßnahmen auf der Südseite gibt. Es wurden sogar auf etwa 300m sämtliche Bäume gerodet und obwohl von der BAB versprochen nicht ein Neuer gepflanzt, außerdem ist der Effekt des so genannten Flüsterasphaltes bei uns nicht zu spüren! Was die Schagenstraße selber angeht sollte die 30er Zone für die Verkehrsteilnehmer viel deutlicher als solche zu erkennen sein, da reichen die Schilder am Eingang der Zone nicht aus. Große 30er Piktogramme auf der Fahrbahn würden da sicherlich helfen, sowie eine regelmäßige Überwachung der Einhaltung dieser Geschwindigkeit und das bei Tag UND Nacht	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Eine reine Bepflanzung trägt nur wenig zum Lärmschutz bei und ist meist nicht ausreichend. Reflexionsschall wird grundsätzlich bei der Planung von Lärmschutzwänden im Rechenverfahren berücksichtigt!
Schagenstraße	Der Lärmpegel in der Schagenstr nimmt zu, da zum Lärm der Autobahn auch noch Fluglärm kommt, sowie höheres Verkehrsaufkommen in der Schagenst und im Grauenhofer Weg. Besonders abends scheinen die Maschinen niedriger in damit lauter sein. Zur Autobahn: Der Lärmschutzwall war eine nette Idee, doch leider nicht zielführend, da der Schall besonders im Winter nicht aufgehalten wird. Im Grünbereich am und auf dem Wall ist der Lärm eine Zumutung. Des weiteren wurde offensichtlich nicht bedacht, dass der Schall sich nicht auf dein Wall beschränkt. An der Brücke ist der Schutz marginal, in Richtung Belgien überhaupt nicht vorhanden. Je nach Jahreszeit und Wetterlage ist es unerträglich laut. Ein Lärmschutz wäre eine große Erleichterung.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Anm. zum Fluglärm: Die EU-Umgebungsrichtlinie schreibt den Kommunen die Erstellung von Lärmkarten und eines Lärmaktionsplans für Straßenverkehrslärm vor (alle 5 Jahre). Fluglärm wird gemäß dieser Richtlinie von den Flughäfen und den direkt angrenzenden Kommunen bearbeitet. Für die Einhaltung zulässiger Lärmpegel über Kommunen sorgt das Bundesluftfahrtgesetz durch die Vorgabe von Mindestflughöhen über dicht besiedelten Gebieten.
Schleidener Straße	Die Schleidener Str. ist die ehemalige Bundesstraße B258. Die Straße ist keine Bundesstraße mehr, trotzdem hat der Verkehr zugenommen. Z.B. mehr Busbetrieb in die Eifel, z.B. immer größere und lautere landwirtschaftliche Fahrzeuge. Die Straße ist immer Ausweichroute sobald eine andere Straße nicht mehr liefern kann. (z.Z. Venwegen). Tag und Nacht.	Wird nicht berücksichtigt	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da es sich hier auch im Vergleich um keinen Lärmschwerpunkt des LAP handelt, besteht derzeit kein weiterer Handlungsbedarf.
Schlossparkstraße	Das Verkehrsaufkommen ist hoch, nachdem nun auch 100km/Std erlaubt sind, gleicht es einer Autobahn. Die Anwohner fühlen sich gestört und beeinträchtigt.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die Kohlscheider Straße und der sich daran anschließende Toledoring sind für Aachen wichtige Hauptverkehrsstraßen, die täglich eine große Verkehrsmenge aufnehmen und an der Innenstadt vorbeiführen. Dies funktioniert nur bei entsprechenden Geschwindigkeiten (hier 70 km/h bzw. ein Abschnitt mit 100 km/h). Beide Straßen sind als Lärmschwerpunkte im LAP berücksichtigt.
Schlottfelder Straße	Autolärm Vom Toledoring, insbesondere von der Brücke über die Roermonder Str. und durch die Unterführung Lärm durch Schießübungen	Wird berücksichtigt!	Der Toledoring ist bereits als Lärmschwerpunkt im LAP identifiziert. Die Beschwerden und Anmerkungen zum Schießlärm werden gesammelt und an die zuständigen Behörden weitergeleitet.
Schönauer Friede	Es ist beim Öffnen der Fenster an der Hinterseite des Hauses, und demnach im Garten eine andauernde Lärmbelästigung zu hören, die sehr beeinträchtigend ist (Tag und Nacht - trotz Geschwindigkeitsbegrenzung - wird aber selten eingehalten). Die Lärmschutzwand hinter unseren Häusern ist nicht effektiv. Weiterhin ist durch die Abholzung der Bäume vor der Lärmschutzwand und das teilweise Entfernen der Bepflanzung der Lärmschutzwand der Geräuschpegel zusätzlich erhöht. Zusätzlich ist es rein optisch auch nicht schön und verringert wiederum die Absenkung der Lebensqualität.	Wird berücksichtigt!	Die Situation an der Kohlscheider Straße ist bekannt. Das Einhalten der Geschwindigkeit (Tempo 70) insbesondere in der Nachtzeit und der damit verbundenen Kontrollen sollten wieder aufgenommen werden. Straßen NRW als Baulasträger wird darüber nochmals informiert.
Schönauer Friede	Um dem zunehmenden Verkehrslärm und dem Schutz der Bevölkerung in Ballungsräumen besser gerecht zu werden, gilt es gesamt-gesellschaftlich noch stärker in die Diskussion um Bedeutung von (Individual-)Verkehr und Mobilitätswende einzutreten und auch auf (bundes-/landes-)politischer Ebene über die Gesetzgebung stärkeren Einfluss zu nehmen, um u.a. Tempolimits aus Gründen des Lärmschutzes mehr Gewicht zu geben. Gibt es hierbei konkrete Absprachen oder Vorhaben z.B. mir Straßen- NRW /Landesregierung. (Das Tempolimit auf der Kohlscheider Straße auf km/h 50 festzusetzen, würde nach den Ausführungen in dem Entwurf zur Lärmaktionsplanung eine Halbierung der Lärmbelastung bedeuten, die im Bereich hinter der Lärmschutzwand aber aktuell über 65 Dezibel liegt und damit als gesundheitsgefährdend einzustufen ist. Ausführungen in der Lärmaktionsplanung über konkrete Absprachen in einem festen Zeitrahmen mit den neben der Stadt für eine Umsetzung der Lärmaktionsplanung verantwortlichen Entscheidungsebenen halte ich für dringend notwendig. Optionen alleine helfen hier meines Erachtens nicht weiter.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die Kohlscheider-Straße ist eine Landesstraße und liegt somit zunächst nicht in der Trägerschaft der Stadt Aachen (sondern Straßen NRW), womit Geschwindigkeitsbegrenzungen kaum möglich sind. Die Kohlscheider-Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP berücksichtigt.
Schubertstraße	Lärmschutz für Eilendorf, insbesondere von-coels-Str./Heckstr. fehlt. LKW/Busse donnern meist mit weit über 50 kmh die Heckstr. runter (teilweise vor 06:00 und nach 22:00 Uhr). Durchfahrverbot für LKW, Tempolimit 30 kmh für die Heckstr wären eine enorme Entlastung. Grundsätzlich andere Verkehrsführung auch zur Entlastung der von-coels-Str.	Wird zur Kenntnis genommen!	Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen und Durchfahrverbote können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Der Hinweis zur Heckstraße wird zur Kenntnis genommen.
Schurzelter Straße	Die Schurzelter Str. wird im Bereich Laurensberg Roermonder Str. bis zum Kreisverkehr an der Süsterfeldstraße als Durchgangsstraße genutzt. Der Verkehrslärm ist schon enorm dadurch. Eigentlich müsste der Durchgangsverkehr über die Kackertstrasse fließen. Auch hier sollte für die Anwohner etwas getan werden und der Verkehr aus dem Wohngebiet über die Kackertstr zu lenken.	Wird berücksichtigt!	Ausweichverkehre bei hohem Verkehrsaufkommen abseits der Hauptstraßen sind ein grundsätzliches Problem und zunächst kaum zu unterbinden. Dennoch gilt es zukünftig zu prüfen inwieweit Lösungen zur Verminderung von Ausweichverkehr vorhanden sind. (Maßnahmenpaket B 1-2)
Schwester-Zita-Weg	Die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr hat seit der Sperrung der A 544 extrem zugenommen im Bereich Kalkbergstraße/Prunkweg. Der Lärmpegel ist sogar in der Nacht hoch. Die Autos kommen mit überhöhter Geschwindigkeit die Kalkbergstraße aus Eilendorf hoch, Tempo 30 hält hier niemand ein.... Der Prunkweg wird einfach befahren, obwohl er als Anliegerstraße gekennzeichnet ist.	Wird zur Kenntnis genommen!	Aufgrund der Sperrung der A544 ist eine temporäre zusätzliche Belastung der Ausweichstraßen nicht zu verhindern. Eine deutliche Verminderung der betroffenen Stadtteile ist nach Fertigstellung der A544 zu erwarten.

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Seilgraben	Die Lärmbelastung an der Kreuzung ist enorm hoch und es wird wenig bis gar nichts getan. Thema Elektrifizierung: Führt nur unwesentlich zu einer Veränderung. Maßgebend ist (insbesondere bei nasser Fahrbahn) der Rollwiderstand der Reifen. Elektrische Busse sind auch bei geschlossenem Fenster noch zu hören (insbesondere beim Beschleunigen von der Ampel / Haltestelle und die Motorbremse bei Bergabfahrt (hohe Frequenzen). Können hier nicht Verkehrrungen getroffen werden, damit der Verkehr flüssiger läuft, damit ein ständiges Abbremsen/Beschleunigen Vermieden werden kann? Weniger Ampeln bspw.? Thema Hupe: Regelmäßig Autokorsos von Verheirateten (wöchentlich) und bei hoher Verkehrsdichte gegenseitiges Hupkonzert. Der Verkehr ist ein absolutes Chaos mit Interessenkonflikten zw. Bus, Auto, Fahrrad, Fußgängern. Ein "Frei für Alle". Wann wird aus einer teils vierspurigen Fahrbahn für Autos eine Straße mit dedizierten Fahrstreifen für Bus, Auto, Fahrrad?Thema Einsatzfahrzeuge/ Martinshorn: Krankenwagen, Feuerwehr, Polizei mehrmals täglich bis in die Nacht hinein. Es ist unvermeidlich, aber die enge Fahrbahn macht hohe Geschwindigkeiten unmöglich. Ist ein Ausweichen auf den (sehr breiten) Alleering so viel langsamer und vielleicht sogar sicherer?Thema Wochenendverkehr: Motorräder/ Sportwagen ohne Schalldämpfer. Starke Beschleunigung von der Ampel. Laute Musik aus dem Auto bis in die Nacht. Dieser Spaßverkehr stellt eine unnötige Lärmbelastung für Anwohner dar.Thema Geschwindigkeitsbegrenzung: Überhöhte Geschwindigkeit (teilw. weit über 50 km/h). Die Einhaltung der 30 km/h wird zu selten kontrolliert und wird von Autofahrern nicht beachtet. Thema Busverkehr: 5 Uhr morgens bis 1 Uhr in der Nacht. Busse im Minutentakt. Umführung einiger Routen auf Alleening?	Wird berücksichtigt!	Die Eingabe zu dem verhaltensbezogenen Lärm (laute Musik aus dem Auto) wird in der EU-Umgebungsrichtlinie nicht untersucht und wird somit nicht im LAP berücksichtigt! Sogenannter nicht sozial adäquater Lärm durch Kraftfahrzeuge bzw. Kraftfahrer kann den Ordnungsbehörden gemeldet werden. Eine Verstärkung des Verkehrs insbesondere in der Nachtzeit (Ampelabschaltung) wird ans zuständige Fachamt als Prüfauftrag weitergeleitet! Ob man (zumindest in der Nachtzeit) die Frequentierung oder die Führung der Buslinien ändern kann, wird der ASEAG zu Kenntnis gegeben. Anmerkung: Signalhörner und Warnzeichen sind notwendig bei Einsatzfahrten. Der Einsatz erfolgt bereits nach Ermessen und Angemessenheit in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Gefahrenstellen sowie nach gesetzlichen Vorgaben und Haftungsregeln.
Sonnenweg	[...] der Link zur Umfrage auf der Homepage der Stadt Aachen für die „2. Bürger*Innen Beteiligung in der Zeit vom 13. Mai bis zum 3. Juni 2024 zum Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans“ funktioniert leider nicht mehr, obwohl die Frist bis heute geht. Daher schicken wir Ihnen unsere Anmerkungen nun per E-Mail. Zunächst einmal vielen Dank für die Möglichkeit zur Bürgerbeteiligung am Lärmschutzplan. Wir haben hierzu zwei Anmerkungen: 1) Unserer Meinung nach ist es sehr unglücklich, dass die Lärmschutzwand an der Burg Soers bei der Brücke Soerser Weg endet. Durch die Lücke zwischen dem Ende der LSW und dem Wall parallel zum Fahrradweg Sonnenweg findet der Autobahnlärm seinen Weg zu den angrenzenden Wohnungen und Wohnhäusern auf dem Sonnenweg sowie in das Naherholungsgebiet Soers. Schon eine Erweiterung der LSW um ca. 30m würde hier einen großen Effekt erzielen. Hier würde es uns freuen, wenn die Gespräche dazu mit der Autobahn GmbH aufgenommen werden. 2) Auf der Straße Soerser Weg stadtauswärts hinter dem Sonnenweg Richtung Kohlscheid wird die erlaubte Geschwindigkeit häufig (sowohl tagsüber als auch nachts) deutlich überschritten (ca. 70-100 km/h), was wiederum keine Berücksichtigung in Ihrer Lärmkarte findet. Hier bitte ich Sie Maßnahmen zur Senkung der Geschwindigkeit zu überprüfen (stationäre Blitze etc.). Durch die hohe Geschwindigkeiten von 50 bis 100 km/h der PKW und LKW ist die Lärmbelastung für die Anwohner des Sonnenwegs extrem hoch. Wir bitten Sie die Lautstärken zu ermitteln, in Ihrer Karte aufzunehmen und kurzfristige Maßnahmen zu ergreifen. Darüber hinaus gehen vom Sonnenweg viele Spaziergänger, insbesondere mit Kindern zu dem Bauernhof. Eine Überquerung des beschriebenen Stücks Soerser Weges ist dabei aufgrund der Raser Lebensgefährlich! Ebenfalls sehen wir tagtäglich „fast-Unfälle“ von Radfahrern die an der Einmündung des Sonnenwegs den Soerser Weg/Eulersweg direkt hinter der Kurve an einer Stelle überqueren müssen, an dem die Autofahrer direkt voll aufs Gas treten. Die beiden letzteren Punkte beziehen sich weniger auf die Lärmbelastung, würden jedoch ebenfalls von einer Geschwindigkeitsreduzierung profitieren.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. Die Ausführung der Lärmschutzwände im Speziellen wird weiterhin mit der Autobahn GmbH thematisiert. Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals daraus begründet nicht möglich.
St.-Josefs-Platz	Reduzierung Adalbertsteinweg auf 1 Richtungsspur, um die regelmäßig stattfindenden "Wettrennen" und Poserfahrten zu reduzieren. Geschwindigkeitsmessungen (z.B. Höhe Justizgebäude) regelmäßig durchgeführt.Vergammelte Baumscheiben Grünflächen als Lärmschlucker wieder herstellen.	Wird berücksichtigt!	Der Adalbertsteinweg ist ein identifizierter Lärmbelastungsschwerpunkt. Weitere Maßnahmen zur Lärminderung sind erforderlich und haben eine hohe Priorität in der Umsetzung des LAP. Anm.: Maßnahmen den Verkehr dieser Hauptverkehrsader der Stadt zu begrenzen führen zu Ausweichverhalten und belasten somit zusätzlich Haupt- und Nebenstraßen im Umfeld, so dass deren Lärmbelastung steigt. Zusätzlich wächst der stehende Verkehr (Stau) an, was wiederum zu Lärmmissionen führt.
Steppenbergallee	Auf der Vaalserstraße sollten in beide Fahrrichtungen auf Höhe Abiomed in beide Fahrrichtungen stationäre Geschwindigkeitskontrollen erfolgen. Denn des nachts gibt es immer wieder Lärmspitzen, die durch stark überhöhte Geschwindigkeit verursacht wird.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die Vaalser-Straße ist eine Bundesstraße und liegt somit zunächst nicht in der Trägerschaft der Stadt Aachen (sondern Straßen NRW), womit Geschwindigkeitsbegrenzungen zunächst nicht möglich sind. Die Vaalser-Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP berücksichtigt.
Steppenbergweg	Ich möchte mich an der Stelle dazu äußern, dass die Bahnlinie für Güterverkehr zwischen Aachen und Belgien Tag und Nacht nahezu unerträglichen Lärm macht. Die Strecke ist komplett elektrifiziert und trotzdem quälen sich sehr häufig uralte Dieselloks den Berg hoch und machen einen Lärm als würde ein Hubschrauber über unserem Haus kreisen. Weiterhin sind laut quietschende Bremsen und gelegentliches Tuten der Züge alles andere als leise.Weiterhin würde ich mir mehr Geschwindigkeitskontrollen und auch Lärmkontrollen, vor allem betreffend Motorrädern, auf der Vaalser Straße wünschen. Regelmäßig wird beim Start an der Ampel auf der Höhe Steppenberg das Beschleunigungsvermögen der Maschinen getestet.	Wird berücksichtigt!	Mindernde Maßnahmen sind in den Maßnahmenpaketen B 1 und B2 unter Ansätzen im Straßenverkehr berücksichtigt. Anm.: Bahnlärm liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Aachen. Die Bahn AG und das Bundesamt für Schienenverkehr erstellen einen eigenen Lärmaktionsplan (Stand 2023). Auf dieser Basis werden weitere Maßnahmen geplant. Ziel der Stadt Aachen ist es im Dialog weitere Verbesserungen im Lärmschutz zu erreichen.
Stettiner Straße	Wir geben zur Lärmaktionsplanung folgende Anregungen und Bedenken: Unsere Eingabe gilt insbesondere für den Bereich der BAB zwischen Herderstraße und Grauenhofer Weg/Forst Brand. Im Bereich Driescher Hof wurde seit dem letzten LAP ein lärmindernder Asphalt eingebaut ab Ausfahrt Brand in Richtung Lichtenbusch. Tatsächlich ist davon nichts zu merken. Die Verkehrsbelastung ist tatsächlich höher als die aufgeführte Menge. Infolge dessen ist auch die Lärmbelastung gestiegen. Die Verkehrsbelastung durch LKW ist, einschließlich Wochenende und nachts, tatsächlich höher als die unterstellte Menge. •Einer Verschiebung gem Bericht/Verwaltungsvorlage in eine künftige Planungs-/Baustufe ist abzulehnen, weil eine Zumutung für die Anwohner.	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. Die umgesetzten Maßnahmen beruhen auf Modellrechnungen, die mit den vorliegenden Zahlen (aus Verkehrszählungen) geplant wurden. Eine Lärmreduktion durch den verlegten Flüsterasphalt wurde zunächst erreicht. Für die Zukunft werden weitere Maßnahmen geprüft.
Stettiner Straße	Seit vielen Jahren fordern die Bewohner vom Driescher Hof eine Lärmverminderung auf der A44 vom ABK Aachen bis AA Lichtenbusch. Die erste Maßnahme, kostengünstig, wäre ein Tempolimit auf 100 Kmh. Hier handelt es sich um das einzige noch nicht reglementierte Stück AB um Aachen herum. Besonders an den Wochenenden und Feiertagen wird dieses Autobahnstück genutzt zur max. Beschleunigung von Motorrädern und Sportwagen. Mit einem Tempolimit und entsprechenden Kontrollen könnte man hier, ohne großen baulichen Aufwand, die Lärbelastung senken. Zum Wohle aller Bürger im Raum Driescher Hof, Forst, Hiltfeld, Brand, Niederforstbach und Oberforstbach. Wie lange will sich die Politik weiter gegen eine solche Maßnahme stemmen?	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich im kontinuierlichen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes für höheren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, deren Planung und Ausführung sind vom Träger Autobahn GmbH des Bundes zu leisten. Nach aktuellem Sachstand der Stadt ist der Bau einer Lärmschutzwand wieder in die Planungen der Autobahn GmbH ohne konkrete Zeitangabe aufgenommen. Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden.
Stolberger Straße	Zusätzlich zum Verkehrslärm Straße und Bahn sind hier noch die Feuerwehr, die Firmen im Reichsweg und die Schulen zu nennen. Die Ampelanlage an der Kreuzung Elsasstraße/ Stolbergerstraße ist sehr laut. Die Schulgongs sind die gesamten Ferien über eingeschaltet. Nachts ist es hier aber leise, da empfinde ich keine Beeinträchtigung durch Schienenverkehr oder Autos. Der Lärmaktionsplan konzentriert sich zu sehr auf den Autoverkehr.	Wird zur Kenntnis genommen!	Anmerkung: Signalhörner und Warnzeichen sind notwendig bei Einsatzfahrten. Der Einsatz erfolgt bereits nach Ermessen und Angemessenheit in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Gefahrenstellen sowie nach gesetzlichen Vorgaben und Haftungsregeln. Ihre Anmerkung zum Schulgong wird an die zuständige Stelle weitergegeben. Diese Lärmarten sind nicht Gegenstand dieses LAP: Die EU-Umgebungsrichtlinie schreibt den Kommunen die Erstellung von Lärmkarten und eines Lärmaktionsplans für Straßenverkehrslärm vor (alle 5 Jahre).

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
Teichwinkel	[...] beweist die Lärmkategorisierung der Stadt Aachen, dass wir als Anwohner massivem Lärm ausgesetzt sind. Wir empfinden es bereits lange als unerträglich und sehen unsere Gesundheit bedroht. Ebenfalls ansässig in der Schurzelterstraße sind ein Senioren- und Pflegewohnheim und ein Kindergarten. Diese sind besonders vor Gesundheitsbelastung zu schützen. Die Stadt Aachen hat Maßnahmen zu treffen, damit diese gesundheitsgefährdende Lärm- und CO2-Belastung ihrer Bürger, abgestellt wird. Im Falle der Schurzelterstraße ist es möglich, diese Straße zwischen den Einmündungen der Wildbachstraße mit versenkbaren Pollern auszustatten, so dass der Busverkehr, Feuerwehr, Polizei, weiterhin die Straße nutzen können. Der gesamte Verkehr, der diese Straße als Abkürzung zum Klinikum und zum Toledoring nutzt, kann die dafür vorgesehene Kackerstraße (reines Industriegebiet, keine Anwohner) nutzen um ihre Ziele zu erreichen und auch von dieser Seite durch den Kreisell am Viadukt, das Geschäft Frankenne, die Solarsiedlung und die Straße "An der Schurzelter Brücke" erreichen. Der Teichwinkel und die Wildbachstraße können weiterhin von der Schurzelterstraße ab Roermonder Straße angefahren werden. Warum es bisher kein Verkehrskonzept für den Stadtteil Laurensberg gibt und es auch bisher nicht vorgesehen ist, hier eines zu entwickeln, ist unbegreiflich. Der Stadtteil wächst und wächst, jede Baulücke wird mehrgeschossig aufgefüllt, der Campus West wird bebaut mit gutem Hirten etc. - nur die dazugehörige Verkehrs-Infrastruktur wird komplett außen vor gelassen. Die Grenze des Erträglichen ist hier längst überschritten und umgehende Handlung und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung unumgänglich. Eine Stadt sollte das Wohl der Bürger nicht aus den Augen verlieren und gerade hier, wo Maßnahmen schnell umgesetzt werden könnten, zügig handeln. Wir hoffen und erbitten sehr, dass hier Abhilfe geschaffen wird.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die vorgeschlagenen Maßnahmen führen hier zur keiner grundsätzlichen, sondern kleinräumigen Reduktion der Lärmbelastung. Die Belastung in diesem Bereich ist den umliegenden großen Straßen Toledoring und Roermonder Straße zu zuordnen. Das Blockieren (Pollern) einer Nebenstraße würde nur zu einer Behinderung für die Anwohner sowie weiträumigeren Verkehrseffekten führen. Dies kann auch zu einer deutlichen Mehrbelastung anderer Straßen und somit bereits ebenfalls lärmbelasteter Anwohner führen.
Tittardsfeld	Betreff: Lärmkataster bzw. Lärmaktionsplan Stadt Aachen 1 BA 5 2 7. MN 203 Schon seit längerer Zeit kann ich von unserem Balkon den Verkehrsablauf auf der Roermonder Straße beobachten. Der Abschnitt zwischen Kreuzung Schlossparkstr/Rathausstr und Haus Linden(Orteseingang Richterich) ist eine Rennstrecke, auf beiden Seiten, bergauf wie bergab, wird erheblich schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren. Das ist dann zusätzlich mit erhöhtem Lärm verbunden. Auch auf der Straße. Tittardsfeld, zwischen Schlossparkstr und der Straße Am Rosenhügel wird die erlaubte Geschwindigkeit von 30Km/h erheblich überschritten, was neben der Gefährdung noch zusätzlich mit Lärm verbunden ist. Lärm macht krank, die Anwohner in dem genannten Abschnitt Roermonder Straße sind besonders betroffen. Bitte entschuldigen Sie, dass ich nicht das Online-Formular aufgerufen und nicht für diese Nachricht benutze, dazu bin ich im Internet nicht firm genug.	Wird berücksichtigt!	Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Dies ist leider oftmals nicht möglich. Die Roermonder-Straße ist eine Landesstraße und liegt somit zunächst nicht in der Trägerschaft der Stadt Aachen (sondern Straßen NRW), womit Geschwindigkeitsbegrenzungen auch in Abhängigkeit von der Funktion der Straße kaum möglich sind. Für das Tittardsfeld werden Ihre Eingabe zu den gefahrenen Geschwindigkeiten den zuständigen Stellen zur Kenntnis gegeben. (Maßnahmenpaket A2, B2)
Trierer Straße	als Anwohner und Vermieter [...] habe ich mich vor etwa 3 Jahren mit dem Thema Lärmschutzförderung, versucht zu befassen. Damals bin ich an den Zuständigkeiten die, wie ein Spielball zwischen Autobahn GmbH (Straßen NRW) und Stadt Aachen, hin und her geworfen wurde gescheitert. Der Lärm, der in unserem Umfeld immer mehr wird, ist vor allem seit dem Neubau des Polizeipräsidiums [...] extrem angestiegen. Früher konnte der Schalldruck über die Wiesen an der Debeysstr. entweichen. Heute wird er von der viel zu harten Fassade des Neubaus zurückgeworfen und bricht sich mehrfach zwischen den Fassaden der Strassenschlucht, bis er sich abgebaut hat. Eine lukrative Förderung zur Gestaltung Schallabsorbierender und zugleich Wärmeisolierende Fassaden wäre eine sehr gute Lösung zur Reduzierung der Lärmemissionen. Die Absage der Politik, zur Autobahnabfahrt an der A44 (Erdbeerfeld/Eilendorf), hat uns Anwohnern die lang gehegte Hoffnung auf Verringerung der Verkehrslast genommen. Die Riesen Chance, den LKW-Verkehr über eine neue Abfahrt, direkt in die Gewerbegebiete zu bekommen und so eine erhebliche Entlastung der Kreuzung Trierer Str. Ecke Debeysstr. zu bewerkstelligen wurde damit zerstört. Dies ist ein schwerer Fehler, der uns Anwohnern die Gesundheit kostet. Der extrem starke Verkehr, der mit dem Abriss der Haarbachtalbrücke an der A 544, schier unerträglich, vor unserer Tür angestiegen ist, gibt uns im Moment den Rest.	Wird zur Kenntnis genommen!	Die Stadt Aachen hat selbst kein Förderprogramm für passiven Lärmschutz an Gebäuden. Bei der Trierer Straße und der BAB handelt es sich um Straßen in der Trägerschaft des Bundes (Autobahn GmbH und Straßen NRW), somit ist die Stadt für Lärmschutzmaßnahmen nicht zuständig. Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. (Maßnahmenpakete B2 B3) Tempobeschränkungen können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Aufgrund der Sperrung der A544 ist eine temporäre zusätzliche Belastung der Ausweichstraßen in verschiedenen Stadtteilen nicht zu verhindern. Eine deutliche Entlastung der betroffenen Stadtteile Haaren, Eilendorf, Brand und Forst ist nach Fertigstellung der A544 zu erwarten.
unbekannt	[...] eben habe ich gesehen, dass es eine zweite Befragung Aachener Bürgerinnen und Bürger zum Lärmaktionsplan der Stadt Aachen gab. Wäre es möglich, noch einen Punkt mit zu berücksichtigen (auch wenn ich gesehen habe, dass die Beteiligung eigentlich nur bis zum 3. Juni terminiert war)? Es geht um den Lärmschutz auf der Bundesautobahn A4 zwischen dem niederländischen Grenzübergang Vetschau und der Anschlussstelle Laurensberg. Dort führt die Autobahn zu beiden Seiten sehr nah an Wohngebiet vorbei, obwohl weder Schallschutzwände noch Flüsterasphalt existieren. Teilweise kann man von den Wohngrundstücken die Autos und auch die vielen LKW sogar direkt sehen (und natürlich um so lauter hören!). Wie von dem Verein "Leben in Vetschau" unter dem Link https://lebeninvetschau.de/autobahnlaerm/ berichtet wird, ist durch die Autobahn GmbH offenbar Anfang 2023 zugesagt worden, dass die A4 Flüsterasphalt auf der gesamten Strecke zwischen Vetschau und Laurensberg erhalten soll, und zwar ca. im Zeitraum 2023-24. Bis jetzt ist jedoch noch nichts dergleichen passiert. Unter https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/ taucht ein entsprechendes Projekt noch nicht einmal mit Status "In Planung" auf... Können Sie da vielleicht nachhaken, wann es endlich so weit sein wird? Und ob begleitend zum Flüsterasphalt auch noch eine Lärmschutzwand entsteht? (Bei letzterem denke ich insbesondere an die nördliche Autobahnseite in Richtung Vetschau sowie die südliche Autobahnseite in Richtung Laurensberg, inklusive des Wohngebiets um das dortige Schulzentrum mit dem Anne-Frank-Gymnasium.)	Wird berücksichtigt!	Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes. Die Sanierung des Abschnittes ist geplant. (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen) Die Verzögerungen in der Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen sind auch begründet in Ausschreibungsmodalitäten, dann der Verfügbarkeit geeigneter Unternehmen sowie und dem allgemeinen Sanierungsstau und Verzögerungen durch kurzfristig notwendige Baumaßnahmen.
Vaalser Straße	Wir wohnen an der Vaalser Str. [...] und müssen feststellen, dass sich das Verkehrsaufkommen massiv erhöht hat. Vor allem Motorräder und KFZ , häufig getuned/ frisiert, rasen hier vor allem am Wochenende auf der Strasse Richtung Vaals um anschließend Sonntags einzukaufen bzw. um ins hügelige Mergelland (Mergellandroute) zu kommen oder um nach Maastricht zu fahren. Wir können feststellen, dass es nach Einführung der PBL schlimmer wurde . Es verleitet aufgrund der freien Bahn (ohne seitliche Parkplätze/ Autos) zum Rasen. Aufgrund dessen, dass es in den Niederlanden nicht erlaubt ist, schnell zu fahren, verlagert sich der rasende Verkehr auf das deutsche Gebiet. Es wird ab der Grenze Gas gegeben. In den Morgenstunden fahren ebenfalls viele in Vaals wohnenden und in Deutschland arbeitenden Menschen nach Aachen und dies ist am massiven Verkehrsaufkommen bemerkbar. Hinzuzufügen ist, dass es der neue FNP2030 das sehr große Bebauungsgebiet LA-MI-04 realisieren wird und ein noch höheres Verkehrsaufkommen auf uns zu kommt und dies die einzige Strasse sein wird um nach Aachen zu kommen.	Wird berücksichtigt!	Die Vaalser Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP benannt. Neubaugebiete werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren lärmtechnisch untersucht und bewertet (Maßnahmenpaket A1). Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird lärmtechnisch keine wahrnehmbaren zusätzlichen Lärmpegel verursachen, da die Verkehrszunahme im Vergleich zu aktuellen Zahlen gering ist. Neubaugebiete werden zusätzlich mit dem Ziel der Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr geplant (Maßnahmenpaket B1).
Vaalser Straße	[...]. Durch den Verkehr auf der Vaalserstrasse hatten wir bisher eher wenige Beeinträchtigungen, zumal zwischen unserem Haus und der Straße ein weiteres Haus steht, das bisher relativ viel Schall schluckte. Seit Fertigstellung des Radweges sind wir durch ein erhöhtes Lärmaufkommen durch PKW's, Kleinlastwagen und zunehmend Motorrädern beeinträchtigt. Das Verkehrsaufkommen insbesondere durch Motorräder scheint erheblich gestiegen zu sein. Wir bemerken, dass besonders die Fahrzeuge von Vaals kommend, stadteinwärts nach Aachen fahrend, ab der Verkehrsinsel am Euro-Kiosk (50-er Zone) sehr stark beschleunigen und die Motoren aufheulen lassen. Wir nehmen dabei auch war, dass viele "Raser" nachdem sie die Anhöhe Richtung HIT Markt gefahren sind, auf die Schurzelterstrasse biegen und dort Richtung Seffent und Orsbach weiterfahren. Dies ist eindeutig durch die lauten Motorgeräusche nachzuvollziehen. Die Vermutung liegt nahe, dass die Verkehrsteilnehmer - durch den Wegfall der parkenden Autos beidseitig entlang der Vaalserstrasse - sich entweder nicht bewusst sind, dass sie sich immer noch in der 50-er Zone befinden oder hier sogar die Situation ausnutzen und teilweise sogar Rennen führen, die geräumige Breite der Straße lädt einige Verkehrsteilnehmer geradezu zu den hohen Geschwindigkeiten ein. Durch das geplante Bebauungsgebiet LA-MI-04 muss davon ausgegangen werden, dass das Verkehrs- und Lärmaufkommen weiter ansteigen wird und zu einer weiteren, erhöhten Belastung für uns führen wird.	Wird berücksichtigt!	Die Vaalser Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP benannt. Neubaugebiete werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren lärmtechnisch untersucht und bewertet (Maßnahmenpaket A1). Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird lärmtechnisch keine wahrnehmbaren zusätzlichen Lärmpegel verursachen, da die Verkehrszunahme im Vergleich zu aktuellen Zahlen gering ist. Neubaugebiete werden zusätzlich mit dem Ziel der Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr geplant (Maßnahmenpaket B1). Die Beschreibung zum Verkehrsverhalten Schurzelter Straße wird zur Kenntnis genommen.
Von-Brandis-Straße	Ich möchte eine Sache anmerken die mir als Anwohner und Vater eines Kindes wichtig ist. In dem vorliegenden Lärmaktionsplan findet keine Erwähnung von Folgetonhörern, landläufig auch Martinshörner genannt statt. Dies ist sehr bedauernd, weil die Lärmbelastung durch solche Hörer gebietsweise und zeitweise massiv stattfindet. In der Nähe meiner Wohnadresse ist dies gehäuft der Fall da ein Anteil der Einsätze von Hörern aufgrund der Anfahrtswege von Rettungswagen und Notarztwagen zu den Krankenhäusern Marienhospital, Uniklinikum sowie Franziskushospital ausgeht. Ein weiterer Anteil entsteht durch Einsatzwagen der Feuerwehren. Letztere setzen dem Klang nach zu urteilen unter anderem Presslufthörner, welche einen besonders hohen Schalldruck erzeugen ein. Dazu kommt mit der Polizei eine dritte Partei die regelmässig Folgetonhörner benutzt. Problematisch an diesen Lärmquellen ist, dass sie durch geschlossene Fenster dringen und zudem nicht selten in den Nachtstunden vorkommen, wenngleich die Häufigkeit des Auftretens am Tage größer ist. Es ist schade, dass besonders hier in der Gegend viele Menschen durch diese Lärmquelle gestört werden könnten. Selbstverständlich hat der Lärm den Zweck die Gesundheit von Menschen, die in Gefahr sind und auch von Aussenstehenden zu schützen. Nichtsdestotrotz sollte die Benutzung der Hörer wohl überlegt sein und es sollte stets abgewogen werden, ob eine Benutzung unbedingt vonnöten ist. Gerade in der Nacht sollten die Hörer sparsamer eingesetzt werden. Schliesslich bietet das Blaulicht besonders zu dieser Tageszeit eine hervorragende Signalwirkung. Bitte weisen Sie die Einsatzkräfte von RTWs, Streifenwagen sowie Feuerwehr auf die Lärmbelastung durch den Einsatz von Folgetonhörnern hin. Weiterhin wäre es wünschenswert Lärm von Einsatzhörnern als eine Art von Lärmbelastung anzuerkennen und diese in dem vorliegenden Lärmaktionsplan zu erwähnen. Vielen Dank!	Wird nicht berücksichtigt!	Anmerkung: Signalthörner und Warnzeichen sind notwendig bei Einsatzfahrten. Der Einsatz erfolgt bereits nach Ermessen und Angemessenheit in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Gefahrenstellen sowie nach gesetzlichen Vorgaben und Haftungsregeln.
Von-Coels-Straße	Verkehrslärm in Eilendorf und an der Autobahn in Eilendorf	Wird berücksichtigt!	Die Von-Coels-Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP benannt. Stadt und Verwaltung setzen sich für besseren Lärmschutz an den Bundesautobahnen im Stadtgebiet ein. Die Prüfung der Notwendigkeit im Rahmen der ge-

Straße	Anmerkung aus der Bürgerschaft	Votum	Abwägung Stadt Aachen
			setzlichen Vorgaben, Planung und Ausführung liegen aber bei der Autobahn GmbH des Bundes (Maßnahmenpakete B2 Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung und B3 Bauliche Maßnahmen).
Waldstraße	Bedingt durch die Umleitung weg. der Brückenbauarbeiten an der A544 besteht in AC-Verlautenheide erhöhtes Verkehrsaufkommen. Besonders in der rushhour sind die Staus u. damit die Lärm- u. Abgasbelastigungen vorprogrammiert. U.z. Verlautenh. Kalkbergstr. in Richtg. Eilendorf. Hier kommt es regelmäßig zu Staus u. brenzigen Situationen wegen parkender Autos in der Kurve hinter der Str. "Zur Scheidmühle" [...]. Bei hohem Verkehrsaufkommen blockiert sich der Verkehr gegenseitig. In der Gegenrichtung von Eilendorf kommend hinter "Prunkweg" vor "Schwester-Zita-Weg" besteht ein absolutes Halteverbot u. trotzdem parken [...] ständig Autos, die den Gegenverkehr behindern. Ferner müsste die Halteverbotszone (7-9h u. 16-18h) vor Haus Nr.196 unmittelbar vor der Ampel am Restaur. "Fratelli" entfernt werden, da auch hier der Verkehr sich gegenseitig behindert, sodass mitunter nur 3 Autos die grüne Ampelphase passieren können, was zum Überfahren der roten Ampel verführt. Thema Waldstr.: Die reine Anwohnerstr. (30iger Zone) ohne jedes Geschäft bzw. jeden Gewerbebetrieb wird als Schleichweg für die stark befahrene Verlautenheidener Str. benutzt u. besonders morgens u. nachts durchrast. Ein Einbahnstraßenregelung wäre erwähnenswert.	Wird zur Kenntnis genommen!	Aufgrund der temporären Sperrung der A544 durch den notwendigen Brückenneubau werden die Umleitungen und Umwege der angrenzenden Stadtteile zusätzlich belastet sein. Dies ist leider planerisch und verkehrstechnisch nicht für alle Betroffenen zufriedenstellend zu lösen. Nach Fertigstellung der A544 sollten sich diese Verkehre wieder normalisieren und reduzieren. Anm.: Die Lärmaktionsplanung kann als langfristige fortgeschriebene Planung temporäre Änderungen im Verkehrsgeschehen nicht berücksichtigen.
Warmweierstraße	Es sollte nicht nur auf Verkehrslärm geachtet werden, sondern auch auf Lärm von Freizeiteinrichtungen nach Beginn der Nachtruhe um 22 Uhr. So planen z.B. die Betreiber des neuen Restaurants "La Fabrik" in der Bachstr. 20 (52066 Aachen) demnächst auch nächtliche Partys, z.B. schon im Juni ein Mittsommerfest mit Musik. Dafür soll sogar demnächst der Keller ausgebaut werden, der jedoch nur zur Straßenseite ein Keller ist, jedoch nach hinten offen ist. Da die Rückseite direkt an den Gärten der Häuser in der Warmweierstr. grenzt, ist dort mit einer massiven Lärmbelastigung zu rechnen. Bereits während der mehrjährigen Bauarbeiten gab es dort vereinzelt Partys, die bis in die Wohnungen zu hören waren und einen selbst bei geschlossenen Fenstern nicht schlafen haben lassen. Bei solchen Lokalisationen, die in Wohnvierteln liegen / an Wohnbebauung grenzen, sollte grundsätzlich nach 22 Uhr nur noch ein normaler Betrieb (z.B. Restaurant) ohne Musik erlaubt werden. Aber Partys und Events sollten nach 22 Uhr bei solchen Locations nicht mehr zulässig sein. Der Schutz der Anwohner (die ja auch vorher dort waren) muss Vorrang vor Profitinteressen der Betreiber haben.	Wird zur Kenntnis genommen!	Lärmaktionspläne der Ballungsräume gemäß EU-Richtlinie werden für den Verkehrslärm erstellt, andere Lärmarten wie Gewerbelärm, Bahnlärm und Fluglärm werden nicht betrachtet. Dennoch wird ihre Eingabe zur Kenntnis genommen und an die entsprechende Verwaltungsstelle weitergeleitet.
Warmweierstraße	ich habe von mehreren Nachbarn gehört, dass das neue Restaurant "La Fabrik" in der Bachstr. demnächst zusätzlich zum Restaurant auch eine Party-Location sein will und abends noch entsprechende Feiern erlauben will. Das könnte sehr problematisch werden, da ja die Rückfront des Gebäudes direkt in Richtung der Rückseiten der Wohnhäuser der Warmweierstr. zeigen. Eine entsprechende Konzession sollte nicht erteilt werden. Niemand hat etwas gegen das Restaurant, aber wenn dort nach 10 Uhr noch Veranstaltungen mit Musikbeschallung stattfinden, ist das eine deutliche Einschränkung der Anwohner. Das ist nicht nur ein Verlust von Lebensqualität, sondern Lärm macht auch krank. Wenn man in einem Wohnviertel ein Restaurant eröffnet, muss man eben auch damit leben, dass man dort nach 22 Uhr keine Partys oder sonstigen Veranstaltungen mit Musikbeschallung mehr durchführen kann. Bitte verhindern Sie diese Pläne und erinnern Sie die Betreiber daran, dass es dort zahlreiche Anwohner/-innen gibt, die nachts ihre Ruhe brauchen. Und die gesetzliche Nachtruhe beginnt eben um 22 Uhr.	Wird zur Kenntnis genommen!	Ihre Eingabe wird dahingehend berücksichtigt, dass diese an zuständige Dienststellen weitergegeben wird. Gewerbe und Nachbarschaftslärm sind kein Bestandteil eines LAP nach Umgebungslärmrichtlinie, der sich grundsätzlich nur mit Straßenverkehrslärm beschäftigt.
Wiesenstraße	eigentlich in einer sehr ruhigen Gegend von Aachen befindlich, habe ich als Mieter im vierten Stock [...] zwei gravierende Lärmbeschwerden. 1) der Lidl verursacht punktuell, aber kontinuierlich großen Lärm, und ich weiß nicht, ob Sie das mit Ihrer Messung erfasst haben. Ab 06:00 Uhr, jeden Werktag, manchmal sogar ab 05:30 Uhr, wenn die LKW früher da sind, geht der Entladungslärm los. Hauptsächlich mit Dieselmotor-Lärm, hochdrehzahlig laufend und "Stunden" dauernd, bis bei den engen Verhältnissen das Rückwärtseinparken der oft sehr langen (long vehicle) LKW funktioniert, Zentimeterarbeit! Da frage ich mich, ob nicht kürzere LKW kommen könnten. Aber auch diese, die kurzen, machen infernalisches Lärm, früh morgens, wenn sie als Gefrierwagen die ganze Zeit in hoher Drehzahl den Motor laufen lassen, damit bei geöffneter Luke hinten die Temperatur nicht absackt. 30 min Lärm zur Schlafenszeit! Unerträglich. Aber auch wenn der Tiefkühlkost-LKW am Mittag kommt (dann übrigens ca. 60 min Motor laufen!), muss man das Fenster zumachen und hört es immer noch. Das war Punkt 1 vom Lidl. Jetzt Punkt 2: unerträglich in Lärm und Vibration (!!) ist der Müllschlucker nach vorne raus. Den lassen die Leute vom Lidl manchmal alle 10 min laufen! Das kann nicht wahr sein! Von 07:00 Uhr bis 21:00 Uhr, jeden Werktag. Manchmal ist der so laut, dass man ihn durch das geschlossene Fenster auf der anderen Seite des Hauses noch hört. Da mein Schlafzimmer aber nach vorne raus geht, fühle ich mich zu jeder Zeit massiv gestört und werde daran förmlich krank. 2) die deutsche Bahn. Letztes Jahr hat dieses bescheuerte Nazi-Unternehmen in einer beispiellosen Aktion ihren Plan weiter umgesetzt, alle Bäume entlang der Linie HBF - Belgien, welche nicht (!) störten, dennoch aus reiner Boshaftigkeit zu fällen, und zwar komplett. Dadurch ist der Zuglärm zu laut geworden. Ich fordere eine Lärmschutzwand am Bahnwall zum Lidl hin !!!	Wird zur Kenntnis genommen!	Ihre Eingabe zum Lidl-Parkplatz und den Lieferzeiten und dem Müllschlucker wird an die zuständige Stelle zur Kenntnis gegeben, da es sich in diesem Fall um Gewerbelärm handelt. Gewerbelärm ist nicht Bestandteil eines LAP zu Verkehrslärm im Rahmen der EU- Umgebungslärmrichtlinie.
Wilhelmstraße	Zielführend wären auch regelmäßige Kontrollen der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, explizit der Streckenabschnitt Normaluhr-Kaiserplatz ist in den Abendstunden und am Wochenende eine sehr beliebte "Rennstrecke" ins besondere im Kreuzungsbereich Wilhelmstr./ Lothringerstr. Des weiteren wäre seitens der Verwaltung zu prüfen ob vielleicht auch eine Empfehlung seitens der Rettungsdienste erfolgen könnte, ob es wirklich nötig ist, dass alle Einsatzfahrzeuge innerhalb einer Kolonne (Feuerwehr) mit Signalhorn fahren müssen, gerade in Nachtstunden. Diese Maßnahmen würden gerade in den Abend, und Nachtstunden eine erhebliche Entlastung bringen.	Wird zur Kenntnis genommen!	Ziel der Stadt Aachen ist es bei erlaubten Höchstgeschwindigkeiten eine zuverlässige Abwicklung des Pkw-Verkehrs zu gewährleisten. Temporäre Verkehrskontrollen sowie feste Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen (in der Wilhelmstraße bereits eingesetzt) an Schwerpunkten sind Teil des Maßnahmenpakets B2. Anmerkung: Signalhörer und Warnzeichen sind notwendig bei Einsatzfahrten. Der Einsatz erfolgt bereits nach Ermessen und Angemessenheit in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Gefahrenstellen sowie nach gesetzlichen Vorgaben und Haftungsregeln.
Wittekindstraße	In dem Lärmaktionsplan wird nahezu ausschließlich Straßen-/ Verkehrslärm berücksichtigt. Dazu möchte ich kurz bemerken, dass das geplante "Schleifenkonzept" beispielsweise zu einer erheblichen Belastung des Alleerings führt. Die dadurch bedingte Lärm- und Schadstoffbelastung wird auch für mich/ uns als AnwohnerInnen nicht durch einen "Naherholungspark Lousberg" kompensiert. Leider wird in dem Plan in keiner Weise auf den "Lärm, der durch Aktivitäten von Menschen verursacht wird" eingegangen. Die Wittekindstraße grenzt an die Ausgehmeile Pontstraße, von der, besonders an Wochenenden und zu sportlichen Ereignissen eine erhebliche Lärmbelastigung der AnwohnerInnen ausgeht. Der Versuch, eine für alle Beteiligten annehmbare Kompromisslösung zu finden, ist schon vor Jahren in der eigens gegründeten Bürgerinitiative gescheitert. Die Belange der AnwohnerInnen werden hier überhaupt nicht berücksichtigt. Abgesehen davon erhöht sich in der Umgebung der Pontstraße / Wittekindstraße (zusätzlich APAG Parkplatz) der nächtliche Verkehrslärm am Wochenende massiv.	Wird im LAP berücksichtigt!	Der LAP nach Vorgaben der EU-Richtlinie und deutscher Richtlinien berücksichtigt grundsätzlich nur den Verkehrslärm auf den Straßen einer Kommune. Zusätzlicher Verkehrslärm durch Veranstaltungen oder an Wochenenden wird nicht berücksichtigt. Der Alleering ist insgesamt als Lärmschwerpunkt bekannt. Die Möglichkeiten den Alleering weiter zu beruhigen sind allerdings beschränkt, da es sich weitestgehend um Bundesstraßen handelt und somit Straßen NRW zuständig ist. Anm.: Bahn- und Flugverkehr (Flughäfen) erstellen eigene LAPs. Soziallärm u.a. auch Nachbarschaftslärm werden nicht berücksichtigt.
Wolferskaul	Seitdem wir unser Haus 2000 gebaut haben, hat die Verkehrsdichte vor allem durch LKW und Busse extrem zugenommen. Selbst samstagnachmittags und sonntags kann man kaum ungestört im Garten sitzen. An die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit (30) hält sich keiner, nachts rasen die Autos mit 80 km/h von der Niederforstbacher Straße Richtung Schwimmhalle. Das ist bei Regen so laut, dass wir im Schlaf gestört werden. Wenn es wegen der am Fahrbahnrand parkenden Autos eng wird, wird der Bürgersteig zum Ausweichen benutzt.	Wird zur Kenntnis genommen!	Brand entwickelt sich als Stadtteil immer noch, was mit steigenden Einwohnerzahlen und steigendem Verkehr einhergeht. Insbesondere der notwendige und gewünschte Ausbau der Infrastruktur, z.B. Vennbahnhofs, hat zu einer Steigerung des Verkehrsgeschehens geführt. Der Wolferskaul ist eine Sammelstraße mit Tempo 30, die den Verkehr aus den Wohnstraßen aufnimmt und nicht weiter in dieser Funktion durch Maßnahmen eingeschränkt werden sollte. Geschwindigkeitskontrollen sowie Beschränkungen und Durchfahrtsverbote können nur im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und der Straßenverkehrsordnung dauerhaft angeordnet werden. Tempokontrollen werden vom Ordnungsamt bzw. der Polizei durchgeführt. Die Information wird diesen zu Kenntnis gegeben.
Würselener Straße	Durch die Brückenarbeiten und die damit verbundenen Umleitungen, ist das Verkehrsaufkommen noch mal gestiegen. Nicht nur PKW sondern teilweise 40Tonne, die durch die 30zone fahren. Mal von dem saisonalen Verkehrsaufkommen durch die Traktoren. Zudem ist der Lärm auf der Alt-Haarener Straße bis zu uns zu hören. Der Verkehr und der damit verbundene Lärmpegel ist (vor allem zu den Stoßzeiten) unerträglich.	Wird berücksichtigt!	Aufgrund der Sperrung der A544 ist eine temporäre zusätzliche Belastung der Ausweichstraßen nicht zu verhindern. Eine deutliche Verminderung der betroffenen Stadtteile ist nach Fertigstellung der A544 zu erwarten. Anm.: Der LAP und die Lärmkartierung ist auf einen Zeitraum von 5 Jahren ausgelegt, so dass zeitlich begrenzte Veränderungen der Verkehrswege und Umleitungen nicht berücksichtigt werden.

Anhang 4 Adressen / Kontaktdaten (Stand: Redaktionsdatum)

Tabelle A 4.1 Adressen

<p>Stadt Aachen Fachbereich Umwelt (FB 36/700) 52058 Aachen</p> <p>www.aachen.de</p>	<p>Hausanschrift/Sitz: Maria-Theresia-Allee 38 52062 Aachen</p>	<p>Andrea Mombartz Tel.: +49 (0)241 432-36704 Fax: + 49 (0)241 432-3699 andrea.mombartz@mail.aachen.de Anne Ferreira Tel.: +49(0)241 432 – 36707 Fax: + 49 (0)241 432-3699 Anne-Katrin.Ferreira@mail.aachen.de</p>
<p>Eisenbahn-Bundesamt Postfach 200 565 D-53135 Bonn</p> <p>www.eba.bund.de</p>	<p>Hausanschrift/Sitz: Heinemannstraße 6 53175 Bonn</p>	<p>Tel.: +49 (0)228 9826-0 Fax: +49 (0)228 9826-9199 poststelle@eba.bund.de De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de</p> <p>Fragen zur Lärmkartierung an: ref53@eba.bund.de Fragen zur Lärmaktionsplanung an: mib@eba.bund.de</p>
<p>Bezirksregierung Köln 50606 Köln</p> <p>www.bezreg-koeln.nrw.de</p>	<p>Hausanschrift/Sitz: Zeughausstraße 2-10 50667 Köln</p>	<p>Tel.: +49 (0)221 147-0 Fax: +49 (0)221 147-3185 poststelle@bezreg-koeln.nrw.de</p>
<p>Straßen.NRW Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen</p> <p><i>Straßenbaulastträger für Bundesstraßen und Landesstraßen (und bis 31.12.2020 nur für Autobahnen)</i></p> <p>www.strassen.nrw.de</p>	<p>Hausanschrift/Sitz: Wildenbruchplatz 1 45888 Gelsenkirchen</p> <p>für Aachen: Regionalniederlassung Vile-Eifel Jülicher Ring 101-103 53879 Euskirchen</p> <p>Außenstelle Würselen: Adenauerstraße 20 52146 Würselen</p>	<p>kostenlose Servicenummer: 08000-787277 (Mo – Fr 8 – 16 Uhr) Tel.: +49 (0)209 3808-0 Fax: + 49 (0)209 3808-380 kontakt@strassen.nrw.de</p> <p>für Aachen: Tel.: + 49 (0)2251 796-0 Fax: + 49 (0)2251 796-222 kontakt.ml.ve@strassen.nrw.de</p> <p>Tel.: +49 (0)2405 4323-100 Fax: + 49 (0)2405 4323-480 Kontakt: Dipl.-Ing. (FH) Frauke Haller Durchwahl: + 49 (0)2405 43 23 - 340 Frauke.Haller@strassen.nrw.de</p>
<p>Autobahn GmbH des Bundes Ab 01.01.2021 Straßenbaulastträger für Autobahnen</p> <p>www.autobahn.de</p>	<p>Hausanschrift/Sitz: Friedrichstraße 71 10117 Berlin</p> <p>für Aachen: Niederlassung Rheinland Ostwall 130-134 47798 Krefeld</p>	<p>für Aachen: Tel: +49 (0)2151 3874620 rheinland@autobahn.de Kontakt: Frau Vanessa Weber</p>