





# Lärmaktionsplan – 1. Stufe Stadt Mönchengladbach

bearbeitet von

STADT MÖNCHENGLADBACH  
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung  
Abteilung Verkehrsplanung

mit

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Mönchengladbach, März 2013

## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung nach Anhang V EG-Umgebungslärmrichtlinie

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

9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete .....	51
9.1	Straßenbauliche Maßnahmen.....	52
9.2	Aachener Straße/ Speicker Straße - Blumenberger Straße - Bahnstraße .....	54
9.2.1	Wohngebiet Speick.....	55
9.2.2	Aachener Straße, Abschnitt Burggrafenstraße bis Bahnstrecke .....	65
9.2.3	Wohngebiet Holt .....	70
9.3	Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße .....	78
9.4	Rheydter Straße – Friedrich-Ebert-Straße/ Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße – Limitenstraße/ Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße/ Hohlstraße –Heinrich-Pesch-Straße – Seilerweg – Landgrafenstraße – Markgrafenstraße – Burggrafenstraße .....	92
10.	Langfristige Strategie .....	109
11.	Finanzielle Informationen .....	111
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans .....	115
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	116
13.1	Rahmenbedingungen der Rechenmodelle .....	116
13.2	Abschätzung der Reduzierung.....	118
13.2.1	Abschätzung der Lärminderungspotenziale.....	118
13.2.2	Abschätzung der Lärminderungspotenziale der Belastungsachsen .....	122
C.	ABWÄGUNG UND BESCHLUSS DES LÄRMAKTIONSPANS .....	125
ANLAGE I:	MITWIRKUNGSVERFAHREN: ABWÄGUNG 1. PHASE	
ANLAGE II:	MITWIRKUNGSVERFAHREN: ABWÄGUNG 2. PHASE	
ANLAGE III:	ABWÄGUNG TÖB-BETEILIGUNG	

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 5.1.1:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehrslärm $L_{den}$ .....	16
Abb. 5.1.2:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehrslärm $L_{night}$ .....	17
Abb. 5.1.3:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehrslärm $L_{den}$ .....	19
Abb. 5.1.4:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehrslärm $L_{night}$ .....	20
Abb. 5.1.5:	Strategische Lärmkarte Flugverkehrslärm $L_{den}$ .....	22
Abb. 5.1.6:	Strategische Lärmkarte Industrielärm $L_{den}$ .....	24
Abb. 5.1.7:	Strategische Lärmkarte Industrielärm $L_{night}$ .....	25
Abb. 5.3.1:	Belastungsachsen und -räume .....	29
Abb. 5.4.1:	Risikostraßennetz (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Mönchengladbach) .....	31
Abb. 5.5.1:	Ruhige Gebiete.....	35
Abb. 8.1.1:	Ausgeführte Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet.....	44
Abb. 9.1.1.:	Straßenabschnitte mit lärmoptimiertem Asphalt.....	53
Abb. 9.2.1:	Zielkonzept kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen .....	76
Abb. 9.2.2:	Zielkonzept kurz- und langfristig umsetzbare Maßnahmen .....	77
Abb. 9.3.1:	Zielkonzept mit kurz- und langfristigen Maßnahmen .....	91
Abb. 9.4.1:	Maßnahmen Friedrich-Ebert-Straße / Rheydter Straße von Hohlstraße bis Fliethstraße .....	96
Abb. 9.4.2:	Maßnahmen Hohlstraße/ Heinrich-Pesch-Straße/ Seilerweg/ Landgrafenstraße/ Markgrafenstraße/ Burggrafenstraße .....	100
Abb. 9.4.3:	Maßnahmen Theodor-Heuss-Straße/ Gartenstraße/ Limitenstraße .....	104
Abb. 9.4.4:	Maßnahmen Südstraße / Am Gerstacker / Otto-Saffran-Straße.....	108
Abb. 13.2.1:	Lärminderungspotenzial Achse Aachener Straße / Bahnstraße.....	122
Abb. 13.2.2:	Lärminderungspotenzial Achse Erzberger Straße.....	123
Abb. 13.2.3:	Lärminderungspotenzial ausgewählter Straßenachsen .....	124

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

Tabelle 6.1:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde .....	36
Tabelle 6.2:	Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	36
Tabelle 6.3:	Anzahl N der Menschen, die in Isophonenflächen wohnen mit Pegeln von:.....	36
Tabelle 6.4:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde .....	37
Tabelle 6.5:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	37
Tabelle 6.6:	Anzahl der Menschen, die in Isophonenflächen wohnen mit Pegeln von:.....	37
Tabelle 6.7:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde .....	37
Tabelle 6.8:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	38
Tabelle 6.9:	Geschätzte Anzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von: .....	38
Tabelle 6.10:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde .....	38
Tabelle 6.11:	Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	38
Tabelle 6.12:	Geschätzte Anzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von: .....	39

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

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

## A. ANLASS UND VORGEHENSWEISE

### 1. ANLASS DER AUFSTELLUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS

Im Jahr 2002 trat die EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft und wurde im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§§ 47a-f BImSchG) in nationales Recht überführt. Ziele der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG sind ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

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

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

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



## 2. PLANUNGSSTRATEGIE ZUR LÄRMMINDERUNG

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

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

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

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

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

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur innerhalb einer systematischen gesamtgemeindlichen Förderung lärmwirksam werden, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die lokal wirksam zur Lärminderung beitragen.

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

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

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

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

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung mit
  - Luftreinhaltung,
  - Klimaschutz,

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

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

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

### 3. LÄRMMINDERUNG DURCH LEISE FAHRWEISE

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

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

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

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

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

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

## B. LÄRMAKTIONSPLAN

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

#### 1.1 Ballungsraum

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

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

##### Hauptverkehrsstraßen

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

##### Haupteisenbahnen

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

##### Großflughäfen

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

Militärisch genutzte Flughäfen fallen nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie.

##### Andere Lärmquellen

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

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.

## 2. ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Stadt erfolgte für

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

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

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

Postanschrift:  
Stadt Mönchengladbach  
41050 Mönchengladbach

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

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

Gemeindeschlüssel: 05 1 16 000

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

### 3. DER RECHTLICHE HINTERGRUND

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

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

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

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

#### Anwendungsbereich und Inhalt des Lärmaktionsplans

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

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

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

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

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

## Nationale Regelungen zum (Straßen-)Verkehrslärm

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

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

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



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

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

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

## 4. GELTENDE GRENZWERTE GEMÄß ARTIKEL 5 ULR

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

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

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

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

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

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen:

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

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

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

## 5. ZUSAMMENFASSUNG DER DATEN AUS DEN LÄRMKARTEN

### 5.1 Strategische Lärmkarten

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

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

sowie durch

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

soweit diese Quellen dort einwirken und dabei erheblichen Umgebungslärm verursachen.

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

#### 5.1.1 Straßenverkehrslärm

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

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

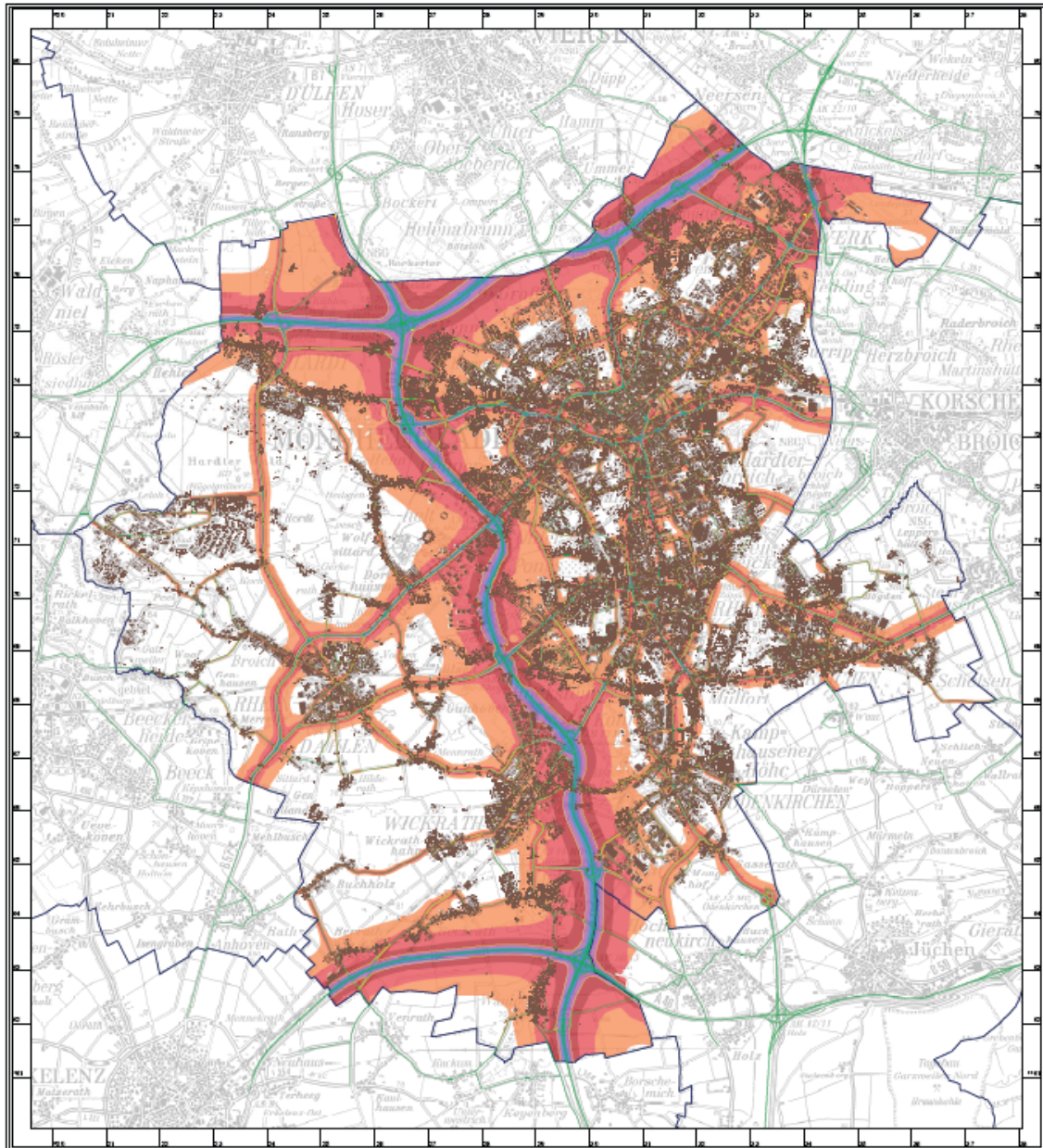
durch den Schwerverkehr wesentlich bestimmt wird, sind die berechneten Pegel im Vergleich zur Realität zu hoch. Dieser Umstand ändert aber nichts an der Tatsache, dass die in den Lärmkarten dargestellten hohen Lärmbelastungen auch mit einem geringeren Lkw-Anteil weiterhin auf eine zu hohe Lärmbelastung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

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

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

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

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





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

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

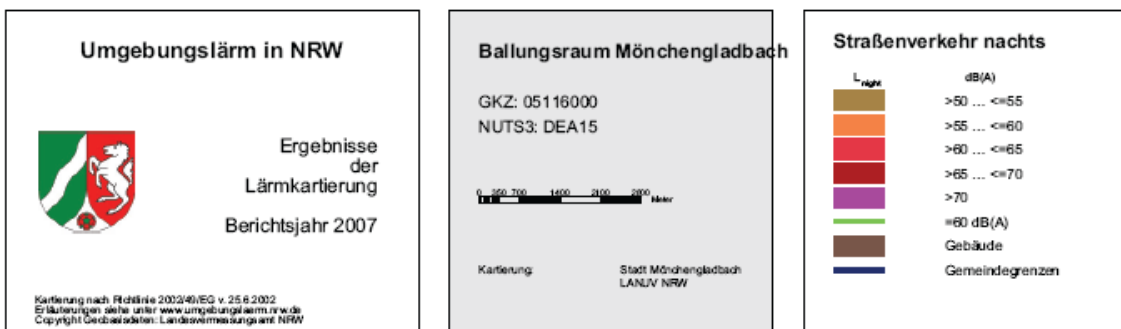
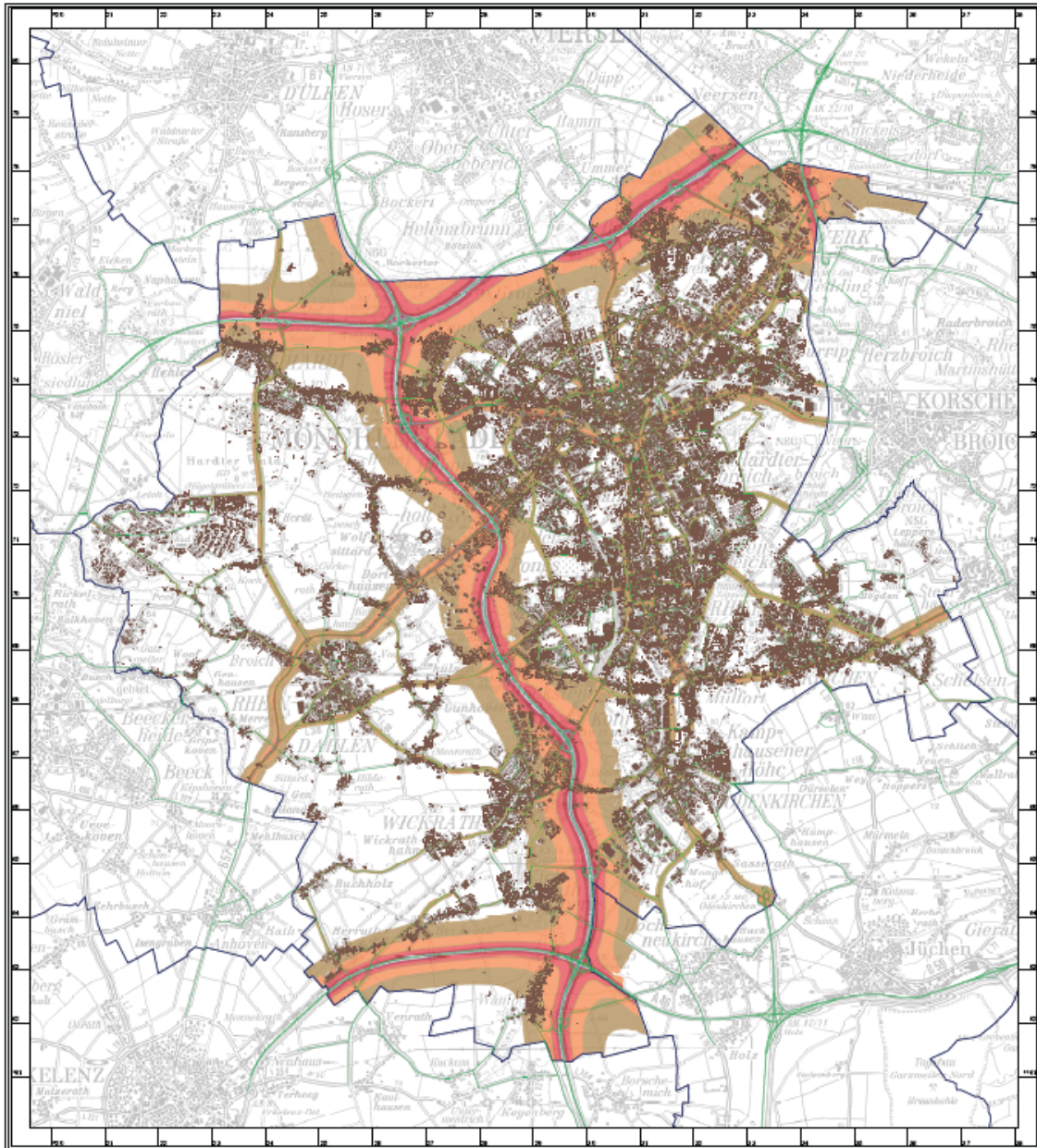


Abb. 5.1.2: Strategische Lärmkarte Straßenverkehrslärm L<sub>night</sub>



## 5.1.2 Schienenverkehrslärm

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

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

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



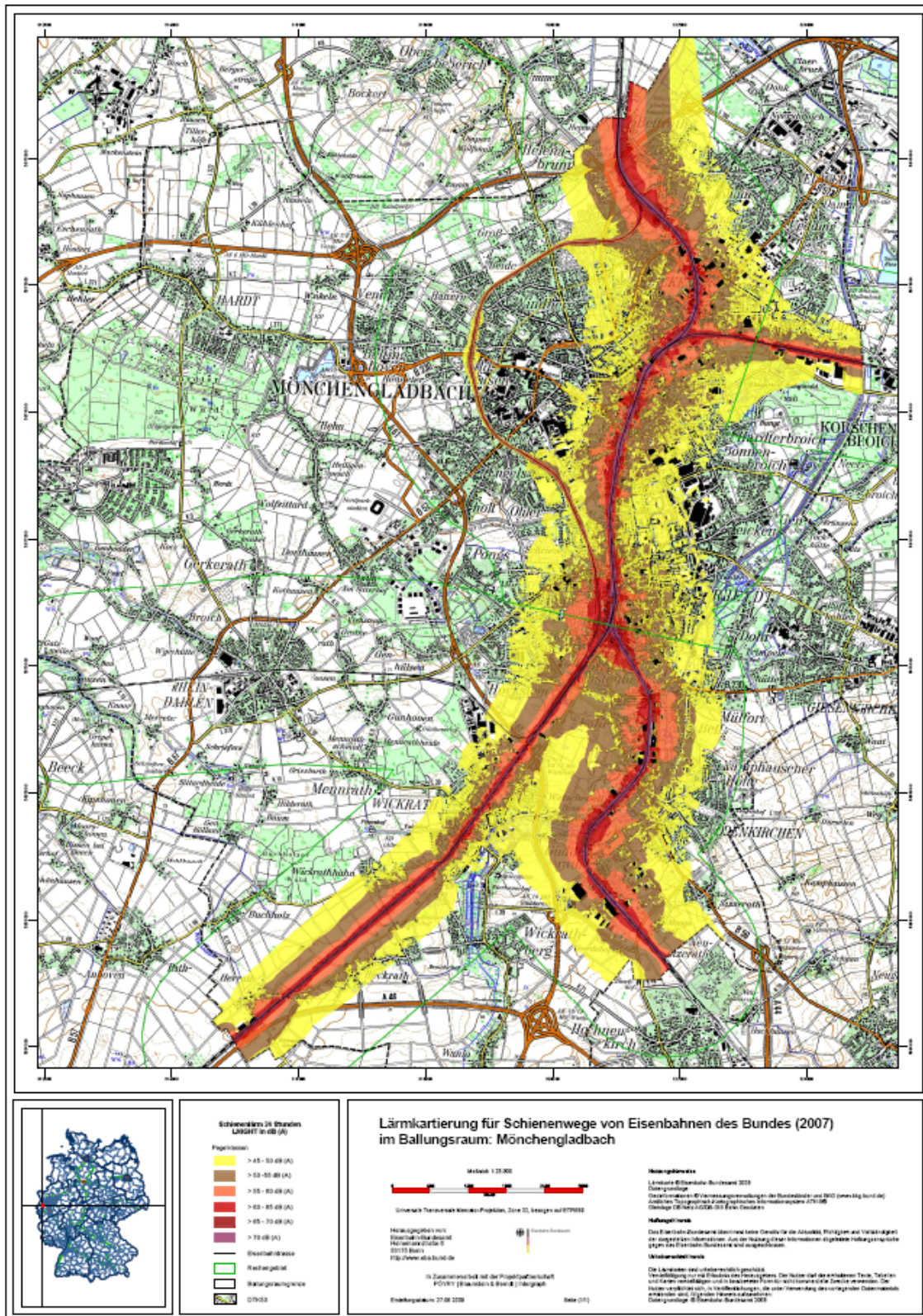


Abb. 5.1.4: Strategische Lärmkarte Schienenverkehrslärm L<sub>night</sub>

### 5.1.3 Fluglärm

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

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

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

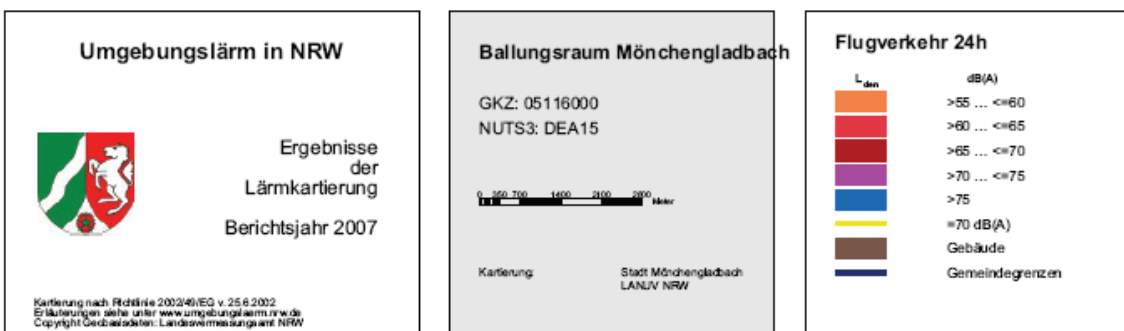
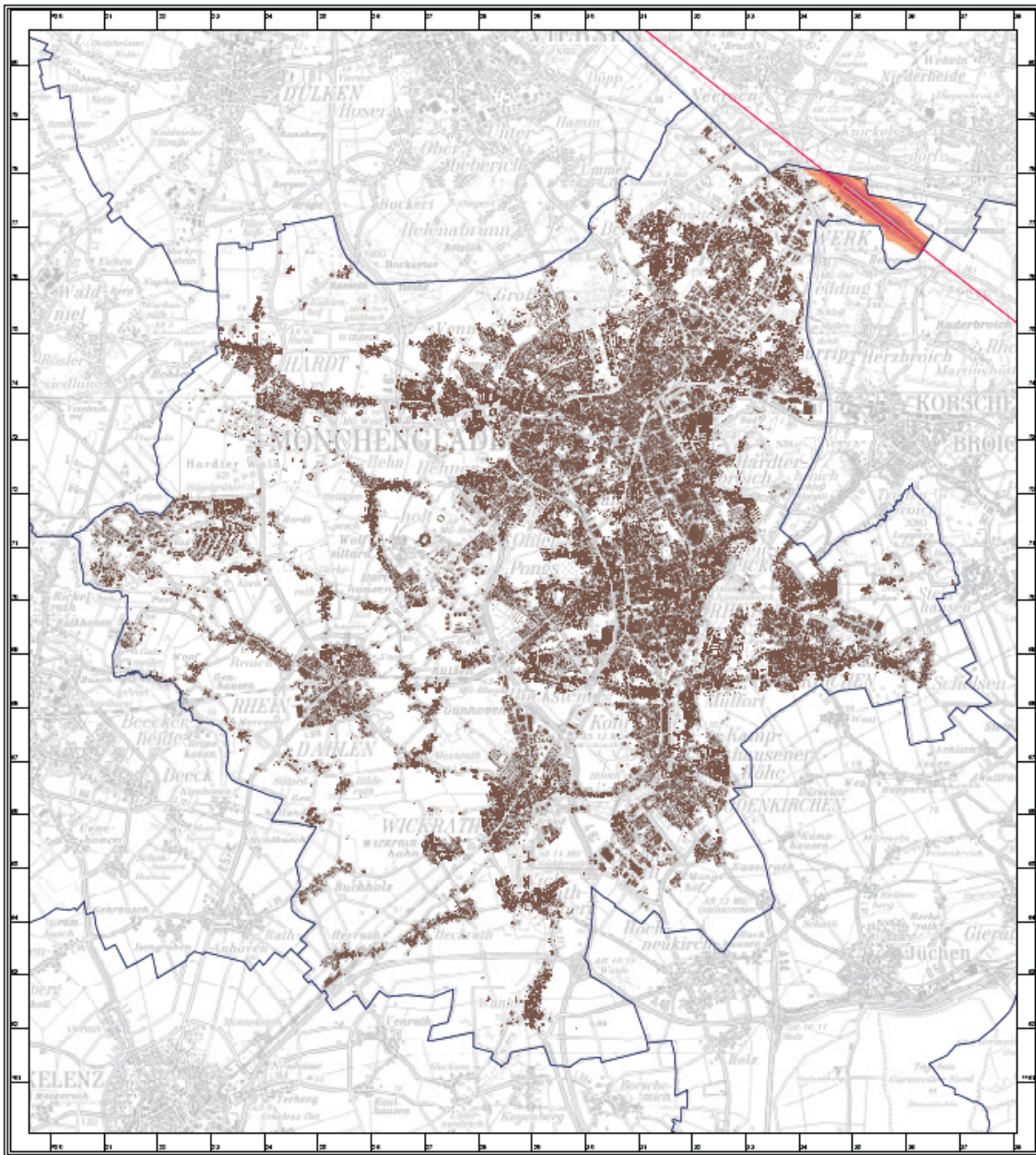


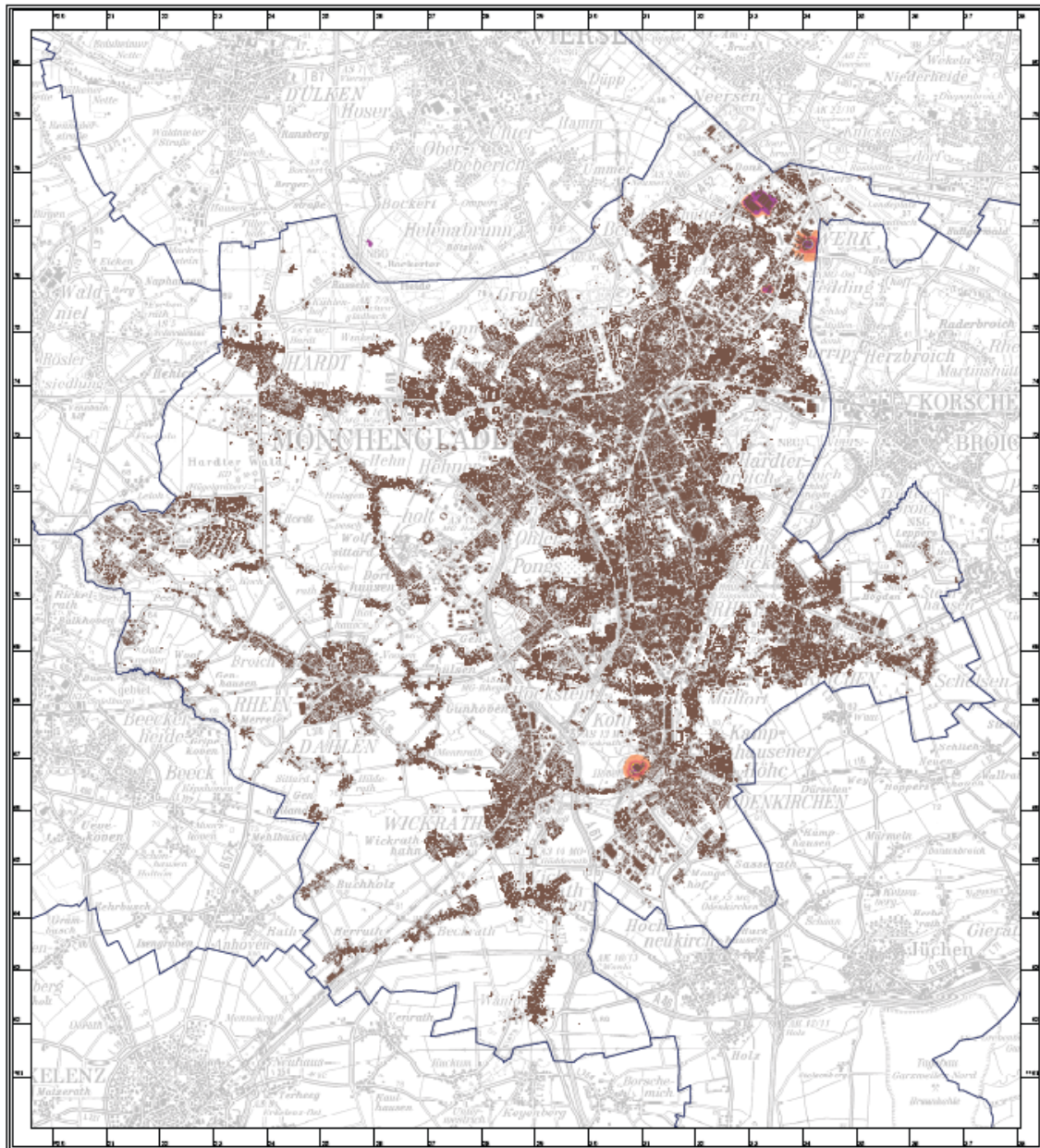
Abb. 5.1.5: Strategische Lärmkarte Flugverkehrslärm  $L_{den}$

#### 5.1.4 Gewerbelärm

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

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

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



**Umgebungsärm in NRW**




Ergebnisse der Lärmkartierung  
Berichtsjahr 2007

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002  
Erläuterungen siehe unter [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de)  
Copyright Geobasisdaten: Landesvermessungsamt NRW

**Ballungsraum Mönchengladbach**

GKZ: 05116000  
NUTS3: DEA15



Kartierung: Stadt Mönchengladbach  
LANUV NRW

**Industrie 24h**

$L_{den}$	dB(A)
Rot	>55 ... <=60
Orange	>60 ... <=65
Rötlich	>65 ... <=70
Purpur	>70 ... <=75
Gelb	>75
Braun	Gebäude
Blau	Gemeindegrenzen

Abb. 5.1.6: Strategische Lärmkarte Industriellärm  $L_{den}$

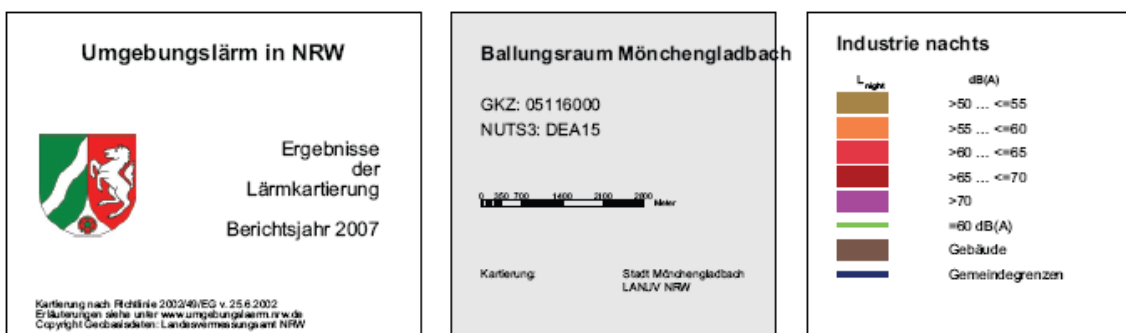
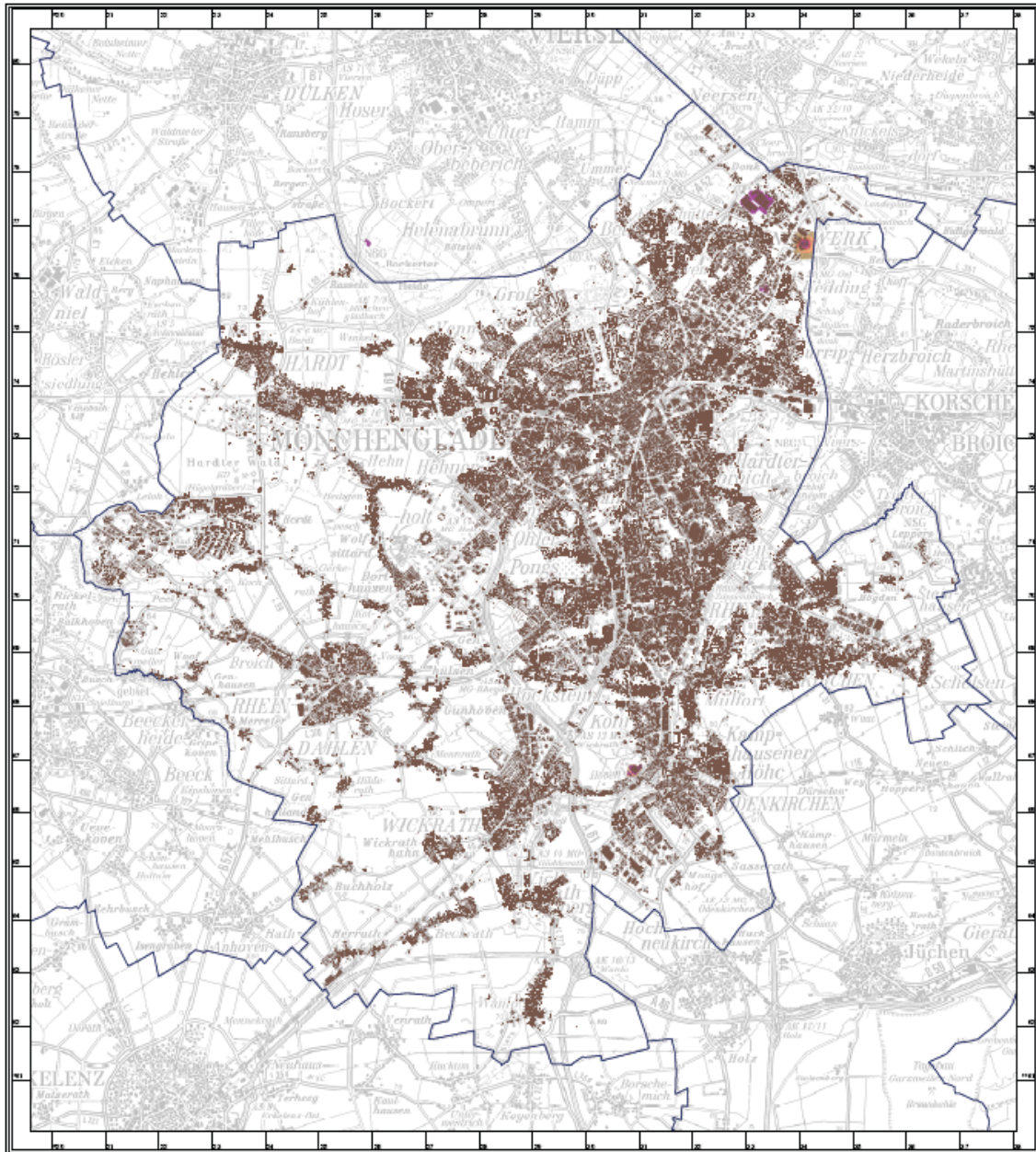


Abb. 5.1.7: Strategische Lärmkarte Industriellärm  $L_{night}$



## 5.2 Überlagerung der Lärmquellen

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

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

## 5.3 Identifizierung von Belastungsachsen und -räumen

### 5.3.1 Vorgehensweise

#### Straßenverkehrslärm

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

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

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

#### Schienenverkehrslärm

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

Hierzu wurden mit den Daten des Flächennutzungsplans die Gebäude identifiziert, die sich in Flächennutzungen, die dem Wohnen dienen, befinden und mit mehr 70 dB(A) ganztags belastet sind.

### 5.3.2 Belastungsachsen Straßenverkehrslärm

Folgende Belastungsachsen haben sich für den Straßenverkehrslärm ergeben:

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

### 5.3.3 Belastungsachsen Schienenverkehrslärm

Folgende Belastungsachsen haben sich bezüglich des Schienenverkehrs ergeben:

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

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

#### 5.3.4 Belastungsräume

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

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

Lärmaktionsplan Stadt Mönchengladbach

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

Belastungsachsen und -räume

Anzahl belasteter Einwohner (VBEB)

EW/10 m Straßenlänge

0,00 - 2,70

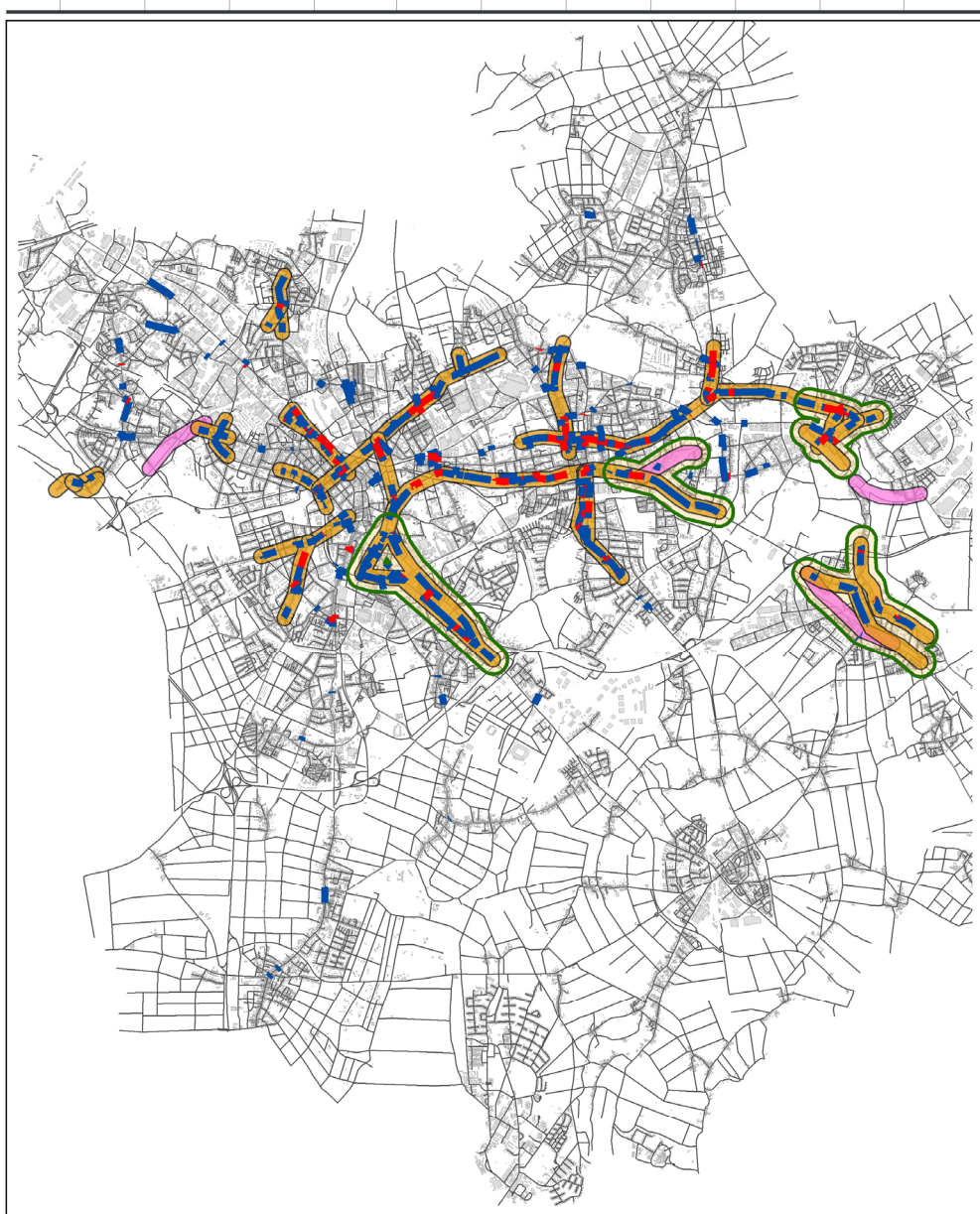
2,71 - 7,00

7,01 - 24,00

Belastungsachsen Straßenverkehr

Belastungsachse Schienenverkehr

Belastungsraum



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

Abb. x

Abb. 5.3.1: Belastungsachsen und -räume

## 5.4 Abgleich mit anderen Planungsebenen

### Abgleich Belastungsachsen/ Unfallstatistik

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

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

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

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

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

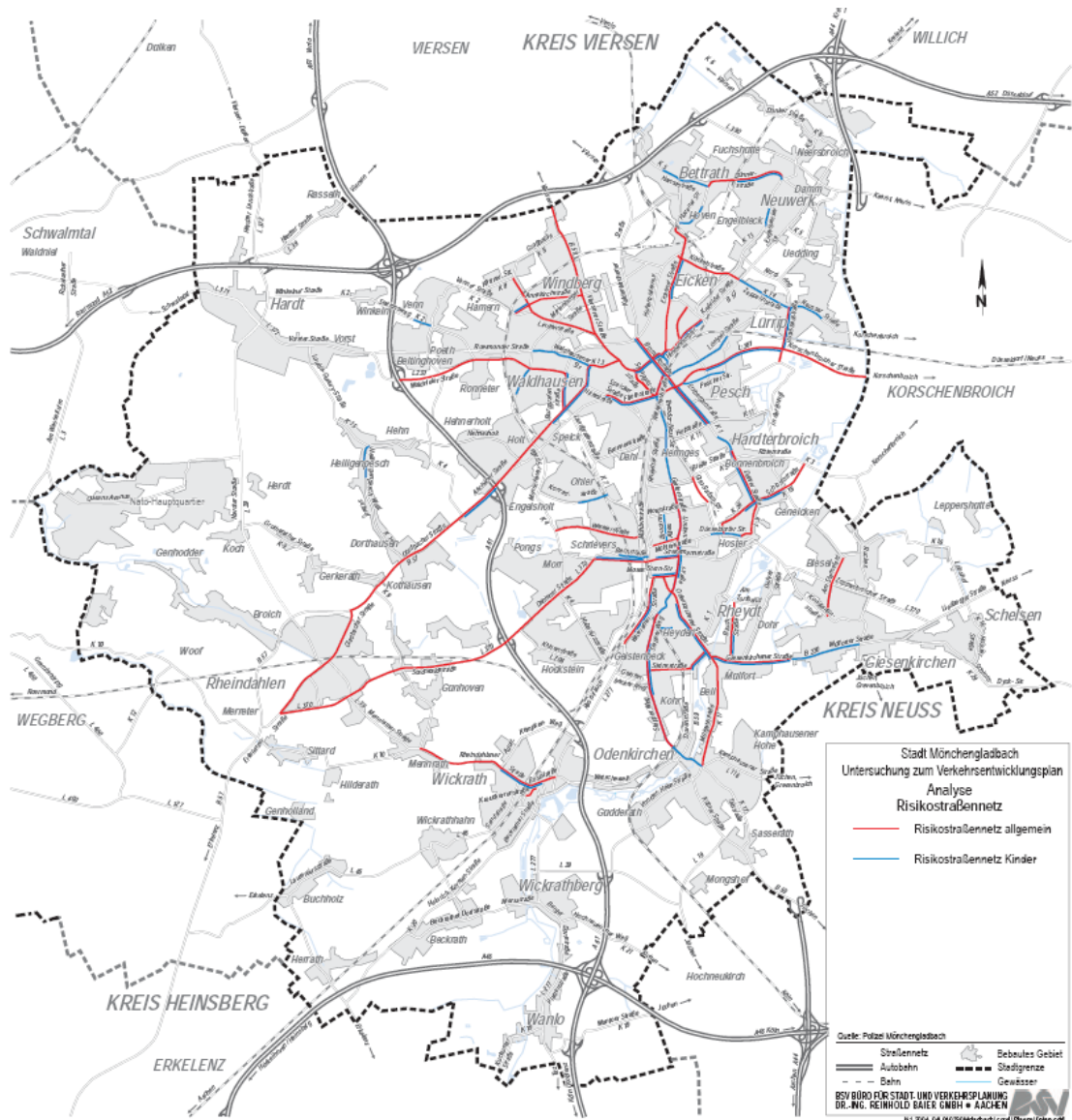


Abb. 5.4.1: Risikostraßennetz (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Mönchengladbach)

### Abgleich Belastungsachsen/ Luftreinhaltung

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

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

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

## 5.5 Ruhige Gebiete

### Rechtsrahmen

Die Umgebungslärmrichtlinie definiert ruhige Gebiete in einem Ballungsraum wie folgt:

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

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

### Identifizierung ruhiger Gebiete

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

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

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

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

## Ruhige Gebiete in Mönchengladbach

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

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

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



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

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

Bei den von der Stadt Mönchengladbach identifizierten ruhigen Gebieten im Außenbereich handelt es sich weitgehend um naturbelassene oder land- und forstwirtschaftlich genutzte zusammenhängende Naturräume. Diese Naturräume enden aber häufig nicht an der Stadtgrenze. Die Pfeile in Abb. 5.5.1 sollen dies andeuten. Die Feststellung der ruhigen Gebiete und Achsen bezieht sich aber nur auf das Gebiet der Stadt Mönchengladbach.



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

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

### Straßenverkehrslärm

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

Tabelle 6.1: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

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

Tabelle 6.2: Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

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

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

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
Betroffene	65.312	48.342	32.589	17.702	6.442

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
Betroffene	52.107	34.635	16.519	5.123	592

## Schienenverkehrslärm

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

Tabelle 6.4: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

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

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

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

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

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

## Flugverkehrslärm

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

Tabelle 6.7: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

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

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

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

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

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

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

### Gewerbelärm (IVU-Anlagen und Häfen)

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

Tabelle 6.10: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

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

Tabelle 6.11: Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

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

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

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

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

## 7. PROTOKOLL DER ÖFFENTLICHEN ANHÖRUNG GEMÄß ARTIKEL 8 (7) ULR

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

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

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt zu sehen:

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

Die erste Auslegung des LAP zur Mitwirkung durch die Bürger fand von 17. Oktober 2011 bis 18. November 2011 statt. Die eingegangenen Anregungen wurden abgewogen und entstandene Änderungen in den Lärmaktionsplan eingearbeitet. Die Abwägungstabelle ist dem Lärmaktionsplan als Anlage I beigefügt.

Der vorläufige Lärmaktionsplan wurde zudem am 17. Oktober 2011 in einer öffentlichen Sitzung den politischen Fraktionen und interessierten Bürgern vorgestellt und Fragen beantwortet. Eine der am häufigsten gestellten Feststellungen war, dass

- es nach Umsetzung der lärmmindernden Maßnahmen auf den Belastungsachsen immer noch laut sei und
- Straßenzüge außerhalb der Belastungsachsen ebenfalls stark immissionsbelastet sind.

Wie sich (nicht nur in Mönchengladbach) herausgestellt hat, ist es nur schwer vermittelbar, dass der Lärmaktionsplan nur als erster Schritt einer Lärminderung zu verstehen ist, in dem vordringlich gesundheitlich schädliche Lärmbelastungen abgebaut werden sollen. Daraus ergibt sich, dass auch weiterhin eine psychologische Sensibilisierung erforderlich ist.

## 8. BEREITS VORHANDENE ODER GEPLANTE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

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

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

### 8.1 Straßenverkehrslärm

#### Schadstoffimmissionen und Lärminderungskonzepte

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

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

#### Klimaschutzkonzept

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

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



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

## 1.000 Bäume-Programm

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

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

## Lärmschutz an Bundesautobahnen

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

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

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

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

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

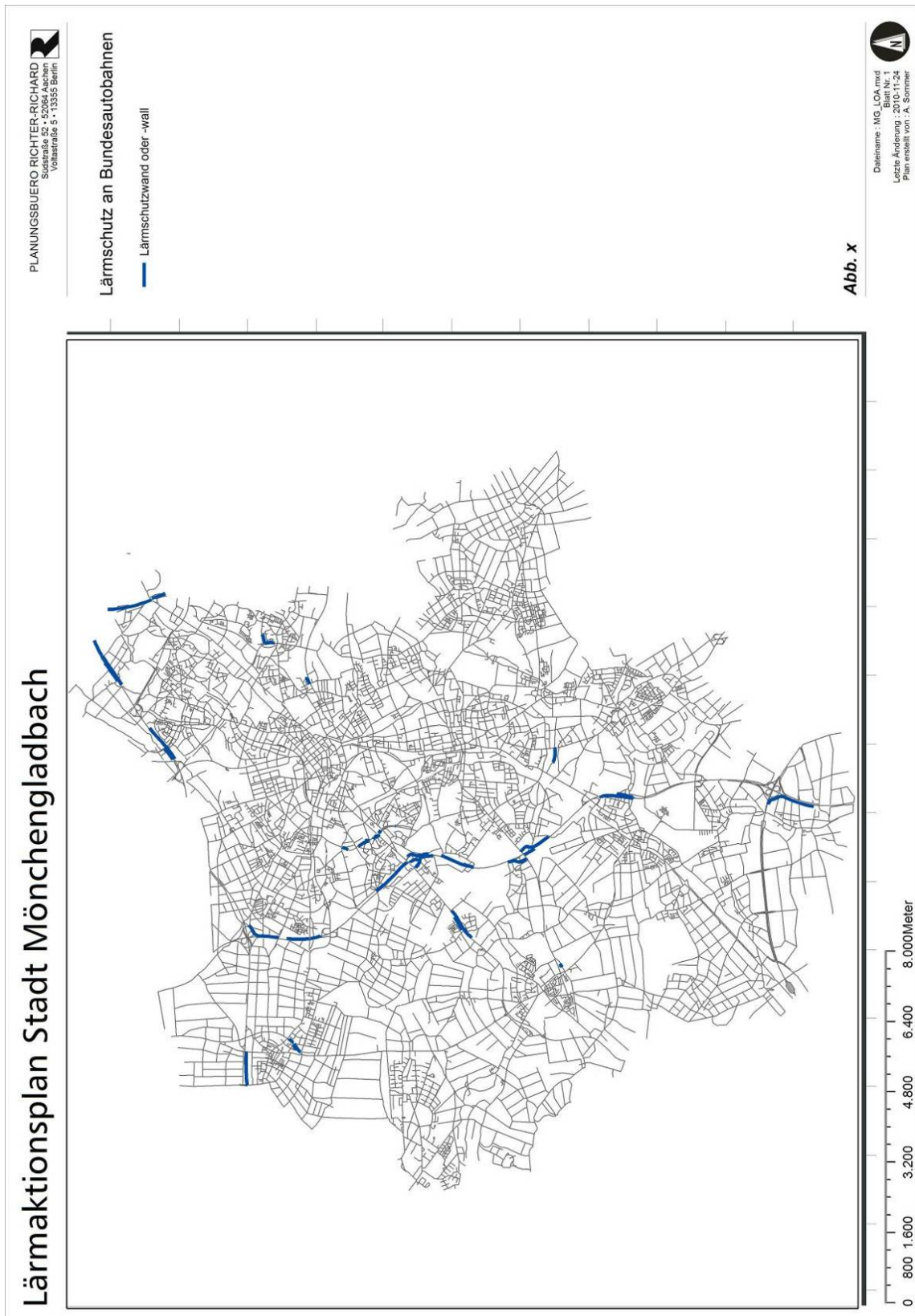


Abb. 8.1.1: Ausgeführte Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet

## Verkehrsrechtliche Maßnahmen

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

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

## Bauleitplanung – Bebauungspläne

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

## Nahverkehrsplan

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

Hinweis: Die Streichung bezieht sich auf den Ratbeschluss, siehe Abschnitt C.

## Verkehrsentwicklungsplanung

### Zielvorstellungen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung

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

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

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

### Zielkonzept motorisierter Individualverkehr (MIV)

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

Folgende Hauptachsen sind für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen:

- ~~———— In West-Ost-Richtung Waldnieler Straße, Hittastrasse, Flichtstraße, Korschenbroicher Straße,~~
- ~~———— in Nord-Süd-Richtung Kaldenkirchener Straße, Bismarckstraße, Rathenastraße, Theodor Heuss-Straße, Gartenstraße, Limitenstraße, Odenkirchener Straße,~~
- ~~———— Ring bestehend aus Nordring, Hohenzollernstraße, Hermann Piecq-Anlage, Umge-~~

hung Burggrafenstraße, Seilerweg, Heinrich-Pesch-Straße, Mittelstraße, Eisenbahnstraße und Geistenbecker Ring sowie

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

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

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

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

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

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

- Neubau einer Verbindungsstraße zwischen Nordring (Höhe Künkelstraße) und Kaldenkirchener Straße (L 116) zur Entlastung von Bettrath und Bökelberg,
- vierstreifiger Neubau einer "kleinen Umfahrung" für die Burggrafenstraße zwischen Waldnieler Straße und Bahnstraße zur Entlastung der Blumenberger Straße, der unteren Aachener Straße und der alten Burggrafenstraße. Es ist davon auszugehen, dass der Bau der Umgehung Burggrafenstraße jedoch erst weiterverfolgt wird, wenn die Burggrafenstraße keine ausreichende Kapazität mehr besitzt.
- Ausbau/ Ertüchtigung des Straßenzugs Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Safran-Straße zur Entlastung des Straßenzugs Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Döhler Straße – Geneickener Straße sowie Gartenstraße mit Verlängerung bis zum Stockholtweg durch Neubau einer "Querspange Hoster" zur Entlastung der Düsseldorf-Straße,

- Entwicklung einer "inneren Westtangente" durch Ausbau/ Ertüchtigung des Straßenzugs Landgrafenstraße—Seilerweg—Heinrich-Pesch-Straße—Mittelstraße—Eisenbahnstraße mit Anbindung an den Rheydter Ring über die Hohlstraße zur Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße und Wickrather Straße,
- Ausbau/ Ertüchtigung der Grothrather Straße als "östliche Umfahrung" zur Entlastung von Rheindahlen sowie
- Ausbau/ Ertüchtigung der Wickrathhahner Straße zur Entlastung des Zentrums Wickrath.

Durch diese Maßnahmen kann im Nebennetz das Verkehrsaufkommen gesenkt werden, so dass es hier zu einer Entlastung durch Straßenverkehrslärm kommt. Als einer der ersten Schritte ist bereits ein neues Beschilderungssystem zur Unterstützung der Hauptverkehrsachsen zugunsten einer Entlastung geringer klassifizierter Straße vom Durchgangsverkehr eingeleitet und befindet sich zum Teil bereits im Umsetzungsstadium. Man muss aber berücksichtigen, dass es durch die Bündelung des MIV auf den Hauptverkehrsstraßen zu einer geringfügigen Erhöhung der Lärmbelastung kommen kann.

### **Gesamtstädtisches Parkraumkonzept**

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

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

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

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

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

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

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

### Zielkonzept Fahrradverkehr

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

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

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

## 8.2 Schienenverkehrslärm

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

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

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



DB Lärmsanierungsprogramm - Auszug aus Prioritätenliste:

- Priorität 36 - Streckennr. 2611, Mönchengladbach-Rheydt-Odenkirchen, Strecken-Km 44,2-46,6, Länge 2,4 km,
- Priorität 36 - Streckennr. 261, Mönchengladbach-Rheydt, Strecken-Km 46,9-48,9, Länge 2,00 km,
- Priorität 36 - Köln-Böcklemünd - Mönchengl.-Reydt, Länge 13,5 km, PZ 2881
- Priorität 37 – Streckennr. 2520, Mönchengladbach, Strecken-Km 64,8-67,2 Länge 2,4 km,
- Priorität 37 – Streckennr. 2520, Mönchengladbach-Lockhütte, Strecken-Km 68,0-68,6, Länge 0,6 km,
- Priorität 37 – Streckennr. 2520, Mönchengladbach-Wickrath, Strecken-Km 55,0-57,1, Länge 2,1 km,
- Priorität 37 – Streckennr. 2520, Mönchengladbach, Strecken-Km 58,2-66,2, Länge 8,0 km,
- Priorität 37 – Mönchengladbach 2520, 2520, Länge 13,1 km, PZ 5,201

Auf Bundesebene läuft derzeit ein Modellprojekt, zur Brückenentdröhnung. Möglicherweise kann in der 2. Stufe des Lärmaktionsplans darauf zurückgegriffen werden.

Die 2. Stufe des Lärmaktionsplans ist mit der Aktualisierung der Lärmkartierung verbunden. Darin gehen u.a. neue Belegungszahlen ein. Die Lärmkartierung des EBA befindet sich in Aufstellung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 9.1 Straßenbauliche Maßnahmen

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

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

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

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

Lärmoptimierte Asphaltbauweisen sind zz. noch in der Erprobungsphase und werden zeitnah zertifiziert. Die Stadt Mönchengladbach hat beschlossen, diese Bauweise im Stadtgebiet standardgemäß einzuführen. Der zeitliche Rahmen des Einsatzes bei Sanierungsarbeiten der Deckschicht in lärmoptimierter Asphaltbauweise ist allerdings von dem Aufbau der Fahrbahn abhängig. Dort, wo der Aufbau der Fahrbahn nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Verkehrsbelastung entspricht, ist die Deckschichterneuerung in lärmoptimierter Asphaltbauweise mit einem Vollausbau verbunden. Ist bei der Sanierung der Fahrbahndecke ein Vollausbau nicht wirtschaftlich, kommt ein SMA 0/8 S zum Einsatz, der eine Lärminderung gegenüber einem herkömmlichen Gussasphalt von 2 dB hat.

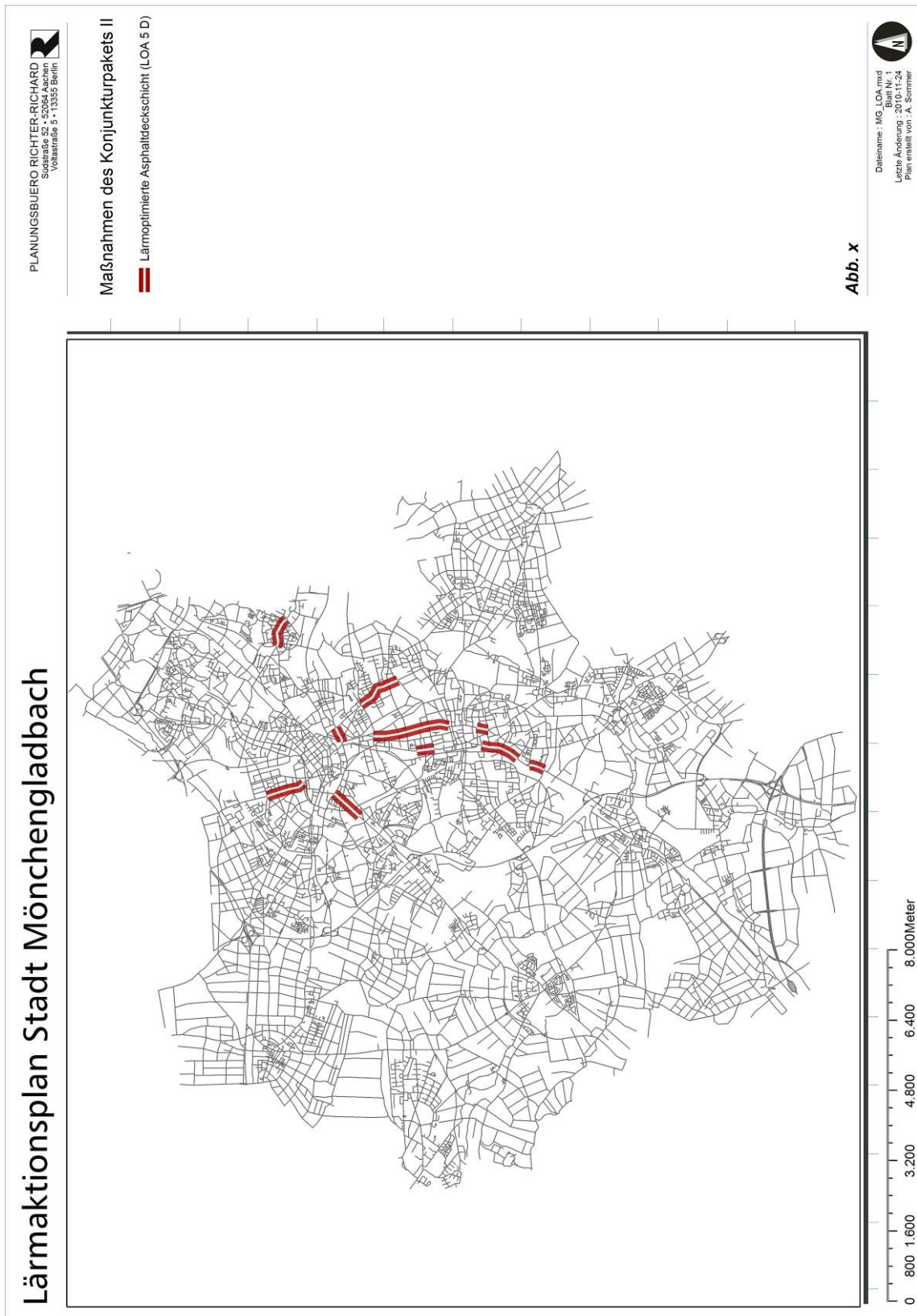


Abb. 9.1.1.: Straßenabschnitte mit lärmoptimiertem Asphalt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Da eine Verkehrsverlagerung, wie auf der Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße noch nicht stattgefunden hat, teilen sich die Maßnahmen auf in:

- Die Maßnahmen, die vor dem Bau der Alternativroute durchgeführt werden können und die nach dem Bau der Alternativroute Bestand haben und
- Weitergehende Maßnahmen zur Neuordnung der Verkehrserschließung des Wohngebiets nach dem Ausbau der Achse Burggrafenstraße – Markgrafenstraße – Landgrafenstraße.

### 9.2.1 Wohngebiet Speick

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

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

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

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

ableiten.

Nach dem Bau der Entlastungsachse kann der Abschnitt Aachener Straße weiter entlastet werden.

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

## Flankierende Maßnahmen außerhalb der Belastungsachsen



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

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

## Speicker Straße – Luisenstraße - Blumenberger Straße

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

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

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



## Sonstiges

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

Maßnahmen	
Maßnahmen bis zur Umlenkung des überörtlichen Verkehrs auf die Achse Burggrafenstraße – Markgrafenstraße – Landgrafenstraße:	
■	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Hittastraße und südlicher Einmündung Leibnizstraße (-> -2,5 dB(A)).
■	Nächtliches Lkw-Verbot von 22:00-6:00 Uhr zwischen Hittastraße und Leibnizstraße (südl. Einmündung)(-> -3,3 dB(A)).
■	Rückbau Speicker Straße zwischen Hittastraße und Luisenstraße von vier auf zwei Fahrstreifen: Der äußere Fahrstreifen auf der Westseite vor der Wohnbebauung entfällt (-> -0,5 dB(A)). Die gewonnene Fläche kann z. B. zur Verbreiterung des Radfahrstreifens und/oder für eine Parkreihe genutzt und ansonsten den Nebenanlagen zugeschlagen werden.
■	Begrenzung der Fahrbahn durch Hecken.
■	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs der Speicker Straße (in die Hittastraße) zur Erhöhung des Verkehrswiderstands.
■	Umbau Knotenpunkt Speicker Straße/ Luisenstraße/ Hügelstraße als Minikreisverkehr oder kleiner Kreisverkehr. Die Maßnahme erspart den separaten Linksabbiegefahrstreifen aus der Speicker Straße in die Hügelstraße.
■	Ausweisung eines gesicherten Übergangs über die Blumenberger Straße Höhe Turmstraße.
■	Der Fahrbahnbelag der Blumenberger Straße südlich der Kurstraße bis zur Landgrafenstraße ist schadhaft. Auf dem Abschnitt sollte kurzfristig eine Sanierung der Fahrbahndecke stattfinden und dabei flächendeckend eine Verschleißschicht aus lärmoptimiertem Asphalt aufgetragen werden (LOA 5D bis zu ca. -4 dB(A)).

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



## Aachener Straße

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

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

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

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

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

## Sonstiges

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

### Maßnahmen

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

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

von 2,00 m. Eine Aufgabe des Sicherheitsstreifens ist abzulehnen.



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

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

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

## Hittastraße

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

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

## Sonstiges

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

Maßnahmen	
■	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (-> -2,4 dB(A)).
■	Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots von 22:00-6:00 Uhr (-> -4 dB(A)) in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben. Da Alternativrouten zu dem Gewerbegebiet im Bereich Bonnenbroich/ Hardterbroich fehlen, in dem einige Firmen sitzen, die im 3-Schicht-Betrieb arbeiten und auch nachts beliefert werden, kann dieses Lkw-Fahrverbot auf der Hittastraße nicht eingeführt werden.
■	Markierung von Schutz-/ Radfahrstreifen (Reduzierung der Fahrstreifenbreiten).
■	Markierung von Aufstellbereichen für Fahrradfahrer an den Knotenpunkten Hittastraße/ Speicker Straße und Hittastraße/ Aachener Straße.
■	Querungssicherung zwischen Milostraße und Busbucht. Genutzt wird die Mittelinsel, die sich an diesem Standort aufweitet. Gesonderte Beleuchtung der Bushaltestelle, da die vorhandenen Leuchten den Haltestellenbereich nicht ausreichend ausleuchten (soziale Kontrolle).
■	Die Fahrbahndecke hat zurzeit keine Schäden. Bei anstehendem Sanierungsbedarf sollte lärmoptimierter Asphalt (Verschleißschichterneuerung) eingebaut werden (LOA 5D bis zu -4 dB(A), LOA 5D GM bis zu -7 dB(A)).



### 9.2.2 Aachener Straße, Abschnitt Burggrafenstraße bis Bahnstrecke

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

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





Aachener Straße

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

Maßnahmen	
Kurzfristige Maßnahmen:	
■	Prüfauftrag: Entlastung der Wohngebiete auf der Strecke Burggrafenstraße - Aachener Straße zwischen Waldnieler Straße und der Autobahnanschlussstelle MG Holt durch Herabstufung der B 57 und Verlagerung der Bundesstraße auf die Route Waldnieler Straße – Am Nordpark.
■	Prüfauftrag: Einführung einer Grünen Welle auf der B 57 zwischen Waldnieler Straße und Bahnstraße mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 35-40 km/h.
■	alternativ auf diesem Straßenabschnitt Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf dem Abschnitt nördlich der Einmündung Fringsstraße (ab dem Beginn der Wohnbebauung) bis zur Bahnstrecke (-> -2,4 dB(A)).
■	Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots von 22:00 bis 6:00 Uhr auf dem Abschnitt nördlich der Einmündung Fringsstraße, eventuell zeitliche Beschränkung in Abstimmung mit den anliegenden Firmen (-> -4 dB(A)).
■	Die Nebenanlagen sind erneuerungsbedürftig. Der Radweg ist nur bedingt befahrbar, auch aufgrund der fehlenden Sicherheitsstreifen. Deshalb wird eine Verlagerung der Radwegführung auf die Fahrbahn als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorgeschlagen (Fahrradförderung, Verkehrsverstetigung).
■	Markierung von aufgeweiteten Radaufstellbereichen an den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten (Fahrradförderung).
■	Nach Verlagerung der Radwegführung auf die Fahrbahn Mitnutzung der bisherigen Radwege als Parkfläche. Unterteilung der Parkreihen durch Baumbeete, die die Fahrbahn auf ca. 8,00 m Breite verschmälern (Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung insgesamt -> -2 bis -3 dB(A)).
■	Aufgrund der starken (langfristigen) Belastung der Fahrbahn durch Lkw wird zum baldmöglichen Einbau von lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D bis zu -4 dB(A) oder LOA 5D GM bis zu -7 dB(A)) geraten.
Mittel- bis langfristige Maßnahmen:	
■	Umnutzung oder Absiedelung einzelner Wohngebäude zwischen den gewerblich genutzten Flächen.

## Bahnstraße

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

## Sonstiges

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

tigung gegenüber dem Abschnitt mit dem angrenzenden Gewerbe, was, insbesondere bei dem Verkehr Richtung Norden, zu höheren Geschwindigkeiten führt.

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

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

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

### 9.2.3 Wohngebiet Holt

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

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

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



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

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

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

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



Aachener Straße

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

Maßnahmen	
■	Prüfauftrag: Entlastung der Wohngebiete auf der Strecke Burggrafenstraße - Aachener Straße zwischen Waldnieler Straße und der Autobahnanschlussstelle MG-Holt durch Herabstufung der B 57 und Verlagerung der Bundesstraße auf die Route Waldnieler Straße – Straße Am Nordpark.
■	Die Bedeutung der Aachener Straße als überörtliche Verbindung kann durch den nahen Autobahnanschluss nicht wesentlich verringert werden. Eine deutliche Lärmrentlastung kann nur durch den Einbau eines lärmoptimierten Belages erreicht werden (z. B. LOA 5D ca. bis -4 dB(A), LOA 5D GM bis ca. -7 dB(A)).
■	Prüfauftrag: Einführung einer Grünen Welle auf der B 57 zwischen Waldnieler Straße und Bahnstraße mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 35-40 km/h.
■	Alternativ auf diesem Straßenabschnitt als kurzfristige Maßnahme Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Bahnstraße und Autobahnanschluss MG-Holt, Auffahrt Richtung Koblenz, auf 30 km/h (-> -2,4 dB(A)). Die Anordnung kann nach einer Erneuerung der Deckschicht in lärmoptimierter Asphaltbauweise (z. B. LOA 5D bis ca. 4 dB(A), LOA 5D GM bis ca. -7 dB(A)) zurückgenommen werden.
■	Prüfung einer Verlegung der Zufahrt zum Gewerbebetrieb Aachener Straße Haus Nr. 386 auf die Monschauer Straße zugunsten einer Verkehrsverstetigung auf der Aachener Straße. Der Gewerbebetrieb grenzt auf etwa 80 m Länge an die Monschauer Straße an.
■	Prüfung der Fahrstreifenbreiten auf den Abschnitten Bahnstrecke bis Monschauer Straße und Bahnstraße bis Anschlussstelle MG-Holt, Auffahrt Richtung Koblenz. Begrenzung der Fahrstreifenbreite auf 3,00 bis 3,25 m, entsprechende Ummarkierung. Abmarkierung von Schutzstreifen für den Fahrradverkehr. (Verkehrsverstetigung -> 2-3 dB(A)).
■	Lkw-Verbot zwischen Anschlussstelle MG-Holt und der Straße Engelsholt. Die Maßnahme ist bereits vorgesehen um den gewerblichen Lastverkehr auf Strecken mit weniger empfindlicher Randnutzung umzulenken.
■	Aufnahme in das Lärmschutzfensterprogramm der Gebäude zwischen A 61 und neuer Erschließungsstraße Nordpark.



Bahnstraße

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

## Maßnahmen

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





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

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



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

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

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

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

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

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

## Sonstiges

Der Ortsteil Pesch wird begrenzt durch

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

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

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

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

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

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

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

### Maßnahmen

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

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

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

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

■ Zu Zone 1:

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

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

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

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



- Das Grundstück Korschenbroicher Straße Ecke Erzbergerstraße dient dem zurückgesetzten Einrichtungshaus als Parkplatz. Hier sollte eine (möglichst kleinteilige) Neubebauung angestrebt werden, die die Bauflucht aufnimmt.



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

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

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Volksgartenstraße, Abschnitt Erzbergerstraße bis Carl-Diem-Straße, auf 30 km/h (-> -2,4 dB(A)).

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

## Sonstiges

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

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

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

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

### Maßnahmen



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

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

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

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

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

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

## Sonstiges

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

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

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

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

#### Maßnahmen Wohngebiet Bonnenbroich-Geneicken

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



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

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

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

- Aufstellung von Dialog-Displays auf der Ritterstraße in beide Fahrtrichtungen als Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.



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

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


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

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

Die Notwendigkeit der Entlastungsachse Ost oder der Entlastungsachse West ist aus einem verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sowie einem Lkw-Routenkonzept herzuleiten und setzt entsprechende Beschlüsse des Rates der Stadt Mönchengladbach voraus.

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

Basisdaten zur Lärminderung

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

## Lärmrelevante Besonderheiten

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

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

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

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

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

### Maßnahmen

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

- Privater Lärmschutz am Bau:
  - Einbau von Schallschutzfenstern (-25 bis -29 dB(A)),
  - Verglasung von Balkonen und Loggien (-5 bis -15 dB(A)),
  - Fassaden- und Dachhautverstärkung (-2 bis -5 dB(A)),
  - Schließung von Baulücken (z. B. Ecke Friedrich-Ebert-Straße/ Blumenstraße).

## Erläuterungen und Empfehlungen

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

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

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

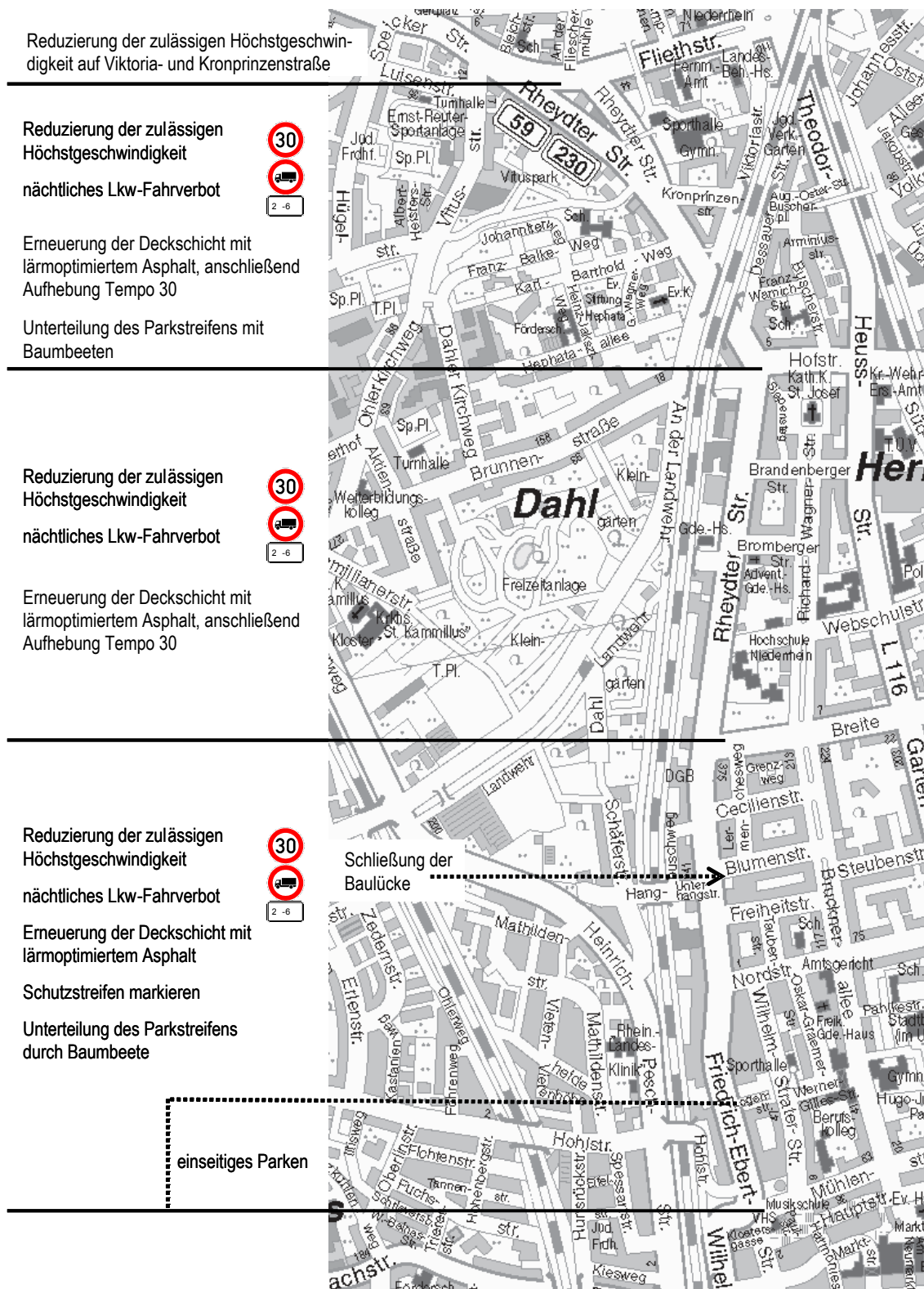



Abb. 9.4.1: Maßnahmen Friedrich-Ebert-Straße / Rheydter Straße von Hohlstraße bis Fliethstraße

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

Basisdaten zur Lärminderung

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



## Lärmrelevante Besonderheiten

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

### Maßnahmen

- Abschnitt Aachener Straße bis Wilhelm-Schiffer-Straße
  - Bei deutlicher Erhöhung des Verkehrsaufkommens Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Bereich der Wohnbebauung.
  - Bei deutlicher Erhöhung des Verkehrsaufkommens bei Erneuerung der Deckschicht im Bereich der Wohnbebauung Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (z. B. LOA 5D bis -4 dB oder LOA 5D GM bis -7 dB), anschließend Aufhebung der Tempo 30-Regelung auf den Abschnitten Landgrafenstraße – Seilerweg und Heinrich-Pesch-Straße.
- Abschnitt Burggrafenstraße
  - Prüfauftrag: Entlastung der Wohngebiete auf der Strecke Burggrafenstraße - Aachener Straße zwischen Waldnieler Straße und der Autobahnanschlussstelle MG Holt durch Herabstufung der B 57 und Verlagerung der Bundesstraße auf die Route Waldnieler Straße – Am Nordpark.
  - Prüfauftrag: Einführung einer Grünen Welle auf der B 57 zwischen Waldnieler Straße und Bahnstraße mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 35-40 km/h alternativ
  - Änderung der LSA-Schaltung im Knotenpunkt B 57/K 1 zugunsten längerer Freigabezeiten für den Verkehrsstrom aus der Burggrafenstraße.
  - Prüfung eines Standorts für die Einrichtung eines gesicherten Übergangs oder einer Querungshilfe Höhe Villenstraße.
  - Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, sofern Aufteilung des Straßenraums, Fahrbahnbreite, Verkehrsmenge und Lkw-Anteil das erlauben.
  - Bei Sanierung der Deckschicht Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (z.B. LOA 5D bis ca. -4 dB(A), LOA 5D GM bis ca. -7dB(A)).
  - Nächtliches Lkw-Verbot von 22:00-6:00 Uhr auf der Burggrafenstraße von Hittastraße bis Aachener Straße.
- Langfristige Maßnahmen
  - Bei einer weit überdurchschnittlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens Bau einer Umgehung Burggrafenstraße sowie Verlegung der Markgrafenstraße nach Südwesten,
- Sonstige Schutzmaßnahmen
  - Privater Lärmschutz am Bau: Einbau von Schallschutzfenstern.

## Erläuterungen und Empfehlungen

Mit dem Lärmaktionsplan sollen die Anwohner vor zu hohem Umgebungslärm geschützt werden. Daher wird das Augenmerk bei diesem Straßenzug auf die Bereiche mit Wohnbebauung (Heinrich-

Pesch-Straße nördlich der Schäferstraße, Seilerweg südlich der Landgrafenstraße, Landgrafenstraße zwischen Seilerweg und der Straße Am Dreimüllerhof sowie die Markgrafenstraße) gelegt.

Bei einem Ausbau der Straßenachse sollten Parameter verwendet werden, die die Durchfahrt von Schwertransportern erlauben. Die erforderlichen Breiten werden dann mit den Gewerbebetrieben, die die Strecke für Schwerlasttransporte nutzen, abgesprochen.



Heinrich-Pesch-Straße nördlich der Schäferstraße

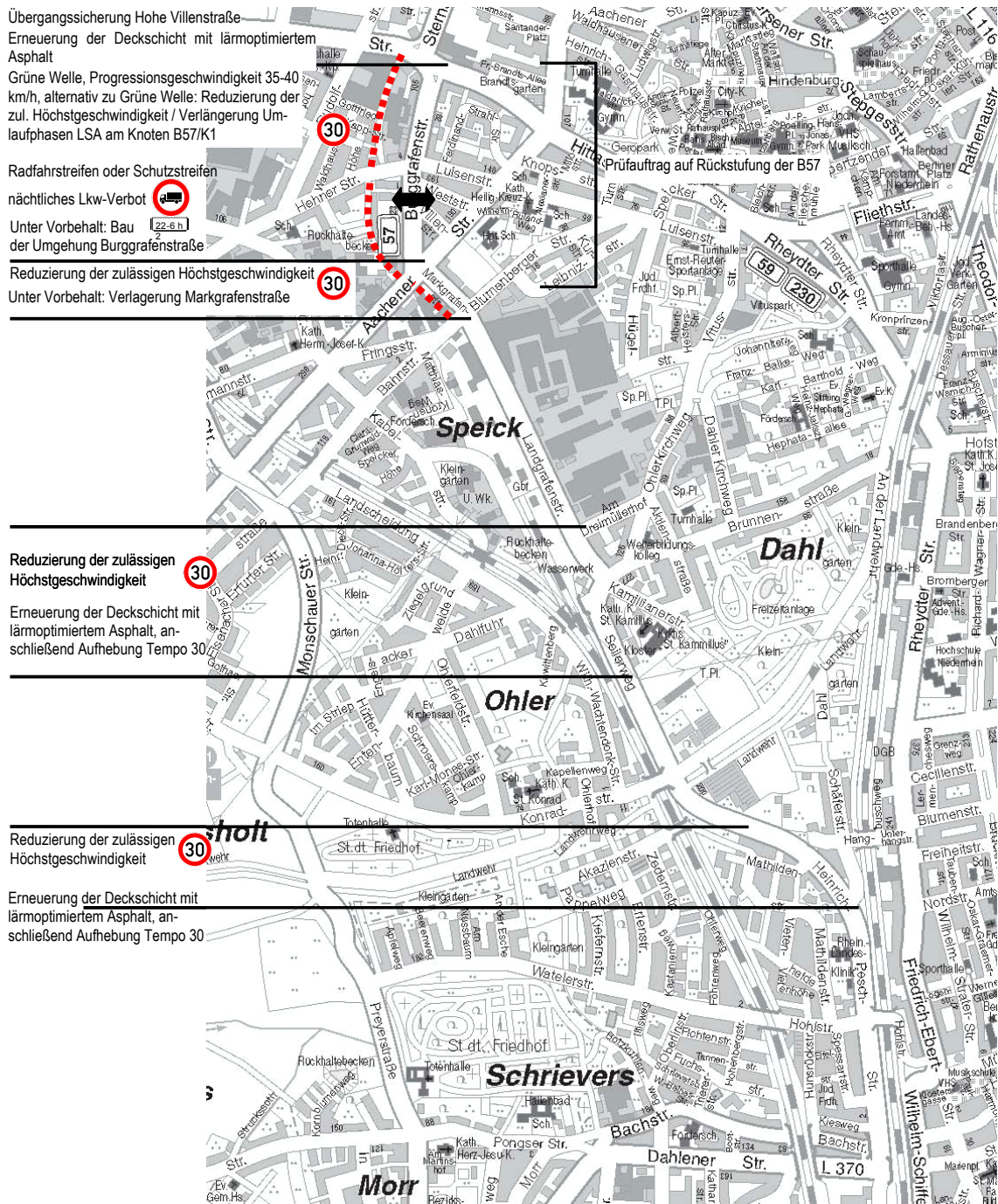
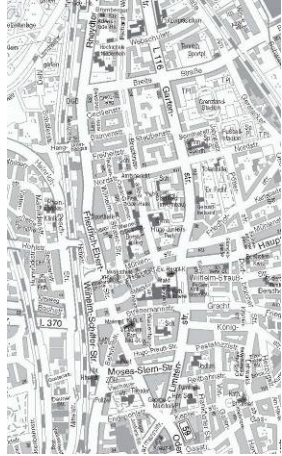


Abb. 9.4.2: Maßnahmen Hohlstraße/ Heinrich-Pesch-Straße/ Seilerweg/ Landgrafenstraße/ Markgrafenstraße/ Burggrafenstraße

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

Basisdaten zur Lärminderung

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

## Lärmrelevante Besonderheiten

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



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



Gartenstraße: Rad- und Gehweg



Gartenstraße

## Maßnahmen

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

## Erläuterungen und Empfehlungen

Der Straßenzug Gartenstraße/ Limitenstraße ist auf der gesamten Länge mit hohen Immissionen belastet. Daher ist es nur schwer möglich, die Lärmbelastung zu reduzieren. Bei einer deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens könnte man die Fahrstreifenbreite reduzieren (überbreite Fahrstreifen). Ein eventueller Rückbau der Achse Gartenstraße - Limitenstraße oder anderen dringend benötigten Straßenachsen für Sondertransporte sollte mit den Bedürfnissen der umliegenden Gewerbebetriebe abgestimmt werden, ebenso wie sich eventuell ändernde Routen durch neue Hauptverkehrsachsen. Durch den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt können an fast allen Gebäuden die Fassadenpegel unter die Auslösewerte von 70/60 dB(A) ganztags/nachts verringert werden (unter Beachtung des realen Lkw-Anteils von ca. 5 %).

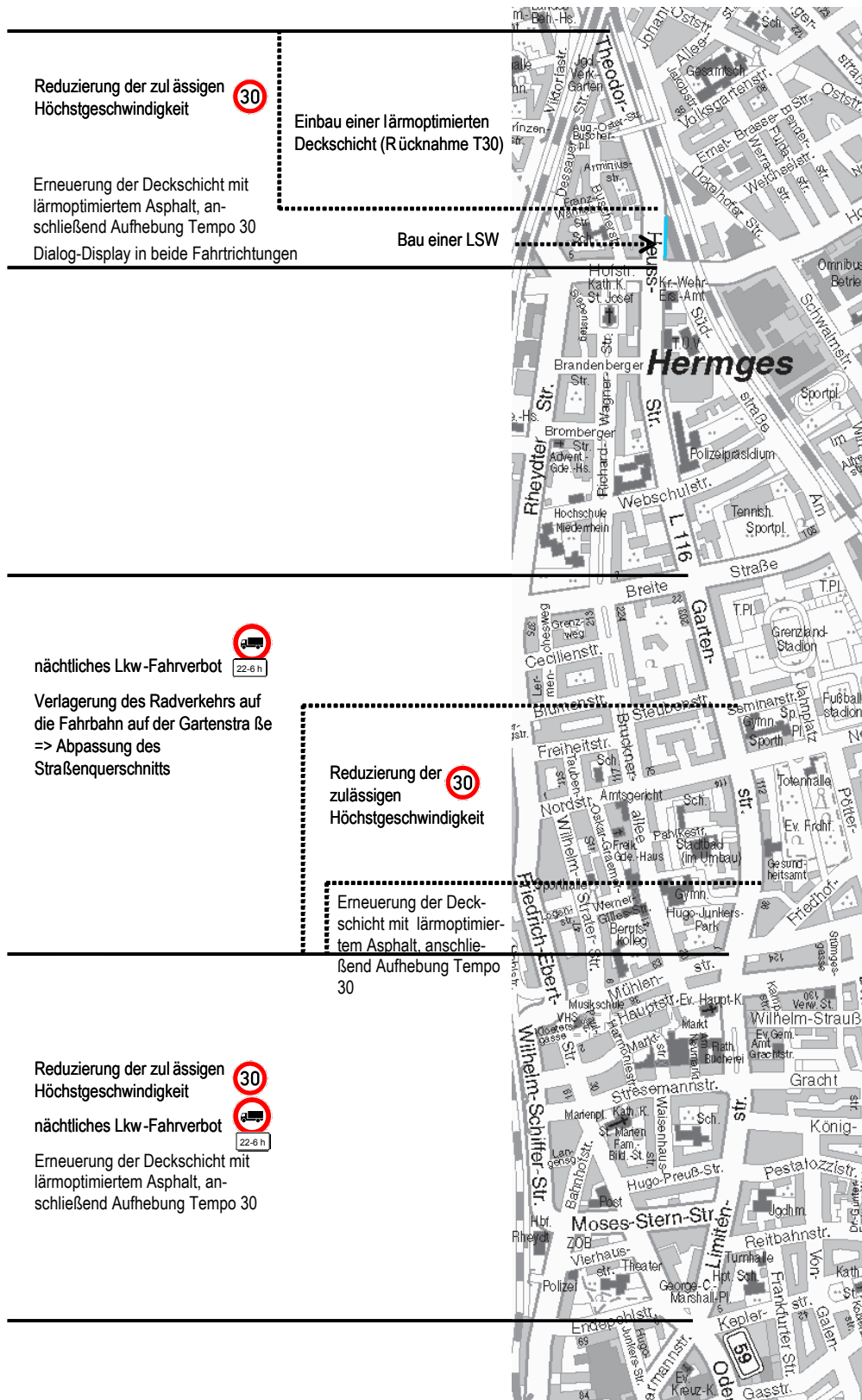
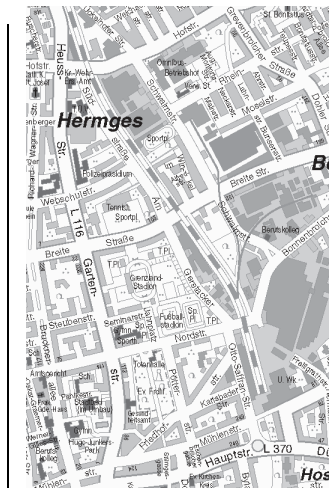


Abb. 9.4.3: Maßnahmen Theodor-Heuss-Straße/ Gartenstraße/ Limitenstraße

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

Basisdaten zur Lärminderung



Bezirk Süd und Nord				
Lärmquelle: Südstraße, Am Gerstacker, Otto-Saffran-Straße				
von	bis	DTV	Lkw-Anteil	zul. Geschw.
Hofstraße	Webschulstraße	4000 Kfz/d	10 / 3 %	50 km/h
Webschulstraße	Breite Straße	3500 Kfz/d	10 / 3 %	50 km/h
Breite Straße	Nordstraße	2200 Kfz/d	10 / 3 %	50 km/h
Nordstraße	Hauptstraße	8000 Kfz/d	10 / 3 %	50 km/h
Lärminderungspotentiale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Größtenteils OK		teilweise geflickt
	Nebenanlagen	Fußgängerüberweg am Kreisverkehr Otto-Saffran-Straße/ Hauptstraße		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen		Knotenpunkt mit der Hofstraße durch "Stop"-Schild geregelt LSA an den Knotenpunkten mit der Breite Straße und der Nordstraße		Kreisverkehr am Knotenpunkt mit der Hauptstraße keine Fahrbahnmarkierung zwischen Theodor-Heuss-Straße und Breite Straße
ÖPNV				
Realnutzung / Bebauungspläne		Überwiegend gewerbliche Nutzung		Zwischen Hauptstraße und Karlsberger Straße und zwischen Breite Straße und Webschulstraße ist auf der westlichen Straßenseite eine Wohnnutzung vorhanden sowie vereinzelt zwischen Nordstraße und Breite Straße auf der östlichen Straßenseite
Bebauung		Gemischte Bebauung		

Lärmrelevante Besonderheiten

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



## Maßnahmen

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



Otto-Saffran-Straße Höhe Mühlenstraße, Blick Richtung Norden

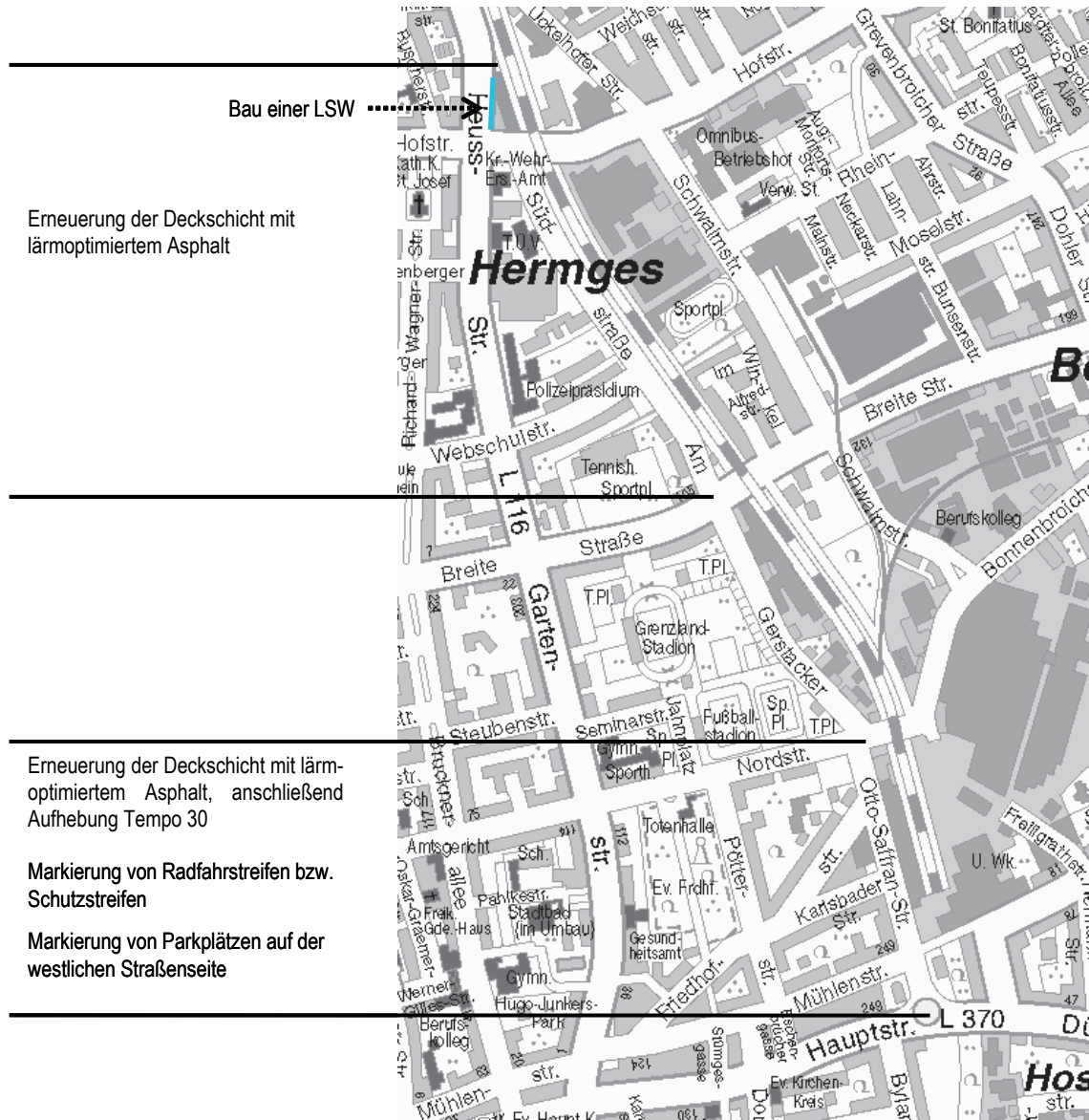


Am Gerstacker Höhe Breite Straße, Blick Richtung Norden

## Erläuterungen und Empfehlungen

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

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



Bau einer LSW

Erneuerung der Deckschicht mit lärmoptimiertem Asphalt

Erneuerung der Deckschicht mit lärmoptimiertem Asphalt, anschließend Aufhebung Tempo 30

Markierung von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen

Markierung von Parkplätzen auf der westlichen Straßenseite

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

## 10. LANGFRISTIGE STRATEGIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 11. FINANZIELLE INFORMATIONEN

<b>Mönchengladbach – Aachener Straße, Bahnstraße</b>					
Position	Beschreibung	Menge	Einheit		Gesamtpreis/EUR
<b>Hittastraße</b>					
1	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung	440	lm	pauschal	495.000 / 165.000
2	Beschilderung	10	St	pauschal	3.000
3	Querungssicherung	2	St	pauschal	40.000
4	Markierung	440	lm	pauschal	1.600
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 539.600 min. 209.600</b>
<b>Aachener Straße, A 1</b>					
<b>kurzfristig</b>					
1	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung	500	lm	pauschal	562.500 / 187.500
2	Beschilderung	18		pauschal	5.500
3	Markierung	50	lm	pauschal	200
<b>langfristig</b>					
4	Straßenumbau mit Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / mit Fahrbahnsanierung	500	lm	pauschal	(822.500 / 447.500)
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 586.200 (828.200) min. 193.200 (453.200)</b>
<b>Aachener Straße, A 2</b>					
<b>kurzfristig</b>					
5	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung	500	lm	pauschal	562.500 / 187.500
6	Grüne Welle	2	KN	pauschal	50.000
7	Beschilderung	4	St	pauschal	1.200
8	Markierung	1.000	lm	pauschal	5.000
9	Begrünung (Baumbeete)	6	St	pauschal	4.800
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 623.500 min. 248.500</b>
<b>Aachener Straße, A3</b>					
<b>kurzfristig</b>					
10	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung	500	lm	pauschal	337.500 / 112.500
11	Sonstige Baumaßnahmen	560	qm	pauschal	70.000
12	Grüne Welle	4	KN	pauschal	100.000
13	Markierung	1.300	lm	pauschal	5.200
14	Beschilderung	4	St	pauschal	1.200
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 513.900 min. 288.900</b>
<b>Gesamtkosten maximal</b>					<b>1.777.500 (2.019.500)</b>
<b>Gesamtkosten minimal</b>					<b>940.200 (1.200.200)</b>

Im Haushalt bereits vorgesehene Mittel (siehe unten) und (Teil-)Förderungen gingen nicht in die Kostenrechnung ein.

(0) = Alternatives Vorgehen zu Position 1

<b>Mönchengladbach - Speicker Straße – Luisenstraße – Blumenberger Straße – Bahnstraße</b>					
<b>Speicker Straße – Luisenstraße – Blumenberger Straße, A 1</b>					
kurzfristig					
1	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung	300	lm	pauschal	337.500 / 112.500
2	Sonstige bauliche Maßnahmen	1600	qm	pauschal	200.000
3	Beschilderung	11	St	pauschal	3.500
4	Begrünung			pauschal	8.000
langfristig					
5	Straßenumbau mit Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / mit Fahrbahnsanierung	250	lm	pauschal	(411.250 / 223.750)
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 549.000 (622.750)</b> <b>min. 324.000 (435.250)</b>
<b>Bahnstraße, A 2</b>					
kurzfristig					
6	Beschilderung	4	St	pauschal	1.200
7	Markierung	1.000	lm	pauschal	4.000
8	Begrünung (Baumbeete)	25	St	pauschal	25.000
langfristig					
9	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung	300	lm	pauschal	337.500 / 112.500
10	Straßenumbau mit Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / mit Fahrbahnsanierung	200	lm	pauschal	329.000 / 179.000
11	Beschilderung	4	St	pauschal	1.200
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 697.900</b> <b>min. 322.900</b>
<b>Bahnstraße, A 2</b>					
kurzfristig					
12	Sonstige bauliche Maßnahmen	250	qm	pauschal	40.000
13	Markierung	2.000	lm	pauschal	8.000
14	Beschilderung	11	St	pauschal	3.500
15	Begrünung (Baumbeete)	25	St	pauschal	25.000
langfristig					
16	Straßenumbau mit Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / mit Fahrbahnsanierung	500	lm	pauschal	822.500 / 447.500
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 899.000</b> <b>min. 524.000</b>
<b>Gesamtkosten maximal</b>					<b>2.145.900 (2.219.650)</b>
<b>Gesamtkosten minimal</b>					<b>1.170.900 (1.282.150)</b>

Im Haushalt bereits vorgesehene Mittel (siehe unten) und (Teil-)Förderungen gingen nicht in die Kostenrechnung ein.

(0) = Alternatives Vorgehen zu Position 1

<b>Mönchengladbach – Straßenachsen</b>					
Position	Beschreibung	Menge	Einheit		Gesamtpreis/EUR
<b>Rheydter Straße – Friedrich-Ebert-Straße</b>					
1	Beschilderung	50	St	pauschal	15.000
2	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung	2.400	lm	pauschal	2.700.000 / 900.000
3	Begrünung (Baumbeete)	20	St	pauschal	10.000
4	Markierung	1.400	lm	pauschal	5.600
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max 2.730.600</b> <b>min. 930.600</b>
<b>Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße - Limitenstraße</b>					
1	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung	1.200	lm	pauschal	1.350.000 / 450.000
2	Beschilderung	50			70.000
3	Markierung	1.600	lm	pauschal	6.400
4	Dialog-Display	2x2	St	pauschal	10.000
5	Lärmschutzwand	100	lm,h=3m	pauschal	50.000
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 1.486.400</b> <b>min. 586.400</b>
<b>Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße</b>					
1	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung	700	lm	pauschal	1.237.500 / 412.500
2	Markierung	2	KN	pauschal	4.800
3	Beschilderung	4	St	pauschal	1.200
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 1.243.500</b> <b>min. 418.500</b>
<b>Hohlstraße –Heinrich-Pesch-Straße – Seilerweg – Landgrafenstraße – Markgrafenstraße – Burggrafenstraße</b>					
1	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung mit SMA mit lärmoptimiertem Belag	1400	lm	pauschal	1.575.000 / 525.000
2	Sonstige bauliche Maßnahmen	1	St	pauschal	15.000
3	Beschilderung	50	St	pauschal	70.000
4	Markierung	1.000	lm	pauschal	4.000
5	Begrünung	4	St	pauschal	10.000
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 1.674.000</b> <b>min. 624.000</b>
<b>Gesamtkosten der kurzfristigen Maßnahmen</b>					<b>max. 7.134.500</b> <b>min. 2.559.500</b>

Im Haushalt bereits vorgesehene Mittel (siehe unten) und (Teil-)Förderungen gingen nicht in die Kostenrechnung ein.



<b>Mönchengladbach – Erzbergerstraße, Grevenbroicher Straße, Dohler Straße</b>					
Position	Beschreibung	Menge	Einheit		Gesamtpreis/EUR
<b>Erzbergerstraße</b>					
1	Straßenumbau mit Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / mit Fahrbahnsanierung (SMA)	750	lm	pauschal	740.500 / 402.750
2	Sonstige bauliche Maßnahmen	1.200	qm	pauschal	100.000
3	Markierung	600	lm	pauschal	2.400
4	Beschilderung	21	St	pauschal	6.300
5	Begrünung (Baumbeete)	20	St	pauschal	16.000
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 865.200</b> <b>min. 537.450</b>
<b>Grevenbroicher Straße</b>					
1	Straßenumbau mit Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / mit Fahrbahnsanierung (SMA)	420	lm	pauschal	472.500 / 157.500
2	Sonstige bauliche Maßnahmen	500	qm	pauschal	62.500
3	Markierung	840	lm	pauschal	3.360
4	Beschilderung	10	St	pauschal	3.000
5	Begrünung (Baumbeete)	14	St	pauschal	11.200
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 552.560</b> <b>min. 237.560</b>
<b>Dohler Straße</b>					
5	Straßenumbau mit Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / mit Fahrbahnsanierung (SMA)		lm	pauschal	247.500 / 82.500
6	Fahrbahnerneuerung mit lärmoptimiertem Belag im Vollausbau / Fahrbahnsanierung		lm	pauschal	460.600 / 250.600
7	Markierung	2.000	lm	pauschal	8.000
8	Beschilderung	13	St	pauschal	3.900
9	Begrünung (Baumbeete)	14	St	pauschal	11.200
<b>Kostenrahmen</b>					<b>max. 731.200</b> <b>min. 353.200</b>
<b>Gesamtkosten maximal</b>					<b>2.148.960</b>
<b>Gesamtkosten minimal</b>					<b>1.128.210</b>

Im Haushalt bereits vorgesehene Mittel (siehe unten) und (Teil-)Förderungen gingen nicht in die Kostenrechnung ein.

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

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

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

### 13.1 Rahmenbedingungen der Rechenmodelle

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

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

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

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

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

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

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

## 13.2 Abschätzung der Reduzierung

### 13.2.1 Abschätzung der Lärminderungspotenziale

Nachfolgend sind die Wirkungen der üblichen Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen und Schienenwegen aufgeführt.

#### Straßenverkehrslärm

#### Vermeidung von Lärmemissionen

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

#### Verminderung von Lärmemissionen

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

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		30 km/h -> -2,4 dB(A) Bei Ergänzung von Tempo-30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A)		
<b>Verstetigung des Verkehrsflusses</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Signalschaltungen ("Grüne Welle")</li> <li>▪ Straßenum- und -rückbau</li> <li>▪ Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen</li> <li>▪ Umgestaltung von Knotenpunkten</li> <li>▪ gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge werden vermieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet</li> </ul>
<b>Einsatz Lärm mindernder Fahrbahnbeläge</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sanierung schadhafte Fahrbahndecke</li> <li>▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen</li> <li>▪ leise Pflasterbeläge</li> <li>▪ Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt</li> <li>▪ Einsatz besonders leiser Asphaltbeläge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung der Reifen-Fahrbahngeräusche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke -&gt; -0,5 bis -1,5 dB(A)</li> <li>▪ Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton -&gt; -2 bis -3 dB(A)</li> <li>▪ dichte Oberfläche: bei Pkw -&gt; -2 bis -4 dB(A), Lkw -&gt; -2 dB(A) [4]</li> <li>▪ offenporige Deckschicht &gt; 50 km/h: Pkw -&gt; -6 bis -8 dB(A), Lkw -&gt; -4 bis -5 dB(A) [4]</li> <li>▪ semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer Asphalt" &lt; 50 km/h bis zu -4 dB(A)</li> <li>▪ Gummiasphalt, erste teilweise erprobt</li> <li>▪ unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -&gt; -3 bis -7 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Augsburg: zweilagiger offenporigen Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -&gt; -5 dB(A) [5]</li> <li>▪ Düsseldorfer Asphalt: in Düsseldorf Standardbauweise</li> <li>▪ Gummiasphalt: Schwerin und Österreich</li> </ul>

## Verlagerung von Lärmemissionen

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

## Verringerung von Lärmimmissionen

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

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

### Quellen

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



13.2.2 Abschätzung der Lärminderungspotenziale der Belastungsachsen

Maßnahmen Lärmaktionsplan Mönchengladbach	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit			Lkw-Verbote		Ausbesserung der Fahrbahndecke		Kompensatorische Maßnahmen										in dB(A)		Lärmmissionen ganztags/nachts nach Durchföhrung der Maßnahmen in dB(A)		kompensatorische Wirkung					
	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h	Grüne Wellen bei gleichbleibender Durchföhrungsgeschwindigkeit	ganztägiges Lkw-Verbot	nächtliches Lkw-Verbot	Deckstüchtstärkung	Deckschichtenerneuerung in bitrneduzierter Asphaltbauweise	Allenbildung	Herabstufung im Straßennetz	Sträßrückbau	Fahrbahnbegrenzung durch Markierung	Förderung des Fahrradverkehrs	Dialog-Display	Rückbau/Abhängung von Einbauten	Netzzergänzung/ Verkehrsverlagerung	Örtung des Fußgängerverkehrs (Gütersicherung, Verkehrslenkung von Verkehrsmitteln)	Förderung des ÖPNV (Mehrfachnutzen)	Aufwertung des Straßennamens	maximale Fassungsepegel ganztags gemäß V BUS	maximale Fassungsepegel nachts gemäß V BUS	kurz- bis mittelfristig erreichbare Fassungsepegel ganztags	kurz- bis mittelfristig erreichbare Fassungsepegel nachts	mittel- bis langfristilg erreichbare Fassungsepegel ganztags	mittel- bis langfristilg erreichbare Fassungsepegel nachts	maximales geschätztes Lärminderungspotenzial in dB(A)	"Vorführbarkeit" ohne lärmindernde Wirkung	
<b>Lärminderungspotenzial</b>	k	k	k																77-82	69-73	74,6-75,6	82,3-87,3	74,6-79,6	62,3-67,3	2	x	
<b>Untersuchungsabschnitte</b>																											
HiltstraÙe, BurggrafenstraÙe, Achse Aachener StraÙe, (HiltstraÙe - AS Holt), Achse Speicher StraÙe - LuisenstraÙe - Blumenberger StraÙe - BahnstraÙe	2,4	1,2	2,0 - 3,2	2,0	-3	2,0	4,0					2,0 - 4,0															
<b>Aachener StraÙe</b>																											
Vödhleier StraÙe bis Speicher StraÙe	k			k(p)																							
<b>Aachener StraÙe</b>																											
HiltstraÙe bis BurggrafenstraÙe	k			k																							
BurggrafenstraÙe bis FingstraÙe	k			k(p)																							
FingstraÙe bis BahnstraÙe	k			k																							
BahnstraÙe bis Monschauer StraÙe	k			k																							
Monschauer StraÙe bis Zulehr Altesportzentrum	k			k																							
BahnstraÙe bis AS MG-Holt	k			k																							
<b>BurggrafenstraÙe</b>																											
Vödhleier StraÙe bis Aachener StraÙe	k			k																							
<b>Speicker StraÙe</b>																											
HiltstraÙe bis LuisenstraÙe	k			k																							
<b>LuisenstraÙe - Blumenberger StraÙe</b>																											
LuisenstraÙe, Speicher StraÙe bis Blumenberger StraÙe	k			k																							
Blumenberger StraÙe, LuisenstraÙe bis LeibnizstraÙe	k			k																							
Blumenberger StraÙe, LeibnizstraÙe bis LandgrafenstraÙe	k			k																							
<b>BahnstraÙe</b>																											
LandgrafenstraÙe bis FingstraÙe	k			k																							
FingstraÙe bis KabelstraÙe	(k)			k(p)																							
KabelstraÙe bis Speicher Höhe	k			k																							
BahnstraÙe bis Monschauer StraÙe	k			k																							
Monschauer StraÙe bis Engelsloht	k			k																							
Engelsloht bis Aachener StraÙe	k			k																							

Abb. 13.2.1: Lärminderungspotenzial Achse Aachener StraÙe / BahnstraÙe





## C. ABWÄGUNG UND BESCHLUSS DES LÄRMAKTIONSPLANS

Während in B., Kapitel 7., das eigentliche Beteiligungsverfahren zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit dokumentiert wird, dient der Abschnitt C. der transparenten Darstellung, wie mit den Hinweisen aus dem Mitwirkungsverfahren umgegangen wurde.

Dies sind im Wesentlichen Abwägungstabellen, vergleichbar dem bei Bebauungsplänen üblichen Verfahren, in dem der Hinweis aufgeführt und mit einer Abwägung versehen wird.

- Abwägung 1. Mitwirkungsphase  
Abwägung zu den Stellungnahmen aus der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zum Vorentwurf des Lärmaktionsplans, siehe Anlage I.
- Abwägung 2. Mitwirkungsphase  
Abwägung zu den Stellungnahmen aus der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans, siehe Anlage II.
- Abwägung der TÖB-Beteiligung  
Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans, siehe Anlage III.

Der Rat der Stadt Mönchengladbach hat den Lärmaktionsplan am 13. März 2013 beschlossen.



Ausfertigung des Beschlusses  
aus der  
Ratssitzung  
der Stadt Mönchengladbach  
vom 13.03.2013

Abg.	Zuv.	Zw.V.	Termin				
Fachbereich							
Stadtentwicklung und Planung							
Eing.: 19. MRZ. 2013							
0	S	1	2	3	4	5	6

An: 61

30 Entwurf des Lärmaktionsplans 1. Stufe

2820/VIII - 1

Nach Anhörung der Bezirksvertretungen West, Süd, Nord und Ost und Kenntnisnahme des Umweltausschusses empfehlen der Planungs- und Bauausschuss und der Hauptausschuss dem Rat folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Rat der Stadt Mönchengladbach beschließt nach eingehender Abwägung, die zum Entwurf des Lärmaktionsplans eingegangenen Stellungnahmen entsprechend der Darstellung in den beigegeführten Abwägungstabellen zur 1. und 2. Phase der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zu berücksichtigen.
2. **Der Rat der Stadt Mönchengladbach beschließt den Lärmaktionsplan (1. Stufe) mit folgenden Änderungen in der vorliegenden Fassung:  
Der Lärmschutz auf den Hauptverkehrsstraßen soll vorrangig mit lärmoptimiertem Asphalt erreicht werden.  
Bis zur zweiten Stufe ist der Lärmaktionsplan dahingehend zu prüfen, ob alle Maßnahmenbestandteile der Seiten 58 bis 107 tatsächlich im Zusammenhang mit Lärmreduzierung stehen oder im Rahmen von anderen Verkehrsplanungen umgesetzt werden müssen.  
Das in der Ausschreibung befindliche LKW-Routenkonzept ist nach Erstellung in zukünftigen Lärmaktionsplänen zu berücksichtigen.  
Der Abschnitt B 8. „Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung“ der Seiten 46 bis 49 wird nicht Bestandteil des beschlossenen Lärmaktionsplans, da durch die hier getroffenen Formulierungen ein Vorgriff auf einen Verkehrsentwicklungsplan erfolgt.**
3. Der Rat der Stadt Mönchengladbach beauftragt die Verwaltung, die Maßnahmen – soweit sie im Einflussbereich der Verwaltung liegen – im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen. Über die Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen ist jeweils gesondert durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.

**Abstimmungsergebnis: Mit Stimmenmehrheit beschlossen**

Nein-Stimmen: 26

Für die Richtigkeit der Ausfertigung

Mönchengladbach, den 15.03.2013

  
Schriftführung

## Anlage I

### Abwägung der 1. Bürgerbeteiligung

Abwägungsvorschlag zu den Stellungnahmen der Bürger zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B1	15.10.2011	B 1.1	Unter Punkt 5.1.3 Fluglärm heißt es: "so dass die Lärmbelastung durch den Flugverkehr noch geringer geworden ist als in der Lärmkarte ausgewiesen." Diese Behauptung ist unwahr. Meines Wissens hat sich in den vergangenen 10 Jahren der Flugverkehr des Düsseldorfer Flughafens gesteigert.	Die Aussage bezieht sich auf den Regionalflughafen Mönchengladbach. Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs vom Düsseldorfer Flughafen wurde vom LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer Flughafengesellschaft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 1.2	Die Flugrouten des Düsseldorfer Flughafens wurden zwischenzeitlich verändert, wodurch sich die Lärmbelastung in den letzten 10 Jahren zumindest in manchen Stadtteilen stark erhöht hat (vor 10 Jahren flog fast nie ein Linienflieger über unser Haus), jetzt gibt es Tage, an denen viele Male (sogar schon vor 6 Uhr morgens) durch Fluglärm genervt werden.	Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs wurde vom LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer Flughafengesellschaft. Die Auslösewerte werden über Mönchengladbacher Stadtgebiet unterschritten. Bis Juli 2012 werden aktuelle Lärmkarten erstellt, die dann neu zu bewerten sind.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 1.3	Der Rundflug-Verkehr vom Flughafen MG aus, der anscheinend unser Haus als Anflugziel nimmt, wird sowieso ignoriert.	In die Berechnungen gehen alle Flugbewegungen am Flughafen ein, die Flugrouten selbst können durch den Lärmaktionsplan nicht beeinflusst werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 1.4	Dass die Karte Umgebungslärm in NRW bei "Flugverkehr" für den Bereich Hüttenstraße absurderweise überhaupt keinen Flugverkehr ausweist, zeigt die Irrelevanz der Daten, mit denen Sie arbeiten.	Die Kartierung weist keine Flugbewegungen aus, sondern nur die Lärmbelastung in bestimmten Pegelbändern.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 2	16.10.2011	B 2.1	Bitte berücksichtigen Sie die Hohenzollernstraße in Ihrem Lärmaktionsplan. Hier hat der Verkehr in den vergangenen 4-5 Jahren auf dramatische Weise zugenommen, insbesondere der Fernverkehr/Lkw.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein. Die Hohenzollernstraße ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl Belasteter nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu überprüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 3	16.10.2011	B 3.1	Bereich Holzhandlung Luisental. Arbeitsbeginn 6:30 bis 18:00 Uhr. Während dieser Zeit besteht eine sehr rege Be- und Entladetätigkeit durch die Diesel betriebenen Seitengabelstapler, die seit kurzem auch noch durch Rückwärtssignalgeber ausgerüstet sind. Die an und abfahrenden Lastkraftwagen verursacht zusätzlich eine enorme Geräuschbelastigung.	Als Gewerbelärm gehen laut Definition der EU ausschließlich IVU-Anlagen in den Lärmaktionsplan ein, dazu gehört diese Anlage nicht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 4	17.10.2011	B 4.1	Aus dem Gewerbegebiet Borsigstraße biegen die Lkws der Firma Siemes meist links ab, obwohl ein Schild nur rechts abbiegen anzeigt.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch an die zuständige Stelle weitergeleitet.
B 5	17.10.2011	B 5.1	Zur Überlastung der Engelblecker Str. (ab Alstr. bis Kreuzung Am Baumhof): Missachtung Linksabbiegeverbot für Lkw bei Ausfahrt aus Gewerbegebiet Borsigstr.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch an die zuständige Stelle weitergeleitet.
		B 5.2	Zufahrt Gewerbegebiet (Engelbleck) über die Borsigstr. katastrophal. Die kleine Straße kann das Aufkommen von Einfahrten und Ausfahrten nicht aufnehmen. Ausbau des Nordrings dringend geboten (Tod eines fünfjährigen Jungen im August Ecke Engelblecker Str./Einfahrt Gewerbegebiet Borsigstr.).	1. Die Unfallhäufung auf der Engelblecker Straße ist bekannt, Maßnahmen zur Unfallvermeidung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Der Bau des Nordrings ist zur Förderung angemeldet. Die Bewilligung dieser Maßnahme durch den Fördergeber wird für dieses Jahr erwartet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 5.3	Entlastung der Engelblecker Str. durch die Krefelder Str. (zwei erhebli-	Die Unfallhäufung auf der Engelblecker Straße ist bekannt. Maßnah-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			che Verkehrsunfälle in der vergangenen Woche Engelblecker Str.)	men zur Unfallvermeidung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	
		B 5.4	Öffnen der Fenster bei Tag zur Straßenfront Engelblecker Str. unmöglich.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein. Die Engelblecker Straße hat in Teilen Lärmbelastungen von >70/60 dB(A), wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl Belasteter nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu überprüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 5.5	Überqueren der Engelblecker Str. sehr erschwert.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 6	17.10.2011	B 6.1	Der Verkehr auf der Heinrich-Pesch-Straße ist jetzt schon stark angestiegen und diese dritte Nord-Süd-Achse ist zur Raserstrecke geworden (vor allem nachts) Die geplante Temporeduzierung auf den beiden Nord-Süd-Achsen Limitenstraße – Gartenstraße und Friedrich-Ebert-Straße – Rheydter Straße wird dazu führen, dass immer mehr Autofahrer mit erhöhter Geschwindigkeit über die Heinrich-Pesch-Straße fahren werden.	1. Mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Heinrich-Pesch-Straße ist erst mit dem Neubau der Brücke Hohlstraße zu rechnen. Der Lärmaktionsplan sieht für diesen Zeitpunkt Maßnahmen zur Lärminderung vor.  2. Ein Zusammenhang zwischen einer Temporeduzierung auf den beiden Nord-Süd-Achsen und einer daraus entstehenden Zunahme überhöhter Fahrgeschwindigkeiten auf der Heinrich-Pesch-Straße wird nicht gesehen. Wenn sich die geäußerten Bedenken bestätigen, werden Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.	1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.  2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 6.2	Gerade das Unfallrisiko ist enorm gestiegen, da einige Bereiche nicht einmal voll zweispurig ausgebaut sind. Radfahrer benutzen wegen der hohen Gefährdung jetzt schon überwiegend den Bürgersteig in Höhe der Landesklinik	Maßnahmen zur Unfallvermeidung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 6.3	Auch für die anliegende Landesklinik stellt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen eine unzumutbare Belästigung und Gefahrenrisiko dar.	Zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan beinhaltet entsprechende Maßnahmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 6.4	Damit der Verkehr nicht weiter auf die Heinrich-Pesch-Str. verlagert wird, fordern wir ebenfalls ein Tempolimit (Tempo30-Zone) für die Heinrich-Pesch-Str. bis zur Kreuzung Konradstr.	Mit dem Neubau der Brücke Hohlstraße wird sich die Verkehrsbelastung der Heinrich-Pesch-Straße etwas erhöhen. Der Lärmaktionsplan benennt deshalb entsprechende lärmreduzierende Maßnahmen für die Heinrich-Pesch-Straße.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 6.5	Schon jetzt ist die Lärmbelästigung durch die Bahnlinie auf der Heinrich-Pesch-Str. ähnlich hoch wie auf der Friedrich-Ebert-Str.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 7	18.10.2011	B 7.1	Flüsterasphalt auf der Roermonder Straße, Bereich Beltinghoven	Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang. In der 1. Stufe des Lärmaktionsplans wurden die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ermittelt. Die Roermonder Straße im Bereich Beltinghofen gehört nicht zu diesen Straßen(-abschnitten). In der 2. Stufe werden die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet.  2. Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.  <b>2. Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 7.2	Autos fahren schneller als 50 km/h und sind dementsprechend lauter.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
			dazu kommt das ständige An- und Abfahren der Linienbusse.	Lärmbelästigungen durch Geräuschspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, der ÖPNV trägt zudem zu einer Lärmentlastung in der Fläche bei.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 7.3	Der ganze Lärm über dem Bereich Beltinghoven, Venn muss reduziert werden. Der Lärm von der Autobahn liegt wie eine Glocke Tag und Nacht über dem ganzen Gebiet und je nachdem wie der Wind steht,	Die Anwohner im Bereich Beltinghoven sind von Immissionen unter 70/60 dB(A) ganztags/ nachts betroffen. Der geplante Ausbau der A 61 zwischen AK MG und AS MG-Nordpark ist als erheblich einzustu-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			ist es noch lauter. Ich weiß nicht, welche Maßnahmen man ergreifen muss, um diesen Lärm zu reduzieren. Vielleicht kann man den Lärm durch Flüsterasphalt auf der Autobahn A 61, Lärmschutzwall oder Tempolimit reduzieren.	fen, so dass Maßnahmen zum Lärmschutz ergriffen werden müssen (Sanierungswerte 67/57 dB(A)!).	
B 8	18.10.2011	B 8.1	Nach der Sanierung bzw. Lichtung des Bahndamms im Bereich Güd-derath ist es, als würde die Bahn durch den Garten am Haus fahren. Ich wünsche mir einen Lärmschutz an der Bahnstrecke, weil in Güd-derath der Zug auch noch eine Kurve fährt, was das ganze nicht verbes-sert.	Die Sanierung der Schienenstrecke MG-Rheydt -Odenkirchen liegt im Lärmsanierungsprogramm von 1999 an 36. Stelle. Die Information über das Lärmsanierungsprogramm der DB AG ist im LAP, Kapitel 8.2, enthalten.  Hinweis: Mit Begründung in dieser Größenordnung ist keine Lärmmin-derung verbunden, der so genannte "Wohlfühleffekt" ist jedoch vor-handen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 9	18.10.2011	B 9.1	Die Nakatenusstraße ist als Tempo 30-Zone sowie als Anliegerstraße ausgewiesen. Festzustellen ist jedoch, dass diese Straße von zahl-reichen Autofahrern, z. T. sogar Lkw, als Durchgangsstraße zwischen Zeppelinstraße und Neusser Straße (besonders zu den Berufsver-kehrszeiten) verbotswidrig befahren wird. Nachts wird die Nakate-nusstraße zur Durchgangs-Raserstrecke mit der damit verbundenen Geräuschentwicklung, das Tempolimit von 30 km/h wird deutlich über-schritten. Ich würde mir wünschen, dass hier erheblich verstärkt Geschwindigkeits- und in besonderem Maße Anlieger-Kontrollen durchgeführt würden.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird weitergeleitet.
B 10	18.10.2011	B 10.1	Die Stadtwaldstraße in der Ortdurchfahrt Günhoven ist mit ca. 18.000-20.000 Kfz täglich sicherlich stark befahren. Der Lärm ist nach eigen-ten Messungen tags zum Teil >80dB (Lkw,Turbotraktoren usw.). Nachts sind zum Teil selbst ermittelte Werte von >65dB vorhanden.	1. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplan gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be-troffenenzahl ein. Die OD Günhoven gehört nicht dazu. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  2. Die Daten für Lärmkarten werden grundsätzlich berechnet und nicht gemessen. Ergebnis ist ein gemittelter Pegel. Messungen, die einzel-ne Geräuschspitzen wiedergeben, sind deshalb nicht Grundlage von Lärmkarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 10.2	Die ständigen Schnellfahrer und Raser tragen zum Lärm auch erheb-lich bei. Hier sollten auch verkehrstechnische Maßnahmen getroffen werden (z.B. lärmoptimierter Asphalt, Geschwindigkeitsanzeigen, 50 km/h-Markierungen, permanente Radarmessungen, Tempo 30 an der Grundschule). Dieser Bereich von Günhoven wird im Lärmaktionsplan nirgends berücksichtigt. Ich bitte Sie, da wir ja auch Bürger dieser Stadt sind, diesen Bereich von Mönchengladbach vielleicht auch zu berücksichtigen.	1. Die Stadtwaldstraße gehört zu dem durch die Polizei identifizierten Risikonetz (Unfallhäufungsnetz). Einen Unfallschwerpunkt bildet der Standort aber nicht. Vor dem Schulausgang wurden bisher keine Un-fälle registriert. Die Untersuchung der Stiftung Kriminalprävention schließt die OG Günhoven aus ihrer Risikokartierung aus.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Anregung einer Sicherung des Straßenabschnitts westlich der Schule bis Günhovener Straße u.a. durch eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h wird weitergeleitet.
B 11	19.10.2011	B 11.1	Verkehrsführung Ruckes: Statt nur zu planen, sollte auch mal was unternommen werden, mit einem Durchfahrverbot für Lkw solange es keine bessere Trassenführung gibt, da die Belastung durch die Pkw schon hoch genug ist.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be-troffenenzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl von Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 11.2	Gleichzeitig sollte es ein beschleunigtes Verfahren für eine bessere Trassenführung geben. Vorschläge gab es und einige waren auch gut.	Der Lärmaktionsplan hat keinen Einfluss auf eine Beschleunigung des Verfahrens.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 12	19.10.2011	B 12.1	Abschaffung des Lkw-Autohofes auf dem Busparkplatzstreifen an der Speicker Str. Jeden morgen ab 4:20 Uhr werden die Motoren im Leer-lauf zur Presslufsterstellung gestartet.	Ordnungswidrigkeiten und Lärmbelästigungen durch Geräuschspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 12.2	Aufbringung von Flüsterasphalt auf dem Stück (Speicker Straße) von	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneue-	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufge-</b>



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			der Hittastr. bis zur Fliethstr.	rung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	<b>nommen</b>
		B 12.3	Ausbau der A 44 ab MG-Ost bis AS-Odenkirchen, wie geplant, wegen der Anlieferung für das Gewerbegebiet Richtung Korschenbroich (Aldi) usw.	Der Lückenschluss der A 44 zwischen AS MG-Ost und AS MG-Odenkirchen ist im Bundesverkehrswegeplan nicht mehr vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 13	19.10.2011	B 13.1	Umwidmung der B 57 über Nordpark und Waldnieler Straße.	Allein auf Grund der Umwidmung ist nicht von einer Reduzierung der Verkehrsbelastung und damit der Lärmbelastung auszugehen. Es ist aber ein sinnvoller Baustein eines umfangreichen Gesamtkonzeptes.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 13.2	Kurzfristige gesetzliche Begrenzung der Lärmwerte von Lkw, Pkw, Motorrädern, insbesondere Mopeds.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da Zulassungsverordnungen nur auf Bundes- bzw. EU-Ebene festgelegt werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 13.3	Gesetzliche Verringerung der Grenzwerte für Lärm von Auto-Reifen.	siehe B13.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 13.4	Durchführung eines Lärmschutzfensterprogramms für betroffene Bereiche, insbesondere zwischen Autobahn und Gladbacher Straße.	Der Lärmaktionsplan sieht ein Lärmschutzfensterprogramm auf der Aachener Straße zwischen Autobahn und Lilienthalstraße vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 13.5	Einbau von lärmoptimiertem Asphalt auf der Aachener Straße zwischen Autobahn und Gladbacher Straße.	Der LAP sieht eine Erneuerung der Deckschicht der Aachener Straße mit lärmoptimiertem Asphalt nördlich der Autobahn vor. Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	<b>Der Abschnitt wird bis zur Autobahnanschlussstelle Richtung Koblenz (einschließlich Knotenpunkt) verlängert.</b>
B 14	19.10.2011	B 14.1	Das Neubaugebiet Hardterbroich zwischen Grevenbroicher und Hardterbroicher Straße ist als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen. Obwohl entsprechende Verkehrsschilder (Anlieger frei, Tempo 30 Zone) an den Zufahrten zu dem Wohngebiet aufgestellt sind, halten sich die Verkehrsteilnehmer kaum an die Regeln. Dadurch wird die Stiegerfeldstraße sowie die Hardterbroicher Allee, gerade während des Berufsverkehrs am Morgen und Abend, vermehrt als beliebte Abkürzung für nicht berechnete Fahrzeuge genutzt.	Durch die vorgesehene Führung der Einmündung Stiegerfeldstraße in die Grevenbroicher Straße über einen gestalteten Platz wird ein deutlicher Verkehrswiderstand durch die optische Abgrenzung zur Hauptverkehrsstraße geschaffen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 14.2	Darüber hinaus halten sich viele Pkw-Fahrer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung, da der teilweise gerade Verlauf der Stiegerfeldstraße schnelles Fahren begünstigt. Um den Lärmschutz für das Wohngebiet zu gewährleisten, wird eine bauliche Maßnahme auf der Stiegerfeldstraße an der Zufahrt Grevenbroicher Straße (z.B. begrünte Fahrbahnverengung) vorgeschlagen, um dem einfahrenden Verkehr die Geschwindigkeit zu nehmen. Eine solche kleine Baumaßnahme könnte im Zuge des neuen Grünzuges Hardterbroich und der geplanten Renaturierung des Bungtbaches erfolgen, dort wo der Radfahrer-/Fußgängerweg die Stiegerfeldstraße quert.	1. Ordnungswidrigkeiten sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.  2. Durch den im LAP vorgesehenen Rückbau des doppelten Einmündungsbereichs Teupesstraße/Stiegerfeldstraße wird die Einmündung der Stiegerfeldstraße stark eingeschränkt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 15	19.10.2011	B 15.1	Die Unterheydener Straße wird immer noch von vielen Lkw als Durchgangsstraße benutzt und im unteren Bereich sind die hohen Geschwindigkeiten beängstigend. Da gerade dort die Bürgersteige sehr eng sind bitten wir Sie:  1. eine 30-Zone aus der Unterheydenerstraße zu machen,	Höher Belastete haben Vorrang. Die Lärmpegelwerte auf der Unterheydener Straße liegen <70/60 dB(A). In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 15.2	2. ein Durchfahrverbot für Lkw	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 15.3	3. eine Einbahnstraße	siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 15.4	4. eine Spielstraße zu errichten.	An der Unterheydener Straße liegen mehrere Gewerbebetriebe. Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist deshalb nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 16	10.10.2011	B 16.1	Tempo-30 auf der Bahnstraße zwischen Monschauer Straße und Eisenbahnbrücke. Durch die Einmündung der Landscheidung und den gut besuchten Bolzplatz auf der Bahnstraße besteht eine starke Personengefährdung. Es macht keinen Sinn, die kurzfristige Beschleunigung und sofortige Abbremsung zu erlauben, weil dadurch die Umwelt stark belastet wird. Die Lärmpegel und die CO <sub>2</sub> -Belastung werden erhöht und keinem Verkehrsteilnehmer nützt diese kurzfristige Be-	Der Hinweis wird aufgenommen.	<b>Die Maßnahmen zur Lärmvorsorge werden wie folgt ergänzt: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Bahnstraße, Abschnitt Bahnstrecke bis Monschauer Straße.</b>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			schleunigung. Die Lärm- und Verkehrsbelastung ist durch die Nähe der Kreuzung und die Anlieferungen zum Lebensmittelmarkt an dieser Stelle ohnehin besonders groß.		
		B 16.2	Außerdem gibt es dort keinen Radweg. Die Radfahrer fahren auf dem Bürgersteig und versuchen an verschiedenen Stellen, die Straße zu überqueren (besonders aus Richtung Landscheidung).	Der LAP sieht einen Radfahrstreifen/ Schutzstreifen auf der Bahnstraße, Abschnitt Bahntrasse bis Monschauer Straße, vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 17	19.10.2011	B 17.1	Mich wundert es, dass Sie in der "Karte ruhige Gebiete" an der A 52 und A 61 Gebiete als "stadtnahen Erholungsraum" - gelbe Bereiche - ausweisen. Mir ist nicht bekannt, dass es sich hier um lärmfreie Zonen handelt.	Bei einem "stadtnahen Erholungsraum" im Sinne des LAP handelt es sich nicht um eine lärmfreie Zone. Ein "stadtnaher Erholungsraum" wurde im LAP u. a. als Gebiet mit einer Kantenlänge von mindestens 200 m und damit einer Immissionsdifferenz in der Kernfläche von mindestens 6 dB(A) gegenüber dem Umfeld definiert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 17.2	Ein Lärmaktionsplan sollte auch vorgesehene Maßnahmen der Zukunft erfassen und nicht den Ist-Zustand. Hierzu gehört der sechsspurige Ausbau der Autobahnen A 52 und A 61. Was für lärmschützende Maßnahmen sind dauerhaft vorgesehen?	In der Analyse bezieht sich die Lärmminierungsplanung ausschließlich auf bestehende Lärmquellen. Bei den Maßnahmen sind auch langfristig absehbare Maßnahmen aufzuführen. Bei einem Ausbau der Autobahnen ist der Baulastträger zu Lärmschutz verpflichtet (Sanierungswerte 67/57!). Die Maßnahmen sind der Planfeststellung zu entnehmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 17.3	Es steht schon jetzt fest, dass der "eiserne Rhein" entweder auf der historischen Strecke oder als Neubaustrecke entlang der A 52 kommt, auch wenn dies z. z. verschiedentlich verneint wird. Wieviel Lärm entsteht, wenn alle sieben Minuten ein ferngesteuerter Güterzug mit einigen hundert Waggons hier fährt? Welche lärmschützenden Maßnahmen werden durchgeführt?	In der Analyse bezieht sich die Lärmminierungsplanung ausschließlich auf bestehende Lärmquellen. Da derzeit noch kein Planrecht besteht, können entsprechende Hinweise im Lärmaktionsplan nicht gegeben werden. Das ist Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens, das wesentlich schärfere Grenzwerte zu beachten hat als die Auslöswerte des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 17.4	Was nutzen Ihre Ermittlungen auf Grundlage von Ist-Zuständen?	Die ausschließliche Berücksichtigung des Ist-Zustands ergibt sich aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 17.5	In Ihren Ermittlungen fehlen zukunftsweisende Maßnahmen, machbare Vorschläge und fundierte Kostenermittlungen. Ohne diese Aussagen sind Ihre Ermittlungen reine Beschäftigungsmaßnahmen.	1. Der Kritik zu umsetzbaren Vorschlägen kann nicht gefolgt werden. 2. Eine Kostenschätzung ist Teil des Lärmaktionsplans, ist aber aus Effizienzgründen erst zum Abschluss des Lärmaktionsplans vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 18	19.10.2011	B 18.1	Seit Jahrzehnten bemühen wir, die Interessengemeinschaft Volksbadstraße, uns darum, eine Verkehrsberuhigung auf der Volksbadstraße zu erreichen. Durch die Umgebungslärmrichtlinie und die Aufnahme in das Bundes-Immissionsschutzgesetz ist uns jetzt eine einklagbare Richtlinie gegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 18.2	Nach der Umgebungslärm Kartierung NRW liegt für die gesamte Volksbadstraße eine Lärmbelastung durch den Straßenverkehr von >70 und teilweise >75 dB vor und durch die Bahnstrecke für einige Bereiche ebenfalls >75 dB. Im Lärmaktionsplan ist dieser Straßenzug nicht vorgesehen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein. Der Lärmaktionsplan identifiziert den Bereich Nordbahnstraße/ Neusser Straße als Belastungsachse, andere Belastungsachsen/-räume haben jedoch mehr Betroffene/10m. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse in den Lärmaktionsplan aufgenommen wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 18.3	1. Unterbindung der Verkehrsbeziehung A 44 /MG - Ost zum Bereich Erzbergerstraße / Dohler Straße / Geneickener Straße durch das Naturschutzgebiet Volksgarten über die Volksbadstraße, durch Verkehrlenkung über Nordring.	Der Lärmaktionsplan beinhaltet Maßnahmen zur Verdrängung des Gewerbeverkehrs auf die Korschenbroicher Straße bzw. auf die Achse Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 18.4	2. Fahrverbot für Lkw für den Bereich Neusser Straße bis Bahnlinie in beiden Richtungen, da Verkehrsführung über Landstraßen möglich	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 18.5	3. Einbeziehung der Volksbadstraße in die 30 km-Zonen Gierthmühlenweg / Compesmühlenweg	siehe oben. Die Volksbadstraße ist eine Hauptverkehrsstraße. Sie darf als solche nicht in eine Tempo 30-Zone einbezogen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 18.6	4. Abstufung der Volksbadstraße zur Stadtstraße	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 18.7	5. Rückbau der Volksbadstraße durch Baumscheiben und Fahrradwege	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 18.8	6. Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn auf der Brücke und östlich der Volksbadstraße in Richtung Norden.	Streckenabschnitte im Bereich des Stadtgebiets MG, an denen Lärm-sanierungen notwendig sind, stehen an 36. bis 37. Stelle im Sanierungsprogramm der DB AG (s. www.deutschebahn.com - Dringlichkeitsliste). Sanierungsmaßnahmen außerhalb der Dringlichkeitsliste sind kurzfristig nicht zu erwarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 19	20.10.2011	B 19.1	Verkehrsberuhigung auf dem Ruckes: Durchfahrverbot für Lkw, generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl von Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 20	20.10.2011	B 20.1	Die Kreisstraße "Heiligenpesch/ Wolfsittard" ist sehr stark befahren. Man könnte die Lärmbelastung im Ortsteil Hehn erheblich senken, wenn der Durchgangsverkehr aus Richtung Holt und Müllumladestelle über den Nordpark zur Aachener Straße geleitet würde. Die Straßen im Nordpark werden aber kaum genutzt, weil es keine entsprechenden Hinweisschilder für Ortsfremde gibt.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplan gehen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein. Die Kreisstraße Heiligenpesch / Wolfsittard ist mit Immissionen >70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl von Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 21	20.10.2011	B 21.1	Warum ist die Vorster Straße in Hardt von jeglichen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen ausgenommen?	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplan gehen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein. Die Vorster Straße ist mit Immissionen >70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet, wird aber aufgrund zu weniger Belasteter nicht der 1. Stufe zugerechnet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 21.2	Durch die Zunahme des Verkehrs auf der Vorster Straße sowohl ortseinwärts als auch auswärts hat in den letzten Jahren ständig zugenommen, infolge dessen natürlich auch die Lärmemissionen. Hatte man ursprünglich angenommen, die parallel verlaufende Autobahn A52 bringe Entlastung, so hat man als Anwohner eher das gegenteilige Gefühl.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 22	20.10.2011	B 22.1	Ich konnte heute den Lärmaktionsplan einsehen und begrüße sehr, dass die Dohlerstraße im Zuge der geplanten Erneuerung (zwischen Bonnebroicher und Schlossstr.) zu einer 30-Zone gehören und damit beruhigt werden soll. Durch Verengung der Straße, Ausbau von Parkzonen und Anlegen von Grünflächen mit Bäumen wird den Autofahrern die Möglichkeit zur Raserei genommen.	Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen werden unterstützt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.2	Wie man das Lkw- Fahrverbot durchsetzen will, scheint mir noch fragwürdig. Es besteht laut Verkehrsschild (für 7,5 t) an der Ecke Dohler Straße./ Bonnebroicher Str. für die Weiterfahrt auf der Dohler Straße. schon jetzt. Doch das bremst wenige der Lkw-Fahrer (auch mit Sattelzug) nicht. Auch Reisebusse nutzen die Strecke, die sicher laut Navigationsgerät als die kürzeste Verbindung aus der Innenstadt in Richtung Zoppenbroicher Straße angegeben wird. Kontrollen gibt es ja keine. Daher befremdet mich die Planung, gerade die Bonnebroicher Straße, die als Umgehung genutzt werden könnte, ab Olefstraße nicht mehr durchlässig zu machen. Im Zuge dessen werden also alle Fahrzeuge, die ab Ampelkreuzung Dohler Straße./Breite Str. aus der Stadt herausfahren wollen, unweigerlich wieder die Dohlerstr. und vor allem	Vorgesehen ist eine weitgehende Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Achse Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße.  Der LAP sieht entsprechend die Rückstufung der Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße - Dohler Straße vor. Die vielen Verkehrswiderstände, z. B. die streckenweise Einbeziehung in Tempo 30-Zonen, Gestaltungsansätze, Temporeduzierungen und auch die Abhängung der Bonnenbroicher Straße vom Gewerbegebiet machen die Straßenachse für den überörtlichen Verkehr und zur Erschließung des Gewerbegebiets uninteressant. Eine Abhängung der Bonnenbroicher Straße wird deshalb nicht zu einer Erhöhung des Durchgangsverkehrs	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			die Geneickener Str. nutzen. Was will man dem entgegensetzen?	auf der Dohler Straße führen, da die Breite Straße ebenfalls auf die Achse Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße stößt.	
		B 22.3	Besser fände ich die Lösung, ab Einmündung Dohler Straße/ Bonnebroicherstr. letztere zur Hauptstraße zu machen. Ab Olefstraße Richtung Otto-Saffran-Straße beginnt ja sowieso das Gewerbegebiet, zu dem viele Lkw fahren. Und man müsste an der Stelle, wo die Straßen aufeinander treffen, die Einfahrt in die Dohlerstr. so verengen, dass es für Lkw-Fahrer schwer wird, einfach geradeaus weiterzufahren.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.4	Ich bin trotzdem sehr froh, dass es wenigstens in der Planung Fortschritte in Richtung Straßenlärmpegelsenkung in Wohngebieten gibt und hoffe auch, dass so manches davon umgesetzt werden kann.	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 23	20.10.2011	B 23.1	Für den Ortsteil Speck, Abschnitt Nord, Maßnahmen vor dem Bau der Entlastungsstraße:  sehr gut: die vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30  sehr gut: nächtliches Lkw-Verbot  sehr gut: Rückbau Speicker Str.  sehr gut: Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn  gut: Umbau des Parkplatzes "Geroplatz in Aufenthaltsfläche	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 23.2	ganz schlecht: Verlagerung des Parkplatzes Geroplatz auf die gegenüberliegende Grünfläche und Pflanzung einer Hecke diese Grünfläche zwischen Speicker Str. und Hotel, wirkt gerade durch die offene Einsehbarkeit schon von weitem. Auch ist es gerade in der Stadt schön, hier im Frühjahr sehr viele Schneeglöckchen blühen zu sehen und Kaninchen zu sehen, die durch den Parkplatzbau wahrscheinlich das kleine Refugium verlören. Die wenigen öffentlich zugänglichen Grünflächen sollten grundsätzlich nicht verkleinert werden, Erhalt und Vernetzung! Die Hecke würde zwar die Grünfläche nicht zerstören, aber die Erlebbarkeit vermindern.	Eine Verlagerung des Parkplatzes ist unter städtebaulichen Aspekten (Funktionalität des Hausvorbereichs, Gestaltung) positiv einzustufen, dagegen steht die Aufgabe einer Grünfläche zugunsten einer Verkehrsfläche.  Die optische Begrenzung des Straßenraums der Speicker Straße (Hecke zur Grünfläche) unterstützt die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	<b>Von einer Verlagerung des Parkplatzes wird Abstand genommen, Der LAP wird dahingehend ergänzt, dass die Höhe der Hecke so gewählt ist, dass die Grünfläche weiterhin einsehbar bleibt.</b>
		B 23.3	Ein weiterer Übergang an der Blumenberger Str. zwischen Kurstr. und Turmstr., da hier sehr viele Kinder, Jugendliche und ältere Menschen die Straße kreuzen, um Geroweier, Schulen, Stadtteilzentrum Aachener Str. zu erreichen.	Dem Hinweis wird zugestimmt. Ein Übergang Höhe Turmstraße dient der verbesserten Erreichbarkeit der Haltestelle und der Einrichtungen beidseitig der Blumenberger Straße.	<b>Aufnahme der Maßnahme in den Lärmaktionsplan: "Ausweisung eines gesicherten Übergangs über die Blumenberger Straße, Höhe Turmstraße."</b>
		B 23.4	Entfernung der Bushaltestellen Turmstr./Kurstr. und Alexianerstr., da die Haltestellen Schlafhorst/Gesamtschule und Geroplatz ausreichen.	Der Abstand zwischen den Haltestellen Gerostraße und Schlafhorst ist zu groß, so dass ein erheblicher Teil der Anwohner bei Aufgabe der Haltestelle Turmstraße außerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen liegen. Der Wegfall der Haltestelle Turmstraße verschlechtert das Angebot des ÖPNV und wird deshalb abgelehnt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 23.5	Parkmöglichkeiten auf der Blumenberger Straße durchgängig auf beiden Fahrbahenseiten	Beidseitiges Parken ist aufgrund der Straßenbreite nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 23.6	Schaffung von Park+Ride-Plätzen am Nordpark, Korschenbroicher Str., Kaldenkirchener Str., Dahlemer Str. mit Anbindung an den ÖPNV.	Der Hinweis wird unter dem lärmindernden Aspekt für eine stadtweite Entlastung befürwortet. Im Zuge der geplanten Aufstellung des Nahverkehrsplans kann dieser Aspekt geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 24	21.10.2011	B 24.1	Der Lärm der Güterzüge auf der eingleisigen Strecke an der Eisenbahnstr. ist so laut, dass man bei geschlossen Fenstern den Fernseh-	Es steht dem Eigentümer einer Bahnstrecke frei, wann er wo wie viele Güterzüge verkehren lässt. Er ist hierüber nicht auskunftspflichtig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			her lauter stellen muss oder im Sommer nicht auf der Terrasse sitzen kann. Die Strecke wurde lange Zeit nicht befahren, warum jetzt wieder so intensiv?	Streckenabschnitte im Bereich des Stadtgebiets MG, an denen Lärm- sanierungen notwendig sind, stehen an 36. bis 37. Stelle im Sanie- rungsprogramm der DB AG (s. www.deutschebahn.com - Dringlich- keitsliste).	
B 25	20.10.2011	B 25.1	Wir bewohnen ja nur eine Nebenstraße der Straße Ruckes. Meine Eltern und der Freund meiner Tochter wohnen sofort am Ruckes. Da fällt man schon mal nachts aus dem Bett, wenn die Lkw vorbeirau- schen, das Geschirr im Schrank wackelt und man eigentlich ein Erd- beben vermutet. Selbst wir kriegen davon unsere Portion mit. Immer- hin hat die Polizei es ja mal geschafft, dass es jetzt bei Radio 90,1 heißt: Vorsicht Flitzer Blitzer Ruckes stadteinwärts. Eltern von Schul- kindern müssen sich morgens schon Zeit nehmen, wenn sie ihre Kin- der über die Straße bringen wollen. Nur Übergänge, kein Zebrastreif- en, würde ja auch den Verkehrsfluss zum Industriegebiet behindern.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) gantags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be- troffenzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl von Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 26	23.10.2011	B 26.1	1. Erweiterung der 30er-Zone vom Odenkirchener-Gymnasium aus (dort besteht ja schon eine 30e- Zone) bis zum Odenkirchener Markt- platz. Im Zuge der Städteplanung sind ein Umbau und eine 20er-Zone angedacht. Da jedoch das Zwischenstück momentan freigegeben ist, kommt es zu Lärmbelästigung sowie Personengefährdung, da die Fahrzeuge am Ende der 30er-Zone beschleunigen. Auf Höhe der Burgfreiheit befinden sich 3-9 Ärzte, Kinderfreizeiteinrichtung, Abgang Altenheim etc. 2. Des Weiteren kommt es durch die an- und abfahrenden Busse we- gen der Beschleunigung auf bzw. des Abbremsens von 50 km/h zu akustischer Belästigung sowie Erschütterung der angrenzenden Ge- bäude.	Odenkirchen zählt zu den identifizierten Belastungsräumen. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplan gehen mit >70/60 dB(A) gantags/nachts belastete Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl/10 m prioritär ein. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Lärmbelästigungen durch Geräuschspitzen wie Brems- und Anfahrge- räusche sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der ÖPNV trägt zudem in der Fläche zur Lärminderung bei.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 27	24.10.2011	B 27.1	Ich würde mir wünschen, wenn ein Lkw-Verbot auf dem gesamten Schürenweg und eine Tempo 30-Zone mit ausgebautem Radweg realisiert würden. Dadurch würde auch der Bunte Garten als Naherhol- fläche gewinnen. Da auf dem Straßenzug Schürenweg Schulen lie- gen, ist für die Verkehrssicherheit ein Ausbau des Radweges und Einschränkung des Verkehrs ratsam.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) gantags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be- troffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärm- aktionsplans. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 28	22.10.2011	B 28.1	1. Wir fordern die Stadt MG auf, für die Wohngebiete des Straßenzu- ges Schürenweg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmreduzierung und zur höheren Sicherheit der dort leben- den Anwohner einzuführen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) gantags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be- troffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 28.2	2. Des Weiteren fordern wir eine Beschränkung für den Lkw- Durchgangsverkehr auf dem genannten Straßenzug.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) gantags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be- troffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 28.3	3. An der Kreuzung Waldnieler-/ Monschauer-/ Nicodemstraße fließt	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			der Verkehr, um zur Autobahn A 52 zu gelangen, in die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße und Schürenweg. Stattdessen muss der Verkehr durch geänderte Beschilderung zur A 52 über die Autobahn-/Kreuz um die Stadt herum geführt werden. Wir fordern deshalb eine präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße.		
		B 28.4	Zusätzlich muss der Stand der Technik genutzt werden und Pflörtnerampeln z.B. für die Nicodemstraße so eingesetzt werden, so dass die in die Wohngebiete einführende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pflörtnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 29	22.10.2011	B 29.1	Der Verkehr und damit die Lärmbelastung nahm auf der Straße Ruckes kontinuierlich zu, parallel dazu der Frust der Anwohner. Dass nun der Ruckes im aktuellen Lärmaktionsplan noch nicht einmal berücksichtigt wird, halte ich als ein vom Lärm (u.a.) betroffener Anwohner für einen Hohn.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl von Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 29.2	Ich lade Sie ein, in meinem Garten oder im Haus einmal ein Messgerät aufzustellen, um die Belastung zu messen.	Die Darstellung der Lärmbelastung erfolgt immer auf Grundlage einer Lärmberechnung und nicht aufgrund von Messergebnissen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 29.3	Da gleichzeitig, wie die Presse in den letzten Wochen schrieb, eine Ortsumgehungsstraße für den Ruckes im Landesverkehrsplan nicht vorgesehen bzw. derzeit hierfür kein Geld vorhanden ist, so fordere ich zumindest die Stadt Mönchengladbach auf, den Ruckes aufgrund seiner hohen Lärmbelastung in den aktuellen Lärmaktionsplan aufzunehmen, um Möglichkeiten der Lärmreduzierung zu überlegen und zeitnah umzusetzen.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 29.4	Denken könnte ich mir z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den gesamten Verlauf im Wohngebiet, nicht nur an den engen Stellen, sondern auch dazwischen.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 29.5	Auch wäre eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs natürlich sinnvoll und würde die Lärm- und Abgas- bzw. Feinstaubbelastung und entsprechend die hiermit verbundenen Gesundheitsrisiken für die Anwohner massiv reduzieren.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 30	16.10.2011	B 30.1	Ich habe mir mal die Karte "Ruhige Orte in MG" angesehen. Wanlo ist nicht hellgrün, hat gar keine Farbe soweit ich das beurteilen kann.	Das Areal westlich von Wanlo (landwirtschaftlich genutzte Fläche, Golfplatz) ist als ruhiges Gebiet ausgewiesen. Das Areal zwischen Wanlo und Autobahn ist dagegen für ein ruhiges Gebiet zu stark lärm-belastet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 30.2	Warum sträubt sich die Stadt so vor der aufgeschütteten Wand in Wanlo? 75 % derer, die an der Befragung teilgenommen haben, haben sich gegen eine Mauer ausgesprochen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 30.3	Stichwort "Segelflughafen" = es ist unverschämt zu erlauben, dass am Tag der offenen Tür permanent Motorflugzeuge über unsere Köpfe fliegen und so was wohl auch auf einem Zukunftsentwurf stehen soll, das dem Segelflughafen das zukünftig erlaubt wird. Ich dachte immer, es ist nicht erlaubt, dass Segelflieger über Häuser bzw. die Wohngebiete fliegen. Warum ist das denn trotzdem so?	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Veranstaltungen im öffentlichen Raum müssen als Einzelfallentscheidung genehmigt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 30.4	Ich bin gegen eine Ausweitung von den 30 km-Zonen, speziell auf Hauptstraßenachsen. Der Rheydter Ring ist ja schon eine Zumutung. Hätte man alle Straßen so gelassen wie sie vor Jahren waren, hätte man auch noch mehr Ausweichstraßen in Mönchengladbach und Rheydt um von Punkt zu Punkt zu gelangen.	1. Die Verkehrsbündelung auf wenige Achsen dient der Entlastung der Wohngebiete und erhöht den Lärm aus physikalischen Gründen in geringerem Maß. 2. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist ein	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				probates Mittel zur Lärminderung.	
		B 30.5	Statt die Ampelschaltungen auf "Grüne Welle" zu lassen, wurden sie vor einiger Zeit umprogrammiert, angeblich damit die Kinder geschützt werden.	In Mönchengladbach sind bereits auf verschiedenen Streckenzügen „Grüne Wellen“ eingerichtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 30.6	Man sollte mal an die Eltern appellieren, ihre Kinder nicht ständig von A nach B mit dem Auto zu bringen, sondern das Busfahren beibringen, das über die Straße gehen etc.	Ein gerechtfertigter Hinweis, der im Teil des Lärmaktionsplans indirekt angesprochen wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
B 31	24.10.2011	B 31.1	Endlich nach jahrzehntelanger Planung die Umgehungsstraße Ruckes zu bauen. Dann ist auch der Verkehr in Rheydt nicht mehr so groß.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl von Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 31.2	Die Straße Ruckes betreffend: Warum auf 800 m Straße dreimal Schilder 50 km/h bzw. 30 km/h um ein paar Sekunden schneller zu sein. Warum nicht durchgehend 800 m 30 km/h, aber Autos müssen ja schnell sein.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 31.3	Die geplante Umgehungsstraße von Ottostraße durch den Bresges Park bis zur Zoppenbroicher Straße, die in einen Kreisverkehr enden soll, bauen.	Weite Teile des Stockholtwegs sind frei von Wohnbebauung	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 31.4	Mehr Einbahnstraßen einrichten (s. Bachstraße, Dahlemer Straße, Hauptstraße, Wilhelm-Strauß-Straße). In Rheydt von der Friedensstraße über Römerstraße-Bruchstraße nach Mülfort. Von der Schlachthofstraße - Stockholtweg zur Friedensstraße. Dann wird der Verkehr auch verteilt.	Einbahnstraßen führen nicht zur Lärminderung. Sie sind im Gegenteil kontraproduktiv, da sie Such- und Umwegfahrten erzeugen und in der Regel durch den fehlenden Gegenverkehr zu überhöhten Geschwindigkeiten beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 31.5	Mehr Tempo 30 Zonen einrichten, z.B. Stockholtweg. Der Stockholtweg ist von der Färberstraße bis zur Ottostraße in einem desolaten Zustand, der Kreuzungsbereich Färberstraße wurde vor einem Jahr saniert, der Übergang von altem zu neuem Fahrbahnbelag ist misslungen. Dahinter sind etliche Schlaglöcher. Wenn Lkw in diesem Bereich mit erhöhter Geschwindigkeit 70 bis 80 km/h/ in diesen Sprung fahren, schaukeln sich diese auf und es entsteht ein Höllenlärm, wenn die Ladung springt. Durch die erhöhte Geschwindigkeit - besonders bei Lkw - entsteht ein erhöhter Lärmpegel. Der Stockholtweg ist von der Färberstraße bis zur Ottostraße sehr schmal. Wenn Radfahrer in diese Schlaglochpiste fahren um den Schlaglöchern auszuweichen sind sie durch schnelle Pkw und Lkw sehr gefährdet.	Ottostraße, Färberstraße und Stockholtweg zwischen Ottostraße und Färberstraße liegen außerhalb von Belastungsachsen. Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 31.6	Wenn man am Stockholtweg aus Ausfahrten herausfährt wird man zu Hauptverkehrszeiten angehupt und beschimpft, da die Leute nicht weiter schnell fahren können.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 31.7	Nach dem Ende der Frostperiode 2011 wurden Schilder aufgestellt, - schlechte Wegstecke-. Nach ein paar Tagen waren diese aus den Halteschuhen herausgerissen. Zweimal habe ich sie wieder reingesetzt. Beim dritten Mal waren sie verschunden. Die Halteschuhe liegen nun schon seit einem halben Jahr im Gras. Es geschieht nichts.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 31.8	Viele Fußgänger, ältere Menschen, zum Teil gehbehindert, überqueren von der Färberstraße den Stockholtweg, um in den Bresges Park zu gelangen. Auch viele Schulklassen und Kindergärten, die zum Spielplatz im Bresges-Park gehen, müssen die Straße dort überqueren. Zu den Hauptverkehrszeiten ist dies kaum möglich. Die Ge-	Ottostraße, Färberstraße und Stockholtweg zwischen Ottostraße und Färberstraße liegen außerhalb von Belastungsachsen. Höher Belastete haben Vorrang.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			schwindigkeit der Fahrzeuge ist viel zu hoch. Es steht zwar ein Spiegel auf der anderen Seite, aber der ist im Herbst immer beschlagen und man sieht nichts. Mein Vorschlag: einen Fußgängerüberweg einzurichten oder 30 km/h-Zone.		
		B 31.9	Eine City Maut einrichten und von dem Geld vernünftige Radwege bauen. Dann fahren auch ältere Menschen mit dem Elektro-Fahrrad in die Stadt. An Ampeln Vorfahrt durch Knopfdruck für Fahrradfahrer. Vernünftige Parkmöglichkeiten für Fahrräder einrichten.	1. Für eine City-Maut gibt es in Deutschland keine gesetzliche Grundlage. 2. Die Einzelmaßnahmen im Lärmaktionsplan beinhalten zumeist auch Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs. 3. Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt die Aufstellung eines Radverkehrskonzepts.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 31.10	Mehr Buslinien mit häufiger Taktierung	Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, in dem u.a. solche Aspekte geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 31.11	Fahrzeuge mit geraden Nummern montags und ungerade dienstags usw. in die City lassen.	Für eine solche Regelung gibt es in Deutschland keine gesetzliche Grundlage.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 31.12	Der Güterverkehr wird in NRW bis 2025 um 75 % wachsen. Vor allem der besonders laute Lkw-Verkehr wird noch deutlicher zunehmen.	Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 32	24.10.2011	B 32.1	Leider finde ich in dem Lärmaktionsplan nur den Hinweis, dass die Mülgastraße zur Nebenstrecke erklärt wird. Wie dies geschehen soll, steht dort leider nicht. Meine Vorschläge wären folgende:	Die Herabstufung der Mülgastraße ist Teil eines Gesamtkonzepts für ein verändertes Netz der Hauptverkehrsstraßen in Mönchengladbach. Eine Herabstufung und die damit angestrebte Änderung der Funktion der Straße können durch Verkehrsverlagerung, bauliche Maßnahmen, sowie Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung durchgesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 32.2	1. Einrichtung von aufgezeichneten Fahrradwegen - teilweise auf den bisherigen Parktaschen	Die Mülgastraße zählt zu den identifizierten Belastungsachsen. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplan gehen mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belastete Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl/10 m prioritär ein. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Straßenzug prioritär untersucht werden soll.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 32.3	2. Einzeichnung von versetzten Parktaschen auf der Straße, um eine schnelle Durchfahrt zu verhindern - analog zur von-der-Helm-Straße - dort ist auch Linienbusverkehr.	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 32.4	3. Tempo 30 evtl. auf der kompletten Straße, aber insbesondere im Bereich Einmündung Höhenstraße. Auf der Höhenstraße befindet sich eine Grundschule. Im Bereich der Gemeinschaftsschule Kirschhecke und Gymnasium Odenkirchen ist bereits Tempo 30. Wenn der Verkehr in Richtung Giesenkirchen fährt, wird ab Höhe Diltheypark - Ende der Tempo-30-Zone - richtig Gas gegeben, obwohl dort Schilder Vorsicht spielende Kinder stehen. Dies findet keine Beachtung.	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 32.5	4. Kontrolle der Geschwindigkeitseinhaltung. Die Mülgastraße wird insbesondere nachts mit überhöhter Geschwindigkeit - also lauter - von rasenden Autos befahren. Auch hier wäre eine Kontrolle gut - evtl. Einrichtung eines festen "Starenkastens".	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 32.6	5. Kontrolle des Geradeausfahrverbots Richtung Rheydt an der Einmündung Giesenkirchener Straße	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 32.7	6. Begrünung der schon vorhandenen Fußgängerinsel mit Bäumen, weil dadurch der Eindruck einer Durchgangsstraße evtl. verhindert wird, und Einrichtung weiterer Fußgängerqueren.	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 32.8	7. Bushaltestellen auf der Straße.	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 32.9	8. Flüsterbelag	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 32.10	9. Fußgängerampel Höhenstraße ist dauernd auf Grün geschaltet und wird nur im Bedarfsfall auf Rot für den Autoverkehr Mülgastraße ge-	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			schaltet. Dies könnte leicht geändert werden.		
		B 32.11	10. Lkw-Durchfahrverbot - besteht bereits - wird aber nicht beachtet.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 33	24.10.2011	B 33.1	Zur Beruhigung der gesamten Stadt wären vor allem Maßnahmen nötig, die die Verursachung von Lärm reduzieren. Deshalb fordere ich die Politik und Verwaltung auf, die einseitige Bevorzugung des Autos zu beenden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 33.2	Die Benutzung der Straße durch das Fahrrad als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer.	Die rechtliche Gleichberechtigung für den Fahrradverkehr ist gegeben. Die konkrete Förderung des Radverkehrs wird durch die Schaffung eines entsprechenden Angebotes angestrebt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 33.3	Auf zurzeit noch stark befahrenen Straßen einen breiten Fahrrad-Streifen.	Breite Radfahrstreifen sind wünschenswert, doch aufgrund beengter Straßenquerschnitte häufig nicht umsetzbar. Wird im Einzelfall geprüft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 33.4	Ein flächendeckendes Fahrradstraßen-Netz	Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 33.5	Fahrradgaragen zum Mieten in der Innenstadt	Das sichere Abstellen von Fahrrädern ist Teil des Gesamtkonzepts zum Fahrradverkehr.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 33.6	Eine City-Maut, die Einnahmen sollen in Intervallen steigen und anschließend in den ÖPNV fließen. Die Preise für den Nahverkehr können dadurch weiter gesenkt werden.	Für eine City-Maut gibt es in Deutschland keine gesetzliche Grundlage.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 33.7	Mehr Bäume und Sträucher sollen an Straßen gepflanzt werden.	Für eine stärkere Durchgrünung der Stadt Mönchengladbach ist das 1.000-Bäume-Programm beschlossen und bei den Einzelmaßnahmen im Lärmaktionsplan berücksichtigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 33.8	Eine häufige und schnelle Anbindung der Stadtteile durch den Bus.	Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, in dem u.a. solche Aspekte geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 33.9	Rückbau der mehrspurigen Straßen,	Es wurden bereits verschiedene Straßen auf ihre Rückbaupotenziale untersucht, insbesondere im Zusammenhang mit der notwendigen Schaffung eines Angebots für den Radfahrer.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 33.10	stattdessen die Wiederbeschaffung der ehemals zum Stadtbild gehörenden Straßenbahnen, die auf Lärm reduzierten Schienen fahren sollen.	Die letzte Straßenbahnlinie wurde 1969 eingestellt. Für die Wiederbelebung der Straßenbahn gibt es derzeit keine Pläne.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 34	24.10.2011	B 34.1	Verkehrskreuzung Odenkirchener, Oberheydener und Unterheydenerstraße. Hier kommt es zu einer enormen Verkehrslärmbelastigung und dadurch bedingt auch zu hohen Autoschadstoffen, die bei geöffneten Fenstern in den Zimmern liegen.	Die Odenkirchener Straße zählt zu den identifizierten Belastungsachsen. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplan gehen mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belastete Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl/10 m prioritär ein. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht werden soll.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 34.2	Des Weiteren wurde nach dem Straßenumbau auch der Bürgersteig an der Ecke Odenkirchenerstr.-Unterheydenerstr. stark verbreitert, so das dieser als Parkplatz für private Pkw, als auch Lkw für die Firma Schneider genutzt wird. Hier muss unmissverständlich klar gemacht werden, dass das Parken hier verboten ist.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 34.3	Da die Odenkirchener Straße insbesondere nachts gerne als Rennstrecke genutzt wird, sollte man hier vielleicht öfters Geschwindigkeitskontrollen durchführen, denn "50" kennen hier die meisten nicht. Wobei uns Persönlich die "30" viel besser gefällt.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 35	25.10.2011	B 35.1	Die Kaldenkirchener Straße gehört beim Straßenverkehrslärm zu den Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a (Ziff. 5.1.1). Zusätzlich ist sie auch vom Schienenverkehrslärm (Ziff 5.1.2) betroffen und grenzt an "Ruhige Gebiete" (Ziff. 5.5). Außerdem ist die Kaldenkirchener Straße auch vom Zielkonzept motorisierten Individualverkehr (MIV) betroffen und es soll eine zusätzliche Verbindungsstraße zwischen Nordring (Höhe Künkelstraße) und Kalden-	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplan gehen mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belastete Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl/10 m prioritär ein, wozu die Kaldenkirchener Straße nicht zählt. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Straßenzug prioritär untersucht werden soll.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			kirchener Straße gebaut werden. Alle diese Punkte reichen aber anscheinend nicht aus, die Kaldenkirchener Straße in die Liste der Belastungsachsen Straßenverkehrslärm (Ziff. 5.3.2) aufzunehmen, wahrscheinlich weil die Anzahl der Lärmbetroffenen nicht überdurchschnittlich ist. Dies kann doch wohl nicht ernst gemeint sein - oder? Vom Lärm ist der einzelne Mensch betroffen und kann krank werden - nicht die große Gruppe! Es ist für mich selbstverständlich, dass bei gleichartiger Belastung zuerst die Straßen mit hoher Bevölkerungsdichte Lärmschutzmaßnahmen erhalten. Priorität muss jedoch die Höhe der Lärmbelastung sein und nicht die Anzahl der Betroffenen. Ich bitte um Beachtung und die Kaldenkirchener Straße in die Liste der Belastungsachsen Straßenverkehrslärm (Ziff. 5.3.2) aufzunehmen.		
B 36	25.10.2011	B 36.1	Als Erstes müsste der Durchgangsverkehr für schwere Lkw aus der Stadt verbannt werden. Seit Einführung der Maut, hat der Verkehr der Lkw enorm zugenommen. Im Minutentakt rasen die Lkw z. B über die Aachener Straße. Dort befindet sich die Gesamtschule Stadtmitte und ein Kindergarten. Schilder stehen zwar dort, die auf die Kinder hinweisen, aber von 30 nichts zu sehen. Zum Beispiel: Ein 40 Tonner, der von Düsseldorf, Neuss oder Krefeld in Richtung Aachen muss, fährt über die B 7, B 9 und B 57 und nicht über die Autobahn.	Die Hauptbelastung durch den Lkw-Verkehr entsteht auf der Aachener Straße durch den Ziel- und Quellverkehr innerhalb Mönchengladbachs. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans verdrängen einen Großteil des Lkw-Durchgangsverkehrs von der Aachener Straße, nächtliche Lkw-Verbote sichern die Nachtruhe. Zusätzlich fordert der in Aufstellung befindliche Luftreinhalteplan sogar ganztägige Lkw-Verbote auf der Aachener Straße und der Bahnstraße in Holt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 36.2	Die Aachener Straße wird zurzeit erneuert. Die Burggrafenstraße wird zurzeit als Umgehung durch den Schwerverkehr genutzt. Dadurch ist diese Straße in einem desolaten Zustand.	Der Lärmaktionsplan sieht kurzfristig eine Deckschichterneuerung mit einem lärmoptimierten Asphalt bei einer Sanierung vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 37	25.10.2011	B 37.1	Siehe B 35 (Formular zweimal eingereicht)	siehe B 35	siehe B 35
B 38	26.10.2011	B 38.1	Die Bergstraße war niemals für eine Verkehrsbelastung, wie sie seit geraumer Zeit besteht, vorgesehen. Sowohl die Fahrspurweite als auch die Beschaffenheit verbieten geradezu eine intensive Nutzung durch den Schwerlastverkehr, wie es leider an der Tagesordnung ist.  Größere Fahrzeuge können den Schürenweg gar nicht in die Bergstraße verlassen, ohne zum Verkehrshindernis zu werden und/ oder die Alleebäume zu beschädigen. Die bestehenden Frostschäden aus den vergangenen Wintern tragen ihr übriges dazu bei.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Im Entwurf des VEP ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorkaltetrasse für eine neue Verbindung zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 38.2	Unerträglich für die Anwohner dieses Abschnittes sind neben den starken Emissionsbelastungen auch die Erschütterungen der z.T. alten Gebäude durch tonnenschwere Fahrzeuge	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 38.3	Unzumutbar ist zudem die starke Lärmbelastung durch den ohnehin schon starken Berufsverkehr ergänzt durch Schwerlastverkehr mit entsprechenden Geräuschpegeln durch Motorendröhnen, hydraulisches Bremsen, erneutes Anfahren usw.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 38.4	Leere Pkw-Anhänger sowie Lkw-Auflieger verursachen zudem ein extrem lautes Scheppern beim Überfahren der aufgrund des Alters der Straße vorhandenen Unebenheiten und Frostaufbrüche.	Lärmbelästigung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 38.5	Ohnehin kommt es bekanntermaßen durch die unsinnige Verkehrsführung an dieser Kreuzung regelmäßig zu Konflikten. Unrechtmäßiges Abbiegen führt mehrmals am Tag zu Hupkonzerten, lautem Anfahren und auch zu Unfällen.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 38.6	Letztendlich wird die Bergstraße von unten ab Hohenzollernstraße	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			auch gerne als Rennstrecke genutzt.		
		B 38.7	Wir fordern daher ein striktes Lkw-Verbot (mit Ausnahme Anliefer- und Busverkehr) für das reine Wohngebiet Bergstraße/ Schürenweg.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 38.8	Des Weiteren wären Bodenwellen zur Verkehrsberuhigung sinnvoll; zumindest aber konsequente, regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärmreduzierung. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 39	26.10.2011	B 39.1	Ich plädiere absolut für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Theodor-Heuss-Straße auf 30 km/h.	Der LAP sieht die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Abschnitt Bahnstrecke bis Hofstraße vor, bis eine lärmoptimierte Deckschicht eingebaut wird. Aufgrund der überwiegend gewerblichen Anlieger ist auf dem Abschnitt Hofstraße bis Breite Straße keine Temporeduzierung vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 39.2	Des Weiteren bin ich total enttäuscht, dass teilweise überhaupt keine rote Ampel und durchgezogene weiße Linien beachtet werden.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Um auf der breit ausgebauten Straße die Einhaltung der vorgesehenen zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu stärken, ist jedoch eine Erinnerung der Fahrzeugführer an die Einhaltung von Tempo 30 sinnvoll.	<b>Ergänzung des Lärmaktionsplans: Aufstellung von Dialog-Displays auf der Theodor-Heuss-Straße, Bahnstrecke bis Hofstraße, in beiden Fahrtrichtungen.</b>
		B 39.3	Zu nächtlicher Zeit ist eine enorme Ruhestörung durch durchbreiternde Lkw entstanden, die sehr störend wirkt.	Der LAP sieht in Teilen ein nächtliches Lkw-Verbot vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 39.4	Des Weiteren sollten die Einsatzfahrzeuge von Rettungsdienst und Polizei nachts nicht mit eingeschaltetem bzw. nicht mit extrem aufgedrehtem Martinshorn durch die Theodor-Heuss-Straße fahren.	Nach § 38 StVO kann ein Rettungsfahrzeug Wegerechte nur in Anspruch nehmen, wenn es gleichzeitig Blaulicht und Martinshorn einschaltet hat.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 39.5	Weiterhin Einbau eines lärmoptimierten Asphalts ohne Rücknahme der Tempo-30-Beschränkung.	Nach Einbau eines lärmoptimierten Asphalts verringern sich die Rollgeräusche durch eine zusätzliche Temporeduzierung nicht mehr. Deshalb ist die Aufrechterhaltung der Temporeduzierung aus lärmtechnischer Sicht nicht mehr gegeben. Unabhängig vom lärmtechnischen Aspekt kann auf Straßen mit lärmoptimierter Deckschicht aus anderen Gründen eine Temporeduzierung angeordnet werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 40	26.10.2011	B 40.1	Wie wir nun zu unserem Bedauern feststellen müssen, ist geplant, die Aachener Straße im Bereich Waldnieler- bis Burggrafenstraße mit Flüsterasphalt auszustatten und eine Tempo-30-Zone einzurichten und hierdurch ca. 20 % des Verkehrs zusätzlich über die Burggrafenstraße umzuleiten. Wie jedoch aus der Umgebungslärmkarte hervorgeht, ist die Lärmbelastung gerade im Bereich unserer Wohnanlage mit über 200 Familien und vielen Kindern wesentlich höher als im Bereich Aachener Straße.	1. Auf der Aachener Straße, Abschnitt Waldnieler Straße bis Burggrafenstraße, ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen. Der LAP führt weiterhin aus, dass eine eventuelle Verkehrsverlagerung auf die Burggrafenstraße durch Maßnahmen auf der Aachener Straße und Blumenberger Straße nur gerechtfertigt sind, wenn vorher eine lärmoptimierte Deckschicht auf der Burggrafenstraße eingebracht wird, die zu einer Immissionsreduzierung von $\geq 4$ dB(A) führt. Von einer Erhöhung der Verkehrsmenge um 20 % ist in diesem Zusammenhang nicht die Rede.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 40.2	Antrag auf Verlegung der B 57 über die Waldnieler Straße - Am Nordpark	Allein auf Grund der Umwidmung ist nicht von einer Reduzierung der Verkehrsbelastung und damit der Lärmbelastung auszugehen. Es ist aber ein sinnvoller Baustein eines umfangreichen Gesamtkonzeptes. Die Anregung wird daher an die zuständige Stelle weitergeleitet.	<b>Ergänzung des Lärmaktionsplans: Verlegung der B 57 über die Waldnieler Straße und die Straße Am Nordpark.</b>
		B 40.3	Wegfall des Baus der Westtangente im Verkehrsentwicklungsplan	Die Achse Burggrafenstraße – Markgrafenstraße – Landgrafenstraße – Seilerweg - Heinrich-Pesch-Straße mit Anbindung an den Rheydter Ring über die Hohlstraße dient der Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße. Auf der Burggrafenstraße soll der Straßenverkehrslärm durch den Einbau von LOA (im Zuge der anstehenden Kanalbaumaßnahme) reduziert werden. Zusätzlich sollte hier der Einbau von Lärmschutz-	<b>Änderung des Lärmaktionsplans: Der Bau der Umgebung Burggrafenstraße wird erst weiterverfolgt, wenn die Burggrafenstraße keine ausreichende Kapazität mehr besitzt.</b>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				fenstern gefördert werden. Erst wenn die Kapazität der Burggrafenstraße das Verkehrsaufkommen nicht mehr auffangen kann, sollte über den Bau der Umgehung Burggrafenstraße nachgedacht werden.	
		B 40.4	Ausbau der Trasse Mittlerer Ring soll in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen werden.	Die Umsetzung des Mittleren Rings auf dem Teilstück in Pongs führt zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung in Holt und Speick und ist daher im Entwurf des VEP nicht mehr vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 40.5	Der Bereich der Burggrafenstraße zwischen Luisenstraße und Aachener Straße ist zusätzlich für Familien, Kinder und Nutzern eines Fahrrades ein äußerst gefährlicher Bereich. Kinder sind gefährdet, wenn sie die Burggrafenstraße überqueren wollen, insbesondere, da die Fahrzeuge hier mit hoher Geschwindigkeit vorbeifahren.	1. Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Zur Förderung des Fußgängerverkehrs ist zu prüfen, ob Querungshilfen gebaut werden können.	1. Der Hinweis wird weitergeleitet.  <b>2. Ergänzung des Lärmaktionsplans: Prüfung, ob der Bau von Querungshilfen Höhe Villenstraße möglich ist.</b>
		B 40.6	Fahrradfahrer sind speziell in unserem Bereich hoch gefährdet, da aufgrund der Straßenbreite gerade zwei Fahrzeuge nebeneinander Platz haben. Es bleibt das nicht erlaubte Fahren auf dem Gehweg, welches dann in Folge die Fußgänger in Gefahr bringt.	1. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Zur Förderung des Radverkehrs ist zu prüfen, ob Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen auf der Straße markiert werden können	1. Der Hinweis wird weitergeleitet. <b>2. Ergänzung des Lärmaktionsplans: Prüfung, ob die Markierung von Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen möglich ist.</b>
		B 40.7	Wir beantragen speziell für den Bereich zwischen Luisenstraße und Aachener Straße eine Tempo-30-Zone, um die Gefahrenquellen und den Lärmpegel im Wohnbereich auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.	Die Deckschichterneuerung der Burggrafenstraße mit einem lärmoptimierten Asphalt wird als vorrangig angesehen, so dass eine zwischenzeitliche Geschwindigkeitsreduzierung nicht erforderlich ist.  Unabhängig vom Lärmaktionsplan sollte geprüft werden, ob die Einführung von Tempo 30 aus Sicherheitsgründen sinnvoll ist. Die Einbeziehung in eine Tempo 30-Zone ist nicht möglich, da die Burggrafenstraße zum Hauptverkehrsnetz gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 41	26.10.2011	B 41.1	Aus der Presse habe ich entnommen, dass geplant ist, die Geschwindigkeit auf der Rheydter Straße auf 30 km/h herabzusetzen. Vor allem im Bereich Rheydter Str./ Kronprinzenstraße ist die Lärmbelastung massiv.	Zustimmung zur geplanten Maßnahme.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 41.2	Als weitere Maßnahme schlage ich vor, dass auch die Parallelstraße zur Rheydter Str., nämlich die Viktoriastraße und sinnvollerweise auch die Kronprinzenstraße, als Verbindungsstraße (Möglichkeit einer Sackgasse?) in die 30 km/h-Zone einbezogen werden. Zum einen, um Schleichverkehre zu vermeiden, zum anderen, um eine einheitliche Geschwindigkeitszone zu erhalten, da die Straßen jenseits der Bahnlinie (z. B. Dessauer Straße) bereits eine 30 km/h-Zone darstellen, die ihrerseits an die Theodor-Heuss-Str. grenzen, die ja auch gedrosselt werden soll. Zu der einheitlichen Geschwindigkeitszone gehören dann auch die Hofstraße, die Lüpertzender Straße (Musikschule), Bleichstraße (Grundschule).	Die genannten Straßen-(abschnitte) liegen nicht unmittelbar im Bereich der Belastungsachsen. In der Gesamtbetrachtung des Bereichs ist die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Viktoriastraße und der Kronprinzenstraße ein sinnvoller Ergänzungsvorschlag.  Hinweis: Die Immissionsbelastung auf der Viktoriastraße geht vorwiegend von der Bahn aus. Streckenabschnitte im Bereich des Stadtgebiets MG, an denen Lärmsanierungen notwendig sind, stehen an 36. bis 37. Stelle im Sanierungsprogramm der DB AG (s. www.deutschebahn.com - Dringlichkeitsliste).	<b>Ergänzung des Lärmaktionsplans: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Viktoriastraße und der Kronprinzenstraße.</b>
		B 41.3	Überhaupt stellt sich mir die Frage, ob die Stadt nicht mutiger sein sollte und wirklich weite Bereiche der Innenstadt als 30 km/h-Zone auszuweisen, um die Lebensqualität zu steigern. Für eine Drosselung der Geschwindigkeit im Bereich Rheydter Str. sprechen meines Erachtens neben der Lärmreduzierung auch die Schulen (z. B. Math-Nat-Gymnasium und Franz-Wamich-Grundschule), zu denen viele Schüler auf diesen verkehrsreichen Straßen unterwegs sind, sowie die Kindergärten, Hephata und überhaupt die zahlreichen Kinder, die hier wohnen.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 41.4	Weiterhin schlage ich vor, den Lkw-Verkehr auf Zulieferverkehr zu	Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			reduzieren. Dies geschieht zwar schon etwas durch die niedrigen Eisenbahnbrücken, jedoch wären weniger Lkw eine große Erleichterung.	erstellen.	
		B 41.5	Ein weiterer Vorschlag, der zwar sicherlich nicht von der Stadt Mönchengladbach umzusetzen ist, wäre eine Lärmschutzwand beiderseits der Bahnstrecke, die durch dicht bewohntes Gebiet führt. Hier fahren neben den häufigen Personenzügen, die von früh morgens bis spät abends unterwegs sind, auch viele Güterzüge, die zudem auch oft nachts vorbeifahren. Hierzu wünsche ich mir, dass die Stadt Mönchengladbach an die Deutsche Bahn herantritt und die Interessen der Bürger vertritt, die an oder in der Nähe dieser viel befahrenen Strecke wohnen und auch unter dem Lärm des Zugverkehrs zu leiden haben.	Streckenabschnitte im Bereich des Stadtgebiets MG, an denen Lärm-sanierungen notwendig sind, stehen an 36. bis 37. Stelle im Sanierungsprogramm der DB AG (s. www.deutschebahn.com - Dringlichkeitsliste).	
B 42	27.10.2011	B 42.1	Als Erstes möchte ich den Bau der Umgehungsstraße Giebelsbusch anregen, weil nur das eine dauerhafte Entlastung für unser Wohngebiet bringen kann.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung im Lärmaktionsplan.
		B 42.2	Eine kurzfristige Maßnahme wäre, sanfte Schwellen in die Fahrbahnen zu integrieren, um so die oftmals überhöhte Geschwindigkeit, was letztlich auch zu erhöhtem Lärm führt, zu senken. Die obere Bergstraße scheint, vor allem nachts, eine Rennstrecke zu sein. Wir waren in den letzten Wochen in unserem Nachbarland Holland, sowie in Italien unterwegs. In auffallend vielen Straßen, die durch Wohngebiete führen, waren sanfte Schwellen eingebaut, die ein zu schnelles Fahren verhindern.	Siehe oben  Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärmreduzierung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 43	27.10.2011	B 43.1	Der Lärm der Güterzüge im Bereich der Eisenbahnbrücke Roermonder Straße ist unerträglich, da diese Brücke keinen Lärmschutz aufweist. Ich schlage vor, dass die Züge vor allem nachts mit einer geringeren Geschwindigkeit über die Brücke fahren.	Auf Bundesebene läuft derzeit ein Modellprojekt zur Brückenentdämmung. Möglicherweise kann in der 2. Stufe auf die Ergebnisse zurückgegriffen werden.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 43.2	und Lärmschutzmaßnahmen an dieser Brücke durchgeführt werden.	Streckenabschnitte im Bereich des Stadtgebiets MG, an denen Lärm-sanierungen notwendig sind, stehen an 36. bis 37. Stelle im Sanierungsprogramm der DB AG (s. www.deutschebahn.com - Dringlichkeitsliste).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 44	27.10.2011	B 44.1	Gemäß Bebauungsplan liegt unser Garten, welcher der Erholung dienen sollte, direkt an der Straße Ruckes, die nunmehr zu einer Hauptverkehrsstraße geworden ist. Seit Jahren nimmt die Bepflanzung Schaden aufgrund der Abgase, so dass diese regelmäßig erneuert werden muss.	Luftschadstoffe sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 44.2	Eine Entspannung ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens mit der damit verbundenen Lärmbelastigung nicht mehr gegeben. Gespräche können nicht mehr in der gewohnten Lautstärke geführt werden. An Wochentagen sollte man am besten während der Hauptverkehrszeiten die Terrassentüre geschlossen halten. Selbst an Sonn- und Feiertagen ist der Ausflugsverkehr noch enorm. Mit einem Lärm-aufkommen, welches hier größer ist als 70 Dezibel, wird gegen die gesetzliche Höchstgrenze für Umgebungslärm in Wohngebieten ver-	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			stoßen. Dies ist auch der Stadt Mönchengladbach bekannt, so dass es schon fast an Ignoranz grenzt, dass die Straße Ruckes nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt ist. Es muss eine adäquate Lösung her, denn der Zustand ist definitiv nicht tragbar.		
B 45	27.10.2011	B 45.1	Durch den Verkehrslärm, der durch den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße hervorgerufen wird, sind große Teile von Waldhausen, Windberg und Eicken extrem lärmbelastet. An der Fassade unseres Hauses liegt die Lärmbelastung bei über 70 dB(A). Dieses ist auch in der Lärmkartierung NRW anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu sehen. Damit muss die Verwaltung an dieser Stelle Maßnahmen ergreifen. Sie hat keinen Ermessungsspielraum mehr!	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die genannten Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 45.2	Geschwindigkeitsreduzierungen, Flüsterasphalt, Lkw-Durchfahrtsbeschränkungen sind sicherlich die vorrangigsten Maßnahmen die eine Lärmentlastung bringen würden.	Siehe oben. Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 45.3	Gerade Lkw-Durchfahrtsbeschränkungen wären hier angebracht, da es sich an dieser Stelle um ein ausgewiesenes Wohngebiet handelt. Auch der weitere Verlauf des gesamten Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus Wohngebieten.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die genannten Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 45.4	Bereits vor zwei Jahren hat man uns ein Pilotprojekt mit Geschwindigkeitsreduzierung zugesagt. Wann wird dieses denn nun endlich eingeführt?	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 45.5	Auch befürworte ich den Vorschlag der Verwaltung, auf dem Metzenweg Bäume zu pflanzen, um damit das Straßenprofil dem hier vorhandenen Wohngebiet anzupassen. Schaffen Sie wieder einen Lebensraum, der dem Gebietscharakter Wohngebiet gerecht wird.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 46	27.10.2011	B 46.1	Wie in der Lärmkartierung NRW anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu sehen ist, liegt an der Fassade meines Hauses eine Lärmbelastung von >70 dB(A) an. Dieser Lärm wird durch den Verkehr auf dem Metzenweg hervorgerufen. Lärmbelastungen von 65 dB(A) und mehr sind nachgewiesen gesundheitsschädigend. Bei einer Lärmbelastung von >70 dB(A) reduziert sich der Ermessungsspielraum der Verwaltung auf Null. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Da dieser Lärm durch den Verkehr des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße hervorgerufen wird, müssen hier entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Straßenachse nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich, insbesondere Nicodemstraße - Metzenweg, prioritär untersucht wird.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 46.2	Ich fordere auf dem Metzenweg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zu Lärmertlastung einzuführen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Metzenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 46.3	Außerdem muss der Metzenweg für den Lkw Durchgangs-Verkehr beschränkt werden.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 46.4	Des Weiteren befürworte ich den Vorschlag der Verwaltung, auf dem Metzenweg Bäume zu pflanzen, um damit das Straßenprofil dem hier vorhandenen Wohngebiet anzupassen. Es muss hier endlich wieder eine entsprechende Lebensqualität geschaffen werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 47	27.10.2011	B 47.1	Der Straßenverkehrslärm der durch den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße hervorgerufen wird, ist enorm hoch. In der Lärmkartierung NRW ist zu ersehen, dass unser Haus mit mehr als 70 dB(A) belastet ist. Damit ist dieser Lärm gesundheitsschädigend! Bei einer Lärmbelastung von >70 db(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Ich fordere Sie auf, diese Maßnahmen umzusetzen!	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Straßenachse nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich, insbesondere der Metzenweg, prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 47.2	Die Verkehrsbelastung des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße muss verringert werden.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmertlastung. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 47.3	Lkw Durchfahrtsverkehre sind zu unterbinden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Straßenachse nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich, insbesondere der Metzenweg, prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 47.4	Solange kein Flüsterasphalt als Straßenbelag eingebracht wurde, muss die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 47.5	An den Zufahrten zu diesem Straßenzug (Nicodemstraße, Schürenweg und Bergstraße) sind Pfortnerampeln zu installieren, so dass die einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
B 48	28.10.2011	B 48.1	Mit Einbruch der Dunkelheit ist faktisch die Geschwindigkeitsbegrenzung außer Kraft gesetzt - zumindest auf der B 230 im Bereich Bruchstraße aus der Zone 30 (Schulzentrum) herauskommend oder einfahrend. Das hochziehen der Motoren und die oftmals veränderten Auspuffanlagen verursachen enormen und unnötigen Lärm und gefährden die die Straße querenden Fußgänger. Ich schätze die gefährlichen Geschwindigkeiten oft weit über 70km/h ein. Daher wünsche ich mir mehr Geschwindigkeitskontrollen bei Dunkelheit, was als positiven Nebeneffekt auch den Benefiz für die Stadtkasse mitbringt.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 49	30.10.2011	B 49.1	Der Bereich Mönchengladbach-Bettrath mit den Straßen in der Lockhütte, Lockhütter Straße, Piepersweg und Hackesstraße sind vom Lärm der A 52 stark belastet. Der Lärm hat sich in den letzten Jahren stark vermehrt. Eine Lärmschutzmaßnahme aus dem Jahre 1998,	Mit dem Ausbau der A 52 wird auch der Lärmschutz erneuert, der mit den Vorsorgewerten deutlich besseren Lärmschutz erfordert als die Auslösewerte des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			bestehend aus einer Holzkonstruktion, hat keine Verbesserung gebracht.		
		B 49.2	Außerdem wird das Gebiet durch den Schienenverkehr der DB-Strecke Mönchengladbach Richtung Viersen stark belastet. Wir bitten Sie, dies bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen.	Streckenabschnitte im Bereich des Stadtgebiets MG, an denen Lärm-sanierungen notwendig sind, stehen an 36. bis 37. Stelle im Sanierungsprogramm der DB AG (s. www.deutschebahn.com - Dringlichkeitsliste).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 50	30.10.2011	B 50.1	<p>1. Ich bitte, den Lageplan Erzberger Straße gemäß Ihrer Textfassung im Lärmaktionsplan wie folgt zu korrigieren: Verlängerung der Tempo 30-Zone auf der Hofstraße in westlicher Richtung bis zur Ückelhofer Straße - zumindest bis zur Werrastraße! Dadurch würde die bereits heute existierende starke Verkehrsfrequenz auf der Benderstraße (Abkürzungsstrecke zur Umgehung der Erzberger Straße im Abschnitt Volksgartenstraße-Hofstraße) künftig gemindert.</p> <p>In Ihrer Textfassung lautet der entsprechende Passus (Lärmaktionsplan, S.85, Absatz 9.3 Achse Erzberger ...): "Starker Rückbau der Hofstraße zwischen Ückelhofer Straße und Erzberger Straße auf zwei Fahrstreifen unter 7,00 m zur Verbreiterung der Nebenanlagen und zur optischen Einengung durch zwei Baumreihen. Der Straßenabschnitt sollte auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h begrenzt oder in eine Tempo 30-Zone eingegliedert werden."</p>	<p>Die Erweiterung der Temporeduzierung/Tempo 30-Zone auf der Hofstraße wird nicht zu einer weiteren Entlastung der Wohnstraßen führen.</p> <p>Zwischenzeitlich wurde an dem Knoten Benderstraße/ Volksgartenstraße eine Diagonalsperre eingerichtet, um das Wohngebiet vor Durchgangsverkehr zu schützen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 51	30.10.2011	B 51.1	Die Lärmbelästigung durch den Verkehr auf der Hubertusstraße hat in den letzten 20 Jahren erheblich zugenommen. Die Hubertusstraße wird neben einer großen Zahl Pkw auch von vielen Lkw und Motorrädern befahren. Gerade letztere betrachten die Straße offenbar gern als Rennstrecke. Wünschens- und denkwert sind Maßnahmen wie Flüsterasphalt, überwachtes Tempolimit 30 oder Beschränkungen der Durchfahrtsberechtigung.	Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang. Die Hubertusstraße ist mit Belastungswerten <70/60 dB(A) belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 52	31.10.2011	B 52.1	Bei der Erarbeitung von Lösungen zur Lärmreduzierung habe ich die Befürchtung, dass Sie versuchen den Lärm zu verringern, ohne wirklich die Ursachen zu bekämpfen. Seit Jahren wirbt Mönchengladbach damit, autofahrerfreundlich zu sein und bei Betrachtung der Verkehrsplanungen in der Vergangenheit ging es in erster Linie darum den Verkehrsfluss für Autos zu verbessern.	Die städtische Verkehrsentwicklungsplanung beschäftigt sich mit allen Verkehrsmitteln. Eine Förderung des sogenannten Umweltverbundes ist angestrebt. Diese Ziele wurden bereits politisch beschlossen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 52.2	Denken Sie um! Wie wäre es, wenn Sie den Verkehr verringern? Die logische Folgerung daraus – Sie verringern automatisch die Lärmbelastung. Wenn in MG ein vernünftiger ÖPNV aufgebaut wird mit z.B. Ringlinien und Querverbindungen mit einer optimalen Taktung, wären viele bereit, das Auto stehen zu lassen.	Im Zuge der geplanten Aufstellung des Nahverkehrsplans kann dieser Aspekt geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 52.3	Dies könnte auch mit großen Parkplätzen am Rand der Stadt unterstützt werden. Die Autos könnten dort abgestellt werden und die Anwohner mit Bussen zum Ziel in der Stadt transportiert werden.	Im Zuge der geplanten Aufstellung des Nahverkehrsplans kann dieser Aspekt geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 52.4	Des Weiteren gibt es in MG kein vernünftiges Angebot für z.B. Leihfahrräder oder Leihfahrzeuge (z.B. mit Elektromotoren).	Im Zuge der Aufstellung eines Radverkehrskonzepts kann dieser Aspekt geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 52.5	Ich empfehle Ihnen, sich in anderen Städten umzuschauen und dort Ideen aufzunehmen. In Toronto z.B. ist die Taktfrequenz von Bussen und Straßenbahnen während der Stoßzeiten kleiner 10 min. Es wird außerdem keine feste Uhrzeit an den Haltestellen, sondern Frequenzzeiten angegeben. Für einen Fahrpreis von unter 2 Dollar kann man sich 45 min mit jedem öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt bewegen.	Im Zuge der geplanten Aufstellung des Nahverkehrsplans kann dieser Aspekt geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 52.6	Bevor Sie also jetzt erheblich in bauliche Maßnahmen investieren, sollten Sie überlegen, ob nicht die Investition in einen optimalen Nahverkehr die bessere Alternative für die Innenstadt ist. Der Nahverkehr in MG ist aktuell zu teuer (z.B. Kurzstrecken), unübersichtlich von der Linienführung und die Taktzeiten sind nicht an die Bedürfnisse angepasst. Schaffen Sie Anreize den Nahverkehr zu nutzen, bzw. Fahrräder zu nutzen und Sie werden sehr viel weniger Probleme mit Lärm haben.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 53	31.10.2011	B 53.1	Sofern ich Ihren Lärmaktionsplan in der Kürze der Zeit richtig gelesen habe, wird die Dömgesstraße als "besonders ruhiges Gebiet" bezeichnet. Dabei kann es sich jedoch nur um einen Irrtum handeln! Über die Dömgesstraße und die an die Dömgesstraße anschließenden Straßen fließt der gesamte Nord-Süd-Verkehr, der von der A 44 Richtung Grevembroich geht. Zudem wird das Gewerbegebiet Erfstr. von Süden her über diese Straßen erschlossen. Die Bebauung ist relativ dicht und ältere Gebäude stehen nah an der Straße, so dass es zu einer Lärm- und Abgasbelästigung kommt. Im Bereich der Kreuzung mit der Mülforfer Straße staut sich der Verkehr häufig zurück. Durch das Abbremsen mit der Motorbremse und das Beschleunigen und Hochschalten ist die Lärmbelastung besonders hoch. Insofern ist es hier auf der Straße keinesfalls besonders ruhig- vielmehr liegen wir hier an der Hauptverkehrsachse in Giesenkirchen.	Die Ackerflächen südlich von Giesenkirchen wurden als besonders ruhiges Gebiet ausgewiesen. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die Fläche sich über die Stadtgrenze hinaus noch wesentlich vergrößert. Die Dömgesstraße liegt nördlich davon.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 53.2	Da die bisher im Gespräch befindliche Ortsumgehung von Giesenkirchen wohl nicht mehr kommt, erscheint es für die Anwohner der Dömgesstraße dringend erforderlich, den Verkehr zu entzerren und wo möglich umzuleiten. Es gäbe in Giesenkirchen einige Straßen, die den Verkehr leichter aufnehmen könnten, weil es dort relativ wenig Wohnbebauung gibt und die Häuser deutlich weiter von der Straße entfernt stehen.  Denkbar wäre es z.B. den Verkehr über den Schelsenweg, die Mülforfer Str., die Straße "Am Langmaar" und dann über die Erfstr. um die Dömgesstraße und die Kleinenbroicher Str. und damit um den Ortskern und die KGS Kleinenbroicher Str. herumzuleiten. Natürlich wären dazu bauliche Veränderungen durchzuführen, der Aufwand dafür sollte sich aber in Grenzen halten und es wäre durch eine derartige Verkehrsführung absolut möglich, die Zahl der vom, wohl leider unvermeidlichen Verkehr, betroffenen Bürger deutlich zu reduzieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein. Die Dömgesstraße hat in Teilen Lärmbelastungen von >70/60 dB(A), wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu überprüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 54	02.11.2011	B 54.1	Tempobeschränkung auf 30 km/h auf der Giesenkirchener Straße im Bereich der Grundschule, weil in den Bereich der Sporthallen und der Realschule schon Tempo 30 vorhanden ist. Oder muss dort erst was passieren, dass ein Kind tödlich oder schwer verletzt wird, dass dort etwas gemacht wird.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 54.2	Warum dürfen von der Mülgaustraße nur Busse Richtung Rheydt fahren, Pkw müssen rechts auf die Giesenkirchener Straße abbiegen.	Die Maßnahme dient der Entlastung der Mülgaustraße. Die Erschließung durch den ÖPNV muss jedoch gesichert bleiben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 55	31.10.2011	B 55.1	Bezüglich des hohen Verkehrsaufkommens auf der Aachener Straße, insbesondere dort, wo viele Bewohner davon betroffen sind, auf dem Teilstück Autobahnausfahrt Holt in Richtung Stadt und umgekehrt, wird es höchste Zeit, dass ein Tempolimit, etwa 30 km/h eingerichtet würde.	Zwischen AS Holt und Bahnstraße sieht der LAP eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 55.2	Die vielen Lkw, die täglich aus der Autobahn kommen, könnten ihr Ziel	Der LAP sieht eine Reihe von Lkw-Verboten und anderen Maßnah-	Der Hinweis wird weitergegeben.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			auch erreichen, wenn nicht alles über die Aachener Straße geleitet würde, sondern über den Nordpark. Der entsprechende Hinweis müsste aber bereits auf der Autobahn ausgeschildert werden. Der Lärm und Gestank der hier fahrenden Fahrzeuge ist unerträglich.	men vor, die den Lkw-Anteil am Verkehrsaufkommen senken bzw. weitgehend auf den Ziel- und Quellverkehr der angrenzenden Gewerbebetriebe beschränken werden.	
		B 55.3	Auf der Aachener Straße werden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt, aber auf dem Teilstück, wo wir wohnen, Aachener Straße zwischen Autobahn und Bahnstraße, können die Fahrzeuge mit jeder Geschwindigkeit vorbei rauschen, da eine Messung niemals erfolgt!	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 56	02.11.2011	B 56.1	Einsatz von elektronischen Geschwindigkeitswarntafeln ggf. auch sog. „Dialog-Displays“. Diese leisten einen höheren Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur gewünschten Lärminderung als fest montierte Schilder. (s. <a href="http://www.dvr.de/presse/infodienst/930_20.htm">http://www.dvr.de/presse/infodienst/930_20.htm</a> )	Ein Dialog-Display zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist im Anschluss an den Autobahnanschluss sinnvoll.	<b>Die Anregung wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 56.2	Der Erwerb, die Montage, der Unterhalt und die spätere Demontage von fest montierten Tempo 30 Schildern kostet ja auch eine Menge Geld. Macht es nicht mehr Sinn, dieses eingesparte Geld in lärmoptimierten Asphalt zu investieren?	Nicht alle Deckschichterneuerungen können gleichzeitig in Angriff genommen werden. Um trotzdem möglichst schnell einen lärmminimierenden Effekt zu erreichen, ist die Temporeduzierung ein kostengünstiges Mittel.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.3	Ich habe heute eine Pressemitteilung der Stadt gelesen, in der 28 Straßenzüge einen neuen Deckenüberzug erhalten. Diese führen im Wesentlichen durch Wohngebiete. In der Pressemitteilung ist allerdings auch die Theodor-Heuss-Str. genannt. Warum sollen hier nun erst Tempo 30 Schilder montiert werden, dann die Straßendecke neu überzogen werden und anschließend wieder die Tempo 30-Schilder demontiert werden?	Die Erneuerung der Deckschicht soll zwischen Hofstraße und Breite Straße erfolgen. Für diesen Abschnitt sieht der LAP keine Temporeduzierung vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.4	Ist dies bezüglich generell die Frage erlaubt, warum bei den Deckenerneuerungen nicht direkt mit lärmoptimierten Asphalt gearbeitet wird?	Lärmoptimierter Asphalt ist teilweise noch in der Versuchsphase. Der LOA 5D (Düsseldorfer Asphalt) wurde erst in jüngerer Zeit in einigen Städten in NRW zum Standardausbau. Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt in MG zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.5	In diesem Zusammenhang wäre interessant zu erfahren wie viel teurer pro Quadratmeter lärmoptimierter Asphalt gegenüber „normalem“ Asphalt ist.	Wenn nur die Deckschicht erneuert werden muss, ist der lärmoptimierte Asphalt etwa 1 EUR/m <sup>2</sup> teurer als konventioneller Asphalt. Der LOA stellt aber sehr hohe Ansprüche an den Straßenunterbau, so dass dieser, im Gegensatz zum Einbau einer konventionellen Deckschicht, häufig mit erneuert werden muss. Dann ist der Einbau von LOA inkl. Unterbau etwa 30-35 €/m <sup>2</sup> teurer als der Einbau einer konventionellen Deckschicht ohne Erneuerung des Unterbaus.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.6	Generell scheint mir hier ein wenig viel Aktionismus Pate gestanden zu haben – obwohl aus der EU Richtlinie keine zeitliche Umsetzung der Maßnahmen zu entnehmen ist.	Bis 18. Juli 2008 war in einer ersten Umsetzungsstufe der Lärmaktionsplan für Ballungsräume >250.000 Einwohner zu erstellen. In einer zweiten Stufe ist der Lärmaktionsplan bis zum 18. Juli 2013 zu überprüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.7	Meiner Meinung nach sollte man die Grenzwerte zur Zulassung von Autos, Motorrädern und Lkw herabsetzen oder bestimmte Mopeds oder unsinnige Sportauspuffanlagen an Pkw für den Straßenverkehr verbieten.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da Zulassungsverordnungen nur auf Bundes- bzw. EU-Ebene festgelegt werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 57	02.11.2011	B 57.1	Die Lärmbelastung in den Wohngebieten des gesamten Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße liegt im gesundheitsschädigenden Bereich von über 65 dB(A). Ein Großteil der Häuser liegt sogar über 70 dB(A). Hier reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null! Sie muss handeln!	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 57.2	Die Bergstraße hat sich zwischen Kaldenkirchenerstr. und Hohenzollernstr. zu einer Lkw-Strecke entwickelt. Die Straßenbreite und der Straßenbelag sind für diesen Schwerlastverkehr in keiner Weise geeignet. Aus welchem Grund dürfen sonst die Lkw den oberen Teil der Bergstraße (direkter Weg zur Bundesautobahn und Autobahnzubringer) nicht ebenfalls befahren. Hinzu kommt der Baumbestand auf der Bergstr. Immer wieder fahren sich die Lastwagen an den Kronen der Linden fest und müssen mit Feuerwehrhilfe befreit werden.	Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 57.3	Die Kreuzungen Bergstr./Schürenweg, sowie Bergstr./Hohenzollernstr. haben sich zu Unfallschwerpunkten entwickelt und gefährden alle Verkehrsteilnehmer in nicht unerheblichem Maß.	Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 57.3	Doppelzügige Containerfahrzeuge der Firma Drehkopf befahren in Minutenabständen unseren Straßenzug, um die Autobahnauffahrt Nord oder westlich gelegene Stadtgebiete zu erreichen. Hierbei donnern diese Lastwagen voll beladen über die mehrfach ausgebesserten Straßenbeläge, führen zu einer gewaltigen Lärmentwicklung und Vibrationen am und im Haus. Die Setzrisse dürfen Sie sich gerne einmal anschauen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Straßenzug nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 57.4	Gestatten Sie mir an dieser Stelle die Frage, ob sich die FDP der Stadt Mönchengladbach so heftig einer Verkehrsberuhigung widersetzt, weil Frau Nikole Finger (FDP), Geschäftsführerin und Miteigentümerin der Fa. Drehkopf, hier doch wohl lieber Eigeninteressen als Bürgerinteressen vertritt. Auf die Antwort eines Beschwerdebriefes unserer Nachbarschaft warten wir jedenfalls seit ca. 2 Jahren.	Die Entscheidung einzelner Ratsmitglieder zu bewerten, ist nicht Gegenstand dieses Abwägungsverfahrens.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 57.5	Des Weiteren wird die Bergstr. massiv durch auswärtige Lkws befahren, die die Autobahnmaut sparen möchten und deshalb den Weg durch unser „reines Wohngebiet“ nehmen.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 57.6	Zuletzt gibt es dann noch den ganz normalen An- und Ablieferverkehr der Firmen und Großmärkte in Eicken, Neuwerk und Lürrip. Alles durch ein Wohngebiet mit Kindergarten, Grundschule und Grabeskirche.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 57.7	Zuletzt wurde in dieser Gesamtdiskussion festgestellt, dass zu wenige Menschen am eingangs beschriebenen Straßenverlauf leben, um eine Verkehrsberuhigung herbei zu führen. Dann schlage ich Ihnen doch vor, den Lkw-Verkehr durch die Naturschutzgebiete unsere Stadt zu leiten, denn hier leben wahrscheinlich noch weniger Menschen die zu schützen sind.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 57.8	Bereits vor zwei Jahren wurde den Anwohnern dieses Straßenzuges beim „runden Tisch“ ein Pilotprojekt mit Geschwindigkeits-Reduzierung - Tempo 30 Strecke - zur Lärmentlastung versprochen. Diese Maßnahme wurde bis heute nicht umgesetzt, warum nicht? Ich fordere das zugesagte Pilotprojekt nun endlich umzusetzen	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 57.9	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und ein Verbot für den Lkw-Durchgangs-verkehr auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße verringern die dortige Lärmbelastung und erhöhen die Sicherheit für Schüler und Anwohner	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	
B 58	03.11.2011	B 58.1	Den Lärmschutz an der verlaufenden Autobahn in Venn verbessern.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte/Bereiche mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Ortsteil Venn nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Der 6-streifige Ausbau der A 52 und A 61 ist vorgesehen, der Lärmschutzmaßnahmen beinhaltet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 59	03.11.2011	B 59.1	Ich würde mir wünschen, dass es von der Stadt einen Zuschuss dafür gibt, wenn man die alten Fenster seines Hauses ausbauen lässt und dafür neue Schallschutzfenster verbauen lässt. Diese Möglichkeit gibt es auch in anderen Städten und es wird von den Bewohnern der Städte sehr gut angenommen. Dies ist die erste Möglichkeit in seinen eigenen Reihen etwas gegen den Lärm in Wohnräumen zu unternehmen. Jedoch haben die Menschen Angst davor den Schritt zu machen, da diese Fenster im Schnitt 100,- € teurer sind als welche ohne den Schallschutz.	Die Einführung eines Schallschutzfensterprogramms wird voll befürwortet und wird in vielen Städten bereits durchgeführt. Im Vorentwurf des Lärmaktionsplans wird die Einführung eines Schallschutzfensterprogramms als Maßnahme bereits vorgeschlagen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
B 60	03.11.2011	B 60.1	Der Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße ist extrem Verkehrs- und Lärmbelastet. Und das, obwohl der gesamte Straßenzug fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten besteht. Dies ist im Flächennutzungsplan der Stadt Mönchengladbach so ausgewiesen. Der gesamte Straßenzug liegt im gesundheitsschädlichen Bereich über 65 dB(A). Anhand der Lärmkartierung ist zu sehen, dass auf der Nicodemstraße und dem Metzenweg sogar 75% aller Häuser über der gelben Auslöse-Linie und damit im Bereich über 70 dB(A) liegen, auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße sind es 90 % aller Häuser. Bei Werten über 70 dB(A) hat die Verwaltung keinen Ermessensspielraum mehr. Sie muss umgehend handeln. Jeder Bürger hat ein gleiches gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse. So auch die Anwohner dieses Straßenzuges.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete  In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Straßenzug nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 60.2	Ich fordere die Stadt Mönchengladbach auf, den Verkehr des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf ein für Wohngebiete angemessenes Maß zu reduzieren.	Siehe oben. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 60.3	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmentlastung und zur Erhöhung der Sicherheit ist dort umgehend einzuführen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Nicodemstraße, Schürenweg, Marienburger Straße und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 60.4	Des Weiteren fordere ich eine Beschränkung für den Lkw-Durchgangsverkehr auf dem genannten Straßenzug. Lkw-Verkehre gehören nicht in Wohngebiete.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Straßenabschnitt nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B 61	03.11.2011	B 61.1	Die Unterheydener Straße wird immer wieder von Lkw (teilweise auch von Lastzügen) im Durchgangsverkehr frequentiert. Im unteren Bereich der Straße mit der nahe an der Fahrbahn gelegenen Wohnbebauung führt dies immer wieder zu Lärmspitzen. Dasselbe Problem verursachen einzelne, sehr schnell fahrende Pkw. Ich schlage deshalb vor, die Unterheydener Straße für Lkw (zumindest in ihrem unteren Teil) zu sperren und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h einzuführen.	Höher Belastete haben Vorrang. Die Lärmpegelwerte auf der Unterheydener Straße liegen <70/60 dB(A). In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Odenkirchener Straße als Belastungsachse nicht gehörte. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 62	03.11.2011	B 62.1	Firmen Herzog, Bedachung Jansen und Drehkopf sollen ihre Aufbauten der Fahrzeuge fest ziehen, damit sie nicht mehr so scheppern (die Gläser klirren im Schrank). Die Firmen sollen beim TÜV ihre Fahrzeuge kontrollieren lassen.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 62.3	Auf der Burggrafenstraße hält sich keiner an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Hier ist eine Verkehrskontrolle sehr ratsam.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 63	03.11.2011	B 63.1	Der Straßenbelag auf der Kölner Straße ist in einem schlechten Zustand. Der Zustand wurde verschlimmert durch falsch überbauten Kanalanschluss im Bereich Elbstraße.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Kölner Straße (Belastungsachse) nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt in MG zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 63.2	Auf dem Straßenabschnitt wird in der Durchfahrt Sasserath mit überhöhter Geschwindigkeit auch durch den zunehmenden Lkw-Verkehr aus und zu dem Industriegebiet Regiopark gefahren. Durch die Erschütterungen der Lkw sind Risse an meinem Haus entstanden.	Überwachung wie auch Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 63.3	Meine Anregung ist eine Geschwindigkeitskontrolle durch eine häufige Überwachung durch Polizei oder Ordnungsamt oder technische Überwachungseinrichtungen.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 63.4	Eine Sanierung der Straßendecke ist dringend erforderlich.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt in MG zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 63.5	Mittelfristig kann nur eine Sperrung für den Durchgangs-Lkw-Verkehrs eine Lösung sein.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Kölner Straße (Belastungsachse) nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 64	04.11.2011	B 64.1	Der Lärmaktionsplan berücksichtigt in Rheydt die Strecke zwischen Gracht und Marschallplatz (Limitenstraße) und schlägt dort unterschiedliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung vor. Die anschließende Odenkirchener Straße (Marschallplatz bis Mülforter Spange) ist, soweit ich dies beobachte mit mehr Verkehr belastet als die Limitenstraße und sollte unbedingt bei diesem Lärmaktionsplan Berücksichtigung finden. Der Verkehr stadtauswärts über die Limitenstraße fließt nur unwesentlich über die Hugo-Junkers-Straße und Keplerstraße ab. Nahezu der gesamte Verkehr auf der Limitenstraße bewegt sich über die Odenkirchener Straße weiter. Zusätzlich wird das Verkehrsaufkommen auf der Odenkirchener Straße auch noch erhöht durch die Fahrzeuge, welche vom Rheydter Ring am Theater vorbei stadtaus-	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Odenkirchener Straße (Belastungsachse) nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			wärts fahren. Die Odenkirchener Straße ist zwar letztlich neu erstellt worden, jedoch ohne lärmindernde Deckschicht. Deshalb rege ich für die Odenkirchener Straße ebenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an bis eine lärmindernde Deckschicht aufgebracht ist.		
		B 64.2	Im Lärmaktionsplan wird vorgeschlagen die Fahrradwege entlang der Gartenstraße auf die Straße zu verlagern. Da ich bezweifle, dass die geplanten Maßnahmen eine wesentliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens bewirken werden, halte ich dies für zu gefährlich. Ein schlechter Fahrradweg abseits der Fahrbahn ist mir auf jeden Fall lieber als Lkw in 1/2 m Abstand vorbeifahren zu haben. Die Verlagerung wäre meineserachtens nur möglich, wenn die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h für immer festgelegt bleibt.	Der Stand der Technik und auch jüngste Gerichtsurteile fordern, dass der Radfahrer, der auf der Fahrbahn mitgeführt wird, der Normalfall sein soll. Untersuchungen haben ergeben, dass dies unabhängig vom subjektiven Sicherheitsempfinden, objektiv die beste Sicherheit bietet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 65	03.11.2011	B 65.1	Die Hindenburgstraße und der Alte Markt sollen im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden. Wie aus Zeitungsberichten zu entnehmen war, wird diese Strecke täglich ca. 1.000 Mal vom Busverkehr befahren. Die Geschäftsräume merken diese Belastungen gewiss wenig, aber die darüber liegenden Wohnungen betrifft es doch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Alte Markt und die Hindenburgstraße westlich der Steggesstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 65.2	Hinzu kommt noch nachts die Lärmbelästigung durch die Taxen, die die obere Hindenburgstraße – obwohl diese Fußgängerzone ist - als Sammelstelle auch in Zweierreihe auf dem Bürgersteig unterhalb der Wohnungsfenster nutzen. Hinweise an das Ordnungsamt haben leider keine Veränderung gebracht.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet
B 66	03.11.2011	B 66.1	Im Kreuzungsbereich Viersener Straße – Schürenweg – Marienburger-Straße – Annakirchstraße werden an Teilen der Häuser Lärmbelastungen >70 dB(A) gemessen. Die gelbe Auslösepegel-Linie geht durch mehrere Gebäude. Es müssen unverzüglich lärmindernde Maßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Die Häuser liegen in einem reinen Wohngebiet. Der Verkehrslärm ist mittlerweile unerträglich. Die Balkone können nicht mehr genutzt werden. Bei einer Lärmbelastung von >70 db(a) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Knotenpunkt nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.2	Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.3	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.4	Im November 2009 wurde den Anwohnern des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße beim „runden Tisch“ ein Pilotprojekt mit Geschwindigkeitsreduzierung - Tempo 30 Strecke - zur Lärmentlastung versprochen. Sowohl unser Oberbürgermeister Norbert Bude, als auch die Verwal-	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			tungsfachleute vom Ordnungsamt, Stadtplaner, Verkehrsplaner, Umweltamt, Polizei und die Sprecher der Fraktionen der BV Nord stimmten diesem Pilotprojekt zu. Diese Maßnahme muss jetzt endlich umgesetzt werden.		
		B 66.5	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Erstaufstellung des Lärmaktionsplans an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts. Diese Werte gelten als gesundheitsschädigend. Bei diesen Werten ist mit erhöhten Herz-Kreislaufkrankungen zu rechnen. Ein Lärmaktionsplan soll Bürger vor Lärm schützen. Dabei sollte er sich an gesundheitsrelevanten Werten von <65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die Weltgesundheitsorganisation fordern sogar noch weitaus niedrigere Werte. Ich fordere die Stadt auf, sich nicht an gesundheitsschädigenden Werten - sondern zumindest an gesundheitsrelevanten Werten von <65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zu orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.6	Unter Punkt 5.1.1. werden die Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz pro Jahr genannt. Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg hat nachweislich bis zu 7 Mio. Kfz pro Jahr. Seltsamerweise wird er allerdings unter diesem Punkt nicht erwähnt. Paradoxerweise werden jedoch Straßen mit deutlich geringerer Verkehrsbelastung genannt. Warum und weshalb ist dies so?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 66.7	Der Bereich Bunter Garten und die Peter-Nonnenmühlen-Allee werden häufig durch ältere Menschen genutzt um den Hauptfriedhof zu besuchen. Hierbei müssen sie den Schürenweg überqueren. Dabei sind sie nicht nur extrem lärmbelastet, sondern in ihrer Sicherheit gefährdet. Dies betrifft dabei vor allen Dingen die Menschen, die etwas langsamer, oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind. Die Unterführung am Schürenweg ist für Rollatoren oder Rollstühle viel zu steil. An der Querungshilfe Peter-Nonnenmühlen-Allee ist ein sicheres Überqueren des Schürenwegs nicht möglich! Dazu sind das Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeiten viel zu hoch. Ein Überqueren ist nur unter Lebensgefahr möglich.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 66.8	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2.100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan hier nicht berücksichtigt.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.9	Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von über 50km/h auf diesem Straßenzug macht ein Queren für Schüler zum Sicherheitsrisiko. Eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser drei Straßen auf 30 km/h würde nicht nur die Lärmwerte senken, sondern auch das Risiko für Schüler reduzieren.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 66.10	1. Ich fordere die Stadt MG auf, für die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmentlastung und zur höheren Sicherheit der dort lebenden Anwohner einzuführen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärm-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				aktionsplans. Siehe oben	
		B 66.11	2. Des Weiteren fordere ich ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem genannten Straßenzug. Angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. Siehe auch Wikipedia, erster Satz:  „In erster Linie werden LKW-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentlastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.12	3. Außerdem fordere ich eine bessere Beschilderung zu den Autobahnen. An der Kreuzung Waldnieler- Monschauer- Nicodemstraße fließt der Verkehr um zur A 52 zu gelangen, in die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg. Stattdessen muss der Verkehr durch geänderte Beschilderung zur A 52 über die Autobahn-/Kreuz um die Stadt herum geführt werden. Ich fordere deshalb eine präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet	<b>1. Der Hinweis auf das bereits in Umsetzung befindliche verbesserte Beschilderungssystem wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>  2. Der gegebene Hinweis zur Ausschilderung wird weitergeleitet.
		B 66.13	Zusätzlich muss der Stand der Technik genutzt werden und Pflörtnerampeln z.B. für die Nicodemstraße so eingesetzt werden, sodass die in die Wohngebiete einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pflörtnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.14	Die IG Schürenweg hat einen Lösungsvorschlag zur Optimierung des Knotenpunktes Hohenzollernstraße/ Bergstraße erstellt. Ich fordere die Umsetzung aller dort genannten Punkte, kurzfristig zumindest eine Umsetzung der Punkte 1.2. und 5. Punkt 1: Zweispurige Geradeausführung der Bundesstraße B 57 stadteinwärts.	Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorhaltetrasse enthalten, die die Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Verlängerung Künkelstraße) verbindet. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Die endgültige Umsetzung wird nach Ablauf der Probephase entschieden. Hinweis ist zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis auf den erweiterten Ausbau der B 57 wird jedoch weitergegeben.
		B 66.15	Punkt 2: Endgültiger Wegfall der Bevorzugung des „Rechtsabbiegers“ durch separate Grünschaltung (wird zz. bereits erprobt)	Wird nach der Erprobungsphase entschieden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.16	Punkt 3: Lkw-Durchfahrtsverbot, angeordnet durch das Verkehrsschild 253, für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.17	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Straßenzug sollte durch das Einbringen von „sanften Schwellen“ unterstützt werden, damit die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird. In unseren Nachbarländern wird dies bereits seit langer Zeit erfolgreich praktiziert.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Verkehrsberuhigung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.18	7. Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St.-Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtpunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 66.19	8. Um eine bessere Autobahnbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es zumindest ein oder zwei weitere Autobahnzufahrten zur A52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese könnten kostengünstig beim geplanten sechsspurigen Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 66.20	9. Die den Anwohnern seit 50 Jahren versprochene Entlastungsstraße Giebelsbusch muss nun endlich gebaut werden. Sie soll die Hohenzollernstraße und die Kaldenkirchener Straße verbinden und die Anwohner der Bereiche Bergstraße und Bökelberg entlasten.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.21	10. Der Vorschlag der Verwaltung, auf dem Metzenweg Bäume zu pflanzen, um damit das Straßenprofil dem hier vorhandenen Wohngebiet anzupassen, muss umgesetzt werden. Verbunden mit Geschwindigkeitsreduzierungen lässt sich hierdurch endlich wieder eine entsprechende Lebensqualität schaffen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans., der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 67	31.10.2011	B 67.1	Wie in der Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu sehen ist, liegt an der Fassade unseres Hauses auf dem Schürenweg eine Lärmbelastung von >70 dB(A) an. Bei einer Lärmbelastung von >70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 67.2	Der Bereich Bunter Garten und die Peter-Nonnenmühlen-Allee werden häufig durch ältere Menschen genutzt um den Hauptfriedhof zu besuchen. Hierbei müssen sie den Schürenweg überqueren. Dabei sind sie nicht nur extrem Lärmbelastet, sondern in ihrer Sicherheit gefährdet. Dies betrifft dabei vor allen Dingen die Menschen, die etwas langsamer, oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind. Die Unterführung am Schürenweg ist für Rollatoren oder Rollstühle viel zu steil. An der Querungshilfe Peter- Nonnenmühlen-Allee ist ein sicheres Überqueren des Schürenwegs nicht möglich! Dazu sind das Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeiten viel zu hoch. Ein Überqueren ist nur unter Lebensgefahr möglich.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 67.3	Ich fordere die Stadt Mönchengladbach auf, für den Schürenweg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmentlastung und für eine höhere Sicherheit einzuführen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 67.4	Des Weiteren fordere ich ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße. Angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. Hierzu bitte ich Sie bei Wikipedia nachzulesen. Dort steht: „In erster Linie werden Lkw-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentslastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“ Dieses trifft für die Wohngebiete des oben genannten Straßenzuges genau zu.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 67.5	Außerdem sollte dringend eine Umgehungsstraße zur besseren Anbindung des St.-Franziskus-Klinikums erbaut werden.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist sie Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 67.6	Zur Verbesserung der Autobahnanbindung der Stadtteile Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn, sollte es zumindest ein oder zwei weitere Autobahnzufahrten zur A 52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese sollten beim baldigen sechsspurigen Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 68	03.11.2011	B 68.1	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Erstaufstellung des Lärmaktionsplanes an Werten von 70/60 db(A) ganztags/nachts. Diese Werte gelten als gesundheitsschädigend. Bei diesen Werten ist mit erhöhten Herz-Kreislauferkrankungen zu rechnen. Ein Lärmaktionsplan soll Bürger vor Lärm schützen. Dabei sollte er sich an gesundheitsrelevanten Werten von <65db(A) tags und <55db(A) nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die Weltgesundheitsorganisation fordern sogar noch weitaus niedrigere Werte. Ich fordere die Stadt auf, sich nicht an gesundheitsschädigenden Werten, sondern zumindest an gesundheitsrelevanten Werten zu orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			In der Lärmkartierung für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Str. und Viersener Str. zeigt im Einmündungsbereich der Rembrandtstraße in den Schürenweg, dass die gefährdete Lärmzone in der Rembrandtstraße kurz hinter der Kreuzung mit dem Schürenweg aufhört. Es ist eine Farce zu glauben, dass dahinter eine Lärmbelästigung somit nicht mehr vorliegt. Die Dezibelhöhe wird zwar etwas geringer sein als unmittelbar an der Straßenfront Schürenweg, aber der Umgebungslärm, der von der Weltgesundheitsorganisation ebenfalls als gesundheitsschädigend eingestuft wird, ist hier latent vorhanden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Deshalb fordere ich Sie auf, für diesen Bereich Schürenweg eine "Tempo-30-Strecke" und ein "Lkw-Durchfahrtsverbot" einzurichten. Im Minimum erwarte ich, dass eine "Tempo 30- Strecke" wegen Lärmreduzierung von 22 Uhr bis 6 Uhr eingerichtet wird, damit wir wenigstens nachts ruhig schlafen können.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 69	03.11.2011	B 69.1	Im Kreuzungsbereich Viersener Straße – Schürenweg – Marienburger-Straße – Annakirchstraße werden an Teilen der Häuser Lärmbelastung >70 dB(A) gemessen. Die gelbe Auslösepegel-Linie geht durch mehrere Gebäude. Es müssen unverzüglich lärmindernde Maßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Die Häuser liegen in einem reinen Wohngebiet. Der Verkehrslärm ist mittlerweile unerträglich. Die Balkone können nicht mehr genutzt werden. Bei einer Lärmbelastung von >70 db(a) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Gebäude im Umfeld des Knotenpunkts nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.2	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 69.3	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.4	Im November 2009 wurde den Anwohnern des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße beim „runden Tisch“ ein Pilotprojekt mit Geschwindigkeitsreduzierung - Tempo 30 Strecke - zur Lärmentlastung versprochen. Sowohl unser Oberbürgermeister Norbert Bude, als auch die Verwaltungsfachleute vom Ordnungsamt, Stadtplaner, Verkehrsplaner, Umweltamt, Polizei und die Sprecher der Fraktionen der BV Nord stimmten diesem Pilotprojekt zu. Diese Maßnahme muss jetzt endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.5	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Erstaufstellung des Lärmaktionsplans an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts. Diese Werte gelten als gesundheitsschädigend. Bei diesen Werten ist mit erhöhten Herz-Kreislaufkrankungen zu rechnen. Ein Lärmaktionsplan soll Bürger vor Lärm schützen. Dabei sollte er sich an gesundheitsrelevanten Werten von <65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die Weltgesundheitsorganisation fordern sogar noch weitaus niedrigere Werte. Ich fordere die Stadt auf, sich nicht an gesundheitsschädigenden Werten- sondern zumindest an gesundheitsrelevanten Werten von <65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zu orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.6	Unter Punkt 5.1.1. werden die Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz pro Jahr genannt. Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg hat nachweislich bis zu 7 Mio. Kfz pro Jahr. Seltsamerweise wird er allerdings unter diesem Punkt nicht erwähnt. Paradoxaerweise werden jedoch Straßen mit deutlich geringerer Verkehrsbelastung genannt. Warum und weshalb ist dies so?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 69.7	Der Bereich Bunter Garten und die Peter-Nonnenmühlen-Allee werden häufig durch ältere Menschen genutzt um den Hauptfriedhof zu besuchen. Hierbei müssen sie den Schürenweg überqueren. Dabei sind sie nicht nur extrem Lärmbelastet, sondern in ihrer Sicherheit gefährdet. Dies betrifft dabei vor allen Dingen die Menschen, die etwas langsamer, oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind. Die Unterführung am Schürenweg ist für Rollatoren oder Rollstühle viel zu steil. An der Querungshilfe Peter-Nonnenmühlen-Allee ist ein sicheres Überqueren des Schürenwegs nicht möglich! Dazu sind das Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeiten viel zu hoch. Ein Überqueren ist nur unter Lebensgefahr möglich.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.8	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2.100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan hier nicht berücksichtigt.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die aufgeführten Straßen(abschnitte) nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.9	Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von über 50 km/h auf diesem Straßenzug macht ein Queren für Schüler zum Sicherheitsrisiko. Eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser drei Straßen auf 30 km/h würde nicht nur die Lärmwerte senken, sondern auch das Risiko für Schüler reduzieren.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 69.10	1. Ich fordere die Stadt MG auf, für die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmentlastung und zur höheren Sicherheit der dort lebenden Anwohner einzuführen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die aufgeführten Straßen(abschnitte) nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.11	2. Des Weiteren fordere ich ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem genannten Straßenzug. Angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. Siehe auch Wikipedia, erster Satz:  „In erster Linie werden LKW-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentlastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.12	3. Außerdem fordere ich eine bessere Beschilderung zu den Autobahnen. An der Kreuzung Waldnieler- Monschauer- Nicodemstraße fließt der Verkehr um zur Autobahn A 52 zu gelangen, in die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg. Stattdessen muss der Verkehr durch geänderte Beschilderung zur A 52 über die Autobahn-/Kreuz um die Stadt herum geführt werden. Ich fordere deshalb eine präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A52 und A61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 69.13	Zusätzlich muss der Stand der Technik genutzt werden und Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße so eingesetzt werden, sodass die in die Wohngebiete einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.14	Die IG Schürenweg hat einen Lösungsvorschlag zur Optimierung des Knotenpunktes Hohenzollernstraße / Bergstraße erstellt. Ich fordere die Umsetzung aller dort genannten Punkte, kurzfristig zumindest eine Umsetzung der Punkte 1.2. und 5.  Punkt 1 : Zweispurige Geradeausführung der Bundesstraße B57 stadteinwärts.	Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorhaltetrasse enthalten, die die Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Verlängerung Künkelstraße) verbindet. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.15	Punkt 2: Endgültiger Wegfall der Bevorzugung des „Rechtsabbiegers“ durch separate Grünschaltung. (wird zz. bereits erprobt)	Wird nach der Erprobungsphase entschieden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.16	Punkt 3: Lkw-Durchfahrtsverbot, angeordnet durch das Verkehrsschild 253, für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.17	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Straßenzug sollte durch das Einbringen von „sanften Schwellen“ unterstützt werden, damit die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird. In unseren Nachbarländern wird dies bereits seit langer Zeit erfolgreich praktiziert.	Schwellen sind kein probates Mittel zur Lärmreduzierung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.18	7. Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St.-Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtpunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 69.19	8. Um eine bessere Autobahnbindung voll Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es zumindest ein oder zwei weitere Autobahnzufahrten zur A 52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese könnten kostengünstig beim geplanten sechsspurigen Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.20	9. Die den Anwohnern seit 50 Jahren versprochene Entlastungsstraße Giebelsbusch muss nun endlich gebaut werden. Sie soll die Hohenzollernstraße und die Kaldenkirchener Straße verbinden und die Anwohner der Bereiche Bergstraße und Bökelberg entlasten.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.21	10. Der Vorschlag der Verwaltung, auf dem Metzweg Bäume zu pflanzen, um damit das Straßenprofil dem hier vorhandenen Wohngebiet anzupassen muss umgesetzt werden. Verbunden mit Geschwindigkeitsreduzierungen lässt sich hierdurch endlich wieder eine entsprechende Lebensqualität schaffen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird weitergeleitet.
B 70	04.11.2011	B 70.1	Neersbroicher Straße: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wegen des Spielplatzes und wegen der zunehmenden Anzahl von durchfahrenden Lkw trotz Hinweis " Lkw Durchfahrt nur für Anlieger", oder Begrenzung auf 3,5 t oder Verbot für Lkw denn Beschränkung nur für Anlieger findet kaum Beachtung.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird weitergeleitet.
B 71	04.11.2011	B 71.1	Durch den immensen Lärm von der Aachener Straße und der Autobahn und den schlechten Straßenbelag (Längsrillen und Querrillen) auf der Aachener Straße leide ich unter starken gesundheitlichen Problemen. Ohne Ohrstöpsel und Zahnaufbissschiene ist an Schlaf nicht zu denken, schon gar nicht mit offenem Fenster. Die Fahrbahnübergänge zur Autobahnbrücke sind abgesackt. Daher schlage ich im Bereich zwischen Bahnstraße und Lilienthalstraße vermehrte Geschwindigkeitskontrollen und bis zur Erneuerung der Straßendecke eine Tempobegrenzung auf 30 km/h vor, da nachts mit bis zu 100 km/h über die Querrillen gefahren wird.	Überwachung ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Der Lärmaktionsplan sieht eine Deckschichterneuerung mit einem lärmoptimierten Asphalt vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 71.2	Falls Borussia spielt, kann ich zwei Stunden vor und nach dem Spiel nicht aus meiner Einfahrt raus- oder reinfahren.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 71.3	In dieser Kreuzung sind schon mehrere Unfälle passiert.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 72	04.11.2011	B 72.1	Als Anwohner der Burggrafenstraße sind wir durch ein hohes Verkehrsaufkommen, Lärm- und Feinstaubbelastung ausgesetzt. Dieses wird durch häufig stehenden Verkehr verstärkt. Bei starkem Verkehr, wie in den letzten Monaten durch die Sperrung der Aachener Straße, reicht die Kapazität nicht aus. Der Lärmpegel von 70 dB wird überschritten, dieser Wert wird als kritische Grenze angesehen.	Für die Burggrafenstraße sieht der Lärmaktionsplan eine kurzfristige Erneuerung der Deckschicht mit einem lärmoptimierten Asphalt vor (≥ 4 dB(A)). Zusätzlich ist geplant, ein Schallschutzfensterprogramm einzurichten, so dass betroffene Bürger einen Zuschuss für den Einbau von Lärmschutzfenstern erhalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.2	Keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch Verlagerung auf die Burggrafenstraße (z.B. von der Aachener Straße).	Eine eventuelle geringe Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch Maßnahmen auf Blumenberger Straße und Aachener Straße (K 1) wird von dem Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht abhängig gemacht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.3	Verringerung des Lkw-Verkehrs.	Mit den Maßnahmen auf der Aachener Straße ist mit einer Verringerung des Durchgangsverkehrs zu rechnen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.4	Einbeziehung des Vorschlags der Interessengemeinschaft Westend (Information aus der Zeitung), der eine Umleitung der B 57 vorsieht. Der Verkehr soll von der Sternstraße, Waldnieler Straße, Nordpark zur	Allein auf Grund der Umwidmung ist nicht von einer Reduzierung der Verkehrsbelastung und damit der Lärmbelastung auszugehen. Es ist aber ein sinnvoller Baustein eines umfangreichen Gesamtkonzeptes.	<b>Ergänzung des Lärmaktionsplans: Verlegung der B 57 über die Waldnieler Straße und die Straße Am Nordpark.</b>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Verbindungsstraße bis zur Aachener Straße umgeleitet werden. So würde der Transitverkehr aus der Stadt geleitet. Diese Maßnahme würde die Burggrafenstraße wie auch die Aachener Straße entlasten.	Die Anregung wird daher an die zuständige Stelle weitergeleitet.  Hinweis: Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	
B 73	04.11.2011	B 73.1	Die Ortsdurchfahrt Wickrath, Trompeterallee, Hochstadenstr. und Beckratherstr. über den Marktplatz sollte eine 30 km Durchfahrt werden.	Wickrath wurde als Belastungsraum identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die aufgeführten Straßen(abschnitte) nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 73.2	Besonders an dem Kreisverkehr wird über 50 % ohne Richtungsweisung eingefahren und am Fußgängerüberweg oft nicht gehalten.	Die Einhaltung der StVO durch Kraftfahrer ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet
B 74	04.11.2011	B 74.1	Unser Haus liegt auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße. Der Schürenweg ist auf diesem Stück extrem verkehrsbelastet. 20.000 Kfz und hunderte Lkw fahren durch unser reines Wohngebiete. Alle Häuser, die direkt an der Straße liegen, haben eine Lärmbelastung von über >70db(A). Bei einer Lärmbelastung von >70 db(A) muss die Verwaltung Maßnahmen ergreifen. Sie hat keinen Ermessensspielraum. Ich fordere diese Maßnahmen umgehend einzuführen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 74.2	Die Verkehrsbelastung des Schürenwegs muss verringert werden.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 74.3	Solange kein Flüsterasphalt als Straßenbelag eingebracht werden kann, muss man die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren. Dieses wurde den Anwohnern bereits vor Jahren zugesagt.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 74.4	Es ist ein Lkw-Durchfahrtsverbot zu erlassen.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 74.5	Es fehlt eine Umgehungsstraße, die auch zur besseren Anbindung des St.-Franziskus-Klinikums dienen würde.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 74.5	Zusätzliche Autobahnanbindung für Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn sind zu errichten. Diese müssen umgehend geplant, beantragt und beim baldigen sechsspurigen Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 75	04.11.2011	B 75.1	Die Lärmbelastung in den Wohngebieten des gesamten Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße liegt im gesundheitsschädigenden Bereich von über 65 dB(A). Ein Großteil der Häuser liegt sogar über 70 dB(A). Hier reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null! Sie muss handeln.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nikodemstraße, Schürenweg, Marienburger Straße und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 75.2	Bereits vor zwei Jahren wurde den Anwohnern dieses Straßenzuges beim "runden Tisch" ein Pilotprojekt mit Geschwindigkeits-Reduzierung - Tempo 30 Strecke - zur Lärmentlastung versprochen. Diese Maßnahme wurde bis heute nicht umgesetzt. Ich frage Sie,	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			warum nicht?  Ich fordere das zugesagte Pilotprojekt nun endlich umzusetzen.		
		B 75.3	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2.100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan jedoch nicht berücksichtigt. Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von zum Teil über 50 km/h machen ein Queren für Schüler zum Sicherheitsrisiko. Die vielen Lkw die man täglich auf diesem Straßenzug sieht, stellen ein weiteres Sicherheitsrisiko dar.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 75.4	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und ein Verbot für den Lkw-Durchgangs-verkehr auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße verringern die dortige Lärmbelastung und erhöhen die Sicherheit für Schüler und Anwohner.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 76	04.11.2011	B 76.1	Stadtnaher Erholungsraum (gelb) zwischen Rönnetter, Heidgesberg und Hehnerholt:  Die gelbe Fläche wird vor allem von Rönnetter aus umfangreich als "Spaziergefläche" benutzt. Leider sind die mobilen Absperrpfosten dieser Fläche vielfach unzureichend und offen, so dass durch "Abkürzer mit Kfz" zwischen Sportpark West und GEM und zwischen Heidgesberg und Heidgesgrund und zwischen Rönnetter und Hehnerholt oft eigentlich nicht erlaubte Störungen verursacht werden. Dagegen sollten die Absperrungen am Sportpark West, am GHTC, am Reitstall Stops und an der Ecke Rönnetter (West)/ Heidgesberg in Richtung Süden ( Verlängerung Heidgesgrund ) baulich deutlich verstärkt werden. Auch rege ich an für die Wirtschaftswegkreuzungen über Diagonalsperren nachzudenken.	Stadtnahe Erholungsräume sollten so weit als möglich geschützt werden. Die gegebenen Hinweise sollen deshalb Beachtung finden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.Die Anregung wird jedoch weitergeleitet.
		B 76.2	Verkehrsführung in diesem Bereich und von Rönnetter aus nach Hehn und Nordpark:  Die Bewohner aus Rönnetter werden andererseits als Autofahrer in Richtung Hehn und Nordpark an der Benutzung der alten Landstraße nach Hehn ( jetziger Name Heidgesberg ) gehindert. Diese ist eine zweispurig ausgebaute Straße mit separatem Radweg und Beleuchtung und ausgerechnet hier funktionieren die hier eigentlich überflüssigen Absperrpfosten. Statt dieser guten, aber wirksam gesperrten Strasse nehmen die Abkürzer dann den Weg über die unwirksam gesperrten Wirtschaftswege. - Ein paradoxer und für Bewohner aus Rönnetter doppelt ärgerlicher Zustand:  Diese Straße Heidgesberg ( am Rand der gelben Fläche ) sollte für den Autoverkehr wieder freigegeben werden. Dies würde den Anreiz zu verbotenen Abkürzungen verringern und den Bewohnern von Rönnetter in Richtung Hehn und Nordpark lebenslängliche Umwege ersparen.	Zu prüfen ist, inwieweit die Verkehrslenkung im Raum Rönnetter – Hehn – Nordpark negativen Einfluss auf das ausgewiesene ruhige Gebiet hat. Umwegfahrten und die Nutzung von Schleichwegen sollten möglichst vermieden werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.Die Anregung wird jedoch weitergeleitet.
B 77	04.11.2011	B 77.1	Korrektur zu B 76	Siehe oben	Siehe oben

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B 78	05.11.2011	B 78.1	Bürgerbeteiligung finde ich sinnvoller jeweils für die betroffenen Stadtbezirke. Schade, dass so großes Augenmerk auf einzelne Maßnahmen gelegt wird und nur sehr plakativ deutlich wird, welche Planungsmaxime bei allen weiteren Maßnahmen berücksichtigt werden sollen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 78.2	Hoffentlich werden entsprechende Maßnahmen (Radweg, Verkehrsführung, geeigneter Asphalt etc.) auch bei der Verlängerung des Geistenbecker Rings umgesetzt und die Anwohner der Steinsstraße ebenfalls durch geeignete Maßnahmen entlastet.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der die Steinsstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Verlängerung des Geistenbecker Rings ist im Bau.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 78.3	Zudem sind einzelne Fahrzeuge sehr laut - Lkw, kleine Mofas oder hoch-PS-Wagen, die schnell anfahren. Hierzu gehören weitere Maßnahmen, die außerhalb des Bereichs der Stadtplanung liegen. Die psychologische Sensibilisierung für Lärminderung sollte gesellschaftlich vorangetrieben (beworben) werden. Darauf sollte der Lärmaktionsplan an entsprechender überregionaler und politischer Stelle deutlich hinweisen.	1. Einzelereignisse und Pegelspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Der Hinweis zur psychologischen Sensibilisierung wird aufgenommen und teilweise durch das Kap. 7 bereits erfüllt.	<b>Der Lärmaktionsplan wird um den Hinweis einer psychologischen Sensibilisierung als Teil der weiteren Öffentlichkeitsarbeit ergänzt.</b>
		B 78.4	Die Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs sollte aktiv geschehen. (1) durch Ausbau eines vollständigen Netzes und nicht nur punktuell bei aktuellen Straßenbaumaßnahmen. (2) durch deutliche Kennzeichnung und Steigerung der Attraktivität und Sicherheit der Fahrrad- und Fußgängerwege. Zum Beispiel: Die Verbindung des Fahrradwegs am Stapper Weg zur Odenkirchener Straße fehlt an der Eger- und Scharmannstraße.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Zuge der geplanten Aufstellung eines Radverkehrskonzepts kann dieser Aspekt geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 78.5	Selbstverständlich geht Emmissions- vor Immissionsschutz. Aus dem Lärmaktionsplan sollte hervorgehen, wo man sich unabhängig über die Qualität und Möglichkeiten von privaten Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutz-Fenster oder -Mauer) informieren kann.	Die Hinweise sind in Kapitel A. enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 79	05.11.2011	B 79.1	Unterheydenerstrasse: Da die Bürgersteige bei uns sehr eng sind, jedoch viele Kinder draußen spielen, die selbst auf dem Bürgersteig noch aufpassen müssen, würden wir verschiedene Vorschläge haben. Da sogar große Sattelschlepper diese Strasse nutzen ist dies nicht kinderfreundlich.  - eine Kinderspielstraße	An der Unterheydener Straße liegen mehrere Gewerbebetriebe. Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist deshalb nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 79.2	- eine Einbahnstraße	Einbahnstraßen führen nicht zur Lärminderung. Sie sind im Gegenteil kontraproduktiv, da sie Such- und Umwegfahrten erzeugen und in der Regel durch den fehlenden Gegenverkehr zu überhöhten Geschwindigkeiten beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 79.3	- 30 Zone	Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang. Die Lärmpegelwerte auf der Unterheydener Straße liegen <70/60 dB(A). In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 79.4	- Anliegerstraße	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 79.5	- Lkw-Verbot	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 80	05.11.2011	B 80.1	Unterheydenerstraße: Da die Bürgersteige bei uns sehr eng sind, jedoch viele Kinder draußen spielen die selbst auf dem Bürgersteig noch aufpassen müssen würden wir verschiedene Vorschläge haben. Da sogar große Sattelschlepper diese Strasse nutzen ist dies nicht	An der Unterheydener Straße liegen mehrere Gewerbebetriebe. Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist deshalb nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Kinderfreundlich. - eine Kinderspielstrasse		
		B 80.2	- eine Einbahnstrasse	Einbahnstraßen führen nicht zur Lärminderung. Sie sind im Gegenteil kontraproduktiv, da sie Such- und Umwegfahrten erzeugen und in der Regel durch den fehlenden Gegenverkehr zu überhöhten Geschwindigkeiten beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 80.3	- 30 Zone	Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang. Die Lärmpegelwerte auf der Unterheydener Straße liegen <70/60 dB(A). In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 80.4	- Anliegerstrasse	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 80.5	- Lkw-Verbot	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 81	05.11.2011	B 81.1	Unterheydenerstraße: Da die Bürgersteige bei uns sehr eng sind, jedoch viele Kinder draußen spielen die selbst auf dem Bürgersteig noch aufpassen müssen würden wir verschiedene Vorschläge haben. Da sogar große Sattelschlepper diese Strasse nutzen ist dies nicht Kinderfreundlich. - eine Kinderspielstrasse	An der Unterheydener Straße liegen mehrere Gewerbebetriebe. Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist deshalb nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 81.2	- eine Einbahnstrasse	Einbahnstraßen führen nicht zur Lärminderung. Sie sind im Gegenteil kontraproduktiv, da sie Such- und Umwegfahrten erzeugen und in der Regel durch den fehlenden Gegenverkehr zu überhöhten Geschwindigkeiten beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 81.3	- 30 Zone	Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang. Die Lärmpegelwerte auf der Unterheydener Straße liegen <70/60 dB(A). In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 81.4	- Anliegerstrasse	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 81.5	- Lkw-Verbot	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 82	05.11.2011	B 82.1	Auf der Neusser Straße zwischen Ecke Myllendonker Straße und der Kurve am Langen Weg rasen die meisten Pkw, Lkw und Motorräder mit etwa 60 bis 70 km/h (erlaubt sind 50 km/h). Für Anwohner bedeutet das eine hohe Lärmbelästigung, ebenso wie für Fußgänger. Außerdem ist der Weg zum Kindergarten Hülserkamp für Mütter und Väter, die ihre kleinen Kinder dorthin bringen, wegen der überhöhten Geschwindigkeit der Autos riskant.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Belastungsachse Neusser Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.  Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 82.2	Die Verkehrsinsel am Hülserkamp über die Neusser Straße drosselt die Geschwindigkeit der Autos nicht, da sie keinerlei Behinderung für die Autos darstellt.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 82.3	Unser Vorschlag: Zusätzliche Parkplätze etwa auf Höhe Hülserhof, die die Autos zwingen, das Tempo zu drosseln, um die Parkplätze zu umrunden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Belastungsachse Neusser Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				wird.	
		B 82.4	Die Verkehrsinsel am Hülsenkamp sollte in eine Ampel oder in einen Zebrastreifen umgewandelt werden.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 82.5	Ein Lkw-Verbot für die Neusser Straße - die Lkw haben die Ausweichmöglichkeit, über die Korschenbroicher Straße nach Korschenbroich zu fahren.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 83	06.11.2011	B 83.1	Hinter den Grundstücken der Häuser mit geraden Hausnummern auf der Färberstraße befindet sich der Rewe Einkaufsmarkt. Von 6 bis 22 Uhr wird der Markt beliefert, wobei die ankommenden Lastwagen mit laufendem Motor warten müssen, bis die entsprechende Durchfahrt von einem Mitarbeiter geöffnet wird. Nach Feierabend und an Wochenenden wird die Parkfläche von motorisierten Jugendlichen gerne als Test- und Übungsstrecke missbraucht. Dabei rasen sie mit quietschenden Reifen, aufheulenden Motoren und voll aufgedrehten Musikanlagen über den Parkplatz. Zu dem Parkplatz gibt es drei Auffahrten. Da es technisch kaum möglich ist, den gesamten Platz während der verkaufsfreien Zeiten zu sperren, schlage ich vor, dass an den drei Zugängen Schilder angebracht werden, die das Befahren des Parkplatzes nur während der Öffnungszeiten wochentags von 6 - 22 Uhr erlauben.	Die Belästigungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 83.2	Des Weiteren muss mit der Geschäftsleitung eine Vereinbarung getroffen werden, so dass die Lkw nicht so lange mit laufendem Motor warten müssen.	Die Belästigungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 84	06.11.2011	B 84.1	Ich halte Ihren Plan, die genannten 4-spurigen Durchgangsstraßen in Tempo-30-Zonen zu verwandeln, für vollkommen falsch und der Realität nicht angemessen. Sie versuchen, diese Straßen zur Lärmschutzzone umzuwandeln und nehmen gleichzeitig in Kauf, den ausweichenden Verkehr in angrenzende Wohnstraßen wie die unsere (Heinrich-Pesch-Straße) zu drücken. Es müsste Ihnen doch nachvollziehbar sein, dass die Tatsache, dass eine Straße mit Steuermitteln 4-spurig ausgebaut worden ist, dann auch dazu führen sollte, dass sie den ihr zugedachten Verkehr aufnimmt und zwar so, dass er zügig (Tempo 50!) durchrollt.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein. Die Ausweisung von Tempo 30 ist ein anerkanntes Mittel zur Reduzierung, das schnell und kostengünstig eingesetzt werden kann. Verdrängungen aus dem Hauptstraßennetz in das nachgeordnete Netz treten i.d.R. nicht auf, da der Verkehrswiderstand im nachgeordneten Netz immer noch höher ist als auf den Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 84.2	Auch wenn es Ihnen nicht gefallen sollte und dogmatisch nicht ganz korrekt sein mag: Durchgangsstraßen nehmen den Verkehr erst einmal auf, um ihn zügig durchzuleiten und dann weiter zu verteilen - vergleichbar mit den Schlagadern in unserem Körper. Bei der Weiterverteilung in kleinere Straßen sind Geschwindigkeitsbegrenzungen sicherlich vernünftig und sinnvoll, nicht aber bei den Durchgangsstraßen.	Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit ist unabhängig von der Verkehrsverstetigung. Ansonsten siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 84.3	Ihr Versprechen, die 30er-Begrenzung nach dem Aufbringen von lärmoptimiertem AB. kann man angesichts der finanziellen Ausstattung von Stadt und Land nicht ernst nehmen. Fakt ist allerdings, dass in der Folge der Geschwindigkeitsbegrenzung zu einer erhöhten Verweildauer der Fahrzeuge in der Stadt kommen wird (zur Zeit auch sehr schön bei der geradezu genialen neuen Verkehrsführung in Rheydt zu besichtigen). Das bedeutet einen erhöhten CO <sub>2</sub> -Ausstoß und auch eine erhöhte Lärmbelastung durch stehenden bzw. stauenden Verkehr auf den Durchgangsstraßen und auch durch das höhere Verkehrsaufkommen auf den Ausweichstraßen.	1. Persönliche Meinungen sollen hier nicht kommentiert werden. 2. Die genannten Wirkungen treten gemäß einer Vielzahl von empirisch belegten Forschungsuntersuchungen nicht auf.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 84.4	Weiterhin weise ich darauf hin, dass jeder, der auf einer Durchgangs-	Unabhängig von Kauf- und Mietpreisen hat jeder Bewohner das Recht	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			straße ein Haus kauft oder eine Wohnung mietet, weiß, was er bekommt, so wie auf den kleineren Straßen eben auch. Das wiederum schlägt sich nieder in Kaufpreisen und Mieten. Durch Ihre Maßnahmen stellen sie hier die Dinge auf den Kopf. Vor allem die Bewohner der Ausweichstraßen werden hier einen Verlust an Wohnqualität hinnehmen müssen, den sie nicht durch Mietminderung ausgleichen können oder erleiden als Eigentümer einen Wertverlust ihrer Immobilie. Auch das ist nicht bürgerfreundlich.	auf Unversehrtheit.	
		B 84.5	Es ist dieser Plan leider nicht der erste, der in dieser Stadt fehlschlägt. Wir haben in den letzten Jahren bereits mehrfach erlebt, dass es dann eben zu einer Abstimmung mit den Füßen kommt: Die Besucher und Käufer bleiben eben einfach weg. Das wird so kommen, wie wir es auch in Rheydt durch die verfehltete Verkehrsplanung erlebt haben, aber ich denke, noch ist es möglich, diesem Vorhaben Einhalt zu gebieten.	Persönliche Meinungen sollen hier nicht kommentiert werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 85	06.11.2011	B 85.1	Im Rahmen des Lärmaktionsplanes schlage ich vor, auf der A 52 ein Tempo-Limit (z.B. zeitlich beschränkt auf 7.00 bis 20.00 Uhr) einzuführen, um so die Anwohner von Hardt besser vor dem Verkehrslärm zu schützen.  Durch die inzwischen bessere Anbindung auf holländischer Seite hat der Verkehr auf der A 52 in den vergangenen Monaten deutlich zugenommen. Dadurch ist die Belastung für die Anwohner gestiegen. Im Bereich Vorst (also zwischen Anschluss-Stelle Hardt und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach) gibt es keinen Lärmschutz und der Verkehrslärm gelangt über das Feld zu den Anwohnern von Hardt und Rasseln. Auch im Bereich Tomp (insbesondere am Ortsrand von Hardt) ist der Verkehrslärm trotz Lärmschutzwand deutlich zu hören. Ein Tempolimit (mit zeitlichen Grenzen) ist auch an anderen Stellen durchaus üblich und sicher deutlich kostengünstiger als Lärmschutzwände.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Belastungsraum Hardt nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 86	06.11.2011	B 86.1	Im Laufe der letzten Jahre hat der Verkehr auf der Ritterstraße massiv zugenommen. Obwohl wir lt. Stadt Mönchengladbach ein reines "Wohngebiet" sind, fahren hier täglich Busse, Gefahrguttransporter, große Sattelschlepper und Unmengen Pkw vorbei, obwohl meiner Meinung nach diese Strasse schon aus Sicherheitsgründen gar nicht dafür geeignet ist. In diesem Jahr wurde ein Fußgängerüberweg, (der fast nicht benutzt wird) in Höhe Bonnenbroicherstraße errichtet, welcher nun der für dieses Verkehrsaufkommen viel zu engen Straße eine zusätzliche Verengung bringt, und für uns nun ein bremsen bzw beschleunigen in unserer Höhe. Unfälle und Außenspiegelverlust sind fast an der Tagesordnung. In der Zeit von 6.00-19.00 ist es nur mit viel Geduld möglich die Straße zu überqueren. Im Garten kann man sich nicht mehr normal unterhalten und Fenster müssen geschlossen bleiben, auch nachts.	Der Lärmaktionsplan sieht auf der Ritterstraße bei Sanierung den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt vor.  Der Übergang wurde zur Sicherheit der Fußgänger angelegt (siehe eigene Ausführung).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 86.2	Als ob das nicht schon reichen würde, liegen wir ja auch in der Anflugschneise des Düsseldorfer Flughafens.	Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs wurde vom LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer Flughafengesellschaft. Die Auslösewerte werden über Mönchengladbacher Stadtgebiet unterschritten. Bis Juli 2012 werden aktuelle Lärmkarten erstellt, die dann neu zu bewerten sind.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 87	06.11.2011	B 87.1	Die Konzentration des Verkehrs auf der Ritterstraße hat in den ver-	Der Lärmaktionsplan sieht auf der Ritterstraße bei Sanierung den	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			gangenen Jahren sehr zugenommen. Insbesondere seit Fertigstellung der Ortsumgehung Korschenbroich und der dadurch gegebenen Verbindung zur A 52 und A4 4 gehört die Ritterstraße zu einer sehr stark befahrenen Straße. Während der Hauptverkehrszeiten aber auch am Wochenende ist dies messbar. Ein Aufenthalt im Garten ist aufgrund der Lautstärke häufig nicht möglich. Mit Einrichtung der Verkehrsinsel zur Gefahrenreduktion ist die Situation eher noch verschärft worden.	Einbau von lärmoptimiertem Asphalt vor.  Die Argumentation zeigt, dass der Übergang zur Sicherheit der Fußgänger gebraucht wird.	
		B 87.2	Auch für Lkw scheint die Ritterstraße eine beliebte Strecke zur Vermeidung der Autobahngebühren geworden zu sein. Da für den Bereich Grevenbroicherstraße/ Dohlerstraße eine 30er-Zone entstehen soll, werden vermutlich in Zukunft weitere Fahrzeuge auf die Ritterstraße ausweichen.	Der Nord-Süd-Verkehr wird auf die Achse Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße verlegt. Eine signifikante Mehrbelastung der Ritterstraße erfolgt dadurch nicht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 87.3	Begrüßenswert ist die Planung von "Flüsterasphalt" in den nächsten Jahren. Allerdings wird dies nur einen Teil der Probleme lösen.	Zustimmung zu der Maßnahme.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 87.4	Mein Vorschlag ist, von der Kreuzung Ritterstraße/ Bonnenbroicherstraße/ Köhlersfahrt bis zur Kreuzung Dohlerstraße eine 30er-Zone einzurichten. Auf diesem Streckenabschnitt ist die Ritterstraße sehr eng, große Lkw und Busse haben es schwer, in der Spur zu bleiben, wie ich häufig beobachtet habe. Die Gebäude befinden sich in diesem Bereich teilweise sehr nahe an der Fahrbahn. Die Attraktivität als Ausweichstrecke wegen der Einschränkung in den umliegenden Straßen würde somit sofort wegfallen. Dies wäre eine Maßnahme, die kaum Kosten verursacht und große Vorteile für die Anwohner bringt.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 88	06.11.2011	B 88.1	Anflugrouten zum Düsseldorfer Flughafen über das Stadtgebiet berücksichtigen. Bei uns über den Bresges Park, teilweise bis spät in die Nacht hinein, sehr tief und langsam fliegend mit lang anhaltendem "Bremslärm". Je nach Windrichtung im Minutentakt.	Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs wurde vom LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer Flughafengesellschaft. Die Auslösewerte werden über Mönchengladbacher Stadtgebiet unterschritten. Bis Juli 2012 werden aktuelle Lärmkarten erstellt, die dann neu zu bewerten sind.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 88.2	Lärmbelastung durch starken LKW Verkehr auf dem Stockholtweg.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Stockholtweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 89	06.11.2011	B 89.1	Engelblecker Str./ Süchtelnerstr.: Wünschenswert ist in diesem Gebiet der Ausbau des Nordringes, der unserer Meinung nach dringend notwendig ist. Nicht nur, um den Lärm zu reduzieren, sondern ebenfalls um das Unfallrisiko zu minimieren.	Der Bau des Nordringes ist zur Förderung angemeldet. Die Bewilligung dieser Maßnahme durch den Fördergeber wird für dieses Jahr erwartet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 89.2	Mit Schrecken sehen wir dem weiteren Ausbau des Industriegebietes entgegen.  Speziell der Erweiterung der Firma Drehkopf und somit dem noch weiter zunehmendem Schwerlastverkehr.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 89.3	Ecke Süchtelnerstraße ist alternativ eine Ampelanlage sicherlich sinnvoll.  Aufgrund der großen Bäume ist diese Kreuzung aus der Richtung Süchtelnerstr. mehr als schlecht einsehbar.	Die Unfallhäufung auf der Engelblecker Straße ist bekannt. Maßnahmen zur Unfallvermeidung sind jedoch nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 90	06.11.2011	B 90.1	Auf der gesamten Lindenstr. ist extremes Verkehrsaufkommen und somit auch Straßenlärm. Dieser Straßenlärm beginnt morgens um ca. 6.00 Uhr und endet ca. 23.00 Uhr. Hier ist reines Wohngebiet. Auf der Lindenstr. ist kein Radfahrweg. Außer an der Grundschule in Wind-	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Lindenstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			berg ist 80 Meter Zone 30. Jeder 3. Pkw-Fahrer fährt hier zu schnell. Die meisten zwischen 40 und 70 km/h. Die Lindenstr. ist eine Durchgangsstraße, also Höchstgeschwindigkeit 50. Zwischen dem Kreisverkehr obere Lindenstr. bis zur Ampel wird extrem schnell gefahren. Dies habe ich mehrmals überprüft. Aber es ändert sich nichts. Ich bitte dies zu überprüfen und ggf. die Lindenstr. mit in den Lärmaktionsplan einzubeziehen. Da auf der Lindenstr. kein Radfahrweg ist, wäre eigentlich lt. Gesetz aus Brüssel Zone 30 vorgeschrieben.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ein entsprechendes Gesetz gibt es nicht.	
B 91	07.11.2011	B 91.1	Auf der Aachener Straße in Höhe der Einmündung Bahnstraße ist die Straße aufgemacht worden. Die Baugrube ist schlecht zugemacht worden, so dass beim Befahren der Lkw Risse in unserem Haus entstehen und der Lärm unerträglich ist.	Unterhaltung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 92	07.11.2011	B 92.1	Ich wünsche, dass kein Schwerverkehr über die Neusser Straße Richtung Korschenbroich fährt, weil dieses laut StVO nicht gestattet ist, da die Brücke Korschenbroicher seit nur bis 27 t befahrbar ist, aber schon seit Jahren der Schwerverkehr dort läuft, was ja verboten ist. Dieses stellt eine erhebliche Lärmbelästigung für uns dar, die nicht sein darf.	Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 92.2	Vor einigen Jahren wurde besprochen, dass der Schwerverkehr von der Anschlussstelle MG-Ost über Herrenshof abgeleitet werden sollte Richtung Korschenbroich wegen des Neubaugebietes in Lürrip. Dies ist bis heute nicht geschehen, so dass wir unter der Lärmbelästigung leiden. Bitte um Überprüfung des Lärmpegels, da dies auch nachts stattfindet.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Neusser Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Zur Entlastung der Neusser Straße ist der 4-streifige Ausbau der Korschenbroicher Straße vorgesehen (VEP, Prognosefall 2015).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 93	07.11.2011	B 93.1	Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse. Wie in der Lärmkartierung NRW anhand der gelben Auslösepegellinie zu sehen ist, liegt an der Fassade meines Wohnhauses eine Lärmbelastung von >70db(a) an. Es müssen also unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um eine Gesundheitsschädigung zu vermeiden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 93.2	Ich fordere die Stadt Mönchengladbach auf, für die Wohngebiete an dem Straßenzug Bergstr. bis Nicodemstr. eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h einzuführen sowie ein Lkw-Durchfahrtsverbot, um eine Lärmentlastung zu erreichen.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 93.3	Auf Grund der hohen Verkehrsdichte auf dem Schürenweg ist für ältere Mitbürger, die im "Bunten Garten" den Schürenweg an der Peter-Nonnenmühlen-Allee überqueren wollen, dies mit Gefahr und Lärm verbunden, denn die Autofahrer nehmen keine Rücksicht, denn es gibt dort keinen Zebrastreifen und keine Geschwindigkeitsbegrenzung.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 93.4	Da an dem Straßenzug Schürenweg, Marienburgerstr. und Metzweg mehrere Schulen liegen, mit ca. 2.000 Schülern, viele kommen mit dem Fahrrad, ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeit von 50 km/h ein Sicherheitsrisiko gegeben.	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 93.5	Das im November 2009 am „runden Tisch“ (IG Schürenweg und die Vertreter der Verwaltung, Politik und Polizei) gegebene Versprechen, ein Pilotprojekt Tempo 30 km/h, für den genannten Straßenzug durchzuführen, muss jetzt endlich umgesetzt werden, unabhängig von dem „verordneten“ Lärmaktionsplan.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 94	07.11.2011	B 94.1	Das Gebiet Schürenweg zwischen Viersener Straße und Kaldenkirchener Straße ist im Flächennutzungsplan der Stadt Mönchenglad-	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			bach als Wohngebiet ausgewiesen. Die Lärmbelastung der Häuser liegt im Bereich über 70 dB(A). Auch Teile der Gärten liegen im Bereich über 70 dB(A). Sie können dies auf der Internetseite des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein- Westfalen nachschlagen. Lärm über 65 dB(A) macht nachweislich krank. Ab einer Lärmbelastung von 70 dB(A) gibt es keinen Ermessensspielraum mehr für die Verwaltung. Sie muss unverzüglich handeln und Lärminderungsmaßnahmen ergreifen.	troffenzahl ein, wozu das "Gebiet Schürenweg" nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	
		B 94.2	Die Verkehrsbelastung des Schürenwegs liegt in diesem Bereich bei 20.000 Kfz. Der tägliche Rückstau der Viersener Straße geht fast bis zur Peter- Nonnemühlen-Allee. Ich fordere Sie auf, diese Verkehrsbelastung zu verringern.	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf. Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmreduzierung.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 94.3	Es muss eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eingerichtet werden. Diese wurde uns bereits vor zwei Jahren beim Runden Tisch versprochen.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.4	Außerdem muss der Lkw-Verkehr beschränkt werden. Der Lkw-Verkehr hat gerade seit Einführung der Lkw-Maut extrem zugenommen. Lkw-Durchgangsverkehr gehören nicht Wohngebiete.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu das "Gebiet Schürenweg" nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.5	Es ist eine Umgehungsstraße zur besseren Anbindung des St.- Franziskus-Klinikums zu bauen.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtpunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.5	Um eine bessere Autobahnbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es zumindest ein oder zwei weitere Autobahnzufahrten zur A 52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese könnten kostengünstig beim geplanten sechsspurigen Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 95	07.11.2011	B 95.1	Mit Verwunderung musste ich jedoch feststellen, dass der Stadtteil Giesenkirchen als einer der ruhigen Stadtteile gilt, was ich weitestgehend auch ebenso sehe. Allerdings verwundert es mich, dass die Durchgangsstraße "Dömgesstraße" überhaupt nicht in Betracht gezogen wird und keine Beachtung findet. Hier "rast" sowohl der Schwertransportverkehr sowie der Pkw Verkehr ab 05.00 Uhr mit erhöhter Geschwindigkeit durch den Ort. Die Straße wird von Schwertransporten und Lkw aller Art genutzt, die in das Industriegebiet von Giesenkirchen gelangen möchten. Diese nutzen von Richtung Waat/ Jüchen kommend nicht die Landstrasse B 230, sondern fahren mit ungeminderter Geschwindigkeit durch den Ort. Beinahe täglich werden an den auf den Parkbuchten stehenden Pkw Spiegel abgefahren und dies nicht selten mit Fahrerflucht. Es wurde auf dieser Straße wohl schon Flüsterasphalt verlegt - die Lärmbelastung ist nach wie vor jedoch sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein. Die Dömgesstraße hat in Teilen Lärmbelastungen von >70/60 dB(A), wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu überprüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP wird vorgeschlagen, den Verkehr im Zentrum von Giesenkirchen zu beruhigen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 95.2	Viel kritischer sehe ich jedoch auch die hohe Unfallgefahr und die Nutzung der Straße von Lkw. Die Dömgesstr. führt wohlgemerkt sowohl an einen viel genutzten Übergang zum Marktplatz sowohl von	Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Schulkindern als auch von Senioren (Caritaszentrum auf der Konstantinstr.) vorbei. Ebenso an der Grundschule Kleinenbroicher Straße (Dörmgesstraße geht in die Kleinenbroicher Straße über) - und nur die Kleinenbroicher Straße ist in Höhe der Schule auf Zone 30 begrenzt. Neben dem großen Lärm stelle ich mir die Frage, was hier an der Geschwindigkeitsbegrenzung als auch an der Unfallgefahr getan wird? Erst letzte Woche Donnerstag wurde tagsüber eine Radfaherin angefahren.		
B 96	08.11.2011	B 96.1	Ich schlage vor, dass am Flughafen in dem Bereich der Reparaturhallen, in denen die Propellerflugzeuge gewartet und getestet werden, schallschluckende Wände zur Wohnsiedlung aufgestellt werden. Eventuell können die Probeläufe auch auf dem Flughafengelände Richtung L 382 verlagert werden.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da nur Flugbewegungen in die Lärmberechnungen eingehen.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan, der Vorschlag wird jedoch aufgenommen und eine entsprechende Maßnahme mit dem Flughafenbetreiber erörtert.
B 97	08.11.2011	B 97.1	Durch hohes Pkw- und Lkw-Aufkommen, überwiegend Lkw, auf der Dörmgesstraße ist eine sehr erhebliche Lärmbelästigung zu verzeichnen. Ein Überqueren der Straße ist fast unmöglich und lebensgefährlich, da die Pkws aus Richtung Waat kommend mindestens mit 70-80 km/h angefahren kommen. Einen Blitzer haben wir in den letzten Jahren noch nie gesehen.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergegeben.
		B 97.2	Wir möchten anregen, doch bitte eine Tempo 30-Zone einzurichten und regelmäßig Kontrollen durchzuführen. Viele ältere und gehbehinderte Leute wohnen in unserer Straße.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein. Die Dörmgesstraße hat in Teilen Lärmbelastungen von >70/60 dB(A), wird aber aufgrund zu geringer Belastetenzahlen nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu überprüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergegeben.
		B 97.3	Die größte Hilfe wäre ein Lkw-Fahrverbot.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergegeben.
		B 97.4	Durch Anlieferung schwerer Baufahrzeuge in unserer Nachbarschaft, die auf unserem Gehweg parken, ist der Geh- und Radfahrweg und die Randsteine in Mitleidenschaft gezogen. Da wir unseren Schmutzwasserkanal durch Inliner-Verfahren saniert haben, besteht die Möglichkeit, dass durch die Absackungen unser Schmutzwasserkanal wieder beschädigt wird.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 97.5	Da die Mülforter Straße durch Linksabbiegespuren verbreitert wird, befürchten wir ein noch höheres Verkehrsaufkommen und bitten doch da tätig zu werden.	Die Mülforter Straße wurde als Belastungsachse identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Mülforter Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 98	08.11.2011	B 98.1	Giesenkirchener Str.: Verlängerung bzw. Durchgehende "Zone 30" zwischen Realschule (Ecke Mülgastr.) und Grundschule (Ecke Dohrer Str.). Das kurze Stück zwischen den, schon bestehenden, einzelnen 30er-Zonen führt zu unnötiger zusätzlicher Lärmbelästigung da die Autos in diesem Stück kurzzeitig die Geschwindigkeit erhöhen und wieder bremsen müssen.	Die Giesenkirchener Straße wurde als Belastungsachse identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Giesenkirchener Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 99	08.11.2011	B 99.1	Giesenkirchener Str.: Verlängerung bzw. Durchgehende "Zone 30" zwischen Realschule (Ecke Mülgastr.) und Grundschule (Ecke Dohrer Str.). Das kurze Stück zwischen den, schon bestehenden, einzelnen 30er Zonen führt zu unnötiger zusätzlicher Lärmbelästigung da	Die Giesenkirchener Straße wurde als Belastungsachse identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Giesenkirchener Straße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			die Autos in diesem Stück kurzzeitig die Geschwindigkeit erhöhen und wieder bremsen müssen.	In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	
B 100	08.11.2011	B 100.1	Giesenkirchener Str.: Verlängerung bzw. Durchgehende "Zone 30" zwischen Realschule (Ecke Mülgastr.) und Grundschule (Ecke Dohrer Str.), Das kurze Stück zwischen den, schon bestehenden, einzelnen 30er Zonen führt zu unnötiger zusätzlicher Lärmbelastigung da die Autos in diesem Stück kurzzeitig die Geschwindigkeit erhöhen und wieder bremsen müssen.	Die Giesenkirchener Straße wurde als Belastungsachse identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Giesenkirchener Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 101	08.11.2011	B 101.1	Der Bereich der Fuchsstrasse 1-9 ist zum einen durch den Straßenlärm der Bachstrasse und zum anderen durch die Bahnstrecke (Nebenstrecke zur Hauptstrecke/Güterbahnhof Rheydt) stark belastet. Neben einer hohen Anzahl von tagsüber verkehrenden Güterzügen werden die Anwohner auch nachts durch Güterzüge gestört, wobei die Anzahl der Güterzüge stark differieren kann. Üblich sind 4 Güterzüge zwischen 22:00 und 6:00, zeitweise kommt es aber auch zu erheblich höheren Belastungen. Sofern "nur" 4 Züge verkehren, geschieht dies aber zu solch ungünstigen Zeiten, dass an einen längeren durchgehenden Schlaf nicht zu denken ist (z.B. 23:00, 2:00, 3:00,4:30, 5:45). Lärmschutz gibt es nicht, zudem sind alle Bäume an der Strecke, die zumindest im Sommer noch leichten Lärmschutz hätten bieten können, beseitigt worden.	Es steht dem Eigentümer einer Bahnstrecke frei, wann er wo wieviele Güterzüge verkehren lässt. Er ist hierüber nicht auskunftspflichtig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 102	08.11.2011	B 102.1	Die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h sind für die Hauptverbindungsachsen einer Großstadt mit 250.000 Einwohner eine schlichte Zumutung und werden statt merklicher Lärmreduzierung eine kräftige Schadstoff-Steigerung in der Atemluft bringen. - Kein Bürger dieser Stadt kann das wollen. Es sieht eher nach vorläufigem Aktionismus aus, dem irgendwann mal etwas Wirksames folgen kann.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Ausweisung von Tempo 30 ist ein anerkanntes Mittel zur Lärmreduzierung, das schnell und kostengünstig eingesetzt werden kann. Eine Schadstoffzunahme durch geringere Fahrgeschwindigkeiten besteht nachweislich nicht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 102.2	Tatsache ist doch, dass die meisten Fahrzeuge viel leiser geworden sind als zu der Zeit, als diese Straßen gebaut wurden.	Die Lärmkarten bestätigen diese Meinung nicht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 102.3	Bei der Theodor-Heuss-Str. z.B. hat man den Asphalt noch extra aufgeraut: Das gibt natürlich besonders hohe dB-Werte.	Zwischen Berliner Platz und Hofstraße wurde der Asphalt aufgrund von Griffigkeitsproblemen etwas abgefräst.	
		B 102.4	1. Als wirksame Abhilfe gegen diesen Schall-Unsinn stelle ich mir vor, den Verkehr flüssiger zu gestalten, statt neue Problemfelder zu generieren. Dazu gehört sicher keine Verengung der Fahrbahnen zugunsten von Parktaschen.	Die Praxiserfahrungen bestätigen diese Meinung nicht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 102.5	2. Ist schon mal überlegt worden, die Buslinien 1 und 2 zu entkoppeln auf ihrer Route?	Detaillierte Linienplanung für den ÖPNV ist Bestandteil des zukünftigen Nahverkehrsplanes.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 102.6	3. Eine wirksamere Kontrolle zur Einhaltung der gebotenen Geschwindigkeiten brächte viel mehr, auch in die Kasse.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 102.7	4. Besonders an frühen Freitag- u. Samstagabenden ist eine bessere Verkehrskontrolle nötig, dann, wenn rel. junge ausländische Fahrer große Wagen von ihren Familienmitgliedern ausleihen und damit genau auf diesen Trassen Rennen fahren.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet
		B 102.8	5. Dass optimale Fahrbahnbeläge innerhalb unserer Stadt dringend notwendig sind, darüber gibt es keinen Zweifel, besonders nach diesen letzten Wintern: d a n n t u t e s e n d l i c h !	Die Stadt ist seit zwei Jahren kontinuierlich dabei, lärmoptimierte Asphalte einzubauen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 102.9	6. Neue Blechschilder oder Gutachten helfen zwar bestimmten Firmen, bringen uns aber nicht weiter.	Persönliche Meinungen sollen hier nicht kommentiert werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 102.10	7. Dass man auch in Mönchengladbach-Süd viele neue Bäume pflanzen kann, um so ansehnlich grün zu werden wie die Stadt Rheydt und	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			damit die Wohnqualität hebt, hat sich bei den Stadtplanern vielleicht soeben herumgesprachen, ist aber noch ausbaufähig.		
B 103	08.11.2011	B 103.1	Der Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße ist extrem verkehrs- und lärmbelastet. Und das, obwohl der gesamte Straßenzug fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten besteht. Dies ist im Flächennutzungsplan der Stadt Mönchengladbach so ausgewiesen.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 103.2	Wie bei der Vorstellung des Lärmaktionsplanes durch Herrn Richard zu erfahren war, liegt der gesamte Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße im gesundheitsschädigenden Bereich über 65 dB(A). Wie anhand der Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen zu sehen ist, liegen auf der Nicodemstraße und dem Metzenweg 75 % aller Häuser sogar über der gelben Auslösepegel-Linie und damit im Bereich über 70 dB(A). Auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße sind es 90 % aller Häuser. Bei Werten über 70 dB(A) hat die Verwaltung keinen Ermessensspielraum mehr. Sie muss umgehend handeln. Jeder Bürger hat ein gleiches gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse. So auch die Anwohner dieses Straßenzuges.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 103.3	Ich fordere die Stadt Mönchengladbach auf, den Verkehr des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf ein für Wohngebiete angemessenes Maß zu reduzieren.	Siehe oben. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 103.4	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmentlastung und zur Erhöhung der Sicherheit ist dort umgehend einzuführen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 103.4	Des Weiteren fordere ich eine Beschränkung für den Lkw-Durchgangsverkehr auf dem genannten Straßenzug. Lkw-Verkehre gehören nicht in Wohngebiete.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 104	08.11.2011	B 104.1	Wirkliche Beruhigung der Gründerzeitviertel (insbesondere des GZV West) in der Innenstadt: Hier findet ein solch starker Park-Suchverkehr statt, dass von einer verkehrsberuhigten Zone definitiv keine Rede sein kann. Woran liegt das? Zum einen daran, dass die Parkgebühren deutlich geringer als in den Parkhäusern sind, zum anderen daran, dass an den Parkautomaten lediglich bis 18 Uhr gezahlt werden muss. So fahren viele Autofahrer dreimal durch das ganze Viertel, um einen günstigeren Parkplatz zu ergattern. Dies kann gerade in Zeiten "klammer" Stadtkassen nicht im Sinn der Verantwortlichen sein. Die Lösung: Eine angegliche Gebührestruktur sowie die Verlängerung der gebührenpflichtigen Parkzeiten. So wird der Park-Suchverkehr deutlich verringert, was für eine sauberere und ruhigere Innenstadt wichtig ist.		

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B 105	03.11.2011	B 105.1	Da auf dem Abschnitt Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Str. und Viersener Str. eine ständige Lärmbelastung vom >70 dB(A) vorhanden ist, stellt dies selbstverständlich auch für die Anwohner der Rembrandtstraße eine mittlerweile fast gesundheitliche Belastung dar. Da laut EU-Richtlinien bei einer Lärmbelastung von >70 dB(A) unverzüglich lärmindernde Maßnahmen ergriffen werden müssen, fordere ich Sie hiermit auf, auch unverzüglich zu handeln.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Rembrandtstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Der Hinweis auf die Richtlinie ist sachlich falsch.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Eine "Tempo-30-Strecke", verbunden mit einem "Lkw-Durchfahrverbot" würde sicherlich zu einer empfindlichen Lärmreduzierung beitragen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Aus gut informierten Kreisen habe ich erfahren, dass gerade eine solche Lösung von der Stadt nicht gewollt wird, da der Schürenweg gerade in diesem Bereich als Entlastungs- und Ausweichstraße geplant ist, wenn aufgrund der einzurichtenden Umweltzonen der Verkehr in der Innenstadt, hier insbesondere auf der Bismarckstr., zusammenbricht. Es kann und darf doch nicht sein, dass angeblich verteilte Verkehrs- und Stadtplaner unserer Stadt so mit "reinen Wohngebieten und Naherholungsräumen" umgehen.	Bei der Einrichtung einer Umweltzone ist darauf zu achten, dass die Randstraßen eine ausreichende Lesitungsfähigkeit besitzen. Die Umweltzone wird im Norden begrenzt durch die Sternstraße, die Hermann-Piecq-Anlage, die Hohenzollernstraße und die Künkelstraße (alle B57).	
B 106	08.11.2011	B 106.1	Tatsache ist, dass wir zwischen Bergstraße und Nicodemstraße ein Verkehrsaufkommen erleben, welches die Gesundheit aller Anwohner und Schüler der angrenzenden Schulen erheblich beeinträchtigt und für reine Wohngebiete einfach eine Zumutung ist. Schließlich hat jeder Bürger ein Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.  Es muss doch möglich sein, den Verkehr auf diesem Straßenzug durch entsprechende Lenkungsmaßnahmen auf ein angemessenes Maß zu reduzieren. Zum Beispiel eine Beschränkung für den Lkw-Durchgangs-Verkehr, da die Route häufig als eine Abkürzung gefahren wird, oder auch um Autobahn-Maut zu sparen. Eine solche Maßnahme wäre meiner Meinung nach mit dem geringsten Aufwand verbunden und sollte wenigstens als einen Versuch Ihre Zustimmung finden. Die Zielsetzung in diesem Zusammenhang kann nur sein, den Immissionswert zu reduzieren, da in einigen Bereichen des Straßenzuges ein Schalldruckpegel von mehr als 70 dB (A) gemessen wurde.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die genannten Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Lärmkarten beruhen auf den von der EU vorgeschriebenen Berechnungsmethoden (VBUS/VBEB).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 107	08.11.2011	B 107.1	In den Kreuzungsbereichen des Schürenwegs mit der Kaldenkirchener Straße und der Viersener Straße liegt die Lärmbelastung an den Grundstücksgrenzen über 75 dB(A) und an den Häusern im Bereich von über 70db(A). Dies ist eindeutig in der Lärmkartierung NRW zu erkennen. Ab einer Lärmbelastung von 70 dB(A) reduziert sich der Ermessungsspielraum der Verwaltung auf Null. Lärm über 65 dB(A) macht nachweislich krank. Von daher sind unverzüglich Lärmminierungsmaßnahmen zu ergreifen um die Lärmbelastung zu reduzieren. Im Flächennutzungsplan der Stadt Mönchengladbach ist der Schürenweg als reines Wohngebiet ausgewiesen. Diese Gebiete sind schutzbedürftige Gebiete und nicht ohne Grund gelten hier strengere Grenzwerte als für Kern- Misch oder z.B. Gewerbegebiete.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.2	Da die Verkehrsbelastung nachweislich bei 20.000 Kfz liegt, fordere ich Sie hiermit auf, diese Verkehrsbelastung kurzfristig deutlich zu	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr</b>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			verringern.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.	als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.
		B 107.3	Machbar ist dies z.B. durch Flüsterasphalt.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		B 107.4	Wenn dies (egal aus welchen Gründen) zz. nicht möglich ist, kann der Verkehr auf 30 km/h reduziert werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.5	Der Lkw-Durchgangsverkehr ist komplett zu unterbinden.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.6	Auch ist eine Umgehungsstraße zur besseren Anbindung des St. Franziskus-Klinikums dringend erforderlich.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrslischer Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.7	Entlastung würden auch weitere BAB-Zubringer zwischen Mönchengladbach-Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach bringen.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.8	Die Radarfalle steht im Tempo 70-Bereich. Die müsste hier stehen und es müssten auch nachts Kontrollen durchgeführt werden.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 108	09.11.2011	B 108.1	Unberücksichtigt bleibt, dass in Mönchengladbach z.B. keine einzige grüne Ampelwelle existiert. Schaltet man so genannte "Grüne Wellen", so ist meiner Ansicht nach eine große Lärmquelle und eine Schadstoffreduzierung schon vorprogrammiert.	"Grüne Wellen" dienen der Verkehrsverstärkung und tragen damit zur Lärmreduzierung bei. Eine Verkehrsverstärkung geht nicht in Berechnungen ein und ist als kompensatorische Maßnahme anzusehen. In Mönchengladbach sind bereits auf verschiedenen Streckenzügen „Grüne Wellen“ eingerichtet.	Prüfauftrag zur Einrichtung einer "Grünen Welle" auf der Achse Burggrafenstraße -Aachener Straße.
		B 108.2	Auch eine bessere Überwachung des laufenden Verkehrs sollte erfolgen. Mönchengladbach ist in dieser Beziehung wohl eher "Diaspora".	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet
		B 108.3	Weiterhin sollte man einmal den Busfahrplan überdenken. Es kann nicht angehen, das z.B. hier am Grünewald manchmal bis zu vier Busse gleichzeitig vor einer Ampel mit lautem Motorgeräusch stehen, wobei gleich zwei das gleiche Fahrziel Hardt haben.	Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, in dem u.a. solche Aspekte geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 108.4	Warum müssen alle Busse die Hindenburgstraße benutzen?	Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, in dem u.a. solche Aspekte geprüft werden.	Siehe oben
		B 108.5	Wenn man die Fahrtrouten einiger Buslinien einmal überdenken würde, so könnte manche Linie bei einem verbesserten Fahrtweg eingespart werden.	Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, in dem u.a. solche Aspekte geprüft werden.	Siehe oben
B 109	07.11.2011	B 109.1	Die Kranzstraße hat, seit die Gundenstraße zu einer halben Einbahnstraße erhoben wurde, sehr unter starkem Verkehr und Lärm zu leiden.	Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang. Die Kranzstraße ist <70/60 dB(A) belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 109.2	Außerdem wird äußerst selten die Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten und das gilt vor allem auch für schwere Laster.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 109.3	Da auf der Kranzstraße Familien mit Kindern und auch viele ältere Bürger wohnen, würde ich vorschlagen, mindestens zwei Verkehrsschwellen, wie sie auch auf der Regentenstraße zu finden sind, in die	Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang. Die Kranzstraße ist <70/60 dB(A) belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Fahrbahn einzubauen. Vor allem würde sich das auf die Fahrgeschwindigkeit der Autofahrer günstig auswirken.	mit der höchsten Betroffenenzahl ein.	
B 110	09.11.2011	B 110.1	Der Straßenzug Nicodemstraße bis Bergstraße führt überwiegend durch Wohngebiete. Die Verkehrsbelastung ist so hoch, dass auf der Nicodemstraße, dem Metzweg und dem Schürenweg der überwiegende Teil der Häuser einer Lärmbelastung von 70dB(A) und mehr ausgesetzt ist. Dieser Lärmbereich ist gesundheitsschädlich.  Nicht nur die Anwohner dieser Straßen sind der gesundheitsschädlichen Lärmbelastung ausgesetzt. Auch die vielen Besucher des Naherholungsbereichs Bunter Garten. Bei schönem Wetter sind hier hunderte Besucher unterwegs. Jeden Abend drehen dort viele Jogger und Kinder auf Fahrrädern Ihre Runden. Die Peter-Nonnenmühlen-Allee wird häufig durch Menschen genutzt, die den Hauptfriedhof besuchen wollen. All diese Menschen setzt man der gesundheitsschädlichen Lärmbelastung aus. Zudem ist ein sicheres Überqueren des Schürenwegs an der Peter-Nonnenmühlen-Allee durch das hohe Verkehrsaufkommen kaum möglich.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzweg und Nicodemstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 110.2	Eine Geschwindigkeitsreduzierung des Schürenwegs,	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 110.3	weitere Querungshilfen verbunden mit Zebrastrifen würden hier kurzfristig zu einer Verbesserung der Situation führen.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch geprüft.
B 111	09.11.2011	B 111.1	Die Keplerstraße sollte eine 30er-Zone werden	Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang. Die Keplerstraße ist <70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 111.2	und es sollte ein Durchfahrtsverbot für Lkw geben. Da sich auf der Querstraße (Frankfurter Str.) eine Schule befindet und der Lärm extrem ist.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 112	09.11.2011	B 112.1	die Keplerstraße sollte verkehrsberuhigt werden.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 113	09.11.2011	B 113.1	City-Maut einführen	Die Einführung ist nach nationalem Recht nicht zulässig	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 113.2	autofreie City	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 113.3	autofreie Tage wieder einführen	Die Einführung von autofreien Tagen wird von der Stadt Mönchengladbach nicht verfolgt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 113.4	mehr Bäume pflanzen	Für eine stärkere Durchgrünung der Stadt Mönchengladbach ist das 1.000-Bäume-Programm beschlossen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 113.5	den öffentlichen Nahverkehr attraktiv machen, damit "umgestiegen" wird (günstiger, häufiger, sauberer, Haltestellen, die Regen abhalten, ...)(was muss sich ändern, damit ich den Bus, die Bahn nehme?)	Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, in dem u.a. solche Aspekte geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 113.6	gepflegte, sichere Radwege	Verkehrssicherheit und Pflege sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 113.7	Leihräder-Stationen mit Reparaturangebot	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 113.8	Geschwindigkeitsbegrenzung auf Straßen und Autobahnen mit hohen Strafen bei Übertretung	Höhere Strafen bei Übertretung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind Bundesaufgabe.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 113.9	Bahnhöfe attraktiv machen (Sauberkeit) und sicher durch Wachpersonal (Arbeitsplätze), behindertengerecht	Sauberkeit und Sicherheit unterliegen DB Station & Service als Eigentümer.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 114	10.11.2011	B 114.1	Ein Großteil der Anwohner der Nicodemstraße ist einer gesundheitsschädigenden Lärmbelastung von über 70dB(A) ausgesetzt. Die Anzahl belasteter Anwohner auf der Nicodemstraße ist so hoch, dass sie einen Faktor Lärmbelasteter Personen auf 10 Meter Straße laut Berechnung der Verwaltung von über 4,0 aufweist.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzweg und Nicodemstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 114.2	An der Nicodemstraße gibt es einen Spielplatz. Auch dieser liegt laut Lärmkartierung NRW mit einer Lärmbelastung über 70 dB(A) im gesundheitsschädigenden Bereich. Solange noch keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung umgesetzt wurden, sollten dringend an diesem Spielplatz ein Warnschild aufgestellt werden: "Achtung! Spielen schadet hier der Gesundheit Ihres Kindes!"	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 114.3	Der Lärm ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Immer mehr Lkw und Pkw nutzen die Nicodemstraße um über den Straßenzug Metzweg, Marienburgerstraße und Schürenweg die Autobahn A 52 zu erreichen. Und dabei liegt die Nicodemstraße direkt an der Waldnieler Straße und damit an einer direkten Zufahrt zur Autobahn. Warum wird der Durchgangsverkehr zur A 52 von der Monschauer Straße kommend nicht auf diese Autobahnzufahrt abgeleitet. Hierzu müsste es nur eine gut sichtbare Beschilderung zur Autobahn und eine Pfortnerampel für die Nicodemstraße geben.	1. Entsprechende Verkehrslenkungsmaßnahmen sind bereits eingeleitet.  2. Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehr ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	1. Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.  2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 114.4	Eine 30er-Strecke würde für zusätzliche Entlastung sorgen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzweg und Nicodemstraße nicht gehören.  In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 114.5	Ein Lkw-Durchfahrverbot für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße würde gerade die Maut-Umgeher veranlassen in Zukunft wieder die Autobahn zu benutzen und die Stadt zu umfahren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören.  In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 115	10.11.2011	B 115.1	Als Anwohner der Spessartstraße bekommen wir eine Menge Lärm vom Mittleren Ring, von der Dahlemer Straße und der Bachstraße mit.	Die Spessartstraße ist <70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein.  Lärmmindernde Maßnahmen auf der Heinrich-Pesch-Straße kommen auch der Spessartstraße zugute.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 115.2	Auch der Schienenverkehr führt zu einer extremen Lärmbelastung. Die gefühlte Belastung durch die Züge hat sich seit der Abholzung der Bäume entlang der Bahn vor ein paar Jahren enorm verstärkt.	Die Abholzung der Bäume hat keinen physikalischen Einfluss auf die Immissionen, die Anpflanzung führt aber zu einem subjektiven "Wohlfühl-Effekt".	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 115.3	Ein geplanter Ausbau der Heinrich-Pesch-Straße würde die Lebensqualität in diesem Bereich unserer Stadt weiter reduzieren. Ich bin absolut gegen den Ausbau dieser Strecke (Seilerweg, Heinrich-Pesch-Straße, Mittelstraße, Tippweg, Hubertusstraße). Unsere Stadt benötigt keine neuen Rennstrecken.	Zum Schutz der Wohnbebauung Heinrich-Pesch-Straße sieht der Lärmaktionsplan Maßnahmen vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 115.4	Die Pflanzung von Bäumen entlang der Bahn auf städtischem Grund	Die Pflanzung von Bäumen hat keinen physikalischen Einfluss auf die	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			würde ich sehr begrüßen.	Immissionen, führt aber zu einem subjektiven "Wohlfühl-Effekt" .	wird jedoch weitergeleitet.
		B 115.5	Außerdem schlage ich vor, die Geschwindigkeit durch die Planung von Parkbuchten zu reduzieren und somit den Fußgängern gleichzeitig den Gehweg zurückzugeben, der ihnen von halb auf dem Gehweg parkenden Pkw immer mehr genommen wird.	Die Spessartstraße ist <70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein. Lärmmindernde Maßnahmen auf der Heinrich-Pesch-Straße kommen auch der Spessartstraße zugute.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergereicht.
		B 115.6	Grundsätzlich denke ich, dass es an der Zeit ist, die Autovorrangpolitik in Mönchengladbach zu beenden. Wir sollten das Radwegenetz ausbauen und den öffentlichen Personen-Nahverkehr attraktiver gestalten. Und - wie gesagt - die Fußgänger wieder mehr im Blick haben.	Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, in dem u.a. solche Aspekte geprüft werden. Der Entwurf des VEP sieht die Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch die Schaffung eines adäquaten und vor allem sicheren Angebotes vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 116	10.11.2011	B 116.1	In fünf Jahren ist im Bereich Hohlstraße - Mathildenstraße schon viermal die Straße aufgemacht bzw. neu gemacht worden. Die NVV hat es aber richtig deftig getrieben in diesem Jahr erst aufgemacht, dann zugemacht und wieder aufgemacht! Krach ohne Ende. Nun sind wieder Straßenarbeiten im Gange und dass vor allem kurz vor Frostbeginn! Wie kann man nur im Winter einen Straßenbelag erneuern? Naja, begreifen kann ich es nicht. Ich denke, dass es inzwischen solche Maschinen gibt, die lärmreduziert sind, dass heißt eine erheblich reduzierte Dezibelmessung aufweisen dürften! Ok. Hoffe, dass die Arbeitsbeschaffungsmassnahme schnell erledigt ist	Baulärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 117	10.11.2011	B 117.1	Und zwar ist die Eisenbahnbrücke Landscheidung/ Entenweide/ Kabelstraße noch eine Stahlbrücke und wird von Güterverkehr benutzt. Von dieser Brücke geht eine sehr große Lärmbelastung aus! Nicht nur für die direkten Anwohner in Speick und Ohler. Selbst in Holt kann man bei geschlossenen Fenster und Rollläden deutlich die Züge hören. Wenn man draußen sitzt, ist dieser sogar lauter als die vorbeifahrenden Autos. Eine Prüfung bzw. Abänderung der Brückenstruktur und damit einhergehende Lärminderung ist mein und wohl auch der direkten Anwohner Anliegen.	Die DB AG führt derzeit ein Versuchsprogramm zur Brückentdröhnung durch. Die Ergebnisse müssen abgewartet werden.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		B 117.2	Eine Begrünung der Straßen durch Bäume und Sträucher ist in unser "grünen" Stadt leider viel wenig Beachtung geschenkt worden (Steimezstr./K12). Da man nicht nur den Eindruck gewinnt, dass Bäume den Schall schlucken, sie sogen auch für eine Reduzierung der Geschwindigkeit.	Bäume haben keinen physikalischen Einfluss auf die Immissionen, führen aber zu einem subjektiven "Wohlfühl-Effekt" .	
		B 117.3	Von dem Vorschlag die Bahnstraße/ Aachener Straße auf Tempo 30 zu reduzieren, halte ich für kontra Produktiv.	Es ist in einer Vielzahl von Untersuchungen nachgewiesen, das Tempo 30 zu einer Verringerung der Immissionen um ca. 2,4 dB(A) beiträgt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 117.4	Einen vernünftigen Verkehrsfluss durch Ampelschaltungen hat in den letzten Jahren nicht funktioniert. Dass so etwas klappt, zeigen andere Städte.	In Mönchengladbach sind bereits auf verschiedenen Streckenzügen „Grüne Wellen“ eingerichtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird weitergeleitet.
B 118	08.11.2011	B 118.1	Der Verkehrslärm durch die tausenden Kfz und Lkw auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße (reines Wohngebiet) ist mittlerweile unerträglich geworden und liegt bei über 70 dB(A), daher gibt es keinen Ermessensspielraum mehr, es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 118.2	Die Verkehrsbelastung muss reduziert werden.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 118.3	Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h zur Lärm-entlastung.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 118.4	Langfristig wäre Flüsterasphalt als Straßenbelag wünschenswert.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 118.5	Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße. Angeordnet durch das Verkehrszeichen 253, um Lkw-Durchgangsverkehr in reinen Wohngebieten zu vermeiden.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 118.6	Errichtung einer weiteren Anschlussstelle zur A 52 zwischen AS MG-Nord und AK MG.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 118.7	Das Großklinikum St.-Franziskus muss direkt an die Autobahn und die Kadenkirchener Straße angeschlossen werden.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	
B 119	08.11.2011	B 119.1	Im Kreuzungsbereich Viersener Straße – Schürenweg – Marienburger-Straße – Annakirchstraße werden an Teilen der Häuser (reines Wohngebiet) Lärmbelastung durch den Straßenverkehr >70 dB(A) gemessen. Bei Werten über 70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die genannten Straßen nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.2	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.3	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen sich jedoch nach dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.4	Das im November 2009 versprochene Pilotprojekt – Tempo 30 – zur Lärmreduzierung und Erhöhung der Sicherheit muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.5	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Aufstellung des LAP an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts, die gesundheitsschädlich sind (erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen). Ein LAP soll Bürger vor Lärm schützen, dabei soll er sich an Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Umweltfragen und die WHO fordern sogar weitaus niedrigere Werte. Die Stadt soll sich zumindest an den gesundheitsrelevanten Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren.		
		B 119.6	Wieso wird unter Punkt 5.1.1 (Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz/Jahr) der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg, der nachweislich über 7 Mio. Kfz pro Jahr hat, nicht genannt, aber Straßen mit deutlich geringerer Belastung?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 119.7	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten/ Peter-Nonnenmühlen-Allee vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensgefährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterführung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 119.8	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100 Schülern, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisiko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.9	Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.10	Einführung eines Lkw-Fahrverbotes, angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. (Wikipedia: „In erster Linie werden Lkw-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentlastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“)	Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen - Prüfung der Maßnahme bei Aufstellung des Lkw-Routenkonzepts.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.11	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	<b>Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 119.12	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, so dass die in die Wohngebiete einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Der Hinweis wird nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		B 119.13	Kurzfristige Umsetzung der Lösungsvorschläge zur Optimierung des Knotenpunktes Hohenzollernstraße/ Bergstraße, zumindest der Punkte 1.2. und 5.:  - Zweispurige Geradeausführung der B 57 stadteinwärts.  - Endgültiger Wegfall der Bevorzugung des „Rechtsabbiegers“ durch separate Grünschaltung (wird z. Z. bereits erprobt).  - Lkw-Durchfahrtsverbot, angeordnet durch das Verkehrsschild 253, für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorhaltetrasse enthalten, die die Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Verlängerung Künkelstraße) verbindet. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Die endgültige Umsetzung wird nach Ablauf der Probephase entschieden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis auf den erweiterten Ausbau der B 57 wird jedoch weitergegeben.
		B 119.14	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 119.15	Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St.-Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.16	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A 52 zwischen AS-MG- Nord und AK MG zur besseren Autobahnbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.17	Bau der seit 50 Jahren versprochenen Entlastungsstraße Giebelsbusch zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 119.18	Pflanzung von Bäumen auf dem Metzenweg, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, um das Straßenprofil dem Wohngebiet anzupassen und in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung wieder eine entsprechende Lebensqualität zu schaffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
B 120	09.11.2011	B 120.1	Die Lärmbelastung der Häuser im Bereich Marienburgerstraße zwischen Viersener Straße und Bebericher Straße liegen mit über 70 dB(A) im gesundheitsschädigenden Bereich, daher müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse. Insbesondere in einem „Reinen Wohngebiet“.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Marienburger Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 120.2	Bedingt durch die Schule ist hier schon eine 30 km/h-Zone vorhanden, die aber aufgrund der nachweislichen Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung (siehe Messprotokolle der Polizei an der Schule „Bischöfliche Marienschule“ vor der Schulsporthalle) nicht ihre volle Wirkung zur Lärmentlastung entfalten kann. Dieses liegt vor allem an fehlenden baulichen Geschwindigkeitsblockern.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.  Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 120.3	An der Schule befindet sich zur Sicherung des Fußgängerverkehrs eine Verkehrsinsel, die Furt ist etwa so breit wie ein Lkw. Aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten wird diese häufig einfach überfahren (sollte auch anhand von Reparaturkosten für die Verkehrsschilder auf dieser Insel nachweisbar sein). Unfälle mit schwerwiegenden Folgen sind hier nur eine Frage der Zeit. Das Spurenfeld der Unfälle hat immer eine Größe von 40 Metern, was auf eine sehr Hohe Geschwindigkeit schließen lässt.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 120.4	Durch die Erschütterung beim Vorbeifahren eines Lkw entstehen nicht unerhebliche Beschädigungen an der Bausubstanz der Häuser statt. Hält ein Lkw verkehrsbedingt im Rückstau vor der Rotlicht zeigenden Lichtzeichenanlage Marienburgerstraße/ Bebericher Straße, klirren durch den Druck die Gläser im Wohnzimmerschrank. Ergänzend führe ich an, daß auch Gefahrguttransporter diese Straße nutzen.	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 120.5	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete. Die TA-Lärm bezieht sich auf die Genehmigung gewerblicher Anlagen und	Keine Änderung im Lärmaktionsplan.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten. Gemäß TA Lärm gelten in Abhängigkeit von der Nutzung eines Gebietes unterschiedliche Immissionsrichtwerte. Die Einstufung eines Gebietes ergibt sich aus den jeweiligen Flächennutzungs- und Bebauungsplänen bzw. der tatsächlichen Nutzung. Die jeweils zulässigen Immissionsrichtwerte dürfen durch einzelne, kurzfristige, selten auftretende Geräuschereignisse am Tag um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschritten werden. Die Gebäude an der Nord-West-Seite der Marienburgerstrasse befinden sich nach Information des Katasteramtes der Stadt MG in Reinem Wohngebiet mit Pflegeanstalten, Schulen, Krankenhäusern. Somit ergeben sich folgende zulässige Immissionsrichtwerte:</p> <p>IRW* Tag = 45 dB(A) IRW Nacht = 35 dB(A)</p> <p>Spitzenpegel Tag = 75 dB(A) Spitzenpegel Nacht = 55 dB(A)</p> <p>(Tagzeit = 06:00 h bis 22:00 h; Nachtzeit = 22:00 h bis 06:00 h; *=Immissionsrichtwert)</p> <p>Diese Werte werden im Mittel bei Weitem überschritten. (Erhebung Lärmkartierung NRW) Von einer kurzfristigen Überschreitung kann man nicht mehr ausgehen.</p>	nicht auf Verkehrslärm.	
		B 120.6	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 120.7	Das im November 2009 versprochene Pilotprojekt Tempo 30 auf dem Straßenzug Bergstraße bis Nicodemstraße muss umgesetzt und die Einhaltung kontrolliert werden, um eine Lärmentlastung zu erreichen.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 120.8	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Aufstellung des LAP an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts, die gesundheitsschädlich sind (erhöhtes Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen). Ein LAP soll Bürger vor Lärm schützen, dabei soll er sich an Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die WHO fordern sogar weitaus niedrigere Werte. Die Stadt soll sich zumindest an den gesundheitsrelevanten Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 120.9	Wieso wird unter Punkt 5.1.1 (Straßen in MG mit über 6 Mio Kfz/Jahr) der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg, der nachweislich über 7 Mio. Kfz pro Jahr hat, nicht genannt, aber Straßen mit deutlich geringerer Belastung?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 120.10	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100 Schülern, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisi-	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			ko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	
		B 120.11	Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 120.12	Einführung eines Lkw-Fahrverbotes, angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. (Wikipedia: „In erster Linie werden Lkw-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentslastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“)	Siehe oben.  Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 120.13	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärm-minderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 120.14	Bau einer Umgehungsstraße zur besseren Anbindung des St.Franziskus-Klinikums, z.B. hintere Anbindung des Krankenhauses über den Stichweg/Seitenweg Kaldenkirchenerstrasse Kaserne.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltperspektiven ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Hinweis wird weitergegeben.
		B 120.15	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A 52 zwischen AS-MG- Nord und AK MG zur besseren Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	
		B 120.16	Pflanzung von Bäumen auf dem Metzenweg, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, um das Straßenprofil dem Wohngebiet anzupassen und in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung wieder eine entsprechende Lebensqualität zu schaffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 120.17	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 120.18	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, so dass die in die Wohngebiete einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	
		B 120.19	Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten auf dem gesamten Straßenzug wesentlich zu hoch sind. Die baulichen Gegebenheiten laden den Verkehrsteilnehmer regelrecht zum rasen ein. Hierdurch herrscht ein erhebliches Verkehrsunfallrisiko. Es besteht dringend Handlungsbedarf.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 120.20	Sicherlich ist es nicht leicht, alle Forderungen unter einen Hut zu bekommen. Einen Königsweg wird es wahrscheinlich nicht geben. Viele Anwohner haben z.B. schon eigene Schallschutzmaßnahmen getroffen um das Desaster erträglicher zu machen. Ich bin aber fest davon	Das Mitwirkungsverfahren zum Lärmaktionsplan ist ein Beitrag zum Dialog mit der Öffentlichkeit.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			überzeugt, dass man einen Weg findet, mit dem die Menschen des Straßenzuges leben können. Entlastung durch Belastung ist übrigens keine gute Lösung. Machen Sie die Stadt nicht noch unattraktiver als sie im Moment schon ist. Gehen Sie weg von dem Slogan „Autofreundlichste Stadt“, das ist nicht mehr zeitgemäß. Die Leute wollen in Ruhe leben. Konsum ist nicht alles. Der Slogan muss heißen hin zur „Bürgerfreundlichsten Stadt“		
B 121	09.11.2011	B 121.1	Ziel der Umgebungslärmplan-Richtlinie ist die Reduzierung des Verkehrslärms z. B. In Wohngebieten mit besonderer Lärmbelastung. Für den Bereich der Häuser Burggrafenstraße 18-20 liegt der Lärmpegel über 24 Stunden über 75 dB(A). Ziel des Lärmaktionsplans ist, gerade solche Wohngebiete durch Verkehrsberuhigung und Flüsterasphalt zu entlasten. Unserer Meinung nach ist das im Bereich der Burggrafenstraße zwischen Aachener Straße und Waldnieler Straße, also auf dem gesamten Abschnitt dringend notwendig.	Zustimmung zur Maßnahme des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 121.2	Der Bereich Aachener Straße zwischen Waldnieler Straße und Burggrafenstraße soll mit Flüsterasphalt ausgestattet und eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. So sollen zudem 20 % des Verkehrs zusätzlich über die Burggrafenstraße umgeleitet werden. Das ist unverantwortlich und kurzfristig, da schon heute die Lärmbelastung auf der Burggrafenstraße weitaus höher ist und so die ohnehin schon bedenkliche Situation weiter verschlimmert wird.	1. Auf der Aachener Straße, Abschnitt Waldnieler Straße bis Burggrafenstraße, ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bis zur Erneuerung der Deckschicht mit einem lärmoptimiertem Asphalt geplant. Der Lärmaktionsplan führt weiterhin aus, dass eine eventuelle Verkehrsverlagerung auf die Burggrafenstraße durch Maßnahmen auf der Aachener Straße und Blumenberger Straße nur gerechtfertigt sind, wenn vorher eine lärmoptimierte Deckschicht auf der Burggrafenstraße eingebracht wird, die zu einer Immissionsreduzierung von $\geq 4$ dB(A) führt. Zusätzlich sollte der Einbau von Schallschutzfenstern gefördert werden. Von einer Erhöhung der Verkehrsmenge um 20 % ist in diesem Zusammenhang nicht die Rede. 2. Von dem Ausbau der Achse Burggrafenstraße – Landgrafenstraße – Seilerweg – Heinrich-Pesch-Straße wird eine Teilentlastung der Achse Rheydterstraße – Friedrich-Ebert-Straße erwartet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 121.3	Die Burggrafenstraße ist eine Verbindungs- und Zubringerstraße für die Anschlussstellen MG-Holt (A 61) und MG-Nord (A 52). Vor allem Lkw und Schwertransporte fahren in Massen durch die schmale Straße, in den Abendstunden häufig in hohem Tempo, wodurch der Lärmpegel entsprechend hoch ist. Grundsätzlich ist das Verkehrsaufkommen bedenklich hoch, vor allem zwischen 8 und 10 Uhr an den Wochentagen bilden sich lange Staus, wodurch die Abgasbelastung sehr hoch ist.	Rückstaus sollten auch aus lärmtechnischer Sicht auf der Burggrafenstraße vermieden werden, zumal gerade der Knotenpunkt B 57/K 1 hoch lärmbelastet ist. Aufgrund einer eventuellen Verkehrszunahme auf der Burggrafenstraße soll die Ampelkoordination angepasst werden. Durch ein nächtliches Lkw-Verbot auf der Aachener Straße wird in Teilen auch die Burggrafenstraße entlastet.	<b>Prüfauftrag zur Einrichtung einer "Grünen Welle" auf der Achse Burggrafenstraße -Aachener Straße, alternativ Änderung der LSA-Schaltung im Knotenpunkt B 57/K 1 zugunsten längerer Freigabezeiten für den Verkehrsstrom aus der Burggrafenstraße.</b>
		B 121.4	Gerade Kinder und Senioren sind, wenn sie die Burggrafenstraße überqueren wollen, sehr gefährdet. Die Fußgänger-Ampeln und Überwege sind strategisch ungünstig verteilt (die Altglas- und Altpapier-Container stehen in Höhe der Häuser Burggrafenstraße 18-20, somit entstehen immer wieder Überquerungs-Situationen an dieser Stelle).	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 121.5	Aufgrund der Enge der Fahrbahnen wurden schon des Öfteren auf den Parkflächen abgestellte Fahrzeuge beschädigt, Radfahrer sind gezwungen, den Gehweg zu benutzen, was wiederum an den Hauseingängen und der Parkplatzausfahrt zu gefährlichen Situationen führt.	Die Förderung des Radverkehrs ist indirekt Teil des Lärmaktionsplans.	<b>Der Prüfauftrag zur Anlage von Schutzstreifen auf der Burggrafenstraße wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 121.6	Wie die Lebensqualität in diesem Abschnitt steigt, wenn der Verkehr geringer ist, zeigte sich, als die Durchfahrt von der Aachener Straße im August und November 2011 voll gesperrt war. Dies stellte den Ide-	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			alzustand dar, ist aber sicherlich langfristig keine Lösung.		
		B 121.7	Mögliche Lösungen:  - Die Burggrafenstraße wird im gesamten Anschnitt zwischen Aachener Straße und Waldnieler Straße eine Tempo-30-Zone	Für die Burggrafenstraße ist eine vorrangige Deckschichterneuerung mit einem lärmoptimiertem Asphalt im Lärmaktionsplan vorgesehen. Die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit bringt danach keinen zusätzlichen lärmindernden Effekt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 121.8	- Zur Abschreckung für „Raser“ werden in beide Richtungen „Blitzer“-installiert.	Überwachung ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 121.9	- Die Burggrafenstraße wird eine Einbahnstraße, die nur in Fahrtrichtung Aachener Straße zu befahren ist. Dies würde den Verkehr, der von der Ausfahrt Holt die Querverbindung zur A52 sucht, möglicherweise auf die ohnehin als Umgehungsstraße gedachte Monschauer Straße ausweichen lassen.	Einbahnstraßen führen nicht zur Lärminderung. Sie sind im Gegenteil kontraproduktiv, da sie Such- und Umwegfahrten erzeugen und in der Regel durch den fehlenden Gegenverkehr zu überhöhten Geschwindigkeiten beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 121.10	- Flüsterbeton würde den Lärmpegel deutlich verringern.	Für die Burggrafenstraße ist eine vorrangige Deckschichterneuerung mit einem lärmoptimiertem Asphalt im LAP vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 121.11	- Eine Kombination dieser vier Alternativen würde wohl zu einem annehmbaren Ergebnis führen und den Lärmpegel auf ein erträgliches Maß reduzieren.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 121.12	- Straßenschwellen bieten sich nicht an, da zum einen die passierenden Kranken- und Feuerwehrwagen bei der Durchfahrt behindert würden, zudem würde die Lärmbelastung durch abbremsende und anfahrende Lkw erhöht.	Straßenschwellen werden deshalb nicht vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 122	11.11.2011	B 122.1	Im Kreuzungsbereich Viersener Straße – Schürenweg – Marienburger-Straße – Annakirchstraße werden an Teilen der Häuser (reines Wohngebiet) Lärmbelastung durch den Straßenverkehr >70 dB(A) gemessen. Bei Werten über 70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Viersener Straße, Schürenweg, Marienburger Straße und Annakirchstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.2	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlichen zulässigen Grenzwerten.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.3	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.4	Das im November 2009 versprochene Pilotprojekt – Tempo 30 – zur Lärmreduzierung und Erhöhung der Sicherheit muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.5	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Aufstellung des LAP an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts, die gesundheitsschädlich sind (erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen). Ein LAP soll Bürger vor Lärm schützen, dabei soll er sich an Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die WHO fordern sogar weitaus niedrigere Werte. Die Stadt soll sich zumindest an den gesundheitsrelevanten Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 122.6	Wieso wird unter Punkt 5.1.1 (Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz/Jahr) der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg, der nachweislich über 7 Mio. Kfz pro Jahr hat, nicht genannt, aber Straßen mit deutlich geringerer Belastung?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 122.7	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten / Peter-Nonnenmühlen-Allee vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensgefährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterführung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 122.8	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100 Schülern, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisiko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.9	Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.10	Einführung eines Lkw-Fahrverbotes, angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. (Wikipedia: „In erster Linie werden Lkw-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentlastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“)	Siehe oben.  Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.  Prüfung der Maßnahme bei Aufstellung des Lkw-Routenkonzepts.
		B 122.11	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		B 122.12	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, sodass die in die Wohngebiete einführende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehr ohne unvermeidbare Neubebelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.13	Kurzfristige Umsetzung der Lösungsvorschläge zur Optimierung des Knotenpunktes Hohenzollernstraße / Bergstraße, zumindest der Punkte 1.2. und 5.:  - Zweispurige Geradeausführung der Bundesstraße B 57 stadteinwärts.  - Endgültiger Wegfall der Bevorzugung des „Rechtsabbiegers“ durch separate Grünschalung. (wird z. Z. bereits erprobt)  - Lkw-Durchfahrtsverbot, angeordnet durch das Verkehrsschild 253, für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorhaltetrasse enthalten, die die Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Verlängerung Künkelstraße) verbindet. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenwegs vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Die endgültige Umsetzung wird nach Ablauf der Probephase entschieden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis auf den erweiterten Ausbau der B 57 wird jedoch weitergegeben.
		B 122.14	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.15	Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			St.Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	
		B 122.16	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A52 zwischen AS-MG- Nord und AK MG zur besseren Autobahnbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.17	Bau der seit 50 Jahren versprochenen Entlastungsstraße Giebelsbusch zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 122.18	Pflanzung von Bäumen auf dem Metzweg, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, um das Straßenprofil dem Wohngebiet anzupassen und in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung wieder eine entsprechende Lebensqualität zu schaffen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 123	11.11.2011	B 123.1	Im Kreuzungsbereich Viersener Straße – Schürenweg – Marienburger-Straße – Annakirchstraße werden an Teilen der Häuser (reines Wohngebiet) Lärmbelastung durch den Straßenverkehr >70 dB(A) gemessen. Bei Werten über 70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null, Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die aufgeführten Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.2	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.3	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.4	Das im November 2009 versprochene Pilotprojekt – Tempo 30 – zur Lärmreduzierung und Erhöhung der Sicherheit muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.5	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Aufstellung des LAP an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts, die gesundheitsschädlich sind (erhöhtes Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen). Ein LAP soll Bürger vor Lärm schützen, dabei soll er sich an Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die WHO fordern sogar weitaus niedrigere Werte. Die Stadt soll sich zumindest an den gesundheitsrelevanten Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.6	Wieso wird unter Punkt 5.1.1 (Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz/Jahr) der Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße und	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr</b>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Schürenweg, der nachweislich über 7 Mio. Kfz pro Jahr hat, nicht genannt, aber Straßen mit deutlich geringerer Belastung?		als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.
		B 123.7	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten / Peter-Nonnenmühlen-Allee vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensgefährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterführung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweise wird jedoch weitergeleitet.
		B 123.8	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100 Schülern, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisiko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.9	Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.10	Einführung eines Lkw-Fahrverbotes, angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. (Wikipedia: „In erster Linie werden Lkw-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentlastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“)	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.11	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		B 123.12	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, sodass die in die Wohngebiete einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.13	Kurzfristige Umsetzung der Lösungsvorschläge zur Optimierung des Knotenpunktes Hohenzollernstraße / Bergstraße, zumindest der Punkte 1.2. und 5.:  - Zweispurige Geradeausführung der Bundesstraße B57 stadteinwärts.  - Endgültiger Wegfall der Bevorzugung des „Rechtsabbiegers“ durch separate Grünschaltung. (wird zz. bereits erprobt)  - Lkw-Durchfahrtsverbot, angeordnet durch das Verkehrsschild 253, für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorhaltetrasse enthalten, die die Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Verlängerung Künkelstraße) verbindet. Bei Realisierung ist eine die Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Die endgültige Umsetzung wird nach Ablauf der Probephase entschieden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis auf den erweiterten Ausbau der B57 wird jedoch weitergegeben.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 123.14	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärm-minderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.15	Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St.Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.16	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A52 zwischen AS-MG- Nord und AK MG zur besseren Autobahnbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.17	Bau der seit 50 Jahren versprochenen Entlastungsstraße Giebelbusch zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 123.18	Pflanzung von Bäumen auf dem Metzweg, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, um das Straßenprofil dem Wohngebiet anzupassen und in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung wieder eine entsprechende Lebensqualität zu schaffen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 124	11.11.2011	B 124.1	Im Kreuzungsbereich Viersener Straße – Schürenweg – Marienburger-Straße – Annakirchstraße werden an Teilen der Häuser (reines Wohngebiet) Lärmbelastung durch den Straßenverkehr >70 dB(A) gemessen. Bei Werten über 70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null, Es müssen unverzüglich Lärm-minderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der genannte Straßen nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.2	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.3	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.4	Das im November 2009 versprochene Pilotprojekt – Tempo 30 – zur Lärmreduzierung und Erhöhung der Sicherheit muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.5	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Aufstellung des LAP an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts, die gesundheitsschädlich sind (erhöhtes Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen). Ein LAP soll Bürger vor Lärm schützen, dabei soll er sich an Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die WHO fordern sogar weitaus niedrigere Werte.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Die Stadt soll sich zumindest an den gesundheitsrelevanten Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren.		
		B 124.6	Wieso wird unter Punkt 5.1.1 (Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz/Jahr) der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg, der nachweislich über 7 Mio. Kfz pro Jahr hat, nicht genannt, aber Straßen mit deutlich geringerer Belastung?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 124.7	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten / Peter-Nonnenmühlen-Allée vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensgefährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterführung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 124.8	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100 Schülern, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisiko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.9	Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.10	Einführung eines Lkw-Fahrverbotes, angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. (Wikipedia: „In erster Linie werden Lkw-Durchfahrverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentslastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“)	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.11	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	<b>Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 124.12	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, sodass die in die Wohngebiete einführende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.13	Kurzfristige Umsetzung der Lösungsvorschläge zur Optimierung des Knotenpunktes Hohenzollernstraße / Bergstraße, zumindest der Punkte 1.2. und 5.:  - Zweispurige Geradeausführung der Bundesstraße B57 stadteinwärts.  - Endgültiger Wegfall der Bevorzugung des „Rechtsabbiegers“ durch separate Grünschaltung. (wird z. Z. bereits erprobt)  - Lkw-Durchfahrverbot, angeordnet durch das Verkehrsschild 253, für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorhaltetrasse enthalten, die die Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Verlängerung Künkelstraße) verbindet. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Die endgültige Umsetzung wird nach Ablauf der Probephase entschieden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis auf den erweiterten Ausbau der B 57 wird jedoch weitergegeben.
		B 124.14	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärmreduzierung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 124.15	Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St. Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.16	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A52 zwischen AS-MG- Nord und AK MG zur besseren Autobahnbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.17	Bau der seit 50 Jahren versprochenen Entlastungsstraße Giebelsbusch zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 124.18	Pflanzung von Bäumen auf dem Metzenweg, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, um das Straßenprofil dem Wohngebiet anzupassen und in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung wieder eine entsprechende Lebensqualität zu schaffen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 125	10.11.2011	B 125.1	Der Lkw-Verkehr muss von der in jeder Beziehung überlasteten Friedrich-Ebert-Straße (B 230, B 59), durch die Navi-Lenkung wird der Lkw-Verkehr zwecks Mauteinsparung über die enge schluchtartige Straße geführt.	Maßnahmen zur Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße wurden bereits eingeleitet. Durch die Maßnahmen wird ein Teil des Verkehrs auf die Limitenstraße umgeleitet. Weitere Maßnahmen sind geplant.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 125.2	Die Verlegung der Bundesstraßen auf die breitere Limiten- bzw. Gartenstraße mit den zweispurigen Zufahrten am Bahnhof (Moses-Stern-Straße) bietet sich an. Die breiten Zufahrten sind augenscheinlich schon hierfür bestimmt worden, da sonst keine andere Erklärung hierfür zu finden ist.	Siehe oben	Siehe oben. Der Hinweis auf eine Verlagerung der Bundesstraßen wird weitergegeben.
		B 125.3	Zudem wird die Straße durch die Bundesbahn mit dem nächtlichen Schwerlastverkehr (Ersatz zum Eisernen Rhein) sehr stark über die zulässigen Werte belastet und der Bahnhang Heinrich-Pesch-Str. wirft die Geräuschkulisse in die tiefliegende Straße mit starker Bewohnung und Altenheim zurück.	Es steht dem Eigentümer einer Bahnstrecke frei, wann er wo wieviele Güterzüge verkehren lässt. Er ist hierüber nicht auskunftspflichtig. Streckenabschnitte im Bereich des Stadtgebiets MG, an denen Lärmsanierungen notwendig sind, stehen an 36. bis 37. Stelle im Sanierungsprogramm der DB AG (s. www.deutschebahn.com - Dringlichkeitsliste). Sanierungsmaßnahmen außerhalb der Dringlichkeitsliste sind kurzfristig nicht zu erwarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 126	10.11.2011	B 126.1	Die Stadt Mönchengladbach hat die Grundstücke am Schürenweg als reines Wohngebiet ausgewiesen. In reinen Wohngebieten gelten viel strengere Grenzwerte für Lärm als in anderen Gebieten. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz fordert zum Beispiel 59dB(A) bzw. 49dB(A). Die DIN 18005 sogar 50dB(A) bzw. 40dB(A). Die Lärmbelastung an unserem Haus liegt weit über all diesen gesetzlich zulässigen Grenzwerten. Auch über den Grenzwerten der VLärmSchR und den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien StV.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 126.2	Wie in der Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu sehen ist, liegt an der Fassade unseres Haus eine Lärmbelastung von >70 dB(A) an. Bei einer Lärmbelastung von >70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null. Dabei spielt die Anzahl betroffene	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Bürger keinerlei Rolle. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Lärminderungsmaßnahmen dürfen überhaupt nicht nur anhand von Betroffenheitszahlen realisiert werden. Jeder Bürger hat gleiches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse!	Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	
		B 126.3	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert. Zur Info: Der gesamte Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße ist laut Flächennutzungsplan Wohngebiet oder sogar reines Wohngebiet. Trotzdem fahren hier täglich 20.000 Kfz. Darunter hunderte Lkw. Auf diesem Straßenabschnitt liegen 95 % aller Häuser im Bereich >70dB(A). Wie schon erwähnt reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung bei einer Lärmbelastung von >70 dB(A) auf Null.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.  Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 126.4	Das im November 2009 versprochene Pilotprojekt – Tempo 30 – zur Lärmreduzierung und Erhöhung der Sicherheit muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 126.6	Des Weiteren fordere ich ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem genannten Straßenzug. Angeordnet durch das Verkehrszeichen 253.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 126.7	Bau einer Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße zur besseren Anbindung des St. Franziskus Klinikums.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 126.8	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A52 zwischen AS-MG- Nord und AK MG zur besseren Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 127	10.11.2011	B 127.1	Die Wohngebiete des Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße sind extrem Verkehrs- und Lärmbelastet. Im Bereich Bökelberg (Schürenweg und Bergstraße) hat besonders der Lkw-Verkehr stark zugenommen. Riesige Laster, zum Teil mit Anhänger durchfahren dieses Wohngebiet. Besonders häufig sind große Entsorgungsfahrzeuge zu sehen. Und das obwohl dieser Streckenbereich für Lkw ungeeignet ist. Ein Teil der Bergstraße ist bereits seit Jahren für LKW über 2,8 t gesperrt. Das Lichtprofil ist nicht ausreichend. Die Lkw müssen für die Kurven auf die Gegenspur ausweichen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 127.2	Dabei könnte man mit kleinen Mitteln schon heute die Anwohner entlasten. Die bereits vorhandenen 30er-Zonen im Bereich Bökelberg müssten hierzu nur auf die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße ausgeweitet werden. Hierdurch könnte zusätzlich das Neubaugebiet am Bökelberg entlastet werden.		
		B 127.3	Auch der Lkw-Verkehr muss auf diesen Straßenabschnitten unterbunden werden. Der Lkw-Verkehr muss um diese Wohngebiete über die Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 127.4	Nach Durchführung dieser Maßnahmen ist ein bereits seit langem überfälliger Radweg auf der Bergstraße einzuzichnen.	Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 127.5	Was ist eigentlich mit der seit vielen Jahren versprochenen Entlastungstrasse Spange Giebelsbusch?	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 128	10.11.2011	B 128.1	Die Lärmbelastung an der Fassade unseres Hauses auf dem Schürenweg zwischen Viersener Straße und Kaldenkirchener Straße liegt bei über 70 dB(A), Lärm über 65 dB(A) macht aber bereits nachweislich krank. Ab einer Lärmbelastung von 70 dB(A) gibt es keinen Ermessensspielraum mehr für die Verwaltung. Sie muss unverzüglich handeln und Lärminderungsmaßnahmen ergreifen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 128.2	Die Verkehrsbelastung des Schürenwegs ist so groß, dass es täglich viele Stunden zu einem Rückstau von der Viersener Straße kommt. Damit erhöhen sich auch andere Immissionsbelastungen wie zum Beispiel Feinstaub.	Fragen der Luftreinhaltung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans beachtet.
		B 128.3	Die Verkehrsbelastung auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße muss verringert werden.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 128.4	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und ein Lkw-Durchfahrtsverbot würden kurzfristig Verbesserungen bringen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 128.5	Das St. Franziskus Klinikum ist besser an die Kaldenkirchener Straße und die Autobahn anzubinden. Bereits heute ist eine Steigerung der Verkehrsbelastung verursacht durch das St. Franziskus Klinikums zu spüren. Diese wird sich nach Fertigstellung noch erhöhen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 128.6	Verkehr aus dem Bereich Rheydt, Ohler und Holt, die den Weg zur A 52 suchen, müssen spätestens an der Waldnieler Straße auf die Autobahn A 61 um Mönchengladbach abgeleitet werden. Eine Einfahrt in die Wohngebiete Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße muss verhindert werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 129	14.11.2011	B 129.1	Durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Ritterstraße kommt es besonders im Bereich Köhlersfahrt zu erheblicher Lärmbelästigung.	Eine besondere Belastung der Köhlersfahrt kann nicht nachvollzogen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 129.2	Durch die neu angelegte Verkehrsinsel mit Fußgängerüberweg hat sich die Situation noch verschlimmert, da der Verkehr inkl. Lkw nun noch näher an den anliegenden Häusern vorbei geführt wird.	Der Übergang dient der Verkehrssicherheit der Fußgänger. Auf der Ritterstraße sieht der Lärmaktionsplan zur Lärmreduzierung den Einbau einer Deckschicht mit lärmoptimiertem Asphalt vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 129.3	Ich möchte hiermit anregen, zumindest im Bereich des Fußgängerüberwegs die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nicht vorgesehen. Als Unterstützung zur Einhaltung der Geschwindigkeit von 50 km/h haben sich jedoch Dialog-Displays bewährt.	<b>Eine Aufstellung von Dialog-Displays auf der Ritterstraße in beide Fahrtrichtungen wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
B 130	14.11.2011	B 130.1	Die Lärmbelästigung auf der unmittelbar angrenzenden Köhlersfahrt hat	Auf der Ritterstraße sieht der Lärmaktionsplan zur Lärmreduzierung	Keine Änderung des Lärmaktionsplans..

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			in den letzten Jahren enorm zugenommen. Durch die enge „Häuser-schlucht“ donnern Lkws und der gesamte Berufsverkehr Richtung Autobahn. Nach dem Ausbau der Umgehungsstraße in Korschenbroich - Neersbroich ist die Ritterstraße zu einer der Hauptverkehrsverbindungen von Mönchengladbach-Rheydt nach Düsseldorf (Auto-bahnauffahrt Willich) geworden.	den Einbau einer Deckschicht mit lärmoptimiertem Asphalt vor.	
		B 130.2	An Tempo 50 hält sich keiner.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.  Als Unterstützung zur Einhaltung der Geschwindigkeit von 50 km/h haben sich Dialog-Displays bewährt.	<b>Eine Aufstellung von Dialog-Displays auf der Ritterstraße in beide Fahrrichtungen wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 130.3	Verkehrsberuhigungen und/ oder Flüsterasphalt wären hier schon lange angebracht (dichte Bebauung).	Auf der Ritterstraße ist zur Lärmreduzierung der Einbau einer Deck-schicht mit lärmoptimiertem Asphalt vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 131	14.11.2011	B 131.1	Flüsterasphalt auf der Ritterstraße	Auf der Ritterstraße sieht der Lärmaktionsplan zur Lärmreduzierung den Einbau einer Deckschicht mit lärmoptimiertem Asphalt vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 131.2	Tempo 30 auf der Ritterstraße	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nicht vorge-sehen. Als Unterstützung zur Einhaltung der Geschwindigkeit von 50 km/h haben sich jedoch Dialog-Displays bewährt.	<b>Eine Aufstellung von Dialog-Displays auf der Ritterstraße in beide Fahrrichtungen wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
B 132	11.11.2011	B 132.1	Im Bereich der oberen Luisenstraße, zwischen Aachener Straße und Burggrafenstraße liegt durch die enge Straßenschlucht eine erhöhte Schallreflexion durch die versiegelte Straßen-, Bürgersteigsfläche sowie die hohen Hauswände vor. Ich bitte um einen zu prüfen, ob dies durch eine Begrünung und Brechung des Lautstärkepegels im landschaftsgestalterischen Bereich möglich ist.	Die Reflektionen gehen in die Berechnung der Lärmbelastung ein. Eine Begrünung kann hier nur bedingt Abhilfe schaffen, sondern eher schallabsorbierende Fassadenputze. Dies liegt jedoch im Ermessen der Eigentümer. Im Stadtgebiet gibt es wesentlich engere und höher belastete Straßen, wie z. B. die Blumenberger Straße. Für eine stärkere Durchgrünung der Stadt Mönchengladbach ist das 1.000-Bäume-Programm beschlossen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 132.2	sowie ebenso, diese sehr enge Straße in eine Einbahnstraße zu über-führen, da die Autolärmbelastung ebenso durch die Straßenschlucht verstärkt wird.	Einbahnstraßen führen nicht zur Lärminderung. Sie sind im Gegen-teil kontraproduktiv, da sie Such- und Umwegfahrten erzeugen und in der Regel durch den fehlenden Gegenverkehr zu überhöhten Ge-schwindigkeiten beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 133	13.11.2011	B 133.1	Die Lärmbelastung, sowohl durch Pkw als auch Lkw, durch die Ritterstraße ist auf der Köhlerfahrt nicht nur zu den Stoßzeiten stetig ange-stiegen, besonders nach dem Bau der Umgehungsstraße um Neersbroich und den Anschluss der Breite Straße an die Friedrich-Ebert-Straße. Wenn jetzt die umliegenden Straßen, wie z. B. Erzber-ger-, Grevenbroicher- oder Dohlerstraße verkehrsberuhigt werden und weitere Innenbereiche in Mönchengladbach über Tempo 30 Zonen beruhigt werden, wird der Autoverkehr über die Ritterstraße noch weiter zu nehmen. Von daher ist eine direkte und stärkere Einbindung der Ritterstraße in den Lärmaktionsplan dringend nötig.	Durch die Maßnahmen auf der Achse Erzbergerstraße – Grevenbroi-cher Straße – Dohler Straße bzw. der Verkehrsverlagerung auf die Achse Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße ist keine signifikante Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Ritterstraße zu erwarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 133.4	Zusätzlich zu dem geplanten Flüsterasphalt auf der Ritterstraße, soll-ten hier weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen getroffen werden.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nicht vorge-sehen. Als Unterstützung zur Einhaltung der Geschwindigkeit von 50 km/h haben sich jedoch Dialog-Displays bewährt.	<b>Eine Aufstellung von Dialog-Displays auf der Ritterstraße in beide Fahrrichtungen wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 133.5	Besonderes Augenmerk bedarf auch der Kreuzungsbereich Köhler-fahrt / Hardterbroicher Straße mit der Ritterstraße. Hier kommt es bei Regen auf der Ritterstraße, bedingt durch die leicht ansteigende Hard-terbroicherstraße, zu einer starken Wasseransammlungen. Dadurch besteht eine hohe Aquaplaning Gefahr.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 133.6	Eine Reduzierung der Lärmbelastigung würde gerade hier im Naher-holungsgebiet zu Schloss Rheydt zu einer Verbesserung der Lebens-qualität führen.	Straßenunterhaltung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 134	13.11.2011	B 134.1	Der Flugverkehr des Düsseldorfer Flughafens soll im LAP berücksich-	Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs wurde vom	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			tigt werden, da MG-Odenkirchen in der Einflugschneise liegt und an einigen Tagen die Flugzeuge im 2-Minuten-Rhythmus landen. Den Lärm hört man trotz Zweifachverglasung.	LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer Flughafengesellschaft. Die Auslöswerte werden über Mönchengladbacher Stadtgebiet unterschritten.	
			Wünschenswert wäre auch ein Lärmschutzwall im Bereich der Autobahn A 61 in Höhe Güdderath. Die Kosten dafür sollten jedoch nicht auf die Bürger umgelegt werden, sondern die Mittel sollten aus der Mautgebühr kommen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte/Gebiete mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Güdderath nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Der 6-streifige Ausbau der A 61 ist verbunden mit verbessertem Lärmschutz.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 135	14.11.2011	B 135.1	Der Lärmschutzzaun auf der Autobahnbrücke der A 61 zwischen Güdderath und Wickrath über die Hochstadenstraße in Richtung Wetschewell und Odenkirchen soll in der Höhe dem auf der gegenüberliegenden Seite angepasst werden. Durch den Höhenunterschied (Richtung Wickrath 3,50 m, Richtung Odenkirchen 1,50 m) wird der Schall von der höheren Schallschutzwand reflektiert. An vielen Tagen können wir nicht die Türen und Fenster öffnen, weil der Lärm unerträglich ist. Außerdem sehen wir die Lkw in ca. 150 Meter Entfernung fahren. Betroffen sind alle Anwohner der Straßen Wilhelmshöhe, Schwarzdornweg und z.T. Wetschewell. Aus welchem Grund sollten die Anwohner der Seite mit dem höheren Schallschutz bevorteilt sein? Wir bitten um Messung des Lärmpegels. Sollte es erforderlich sein, so werden wir gerne eine Interessengemeinschaft ins Leben berufen, einen Petitionsausschuss beantragen und anwaltliche Hilfe in Erwägung ziehen, um dann ggf. über die EU in Brüssel weiterzukommen.	Siehe oben. Lärmschutzwände sind dazu da, Lärm zu schlucken, um ihre Wirkung zu entfalten, so dass keine Reflektionen von ihnen ausgehen. Für den Lärmschutz an Autobahnen ist der Landesbetrieb Straßen NRW zuständig. Die Lärmberechnungen erfolgen nach den nationalen Vorschriften (RLS 90). Lärm wird für solche immer berechnet und nie gemessen, da sonst keine Berechnung der zu erwartenden Lärmminimierung möglich wäre.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 136	14.11.2011	B 136.1	Die Bushaltestellen Bylandstraße soll auf die andere Seite des Kreisverkehrs auf Höhe des Aldi-Marktes verlegt werden (Richtung Düsseldorfer Straße), da es hier keine unmittelbaren Wohnbebauung gibt. Trotzdem werden beide Haltestellen für Fahrgäste aus dem Umfeld immer noch gut erreichbar.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, in dem u.a. solche Aspekte geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 137	14.11.2011	B 137.1	Einhaltung des Flugverbotes zwischen 22 und 6 Uhr.	Sofern es Verstöße gegen das Flugverbot geben sollte (im Internet einsehbar), sind diese dem Flughafen Düsseldorf zu melden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 137.2	Der Lärm, der durch durchfahrende Güterzüge besonders nachts verursacht wird, hat in den letzten Jahren extrem zugenommen. Vielleicht wäre es möglich, das Stadtgebiet langsamer zu durchfahren und/oder den Bahndamm wieder mit immergrünen Pflanzen zu bepflanzen.	Die Stadt Mönchengladbach hat keine Möglichkeit, auf die Geschwindigkeit der Züge Einfluss zu nehmen. Bäume haben keinen physikalischen Einfluss auf die Immissionen, tragen aber zu einem subjektiven "Wohlfühl-Effekt" bei.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis auf eine Anpflanzung in diesem Bereich wird jedoch weitergegeben.
		B 137.3	Der Abriss der Güterschuppen sorgte dafür, dass im Bereich Bahnhof (Eisenbahnstraße) keine Lärmschutzwand mehr existiert.	Streckenabschnitte im Bereich des Stadtgebiets MG, an denen Lärmsanierungen notwendig sind, stehen an 36. bis 37. Stelle im Sanierungsprogramm der DB AG (s. www.deutschebahn.com - Dringlichkeitsliste). Sanierungsmaßnahmen außerhalb der Dringlichkeitsliste sind kurzfristig nicht zu erwarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 138	14.11.2011	B 138.1	Die Verkehrsbelastung auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße hat in den letzten Jahren enorm zugenommen, bedingt durch beispielsweise die Sperrung von Parallelstraßen, Ausweisung von neuen Wohngebieten in Windberg, Waldhausen, Venn, Hammern, Großweide, Eicken usw. ohne sich um eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur zu bemühen. Wenn das Klinikum St. Franziskus und das neue Einkaufszentrum fertig gestellt sind, wird der Verkehr, der sich schon heute auf dem Schürenweg staut, vermutlich nur noch stehen. Die Immissionsbelastung liegt an den Häusern im Kreuzungsbereich mit der Kaldenkirche-	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			ner Straße bereits im gesundheitsschädlichen Bereich von über 70 dB(A).		
		B 138.3	Vermutlich liegen auch die Werte der Luftschadstoffbelastung in diesem Bereich weit über dem, was man als gesunde Wohnverhältnisse bezeichnen kann. Einer aussagekräftigen Messung ist man bisher aus dem Wege gegangen. Rein rechnerisch besteht natürlich laut Verwaltung keinerlei Gefahr für uns Anwohner, was man vor einigen Jahren auch über die Lärmbelastung gesagt hat.	Fragen der Luftreinhaltung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans berücksichtigt.
		B 138.5	Verbunden mit der Verkehrszunahme ist auch eine Erhöhung des Sicherheitsrisikos auf unserem Straßenzug geben, nicht nur für die Anwohner sondern auch für die 2.100 Schüler der vier angrenzenden Schulen und Besucher der Sportanlagen, Spielplätze, des Kindergartens und Naherholungsgebiet sowie die Bewohner der Seniorenheime.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 138.6	Aus Sicherheitsaspekten hat das Europäische Parlament am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 138.7	Im FNP der Stadt Mönchengladbach ist dieser Bereich als reines Wohngebiet ausgewiesen. Für reine Wohngebiete gelten sehr strenge Lärmgrenzwerte. Viel strenger als für andere Gebiete. Der Gesetzgeber will hiermit reine Wohngebiete besonders schützen. Es ist somit je nach Gebietsart von einer gestuften Zumutbarkeit einer Lärmbelastung auszugehen. Diese Zumutbarkeit, abhängig vom Gebietscharakter wird im Vorentwurf des Lärmaktionsplanes überhaupt nicht berücksichtigt! Übrigens: Die Lärmbelastung in diesem Bereich wäre sogar für ein Gewerbegebiet zu hoch.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 138.8	Es gibt ein paar sehr einfache und kostengünstige Lärmschutzmaßnahmen mit denen man den Anwohner der Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße kurzfristig helfen könnte. Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 138.9	verbunden mit einem Lkw-Durchfahrtsverbot.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Hinweis: Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 138.10	Dazu noch ein paar bessere Wegweisungen an der Waldnieler Straße und der Hohenzollerstraße.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 139	14.11.2011	B 139.1	Die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße bis Bergstraße sind einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt, die damit verbundene Immissionsbelastung überschreitet die Grenzwerte, so dass viele Häuser in einem gesundheitsschädlichen Lärmbereich von über 70 dB(A) liegen. Nicht nur die Gesundheit der Anwohner wird hier geschädigt, auch die vielen Besucher des Naherholungsbereichs Bunter Garten und die Schüler der angrenzenden Schulen sind hiervon betroffen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 139.3	Eine sehr effiziente und kostengünstige Maßnahme zur Lärmentlastung wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung des Straßenzuges	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerst-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				raße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	
		B 139.4	verbunden mit einem Lkw-Durchfahrtsverbot. Hierdurch könnte mit geringen Mitteln eine deutliche Verbesserung der Lebenssituation in weiten Teilen Waldhausens, Windbergs und Eicken geschaffen werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 139.5	Bei einer Prioritäten-Reihenfolge eines Lärmaktionsplanes sollten unabhängig von der Anzahl belasteter Personen der Gebietscharakter an erster Stelle stehen. Den höchsten Schutz müssen Wohngebiete haben.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 140	14.11.2011	B 140.1	Verlängerung der A 44 von der Autobahnabfahrt Mönchengladbach bis zur Korschenbroicher Straße bzw. Schaffung einer entsprechenden Straße. Durch den Ausbau der Korschenbroicher Straße auf 2 Spuren und den geplanten Verkaufszentren Hindenburgstraße bzw. ehemaliger Güterbahnhof sowie dem Ausbau weiterer Gewerbegebiete kommt es zu einem deutlichen Verkehrszuwachs auf dieser Straße. Dadurch wird der Lärm auf dem Willicher Damm, dem Nordring und vor allem der Volksbadstraße enorm zunehmen, wobei der Nordring und die Volksbadstraße für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen nicht geeignet sind, da es schon heute zu Stoßzeiten zu erheblichen Verkehrsproblemen auf allen oben genannten Straßen kommt. Zusätzlich zur Entlastung der Straßen würde durch den Straßenneubau das Problem der Unfälle mit steckengebliebenen Lkw an der Bahnbrücke vermieden.	Die Verlängerung bzw. der Lückenschluss der BAB 44 im Bereich Mönchengladbach ist nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 141	14.11.2011	B 141.1	1. Die Plandarstellungen beziehen sich auf die Auslösewerte 70 / 60 dB(A). Gemäß Umweltbundesamt sollten kurzfristig - zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen - 65/55 dB(A) zugrunde gelegt werden. Ergänzend zur bisherigen Darstellung sollte unbedingt ein Plansatz hinzugefügt werden, der sich auf die niedrigeren Auslösewerte bezieht. Zwar werden dadurch keine weiteren überschaubaren Handlungsfelder abgegrenzt, da diese Pläne den größten Teil des vorhandenen Hauptverkehrsnetzes umfassen werden. Andererseits ist diese Darstellung sehr wichtig, um der Öffentlichkeit und der Politik klar aufzuzeigen, wie ungesund die aktuelle Verkehrssituation in der Stadt und wie groß der eigentliche Handlungsdruck ist.	Den Lärmkarten können die Pegelbänder mit den gesundheitsgefährdenden Zonen entnommen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 141.2	2. Es gibt mehrere größere Baumaßnahmen im Stadtgebiet, die in Vorbereitung, in Planung oder auch schon in Durchführung sind (z.B. HDZ, Klinikzentrum St. Franziskus, u.a.). Hinsichtlich einer ehrlichen Lärmvorsorge sollten die voraussichtlichen Lärmauswirkungen aufgezeigt werden. Gleichzeitig ist es für die Investoren, die Stadtverwaltung, die Politik und die Bürger von Bedeutung, welche Kosten zur Bekämpfung des Lärms entstehen werden.	Zukünftige Lärmbelastungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern unterliegen der Einzelgenehmigung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 142	14.11.2011	B 142.1	Schürenweg: Scheinbar geht es unserer Stadt einfach zu gut! Ansonsten würde man doch alles daran setzen, die Menschen, die sich das Wohnen in dieser Gegend überhaupt erlauben können, auch hier zu festigen, was steuerliche für MG vorteilhaft wäre und zu gesunden	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>und zufriedenen Bürgern dieser Stadt führen könnte (Wählerstimmen!),.... aber nein! Ignoranz &amp; Arroganz ist angesagt.</p> <p>Frei nach dem Motto: Egal zu wie vielen die Interessengemeinschaft Schürenweg zu unseren Sitzungen kommen, irgendwann werden sie müde und auf ihr gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse verzichten! Man hat fast das Gefühl, als würde dieses Thema totgeschwiegen. Wieso nur? Ist es denn wirklich zu viel verlangt, eine Hauptverkehrsführung aus einem reinen Wohngebiet zu entfernen oder sich zumindest intensiv mit einer Verbesserung auseinanderzusetzen, die dann auch Taten folgen lässt?</p>	In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	
		B 142.2	<p>Wir werden wahrscheinlich niemals unsere Kinder ohne Angstgefühle allein zu Fuß von hier aus irgendwohin schicken können: die Lkw, der Lärm, der Gestank, es ist wirklich eine Zumutung! Will man uns vertreiben? Oder meint man hier, MG sei so ein idyllisches Fleckchen Erde, dass wir bestimmt genug Anreize finden werden, hier zu bleiben? Wo finden wir hier denn ein offenes Ohr für uns mit Schwerpunkt Familienfreundlichkeit?</p> <p>Ich finde es einfach nur schade, dass hier niemand so viel Umsicht hat, dieses gerade wieder jungwerdende Wohngebiet zu unterstützen und zu erhalten!</p>	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 142.3	<p>Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2.100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan hier nicht berücksichtigt. Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von über 50km/h auf diesem Straßenzug macht ein Überqueren für Schüler zum Sicherheitsrisiko. Eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser drei Straßen auf 30 km/h würde nicht nur die Lärmwerte senken, sondern auch das Risiko für Schüler reduzieren.</p>	Siehe oben. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 142.4	<p>Die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße werden als Abkürzung zwischen A 61 und A 52 bzw. A 44 benutzt. Insbesondere Lkw umgehen hierdurch die Autobahnmaut. Muss das wirklich so sein?</p>	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 142.5	<p>Ich fordere die Stadt MG auf, für die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmentlastung und zur höheren Sicherheit der dort lebenden Anwohner einzuführen.</p>	Siehe oben. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 142.6	<p>Des Weiteren fordere ich ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem genannten Straßenzug. Angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. Siehe auch Wikipedia, erster Satz: „In erster Linie werden Lkw-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentlastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“</p>	<p>In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit &gt;70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören.</p> <p>In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.</p> <p>Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 142.7	<p>Die den Anwohnern seit 50 Jahren versprochene Entlastungsstraße Giebelsbusch muss nun endlich gebaut werden. Sie soll die Hohenzollernstraße und die Kaldenkirchener Straße verbinden und die Anwohner der Bereiche Bergstraße und Bökelberg entlasten.</p>	<p>Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B 143	14.11.2011	B 143.1	Der Lärmpegel bei Häusern auf dem Metzenweg liegt bei über 70 dB(A), daher hat laut Herrn Richard die Verwaltung keinen Ermessensspielraum und muss unverzüglich Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergreifen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 143.2	Ich fordere ein Lkw-Durchfahrtsverbot	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 143.3	und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h auf der Nicodemstraße, dem Metzenweg, der Marienburgerstraße, dem Schürenweg und der Bergstraße.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 143.4	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 143.5	Einrichtung von Pförtnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, so dass die in die Wohngebiete einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pförtnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 143.6	Des Weiteren sollten, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, Bäume zur Veränderung des Straßenprofils gepflanzt werden. Es muss endlich wieder eine entsprechende Lebensqualität im Wohngebiet Metzenweg geschaffen werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 144	14.11.2011	B 144.1	Die Verkehrsbelastung und besonders der Anteil der Lkw haben im Bereich Bökelberg (Schürenweg und Bergstraße) in den letzten Jahren extrem zugenommen. 40 Toner mit Anhänger durchfahren unser reines Wohngebiet. Dabei sprechen viele Gründe gegen diesen Lkw-Verkehr: Zwei viel zu Enge 90 Grad Kurven. Kein ausreichendes Lichtraumprofil. Tragfähigkeit der Straße nicht ausreichend. Teile der Bergstraße sind bereits für Lkw-Verkehr über 2,8 t gesperrt. Wohngebiet, zum Teil reines Wohngebiet. Immer wieder Lkw-Unfälle.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 144.2	Zur Entlastung des gesamten Bökelbergs Ausweitung der vorhanden 30er-Zonen auf die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 144.3	Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße, Führung des Lkw-Verkehrs über vorhandene Landes- und Bundesstraßen um das Gebiet herum.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 144.4	Beseitigung des Unfallschwerpunkts Kreuzung Hohenzollernstraße/ Bergstraße. Hierzu haben die Anwohner bereits Verbesserungen vorgeschlagen.	Der Knotenpunkt ist kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 144.5	Durch die oben genannten Maßnahmen könnte ein Radweg auf der Bergstraße markiert werden, der bis heute nicht vorhanden ist. Radfahrer sind hier extrem gefährdet.	Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 144.6	Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße bis Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Waldhausen und Windberg entlasten.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 144.7	Bau der seit den 60er Jahren versprochenen Umgehungsstraße Spange Giebelsbusch auch zur Entlastung von Eicken und Bettrath.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 145	11.11.2011	B 145.1	Ich wohne auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße. Die Grundstücke in diesem Bereich sind im Flächennutzungsplan der Stadt als reines Wohngebiet ausgewiesen. Trotzdem fahren täglich 20.000 Autos und Lkw über die Straße vor unserer Türe. Wie in der Lärmkartierung NRW zu ersehen ist, liegt die Lärmbelastung an den Häusern in den Kreuzungsbereichen mit der Kaldenkirchener Straße und der Viersener Straße bei über 75dB(A). Dies ist der höchste Wert der in dieser Karte überhaupt ausgewiesen wird. Bereits bei einer Lärmbelastung von über 70 db(A) ist die Verwaltung verpflichtet Maßnahmen zu ergreifen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 145.2	Der Verkehr ist wieder auf Maße zu reduzieren, wie es für ein reines Wohngebiet angemessen ist.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 145.3	Zusätzlich sollte der Straßenbelag gegen Flüsterasphalt ausgetauscht werden.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 145.4	Solange dies nicht geschehen ist, muss eine Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärmentlastung eingeführt werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 145.5	Außerdem ist Lkw-Durchgangsverkehr zu beschränken. Lkw-Durchgangsverkehre haben nichts in einem reinen Wohngebiet zu suchen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 145.6	Eine Umgehungsstraße und weitere Autobahnzufahrten zur A 52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach wären ebenfalls wünschenswert.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtpunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar. Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden,	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	
B 146	11.11.2011	B 146.1	Durch den Verkehrslärm der durch den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße hervorgerufen wird, sind große Teile von Waldhausen, Windberg und Eicken extrem lärmbelastet. An den Fassaden 75% aller Häuser auf der Nicodemstraße und dem Metzenweg liegt die Lärmbelastung bei über 70 dB(A).	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 146.2	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100 Schülern, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisiko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch das hohe Verkehrsaufkommen und gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 146.3	Eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser drei Straßen auf 30 km/h würde nicht nur die Lärmwerte senken, sondern auch das Risiko für Schüler reduzieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 146.4	Lkw-Durchfahrtsverbot zur Lärmentlastung, da der gesamte Straßenzug fast ausnahmslos aus Wohngebieten besteht.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 146.5	Einbau von Flüstersphalt.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 147	15.11.2011	B 147.1	Im Kreuzungsbereich Viersener Straße – Schürenweg – Marienburgerstraße – Annakirchstraße werden an Teilen der Häuser (reines Wohngebiet) Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr >70 dB(A) gemessen. Bei Werten über 70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null, Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.2	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.3	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.4	Das im November 2009 versprochene Pilotprojekt – Tempo 30 – zur Lärmreduzierung und Erhöhung der Sicherheit muss endlich umge-	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			setzt werden.		
		B 147.5	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Aufstellung des LAP an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts, die gesundheits-schädlich sind (erhöhtes Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen). Ein LAP soll Bürger vor Lärm schützen, dabei soll er sich an Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die WHO fordern sogar weitaus niedrigere Werte. Die Stadt soll sich zumindest an den gesundheitsrelevanten Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.6	Wieso wird unter Punkt 5.1.1 (Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz/Jahr) der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg, der nachweislich über 7 Mio. Kfz pro Jahr hat, nicht genannt, aber Straßen mit deutlich geringerer Belastung?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 147.7	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten / Peter-Nonnenmühlen-Allee vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensge-fährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindig-keit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterfüh-rung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmakti-onsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 147.8	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100 Schülern, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisi-ko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch gefahrene Ge-schwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be-treffenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburger-st- raße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärm-aktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.9	Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schü-renweg und Bergstraße zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicher-heit.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.10	Einführung eines Lkw-Fahrverbotes, angeordnet durch das Verkehrs-zeichen 253. (Wikipedia: „In erster Linie werden Lkw-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrs-entlastung zu erreichen und so die Lebensqualität der An-wohner zu verbessern.“)	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be-treffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.11	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stad-tauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufge-nommen.</b>
		B 147.12	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, sodass die in die Wohngebiete einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.13	Kurzfristige Umsetzung der Lösungsvorschläge zur Optimierung des Knotenpunktes Hohenzollernstraße / Bergstraße, zumindest der Punk-te 1.2. und 5.:  - Zweispurige Geradeausführung der Bundesstraße B57 stadtein-	Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorbehaltstrasse enthalten, die die Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Verlängerung Künkelstraße) verbind-et. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstra-ßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Die endgültige Umsetzung	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis auf den erweiterten Ausbau der B57 wird jedoch weiterge-gaben.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			wärts.  - Endgültiger Wegfall der Bevorzugung des „Rechtsabbiegers“ durch separate Grünschaltung. (wird z. Z. bereits erprobt)  - Lkw-Durchfahrtsverbot, angeordnet durch das Verkehrsschild 253, für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	wird nach Ablauf der Probephase entschieden.	
		B 147.14	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärm-minderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.15	Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St.Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltge-sichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertret-bar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.16	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A52 zwischen AS-Mönchengladbach Nord und AK Mönchengladbach zur besseren Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.17	Bau der seit 50 Jahren versprochenen Entlastungsstraße Giebels-busch zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollern-straße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Rea-lisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 147.18	Pflanzung von Bäumen auf dem Metzweg, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, um das Straßenprofil dem Wohngebiet anzupassen und in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung wieder eine entsprechende Lebensqualität zu schaffen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 148	15.11.2011	B 148.1	Der Lärm im Kreuzungsbereich Aachener Straße/ Gladbacher Straße / Dorthausen hat in den letzten Jahren in erheblichem Maß zugenom-men, so dass die Lärmbelastung nicht nur in den Gärten, sondern selbst in den Häusern sehr hoch ist. Durch die Fertigstellung des Nordparks hat sich dieses nochmals verstärkt, nicht nur bei Veranstal-tungen.	Höher belastete Straßenabschnitte haben Vorrang. Die Ortsdurchfahrt der B 57 südlich des AS Holt wurde nicht als Belastungsachse identifi-ziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be-treffenenanzahl ein, wozu dieser Straßenabschnitt der Aachener Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 148.2	Die B 57, deren Verlauf vor fast 30 Jahren an dieser Stelle geändert wurde, wird seit langem als günstige Alternative zur Autobahn von immer mehr Menschen befahren.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 148.3	Die ursprüngliche Dorfstrasse in den Ort Dorthausen hinein existiert auf der betroffenen Seite nur noch in diesem kleinen Abschnitt, wird aber lediglich von Anliegern zum Parken und von Fußgängern benutzt.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 148.4	Hinzu kommt, dass an allen drei Ecken der besagten Kreuzung Schallschutzmauern gebaut wurden - nur nicht an der Ecke, von der ich spreche. Meine Idee bzw. mein Wunsch dazu ist, den Bürgersteig an die Straße zu verlegen - so wie an den drei anderen Ecken der Kreuzung und im Übrigen hier ebenso eine Schallschutzmauer zu	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			errichten.		
B 149	15.11.2011	B 149.1	Der Bereich Metzengeweg ist laut FNP als Wohngebiet ausgewiesen, für die strenge Lärmgrenzwerte gelten, die aber durch den Straßenverkehrslärm bei weitem überschritten werden. Im Kreuzungsbereich mit der Dülkener Straße sind die Häuser mit gesundheitsschädigenden Pegeln über 70 dB(A) belastet. Bei Pegeln über 70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null, es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.  In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Metzengeweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 149.2	Die Verkehrsbelastung des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzengeweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße muss verringert werden	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 149.3	Verbot von Lkw-Durchgangsverkehren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Metzengeweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 149.4	Der Straßenbelag muss durch Flüsterasphalt ersetzt werden.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 149.5	Das im November 2009 versprochene Pilotprojekt – Tempo 30 – muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 149.6	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 150	15.11.2011	B 150.1	Zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen müssen die Gemeinden nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Lärmaktionspläne der 1. Stufe bis zum 18. Juli 2008 aufstellen. Die Stadt Mönchengladbach war bisher untätig und verletzt damit nationales und europäisches Recht.	Bis 18. Juli 2008 war in einer ersten Umsetzungsstufe der Lärmaktionsplan für Ballungsräume >250.000 Einwohner zu erstellen. In einer zweiten Stufe ist der Lärmaktionsplan bis zum 18. Juli 2013 zu überprüfen. Das bedeutet, dass die kurzfristigen Maßnahmen der 1. Stufe bis zum Juni 2013 umgesetzt sein sollten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.2	Auch der jetzt im Entwurf vorgelegte Lärmaktionsplan entspricht nicht den Anforderungen des BImSchG und dem vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz bekanntgegebenen Ausführungsbestimmungen.	Hinweis zu wenig konkret, um Handlungsbedarf identifizieren zu können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.3	An Teilen der Häuser auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße liegen gesundheitsschädigende (erhöhte Herz-Kreislauferkrankungen) Lärmbelastungen von 70-75 dB(A) vor, daher reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null und es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden. Ein Lärmaktionsplan soll Bürger vor Lärm schützen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.4	Daher ist für mich völlig unverständlich, dass der Schürenweg im Entwurf des Lärmaktionsplans überhaupt nicht auftaucht und damit von Lärminderungsmaßnahmen ausgeschlossen wird. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.5	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzengeweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten und dem Stadterholungsgebiet „Bunter Garten“. Wohngebiete sind besonders schutzbedürftige Gebiete. Aus	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzengeweg, Marienburger-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten. Hier sind über 1.000 Anwohner direkt betroffen. Viele weitere Anwohner der zweiten Reihe oder der Nebenstraßen sind ebenfalls dieser Lärmbelastung ausgesetzt. Auch die 2.100 Schüler der vier angrenzenden Schulen.	raße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	
		B 150.6	Das im November 2009 beim „runden Tisch“ versprochene Pilotprojekt – Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 Strecke“ zur Lärmentlastung muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.7	Auch das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.8	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten/ Peter-Nonnenmühlen-Allee vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensgefährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterführung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 150.9	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100 Schülern, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisiko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch das hohe Verkehrsaufkommen und gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.10	Eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser drei Straßen auf 30 km/h würde nicht nur die Lärmwerte senken, sondern auch das Risiko für Schüler reduzieren.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.11	Die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße werden als Abkürzung zwischen A 61 und A 52 bzw. A 44 benutzt. Insbesondere Lkw umgehen hierdurch die Autobahnaut.	Zur Kenntnis genommen. Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorhaltetrasse enthalten, die die Hohenzollerstraße und Kaldenkirchener Straße (Verlängerung Künkelstraße) verbindet. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.12	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.13	Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem genannten Straßenzug, angeordnet durch das Verkehrszeichen 253.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				erstellen.	
		B 150.14	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 150.15	Einrichtung von Pflörtnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, sodass die in die Wohngebiete einführende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pflörtnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehr ohne unvermeidbare Neubebelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.16	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärmreduzierung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.17	Unmittelbare Autobahnanbindung und/oder Umgehungsstraße (Äußerer Ring) zur angemessenen Anbindung des St. Franziskus-Klinikums. Es ist den Anwohnern des Schürenwegs nicht zuzumuten täglich bis zu 25 Einsätze von Krankenwagen unter voller Lärmbelastung des Folgetonhorns zusätzlich zur gesundheitsschädlichen Verkehrslärmbelastung zu erdulden.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar. Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.18	Der Autobahnanschluss Mönchengladbach Nord ist schon heute völlig überlastet. Wie soll er das Verkehrsaufkommen eines Zentral Klinikums und eines neuen innerstädtischen Einkaufszentrums bewältigen? Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A 52 zwischen AS-Mönchengladbach Nord und AK Mönchengladbach. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.19	Bis zur Herstellung der Autobahnanbindung ist der Gebrauch des Folgetonhorns auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße einzuschränken. In den Lärmaktionsplan sind daher Schulungsprogramme für Krankenwagen-/Feuerwehrgeschäfte über die Nutzung von Gefahrensignalanlagen aufzunehmen.	Geräuschspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Siehe auch § 38 StVO, danach kann ein Rettungsfahrzeug Wegerechte nur in Anspruch nehmen, wenn es gleichzeitig Blaulicht und Martinshorn eingeschaltet hat.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 150.20	Bau der seit 50 Jahren versprochenen Entlastungsstraße Giebelsbusch zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 151	15.11.2011	B 151.1	Der Schürenweg im Bereich zwischen Kaldenkirchener Straße und Lettow-Vorbeck-Straße ist von der Stadt als reines Wohngebiet ausgewiesen. Hier wurden die Häuser in offener oder halboffener Bauweise erstellt. Die Häuser stammen fast ausnahmslos aus einer Zeit, in der die Verkehrsbelastung der Straße diesem Wohngebiet angemessen war. Dieses ist heute nicht mehr der Fall! Bei offener oder halboffener Bauweise ist ein Schutz vor Lärm der Grundstücke kaum möglich. Dies ist mit ein Grund, warum der Gesetzgeber für reine Wohngebiete auch besonders strenge Lärmgrenzwerte erlassen hat.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 151.2	Wie in der Lärmkartierung des Landes NRW zu ersehen ist, liegt die Lärmbelastung in den Kreuzungsbereichen mit der Kaldenkirchener	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Straße und Viersener Straße an den Häusern bei über 75 dB(A). Bereits ab einem Auslösepegel von über 70 dB(A) ist die Verwaltung verpflichtet Maßnahmen zu ergreifen. Ein Ermessensspielraum gibt es dann nicht mehr.	troffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	
		B 151.3	Der Verkehr ist wieder auf ein Maß zu reduzieren, wie es für ein reines Wohngebiet angemessen ist.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 151.4	Dazu sollte am besten auf dem gesamten Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Lärmentlastung eingeführt werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 151.5	Ebenfalls sollte auf dem Straßenzug ein Lkw-Durchfahrtsverbot angeordnet werden. Lkw- Durchgangsverkehre haben nichts in Wohngebieten zu suchen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 151.6	Es ist dringend eine Umgehungsstraße, auch als direkte Anbindung des Großklinikums St. Franziskus	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 151.7	und eine weitere Autobahnzufahrten zur A 52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord zu erstellen.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 152	15.11.2011	B 152.1	Zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen müssen die Gemeinden nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Lärmaktionspläne der 1. Stufe bis zum 18. Juli 2008 aufstellen. Die Stadt Mönchengladbach war bisher untätig und verletzt damit nationales und europäisches Recht.	Bis 18. Juli 2008 war in einer ersten Umsetzungsstufe der Lärmaktionsplan für Ballungsräume >250.000 Einwohner zu erstellen. In einer zweiten Stufe ist der Lärmaktionsplan bis zum 18. Juli 2013 zu überprüfen. Das bedeutet, dass die kurzfristigen Maßnahmen der 1. Stufe bis zum Juni 2013 umgesetzt sein sollten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.2	Auch der jetzt im Entwurf vorgelegte Lärmaktionsplan entspricht nicht den Anforderungen des BImSchG und dem vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz bekanntgegebenen Ausführungsbestimmungen.	Hinweis zu wenig konkret, um Handlungsbedarf identifizieren zu können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.3	An Teilen der Häuser auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße liegen gesundheitsschädigende (erhöhte Herz-Kreislauferkrankungen) Lärmbelastungen von 70-75 dB(A) vor, daher reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null und es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden. Ein Lärmaktionsplan soll Bürger vor Lärm schützen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.4	Daher ist für mich völlig unverständlich, dass der Schürenweg im Entwurf des Lärmaktionsplans überhaupt nicht auftaucht und damit von	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Be-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Lärminderungsmaßnahmen ausgeschlossen wird. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.	troffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	
		B 152.5	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten und dem Stadterholungsgebiet „Bunter Garten“. Wohngebiete sind besonders schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten. Hier sind über 1.000 Anwohner direkt betroffen. Viele weitere Anwohner der zweiten Reihe oder der Nebenstraßen sind ebenfalls dieser Lärmbelastung ausgesetzt. Auch die 2.100 Schüler der vier angrenzenden Schulen.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.6	Das im November 2009 beim „runden Tisch“ versprochene Pilotprojekt – Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 Strecke“ zur Lärmentlastung muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.7	Auch das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.8	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten / Peter-Nonnenmühlen-Allee vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensgefährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterführung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 152.9	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisiko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch das hohe Verkehrsaufkommen und gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es wird geprüft, ob auf einem weiteren Teilabschnitt des Schürenwegs unter anderem zur Schulwegsicherung Tempo 30 ausgewiesen werden kann.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.10	Eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser drei Straßen auf 30 km/h würde nicht nur die Lärmwerte senken, sondern auch das Risiko für Schüler reduzieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.11	Die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße werden als Abkürzung zwischen A 61 und A 52 bzw. A 44 benutzt. Insbesondere Lkw umgehen hierdurch die Autobahnmaut.	Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes ist u.a. zur Entlastung der Bergstraße eine Vorhaltetrasse enthalten, die die Hohenzollerstraße und Kaldenkirchener Straße (Verlängerung Künkelstraße) verbindet. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.12	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es wird geprüft, ob auf einem weiteren Teilabschnitt des Schürenwegs unter anderem zur Schulwegsicherung Tempo 30 ausgewiesen werden kann.	
		B 152.13	Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem genannten Straßenzug, angeordnet durch das Verkehrszeichen 253.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.  Prüfung der Maßnahme bei Aufstellung des Lkw-Routenkonzepts.
		B 152.14	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 152.15	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, sodass die in die Wohngebiete einführende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubebelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.16	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärm-minderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.17	Unmittelbare Autobahnbindung und/oder Umgehungsstraße (Äußerer Ring) zur angemessenen Anbindung des St. Franziskus-Klinikums. Es ist den Anwohnern des Schürenwegs nicht zuzumuten täglich bis zu 25 Einsätze von Krankenwagen unter voller Lärmbelastung des Folgetonhorns zusätzlich zur gesundheitsschädlichen Verkehrslärmbelastung zu erdulden.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtpunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar. Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 152.18	Der Autobahnanschluss Mönchengladbach Nord ist schon heute völlig überlastet. Wie soll er das Verkehrsaufkommen eines Zentral Klinikums und eines neuen innerstädtischen Einkaufszentrums bewältigen? Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A 52 zwischen AS-Mönchengladbach Nord und AK Mönchengladbach. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.19	Die mantrahafte Anbetung des „Mittleren Rings“ durch unkreative Stadtentwicklungs- und Verkehrsplaner ist zu untersagen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 152.20	Bis zur Herstellung der Autobahnbindung ist der Gebrauch des Folgetonhorns auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße einzuschränken. In den Lärmaktionsplan sind daher Schulungsprogramme für Krankenwagen-/Feuerwehrgeschäfte über die Nutzung von Gefahrensignalanlagen aufzunehmen.	Geräuschspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Siehe auch § 38 StVO, danach kann ein Rettungsfahrzeug Wegerechte nur in Anspruch nehmen, wenn es gleichzeitig Blaulicht und Martinshorn eingeschaltet hat.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 152.21	Die den Anwohnern seit 50 Jahren versprochene Entlastungsstraße Giebelsbusch muss nun endlich gebaut werden. Sie soll die Hohenzollernstraße und die Kaldenkirchener Straße verbinden und die Anwohner der Bereiche Bergstraße und Bökelberg entlasten.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 153	16.11.2011	B 153.1	Die Schlachthofstraße ist jetzt schon eine stark frequentierte Straße mit hoher Lärmbelastigung. Jeglicher zusätzlicher Verkehr, welcher durch eine neue Verkehrsplanung erfolgt, ist nicht hinnehmbar. Schon der heutige Verkehrslärm beträgt bis zu 75 dB(A).	Zukünftige Lärmbelastungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern unterliegen der Einzelgenehmigung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 153.2	Der starke Lkw-Verkehr lässt unsere Häuser erzittern und führt bei einigen Anwohnern zu Ängsten.	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 153.3	Die Straße wird oft mit einer Rennstrecke verwechselt, wo keine Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 153.4	Ein überqueren der Schlachthofstraße ist schon heute zu den Hauptverkehrszeiten für einen großen Anteil unserer Mitbewohner, in besonderen für viele Schulkinder, sowie auch ältere Anwohner, nicht möglich.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 154	15.11.2011	B 154.1	Der Lärmaktionsplan entspricht in mehrfacher Hinsicht den vorrangigen Vorgaben des EU-Rechtes nicht.	Hinweis zu wenig konkret, um Handlungsbedarf identifizieren zu können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 154.2	Bezüglich der Bachstraße ist zunächst nicht erkennbar, wieso diese anders als etwa die Friedrich-Ebert-Straße, die Aachener Straße oder Erzberger Straße trotz der hohen Belastung nicht berücksichtigt wird. Erwähnt wird die Dahlemer Straße, die stadteinwärts verläuft. Die Bachstraße, die zusätzlich die Verkehre der großflächigen Einzelhandelszentren an der Bachstraße aufnimmt, ist erkennbar nicht in den Blick genommen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Bachstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 154.3	Ich spreche mich gegen eine Nord-Südachse entlang der Mittelstraße/Heinrich-Pesch-Straße aus, weil dies zu einer Komprimierung der Lärmbelastung westlich der Schienenstrecken führt.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird weitergeleitet.
		B 154.4	Einzig sinnvoll in diesem Zusammenhang ist aus meiner Sicht die Fortführung des mittleren Ringes. Das hiergegen vorgebrachte Argument der Verlagerung der Autobahnverkehre ist lediglich vorgeschoben. Die Fertigstellung des mittleren Ringes hat demgegenüber den Vorteil, das großräumig bestehende Verkehre von der Friedrich-Ebert-Straße, der Heinrich-Pesch-Straße und von der Straße entlang des Hauptfriedhofs umgelegt würden und so wertvolle Wohnquartiere vom Lärm entlastet würden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 154.5	In dem Vorentwurf sind die IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 erwähnt. Ist da nicht die aktuelle Richtlinie zu Grunde zu legen?	Zum Zeitpunkt der Lärmkartierung galt noch die Richtlinie 96/61/EG.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 154.6	Die Erfassung des Schienenlärms durch das Eisenbahnbundesamt ist unzutreffend erfolgt, weil nicht die mögliche Auslastung etwa der Schienenverkehrsnebenstrecke den Berechnungen zu Grunde gelegt wurde. Hier ist m.E. eine ergänzende Berechnung geboten und diese Werte sind mit der Belastung an der Bachstraße zu interpolieren. Eine diesbezügliche hinreichende Aussage fehlt. Insbesondere ist die Aussage, dass nur entlang der Hauptschienenstrecke eine Überlagerung der Lärmquellen erfolgt, ersichtlich nicht von Ortskenntnis geprägt. Denn diese Überlagerung erfolgt ausweislich der im Gutachten enthaltenen Karten auch an der Bachstraße/Fuchsstraße.	Dahlemer Straße und Bachstraße sind als Belastungsachsen identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Lärmkartierung von Schienenwegen des Bundes obliegt dem Eisenbahnbundesamt. In die Berechnung gingen ausschließlich Schienenwege ein, die nach eigenen Angaben des EBA mit >60.000 Zügen/Jahr belegt sind. Die Stadt Mönchengladbach hat keinen Einfluss auf die Berechnung des EBA.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 154.7	Hinsichtlich des Fluglärms wurde nicht bedacht, dass eine signifikant wahrnehmbare Störung durch den Fluglärm des internationalen Verkehrslandesplatz Düsseldorf - je nach Windrichtung - erfolgt. So ist der Stadtteil Rheydt als Einflugschneise genutzt.	Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs wurde vom LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer Flughafengesellschaft. Die Auslösewerte werden über Mönchengladbacher Stadtgebiet unterschritten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 154.8	In anderen Kommunen soll mit dem Lärmaktionsplan auch Vorsorge gegen den Lärm getroffen werden und daher sind die Grenzwerte von 70/60 dB(A) auf 65/55 dB(A) abzusenken.	Dahleener Straße und Bachstraße sind als Belastungsachsen identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 155	15.11.2011	B 155.1	Die Hittastrasse mit Flüsterasphalt bitte belegen, da die Lautstärke und der Feinstaub durch Fahrzeuge aller Art trotz Doppelfenster unerträglich sind.	Die Maßnahme ist Teil des Lärmaktionsplans. Hinweis: Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 155.2	Wenn Lkw vorbeifahren, vibriert der Stuhl, auf dem man sitzt. Wir vermuten, dass dieses von der Unebenheit der Unterführung Turmstraße zum Geropark herrührt.	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 156	15.11.2011	B 156.1	Zur Zeit fahren täglich 6-8 Schrotthändler durch die Straße Biesel. Von montags -samstags ab 08.00 Uhr dröhnen ihre lauten Glocken oder Lautsprecher mit einem sehr hohen Schallpegel. Zu dem sind die alten Fahrzeuge sehr laut, technisch in einem sehr schlechten Zustand und veraltete Dieselmotoren. Es wäre wünschenswert wenn die Lautstärke der Signalanlagen eine gewisse Lautstärke nicht überschreiten dürft.	Einzelereignisse sind nicht Gegenstand der Umgebungslärmrichtlinie.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 157	15.11.2011	B 157.1	In den Abendstunden, wenn nicht mehr ganz so viel Verkehr auf dem Ruckes ist, fahren große Lkw hier mit hohen Geschwindigkeiten durch, was sehr laut ist. Aber auch Autos, Motorräder, Traktoren verursachen großen Lärm, stören unseren Schlaf und wenn man z. B. auch mal im Garten sitzt, hat man mitunter das Gefühl, man lebt an einer Autobahn.	Zur Kenntnis genommen. Einzelereignisse sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 157.2	Was natürlich auch für uns ein großes Problem darstellt, sind die Abgase und die daraus resultierende Gesundheitsgefährdung	Fragen der Luftreinhaltung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans beachtet.
		B 157.3	und natürlich auch der Verkehrssicherheitsaspekt .... in den letzten Monaten hat es 4 Unfälle zwischen Eiger und Hütz gegeben... die Fahrzeuge fahren hier viel zu schnell!	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 157.4	Wir würden uns sehr wünschen, dass die Straße Ruckes mit in den Lärmaktionsplan aufgenommen wird, damit Maßnahmen entwickelt werden, um diesen stark von Lärm belasteten Bereich zu entlasten, z. B. durch Geschwindigkeitsreduzierungen (durchgehend, weil zz nur abschnittsweise, so dass sich keiner dran hält!)), Fahrverbote für Lkw oder auch der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Ruckes nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 158	15.11.2011	B 158.1	Muss die Ampel Giesenkirchenerstraße / Dohrer Straße / Angerstraße Tag und Nacht an sein? Vor allem nachts kommen in der Zeit von 0:00 Uhr bis 05:00 Uhr kaum Autos aus den Seitenstraßen. Durch das Abbremsen und Anfahren vor der Ampel kommt es zu Belästigungen der Anwohner. Eine Verkehrs- bzw. Geschwindigkeitsreduzierung auf der Giesenkirchenerstraße würde die Lärmbelastung erheblich senken.	Die Giesenkirchener Straße wurde als Belastungsachse identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Giesenkirchener Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 159	15.11.2011	B 159.1	Lärmreduzierung auf der B 230 Giesenkirchenerstraße	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		A.) Flüsterasphalt		Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	
		B 159.2	B.) 30-Zone erweitern	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 159.3	C.) einige Aufpflasterungen auf der Fahrbahn (Drempel) einrichten.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B 160	15.11.2011	B 160.1	Stopp für Schwertransporte auf der Giesenkirchenerstrasse (Mautflüchtlinge).	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 160.2	Stopp für Frittenfresser (illegales Parken auf dem Gehweg vor der Pommesbude).	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 160.3	Lärm durch An- und Abfahren und durch Türenknallen an der Ampel Mülgaustrasse / Giesenkirchenerstraße.	Einzelereignisse sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 160.4	Abschaffung der unsinnigen Verkehrsregelung an der Kreuzung Mülgau- / Giesenkirchener Straße. Mehrbelastung durch Umleitung des Verkehrs aus Richtung Odenkirchen in die Giesenkirchener Straße rein. Zuviel Lärm- und Feinstaubbelastung.	Die Giesenkirchener Straße wurde als Belastungsachse identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Giesenkirchener Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 161	15.11.2011	B 161.1	Ich besuche seit Jahren fast täglich den Bunten Garten. Früher habe ich hier als Jogger meine täglichen Runden gedreht. Es war für mich der gesunde Ausgleich zu meinem stressigen Berufsleben. Meine Strecke führte mich auch immer über den Schürenweg.  Heute meide ich diesen Bereich weiträumig. Der Verkehrslärm und sicherlich auch die Luftbelastung sind absolut ungesund!! Warum wird ein solch gesamtstädtisch wichtiger Freizeit- und Erholungsbereich so kaputt gemacht? Bitte ergreifen Sie Maßnahmen die hier wieder ein Gebiet für gesunde Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten zulassen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 161.2	Die Verkehrsbelastung und die damit verbundene Immissionbelastung muss umgehend reduziert werden. Zerstören Sie nicht die grüne Lunge unserer Stadt!	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 162	15.11.2011	B 162.1	Die Lärmbelastung in den Wohngebieten des gesamten Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße liegt im gesundheitsschädigenden Bereich von über 65 dB(A). Ein Großteil der Häuser liegt sogar über 70 dB(A). Hier reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null! Sie muss handeln.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 162.2	Das im November 2009 beim „runden Tisch“ versprochene Pilotprojekt – Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 Strecke“ zur Lärmentlastung muss endlich umgesetzt werden. Warum ist es bisher nicht umgesetzt worden?	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 162.3	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2.100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan jedoch nicht berücksichtigt. Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von zum Teil über 50 km/h machen ein Queren für Schüler zum Sicherheitsrisiko.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 162.4	Die vielen Lkw, die man täglich auf diesem Straßenzug sieht, stellen ein weiteres Sicherheitsrisiko dar.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 162.5	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 162.6	und ein Verbot für den Lkw-Durchgangs-Verkehr auf dem Straßenzug	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A)	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße verringern die dortige Lärmbelastung und erhöhen die Sicherheit für Schüler und Anwohner.	ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	
B 163	15.11.2011	B 163.1	Die Stadt Mönchengladbach hat den Schürenweg im Bereich westlich der Kaldenkirchener Straße als reines Wohngebiet ausgewiesen. Damit sind für uns besonders strenge Pflichten verbunden. So stehen zum Beispiel in § 3 der BauNVO für reine Wohngebiete besonders hohe Auflagen. Lautes, störendes Gewerbe ist untersagt. Ruhezeiten sind einzuhalten. In reinen Wohngebieten gelten viel strengere Grenzwerte für Lärm als in anderen Gebieten. Die Lärmbelastung an den Häusern in diesem Bereich wäre aber selbst für ein Gewerbegebiet zu hoch. Sie liegt bei über 70 dB(A) und überschreitet damit alle gesetzlich zulässigen Grenzwerte. Sowohl die der 16.BImSchV, die Orientierungswerten der DIN18005, die Grenzwerte der VLärmSchR als auch der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.2	Es muss somit auch beim Lärmaktionsplan der Einflussfaktor Gebietsart mit berücksichtigt werden! An keiner Stelle in unserem Haus findet man Ruhe. Das liegt unter anderem an der offenen bzw. halboffenen Bauweise die für reine Wohngebiete üblich ist. Ein weiterer Grund warum in reinen Wohngebieten niedrigere Grenzwerte gelten.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.3	Durch diverse Maßnahmen der letzten Jahre wie, Sperrung von Parallelstraßen, Bau Großklinikum, Ausweisung weiterer Wohngebiete in Windberg, Waldhausen, Hapern und Venn, Lkw-Maut, um nur ein paar wenige zu nennen, fahren mittlerweile 20.000 Autos und Lkw durch unser reines Wohngebiet.	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 163.4	Aus Sicherheitsaspekten hat das Europäische Parlament am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.5	Haben sie da schon mal versucht bei 20.000 Kfz/Tag eine Straße zu überqueren?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 163.6	Wie in der Lärmkartierung NRW anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu sehen ist, liegt an den Fassaden der Häuser auf dem Schürenweg eine Lärmbelastung von >70 dB(A) an. Bei einer Lärmbelastung von >70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Lärminderungsmaßnahmen dürfen nicht nur anhand von Betroffenheitszahlen realisiert werden. Jeder Bürger hat ein gleiches gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.7	Werden Lärminderungsmaßnahmen nur anhand von Betroffenheitszahlen realisiert, führt dies zwangsläufig dazu, dass Verkehre sich in Wohngebiet mit offener und halboffener Bebauung verlagern.	Die Maßnahmen sind so zu wählen, dass möglichst keine neuen Betroffenheiten entstehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.8	Das im November 2009 beim „runden Tisch“ versprochene Pilotprojekt – Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 Strecke“ zur Lärment-	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			lastung muss endlich umgesetzt werden.		
		B 163.9	Der Straßenzug Nicodemstraße bis Bergstraße wird besonders von Lkw Abkürzung und Umgehung der A 61 und A 52 genutzt. Auf einem Straßenzug durch Wohngebiete sollten alle unnötigen Lkw-Durchgangsverkehr vermieden werden! Es gibt einfache, effektive und kostengünstige Maßnahmen um eine Lärmreduzierung auf unserem Straßenzug zu erreichen. Diese Maßnahmen wären für uns Anwohnern der Wohngebiete des kommunalen Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße kurzfristig eine Entlastung. Hierzu gehören:	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.10	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.11	Ein Lkw-Durchfahrtsverbot angeordnet durch das Verkehrszeichen 253.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.12	Eine bessere Verkehrsführung an der Kreuzung Waldnieler-/ Mönchsauer-/ Nicodemstraße: Hier fließt der Verkehr aus dem Bereich Rheydt, Ohler und Holt, um zur Autobahn A 52 zu gelangen, in die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg. Dieser Verkehr muss durch entsprechende Maßnahmen auf die nahe A 61 stadtauswärts und um die Stadt herum abgeleitet werden. Einen Maßnahmenkatalog hierzu hat die IG Schürenweg bereits erarbeitet. Diese Unterlagen können gerne zur Verfügung gestellt werden.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.13	An der Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße darf der Lkw-Verkehr zur Autobahn nicht durch das Wohngebiet Bergstraße geleitet werden: Die Bergstraße ist für den Lkw- Verkehr nicht ausgebildet. Es gibt zwei zu Enge 90 Grad Kurven. Es steht kein ausreichendes Licht-raumprofil zur Verfügung (Warnschilder sind bereits aufgestellt). Die Hälfte der Strecke ist bereits seit Jahren für den LKW Verkehr gesperrt. 50% aller Unfälle auf dieser Straße sind Lkw- Unfälle.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 163.14	Zudem ist die Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße ein Unfallschwerpunkt. Auch hier hat die IG Schürenweg mit den dort lebenden Anwohnern Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Diese Anregung sollten in zukünftige Planungen mit einfließen. Auch diese Unterlagen könne gerne zur Verfügung gestellt werden.	Der Knotenpunkt gilt nicht als Unfallschwerpunkt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 163.15	Außerdem sollten folgende Maßnahmen langfristig eingeplant werden: Austausch des Fahrbahnbelags gegen Flüsterasphalt.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 163.16	Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St. Franziskus-Klinikums.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 163.17	Eine weitere Autobahnanbindung der A 52 an Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zwischen Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 164	15.11.2011	B 164.1	Ich finde es nicht richtig, dass unser Haus nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt ist. Hier ist es extrem laut. Autos donnern Tag und Nacht über unsere Straße. Mein Vater hat mit erzählt, wie leise es früher hier auf dem Schürenweg war. Das würde ich gerne auch mal erleben. Früher konnte man im Vorgarten oder auf dem Hof spielen. Heute kann ich mich da nicht mal mit meiner Freundin unterhalten ohne zu schreien. Da mein Zimmer zu Straße hin liegt, ist es besonders laut. Das nervt mich ziemlich beim Einschlafen. Ich wünsche mir für die Zukunft, dass es vor unserem Haus endlich wieder leiser wird.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 165	16.11.2011	B 165.1	Bei der derzeitigen Lärmaktionsplanung Mönchengladbach bitte ich doch in jedem Fall die Straße "Ruckes" in 41238 Mönchengladbach zu berücksichtigen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Ruckes nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 165.2	Wünschenswert wäre ein grundsätzliches Verbot für Lkw, also die Planung einer Umgehungsstrecke für den extrem hohen "Liefer- / Transportverkehr".	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 165.3	Darüber hinaus ist es beängstigend mit anschauen zu müssen, wie der bestehende "30 km/h-Streckenabschnitt" von der Mehrheit der Verkehrsteilnehmer ignoriert wird (Ergebnisse von hin und wieder durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen und Unfallprotokolle sprechen sicherlich für sich). Die Tatsache, dass lediglich ein sehr kurzes Teilstück auf 30 km/h reduziert ist, begünstigt meiner Meinung nach das ignorante Fahrverhalten. Empfehlenswert wäre es, die gesamte Strecke in eine 30 km/h-Zone umzuwandeln.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 165.4	Eine weitere (oder alternative) Möglichkeit, die Lärmbelastung auf der Straße "Ruckes" einzugrenzen, wäre der Bau von Straßenschwellen.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 166	16.11.2011	B 166.1	Im Rahmen des Lärmaktionsplans Mönchengladbach fand die Straße "Ruckes" bislang keine Berücksichtigung. Bitte nehmen Sie diese Straße mit in die Planung auf.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 166.2	- Bau einer Umgehungsstraße für Lkw	Die Straße ist im Landesstraßenbedarfsplan als Teilstück der L19 vorgesehen. Für die Planung ist der Landesbetrieb Straßen NRW zuständig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 166.3	- 30 km/h-Zone des gesamten Straßenzuges	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergegeben.
		B 166.4	- verstärkte Geschwindigkeitskontrollen (Installierung einer Messanla-	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			ge)		
		B 166.5	- Bau von Straßenschwellen	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärm-minderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 167	16.11.2011	B 167.1	Auf der Mürriger Straße hat im Laufe der Jahre der Verkehr immer stärker zugenommen. Dies liegt wohl größtenteils darin begründet, dass viele Menschen unsere Straße als Durchgangsstraße zur Stadt und von der Stadt raus in die Randbezirke missbrauchen. Dies führt dazu, dass zu bestimmten Zeiten die Mürriger Straße so stark frequentiert wird, dass der Lärmpegel nicht zulässt, zur Straße die Fenster zu öffnen. Unsere Straße ist sowieso schon recht stark befahren, aber zu den Berufsverkehrszeiten wird es oft fast unerträglich, da man nebenbei teils Schwierigkeiten hat, die andere Straßenseite zu erreichen. Hierzu sollte man auch erwähnen, dass auf der Mürriger Straße viele Familien mit Kindern wohnen, die Angst um ihre Kinder haben, da leider viele Verkehrsteilnehmer auch keine Rücksicht darauf nehmen und auch gerne mal, wenn es geht, schneller als 50 km/h fahren. Unsere Straße lädt offensichtlich nämlich auch gerne mal zum Rasen ein.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Mürriger Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 167.2	All diese Gründe führen eigentlich nur zu einem Schluss: Würde aus der Mürriger Straße eine Tempo 30-Zone, würde es sicher einigen Verkehrsteilnehmern zu langsam gehen und sie würden auf andere Routen ausweichen, zudem würde die Raserei eingedämmt, was weniger Lärm bedeutet und unsere Kinder schützt. Und ganz nebenbei könnte die Stadt noch ein wenig Geld verdienen, wenn sie zwischen-durch mal blitzen würden. Denn Unverbesserliche gibt es immer.	Siehe oben. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 168	16.11.2011	B 168.1	Die Straße Ruckes ist eine viel befahrene Straße in einem Wohngebiet. Durch diesen Umstand ist die Lärmbelastung sehr hoch. Ich bitte Sie hiermit, die Straße Ruckes in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Die Lärmbelastung ist vergleichbar mit der Aachener Straße und diese ist im Lärmaktionsplan schon berücksichtigt.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 168.2	Im ersten Step könnte man die Straße in eine Zone 30 umwandeln und den LKW-Verkehr umleiten und verbieten.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 169	16.11.2011	B 169.1	Siehe B 167 (Formular zweimal eingereicht)		Siehe B 167
B 170	16.11.2011	B 170.1	Ich bitte darum, die Straße Ruckes unbedingt in den Lärmaktionsplan aufzunehmen: 15.000 bis 16.000 Fahrzeuge passieren täglich diese Straße, davon ein hoher LKW-Anteil. Daraus resultiert lt. LANUV NRW ein Lärmpegel von 70 bis 75 dB (A) sowie eine hohe Schadstoffbelastung.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 170.2	Weiterer Umgebungslärm kommt aus dem direkt angrenzenden Gewerbegebiet Erftr./ Ruckes von den Kühlanlagen der Firma Valensina. Hier wären seitens Valensina Lärmschutzmaßnahmen gefordert.	Gewerbelärm ist außer bei IVU-Anlagen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 170.3	Eine Lösung der Problematik für Ruckes sehe ich letztendlich durch eine Ortsumgehung.	Die Maßnahme befindet sich in Diskussion.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 171	16.11.2011	B 171.1	Ich fordere eine unbedingte Aufnahme der Straße Ruckes in den MG-Lärmaktionsplan. Straßenlärm von über 70 dB(A) und ca. 16.000 Verkehrsbewegungen täglich (hoher Lkw-Anteil); enge, unübersichtliche Straßenführung, straßenanliegende Gärten lassen eigentlich keine Alternative als eine Ruckes-Umgehung zu, die die Bürger seit vielen Jahren von der Stadt fordern	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 171.2	Folgende Maßnahmen könnten (bis dahin) Lärm- sowie Feinstaubbelastungen (beides im gesundheitsschädigenden Bereich!!) reduzieren:  1. Sperrung der L 31 (Ruckes) für den Lkw-Verkehr gesamt  2. Sperrung der L 31 (Ruckes) zumindest zu den Nachtruhezeiten zwischen 22 und 6 Uhr (Lkw-Trassen für Giesenkirchen z.B. alternativ über NE-Liedberg B 230 möglich).	Siehe oben. Schadstoffbelastung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 171.3	Tempo 30-Limit für Ruckes generell sehe ich kritisch, da sie Stausituationen und Staubbelastung erhöhen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch unter dem Sicherheitsaspekt weitergeleitet.
B 172	16.11.2011	B 172.1	Die Straße Ruckes im Osten von Mönchengladbach zählt mit zurzeit täglich ca. 15.000 verkehrenden Fahrzeugen zu den besonders stark frequentierten Straßen in Mönchengladbach. Der hohe Anteil am Schwerlastverkehr ergibt sich insbesondere aus ihrer Funktion als Landstraße 31, die Verbindungsstrecke zwischen der A 52 und dem Grevenbroicher Einzugsgebiet ist, sowie aus dem angrenzenden Gewerbegebiet Erfstraße/Ruckes. Besonders beim dort ansässigen Fruchtsafthersteller Valensina ergibt sich täglich ein reger europaweiter Umschlagverkehr. Die Straße Ruckes führt durch ein Wohngebiet mit einer lückenlosen Bebauung. In der Lärmkartierung des LANUV NRW wird der 24h-Pegel mit 70 bis 75 dB (A) angegeben.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird. Gewerbelärm ist außer bei IVU-Anlagen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 172.2	Zusätzlich ist von einer hohen Feinstaubbelastung auszugehen.	Fragen der Luftreinhaltung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans beachtet.
		B 172.3	An den Außenfassaden und Innenwänden der anliegenden Häuser bilden sich Risse aufgrund von Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr.	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 172.4	Weiterer Umgebungslärm ergibt sich zeitweise durch starken Flugverkehr sowie die Kühlkompressoren der Firma Valensina.	Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs wurde vom LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer Flughafengesellschaft. Die Auslösewerte werden über Mönchengladbacher Stadtgebiet unterschritten. Gewerbelärm ist außer bei IVU-Anlagen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 172.5	Ich empfehle eine Tempo-30-Zone für die komplette Straße Ruckes sowie zu deren Einhaltung Rückbaumaßnahmen,	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch unter dem Sicherheitsaspekt weitergeleitet.
		B 172.6	eine Sperrung für den Lkw-Verkehr (eine Alternative hierfür wäre z.B. die L 361 bzw. B 230) sowie	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 172.7	entsprechende Schallschutzmaßnahmen durch die Firma Valensina.	Gewerbelärm ist außer bei IVU-Anlagen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 172.8	Darüber hinaus sollten auch konkrete Ansätze für die Realisierbarkeit einer Ortsumgehung Ruckes im Rahmen eines Lärmvorsorgekonzeptes auf dem Wege gebracht werden.	Die Straße ist im Landesstraßenbedarfsplan als Teilstück der L19 vorgesehen. Für die Planung ist der Landesbetrieb Straßen.NRW zuständig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 172.9	Ich bitte, in 2012 die Fortschreibung der Umgebungslärmkartierung	Bis zum 18. Juli 2012 sind nach BImSchG entsprechende Lärmkarten	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			durch die Stadt vorzunehmen, damit ich im Bereich Ruckes ersehen kann, ob dort Veränderungen vorliegen. Im Falle einer weiteren Lärmzunahme muss unverzüglich gehandelt werden.	vorzulegen.	
B 173	16.11.2011	B 173.1	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Aufstellung des LAP an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts, die gesundheitsschädlich sind (erhöhtes Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen). Ein LAP soll Bürger vor Lärm schützen, dabei soll er sich an Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die WHO fordern sogar weitaus niedrigere Werte. Die Stadt soll sich zumindest an den gesundheitsrelevanten Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.2	Es sollte eine gerechte Verteilung von Investitionen zu Lärmschutzmaßnahmen in der Stadt erreicht werden. In den letzten zwei Jahren wurden an einzelnen Straßen Maßnahmen wie Flüsterasphalt und Lärmschutzwände umgesetzt. Anbetracht leerer Haushaltskasse sollten jetzt belastete Straßen mit modernen und kostengünstigsten Lärmschutzmaßnahmen (Tempo-30 Zonen/Lkw- Durchfahrtsbeschränkung) berücksichtigt werden, wo schnell und unbürokratisch effektive Ergebnisse erzielt werden können.	Das entspricht dem Ziel des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.3	Auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße liegen 95 % aller Häuser im Bereich >70 dB(A), daher reduziert sich der nach aktueller Rechtsprechung der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null und es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden. Diese Lärm mindernden Maßnahmen dürfen nicht nur anhand von Betroffenheitszahlen realisiert werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.4	Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.5	Unter Punkt 5.1.1. werden die Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz pro Jahr genannt. Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg hat nachweislich bis zu 7 Mio. Kfz pro Jahr, wird dort aber nicht genannt. Warum und weshalb ist dies so? Forderung: Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg ist unter diesem Punkt ebenfalls aufzuführen und namentlich zu benennen.	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 173.6	Sowohl die Grenzwerte der 16. BImSchV, die Orientierungswerte der DIN 18005, die Grenzwerte der VLärmSchR als auch die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV sind für Wohngebiete deutlich strenger als in anderen Gebieten, die Unterschiede liegen bei bis zu 15 dB. Bedingt ist dies unter anderem auch mit der Bebauungsart der Gebiete, da hier häufig nur eine offene oder halboffene Bauweise zugelassen ist und die Geschossanzahl häufig auf ein oder 1½ Geschosse begrenzt ist und ein effektiver Lärmschutz schwierig realisierbar ist. Somit ist je nach Gebietsart, von einer abgestuften Zumutbarkeit einer Lärmbelastung auszugehen. Dies ist in der bisherigen Rechtsprechung immer wieder bestätigt worden! Die Anwohner in einem Mischgebiet müssen somit von höheren Lärmwerten ausgehen als die Anwohner in reinen Wohngebieten. Der Straßenzug Nicodemstraße,	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus Wohngebieten. Viele Bereiche sind sogar im Flächennutzungsplan als reine Wohngebiete ausgewiesen und unterliegen deshalb einer besonderen, entsprechenden Schutzbedürftigkeit. Es muss beim Lärmaktionsplan auch der Einflussfaktor Gebietsart mit berücksichtigt werden!		
		B 173.7	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen sich jedoch nach dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.8	Das im November 2009 beim „runden Tisch“ versprochene Pilotprojekt – Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 Strecke“ zur Lärmentlastung muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.9	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten/ Peter-Nonnenmühlen-Allee vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensgefährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterführung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 173.10	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2.100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan hier nicht berücksichtigt. Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von über 50km/h auf diesem Straßenzug macht ein Queren für Schüler zum Sicherheitsrisiko. Eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser drei Straßen auf 30 km/h würde nicht nur die Lärmwerte senken, sondern auch das Risiko für Schüler reduzieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.11	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h für die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.12	Des Weiteren fordere ich eine Beschränkung für den Lkw-Durchgangs-Verkehr auf dem genannten Straßenzug.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.13	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	<b>Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 173.14	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, so dass die in die Wohngebiete einführende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.15	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.16	Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St.Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 173.17	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A 52 zwischen AS-Mönchengladbach Nord und AK Mönchengladbach zur besseren	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A 52 realisiert werden.	zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	
		B 173.18	Bau der seit 50 Jahren versprochenen Entlastungsstraße Giebelsbusch zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 173.19	Pflanzung von Bäumen auf dem Metzweg, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, um das Straßenprofil dem Wohngebiet anzupassen und in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung wieder eine entsprechende Lebensqualität zu schaffen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 174	16.11.2011	B 174.1	Ruckes: Der Berufskraftverkehr beginnt morgens ab 3 Uhr, hauptsächlich Lkws und hält an bis 8 Uhr. Dasselbe wiederholt sich am Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr. Die Schulkinder, die morgens um 7:50 Uhr auf dem Weg zur Schule in Richtung Meerkamp sind, werden teilweise sogar von Polizisten über die Verkehrsinsel geführt, um sicher auf der anderen Straßenseite anzukommen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 174.2	Des Öfteren wurde schon festgestellt, dass die Verkehrsinsel vor Putschchen vom Friedhof Giesenkirchen kommend entgegengesetzt zur Fahrtrichtung zum Überholen genutzt wird.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 174.3	Es wäre schon eine Beruhigung, wenn der Lkw-Verkehr nicht mehr durch Ruckes fahren würde.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 174.4	Es wäre auch eine Möglichkeit, den gesamten Verkehr auf 30 km/h zu reduzieren.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch unter dem Sicherheitsaspekt weitergeleitet.
B 175	16.11.2011	B 175.1	Das Thema Ortsumgehung am Ruckes sollte nicht in Vergessenheit geraten, damit der Durchgangsverkehr um Ruckes herumgeleitet wird.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 176	16.11.2011	B176.1	An allen Autobahnausfahrten die Ein- und Durchfahrt für Lkw über 7,5 t sperren, nur für Anlieger frei geben. Die Kontrollen müssten allerdings restriktiv sein.	Eine solche Maßnahme ist straßenverkehrsrechtlich nicht umsetzbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 177	16.11.2011	B 177.1	Jedes Mal fällt mir auf, wie laut es auf dem Schürenweg durch den Verkehr ist. Nun habe ich sogar erfahren, dass mein Patenkind durch die Lärmbelastung in einem gesundheitsschädlichen Lebensraum aufwachsen muss. Ich bitte Sie ausdrücklich darum, hier entsprechende Maßnahmen umzusetzen um die Lärmbelastung zu reduzieren. Kinder sollten nicht gesundheitsschädlichem Lärm ausgesetzt werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 177.2	Es braucht doch nur der Durchgangsverkehr, der dort sowieso nicht hingehört, unterbunden zu werden. Durch einfache Maßnahmen wie 30er-Strecke oder Lkw-Durchfahrverbote kann man dort den Menschen helfen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 178	16.11.2011	B 178.1	An unserem Haus auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße liegt laut Internetauskunft eine Lärmpegel von über 70dB(A) an. Diese Lärmbelastung liegt damit im gesundheitsschädigenden Bereich. Erzeugt wird dieser Lärm, durch das extrem hohe Verkehrsaufkommen auf dem Straßenzug Bergstraße,	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße. Ein solches Verkehrsaufkommen in einem Wohngebiet ist nicht zu begreifen. Und unser Bereich ist sogar ein reines Wohngebiet. Ein reines Wohngebiet, das als Durchgangsstraße für tausende Kfz missbraucht wird. Für Lkw um Mautgebühren zu sparen. Wie kann eine Stadt wie Mönchengladbach so etwas zulassen.		
		B 178.2	Viele älter Menschen, Kinder und Schüler nutzen diesen Straßenzug. Diese Bevölkerungsgruppe gilt im Straßenverkehr als besonders gefährdet und dadurch besonders schutzbedürftig. Ich fordere Sie auf, den Schürenweg zu besuchen und dort einmal versuchen, die Straße zu überqueren. Nur wenn Sie schnell sind, haben Sie eine gute Überlebenschance. Mit einem Rollator oder Rollstuhl haben sie keine Chance. Nicht einmal an der Querungshilfe der Peter-Nonnenmühlen-Allee.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 178.3	Ich schließe mich der Forderung des Europäische Parlament aus September 2011 an und fordere für Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Dieser Forderung trifft auf den Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße zu. Somit sollte hier umgehend eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Lärmentlastung und zur Erhöhung der Sicherheit eingeführt werden.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 178.4	Des Weiteren fordere ich eine Beschränkung für den Lkw Durchgangsverkehr auf dem genannten Straßenzug. Lkw-Verkehre gehören nicht in Wohngebiete.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 179	16.11.2011	B 179.1	1. Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicher Straße – Dohler Straße (ab S. 81): Die für diesen Bereich vorgeschlagenen Maßnahmen (wie z.B. Abtrennung der Achse von der Bismarckstraße, Rückstufung, Einbeziehung in 30er-Zonen) werden von der BIG ausdrücklich begrüßt, da sie sehr gut geeignet sind, die Lärmbelastung und gleichzeitig auch die mit dem jetzigen hohen Verkehrsaufkommen verbundene Abgas- und Feinstaubemission zu mindern sowie die Sicherheit und Wohnqualität allgemein für die Anwohnerinnen und Anwohner zu erhöhen. Diese Maßnahmen wirken sich bis in den südlichen Bereich (Wohngebiet Bonnenbroich-Geneicken) positiv aus.	Zustimmung zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.
		B 179.2	2. Maßnahmenvorschläge Wohngebiet Bonnenbroich-Geneicken (S. 92f.):  Auch diese Maßnahmen entsprechen weitgehend den schon seit Jahren erhobenen Forderungen der BIG und sind als Beitrag zur Entlastung dieses Gebietes wünschenswert. Einige Punkte bedürfen aus unserer Sicht noch einer Ergänzung:	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.3	1. Die Abhängung der Memelstraße (S. 93) bei gleichzeitiger Erschließung des Gewerbegebietes über die Freiligrathstraße sollte realisiert werden.  2. Ebenso sollte kurzfristig auch die Schlossstraße zwischen Heppendorf- und Ritterstraße für den KFZ-Verkehr gesperrt werden. Beide Maßnahmen bedürfen keines hohen finanziellen Aufwandes.	Zustimmung zur Kenntnis genommen.  Die Maßnahme wäre mit einer Verkehrsverlagerung auf die Heppendorfer Straße verbunden. Die Führung des Verkehrs durch das Wohngebiet ist nicht erwünscht (siehe Einbeziehung der Heppendorfer Straße in die Tempo 30-Zone).	1. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.  2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 179.4	- Wie ebenfalls auf Seite 93 vorgeschlagen, sollte als Abgrenzung zum Gewerbegebiet die Alternative „Abhängung der Bonnenbroicher Straße“ umgesetzt werden.	Zustimmung zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.5	- Die Verlegung der Zufahrt zum Lehrerparkplatz der Hauptschule Dohler Straße ist nicht unmittelbar nachvollziehbar.	Die Dohler Straße wird entlastet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.6	1. Der „Ausbau/ Ertüchtigung des Straßenzugs Südstraße - Am Gerstacker - Otto-Safran-Straße zur Entlastung des Straßenzugs Erzbergerstraße - Grevenbroicher Straße - Dohler Straße - Geneickener Straße sowie Gartenstraße mit Verlängerung bis zum Stockholtweg durch Neubau einer "Querspange Hoster" zur Entlastung der Düsseldorfer Straße" (S. 47), besonders aber die zuletzt genannte „Hoster Spange“ sollte hohe Priorität haben, da nur so eine entsprechend entlastende Wirkung für die gesamte Achse erreicht und eine Überlastung der schon jetzt hoch belasteten Düsseldorfer Straße vermieden werden kann. 2. Wie die BIG auf Nachfrage im Rathaus erfuhr, wurde dem Lärmaktionsplan für die Düsseldorfer Straße eine Verkehrsdichte von 8.000 Autos täglich zugrunde gelegt, die dem Stand vor dem Rückbau der Achse Erzberger-Dohler- Geneickener Straße entsprechen dürfte. Diese Zahl ist bereits heute, sicher aber nach dem erfolgten Rückbau, völlig unrealistisch.	1. Der Ausbau der Achse Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Safran-Straße ist in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen. 2. Dem Lärmaktionsplan liegen stadtwweit die Daten von 2006 zugrunde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.7	- Die vorgesehene Verlegung des Radweges im Bereich der Otto-Safran-Straße vom abgetrennten Bereich auf die andere Straßenseite bringt aufgrund der damit verbundenen notwendigen Querung eine unnötige Gefährdung für den Radverkehr mit sich.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.8	- Die verkehrsberuhigende Wirkung der geplanten Baumpflanzungen auf der Schlossstraße sollte entweder ebenfalls durch Straßenschwellen (Schulen, Kindertagesstätten, Kindergärten, Behindertenwerkstätten!) oder durch wechselseitiges Parken teils rechts, teils links mit verschwenkter Fahrbahn unterstützt werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.9	Auch auf der Geneickener Straße und der Schlossstraße würde eine Fahrradführung  den Radfahrern zusätzliche Sicherheit bieten und bei den Autofahrern Aufmerksamkeit und defensivere Fahrweise bewirken.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.10	Bisher konnten von Verwaltung und Politik in Zusammenarbeit mit der BIG vor allem auf der Geneickener Straße lärm- und schmutzmindernde Maßnahmen umgesetzt werden, die schon jetzt ihre positive Wirkung zeigen. Aus unserer Erfahrung aus den letzten Jahren bleibt jedoch immer noch das Problem, dass die angestrebte Lärminderung noch nicht ihr mögliches Maß erreicht hat, weil die zur Lärminderung (-> - 2,4 dB(A)) vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h oftmals nicht eingehalten wird.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.11	Die bisherige, im Wesentlichen horizontale Straßenraumveränderung (Verengung durch Inseln etc.) fordert nur bedingt eine langsamere Fahrweise ein, nämlich dann, wenn es zu Gegenverkehr auf den entsprechenden Straßenabschnitten kommt. Bei geringerem Verkehrsaufkommen stellen die Verengungen dagegen kein wirkliches Hindernis für schnelle Fahrzeuge dar. Dies führt besonders in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende zu dem Effekt, der in der Broschüre (S. 5) beschrieben wird: „Wenn vorausschauend mit	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			angemessener Geschwindigkeit stetig und niedertourig gefahren wird, kann dies den Vorbeifahrtpegel um 10 bis 25 dB reduzieren. (. . .) Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos.“ Und genau diese einzelnen „Raser“ werden als besonders störend empfunden.		
		B 179.12	Hier wird eine deutliche Verbesserung nur dann erzielt werden können, wenn an den entsprechenden Stellen Straßenschwellen vorgehen werden, so z.B. auf der Dohler Straße zumindest vor den Schulen und Kindertagesstätten sowie auf der Geneickener Straße, wo aufgrund der relativ breiten und geraden Straßenabschnitte solche ungehinderten Schnellfahrer für eine unnötige Belastung verantwortlich sind. Diese Schwellen sollten so konzipiert sein, dass sie eine stetige, niedertourige und angemessene Fahrweise (s.o.) ermöglichen, d.h. also kein übermäßiges Abbremsen und Beschleunigen provozieren, was kontraproduktiv wäre. Diese Form der Verkehrsberuhigung ist in vielen deutschen (Groß-)Städten anzutreffen und auch im europäischen Ausland üblich. Es wäre nicht nachzuvollziehen, wenn man auf diese effektive Möglichkeit nicht zurückgreifen würde.	Schwellen stellen keine probate Maßnahme zur Lärminderung dar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.13	Es sollten unbedingt weitere Einzelmaßnahmen vorgesehen werden, die eine Zunahme der Belastung in den Wohnstraßen des Wohngebietes durch „Schleichverkehre“ verhindern, die als Folge der Rückbaumaßnahmen auf den genannten Straßen der Achse auftreten können.	Dohler Straße und die umliegenden Erschließungsstraßen wurden als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Damit ergibt sich kein Vorteil durch die Benutzung von Wohnstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 179.14	Abschließend sei noch einmal darauf verwiesen, dass gemäß der Broschüre im Zusammenhang mit der baubedingten Sperrung der Dohler Straße keine gravierenden Verkehrsprobleme aufgetreten sind, so dass einer nachhaltigen Beruhigung, wie sie geplant ist, nichts im Wege steht.	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans erforderlich.
B 180	17.11.2011	B 180.1	Im Ruckes stieg von Jahr zu Jahr das Verkehrsaufkommen an. Von hoher Lebensqualität kann hier nicht mehr die Rede sein, denn der Lärm- und Geräuschpegel stieg auch mit dem ansteigenden Verkehr. Zu Stoßzeiten ist es schwierig die Straße zu überqueren	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Ruckes nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 180.2	und Tempo 30 wird regelmäßig von den motorisierten Fahrzeuglenkern missachtet. Lkw rasen zwischen 24.00 und 6.00 Uhr und kümmern sich nicht um das Tempolimit. Manch ein Lkw-Fahrer betätigt vor Eintritt in die 30er Kurve die Fahrzeughupe, damit der Gegenverkehr weiß, dass er beide Fahrspuren für seinen rasanten Fahrstil benötigt.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 180.3	Ich wünsche mir mehr Geschwindigkeitskontrollen, in allen Teilbereichen "Ruckes", sei es mit mobilen oder fest stationierten Geschwindigkeits-Messstationen. Messungen sind dank der fortgeschrittenen Technik jetzt auch in Kurven möglich.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 180.4	Die beste Lösung wäre natürlich eine Ortsumgehung.	Die Maßnahme befindet sich in Diskussion.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 181	17.11.2011	B 181.1	Wir bewohnen den Ohlerkirchweg und beobachten seit Jahren den Verkehr. Zwischenzeitlich jedoch "entwickelt" sich diese Straße zu einer "kleinen Rennstrecke". Genau beschrieben: Ohlerkirchweg in Höhe der Firma Mannesmann-Meer (Bürogebäude) in Richtung Brunnenstraße über die Kreuzung Aktienstraße/ Am Dreimüllerhof. Ob morgens, mittags oder in den Abendstunden - die Verkehrsintensität, auch der LKW, nimmt zu bei "hohem Tempo", zumal der Ohlerkirchweg aus genannter Fahrtrichtung abschüssig ist und ab Aktienstraße/ Dreimüllerhof zwei Kurven beinhaltet; im letzten Drittel mit einer Links-	Höher belastete haben Vorrang. Der Ohlerkirchweg ist mit Immissionen <70/60 dB(A) belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Ohler Kirchweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			kurve zur Brunnenstraße endet (Vorfahrtschild). Innerhalb der letzten Meter vor diesem Vorfahrtschild wird so stark abgebremst, dass neben Bremsgeräuschen auch entsprechendes Ladegut "poltert". Entsprechend Ihres Lärmaktionsplanes sind hier entweder Bodenschwellen oder eine 30er-Zone angezeigt.		
B 182	17.11.2011	B 182.1	Nach Einsicht in die zu Verfügung stehenden Unterlagen stelle ich fest, dass auf Grundlage von Erfassungen 2006/2007 die jetzt vorliegenden Unterlagen erstellt worden sind.	Das entspricht den gesetzlichen Vorgaben zur Erstellung der Lärmkarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 182.2	Ich stelle fest, dass der in Planung befindliche neue Verkehrsentwicklungsplan noch keine Rolle spielt und ich daher nicht in der Lage bin, die sich in naher Zukunft verändernden Verkehrsströme und die zu erwartenden veränderten Belastungen erkennen zu können.	Die Umgebungslärmrichtlinie bezieht sich nur auf bestehende Lärmprobleme.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 182.3	Ich widerspreche deshalb den jetzt getroffenen Schlussfolgerungen, da ohne Vorlage des neuen Verkehrsentwicklungsplanes keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen können und daher Maßnahmen wie z.B. Teilsperren von Straßen oder Einschränkungen für Lkw etc. keine Grundlagen hätten.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 182.3	Ebenso fehlt für eine effektive Umweltzone jegliche Grundlage.	Fragen der Luftreinhaltung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans beachtet.
		B 182.4	Mir wird es daher auch unmöglich, Rechtsmittel einzulegen, da keine rechtmittelfähige vom Rat beschlossene Planung vorliegt.	Das ergibt sich zwangsläufig aus der gesetzlichen Vorgabe, die Öffentlichkeit frühzeitig mitwirken zu lassen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 182.5	Ich gehe davon aus, dass der Neubau des Einzelhandelszentrums auf der Hindenburgstraße und evtl. Schließung der Steggesstraße völlig neue Verkehrsbeziehungen auslöst, die den Entwurf des Lärmaktionsplans völlig verändern wird.	Die Umgebungslärmrichtlinien bezieht sich nur auf bestehende Lärmprobleme, die Genehmigung des Einzelhandelszentrums unterliegt anderen Verfahren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 182.6	Ebenso habe ich große Zweifel, dass die geplante Westumgehung Landgrafenstraße bis Hubertusstraße je finanziert wird und daher die hier vorgesehenen Entlastungsplanungen ebenfalls keine Grundlage für den Lärmaktionsplan sein werden.	Aus Lärmschutzgründen (und auch aus Luftreinhaltegründen) wird eine Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße benötigt. Die Brücke Hohlstraße ist eine von mehreren Entlastungsmöglichkeiten für die Friedrich-Ebert-Straße. Eine Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße kann nur durch ein Maßnahmenpaket erfolgen. Das südliche Teilstück der genannten Westumgehung von Hohlstraße bis Hubertusstraße dient vorrangig der Entlastung der Wickrather Straße.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 183	17.11.2011	B 183.1	Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen betreffen direkt die für unseren Standort (ca. 400 Mitarbeiter) strategischen wichtigen Verkehrswege, die wir für Schwertransporte von Transformatoren gegenwärtig noch nutzen können. In der Regel verlassen diese Schwertransporte ab 22.00 Uhr unser Werk entsprechend der in jedem Einzelfall von Straßen NRW erteilten Sondergenehmigung. Diese Schwertransporte können eine Länge bis 90 m, eine Breite bis 5 m, eine Höhe bis 4,80 m und eine Gesamtlast bis 500 t aufweisen. Dazu sind gewisse Straßenbreiten in Kurvenradien einzuhalten. Folgende Wegstrecken werden regelmäßig genutzt:  1. Ausfahrt Schorch Werke:  - Breite Straße - Gartenstraße - Limitenstraße - Hier ist von Ihnen eine eventuelle Straßenverengung vorgesehen. diese sollten so beschaffen sein, dass eine ungehinderte - kostenneutrale - Durchfahrt mit unseren Schwertransporten ermöglicht wird.  - Odenkirchener Straße - (B230) - Duvenstraße - (Fahrtrichtungs-	Es gibt genügend Beispiele, die belegen, dass Kreisverkehre kein Hindernis für Sondertransporte darstellen (z. B. Führung durch die Kreismitte). Ein eventueller Rückbau der Achse Gartenstraße - Limitenstraße oder anderen dringend benötigten Straßenachsen für Sondertransporte würde mit den Bedürfnissen der umliegenden Gewerbebetriebe abgestimmt werden, ebenso wie sich eventuell ändernde Routen durch neue Hauptverkehrsachsen.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>wechsel) - Schlachthofstraße -</p> <p>- Gasstraße - Stockholtweg - (Fahrrichtungswechsel) - Römerstraße - Bruchstraße - (B 230) weiter - Richtung Korschenbroich - (B230)</p> <p>2. Ausfahrt Schorch Werke:</p> <p>Breite Straße - Gartenstraße - Theodor-Heuss-Straße - Fließstraße - Speiker Straße - Hittastraße - Waldnieler Straße - Mönchengladbach Nordpark - Richtung A61.</p> <p>Die beschriebenen Streckenführungen gelten auch für eingehende Schwertransporte an unser Werk Alstom Mönchengladbach in umgekehrter Reihenfolge.</p> <p>Wir bitten, diese Verkehrswege nicht zu verengen, durch Kreisverkehre oder durch Überbauung (Schilderbrücken etc. die bei jeder Durchfahrt kostenaufwendig demontiert/montiert werden müssten) einzuschränken. Logistische Einschränkungen dieser Art könnten die Schließung des Standortes zur Folge haben.</p>		
B 184	17.11.2011	B 184.1	<p>Wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der Engelblecker Straße und der damit verbundenen starken Lärm- und Schadstoffbelastungen bemühen sich die Anlieger schon seit Jahren um Änderung. 25.000-30.000 Verkehrsbewegungen am Tag, davon eine nicht unerhebliche Zahl von Schwerst-Lkw sind einfach zu viel für diese Straße. Vor zehn Jahren ist uns schon fest versprochen worden, dass durch bauliche Neubaumaßnahmen, z.B. Ausbau des Nordrings, für Entlastung gesorgt werden würde. Dieses ist bis heute leider noch nicht geschehen.</p>	<p>In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit &gt;70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein. Die Engelblecker Straße hat in Teilen Lärmbelastungen von &gt;70/60 dB(A), wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu überprüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 184.2	<p>Ebenfalls wurde von uns vorgeschlagen, durch Herabsetzung der Verkehrsgeschwindigkeiten für Minderung zu sorgen.</p>	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 184.3	<p>Ferner haben wir ersucht, an der Bushaltestelle Spinnerstraße einen Zebrastreifen einzurichten, um den Fußgängern eine weniger gefährliche Überquerung zu ermöglichen.</p>	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 184.4	<p>Ferner haben wir verschiedentlich versucht, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, was meines Wissens nach bisher so gut wie kaum geschehen ist.</p>	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 185	17.11.2011	B 185.1	<p>Ich wünsche, dass der Dauerlärm Tag und Nacht (Hundegebell), der vom Tierheim Lürrip ausgeht, umgehend und für immer beendet wird. Dieser Lärm muss nicht sein, denn es gibt Tage und Nächte, an denen man nichts hört.</p>	Hundegebell ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 186	17.11.2011	B 186.1	<p>Schon damals haben wir uns über den Verkehrslärm auf der Mülgastraße geärgert. Als die Durchfahrt für Lkw aus Richtung Rheydt verboten wurde, waren wir natürlich sehr glücklich. Leider haben sich unsere Erwartungen nicht erfüllt, da täglich viele Lkw die Mülgastraße als Abkürzung in Richtung Güdderath benutzen und das sicherlich in Zukunft stark zunehmen wird, da das Gewerbegebiet in Güdderath stark wächst. Wenn diese schweren Fahrzeuge an unser Haus vorbeidonnern, wackelt bei uns alles. Da stellt sich die Frage, wer für Schäden durch Risse am Haus aufkommt.</p>	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 186.2	<p>Zudem kommt noch, dass viele Autofahrer meinen, die Mülgastraße wäre eine Rennstrecke. Ich selber habe schon mehrmals gesehen,</p>	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			wie sich zwei Autofahrer regelrechte Rennen mit laut aufheulenden Motoren lieferten und auch nicht davor zurückschreckten, links an den Fußgängerinseln vorbeizufahren, um den Rivalen zu überholen.		
		B 186.3	Was ich auch nicht verstehe ist, warum zwischen der Hauptschule Kirchhecke und dem Odenkirchener Gymnasium eine Tempo 30 Zone eingerichtet ist, aber im Bereich der Grundschule Bell und dem Evangelischen Kindergarten Tempo 50 erlaubt ist. Der Schutz der kleineren Kinder sollte doch vorrangig sein.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 186.4	Ich denke, wenn man auf der gesamten Mülgaustraße eine Tempo 30-Zone einrichten würde, wäre die Attraktivität für Lkw viel geringer, da ihnen dann Zeit verloren geht und sie würden dann, wie es eigentlich auch vorgesehen war, eher auf die Duvenstraße und dem Reststrauch ausweichen um die Autobahn zu erreichen.	Die Mülgaustraße zählt zu den identifizierten Belastungsachsen. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplan gehen mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belastete Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl/10 m prioritär ein. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Straßenzug prioritär untersucht werden soll. Die Herabstufung der Mülgaustraße ist Teil eines Gesamtkonzepts für ein verändertes Netz der Hauptverkehrsstraßen in Mönchengladbach. Eine Herabstufung und die damit angestrebte Änderung der Funktion der Straße können durch Verkehrsverlagerung, bauliche Maßnahmen, sowie Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung durchgesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 187	17.11.2011	B 187.1	Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, ist der Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße extrem verkehrs- und lärmbelastet. Es handelt sich jedoch um reine Wohngebiete. Obwohl dies der Stadtverwaltung schon lange bekannt ist, taucht dieser Straßenzug nicht einmal im Verkehrsentwicklungsplan auf.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 187.2	Lärmerhebungen im Auftrag der Stadt haben deutlich gezeigt, dass die Lärmbelastung durchgehend zu hoch ist. Besonders ist hier der deutlich erhöhte Lkw-Verkehr zu benennen, der diese Strecke als Ausweichstrecke nutzt, um so Mautgebühren zu sparen. Ich bin, wenn es die Zeit zuließ, bereits mehrfach hinter Lkw gefahren, die die Autobahn an der Kaldenkirchener Straße verlassen haben, um dann in Holt wieder aufzufahren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 187.3	Die einfachste Möglichkeit diesen überflüssigen Lkw-Verkehr zu unterbinden, wäre ein Durchfahrtsverbot für Lkw, die dazu auch noch für die Stadt fast ausgabenneutral wäre. Gerade in Mönchengladbach kann jeder von fast jeder Seite aus über die Autobahn zu jedem Ortsteil gelangen.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 187.4	Auch ein Tempolimit wäre ein deutliches und darüber hinaus preiswertes Zeichen dafür, dass die Stadt die Interessen ihrer Bürger ernst nimmt.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 187.5	Das von der Stadt beauftragte Entwicklungsbüro zeigte sich von der „Zerrissenheit“ der Stadt erstaunt und verwundert, da die Stadt von stark befahrenen Straßen durchschnitten ist. Eine Stadt sollte doch für ihre Bewohner lebenswert sein. Dazu gehört auch, dass die Lärmbelastung in einem erträglichen Maß gehalten wird.	Das entspricht dem Ziel des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 188	17.11.2011	B 188.1	Die Verkehrsbelastung und besonders der Anteil der Lkw haben im	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A)	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Bereich Bökelberg (Schürenweg und Bergstraße) in den letzten Jahren extrem zugenommen. 40 Tonner mit Anhänger durchfahren ständig unser reines Wohngebiet. Dabei sprechen viele Gründe gegen diesen LKW Verkehr: Zwei viel zu Enge 90 Grad Kurven. Kein ausreichendes Lichtraumprofil. Tragfähigkeit der Straße nicht ausreichend. Teile der Bergstraße sind bereits für Lkw-Verkehr über 2,8 t gesperrt. Der gesamte Bereich ist reines Wohngebiet !!! Immer wieder Lkw-Unfälle.	ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	
		B 188.2	Bereits seit den 60er Jahren wird uns Anwohnern eine Entlastungsstraße versprochen. Zu dieser Entlastungsstraße, auch als Spange Giebelsbusch bekannt, gibt es aber keinerlei Aussage, ob und wann sie gebaut werden soll.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 188.3	Die im Bereich Bökelberg vorhandenen 30er Zonen sollen auf die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße ausgeweitet werden um den gesamten Bökelberg zu entlasten.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 188.4	Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße, Umleitung des Lkw-Verkehrs über vorhandene Landes- und Bundesstraßen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 188.5	Außerdem sollte der Unfallschwerpunkt der Kreuzung Hohenzollernstraße und Bergstraße beseitigt werden. Hierzu haben die Anwohner bereits Verbesserungen vorgeschlagen.	Der Knotenpunkt gilt nicht als Unfallschwerpunkt. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 188.6	Durch die oben genannten Maßnahmen könnte ein Radweg auf der Bergstraße markiert werden. Ein Radweg auf der Bergstraße ist bis heute nicht vorhanden. Radfahrer sind hier extrem gefährdet.	Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 188.7	Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße bis Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Waldhausen und Windberg entlasten.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 188.8	Bau der bereits versprochenen Umgehungsspange Giebelsbusch auch zur Lärmentlastung in Eicken und Bettrath.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 189	17.11.2011	B 189.1	Die Verkehrsbelastung und besonders der Anteil der Lkw haben im Bereich Bökelberg (Schürenweg und Bergstraße) in den letzten Jahren extrem zugenommen. 40 Tonner mit Anhänger durchfahren ständig unser reines Wohngebiet. Dabei sprechen viele Gründe gegen	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			diesen LKW Verkehr: Zwei viel zu Enge 90 Grad Kurven. Kein ausreichendes Lichtraumprofil. Tragfähigkeit der Straße nicht ausreichend. Teile der Bergstraße sind bereits für LKW Verkehr über 2,8 t gesperrt. Der gesamte Bereich ist reines Wohngebiet! Immer wieder Lkw-Unfälle.	wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	
		B 189.2	Bereits seit den 60er Jahren wird uns Anwohnern eine Entlastungsstraße versprochen. Zu dieser Entlastungsstraße, auch als Spange Giebelsbusch bekannt, gibt es aber keinerlei Aussage, ob und wann sie gebaut werden soll.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 189.3	Die im Bereich Bökelberg vorhandenen 30er-Zonen sollen auf die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße ausgeweitet werden um den gesamten Bökelberg zu entlasten.	Eine Einbeziehung der Straßen in Tempo 30-Zonen ist derzeit aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung nicht möglich. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 189.4	Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße, Umleitung des Lkw-Verkehrs über vorhandene Landes- und Bundesstraßen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 189.5	Außerdem sollte der Unfallschwerpunkt der Kreuzung Hohenzollernstraße und Bergstraße beseitigt werden. Hierzu haben die Anwohner bereits Verbesserungen vorgeschlagen.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 189.6	Durch die oben genannten Maßnahmen könnte ein Radweg auf der Bergstraße markiert werden. Ein Radweg auf der Bergstraße ist bis heute nicht vorhanden. Radfahrer sind hier extrem gefährdet.	Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 189.7	Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße bis Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Waldhausen und Windberg entlasten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 189.8	Bau der bereits versprochenen Umgehungsspange Giebelsbusch auch zur Lärmreduzierung in Eicken und Bettrath.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 190	17.11.2011	B 190.1	Laut Plan gehört Giesenkirchen zu den ruhigen Wohngebieten der Stadt, hierbei hat man aber den Verlauf der Straße Ruckes vergessen, die Giesenkirchen, die südlichen Dörfer des Landkreises Neuss (z.B. Waat) und sogar Odenkirchen über die Umgehungsstraße um Neersbroich und Korschenbroich mit der BAB 52 u.a. Richtung Düsseldorf und der BAB 44 Richtung Krefeld/ Düsseldorf verbindet. Zusätzlich befindet sich dort das Gewerbegebiet Ertstraße mit Logistikunternehmen und der Getränkefirma Valensina. Morgens ab 6 Uhr und nachmittags ab 15:30 Uhr setzt der Berufsverkehr in beide Richtungen ein.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein. Die Straße Ruckes (L 31) ist eine Belastungsachse, wird aber aufgrund einer zu geringen Anzahl an Belasteten nicht in der 1. Stufe betrachtet. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob diese Achse prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			tungen ein. Es fährt eine Vielzahl von Lkw bis 40 t (also keine kleinen Lkw) in beide Richtungen auch nachts gegen 1:30 Uhr (Nacht von Sonntag auf Montag). Daher bin ich verwundert, dass die Straße Ruckes im LAP überhaupt nicht erwähnt wird.		
		B 190.2	Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Straße Ruckes eine geringere Straßenlärm- und Feinstaubbelastung hat, als andere innerstädtische Straße (z.B. die Lindenstraße).	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 190.3	Auch gebe ich zu bedenken, dass mit überwiegend innerstädtischen Maßnahmen die Straßen am Stadtrand stärker belastet werden, insbesondere, wenn diese gute Verkehrsverbindungen anbieten wie die Straße Ruckes.	Es ist das Ziel des Lärmaktionsplans, solche Verdrängungen soweit als möglich zu vermeiden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 190.4	Ich habe mir auch die Karte "Umgebungsärm NRW" (erstellt vom Land NRW) angeschaut. Darin hat die Straße Ruckes eine hohe Lärmbelastung - tagsüber mehr als 70 bis 75 dB (A) und nachts mehr als 60 bis 65 dB (A).	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Ruckes nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 190.5	Ich bitte daher die Straße Ruckes in den Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach mit aufzunehmen und über Maßnahmen zur Verkehrsentslastung nachzudenken, z. Bsp. ein Durchfahrverbot für Lkw bzw. Umleitung, zeitliche Lkw-Fahrverbote,	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 190.6	bauliche Maßnahmen wie "Flüsterasphalt" etc.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 190.7	Eine 30er-Zone finde ich wegen den unter- bzw. obertourigen Fahrgeräuschen weniger nutzbringend.	Tempo 30 führt i.d.R. zu einer Lärminderung von 2,4 dB(A).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 190.8	Es sollte trotz aller Bedenken auch über eine Umgehungsstraße nachgedacht werden, da sich ohne weiteres weder der Straßenverkehr verringert, noch das Gewerbegebiet weggedacht werden kann.	Die Straße ist im Landesstraßenbedarfsplan als Teilstück der L 19 vorgesehen. Für die Planung ist der Landesbetrieb Straßen NRW zuständig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 191	18.11.2011	B 191.1	Straßen sollten so konstruiert werden, dass es allein und ausschließlich Hilfsfahrzeugen im Einsatz technisch möglich ist, schneller als auf der jeweiligen Strecke erlaubt zu fahren. Damit wäre der Verkehrssicherungspflicht gewiss genüge getan und die Straße nach wie vor als Rettungsweg annehmbar. Dadurch wäre jedoch jedermann gezwungen, sich an bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten, wodurch zunächst einmal die Rollgeräusche der Reifen erheblich reduziert würden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 191.2	Gleichzeitig würde auch die Lärmbelastung durch hohe Motordrehzahl in nicht unwesentlichem Maße reduziert werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 191.3	Ein Beitrag dazu könnte ebenfalls sein, hochtourigen Fahrstil in Rennfahrer-Manier öffentlich zu ächten;	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 191.4	Nicht zuletzt würden Raser frühzeitig ausgebremst, so dass Unfälle weniger schwer verlaufen, weil nicht mehr so hohe Geschwindigkeiten erreicht werden können. Es wäre also ein Sicherheitsgewinn für alle.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 191.5	Eine andere Maßnahme ist sicher das zusätzliche Anbringen von Blinkleuchten an den Lichtzeichenanlagen (Verkehrssampeln), in Verbindung mit einem Schild "Bei Rot Motor aus solange Blinklicht leuchtet" (Gibt es nicht aber auch ein Verkehrszeichen, welches das Abschalten des Motors, z.B. an Bahnübergängen, vorschreibt?)  Die Motorgeräusche beim Ampelstopp sind nämlich auch nicht gerade leise!	Diese Maßnahmen macht nur Sinn bei modernen Start-/Stopp-Schaltungen. Bei älteren Fahrzeugen mit "Handbedienung" steigt der Lärm wie auch der Abgasausstoß.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 191.6	Meines Erachtens sind vorgenannte Anregungen völlig konform mit	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			dem geltenden Recht.		
B 192	18.11.2011	B 192.1	Als Besucher des Bunten Gartens möchte ich mich über die Verkehrsbelastung und die damit verbundene Lärmbelastung im Straßenbereich des Schürenwegs beklagen. Ein von der Stadt als Naherholungsgebiet angepriesener Bereich sollte nicht von derart vielen Fahrzeugen durchfahren werden. Eine Nutzung als Freizeit- oder Erholungsraum ist im Augenblick nur sehr eingeschränkt möglich. Im Bereich des Schürenwegs können Sie sich nur mit Hörschutz aufhalten.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 192.2	Selbst am Übergang Schürenweg / Peter-Nonnenmühlen-Allee ist kein gefahrloses Überqueren des Schürenwegs möglich.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 192.3	Ein Lärmschutz dieses Naherholungsgebietes für alle Mönchengladbacher Bürger ist längst überfällig. Ergreifen Sie Maßnahmen um dieses umzusetzen.	Angrenzend an den Grünzug liegen ausschließlich Tempo 30-Zonen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 193	17.11.2011	B 193.1	Die Lärmbelastung in den Wohngebieten des gesamten Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße liegt im gesundheitsschädigenden Bereich von über 65 dB(A). Ein Großteil der Häuser liegt sogar über 70 dB(A). Hier reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null! Sie muss handeln.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 193.2	Umsetzung des vor zwei Jahren versprochenen Pilotprojekts Tempo 30-Strecke zur Lärmentlastung. Warum wurde diese Maßnahme bis heute nicht umgesetzt?	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 193.3	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2.100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan jedoch nicht berücksichtigt.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 193.4	Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von zum Teil über 50km/h machen ein Queren für Schüler zum Sicherheitsrisiko.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 193.5	Die vielen Lkw, die man täglich auf diesem Straßenzug sieht, stellen ein weiteres Sicherheitsrisiko dar.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 193.6	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 193.7	und ein Verbot für den Lkw-Durchgangsverkehr auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße verringern die dortige Lärmbelastung und erhöhen die Sicherheit für Schüler und Anwohner.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 194	18.11.2011	B 194.1	Wir fordern die Aufnahme der Thematik Fluglärm durch Einflugschneise Flughafen Düsseldorf in den Lärmaktionsplan.  1. Ausgangssituation	Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs wurde vom LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer Flughafengesellschaft. Die Auslösewerte werden über Mönchengladbacher Stadtgebiet unterschritten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>Die Einflugschneise Südwest für den Flughafen Düsseldorf verläuft von Wanlo/ Wickrathberg –hier befindet sich ein Funkfeuer, welches von den Piloten in einer vorgeschriebenen Flughöhe anzufliegen ist über Mönchengladbacher Gebiet-. Auf einem Leitstrahl gleiten die landenden Flugzeuge bei vorschriftsmäßig eingehaltener Flughöhe mit gedrosselten Triebwerken nahezu im Gleitflug nach Blindflugregeln zur Landebahn nach Düsseldorf. Es gibt für die Mönchengladbacher Bürger drei Gründe, mit den Verantwortlichen Gespräche zu führen.</p> <p>a) Die vorgeschriebene Flughöhe wird nur selten eingehalten, was dazu führt, dass die Piloten, um die Flughöhe bis zum Aufsetzpunkt zu „schleppen“, „Gas geben“ müssen, was bei zu niedriger Flughöhe erheblichem Lärm erzeugt.</p> <p>b) Bei Wetterwechsel werden die Piloten spätestens am Funkfeuer Wanlo/Wickrathberg angewiesen, nach Nordosten einen großen Bogen über Wuppertal, Hagen, Essen zu fliegen, um aus nordöstlicher Richtung anzufliegen. Selbst, wenn die Piloten am Funkfeuer Wanlo/Wickrathberg noch die vorgeschriebene Flughöhe einhalten, müssen sie, um Höhe für den großen Bogen zu halten, „Gas geben“. Die Maschinen überfliegen dann mit stark erhöhter Drehzahl ab Wickrathberg/Wickrath, Güdderath, Odenkirchen, Giesenkirchen und danach große Teile des Kreises Neuss. Für Gladbacher Stadtgebiet kommt es noch schlimmer, wenn die Umstellung von Nordost wieder auf Südwest erfolgt. Dann kommt es nicht selten zu „Stadtrundflügen“ über Mönchengladbach, weil die Flugzeuge von Düsseldorf kommend über westliches Stadtgebiet –mit Blick auf den Nordpark-erst beim Funkfeuer Wanlo/Wickrathberg eine Neunzig-Grad-Kehre fliegen, um dann meist in niedriger Flughöhe –mit herrlichem Blick auf den Abteiberg- zur Landung nach Düsseldorf zu fliegen.</p> <p>c) Besonders in Stoßzeiten –Ferien, Wochenenden-, dann fliegen die Flugzeuge im Zeittakt von unter zwei Minuten an, erlaubt der Flughafen Nachtlandungen, welche unter den oben geschilderten Missständen zu erheblichen Belästigungen führen.</p>		
		B 194.2	<p>2. Forderungen</p> <p>a) Einhaltung und ständige Kontrolle der vorgeschriebenen Flughöhe</p>	Sofern es Verstöße gegen die vorgegebenen Routen geben sollte (im Internet einsehbar), sind diese dem Flughafen Düsseldorf zu melden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 194.3	b) Vermeiden von Überflügen des Stadtgebietes Mönchengladbach	Die Routen sind im Einvernehmen so gelegt, dass ein möglichst geringer Anteil der Bevölkerung betroffen ist Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs wurde vom LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer und Mönchengladbacher Flughafengesellschaft. Die Auslöswerte werden über Mönchengladbacher Stadtgebiet unterschritten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 194.4	c) Nachtflugverbot	Am Düsseldorfer Flughafen besteht ein Nachtflugverbot. Sofern es Verstöße gegen das Flugverbot geben sollte (im Internet einsehbar), sind diese dem Flughafen Düsseldorf zu melden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 195	18.11.2011	B 195.1	Nach Abschluss der Fertigstellung des 4-spurigen Ausbaus der Korschenbroicher Straße und Breitenbachstraße der Bereich der Lürriper Straße ab ca. Rohrplatz Richtung Lürrip als Anliegerstraße ausgewie-	<b>Die Lürriper Straße hat eine Verbindungsfunktion für Lürrip und die Gewerbebetriebe, daher ist eine Ausweisung der Lürriper Straße als Anliegerstraße nicht möglich. Durch den Ausbau der Korschenbroicher</b>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			sen wird.	<b>Straße wird die Lürriper Straße entlastet.</b>	
		B 195.2	Die Fußgängerampel auf der Lürriper Straße auf Höhe Haus Nr. 173 wird von Autofahrern häufig nicht wahrgenommen. Dadurch überfahren diese die Ampel bei rot während der Fußgänger grün hat. Des Weiteren ist die Geschwindigkeit der Autos leicht überhöht (statt der vorgeschriebenen 50 km/h oft 60-70 km/h).	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergegeben.
B 196	18.11.2011	B 196.1	Ich kann nicht verstehen, dass es nicht möglich ist, diese viel befahrene Hauptstraße (Mürriger Straße) in Venn zur Tempo 30-Zone umzuwandeln. Zumal alle Nebenstrassen in Venn und Hamern verkehrsberuhigt sind. Doch die Blechlawinen zu Stoßzeiten müssen nur die Anwohner der Mürriger Straße, Stationweg und Moosheide erdulden. Diese Strasse zu überqueren ist zeitweise ein riskantes Manöver. Die Mürriger Straße wird als Umgehungs- und Zufahrtsstrasse zur Autobahn benutzt. Sehr gerne auch als Rennstrecke. Ein ganz wichtiger Punkt, über den man überdies nachdenken sollte ist, dass sich hier zwei Kindergärten befinden. Einer auf der Mürriger Straße und einer in unmittelbarer Nähe auf dem Grottenweg.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 196.2	Aufgrund des immensen Straßenlärms und Ihrer bürgernahen Straßenplanung, musste ich mir ein neues Fenster mit Lärmschutzverglasung einbauen lassen, damit man zu gewissen Zeiten sich zumindest halbwegs normal unterhalten und Fernsehen kann.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 197	18.11.2011	B 197.1	Als Anwohner der Bayern/ Konzenstraße nehme ich eine seit Jahren steigende Lärmbelastung durch Fahrzeuge war. Es handelt sich um eine Tempo 30-Zone, dies wird jedoch von den meisten missachtet. Die Verbindung Bayernstrasse Konzenstraße wird als Abkürzung benutzt um damit die Ampelkreuzung Künkel-Eickenerstraße zu umgehen. Dabei scheint es um Schnelligkeit zu gehen. Es befinden sich an der Konzenstraße ein Kinderspielplatz, ein Bolzplatz und ein Abenteuerspielplatz. Eine Kennzeichnung der Tempo 30-Zone geschieht nur durch ein kleines Schild aus Richtung Eickenerstraße und wird von vielen dort wohl „übersehen“.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergegeben.
		B 197.2	Mein Vorschlag: Sperrung der Bayern und Konzenstraße für den Durchgangsverkehr durch bauliche Maßnahmen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 197.3	oder zumindest eine deutliche Kennzeichnung der 30er-Zone, z.B. durch größere Schilder oder eine Markierung auf der Straße,	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 197.4	oder die Einrichtung eine Anliegerzone.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 198	18.11.2011	B 198.1	Wir wohnen im oberen Teil der Talstraße - angrenzend an die Kölner Straße. Erstaunlicherweise soll dieser Bereich Industrieland sein? Hier stehen ausschließlich Einfamilienhäuser und außer einem Landschaftsbauer ist hier auf der Talstraße lediglich ein Büroraum der Fa. Schmitz in einem Bauernhof untergebracht. Eine Tiefbaufirma hat ihre Zufahrt nur über den Kamphausener Weg. Die Talstraße ist sehr eng und verfügt in weiten Teilen (im oberen Bereich) nicht einmal über ausreichende Bürgersteige oder diese sind komplett zugeparkt. Trotzdem fahren hier ununterbrochen Lkws, ganzjährig Fahrzeuge der Bauern auch wenn sie nachweislich nicht die hier liegenden Felder bearbeiten - auch diese Art von Verkehr hat dramatisch zugenommen.	Im Flächennutzungsplan ist dieser Bereich als Wohnbaufläche ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 198.2	Verkehrsteilnehmer mit den Kennzeichen NE, HS, AC, K usw. nehmen	Höher Belastete haben Vorrang. Die Talstraße ist <70/60 dB(A) ganz-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			die Talstraße als Abkürzung von oder zur Autobahn oder nach Odenkirchen, obwohl die Hauptverkehrsstrasse -Kölnener Straße - hierzu zur Verfügung steht.	tags/nachts belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Talstraße nicht gehört.	
		B 198.3	Die Talstraße hat keine Ampel und keiner kümmert sich um Tempolimits, so dass vor allem in den frühen Morgenstunden und abends die Lärmbelastung sehr hoch ist und man spätestens um 5:30 Uhr geweckt wird.	Höher Belastete haben Vorrang. Die Talstraße ist <70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Talstraße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 198.4	Durch die Enge der Straße ist die Lärmbelastung so hoch, dass man bei gekipptem Fenster nicht einmal telefonieren kann.	Höher Belastete haben Vorrang. Die Talstraße ist <70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Talstraße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 198.5	Verkehrsberuhigte Ausbuchtungen hat man – statt wie geplant auf der Straße – in die Bürgersteige eingelassen, so dass dort, wo ausnahmsweise mal Bürgersteige vorhanden sind, keine Möglichkeit besteht, diese Stellen vernünftig zu passieren, weil die Anwohner dort parken. Fußgänger (ältere Menschen mit Rollatoren, junge Mütter mit Kinderwagen, Schulkinder) sind somit oft gezwungen, auf die Straße auszuweichen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 198.6	An der Rostocker Straße hat man eine Zone 30 eingeführt. Hier handelt es sich, mal abgesehen von vielleicht 7 Häusern, am Anfang der Straße um ein reines Industriegebiet. Ich passiere diese Straße täglich als Fußgänger und habe in all den Jahren dort nicht einmal spielende Kinder gesehen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 198.7	Wegen einer baulichen Maßnahme war vor einigen Jahren die Talstraße komplett gesperrt und siehe da, es gab keine Verkehrsbehinderungen oder Komplikationen jeder erreichte ohne Umwege sein Ziel.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 198.8	Die Anwohner der oberen Talstraße sind sich einig, der Lärm macht krank, dabei hat man sich vor mehr als 25 Jahren beim Hausbau genau aus den Gründen der Ruhe für diese Straße entschieden. Hier ist dringend eine Verkehrsberuhigung und LKW-Verbot erforderlich.	Höher Belastete haben Vorrang. Die Talstraße ist <70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Talstraße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 199	18.11.2011	B 199.1	Die Gesetzeslage ist bereits älteren Datums, ebenso der erstellte (Teil-) Plan über Belastungsachsen und -räume des Planungsbüro Richter-Richard aus Aachen immerhin mit Datum vom 18.08.2008! Ob dieser Plan noch der derzeitigen Situation gerecht wird? Ich wage dies zu bezweifeln und ebenso scheint mir dieser Plan nur geringe Stadtbereiche aufzulisten.	Das Datum bezieht sich auf die gesetzlichen Vorgaben zur Erstellung der Lärmkarten. Der Lärmaktionsplan stammt aus dem Jahr 2011.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 199.2	Die Von-Groote-Straße ist sowohl durch den Straßenverkehr als auch durch den Schienenverkehr belastet. Zusätzlich ist hier noch in der Einflugschneise des Düsseldorfer und Mönchengladbacher Flughafens.	Die Berechnung der Lärmimmissionen des Flugverkehrs wurde vom LANUV durchgeführt und stützt sich auf die Angaben der Düsseldorfer und Mönchengladbacher Flughafengesellschaft. Die Auslösewerte werden über Mönchengladbacher Stadtgebiet unterschritten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 199.3	Die Deutsche Bahn muss veranlasst werden, die Schienenstrecken im Stadtgebiet, also auch im Bereich Nelkenstraße/Graf- Haeseler-Straße/Eickener-Straße, umgehend Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen! Finanzielle Gründe dafür eine Aufschiebung verantwortlich zu machen, können angesichts der geschätzten Kosten für einen Untergrundbahnhof von zz. zwischen 5 bis sogar 20 Milliarden doch keine Rolle spielen (Peanuts )! Hier muss ordentlich Druck gemacht werden!	Die DB AG ist ein privatisiertes Unternehmen im Eigentum des Bundes. Hier gibt es keine Handhabe für die Stadt Mönchengladbach "ordentlich Druck" zu machen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 199.4	Eine weitere, besonders belastende Luftemission müssen wir in den Übergangs- und Wintermonaten ertragen. Die Atemluft ist mit den Feinstäuben und dem Gestank der offenen Kamin- bzw. Kaminofenfeuerungen unzumutbar belastet! Bei Inversionswetterlagen ist das	Fragen der Luftreinhaltung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans beachtet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			ordnungsgemäße Lüften der Wohnräume überhaupt nicht mehr möglich!		
		B 199.5	Ein wirksamer Schutz vor gesundheitsgefährdeter Lärm- und Luftbelastung kann nur durch drastische Reduzierung und verkehrsberuhigtem Autoverkehr im Stadtbereich erreicht werden! Ergebnisse der reinen Verkehrszonenregelung (Plaketten rot/gelb/grün) belegen dies!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 199.6	Außerdem ist die Fahrbahn der Von-Groote-Straße (aber nicht nur) so schmal, dass Busse und LKW nicht aneinander vorbeikommen. Außenspiegel hier parkender Autos werden auch des Öfteren beschädigt!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 199.7	Bis auf die Durchgangsstraßen, im gesamten Stadtgebiet Tempo 30 km/h,	Im Stadtgebiet wurden bereits weitgehend Tempo 30-Zonen in zusammenhängenden Wohngebieten ausgewiesen. Die Ausweisung von Tempo 30 ist von der Ausgestaltung und der Nutzung der Straße abhängig. Es gibt sinnvolle Potenziale für Ergänzungen der T-30-Zonen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 199.8	Rückbau der Straßen	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu sie Von-Groote-Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 199.9	und Bepflanzung.	Die Stadt Mönchengladbach hat das sog. 1.000 Bäume-Programm zur weiteren Begrünung der Stadt beschlossen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 199.19	Es entstünden mehr Parkflächen für die Autos der Anwohner, zusätzlich mehr Sicherheit im Straßenverkehr und sukzessiv würden die Straßenbeläge wieder in einen erträglichen Zustand gebracht werden!	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu sie Von-Groote-Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 199.11	Schluss auch mit der „Dichtheitsprüfung“, dieser unnötigen, für einige Mitbürger sogar existenzgefährdende Maßnahme. Die Güte der Wasserproben der 6 Mönchengladbacher Wasserwerke belegen dies! Was gedenkt die Stadt gegen mögliche Verschmutzung des Grundwassers durch die nach dem Krieg aufgeschütteten Müllberge, gegen das Gülleausbringen der Landwirtschaft im Stadtgebiet zu unternehmen? Diese Dichtheitsprüfung ist meiner Meinung nach das Ergebnis erfolgreicher Lobbyarbeit und soll in Mönchengladbach zudem erstaunlich schnell durchgeführt werden! Immerhin ist schon mal die für ältere Abwasserkanäle sogar zerstörende „Hochdruckprüfung“ vom Tisch!	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 200	18.11.2011	B 200.1	Zum Zeitpunkt der Planung und Errichtung der nördlich von Wanlo verlaufenden A 46 wurde noch davon ausgegangen, dass Wanlo dem Braunkohletagebau zum Opfer fiel. Aus diesem Grund ist die A 46 auf einer Hochtrasse gebaut worden, um die nördlich gelegenen Stadtteile Beckrath und Wickrathberg vor den Auswirkungen des Tagebaus zu schützen. In Richtung Wanlo gibt es auf diesem Autobahnteilstück keine Lärmschutzmaßnahmen, weder durch Schallschutzwände, noch durch Flüsterasphalt oder Geschwindigkeitsreduktion. Wie auf den Lärmkarten gut zu sehen ist, liegt der nördliche Teil von Wanlo in einem Bereich, bei dem die zulässigen Höchstwerte überschritten werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu dieser Bereich nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 200.2	Hinzu kommt, dass durch die Hochlage der Autobahn vornehmlich bei	Einzelereignisse sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Nordwindlagen, insbesondere der nächtliche Autobahnverkehr erhebliche Lärmspitzen erzeugt. Diese wiederum sorgen dafür, dass eine ungestörte Nachtruhe nicht möglich ist. Hier machen sich vor allem Fahrzeuge bemerkbar, die mit sehr hoher Geschwindigkeit und entsprechend lautem Motorengeräusch auf diesem Autobahnabschnitt unterwegs sind.		
		B 200.3	Im Zuge der Genehmigung von Schleppstarts auf dem Segelflughafen Wanlo wurde ein Lärmgutachten erstellt. Der Gutachter wies damals darauf hin, dass die von ihm gemessenen Werte deutlich über den zulässigen Grenzwerten lagen.	Segelflughäfen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 200.4	Wir fordern durch Lärmschutzmaßnahmen dafür zu sorgen, dass zumindest die Grenzwerte eingehalten werden. Der erste einfach und kostengünstig zu realisierende Schritt könnte, wie auf der A 61, eine Geschwindigkeitsreduktion auf der A 46 sein.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu sie Von-Groote-Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 200.5	Weitere Maßnahmen wären die Aufbringung von Flüsterasphalt bzw. die Installation von Lärmschutzwänden.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 200.6	Bei dem in naher Zukunft anstehenden Umbau des Autobahnkreuzes Wanlo sollte darauf geachtet werden, dass die Hauptfahrtrichtung (A 61 → A 46 in Richtung Kreuz Holz) ebenfalls durch Lärmschutzwände von Wanlo akustisch getrennt wird. Beim aktuellen Ausbau des Kreuzes (Holz-> A46->A61->Jackerath) ist die hoch gelegene „Abbiegespur“ in der Hauptfahrtrichtung nur unzureichend abgeschirmt. Man hat vom Wohngebiet Dachsweg/Marderweg direkte Sicht auf die Fahrbahn. Dies wäre für die Stadt kostenneutral, da der Bergbautreibende für die entstehenden Kosten aufzukommen hat.	In der Planfeststellung werden umfangreiche Lärmberechnungen durchgeführt, die nach 16. BImSchV mit den Vorsorgewerten einen deutlichen höheren Lärmschutz gewährleisten als die Auslösewerte des Lärmaktionsplans. Zukünftige Planungen sind deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 201	18.11.2011	B 201.1	Als Anwohner der Aachener Straße leiden wir mehr unter dem Lärm, der durch überlaute Motorräder, basswummernden PKW oder mit "Kavalierstart" anfahrenen Autofahrern verursacht wird. Weiterhin ist die Ampelschaltung Aachener Strasse/ Monschauer Str. so programmiert, dass regelmäßig Autofahrer die Grünphase verschlafen und durch Hupkonzerte geweckt werden. Dieser unnötig produzierte Lärm übersteigt den "normalen" Lärm um ein Vielfaches. Da hilft kein Flüsterasphalt. Leider habe ich noch nie Kontrollen bemerkt, die diesen Lärm einzudämmen versuchen.	Einzelereignisse wie auch Kontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 201.2	Auch dient die Aachener Straße gerade während der Schönwetterperiode als Zufahrt zum Alten Markt für die Motorradfahrer, die oft das Tempolimit -und den Geräuschpegel- deutlich überschreiten.	Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 201.3	Die Fußgängerampelschaltung an der Aachener Straße/Monschauer Straße wird teilweise nur auf Anforderung aktiviert. Diese Aktivierung muss deutlich vor dem Phasenwechsel erfolgen. Dies führt dazu, dass man teilweise deutlich länger als eine Ampelphase auf Grün wartet oder halt bei Rot geht.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 201.4	Als eine Maßnahme zur Lärmreduzierung ist die Verlegung der Zufahrt des Praktikerbaumarktes vorgeschlagen worden. Das Grundstück Aachener Straße 386/384 wird ebenfalls regelmäßig mit LKW angefahren. Durch eine Verlegung der Zufahrt an die Monschauer Straße könnte man den Lärm der Aachener Straße effektiver bekämpfen.	Der Hinweis wird geprüft.	<b>Prüfung einer Verlegung der Zufahrt zum Gewerbebetrieb Aachener Straße Nr.386 auf die Monschauer Straße.</b>
B 202	18.11.2011	B 202.1	Wie bei der Vorstellung des Lärmaktionsplanes durch Herrn Richard zu erfahren war, liegt der gesamte Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzweg und Nicodemstraße im gesund-	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzstraße –	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			heitsschädigenden Bereich über 65 dB(A). Wie anhand der Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen zu sehen ist, liegen auf der Nicodemstraße und dem Metzenweg 75 % aller Häuser sogar über der gelben Auslösepegel-Linie und damit im Bereich über 70 dB(A). Auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße sind es 90% aller Häuser. Bei Werten über 70 dB(A) hat die Verwaltung keinen Ermessensspielraum mehr. Sie muss umgehend handeln. Jeder Bürger hat ein gleiches gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse. So auch die Anwohner unseres Straßenzuges	Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	
		B 202.3	Der Verkehr des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße muss auf ein für Wohngebiete angemessenes Maß reduziert werden.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 202.3	Bereits vor 2 Jahren wurde uns Anwohnern ein Pilotprojekt mit Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 – zur Lärmentlastung versprochen. Bis heute ist nichts geschehen.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 202.4	Dann gab es den Vorschlag der Verwaltung auf dem Metzenweg Bäume zu pflanzen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 203	18.11.2011	B 203.1	Das Verkehrsaufkommen sowie die dadurch erhöhten Abgas- und Schallpegel auf der Bergstr. zwischen der Hohenzollern- und Kaldenkirchenerstr. sind eindeutig erheblich überhöht. Auch ich fühle mich durch diese Belastungen als Bürger in meinem Wohngebiet gestört. Hupende Lkw, die sich die Bergstr. mit lauten Motorgeräuschen heraufschleppen, kann ich täglich wahrnehmen, möchte ich aber in Zukunft nicht mehr hören und riechen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 204	18.11.2011	B 204.1	Unter Punkt 5.1.1. werden die Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz pro Jahr genannt. Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg hat nachweislich bis zu 7 Mio. Kfz pro Jahr, wird dort aber nicht genannt. Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg ist unter diesem Punkt ebenfalls aufzuführen und namentlich zu benennen.	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 204.2	In Wohngebieten bzw. reinen Wohngebieten gelten viel strengere Grenzwerte für Lärm als in anderen Gebieten. Dies ist sowohl im §16.BlmSchV, bei den Orientierungswerten der DIN18005, bei den Grenzwerten der VLärmSchR als auch bei den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV gesetzlich festgelegt. Die Unterschiede liegen bei bis zu 15db(A). Bedingt ist dies unter anderem auch mit der Bauungsart der Gebiete. So ist in reinen Wohngebieten häufig nur eine offene oder halboffene Bauweise zugelassen. Auch die Geschossanzahl ist meistens auf ein oder anderthalbschossig begrenzt. Ein effektiver Lärmschutz ist deshalb weitaus schwieriger realisierbar. Somit ist je nach Gebietsart, von einer abgestuften Zumutbarkeit einer Lärmbelästigung auszugehen. Dies ist in der bisherigen Rechtsprechung immer wieder bestätigt worden! Die Anwohner in einem Mischgebiet müssen somit von höheren Lärmwerten ausgehen als die Anwohner in Wohngebieten.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, die Achse Nicodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.3	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus Wohnge-	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			bieten. Viele Bereiche sind sogar im Flächennutzungsplan als reine Wohngebiete ausgewiesen und unterliegen deshalb einer besonderen, entsprechenden Schutzbedürftigkeit. Es muss beim Lärmaktionsplan auch der Einflussfaktor Gebietsart mit berücksichtigt werden!		
		B 204.4	Bundes- und Landesstraßen sind dabei bestimmungsgemäß für höhere Verkehrsbelastung und die Aufnahme der Fern- und Durchgangsverkehre ausgelegt. So gibt es eine große Anzahl der Bundes- und Landesstraßen in unserer Stadt, die sogar vierspurig ausgebaut sind. Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße ist seit jeher weder eine Bundes-, Landes- noch Kreisstraße, sondern eine reine Kommunalstraße. Deshalb müssen im Lärmaktionsplan differenzierte Bewertungen von Lärm-Belastungen erfolgen und zwar ob es sich um vierspurige Bundes- oder Landesstraßen oder um zweispurige Kommunalstraßen handelt, die auch noch durch reine Wohngebiete führen.	Alle Straßen werden gleichbehandelt, da die negativen Auswirkungen des Lärms an allen Straßen gleich sind. In die Berechnung gehen u. a. zul. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsmenge und Fahrstreifen ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.5	Durch gezielte diverse Verkehrsmaßnahmen der letzten Jahre wurde die Verkehrsbelastung auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße erheblich erhöht. Beispielsweise wurden Parallelstraßen wie Regentenstraße und Kaiserstraße gesperrt. Das Großklinikum St.-Franziskus erzeugt bereits viele Jahre vor Fertigstellung so viel Mehrverkehr, dass die Nachbargemeinde Viersen die Durchfahrt durch Helenabrunn zum Schutz der dort lebenden Anwohner sperrte. Es wurden und werden immer weitere neue Wohngebiete in Windberg, Waldhausen, Venn, Hamern, Großheide, Eicken usw. erschlossen, ohne sich um eine dementsprechend angepasste Verkehrsinfrastruktur zu kümmern. Mittlerweile führen immer mehr Verkehre zur A 52 durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße. Über 20.000 Kfz und Lkw sind bei einer Verkehrszählung am 8. November 2011 im reinen Wohngebiet des Bereichs Schürenweg Hausnummer 47-51 gezählt worden. Eine weitere Verkehrszunahme ist auch durch den Bau der MG-Arcaden unausweichlich zu erwarten.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung. Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 204.6	Mit der Zunahme der Immissionsbelastung wird es auch zu einer weiteren Erhöhung des Sicherheitsrisikos auf diesem Straßenzug kommen. Ein noch höheres Sicherheitsrisiko für die 2.100 Schüler der vier angrenzenden Schulen, für die Besucher der Bezirkssportanlage, für die 4 Sporthallen, für die Spielplätze, für den Kindergarten, für die Bewohner der Seniorenheime, für Besucher des Naherholungsgebietes und natürlich auch für alle Anwohner in diesen Wohngebieten.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, die Achse Nicodemstraße - Metzenstraße - Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.7	Aus Sicherheitsaspekten hat das Europäische Parlament am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h gefordert!!!	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.8	Wie in der Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu erkennen ist, liegen auf der Nicodemstraße 75% aller Häuser bei einer Lärmbelastung von über 70 dB(A). Bei den übrigen 25 % der Häuser liegt diese Auslösepegellinie zwischen 10 cm und 100 cm vor der Fassade. Auf dem Metzenweg sind es ebenfalls 75 % der Häuser im Bereich über	Der "gelben Linie" zwischen den Pegelbändern ist die Betroffenheit der einzelnen Gebäude nur bedingt zu entnehmen. Differenzierte Aussagen ergeben sich aus der Berechnung der Fassadenpegel.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			70dB(A) und 25 % zwischen 20 cm und 150 cm. Auf dem Schürenweg zwischen Viersener Straße und Kaldenkirchener Straße sind es sogar 95% der Häuser die über 70dB(A) liegen.		
		B 204.9	Lärmbelastung über 65dB(A) ist bereits Gesundheitsschädigend. Bei einer Lärmbelastung von >70 dB(A) reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung - nach aktueller Rechtsprechung - auf Null. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören.. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.10	Werden Lärminderungsmaßnahmen nur anhand von Betroffenheitszahlen realisiert, führt dies zwangsläufig dazu, dass Verkehre sich in Wohngebiet mit offener und halboffener Bebauung verlagern.	Ziel der Maßnahmen zur Lärminderung ist es, solche Effekte möglichst zu vermeiden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.11	Im November 2009 wurde den Anwohnern des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße beim „runden Tisch“ ein Pilotprojekt mit Geschwindigkeitsreduzierung >Tempo 30 Strecke < zur Lärmmentlastung versprochen. Sowohl unser OB Norbert Bude, als auch alle zuständigen Verwaltungsfachleute (Ordnungsamt, Stadtplaner, Verkehrsplaner Umweltamt, Polizei) sowie die Sprecher der Fraktionen der BV Nord stimmten diesem Pilotprojekt zu. Dass die BV Nord drei Monate später das gleiche Pilotprojekt für den Straßenzug Nicodemstraße bis Bergstraße forderte, darf hier noch zusätzlich erwähnt werden. Die BV Nord fasste am 3.2.2010 folgenden Beschluss: „Die Verwaltung wird gebeten, nach abschließender Beratung in den Fachausschüssen auf dem Straßenzug Schürenweg eine temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung entsprechend der Ergebnisse aus dem Runden Tisch am 03.11.09 einzurichten und nach einem angemessenen Erfahrungszeitraum in der Bezirksvertretung Nord über die Auswirkungen auf Lärmbelastung, Verkehrssicherheit und Verkehrsströme zu berichten.“ Dieser demokratisch gefasste Beschluss, wollte explizit die Umsetzung des Ergebnisses des Runden Tisches. Das es bisher nicht zu abschließenden Beratungen in den Fachausschüssen gekommen ist, darf nicht dazu führen, dass den Anwohnern diese Zusage verwehrt wird.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.12	In der uns von der Verwaltung übergeben Auflistung zu betroffenen Anwohnern, werden bei der Nicodemstraße 211 Anwohner genannt. Wir sind die Nicodemstraße abgelaufen und haben jedes Haus, jede Wohnung und mit Anwohnerbefragung statistisch selbst erhoben. Im Ergebnis kommen wir auf eine deutlich höhere Anzahl Anwohner. Wurden von ihnen evtl. die ca. 50 Studenten in der Nicodemstraße Nr. 2 nicht berücksichtigt? Was ist mit den weiteren ca. 50 Anwohnern von Nicodemstraße Nr. 25? Wurden diese mitberücksichtigt?	Die Zahl der Anwohner beruht auf den Angaben des Einwohnermeldeamtes. Die Anzahl der Betroffenen Personen ergibt sich aus der vorgeschriebenen Berechnungsmethode der VBEB.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.13	Trotz dieser Differenz von 100 Anwohnern weist die Nicodemstraße lt. Belastungs-Berechnung der Verwaltung, einen Faktor von tagsüber 4,0 belasteten Einwohnern pro 10 m (und Faktor nachts von 3,8) aus. In der Abbildung 5.3.1 des Lärmaktionsplanes ist dies jedoch so nicht dargestellt. Es wurde nur ein ganz kleiner Teil der Nicodemstraße als belastet gekennzeichnet. Warum wird die Nicodemstraße nicht komplett als belastet ausgewiesen? Lt. unserer Erhebung und Neuberechnung liegt der korrekte Faktor sogar bei 5,46 tags und 5,2 nachts.	Siehe oben.	Siehe oben

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 204.14	Lt. Unterlagen der Verwaltung wird die Nicodemstraße bereits vor vier Jahren mit einer Belastung von bis zu 16.833 Kfz/Tag und damit im Bereich von 6 Mio. Kfz/Jahr ausgewiesen. Ein Bereich der Nicodemstraße wird dabei mit einer farblichen Belastung in „rot“ (höchste Stufe) dargestellt. Trotz all dieser Tatsachen, wird die Nicodemstraße im gesamten Lärmaktionsplan nicht genannt. Warum, weshalb und wieso nicht?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 204.15	Den uns von der Verwaltung vorgelegten Berechnungen der belasteten Anwohner des Metzenwegs muss ein Fehler unterlaufen sein. Die Straßencharakteristik, die Art der Bebauung gleichen der Nicodemstraße. In der Lärmkartierung NRW ist anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu ersehen, dass ebenfalls wie auf der Nicodemstr ca. 75% aller Häuser über 70dB(a) liegen. Auf der Nicodemstraße sind 56 % der Anwohner lärmbelastet. Auf dem Metzenweg hingegen nur 30 %. Wie kann es zu einer solch hohen Abweichung bei fast identischen Verhältnissen kommen? Allein im unmittelbaren Umfeld der Knotenpunkte Metzenweg/ Lindenstraße und Metzenweg/ Dülkener Straße zählen wir bereits mehr belastete Anwohner, als die für den gesamten Metzenweg von ihnen ausgewiesenen, belasteten Anwohner. Da wir aus „Datenschutzgründen“ keine Unterlagen zu den Berechnungsgrundlagen des Metzenwegs von ihnen bekommen konnten, fordern wir eine öffentliche Neuberechnung der belasteten Anwohner des Metzenwegs.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.16	Bei der Erstaufstellung des Lärmaktionsplans orientiert sich die Stadt an Lärmwerten von 70/60 dB(A) tagsüber/nachts. Diese Werte gelten als gesundheitsschädigend und bei diesen Werten ist mit erhöhten Herz-Kreislaufkrankungen zu rechnen. Ein Lärmaktionsplan soll Bürger vor Lärm schützen. Dies erreicht man bei Werten unter 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die Weltgesundheitsorganisation fordern sogar noch niedrigere Werte. Die Stadt sollte sich nicht an gesundheitsschädigenden Werten, sondern zumindest an gesundheitsrelevanten Werten von <65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zu orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören.. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.17	Es sollte eine gerechte Verteilung von Investitionen zu Lärmschutzmaßnahmen in der Stadt erreicht werden. In den letzten zwei Jahren wurden bereits an einzelnen Straßen Maßnahmen wie Flüsterasphalt und Lärmschutzwände umgesetzt. Es sollte nun zuerst einmal die Straßen mit Lärmschutzmaßnahmen bedacht werden, die ebenfalls belastet sind, aber bisher noch keine Lärmschutzmaßnahmen erfahren haben. Anbetracht leerer Haushaltskasse sollten dabei modernen und kostengünstigsten Lärmschutzmaßnahmen (Tempo-30 Zonen/Lkw-Durchfahrtsbeschränkung) berücksichtigt werden, um schnell und unbürokratisch effektive Ergebnisse zu erzielen.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.18	Anregungen und Forderungen  1. Jegliche weitere Verkehrszunahme ist auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße zu verhindern.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören.. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.19	2. Die aktuelle Verkehrsbelastung ist zu verringern und einem Wohngebiet entsprechend anzupassen.	Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 204.20	3. Bei den auf dem Straßenzug Nicodemstraße bis Bergstraße fahrenden Lkw handelt es sich zum größten Teil um reinen Durchgangsverkehr, der Anteil Zielverkehr liegt bei unter 10%. Dieser Straßenzug wird von den LKW u. a. auch als Abkürzung und Umgehung der A61 und A52 genutzt und seit Einführung der LKW-Maut weiter zunehmend. Auf einem Straßenzug durch Wohngebiete sollten alle unnötigen LKW-Verkehre vermieden werden! Wir fordern ein LKW-Durchfahrtsverbot auf der Nicodemstraße, Metzzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße, gekennzeichnet und angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. (s. auch Wikipedia erster Absatz: „In erster Linie werden LKW-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsbelastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“	Eine Lkw-Befragung liegt nicht vor. Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.21	4. Wir fordern für die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmreduzierung und zur höheren Sicherheit der dort lebenden Anwohner, der Schüler, der Senioren, der Sportler, der Kinder und der weiteren oben bereits erwähnten Bevölkerungsgruppen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzzenstraße - Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören.. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.22	5. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Straßenzug sollte durch das Einbringen von „sanften Schwellen“ unterstützt werden, damit die geforderte Geschwindigkeits- Begrenzung eingehalten wird. In unseren Nachbarländern wird dies bereits seit langer Zeit erfolgreich praktiziert.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärmreduzierung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.23	6. Nach Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes und Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung ist auf der Bergstraße ein Radweg auf der Fahrbahn einzurichten. Fahrradfahren ist auf der Bergstraße heute lebensgefährlich!	Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.24	7. Ebenfalls ist auf dem Schürenweg nach Einführung der Punkte 3. und 4. der Fahrradweg zumindest einseitig auf die Straße zu verlegen. Der Fahrradweg auf dem Schürenweg wurde bei der Voruntersuchung zum VEP als mangelhaft bewertet.	Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.25	8. Es sind weitere Querungshilfen auf dem Straßenzug einzurichten und diese müssen mit Zebrastreifen versehen werden. Besonders sind hier die Bereiche der Schulen, Seniorenheime, Sportstätten, Spielplatzes und Erholungsbereich zu nennen.	Zebrastreifen werden bei Tempo 30 nicht ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.26	9. Im Bereich der bereits bestehenden Querungshilfe Peter-Nonnenmühlen-Allee sollte eine Ampel installiert werden. Alternativ wäre eine Umsetzung des Vorschlages der Verwaltung aus 2010 zur Umgestaltung dieses Bereiches zielführend. Dieser Vorschlag lautete: „Am Knotenpunkt Peter-Nonnenmühlen-Allee sollte das Hauptaugenmerk auf der Peter-Nonnenmühlen-Allee liegen und durch einen verlängerten, breiten Dremmel in den Schürenweg hinein zu Temporeduzierung führen. Der Grünstreifen und der Alleecharakter sollen hierdurch betont werden. Das gesamte Straßenniveau in diesem Bereich soll dazu auf das Niveau Grünstreifen/ Bürgersteig angehoben werden. Verbunden wird dies mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Schürenweg, wodurch gleichzeitig auch das Erholungsgebiet Bunter Garten massiv entlastet und aufgewertet würde und zusätzli-	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis eird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			che Synergieeffekte entstünden.“		
		B 204.27	10. Die Querungshilfe Marienburgerstraße (Marienschule) ist zu überarbeiten. Diese hat keinen Zebrastreifen oder Ampel und endet dazu noch in einer Parkbucht.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 204.28	11. Wenn es ist die finanzielle Lage der Stadt zulässt, sollte kurzfristig Flüsterasphalt auf dem gesamten Straßenzug verlegt werden. Sollte dieses nicht möglich sein, muss zumindest bei einer zukünftigen Erneuerung der Fahrbahndecke Flüsterasphalt eingebaut werden.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	<b>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 204.29	12. Der Vorschlag der Verwaltung, auf dem Metzweg Bäume zu pflanzen, um damit das Straßenprofil dem hier vorhandenen Wohngebiet anzupassen, muss umgesetzt werden und verbunden mit Geschwindigkeitsreduzierungen lässt sich hierdurch endlich wieder eine dementsprechende Lebensqualität schaffen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.30	13. Darüber hinaus fordern wir eine bessere Verkehrsführung zu den Autobahnen. An der Kreuzung Waldnieler-/ Mönchauer-/ Nicodemstraße fließt der Verkehr aus dem Bereich Rheydt, Ohler und Holt um zur Autobahn A 52 zu gelangen, in die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg. Hier muss der Verkehr durch gezielte Änderungsmaßnahmen auf die nahe A61 stadtauswärts und um die Stadt herum geleitet werden. Dies könnte durch eine bessere Beschilderung, geänderte Fahrbahnmarkierungen und gesteuerte Pfortnerrampen erreicht werden. Genaue Angaben hierzu hat die IG Schürenweg bereits erarbeitet. Diese Unterlagen wurden der Verwaltung bereits detailliert vorgelegt und können aber auch gerne erneut von uns zur Verfügung gestellt werden.	Entsprechende Maßnahmen zur besseren Beschilderung sind bereits eingeleitet. Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehr ohne unvermeidbare Neubebelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.31	14. An der Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße muss der Lkw-Verkehr zur Autobahn über die Bundesstraße und nicht über die Bergstraße geführt werden. Die Bergstraße ist für den Lkw-Verkehr nicht ausgebildet und geeignet. Der Lkw-Verkehr wird hier durch Wohngebiet geführt. Es gibt zwei zu enge 90 Grad Kurven. Es steht kein ausreichendes Lichttraumprofil zur Verfügung (Warnschilder wurden bereits aufgestellt) und die Hälfte der Bergstraße ist bereits seit Jahren für den LKW Verkehr gesperrt. 50% aller Unfälle auf dieser Straße sind Lkw-Unfälle.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, die Achse Nikodemstraße - Metzweg - Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.  Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.32	15. Die Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße muss überdies verbessert werden. Sie ist heute ein Unfallschwerpunkt und auch hier hat die IG-Schürenweg mit den Anwohnern zusammen Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Diese Anregung sollten in zukünftige Planungen mit einfließen.	Der Knotenpunkt ist kein Unfallschwerpunkt. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 204.33	16. Die, den Anwohnern der Bergstraße seit 50 Jahren versprochene, Entlastungsstraße Giebelsbusch muss nun endlich gebaut werden. Sie soll die Hohenzollernstraße und die Kaldenkirchener Straße verbinden und die Anwohner der Bereiche Bergstraße und Bökelberg, aber auch große Bereiche Bettraths und Eickens entlasten.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.34	17. Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St. Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltge-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				sichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	
		B 204.35	18. Um eine bessere Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es zumindest ein oder zwei weitere Autobahnzufahrten zur A52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese könnten kostengünstig zusammen mit dem geplanten sechsspurigen Ausbau der A52 realisiert werden. Im Augenblick fahren Anwohner aus Venn und Hamern, die sogar zum Teil unmittelbar an der A 52 wohnen, quer durch die Stadt und belasten damit viele andere Anwohner um diese A 52 zu erreichen.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 204.36	19. An der Nicodemstraße gibt es einen Spielplatz. Auch dieser liegt laut Lärmkartierung NRW mit einer Lärmbelastung über 70 dB(A) im gesundheitsschädigenden Bereich. Hier sollte dringend eine Lärmschutzwand errichtet werden. Bis zur Umsetzung dieser und weiterer Maßnahmen zur Lärmreduzierung, sollte dort dringend ein Warnschild aufgestellt werden: „Achtung! Spielen hier schadet der Gesundheit Ihres Kindes!“	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Nikodemstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 205	18.11.2011	B 205.1	Den Vorentwurf des Lärmaktionsplanes bitte ich Sie im Sinne gerade von uns Kindern noch einmal zu überdenken. Sicherlich kann ich die von den Erwachsenen vorgelegten Einwände kopieren und in dieser E-Mail zusammenfassen. Allerdings hoffe ich, dass Sie als Vertreter der Stadt und sicherlich Fachleute für diesen Bereich sinnvoll und sorgsam über unsere Zukunft und unser Lebensgefühl nachdenken.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Nikodemstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 206	18.11.2011	B 206.1	Den Vorentwurf des Lärmaktionsplanes bitte ich Sie im Sinne gerade von uns Kindern zu ändern. Sicherlich kann ich die von meinen Eltern und den Erwachsenen vorgelegten Einwände kopieren und in dieser email zusammenfassen. Allerdings glaube ich, dass Sie als Vertreter der Stadt und sicherlich Fachleute für diesen Bereich sinnvoll und sorgsam über die Zukunft von uns Kindern und unser Lebensgefühl nachdenken.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 207	18.11.2011	B 207.1	Die Lärmbelastung in den Wohngebieten des gesamten Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße liegt im gesundheitsschädigenden Bereich von über 65 dB(A). Ein Großteil der Häuser liegt sogar über 70 dB(A). Hier reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null! Sie muss handeln.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 207.2	Umsetzung des vor zwei Jahren versprochenen Pilotprojekts Geschwindigkeitsreduzierung – Tempo 30-Strecke – zur Lärmentlastung. Warum wurde die Maßnahme bis jetzt nicht umgesetzt?	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 207.3	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2.100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan jedoch nicht berücksichtigt.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 207.4	Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von zum Teil über 50 km/h machen ein Queren für Schüler zum Sicherheitsrisiko. Die vielen Lkw, die man täglich auf diesem Straßen-	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			zug sieht, stellen ein weiteres Sicherheitsrisiko dar.		
		B 207.5	Der angelegte Fahrradweg wird regelmäßig von Lkw und Pkw überfahren und mitgenutzt.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 207.6	Die Verkehrsinsel in Höhe der Sportplätze wird durch viele Verkehrsteilnehmer als "Schikane" genutzt und vermeintlichem Denken besonders tolle Verkehrsteilnehmer zu sein. Hier könnte beispielsweise zusätzlich ein Zebrastreifen als Querungshilfe angelegt werden.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Zebrastreifen dürfen nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 207.7	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 207.8	und ein Verbot für den Lkw-Durchgangsverkehr auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße verringern die dortige Lärmbelastung und erhöhen die Sicherheit für Schüler und Anwohner.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 207.9	Bei der uns von der Verwaltung vorgelegten Berechnung der belasteten Anwohner des Metzenwegs muss ein Fehler unterlaufen sein. Die Straßencharakteristik, die Art der Bebauung gleichen der Nicodemstraße. In der Lärmkartierung NRW ist anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu ersehen, dass ebenfalls wie auf der Nicodemstraße ca. 75 % aller Häuser über 70dBb(A) liegen. Auf der Nicodemstraße sind 56 % der Anwohner Lärmbelastet. Auf dem Metzenweg hingegen nur 30 %. Wie kann es zu einer solchen Abweichung bei fast gleichen Vorgaben kommen? Allein im unmittelbaren Umfeld der Knotenpunkte Metzenweg / Lindenstraße und Metzenweg / Dülkener Straße zählen wir bereits mehr belastet Anwohner, als die uns für den gesamten Metzenweg angegeben belasteten Anwohner. Da wir aus „Datenschutzgründen“ keine Angaben zu Einzelberechnungen des Metzenwegs bekommen fordern wir eine öffentliche Neuberechnung der belasteten Anwohner des Metzenwegs.	Berechnungsgrundlage sind die Daten des Einwohnermeldeamts. Die Betroffenzahl ergibt sich aus der vorgeschriebenen Berechnungsmethode der VBEB.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 208	18.11.2011	B 208.1	Der Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße ist extrem verkehrs- und lärmbelastet. Und das, obwohl der gesamte Straßenzug fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten besteht. Dies ist im Flächennutzungsplan der Stadt Mönchengladbach so ausgewiesen. Änderungen bezüglich Entlastung werden zwar immer vage angedeutet, sind aber bisher leider nicht umgesetzt worden.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 208.2	Wie bei der Vorstellung des Lärmaktionsplanes durch Herrn Richard zu erfahren war, liegt der gesamte Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße im gesundheitsschädigenden Bereich über 65 dB(A). Wie anhand der Lärmkar-	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>terung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen zu sehen ist, liegen auf der Nicodemstraße und dem Metzenweg 75 % aller Häuser sogar über der gelben Auslösepegel-Linie und damit im Bereich über 70 dB(A). Auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße sind es 90% aller Häuser. Bei Werten über 70 dB(A) hat die Verwaltung keinen Ermessensspielraum mehr. Sie muss umgehend handeln. Jeder Bürger hat ein gleiches gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse. So auch die Anwohner dieses Straßenzuges</p>	<p>In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.</p>	
		B 208.3	<p>Ich fordere die Stadt Mönchengladbach auf, den Verkehr des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf ein für Wohngebiete angemessenes Maß zu reduzieren.</p>	<p>Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 208.4	<p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmentlastung und zur Erhöhung der Sicherheit ist dort umgehend einzuführen.</p>	<p>In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit &gt;70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 208.5	<p>Des Weiteren fordere ich eine Beschränkung für den Lkw--Durchgangsverkehr auf dem genannten Straßenzug. Lkw-Verkehre gehören nicht in Wohngebiete.</p>	<p>In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit &gt;70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 208.6	<p>Bei der uns von der Verwaltung vorgelegten Berechnung der belasteten Anwohner des Metzenwegs muss ein Fehler unterlaufen sein. Die Straßencharakteristik, die Art der Bebauung gleichen der Nicodemstraße. In der Lärmkartierung NRW ist anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu ersehen, dass ebenfalls wie auf der Nicodemstraße ca. 75 % aller Häuser über 70dB(a) liegen. Auf der Nicodemstraße sind 56 % der Anwohner Lärmbelastet. Auf dem Metzenweg hingegen nur 30 %. Wie kann es zu einer solchen Abweichung bei fast gleichen Vorgaben kommen? Allein im unmittelbaren Umfeld der Kontaktpunkte Metzenweg / Lindenstraße und Metzenweg/ Dülkener Straße zählen wir bereits mehr belastete Anwohner, als die uns für den gesamten Metzenweg angegeben belasteten Anwohner. Da wir aus „Datenschutzgründen“ keine Angaben zu Einzelberechnungen des Metzenwegs bekommen fordern wir eine öffentliche Neuberechnung der belasteten Anwohner des Metzenwegs.</p>	<p>Die Lärmkartierung beruht auf der Berechnungsmethode der VBUS. Aus den Fassadenpegeln ist ersichtlich, dass der Metzenweg ähnlich belastet ist die Nicodemstraße. Das wurde im Plan "Belastungsachsen- und räume" entsprechend dargestellt. Berechnungsgrundlage sind die Daten des Einwohnermeldeamts. Die Betroffenenanzahl ergibt sich aus der vorgeschriebenen Berechnungsmethode der VBEB. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit &gt;70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 209	18.11.2011	B 209.1	<p>Ich wünsche mir für die Bahnstraße weniger Verkehr und eine Einschränkung des Lkw-Verkehrs</p>	<p>Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 209.2	<p>die Lärmbelastung durch zu hohe Geschwindigkeit ist eine Zumutung</p>	<p>Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 209.3	<p>auch wurde nach meiner Kenntnis in diesem Bereich noch nie die Geschwindigkeit kontrolliert</p>	<p>Siehe oben.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 209.4	<p>da kein Radweg vorhanden ist, sind Radfahrer extrem gefährdet und</p>	<p>Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans beinhalten Schutzstreifen auf</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			benutzen häufig den Gehweg vor meiner Haustür ,was wiederum die Fußgänger gefährdet	der Bahnstraße. Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	
		B 209.5	eine Tempo "30"-Regelung für die Bahnstraße kann ich nur befürworten, halte aber die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen Bahnstraße und Landscheidung für ca. 250 m für planerischen Schwachsinn und Geldverschwendung.	1. Es handelt sich dabei um drei Schilder! Aus lärmtechnischer Sicht wirkt Tempo 30 nach Sanierung der Fahrbahn in lärmoptimierter Asphaltbauweise nicht mehr lärmmindernd, dient aber der schnellen Entlastung der Anlieger. 2. Die Bahnstraße, Abschnitt Landgrafenstraße bis Kabelstraße, dient der Erschließung des angrenzenden Gewerbes. Auf der Bahnstraße, Abschnitt Kabelstraße bis Bahnstrecke, wird Tempo 30 beibehalten, um Gewerbeverkehre auf die Aachener Straße umzulenken.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 210	18.11.2011	B 210.1	Was seit Ende der 1990er Jahre passiert ist unerträglich. Tausende Kfz stauen sich täglich in den Wohngebieten des gesamten Straßenzuges Bergstraße bis Nicodemstraße. Was früher nur an Spieltagen unsere Borussia zu sehen war, ist heute täglicher Wahnsinn. Eine nicht enden wollende Blechlawine. Warum zerstören sie mit dieser Verkehrsführung diese Wohngebiete?	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 211.2	Sie wissen bereits, dass die Lärmgrenzwerte mit über 70 dB(A) für Wohngebiete weit überschritten sind und unternehmen nichts. Dabei sind Sie dazu verpflichtet.	Zz. ist der Lärmaktionsplan in der Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit, in dessen Rahmen der Hinweis gegeben wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 211.3	Mit Ihrer Verkehrsführung zerschneiden Sie den Bunten Garten und gefährden Schüler und alte Menschen. Dabei könnten Sie mit so einfachen und kostengünstigen Maßnahmen all diesen Menschen helfen.	An entscheidenden Standorten befinden sich Mittelinseln als Querungshilfen. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 211.4	Führen Sie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ein. Das tut niemand weh und hilft.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.  Prüfung der Maßnahme bei Aufstellung des Lkw-Routenkonzepts.
		B 211.5	Verdrängen Sie den Lkw-Durchgangsverkehr aus diesen Wohngebieten.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 211.6	Verändern Sie das Straßenprofil und schaffen sichere Radwege.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 211	18.11.2011	B 211.1	Zur Zeit befinden wir uns, für die Bewohner an der B 59 / Kölner Str. in einer "Ruhephase". Durch die Kanalarbeiten im unteren Bereich der Kölner Str. und der dadurch bedingten Umleitung haben wir zurzeit eine erträgliche Verkehrsbelastung. - Das wird sich ja leider nach dem Ende der Baumaßnahmen wieder ändern. -  Erwähnen möchte abschließend, dass durch den starken Schwerlastbetrieb (Gewerbepark Güdderath, Neubesiedlung am Ortsausgang )	Zur Kenntnis genommen. Schadstoffbelastung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Höher Belastete haben Vorrang. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die untere Kölner Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			und die Zunahme von Kraftfahrzeugen eine starke Lärmbelastung, Feinstaubbelastung, sowie auch die Autoabgase eine starke Belastung für die Anwohner darstellen – Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren der Verkehrsplanung, möchte ich empfehlen, dass Sie diese Angelegenheit überdenken und sie mit in Ihre Planung einbeziehen!		
B 212	18.11.2011	B 212.1	Die Verkehrsbelastung und gerade der Anteil des Lkw-Verkehrs auf der Bergstraße und dem Schürenweg haben in den letzten Jahren extrem zugenommen. Große Lkw und Sattelzüge, häufig mit Anhänger, Auflieger und nahe 38 t, suchen sich trotz Autobahnring und anderer, vierspuriger Straßen in der Umgebung den Weg durch die Wohngebiete des Schürenwegs und der Bergstraße. Die Tragfähigkeit der Straße war und ist sicherlich nicht für derartige Belastungen ausgelegt und geeignet, ihr jetziger Zustand ungeplant und lediglich dem Mangel an vorhandenen Geldern geschuldet.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzestraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 212.2	Der obere Teil der Bergstraße ist schon seit Jahren für den Lkw-Verkehr gesperrt, dennoch wird dieses durch viele LKW (keine Anlieger) nicht eingehalten, zumal der mittlere Teil kein Lkw-Verbot hat. Um die Kurve vom Schürenweg in die Bergstraße zu bewältigen, müssen die Lkw in die Fahrspur des Gegenverkehrs ausweichen, was immer wieder zu Gefahrensituationen und unnötigen Lärmimmissionen (für LKW und PKW) führt (bremsen und wieder anfahren). Diese Kreuzung ist definitiv und der Stadt und Politik bekannt für eine größere Belastung in keinster Weise ausgelegt, zumal an der Kreuzung häufig Fahrzeuge vom oberen Schürenweg kommend das Fahrverbot (geradeaus) missachten. Immer wieder kommt es daher zu Unfällen, auch mit Personenschaden, ohne erkennbare Abhilfe seitens Verwaltung und Politik.	Siehe oben. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 212.3	Auf der mittleren Bergstraße ist durch den vorhandenen, alten Straßenbaumbestand zudem kein ausreichendes Lichtraumprofil gegeben. Es wurden schon Warnschilder für LKW aufgestellt, die den LKW-Verkehr auf die Mitte der Straße fahren sollen, wodurch es auch immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 212.4	Mit der starken Zunahme des Lkw-Verkehrs, je nach Tageszeit, Wochentag und Jahreszeit durchaus sehr unterschiedlich, haben auch die Immissionsbelastungen erheblich zugenommen. Dabei ist jeder LKW so laut wie 40 PKW.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 212.5	Schon seit bald 50 Jahren wird den Anwohnern eine Entlastungsstraße, auch bekannt als Spange Giebelsbusch, versprochen. Nach Fertigstellung soll(te) dann alles besser werden. Wann und ob diese Straße jemals gebaut wird, kann und will den Anwohnern aber heute niemand mehr sagen (Verwaltung, Politik). Neben einem Geldmangel scheint auch der (politische) Wille zu fehlen.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 212.6	Gleiches gilt für eine Entschärfung der Kreuzung Bergstraße und Schürenweg, z.B. durch einen großzügigen Ausbau der Kreuzung. Um die verbotene Geradeausfahrt vom Schürenweg über die Bergstraße zu vermeiden, nehmen betroffene Fahrzeuge teilweise die verkehrswidrige Durchfahrt über den ehemaligen VIP-Parkplatz vor unserer Haustür, häufig auch mit hoher Geschwindigkeit. Nicht selten ist es dabei mit unseren Kindern, Besuchern und/oder Fußgängern schon zu	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			gefährlichen Situationen gekommen.		
		B 212.7	Auf alle diese berechtigten Einwände erhalten die Anwohner seitens Verwaltung/Politik immer nur eine unbefriedigende Antwort: entweder gar keine oder eine bauliche Änderung (einschl. Lkw-Verbot) ist zu teuer bzw. nicht möglich. Weder wird das Verkehrsaufkommen untersucht, noch eine entsprechende (Teil-) Planung angestoßen und durchgeführt, noch Gelder beim Land beantragt, noch werden die Anwohnerinteressen ernst genommen. Als Anwohner gewinnt man den Eindruck, als seien die Anwohner an der o.a. Situation in allen ihren Ausprägungen selbst schuld und soll(t) für ihre „Privilegierung“ (große Grundstücke, EFH, ...) „bestraft“ werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
		B 212.8	Aus diesem Grunde bitten wir im Rahmen des Lärmaktionsplanes um die Durchführung von folgenden, kurzfristig durchzuführenden Maßnahmen:  1. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße.	Siehe oben. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 212.9	2. Eine Geschwindigkeitsreduzierung durch Ausweitung der 30er Zone auf den gesamten Bereich Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße. Dies würde auch zu einer deutlichen Entlastung des Bereiches Bökelberg mit seinem Neubaugebiet und seinen Kinder reichen Familien führen (Schulwege).	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 212.10	3. Die Einrichtung eines Radfahrweges auf der mittleren Bergstrasse. Fahrradfahren ist hier heute lebensgefährlich!	Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
		B 212.11	4. Eine Entschärfung bzw. einen Umbau der Kreuzung Bergstrasse und Schürenweg unter Integration des städtischen Parkplatzes	Eine Aufweitung des Knotenpunkts führt zu einer höheren Verkehrsbelastung auf Bergstraße und Schürenweg bzw. zur leichteren Befahrbarkeit durch den Scherlastverkehr. Das ist nicht gewollt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 212.12	5. Eine Verbesserung des Knotenpunkts Hohenzollernstraße und Bergstraße. Diese Kreuzung ist ebenfalls ein Unfallschwerpunkt. Die Anwohner haben bereits mehrfach Verbesserungen für diese Kreuzung vorgeschlagen, diese wurden u.a. auch von der IG Schürenweg aufgenommen und in einer Ausarbeitung zusammengefasst ( <a href="http://www.igschuerenweg.de">www.igschuerenweg.de</a> ).	Der Knotenpunkt wurde nicht als Unfallschwerpunkt identifiziert. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 212.13	Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich auch positiv auf den gesamten Straßenzug Nicodemstraße bis Bergstraße auswirken und damit weite Bereiche der Stadtteile Waldhausen und Windberg entlasten in puncto Verkehr und Lärm-/Abgasemissionen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 212.14	Langfristig sollte jedoch nunmehr die Spange Giebelsbusch geplant und gebaut werden, notwendige Gelder dafür sind beim Land oder Bund zu beantragen. Diese ist auch eine starke Entlastung für die Bereiche Eicken und Bettrath.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 213	18.11.2011	B 213.1	Als wir zum Ruckes zogen, war uns bewusst, dass es sich um eine stark befahrene Straße handelt. Wir haben am Ruckes vor 1,5 Jahren ein altes Haus gekauft und es kernsaniert. Das Haus haben wir in dem Bewusstsein gekauft, das es sich beim Ruckes um eine stark befahrene Straße handelt. Dass die Straße aber so befahren ist und sich vor allem kein Verkehrsteilnehmer an die Tempolimitierung von 50 km/h	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			bzw. teilweise 30 km/h hält, schränkt uns sehr in unserem Leben hier in Giesenkirchen ein. Kleine Kinder sind durch das hohe Verkehrsaufkommen regelrecht in Gefahr, allein in den letzten 2 Monaten, kam es zu 4 Auffahrunfällen. Auch wenn Kinder den Spielplatz im Neubaugebiet Meerkamp nutzen möchten, wird man als Eltern die Kinder nie ohne Angst über diese Straße gehen lassen können. Die Fahrzeuge fahren auf dem Ruckes " einfach viel zu schnell.		
		B 213.2	Was natürlich für uns auch ein großes Problem darstellt, sind die Abgase und die daraus resultierenden Gesundheitsgefährdung. Wir würden uns sehr wünschen, wenn die Straße Ruckes in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen wird. Nachweislich fahren hier täglich über 15.000 Fahrzeuge und auch die Lärmbelästigung wurde hier schon mit über 70 Dezibel festgestellt.	Fragen der Luftreinhaltung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Ruckes nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans beachtet.
		B 213.3	Die teilweisen Tempolimits von 30 km/h müsste auf den gesamten Ruckes ausgeweitet werden,	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch unter dem Sicherheitsaspekt weitergeleitet.
		B 213.4	des Weiteren würde ein Fahrverbot für Lkw die o.b. Situation sehr entschärfen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.  Prüfung der Maßnahme bei Aufstellung des Lkw-Routenkonzepts.
		B 213.5	Auch lärmindernde Fahrbeläge (Flüsterasphalt) würden unser Leben hier am Ruckes ungemein verbessern.	Innerstädtisch soll lärmoptimierter Asphalt zukünftig bei der Erneuerung von Deckschichten als Standardbauweise eingesetzt werden.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
B 214	18.11.2011	B 214.1	1. Tempo 30-Zone für die Hauptstraße, vom Kreisverkehr an der Otto-Saffran-Straße bis zur Limitenstraße: Durch die permanent überhöhte Geschwindigkeit besonders auf dem Straßenabschnitt zwischen Otto-Saffran-Straße und Dorfbroicher Straße führt zu massiver Lärmentwicklung. Polizeikontrollen bewirken keine allgemeine Temporeduzierung. Eine Tempo-30-Zone würde vielleicht bewirken, dass zumindest 50 km/h gefahren wird, zusätzlich würde sich mit den umliegenden Straßen, die alle Tempo 30-Straßen sind, ein geschlossenes Bild ergeben.	Eine Einbeziehung der Straßen in Tempo 30-Zonen ist derzeit aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 214.2	2. Einen Zebrastreifen als sicheren Fußgängerüberweg am Ende der Bylandstraße, Ecke Hauptstraße: Fußgänger haben aus Richtung Dorfbroicher Straße kommend durch die parkenden Autos auf dem linken Seitenstreifen der Bylandstraße fast überhaupt keine Einsicht auf den nahenden Verkehr aus der Bylandstraße, Kinder können auf Grund Ihrer Größe gar nichts sehen. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h wird häufig überschritten. An der Einmündung der Bylandstraße in die Hauptstraße haben Linksabbieger zwar eine Sichtlinien-Markierung, an der sie nach der „Rechts vor Links“ Regelung anhalten sollten, diese ist aber soweit hinten angebracht, dass Fußgänger schon unter dem Auto liegen, bevor es zum Anhalten kommt. Rechtabbieger fahren sowieso mit ungeminderter überhöhter Geschwindigkeit um die Ecke, ohne Rücksichtnahme auf Fußgänger. Gegenüber dieser Einmündung befindet sich ein Kinderspielplatz. Kindern aus den Bereichen Hauptstraße (Haus Nr. 220-250) und Bylandstraße (Haus Nr. 2-30) können nicht sicher über die Bylandstraße gelangen, um dann weiter zum Zebrastreifen am Kreisverkehr Haupt-	Fragen der Verkehrssicherheit und der Überwachung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			straße zu gehen. Daher ist die Versuchung angesichts dieses unsicheren und beschwerlichen Wegs schon recht groß, die gefährlichste Abkürzung zu nehmen irgendwo die Straßenseite zu wechseln, vor allem, wenn das Ziel und winkende Freunde gut sichtbar nur ein paar Meter entfernt sind.		
		B 214.3	<p>3. Freigabe des Fahrradwegs auf der Hauptstraße für beide Fahrrichtungen, zumindest im Abschnitt zwischen Bylandstraße und Dorfbroicher Straße.</p> <p>Fahrradfahrer nutzen im oben angesprochenen Straßenabschnitt grundsätzlich den Bürgersteig als Radweg um gegen die Einbahnstraße zu fahren. Das dies eine Ordnungswidrigkeit darstellt ist fast keinem der Radfahrer bewusst. Ganz abgesehen von der Gefährdung von Personen die plötzlich aus einem Hausausgang kommen könnten. Dazu kommt dass der Bürgersteig zu einem Großteil in dieses Straßenabschnitt nur 120 cm breit ist. Durch die Möglichkeit die Hauptstraße auf einem Radweg auch gegen die Einbahnstraße befahren zu dürfen, wäre meiner Meinung nach das Problem mit der Gefährdung von Personen auf dem Gehweg erledigt oder zu mindestens minimiert. Die Hauptstraße sollte eigentlich breit genug sein, entweder den vorhandenen Radweg bidirektional zu nutzen oder auf der anderen Seite einen zweiten Radwegstreifen zu markieren. Auch dies würde in Verbindung mit einem „Tempo 30“ allen beteiligten mehr Ruhe und Sicherheit bringen.</p>	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 215	17.11.2011	B 215.1	Reaktivierung der Straßenbahnen in Mönchengladbach – umweltfreundlich und leise –	Eine Reaktivierung von Straßenbahnen ist auch langfristig nicht geplant.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 216	17.11.2011	B 216.1	Der Verkehrslärm auf dem Schürenweg ist unerträglich geworden. 20.000 Autos und Lkw fahren täglich durch dieses reine Wohngebiet. An vielen Häusern sind die Lärmpegel bei über 70 dB(A), daher ist kein Ermessensspielraum mehr vorhanden. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 216.2	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten/ Peter-Nonnenmühlen-Allee vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensgefährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterführung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 216.3	Im vorgestellten Lärmaktionsplan schlägt man Maßnahmen auf zum Teil vierspurige Landes- und Bundesstraßen vor. Dieses ist mit hohen Kosten verbunden. Warum versucht man nicht erst einmal Kommunalstraßen durch Wohngebiete zu entlasten. Die Kosten sind dabei weit geringer und man kann somit viel mehr Anwohnern helfen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 216.4	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für den Schürenweg zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzestraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit und der Überwachung sind nicht Ge-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				gegenstand des Lärmaktionsplans.	
		B 216.5	Es sind weiter Querungshilfen auf dem Schürenweg einzurichten. Die Querungshilfen müssen mit Zebrastreifen versehen werden.	Zebrastreifen dürfen nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden. Ansonsten siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 216.6	Drempel zur Geschwindigkeitsreduzierung sollten ebenfalls installiert werden.	Drempel sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 216.7	Des Weiteren fordere ich ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße. Angeordnet durch das Verkehrszeichen 253.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 216.8	Außerdem sollte dringend eine Umgehungsstraße zur besseren Anbindung des St. Franziskus-Klinikums erbaut werden.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtpunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Hinweis wird weitergeleitet.
		B 216.9	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A 52 zwischen AS-Mönchengladbach Nord und AK Mönchengladbach zur besseren Autobahnbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 217	18.11.2011	B 217.1	Die Lärmbelastung liegt an den Häusern an der Bergstraße im gesundheitsschädigenden Bereich von mehr als 70 dB(A). Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.2	Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.3	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten. Hier sind über 1.000 Anwohner direkt betroffen. Viele Weitere Anwohner der zweiten Reihe oder der Nebenstraßen sind ebenfalls dieser Lärmbelastung ausgesetzt. Auch die	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			2.100 Schüler der vier angrenzenden Schulen.		
		B 217.4	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.5	Das im November 2009 versprochene Pilotprojekt mit Geschwindigkeitsreduzierung – Tempo 30 Strecke – zur Lärmentlastung muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.6	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Aufstellung des LAP an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts, die gesundheitsschädlich sind (erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen). Ein LAP soll Bürger vor Lärm schützen, dabei soll er sich an Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die WHO fordern sogar weitaus niedrigere Werte. Die Stadt soll sich zumindest an den gesundheitsrelevanten Werten von <65/55 dB(A) tags/nachts orientieren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.7	Wieso wird unter Punkt 5.1.1 (Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz/Jahr) der Straßenzug Nikodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg, der nachweislich über 7 Mio. Kfz pro Jahr hat, nicht genannt, aber Straßen mit deutlich geringerer Belastung?	Teile der Nicodemstraße und des Schürenwegs weisen eine Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a auf.	<b>Die Nicodemstraße und der Schürenweg werden in die Auflistung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a in Kap. 5.1.1 Straßenverkehrslärm aufgenommen.</b>
		B 217.8	Auf der Bergstraße zwischen Schürenweg und Hohenzollernstraße liegt jedes zweite Haus im Bereich >70 dB(A), d.h. der Ermessensspielraum der Verwaltung reduziert sich auf Null und es müssen unverzüglich lärmindernde Maßnahmen ergriffen werden.	In der Bergstraße liegen vergleichsweise nur sehr wenige Fassadenpegel über 70/60 dB(A). Nicht jedes zweite Haus ist betroffen. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Bergstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.9	Die Parkanlage Bunter Garten und die Peter-Nonnenmühlen-Allee werden häufig durch Eltern mit kleinen Kindern genutzt, um dort spazieren zu. Hierbei müssen wir den Schürenweg überqueren. Dabei sind wir in unserer Sicherheit gefährdet. An der Verkehrsinsel Peter-Nonnenmühlen-Allee ist ein sicheres Überqueren des Schürenwegs nicht möglich! Dazu sind das Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeiten viel zu hoch. Ein Überqueren ist nur unter Lebensgefahr möglich.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 217.10	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisiko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch das hohe Verkehrsaufkommen und gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch, so dass durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sowohl die Lärmwerte als auch das Risiko für Schüler gesenkt wird.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet
		B 217.11	Die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße werden als Abkürzung zwischen A 61 und A 52 bzw. A 44 benutzt. Insbesondere Lkw umgehen hierdurch die Autobahnmaut.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.12	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße –	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	
		B 217.13	Einführung eines Lkw-Fahrverbotes, angeordnet durch das Verkehrszeichen 253. (Wikipedia: „In erster Linie werden Lkw-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentslastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“)	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.14	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		B 217.15	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, sodass die in die Wohngebiete einführende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.16	Kurzfristige Umsetzung der Lösungsvorschläge zur Optimierung des Knotenpunktes Hohenzollernstraße / Bergstraße, zumindest der Punkte 1.2. und 5.:  - Zweispurige Geradeausführung der Bundesstraße B57 stadteinwärts.  - Endgültiger Wegfall der Bevorzugung des „Rechtsabbiegers“ durch separate Grünschalung. (wird z. Z. bereits erprobt)  - LKW Durchfahrtsverbot, angeordnet durch das Verkehrsschild 253, für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhalttrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Die endgültige Umsetzung wird nach Ablauf der Probephase entschieden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis auf den erweiterten Ausbau der B 57 wird jedoch weitergegeben.
		B 217.17	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.18	7. Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St. Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtpunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Der Hinweis wird weitergeleitet.
		B 217.19	Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A52 zwischen AS-Mönchengladbach Nord und AK Mönchengladbach zur besseren Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.20	Bau der seit 50 Jahren versprochenen Entlastungsstraße Giebelsbusch zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhalttrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 217.21	Pflanzung von Bäumen auf dem Metzenweg, wie von der Verwaltung	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Der Hinweis wird weitergeleitet.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			vorgeschlagen, um das Straßenprofil dem Wohngebiet anzupassen und in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung wieder eine entsprechende Lebensqualität zu schaffen.		
B 218	18.11.2011	B 218.1	Die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr ist mit über 70 dB(A) an den Häusern auf der Nicodemstraße im gesundheitsschädigenden Bereich.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Nicodemstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 218.2	Die Kinder, die auf dem Spielplatz an der Nicodemstraße spielen, sind ebenfalls der gleichen gesundheitsschädigenden Lärmbelastung ausgesetzt.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 218.3	Andere Zielverkehre wie zur A 52 oder nach Eicken müssen durch entsprechende Maßnahmen wie Beschilderungen, Markierungen, Pfortnerampeln über Landes-, Bundesstraßen und Autobahnen geleitet werden	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet. Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 218.4	Zusätzlich sollte eine Geschwindigkeitsreuzierung für die Nicodemstraße und den Metzweg eingeführt werden, um auch die Schüler und Sportler zu schützen.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 218.5	Ein Großteil des Lärms ist auf Lkw zurückzuführen. Deshalb sollte es ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Lkw geben, die diesen Straßenzug nur als Durchfahrtsstraße, Abkürzung oder Mautumgehung nutzen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzstraße - Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 219	16.11.2011	B 219.1	Den Anwohnern der Viersener Straße zwischen Schürenweg und Franziskushaus ist bewusst, dass sie nicht die Umweltbedingungen einer Dorfstraße erwarten können, sie erwarten aber, dass der Straßenbausträger die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen (Verkehrslärm, Schadstoffe, Feinstaubemissionen, lebensgefährliche Unfallsituationen) effizient und durch hinreichend geeignete Maßnahmen durchsetzt, was hier zurzeit in keiner Weise gewährleistet ist.	In Bezug auf Lärm ist dieses das Ziel des Lärmaktionsplans. Fragen der Verkehrssicherheit und der Luftreinhaltung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 219.2	Als Landesstraße ist die Viersener Straße eine der meist frequentierten Verkehrsadern der Stadt, wird im aktuellen LAP aber nicht einmal erwähnt und damit praktisch von den notwendigen Lärmschutzmaßnahmen ausgeschlossen. Dies muss korrigiert werden, zumal die zugrunde gelegten Erhebungsdaten von 2005 mehr als überholt sind.	Die Viersener Straße wurde als Belastungsachse identifiziert. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Viersener Straße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 219.3	Wir erwarten die sofortige Umsetzung von Maßnahmen, die die immer unerträglicher werdende Belastung der Anwohner durch undisziplinierte Verkehrsteilnehmer (es werden Geschwindigkeiten von 100 km/h und mehr gefahren, riskante Überholmanöver) unterbindet. In diesem Bereich wohnen viele junge Familien mit Kindern und viele ältere Menschen nutzen die zwei Zugänge zum Hauptfriedhof. Vorschläge zur Geschwindigkeitsreduzierung und somit auch Lärmreduzierung: z.B. Bodenschwellen, Tempoanzeigetafeln, Straßenverschmälerung (s. Holt), Verkehrsinseln (s. Holt), Blitzanlagen, am Besten 2 in entspr. Abstand (s. RY). Die letzte Möglichkeit ist auch von der Kosten/ Nutzen-Situation recht ökonomisch, da spontane polizeiliche Überwachungen immer nur für die Dauer der Durchführung eine Wirkung er-	Siehe oben. Überwachung ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			zielt, aber nicht langfristig.		
		B 219.4	Von einer vorausschauenden und am Bürgerwohl orientierten kommunalen Verkehrs- und Lärmschutzpolitik muss erwartet werden, dass eklatant negative Entwicklungen bei Großbauaktivitäten, wie beispielsweise der Ausbau des Franziskushauses, frühzeitig mit geeigneten planerischen Maßnahmen entgegengesteuert wird.	Einzelereignisse wie Baustellen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 219.5	Die leicht zu verwirklichende Verbindung zwischen Kaldenkirchener Straße und Franziskushaus muss gebaut werden, um die Anwohner der Viersener Straße zu entlasten und die Sicherheit und Schnelligkeit der Krankentransporte entscheidend zu optimieren.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 220	17.11.2011	B 220.1	Die Anwohner des Bökelbergs (Schürenweg, Bergstraße) werden seit Jahren immer stärker durch den Verkehr, besonders den Lkw-Verkehr belastet. Dabei sprechen Gründe gegen diesen Lkw-Verkehr: Zwei zu enge 90°-Kurven, kein ausreichendes Lichtraumprofil, die Tragfähigkeit der Straße ist nicht ausreichend, einige Teile der Bergstraße sind bereits für Lkw-Verkehr über 2,8 t gesperrt, es handelt sich zum Teil um ein reines Wohngebiet und es gibt immer wieder Lkw-Unfälle.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu der Bereich Bökelberg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 220.2	Bereits seit den 50 Jahren wird uns Anwohnern eine Entlastungsstraße versprochen. Bekannt auch als Spange Giebelsbusch. Gebaut worden ist sie bisher nicht! Ob und wann sie gebaut werden soll, kann oder will man uns nicht sagen. Eine Entlastung ist aber umgehend zu schaffen. Hierzu habe ich folgende Anregungen:	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 220.3	Ausweitung der 30er Zone am Bökelberg für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und die Bergstraße. Das gesamte umliegende Gebiet ist bereits 30er Zone. Hiermit würde auch der Wohncharakter dieser Gegend wieder betont.	Eine Einbeziehung der Straßen in Tempo 30-Zonen ist derzeit aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung nicht möglich. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 220.4	Lkw-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße. Der Lkw-Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße - Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 220.5	Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen. Hier ist das Radfahren heute Lebensgefährlich.	Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 220.6	Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße bis Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen entlasten.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße - Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 220.7	Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für weite Bereiche in Eicken und Bettrath werden.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 221	17.11.2011	B 221.1	Zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen müssen	Bis 18. Juli 2008 war in einer ersten Umsetzungsstufe der Lärmakti-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			die Gemeinden nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Lärmaktionspläne der 1. Stufe bis zum 18. Juli 2008 aufstellen. Die Stadt Mönchengladbach war bisher untätig und verletzt damit nationales und europäisches Recht.	onsplan für Ballungsräume >250.000 Einwohner zu erstellen. In einer zweiten Stufe ist der Lärmaktionsplan bis zum 18. Juli 2013 zu überprüfen. Das bedeutet, dass die kurzfristigen Maßnahmen der 1. Stufe bis zum Juni 2013 umgesetzt sein sollten.	
		B 221.2	Auch der jetzt im Entwurf vorgelegte Lärmaktionsplan entspricht nicht den Anforderungen des BImSchG und dem vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz bekanntgegebenen Ausführungsbestimmungen.	Der Hinweis ist zu wenig konkret, um Handlungsbedarf identifizieren zu können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.3	An Teilen der Häuser auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße liegen gesundheitsschädigende (erhöhte Herz-Kreislaufkrankungen) Lärmbelastungen von 70-75 dB(A) vor, daher reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null und es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden. Ein Lärmaktionsplan soll Bürger vor Lärm schützen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.4	Daher ist für mich völlig unverständlich, dass der Schürenweg im Entwurf des Lärmaktionsplans überhaupt nicht auftaucht und damit von Lärminderungsmaßnahmen ausgeschlossen wird. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Schürenweg nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.5	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten und dem Stadterholungsgebiet „Bunter Garten“. Wohngebiete sind besonders schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten. Hier sind über 1.000 Anwohner direkt betroffen. Viele weitere Anwohner der zweiten Reihe oder der Nebenstraßen sind ebenfalls dieser Lärmbelastung ausgesetzt. Auch die 2.100 Schüler der vier angrenzenden Schulen.	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.6	Das im November 2009 beim „runden Tisch“ versprochene Pilotprojekt – Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 Strecke“ zur Lärmentlastung muss endlich umgesetzt werden.	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.7	Auch das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Entsprechende Anordnungen müssen jedoch dem nationalen Recht entsprechen und hier gilt die Einzelfallentscheidung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.8	Die Querung des Schürenwegs ist im Bereich Bunter Garten/ Peter-Nonnenmühlen-Allee vor allem für Menschen, die etwas langsamer sind oder auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, lebensgefährlich, da das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Querungshilfe viel zu hoch sind und die Unterführung zu steil ist. Zusätzlich ist die Lärmbelastung sehr hoch.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 221.9	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege von 2.100, die die vier angrenzenden Schulen besuchen und auch der hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind, aber nicht im LAP berücksichtigt werden. Zusätzlich ist das Sicherheitsrisiko der Schüler beim Überqueren der Straßen durch das hohe Verkehrsaufkommen und gefahrene Geschwindigkeiten über 50 km/h sehr hoch.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmakti-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				onsplans. Siehe oben.	
		B 221.10	Eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser drei Straßen auf 30 km/h würde nicht nur die Lärmwerte senken, sondern auch das Risiko für Schüler reduzieren.		
		B 221.11	Die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße werden als Abkürzung zwischen A 61 und A 52 bzw. A 44 benutzt. Insbesondere Lkw umgehen hierdurch die Autobahnmaut.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße - Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.  Prüfung der Maßnahme bei Aufstellung des Lkw-Routenkonzepts.
		B 221.12	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Lärmentlastung und Erhöhung der Sicherheit auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit und der Überwachung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es wird geprüft, ob auf einem weiteren Teilabschnitt des Schürenwegs unter anderem zur Schulwegsicherung Tempo 30 ausgewiesen werden kann.	Keine Aufnahme in den Lärmaktionsplans.
		B 221.13	LKW-Durchfahrtsverbot auf dem genannten Straßenzug, angeordnet durch das Verkehrszeichen 253.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.14	Präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße und nicht durch die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg.	Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet.	<b>Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		B 221.15	Einrichtung von Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße, sodass die in die Wohngebiete einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.16	Einbringen von „sanften Schwellen“ zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung.	Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärmreduzierung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.17	Unmittelbare Autobahnanbindung und/oder Umgehungsstraße (Äußerer Ring) zur angemessenen Anbindung des St. Franziskuskrankenhauses. Es ist den Anwohnern des Schürenwegs nicht zuzumuten täglich bis zu 25 Einsätze von Krankenwagen unter voller Lärmbelastung des Folgetonhorns zusätzlich zur gesundheitsschädlichen Verkehrslärmbelastung zu erdulden.	Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltsichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar. Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, .

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Einzelereignisse sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	
		B 221.18	Der Autobahnanschluss Mönchengladbach Nord ist schon heute völlig überlastet. Wie soll er das Verkehrsaufkommen eines Zentral Klinikums und eines neuen innerstädtischen Einkaufszentrums bewältigen? Bau von ein oder zwei neuen Anschlussstellen an der A 52 zwischen AS-Mönchengladbach Nord und AK Mönchengladbach. Dies kann kostengünstig beim Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 221.19	Bis zur Herstellung der Autobahnbindung ist der Gebrauch des Folgetonhorns auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße einzuschränken. In den Lärmaktionsplan sind daher Schulungsprogramme für Krankenwagen-/Feuerwehrgeschäft über die Nutzung von Gefahrensignalanlagen aufzunehmen.	Geräuschspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Siehe auch § 38 StVO, danach kann ein Rettungsfahrzeug Wegerechte nur in Anspruch nehmen, wenn es gleichzeitig Blaulicht und Martinshorn eingeschaltet hat.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 221.20	Bau der seit 50 Jahren versprochenen Entlastungsstraße Giebelsbusch zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße.	Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 222	17.11.2011	B 222.1	Im folgenden möchten wir kurz auf die Entwicklung des neuen Verkehrsplanes in der Innenstadt Rheydt zurückblicken:  1. Ziele der Änderungen waren u.a. (nach unserer Information) :  a) Verschönerung und Verkehrsberuhigung des Rheydter Marktplatzes  b) Erhöhung der Lebensqualität und Attraktivität in der RY Innenstadt  c) Verkehrsentslastung der Friedrich-Ebert-Str (B 59), Stresemannstr.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.2	2. Situation der Mühlenstraße und Hauptstraße Seite Marktplatz  Bekanntlich ist die Hauptstraße doppelt so breit wie die Mühlenstr mit 9 m und wurde stets in beiden Richtungen von Bussen und normalem Stadtverkehr befahren. Sie ist nur einseitig bebaut und ganz offen zum großflächigen Marktplatz. Vor der Änderung im März 2011 verteilte sich der Verkehr viel besser als heute. Dagegen ist die Mühlenstr seit Bestehen eng bebaut und aus einer Häuserschlucht bestehend nur halb so breit (9 m Straßenbreite incl. 2 Parkstreifen). Nach Fertigstellung des RY Ringes wurde sie -nach Aussage des damaligen Bezirksvorstehers Herrn Winfried Eßer laut Gutachten des Professors ? – als Einbahnstraße in den Teilbereichen zwischen Garten- und Wilh.-Strater-Straße ausgewiesen. Dementsprechend wurde eine Haltebuch für den Kindergarten und eine Rechtsabbiegespur in die Friedrich-Ebert-Str. geschaffen. Die Mühlenstr. gehört zweifelsohne zu einer reinen Wohnstraße in City-Lage. Es ist unverständlich und zugleich unzumutbar, diese Wohnstraße zu einer Stadtautobahn und Hauptdurchgangsstraße umzufunktionieren.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.3	3. Gründe für die derzeitige Verschlechterung der Lebensqualität :	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			a) Öffnung der Wilhelm-Schiffer Straße zur Gartenstraße RY-Ring (West-Ost-Achse)  b) Sperrung des Verkehrs aus Bruckner-Allee zum Marktplatz Ry/ Hauptstrasse		
		B 222.4	4. Folgen der Änderung :  Lebens- und Wohnqualität hier sind zerstört worden. Die Wohnsituation ist im Vergleich zu vorher unerträglich geworden. Das steht im Widerspruch zu den Zielen des Innenstadt-Konzepts wonach das Leben in der City verbessert werden soll und Bürger in die Stadt ziehen sollen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.5	a. Seitdem hat das Verkehrsaufkommen stark zugenommen. Dadurch haben der Lärmanstieg und auch die Luftverschmutzung besonders in der Mühlenstr. stark zugenommen, darin sind sich alle Anwohner einig. Die Abgase stauen sich infolge der Häuserschlucht. Man kann in der Straße kaum atmen und wird auf Dauer krank. Man muss die Fenster zur Straße geschlossen halten und findet zur Straßenseite keine Nachtruhe mehr. Man hat wirklich keine Lust mehr, hier wohnen zu bleiben, aber viele sind Haus- oder Wohnungsbesitzer.	Schadstoffimmissionen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Mühlenstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.6	b. Der erhöhte Verkehr staut sich vor der Ampel Gartenstraße oft bis zur Bruckner-Allee und erhöht die Abgasentwicklung. Nun werden die Anwohner Tag und Nacht durch den Verkehr und schnelles Fahren belästigt und in Gefahr gebracht.	Schadstoffimmissionen und Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.7	C. Lärm- und Luftverschmutzung führen langfristig zu organischen und psychischen Krankheiten der Bewohner, wofür es schon Beispiele gibt.	Schadstoffimmissionen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.8	d. Hohe Unfallgefahr für Fußgänger infolge der Sperrung der Hauptstr. Autofahrer aus Bruckner-Allee müssen links in die Mühlenstr. einbiegen, wenn die Fußgänger grün haben. Vorher konnte man geradeaus fahren.  e. Gefahr für Fußgänger und Parker durch schnelles Fahren bzw. Rasen in der Straße auf Doppelspur.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 222.9	f. Für Hausbesitzer wird es nahezu unmöglich, neue Mieter zu finden oder die heutigen Mieter werden sich eine ruhigere Wohnung suchen und ausziehen (es gibt in MG ein Überangebot von Wohnungen). Die finanzielle Existenz der Vermieter ist dringend bedroht und die Straße wird allmählich aussterben (Widerspruch zum Innenstadtkonzept).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.10	g. Parkplätze sind weggefallen und kostenpflichtig für Garagenbesitzer ist die Ein- und Ausfahrt sehr schwierig und gefährlich geworden, auch das Aus- und Einladen und Überqueren der Straße ist gefährlicher geworden. Anwohner und Patienten finden keine Parkplätze und nur kostenpflichtig.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			5. VERBESSERUNGSVORSCHLAGE  a. Wiedereröffnung der Hauptstraße aus Richtung Bruckner Allee entlang Marktplatz , wie VOR DER ÄNDERUNG im März 2011.  Begründung:	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu die Mühlenstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Die Hauptstraße ist seit jeher für doppelspurigen Verkehr und Busse ausgelegt und es gab nie solche Staus, die jetzt in der Mühlenstr. auftreten. Die Hauptstraße Marktplatz ist nur einseitig bebaut. Die Geschäftsleute wurden von mir befragt und fast alle sind für die Wiederherstellung des alten Zustandes in beiden Fahrtrichtungen. Der Marktplatz ist außerhalb der Marktzeit fast leer und eine dauerhafte Verkehrsberuhigung ist absolut nicht zwingend noch notwendig. Es gibt genug Platz, die Bürgersteige evtl. zu verbreitern und evtl. Parkmöglichkeiten zu verbessern.		
		B 222.12	b. Einführung von Tempo 30  Begründung :  Reduzierung des Verkehrslärms, Gefahr für den Kindergarten auf der Mühlenstr., für Patienten der 3 Arztpraxen und Fußgänger, Radfahrer.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Mühlenstraße nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.13	C. Leitung des Durchgangsverkehrs über die Breite Straße, die vor Jahren zur Entlastung der Nordstr. ausgebaut wurde.  Begründung:  Entsprechend damaliger Planung soll die Stadt darauf hinwirken, dass die Verlängerung der Breite Str nach Westen (Untertunnelung) fortgesetzt werden sollte und dazu die nötigen Fördermittel beantragen.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.14	d. Verlängerung der Verkehrswege durch die neue Verkehrsführung in der Innenstadt (Stresemann- Mühlen- Haupt- Bruckner-Allee)  Begründung:  heute müssen viel längere Umwege als nötig gefahren werden.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.15	e. Kostenloses Parken für Anwohner für 1 Stunde.  Begründung: Um Bewohner in der Innenstadt halten zu können, sollte es auch kostenfreie Parkmöglichkeiten geben, wie in Nordstraße. Am Schillerplatz und Gründerzeitviertel MG u.a. gibt es sogar Anwohnerausweise. Die früheren Untersuchungen im Bereich Mühlen/Brucknerallee sollten aktualisiert werden.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch weitergegeben.
		B 222.16	f. Vordringlich erwarten wir von der Verwaltung und der Politik wie auf der Friedrich-Ebert-Str. geschehen, die Durchführung von Feinstaubmessungen und eine Verkehrsreduzierung in der Mühlenstraße.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.17	Abschließend möchte ich auf zwei Punkte hinweisen :  1. Der Vorstand des Rheydter City-Managements ist nicht Interessenvertreter der Rheydter Bevölkerung bzw. Bewohner der Innenstadt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.18	2. Verwaltung und Politik scheinen auf die Beantwortung der täglichen Umfragen in der RP leider überhaupt nicht einzugehen (s. Anlage 1)	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.19	Bei Nichtbeachtung unserer o.g. Vorschläge behalten wir uns weitere, öffentlichkeitswirksame Maßnahmen vor.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 223	18.11.2011	B 223.1	Der Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzweg und Nicodemstraße ist extrem Verkehrs- und Lärmbelastet. Und das, obwohl der gesamte Straßenzug fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten besteht. Dies ist im Flächennut-	Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			zungsplan der Stadt Mönchengladbach so ausgewiesen.		
		B 223.2	Wie bei der Vorstellung des Lärmaktionsplanes durch Herrn Richard zu erfahren war, liegt der gesamte Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße im gesundheitsschädigenden Bereich über 65 dB(A). Wie anhand der Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen zu sehen ist, liegen auf der Nicodemstraße und dem Metzenweg 75 % aller Häuser sogar über der gelben Auslösepegel-Linie und damit im Bereich über 70 dB(A). Auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße sind es 90 % aller Häuser. Bei Werten über 70 dB(A) hat die Verwaltung keinen Ermessensspielraum mehr. Sie muss umgehend handeln.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 223.3	Ich fordere die Stadt Mönchengladbach auf, den Verkehr des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf ein für Wohngebiete angemessenes Maß zu reduzieren.	Siehe oben. Aus der Verkehrsmenge ergibt sich kein Anspruch auf eine Verringerung der Verkehrsmenge zur Lärmentlastung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 223.4	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmentlastung und zur Erhöhung der Sicherheit ist dort umgehend einzuführen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 222.5	Des Weiteren fordere ich eine Beschränkung für den Lkw-Durchgangsverkehr auf dem genannten Straßenzug. Lkw-Verkehre gehören nicht in Wohngebiete.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Achse Nikodemstraße - Metzenstraße – Marienburger Straße - Schürenweg und die Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes ist ein Lkw-Routenkonzept zu erstellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 224	08.11.2011	B 224.1	Die Anlieger der Venner Straße im Bereich zwischen Windberg, Ortsausgang und Venn, Ortseingang beantragen, dass auf diesem Straßenabschnitt die Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h herabgesetzt wird.  Begründung:  Der Ortsausgang Windberg wurde Anfang der 1970er Jahre festgelegt. Damals gab es an dem betreffenden Straßenabschnitt zwischen Windberg und Venn keine Wohnhäuser, sondern nur Felder. Dieser Zustand hat sich seitdem völlig verändert. Es wurden viele Ein- und Mehrfamilienhäuser entlang dieser Straße gebaut (was aus dem Bebauungsplan zu ersehen ist), die zwar nicht die Eingangstür zur Venner Straße haben, aber dafür den Garten und die Terrasse, also den	Höher Belastete haben Vorrang. Die Venner Straße ist mit Lärmmissionen <70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein. Eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h ist mit ca. -1 bis -1,5 dB(A) verbunden. Die Venner Straße ist ein Teilabschnitt der K 2. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu diese Straßen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis auf eine Prüfung wird jedoch weitergeleitet.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>Ruhe- und Erholungsbereich. Diese Ruhe und Erholung sind nicht gegeben, weil auf dieser viel befahrenen Straße Motorräder, Personwagen, Lastwagen und Omnibusse mit 70 km/h - in der Regel 80 bis 100 km/h - vorbei rasen: mit dem entsprechenden Lärm. Wie Ihnen bekannt sein wird, macht Lärm krank: Bluthochdruck, Herzrhythmusstörung, Schlafstörung, Depression. Dieser Missstand kann leicht behoben werden, indem das 70 km/h-Schild durch ein 50 km/h-Schild ersetzt wird, und diese Änderung auch durchgesetzt wird: notfalls durch zwei Radaranlagen („Starenkasten“). Die Begründung für die bisher erlaubten 70 km/h war, dass diese Strecke eine Landstraße sei und auf Landstraßen diese Geschwindigkeit erlaubt sei. Ich wiederhole hier: Diese Straße ist seit 40 Jahren keine Landstraße mehr: Hier wohnen und leben Menschen!! Die Anlieger der Venner Straße erwarten und fordern, dass die zuständigen Verkehrsfachleute endlich Einsicht zeigen und den Missstand abstellen. Vorschriften wurden und werden von Menschen gemacht und können von Menschen geändert werden. Für den Fall, dass unserem Antrag auf Änderung von 70 km/h auf 50 km/h innerhalb einer Frist von sechs Monaten nicht entsprochen wird, behalten wir uns vor, alle zuständigen Entscheidungsträger - angefangen vom Oberbürgermeister über die Mitglieder des Rates der Stadt: bis zum letzten Verkehrsexperten - haftbar zu machen für alle die oben genannten Gesundheitsschäden, die durch Lärm verursacht werden.</p>	<p>wird. Die Venner Straße ist kein Unfallhäufungspunkt, so dass aus Sicherheitsgründen die Höchstgeschwindigkeit nicht herabgesetzt werden kann.</p>	

Anlage II  
Abwägung der 2. Bürgerbeteiligung

Abwägungsvorschlag zu den Stellungnahmen der Bürger zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B 1	19.11.2011	B 1.1	Viele Ampeln in MG sind völlig falsch und unsinnig geschaltet, siehe Nordpark gegen 21.00 Uhr. Aber auch Monschauer Straße, Aachener Straße, Bahnstraße, Hubertusstraße. Viele Ampeln sollten abends und nachts abgeschaltet werden. So würden auch die Wartungsintervalle viel länger dauern.	Der Lärmaktionsplan macht für die Achse Burggrafenstraße - Aachener Straße (B 57) den Vorschlag zur Einrichtung einer "grünen Welle" (Prüfung). Darin ist auch der Knotenpunkt Aachener Straße/ Am Nordpark eingebunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 1.2	Um Mönchengladbach auf A 61 und A 52 sollte nur noch 80 km/h erlaubt sein ab 22.00 - 6.00	A 61 und A 52 sind auf weiten Strecken anbaufrei. Eine Überschreitung von 70/60 dB(A) ganztags/nachts (Berechnung nach VBUS) besteht nur punktuell. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der gesamten Strecke ist deshalb nicht genehmigungsfähig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 1.3	Der Stadtwald und die Freizeitaktivitäten in ihm sind durch den Lärm nicht möglich. Vielleicht ist es möglich, die fehlenden Lärmschutzmaßnahmen zwischen Holt und Wickrath zu realisieren.	Da keine Anwohner oder sonstige empfindliche Nutzungen (z. B. Krankenhäuser) betroffen sind, muss der Landesbetrieb Straßenbau NRW keinen Lärmschutz vorsehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 2	20.11.2011	B 2.1	Aachener Straße: Die Erweiterung der Fahrspuren von 2 auf 3 hat zu einer erhöhten Lärm- und Abgasbelastung geführt; dies führt u.a. bei Großveranstaltungen im Borussia- oder Hockeypark zu starken Beeinträchtigungen bis in die Nachtstunden.	Hierbei handelt es sich lediglich um einen Abbiegestreifen, durch den der Verkehr von der Wohnbebauung weg in den Nordpark abfließt. Der Abbiegestreifen wirkt sich damit positiv auf Lärm- und Schadstoffmissionen aus.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 2.2	In 06.2011 wurde mit Fertigstellung der direkten Zufahrt von der Aachener Str. zum Hockeypark die Verkehrsampelanlage in Betrieb genommen. Dies führt zu einer weiteren Erhöhung des Lärmpegels - insbesondere durch an- und abfahrende Lkw und Pkw und zwar Tag und Nacht.	Der Lärmaktionsplan macht für die Achse Burggrafenstraße - Aachener Straße (B 57) den Vorschlag zur Einrichtung einer "grünen Welle" (Prüfung). Darin ist der Knotenpunkt Aachener Straße/ Liverpooler Allee eingebunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 2.3	Durch die Erweiterung auf drei Fahrspuren werden die Verkehrsteilnehmer verleitet, teils deutlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu überschreiten.	Mit der Einrichtung einer "grünen Welle" (Prüfung) werden die Fahrer angehalten, eine gleichmäßige Geschwindigkeit einzuhalten. Im LAP wird eine Progressionsgeschwindigkeit von 35-40 km/h vorgeschlagen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 2.4	Anregungen: Verändern Sie bitte die Ampelschaltung in dem diese für die Aachener Str. auf "Dauergrün" gesetzt wird und nur bei Bedarf (Fußgängerampel und Verkehr aus Richtung Hockeypark) geschaltet wird.	Eine dauerhafte Grünphase für den Verkehr auf der Aachener Straße am Knotenpunkt Aachener Straße / Am Nordpark könnte zu weiteren überhöhten Geschwindigkeiten führen, da die Gladbacher Straße im weiteren Verlauf anbaufrei verläuft. Der Lärmaktionsplan macht für die Achse Burggrafenstraße - Aachener Straße (B 57) den Vorschlag zur Einrichtung einer "grünen Welle" (Prüfung). Darin ist auch der Knotenpunkt Aachener Straße/ Liverpooler Allee eingebunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 2.5	Einbau von "Flüsterasphalt"	Zwischen Hittastraße und dem AS Mönchengladbach Holt ist bereits lärmoptimierter Asphalt vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 2.6	Prüfen von alternativen Verkehrsführungsmöglichkeiten für den Verkehr bei Großveranstaltungen.	Im Nordpark wurde extra für den Eventverkehr eine neue Hauptverkehrsachse gebaut, damit nicht der ganze Verkehr über die Aachener Straße abgewickelt werden muss, sondern $\frac{2}{3}$ über die Waldnieler Straße und die Anschlussstelle MG-Nordpark fließen kann.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 2.7	Einbau von stationären Geschwindigkeitsradaranlagen stadteinwärts und stadtauswärts	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, die Anregung wird jedoch weitergeleitet.
B 3	21.11.2011	B 3.1	Dachsweg in ca. 300 m Entfernung vom Autobahnkreuz Wanlo (A 61/A 46): Abgesehen davon, dass wir seit mehr als 8 Jahren auf eine lange Lärmschutzwand blicken, wo bis heute die Begrünung nicht vernünftig vorgenommen wurde, schallt der Lärm dennoch von der Autobahn (8-spurig) auf unser Grundstück. Beim Autobahnkreuz ist besonders die Spur von der A 46 kommend in Richtung Koblenz (A61), die sehr hoch gelegen ist, ohne Lärmschutz und sogar ohne jegliche Begrünung. Durch den hoch liegenden Verlauf kommt der Lärm besonders laut auf das Wanloer Gebiet 'rüber. Gleichzeitig wirft jedes Auto mit seiner Beleuchtung grelles Licht in unsere Zimmer. Ich bin der Meinung, dass hier durch einen evtl. Lärmschutz jedoch zumindest durch eine Begrünung Abhilfe geschaffen werden sollte.	Die Bebauung am Dachsweg ist aufgrund ihrer Entfernung zur Lärmquelle weit unterhalb der Auslösewerte für den Lärmaktionsplan. Der Standort ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Anregung bez. einer Begrünung des Lärmschutzes und der Hinweis auf die Belästigung durch Scheinwerferlicht wird weitergeleitet.
B 4	21.11.2011	B 4.1	Großheide: In den letzten Jahren hat die Lärmbelastung durch Pkw und Lkw auf dieser Straße, die teilweise als Zufahrt zur A 52 und Umgehungsstrecke bei Staus auf der A 52 (v.a. morgens) stetig zugenommen. Es ist auffällig, dass die Geschwindigkeit von 50 km/h oft nicht eingehalten wird. Da durch die Schließung von Baulücken zunehmend Familien mit kleinen Kindern (v.a. im Bereich ab Haus-Nr. 93 bis zum Kreisverkehr Kärtner Str./ Botzlöher Weg) zugezogen sind, ist die ständige Mehrbelastung der Straße nicht nur ein Lärmproblem für die Anwohner, sondern auch gefährlich. Ich würde mich daher freuen, wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (sei es eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oder Rückbau der sehr breit ausgebauten Straße) sicherheitsfördernde und lärmreduzierende Maßnahmen ergriffen würden.	Die Bebauung Großheide ist aufgrund ihrer Entfernung zur Lärmquelle unterhalb der Auslösewerte belastet. Der Standort ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 5	21.11.2011	B 5.1	Es ist wichtig, die Bewertungsparameter (Bewohnerdichte, Verkehrsaufkommen usw.) nach der die Stadt Mönchengladbach Maßnahmen in den Lärmaktionsplan eingestellt hat, genau zu definieren, damit jeder Bürger seine örtlichen Gegebenheiten und einen eventuellen Anspruch auf Einstellen in den Lärmaktionsplan prüfen kann.	Die Parameter sind klar definiert und werden im LAP genannt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 5.2	Die Hauptverkehrsachsen in <u>Giesenkirchen</u> weisen bereits heute nach der Umgebungslärmkartierung aus dem Jahr 2007 viele Bereiche auf, die über den zulässigen Werten liegen. In Nord-Süd Richtung (L31 ) sind es Waater Str., Dömgesstr., Kleinenbroicher Str. und Ruckes. In West-Ost Richtung sind es die Zoppenbroicher Strasse sowie die Mülforter Strasse. Alle diese Straßen haben bereits heute in vielen Bereichen keine Verkehrsaufnahmekapazitäten mehr. Vielmehr sind bereits jetzt die zulässigen Werte an vielen Stellen überschritten und lösen notwendige Maßnahmen zur aktiven Reduzierung der Lärmbelastung aus, die im Lärmaktionsplan dargestellt werden müssen. Insbesondere in Nord-Süd Richtung weist der süd-östliche Bereich von Giesenkirchen mit der L 31 nur eine Hauptverkehrsachse aus, die auch noch mitten durch den Ortskern führt, wodurch Giesenkirchen in einen Ost- und Westteil zerschnitten ist. Alle bisherigen Versuche, dies durch städtebauliche Maßnahmen in der Vergangenheit zu heilen, funktionierten nicht. Auch die Ausweisung des Kerngebiets östlich der Dömgesstraße mit der räumlichen Fortsetzung der westlichen Kerngebietsstruktur kann bis heute keine Ortskernverbindungsstruktur an der Dömgesstrasse mit der L 31 erzeugen. Die erhebliche Breite der neuen Dömgesstrasse von Konstantinstr. bis Kleinenbroicher Strasse ist eine zu große Verkehrsschneise. Somit animiert sie, nach Durchfahren der schmalen Kleinenbroicher Str. in Richtung Süden und nach Ausfahrt aus dem Kreisverkehr in Richtung Süd-Osten, mal so richtig	Die starke Belastung des Bereichs ist erkannt. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen jedoch die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte <u>mit den höchsten Betroffenzahlen</u> ein, wozu die Hauptverkehrsachsen in Giesenkirchen nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			zu beschleunigen obwohl der Kurvenbereich die Sicht auf den Kreuzungsbereich mit der Konstantinstraße nicht ermöglicht. Dabei schaffen es oft unsere älteren Mitbürger, die gerade vom Ostteil in den Westen zum Einkaufen gehen, unter erheblichem Adrenalin-Anstieg, noch gerade rechtzeitig die andere Seite oder die Mittelinsel zu erreichen. Dies sind unhaltbare Zustände. Von daher sollte dieser Bereich umgehend erst einmal mit einer Geschwindigkeitsreduzierung unter 50km/h versehen werden. Eine Zone mit 40km/h wäre sicher ein guter Anfang und reduziert auch den Lärm.		
		B 5.3	Viel besser ist es im Kreuzungsbereich Dömgesstraße Konstantinstraße einen kleinen Kreisverkehr zu errichten, der allein durch die Ein- und Ausfahrregeln am Kreisverkehr eine erhebliche Geschwindigkeitsreduzierung im gesamten Straßenabschnitt mit sich bringt aber vor allem eine angemessene Überquerungssituation für Fußgänger an dieser Stelle schaffen würde. Bis jetzt gibt es keine konkrete Verkehrslenkungsmöglichkeit über eine andere Parallelstraße oder eine Ortsumgehung, die zu einer Belastungsminderung an dieser Stelle führen könnte.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 5.4	Durch die hohe Bewoherndichte gerade im Bereich der Dömgesstr. 1 bis 1c sind im Zuge des Gleichheitsgrundsatzes Maßnahmen an diesem Straßenabschnitt in den Lärmaktionsplan einzustellen, wie es auch an anderen Stellen in Mönchengladbach im Lärmaktionsplan geschehen ist. Bei der Erarbeitung von Maßnahmen sollten die Bereiche Dömgesstraße und Kleinenbroicher Strasse als Ortsmittellage zusammenhängend betrachtet werden, wo hingegen die Waater Straße und Ruckes durch die Kreuzungspunkte mit den West-Ost-Achsen eigene Maßnahmenbereiche darstellen.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 5.5	Für die Ortsmittellage konnte z.B. von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr ein Lkw Einfahrverbot helfen, zumindest die Nachtstunden erträglicher zu machen.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 5.6	Wichtig ist, bereits jetzt ein konkretes Konzept zu erarbeiten, wie in Nord-Süd Richtung eine zusätzliche Entlastungsachse in oder um Giesenkirchen herum geschaffen werden kann. Denn nimmt der Verkehr auf der einen Nord-Süd Richtung (L 31) weiter zu, löst dies eine Reglementierung der zulässigen Fahrzeuge aus. Zeitliche Reglementierungen sind durch intelligente Verkehrsleitsysteme herzustellen. Hierfür sollte die Stadt Mönchengladbach ein Konzept erarbeiten, wie kurzfristig durch mobile aufstellbare Verkehrsleitsysteme Lärmüberbelastungsbereiche entlastet werden können.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird weitergeleitet.
		B 5.7	Sollten für den Bereich Giesenkirchen keine Maßnahmen im Lärmaktionsplan eingestellt werden, so sind in jedem Fall Maßnahmen in einem Lärmvorsorgeplan einzustellen, der als Anhang zum Lärmaktionsplan mit verabschiedet wird, um ein sofortiges Handeln bei weiterer Lärmzunahme zu ermöglichen.	Das Instrument des Lärmvorsorgeplans gibt es nicht. Der Lärmaktionsplan ist jedoch alle fünf Jahre zu überprüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 5.8	Insbesondere ist wichtig, die erste Fortschreibung der Umgebungslärmkartierung aus dem Jahre 2007 rechtzeitig in 2012 durchzuführen, um Lärmerhöhungen, aber auch Lärmreduzierungen im Stadtgebiet bei der Umsetzung des Lärmaktionsplans verfügbar zu haben.	Es besteht die Verpflichtung einer Wirkungskontrolle im Abstand von fünf Jahren. Zurzeit befindet sich die Neuberechnung der strategischen Lärmkarten in Arbeit. Sie ist die Grundlage der 2. Stufe.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 6	29.11.2011	B 6.1	Aufnahme von Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit in den Lärmaktions- und Verkehrsentwicklungsplan. Wir sind für die Einführung von Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit im Stadtgebiet, mit Ausnahmen einiger Hauptverkehrsstraßen. Wer kennt nicht das Verwirrspiel in deutschen Städten: rein in die Tempo-30-Zone, nach 100 Metern Ende der Tempo-30-Zone, 300 m Tempo 50, nach der nächsten Kreuzung erneut Tempo 30. Dies geht so lange, bis kein Autofahrer mehr weiß, welche Geschwindigkeit nun gerade gilt. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts hat den wesentlichen Vorteil, dass diese Regelung um ein Vielfaches eindeutiger und einprägsamer ist, als die Zonenregelung und senkt zudem noch den Lärmpegel. Tempo 30 km/h ist nicht mehr Ausnahme, sondern Normalfall, bis auf wenige Hauptverkehrsstraßen (s.u.). Im Vergleich zu punktuell eingerichteten Tempo-30-Zonen, stellt die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit die kostengünstigere Maßnahme dar. Es fallen die Kosten	1. Für die Umsetzung dieser Idee fehlt derzeit die rechtliche Grund (Regelung in der Straßenverkehrsordnung). 2. Die Vorgehensweise der Stadt deckt sich im Wesentlichen mit der Anregung. Die genannten Straßenachsen sind jedoch abschnittsweise stark immissionsbelastet. Die Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße – Limitenstraße – Odenkirchener Straße - Duvenstraße fällt in die 1. Stufe des LAP. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ist deshalb <u>vorübergehend</u> für Teilabschnitte mit hoher Betroffenenzahl bis zur Einbringung von lärmoptimier-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>für die Tempo-30-Beschilderung weg. Bauliche Maßnahmen müssen nur noch sehr zurückhaltend eingesetzt werden. Dies spart verwaltungstechnischen Aufwand und enorme Kosten. Tempo-50-Schilder müssen auf den Hauptverkehrsstraßen nicht angebracht werden, die Vorfahrtsbeschilderung (gelb-weißes Quadrat; Zeichen 306) signalisiert gleichzeitig: „Hier ist 50 km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit“. Durch Tempo 30 verlängert sich die durchschnittliche Reisezeit nur sehr unwesentlich, es entstehen keine gravierenden Zeitverluste für Autofahrer. Bei Tempo 50 wird heute im Stadtverkehr je nach Tageszeit eine Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 20 und 30 km/h erreicht. Exakte Daten zu Zeitverlusten bei Tempo 30 liegen nur für die kurzen Fahrstrecken in Tempo-30-Zonen vor. Für eine Strecke von 500 Metern wurde ein Zeitverlust von 5-10 Sekunden ermittelt (Stadt Frankfurt: Tempo-30-Leitfaden). Selbst wenn man den höchstmöglichen Zeitverlust auf einer drei Kilometer langen Stadtstrecke berechnen würde (Konstantfahrt ohne jegliche Verzögerung), wäre es maximal eine Minute. Tempo 30 sorgt dafür, dass der Verkehrsfluss gleichmäßiger ist. Der erforderliche Sicherheitsabstand verringert sich und die Kapazitäten der Straße nehmen zu. Stau entsteht vor allem durch ungleichmäßige Geschwindigkeiten (starkes Beschleunigen und Abbremsen). Tempo 30 ist besser für unsere Umwelt. Zwar verbraucht ein PKW bei Tempo 50 im vierten Gang weniger Treibstoff als bei Tempo 30 im dritten Gang. Doch gilt dies nur für die Konstantfahrt. Den höchsten Verbrauch hat ein Auto während der Beschleunigungsphase. Bei Tempo 30 erhöht sich der Anteil der verbrauchsgünstigen Konstantfahrphasen. Nur auf dem Hauptstraßennetz, das auf ein Mindestmaß zu beschränken ist, soll Tempo 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit gelten. Als Ausnahmen, mit Tempo 50 km/h zu befahren, sehen wir folgende Straßenzüge vor:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1-Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße – Limitenstraße – Odenkirchener Straße – Duvenstraße</li> <li>2-Korschenbroicher Straße – Fliethstraße – Hittastraße – Waldnieler Straße</li> <li>3-Kaldenkirchener Straße</li> <li>4-Gladbacher Straße</li> </ol> <p>Die vorgenannten Straßenzüge sind mittelfristig komplett mit „Flüsterasphalt“ auszustatten um den Geräuschpegel auf Tempo-30-Niveau zu reduzieren.</p> <p>Wir fordern die Verwaltung auf, von ihrer Idee mit Tempo 40 km/h als Regelgeschwindigkeit abzurücken, mutig unserem Vorschlag zu folgen und Tempo 30 km/h im Lärmaktions- und Verkehrsentwicklungsplan festzuschreiben.</p>	tem Asphalt erforderlich.	
B 7	20.12.2011	B 7.1	<p>Die Wilhelm-Strauß-Straße wird von zwei Buslinien, Linie 004 und Linie 006 befahren, werktätlich (Mo-Sa) von 4:38 Uhr bis min. 23:11 Uhr, am Wochenende länger. Die eingesetzten Bus-Typen der erwähnten Linien dröhnen alle paar Minuten die Straße entlang und sollten zur Verminderung der von ihnen ausgehenden starken Lärmbelastung gegen aktuelle lärmarme Modelle ausgetauscht werden oder mit entsprechender Schall-Isolierung versehen werden. Bislang hat man den Eindruck, dass diese nicht schallgedämmt sind.</p>	Der Lärmaktionsplan hat keinen direkten Einfluss auf die Erneuerung der Busflotten. Eine kontinuierliche Erneuerung der Busflotte unter dem Aspekt lärmreduzierter Fahrzeuge sollte jedoch unterstützt werden.	<b>Aufnahme in den Lärmaktionsplan als Prüfauftrag.</b>
		B 7.2	<p>Historisch gewachsen, u.a durch das dort befindliche, aber nicht mehr genutzte Gebäude des "Finanzamt Rheydt", ist die "Wilhelm-Strauß-Straße" als Verkehrsader Richtung Ortsteil "Geneicken" genutzt worden. Die Verkehrsbelastung der teils recht engen und dicht / geschlossen-bebauten Straße ist sehr hoch und wird recht häufig trotz gebotener Vorsicht zur Rennstrecke, insbesondere ab dem Kreuzungsbereich "Dorfbroicher Str." bis zur "Bylandtstr."</p> <p>Hier gilt wegen der, auf dem Abschnitt gelegenen Schule zwar eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Km/h, wird aber durchweg von den allermeisten Straßenverkehrsteilnehmern incl. des ÖPNV vollkommen missachtet. Eine erzwungene Entschleunigung, z.B. durch einige Tempohemmschwellen / höher aufgeplasterter Straßenpassa-</p>	In den Lärmaktionsplan der 1. Stufe gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Wilhelm-Strauß-Straße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			gen, tut hier absolut Not und wird sicher auch die Lärmbelastung mit reduzieren.		
		B 7.3	Um die Straße weiter vom Verkehrslärm zu entlasten, müsste die Verkehrslenkung ebenfalls neu überdacht werden. Es existieren bereits zwei benachbarte parallele Hauptverkehrsadern, die "Hauptstr. / Düsseldorfer Str." und die "Gracht / Friedensstr." Eine dritte Verkehrsader in der Mitte über die "Wilhelm-Strauß-Straße" ist eigentlich überflüssig und für die Anwohner eine drastische Belastung. Um eine deutliche Entlastung der "Wilhelm-Strauß-Straße" zu erreichen wäre es gut um den Verkehr zu beruhigen, hier eine "Tempo 30 - Zone" einzurichten und das Verkehrskonzept konsequent so umzusetzen, dass auch die genannten Buslinien durch eine gezielte Bündelung und eine andere Verkehrsführung über die genannten Hauptverkehrsadern umgelenkt werden.	Siehe oben.	Siehe oben.
		B 7.4	Eine Umkehrung der Verkehrsrichtung zwischen "Dorfbroicher Str." und Limitenstr. wäre zudem denkbar und würde jedwedem Durchgangsverkehr entgegenwirken.	Siehe oben.	Siehe oben.
B 8	21.12.2011	B 8.1	Hiermit bitte ich Sie höflichst als Anwohner der Beckrather Straße in Mönchengladbach-Wickrath (ich selbst gartenangrenzend), diese einmal bzgl. der Verkehrsplanung und vor allem der Lärmschutzplanung / Lärmaktionsplan zu überprüfen. Insbesondere im Teilstück zwischen Abfahrt Fischzucht Peschkes und Abzweigung Konrad-Bäumer-Straße ist die Beckrather Straße in einem sehr schlechten Zustand, notdürftig wurde sie bereits letztes Jahr schon einmal gefickt, doch brechen die gleichen Löcher nach dem letzten Winter wieder auf. Die Straße ist natürlich auch viel befahren.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Beckrather Straße nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 8.2	Außerdem ist gerade hier auch die Tempo-30-Zone eingerichtet, die aber absolut missachtet wird. Ich halte das für sehr bedenklich und sehr gefährlich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 8.3	Aus diesem Grund bitte ich Sie dringend, gerade hier, wegen der Enge, der Unübersichtlichkeit und momentanen Dunkelheit, wegen der Bushaltestelle und den vielen querenden Kindern aus dem Wohngebiet "Am Klingelsberg" um machbare Veränderungen, möglicherweise Verengungen, Hubbel oder auch Flüsterasphalt.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 9	02.02.2012	B 9.1	Wir wohnen auf der Friedrich-Ebert-Str. in Rheydt. Wir waren ja immer schon einer hohen Lärmbelastung durch Busse und besonders durch Laster ausgesetzt. Diese Situation hat sich seit dem Umbau und der neuen Verkehrsführung verstärkt. Die neue Ampel an der Ecke gesehen in Richtung Rheydt, mit der Abführung des Verkehrs nach rechts zur Hohlstraße, führt zu einem großen Rückstau. Dieser Rückstau verursacht eine neue zusätzliche Belastung durch Lärm und Abgase, die es vor der neuen Verkehrsführung nicht gab.	Der Hinweis wird geprüft.	<b>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</b>
B 10	03.06.2012	B 10.1	1. Punkt B45.4 / B57.8 / B66.4 / B69.4 / B75.2 / B93.5 / B94.3 / B119.4 / B120.7 / B122.7 / B123.7 / B124.4 / B126.4 / B147.4 / B149.5 / B150.6 / B152.6 / B162.2 / B163.8 / B173.8 / B193.2 / B202.3 / B204.11 / B207.2 / B217.5 / B221.6 Auf die o. a. Stellungnahmen der Bürger, wann das beim runden Tisch in 2009 den Anwohnern versprochene und durch die BV Nord im März 2010 geforderte Pilotprojekt einer Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärmentlastung umgesetzt wird, lautet die Beurteilung: Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung! Auf unser Nachfragen in den letzten Monaten, wann das versprochene Pilotprojekt denn nun endlich umgesetzt wird, wurde uns darauf widersprüchlich geantwortet: Ein solches Pilotprojekt kann nur im Rahmen eines Lärmaktionsplanes umgesetzt werden! Was gilt jetzt? Was ist denn nun richtig?	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der <u>höchsten</u> Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärmreduzierung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 10.2	2. Punkt B144.4 / B163.14 / B188.5 / B204.32 / B212.12 Unfallhäufungsstelle bzw. Unfallschwerpunktstelle Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			In der Beurteilung steht, dass bei dieser Kreuzung es sich nicht um eine Unfallschwerpunktstelle handelt. Bei den 48 Unfällen mit 12 Verletzten in 2007-2009, handelte es sich in 9 Fällen um einen Unfall der Kategorie 1-4 mit gleicher Art und Type, womit es sich an dieser Kreuzung gemäß des RdErl. des Innenministeriums u. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr - III B 3 - 75 - 05 / 2 - vom 11. März 2008 um einen Unfallschwerpunkt handelt. Dies wurde uns von Polizei und Ordnungsamt bestätigt. Uns liegt ein Schreiben der Verwaltung vor, mit dem Ergebnis der Unfallkommission zur Ortsbegehung vom 14.04.2010 der Unfallhäufungsstelle Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße. In der Sitzung der BV Nord vom 13.09.2010 wurde unter Punkt 7 der Unfallschwerpunkt Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße beraten und abschließend ein Prüfauftrag an die Verwaltung gestellt (Dieser Prüfauftrag ist übrigens unseres Wissens bis heute nicht abgearbeitet). Nun erklärt man, dass diese Kreuzung kein Unfallschwerpunkt sei. Wie kommt man zu dieser neuen Beurteilung?		
		B 10.3	3. Punkt B66.13 / B69.13 / B114.3 / B119.12 / B120.18 / B122.12 / B123.12 / B143.5 / B147.12 / B150.15 / B152.15 / B173.14 / B217.15 / B221.15 / Einrichtung einer Pfortnerampel an der Nicodemstraße. Beurteilung: Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können. Dieser Beurteilung stimmen wir voll zu. So würde eine Pfortnerampel vor der Nicodemstraße den Verkehr auf der Monschauer Straße im unbebauten Gewerbegebiet stauen. Heute staut sich genau dieser Verkehr in den Wohngebieten auf der Nicodemstraße, an der Kreuzung Nicodemstraße / Roermonder Straße und auf dem Metzenweg an der Kreuzung Metzenweg / Dülkener Straße. Würde man nur so viele Fahrzeuge in die Wohngebiete Nicodemstraße und Metzenweg einfahren lassen wie die dortigen Knotenpunkte auch abhandeln können, wäre eine Verlagerung der Ampelrückstaus in unsensible Bereiche damit genau erfüllt.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 10.4	4. Punkt B 28.3 / B 66.12 / B 69.12 / B 114.3 / B 119.11 / B 120.17 / B 122.11 / B 123.11 / B 124.11 / B 138.10 / B 143.4 / B 147.11 / B 150.14 / B 152.14 / B 173.13 / B 217.14 / B 221.14 Bessere Ausschilderung zur Autobahn A52 und A61 an der Kreuzung Waldnieler Straße / Nicodemstraße. Beurteilung: Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet. Bitte teilen Sie uns mit um welche Maßnahmen es sich hier konkret handelt? Wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?	Im Knotenpunkt Waldnielerstraße/ Nicodemstraße ist die Ausschilderung der A 52 von der Waldnieler Straße in die Nicodemstraße entfallen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 10.5	5. Punkt B 152.9 / B 152.12 / B 221.12, Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Lärmreduzierung und Erhöhung der Sicherheit auf dem Schürenweg. Beurteilung: Es wird geprüft, ob auf einem weiteren Teilabschnitt des Schürenwegs unter anderem zur Schulwegsicherung Tempo 30 ausgewiesen werden kann. Bitte teilen Sie uns ebenfalls mit, um welchen Teilabschnitt auf dem Schürenweg es sich hierbei handelt? Gibt es schon Ergebnisse der Prüfung?	Die Prüfung hat inzwischen stattgefunden. Montessori-Grundschule: Der Ausgang liegt zu Am Ringeberg. Gemeinschafts-Grundschule Wildberg: Der Ausgang liegt zur Lochnerallee. Die Übergänge über Metzenweg und Schürenweg in Höhe der Bushaltestellen sind beampelt. Ergebnis: Eine Ausweisung von Tempo 30 zur Schulwegsicherung kommt auf dem Metzenweg und Schürenweg nicht in Betracht. Hinweis: Die Schulen sind für den Fahrradverkehr über weniger belastete Straßen erreichbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 10.6	Abschließend möchten wir Sie noch auf zwei Fehler bei ihren Beurteilungen hinweisen: Punkt B 60.1. Beurteilung: Der Hinweis gilt für Neubaugebiete und nicht für Bestandsgebiete. Die in der Stellungnahme angesprochenen gesundheitsschädlichen Bereiche von 65 dB(A) als auch die Auslösepegel von 70dB(A) gelten sowohl für Neubaugebiete als auch für Bestandsgebiete gleichermaßen.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." 2. Der genannten Lärmkartierung der Isophonen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				liegen Rasterflächen von 10x10 m zugrunde. Exakte Fassadenpegel lassen sich daraus nicht ableiten. Diese wurden von der Stadt MG mit kleineren Rastereinheiten ermittelt.	
		B 10.7	Punkt B192.3 Beurteilung: Angrenzend an den Grünzug (Bunter Garten) liegen ausschließlich Tempo 30-Zonen. Dieses ist in unserem Sinne, aber per Heute leider nicht korrekt. Der Schürenweg, der nicht nur an den Grünzug angrenzt sondern den „Bunten Garten“ in zwei Hälften zerschneidet, ist bisher leider weder eine 30er Zone noch eine 30er Strecke.	Die gemachte Aussage zu B 192.3 ist korrekt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 11	19.06.2012	B 11.1	Da die Stadt verpflichtet ist, Lärmaktionspläne zu erstellen, möchte ich Sie bitten, das Wohngebiet mit den Straßen Am Finkenschlag, Gingterkamp, Pfingsgraben und Wilmskamp in Ihre Überlegungen einzubeziehen. Wilmskamp 32-40 sowie das Neubaugebiet ehemals Baustoffe Müller, bekamen bei Baubeginn die Auflage, die Grundstücke mussten zum Gingterkamp liegen. Eine vollkommen unübliche Auflage die sich in dem gesamten Wohngebiet nur auf diese Grundstücke bezieht, zudem auch vollkommen unsinnig da bei Baubeginn bereits die Autobahn bestand (keine Ortsbegehung?!). Deshalb sind diese Grundstücke besonders dem Lärm ausgesetzt. 1978 war dieses Wohngebiet als verkehrsberuhigt ausgewiesen. Dank Borussia hat dieses Wohngebiet in jeder Beziehung an Wert verloren. Es ist der Wohnbezirk hinter der Autobahnausfahrt Holt, linke Seite in Richtung Rheindahlen, bis an das Militärgelände. Dieses Gebiet ist eingeschlossen von der Autobahn, der heute 6-spurigen Aachener Straße.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenschnitte mit der höchsten Betroffenzahl ein, wozu der Bereich nicht gehört.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 11.2	14-tägige Belästigung durch Fahrzeuge und Hinterlassenschaften von Fußballfans sowie laute Musikveranstaltungen im Hockeypark.	Freizeitlärm und Stadtreinigung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 11.3	Die Schallwände der Autobahn sind viel zu kurz in Richtung Rheydt, erfüllen nicht ihren Zweck dieses Wohngebiet zu schützen. Besonders laut ist es bei Ostwind. Lärmbelästigung aus erster Hand.	Siehe 11.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 11.4	Dieses besagte Wohngebiet soll "verkehrsberuhigt" mit einer Geschwindigkeitseinschränkung von 30 km/h für das gesamte Wohngebiet sein. Es gibt für das gesamte Gebiet 2 Hinweisschilder für die Geschwindigkeitsbeschränkung, an den Einfahrten zum "Pfingsgraben" und "Am Finkenschlag". Auch durch Nichtbeachtung der unzureichenden Verkehrshinweise der Anwohner Pfingsgraben und Gingterkamp, ab Pfingsgraben Richtung Militärgelände, sowie durch Fremdfahrzeuge zum und vom Hundeplatz an der Landwehr. Die Fahrzeuge aus diesen Richtungen können eigentlich die Aachener Straße bereits an der Feuerwehr erreichen.	Siehe 11.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 11.5	Durch die letzte Straßenbaumaßnahme, Querstraße zur Aachener Str. mit Ampel auf Höhe der JET-Tankstelle, wurde der Gingterkamp zur Parallelstraße (Ausweichstraße) zur Aachener Straße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen. Der lange Gingterkamp wurde jetzt zur Schnellstraße, 30km/h wird kaum noch eingehalten vielfach erheblich überschritten! Fast der gesamte Verkehr dieses Wohngebietes läuft jetzt über die Straßen „Gingterkamp“ und „Am Finkenschlag“. Warum ist das so? An der Ausfahrt "Am Finkenschlag" zur Aachener Straße ist keine Ampel. Am Pfingsgraben ist eine Ampel mit relativ langer Wartezeit.	Es handelt sich um eine temporäre, baustellenbedingte Belästigung und deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 11.6	Fährt die Feuerwehr zum Einsatz wird die gesamte Ampelanlage dieser Kreuzung auf rot geschaltet, d.h. lange Wartezeit. Wird dann die Ampelanlage wieder auf Betrieb geschaltet, wird die Ampel am Pfingsgraben in der Reihenfolge zuletzt auf "Grün" geschaltet. Da dann aber die "Grüne Welle" in Richtung Aachener Straße geschaltet ist, hat man stadteinwärts an der Ampel "Jet-Tankstelle" wieder rot, d.h. wieder relativ lange Wartezeit. Auch die Feuerwehr fährt teilweise bei der Rückfahrt zu ihrem Standort über die Straßen "Am Finkenschlag", Pfingsgraben.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 11.7	Die Schriefers Baugesellschaft liegt an einem unübersichtlichen Steckenabschnitt am Gingterkamp, in einer Kurve mit Straßeneinmündung, oft hat man keine Ausweichmöglichkeit bei Gegenverkehr. Normalerweise stehen an unübersichtlichen Kurven Halteverbotschilder. Fahrzeuge dieser Fa. werden grundsätzlich in dieser Kurve ganztägig abgestellt. Auch diese Fa. hat die Auflage Parkplätze für Eigenbedarf und Mitarbeiter zu stellen. Dabei sind diese vorhanden werden aber, oder dürfen scheinbar nicht benutzt werden. Das gilt auch für den eigenen Verkaufswohngewagen, dieser wird zeitweise auf den vorhandenen öffentlichen Parkplatz abgestellt, obwohl diese Parkplätze zu kurz für dieses Fahrzeug sind.(siehe hierzu auch Straßenplan).	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 11.8	Bei einer früheren Straßenplanung sollte der Pfingsgraben bis Stadtteil Pongs verlängert werden, die Kreuzung Pfingsgraben - Gingterkamp in Richtung „Am Finkenschlag“ geschlossen werden. Eine Überprüfung der Verkehrssituation besonders an Stoßzeiten halte ich für dringend erforderlich.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
B 12	01.07.2012	B 12.1	Wir stellen den Antrag, nach erfolgter Verlegung der B 57 (Waldnieler Str. - Nordpark) auf Verkehrsberuhigung und Einrichtung eines Fahrradweges im Bereich Burggrafenstraße im Bereich unseres dicht besiedelten Wohngebietes.	Im Rahmen des LAP sind Schutzstreifen auf der Burggrafenstraße vorgesehen. Für Radfahrstreifen ist die Fahrbahn zu schmal, ebenso sind die Gehwege für Radwege zu schmal.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 13	02.07.2012	B 13.1	Ich fordere in letzter Konsequenz eine Verbannung des Verbrennungsmotors betriebenen Individualverkehrs im gesamten Innenstadtbereich. 1. Ausbaustufe (sofort): Einrichtung einer Umweltzone, zulässig nur für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 3 und 4. 2. Ausbaustufe (ab 2015): Befahren der Umweltzone mit Fahrzeugen der Schadstoffgruppen 3 und 4 ist nur noch Haus- und Grundeigentümern gestattet die einen entsprechenden Besitz in dem Bereich der Umweltzone haben. Pro Eigentumseinheit ist nur ein Fahrzeug mit den oben benannten Kriterien gestattet. 3. Ausbaustufe (ab 2017): Wie Ausbaustufe 2, jedoch sind in der Umweltzone nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 4 gestattet. 4. Ausbaustufe (ab 2020): In der Umweltzone sind nur noch Fahrzeuge erlaubt die einen berechneten CO2 Ausstoß von 40g/km und weniger haben. Dies wären nach heutigem Stand der Technik nur noch Elektrofahrzeuge die Ihre Stromversorgung aus erneuerbaren Energien beziehen. Mit dieser Forderung wäre ab 2020 nicht nur das Problem mit dem Verkehrslärm ein für alle Mal aus der Stadt verbannt, sondern wäre auch schon mit Einführung der Ausbaustufe 1 das Problem mit der immerwährenden Überschreitungen der Luftgrenzwerte für Stickstoffoxid und Feinstaub kein Thema mehr!	1. Schadstoffemissionen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Der auch zukünftig sehr geringe Anteil an Elektrofahrzeugen hat auf absehbare Zeit keine Auswirkungen auf die Lärmemissionen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 14	03.07.2012	B 14.1	An den Bushaltestellen, die sich in Sichtweite von einer Ampelkreuzung befinden, kann unnötiger Buslärm vermieden werden. Heutzutage fahren die Busse von diesen Haltestellen ab, ohne Rücksicht auf die Ampelfarbe und stellen sich häufig genug vor die rote Ampel. Wenn sie auf grün umspringt, müssen die Busse mit viel Lärm ein zweites Mal anfahren. Wenn die Busse an den Haltestellen, wie z.B. am Stationsweg, eine Minute oder zwei abwarten würden, bis die Ampel in Sichtweite grün zeigt, würden sie unnötigen Lärm, Abgase und Kraftstoffverbrauch vermeiden.	Ist verkehrplanerisch nicht sinnvoll, da Busse sich entweder hinten anstellen müssten bzw. auch Kraftfahrer nicht beurteilen können, ob der Bus noch hält oder nur auf Grün wartet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 14.2	Um den Verkehrslärm auf der Roermonder Straße zu vermindern, kann der Lkw- und Durchgangsverkehr aus Richtung Hardt auf die Waldnieler Straße geleitet werden, solange an der Brücke in der Duis noch zwei zusätzliche Rampen fehlen. Durch entsprechende Verbotsschilder für Lkw- und Durchgangsverkehr an der Grenze zu Hardt kann die Roermonder Straße wenigstens vom Verkehr, der von Westen in die Stadt fährt, befreit werden.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu die Roermonder Straße nicht gehört. Die Einbeziehung in die 2. Stufe des Lärmaktionsplans muss geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Im Fall einer Einbeziehung in die 2. Stufe des Lärmaktionsplans sollten bereits von den Bürgern gemachte Anregungen geprüft und gegebenenfalls als Maßnahmenvorschlag aufgenommen werden.
		B 14.3	Die Stadt muss sich energisch und nachhaltig für Bahnlärmschutzwände einsetzen. Die Stadt Viersen hat sich erfolgreich für Lärmschutzwände entlang der Gleise eingesetzt.	Die Stadt MG hat keinen Einfluss auf die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen der DB AG.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 14.4	Die Stadt kann sich auch mit den umliegenden Gemeinden stärker gegen Fluglärm besonders der Ferienflieger einsetzen, die unablässig über dem Zentrum Warteschleifen drehen und einen Beobachter einsetzen, der dafür sorgt, dass jeder Verstoß gegen Vorschriften sofort geahndet wird. Das gilt ebenso für Sportflieger.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 14.5	Um den Durchgangsverkehr von Hardt durch die westliche Roermonder Straße in die östliche Roermonder Straße jenseits der Bahnunterführung zu den Haus-Nummern kleiner als 183 fern zu halten, schlage ich vor, diesen Durchgangsverkehr mit geeigneten Maßnahmen über die Waldnieler Straße zu leiten und von der Waldnieler Straße hinter der Bahnunterführung eine Linksabbiegemöglichkeit neben dem Haus Nr. 183 in die östliche Roermonder Straße zu schaffen. Diese Maßnahme könnte dazu beitragen, den Verkehrslärm in der Roermonder Straße zu mindern	Siehe 14.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 15	03.07.2012	B 15.1	Wir sind gerade an den Schürenweg gezogen. Das hohe Verkehrsaufkommen, verbunden mit dem entspr. Lärm hatten wir uns so nicht vorgestellt. Wir bitten Sie, geeignete Maßnahmen wie z.B. Tempobegrenzung, Änderung der Hinweisschilder zur Autobahn, entsprechende Leitung des Lastwagenverkehrs zu ergreifen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/ nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 16	03.07.2012	B 16.1	Wie in der Lärmkartierung NRW anhand der gelben Auslösepegellinie zu sehen ist, liegt an der Fassade meines Wohnhauses am Schürenweg eine Lärmbelastung von >70dB(A) an. Dieser Wert ist wesentlich zu hoch! Da jeder Bürger ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse hat, bitte ich darum, im Rahmen des Lärmaktionsplans geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. Der genannten Lärmkartierung der Isophonen liegen Rasterflächen von 10x10 m zugrunde. Exakte Fassadenpegel lassen sich daraus nicht ableiten. Diese wurden von der Stadt MG mit kleineren Rastereinheiten ermittelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 17	03.07.2012	B 17.1	Die Lärmbelästigung durch den Verkehr in unserem Wohngebiet ist viel zu hoch. Ein Befahren des Schürenwegs aus unserer Ausfahrt kommend in Richtung Kaldenkirchener Straße ist schier unmöglich, da eine Autoschlange einem jedes Einbiegen verhindert, somit ist man gezwungen am Restaurant Rosenmeer einen Turn-around zu machen oder gleich über die Lettow-Vorbeck-Straße durch ein Zone 30 Gebiet Richtung Kaldenkirchener Straße zu fahren. Auch die Schulkinder können morgens nur schwer in den schnellen Berufsverkehr eingegliedert werden, ein mit dem Fahrrad zur Schule fahren ist nicht ungefährlich, da die Autofahrer entsprechend schnell unterwegs sind. Es ist also nicht nur der Lärm und die Abgasverschmutzung, sondern auch noch die Gefahr der Raser, die ein Leben hier sehr stark beeinträchtigen. Bitte ergreifen Sie Maßnahmen, dass ein friedliches Miteinander hier Einzug halten kann.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. Die Prüfung hat inzwischen stattgefunden. Montessori-Grundschule: Der Ausgang liegt zu Am Ringeberg. Gemeinschafts-Grundschule Wildberg: Der Ausgang liegt zur Lochnerallee. Die Übergänge über Metzweg und Schürenweg in Höhe der Bushaltestellen sind beampelt. Ergebnis: Eine Ausweisung von Tempo 30 zur Schulwegsicherung kommt auf dem Metzweg und Schürenweg nicht in Betracht. Die Schulen sind auch mit dem Fahrrad über Parallelstraßen zu erreichen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis auf das Ausfahrtsproblem wird weitergeleitet.
B 18	03.07.2012	B 18.1	Es muss ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße eingerichtet werden. Der Lkw-Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 18.2	Außerdem sollte die bereits bestehende 30er-Zone am Bökelberg ausgeweitet werden	Siehe 18.1	Siehe 18.1

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			und zwar für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße. Das gesamte umliegende Gebiet ist bereits 30er Zone. Hiermit würde auch der Wohncharakter dieser Gegend wieder betont. Durch die 30er Zone und die damit verbundene „Rechts vor Links“ Regelung würde die Geschwindigkeit auch ohne große Polizeikontrollen eingehalten.		
		B 18.3	Nach Umsetzung dieser beiden Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen.	Siehe 18.1	Siehe 18.1
		B 18.4	Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen entlasten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 18.5	Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 19	03.07.2012	B 19.1	Es muss ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße eingerichtet werden. Der Lkw Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 19.2	Außerdem sollte die bereits bestehende 30er Zone am Bökelberg ausgeweitet werden und zwar für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und für die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße. Das gesamte umliegende Gebiet ist bereits 30er Zone. Hiermit würde auch der Wohncharakter dieser Gegend wieder betont. Durch die 30er Zone und die damit verbundene „Rechts vor Links“ Regelung würde die Geschwindigkeit auch ohne große Polizeikontrollen eingehalten.	Siehe 19.1	Siehe 19.1
		B 19.3	Nach Umsetzung dieser beiden Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen.	Siehe 19.1	Siehe 19.1
		B 19.4	Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen entlasten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 19.5	Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 20	03.07.2012	B 20.1	Wir haben im letzten Jahr einen dramatischen Anstieg des LKW Verkehrs von der B57 (Hohenzollernstr.) in unsere Bergstraße zu ertragen. Die Strecke Bergstr. wird genutzt um über das letzte Stück des Schürenweges auf den Autobahnzubringer (Kaldenkirchenerstr.) zu gelangen. Wie Ihnen sicherlich bekannt sein dürfte ist die Bergstr. eine kleine Straße mitten durch ein Wohngebiet. Um auf die Bergstr. zu gelangen müssen die LKWs zunächst eine 90 Grad Kurve an der Hohenzollernstr. in die Bergstr. und dann anschließend nach ca.400m die nächste 90 Grad Kreuzung (Bergstr./Schürenweg) meistern. Dies geht nur indem die Fahrzeuge die	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Hälfte der anderen Fahrspur mitbenutzen, weil die Platzverhältnisse nichts anderes zulassen. Häufig steht dann der gesamte Verkehr still und beide Kreuzungen haben sich bedauerlicher Weise zu Unfallschwerpunkten entwickelt.(siehe Statistik bei der Polizei)		
		B 20.2	Auch kann der Straßenbelag und Straßenuntergrund der Bergstr. den massiven Gewichten der vollbeladenen Containerlaster und Lkw mit Anhänger nicht mehr genüge leisten. Vor unserem Haus im Kreuzungsbereich Berg-/Bökelstr. ist der Straßenbelag sehr stark angegriffen und beschädigt, was zur Folge hat, dass morgens ab 6:00 Uhr, wenn wir noch nicht unter den Rückstaus des Berufsverkehrs zu leiden haben, die LKW mit hoher Geschwindigkeit und extremer Lärmbelästigung über diesen Teil der Straße "donnern". Die Erschütterungen sind dann bis ins Bett im Dachgeschoß zu verspüren und dies ist keine reißerische Übertreibung.	1. Siehe oben. 2. Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis auf Erschütterungen wird jedoch weitergeleitet.
		B 20.3	Des Weiteren müssen zumindest die Berganfahrenden Laster durch schalten und kräftiges Gas geben die Höhe zum Schürenweg überwinden, dies hat dann wiederum erhebliche Luftverunreinigung und Lärm durch die Dieselmotoren zur Folge. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob sich die dramatische Zuspitzung des Lkw-Verkehrs in grade diesem Teilstück der oben genannten Straßen bis zur Stadtverwaltung herumgesprochen hat. Deshalb möchte ich Sie dringlich bitten, im Rahmen ihres Lärmaktionsplans an der Kreuzung Berg-/Bökelstr. eine Lkw-Zählung, eine Messung der Luftreinheit, eine Lärmmessung (insbesondere morgens zwischen 6 und 7.00 Uhr), und eine Begutachtung des Straßenbelages vorzunehmen bzw. durchführen zu lassen, um meine Behauptungen zu prüfen.	1. Schadstoffimmissionen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 20.4	Abschließend würde es mich sehr freuen eine Antwort auf folgende Frage zu erhalten: Warum wird der Schwerlastverkehr über eine kleine kommunale Wohnstraße, mitten durch ein reines Wohngebiet geleitet, obwohl dieser Verkehr ohne großen Aufwand über einen zweispurigen Autobahnzubringer(Kaldenkirchenerstr.) und eine Bundesstraße 57(Hohenzollernstr.) geführt werden könnte.	Die Straßenachse gilt zz. als städtische Hauptverkehrsstraße.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 20.5	Ich möchte anregen ein Lkw-Verbot für die Bergstr. und den untern Schürenweg auszusprechen. Hierdurch würden Abkürzungen und auch Mautumgehungen des Schwerlastverkehrs vermieden. In der Folge könnten der Lärm und die Luftverschmutzung in erheblichem Maße reduziert und die Kosten der Stadt für eine Sanierung der beschädigten Straßen eingespart werden.	Siehe unter 20.1.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 21	04.07.2012	B 21.1	1. Seit Jahrzehnten versäumt es die Städtische Verkehrsplanung die innerstädtischen Straßen zu beruhigen und vor allem die Straßen, auf denen täglich tausende Kinder sich zur und von der Schule, Kindergarten oder Sportplatz hin und her bewegen. Die Rede ist von den Straßen Schürenweg, Marienburgerstr., Metzweg und Nicodemstr. Diese Straßen sind durch Autos und Schwerlastverkehr so stark befahren, dass Kinder und Schüler täglich hoch gefährdet sind. Allein dem besonderen Engagement der Eltern und nur denen ist es zu verdanken, dass noch nicht allzu viel bzw. Schlimmes passiert ist. Aber es muss doch nicht erst ein Kind wieder Sterben, bevor Politik und Verwaltung wieder reagieren. Diese Stadt hat seit Jahren eine hohe oder sogar die höchste Kinder Verkehrsunfallrate in ganz NRW. Das kann doch nicht wundern. Bei diesen schlechten, unüberlegten Planungen und den stückweisen Entscheidungen. 2. Man könnte auf den Gedanken kommen, dass bewusst Geschwindigkeitskontrollen auf dieser Strecke höchst selten sind, damit der Verkehrsfluss sich auf keinen Fall staut. Dann könnte man ja erkennen was für unsinnige Planungen hier seit Jahren ablaufen. Eine 30er Zone und ein LKW Verbot gehen auch nicht, da man auch dann die miserable Planung erkennen würde. Es wird einfach täglich Risiko mit den Kindern gefahren, bis, ja bis wieder ein kleines Kind oder ein Schüler verletzt wird, oder gar, wie schon so oft in dieser Stadt, getötet wird. 3. Wie kann man die Marienschule in das Neusprachliche Gymnasium setzen und nur	1. Eine Prüfung hat inzwischen stattgefunden. Montessori-Grundschule: Der Ausgang liegt zu Am Ringenberg. Gemeinschafts-Grundschule Wildberg: Der Ausgang liegt zur Lochnerallee. Die Übergänge über Metzweg und Schürenweg in Höhe der Bushaltestellen sind beampelt. Ergebnis: Eine Ausweisung von Tempo 30 zur Schulwegsicherung kommt auf dem Metzweg und Schürenweg nicht in Betracht. Ansonsten sind die Schulen über Parallelstraßen zu erreichen. 2. Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 3. Die Marienburger Straße ist keine Landstraße, sondern eine städtische Hauptverkehrsstraße. Sie wurde nicht erst kürzlich dazu gemacht. 4. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			wenige Jahre später die Marienburgerstr. zur Landstr. erklären wollen. 4. !! Oder musste Herr Bohnen bzw. die Fa. Jessen unbedingt die Marienpassage bauen und damit die wunderschöne alte Fassade der Marienschule auf immer verdecken. Das Gymnasium Marienschule, die Schule Lochner Allee (Schulanfänger), der Sportplatz Metzenweg und der Kindergarten auf der Nicodemstr. sind Einrichtungen die schon seit vielen Jahrzehnten dort sind und trotzdem kann die Stadt seit Jahrzehnten keine Verkehrsalternative anbieten. Die Stadt hat kein Geld. Aber für Mitarbeiter des Gartenamtes, die sich nicht vertragen, gibt es einen Bürocontainer von 50.000,00 €. Zinszahlungen der Borussia an die Stadt von jährlich über eine Million € werden seit über 5 Jahren nicht gezahlt. Warum nicht??? Wer hat diesen Vertrag ausgearbeitet und wer hat ihn seitens der Stadt unterzeichnet???? Gerne würde ich einmal mit einem städtischen Planer oder mit dem Oberbürgermeister ein Gespräch hierüber führen.		
B 22	04.07.2012	B 22.1	Die Bergstraße war niemals für eine Verkehrsbelastung, wie sie seit geraumer Zeit besteht, vorgesehen. Sowohl die Fahrspurweite als auch die Beschaffenheit verbieten geradezu eine intensive Nutzung durch Schwerlastverkehr, wie es leider an der Tagesordnung ist. Größere Fahrzeuge können den Schürenweg gar nicht in die Bergstraße verlassen, ohne zum Verkehrshindernis zu werden und / oder die Alleebäume zu beschädigen. Die bestehenden Frostschäden aus den vergangenen Wintern tragen ihr Übriges dazu bei.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Schürenweg und Bergstraße nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.2	Unerträglich für die Anwohner dieses Abschnittes sind neben der starken Emissionsbelastung auch Erschütterungen der z.T. alten Gebäude durch tonnenschwere Fahrzeuge (nicht nur an unserem dürfte sich der Putz von Kellerdecken und -wänden lösen)	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.3	Unzumutbar ist zudem die starke Lärmbelastung durch den ohne schon starken Berufsverkehr ergänzt durch Schwerlastverkehr mit entsprechendem Geräuschpegel durch Motorendröhnen, hydraulisches Bremsen, erneutes Anfahren usw. Leere Pkw- Anhänger sowie Lkw-Auflieger verursachen zudem ein extrem lautes Scheppern beim Überfahren der aufgrund des Alters der Straße vorhandenen Bodenunebenheiten und Frostaufbrüche. (Für den sicherlich notwendigen Buslinienverkehr sollte selbstverständlich eine Ausnahmeregelung gelten). In unserem Haus kann man bei geöffneten Fenstern in keinem Raum Nachtruhe finden.	1. Die Straßenachse gilt zz. als städtische Hauptverkehrsstraße. 2. Siehe 22.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.4	Ohnehin kommt es bekanntermaßen durch die unsinnige Verkehrsführung an dieser Kreuzung regelmäßig zu Konflikten. Unrechtmäßiges Abbiegen führt mehrmals um Tag zu Hupkonzerten, aggressiv lautem Anfahren und auch zu Unfällen.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
			Letztendlich wird die Bergstraße von unten ab Hohenzollerstraße auch gerne als Rennstrecke genutzt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.5	Insgesamt ist für die Anwohner dieses schönen Viertels die zumutbare Grenze lange schon überschritten. Diese Bürger entrichten neben der seinerzeitigen Grunderwerbsteuer regelmäßig Grundbesitzabgaben in nicht unbeträchtlicher Höhe und halten ihre Immobilien und Grundstücke mit großem persönlichem Zeitaufwand oder mit entsprechenden finanziellen Mitteln instand und tragen so dazu bei, die Straßenzüge dieses Stadtteils optisch ansprechend zu gestalten.	Zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.6	Wir fordern daher ein striktes Lkw-Verbot (mit Ausnahme von direktem Anliefer- und Busverkehr) für das reine Wohnviertel Bergstraße / Schürenweg.	Siehe 22.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.7	Des Weiteren wären Bodenwellen zur Verkehrsberuhigung sinnvoll;	Bodenwellen sind unter lärmtechnischen Aspekten kontraproduktiv, da sich Brems- und Anfahrgeräusche erhöhen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.8	zumindest aber konsequente, regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 22.9	Die Stadt Mönchengladbach schmückt sich nur allzu gerne mit ihren Wohnvierteln und	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Baugrundstücken in 1 A-Lage, die ja auch entsprechend beworben werden. Es ist allerhöchste Zeit, diesem Anspruch hier endlich einmal auch hinsichtlich der dortigen Lebensqualität Rechnung zu tragen.		
B 23	04.07.2012	B 23.1	Die Lärmbelastung durch den Verkehr in unserem Wohngebiet des Schürenwegs zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße ist deutlich zu hoch. Wir bitten darum im Rahmen des Lärmaktionsplanes geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 24	05.07.2012	B 24.1	Wie die Stadt Mönchengladbach im Bebauungsplan Nr. 725/N selber ermittelt und beurteilt hat, liegt die Lärmbelastung am Schürenweg bei 70-75 dB (A) am Tage und 60-65 dB (A) in der Nacht und damit im gesundheitsschädigenden Bereich. Aus diesem Grunde muss auf dem Schürenweg die seit langem zugesagte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen umgehend umgesetzt werden.	1. Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip. 2. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind keine Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Bauleitplanung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 24.2	Zusätzlich sollte ein Lkw-Durchfahrtsverbot erlassen werden.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 24.3	An den Zufahrten zum Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße sollte der einfahrende Verkehr (heute bis zu 20.000 Kfz) auf ein für Wohngebiete vertretbares Niveau gesenkt werden.	Siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 25	05.07.2012	B 25.1	Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h für den kompletten Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 25.2	Lkw-Durchfahrtsverbot für den kompletten Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße	Siehe 25.1	Siehe 25.1
		B 25.3	Erstellung einer Pflörtnerampel an der Kreuzung Waldnieler-/ Monschauer-/ Nicodemstraße. Verlagerung der Ampelrückstaus in unsensibles Gewerbegebiet auf der Monschauer Straße.	Siehe 25.1	Siehe 25.1
		B 25.4	Ausweitung der bereits bestehenden Zone 30 um den Bökelberg und somit auch für die dortigen Straßen Schürenweg und Bergstraße.	Siehe 25.1	Siehe 25.1
B 26	06.07.2012	B 26.1	Wir wohnen am meist befahrenen Stück der Bergstraße und wünschen uns eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus zwei Gründen: 1) Es passiert immer wieder, das Autos aus Richtung Kaldenkirchener Str. kommend mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit die Straße herunterrasen, um noch die grüne Ampel mitzukriegen. Das ist ein Sicherheitsrisiko für meine Kinder, die mehrmals täglich über die Ampel an der Hohenzollernstr. gehen. 2) Es ist so laut, das wir uns im Haus nur bei geschlossenen Fenstern unterhalten können. Ich würde eine Tempo 30 Zone sehr begrüßen.	1. Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
B 27	06.07.2012	B 27.1	Als Eigentümer eines Hauses in der Bebericherstraße erleben wir das Ausmaß der Auto- und Lkw-Transport-Fluten wirklich als unzumutbar. Für das tägliche Leben in unserem Wohngebiet des Straßenzuges Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg ist der Verkehrslärm eindeutig zu hoch. Wir bitten Sie deshalb dringend endlich geeignete Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen des Lärmaktionsplanes zu ergreifen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 28	06.07.2012	B 28.1	Die Lärmbelastung ist deutlich zu hoch und hat in den vergangenen Jahren - ich wohne seit ca. 9 Jahren auf der Bergstraße - eklatant zugenommen. Ursächlich hierfür ist zum einen, dass die Bergstraße sehr stark befahren ist und die vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Hohenzollernstraße/Bergstraße zunächst 30 km/h und sodann ab Bökelstraße 50 km/h) von den meisten Fahrzeugführern nur als unverbindliche Richtwert angesehen und häufig deutlich überschritten werden. Maßnahmen zur Überwachung der Geschwindigkeitsüberschreitungen finden so gut wie nicht statt. Eine Blitzanlage ist nicht installiert. Eine Überwachung durch die Polizei habe ich in den vergangenen Jahren nur ca. 2-3 Mal beobachten können.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören". 2. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 28.2	Zum anderen ist für die über das normale Maß deutlich hinausgehende Lärmbelastung ursächlich, dass dieser Teil der Bergstraße uneingeschränkt von LKW befahren werden darf. Dies hat zur Folge, dass die Bergstraße an den Wochentagen regelmäßig zwischen 5.30 Uhr und ca. 19.00 Uhr von Lkw über 2,9 t befahren wird. Es handelt sich hierbei nicht nur um sog. Zulieferverkehr, sondern es benutzen täglich auch große Schwerlast-Transporter häufig sogar mit Anhängern die Bergstraße, um zu den Autobahnen zu gelangen. Es handelt sich hierbei z.T. sogar um zweistöckige Pkw-Transporter, große Cargocontainer u.ä.. (Bei Interesse bin ich gerne bereit, Ihnen entsprechende Fotos zuzusenden). Die durch den Lkw-Verkehr hervorgerufene Lärmbelastung ist unvorstellbar hoch, zumal die Bergstraße für eine solche Nutzung weder nach ihrer Breite noch nach ihrer Asphaltierung ausgelegt ist. Die derzeitige Nutzung der Straße und der dadurch hervorgerufene Lärm sind aus meiner Sicht für ein reines Wohngebiet, so wie es sich auf der Bergstraße mit überwiegend freistehenden Einfamilienhäusern darstellt, völlig inakzeptabel.	Siehe 28.1.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis auf die unzureichenden Parameter der Bergstraße für die Aufnahme von Schwerlastverkehr wird jedoch weitergeleitet.
		B 28.3	Dass die Lärmbelastung auf der Bergstraße nicht nur von mir als deutlich zu hoch wahrgenommen wird, zeigt schließlich auch folgender Umstand. Auf dem Grundstück Bergstraße/Ecke Bökelstraße wird von der Schotes Bauträger GmbH derzeit ein Mehrfamilienhaus mit Eigentumswohnungen errichtet. Wie sie der Homepage des genannten Bauträgers zu diesem Projekt entnehmen können, macht der Bauträger als Verkaufsargument u.a. geltend, dass die Wohnungen nicht mit der üblichen Fensterverglasung sondern speziell mit Schallschutzfenstern ausgestattet sind. Grund für diese Sonderausstattung ist zweifelsohne der über das noch erträgliche Maß hinausgehende Straßenlärm auf der Bergstraße.	Es steht jedem Bauherrn frei, sein Haus hochwertig auszustatten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 28.4	Ich möchte Sie daher sehr eindringlich bitten, im Rahmen des Lärmaktionsplans geeignete Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms auf der Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Schürenweg zu ergreifen. Meines Erachtens sollte die untere Bergstraße ebenso für den LKW-Verkehr ab 2,9 t gesperrt werden wie es bereits auf der oberen Bergstraße der Fall ist. Der LKW-Verkehr kann zwanglos über die Hohenzollernstraße/Kaldenkirchenerstraße geleitet werden. Dies hätte zudem den Vorteil, dass Verkehrsgefährdungen zukünftig vermieden werden, die regelmäßig dadurch eintreten, dass die LKW auf engstem Raum unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn in einem 90 Grad Winkel von der Hohenzollernstraße in die Bergstraße und von der Bergstraße in den Schürenweg und umgekehrt einbiegen müssen.	1. Siehe oben 28.3 2. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	1. Siehe oben 28.3 2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis auf die unzureichenden Parameter der Bergstraße für die Aufnahme von Schwerlastverkehr wird jedoch weitergeleitet.
		B 28.5	Zusätzlich zu dieser Maßnahme sollte über eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach-	1. Siehe 28.4.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			gedacht werden, die aber nur dann sinnvoll ist, wenn deren Einhaltung auch dauerhaft und nachhaltig überprüft wird.	2. Überwachung ist nicht Aufgabe des Lärminderungsplans.	
		B 28.6	Schließlich sollte mit Nachdruck versucht werden, die seit Jahren geplante Umfahrung (direkte Zufahrt zur Kaldenkirchener Straße von Eicken) in die Tat umzusetzen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 29	06.07.2012	B 29.1	Als Eigentümer eines Hauses in der Bebericherstraße erleben wir das Ausmaß der Auto- und Lkw-Transport-Fluten wirklich als unzumutbar. Für das tägliche Leben in unserem Wohngebiet des Straßenzuges Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg ist der Verkehrslärm eindeutig zu hoch. Wir bitten Sie deshalb dringend endlich geeignete Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen des Lärmaktionsplanes zu ergreifen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 30	07.07.2012	B 30.1	Leider ist aber inzwischen die Lärmbelastung durch den immer mehr zunehmenden Verkehr (insb. Lkws) in unserem Wohngebiet mit den verschiedenen Straßenzügen eindeutig zu hoch. Wir bitten darum, endlich geeignete Maßnahmen zur Lärmdämmung zu ergreifen. Darüber hinaus ist es auch den Schülern der umliegenden Schulen nicht mehr zumutbar, sich diesem Verkehrsaufkommen zu stellen. Zumindest sollte Tempo 30 eingeführt werden.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. 2. Folgende Prüfung hat bereits stattgefunden. Montessori-Grundschule: Der Ausgang liegt zu Am Ringerberg. Gemeinschafts-Grundschule Windberg: Der Ausgang liegt zur Lochnerallee. Die Übergänge über Metzen- und Schürenweg auf Höhe der Bushaltestellen sind beampelt. Ergebnis: Eine Ausweisung auf Metzenweg und Schürenweg von Tempo 30 zur Schulwegsicherung, kommt deshalb nicht in Betracht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 31	08.07.2012	B 31.1	Vor 12 Jahren war die Lärmbelastung in diesem Wohngebiet (Bunter Garten), insbesondere auf dem Straßenzug Schürenweg, für ein reines Wohngebiet bereits an der Grenze des Zumutbaren. In der Zwischenzeit entspricht die Verkehrsdichte und damit die Lärmbelastung einer Hauptverkehrsstraße, durch die auch in erheblichem Maße Lkw-Verkehr fließt. Ein Linksabbiegen aus der Cranachstraße in den Schürenweg ist - bis auf die Mittagszeit - praktisch unmöglich geworden. Wir bitten darum im Rahmen des Lärmaktionsplanes endlich geeignete Maßnahmen zur Verkehrs- und Lärminderung zu ergreifen, um die Wohnqualität und die Verkehrssicherheit der Anwohner (besonders der vielen Schulkinder) nicht noch stärker einzuschränken.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. 2. Folgende Prüfung hat bereits stattgefunden. Montessori-Grundschule: Der Ausgang liegt zu Am Ringerberg. Gemeinschafts-Grundschule Windberg: Der Ausgang liegt zur Lochnerallee. Die Übergänge über Metzen- und Schürenweg auf Höhe der Bushaltestellen sind beampelt. Ergebnis: Eine Ausweisung auf Metzenweg und Schürenweg von Tempo 30 zur Schulwegsicherung, kommt deshalb nicht in Betracht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 32	04.07.2012	B 32.1	Wie in der Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen anhand der gelben Auslösepegellinie zu sehen ist, liegt an der Fassade unseres Hauses auf dem Metzenweg eine Lärmbelastung von >70 dB(A) an. Bei einer Lärmbelastung von >70 dB(A) hat laut Herrn Richard die Verwaltung keinen Ermessensspielraum. Sie muss unverzüglich Lärmminde-	1. Der genannten Lärmkartierung der Isophonen liegen Rasterflächen von 10x10 m zugrunde. Exakte Fassadenpegel lassen sich daraus nicht ableiten. Diese wurden von der Stadt MG mit kleineren Rastereinheiten ermittelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			rungsmaßnahmen ergreifen und die Lärmbelastung reduzieren. Da dieser Lärm durch den Verkehr des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße hervorgerufen wird, müssen entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.	2. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören." 3. Der Ermessensspielraum der anordnenden Behörde reduziert sich zu Null. Die Urteile der Verwaltungsgerichte beziehen sich dabei auf die Anordnungsfähigkeit und nicht auf die Anordnung selbst.	
		B 32.2	Ich fordere ein Lkw-Durchfahrtsverbot und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h auf der Nicodemstraße, dem Metzenweg, der Marienburger Straße, dem Schürenweg und der Bergstraße.	Siehe 32.1.2	Siehe 32.1.2
		B 32.3	Außerdem fordere ich eine bessere Beschilderung zu den Autobahnen. An der Kreuzung Waldnieler-/Monschauer-/ Nicodemstraße fließt der Verkehr, um zur Autobahn A52 zu gelangen, in die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße und Schürenweg. Stattdessen muss der Verkehr durch geänderte Beschilderung zur A 52 über die Autobahn/ Kreuz um die Stadt herum geführt werden. Ich fordere deshalb eine präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A 52 und A 61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße.	Siehe 32.1.2	Siehe 32.1.2
		B 32.4	Zusätzlich muss der Stand der Technik genutzt werden, so dass die in die Wohngebiete einführende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Kein konkreter Hinweis.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 33	04.07.2012	B 33.1	Ausweitung der 30er-Zone am Bökelberg für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße. Das gesamte Gebiet ist bereits 30er Zone. Hiermit würde der Wohncharakter dieser Gegend wieder betont. Durch die 30er Zone und die damit verbundene "Rechts vor Links" Regelung würde die Geschwindigkeit auch ohne große Polizeikontrollen eingehalten.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 33.2	Es muss ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße eingerichtet werden. Der Lkw-Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	Siehe 33.1.	Siehe 33.1
		B 33.3	Nach Umsetzung dieser Maßnahme ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße auswirken und damit weite Bereiche der Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen entlasten. Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für weite Bereiche in Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	1. Siehe 33.1. 2. Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	1.Siehe 33.1 2. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B34	09.07.2012	B 34.1	Die Lärmbelastung am Schürenweg liegt wie Sie selber ermittelt haben mit 70-75 db(A) im gesundheitsschädigenden Bereich. Erzeugt wird dieser Lärm, durch das extrem hohe Verkehrsaufkommen auf dem Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße. Solche hohe Lärmwerte sollte es in einem reinen Wohngebiet, wie es der Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße ist, nicht vorkommen. Dieses reine Wohngebiet wird von tausenden Kfz als	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Abkürzung zu Autobahn missbraucht. LKWs benutzen den Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße um Mautgebühren zu sparen. Um schnell zu helfen sollte auf dem gesamten Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße umgehend eine Geschwindigkeitsreduzierung auf TEMPO 30 km/h zur Lärmentlastung und zur Erhöhung der Sicherheit eingeführt werden.	gehören."	
		B 34.2	Des Weiteren ist eine Beschränkung für den Lkw-Durchgangs-Verkehr auf dem genannten Straßenzug einzuführen. Lkw-Verkehre gehören nicht in Wohngebiete.	Siehe 34.1	Siehe 34.1
		B 34.3	Es fehlt an zusätzlichen Querungshilfen und Zebrastreifen.	Siehe 34.1	Siehe 34.1
		B 34.4	Die Ampelrückstaus müssen dringend beseitigt werden.	Siehe 34.1	Siehe 34.1
B 35	09.07.2012	B 35.1	Die Lärmbelastung durch den Verkehr in unserem Wohngebiet Schürenweg ist zu hoch. Ich bitte darum im Rahmen des Lärmaktionsplanes geeignete Maßnahmen zur Lärm-minderung zu ergreifen, u.a. Durchfahrts-Verbot für Lkws, Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenen-zahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
B 36	09.07.2012	B 36.1	Die Lärmbelastung durch den Verkehr in unserem Wohngebiet des Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg bis Nicodemstraße ist zu hoch. Ich bitte darum im Rahmen des Lärmaktionsplans geeignete Maßnahmen zur Lärm-minderung zu ergreifen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenen-zahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 37	09.07.2012	B 37.1	Als Entlastung für uns Anwohner aus dem Bereich Bökelberg (Schürenweg und Bergstraße) schlage ich folgende Maßnahmen vor: Ausweitung der bestehenden 30er Zone am Bökelberg für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße. Das gesamte umliegende Gebiet ist bereits 30er Zone. Hiermit würde auch der Wohncharakter dieser Gegend wieder betont. Durch die 30er Zone und die damit verbundene „Rechts vor Links“ Regelung würde die Geschwindigkeit auch ohne große Polizeikontrollen eingehalten.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenen-zahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 37.2	Es muss ein LKW-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße eingerichtet werden. Der LKW Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen entlasten.	Siehe 37.1	Siehe 37.1
		B 37.3	Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 38	09.07.2012	B 38.1	Wir möchten nochmals ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Lärmbelastung durch den Verkehr im Wohngebiet Schürenweg / Am Spielberg enorm hoch ist. Bitte tragen Sie dafür Sorge, dass im Rahmen des Lärmaktionsplanes entsprechende Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms ergriffen werden.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenen-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				zahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	
B 39	09.07.2012	B 39.1	Wir wohnen seit über 40 Jahren auf dem Schürenweg in Mönchengladbach. Der Verkehrslärm vor unserem Haus ist unerträglich geworden. 20.000 Autos und LKWs fahren täglich durch dieses reine Wohngebiet. Die Lärmbelastung liegt bei 70-75 db(A) am Tage und 60-65 db(A) in der Nacht. Diese Werte liegen im gesundheitsschädigenden Bereich. Ich fordere die Stadt Mönchengladbach auf, diese Lärmbelastung zu senken. Eine Entlastung könnte zum Beispiel auf dem Schürenweg als erster Schritt durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h begonnen werden.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 39.2	Ein weiterer Schritt wäre ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße. Angeordnet durch das Verkehrszeichen 253.	Siehe 39.1	Siehe 39.1
		B 39.3	Die Verkehrliche Anbindung zum St.Franziskus-Klinikum ist unbefriedigend. Sie muss zwingend verbessert werden.	Siehe 39.1	Siehe 39.1
		B 39.4	Die Autobahnanbindung der Stadtteile Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zur A 52 erfolgt heute über den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und die bereits überlastete Autobahnauffahrt Mönchengladbach Nord. Für die genannten Stadtteile ist eine eigene bessere Autobahnanbindung zu schaffen.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 40	10.07.2012	B 40.1	Laut vorliegenden Lärmaktionsplan orientiert sich die Stadt Mönchengladbach bei der Erstaufstellung dieses Plans an den Empfehlungen des Runderlasses des Umweltministeriums von 70/60 dB(A) ganztags/nachts im Sinne einer Prioritätensetzung. Wenn man somit die von der Stadt Mönchengladbach ermittelten Lärmwerte des Schürenwegs mit denen von der Stadt Mönchengladbach festgesetzten Prioritätenwerte vergleicht, stellt man fest, dass die Lärmwerte des Schürenwegs weit über den durch die Stadt selber festgesetzten Prioritätenwerten liegen. Lärmsenkende Maßnahmen sind aus diesem Grunde unverzüglich umzusetzen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 40.2	Eine kostengünstige Maßnahme wäre das zugesagte Pilotprojekt. Im Jahre 2009 wurde den Anwohnern des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße ein Pilotprojekt mit einer Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärmentlastung zugesagt. Diese zugesagte Geschwindigkeitsreduzierung muss umgehend umgesetzt werden. Laut Beurteilung der Stadtverwaltung ist das versprochene Pilotprojekt mit Geschwindigkeitsreduzierung für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Auf Nachfragen an die Verwaltung in den Jahren 2010 - 2012, wann das versprochene Pilotprojekt denn nun endlich umgesetzt wird, gab es die Antwort: Ein solches Pilotprojekt kann nur im Rahmen eines Lärmaktionsplanes umgesetzt werden! Was ist denn nun richtig? Die Aussage aus 2010 – 2012 oder die Beurteilung aus 2012?	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der <u>höchsten</u> Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 40.3	Durch gezielte diverse Verkehrsmaßnahmen der letzten Jahre wurde die Verkehrsbelastung auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schüren-	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktions-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			weg und Bergstraße erheblich erhöht. Es wurden Parallelstraßen wie Regentenstraße und Kaiserstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt. In der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsglärm ist beim Bau oder wesentlichen Änderungen von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet: Reine und allgemeine Wohngebiete: 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Dort steht auch geschrieben: Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen Eingriff erhöht wird. Zitat Ende. Bei der Sperrung der Kaiserstraße und Regentenstraße für den Durchgangsverkehr handelt es sich um eine wesentliche Änderung bzw. ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der o.g. Verordnung. Lärmschutzmaßnahmen sind somit umgehend zu ergreifen. Weiterer erheblicher Eingriff nach o.g. Verordnung wäre eine Sperrung der Stepesstraße. Auch in diesem Fall sind Lärmschutzmaßnahmen auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße umzusetzen.	plans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören." 2. Verkehre aus Regentenstraße und Kaiserstraße werden nicht auf die Achse Schürenweg abgeleitet, sondern auf die Hohenzollernstraße.	
		B 40.4	Der Straßenzug Nicodemstraße bis Bergstraße wird besonders von Lkws als Abkürzung und Umgehung der A 61 und A 52 genutzt. Auf einem Straßenzug durch Wohngebiete sollten alle unnötigen Lkw-Durchgangsverkehre vermieden werden! Der Lkw-Verkehr muss durch gezielte Maßnahmen auf die parallele verlaufenden umliegenden Bundes- und Landesstraßen bzw. auf die Autobahn verdrängt werden. Auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße muss eine Netztrennung für den LKW Verkehr eingerichtet werden. Dieses wäre zum Beispiel möglich indem man den Metzenweg oder die Marienburgerstraße komplett für den LKW Verkehr sperren würde.	Siehe 40.3.1	Siehe 40.3.1
		B 40.5	Eine Pflörtnerampel an der Kreuzung Waldnieler-/ Monschauer-/ Nicodemstraße würde die täglichen Ampelrückstaus vom Straßenzug Nicodemstraße bis Bergstraße auf die Monschauerstraße verlängern. Beurteilung der Verwaltung hierzu: Pflörtnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können. Genau das wäre an dieser Stelle der Fall. Es dürfen nur so viele Fahrzeuge in die Wohngebiete Nicodemstraße und Metzenweg einfahren, wie die Knotenpunkte des Straßenzuges auch abhandeln können. Die täglichen Ampelrückstaus müssen aus den Wohngebieten der Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße in unsensible Bereiche verlagert werden. An der Kreuzung Nicodemstraße / Waldnieler Straße kann der Ampelrückstau auf die Monschauer Straße in Gewerbegebiet verlagert werden.	Siehe 40.3.1	. Siehe 40.3.1
		B 40.6	Außerdem muss an der Kreuzung Nicodemstraße / Waldnieler Straße der Durchgangsverkehr zur Autobahn A52 mit zwei Spuren stadtauswärts geleitet werden. Es muss vermieden werden, dass der Verkehr zu Autobahn A 52 die Abkürzung durch die Wohngebiete des Straßenzugs Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg nimmt. Dieses ist mit einer besseren Beschilderung möglich. Zusätzlich muss die Fahrbahn entsprechend markiert werden.	Siehe 40.3.1	Siehe 40.3.1
		B 40.7	An der Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße darf der Lkw-Verkehr zur Autobahn nicht durch das Wohngebiet der kommunalen Bergstraße geleitet werden. Der Verkehr muss bestimmungsgemäß über die parallele Bundesstraße geführt werden. Die Bergstraße ist für den Lkw-Verkehr nicht ausgebildet. Es gibt zwei zu Enge 90 Grad Kurven. Es steht kein ausreichendes Lichtraumprofil zur Verfügung (Warnschilder sind bereits aufgestellt). Die Hälfte der Strecke ist bereits seit Jahren für den LKW Verkehr gesperrt. 50% aller Unfälle auf dieser Straße sind Lkw-Unfälle. Zudem ist die Kreuzung	1.Siehe 40.3.1 2. Gefahrenverhinderung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Siehe 40.3.1

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Bergstraße / Hohenzollernstraße seit 2009 ein Unfallschwerpunkt. Dieses wurde durch Polizei und Ordnungsamt festgestellt. Auch hier hat die IG Schürenweg mit den dort lebenden Anwohnern Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Diese Anregung sollten in zukünftige Planungen mit einfließen. Diese Unterlagen könne gerne zur Verfügung gestellt werden.		
B 41	10.07.2012	B 41.1	Durch Verkehrslärm der durch den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße hervorgerufen wird, sind große Teile von Waldhausen, Windberg und Eicken extrem lärmbelastet. An der Fassade unseres Hauses liegt die Lärmbelastung bei über 70db(A). Dieses ist auch in der Lärmkartierung NRW anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu sehen. Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30km/h auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße würden eine erste Entlastung bringen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 41.2	Lkw-Durchfahrtbeschränkungen wäre eine weitere. Gerade Lkw-Durchfahrtbeschränkungen wären hier angebracht, da es sich an dieser Stelle um ein ausgewiesenes Wohngebiet handelt.	Siehe 41.1	Siehe 41.1
B 42	10.07.2012	B 42.1	Unser Haus grenzt an den Metzenweg. Dieses Gebiet ist als Wohngebiet ausgewiesen. Der Straßenverkehrslärm der durch den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße hervorgerufen wird, ist enorm hoch. In der Lärmkartierung NRW ist zu ersehen, dass unser Haus mit mehr als 70 db(A) belastet ist. Damit ist dieser Lärm gesundheitsschädigend! Es müssen unverzüglich Lärm-minderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 42.2	Dieses könnte zum Beispiel durch eine Pflörtnerampel an der Kreuzung Nicodemstraße / Waldnieler Straße erreicht werden. Es dürfen nur so viele Fahrzeuge in die Wohngebiete Nicodemstraße und Metzenweg einfahren, wie die dortigen Knotenpunkte auch abhandeln können. Die Ampelrückstaus müssen aus den Wohngebieten der Nicodemstraße, Metzenweg und Schürenweg in unsensible Bereiche verlagert werden. An der Kreuzung Nicodemstraße/ Waldnieler Straße kann der Ampelrückstau auf die Monschauer Straße verlagert werden.	Siehe 41.1	Siehe 41.1
		B 42.3	Außerdem muss an der Kreuzung Nicodemstraße / Waldnieler Straße der Durchgangsverkehr zur Autobahn mit zwei Spuren stadtauswärts geleitet werden. Es muss vermieden werden, dass der Autobahnverkehr die Abkürzung durch die Wohngebiete des Straßenzugs Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg nimmt. Dieses ist mit einer besseren Beschilderung möglich. Zusätzlich muss die Fahrbahn entsprechend markiert werden.	Siehe 41.1	Siehe 41.1
		B 42.4	Beschränkung des LKW Durchfahrtsverkehrs und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße sind weitere Maßnahmen.	Siehe 41.1	Siehe 41.1
B 43	10.07.2012	B 43.1	Unser Haus liegt auf dem Schürenweg zwischen Viersener Straße und Kaldenkirchener Straße. Wie im Bebauungsplan Nr. 725N der Stadt Mönchengladbach unter Punkt 5.7 zu lesen ist, hat die Stadt Mönchengladbach die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr vor unserem Haus selber ermittelt und beurteilt. Sie liegt danach bei 70-75 dB(A) tags 160-65 dB(A) nachts und damit im gesundheitsschädigenden Bereich. Es ist somit sofortiger Handlungsbedarf erforderlich.	Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 43.2	Dies ist zu erreichen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h auf dem Schürenweg (besser noch auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße). Eine solche Maßnahme wurde uns bereits vor zwei Jahren beim Runden Tisch versprochen.	1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind keine Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Bauleitplanung. 2. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	
		B 43.3	Außerdem muss der LKW Verkehr beschränkt werden. Der Lkw-Verkehr hat gerade seit Einführung der LKW Maut extrem zugenommen. Lkw-Durchgangsverkehre gehören nicht Wohngebiete, erst recht nicht in reine Wohngebiete. Der Lkw-Verkehr ist bestimmungsgemäß über die parallel verlaufenden Landesstraßen, Bundesstraßen und die Autobahn zu führen. Der gesamte Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße ist somit für den Lkw-Durchgangsverkehr zu sperren.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 43.4	Um eine bessere Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es zumindest ein oder zwei weitere Autobahnzufahrten zur A 52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese könnten kostengünstig beim geplanten sechsspürigen Ausbau der A 52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		B 43.5	Es muss dringend etwas unternommen werden, um die täglichen Ampelrückstaus auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße zu verringern.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 44	11.07.2012	B 44.1	Im Bebauungsplan Nr. 725/N wurde durch die Verwaltung der Stadt Mönchengladbach auf dem Schürenweg eine Lärmbelastung von 70-75 dB (A) am Tage und 60-65 dB (A) in der Nacht ermittelt und beurteilt. Diese Lärmbelastung liegt im gesundheitsschädigen Bereich!! Laut vorliegenden Lärmaktionsplan orientiert sich die Stadt Mönchengladbach bei der Erstaufstellung dieses Plans an den Empfehlungen des Runderlasses des Umweltministeriums aus 2008 von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts im Sinne einer Prioritätensetzung. Wenn man somit die von der Stadt Mönchengladbach ermittelten Lärmwerte des Schürenwegs mit denen von der Stadt Mönchengladbach festgesetzten Prioritätswerte vergleicht, stellt man fest, dass die Lärmwerte des Schürenwegs weit über den durch die Stadt selber festgesetzten Prioritätswerten liegen.	1. Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip. 2. Die Lärmwerte beruhen auf verschiedenen Berechnungsmethoden und sind nur bedingt vergleichbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 44.2	Eine kostengünstige Maßnahme wäre das bereits 2009 zugesagte Pilotprojekt für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße ein Pilotprojekt mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h zur Lärmentlastung.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der <u>höchsten</u> Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär unter-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				sucht wird." Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	
		B 44.3	Der Lkw-Durchgangsverkehr sollte aus den Wohngebieten des kommunalen Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf die parallele verlaufenden umliegenden Bundes- und Landesstraßen bzw. auf die Autobahnen verdrängt werden. Dieses ist durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot möglich. Zusätzlich sollte eine Netztrennung für den Lkw-Verkehr auf dem Metzenweg oder der Marienburgerstraße eingerichtet werden. Dieses ist durch eine komplette Sperrung einer dieser beiden Straßen für den gesamten Lkw-Verkehr möglich.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 44.4	Es sind Maßnahmen gegen die täglichen Ampelrückstaus in den Wohngebieten des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße umzusetzen. Dazu gehört eine Reduzierung der in den Straßenzug einfahrenden Verkehrsmengen auf ein Maß, dass an den Knotenpunkten ohne größere Rückstaus vor den Wohnhäusern abgehandelt werden kann.	Siehe 44.3	Siehe 44.3
		B 44.5	Die Verkehrsanbindung des Großklinikum Franziskus Krankenhaus muss dringend verbessert werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 44.6	Um eine bessere Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es eine weitere Autobahnzufahrt zur A52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese könnten kostengünstig beim geplanten sechsspurigen Ausbau der A52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 45	11.07.2012	B 45.1	Ein wachsendes Verkehrsaufkommen in unserem Wohngebiet und die damit verbundenen Belastungen, welche schon seit Jahren erfasst und dokumentiert werden, reichen anscheinend immer noch nicht aus, die Verantwortlichen zu einem Handeln zu bewegen. Natürlich ist nicht nur auf unserem Straßenzug diese Entwicklung festzustellen und es gibt gewiss noch andere Bereiche in unserer Stadt, die mit zu berücksichtigen und in einem Gesamtkonzept mit einzubeziehen sind. Tatsache ist allerdings, dass von der Verwaltung unserer Stadt bereits vor drei Jahren verschiedene Pegelmessungen vorgenommen wurden, die eindeutig eine Überschreitung der zumutbaren Werte zeigten und schon als gesundheitsschädigend einzuordnen sind. Ergebnis: 70-75 dB(A) am Tage und 60-65 dB(A) in der Nacht! Damit sind die von der Stadt festgesetzten Werte (Prioritätenwerten) weit überschritten.	Die Lärmkartierung des LAP beruht auf der vorgeschriebenen Berechnungsmethode VBUS nicht auf Messungen. Hinweis: Ein Anwohner des Schürenwegs hat 2008 Geräuschmessungen in Auftrag gegeben. Gemessen wurde von Mittwoch 10.12.2008 ca. 20 Uhr bis Montag 15.12.2008 ca. 18:30. Die maximalen Mittelungspegel lagen bei 67,6 dB(A) am Tag und bei 60,5 dB(A) in der Nacht (von Freitag auf Samstag, sonst unter 60 dB(A))	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 45.2	In Teilbereichen wäre sicherlich eine Geschwindigkeitsreduzierung angebracht, statt 50 nur 30 km/h, wie den Anwohnern als Pilotprojekt schon 2009 zugesagt.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der <u>höchsten</u> Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße,	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	
		B 45.3	Weiterhin möchte ich festhalten, dass eine ständig steigende Zahl an Lastkraftwagen unseren Straßenzug lediglich als eine Umgehung wählt, statt die Autobahnen und selbstverständlich die umliegenden Bundes- und Landesstraßen zu benutzen. Gerade in diesem Zusammenhang müssten Maßnahmen erfolgen, die kurzfristig und ohne viel Aufwand dazu beitragen, die Lebensqualität auf unserem gesamten Straßenzug zu verbessern und den Anwohnern gleichfalls mehr Sicherheit bieten. Zum Beispiel ein Durchfahrtsverbot für den Lkw-Verkehr auf dem Metzenweg oder der Marienburgerstraße, da vor allem eine solche Maßnahme Schadstoffe und Lärmbelastigung auf dem gesamten Straßenzug erheblich reduzieren würde. Maßnahmen die ich in einem reinen Wohngebiet eigentlich auch als selbstverständlich erachte.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 46	11.07.2012	B 46.1	Ich bin vor 3. Jahren zum Windmühlenweg in Venn/Hamern gezogen. Da wir jetzt überwiegend Ostwinde haben, ist es nicht möglich, nachts bei geöffnetem Fenster zu schlafen, da der Verkehr von der Autobahn sehr laut ist. Über Maßnahmen, hier Schutzwände aufzustellen, wären wir sehr dankbar, um mal wieder bei offenem Fenster die Nachtruhe genießen zu können.	In den Lärmaktionsplans gehen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein. Die Betroffenheit der Anwohner des Windmühlenwegs liegt weit darunter.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 47	11.07.2012	B 47.1	Wir wohnen auf dem Schürenweg. Die Stadt Mönchengladbach hat unser Grundstück als reines Wohngebiet ausgewiesen. Auch die Grundstücke unserer Nachbarn sind reine Wohngebiete. Die Lärmbelastung an unserem Haus liegt selbst über den Grenzwerten für bestehende Straßen. Wie in der Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu sehen ist, liegt an der Fassade unseres Haus eine Lärmbelastung von >70 dB(A) an. Der gesamte Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße ist laut Flächennutzungsplan Wohngebiet oder sogar reines Wohngebiet. Trotzdem fahren hier täglich 20.000 Kfz. Darunter hunderte Lkws.	1. Der Lärmaktionsplan bezieht sich auf tatsächliche Lärmwerte, unabhängig von einer Gebietsausweisung entsprechend der Bauleitplanung. 2. Der genannten Lärmkartierung der Isophonen liegen Rasterflächen von 10x10 m zugrunde. Exakte Fassadenpegel lassen sich daraus nicht ableiten. Diese wurden von der Stadt MG mit kleineren Rastereinheiten ermittelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 47.2	Ich fordere die Stadt MG auf, für die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h zur Lärmreduzierung und zur höheren Sicherheit der dort lebenden Anwohner einzuführen. Dieses wurde uns bereits vor drei Jahren von der Verwaltung und der Politik zugesagt.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 47.3	Des Weiteren fordere ich ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem genannten Straßenzug. Unnötiger Lkw-Durchgangsverkehr ist auf die Autobahn zu verdrängen. Dieses kann an der Nicodemstraße, dem Schürenweg und an der Bergstraße durchgeführt werden. Angeordnet durch das Verkehrszeichen 253.	Siehe 47.2	Siehe 47.2
B 48	11.07.2012	B 48.1	im Bebauungsplan Nr. 725/N bestätigt die Stadt erstmals nach drei Jahren, dass die Lärmbelastung auf dem Schürenweg bei Tage und in der Nacht im gesundheitsschädi-	1. Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord,	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			gen Bereich liegt. Da auf dem Abschnitt Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Str. und Viersener Str. eine ständige Lärmbelastung vom >70 db(A) vorhanden ist, stellt dies selbstverständlich auch für mich eine mittlerweile fast gesundheitliche Belastung dar. Da laut EU-Richtlinien bei einer Lärmbelastung von >70 db(A) unverzüglich lärmindernde Maßnahmen ergriffen werden müssen, fordere ich Sie hiermit auf, auch unverzüglich zu handeln.	Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip. 2. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind keine Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Bauleitplanung.	
		B 48.2	Eine "Tempo-30-Strecke", verbunden mit einem "LKW-Durchfahrtsverbot" würde sicherlich zu einer empfindlichen Lärmreduzierung beitragen. Aus gut informierten Kreisen habe ich erfahren, dass gerade eine solche Lösung von der Stadt nicht gewollt wird, da der Schürenweg gerade in diesem Bereich als Entlastungs- und Ausweichstraße geplant ist, wenn aufgrund der einzurichtenden Umweltzonen der Verkehr in der Innenstadt, hier insbesondere auf der Bismarckstraße, zusammenbricht. Es kann und darf doch nicht sein, dass angeblich versierte Verkehrs- und Stadtplaner unser Stadt so mit "reinen Wohngebieten und Naherholungsräumen" umgehen.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören." 2. Eine derartige Aussage ist nicht bekannt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 49	11.07.2012	B 49.1	Im Bebauungsplan Nr. 725/N bestätigt die Stadt erstmals nach drei Jahren, dass die Lärmbelastung auf dem Schürenweg bei Tage und in der Nacht im gesundheitsschädigen Bereich liegt. Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Erstaufstellung des Lärmaktionsplanes an Werten von 70/60 db(A) ganztags/nachts. Diese Werte gelten als gesundheitsschädigend. Bei diesen Werten ist mit erhöhten Herz-Kreislaufkrankungen zu rechnen. Ein Lärmaktionsplan soll Bürger vor Lärm schützen. Dabei sollte er sich an gesundheitsrelevanten Werten von <65db(A) tags und <55db(A) nachts orientieren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die Weltgesundheitsorganisation fordern sogar noch weitaus niedrigere Werte. Ich fordere die Stadt auf, sich nicht an gesundheitsschädigenden Werten, sondern zumindest an gesundheitsrelevanten Werten zu orientieren. In der Lärmkartierung für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Str. und Viersener Str. zeigt im Einmündungsbereich der Rembrandtstr. in den Schürenweg, dass die gefährdete Lärmzone nicht in der Rembrandtstraße liegt. Es ist eine Farce zu glauben, dass eine Lärmbelästigung somit nicht mehr vorliegt. Die Dezibelhöhe wird zwar etwas geringer sein als unmittelbar an der Straßenfront Schürenweg, aber der Umgebungslärm, der von der Weltgesundheitsorganisation ebenfalls als gesundheitsschädigend eingestuft wird, ist in meinem Wohnbereich latent vorhanden.	1. Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip. 2. Langfristig wird von der Stadt MG eine möglichst flächendeckende Reduzierung der Immissionen <65/55 dB(A) ganztags/nachts angestrebt. Vorerst können jedoch nur die besonders hoch belasteten Bereiche abgedeckt werden. Die Anzahl der sehr stark betroffenen Bereiche/ Bürger ist so hoch, dass weniger Betroffene vorerst zurückstehen müssen. 3. Die von der Weltgesundheitsbehörde veröffentlichten Grenzwerte sind inzwischen zwar allgemein anerkannt, bieten aber keine rechtliche Basis.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 49.2	Deshalb fordere ich Sie auf, für diesen Bereich Schürenweg eine "Tempo-30-Strecke" und ein "Lkw-Durchfahrtsverbot" einzurichten. Im Minimum erwarte ich, dass eine "Tempo-30-Strecke" wegen Lärmreduzierung von 22 Uhr bis 6 Uhr eingerichtet wird, damit wir wenigstens nachts ruhig schlafen können.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 50	12.07.2012	B 50.1	Zu Beurteilung B 179.3: Diese Beurteilung widerspricht dem Gedanken des Gesamtkonzeptes (Beruhigung des „Quartiers“), das in diversen Gesprächen der BIG mit Politikern, vor allem aber auch mit Vertretern der Verwaltung einvernehmlich befürwortet wurde. Es liegt auf der Hand, dass die in der Beurteilung (s.o.) befürchtete Belastung nur gesehen werden kann, wenn nur jeweils ohne Zusammenhang einzelne Teilvorschläge (hier: Schließung der Schlossstraße) unseres Konzeptes isoliert bewertet werden, d.h. also notwendige beruhigende Maßnahmen auf der Heppendorferstraße nicht mit in die Beurteilung einfließen. Ihre Beurteilung geht davon aus, dass Ihr Plan, die Heppendorferstraße zur Tempo-30-Zone zu erklären, als reine formale Maßnahme eine wesentliche Entlastung dieser Straße (bzw. die Verhinderung der Mehrbelastung) nicht zu bewirken vermag. Auch hier reicht das Aufstellen von Schildern, die niemand beachtet, wie an	Die vorgeschlagenen Maßnahmen auf der Schlossstraße (Lkw-Verbot, Temporeduzierung, Teilspernung) führen zu einer Immissionsentlastung der Schloßstraße. Eine Mehrbelastung der Heppendorfer Straße ist durch eine Verlagerung des Verkehrs aus dem Gewerbegebiet auf die K 3 nicht zu erwarten. Hinweis: Stützende Maßnahmen wie Verengungen, Schwellen usw. werden Anwohnern nicht vermitteln können in ihrem eigenen Wohngebiet Rücksicht zu üben. Das muss von den Anwohnern selbst ausgehen.	<b>Ergänzung des Lärmaktionsplans. Bei einer Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung auf der Schloßstraße müssen eventuelle Auswirkungen auf die angrenzenden Wohnstraßen abgewogen und entsprechende verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen geprüft werden.</b>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			anderen Stellen, natürlich nicht aus.		
		B 50.2	Zu Beurteilung B 179.5: Und die Olefstraße entsprechend belastet mit in der Regel verlängerter Zufahrt (= umfangreichere Belastung von bisher reinen Wohnstraßen).	Die Schule liegt zur Olefstraße gegenüber einer gewerblichen Baufläche. Wohnbebauung befindet sich ausschließlich auf dem nördlichen Abschnitt der Olefstraße. Die Verkehrszunahme durch die Schule ist nur sehr gering, so dass keine nennenswerte Lärmbelastung einhergeht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 50.3	Zu Beurteilung B 179.6: Gleichwohl muss die Wirkung bestimmter Maßnahmen im Sinne des LAP mit in die Planung aufgenommen werden, wenn dieser Plan sich nicht schon selbst von vorneherein ad absurdum führen soll.	Der Berechnung von Lärmkartierungen liegen stadtweite Daten zugrunde, bei denen vorwiegend 2006/07 der Cut liegt. Für die 2. Stufe des Lärmaktionsplans erfolgt eine neuerliche Lärmkartierung auf aktuellen Daten. Die Lärmkartierung soll noch im September abgeschlossen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 50.4	Zu Beurteilung B 179.8: (Siehe Richtlinien für verkehrsrechtl. Maßnahmen!) Außerdem werden von der Verwaltung auf anderen Straßen Schwellen vorgeschlagen (Färberstraße), wozu?	Die Färberstraße ist eine Wohnstraße. Die Schlossstraße dagegen eine Hauptverkehrsstraße (K 18). Auf Hauptverkehrsstraßen ist der Einbau von Schwellen nicht möglich. Da sie auch keine lärmindernde Wirkung haben, sondern durch Brems- und Anfahrgeräusche kontraproduktiv sind, kommen sie als Maßnahme des LAP nicht in Betracht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird zur Prüfung weitergeleitet.
		B 50.5	Zu Beurteilung B 179.9: (Siehe Richtlinien! Gesamtkonzept Förderung alternativer Verkehrsformen)	Sowohl Schlossstraße als auch Geneickener Straße sind nicht Teil der Betrachtungssache bzw. des Betrachtungsraumes des LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird jedoch weitergeleitet zur Berücksichtigung im VEP.
		B 50.6	Zu Beurteilung B 179.10: Dies ist eine rein formalistische Aussage! Lärminderungsmaßnahmen haben sich auch baulicher Mittel zu bedienen, sie werden übrigens an anderen Stellen vorgeschlagen, z. B. Bepflanzung an der Schlossstraße. Vergleiche hierzu: Richtlinien!	1. Im Lärmaktionsplan werden Maßnahmen zur Lärmreduzierung vorgeschlagen. Auf die Umsetzung und <u>Durchsetzung</u> dieser Maßnahmen hat der Lärmaktionsplan keinen Einfluss. 2. Begrünung an sich ist kein Mittel zur Lärmreduzierung. Es führt aber zu einem "Wohlfühleffekt". Ansonsten gehen die Maßnahmen des LAP MG deutlich über die Standardmaßnahmen hinaus, auch mit baulichen Elementen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 50.7	Zu Beurteilung B 179.11: s.o.	Bei der Aussage B 179.11 handelt es sich nicht um eine Anregung sondern eine Situationsbeschreibung. Hierzu: Spitzengeräusche sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Dass es durch einzelne Fahrer zu Spitzengeräuschen kommt, ist unbestritten, diese können jedoch nicht über den Lärmaktionsplan beeinflusst werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 50.8	Zu Beurteilung B 179.12: Sie werden von der Verwaltung auf anderen Straßen vorgeschlagen (Färberstraße), wozu? Wozu bauen andere Städte in beruhigten Wohnstraßen ausgerechnet Schwellen? Ihre Bewertung stellt eine Behauptung dar, die durch entsprechende Untersuchungen sowie die Praxis in vielen Städten widerlegt wird. Eine eigene Begründung wird nicht geliefert. Außerdem: Richtlinien (Anlage)! Im Übrigen wird wieder deutlich: Die willkürliche Unterteilung in die drei Punkte 179.10 bis 179.12 ist völlig sinnlos und wird der Sache nicht gerecht, da sie den Argumentationsaufbau der BIG ignoriert.	1. Schwellen können in Tempo 30-Zonen und in verkehrsberuhigten Bereichen bei geeigneter Bauweise zu einer Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führen. Auf Hauptverkehrsstraßen sind Schwellen nicht sinnvoll, da sich Brems- und Anfahrgeräusche vermehren und der Verkehrsfluss zu häufig unterbrochen wird, was zur Verkehrsverdrängung in die Wohnstraßen führt. 2. Die Argumentation enthält mehrere Aspekte, auf die eingegangen wird. Erst dadurch wird der vorsichtige Umgang mit Schwellen oder anderen Einbauten in	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				stärker befahrene Straßen sowie die Ablehnung aus Sicht des LAP deutlich. Die Entscheidung zum Einbau von Schwellen ist natürlich außerhalb des LAP gegeben, wenn die Stadt MG dies aus anderen Gründen beschließt.	
		B 50.9	Zu Beurteilung B 179.13: Rein formales Argument: Mangelnde Kontrolle stellt die reale Wirkung der 30-Zone infrage. Natürlich bringen Sie hier wieder das Argument, dass Kontrolle nicht Gegenstand des LAP sei, wo sich dann wieder die Katze in den Schwanz beißt. Diese Gesprächserfahrung mit Verantwortlichen macht die BIG aber seit nunmehr fast acht Jahren.	Der Lärmaktionsplan macht Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung. Diese um- und <u>durchzusetzen</u> ist Aufgabe der Stadt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 51	12.07.2012	B 51.1	Bis heute gibt es keinerlei Maßnahmen zur Lärmentlastung für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße. Zugesagt wurde vieles, umgesetzt nichts. Nicht einmal im Lärmaktionsplan stehen irgendwelche geplante Maßnahmen. Und das obwohl die Lärmwerte eindeutig zu hoch sind. Nachzusehen zum Beispiel in der Lärmkartierung NRW. Aber die Stadt hat selber die Lärmbelastung auf dem Schürenweg im Bebauungsplan 725/N ermittelt und beurteilt. Ergebnis: 70 – 75 dB(A) am Tage und 60 - 65 dB(A) in der Nacht. Lärmbelastung im gesundheitsschädigenden Bereich! Da sich die Stadt bei der Erstellung des Lärmaktionsplanes an den Auslösewerten von Lden >70 dB(A) oder Lnight >60 dB(A) des Runderlasses des Umweltministeriums NRW vom 7. Februar 2008 orientieren will, muss hier im Rahmen des Lärmaktionsplanes gehandelt werden.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören." 2. Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 51.2	Es gibt ein paar sehr einfache und kostengünstige Lärmschutzmaßnahmen mit denen man den Anwohner der alt eingesessenen Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße kurzfristig helfen könnte. Eine Maßnahme wäre die bereits 2009 zugesagte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße endlich umzusetzen.	Siehe 51.1.1 Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 51.3	Zweitens sollte der Lkw-Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten des kommunalen Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf die parallele verlaufenden umliegenden Bundes- und Landesstraßen bzw. auf die Autobahnen verdrängt werden. Dieses ist durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot möglich.	Siehe 51.1.1	Siehe 51.1.1
		B 51.4	Zusätzlich ist eine Netztrennung für den Lkw-Verkehr auf dem Metzweg oder der Marienburgerstraße einzurichten. Dieses ist durch eine komplette Sperrung einer dieser beiden Straßen für den gesamten Lkw-Verkehr möglich. Diese Maßnahmen würden eine sofortige Lärmreduzierung der Wohngebiete bedeuten und wären ein guter Schritt zu gesunden Wohnverhältnissen.	Siehe 51.1.1	Siehe 51.1.1
B 52	12.07.2012	B 52.1	Ich finde es nicht richtig, dass unser Haus auf dem Schürenweg immer noch nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt wird. Es ist immer noch extrem laut. Autos donnern Tag und Nacht an unserem Haus vorbei. Im Vorgarten oder auf dem Hof kann ich mich nicht mal mit meiner Freundin unterhalten ohne zu schreien. Da mein Zimmer zur Straße hin liegt, ist es besonders laut. Das nervt mich ziemlich beim Einschlafen. Ich wünsche mir für die Zukunft, dass es vor unserem Haus endlich wieder leiser wird. Die Autos sollen langsamer fahren. Dann könnte ich auch mal über die Straße gehen zu unseren Nachbarn auf der anderen Seite. Außerdem sind die großen LKW viel zu laut und stinken. Die sollten dringend weg.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören." 2. Langfristig wird von der Stadt MG eine möglichst flächendeckende Reduzierung der Immissionen <65/55 dB(A) ganztags/nachts angestrebt. Vorerst können jedoch nur die besonders hoch belasteten	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Bereiche abgedeckt werden. Die Anzahl der sehr stark betroffenen Bereiche/ Bürger ist so hoch, dass weniger Betroffene vorerst zurückstehen müssen. 3. Die von der Weltgesundheitsbehörde veröffentlichten Grenzwerte sind inzwischen zwar allgemein anerkannt, bieten aber keine rechtliche Basis.	
B 53	14.07.2012	B 53.1	Die Straße, in der wir wohnen, Luisenstraße im Westend, ist für den täglich zunehmenden Autoverkehr nicht geeignet. Der Hall in der Straße wird durch fehlende Bepflanzung und eng stehende Häuserschluchten stetig potenziert.	Der Abschnitt zwischen Burggrafenstraße und Aachener Straße ist <70/60 dB(A) belastet. Höhe und Bauweise gehen in die Berechnungen ein, wodurch auch Halleffekte eingehen. Durch Begrünung ist keine tatsächliche Lärmreduzierung zu erwarten, sie erhöht jedoch den "Wohlfühleffekt". Eine Begrünung der Straße ist aus diesem Grund stadtgestalterisch zu befürworten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Anregung einer Begrünung wird weitergeleitet.
		B 53.2	Nicht nur der Autolärm auch der Lärm von Altstadtgängern die hier am Wochenende durch die Straße ziehen wird durch keinen Lärmschutz gebrochen sondern zieht verstärkt durch die Straße. Schon ein offen stehendes Dachfenster lässt normale Gespräche auf dem Bürgersteig nachvollziehen.	Freizeitlärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 53.3	Die Zone 30, die hier eingerichtet wurde und rechts vor links bringen sehr wenig, da dies nicht überprüfbar ist, aus Personalmangel. Wir schlagen vor, die Straße in eine Einbahnstraße umzuwandeln.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Eine Einbahnstraße verlängert die notwendigen Fahrwege und führt zu höheren Geschwindigkeiten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Anregung zur Einrichtung einer Einbahnstraße wird zur Prüfung weitergeleitet.
		B 53.4	und durch eine Begrünung den Hall in der Straße etwas zu mindern.	Siehe 53.1	Siehe 53.1
		B 53.5	Es gibt zudem auf der Straße keinen Radfahrweg.	Die Ausweisung als Tempo-30-Zone schließt straßenverkehrsrechtlich eine gesonderte Fahrradführung aus.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 53.6	Des Weiteren würde Anwohnerparken und Parkuhren die Lage auch beruhigen.	Im Entwurf des Zielkonzepts VEP wurde der Bereich als potentielles Bedarfsgebiet erkannt, es ist aber noch im Detail zu untersuchen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird jedoch weitergeleitet.
		B 53.7	Im Allgemeinen fällt uns auf, dass der Überfluglärm zugenommen hat. Gibt es kein Nachtflugverbot mehr?	Eine Zunahme von Nachtflugbewegungen ist unerwünscht. Da die Berechnungen des Fluglärms nicht in der Hand der Städte und Gemeinden liegt, ist das Maß der Nachtflugbewegungen sowie deren Handhabung der Flughäfen Düsseldorf-Mönchengladbach und Düsseldorf International ist nicht bekannt. Hinweis: In den Lärmaktionsplan der Stufe 2 geht der Flughafen Düsseldorf-Mönchengladbach nicht mehr ein, da sich die Flugbewegungen von ≥60.000/Jahr auf ca. 44.000/Jahr verringert haben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Die Stadt MG setzt sich jedoch mit dem Flughafen Düsseldorf-Mönchengladbach zur Klärung in Verbindung.
B 54	15.07.2012	B 54.1	Da es bisher keine Maßnahmen zur Lärmentlastung für die Anwohner aus dem Bereich Bökelberg (Schürenweg und Bergstraße) gibt, schlage ich folgende Lärmschutzmaßnahmen vor: Ein Großteil der vorhandenen Straßen im Bereich Bökelberg ist bereits als 30er Zone ausgewiesen. So zum Beispiel „Am Spielberg“ oder die „Bökelstraße“. Es sollte der Schürenweg ab Kaldenkirchener Straße und die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße ebenfalls als 30er Zone ausgewiesen werden. Hiermit würde auch der Wohncharakter dieser Gegend wieder betont. Die 30er Zonen und die damit verbundene „Rechts vor Links“ Regelung würde zu einer besseren Disziplinierung bei der Einhaltung der Geschwindigkeit führen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 54.2	Es muss das bereits teilweise vorhandene Lkw-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Schürenweg und Hohenzollernstraße und den Schürenweg ab Kaldenkirchener Straße ausgeweitet werden. Der LKW Verkehr muss um die Wohngebiete über die	Siehe 54.1	Siehe 54.1

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen entlasten.		
		B 54.3	Es muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde den Anwohnern bereits seit 50 Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, der weitere Verkehre in die Wohngebiete führen wird, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 55	15.07.2012	B 55.1	Da es bisher keine Maßnahmen zur Lärmentlastung für die Anwohner aus dem Bereich Bökelberg (Schürenweg und Bergstraße) gibt, schlage ich folgende Lärmschutzmaßnahmen vor: Ein Großteil der vorhandenen Straßen im Bereich Bökelberg ist bereits als 30er Zone ausgewiesen. So zum Beispiel „Am Spielberg“ oder die „Bökelstraße“. Es sollte der Schürenweg ab Kaldenkirchener Straße und die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße ebenfalls als 30er Zone ausgewiesen werden. Hiermit würde auch der Wohncharakter dieser Gegend wieder betont. Die 30er Zonen und die damit verbundene „Rechts vor Links“ Regelung würde zu einer besseren Disziplinierung bei der Einhaltung der Geschwindigkeit führen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 55	15.07.2012	B 55.2	Es muss das bereits teilweise vorhandene Lkw-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Schürenweg und Hohenzollernstraße und den Schürenweg ab Kaldenkirchener Straße ausgeweitet werden. Der LKW Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen entlasten.	Siehe 55. 1	Siehe 55.1
B 55	15.07.2012	B 55.3	Es muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde den Anwohnern bereits seit 50 Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, der weitere Verkehre in die Wohngebiete führen wird, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 56	13.07.2012	B 56.1	Die Verwaltung der Stadt Mönchengladbach hat in ihrem Bebauungsplan Nr. 725/N die Lärmbelastung auf dem Schürenweg ermittelt. Ergebnis : 70 -75 dB (A) am Tage und 60-65 dB (A) in der Nacht! Diese Lärmbelastung liegt somit im gesundheitsschädigenden Bereich!!	1. Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Buntten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip. 2. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Bereich prioritär untersucht wird."	
		B56.2	Laut vorliegenden Lärmaktionsplan orientiert sich die Stadt Mönchengladbach bei der Erstaufstellung dieses Plans an den Empfehlungen des Runderlasses des Umweltministeriums aus 2008 von <b>70/60 dB(A)</b> ganztags/ nachts im Sinne einer Prioritätensetzung. Wenn man die von der Stadt Mönchengladbach ermittelten Lärmwerte des Schürenwegs mit denen von der Stadt Mönchengladbach festgesetzten Prioritätenwerte vergleicht, stellt man fest, dass die Lärmwerte des Schürenwegs weit über den durch die Stadt selber festgesetzten Prioritätenwerten liegen. Lärmsenkende Maßnahmen müssen somit zum Schutz der Anwohner in den Lärmaktionsplan eingebracht und dann unverzüglich umgesetzt werden.	Siehe 56.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.3	Eine überaus kostengünstige Maßnahme wäre das den Anwohnern in 2009 zugesagte Pilotprojekt für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße ein Pilotprojekt mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h zur Lärmentlastung.	Siehe 56.1 Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.4	Der LKW Durchgangsverkehr sollte aus den Wohngebieten des kommunalen Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf die parallele verlaufenden umliegenden Bundes- und Landesstraßen bzw. auf die Autobahnen verdrängt werden. Dieses ist durch ein LKW-Durchfahrtsverbot möglich.	Siehe 56.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.5	Zusätzlich sollte eine Netztrennung für den LKW Verkehr auf dem Metzenweg oder der Marienburgerstraße eingerichtet werden. Dieses ist durch eine komplette Sperrung einer dieser beiden Straßen für den gesamten LKW Verkehr möglich.	Siehe 56.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.6	Es sind Maßnahmen gegen die täglichen Ampelrückstaus in den Wohngebieten des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße umzusetzen. Dazu gehört eine Reduzierung der in den Straßenzug einfahrenden Verkehrsmengen auf ein Maß, dass an den Knotenpunkten ohne größere Rückstaus vor den Wohnhäusern abgehandelt werden kann.	Siehe 56.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.7	Die Verkehrsanbindung des Großklinikum Franziskus Krankenhaus muss dringend verbessert werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 56.8	Um eine bessere Autobahnanbindung von Windberg, Wald hausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es eine weitere Autobahnzufahrten zur A52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese könnten kostengünstig beim geplanten sechsspurigen Ausbau der A52 realisiert werden.	Lauf einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 57	13.07.2012	B 57.1	Der Schürenweg im Bereich zwischen Kaldenkirchener Straße und Lettow-Vorbeck-Straße ist von der Stadt als reines Wohngebiet ausgewiesen. Hier wurden die Häuser in offener oder halboffener Bauweise erstellt. Die Häuser stammen fast ausnahmslos aus einer Zeit, in der die Verkehrsbelastung der Straße diesem Wohngebiet angemessen war. Dieses ist heute nicht mehr der Fall! Bei offener oder halboffener Bauweise ist ein	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marien-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Schutz vor Lärm der Grundstücke kaum möglich. Dies ist mit ein Grund, warum der Gesetzgeber für reine Wohngebiete auch besonders strenge Lärmgrenzwerte erlassen hat.	burgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	
		B 57.2	Wie in der Lärmkartierung des Landes NRW zu ersehen ist, liegt die Lärmbelastung an unserem Hause bei über 75 dB(A). Diese Werte wurden bereits von der Stadtverwaltung bestätigt. Bereits ab einem Auslösepegel von über 70 dB(A) ist die Verwaltung verpflichtet Maßnahmen zu ergreifen. Ein Ermessensspielraum gibt es dann nicht mehr. Ich erwarte, dass die Verwaltung dieser Verpflichtung nachkommt und folgende Maßnahmen für den Schürenweg in den Lärmaktionsplan aufnimmt:	Siehe 57.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 57.3	Der Verkehr ist wieder auf ein Maß zu reduzieren, wie es für ein reines Wohngebiet angemessen ist. Dazu sollte am besten auf dem gesamten Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Lärmentlastung eingeführt werden.	Siehe 57.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 57.4	Ebenfalls sollte auf dem Straßenzug ein LKW Durchfahrtsverbot angeordnet werden. LKW Durchgangsverkehre haben nichts in Wohngebieten zu suchen. Es ist dringend eine Verbesserung der Anbindung des Großklinikums an der Viersener Straße und eine weitere Autobahnzufahrten zur A 52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord zu erstellen.	Siehe 57.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 58	17.07.2012	B 58.1	Ich wohne auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße. Das Grundstück des Hauses ist im Flächennutzungsplan der Stadt als reines Wohngebiet ausgewiesen. Trotzdem fahren täglich 20.000 Autos und LKWs über die Straße vor unserer Türe. Wie in der Lärmkartierung NRW zu ersehen ist, liegt die Lärmbelastung an diesem Haus bei über 75 dB(A). Dies ist der höchste Wert der in dieser Karte überhaupt ausgewiesen wird. Bereits bei einer Lärmbelastung von über 70 dB(A) ist die Verwaltung verpflichtet Maßnahmen zu ergreifen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 58.2	Der Verkehr auf dem Schürenweg ist wieder auf Maße zu reduzieren, wie es für ein reines Wohngebiet angemessen ist. Die Geschwindigkeit auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße ist auf 30 km/h zu reduzieren um eine kurzfristige Lärmentlastung zu erreichen.	Siehe 58.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 58.3	Außerdem ist der LKW Durchgangsverkehr für diesen Straßenzug zu beschränken. LKW Durchgangsverkehre haben nichts in einem reinen Wohngebiet zu suchen.	Siehe 58.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 58.4	Eine bessere Anbindung des Franziskus Klinikums und weitere Autobahnzufahrten zur A52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach wären ebenfalls wünschenswert.	1. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 59	17.07.2012	B 59.1	Wie im Bebauungsplan Nr. 725/N der Stadt Mönchengladbach unter Punkt 5.7 zu lesen ist, hat die Stadt Mönchengladbach die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr vor unserem Haus auf dem Schürenweg selber ermittelt und beurteilt. Sie liegt danach bei 70-75 dB(A) tags / 60-65 dB(A) nachts. Da diese Werte die Gesundheit schädigend sind sofortige Maßnahmen erforderlich.	Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	
		B 59.2	Deshalb schlage ich Ihnen folgende Maßnahmen vor: Auf dem Schürenweg sollte kurzfristig eine Geschwindigkeitsreduzierung auf TEMPO 30 km/h zur Lärmentlastung und für eine höhere Sicherheit eingeführt werden.	Siehe 59.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 59.3	Des Weiteren ist der LKW-Durchgangsverkehr auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße durch das Verkehrszeichen 253 zu begrenzen.	Siehe 59.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 59.4	An der Nicodemstraße / Waldnieler Straße und Schürenweg / Kaldenkirchener Straße ist der Verkehr auf die Bundes- oder Landesstraße bzw. die Autobahnen zu verlagern. Bundes- oder Landesstraße bzw. die Autobahnen sind für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen ausgelegt. Nicht aber reine Kommunalstraßen wie der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 60	19.07.2012	B 60.1	Da es immer noch keine Entlastungsmaßnahmen für die Anwohner aus dem Bereich Bökelberg (Schürenweg und Bergstraße) gibt, schlage ich folgende Lärmschutzmaßnahmen vor: Ausweitung der bestehenden 30er Zone am Bökelberg für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße. Das gesamte umliegende Gebiet ist bereits 30er Zone. Hiermit würde auch der Wohncharakter dieser Gegend wieder betont. Durch die 30er Zone und die damit verbundene „Rechts vor Links“ Regelung würde die Geschwindigkeit auch ohne große Polizeikontrollen eingehalten.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 60.2	Es muss ein LKW-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße eingerichtet werden. Der LKW Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen.	Siehe 60.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 60.3	Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen entlasten.	Siehe 60.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 60.4	Es muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
B 61	19.07.2012	B 61.1	Seit Ende der 90er Jahre wird immer mehr Verkehr über den Schürenweg geleitet. Lärm, schlechte Luft und lange Ampelrückstaus sind die Folge. Tausende Kfz stauen sich täglich in den Wohngebieten des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße. Warum zerstören sie mit dieser Verkehrsführung diese Wohngebiete? Wie Sie bereits selber ermittelt haben, liegt die Lärmbelastung mit 70-75 dB(A) über den Lärmgrenzwerten für Wohngebiete. Diese Überschreitung ist auch als Grenzwert für bestehende Straßen zu hoch! Trotzdem ist weder im Lärmaktionsplan noch in Ihren Beurteilungen irgendeine Lärmindernde	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Maßnahme für den Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße vorgesehen.		
		B 61.2	Hier zwei einfache und kostengünstige Maßnahmen die kurzfristig den Anwohnern helfen würden: Führen Sie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Straßenzug Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße ein. Das tut niemand weh und hilft.	Siehe 61.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 61.3	Verdrängen Sie den LKW Durchgangsverkehr von diesem Straßenzug auf die umliegenden Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Unnötige LKW Durchgangsverkehre gehören nicht in Wohngebiete.	Zur Kenntnis genommen. Siehe 61.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 62	19.07.2012	B 62.1	Hiermit bitte Ich darum, im Rahmen des Lärmaktionsplanes geeignete Maßnahmen zur Lärminderung im Bereich des Schürenweges/ Schongauerstr. zu treffen! Die Lärmbelastung in unserem Wohngebiet ist eindeutig zu hoch! Sie haben für den Schutz der Mönchengladbacher Bevölkerung Sorge zu tragen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 63	19.07.2012	B 63.1	Die Lärmbelastung durch den Verkehr in unserem Wohngebiet (Schürenweg) ist zu hoch. Ich finde es befremdlich, dass alle unsere Bemühungen hinsichtlich einer geänderten Verkehrsführung, oder aber der Einführung einer 30er Zone, immer wieder absolut ignoriert werden! Welche Gründe verbergen sich Ihrerseits dahinter!? Es ist doch wohl nicht etwa der Neid, nicht selbst in dieser schönen Gegend wohnen zu können!?	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 64	17.07.2012	B 64.1	Wie in der Lärmkartierung NRW anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu erkennen ist, liegt die Lärmbelastung zwischen der Viersener Straße und der Bebericher Straße bei >70 dB(a) und damit im gesundheitsschädigenden Bereich. Es müssen unverzüglich Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Jeder Bürger hat ein gesetzliches Recht auf gesunde Wohnverhältnisse. Insbesondere in einem „Reinen Wohngebiet“ Ich gebe zu bedenken, dass wir in unserem Bereich, bedingt durch die Schule, eine 30 km/h Zone haben. Wäre die Zone nicht vorhanden, möchte man sich die Mehrbelastung hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung gar nicht vorstellen, da sie schon in dem herrschenden Zustand unerträglich ist. Dennoch möchte ich an dieser Stelle mit Nachdruck bemerken, dass durch die nachweisliche Nichteinhaltung an die Geschwindigkeitsbegrenzung (siehe Messprotokolle der Polizei an der Schule „Bischöfliche Marienschule“ vor der Schulsporthalle) die Lärmbelastung ihre Wirkung nicht voll entfalten kann, was insbesondere an fehlenden baulichen Geschwindigkeitsblockern liegt, siehe weiter unten „sanfte Schwellen“. Hinzu kommt, dass die 30 KmH-Zone mit 200 m viel zu kurz ist. Leider ist es so, dass sich kaum einer an diese 30 km/h Begrenzung halt. Gefährlich wird es insbesondere dann, wenn der Lkw Verkehr sich durch die Straße quetscht. An der Schule befindet sich zur Sicherung des Fußgängerverkehrs (Schüler, Bewohner des Altenheimes, Anwohner) eine Verkehrsinsel Höhe Hausnummer Marienburgerstrasse 55. Ein Lkw hat fast genau die Breite der Furt. Unfälle mit schwerwiegenden Folgen sind hier nur eine Frage der Zeit. Wenn Sie die Reparaturkosten der Beschilderung der Verkehrszeichen der Verkehrsinsel betrachten (Bauhof der Stadt MG), werden Sie feststellen, dass die Mittelinsel häufig auf Grund zu hoher Geschwindigkeit einfach	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." 2. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis: Die Schulen sind für den Fahrradverkehr über weniger belastete Straßen erreichbar. 3. Ausführungsplanung ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Hinweis: Schwellen sind kein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			überfahren wird. Das Spurenfeld der Unfälle hat immer eine Größe von 40 Metern, was auf eine sehr Hohe Geschwindigkeit schließen lässt.		
		B 64.2	Darüber hinaus findet durch die zu erwartende Mehrbelastung durch Lkws eine nicht unerhebliche Beschädigung der Bausubstanz an unseren Häusern statt. Die Erschütterungen beim Vorbeifahren eines Lkw sind jetzt schon erheblich. Hält ein LKW verkehrsbedingt im Rückstau vor der Rotlicht zeigenden Lichtzeichenanlage Marienburgerstrasse / Bebericher Strasse, oder halten Reisebusse auf dem Parkplatz vor der Turnhalle mit laufendem Motor, klirren durch den Druck die Gläser im Wohnzimmerschrank. Ergänzend führe ich an, dass auch Gefahrguttransporter die Strasse nutzen. Dieser Lkw-Verkehr hat nun wirklich nichts in einem reinen Wohngebiet zu suchen.	1. Der Lärmaktionsplan fußt auf Bestandsdaten. Prognosedaten sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.3	Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Manen burgerstraße, Schürenweg und Bergstraße besteht fast ausnahmslos aus reinen und allgemeinen Wohngebieten. Wohngebiete sind schutzbedürftige Gebiete. Aus diesem Grund gelten für Wohngebiete strengere Grenzwerte als für Kern-, Misch-, Gewerbe- oder andere Gebiete. Die Lärmbelastung für den vorgenannten Straßenzug liegt weit über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten. INFORMATION Gemäß TA Lärm gelten in Abhängigkeit von der Nutzung eines Gebietes unterschiedliche Immissionsrichtwerte. Die Einstufung eines Gebietes ergibt sich aus den jeweiligen Flächennutzungs- und Bebauungsplänen bzw. der tatsächlichen Nutzung. Die jeweils zulässigen Immissionsrichtwerte dürfen durch einzelne, kurzfristige, selten auftretenden Geräuschereignisse am Tag um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschritten werden. Der Bereich Marienburger Straße zwischen Viersener Straße und Bebericher Straße befindet sich nach Information des Katasteramtes der Stadt MG in reinem Wohngebiet mit Pflegeanstalten, Schulen, Krankenhäusern. Somit ergeben sich folgende zulässige Immissionsrichtwerte: WR IRW Tag = 45 dB(A) IRW Nacht = 35 dB(A) Spitzenpegel Tag = 75 dB(A) Spitzenpegel Nacht = 55 dB(A) (Tagzeit = 06:W h bis 2200 h; Nachtzeit = 2200 h bis W:00 h; *=Immissionsrichtwert) Diese Werte werden im Mittel bei Weitem überschritten. (Erhebung Lärmkartierung NRW) Von einer kurzfristigen Überschreitung kann man nicht mehr ausgehen.	1. Siehe 64.1 2. Die Berechnung der Lärmkartierung erfolgt entsprechend der Maßgabe der EU nach VBUS (Straße) bzw. VBUSCH (Schiene), unabhängig von nationalen Berechnungsmethoden. Lärmaktionspläne werden in Folge EU-weit vergleichbar unabhängig von nationalem Recht aufgestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.4	Das Europäische Parlament hat am 27. September 2011 für alle Wohngebiete die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gefordert.	Die Achse Nicodemstraße-Marienburger Straße-Schürenweg-Bergstraße gehört zum Hauptverkehrsstraßennetz Mönchengladbachs. Entsprechende Anordnungen müssen nach dem nationalen Recht als Einzelfallentscheidung getroffen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.5	Im November 2009 wurde den Anwohnern des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße beim „runden Tisch“ ein Pilotprojekt mit Geschwindigkeits-Reduzierung - Tempo 30 Strecke – zur Lärmentlastung versprochen. Sowohl unser Oberbürgermeister Norbert Bude, als auch die Verwaltungsfachleute vom Ordnungsamt, Stadtplaner, Verkehrsplaner Umweltamt, Polizei und die Sprecher der Fraktionen der BV Nord stimmten diesem Pilotprojekt zu. Diese Maßnahme muss jetzt endlich umgesetzt werden. Und die Einhaltung auch kontrolliert werden.	1. Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln. 2. Kontrolle ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.6	Die Stadt Mönchengladbach orientiert sich bei der Erstaufstellung des Lärmaktionsplans an Werten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts. Diese Werte gelten als gesundheitsschä-	Siehe 64.1 Hinweis: Aussagen der Welt-Gesundheitsorganisation	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			digend. Bei diesen Werten ist mit erhöhten Herz-Kreislaufkrankungen zu rechnen. Ein Lärmaktionsplan soll Bürger vor Lärm schützen. Dabei sollte er sich an gesundheitsrelevanten Werten von <65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts orientieren, Der Sachverständigenrat für Umweltfragen und die Welt- Gesundheitsorganisation fordern sogar noch weitaus niedrigere Werte. Wir fordern die Stadt auf sich nicht an gesundheitsschädigenden Werten- sondern zumindest an gesundheitsrelevanten Werten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zu orientieren.	haben keinen rechtlichen Charakter.	
		B 64.7	Unter Punkt 5.1.1. werden die Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz pro Jahr genannt. Der Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg hat nachweislich bis zu 7 Mio. Kfz pro Jahr. Seltsamerweise wird er allerdings unter diesem Punkt nicht erwähnt. Paradoxerweise werden jedoch Straßen mit deutlich geringerer Verkehrsbelastung genannt. Warum und weshalb ist dies so???	Die Nicodemstraße und der Schürenweg sind in die Liste der Straßen mit einer Verkehrsbelastung von über 6 Mio. Kfz/a aufgenommen worden. Die Verkehrsbelastungen auf dem Metzenweg und der Marienburger Straße liegen unter 6 Mio. Kfz/a.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.8	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan hier nicht berücksichtigt. Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von über 50 km/h auf diesem Straßenzug macht ein Queren für Schüler zum Sicherheitsrisiko. Eine Geschwindigkeitsreduzierung dieser drei Straßen auf 30 km/h würde nicht nur die Lärmwerte senken, sondern auch das Risiko für Schüler reduzieren.	1. Siehe 64.1 2. Die Prüfung hat inzwischen stattgefunden. Montessori-Grundschule: Der Ausgang liegt zu Am Ringenberg. Gemeinschafts-Grundschule Wildberg: Der Ausgang liegt zur Lochnerallee. Die Übergänge über Metzenweg und Schürenweg in Höhe der Bushaltestellen sind beampelt. Ergebnis: Eine Ausweisung von Tempo 30 zur Schulwegsicherung kommt auf dem Metzenweg und Schürenweg nicht in Betracht. Hinweis: Die Schulen sind für den Fahrradverkehr über weniger belastete Straßen erreichbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.9	Wir fordern die Stadt MG auf, für die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf TEMPO 30 km/h zur Lärmentlastung und zur höheren Sicherheit der dort lebenden Anwohner einzuführen.	Siehe 64.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.10	Des Weiteren fordern wir ein LKW-Durchfahrtsverbot auf dem genannten Straßenzug. Angeordnet durch das Verkehrsreichen 253. Siehe auch Wikipedia, erster Satz: „In erster Linie werden LKW-Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark belasteten Straßen eine Verkehrsentslastung zu erreichen und so die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern.“	Siehe 64.1 Hinweis: Wikipedia ist ein öffentliches Forum, dass keine rechtliche Grundlage bildet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.11	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Straßenzug sollte durch das Einbringen von sanften Schwellen" unterstützt werden, damit die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird. In unseren Nachbarländern wird dies bereits seit langer Zeit erfolgreich praktiziert. In vielen Bereichen der Stadt MG erprobt.	Siehe 64.1 Hinweis: Die Stadt Mönchengladbach baut keine Schwellen auf Hauptverkehrsstraßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.12	Eine Umgehungsstraße, auch zur besseren Anbindung des St. Franziskus-Klinikums ist dringend erforderlich. Z. B. hintere Anbindung des Krankenhauses über den Stichweg/Seitenweg Kaldenkirchener Strasse Kaserne.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltgesichtspunkten ist sie Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar"	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.13	Um eine bessere Autobahnanbindung von Windberg, Wald hausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es zumindest ein oder zwei weitere Autobahnzufahrten zur A52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese könnten kostengünstig beim geplanten sechsspurigen Ausbau der A52 realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	
		B 64.14	Der Vorschlag der Verwaltung, auf dem Metzenweg Bäume zu pflanzen, um damit das Straßenprofil dem hier vorhandenen Wohngebiet anzupassen muss umgesetzt werden. Verbunden mit Geschwindigkeitsreduzierungen lässt sich hierdurch endlich wieder eine entsprechende Lebensqualität schaffen.	Siehe 64.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.15	Die Geschwindigkeit muss für jeden sichtbar auch kontrolliert werden, z.B. durch stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen „Radar“.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.16	Außerdem fordern wir eine bessere Beschilderung zu den Autobahnen. An der Kreuzung Waldnieler-/ Monschauer-/ Nicodemstraße fließt der Verkehr um zur Autobahn A52 zu gelangen, in die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg. Stattdessen muss der Verkehr durch geänderte Beschilderung zur A52 über die Autobahn-/Kreuz um die Stadt herum geführt werden. Wir fordern deshalb eine präzisere Ausschilderung zu den Autobahnen A52 und A61 stadtauswärts über die Waldnieler Straße.	Siehe 64.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.17	Zusätzlich muss der Stand der Technik genutzt werden und Pfortnerampeln z.B. für die Nicodemstraße so eingesetzt werden, sodass die in die Wohngebiete einfahrende Kfz-Anzahl wirksam begrenzt wird.	Siehe 64.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.18	Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten auf dem gesamten Straßenzug wesentlich zu hoch sind. Die baulichen Gegebenheiten laden den Verkehrsteilnehmer regelrecht zum Rasen ein. Hierdurch herrscht ein erhebliches Verkehrsunfallrisiko. Wie Sie anhand der letzten dramatischen Unfälle auf dem Metzenweg und der Nicodemstraße (Presseberichte der Polizei von 06.06.2012 und vom 06.07.2012) erkennen können, besteht dringend Handlungsbedarf. –Was muss noch erst passieren?–	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.19	Sicherlich ist es nicht leicht, alle Forderungen unter einen Hut zu bekommen. Einen Königsweg wird es wahrscheinlich nicht geben. Viele von uns Anwohnern haben z.B. schon eigene Schallschutzmaßnahmen getroffen um das Desaster erträglicher zu machen. Ich bin aber fest davon überzeugt, dass man einen Weg findet, mit dem die Menschen des Straßenzuges leben können. Entlastung durch Belastung ist übrigens keine gute Lösung. Machen Sie die Stadt nicht noch unattraktiver als sie im Moment schon ist. Gehen Sie weg von dem Slogan „Autofreundlichste Stadt“, das ist nicht mehr zeitgemäß. Die Leute wollen in Ruhe leben. Konsum ist nicht alles. Der Slogan muss heißen hin zur „Bürgerfreundlichsten Stadt“.	Zur Kenntnis genommen. Die Stadt Mönchengladbach strebt eine bürgerfreundliche Stadt an, muss dabei jedoch z. B. sowohl den unterschiedlichsten Anforderungen als auch den zur Verfügung stehenden finanziellen Rahmen genügen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.20	Wenn Sie die Berichterstattung der Presse zur Einbindung einer KITA in ein „reines Wohngebiet“, hier dem Metzenweg, verfolgen, stellt sich doch die Frage, ob hier ein Realitätsverlust vorherrscht. Für eine KITA brauchen wir eine Genehmigung in einem „reinen Wohngebiet“. Extremer, gesundheitsgefährdender Lärm, stinkende Abgase, zu hohes Verkehrsaufkommen, zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten sind erlaubt?	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 64.21	Vorschläge zur Entlastung haben wir genug gemacht. Nun ist es an Ihnen, dem Wohle der Bewohner zu dienen. Das Gut der Gesundheit und der körperlichen Unversehrtheit ist gesetzlich geschützt und wesentlich höher einzustufen als jede andere Erwägung, die sich aus wirtschaftlichen Interessen ergibt. Bitte versuchen Sie sich auch mal in unsere Lage zu versetzen. Es ist für uns nicht mehr möglich sich auf die Terrasse oder in den Garten zu setzen. Die Abgase der Fahrzeuge und der mit den Fahrzeugen verbundene Lärm sind unerträglich geworden. Lüften nach vorne zur Straße hin ist nicht mehr	Siehe 64.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			möglich. Sich bei geöffnetem Fenster zu unterhalten ebenfalls nicht. Alle Gegenstände werden von einem schwarzen russartigen und klebrigen Staub überzogen. Ich glaube nicht, dass Sie dies als angenehm empfinden würden.		
B 65	20.07.2012	B 65.1	Ergänzend zu unseren bereits im 1. Anhörungsverfahren geäußerten Wünschen und Anregungen vom 17.11.2011, registriert unter Lfd. Nr. B183, teilen wir mit: 1. Evtl. geplanter Straßenrückbau im Bereich Gartenstr. - Limitenstr. – weiter über Odenkirchener Str. – Schlachthofstr. – Bruchstr. – Giesenkirchener Str. – Mülforter Str. – Liedberger Str. darf überlange/überbreite Schwerlasttransporte von Trafos 80 bis 500 to nicht behindern, die einzig verbliebene Trasse zu umliegenden Binnenhäfen. Diese Transporte werden von „Straßen NRW“ derzeit nur nachts genehmigt. Das geplante nächtliche LKW-Verbot im Bereich Gartenstraße – Limitenstraße ist daher nicht akzeptabel. Vorschlag: Dauertagfahrgenehmigung für ca. 30 Transporte im Jahr.	1. Ein Rückbau der Straßenachse, der Sondertransporte einschränkt, ist im LAP nicht vorgesehen. Ausbauplanung ist zudem nicht Gegenstand des LAP. 2. Mit den Maßnahmen des LAP ist keine Einschränkung für Sondertransporte verbunden, da diese über Sondergenehmigungen geregelt werden. Die Vergabe von Sondergenehmigungen ist nicht Sache des LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 65.2	2. Straßenrückbau, -umbau, neue Trassenführungen im Bereich Fliehrstr. –Hittastr. - Waldnieler Str. (AS MG-West) bzw. Fliehrstr. – Hittastr. – Burggrafenstr. - Aachener Str. (AS MG-Holt) dürfen überlange/überbreite Schwerlasttransporte von Trafos bis 80 to nicht beeinträchtigen, die einzig verbliebene Trassen zur BAB. Nächtliche LKW-Fahrverbote auf diesen Trassen sind daher nicht hinnehmbar. Vorschlag: Dauertagfahrgenehmigung.	1. siehe 65.1 2. Die Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicher-Straße wird durch eine besser ausgebaute Verkehrsverbindung durch unempfindlichere Gebiete ersetzt. Die Anlieferung des Betriebs wird dadurch weiterhin gewährleistet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 65.3	3. Anlieferverkehr von leeren Stahlkesseln für Trafos mit überlangen Schwertransportern muss auch tagsüber möglich bleiben, keine Einzelgenehmigungsverfahren, ggfs. Dauer-genehmigung (z. Zt. bis 130 Fahrten/Jahr).	Siehe 65.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 65.4	4. Anlieferung mit normalem Schwerlastverkehr (Sattelaufleger) über Erzbergerstr., Grevenbroicher Str., Breite Straße, Ritterstr., Dohler Str., Hofstr., Schwalmstr. in die Rheinstr. muss zwischen 06.00 und 22.00 Uhr dauerhaft möglich bleiben. Ein grundsätzliches LKW-Fahrverbot im Bereich Erzberger Str. – Grevenbroicher Str. – Dohler Str. ist nicht hinnehmbar. Wir bitten um verlässliche dauerhafte Ausnahme-genehmigung für den Anlieferverkehr.	Siehe 65.2	
		B 65.5	5. Scheinbar ungenutztes Gleis zwischen Geneickener Bahnhof und MG Hbf ist strategisches Anschlussgleis zum Trafowerk (Abtransport von ca. 50 % aller Großtrafos 80 bis 500 to, ca. 20 Transporte/Jahr, nachts) und muss erhalten bleiben. Vorschlag: duale Nutzung mit Straßenbahn inkl. Haltepunkt am Campus und Direkteinfahrt in Hbf prüfen. Zusätzlich Fahrradweg neben den Gleisen prüfen. Die o. g. Punkte greifen massiv in die wirtschaftlichen Aktivitäten ein und haben Bedeutung für 400 Arbeitsplätze.	1. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 2. Zur Kenntnis genommen. Hinweis: Der LAP hat die Aufgabe, gesundheitliche Schäden durch Lärmimmissionen von den Bürgern der Stadt abzuwenden. Daraus resultiert eine <i>Aufwertung</i> des Wirtschafts- und Lebensraums, die zur Sicherung des Gewerbestandorts beiträgt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 66	20.07.2012	B 66.1	Wie ich in Ihrer Beurteilung zum Lärmaktionsplan entnehmen konnte, haben Sie keinem der zahlreichen Vorschläge für lärmindernden Maßnahmen am Schürenweg zugestimmt. Einzig die wage Aussicht in der nächsten Stufe des Lärmaktionsplanes berücksichtigt zu werden, war dort zu entnehmen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenen-zahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marien-burgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.2	Erlauben Sie mir deshalb erneut auf die Lärmbelastung dieses Straßenzuges hinzuweisen, die nicht nur die dort lebenden Anwohner belastet, sondern auch die vielen Besucher des Naherholungsgebietes "Bunter Garten". Die Anzahl dieser betroffenen Bürger wurde in Ihrer bisherigen Untersuchung nicht berücksichtigt, da sie Ihnen nicht durch das Einwohnermeldeamt mitgeteilt wurde. Da diese zusätzlichen Betroffenen aber vorhanden und lärmbelastet werden, müssen sie aus diesem Grunde auch in Ihrer Beurteilung eine Berücksichtigung finden.	Besucher des Naherholungsgebietes "Bunter Garten" gingen über die entstehende Lärmbelastung durch den motorisierten Verkehr in den LAP ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 66.3	Einfache, kostengünstige Maßnahmen wie eine Tempo 30 Strecke und LKW Fahrverbot	Siehe 66.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			sollten auf dem Schürenweg zum Schutz aller sich dort aufhaltenden Menschen dringend umgesetzt werden.		
B 67	21.07.2012	B 67.1	Bezug nehmend auf "Lärmaktionsplan Stadt Mönchengladbach Stand: 2012-06-27" Seite 75 "Maßnahmenvorschläge Kurzfristige Maßnahmen:" Es wird u.a. die Einführung einer grünen Welle "mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 35-40 km/h" oder alternativ eine "Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h" empfohlen. Ich persönlich würde die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit begrüßen. Dafür sprechen: - viele kleine Kinder die hier auf der Strasse spielen und, meist durch parkende Fahrzeuge verdeckt, von Autofahrern nicht oder nur spät gesehen werden - Die grüne Welle funktioniert nur, wenn die LKW-/Autofahrer sich daran halten. Heute geben aber viele lieber zu Gas geben/ bremsen überstark. - Die Lärmbelastung durch Autos und LKWs ist erträglich, Tempo 30 würde bei den wahren Lärmspitzen helfen.	Temporeduzierung und "grüne Welle" bieten unterschiedliche Vorteile und Nachteile. Lärmtechnisch kommen beide Lösungen in Frage.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 67.2	Während man die normale Lärmbelastung ausblenden kann gibt es insbesondere zwei Lärmquellen, die wirklich unangenehm sind. Wochentäglich ab ca. 5 Uhr ist mit LKWs zu rechnen. Das ist nicht weiter tragisch, aber LKWs mit kippbaren Pritschen können bei locker sitzenden Pritschen sehr hohen Lärm verursachen, dies kommt täglich mehrfach vor. Ich würde mir bei einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erhoffen, dass der Lärm durch lockere Pritschen stark reduziert wird. Ein hoher Lärmpegel ist leichter zu ertragen, wenn der Pegel konstant ist (meiner persönlichen Erfahrung nach). Daher denke ich, dass eine Reduktion der Pegelspitzen schon sehr viel erreichen könnte.	Reduktion der Pegelspitzen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis: Eine Reduktion der Pegelspitzen bei lockeren Pritschen ist wahrscheinlich, aber nicht durch Gutachten belegt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 67.3	Die zweite extreme Lärmquelle kommt sehr selten vor und dann auch nur nachts, meist nach Mitternacht. Hierbei handelt es sich um einzelne Motorräder, die vermutlich auf Lärm getunt wurden. Gegen diese Lärmquelle kann eine Lärmaktionsplanung nichts tun.	Das wird bestätigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 68	23.07.2012	B 68.1	1. Es dürfen keinerlei Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen (zeitliche) für den Lieferverkehr im Großraum „Industriegebiet Rheydt Mitte“ vorgesehen werden. Nur so ist eine sichere Materialversorgung für unseren Mehrschichtbetrieb möglich und wirtschaftlich sinnvoll.	1. Mit den Maßnahmen des LAP ist keine Einschränkung für Sondertransporte verbunden, da diese über Sondergenehmigungen geregelt werden. Die Vergabe von Sondergenehmigungen ist nicht Sache des LAP. 2. Die Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicher-Straße wird durch eine besser ausgebaute Verkehrsverbindung durch unempfindlichere Gebiete ersetzt. Die Anlieferung des Betriebs wird dadurch weiterhin gewährleistet. 3. Die Breite Straße bleibt weiterhin als Hauptverkehrsstraße für den Lkw-Verkehr offen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 68.2	2. Es dürfen keinerlei Änderungen der Verkehrsführung oder Geschwindigkeitsbeschränkungen in den umliegenden Straßen vorgesehen werden, die die Erreichbarkeit des Industriegebietes nachteilig beeinflussen.	Siehe 68.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 68.3	3. Der Erhalt und Ausbau der Autobahnbindung an A 44, A52 und A61 muss uneingeschränkt gewährleistet sein und bleiben.	Siehe 68.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 68.4	4. Die Befahrbarkeit der umliegenden Straßen für Schwerlastverkehr von/ bis zu den Autobahnbindungen muss gewährleistet sein und bleiben.	Siehe 68.1	
		B 68.5	5. Es darf keine Umweltzone im Bereich des Industriegebietes und der Autobahnbindungen eingerichtet werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 68.6	Sofern diese Grundanforderungen an eine Verkehrsentwicklungsplanung Mönchengladbach nicht umfassend Berücksichtigung finden, ist der Standort Mönchengladbach für unsere Unternehmen und damit die Arbeitsplätze für 1200 Mitarbeiter gefährdet.	Zur Kenntnis genommen. Hinweis: Der LAP hat die Aufgabe, gesundheitliche Schäden durch Lärmimmissionen von den Bürgern der	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Stadt abzuwenden. Daraus resultiert eine <i>Aufwertung</i> des Wirtschafts- und Lebensraums, die zur Sicherung des Gewerbestandorts beiträgt.	
B 69	20.07.2012	B 69.1	Wir wohnen auf dem Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße. Die Lärmbelastung bei uns beträgt 70 - 75 db(A) am Tage und 60 - 65 db(A) in der Nacht. Siehe Lärmkartierung NRW und Ermittlung der Stadt Mönchengladbach. Diese Werte sind gesundheitsschädigend! Auch die Stadt Mönchengladbach hat dieses im Bebauungsplan Nr. 725/N so beurteilt.	1. Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip. 2. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.2	Die Verkehrsbelastung auf dem Schürenweg muss reduziert werden. Kurzfristig würde auf dem Schürenweg (besser noch auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße) eine Geschwindigkeitsreduzierung auf TEMPO 30 km/h zur Lärmentlastung helfen.	Siehe 69.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.3	Des Weiteren sollte ein LKW-Durchfahrtsverbot auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße erlassen werden. LKW Durchgangsverkehr durch reines Wohngebiet sind unbedingt zu vermeiden.	Siehe 69.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.4	Es muss eine weitere Autobahnzufahrt zur A52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach errichtet werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 69.5	Auch das Großklinikum St. Franziskus muss besser an die Autobahn und die Kaldenkirchener Straße angeschlossen werden.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltgesichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 70	23.07.2012	B 70.1	Die Firmen im Gewerbegebiet Mitte brauchen eine Anbindung an die BAB A61 und BAB A52 auch für Groß-LKW (z.B. Sattelschlepper) sowohl für den Anliefer- als auch den Ablieferverkehr. Alternative Routen sind ggf. zu entwickeln und auszuweisen.	Mit den Maßnahmen des LAP ist keine Einschränkung für Sondertransporte verbunden. 1. Die Achse Erzbergerstraße – Grevenbroicherstraße wird durch eine besser ausgebaute Verkehrsverbindung durch unempfindlichere Gebiete ersetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Die Anlieferung des Betriebs wird dadurch weiterhin gewährleistet. 2. Die Breite Straße bleibt weiterhin als Hauptverkehrsstraße für den Lkw-Verkehr offen.	
B 71	23.07.2012	B 71.1	Da es bis heute noch immer keine Maßnahmen zur Lärmentlastung auf dem Schürenweg gibt und Sie bei der Beurteilung zu den vielen Vorschlägen der Bürger auch keinen einzigen akzeptiert haben möchte ich hiermit erneut drei Vorschläge zur Lärmentlastung auf dem Schürenweg abgeben. Sehen Sie diese Vorschläge von mir stellvertretend für die vielen Jogger die diesen Bereich täglich nutzen:	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 71.2	Als extrem günstig und effektiv sehe ich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für den gesamten Schürenweg.	Siehe 71.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 71.3	Ein Verbot für den LKW Durchgangsverkehr auf dem gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße wäre ebenfalls kurzfristig umsetzbar.	Siehe 71.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 71.4	Langfristig sollte das Großklinikum Franziskus Krankenhaus und die Stadtteile Venn und Hamern besser an die Autobahn angebunden werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 72	23.07.2012	B 72.1	Da es bisher keinerlei lärmindernde Maßnahmen für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße gibt, machen wir hiermit erneut nachfolgende Einwendungen und Anregungen zum Vorentwurf des Lärmaktionsplanes und dessen Beurteilung:	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.2	Wie im Frühjahr 2012 veröffentlicht wurde, hat die Verwaltung der Stadt Mönchengladbach in ihrem Bebauungsplan Nr. 725/N die Lärmbelastung auf dem Schürenweg ermittelt. Ergebnis : 70 -75 dB (A) am Tage und 60-65 dB (A) in der Nacht! Die Verwaltung beurteilt diese Lärmbelastung als: „Lärmbelastung im gesundheitsschädigenden Bereich“!	Siehe 72.1 Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.3	Laut vorliegenden Lärmaktionsplan orientiert sich die Stadt Mönchengladbach bei der Erstaufstellung dieses Plans an den Empfehlungen des Runderlasses des Umweltministeriums aus 2008 von 70/60 dB(A) ganztags/nachts im Sinne einer Prioritätensetzung. Wenn man die von der Stadt Mönchengladbach ermittelten Lärmwerte des Schürenwegs mit denen von der Stadt Mönchengladbach festgesetzten Prioritätenwerte vergleicht, stellt man fest, dass die Lärmwerte des Schürenwegs weit über den durch die Stadt	1. Siehe 72.1 2. Der genannten Lärmkartierung der Isophonen liegen Rasterflächen von 10x10 m zugrunde. Exakte Fassadenpegel lassen sich daraus nicht ableiten. Diese wurden von der Stadt MG mit kleineren Rastereinheiten ermittelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			selber festgesetzten Prioritätenwerten liegen. Bestätigt wird diese Lärmbelastung auch durch die Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen. Wie dort anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu erkennen ist, liegt an den Fassaden der meisten Häuser des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße die Lärmbelastung über 70db(A) am Tage und über 60db(A) in der Nacht. Um die Anwohner der Wohngebiete bzw. der reinen Wohngebieten des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße vor dieser gesundheitsschädigenden Lärmbelastung zu schützen, müssen umgehend Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.		
		B 72.4	Eine überaus kostengünstige Maßnahme wäre das den Anwohnern in 2009 zugesagte Pilotprojekt für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h zur Lärmentlastung.	Siehe 72.1 Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.5	Der LKW Durchgangsverkehr sollte aus den Wohngebieten des kommunalen Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf die parallele verlaufenden umliegenden Bundes- und Landesstraßen bzw. auf die Autobahnen verdrängt werden. Dieses ist durch ein LKW Durchfahrtsverbot möglich.	Siehe 72.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.6	Zusätzlich sollte eine Netztrennung für den LKW Verkehr auf dem Metzenweg oder der Marienburgerstraße eingerichtet werden. Dieses ist durch eine komplette Sperrung einer dieser beiden Straßen für den gesamten LKW Verkehr möglich.	Siehe 72.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.7	Eine Pfortnerampel an der Kreuzung Waldnieler-/ Monschauer-/ Nicodemstraße würde die täglichen Ampelrückstaus vom Straßenzug Nicodemstraße bis Bergstraße auf die Monschauerstraße verlängern. Dieses würde sich mit der Beurteilung der Verwaltung decken: „Pfortnerampeln sind nur an Stellen sinnvoll, an denen Kfz-Verkehre ohne unvermeidbare Neubelastungen aufgefangen werden können.“ Genau das wäre an dieser Stelle der Fall. Es dürfen nur so viele Fahrzeuge in die Wohngebiete Nicodemstraße und Metzenweg einfahren, wie die Knotenpunkte des Straßenzuges auch abhandeln können. Die täglichen Ampelrückstaus müssen aus den Wohngebieten der Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße in unsensible Bereiche verlagert werden. An der Kreuzung Nicodemstraße / Waldnieler Straße kann der Ampelrückstau auf die Monschauer Straße ins Gewerbegebiet verlagert werden.	Siehe 72.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.8	Die Verkehrsanbindung des Großklinikum Franziskus Krankenhaus muss dringend verbessert werden.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltgesichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar"	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.9	Um eine bessere Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es eine weitere Autobahnzufahrten zur A52 zwischen dem Autobahnkreuz Nord, dem Parkplatz Bockerter Heide und der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord geben. Diese könnten kostengünstig beim geplanten sechsspürigen Ausbau der	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide /	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			A52 realisiert werden. Wäre nicht auch ein Anschluss über den Parkplatz möglich? Ist der Parkplatz Bockerter Heide beim Ausbau der A52 überhaupt noch nötig? Es gibt unweit die Raststätte Cloerbruch auf der A52. Anstatt des Parkplatzes wäre eine zusätzliche Anschlussstelle sicherlich nötiger.	Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	
		B 72.10	Darüber hinaus fordern wir eine bessere Verkehrsführung zu den Autobahnen. An der Kreuzung Waldnieler-/ Monschauer-/ Nicodemstraße fließt der Verkehr aus dem Bereich Rheydt, Ohler und Holt um zur Autobahn A52 zu gelangen, in die Wohngebiete des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, und Schürenweg. Hier muss der Verkehr durch gezielte Änderungsmaßnahmen auf die nahe A61 stadtauswärts und um die Stadt herum geleitet werden. Dies könnte durch eine bessere Beschilderung, geänderte Fahrbahnmarkierungen und gesteuerte Pfortnerampeln erreicht werden. Genaue Angaben hierzu hat die IG Schürenweg bereits erarbeitet. Diese Unterlagen wurden der Verwaltung bereits detailliert vorgelegt und können aber auch gerne erneut von uns zur Verfügung gestellt werden. Die Beurteilung der Verwaltung aus der ersten Phase der Bürgerbeteiligung hierzu: „Entsprechende Maßnahmen sind bereits eingeleitet“. Um welche Maßnahmen handelt es sich genau? Sind es alle von uns aufgeführten Maßnahmen? Wenn nein, was ist mit den übrigen Maßnahmen? Sind diese zu einem späteren Zeitpunkt geplant?	Siehe 72.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.11	An der Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße muss der LKW Verkehr zur Autobahn über die Bundesstraße und nicht über die Bergstraße geführt werden. Die Bergstraße ist für den LKW Verkehr nicht ausgebildet und geeignet. Der LKW Verkehr wird hier durch Wohngebiet geführt. Es gibt zwei zu enge 90 Grad Kurven. Es steht kein ausreichendes Lichttraumprofil zur Verfügung (Warnschilder wurden bereits aufgestellt) und die Hälfte der Bergstraße ist bereits seit Jahren für den LKW Verkehr gesperrt. 50% aller Unfälle auf dieser Straße sind LKW Unfälle. Die Beurteilung der Verwaltung aus der ersten Phase der Bürgerbeteiligung hierzu: „Im Entwurf des VEP ist eine Vorhaltetrasse zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße (Nordspange) enthalten. Bei Realisierung ist eine Herabstufung der Bergstraße und des östlichen Schürenweg vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Nebenstraßennetz möglich“. Diese Straße wurde den Anwohnern bereits seit 1960 als Entlastung genannt. Bis heute wurde sie nicht umgesetzt. Wann ist mit einer Realisierung zu rechnen? Wie will man bis zur Realisierung die Anwohner vor der Lärmbelastung schützen?	Siehe 72.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.12	Die Kreuzung Bergstraße / Hohenzollernstraße muss überdies verbessert werden. Sie ist heute ein Unfallschwerpunkt. Dieses wurde durch Polizei und Ordnungsamt in 2011 festgestellt. Die IG-Schürenweg hat mit den Anwohnern zusammen Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Diese Anregung sollten in zukünftige Planungen mit einfließen.	Zur Kenntnis genommen. Unfallvermeidung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.13	An der Nicodemstraße gibt es einen Spielplatz. Auch dieser liegt laut Lärmkartierung NRW mit einer Lärmbelastung über 70db(A) im gesundheitsschädigenden Bereich. Hier sollte dringend eine Lärmschutzwand errichtet werden. Bis zur Umsetzung dieser und weiterer Maßnahmen zur Lärmreduzierung, sollte dort dringend ein Warnschild aufgestellt werden: „Achtung! Spielen hier schadet der Gesundheit Ihres Kindes!“	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 72.14	Unter Punkt 5.1.1. werden die Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz pro Jahr genannt. Die Nicodemstraße und der Schürenweg wurden nach der ersten Beurteilung zum Lärmaktionsplan in diese Liste aufgenommen. Die Verkehrsbelastungen auf dem Metzenweg und der Marienburgerstraße liegen aber ebenfalls über 6 Mio. Kfz pro Jahr und nachweislich sogar höher als die Verkehrsbelastung auf der Nicodemstraße. Der Metzenweg und die Marienburgerstraße sind somit ebenfalls unter Punkt 5.1.1. aufzuführen und namentlich	Aus Knotenpunktzählungen aus den Jahren 2004/05 ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen: Metzenweg 5,66-5,72 Kfz/a, Marienburger Straße 5,73-5,78 Mio. Kfz/a, 2008 lagen die Belastungen auf dem Metzenweg bei 5,18-5,26 Mio. Kfz/a und auf der Marienburger Straße bei 5,79-5,98 Mio Kfz/a. Daher	

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			zu benennen.	werden der Metzenweg und die Marienburger Straße nicht in die Liste mit den Straßen, die eine Belastung > 6 Mio. Kfz/a haben aufgenommen. Die Verkehrsbelastung auf der Nicodemstraße lag am Knotenpunkt mit der Nicodemstraße 2004/05 bei 6,00 Mio Kfz und 2008 bei 6,14 Mio Kfz, ist also höher als auf den zwei genannten Straßen.	
B 73	24.07.2012	B 73.1	Wir wohnen in der Nähe von der Autobahn A44. Wie ich kürzlich gelesen habe, wurden Schallschutzwände installiert, doch leider nicht auf dem kompletten Stück dieser Autobahn, denn wo es zu Auf- und Abfahrt geht, ist kein Schallschutz und diesen hört man sehr gut. Zum weiteren bringen diese Schallschutzwände nicht viel. Zum weiteren ist ein weiterer Lautstärkepegel zu entnehmen bei den Verbindungstreifen auf der Autobahnbrücke (Trabrennbahn).	Die Berechnungen für den aktiven Lärmschutz und entsprechende Maßnahmen an der Autobahn sind der Planfeststellung zu entnehmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 73.2	Zum weiteren finden unter Autobahnbrücke auch regelmäßig Autotreffen statt, welche noch für eine zusätzliche Lärmbelastung sorgen.	Freizeitlärm und sonstige Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 73.3	Man hat zwar ein Tempolimit auf der Krefelderstrasse eingeführt, doch dran halten tut sich in diesem Bereich Ortsaus- und Ortseinfahrt kaum einer. Wenn der Bus hält auf der Krefelder Strasse Richtung Stadtmitte wird dieser überholt.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 73.4	Des Weiteren schallt es vom Autobahnzubringer zur A52 auch in Richtung Flughafen. Ich würde mir wünschen, wenn die Stadt hier irgendwas unternehmen könnte, denn es wird von Jahr zu Jahr lauter.	Siehe 73.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 74	27.07.2012	B 74.1	Ich besuche regelmäßig mein Patenkind auf dem Schürenweg. Wie ich nun erfahren habe, hat die Stadt Mönchengladbach in ihrem Bebauungsplan Nr. 725/N die Lärmbelastung auf dem Schürenweg selber ermittelt und beurteilt. Ergebnis : 70 -75 dB (A) am Tage und 60-65 dB (A) in der Nacht! Diese Lärmbelastung liegt somit im gesundheitsschädigenden Bereich!! Das mein Patenkind in einem gesundheitsschädigenden Wohnumfeld aufwachsen muss, halte ich für unverantwortlich. Zumal mit geringen Kosten Lärmschutzmaßnahmen umsetzbar wären. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h verbunden mit einem LKW- Durchfahrtsverbot wären kostengünstige Maßnahme, die schnell umsetzbar wäre.	Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 75	29.07.2012	B 75.1	Da es bisher keinerlei Maßnahmen für unseren Wohnbereich im Lärmaktionsplan gibt, möchten wir Ihnen folgende Anregungen hierzu geben: Die bereits heute bestehenden 30er Zone am Bökelberg sollte auf den Schürenweg (zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße) und die Bergstraße (zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße) ausgedehnt werden. Hiermit würde auch der Wohngebietscharakter dieser Gegend wieder betont. Die bei einer 30er Zone geltende „Rechts vor Links“ Regelung würde für eine bessere Einhaltung dieser Geschwindigkeitsreduzierung führen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 75.2	Es muss eine Ausweitung des bereits auf Teilen der Bergstraße bestehenden LKW-Durchfahrtsverbotes für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und für die gesamte Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße eingerichtet werden. Der LKW Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	Siehe 75.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 75.3	Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 75.4	Es sollte zusätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung und ein LKW Durchfahrtsverbot	Siehe 75.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			für den Rest des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße eingeleitet werden um die Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen zu entlasten.		
		B 75.5	Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 76	01.08.2012	B 76.1	Die Lärmbelastung in unserem Wohngebiet des Straßenzuges Bergstrasse, Schürenweg, Marienburgerstrasse, Metzenweg bis Nicodemstrasse ist deutlich zu hoch. Dies trifft in besonderem Maße auf die Kreuzung Bergstrasse und Schürenweg zu, da hier bedingt durch die viel zu schmale Strasse und Verschwenkung der Fahrbahn Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit herankommen (insbesondere vom Schürenweg), um dann stark abzubremsen und in die untere Bergstrasse abzubiegen. Die Unübersichtlichkeit der Kreuzung führt darüber hinaus immer wieder zu gefährlichen Situationen und auch Unfällen, Fahrzeuge vom oberen Schürenweg her kommend beachten z.B. das Abbiegeverbot in den unteren Schürenweg nicht. Insbesondere der Bus- und Schwerlastverkehr verursacht hier unzumutbare Verkehrsrgeräusche, zumal auch von der unteren Bergstrasse oder der Kaldenkirchener Strasse kommende LKW das Durchfahrtsverbot der oberen Bergstrasse nicht beachten. Hinzu kommen Fahrzeuge, die entgegen des Sinnes eines Parkplatzes die Kreuzung über den ehemaligen VIP-Parkplatz Ecke Bergstrasse und Schürenweg benutzen um damit in den unteren Schürenweg abfahren zu können. Dabei wird die Geschwindigkeit kaum gemindert, Familienmitglieder, Mieter und Gäste gerieten vor unserer Tür bereits mehrfach in gefährliche Situationen. Wir bitten Sie im Rahmen des Lärmaktionsplanes geeignete Maßnahmen zur Lärminderung und Entschärfung der gefährlichen Kreuzung zu ergreifen.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." 2. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 3. Die Förderung des ÖPNV hat Vorrang, da sich durch die Nutzer der Kfz-Verkehr verringert. Um eine möglichst flächendeckende Bedienung zu ermöglichen, ist die Führung über die Achse erforderlich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 77	01.08.2012	B 77.1	Wir stellen fest, dass in den letzten drei Jahre der Verkehr auf dem Schürenweg sehr stark zugenommen hat. Die LKW fahren extrem schnell. Ab 6 Uhr rollen sie fortwährend, teilweise mit leeren Anhängern, die auf der Strasse mit springenden Reifen ohrenbetäubenden Lärm machen. Von der A 52 aus wird die Ausfahrt MG-Nord gern von LKWs benutzt, um zur A 61 hin die Stadt zu durchqueren. Die Kaldenkirchener Strasse wird abends und nachts noch zusätzlich von Rasern als Rennstrecke missbraucht und die Motoren der getunten und frisierten Wagen und Motorräder rauben uns den Schlaf. -Gegen Raser sind unauffällige Polizeikontrollen hier sicher notwendig. Die verschiedenen Ampeln müssten sicherlich anders geschaltet werden. Die rote Welle, die z.Zt. geschaltet ist, verursacht durch scharfes Bremsen und rasantes Anfahren an den Ampeln, viel Lärm und Abgase. - Ampeln mit eingebautem Radar können installiert werden.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." 2. Spitzengeräusche sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. 3. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 77.2	Unser Haus bekommt neue Risse im Mauerwerk, verursacht durch starke Vibrationen. Auch leidet Ihr Straßenbelag und wellt sich auf. Dies müsste Ihnen aber bereits bekannt sein.	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
B 78	01.08.2012	B 78.1	Ausweitung der bestehenden 30er Zone am Bökelberg für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße. Das gesamte umliegende Gebiet ist bereits 30er Zone. Hiermit würde auch der Wohncharakter dieser Gegend wieder betont. Durch die 30er Zone und die damit verbundene „Rechts vor Links“ Regelung würde die Geschwindigkeit auch ohne große Polizeikontrollen eingehalten.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 78.2	Es muss ein LKW-Durchfahrtsverbot für die Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße und den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße eingerichtet werden. Der LKW Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	Siehe 78.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 78.3	Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 78.4	Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden sich zudem positiv auf die Verkehrsbelastung des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße auswirken und damit weitere Bereiche der Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen entlasten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 78.5	Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit konnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 79	01.08.2012	B 79.1	Die Lärmbelastung durch den Verkehr liegt an der Fassade unseres Hauses auf der Nicodemstraße, wie in der Lärmkartierung NRW zu sehen bei über 70 dB(A) und damit im gesundheitsschädigenden Bereich. Laut Ihrem Lärmaktionsplan wollen Sie sich an den Empfehlungen des Runderlasses des Umweltministeriums aus 2008 von 70 dB(A) im Sinne einer Prioritätensetzung orientieren. Damit müssen Sie Lärmschutzmaßnahmen für die Nicodemstraße einplanen und umsetzen. Bis heute gibt es aber keinerlei Maßnahmen für die Nicodemstraße. Genau so wie es bisher keinerlei Maßnahmen für den gesamten Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße gibt.	1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." 2. Der genannten Lärmkartierung der Isophonen liegen Rasterflächen von 10x10 m zugrunde. Exakte Fassadenpegel lassen sich daraus nicht ableiten. Diese wurden von der Stadt MG mit kleineren Rastereinheiten ermittelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 79.2	Bereits 2009 wurde uns Anwohnern des Straßenzugs Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße ein Pilotprojekt mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h zur Lärmentlastung zugesagt. Setzen Sie diese Geschwindigkeitsreduzierung endlich um!	1. Siehe 79.1 2. Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 79.3	Der LKW Durchgangsverkehr sollte aus den Wohngebieten des kommunalen Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf die parallele verlaufenden umliegenden Bundes- und Landesstraßen bzw. auf die Autobahnen verdrängt werden. Machbar zum Beispiel durch ein LKW Fahrverbot auf dem gesamten Straßenzug, verbunden mit einer Netztrennung für den LKW Verkehr auf dem Metzenweg.	Siehe 79.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 79.4	Täglich haben wir lange Ampelrückstaus von beiden Seiten des Straßenzuges vor unserer Türe. Es müssen Maßnahmen geschaffen werden, die diese täglichen Ampelrückstaus in unseren Wohngebieten verhindern. Dazu gehört eine Reduzierung der in den Straßenzug einfahrenden Verkehrsmengen auf ein Maß, dass an den Knotenpunkten ohne größere Rückstaus vor den Wohnhäusern abgehandelt werden kann. Dieses könnte zum Beispiel durch eine Pfortnerampel an der Monschauerstraße / Nicodemstraße erreicht werden. Verlagern Sie die Ampelrückstaus aus unseren Wohngebieten in	Siehe 79.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			unsensibles Gewerbegebiet!		
		B 79.5	Verbesserung der Verkehrsanbindung des Franziskus Großklinikums.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltgesichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar"	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 79.6	Bessere Autobahnanbindung von Venn, Hamern und Windberg.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 80	02.08.2012	B 80.1	Das Industriegebiet Rheydt Mitte muss weiterhin im Nahbereich über die Breite Straße, Ritterstraße, Schwalmstraße, Bonnenbroicherstraße und Nordstraße für den LKW-Verkehr erreichbar bleiben. Da wir als Dreischicht-Betrieb ständig beliefert werden, muss die Erreichbarkeit ganztägig (24h) gewährleistet sein. Insbesondere muss die Zugänglichkeit der BAB Anbindungen für die A44 (MG – Krefeld/ D'dorf) und A52 (MG – D'dorf) im Norden, sowie die Anbindung an die A61 (Venlo – Koblenz/Aachen) im Westen gewährleistet bleiben. Hierzu sind folgende Straßenzüge für den Lieferverkehr nutzbar zu halten: 1. A44 Anschlussstelle Mönchengladbach Ost via Korschenbroich: - Breite Straße > Ritterstraße > Rheydterstraße > L31 > L382 > Willicher Straße > L390 >> A44 2. A52 Anschlussstelle Schiefbahn - Breite Straße > Ritterstraße > Rheydterstraße > L31 > L382 > Willicher Straße > Korschenbroicher Straße >> A52 (Schiefbahn) 3. A61 Anschlussstelle Wickrath - Breite Straße > Gartenstraße > Limitenstraße > Moses-Stern-Straße > Wickrather Straße > Reststrauch >> A61 (Wickrath) Um den Produktionsbetrieb am Standort aufrecht erhalten zu können, müssen die umliegenden Straßen zwingend für den Lieferverkehr mit den genannten LKW-Größen geeignet sein. Fahrverbote für LKW (Fahrzeuge und Gespanne mit einem zul. Gesamtgewicht >7,5t) dürfen die Erreichbarkeit des Industriegebiets Rheydt Mitte nicht einschränken.	1. Die Funktion der K 3 wird durch die Maßnahmen des LAP nicht eingeschränkt. 2. Die Funktion der K 3 wird durch die Maßnahmen des LAP nicht eingeschränkt. 3. Die Funktion der Achse Gartenstraße, Limitenstraße, ... wird durch die Maßnahmen des LAP nicht eingeschränkt. Im Falle von nächtlichen Lkw-Fahrverboten können z. B. die Zeiten in Koordination mit den Betrieben bestimmt werden, oder auch in begründeten Einzelfällen Sondergenehmigungen erteilt werden. 4. Im LAP wird darauf hingewiesen, dass eventuelle Rückbauten unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Sondertransporte erfolgen sollten. Die Umsetzung ist jedoch nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 81	02.08.2012	B 81.1	Mir ist bewusst, dass die Stadt nicht an allen besonders lauten Stellen gleichzeitig für Abhilfe sorgen kann, deshalb bitte ich Sie in die nächste Stufe oder Phase des Lärmaktionsplanes den Bereich Odenkirchen: Ruhrfelder Straße zwischen Duvenstraße und Bahntrasse aufzunehmen. Aktueller Stand: Die Ruhrfelder Straße wird auch von LKW befahren. Der Straßenbelag ist ein Flickenteppich, so dass nicht nur die lauten Fahrgeräusche störend sind, sondern das Geholpepe des Schwerlastverkehrs (LKW, volle und leere Containerfahrzeuge). Belastung	1. Der Standort wurde in der Lärmkartierung zur 1. Stufe des Lärmaktionsplans als Belastungsraum identifiziert. Die Auswertung der Lärmkartierung zur 2. Stufe des LAP (Neuberechnung) konnte bisher nicht ausgewertet werden. In der 2. Stufe ist nun zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird. 2. Auf Wunsch der Politik wird am Bahnhof Odenkirchen auf der Ruhrfelder Straße südlich der Einmün-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>Lärmpegel stabil über 60 dB(A), selbst in der Nacht; Spitzenwerte durch Straßenverkehr bei über 75 dB(A). Spitzenwerte durch den Bahnlärm über 75 dB(A) lt. Lärmkartierung durch das Eisenbahn-Bundesamt aus 2009; nach 2009 sind Baumaßnahmen und auch Abholzungen entlang der Bahntrasse und auf dem Bahnhofsgelände vorgenommen worden, daher aktuell höhere Lärmwerte und größere Schallausbreitungen. Lärmquellen überschneidend durch Straßenlärm (Ausstrahlend Kreuzungsbereich Duvenstraße/Ruhrfelder-strasse; Einmündungsbereiche Wetscheweller Straße und Kohrbleiche) und durch Bahnlärm. Bestehende Bushaltestellen der Linien 20/22 „Odenkirchen Post“ und „An den Fichten“ im Abstand von 400 Metern.</p> <p>Aktuelle Situation/Planungen: Abriß des Bahnhofes; Umbau in P&amp;R Platz; Schaffung zusätzlicher Bushaltestellen im Kreuzungsbereich Ruhrfelder Straße – Kohrbleiche – Stapperweg mit Querungshilfe, Fahrbahnverengung und Warthalle.</p> <p>Auswirkungen: Zusätzlicher anhaltender und abfahrender Verkehr durch Busse und des zum Anhalten gezwungenen sonstigen motorisierten Verkehrs</p>	<p>dung Korhbleiche eine neue Bushaltestelle errichtet, um eine bessere Verbindung zwischen Bus und Bahn zu schaffen, die Bushaltestelle kann dort nur als Kap-Haltestelle ausgeführt werden.</p>	
		B 81.2	<p>Mögliche Maßnahmen: Verkehrsberuhigung durch Anliegerstraße oder Tempo-30-Zone / Verbot von LKW-Verkehr</p>	Siehe 81.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 81.3	<p>Wegfall der zusätzlich geplanten Bushaltestellen im Kreuzungsbereich (zumindest von Odenkirchen in Richtung Rheydt) und stattdessen Nutzung der bestehenden Haltestellen "An den Fichten" auf dem Stapperweg und vor dem Bahnhof auf der Kohrbleiche.</p>	<p>Die Haltestellen sind von der Politik gewollt, der Übergang zwischen Bus und Bahn wird durch die neuen Bushaltestellen verbessert</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 81.4	Lärmschutzwände zur Bahntrasse	Siehe 81.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 81.5	<p>Widerspruch der geplanten Maßnahme mit den Zielen des Lärmaktionsplanes: Ziel des LAP ist u. a. eine Verstetigung des Verkehrsflusses, unnötige Beschleunigungen und Verzögerungsvorgänge sollen vermieden werden. Die geplante Baumaßnahme sorgt aber gerade dafür, dass eine weitere Verzögerung hinzugefügt wird mit allen negativen Konsequenzen für die Anwohner.</p>	Siehe 81.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 82	02.08.2012	B 82.1	<p>Bis heute fehlt der Schürenweg im angesprochenen Lärmaktionsplan. Gerade diese Straße liegt, auch nach Angaben der Verwaltung, durchgehend im gesundheitsgefährdenden Lärmbereich. Siehe Bebauungsplan Nr. 725/N, hier wurde durch die Verwaltung der Stadt Mönchengladbach auf dem Schürenweg eine Lärmbelastung von 70-75 dB (A) am Tage und 60-65 dB (A) in der Nacht ermittelt. Schon aus diesem Grund sind hier lärmsenkende Maßnahmen unverzüglich umzusetzen.</p>	<p>Die Achse Schürenweg ging in den Lärmaktionsplan ein. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit &gt;70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 82.2	<p>Eine kostenneutrale Maßnahme wäre die Einführung des bereits 2009 zugesagten Pilotprojektes für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h zur Lärmentlastung.</p>	<p>1. Siehe 82.1 2. Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	
		B 82.3	Mautflüchtern, die dem Staat durch Umfahrung der Autobahn Steuern entziehen, sollte die Durchfahrtsgelegenheit über diesen Straßenzug entzogen werden. (Durchfahrtsverbot für Lkw.) Dies würde schon zu einer erheblichen Minderung des Lärms führen.	1. Siehe 82.1 2. Zur Ermittlung des prozentualen Anteils an Mautflüchtlern ist eine Lkw-Befragung erforderlich. Erfahrungswerte zeigen, dass dieser gewöhnlich weit unter dem erwarteten Anteil liegt bzw. so gering ist, dass er sich in der Lärmkartierung nicht widerspiegelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 82.4	Auch die Verkehrsanbindung des Großklinikum Franziskus Krankenhaus muss dringend verbessert werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 83	02.08.2012	B 83.1	B 30.4 „Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist ein probates Mittel zur Lärminderung.“ (Häufige „Beurteilung“:), „Die Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.“ <i>Hiernit nehmen die Verfasser des LAP bzw. der Beurteilung billigend in Kauf, dass ihre „probaten Mittel“ de facto wirkungslos bleiben, wie viele Anwohner von Straßenzügen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder Tempo-30-Zonen in ihren Stellungnahmen beklagen. Diesen Klagen wird rein formal begegnet. Dass aber ein LAP kein reiner Lärm-Aktionsplan sein darf, sondern vom realen Effekt für die lärmbelasteten Betroffenen auszugehen hat, ist eine Selbstverständlichkeit.</i>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 83.2	B 33.3 „Breite Radfahrstreifen sind wünschenswert, doch aufgrund beengter Straßenquerschnitte häufig nicht umsetzbar. Wird im Einzelfall geprüft.“ B 33.4 „Eine Förderung des Radverkehrs beinhaltet auch die sichere Führung des Radfahrers auf Hauptverkehrsstraßen.“ <i>Vgl. hierzu die Fahrradwegführung und den Flächenanteil der unterschiedlichen Verkehrsarten (Flächen-Modal-Split) in der Laan van Meerdervoort (Hauptverkehrsstraße in Den Haag), die leicht über Google Maps zu überprüfen ist.</i>	In der BRD gelten die deutschen Gesetze, Vorschriften und Richtlinien.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 83.3	B 38.4 „Lärmbelastung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.“ <i>Wie absurd ist denn diese „Bewertung“?</i>	Der Lärmaktionsplan macht einen Unterschied zwischen Lärmbelastung und Lärmelästigung. Als Lärmbelastung werden alle Werte bezeichnet, die sich flächendeckend auswirken und damit in die Berechnung nach VBUS zw. VBUSCH eingehen (z. B. Tempo, Fahrbahnbelag, Gelände, Verkehrsmenge, Lkw-Anteil). Unter Lärmelästigung versteht man Spitzengeräusche, die punktuell bzw. temporär auftreten, und deshalb nach der EU-Berechnungsmethode nicht erfasst werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 83.4	(Häufige Kommentierung.) „Schwellen sind auf Verkehrsstraßen kein probates Mittel zur Lärmreduzierung.“ <i>Dann sind die Konzeptionen vieler anderer Städte nicht sachgerecht???</i>	Schwellen auf Hauptverkehrsstraßen werden auch in anderen Städten in der BRD nicht gebaut. In Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen muss abgewogen werden, ob Schwellen zur Durchsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen angemessen sind.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 83.5	40.6 (und weitere) „Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.“ <i>Dass die Behandlung der Verkehrsprobleme nicht in einem Gesamtkonzept erfolgt, sondern formalistisch, in Unterbereiche (Lärm, Feinstaub, Sicherheit usw.) aufgegliedert, „abgearbeitet“ wird, stellt in der Realität eines der größten Hindernisse für eine Politik dar, die sich an den Bedürfnissen der in der Stadt wohnenden Menschen orientiert.</i>	Zustimmend zur Kenntnis genommen. Das ändert jedoch nichts an dem EU-weit vorgeschriebenen Rahmen des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 83.6	<i>Abschlussbewertung: Die Vielzahl der Klagen von BürgerInnen macht deutlich, dass ein klarer Paradigmenwechsel überfällig ist. Der LAP darf kein Rückzugsgefecht des MIV sein.</i>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 84	02.08.2012	B 84.1	Unsere Unternehmerschaft unterstützt den Prozess zur Lärminderung. Die Mitgliedsunternehmen fühlen sich den Zielen der Lärmaktionsplanung verpflichtet. Für die Unternehmen, gerade auch im städtischen Ballungsgebiet, ist der Schutz der Gesundheit der Menschen von zentraler Bedeutung. Dieses wird auch daran deutlich, dass die Industrie in den vergangenen Jahren beachtliche Anstrengungen unternommen hat, um Lärmemissionen zu reduzieren. Andererseits gibt es eine geräuschlose Industrie genauso wenig wie eine geräuschlose Stadt. Vollständige Fahrverbote für LKW, wie sie in der aktuellen Lärmaktionsplanung enthalten sind, erachtet die Unternehmerschaft als unverhältnismäßiges Instrument. Dies gilt erst recht, wenn weder geeignete noch zumutbare Alternativstrecken vorhanden sind. Dasselbe gilt für Nachtfahrverbote für LKW. Während Tempo-30-Zonen für die Erreichbarkeit der Unternehmen insoweit unschädlich sein dürften, sollten entsprechende LKW-Fahrverbote nochmals genau überprüft und dort aus der Planung genommen werden, wo sie nicht notwendig, nicht angemessen oder nicht zumutbar sind. Ist dies ausnahmsweise nicht möglich, sollte den hiesigen Unternehmen jedenfalls frühzeitig signalisiert werden, dass man auf deren Belange eingeht, z. B. durch belastbare, dauerhafte und konkrete Ausnahmegenehmigungen. Der bloße Hinweis, entsprechende Anträge bei den zuständigen Ämtern stellen zu können, erscheint hier nicht ausreichend. Keinesfalls darf die Lärmaktionsplanung die in Mönchengladbach ansässigen mittelständischen Unternehmen, die ihre Arbeitnehmer hervorragend bezahlen und vielen Jugendlichen eine Ausbildungschance geben, beeinträchtigen, indem z. B. notwendige Zu- und Abfahrtswege für LKW gesperrt oder die Erreichbarkeit von Autobahnanschlüssen oder Ähnliches unmöglich gemacht werden.	Lkw-Verbote werden nur in einem Maß ausgesprochen, dass Betriebe nicht beeinträchtigt werden. Es ist selbstverständlich, dass die Bedürfnisse der Anwohner und der Anlieger dabei berücksichtigt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 85	02.08.2012	B 85.1	Ich sehe die vorgesehenen erheblichen Einschränkungen des Zulieferverkehrs in das Gewerbegebiet Rheydt Mitte sehr kritisch. Zum Beispiel wird die Unterbindung des LKW-Verkehrs zur Auffahrt Mönchengladbach Holt auf die BAB 61 durch das generelle LKW-Fahrverbot auf der Aachener Strasse und der Bahnstrasse zu unnötigen Umwegen unseres Lieferverkehrs durch die Stadt auf die Auffahrten MG-Rheydt oder MG-Nordpark führen.	Die Sperrung der Ortsdurchfahrt Holt für Lkw kommt aufgrund des Luftreinhalteplans und wird zum 1.1.13 umgesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 85.2	Sonderregelungen für unbedingt notwendige Schwertransporte wird es nach meinem Verständnis der Planungen auch weiterhin geben - hoffentlich aber auch nachhaltig und ohne bauliche Einschränkungen!	Siehe 85.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 85.3	Ebenso benötigen wir vertretbare Regelungen für den Anlieferverkehr auch während der Nachtstunden, insbesondere wenn ein 3-Schicht-Betrieb des Werkes oder gewisser Teile benötigt werden - natürlich auch verlässlich nachhaltig!	Siehe 85.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 85.4	Bei allem Verständnis für das Ruhebedürfnis unserer Mitbürger muss auch der angestammten Industrie die Möglichkeit zur Geschäftstätigkeit und Planungssicherheit gegeben werden. Dazu benötigen wir die Zu- und Ablieferung durch LKW's.	Siehe 85.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 86	02.08.2012	B 86.1	Da es bisher keinerlei Maßnahmen für den Schürenweg und den Bereich Bökelberg im Lärmaktionsplan gibt, möchten ich Ihnen folgende Anregungen hierzu geben: Die bereits heute bestehenden 30er Zone im Bereich Bökelberg sollte auf den Schürenweg (zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße) und die Bergstraße (zwischen Hohenzollerstraße und Kaldenkirchener Straße) ausgedehnt werden. Hiermit würde auch der Wohngebietscharakter dieser Gegend wieder betont. Die bei einer 30er Zone geltende „Rechts vor Links“ Regelung würde für eine bessere Einhaltung dieser Geschwindigkeitsreduzierung führen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 86.2	Es muss eine Ausweitung des bereits auf Teilen der Bergstraße bestehenden LKW-Durchfahrtsverbotes für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und für die gesamte Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße eingerichtet werden. Der LKW Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	Siehe 86.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 86.3	Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 86.4	Es sollte zusätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung und ein LKW Durchfahrtsverbot für den Rest des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße eingeleitet werden um die Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen zu entlasten.	Siehe 86.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 86.5	Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 87	02.08.2012	B 87.1	Unter Punkt 5.1.1. werden die Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz pro Jahr genannt. Die Nicodemstraße und der Schürenweg wurden nach der ersten Beurteilung zum Lärmaktionsplan in diese Liste aufgenommen. Die Verkehrsbelastungen auf dem Metzenweg und der Marienburgerstraße liegen aber auch über 6 Mio. Kfz pro Jahr und nachweislich sogar höher als die Verkehrsbelastung auf der Nicodemstraße. Der Metzenweg und die Marienburgerstraße sind somit ebenfalls unter Punkt 5.1.1. aufzuführen und namentlich zu benennen.	Aus Knotenpunktzählungen aus den Jahren 2004/05 ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen: Metzenweg 5,66-5,72 Kfz/a, Marienburger Straße 5,73-5,78 Mio. Kfz/a, 2008 lagen die Belastungen auf dem Metzenweg bei 5,18-5,26 Mio. Kfz/a und auf der Marienburger Straße bei 5,79-5,98 Mio Kfz/a. Daher werden der Metzenweg und die Marienburger Straße nicht in die Liste mit den Straßen, die eine Belastung > 6 Mio. Kfz/a haben aufgenommen. Die Verkehrsbelastung auf der Nicodemstraße lag am Knotenpunkt mit der Nicodemstraße 2004/05 bei 6,00 Mio Kfz und 2008 bei 6,14 Mio Kfz, ist also höher als auf den zwei genannten Straßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 87.2	Bis heute liegen keinerlei Maßnahmen zur Lärmentlastung für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße vor. Und das obwohl nachweislich dringender Handlungsbedarf besteht.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 87.3	Die einfachste und kostengünstigste Maßnahme wäre das den Anwohnern in 2009 zugesagte Pilotprojekt für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße ein Pilotprojekt mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h zur Lärmentlastung.	1. Siehe 87.1 2. Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 87.4	Der LKW Durchgangsverkehr sollte aus den Wohngebieten des kommunalen Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße auf die parallele verlaufenden umliegenden Bundes- und Landesstraßen bzw. auf die Autobahnen verdrängt werden. Dieses ist durch eine Netztrennung für den LKW Verkehr	Siehe 87.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			auf dem Metzweg möglich. Der Metzweg sollte zwischen Dülkener Straße und Lindenstraße komplett für jeglichen LKW Verkehr gesperrt werden. Da auf dem Metzweg in diesem Gebiet kein Gewerbe angesiedelt ist, kann es sich dort nur um LKW Durchgangsverkehr handeln. Quell- und Zielverkehre sind dort nicht vorhanden.		
		B 87.5	Es sind Maßnahmen gegen die täglichen Ampelrückstaus in den Wohngebieten des Straßenzuges Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße umzusetzen. Dazu gehört eine Reduzierung der in den Straßenzug einfallenden Verkehrsmengen auf ein Maß, dass an den Knotenpunkten ohne größere Rückstaus vor den Wohnhäusern abgehandelt werden kann. Diese könnte zum Beispiel durch eine Pfortnerampel an der Monschauerstraße / Nicodemstraße erreicht werden. Verlagerung der Ampelrückstaus aus alt eingesessenen Wohngebieten in unsensibles Gewerbegebiet!	Siehe 87.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 87.6	Die Verkehrsanbindung des Großklinikum Franziskus Krankenhaus muss dringend verbessert werden.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "Ein Bedarf für eine Verbindungsstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Viersener Straße konnte aus verkehrlicher Sicht nicht festgestellt werden. Sie führt zu keiner nennenswerten Entlastung des Straßenzuges von Nicodemstraße bis Schürenweg. Aus Umweltgesichtspunkten ist die Realisierung der Verbindungsstraße nicht vertretbar"	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 87.7	Um eine bessere Autobahnanbindung von Windberg, Waldhausen, Hamern und Venn zu erreichen, sollte es eine weitere Autobahnzufahrt zur A52 zwischen der Anschlussstelle Mönchengladbach Nord, dem Parkplatz Bockerter Heide und dem Autobahnkreuz Mönchengladbach geben. Diese könnten kostengünstig beim geplanten sechsspurigen Ausbau der A52 zum Beispiel in Verbindung mit dem Parkplatz Bockerter Heide realisiert werden.	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 88	02.08.2012	B 88.1	Der Verkehrsentwicklungsplan sieht in diesem Bereich eine entscheidende Änderung der Verkehrsbedingungen vor: Eine Stadtstraße soll zur Hauptverkehrsachse für den LKW-Verkehr werden. In der Vergangenheit war die Otto-Safran-Straße (vorher Im Gerstacker) eine Stadtstraße mit normalen Verkehrsaufkommen. Durch die Instandsetzung der Straße vor ein paar Jahren wurde die Straße so attraktiv für Autofahrer, dass das Verkehrsaufkommen um ein vielfaches angestiegen ist und die Lärmbelastung enorm zugenommen hat. Die so gut ausgebaute Straße verleitet die Autofahrer sehr schnell zu fahren; dadurch wird ein erhöhter Lärmpegel erzeugt. Zudem ist der Verkehr bedingt durch den Netto-Markt an der Otto-Safran-Straße weiter gewachsen. Die Lärmbelastung für die Anwohner der Otto-Safran-Straße, Mühlenstraße, Karlsbader Straße und Friedhofstraße ist bereits heute hoch. Jetzt soll noch die zusätzliche Belastung durch den Schwerlastverkehr hinzukommen, was sicherlich einen weiteren Anstieg des Verkehrslärms mit sich führen wird und die Lebens und Wohnqualität der Anwohner noch weiter verschlechtert.	Für die Otto-Safran-Straße ist eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit als Erstmaßnahme und der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt bereits vorgesehen. Damit wird eine eventuelle Mehrbelastung an Lärmimmissionen aufgefangen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 88.2	Um die Lärmbelastung der Anwohner spürbar zu verringern und gesundheitliche Einbußen durch den zunehmenden Verkehrslärm zu vermeiden, fordern bzw. schlagen die Anwohner der betroffenen Einmündungsbereiche folgende Maßnahmen für eine spürbare Lärminderung vor: 1. Flüsterasphalt als Straßenbelag	Siehe 88.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 88.3	2. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km	Siehe 88.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 88.4	3. Kreisverkehr an der Otto-Safran-Straße/Nordstraße um die Lärmbelastung durch die Brems- und Anfahrgeräusche an der Ampel Nordstraße zu vermeiden	Siehe 88.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 89	03.08.2012	B 89.1	Vorab erlauben wir uns zu betonen, dass bei unserem Unternehmen das verantwortungsbewusste Handeln jederzeit im Focus steht und Bestandteil unseres Wertekatalogs ist. Wir sehen es als unsere Pflicht, in uns gesetzten Erwartungen Rechnung zu tragen und volle Verantwortung für unser Handeln zu übernehmen. Bei unseren geschäftlichen Aktivitäten beachten wir jederzeit alle Sicherheitsstandards. Wir respektieren die Umwelt und unterstützen das Gemeinwesen, in dem wir tätig sind. Wir sehen uns im Zusammenhang mit dem obigen Verkehrsentwicklungsplan jedoch zu folgenden Hinweisen gezwungen:	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 89.2	Die LKW-Fahrverbote von 06.00 bis 22.00 Uhr als Minderungspotential für die Luft- und Lärmbelastungen gemäß den EU-Richtlinien EG-RL 96/62 und 2002/49/EG, können wir uneingeschränkt unterstützen. Es gibt ausreichende Alternativ – Routen.	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 89.3	Das geplante LKW-Fahrverbot nachts von 22.00 bis 06.00 Uhr hat für uns jedoch gravierende wirtschaftliche Nachteile und bedeutet einen erheblichen Eingriff in unseren Gewerbebetrieb. Wir benötigen für unseren Fertigungsprozess große Mengen von Rohstoffen. Diese werden in der Regel morgens um 06.30 Uhr im Werk entladen. Leider ist eine Anlieferung zu einem anderen Zeitraum nicht möglich. Grund hierfür ist die in vielen Fällen die angespannte Verfügbarkeit diverser Rohstoffe, welche demzufolge Just-in-Time – Lieferungen zu Produktions- und Schichtbeginn verfügbar sein müssen. Ansonsten wäre hier ein planmäßiges und reibungsloses Herstellungsverfahren nicht mehr gewährleistet und dies hätte erhebliche Auswirkung auf die Versorgung unserer Kunden mit unseren Produkten. Um auch aus der Richtung Nord – West ( Autobahn A61 Anschlussstelle Mönchengladbach – Nordpark ) erreichbar zu sein, sollte zumindest das LKW-Fahrverbot nachts für die Strassen ab Waldnieler Strasse, Hittastrasse, ein Teilstück Speicker Strasse, Fliethstrasse, Theodor-Heuss-Strasse und die Gartenstrasse, nicht eingeführt werden. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie unser Anliegen tatkräftig unterstützen könnten, um so einen gravierenden Nachteil für unser Unternehmen zu verhindern.	In der Waldnieler Straße, der Speiker Straße zwischen Hittastraße und Fliethstraße und der Fliethstraße sieht der LAP keine Lkw-Verbote vor. Lkw-Fahrverbot auf der Hittastraße wird nicht eingeführt. Nächtliche Lkw-Verbote sollten betriebsbedingte Verkehre berücksichtigen. Hierzu sind deren Routenplanung sowie die zeitliche Nutzung der benötigten Routen zu beachten. Die Aussetzung eines generellen (nächtlichen) Lkw-Fahrverbots ist deshalb nicht erforderlich.	<b>Umformulierung: Maßnahmen Hittastraße, Theodor-Heuss-Straße und Gartenstraße als Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben.</b>
B 90	03.08.2012	B 90.1	Sowohl der Verkehr, als auch die Lärmbelastung auf dem Schürenweg sind in den letzten bereits deutlich gestiegen. Darüber hinaus ist die Lärmbelastung durch den Verkehr in unserem Wohngebiet des Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg bis Nicodemstraße zu hoch. Daher bitten wir Sie im Rahmen des Lärmaktionsplans geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 91	03.08.2012	B 91.1	Wir haben bei uns das Problem (Poethenfeld), dass bei West-Südwestwind, der nun mal meistens ist, das Teilstück der A 61, welches nicht mit Lärmschutzwänden versehen ist, extremst Lärm zu uns herüber trägt. Dies ist sowohl tagsüber, als auch nachts. Kurioserweise habe ich das früher gar nicht so extrem wahrgenommen. Ich wohne seit 1999 dort. Dies ist erst seit einigen Jahren so. Ob es mit den Arbeiten der neuen Strasse zur Abfallumladestelle und den damit getätigten Erdbewegungen zusammenhängt, oder Baumfällungen, kann ich nicht sagen. Jedoch ist dies ziemlich unangenehm.	In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Straßen Poethenfeld nicht gehört. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 92	03.08.2012	B 92.1	Im Lärmaktionsplan stehen unter Punkt 5.1.1. die Straßen in MG mit über 6 Mio. Kfz pro Jahr. Die Nicodemstraße und der Schürenweg wurden nach der ersten Beurteilung zum Lärmaktionsplan in diese Liste aufgenommen. Die Verkehrsbelastungen auf dem Metzenweg und der Marienburgerstraße liegen aber auch über 6 Mio. Kfz pro Jahr und	Aus Knotenpunktzählungen aus den Jahren 2004/05 ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen: Metzenweg 5,66-5,72 Kfz/a, Marienburger Straße 5,73-5,78 Mio. Kfz/a, 2008 lagen die Belastungen auf dem	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			nachweislich sogar höher als die Verkehrsbelastung auf der Nicodemstraße. Der Metzweg und die Marienburgerstraße sind somit ebenfalls unter Punkt 5.1.1. aufzuführen und namentlich zu benennen.	Metzweg bei 5,18-5,26 Mio. Kfz/a und auf der Marienburger Straße bei 5,79-5,98 Mio Kfz/a. Daher werden der Metzweg und die Marienburger Straße nicht in die Liste mit den Straßen, die eine Belastung > 6 Mio. Kfz/a haben aufgenommen. Die Verkehrsbelastung auf der Nicodemstraße lag am Knotenpunkt mit der Nicodemstraße 2004/05 bei 6,00 Mio Kfz und 2008 bei 6,14 Mio Kfz, ist also höher als auf den zwei genannten Straßen.	
		B 92.2	Bis heute liegen keinerlei Maßnahmen zur Lärmentlastung für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße vor. Und das obwohl dringender Handlungsbedarf besteht. Wie in der Lärmkartierung im Internet zu sehen ist, liegt die Lärmbelastung am Metzweg bei über 70db(A). Damit ist die sie Gesundheitsschädigend! Laut vorliegenden Lärmaktionsplan orientiert sich die Stadt Mönchengladbach bei der Erstaufstellung dieses Plans an den Empfehlungen des Runderlasses des Umweltministeriums aus 2008 von 70/60 dB(A) ganztags/nachts im Sinne einer Prioritätensetzung. Somit müssen auf dem Metzweg Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 92.3	Die einfachste und kostengünstigste Maßnahme wäre das uns 2009 zugesagte Pilotprojekt für den Straßenzug Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße ein Pilotprojekt mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h zur Lärmentlastung.	1. Siehe 92.2 2. Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 92.4	Der Metzweg sollte zwischen Dülkener Straße und Lindenstraße sollte komplett für jeglichen LKW Verkehr gesperrt werden. Durch diese Netztrennung würden weitere Bereiche vom LKW Verkehr entlastet.	Siehe 92.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 92.5	Reduzierung der in den Straßenzug einfahrenden Verkehrsmengen auf ein Maß, das an den Knotenpunkten ohne größere Rückstaus vor den Wohnhäusern abgehandelt werden kann. Diese könnte zum Beispiel durch eine Pflörtnerampel an der Monschauerstraße / Nicodemstraße erreicht werden. Verlagerung der Ampelrückstaus aus alt eingesessenen Wohngebieten in unsensibles Gewerbegebiet!	Siehe 92.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 93	03.08.2012	B 93.1	Auf der Beckrather Straße in Höhe der Lederfabrik ist ein Leben bei geöffnetem Fenster kaum möglich. Der Verkehrslärm ist unerträglich, LKW, Landwirtschaftliche Fahrzeuge, fahrende Diskotheken, Rettungsfahrzeuge, und Hochgeschwindigkeitsfahrer, wenn die Ampel umspringt, machen sogar Unterhaltungen wenn man nebeneinander sitzt unmöglich, wenn ein Fenster geöffnet ist. Ganz zu schweigen von Musik hören, oder Schlafen. Hier ist dringende Abhilfe nötig. Über 100 Familien die in der ehemaligen Lederfabrik wohnen sind betroffen, es wäre sehr schön wenn sich hier etwas ändern würde.	1. In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu die Beckrather Straße nicht gehört. Höher Betroffene Standorte haben Vorrang. 2. Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 94	03.08.2012	B 94.1	Die Stadt Mönchengladbach zählt nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie und nach § 47c BImSchG mit mehr als 250.000 Einwohnern zu den Ballungsräumen der ersten Stufe in Nordrhein-Westfalen. Bereits seit 2002 liegt ein stadtweites Lärmkataster vor, das alle relevanten Lärmquellen umfasst. Nach § 47d des BImSchG haben die zuständigen Behörden anschließend Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen ausgewiesenen Lärmproblemen und -auswirkungen begegnet werden soll. Zudem muss nach § 47d Abs. 3 BImSchG der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben werden, an der Ausarbeitung und	Die Rahmenbedingungen der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans sind im Lärmaktionsplan ausführlich dargestellt. Die nebenstehende Argumentation ist nicht nachvollziehbar, da EU-Vorgaben und nationales Recht sowie Gesetze, Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen in falschen Bezug gesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitwirken zu können. Entsprechend Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5-8820.4.1 vom 7. Februar 2008 handelt es sich bei der Lärmaktionsplanung um ein querschnittsorientiertes Instrument mit wechselseitigen Beziehungen zur Regional- und Stadtentwicklungsplanung ebenso wie zur Verkehrs- und Luftreinhalteplanung. Hiernach ergibt sich daher besonders auch ein Auftrag zur Verknüpfung der jeweiligen Maßnahmenansätze. Mit der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG-Umgebungslärmrichtlinie) ist ein für alle Mitgliedsstaaten gemeinsames Konzept vorgegeben, welches schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm verhindern, vorbeugen bzw. mindern soll. Die Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht erfolgte im Rahmen der Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes 2005. Wesentliche Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Ermittlung der Belastung und deren Darstellung in strategischen Lärmkarten gemäß 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung),</li> <li>- Zusammenstellung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Lärmbelastungen in Lärmaktionsplänen.</li> </ul> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Mönchengladbach sind nach der Empfehlung aus dem Runderlass d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5-8820.4.1 vom 7. Februar 2008 die in den strategischen Lärmkarten festgestellten Dauer- bzw. Nachtschallpegel (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex <math>L_{den}</math>, <math>L_{night}</math>) mit dem dringlichsten Handlungsbedarf an Wohngebäuden, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden <math>L_{den} &gt; 70</math> dB(A) oder <math>L_{night} &gt; 60</math> dB(A) als Auslösewerte für die Zuordnung von Lärminderungsmaßnahmen heranzuziehen. Als langfristige Perspektive wird jedoch angestrebt, das vom Umweltbundesamt vertretene Umwelthandlungsziel der Vermeidung von Gesundheitsgefährdung mit <math>L_{den} &lt; 65</math> dB(A) und <math>L_{night} &lt; 55</math> dB(A) anzusetzen.</p>		
		B 94.2	<p>Den genannten Vorgaben wird der ausgelegte Entwurf eines Lärmaktionsplans für die Stadt Mönchengladbach – der eigentlich schon bis zum 18. Juli 2008 hätte erstellt werden müssen – überhaupt nicht gerecht, da er einen durch besonders hohe Lärmbelastung gekennzeichneten Straßenzug durch reine Wohngebiete und an Schulen vorbei (Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße) noch nicht einmal aufführt und somit von Maßnahmen der Lärminderung und -bekämpfung faktisch ausschließt. An den an den Schürenweg angrenzenden Grundstücken wird der <math>L_{den}</math> und <math>L_{night}</math> von jeweils 70 dB(A) überschritten. Dieser Lärmbelastung sind im Übrigen fast alle Wohngebäude auf dem Schürenweg zwischen Viersener Straße und Kaldenkirchener Straße ausgesetzt.</p>	<p>1. Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit &gt;70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."</p> <p>2. Der genannten Lärmkartierung der Isophonen liegen Rasterflächen von 10x10 m zugrunde. Exakte Fassadenpegel lassen sich daraus nicht ableiten. Diese wurden von der Stadt MG mit kleineren Rastereinheiten ermittelt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.3	<p>Die Straßenlärmbelastung für dieses reine Wohngebiet ist so hoch, dass in einem zurzeit im Aufstellungsverfahren befindlichen neuen Bebauungsplan Nr. 725/N der Stadt Mönchengladbach erhebliche Nutzungseinschränkungen der an den Schürenweg angrenzenden Grundstücke verfügt werden: Um die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen, fordert der Bebauungsplanentwurf von den Eigentümern zunächst nutzungseinschränkende Lärmschutzmaßnahmen im Form einer „zurückgesetzten Bebauung“. Weiter sind Aufenthaltsräume (!) in dem zum Schürenweg orientierten Bereich auszuschließen (!) und an lärmabgewandter Gebäudeseite anzuordnen, soweit nicht durch geeignete Fassadengestaltung und bauliche Schallschutz-</p>	<p>1. Btr.: B-Plan Nr. 725/N, Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB, Stadtbezirk Nord, Windberg - Gebiet zwischen Peter-Nonnenmühlen-Allee, Schürenweg, Rembrandtstraße und Zum Bunten Garten – in Aufstellung. Es gilt das Verursacherprinzip.</p> <p>2. Siehe 94.2</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			maßnahmen „nachweislich“ sicher gestellt werden kann, dass in schallzugewandten, zum Schürenweg orientierten Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel bei gekipptem Fenster von 40 dB(A) während der Tagzeit nicht überschritten wird. Weiter werden im Zusammenhang mit Fenstern von Schlafräumen und Kinderzimmern schallgedämmte Lüftungssysteme gefordert. Trotz dieser massiven, nutzungsbeeinträchtigenden Straßenlärmsituation enthält der Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Mönchengladbach keinerlei Vorschläge zur Reduzierung der Lärmbelastung des Schürenwegs und weiteren Straßen des Straßenzugs. Die Lärmbekämpfung wird ausschließlich den Eigentümern der an den Straßenzug angrenzenden Grundstücke auferlegt. Diese sollen massive Nutzungseinschränkungen ihrer Grundstücke hinnehmen. Es steht zu befürchten, dass die im neuen Bebauungsplan geforderten Lärmschutzmaßnahmen bei einer Neu- oder Ersatzbebauung auf allen an den Schürenweg angrenzenden Grundstücken ebenfalls gefordert wird.		
		B 94.4	Der Fachbereich – der infolge einer völlig verfehlten Verkehrsplanung für die Lärmbelastung des Schürenweg verantwortlich ist (Ausweis des Schürenwegs als „Hauptverkehrsstraße“ im Verkehrsentwicklungsplan) - motiviert die Nichtaufnahme des Straßenzugs in den Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach mit einer reinen quantitativen Betrachtung: In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans seien „nur“ die mit Lärmwerten >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte „mit der höchsten Betroffenzahl“ einbezogen worden, wozu der genannten Straßenzug nicht gehöre. Diese rein quantitative Betrachtung ist willkürlich und rechtswidrig, da sie weder aus der EG-Umgebungslärmrichtlinie noch aus dem BImSchG ableitbar ist. Sie führt gerade dazu, dass besonders schützenswerte und qualitativ hochwertige Wohngebiete mit größeren Grundstücksgrößen und weiträumiger Bebauung von Lärmschutz ausgeschlossen werden. Damit kann das Ziel der EG-Umgebungslärmrichtlinie – Schutz besonders von Wohngebieten vor gesundheitsgefährdenden Straßenlärm – offenkundig nicht erreicht werden. Damit setzt die Stadt Mönchengladbach Gemeinschaftsrecht und nationales Immissionsschutzrecht nicht um.	1. Die Lärmkartierung ist ein Instrument, das ohne Ansehen der Person die Betroffenheit von Bürgern darlegt. Eine Bevorzugung bestimmter Wohngebiete bzw. Bürger ist nicht zulässig. 2. Siehe 94.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.5	Wir fordern deshalb, - Aufnahme des Straßenzugs Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße (besonders des Bereichs Schürenweg zwischen Viersener Straße und Kaldenkirchener Straße) in den Lärmaktionsplan,	siehe 94.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.6	- Herausnahme des Straßenzugs aus dem Hauptverkehrsnetz,	siehe 94.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.7	- Aufbringung eines lärmreduzierenden Straßenbelags auf den Schürenweg,	siehe 94.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.8	- Entlastung des Schürenwegs durch bessere Autobahnbindung der nördlichen und nordwestlichen Stadtteile durch zusätzliche Autobahnauffahrt im Bereich des Großklinikums „Franziskuskrankenhaus“,	Laut einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW von 2009 müsste bei der Einrichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der AS MG Nord und den Parkplätzen Bockerter Heide / Wolfskull eine Parallelfahrbahn schon ab dem AK MG gebaut werden, was zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und im Bereich zwischen AK MG und den Parkplätzen zu unübersichtlichen Verflechtungsvorgängen führt. Daher lehnt der Landesbetrieb Straßen NRW eine weitere Anschlussstelle in diesem Bereich ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.9	- Entlastung des Schürenwegs durch bessere Verkehrsführungskonzepte zu den Autobahnauffahrten,	siehe 94.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.10	- Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Lärmreduzierung des genannten Straßenzugs: - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h,	siehe 94.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 94.11	- Beschränkung des Schwerlast- und Kraftradverkehrs durch Nachtfahr- und Durchfahrverbote,	siehe 94.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.12	- Verbot der Martinshornbeschallung für Krankenfahrten auf dem Schürenweg während der Nachtzeiten,	siehe § 38 (1) StVO – StVO – Einsatzkriterien für Blinklicht und Einsatzhorn.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 94.13	- Übernahme der zusätzlichen Kosten für straßenverkehrsindizierte passive Lärm-schutzmaßnahmen durch die Stadt Mönchengladbach.	siehe 94.2	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 95	03.08.2012	B 95.1	Der vorliegende Entwurf eines Lärmaktionsplans setzt weder die EU-Lärmschutzrichtlinie noch das nationale Immissionsschutzrecht sinnvoll um. Auffallend ist, dass sich die vorgeschlagenen Maßnahmen auf Kern-, Misch- und Gewerbegebiete beschränken. Dort werden bevorzugt Geschwindigkeitsbegrenzungen und LKW-Verkehrsbeschränkungen ausgebracht. Reine Wohngebiete, die aufgrund einer völlig verfehlten Verkehrsplanung der Stadt Mönchengladbach einer besonders gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ausgesetzt sind, werden aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte erst gar nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen. So liegen die Lärmwerte fast aller an den Schürenweg angrenzenden Grundstücke oberhalb der Schwellenwerte (reines Wohngebiet). Überlegungen zur Lärmverringerung werden vom "Fachbereich" überhaupt nicht angestellt. Im Gegenteil, dort wird offenbar über eine weitere "Ertüchtigung" des Schürenwegs zur zusätzlichen Aufnahme von lärmintensiven Krankentransporten (Martinshorn) zum neuen Großklinikum und zur Anbindung eines neuen Einkaufszentrums in der Innenstadt nachgedacht. Aus meiner Sicht machen Geschwindigkeitsbegrenzungen und LKW-Verkehrsbeschränkungen gerade in Wohngebieten und nicht zuerst in Kern-, Misch- und Gewerbegebieten Sinn. Ich fordere daher die Einbeziehung des Schürenwegs in den Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenen-zahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 96	03.08.2012	B 96.1	Durch eine alte Baustellenreparatur ist in der Teerdecke eine Absenkung, die bei Fahrzeugen mit Doppelbereifung bei dem Überfahren einen solchen Lärm verursacht, man könnte glauben eine Bombe explodiert. Dieses Loch befindet sich auf der Lindenstraße zwischen Annastraße und Venner Straße. Das ist besonders in der Nacht oder am frühen morgen zwischen 4.00 und 5.00 Uhr wenn die beiden Supermärkte mit frischen Waren: Obst und Gemüse, Brot und Brötchen oder auch Frischeartikel beliefert werden. Aber auch anderer Lastverkehr und Busse, die diesen Punkt überfahren verursachen diesen Lärm.	Spitzengeräusche sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 97	03.08.2012	B 97.1	Für mich, und alle Gewerbetreibenden auf der Burggrafenstraße stellt die Umgehung und Abbindung der Burggrafenstraße von der Waldnieler Straße (wie auf Ihrem Lärmaktionsplan vom 27.06.2012 auf Seite 63 vorgeschlagen) eine erhebliche Gefährdung des Fortbestandes unserer Geschäfte dar. Alle Lieferanten (z.T. 40t LKW's und Autotransporter) sowie unser eigener LKW und Kunden müssten über die enge Hehner Straße, um zu uns zu gelangen, so sie den Weg zu uns überhaupt noch finden. Denn wir leben nicht nur von Stammkunden. Unsere Unternehmen werden sicher schon durch die Einführung der Umweltzone ab Januar 2013 beeinträchtigt, da viele ortsansässige Kunden nicht über Fahrzeuge mit gelber oder gar grüner Umweltplakette verfügen und ein Umbau oder Neukauf aus Kostengründen nicht in Frage kommt.	Eine Abhängung der Burggrafenstraße von der Waldnieler Straße käme nur in Frage nach dem Bau einer Umgehungsstraße. Die Maßnahme ist im Sinne des LAP. Der Bau einer Umgehungsstraße zz. jedoch nicht absehbar.	<b>Die Maßnahme wird als Prüfauftrag umformuliert.</b>
B 98	03.08.2012	B 98.1	(Schürenweg) Nachfolgend noch einmal der Wunsch zum Lärmaktionsplan – der bisher irgendwie noch nicht verständlich umgesetzt werden soll. Den Vorentwurf des Lärmaktionsplanes bitte ich Sie im Sinne gerade von uns Kindern zu ändern. Sicherlich kann ich die von meinen Eltern und den Erwachsenen vorgelegten Einwände kopieren und in dieser E-Mail zusammenfassen. Allerdings glaube ich, dass Sie als Vertreter der Stadt und sicherlich Fachleute für diesen Bereich sinnvoll und sorgsam über die Zukunft von uns Kindern und unser Lebensgefühl nachdenken.	In Mönchengladbach gibt es sehr viele Menschen, die von Lärmimmissionen betroffen sind. Auch gibt es sehr viele Kinder, die in ihrem Umfeld durch den Straßenverkehr hoch gefährdet sind, zumal sie oft keine Ausweichflächen wie Spielplätze oder Grünzüge haben. Da die Stadt MG nicht über genug Personal und wirtschaftliche Mittel verfügt um allen Leuten gleichzeitig zu helfen, muss sie Prioritäten schaffen. Die Stadt MG hat sich deshalb dazu entschlossen, zu	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				allererst dort zu helfen, wo sich die am höchsten belasteten Bürger in möglichst hoher Anzahl befinden. Es wird also nicht vergessen, dass es anderswo auch laut ist.	
B 99	03.08.2012	B 99.1	(Schürenweg) Den Vorentwurf des Lärmaktionsplanes bitte ich Sie im Sinne gerade von uns Kindern zu ändern. Sicherlich kann ich die von meinen Eltern und den Erwachsenen vorgelegten Einwände kopieren und in dieser E-Mail zusammenfassen. Allerdings glaube ich, dass Sie als Vertreter der Stadt und sicherlich Fachleute für diesen Bereich sinnvoll und sorgsam über die Zukunft von uns Kindern und unser Lebensgefühl nachdenken.	In Mönchengladbach gibt es sehr viele Menschen, die von Lärmimmissionen betroffen sind. Auch gibt es sehr viele Kinder, die in ihrem Umfeld durch den Straßenverkehr hoch gefährdet sind, zumal sie oft keine Ausweichflächen wie Spielplätze oder Grünzüge haben. Da die Stadt MG nicht über genug Personal und wirtschaftliche Mittel verfügt um allen Leuten gleichzeitig zu helfen, muss sie Prioritäten schaffen. Die Stadt MG hat sich deshalb dazu entschlossen, zu allererst dort zu helfen, wo sich die am höchsten belasteten Bürger in möglichst hoher Anzahl befinden. Es wird also nicht vergessen, dass es anderswo auch laut ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 100	03.08.2012	B 100.1	Die Lärmbelastung in den Wohngebieten des gesamten Straßenzuges Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße liegt im gesundheitsschädigenden Bereich von über 65 db(A). Ein Großteil der Häuser liegt sogar über 70 db(A). Hier reduziert sich der Ermessensspielraum der Verwaltung auf Null! Sie muss handeln.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird." Die Städte setzen die Lärmgrenzwerte nach ihrem Ermessen als anzustreben fest. Eine Verpflichtung ist nicht damit verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 100.2	Bereits vor zwei Jahren wurde uns als Anwohner dieses Straßenzuges beim „runden Tisch“ ein Pilotprojekt mit Geschwindigkeits-Reduzierung - Tempo 30 Strecke - zur Lärmentlastung versprochen. Diese Maßnahme wurde bis heute nicht annähernd umgesetzt. Ich frage Sie, warum nicht? Ich fordere das zugesagte Pilotprojekt nun endlich umzusetzen.	1. Siehe 100.1 2. Zur Durchführung des angesprochenen Pilotprojektes gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt keinen politischen Beschluss, der die Verwaltung auffordert, dieses Pilotprojekt umzusetzen. Aus Sicht des Lärmaktionsplans ist auch die Frage zu stellen, inwieweit ein Pilotprojekt zur Lärminderung Straßen betreffen sollte, die in der 1. Stufe des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung fanden. Das ist den höher Belasteten nicht zu vermitteln.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 100.3	Der Schürenweg, die Marienburgerstraße und der Metzenweg sind Schulwege. 2.100 Schüler besuchen die vier angrenzenden Schulen. Auch diese Schüler sind durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte belastet, werden beim Lärmaktionsplan jedoch nicht berücksichtigt.	Siehe 100.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 100.4	Das hohe Verkehrsaufkommen und die dort gefahrenen Geschwindigkeit von zum Teil über 50km/h machen ein Queren für Schüler zum Sicherheitsrisiko. Die vielen LKWs die man täglich auf diesem Straßenzug sieht, stellen ein weiteres Sicherheitsrisiko dar.	Die Prüfung hat inzwischen stattgefunden. Montessori-Grundschule: Der Ausgang liegt zu Am Ringeberg. Gemeinschafts-Grundschule Wildberg: Der Ausgang liegt zur Lochnerallee. Die Übergänge über Metzenweg und Schürenweg in Höhe der Bushaltestellen sind beampelt. Ergebnis: Eine Ausweisung von Tempo 30 zur Schulwegsicherung kommt auf dem Metzenweg und Schürenweg nicht in Betracht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
				Hinweis: Die Schulen sind für den Fahrradverkehr über weniger belastete Straßen erreichbar.	
		B 100.5	Der angelegte Fahrradweg wird regelmäßig von LKW und PKW überfahren und mitgenutzt.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 100.6	Die Verkehrsinsel in Höhe der Sportplätze wird durch viele Verkehrsteilnehmer als "Schikane" genutzt und vermeintlichem Denken besonders tolle Verkehrsteilnehmer zu sein. Hier könnte beispielsweise zusätzlich ein Zebrastreifen als Querungshilfe angelegt werden.	Mittelinsel + Zebrastreifen ist verkehrsrechtlich nicht möglich. Zudem sind für die Anlage von Zebrastreifen bestimmte verkehrliche Kriterien zu erfüllen, die auf der Achse Schürenweg nicht gegeben sind.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 100.7	Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und ein Verbot für den LKW Durchgangs-Verkehr auf dem Straßenzug Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße verringern die dortige Lärmbelastung und erhöhen die Sicherheit für Schüler und Anwohner.	Siehe 100.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 100.8	Bei der uns von der Verwaltung vorgelegten Berechnung der belasteten Anwohner des Metzenwegs muss ein Fehler unterlaufen sein. Die Straßencharakteristik, die Art der Bebauung gleichen der Nicodemstraße. In der Lärmkartierung NRW ist anhand der gelben Auslösepegel-Linie zu ersehen, dass ebenfalls wie auf der Nicodemstraße ca. 75% aller Häuser über 70 dB(A) liegen. Auf der Nicodemstraße sind 56% der Anwohner lärmbelastet. Auf dem Metzenweg hingegen nur 30%. Wie kann es zu einer solchen Abweichung bei fast gleichen Vorgaben kommen? Allein im unmittelbaren Umfeld der Kontenpunkte Metzenweg / Lindenstraße und Metzenweg / Dülkener Straße zählen wir bereits mehr belastete Anwohner, als die uns für den gesamten Metzenweg angegeben belasteten Anwohner. Da wir aus „Datenschutzgründen“ keine Angaben zu Einzelberechnungen des Metzenwegs bekommen fordern wir eine <b>öffentliche</b> Neuberechnung der belasteten Anwohner des Metzenwegs.	1. Die Berechnung der Betroffenen basiert auf stadtweit gleich bleibenden Straßenabschnitten (Länge 10 m). Ansonsten wäre kein vergleichbares Ergebnis möglich. 2. Der genannten Lärmkartierung der Isophonen liegen Rasterflächen von 10x10 m zugrunde. Exakte Fassadenpegel lassen sich daraus nicht ableiten. Diese wurden von der Stadt MG mit kleineren Rastereinheiten ermittelt. 3. Für die 2. Stufe des Lärmaktionsplans ist die Neuberechnung der Lärmkartierung vorgeschrieben. Die erneute Lärmkartierung ist in Arbeit.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 100.9	Die Berechnung von Fahrzeugzahlen auf Schürenweg und Nicodemstraße mit geplanter Aufnahme in den Lärmaktionsplan ist zwar recht schön, jedoch müssen Fahrzeuge um von A nach C zu kommen nun mal über B fahren (d.h. Marienburger Straße und Metzenweg) oder fahren die Fahrzeuge dort unterirdisch?	Die Lärmkartierung erfolgte stadtweit.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 101	03.08.2012	B 101.1	Hier möchte ich mir eigentlich jede Anmerkung sparen, da Ihnen die Einwände in unendlicher Zahl vorliegen – eine unnütze Auflistung von vorgefertigten Textbausteinen in Ihrem Antwort-PDF auf dem Stadtserver bringt mich hier nicht entscheidend weiter. Eine Sache fand ich jedoch interessant: in der Vorbemerkung heißt es: Lärm wird nicht gemessen, sondern errechnet. Das heißt ein Fahrzeug das 30 km/h schnell ist, ist leiser als eines, das 50 km/h fährt. Dementsprechend wird dann ein Fahrzeug, welches mit überhöhter Geschwindigkeit noch lauter sein. Berechnet wird sicherlich mit Idealverhalten. Wenn jedoch permanent schneller gefahren wird kann die Rechnung nicht stimmen, aber das ist ja nicht Aufgabe des Lärmaktionsplanes. Nur eines: wir Anwohner sind nicht errechnet sondern wir wohnen hier – und Ihre Aufgabe sollte es sein alle Faktoren im Zusammenspiel und der Wirklichkeit zu betrachten und nicht in der Theorie! In dem Sinne hoffe ich doch darauf, dass Sie sich die unnütze Einkopiererei von Textbausteinen sparen und die Angelegenheit im gesamten betrachten. Und bedenken Sie: nur ein gesunder Bürger kann arbeiten und somit zum Gemeinwohl aller beitragen.	1. Berechnung: Wie richtig vermerkt muss sich die Stadt Mönchengladbach bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans nach der vorgegebenen Berechnungsmethode der EU richten. 2. betrifft vorgefertigte Textbausteine: Die Stadt kann gleichlautende Eingaben der Bürger (Textbausteine) nicht unterschiedlich beantworten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 102	03.08.2012	B 102.1	Die bereits heute bestehenden 30er Zone am Bökelberg sollte auf den Schürenweg (zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße) und die Bergstraße (zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße) ausgedehnt werden. Hiermit würde auch der Wohngebietscharakter dieser Gegend wieder betont. Die bei einer 30er Zone geltende „Rechts vor Links“ Regelung würde für eine bessere Einhaltung dieser Geschwindigkeitsreduzierung führen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 102.2	Es muss eine Ausweitung des bereits auf Teilen der Bergstraße bestehenden LKW-Durchfahrtsverbotes für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und für die gesamte Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße eingerichtet werden. Der LKW Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	Siehe 102.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 102.3	Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 102.4	Es sollte zusätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung und ein LKW Durchfahrtsverbot für den Rest des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße eingeleitet werden um die Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen zu entlasten.	Siehe 102.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 102.5	Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 103	03.08.2012	B 103.1	Die bereits heute bestehenden 30er Zone am Bökelberg sollte auf den Schürenweg (zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße) und die Bergstraße (zwischen Hohenzollernstraße und Kaldenkirchener Straße) ausgedehnt werden. Hiermit würde auch der Wohngebietscharakter dieser Gegend wieder betont. Die bei einer 30er Zone geltende „Rechts vor Links“ Regelung würde für eine bessere Einhaltung dieser Geschwindigkeitsreduzierung führen.	Die Beurteilung der Abwägung der 1. Stellungnahme gilt weiterhin: "In die 1. Stufe des Lärmaktionsplans gingen die mit >70/60 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte mit der höchsten Betroffenenanzahl ein, wozu Nicodemstraße, Metzenweg, Marienburgerstraße, Schürenweg und Bergstraße nicht gehören. In der 2. Stufe ist zu prüfen, ob dieser Bereich prioritär untersucht wird."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 103.2	Es muss eine Ausweitung des bereits auf Teilen der Bergstraße bestehenden LKW-Durchfahrtsverbotes für den Schürenweg zwischen Kaldenkirchener Straße und Bergstraße und für die gesamte Bergstraße zwischen Kaldenkirchener Straße und Hohenzollernstraße eingerichtet werden. Der LKW Verkehr muss um die Wohngebiete über die vorhandenen Landes- und Bundesstraßen geführt werden.	Siehe 103.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 103.3	Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist auf der Bergstraße ein Radweg zu erstellen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 103.4	Es sollte zusätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung und ein LKW Durchfahrtsverbot für den Rest des gesamten Straßenzuges Bergstraße, Schürenweg, Marienburgerstraße, Metzenweg und Nicodemstraße eingeleitet werden um die Stadtteile Eicken, Windberg und Waldhausen zu entlasten.	Siehe 103.1	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 103.5	Langfristig muss endlich ein Termin für den Bau der Spange Giebelsbusch genannt werden. Diese Spange soll eine Entlastung für den Bereich Bökelberg, Eicken und Bettrath werden. Sie wurde uns Anwohnern bereits seit vielen Jahren zugesagt. Anstatt den Nordring weiter auszubauen, sollte die Spange Giebelsbusch zuerst gebaut werden. Hiermit könnte der Verkehr deutlich besser zur Autobahn abfließen.	Der Förderantrag wurde an die Bezirksregierung gestellt. Der Zeitpunkt zum Bau der Spange hängt von der Zusage einer Förderung bzw. dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Gelder ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 104	07.05.2012	B 104.1	Unsere Firma ist in einem sehr ungünstigen und schwer zu erreichenden Straßenabschnitt der Kabelstraße im Bereich der Einbahnstraße ansässig. Bei allen Überlegungen möchten wir Sie darauf hinweisen, dass die Erreichbarkeit unserer Firma weiter gegeben bleiben muss. Es kommen am Tag zwischen 25 und 30 Schwerlasttransporter zu uns.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 105	09.05.2012	B 105.1	Für unser Unternehmen im Gewerbegebiet Speick benötigen wir eine unterbrechungsfreie Versorgung an allen Werktagen während des Tages und der Nacht. Dabei ist die Anbindung an die A 61 über die Achse Landgrafen-/Markgrafen-/Burggrafenstraße / Roermonder Straße unverzichtbar, schon aufgrund der vorgegebenen Streckenführungen der Schwertransportgenehmigungen. In entgegengesetzter Richtung wird der Wirtschaftsverkehr bislang behindert durch die Eisenbahnunterquerung an der Brunnenstraße bzw. an den Überquerungen im Bereich Hohlstraße.	Der angestrebte Umbau der Achse (siehe VEP) kommt dem Unternehmen entgegen und wird im LAP berücksichtigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		B 105.2	Wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann werden die künftig ausgewiesenen Fahrverbote bzw. Einschränkungen (in diesem Fall insbesondere für die Bahn- und Aachener Straße ab/bis Anschlussstelle MG-Holt zur A 61 sowie die Burggrafenstraße) nicht für den direkten Lieferverkehr von und zu den anliegenden Unternehmen gelten.	Die im LAP formulierten Maßnahmen bezüglich (nächtlichen) Lkw-Fahrverboten sind als Prüfauftrag formuliert, der in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben erfolgen muss. Nach Rückmeldung der Gewerbebetriebe ist von dem nächtlichen Fahrverbot auf der Burggrafenstraße nur ein Betrieb betroffen, sodass das Lkw-Fahrverbot auf der Burggrafenstraße gelten sollte. Dabei erhält der betroffene Betrieb eine Ausnahmegenehmigung. Ein entsprechendes Lkw-Fahrverbot in Holt wurde bereits geprüft und wird im Rahmen des LRP zum 1.1.2013 ungesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 105.3	Weiterhin wird es Ausnahmegenehmigungen für den Schwerlastverkehr geben, der ohnehin nur in der verkehrsruhigen Zeit ab 22:00 Uhr stattfinden darf. Hierbei ergibt sich für unser Unternehmen somit keine gravierende Beeinträchtigung.	siehe oben	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 105.4	Wesentlich ist für uns aber, dass Lieferverkehr von und zur Landgrafenstraße auch in der Zeit von Montags bis Freitags zwischen 22:00 und 6:00 Uhr möglich ist. Sollte dies nicht mehr gewährleistet sein, werden wir bei einzelnen Aufträgen nicht mehr in der Lage sein, Liefertermine zu halten, Schiffsabfahrten zu erreichen und unsere weltweiten Kunden zufrieden zu stellen. In der Folge ist zu rechnen mit Auftragsverlust, Überschreitung von Akkreditivfristen und mittelfristig sicherlich mit dem Verlust von Arbeitsplätzen an diesem Standort. Bitte setzen Sie sich unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte dafür ein, dass wir auch zukünftig in den Nachtstunden versorgt werden können und dass bei einer möglichen Verlegung der Burggrafenstraße die Schwerlasttransporte ab und zu unserem Werk durchgeführt werden können.	Siehe oben	
B 106	15.05.2012	B 106.1	Wir haben erfahren, dass Straßen für den Schwerlastverkehr gesperrt werden sollen. Diese Planungen beziehen sich unter anderem auch auf die Aachener Straße, die Bahnstraße und Querstraßen in Holt. Unsere Firma befindet sich auf der Landgrafenstraße und hat täglich über 400 Fahrzeugbewegungen, bei denen es sich um Lkw-Transporte handelt, die über die genannte Straße fahren. Bei den Überlegungen des Lärmaktionsplanes muss die Erreichbarkeit u. a. zum Erhalt der Arbeitsplätze weiter gegeben sein.	Die im LAP formulierten Maßnahmen bezüglich (nächtlichen) Lkw-Fahrverboten auf der Aachener Straße und der Bahnstraße sind als Prüfauftrag formuliert, der in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben erfolgen muss.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 107	25.06.2012	B 107.1	Grundsätzlich ist zu den derzeitigen bekannten Maßnahmen, die aus den Vorgaben des Luftreinhalteplans sowie dem Lärmaktionsplan resultieren, festzustellen, dass sie die Erreichbarkeit und damit auch die Qualität der Unternehmensstandorte in Mönchengladbach erheblich beeinträchtigen. Die Unternehmer fordern daher nachdrücklich, dass Vorkehrungen getroffen werden, die die negativen Auswirkungen kompensieren. Weiterhin bitten wir die Stadt Mönchengladbach, die zahlreichen Eingaben mit den individuellen Betroffenheiten der Unternehmen fallbezogen zu berücksichtigen. Ohne dauerhaft bestandskräftige Einzelfallregelungen würde die Entwicklungsmöglichkeit zahlreicher Unternehmen eingeschränkt und die wirtschaftliche Existenz auf Dauer gefährdet. So ist in vielen Fällen die Kausalkette zwischen Lärmmessung und der notwendigen Maßnahme nicht zweifelsfrei. In solchen Fällen dürfen die getroffenen Maßnahmen nicht zu Lasten der Unternehmen gehen. Die Unternehmen haben in Informationsveranstaltungen und Gesprächen selbstverständlich die durch EU- und nachgelagerter Gesetzgebung vorgegebenen Rahmenbedingungen zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig geht es jedoch um den Erhalt zahlreicher Unternehmensstandorte in Mönchengladbach. Die Anliegen des Lärmaktionsplans und des Luftreinhalteplans lassen sich mit den Anforderungen der Unternehmensstandorte in Mönchengladbach dauerhaft nur dann koordinieren, wenn in den Ausbau der Straßeninfrastruktur in Mönchengladbach investiert wird.	Zur Kenntnis genommen. Keine konkrete Aussage.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Wir gehen davon aus, dass diese von uns als unverzichtbar eingeschätzten verkehrlichen Maßnahmen sowohl von den Eigentumsverhältnissen, als auch von der grundsätzlichen Finanzierbarkeit her machbar sind und von der Stadt Mönchengladbach realisiert werden. Falls diese Maßnahmen nicht realisiert werden, weisen wir auf die erheblichen Schäden für den Wirtschaftsstandort Mönchengladbach hin. Die Wirtschaft kann dementsprechend den vorgeschlagenen Maßnahmen nur zustimmen, wenn die Stadt Mönchengladbach diese verkehrlichen Maßnahmen zügig in Angriff nimmt und umsetzt.		
		B 107.2	Zu den notwendigen Maßnahmen, die in der Stadt Mönchengladbach nunmehr politisch beschlossen und dann auch zügig umgesetzt werden müssen, gehören nach Ansicht der Unternehmen vordringlich: Der Ausbau / die Ertüchtigung des Straßenzugs Südstraße / Am Gerstacker / Otto-Safran-Straße zur Entlastung des Straßenzuges Erzbergerstraße / Grevenbroicher Straße / Dohler Straße / Geneickener Straße sowie der Gartenstraße, mit Verlängerung bis zum Stockholtweg durch Neubau einer „Querspange Hoster“ zur Entlastung der Düsseldorfer Straße (1. Stufe Osttangente)	Die Ertüchtigung des Straßenzugs Südstraße, Am Gerstacker, Otto-Safran-Straße ist im LAP vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch weitergeleitet.
		B 107.3	Die Aktivierung des nordwestlichen Straßenzuges Landgrafenstraße / Seilerweg / Heinrich-Pesch-Straße mit Anbindung an den Rheydter Ring über die Brücke Hohlstraße zur Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße (1. Stufe Westtangente)	Der Straßenzug ist im LAP als Entlastungsachse vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.4	Insbesondere wird von den Unternehmensvertretern zudem die seit langem versprochene Schließung des Nordrings angemahnt. Gerade diese Maßnahme ist dazu angetan, die Konflikte mit der Wohnbevölkerung an dieser sensiblen Stelle zu minimieren.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.5	Für die genannten Maßnahmen ist die Finanzierung sicher zu stellen. Insbesondere sollten in diesem Zusammenhang die notwendigen Förderanträge im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes kurzfristig gestellt werden. Zudem muss zwingend, falls noch nicht erfolgt, der notwendige Grunderwerb erfolgen, damit die einzelnen Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden können.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.6	Neben diesen von der Stadt Mönchengladbach zu veranlassenden Straßenbaumaßnahmen, ist es aus Sicht der Unternehmen unerlässlich, sich insbesondere von politischer Seite weiter für nachfolgende Straßenbaumaßnahmen zu engagieren, die vom Land NRW bzw. auf der Bundesebene einzuleiten und abzuarbeiten sind. Dazu gehören: Der Ausbau des Autobahnnetzes auf Mönchengladbacher Stadtgebiet (sechsstreifiger Ausbau von A 52 und A 61 bis 2014 bzw. 2019 mit Verbesserung der Autobahnkreuze und Anschlussstellen) zur Entlastung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.7	Der vierstreifige Ausbau der Korschenbroicher Straße (L 281) bis 2019 zur Entlastung von Lürriper Straße und Neusser Straße sowie	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.8	Der Neubau der L19 zwischen Autobahnende Odenkirchen und Ritterstraße bis 2018 zur Entlastung der Ortsteile Ruckes, Giesenkirchen und Odenkirchen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.9	Die Unternehmen bitten die Mitglieder des Rates der Stadt Mönchengladbach zudem, auf die Verwaltung der Stadt einzuwirken, damit für die Gewährleistung der ganztägigen Ver- und Entsorgung der Unternehmen das Instrumentarium der Ausnahmegenehmigungen von Fahrverboten in die Umweltzone sehr flexibel gehandhabt wird.	Ausnahmegenehmigungen werden in nachweislich berechtigten Fällen erteilt. Hinweis: Der LRP wurde vom Rat der Stadt beschlossen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 107.10	Dem entsprechend sollte es ebenfalls Ziel der Verwaltung sein, dass für die überschweren Transporte in der Stadt Mönchengladbach die vorhandenen Routen weiterhin für diese Transporte nutzbar bleiben sowie die dazu notwendigen Genehmigungen dem Bedarf der Unternehmen entsprechend erteilt werden.	1. Nicht Gegenstand des LAP 2. Nicht Gegenstand des LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 108	11.06.2012	B 108.1	Es muss das Ziel der Verkehrsplanung sein, auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Mönchengladbacher Unternehmen zu gewährleisten. Die geschilderte rechtliche Verpflichtung der Stadt Mönchengladbach, Maßnahmen durch einen Luftreinhalteplan sowie einen Lärmaktionsplan umzusetzen, muss dann zumindest auch zeitnah mit Investitio-	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	Bürger	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			nen in die Infrastruktur einhergehen, um adäquate Alternativen für die ansässigen Unternehmen anbieten zu können. Andernfalls werden einzelne Unternehmen in dieser Stadt in existenzbedrohende Schieflagen geraten, wenn bspw. Lkw-Fahrverbote kurzfristig umgesetzt werden, Alternativen auf dem Reißbrett in der Praxis aber auf Jahre nicht den Anforderungen für den Schwerlastverkehr oder entsprechende Verkehrsströme genügen. Insofern ist es unerlässlich, durch die Bereitstellung ausreichender Haushaltsmittel, die Ertüchtigung der Verkehrswege zu finanzieren.		
		B 108.2	Hier schlagen wir konkret vor: Eine Ost-West-Verbindung zur Anbindung des Gewerbegebietes Ost (Schwalmstraße / Breite Straße) zur verkehrlichen Entlastung der Rheydter Innenstadt, bspw. durch eine Verlängerung der Breite Straße nach Westen Richtung Seilerweg, wie bereits im Flächennutzungsplan vorgesehen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 108.3	Ausbau Mittlerer Ring zwischen Hubertusstraße und Monschauer Straße. Eine geplante Führung der Lkw über Seilerweg / Heinrich-Pesch-Straße / Hohlstraße auf die Wilhelm-Schiffer-Straße erscheint uns als Alternative zu den bestehenden Nord-Süd-Achsen nicht geeignet, da damit die gewerblichen Verkehre in die Rheydter Innenstadt geführt werden, ohne von dort ohne starke Belastung Dritter abgeleitet zu werden.	Die Umsetzung des Mittleren Rings auf dem Teilstück in Pongs führt zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung in Holt und Speick und ist daher im Entwurf des VEP nicht mehr vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		B 108.4	Darüber hinaus bitten wir um eine genaue Prüfung der Situation rund um die Bereiche Blumenberger Straße sowie Landgrafen-/ Markgrafen-/ Burggrafenstraße. Wenn die Burggrafenstraße künftig der Hauptzubringer für Unternehmen im Gewerbegebiet Speick / Dahl ist (hervorgerufen durch das geplante Lkw-Fahrverbot in Holt) und hier im kommenden Jahr umfangreiche Straßen- und Kanalbaumaßnahmen durchgeführt werden, wird es zu erheblichen Stau-Situationen kommen.	Temporäre Verkehrsführungen im Rahmen von Bauarbeiten sind nicht Gegenstand des LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

## Anlage III Abwägung der TÖB-Beteiligung

Abwägungsvorschlag zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
TÖB 1 ADAC	14.11.2011	TÖB 1.1	Wegen der kurzen Ausschlussfrist bis zum 18.11.2011 konnten wir unsere Ortsclubs in Mönchengladbach nicht ordnungsgemäß beteiligen und auch keine üblichen Meinungsumfragen aus den betroffenen Gebieten (in Mönchengladbach wohnten rund 60.800 ADAC-Mitglieder) einholen. Leider fand in den letzten Jahren auch keine gesetzlich vorgeschriebene, für die Planung sicherlich notwendige, umfassende Verkehrsschau statt, zu der wir bekanntlich stets kostenfrei den erforderlichen ortsfremden sachkundigen Bürger aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer schicken. Vor diesem Hintergrund bitten wir um Verständnis dafür, dass nicht umfassend zu den 121 Seiten des Vorentwurfs Stellung genommen werden kann, zumal auch einige Daten nicht nachvollziehbar oder offensichtlich sehr veraltet sind. (2.B. Seite 21, Fluglärm, Jahr 2000, Seite 30, Unfallhäufungsstellen aus 2004, Seite 31, Luftqualität, Messungen 2009, Seite 41, Lärmessungen aus 2009, Seite 45, Nahverkehrsplan aus dem Jahre 1997: "Dieser ist nicht mehr aktuell und soll in den kommenden ???? überarbeitet werden")	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.2	Der ADAC begrüßt grundsätzlich alle Maßnahmen, die neben der Umweltentlastung auch eine Verbesserung der Wohnqualität bewirken und zur Reduzierung des Gesundheitsrisikos beitragen können.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.3	Mönchengladbach, die grüne Großstadt am Niederrhein mit über 1.000-jähriger Geschichte und bedeutenden Eingemeindungen, war und wird nie eine Stadt der kurzen Wege. Obwohl die Auswirkungen des überörtlichen Verkehrs teilweise bereits seit Jahren richtungsweisend durch Fernstraßen mit Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden konnten, sind die Beeinträchtigungen durch unvermeidbaren Anlieger-, Freizeit- und Wirtschaftsverkehr unübersehbar und unüberhörbar.	Gerade durch seine polyzentrische Struktur hat die Stadt Mönchengladbach die Chance, eine Stadt der kurzen Wege zu sein und zu bleiben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.4	Die geplanten "Flankierende Maßnahmen außerhalb der Belastungsachsen" werden teuer und können schnell kontraproduktiv sein.	Ohne konkreten Hinweis auf den Lärmaktionsplan kann hierzu leider keine Stellung genommen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.5	Unstrittig dürfte sein, dass Kreisverkehrsplätze, optimierte Lichtzeichenanlagen, notwendige Belagsanierungen und lärmindernde Fahrbahnbeläge wichtiger und besser sind als Pflasterungen der Einmündungsbereiche, Fahrbahnschwellen, Pfortneranlagen oder künstliche Hindernisse durch Mittelinseln oder Rückbau von Fahrstreifen. Engstellen wirken als Lärmquelle, weil die Vorfahrt verkehrsbedingt durch Beschleunigung oder Bremsen geregelt wird. Bauartbedingt müssen solche Hindernisse mindestens so breit sein, dass ein Bus oder ein Lieferwagen gerade noch durchkommt. Zwangsläufig wirkt das Hindernis dann als sportliche Herausforderung und unfallbegünstigender Faktor mit.	Es ist davon auszugehen, dass die Stadt Mönchengladbach die Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik umsetzt. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist nachgewiesen, eine Erhöhung der Unfallhäufigkeit ist nicht damit verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.6	Tempo 30 ist sympathisch, aber problematisch! Weil Pkw mit einer Geschwindigkeit von etwa 40-50 km/h am leisesten fahren ist eine Temporeduzierung im Hauptverkehrsstraßennetz nicht sinnvoll und im Hinblick auf Sparzwänge der Straßenbaulastträger problematisch. Der unerwünschte Schleichweg durch Wohngebiete darf nicht schneller und attraktiver werden.	Der Hinweis, dass Pkw bei 40-50 km/h leiser fahren, ist, wie vielfach empirisch bewiesen, falsch. Verdrängung in das nachgeordnete Netz konnten bisher nicht nachgewiesen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.7	Beschilderungsmaßnahmen wie Lkw- Fahrverbote und Tempo 30 km/h sollten nur dann angeordnet werden, wenn vorher eine Verkehrsschau stattgefunden hat und eine	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			Überwachung möglich ist. Insoweit bietet der ADAC nochmals seine Mitarbeit an.		
		TÖB 1.8	Gerne sind wir bereit, die erforderliche Öffentlichkeitsarbeit mit Beratungsaktionen zu unterstützen. Weiterhin stehen wir der Verwaltung und den Fraktionen für Rückfragen oder Beratungen ebenfalls kostenfrei zur Verfügung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 2 Gemeinde Jüchen	07.11.2011	TÖB 2.1	Die öffentlichen Belange der Gemeinde Jüchen werden durch den oben genannten Lärmaktionsplan nicht berührt. Aus Sicht der Gemeinde bestehen daher keine Einwände gegen diesen Plan.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 3 Gemeinde Schwalmtal	14.11.2011	TÖB 3.1	Bei der Erstellung der Lärmkarten für den Straßenverkehr haben Sie, da Sie zu den Ballungsräumen zählen, die Lärmkartierung eigenständig vornehmen müssen. Im Gegensatz hierzu wurde diese Kartierung für die Gemeinde Schwalmtal vom LANUV durchgeführt. Offensichtlich wurden hierbei verschiedene Bewertungsmethoden zugrunde gelegt. Dies führt im Bereich der Gemeindegrenze Mönchengladbach - Schwalmtal an der Bundesautobahn A 52 zu einem extremen Versatz der Isophonenflächen. Diese Abweichung hat im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit und im Rahmen der Beratung in den parlamentarischen Gremien zu Irritationen geführt. Da bis Mitte 2013 die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung erfolgen soll, wäre eine Harmonisierung der Bewertungsmethoden sinnvoll. Da der vorgenannte Versatz der Isophonenflächen nicht nur im Bereich des Überganges zur Gemeinde Schwalmtal sondern auch zu anderen an das Gebiet der Stadt Mönchengladbach angrenzenden Städte und Gemeinden gegeben ist, wird gebeten, eine entsprechende Absprache mit dem LANUV zu treffen.	Der Hinweis wird dankend angenommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 3.2	In Ihren Kartenunterlagen hinsichtlich der „Ruhigen Gebiete“ wird durch Pfeile in Richtung der angrenzenden Flächen der Nachbargemeinden suggeriert, dass es sich dort ebenfalls um festgelegte ruhige Bereiche handelt. Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Schwalmtal sieht jedoch vor, lediglich die in den Landschaftsschutzgebieten liegenden FFH- und Vogelschutzgebiete im Grenzbereich zu den Gemeinden Niederkrüchten und Brüggen als „Ruhige Gebiete“ festzusetzen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen hierzu vorliegen. Es wird daher gebeten, die vorgenannten Pfeile aus der Karte der ruhigen Gebiete - zumindest die in Richtung des Gemeindegebietes Schwalmtal zeigen - zu entfernen.	Die Pfeile kennzeichnen die vorhandene grenzüberschreitende Ausdehnung der Flächen, die die Ausweisung als ruhige Gebiete unterstreicht. Dabei handelt es sich vorwiegend um Ackerflächen. Die Stadt Mönchengladbach würde eine gemeinsame Ausweisung grenzüberschreitender ruhiger Gebiete begrüßen. Damit würde ein entscheidender Schritt in Richtung der Ausweisung ausgedehnter ruhiger Gebiete i. S. der EU gemacht werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 4 Handwerks- kammer Düsseldorf	25.11.2011	TÖB 4.1	Die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplanes verfolgten Ziele werden von uns grundsätzlich begrüßt. Auch wir vertreten die Auffassung, dass sowohl die Bewohner als auch die arbeitende Bevölkerung im Stadtgebiet vor unzumutbaren, weil gesundheits-schädlichen Belastungen durch Verkehrslärm geschützt werden muss.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.2	Wir teilen ferner Ihre Strategie eines gesamtstädtischen Planungsansatzes, wonach die Lärmaktionspläne nach Möglichkeit mit der Verkehrsentwicklungsplanung, der Luftreinhalteplanung und der Bauleitplanung abgestimmt und durchgeführt werden sollen. Diese Vorgehensweise lässt erwarten, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen optimiert zum Einsatz kommen.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.3	Hinsichtlich der Lärminderungspotenziale geben Sie den Maßnahmen am Emissionsort den Vorrang vor Veränderungen am Immissionsort. Diese Ausrichtung im Vorgehen können wir mittragen, wenn die Belange der notwendigen gewerblichen Verkehre und die Standortbelange der ansässigen Betriebe berücksichtigt sind. Gerade das Handwerk hat mit seinen unterschiedlichen Gütern und Dienstleistungen in starkem Maße eine lokale, in Teilen auch regionale Versorgungsfunktion. Dieser Aufgabe können die Betriebe nur gerecht werden, wenn sie über das öffentliche Straßennetz für Lieferanten und Kunden erreichbar sind. Umgekehrt müssen in erster Linie ambulant tätige Betriebe ihre Kunden mit Service-Fahrzeugen in einem vertretbaren Zeitrahmen erreichen können.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.4	In Kapitel 8 nehmen Sie Bezug auf bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Damit dokumentieren Sie, dass Sie bereits ohne Lärmaktionspläne in	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans



Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			unterschiedlichen Aufgabenfeldern dem Aspekt des Lärmschutzes Rechnung getragen haben. In diesem Zusammenhang heben wir Ihre Festsetzungen zum Schallschutz in zahlreichen Bebauungsplänen und Ihre Zielvorstellungen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung hervor, die Kfz-Verkehre künftig deutlicher zu bündeln und damit das gesamtstädtische Verkehrsnetz eindeutiger zu gliedern.		
		TÖB 4.5	Kapitel 9 stellt die Maßnahmen vor, die jetzt zusätzlich innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens zur Umsetzung vorgesehen sind. Verständlicherweise nehmen Sie dabei eine Priorisierung nach hohem Verkehrsaufkommen und hoher Einwohnerdichte vor und identifizieren im Ergebnis drei Teilräume mit hoch belasteten Achsen. Sowohl der dazu vorgelegte Umfang an Informationen als auch die uns fehlenden Kenntnisse der jeweils örtlichen Verhältnisse machen es uns nicht möglich, die zahlreichen Maßnahmenvorschläge zu einzelnen Standorten oder Teilabschnitten zu bewerten. Unsere Erfahrungen mit Lärmaktionsplänen anderer Kommunen lassen aber eine grundsätzliche Bewertung einzelner Maßnahmen zu.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.6	So befürworten wir generell die Ausstattung stark frequentierter Straßen mit lärmoptimiertem Asphalt. Diese Maßnahme ist einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit regelmäßig vorzuziehen, es sei denn, die Sanierung der Straßendecke würde erst langfristig in Angriff genommen werden können.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.7	Ein weiteres Anliegen aus unserer Sicht gilt der Verstetigung des Verkehrsflusses. Diesbezügliche Maßnahmen tragen nicht nur zur Lärmreduzierung bei, sie leisten auch ihren Beitrag zur Luftreinhaltung.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.8	Im Falle baulicher Maßnahmen im Straßenraum gilt es ferner, die Standortbelange der angrenzenden Betriebe und Ladengeschäfte zu berücksichtigen. So müssen gerade in gewachsenen Versorgungslagen die Andienungsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und, soweit vorhanden, Kurzzeitparkplätze für Kunden erhalten bleiben.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.9	Hinsichtlich der für Teilabschnitte vorgeschlagenen LKW-Verbote erwarten wir, dass Anlieger- und Andienungsverkehre nicht betroffen sind. Der Ausschluss soll alleine Durchgangsverkehre treffen.	Das entspricht den Vorstellungen des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.10	Schließlich begrüßen wir Maßnahmen zur Verringerung der Schallimmissionen, weil hier das Handwerk mit seinen Bau- und Ausbaugewerken einen nicht unerheblichen Beitrag leisten kann.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.11	Da wir, wie bereits erwähnt, zu den Details der Maßnahmenvorschläge keinen auf eine bestimmte Örtlichkeit bezogenen Beitrag leisten können, regen wir abschließend an, dass Sie bei einzelnen Maßnahmenpaketen die betroffenen Bürger und die Betriebe über Ihre Öffentlichkeitsarbeit zusätzlich einbinden.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 4.12	Im Falle der Sanierung des Straßenabschnitts Aachener Straße im Stadtteil Holt durften wir erfahren, dass der Kontakt der Fachbereiche Tiefbau und Straßenplanung zu betroffenen Handwerksbetrieben außerordentlich gut war und den betrieblichen Anliegen, soweit das tatsächlich möglich gewesen ist, entsprochen werden konnte.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 5 Kreis Viersen	21.11.2011	TÖB 5.1	Bereits im Verfahren der Lärmkartierung (2008) hatten der Kreis Viersen, die Städte Viersen und Willich sowie die Gemeinde Schwalmtal das LANUV auf die widersprüchlichen Darstellungen der Lärmkarten im Grenzbereich des Kreises Viersen und der Stadt Mönchengladbach entlang der A 52 aufmerksam gemacht. Hier weisen die in den Lärmkarten dargestellten Isophonflächen Spreizungen auf, die den Schluss nahelegten, dass die Kartierung der Stadt Mönchengladbach nach ganz anderen Kriterien als denen des MUNLV vorgenommen wurde. Den Ausführungen des Lärmaktionsplans ist nun zu entnehmen, dass die Stadt Mönchengladbach zur zweiten Stufe der Lärmkartierung eine Neuberechnung der Lärmkarten mit korrigierten Lkw-Anteilen vorzunehmen beabsichtigt, so dass dann diese Widersprüche aufgelöst sind. Insofern bestehen diesbezüglich keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		TÖB 5.2	Zum Kapitel 5.5 „Ruhige Gebiete“ gebe ich jedoch Folgendes zu bedenken: Kriterien zur Festlegung sog. ruhiger Gebiete in den Lärmaktionsplänen wurden seitens des Landes bisher nicht formuliert. Insofern sollte hierzu meines Erachtens ein entsprechender Erlass des MKULNV abgewartet werden. Wenn die Stadt Mönchengladbach solche Gebiete dennoch festlegen möchte, so sollten Sie sich hiermit auf ihr städtisches Gebiet beschränken. Die Verbindungspfeile zu den benachbarten Räumen in Schwalmatal und Viersen wurden weder mit den benachbarten Kommunen, noch mit dem Kreis abgestimmt. Auf ihre Darstellung bitte ich ebenso zu verzichten wie auf die Darstellung der sog. ruhigen Achse im Bereich der Bockerter Heide nördlich der A 52.	Die Pfeile kennzeichnen die vorhandene grenzüberschreitende Ausdehnung der Flächen, die die Ausweisung als ruhige Gebiete unterstreicht. Dabei handelt es sich vorwiegend um Ackerflächen. Die Stadt Mönchengladbach würde eine gemeinsame Ausweisung grenzüberschreitender ruhiger Gebiete begrüßen. Damit würde ein entscheidender Schritt in Richtung der Ausweisung ausgedehnter ruhiger Gebiete i. S. der EU gemacht werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 6 NVV mobil und aktiv	17.11.2011	TÖB 6.1	Grundsätzlich ist festzustellen, dass bei der Erstellung der Lärmkarten die Geräuschbelastung auf der Basis von Verkehrsdaten des Jahres 2007 berechnet und nicht gemessen wurden.	Das ist das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 6.2	Bautechnische Verbesserungsmaßnahmen an den Straßen, wie z. B. Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Friedrich-Ebert-Straße/Rheydter Ring oder Lärmreduzierung durch bereits verbauten „Flüsterasphalt“ wurden in den Lärmkarten noch nicht berücksichtigt.	Das ist so.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 6.3	Als Betreiber des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in dieser Stadt begrüßen wir die Planungsstrategie zur Lärminderung, die eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs beinhalten soll.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 6.4	Gleichwohl müssen wir feststellen, dass der ÖPNV durch die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung an vielen Stellen eher negativ betroffen ist. Eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen den Stadtzentren Mönchengladbach und Rheydt ist für den ÖPNV unabdingbar. Auf den beiden wesentlichen zur Verfügung stehenden Achsen Limitenstraße, Theodor-Heuss-Straße (SB 4 und Linie 097) sowie Rheydter Straße, Friedrich-Ebert-Straße (SB 1 und Linien 0011002) verläuft ein teilweise im Zuge des ÖPNV-Programms gemeinsam mit der Stadt Mönchengladbach entwickelter beschleunigter ÖPNV. Hier wurden Landes- und Bundesmittel zur Ertüchtigung der im Verlauf dieser Trasse liegenden Lichtsignalanlagen für verkehrabhängige Steuerungen und Beschleunigungen des ÖPNV eingesetzt. Die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30) würden die bisher erreichten Beschleunigungserfolge für die Nutzer des ÖPNV konterkarieren. Um auch zukünftig die im Zuge dieser Achsen liegenden zentralen Verknüpfungspunkte Hauptbahnhof Mönchengladbach und Marienplatz Rheydt pünktlich zu erreichen, ist der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge für die genannten Linien zu erwarten. Dies führt für die Fahrgäste durch längere Fahrzeiten nicht zu einer Qualitätsverbesserung und für unser Unternehmen zu zusätzlichem, nicht unerheblichen, Aufwand. Sollte der Zielkonflikt zu Gunsten der Lärminderung aufgelöst werden, ist zumindest die neue Situation steuerungstechnisch an den betreffenden Lichtsignalanlagen einzupflegen.	Die Stadt Mönchengladbach wird bei der weiteren Bearbeitung des Lärmaktionsplans den Aspekt der Busbeschleunigung noch einmal gezielt untersuchen. Es wäre hilfreich, wenn Sie uns für die betroffenen Linien die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers aus vergangenen Monaten zur Verfügung stellen könnten.	
		TÖB 6.5	Eine ähnlich schwierige Situation ist für den ÖPNV im Verlauf der Erzberger Straße/Grevenbroicher Straße zu verzeichnen. Hier soll auf einem Streckenabschnitt, der von unserer Linie 006 bedient wird, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 erfolgen. Durch die Verzögerungen auf diesen Streckenabschnitten ist mit einer Verlängerung der Reisezeit für unsere Fahrgäste zu rechnen.	Auch hier wird gebeten, für die betroffenen Linien die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers aus vergangenen Monaten zur Verfügung stellen	
		TÖB 6.6	Auf verschiedenen Strecken wird im Lärmaktionsplan außerdem ein LKW-Fahrverbot angestrebt. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass es sich bei unseren Bussen nicht um LKWs handelt. Die Fahrzeuge sind ausschließlich zur Personenbeförderung eingesetzt und fallen entweder unter die Kategorie Busse oder aber PKW.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 6.7	Unsere Fahrzeuge sind im Gegensatz zu den meisten LKW im Bereich des kompletten Antriebs geräuschgekapselt und insofern auch deutlich leiser als herkömmliche LKW. Wir gehen daher davon aus, dass die angestrebten Verbote sich nicht auf den Linien-	Ein solcher Hinweis ist im Lärmaktionsplan nicht zu finden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			busverkehr beziehen.		
		TÖB 6.8	Bevor konkrete Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan auf Strecken, die der ÖPNV bedient, umgesetzt werden sollen, bitten wir um Beteiligung, damit eventuelle Beeinträchtigungen des Linienverkehrs so gering wie möglich ausfallen.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 7 Polizei	16.11.2011	TÖB 7.1	Auf Grund des frühen Entwurfstadiums und der noch zu erwartenden Veränderungen durch Bürgerbeteiligung und Einwände anderer Träger öffentlicher Belange wird zur Zeit nur eine summarische Stellungnahme abgegeben. Zu einem späteren Zeitpunkt sollten die Maßnahmen bezogen auf die konkreten Örtlichkeiten einzeln betrachtet und abgestimmt werden.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.2	Der Vorentwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach (Stand: 201 1-08-24) wurde durch die Polizei in Hinsicht auf folgende Punkte geprüft: 1. Auswirkungen auf die Sicherheit des Straßenverkehrs in Mönchengladbach 2. Durchführbarkeit polizeilicher Kontrollen und Ahndungsmöglichkeiten bei Verstößen gegen geplante Verkehrsbeschränkungen 3. Auswirkungen auf den Verkehrsfluss bei Großveranstaltungen im Bereich Mönchengladbach	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.3	zu 1: Geschwindigkeitsbeschränkungen Eine Herabsetzung des Geschwindigkeitsniveaus durch die Anordnung von 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzungen ist insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) von Vorteil. Hier sollte jedoch auf den in Frage kommenden Straßenzügen von ständig wechselnden Geschwindigkeitsbeschränkungen abgesehen werden und eine durchgehende Lösung gefunden werden. Dies dient der Verständlichkeit und damit auch der Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen.	Das ist im Lärmaktionsplan so vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.4	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit durch das „einfache“ Aufstellen von Verkehrszeichen erscheint nicht ziel führend. Eine Anpassung der LSA-Schaltungen an die reduzierte Höchstgeschwindigkeit ist aus Sicht der Polizei als unterstützende Maßnahmen erforderlich.	Dies wird von der Stadt Mönchengladbach im weiteren Verfahren noch einmal gesondert geprüft.	
		TÖB 7.5	Bei dem beabsichtigten verstetigten Verkehrsfluss mit niedriger Geschwindigkeit ist insbesondere bei mehrspurigen Straßen dafür Sorge zu tragen, dass querende und einfahrende Verkehre gefahrlos möglich sind. Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ist eine ausreichende Anzahl gesicherter Quermöglichkeiten vorzusehen.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.6	LKW-Fahrverbote müssen „akzeptabel“ sein. Dies kann insbesondere dadurch erreicht werden, dass nicht nur mit Verboten gearbeitet wird, sondern den Fahrzeugführern schlüssige Alternativstrecken durch verständliche Beschilderungen angeboten werden. Durch diese Maßnahmen können LKW-Fahrten in Gebieten vermieden werden, in denen dieser Verkehr im Sinne der Verkehrssicherheit nicht erwünscht ist.	Ziel sollte sein, die Verbote möglichst im Rahmen eines abgestimmten Lkw-Lenkungskonzepts für die Gesamtstadt zu installieren	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.7	zu 2. Geschwindigkeitsbeschränkungen Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei sind auch wegen der Verkehrsunfallsituation auf den genannten Straßen grundsätzlich möglich, obwohl hier nicht die Schwerpunkte polizeilicher Geschwindigkeitsmessungen zu sehen sind.	Dankend zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.8	Geschwindigkeitsmessungen sollten jedoch auch durch die Stadt Mönchengladbach durchgeführt werden. Hier sollte der Rahmen des OBG zur Durchführung städtischer Messungen in größerem Umfang als bisher genutzt werden.	Zur Kenntnis genommen. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		TÖB 7.9	LKW-Verbote: Zur Kontrolle von LKW-Verboten benötigt die Polizei Anhaltmöglichkeiten außerhalb des fließenden Verkehrs, an denen das kontrollierte Fahrzeug auch vorübergehend stillgelegt werden kann. Bisher sind an keiner der genannten Straßen Möglichkeiten vorhanden, LKW unter diesen Voraussetzungen anzuhalten.	Zur Kenntnis genommen. Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ziel sollte jedoch sein, die Vorbedingungen für Kontrollen bei der Straßenplanung zu berücksichtigen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.10	Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass je nach gewählter Beschilderung diverse Aus-	Zur Kenntnis genommen. Ziel sollte sein, die Verbote	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			nahmen von den LKW-Verboten bestehen, welche die Überwachung nach Erfahrungen der Polizei deutlich erschweren.	möglichst im Rahmen eines abgestimmten Lkw-Lenkungskonzepts für die Gesamtstadt zu installieren	
		TÖB 7.11	Zudem sind die Verwarngelder gemäß Bußgeldkatalog derart gering, dass durch Kontrollen kaum eine länger anhaltende abschreckende Wirkung erzielt werden kann.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.12	zu 3. Auswirkungen der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans auf Großveranstaltungen im Stadtgebiet ( z.B. Spiele im BorussiaPark/HockeyPark, Veilchendienstagszug, Blumenkorso, Kirmesveranstaltungen, Eine-Stadt-Fest, diverse Lauf-/Radveranstaltungen) sind aus Sicht der Polizei in Arbeitsgruppen mit allen Beteiligten gesondert zu prüfen.	Einzelereignisse sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 8 Stadt Weg- berg	08.11.2011	TÖB 8.1	Zur oben genannten Planung werden keine Anregungen von Seiten der Stadt Wegberg vorgetragen.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 9 Straßen.NRW	23.11.2011	TÖB 9.1	<p>Bevor ich auf die Ausführungen des Lärmaktionsplanes Mönchengladbach eingehe, möchte ich Ihnen gerne die für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen maßgeblichen Regelungen für den Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) sowie für den Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) erläutern.</p> <p>Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) richtet sich nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes - VLärmSchRL-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 zu ermitteln und bewerten sind. Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien abzu prüfen, insbesondere wann die betroffenen Gebäude errichtet worden sind.</p> <p>Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. es wird auf die RLS-90 verwiesen.</p> <p>Grundlage der von den Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionspläne sind dagegen die Regelungen des §§ 47 a-f BImSchG. Die lärmtechnischen Berechnungen erfolgen hier nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), welche an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist.</p> <p>Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Die Bewertung der Ergebnisse der Strategischen Lärmkarten hinsichtlich einer Lärmaktionsplanung kann daher nur von den jeweiligen Gemeinden vorgenommen werden. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen kann - lediglich - eine Überprüfung der Lärmsituation im Rahmen der für die Straßenbauverwaltung geltenden RLS-90 durchführen.</p>	Zur Kenntnis genommen. Es sei hier vorab grundsätzlich darauf hingewiesen, dass es für die Wirtschaftsentwicklung auch von Bedeutung ist, dass Mitarbeitern ein gesundes Umfeld gesichert werden muss und qualifizierte Arbeitskräfte gebunden werden müssen. Für diese Gruppe haben Kriterien wie die Qualität des Wohnstandortes in der Konkurrenz mit anderen Standorten bei dem zunehmenden Facharbeitermangel steigende Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist die Lärminderungsplanung auch als Teil der Wirtschaftsförderung zu sehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 9.2	Im Lärmaktionsplan Mönchengladbach werden derzeit keine Straßenabschnitte behandelt, die in der Baulast des Landes bzw. des Bundes liegen. Sollten zukünftig die Belange des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen berührt werden, bitte ich Sie den Landesbetrieb im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans zu beteiligen.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 9.3	<p>Kapitel 5.5 (Ruhige Gebiete)</p> <p>Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkungen auf die "ruhigen Gebiete", resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwick-</p>	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			lung auf den bestehenden Straßen, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.		
TÖB 10 WFMG	21.11.2011	TÖB 10.1	Als Vertreter der lokalen Wirtschaft sieht die WFMG es als eine ihrer Aufgaben an, auch die innerstädtischen Gewerbegebiete in ihrem Bestand zu stärken. Dies geht ebenfalls einher mit der aktuellen Gebietsentwicklungsplanung, bei der sich die Ausweisung großer Gewerbeflächen in Außenbereichen zunehmend als schwierig erweist. Vielmehr soll hier der Flächenverbrauch reduziert und zunächst die Sicherung sowie auch Reaktivierung innerstädtischer Gewerbegebiete vorangetrieben werden. Dies erfordert auch die Erhaltung einer adäquaten Verkehrsanbindung für bereits ansässige Unternehmen wie auch für mögliche Folgeunternehmen - insbesondere auf bereits brachgefallenen Gewerbe- und Industrieflächen. Vor diesem Hintergrund betrachten wir einige der im Vorentwurf zum Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen als konträr zu den oben genannten Zielen: Ausgehend von ausgewählten innerstädtischen Gebieten mit gewerblicher/ industrieller Bedeutung haben wir jene Maßnahmen identifiziert, die teils massive Auswirkungen auf das jeweils betrachtete Gewerbegebiet und die dort ansässigen Unternehmen zur Folge haben.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 10.2	<p>Gewerbegebiet Dahl (allgemein der Bereich zwischen Landscheidung, Bahnstr., Blumenberger Str., Speicker Str., Vitusstr., Ohlerkirchweg, Brunnenstr.) Die Unternehmen in diesem Bereich nutzen die Verkehrsachsen in Richtung Autobahn-Anschlussstelle MG-Holt. Daher sind die im Vorentwurf zum Lärmaktionsplan geschilderten Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 Zone auf der Hittastraße zwischen Aachener Straße und Speicker Straße, auf der Aachener Straße zwischen Hittastraße und Burggrafenstraße,</li> <li>• Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf der Aachener Straße zwischen Fringsstraße und Bahndamm und zwischen Hehnerholt und BAB 61 sowie auf der Bahnstraße zwischen Fringsstraße und Landscheidung und zwischen Monschauer Straße und Aachener Straße,</li> <li>• nächtliches Lkw-Fahrverbot zwischen 22:00-6:00 Uhr auf der Hittastraße zwischen Aachener Straße und Speicker Straße, auf der Aachener Straße zwischen Hittastraße und Burggrafenstraße und zwischen Fringsstraße und Bahndamm und auf der Bahnstraße zwischen Fringsstraße und Landscheidung,</li> <li>• Lkw-Fahrverbot auf der Aachener Straße zwischen BAB 61 und Hehnerholt und auf der Bahnstraße zwischen Monschauer Straße und Aachener Straße,</li> <li>• Umbau des Knotenpunktes Speicker Straße – Luisenstraße – Hügelstraße zum Kreisverkehr</li> <li>• Rückbau der Speicker Straße zwischen Hittastraße und Luisenstraße (der äußere Fahrtreifen auf der Westseite entfällt),</li> <li>• Erneuerung der Fahrbahndeckschicht mit lärmoptimierten Asphalt auf der Burggrafenstraße,</li> <li>• Einmündung der Bahnstraße auf die Aachener Straße im 90 Grad Winkel zur Betonung der Nachrangigkeit der Bahnstraße</li> </ul> <p>insbesondere die teils geplanten Verbote für Lkw-Verkehre für einen positiven Fortbestand dieses Gewerbegebiets nicht zuträglich. Auch zu Nachtzeiten sind Lkw-Fahrverbote für einige Unternehmen (bspw. bei Schwerlastverkehren) sehr kritisch, wenn nicht durch Sondergenehmigungen von entsprechenden Transporten Möglichkeiten der Straßennutzung bestehen.</p>	<p>Lärmoptimierter Asphalt wirkt sich nicht auf den Lkw-Verkehr aus. Der Großteil der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen ist, wie ausgeführt, zeitlich begrenzter Natur. Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die Maßnahmen des zukünftig veränderten Verkehrslenkungssystems des zz. noch in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sind entsprechend gegliedert. Ziel sollte sein, die Verbote möglichst im Rahmen eines abgestimmten Lkw-Lenkungskonzepts für die Gesamtstadt zu installieren</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		TÖB 10.3	<p>Gewerbegebiet Aachener Str. / Karstr. / Hehner Str. Die dort ansässigen Unternehmen sind vor allem durch die Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erneuerung der Fahrbahndecke mit lärmoptimierten Asphalt auf der Burggrafenstraße,</li> <li>• Tempo 30 Zone auf der Aachener Straße zwischen Hittastraße und Burggrafenstraße,</li> <li>• Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der Aachener Straße zwischen Fringsstraße und Bahndamm und zwischen Bahnstraße und BAB 61 (nach Aufbringen einer lärmoptimierten Deckschicht Rücknahme der Geschwindigkeitsbegrenzung)</li> <li>• nächtliches Lkw-Fahrverbot zwischen 22:00 und 6:00 Uhr auf der Aachener Straße zwischen Hittastraße und Burggrafenstraße und zwischen Fringsstraße und Bahndamm</li> <li>• Lkw-Fahrverbot auf der Aachener Straße zwischen Hehnerholt und BAB 61 negativ betroffen, da bspw. die direkte Anbindung in Richtung A 61, AS MG-Holt durch ein Lkw-Fahrverbot nicht mehr gegeben ist. Eine Umleitung über Monschauer/Aachener Straße in Richtung AS MG-Nordpark führt damit letztlich zu längeren Wegen und in der Bilanz zu höheren Emissionen.</li> </ul>	<p>Lärmoptimierter Asphalt wirkt sich nicht auf den Lkw-Verkehr aus. Der Großteil der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen ist, wie ausgeführt, zeitlich begrenzter Natur. Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die Maßnahmen des zukünftig veränderten Verkehrslenkungssystems des zz. noch in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sind entsprechend gegliedert. Ziel sollte in jedem Fall sein, die Verbote möglichst im Rahmen eines Lkw-Lenkungskonzepts für die Gesamtstadt zu installieren</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		TÖB 10.4	<p>Gewerbegebiet Schwalmstr. / Breite Str. / Bonnenbroicher Str. / Bunsenstr. Die Unternehmen im Bereich Hardterbroich und Pesch sind insbesondere von den Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Erzbergerstraße zwischen Lüripfer Straße und Hofstraße,</li> <li>○ Volksgartenstraße,</li> <li>○ Ückelhofer Straße,</li> <li>○ Hofstraße zwischen Ückelhofer Straße und Erzbergerstraße,</li> <li>○ Hardterbroicher Straße,</li> <li>○ Bungtstraße,</li> <li>○ Carl-Diem-Straße zwischen Reyerstraße und Hardterbroicher Straße,</li> <li>○ Reyerstraße,</li> <li>○ Flurstraße,</li> <li>○ Ackerstraße,</li> <li>○ Linienstraße und</li> <li>○ Rheyerhütter Straße zwischen Reyerstraße und Volksgartenstraße</li> <li>○ Dohler Straße zwischen Ritterstraße und Geneickener Straße</li> <li>○ Theodor-Heuss-Straße zwischen Hofstraße und Bahnstrecke (nach Erneuerung der Fahrbahndecke mit LOA teilweise Rücknahme der Geschwindigkeitsbegrenzung)</li> <li>○ Gartenstraße – Limitenstraße zwischen Seminarstraße und Gracht</li> </ul> </li> <li>• Tempo 30 Zone auf der Otto-Saffran-Straße zwischen Karlsbader Straße und Düsseldorfer Straße</li> <li>• nächtliches Lkw-Fahrverbot zwischen 22:00 und 6:00 Uhr auf dem Straßenzug Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße – Limitenstraße</li> <li>• Lkw-Fahrverbot (Lieferverkehr frei) auf der Erzbergerstraße zwischen Korschenbroicher Straße und Hofstraße</li> <li>• Lkw-Verbot (ggf. Genehmigungen für Anlieferverkehr) auf dem Straßenzug</li> </ul>	Ziel sollte in jedem Fall sein, die Verbote möglichst im Rahmen eines Lkw-Lenkungskonzepts für die Gesamtstadt zu installieren	

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>Grevenbroicher Straße – Dohler Straße zwischen Hofstraße und Gneickener Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verengung des Einmündungsbereichs Volksgartenstraße/Reyerhütter Straße durch einen kleinen Kreisverkehr</li> </ul> <p>negativ betroffen. Uns ist bekannt, dass diese Unternehmen für ihren Produktionsprozess auf Lkw-Transporte während der Abend- und Nachtstunden angewiesen sind. Übergeordnet zu der Betrachtung nach Gewerbegebieten und unmittelbar angrenzenden Maßnahmenbereichen sind auch weiter entfernt liegende Maßnahmen für die Unternehmen teilweise äußerst kritisch zu betrachten - etwa wenn aufgrund von Schwerlasttransporten nur wenige Routen im Stadtgebiet überhaupt geeignet sind. Einige der Betriebe in den genannten Gewerbegebieten verfügen zudem über 24-Stunden-Betriebsgenehmigungen und produzieren ihre Waren „just-in-time“. Dies bringt das zwingende Erfordernis einer entsprechenden Belieferung zu allen Tag- und Nachtzeiten mit sich.</p>		