Sitzungsunterlagen

Bezirksvertretung Ost

19.03.2024

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung 4

Vorlagendokumente

TOP Ö 1 Niederschrift über die 19. Sitzung der Bezirksvertretung Ost vom 16.01.2024 - öffentlicher Teil -

Niederschrift 019_X ö 8

TOP Ö 3 Eingangsklassenbildung an den städtischen Grundschulen im Schuljahr 2024/25

Berichtsvorlage 3005/X 18

TOP Ö 4 Bericht über die Aufwertung des Spielplatzes Sibilla-Deußen-Straße

Berichtsvorlage 3002/X 22

KSP Sibilla-Deußen-Straße_Entwurf_index a 3002/X 23

TOP Ö 5 Markierung von Schutzstreifen auf der Schloss-Dyck-Straße: Prüfung der Machbarkeit

Berichtsvorlage 2919/X 24

Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße-LP01 2919/X 27

Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße-LP02 2919/X 28

Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße-LP03 2919/X 29

Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße-LP04 2919/X 30

Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße-LP05 2919/X 31

Übersichtsplan 2919/X 32

TOP Ö 6 Haltestellenumbau im Bezirk Ost: Haltestellen Prinzenstraße und Rhein-Maas-Zentrum

Berichtsvorlage 2911/X 33

Lageplan Haltestelle Prinzenstraße 2911/X 35

Lageplan Haltestelle Rhein-Maas-Zentrum 2911/X 36

TOP Ö 7 Haltestellenneubau im Bezirk Ost: Haltestelle Adlerstraße

Beratungsvorlage 2912/X 37

Lageplan Haltestelle Adlerstraße 1 2912/X 40

Lageplan Haltestelle Adlerstraße 2 2912/X 41

TOP Ö 8 4. Runde des Lärmaktionsplans - 2. Öffentlichkeitsbeteiligung und Einbringung des Entwurfs

Berichtsvorlage 2910/X 42

Entwurf des 4. Lärmaktionsplans 2910/X 45

Änderungen im Lärmaktionsplan nach der Vorstellung des Vorentwurfs in den politischen Gremien und der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung 2910/X 317

TOP Ö 9 Ordnungsbehördliche Verordnungen über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn-oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach für das Jahr 2024

Beratungsvorlage 2989/X 318

32.5 - EinzelVO Kappesfest 02.06.2024 2989/X 324

32.5 - EinzelVO Gourmet Festival 14.07.2024 2989/X 325

32.5 - EinzelVO Herbstmarkt 01.09.2024 2989/X 326

32.5 - EinzelVO Interkulturelles Familienfest 22.09.2024 2989/X 327

32.5 - EinzelVO Winterkappes 08.12.2024 2989/X 328

32.5 - EinzelVO Advent in Rheydt 15.12.2024 2989/X 329

32.5 - Vermerk Kappesfest Rheindahlen 2989/X 330

Karte VOS Kappesfest Veranstaltungsfläche 2989/X 334

Karte VOS Kappesfest Verkaufsöffnung 2989/X 335
32.5 - Vermerk Gourmet Festival 2989/X 336
Karte VOS Gourmet Festival Veranstaltungsfläche 2989/X 341
Karte VOS Gourmet Festival Verkaufsöffnung 2989/X 342
32.5 - Vermerk Herbstmarkt Giesenkirchen 2989/X 343
Karte VOS Herbstmarkt Veranstaltungsfläche 2989/X 347
Karte VOS Herbstmarkt Verkaufsöffnung 2989/X 348
32.5 - Vermerk Interkulturelles Familienfest 2989/X 349
Karte VOS Interkulturelles Fest Veranstaltungsfläche 2989/X 354
Karte VOS Interkulturelles Fest Verkaufsöffnung 2989/X 355
32.5 - Vermerk Winterkappes Rheindahlen 2989/X 356
Karte VOS Winterkappes Veranstaltungsfläche 2989/X 361
Karte VOS Winterkappes Verkaufsöffnung 2989/X 362
32.5 - Vermerk Advent in Rheydt 2989/X 363
Karte VOS Advent in Rheydt Veranstaltungsfläche 2989/X 367
Karte VOS Advent in Rheydt Verkaufsöffnung 2989/X 368
32. 5 - Terminübersicht Verkaufsoffener Sonntage 2024 Stand Februar 2989/X 369
05.03.24 Verfügung Anhörung VOS Gesamt 2024 2989/X 370
Aktualisierter Antrag RCMI 22.09.2024 Interkulturelles Fest 2989/X 372
aktuelle Version Antrag RCIM Advent in Rheydt 15.12.2024 2989/X 378
Antrag Gourmet Festival 14.07.2024 Gladbach gesamt 2989/X 384
Antrag Herbstmarkt 01.09.2024 Giesenkirchen 2989/X 390
Antrag Kappesfest Rheindahlen 02.06.2024 gesamt 2989/X 393
Antrag Winterkappes Rheindahlen 02.06.2024 gesamt 2989/X 401
TOP Ö 10 Einrichtung einer Auslauffläche für kleine Hunde
Fraktionsantrag 2893/X 409
2893_X Hundeauslauffläche 2893/X 410
TOP Ö 11 Verkehrssituation vor KGS Meerkamp im Kreuzungsbereich Nesselrodestr. /Meerkamp / Am Sternenfeld / Puttschen - hier: Bau eines Kreisverkehrs
Fraktionsantrag 3021/X 411
3021_X Kreisverkehr Meerkamp 3021/X 412
TOP Ö 12 Verkehrssituation Konstantinstraße vor Haus Nr. 56/58 - hier: Bau einer Querungshilfe
Fraktionsantrag 3022/X 413
3022_X Querung Konstantinstraße 3022/X 414
TOP Ö 13 Verkehrssicherheit Fuchshütter Weg
Fraktionsantrag 3024/X 415
3024_X Fuchshuetter Weg 3024/X 416
TOP Ö 14 Fahrradverbindung Rohrstraße - Lürriper Straße
Fraktionsantrag 3025/X 417
3025_X_Fahrradverbindung Rohr_Neusser Str 3025/X 418
TOP Ö 15 Anleinpflicht für Hunde im Waldgebiet Haus Horst/Hoppbruch
Fraktionsantrag 3030/X 419
3030_X Anleinpflicht Hunde Hoppbruch 3030/X 420

STADT MÖNCHENGLADBACH
Der Bezirksvorsteher des Stadtbezirks Ost

Einladung

Mönchengladbach, 12.03.2024

An die Mitglieder
der Bezirksvertretung Ost
der Stadt Mönchengladbach

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur 20. Sitzung der Bezirksvertretung Ost der Stadt Mönchengladbach am

19.03.2024, 17:00 Uhr,
Ratssaal Rheydt,
Rathaus Rheydt, 41236 Mönchengladbach ein.

Die beigefügte Tagesordnung wurde nach Benehmen mit dem Oberbürgermeister festgesetzt.

Die Sitzungsunterlagen sind im Gremieninformationssystem digital abrufbar und stehen Ihnen zur weiteren Verwendung zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Volker Küppers

Tagesordnung

I. Öffentliche Tagesordnungspunkte

1. **Niederschrift über die 19. Sitzung der Bezirksvertretung Ost vom 16.01.2024 - öffentlicher Teil -**

2. **Einwohnerfragestunde gem. § 3 Abs. 6 der Geschäftsordnung für den Rat, die Bezirksvertretungen und die Ausschüsse**

3. **Eingangsklassenbildung an den städtischen Grundschulen im Schuljahr 2024/25**

   3005/X

   Berichterstattung: Schüßler, Christiane

4. **Bericht über die Aufwertung des Spielplatzes Sibilla-Deußen-Straße**

   3002/X

   Berichterstattung: Schall, Dörte

5. **Markierung von Schutzstreifen auf der Schloss-Dyck-Straße: Prüfung der Machbarkeit**

   2919/X

   Berichterstattung: Schwan-Schmitz, Claudia

6. **Haltestellenumbau im Bezirk Ost: Haltestellen Prinzenstraße und Rhein-Maas-Zentrum**

   2911/X

   Berichterstattung: Schwan-Schmitz, Claudia

7. **Haltestellenneubau im Bezirk Ost: Haltestelle Adlerstraße**

   2912/X

   Berichterstattung: Schwan-Schmitz, Claudia

8. **4. Runde des Lärmaktionsplans - 2. Öffentlichkeitsbeteiligung und Einbringung des Entwurfs**

   2910/X

   Berichterstattung: Schwan-Schmitz, Claudia

9. **Ordnungsbehördliche Verordnungen über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn-oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach für das Jahr 2024**

   2989/X

   Berichterstattung: Engel, Matthias

10. **Einrichtung einer Auslauffläche für kleine Hunde**
hier: Antrag der CDU-Fraktionen in der BV Ost und Nord vom 04.01.2024

2893/X

11. **Verkehrssituation vor KGS Meerkamp im Kreuzungsbereich Nesselrodestr. /Meerkamp / Am Sternenfeld / Puttschen - hier: Bau eines Kreisverkehrs**
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

3021/X

12. **Verkehrssituation Konstantinstraße vor Haus Nr. 56/58 - hier: Bau einer Querungshilfe**
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

3022/X

13. **Verkehrssicherheit Fuchshütter Weg**
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

3024/X

14. **Fahrradverbindung Rohrstraße - Lürriper Straße**
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

3025/X

15. **Anleinpflicht für Hunde im Waldgebiet Haus Horst/Hoppbruch**
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

3030/X

16. **Anfragen und Mitteilungen**

II. <u>Nicht Öffentliche Tagesordnungspunkte</u>

17. **Niederschrift über die 19. Sitzung der Bezirksvertretung Ost vom 16.01.2024 - nicht öffentlicher Teil -**

18. **Bestellung einer Bezirksverwaltungsstellenleiterin - hier: Anhörung gemäß § 38 Abs. 3 GO NW**

3027/X

Berichterstattung: Engel, Matthias

19. **Anfragen und Mitteilungen**

STADT MÖNCHENGLADBACH
Der Bezirksvorsteher des Stadtbezirks Ost

Niederschrift BV-Ost/019/X

über die Sitzung der Bezirksvertretung Ost am 16.01.2024

Mönchengladbach, 25.01.2024

Sitzungsnummer: BV-Ost/019/X

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 18:23 Uhr

Sitzungsort: Ratssaal Rheydt, Rathaus Rheydt, 41236 Mönchengladbach

Anwesende:

Bezirksvorsteher
Herr Volker Küppers

1. stellv. Vorsitz
Ratsherr Ralf Kremer

2. stellv. Vorsitz
Frau Imke Schubert

Mitglied
Herr Martin Alke
Frau Mona Aranea
Ratsherr Robert Baues
Herr Dieter Breymann
Herr Robert Dreßen
Ratsherr Henry Ferl
Herr Johannes Frommen
Frau Bettina Partmann
Frau Jasmin Saleh
Ratsherr Willi Schmitz
Frau Pia Schroeren
Herr Tobias Terwort
Herr Tim Theuerzeit

beratendes Mitglied
Ratsherr Frank Eibenberger
Ratsherr Tim Eickels
Ratsfrau Andrea Koczelnik
Ratsherr Pascal Hans Zitzen

Schriftführung

Frau Andrea Caspers
Herr Markus Fondermann

Nicht-Anwesende:

Mitglied
Herr Albert Bender
Herr Markus Lamberti
Frau Sarah Victoria Paulus

beratendes Mitglied
Ratsfrau Anna Bögner
Ratsherr Oliver Büschgens
Ratsherr Ralf Horst
Ratsherr Dr. Matthias Johnen
Ratsherr Bernd Meisterling-Riecks
Ratsfrau Ursula Schiffer
Ratsherr Michael Schroeren
Bürgermeister Hans-Josef Siemes

Bezirksvorsteher Küppers eröffnet die Sitzung und begrüßt die Mitglieder der Bezirksvertretung Ost, die Vertreter*innen der Presse und die anwesenden Bürgerinnen und Bürger.

Er stellt fest, dass die Einladung und die Tagesordnung form- und fristgerecht eingegangen sind und fragt an, ob es Änderungen zur Tagesordnung gebe.

Dies ist nicht der Fall, es ergibt sich somit folgende Tagesordnung:

Tagesordnung

I. Öffentliche Tagesordnungspunkte

1. Niederschrift über die Sitzung der Bezirksvertretung Ost vom 14.11.2023 - öffentlicher Teil –

2. Personalwechsel im Bezirksdienst der Polizei Mönchengladbach
   Vorlage: 2890/X

3. Räumliche Schaffung von Betreuungsplätzen für den Offenen Ganztag (OGS) durch Bestandserweiterung am Grundschulstandort Schulstr. (GGS Schulstr.)
   Vorlage: 2852/X

   Berichterstattung: Schwan-Schmitz, Claudia

4. Kindergartenbedarfsplanung 2024 - 2025
   Vorlage: 2868/X

   Berichterstattung: Schall, Dörte

5. Bericht zur Umsetzung der Zuwendungen für die Quartiere / Stadtteile für das Jahr 2023
   Vorlage: 2864/X

   Berichterstattung: Schall, Dörte

6. Überplanung der Myllendonker Straße
   hier: vorgezogene Fertigstellung einer Baumscheibe
   Vorlage: 2887/X

7. Einrichtung einer Auslauffläche für kleine Hunde
   hier: Antrag der CDU-Fraktionen in der BV Ost und Nord vom 04.01.2024
   Vorlage: 2893/X

8. Anfragen und Mitteilungen

8.1. Anfrage des RH Eickels zu Parkfläche

8.2. Anfrage des RH Eickels zu Bolzplatz

8.3. Anfrage des RH Eibenberger zu Umplanung Neusser Straße

8.4. Anfrage des RH Eibenberger zu Renaturierung

II. Nichtöffentliche Tagesordnungspunkte

9. Niederschrift über die Sitzung der Bezirksvertretung Ost vom 14.11.2023 - nicht öffentlicher Teil –

10. Anfragen und Mitteilungen

10.1. Anfrage RH Schmitz zum ehem. Real

Protokollierung:

Öffentlicher Teil

1. Niederschrift über die Sitzung der Bezirksvertretung Ost vom 14.11.2023 - öffentlicher Teil -

Ergebnis: Niederschrift ohne Einwendung

2. Personalwechsel im Bezirksdienst der Polizei Mönchengladbach 2890/X

Bezirksvorsteher Küppers begrüßt die beiden Beamten der Polizei Mönchengladbach und erteilt ihnen das Wort.

Herr **EPHK Guido Gauls,** stellt sich der Bezirksvertretung vor und berichtet von seinem Aufgabengebiet, anschließend stellt sich auch **PHK Sascha Fassbender** dem Gremium vor. Weitere Rückfragen ergeben sich nicht.

Innerhalb des Bezirksdienstes der Polizei Mönchengladbach hat es in den letzten Monaten einige Personaländerungen gegeben. Der neue Leiter des Bezirksdienstes der Polizei Mönchengladbach, Herr Guido Gauls und der zuständige Bezirksbeamte für Pesch und Hardterbroich, Herr Sascha Faßbender stellen sich in der Sitzung der Bezirksvertretung vor.

Ergebnis: Kenntnisnahme

3. Räumliche Schaffung von Betreuungsplätzen für den Offenen Ganztag (OGS) durch Bestandserweiterung am Grundschulstandort Schulstr. (GGS Schulstr.) 2852/X

Bezirksvorsteher Küppers begrüßt Frau Anastasia Freis und Herrn Daniel Sommer vom Gebäudemanagement der Stadt Mönchengladbach und erteilt ihnen das Wort.

Frau Freis stellt die Pläne anhand einer Präsentation vor.

BVin Partmann erkundigt sich nach Verschattungselementen für den Altbau.

Frau Freis antwortet, dass sich am Altbau bereits Verschattungselemente befänden.

BV Frommen fragt an, ob es angesichts der Vielzahl an Schülern nicht Überlegungen für eine Ausgabeküche gegeben habe.

Herr Sommer erwidert, dass man darüber nachgedacht habe, letztendlich aber die Differenzierungsräume den Vorrang vor einer Küche bekommen hätten.

RH Baues spricht den Anstieg der Bruttogeschossfläche auf 818 qm an und möchte wissen, wie so etwas entstehe. Zusätzlich fragt er an, was mit den anderen Planungen geschehe, die bereits 2020 beim Schulentwicklungsplan angestoßen wurden. Gebe es eine Prioritätenliste?

Herr Sommer antwortet, dass während der Planungen neue Aufgaben hinzugekommen seien, die die Größe des Gebäudes beeinflusst hätten. Der Schulentwicklungsplan werde weiterbearbeitet. Ein Zeitkonzept gebe es nicht aber man werde erneut mit einer Berichtsvorlage in die BV kommen.

RH Eibenberger möchte wissen, wie man auf die ermittelten Baukosten komme und ob das Einsparpotential und die Folgekosten bei den Elementen des Nachhaltigen Bauens bekannt seien.

Herr Sommer betont, dass es bei den Baukosten, insbesondere Holz, zu einer enormen Kostensteigerung gekommen sei. Zum Einsparpotential könne er keine Angaben machen, er wolle dies für kommende Projekte mitnehmen.

BVin Dr. Aranea bittet um weitere Konkretisierung. Was genau verursache die Kostensteigerung?

Herr Sommer erklärt, dass es keinen einzelnen Ausreißer gebe, sondern die Summe aller Maßnahmen zur Kostensteigerung führe.

BV Theuerzeit fragt an, ob der Aufzug im Bestand sei oder nur für den Neubau.

Frau Freis erklärt, dass der Aufzug neu geplant sei und Zugang zu allen Ebenen biete.

Die Bezirksvertretung Ost, der Ausschuss für Betriebe und Vergabe als Betriebsausschuss des gmmg, der Ausschuss für Schule und Bildung, der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Wirtschaft und der Hauptausschuss empfehlen, der Rat beschließt, die Bestandserweiterung am Grundschulstandort Schulstraße zur Schaffung von Betreuungsplätzen für den Offenen Ganztag (OGS) auf Grundlage der vorgelegten Planung auszuführen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmiger Beschluss
Ja 16

4. Kindergartenbedarfsplanung 2024 - 2025 2868/X

Bezirksvorsteher Küppers begrüßt Herrn Boeker vom Fachbereich Kinder, Jugend und Familie und erteilt ihm das Wort.

Herr Boeker stellt die neue Kindergartenbedarfsplanung vor.

BVin Partmann erkundigt sich nach den Modulbauten auf der Peter-Krall-Straße und nach dem Planungsstand Hadterbroicher Str. 44.

Herr Boeker antwortet, dass die Modul-Fertigbauanlagen Peter-Krall-Straße 6 und 8 aufgrund der aktuellen energetischen Gesetzesvorgaben nicht mehr langfristig weiterbetrieben werden könnten. Insofern sei es richtig, dass der Fachbereich Kinder, Jugend und Familie plant, die Modul-Fertigbauanlage Peter-Krall-Straße 6 bis zur Inbetriebnahme des Hardterbroicher Marktes und die Modul-Fertigbauanlage Peter-Krall-Straße 8 bis zur Inbetriebnahme der von der GMMG zu errichtenden Kita am Compesmühlenweg (REME I) weiter zu betreiben. Es werde also eine Modul-Fertigbauanlage stehen bleiben, bis die Einrichtung Compesmühlenweg in Betrieb gehe. Für den Bau Hardterbroicher Str. 44 sei mittlerweile der Bauantrag gestellt.

BVin Dr. Aranea erklärt, dass man quantitativ auf einem guten Weg sei. Aber gerade bei den unter Dreijährigen sei eine feste Bezugsperson wichtig. In der vorliegenden Planung sei an mehreren Stellen vermerkt, dass man bei LENA-Gruppen einen möglichen Rückbau prüfe. Sei dies der demografischen Entwicklung geschuldet?

Herr Boeker versichert, dass es keine konkreten Pläne zur Schließung gebe. Man wolle im Gegenteil das Konzept von Großtagespflegestellen übernehmen.

Bezirksvorsteher Küppers fragt nach dem aktuellen Stand zum Grundstück Eiger.

Herr Boeker erläutert, dass ein geplanter Termin zur Überprüfung der Parkflächen geplatzt sei. Ein neuer Termin stehe noch aus. In der Prioritätenliste sei der Standort nach hinten gerutscht, da der Standort An der Waldesruh Vorrang habe.

Die Bezirksvertretungen Ost, West, Nord und Süd empfehlen, der Jugendhilfeausschuss, beschließt die Kindergartenbedarfsplanung für das Kindergartenjahr 2024/2025 nach § 4 in Verbindung mit § 33 ff. des Kinderbildungsgesetzes NRW (KiBiz) und beauftragt die Verwaltung, die ermittelten Betreuungsplätze im Rahmen der vorgesehenen Betreuungsformen dem Land bis zum 15.03.2024 als Grundlage für die Betriebskosten-förderung zu melden.
Die Verwaltung wird zudem beauftragt, die in der Kindergartenbedarfsplanung beschriebenen notwendigen Maßnahmen zur Schaffung weiterer Betreuungsplätze für Kinder im Vorschulalter umzusetzen.
Sollten sich Änderungsnotwendigkeiten ergeben, die das Gesamtkonzept nicht wesentlich verändern, wird die Verwaltung ermächtigt, diese im Rahmen der laufenden Geschäfte der Verwaltung vorzunehmen.
Investiv geförderte Betreuungsplätze für Kinder unter drei Jahren können auf Antrag des Trägers und mit Zustimmung des Fachbereiches Kinder, Jugend und Familie auch mit Kindern über drei Jahren belegt werden, sofern diese Betreuungsplätze vorrangig mit Kindern unter drei Jahren belegt werden und die gesamtstädtische Versorgungssituation der Kinder unter drei Jahren gewährleistet ist.

Abstimmungsergebnis: Einstimmiger Beschluss
Ja 16

5. Bericht zur Umsetzung der Zuwendungen für die Quartiere / Stadtteile für das Jahr 2023
2864/X

Bezirksvorsteher Küppers begrüßt Herrn Finke von der Sozialplanung und erteilt ihm das Wort.

Herr Finke berichtet über die Quartierarbeit und die Förderungen für Veranstaltungen und Projekte in den Stadtteilen.

In der anschließenden Diskussion ergeben sich Detailfragen zu den Förderrichtlinien, Eigenanteil und Fristen. Herr Finke verweist auf die Internetseite zur Förderung, auf der alle wichtigen Informationen und Ansprechpartner abgebildet sind:
Infos zu den Zuwendungen für Stadtteile - Moenchengladbach
Er appelliert an die Bezirksvertreter, ihn bei Bedarf im Stadtbezirk anzusprechen.

Diskussionsteilnehmer:
Bezirksvorsteher Küppers, RH Baues, BV Terwort, BVin Dr. Aranea, BV Frommen, BV Breymann

Der Rat hat in seiner Sitzung am 03.07.2019 die „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für die Quartiere/Stadtteile“ (sog. Quartiersbudget) beschlossen.
Ziele sind u. a. die Belebung der Stadtteile durch Einzel-, Kurzaktionen und längerfristige Projekte zu fördern, ehrenamtliches Engagement zu unterstützen sowie nachbarschaftliche Kooperationen und Netzwerke auszubauen.
Für die Umsetzung standen im Jahr 2023 200.000 € zur Verfügung.

Nach Maßgabe der Richtlinie werden die Bezirksvertretungen und der Ausschuss für Soziales, Gesundheit, Senioren und Gleichstellung regelmäßig von der Verwaltung informiert.

Ergebnis: Kenntnisnahme

6. Überplanung der Myllendonker Straße
hier: vorgezogene Fertigstellung einer Baumscheibe
2887/X

Bezirksvorsteher Küppers stellt das Angebot des privaten Investors zum vorzeitigen Anlegen einer Baumscheibe vor und lässt im Anschluss darüber abstimmen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmiger Beschluss
Ja 16

7. Einrichtung einer Auslauffläche für kleine Hunde
hier: Antrag der CDU-Fraktionen in der BV Ost und Nord vom 04.01.2024
2893/X

BV Breymann erläutert kurz den Antrag.

BVin Partmann stellt einen Antrag zur Geschäftsordnung auf Vertagung des Tagesordnungspunktes.

Eine Gegenrede erfolgt nicht, daher lässt **Bezirksvorsteher Küppers** über den Antrag zur Geschäftsordnung abstimmen.

Die Verwaltung wird gebeten, gemeinsam mit der MAGS zu prüfen, ob es die Möglichkeit gibt, innerhalb bestehender und eingezäunter Hundewiesen mit einer Mindestauslauffläche ab 8.000,00 qm zusätzlich eine eingezäunte Auslauffläche für kleine Hunde einzurichten.

Abstimmungsergebnis: In den nächsten Ratszug geschoben
Ja 15 Enthaltung 1

8. Anfragen und Mitteilungen

Bezirksvorsteher Küppers macht folgende Mitteilungen:

- Am 08.11.2023 fand ein Treffen auf der Sportanlage an der Carl-Diem-Straße statt. Im Nachgang dazu wird es in der kommenden Sitzung der BV Ost eine Vorlage der Verwaltung für die Schließung der Carl-Diem-Straße geben.

- Die NEW AG hat eine Auflistung der aktuellen Baumaßnahmen versandt. Diese wurde den Bezirksvertretern zur Kenntnis weitergeleitet.

- Der Neubau von seniorengerechten geförderten Wohnungen auf dem Pfarrer-Kamp-Weg ist beim Bauamt beantragt. Es werde keine Tiefgarage geben, mit dem Baubeginn sei vorbehaltlich der Baugenehmigung sowie der Zusage der Bezirksregierung bezgl. Förderung zeitnah zu rechnen.

- Der Kulturausschuss hat in der Sitzung am 23.11.2023 empfohlen, die Carl-Diem-Straße umzubenennen. Zu diesem Thema werde es ein Treffen der Fraktionssprecher geben. Vorab wird geklärt, ob die entstehenden Kosten für die Bürger durch die Stadt getragen werden.
  Nachtrag: Auf Nachfrage erklärte Oberbürgermeister Heinrichs, dass wie schon bei der Umbenennung in „Am Rosengarten“ auf die Gebühren verzichtet werde.

- Nach dem Testat der Bezirksregierung zum städtischen Haushalt sei ein Treffen aller Bezirksvorsteher zum Thema Bezirkshaushalt geplant, um das weitere Prozedere einheitlich abzuklären. Anschließend werde die Öffentlichkeit informiert.

8.1. Anfrage des RH Eickels zu Parkfläche

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die weggefallene Parkfläche an der Hundewiese in Neuwerk (Ecke Loosenweg/Zillkeshütte) aufgrund der Versetzung eines Verkehrsschildes im Zuge der Errichtung der 30er-Zone wiederhergestellt werden kann.

8.2. Anfrage des RH Eickels zu Bolzplatz

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob und wann der Bolzplatz am Lehrerparkplatz der Haupt- und Gesamtschule Neuwerk, der interimsweise für Schulcontainer genutzt wurde, so hergerichtet werden kann, dass er wieder im ursprünglichen Sinne genutzt werden kann.

8.3. Anfrage des RH Eibenberger zu Umplanung Neusser Straße

Am 16.10.2021 wurde im Rat der Stadt Mönchengladbach der Antrag zur Überplanung der Neusser Straße im Rahmen der Kanalbaufolgemaßnahme Neusser Straße verabschiedet.
An der Niers wurde bereits die geplante Umbaumaßnahme durchgeführt, die NEW beabsichtigt nun, den Kanal auf der Neusser Straße entsprechend der damaligen Planung umzubauen.
Meine Fragen:
Ist die damalige Planung noch aktuell?
Werden die Maßnahmen wie geplant umgesetzt?
Wann wird damit entsprechend begonnen und wird die geplante Überplanung der Neusser Straße gem. dem o.a. Antrag durchgeführt?

8.4. Anfrage des RH Eibenberger zu Renaturierung

Wann wird die Renaturierung des Gladbachs auf dem REME Gelände begonnen?

Bezirksvorsteher Küppers beendet den öffentlichen Teil der Sitzung und stellt Nichtöffentlichkeit her.

Ende des öffentlichen Teils

gez.	gez.
Volker Küppers	Andrea Caspers
Bezirksvorsteher	Schriftführerin

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Berichtsvorlage Nr. 3005/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Fachbereich FB 40 Schule und Sport

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024
Bezirksvertretung West	19.03.2024
Bezirksvertretung Nord	20.03.2024
Bezirksvertretung Süd	10.04.2024
Ausschuss für Schule und Bildung	24.04.2024

TOP:

Eingangsklassenbildung an den städtischen Grundschulen im Schuljahr 2024/25

Zur Kenntnisnahme:

Die Bezirksvertretungen Ost, West, Nord und Süd sowie der Ausschuss für Schule und Bildung nehmen zur Kenntnis:

Zum Schuljahr 2024/25 sind mit Stand vom 24.02.2024 **2711 Anmeldungen** an den städtischen Grundschulen in Mönchengladbach zu verzeichnen.

Im Rahmen der kommunalen Klassenrichtzahl (Höchstzahl) nach dem 8. Schulrechtsänderungsgesetz werden an den städtischen Grundschulen voraussichtlich **106 Eingangsklassen** gebildet.
Unter Berücksichtigung der aktuellen Anmeldezahlen liegt die kommunale Klassenrichtzahl bei 116.

Zum genannten Stichtag sind darüber hinaus 51 Kinder erfasst, deren Anmeldung bisher säumig sind. Die Eltern wurden im November 2023 und im Januar 2024 an die noch ausstehende Anmeldung erinnert bzw. gebeten mitzuteilen, welche Hinderungsgründe vorliegen (z.B. anstehender Wegzug, Besuch einer Schule außerhalb des Mönchengladbacher Stadtgebiets u.ä.)

Die Anmeldezahlen werden sich bis zum Schuljahresbeginn (z.B. durch Zu- und Wegzüge, Anmeldung der Säumigen) noch verändern und können folglich nicht als endgültig betrachtet werden.

Durch die Bildung der folgenden Eingangsklassen wird dem Wahlverhalten der Eltern weitestgehend nachgekommen.

Schulen	Anmeldungen	Eingangsklassen
Grundschulverbund KGS Will-Sommer-Schule	75	5
Teilstandort Gem. Grundschule	23	
Teilstandort Broich	25	
Grundschulverbund KGS Holt	65	5
Teilstandort Günhoven (Teilstandort der KGS Holt)	41	
GGS Hardt	72	3
Grundschulverbund KGS Venn	67	5
Teilstandort Hehn	41	
Grundschulverbund GGS Vitusschule	85	5
Teilstandort Am Ringerberg	41	
KGS Annaschule	57	2
GGS Eicken	54	2
KGS Untereicken	69	3
GGS Carl-Sonnenschein	57	2
KGS Anton-Heinen	54	2
GGS Franz-Wamich	60	2
KGS Ohler	56	2

Schulen	Anmeldungen	Eingangsklassen
GGS Pesch	76	3
GGS Schulstraße	80	3
KGS Zeppelinstraße	44	2
GGS Neuwerk	71	3
Grundschulverbund Brückenschule KGS Bettrath-Hoven-Damm	53	4
Teilstandort Damm	46	
KGS Uedding	55	2
GGS Hermann-Gmeiner	103	4
GGS Hockstein	57	2
KGS Nordstraße	51	2
Grundschulverbund GGS Waisenhausstraße	105	4
Teilstandort Wilhelm-Strauß-Straße (nur Jahrgangsstufe 3)	0	
EGS Pahlkestraße	104	4
GGS Erich-Kästner	79	3
GGS Heyden	82	3
GGS Mülfort-Dohr	57	2
GGS Steinsstraße	58	2
GGS Astrid-Lindgren	68	3

Schulen	Anmeldungen	Eingangsklassen
GGS im Burgbongert	75	3
KGS Bell	54	2
Grundschulverbund KGS Giesenkirchen	48	4
Teilstandort Gem.Grundschule	47	
KGS Meerkamp	78	2
GGS Beckrath	79	3
GGS Wickrath	97	4
Montessori-Grundschule	102	4
Summen	**2711**	**106**

Die Unterbringung der Klassen ist im Wesentlichen im vorhandenen Schulraum abzubilden.
Am Teilstandort Damm der KGS Brückenschule wird ein Klassencontainer aufgestellt.
Am Schulstandort EGS Pahlkestraße wird ein Klassencontainer aufgestellt
Durch die Klassenbildung an der GGS Waisenhausstraße bleibt die temporäre Auslagerung von 4 Klassen am ehemaligen Schulstandort Wilhelm-Strauß-Straße weiterhin erforderlich.

In Vertretung

Gez.
Christiane Schüßler
Beigeordnete

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Berichtsvorlage Nr. 3002/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Fachbereich FB 51 Kinder, Jugend und Familie

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024

TOP:

Bericht über die Aufwertung des Spielplatzes Sibilla-Deußen-Straße

Zur Kenntnisnahme:

Der Spielplatzentwicklungsplan 2023-2027 sieht in 2024 eine Grundsanierung des Spielplatzes Sibilla-Deußen-Straße vor. Die Mittel für die geschätzten Bau- und Planungskosten in Höhe von 233.437 € stehen im Haushalt 2024 zur Verfügung.

Mitte Februar hat eine Kinderbeteiligung stattgefunden, auf deren Grundlage ein Entwurf für die Neugestaltung des Spielplatzes entwickelt wurde. Die Ergebnisse der Kinderbeteiligung und die Konzeptidee sollen in der Sitzung der Bezirksvertretung vorgestellt werden.

In Vertretung

gez.
Dörte Schall
Stadtdirektorin und Beigeordnete

Anlagen:
Entwurf für die Aufwertung des Spielplatzes Sibilla-Deußen-Straße

Kinderspielplatz Sibilla-Deußen-Straße, Mönchengladbach- Entwurf zur Neugestaltung

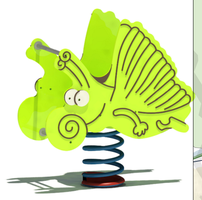
Beispiele zur Spielgeräteauswahl

Firma Spielplatzgeräte Ernst Maier



1 Spielkombination
für Kinder ab drei Jahre
Fiasko Bambino 1461



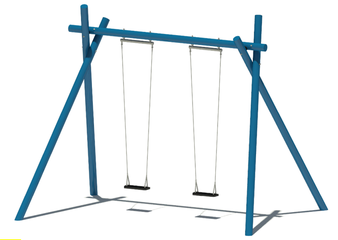


2 Federwippen
für Kinder ab drei Jahre



3 Motoriktafeln





8 Doppelschaukel, Höhe 3,60m



9 Trampolin





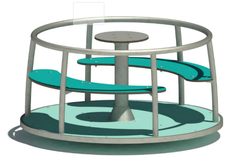
10 Sitzbänke, Abfalleimer



4 Spielanlage für Kinder ab fünf Jahre



5 Zweier-Reck



6 Sitzkarussell



7 Balancierstrecke

PROJEKT:	Sanierung Kinderspielplatz Sibilla-Deußen-Straße Mönchengladbach	
BAUHERR:	**mags AöR** Am Nordpark 400 41068 Mönchengladbach	
PLANINHALT	Entwurf	Datum: 27.02.2024
		Maßstab: 1:100
		Plan-Nr: E_23580_index a
a	Trampolin und Doppelschaukel eingefügt	28.02.2024
Nr.:	Änderung	Datum / Kürzel
Fachbereichsleitung	Teamleitung	Sachbearbeitung

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Berichtsvorlage Nr. 2919/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Fachbereich FB 61 Stadtentwicklung und Planung

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	18.04.2024

TOP:

Markierung von Schutzstreifen auf der Schloss-Dyck-Straße: Prüfung der Machbarkeit

Zur Kenntnisnahme:

Zur Förderung der Nahmobilität und Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde seitens des Fachbereichs Stadtentwicklung und Planung die Machbarkeit einer Schutzstreifenmarkierung auf der Schloss-Dyck-Straße geprüft.

Die Prüfung erfolgte auf Grundlage einer Anfrage aus der BV Ost vom 15.08.2023.

Nach den Zielsetzungen des Masterplans Nahmobilität soll der Radverkehr gestärkt und das Radverkehrsnetz ausgebaut werden (vgl. Vorlage Nr. 2647/IX, Beschluss 12/2017). Dabei sollen Netzlücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden. Hierzu zählt die Schloss-Dyck-Straße, die eine Netzlücke darstellt und nicht über Radverkehrsanlagen verfügt.

Die Schloss-Dyck-Straße ist Teil des städtischen Vorrangstraßennetzes und besitzt somit eine bezirksübergreifende Bedeutung (vgl. Vorlage Nr. 3429/IX, Beschluss 12/2018). Im Zuge der hier zu beratenden Maßnahme wird sie in ihrer Rolle als Hauptsammelstraße (3. Netzebene) nicht beeinträchtigt, da ihre maßgebende Funktionsfähigkeit, der Bündelung der kleinräumigen quartiers- und ortsteilbezogenen Verkehre sowie Führung dieser zum höherrangigen Straßennetz, vollständig erhalten bleibt.

Planung:
Die Breitenprüfung des Straßenquerschnitts ergab, dass aufgrund von stark schwankenden Straßenraumbreiten beidseitige Schutzstreifen nicht auf dem gesamten circa 1.100 m langen Abschnitt angeboten werden können. Auf Grundlage der in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) benötigten Regel- und Mindestmaße, können die Schutzstreifen im Abschnitt zwischen der Straße „Am Düvel“ und dem Beginn der Senkrechtparkstände vor

Hausnummer 97 sowie im Abschnitt zwischen der Einmündung Corresburger Weg und der Hausnummer 157 beidseitig angeboten werden. Die Breite der Kfz-Fahrgasse beträgt in diesen Abschnitten 4,50m und erfüllt somit die Anforderungen der Richtlinie. Die Breite der Schutzstreifen betragen i.d.R. mehr als 1,50 m. Entlang von ausgewiesenen Längsparkständen wird ein Sicherheitsraum vorgesehen, sodass die Breite des Schutzstreifens dort mind. 1,75 m beträgt. Aufgrund des geringen zu erwartenden Aufkommens an Schwerverkehren hält die Fachverwaltung diese Straßenraumaufteilung für sinnvoll.
Zwischen Hausnummer 97 und der Einmündung Corresburger Weg lässt es der vorhandene Straßenquerschnitt lediglich zu, einseitige Schutzstreifen und/oder Piktogrammketten zur Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu markieren. Gleiches gilt für den Abschnitt zwischen Hausnummer 60 und der Einmündung der Straße „Am Düvel“ sowie für den Bereich zwischen Hausnummer 159 und der Einmündung Horster Straße. Zur Orientierung ist der Vorlage ein Übersichtsplan beigefügt (Anlage 6).

Im Zuge der Planung wurde darüber hinaus die Einrichtung von Protected-Bike-Lanes, baulichen Radwegen und Radfahrstreifen in der Schloss-Dyck-Straße geprüft. Die hierfür erforderlichen Breiten nach den geltenden Richtlinien sind jedoch in der Schloss-Dyck-Straße nicht vorhanden. Für die Schaffung von Radverkehrsanlagen ist allein die Einrichtung von Schutzstreifen in der Schloss-Dyck-Straße möglich und umsetzbar.

Parken:
Im Zuge einer Ortsbegehung wurde die Parksituation auf der Schloss-Dyck-Straße beobachtet und der vorhandene Parkraum als Stichprobe gezählt:

Schloss-Dyck-Straße, 30.11.2023, 16:45-17:15 Uhr
Abschnitt: Schloss-Dyck-Straße Hausnummer 60 – Horster Straße (1.100 m)

Ausgewiesene Parkplätze: **52**
Davon belegt: **31**
halbseitige Gehwegparker: **34**

Die in der Parkraumbilanz aufgeführten Gehwegparker sind nicht rechtmäßig, da diese nicht durch das Verkehrszeichen für das einhüftige Parken ausgewiesen sind. Vor Allem im Abschnitt zwischen der Straße „Am Düvel“ und der „Spulstraße“ werden die größtenteils zu schmalen Gehwegbereiche teilweise stark durch halbseitig parkende Kraftfahrzeuge beeinträchtigt, sodass sich Engstellen von weniger als 1,00 m Gehwegbereich ergeben.
Die Markierung der Schutzstreifen würde diesem Umstand entgegenwirken, da durch die Markierung zusätzlich ein Parkverbot am Fahrbahnrand entsteht und die Gehwegbereiche wieder uneingeschränkt dem Fußverkehr zur Verfügung stehen würden.

Wenn man davon ausgeht, dass sich die aufgeführten potentiellen Gehwegparker im Zuge der Ummarkierung in die Parkbuchten verlagern, ergibt sich bei Betrachtung des gesamten Abschnitts ein nicht gedeckter Parkbedarf von 13 Stellplätzen, die sich in die Nebenstraßen oder nicht genutzte Garagen sowie private Abstellmöglichkeiten verlagern müssten. Da augenscheinlich alle Wohngebäude über private Stellplätze verfügen, wird dieser Umstand aus Sicht der Fachverwaltung als hinnehmbar angesehen.

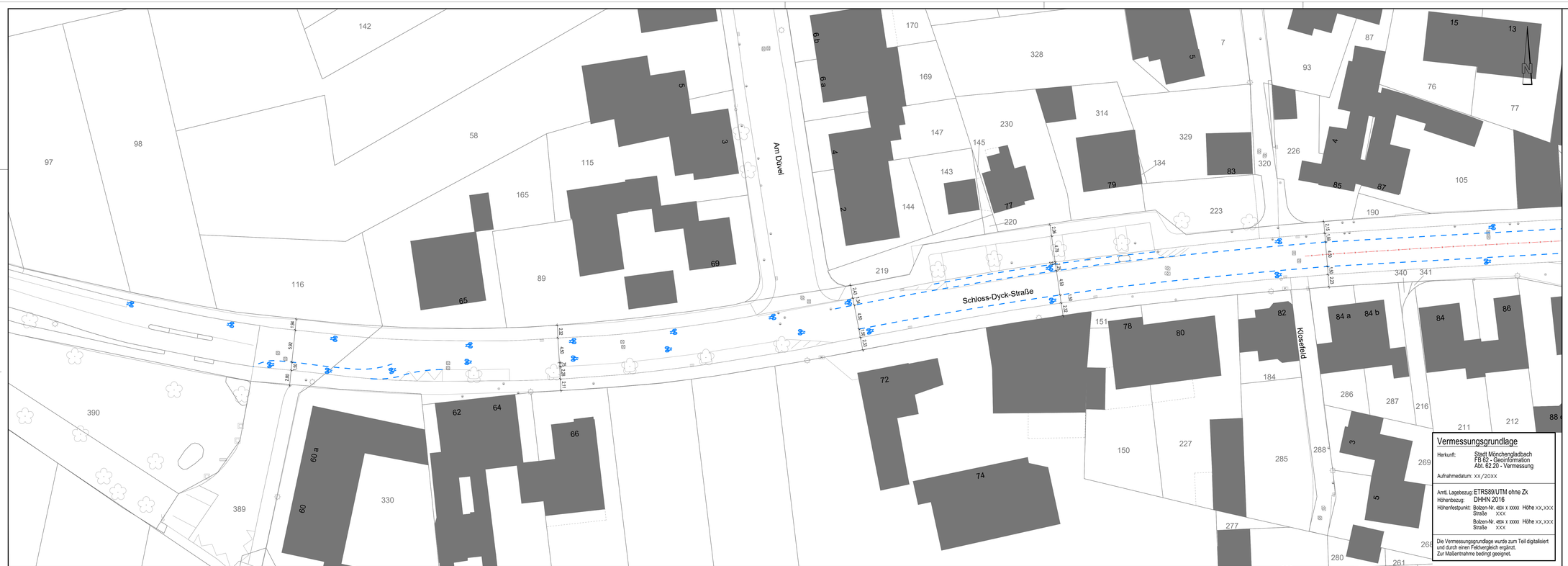
Die Qualitätsansprüche aus den übergeordneten Verkehrsplänen (Masterplan Nahmobilität, Vorrangstraßennetz, Nahverkehrsplan) würden im Zuge dieser Umplanung weiterhin erfüllt bleiben.

In Anbetracht dessen hält die Fachverwaltung die Markierung der Schutzstreifen auf der Schloss-Dyck-Straße gemäß der beigefügten Pläne aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Förderung des Radverkehrs für sinnvoll.

In Vertretung

gez.
Claudia Schwan-Schmitz
Technische Beigeordnete

Anlagen:
Anlage 1: LP01 Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)
Anlage 2: LP02 Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)
Anlage 3: LP03 Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)
Anlage 4: LP04 Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)
Anlage 5: LP05 Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)
Anlage 6: Übersichtsplan Schutzstreifen (ausschließlich im Ratsinformationssystem hinterlegt)



Straßenbauschnitte unter: www.stadtmg.de/tbdetail

Bestandslegende

- Kanaldeckel
- Straßenablauf
- Hydrant (unterflur)
- Schieber (Wasser)
- Schieber (Gas)
- Kabelschacht (<50, 50–100, >100, undefiniert)
- Schaltschrank (überflur)
- Beleuchtung
- Lichtsignalanlage
- Wegweisungstafel
- Verkehrszeichen
- Poller
- Baum
- Hecke
- Zaun
- Mauer
- Flurgrenze
- abgesenkter Bordstein
- Übergangsstein
- 64.12 Höhe
- Einfahrt
- Eingang

Markierungslegende

- Markierung, Planung
- Markierung, Bestand
- Markierung, entfällt

- S Schmalstrich (12cm)
- B Breitstrich (25cm)
- 3/6 Strich-Lücke-Verhältnis [m]
- H Haltelinie (50cm)
- W Wartelinie (50cm, 0,50/0,20)
- F Fußgängerfurt (15cm, 0,50/0,20)
- R Radfurt (25cm, 0,50/0,20)

Vermessungsgrundlage

Herkunft: Stadt Mönchengladbach
FB 62 - Geoinformation
Abt. 62.20 - Vermessung

Aufnahmedatum: XX/20XX

Amtl. Lagebezug: ETRS89/UTM ohne Zk
Höhenbezug: DHHN 2016
Höhenfestpunkt: Bolzen-Nr. 484 x xxxx Höhe XX,XXX
Straße XXX
Bolzen-Nr. 484 x xxxx Höhe XX,XXX
Straße XXX

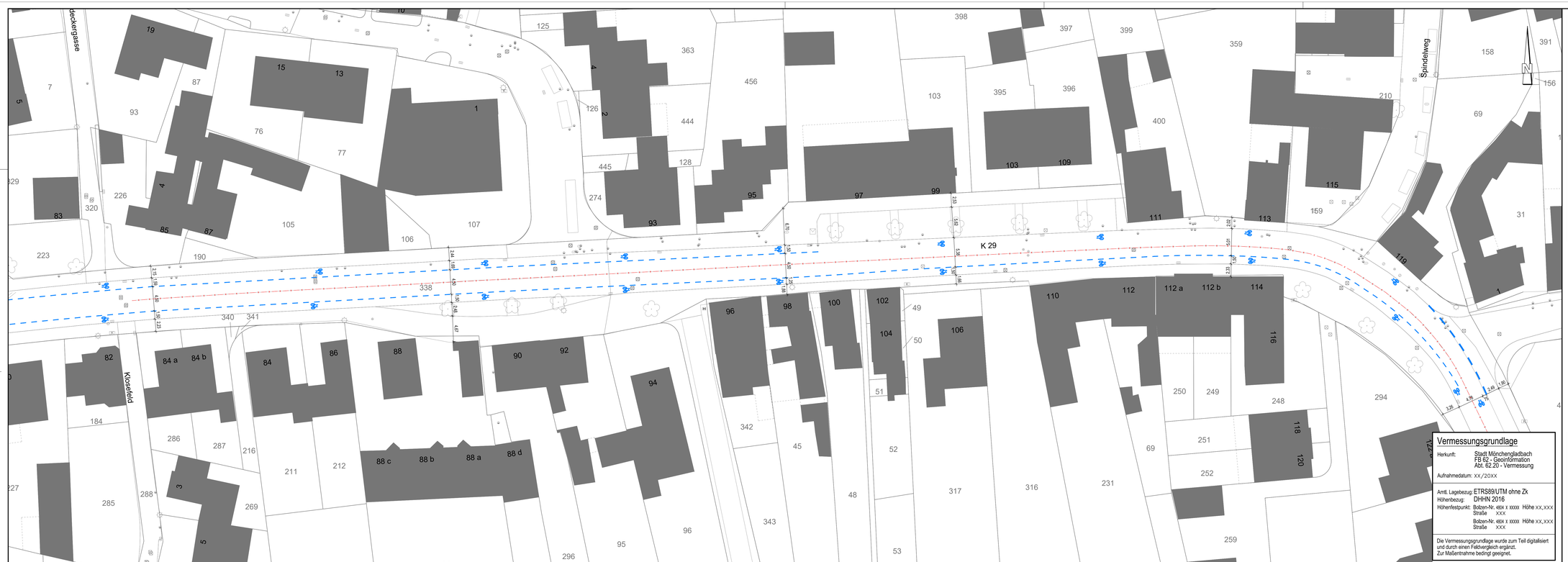
Die Vermessungsgrundlage wurde zum Teil digitalisiert und durch einen Feldvergleich ergänzt.
Zur Maßentnahme bedingt geeignet.

VORABZUG

Stadt Mönchengladbach
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Verkehrsplanung

Projekt: Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße			i.A. Abteilungsleiter
LDI-Nummer: XXXX	Planungsphase: Vorplanung		i.A. Teamleiter
Stand: 01.12.2023	Planart: Lageplan	Plan-Nr.: LP01	i.A. Projektleiter
Bearbeitet: Schlitter/Postelmann	Gezeichnet: Schlitter	Maßstab: 1 : 250	

Q:\61405_Konkr Planung\Projekte\Schloß-Dyck-Straße\Radverkehrsanlage\Planung\20231201_Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße.dwg



Straßenbauschnitte unter: www.stadtmg.de/tiefdat

Bestandslegende

- Kanaldeckel
- Straßenablauf
- Hydrant (unterflur)
- Schieber (Wasser)
- Schieber (Gas)
- Kabelschacht (<50, 50–100, >100, undefiniert)
- Schaltschrank (überflur)
- Beleuchtung
- Lichtsignalanlage
- Wegweisungstafel
- Verkehrszeichen
- Poller
- Baum
- Hecke
- Zaun
- Mauer
- Flurgrenze
- abgesenkter Bordstein
- Übergangsstein
- 64.12 Höhe
- Einfahrt
- Eingang

Markierungslegende

- Markierung, Planung
- Markierung, Bestand
- Markierung, entfällt

- S Schmalstrich (12cm)
- B Breitstrich (25cm)
- 3/6 Strich-Lücke-Verhältnis [m]
- H Haltelinie (50cm)
- W Wartelinie (50cm, 0,50/0,20)
- F Fußgängerfurt (15cm, 0,50/0,20)
- R Radfurt (25cm, 0,50/0,20)

VORABZUG

Vermessungsgrundlage

Herkunft: Stadt Mönchengladbach
FB 62 - Geoinformation
Abt. 62.20 - Vermessung

Aufnahmedatum: XX/20XX

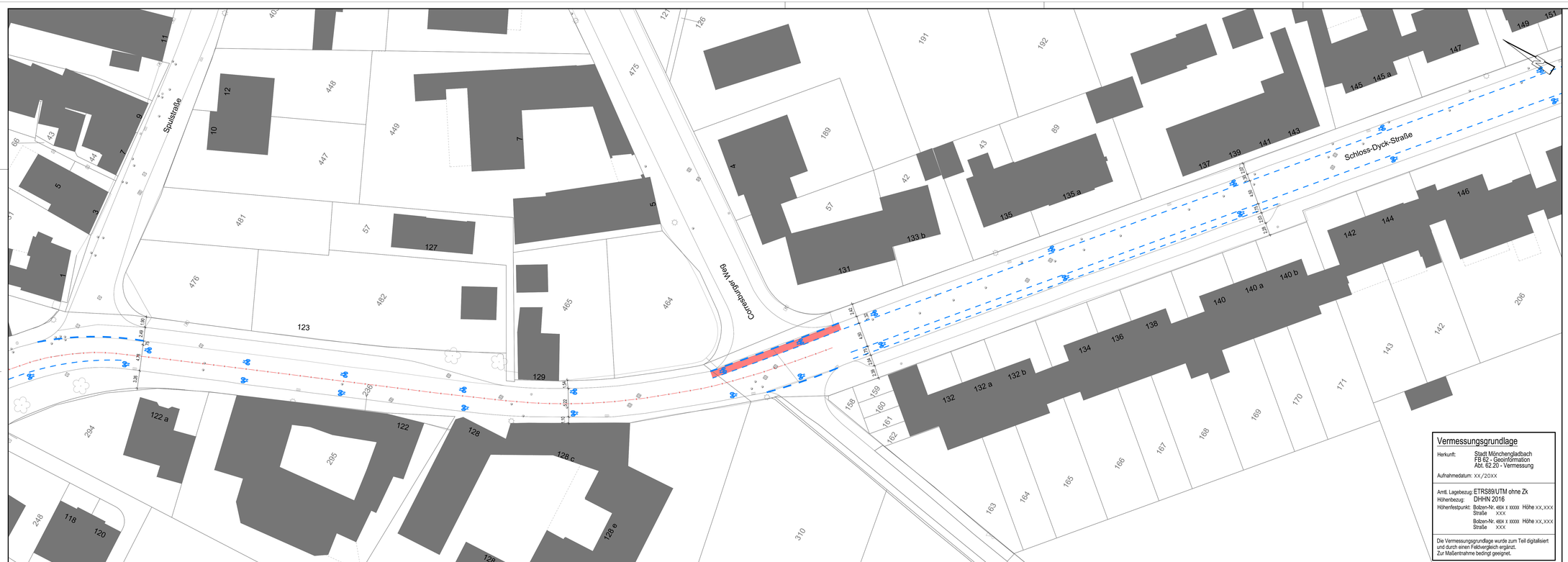
Amtl. Lagebezug: ETRS89/UTM ohne Zk
Höhenbezug: DHHN 2016
Höhenfestpunkt: Bolzen-Nr. 484 x xxxx Höhe XX,XXX
Straße XXX
Bolzen-Nr. 484 x xxxx Höhe XX,XXX
Straße XXX

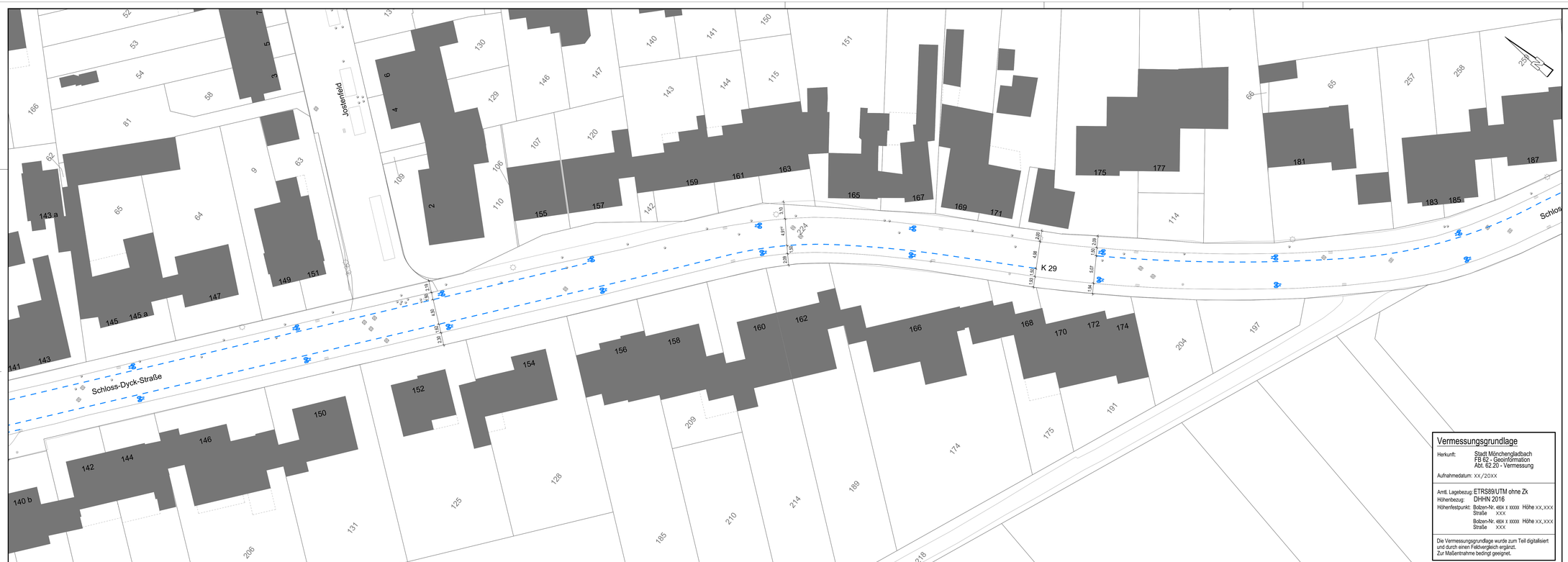
Die Vermessungsgrundlage wurde zum Teil digitalisiert und durch einen Feldvergleich ergänzt.
Zur Maßentnahme bedingt geeignet.

Stadt Mönchengladbach
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Verkehrsplanung

Projekt: Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße			i.A. Abteilungsleiter
LDI-Nummer: XXXX	Planungsphase: Vorplanung		i.A. Teamleiter
Stand: 01.12.2023	Planart: Lageplan	Plan-Nr.: LP02	i.A. Projektleiter
Bearbeitet: Schlitter/Postelmann	Gezeichnet: Schlitter	Maßstab: 1 : 250	

Q:\61405_Konkr Planung\Projekte\Schloß-Dyck-Straße\Radverkehrsanlage\Planung\20231201_Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße.dwg


Spulstraße
Corneliusgut-Weg
Schloss-Dyck-Straße
123
129
127
122
122 a
128
128 c
128 e
128 a
131
133 b
135
135 a
137
139
141
143
140
140 a
140 b
132
132 a
132 b
134
136
138
142
144
146
145
145 a
147
149
151
206
143
171
170
169
168
167
166
165
164
163
162
161
160
159
158
310
294
295
248
118
120
481
476
482
465
464
475
448
449
447
191
192
189
57
42
43
89
4
5
7
9
11
12
10
3
1
2.48
1.96
4.48
3.75
3.5
2.36
2.25
2.37
2.41
2.42
2.43
2.44
2.45
2.46
2.47
2.48
2.49
2.50
2.51
2.52
2.53
2.54
2.55
2.56
2.57
2.58
2.59
2.60
2.61
2.62
2.63
2.64
2.65
2.66
2.67
2.68
2.69
2.70
2.71
2.72
2.73
2.74
2.75
2.76
2.77
2.78
2.79
2.80



Bestandslegende

Straßenbauxdetails unter: www.stadtmg.de/tbdetail

Kanaldeckel	Poller
Straßenablauf	Baum
Hydrant (unterflur)	Hecke
Schieber (Wasser)	Zaun
Schieber (Gas)	Mauer
Kabelschacht (<50, 50–100, >100, undefiniert)	Flurgrenze
Schaltschrank (überflur)	abgesenkter Bordstein
Beleuchtung	Übergangsstein
Lichtsignalanlage	64.12 Höhe
Wegweisungstafel	Einfahrt
Verkehrszeichen	Eingang

Markierungslegende

Markierung, Planung	S Schmalstrich (12cm)
Markierung, Bestand	B Breitstrich (25cm)
Markierung, entfällt	3/6 Strich-Lücke-Verhältnis [m]
	H Haltelinie (50cm)
	W Wartelinie (50cm, 0,50/0,20)
	F Fußgängerfurt (15cm, 0,50/0,20)
	R Radfurt (25cm, 0,50/0,20)

Vermessungsgrundlage

Herkunft: Stadt Mönchengladbach
FB 62 - Geoinformation
Abt. 62.20 - Vermessung

Aufnahmedatum: XX/20XX

Amtl. Lagebezug: ETRS89/UTM ohne Zk
Höhenbezug: DHHN 2016
Höhenfestpunkt: Bolzen-Nr. 4XX x XXXX Höhe XX,XXX
Straße XXX
Bolzen-Nr. 4XX x XXXX Höhe XX,XXX
Straße XXX

Die Vermessungsgrundlage wurde zum Teil digitalisiert und durch einen Feldvergleich ergänzt. Zur Maßentnahme bedingt geeignet.

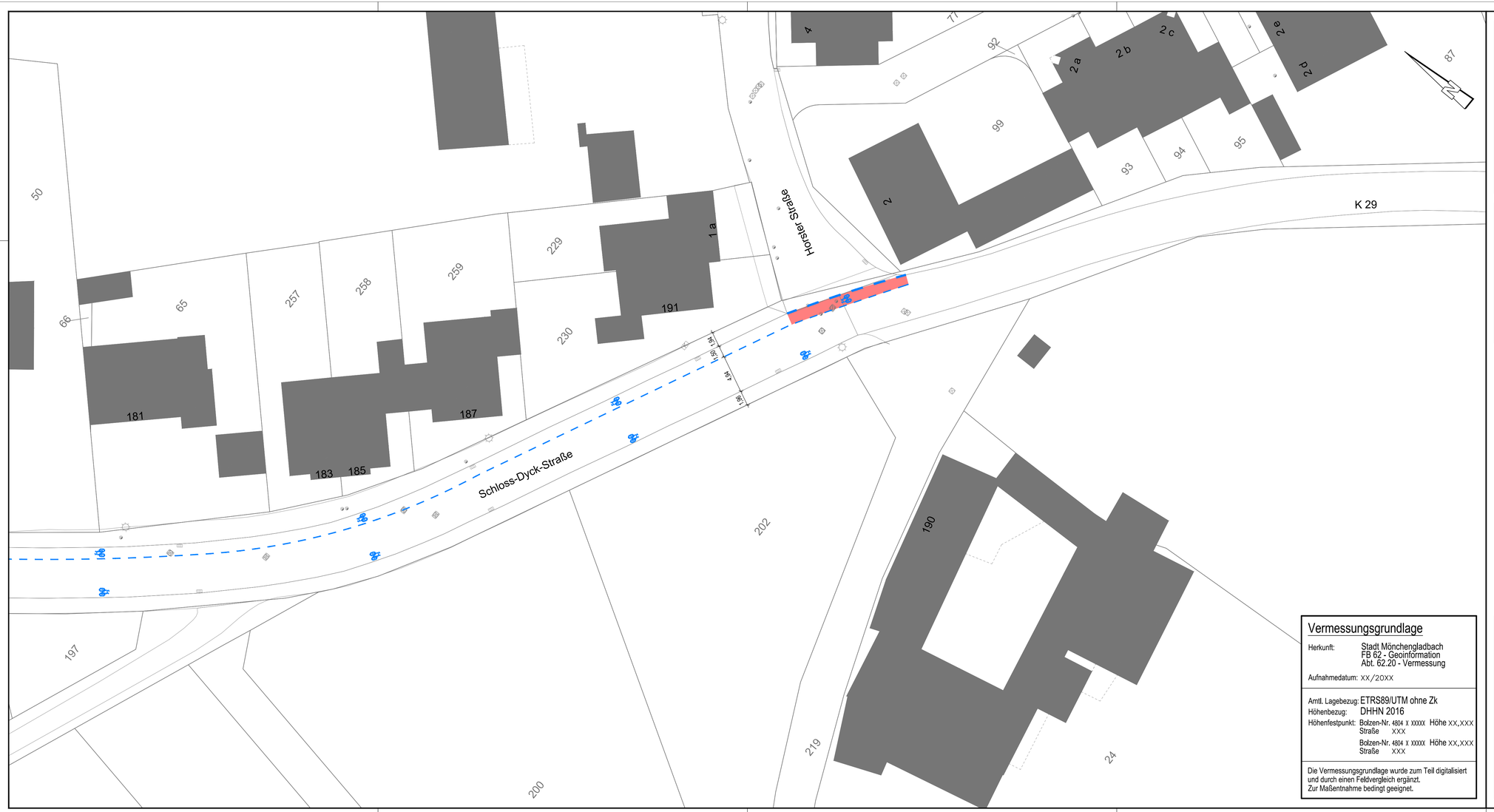
VORABZUG

Stadt Mönchengladbach

Der Oberbürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Verkehrsplanung

Projekt: Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße			i.A. Abteilungsleiter
LDI-Nummer: XXXX	Planungsphase: Vorplanung		i.A. Teamleiter
Stand: 01.12.2023	Planart: Lageplan	Plan-Nr.: LP04	i.A. Projektleiter
Bearbeitet: Schlitter/Postelmann	Gezeichnet: Schlitter	Maßstab: 1 : 250	

Q:\61405_Konkr Planung\Projekte\Schloß-Dyck-Straße\Radverkehrsanlage\Planung\20231201_Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße.dwg



Straßenbaudetails unter: *www.stadtmg.de/sbdetail*

Bestandslegende

Kanaldeckel	Poller
Straßenablauf	Baum
Hydrant (unterflur)	Hecke
Schieber (Wasser)	Zaun
Schieber (Gas)	Mauer
Kabelschacht (<50, 50–100, >100, undefiniert)	Flurgrenze
Schaltschrank (überflur)	abgesenkter Bordstein
Beleuchtung	Übergangsstein
Lichtsignalanlage	64.12 Höhe
Wegweisungstafel	Einfahrt
Verkehrszeichen	Eingang

Markierungslegende

Markierung, Planung		S	Schmalstrich (12cm)
Markierung, Bestand		B	Breitstrich (25cm)
Markierung, entfällt		3/6	Strich-Lücke-Verhältnis [m]
		H	Haltelinie (50cm)
		W	Wartelinie (50cm, 0,50/0,20)
		F	Fußgängerfurt (15cm, 0,50/0,20)
		R	Radfurt (25cm, 0,50/0,20)

VORABZUG

Vermessungsgrundlage

Herkunft: Stadt Mönchengladbach
FB 62 - GeoInformation
Abt. 62.20 - Vermessung

Aufnahmedatum: XX/20XX

Amtl. Lagebezug: ETRS89/UTM ohne Zk
Höhenbezug: DHHN 2016
Höhenfestpunkt: Bolzen-Nr. 4804 X XXXXX Höhe XX,XXX Straße XXX
Bolzen-Nr. 4804 X XXXXX Höhe XX,XXX Straße XXX

Die Vermessungsgrundlage wurde zum Teil digitalisiert und durch einen Feldvergleich ergänzt.
Zur Maßentnahme bedingt geeignet.

Stadt Mönchengladbach
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Verkehrsplanung

Projekt: Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße			i.A. Abteilungsleiter
LDI-Nummer: XXXX	Planungsphase: Vorplanung		i.A. Teamleiter
Stand: 01.12.2023	Planart: Lageplan	Plan-Nr.: LP05	i.A. Projektleiter
Bearbeitet: Schlitter/Postelmann	Gezeichnet: Schlitter	Maßstab: 1 : 250	

O:\61\40\5_Konkr Planung\Projekte\S\Schloß-Dyck-Straße\Radverkehrsanlage\Planung\20231201_Schutzstreifen Schloss-Dyck-Straße.dwg

Pikotgrammketten

beidseitige Schutzstreifen

Pikotgrammketten

+

eins. Schutzstreifen

beidseitige Schutzstreifen

Pikotgrammketten

+

eins. Schutzstreifen

N

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Berichtsvorlage Nr. 2911/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Fachbereich FB 61 Stadtentwicklung und Planung

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024

TOP:

Haltestellenumbau im Bezirk Ost: Haltestellen Prinzenstraße und Rhein-Maas-Zentrum

Zur Kenntnisnahme:

Die barrierefreie Umgestaltung aller Bushaltestellen auf Mönchengladbacher Stadtgebiet, das sogenannte Haltestellenumbauprogramm, ist ein maßgeblicher Baustein der Inklusion aller Verkehrsteilnehmer und schafft somit eine Grundlage für die Teilhabe an der Mobilität.
Den Planungen werden dabei die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (BGG NRW), der entsprechenden DIN-Normen (z.B. DIN 18040-1) und der mit den Behindertenverbänden abgestimmten Straßenbaudetails der Stadt Mönchengladbach zu Grunde gelegt.

Für die Reihenfolge der baulichen Umsetzung wurden die Haltestellen anhand von Ein- und Aussteigerzahlen, bestehenden Bordhöhen, möglichen Umsteigebeziehungen und örtlichen Zusammenhängen (z.B. Krankenhäuser, Altenheime etc.) priorisiert. Grundlage dessen ist ein Haltestellenkataster, welches zum einen alle Haltestellen der Stadt Mönchengladbach beinhaltet und zum anderen Auskunft über die Barrierefreiheit, die Fahrgastmengen und die technischen Ausstattungen (z.B. elektronische Fahrgastinformation) der einzelnen Haltestellen gibt. Das Priorisierungsverfahren ist mit der Inklusionsbeauftragten und den Behindertenverbänden besprochen und abgestimmt worden.

Gemäß der Vorlage 2143/IX wird die Bezirksvertretung Ost über das Haltestellenumbauprogramm informiert.

Haltestelle Prinzenstraße:
Die Haltestelle Prinzenstraße liegt auf der gleichnamigen Prinzenstraße im Bereich der Hausnummer 1 sowie gegenüber und wird von den Linien 005, 006 und 008 bedient.
Die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden liegt derzeit in der Zufahrt zu dem angrenzenden Supermarkt und muss daher geringfügig in Richtung Süden verschoben werden.

Beide Haltestellen bleiben als Fahrbahnrandhaltestellen bestehen und werden mit taktilen Elementen sowie 16 cm hohen Buskapsteinen ausgerüstet.
Mit dieser Planung entfallen weder Parkplätze noch Baumbestände.

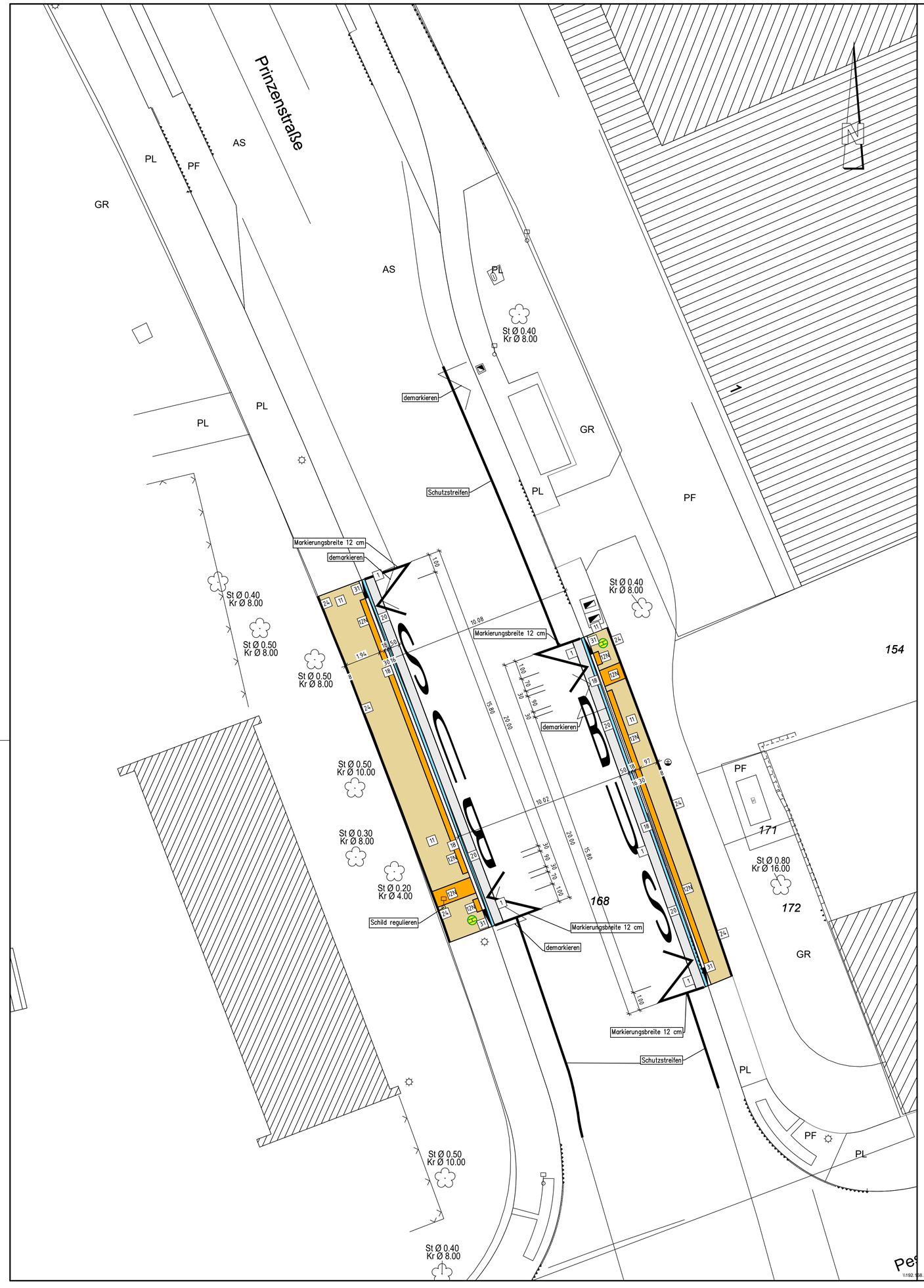
Haltestelle Rhein-Maas-Zentrum:
Die Haltestelle Rhein-Maas-Zentrum in Fahrtrichtung Nord-Osten liegt auf der Krefelder Straße im Bereich der Hausnummer 650 und wird von den Linien 025 und 036 bedient. Sie ist als Bucht ausgeführt und soll auch als solche bestehen bleiben. Dazu wird der Bereich der Bucht mit einem Hochbord und der originäre Wartebereich der Haltestelle mit taktilen Elementen sowie 16 cm hohen Buskapsteinen ausgerüstet.
Die Gegenhaltestelle im Bereich der Hausnummer 675 ist bereits barrierefrei ausgeführt.
Mit dieser Planung entfallen weder Parkplätze noch Baumbestände.

In Vertretung

gez.
Claudia Schwan-Schmitz
Technische Beigeordnete

Anlagen:

- Lageplan Haltestelle Prinzenstraße
- Lageplan Haltestelle Rhein-Maas-Zentrum



Planungslegende

- 1 Fahrbahn — Asphalt
- 2 Fahrbahn — Betonstein 20/10/8, grau, mit Fase, Ellenbogen-/Läuferverband
- 3 Parken — Betonstein 20/10/8, anthrazit, mit Fase, Ellenbogenverband
- 4 Zufahrt (≥ 10 Stellplätze) — Betonstein 20/10/8/10 bei Lkw-Verkehr), grau, mit Fase, Ellenbogenverband
- 5 Sicherheitsstreifen — Betonstein 20/10/8, grau, ohne Fase, Läuferverband (längs)
- 6 Bushaltestelle — Beton/halbstarre Bauweise
- 7 Radweg — Betonstein 20/10/8, rot, ohne Fase, Läuferverband (längs)
- 8 Radweg — bituminös
- 9 Radweg — Markierung, rot
- 10 gem. Rad-/Gehweg
- 11 Gehweg (bei R<10 auch 5 möglich) — Betonsteinplatten 30/30/8, grau, ohne Fase, Läuferverband
- 12N taktile Elemente — Noppenplatte 30/30/8, anthrazit/ Noppenstein 20/10/8, anthrazit
- 12R taktile Elemente — Rippenfeld, anthrazit
- 13 Natursteinpflaster
- 14 wassergebundene Decke
- 15 Sand/Schotterrasen
- 16 Grünfläche/Baumpflanzbeete
- 17 Böschung Auftrag/Randangleichung
- 18 Böschung Abtrag
- 19 Entwässerungsmulde, Gewässer
- Lärmschutzwall/-wand

- Grenze B-Plan
- Abbruch Gebäude

1 2 3 4

1 = Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Versorger
2 = Geh-, Fahrrecht zugunsten der Anlieger
3 = Geh-, Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit
4 = Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit

- 20 Rinne 1-zeilig (16 cm) wasserführend/ Betonstein 16/24/14 o. 16/16/14 nicht wasserf.
- 20a Rinne 2-zeilig (32 cm) Betonstein 16/24/14 o. 16/16/14
- 20b Rinne 3-zeilig (48 cm) Betonstein 16/24/14 o. 16/16/14
- 20c Systemrinne 3-zeilig (30 cm) Systemstein, Muldenstich bis 1,5 cm
- 20d Rinnenplatte (30 cm) Betonplatte
- 20e Rinnenplatte (50 cm) Betonplatte
- 20f Systemrinne (50 cm) Systemstein
- 21 Bordstein H 15/25, Δh=12cm
- 21g Bordstein Granit "H" b=15cm
- 22 Bordstein R 15/20, Δh=3cm, R=2cm
- 23 Übergangsstein H-R über 2m, Δh=12-3cm
- 23a Übergangsstein H-R "Flügel" über 1m, Δh=12-3cm
- 24 Bordstein T8 8/20, Δh=3cm
- 24a Bordstein T8 abgesenkt 8/20, Δh=0cm
- 25 Bordstein T10 10/25, Δh=3cm
- 25a Bordstein T10 abgesenkt 10/25, Δh=0cm
- 25b Übergangsstein F5-T10 abgesenkt über 1m, Δh=5-0cm
- 25g Bordstein Granit "T10" b=10cm
- 25 Bordstein T10 10/25, Δh=7cm
- 26 Bordstein F 10/20 (vorm. F5) 10/20, Δh=5cm
- 27 Bordstein F 20/20 (vorm. F20 oder F7) 20/20, Δh=7cm
- 28 Bordstein F 20/25 (vorm. F10) 20/25, Δh=10cm, weiß
- 28a Bordstein F 20/25 Mittelstück 20/15, Δh=0cm
- 29 Bordstein F 30/25 (vorm. F30 oder F15) 30/25, Δh=15cm
- 30 Buskapstein 18/30, Δh=16cm, weiß, Anlauf geschliffen
- 31 Übergangsstein Buskap-H über 1m, Δh=16-12cm
- 32 Nullbord (Rinnenschrägstein) 16/16/14,5-16,5, Δh=0,5cm/3cm
- 33 Einfahrtschwellenstein 45/14-22/30, Δh=3+8cm
- 34 Rampenschwellenstein 75/14-22/30, Δh=8cm
- 35 Läufer Umrandung Parken Betonstein 20/10/8, weiß, mit Fase
- 36 Parkbucht-Abgrenzungsstein 20/8/25
- 37 Stützwandelement 12 cm

- Deckenhöhe
- Deckenhöhe interpoliert, wird beibehalten
- 2.5% Querneigungszeiger
- Tiefpunkt/Hochpunkt
- Parkbuchteckstein
- Straßenablauf D 400, 50/30 cm
- Straßenablauf D 400, 50/50 cm
- Straßenablauf entfällt
- Beleuchtung (nachrichtlich)
- Beleuchtung entfällt
- Poller
- Poller, herausnehmbar
- Poller entfällt
- Baum (nachrichtlich)
- Baum entfällt
- WSP Wurzelschutzplatte
- Standmast ohne/mit Vz
- Peitschenmast
- Peitschenmast FGÜ
- Poller mit Leitzylinder blau/weiß
- Leitpfosten
- Verkehrszeichen entfällt
- Lichtsignalanlage Kfz/ Fußg.
- Bügel
- Sichtdreieck

Bushaltestelle 61 und 62
Prinzenstraße

	Datum	Bearbeiter	Gezeichnet	Änderung / Bemerkung
d				
c				
b				
a				

Beschluss der Bezirksvertretung vom: Vorlagen-Nr.:
Beschluss des Planungs - und Bauausschusses vom: Vorlagen-Nr.:

GOLDMANNS Ingenieurbauwerke & Verkehrsanlagen

Proj.-Nr.:

Bearbeitet:	Gezeichnet:
Datum:	Geprüft:

Stadt Mönchengladbach
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Verkehrsplanung

Projekt: Planung von 38 Teilhaltestellen			i.A. Abteilungsleiter
LDI-Nummer: -	Planungsphase: Entwurfsplanung		i.A. Teamleiter
Stand: 20.12.2023	Planart: GPL	Plan-Nr.: 1.0	i.A. Projektleiter
Bearbeitet: -	Gezeichnet: Talia Maybaum	Maßstab: 1 : 100	

\\192.168.100.1\bg\01 - Daten IB Goldmanns\15 - Stadt Mönchengladbach\150119 - Bushaltestellen\Planung\03 - Entwurfsplanung\150119 Hst 61-62 Prinzenstraße 1.0.dwg
- 6 Dezember 2023 -


Krefelder Straße
Markierungsbreite 12 cm
Markierungsbreite 12 cm
Mast umsetzen
Wartehalle versetzen
Wartehalle:
Größe 4,585 x 1,755 m, mit 3 Sitzplätzen
mögliche Wartehallenposition
Gelände angleichen
504
N
30
95
33
70
1,00
20,00
15,79
1,00
2,50
2,50
0,50
0,50
0

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Beratungsvorlage Nr. 2912/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Fachbereich FB 61 Stadtentwicklung und Planung

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024

TOP:

Haltestellenneubau im Bezirk Ost: Haltestelle Adlerstraße

Beschlussentwurf:

Die Bezirksvertretung Ost beschließt, vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen, die bauliche Umsetzung der Haltestelle „Adlerstraße“.

Finanzwirksamkeit:

☐ Keine finanzielle Auswirkung
☒ Finanzielle Auswirkung:

Die Kosten der Umsetzung der Haltestelle „Adlerstraße“ belaufen sich auf insgesamt ca. 105.500 € (brutto) und teilen sich wie folgt auf:

100.400 € Baukosten (brutto) + 5 % Planungskosten = ca. 105.500 €

Die Mittel hierfür standen im Haushaltsjahr 2023 unter der Investitionsmaßnahme LDI 0565 „Umbau von Haltestellen“ zur Verfügung.
Die Umsetzung der Einzelmaßnahme steht daher unter dem Vorbehalt der Genehmigung der notwendigen Ermächtigungsübertragung und der Mittelbereitstellung durch den Kämmerer.

Die zuwendungsfähigen Kosten werden voraussichtlich über §12 ÖPNVG NRW beim VRR gefördert. Über diese Förderung sind die Kosten je Haltepunkt/Fahrtrichtung bis zu einer

Höhe von 35.000€ bezüglich des Tiefbaus zu 90 % förderfähig, zuzüglich sind je nach Höhe der zuwendungsfähigen Bauausgaben des Förderantrages 3% (falls über 500.000€ Gesamtbauausgaben) bzw. 4% (falls unter 500.000€ Gesamtbauausgaben) der zuwendungsfähigen Kosten als Planungskosten zuwendungsfähig.
Insgesamt ist somit eine Zuwendung von 77.200 € zu erwarten.

Da sich die zu unterhaltenden Flächen nicht ändern, entstehen keine höheren Unterhaltungsaufwendungen.

Auswirkung auf die Kinder- und Familienfreundlichkeit:

☐ Keine Auswirkung
☒ Auswirkung:

Der barrierefreie Bau der Bushaltestellen erhöht die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs und trägt durch die Gestaltung von barrierefreien Ein- und Ausstiegen insbesondere für Familien und Kinder zur Verbesserung des Busverkehrsangebotes bei.

Begründung:

Das am 21.09.2016 beschlossene ÖPNV-Linienkonzept „Szenario 2“ (vgl. Vorlagen-Nr. 1698/IX) ist ein wichtiger Bestandteil für die Erstellung des neuen Nahverkehrsplanes, welcher wiederum das Leistungsangebot für den ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach und für die Vergabe der ÖPNV-Verkehrsleistungen für den Zeitraum ab Dezember 2019 definiert. Das Szenario 2 beinhaltet Maßnahmen für eine Optimierung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes in Form eines moderaten Ausbaus des ÖPNV-Angebotes.

Den Schwerpunkt der Maßnahmen im Szenario 2 bilden:
- Angebotsverdichtung/Taktverdichtung auf nachfragestarken Achsen
- Ergänzung wichtiger Schnellbusverbindungen
- Ergänzung von bedeutenden Tangential- und Ringlinien
- Taktreduzierung schwach nachgefragter Linienabschnitte

Zur Aufnahme des Fahrbetriebes wurden die beiden Teilhaltestellen „Adlerstraße“ zunächst provisorisch eingerichtet. Die Haltestellenstandorte wurden unter Berücksichtigung und nach Abwägung der Aspekte Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Grünplanung sowie den Anforderungen aller weiterer Verkehrsteilnehmer und den betrieblichen Aspekten des ÖPNV gewählt. Die Haltestellen sollen nun baulich umgesetzt werden.

Die beiden Teilhaltestellen „Adlerstraße“ werden von den Linien 005, 007, 015 und 025 bedient und befinden sich derzeit im provisorischen Zustand auf der Dünner Straße auf Höhe der Hausnummern 117 und 114. Die Haltestellen werden als Haltestellenkaps ausgeführt, sodass so wenig Parkraum wie möglich aufgegeben werden muss. Weiterhin werden die Haltestellen mit taktilen Elementen sowie 16 cm hohen Buskapsteinen ausgerüstet.
Die Haltestelle in Fahrtrichtung Westen im Bereich der Hausnummer 117 soll für die bauliche Umsetzung in den Bereich der Hausnummer 123 verlegt werden, da durch den Einmündungsbereich zum Gatherskamp eine einfachere Anfahrt an die Haltestelle gewährleistet werden kann. Die rund fünf hier entfallenden Parkstände können an der jetzigen provisorischen Haltestellenposition ausgeglichen werden.
Die Haltestelle in Fahrtrichtung Osten, welche provisorisch nur vor der Hausnummer 114 umsetzbar war, wird für die bauliche Umsetzung vor den Hausnummer 108-110 vorgesehen. Die jetzige, provisorische Position kann für die bauliche Umsetzung nicht genutzt werden, da durch private Einfahrten nicht genügend Fläche zur Verfügung steht. Die vier Parkplätze vor

den Hausnummern 108-110 entfallen und können ebenfalls aufgrund der privaten Zufahrten vor Hausnummer 114 nicht ausgeglichen werden.
Für das Ein- und Ausbiegen aus und in die Adlerstraße muss die Querungshilfe auf der Dünner Straße entsprechend der Schleppkurven der Busse angepasst werden.

Baumbestände sind von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

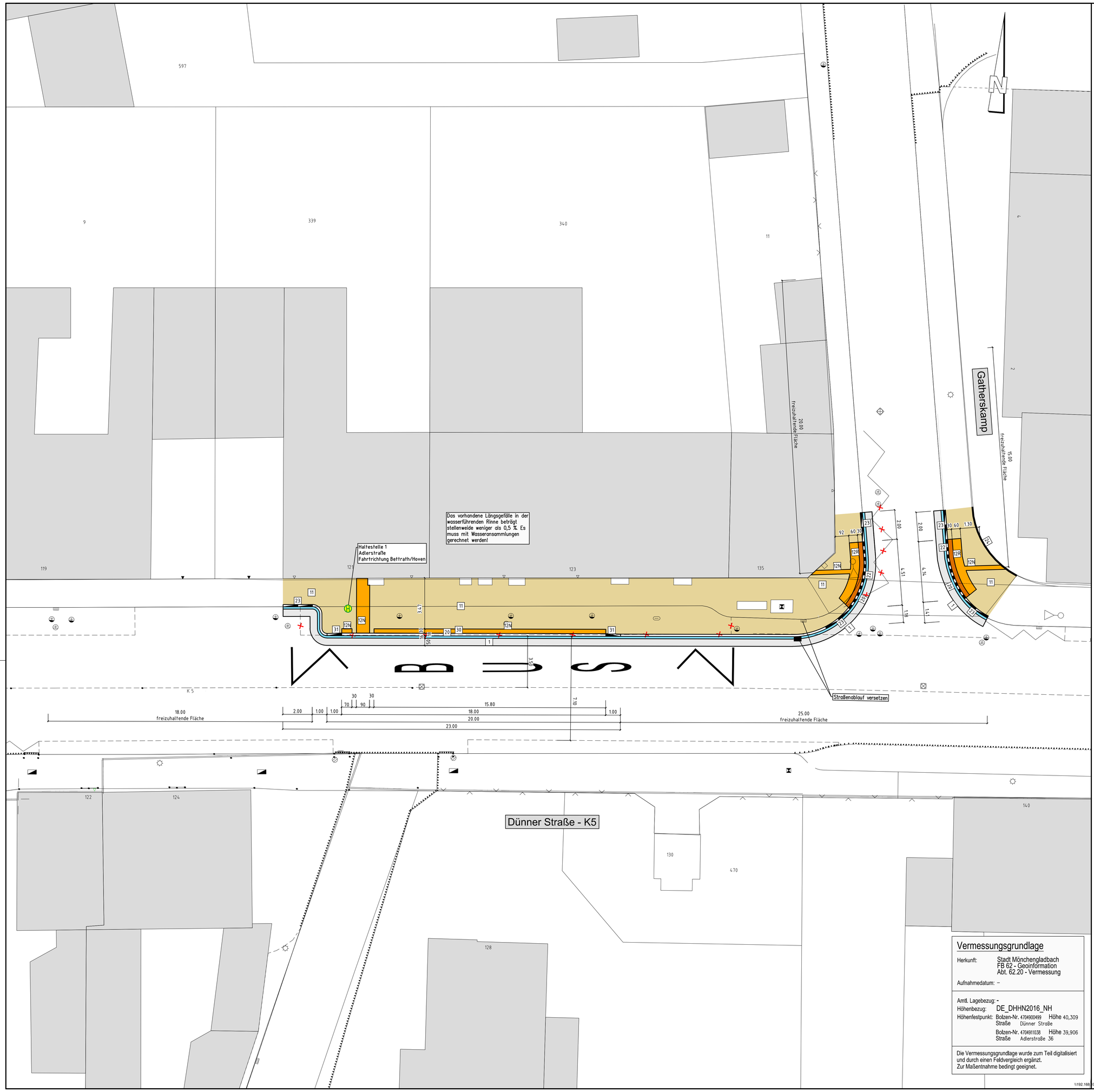
Alle hier beschriebenen baulichen Maßnahmen sind zur Umsetzung der im Rahmen des Linienkonzeptes beschlossenen, neuen Linienwege zwingend erforderlich.

In Vertretung

gez.
Claudia Schwan-Schmitz
Technische Beigeordnete

Anlagen:

- Lageplan Haltestelle Adlerstraße 1
- Lageplan Haltestelle Adlerstraße 2



Planungslegende

- 1 Fahrbahn — Asphalt
- 2 Fahrbahn — Betonstein 20/10/8, grau, mit Fase, Ellenbogen-/Läuferverband
- 3 Parken — Betonstein 20/10/8, anthrazit, mit Fase, Ellenbogenverband
- 4 Zufahrt (≥ 10 Stellplätze) — Betonstein 20/10/8(10 bei Lkw-Verkehr), grau, mit Fase, Ellenbogenverband
- 5 Sicherheitsstreifen — Betonstein 20/10/8, grau, ohne Fase, Läuferverband (längs)
- 6 Bushaltestelle — Beton/halbstarre Bauweise
- 7 Radweg — Betonstein 20/10/8, rot, ohne Fase, Läuferverband (längs)
- 8 Radweg — bituminös
- 9 Radweg — Markierung, rot
- 10 gem. Rad-/Gehweg
- 11 Gehweg (bei R<10 auch 5 möglich) — Betonsteinplatten 30/30/8, grau, ohne Fase, Läuferverband
- 12N taktile Elemente — Noppenplatte 30/30/8, anthrazit/ Noppenstein 20/10/8, anthrazit
- 12R taktile Elemente — Rippenfeld, anthrazit
- 13 Natursteinpflaster
- 14 wassergebundene Decke
- 15 Sand/Schotterrasen
- 16 Grünfläche/Baumpflanzbeete
- 17 Böschung Auftrag/Randangleichung
- 18 Böschung Abtrag
- 19 Entwässerungsmulde, Gewässer
- LÄRMSCHUTZ WAND Lärmschutzwall/-wand
- Grenze B-Plan
- Abbruch Gebäude

1 = Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Versorger
2 = Geh-, Fahrrecht zugunsten der Anlieger
3 = Geh-, Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit
4 = Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit

- 20 Rinne 1-zeilig (16 cm) Betonstein 16/24/14 o. 16/16/14 — wasserführend/ nicht wasserf.
- 20A Rinne 2-zeilig (32 cm) Betonstein 16/24/14 o. 16/16/14
- 20B Rinne 3-zeilig (48 cm) Betonstein 16/24/14 o. 16/16/14
- 20C Systemrinne 3-zeilig (30 cm) Systemstein, Muldenstich bis 1,5 cm
- 20D Rinnenplatte (30 cm) Betonplatte
- 20E Rinnenplatte (50 cm) Betonplatte
- 20F Systemrinne (50 cm) Systemstein
- 21 Bordstein H 15/25, Δh=12cm
- 21A Bordstein Granit "H" b=15cm
- 22 Bordstein R 15/20, Δh=3cm, R=2cm
- 23 Übergangsstein H-R über 2m, Δh=12-3cm
- 23A Übergangsstein H-R "Flügel" über 1m, Δh=12-3cm
- 24 Bordstein T8 8/20, Δh=3cm
- 24A Bordstein T8 abgesenkt 8/20, Δh=0cm
- 25 Bordstein T10 10/25, Δh=3cm
- 25A Bordstein T10 abgesenkt 10/25, Δh=0cm
- 25B Übergangsstein F5-T10 abgesenkt über 1m, Δh=5-0cm
- 25C Bordstein Granit "T10" b=10cm
- 25D Bordstein T10 10/25, Δh=7cm
- 26 Bordstein F 10/20 (vorm. F5) 10/20, Δh=5cm
- 27 Bordstein F 20/20 (vorm. F20 oder F7) 20/20, Δh=7cm
- 28 Bordstein F 20/25 (vorm. F10) 20/25, Δh=10cm, weiß
- 28A Bordstein F 20/25 Mittelstück 20/15, Δh=0cm
- 29 Bordstein F 30/25 (vorm. F30 oder F15) 30/25, Δh=15cm
- 30 Buskapstein 18/30, Δh=16cm, weiß, Anlauf geschliffen
- 31 Übergangsstein Buskap-H über 1m, Δh=16-12cm
- 32 Nullbord (Rinnenschrägstein) 16/16/14,5-16,5, Δh=0,5cm/3cm
- 33 Einfahrtschwellenstein 45/14-22/30, Δh=3+8cm
- 34 Rampenschwellenstein 75/14-22/33, Δh=8cm
- 35 Läufer Umrandung Parken Betonstein 20/10/8, weiß, mit Fase
- 36 Parkbucht-Abgrenzungsstein 20/80/25
- 37 Stützwandelement 12 cm

- 462 Deckenhöhe
- (462) Deckenhöhe interpoliert, wird beibehalten
- 2,5% Querneigungszeiger
- Tiefpunkt/Hochpunkt
- Parkbuchteckstein
- Straßenablauf D 400, 50/30 cm
- Straßenablauf D 400, 50/50 cm
- Straßenablauf entfällt
- Beleuchtung (nachrichtlich)
- Beleuchtung entfällt
- Poller
- Poller, herausnehmbar
- Poller entfällt
- Baum (nachrichtlich)
- Baum entfällt
- WSP Wurzelschutzplatte
- Standmast ohne/mit Vz
- Peitschenmast
- Peitschenmast FGÜ
- Poller mit Leitzylinder blau/weiß
- Leitpfosten
- Verkehrszeichen entfällt
- Lichtsignalanlage Kfz/ Fußg.
- Bügel
- Sichtdreieck

Bushaltestelle 1
Adlerstraße – Fahrtrichtung Bettrath/Hoven

d				
c				
b				
a	10.02.2022	S. Baumer		Haltestelle als Kap ausgebaut
	Datum	Bearbeiter	Gezeichnet	Änderung / Bemerkung

Beschluss der Bezirksvertretung vom: Vorlagen-Nr.:
Beschluss des Planungs - und Bauausschusses vom: Vorlagen-Nr.:

Proj.-Nr.:

Bearbeitet:	Gezeichnet:
Datum:	Geprüft:

Vermessungsgrundlage

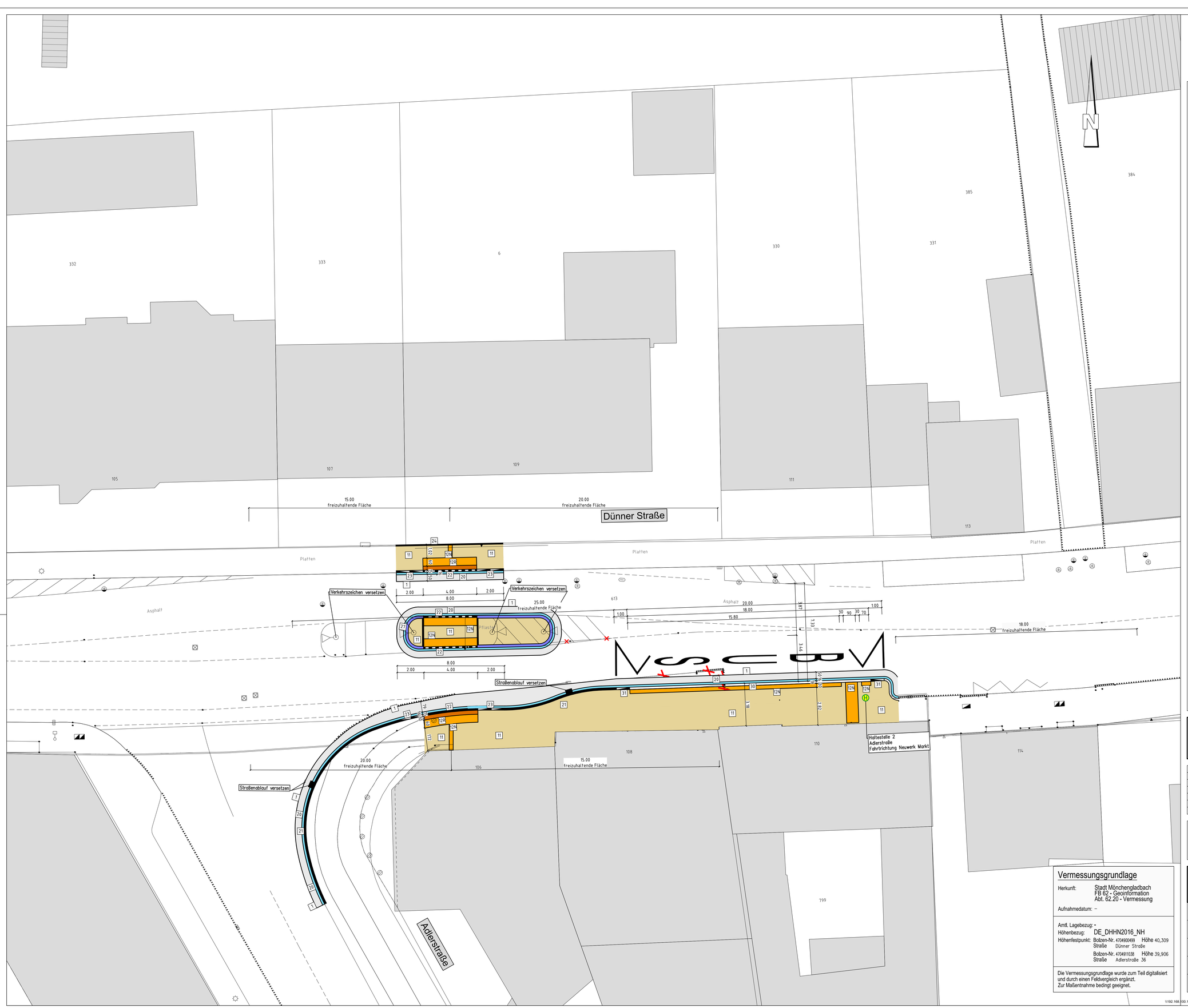
Herkunft: Stadt Mönchengladbach, FB 62 - Geoinformation, Abt. 62.20 - Vermessung
Aufnahmedatum: –
Amtl. Lagebezug: -
Höhenbezug: DE_DHHN2016_NH
Höhenfestpunkt: Bolzen-Nr. 4704900499 Höhe 40,309, Straße Dünner Straße
Bolzen-Nr. 4704911038 Höhe 39,906, Straße Adlerstraße 36

Die Vermessungsgrundlage wurde zum Teil digitalisiert und durch einen Feldvergleich ergänzt. Zur Maßentnahme bedingt geeignet.

Stadt Mönchengladbach
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Verkehrsplanung

Projekt: Planung von 38 Teilhaltestellen			i.A. Abteilungsleiter
LDI-Nummer: -	Planungsphase: Entwurfsplanung		i.A. Teamleiter
Stand: 31.08.2020	Planart: GPL	Plan-Nr.: 1.a	i.A. Projektleiter
Bearbeitet: -	Gezeichnet: Patrik Linke	Maßstab: 1 : 100	

\\192.168.100.1\bg\01- Daten IB Goldmanns\15 - Stadtverwaltung Mönchengladbach\150119 - Bushaltestellen\Planung\03 - Entwurfsplanung\150119 Hst 1 Adlerstraße 1.3.dwg
- 28 Februar 2022 -



Planungslegende

- 1 Fahrbahn — Asphalt
- 2 Fahrbahn — Betonstein 20/10/8, grau, mit Fase, Ellenbogen-/Läuferverband
- 3 Parken — Betonstein 20/10/8, anthrazit, mit Fase, Ellenbogenverband
- 4 Zufahrt (≥ 10 Stellplätze) — Betonstein 20/10/8,10 bei Lkw-Verkehr), grau, mit Fase, Ellenbogenverband
- 5 Sicherheitsstreifen — Betonstein 20/10/8, grau, ohne Fase, Läuferverband (längs)
- 6 Bushaltestelle — Betonhalbsteine Bauweise
- 7 Radweg — Betonstein 20/10/8, rot, ohne Fase, Läuferverband (längs)
- 8 Radweg — bituminös
- 9 Radweg — Markierung, rot
- 10 gem. Rad-/Gehweg
- 11 Gehweg (bei R<10 auch 5 möglich) — Betonsteinplatten 30/30/8, grau, ohne Fase, Läuferverband
- 12N taktile Elemente — Noppenplatte 30/30/8, anthrazit/ Noppenstein 20/10/8, anthrazit
- 12R taktile Elemente — Rippenfeld, anthrazit
- 13 Natursteinpflaster
- 14 wassergebundene Decke
- 15 Sand/Schotterrasen
- 16 Grünfläche/Baumpflanzbeete
- 17 Böschung Auftrag/Randangleichung
- 18 Böschung Abtrag
- 19 Entwässerungsmulde, Gewässer
- Lärmschutzwall/-wand
- Grenze B-Plan
- Abbruch Gebäude

1 = Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Versorger
2 = Geh-, Fahrrecht zugunsten der Anlieger
3 = Geh-, Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit
4 = Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit

- 20 Rinne — 1-zeilig (16 cm) wasserführend/ Betonstein 16/24/14 o. 16/16/14 nicht wasserf.
- 20a Rinne — 2-zeilig (32 cm) Betonstein 16/24/14 o. 16/16/14
- 20b Rinne — 3-zeilig (48 cm) Betonstein 16/24/14 o. 16/16/14
- 20c Systemrinne — 3-zeilig (30 cm) Systemstein, Muldenstich bis 1,5 cm
- 20d Rinnenplatte (30 cm) Betonplatte
- 20e Rinnenplatte (50 cm) Betonplatte
- 20f Systemrinne (50 cm) Systemstein
- 21 Bordstein H — 15/25, ü/h=12cm
- 21a Bordstein Granit "H" — b=15cm
- 22 Bordstein R — 15/20, ü/h=3cm, R=2cm
- 23 Übergangsstein H-R — über 2/R, ü/h=12-3cm
- 23a Übergangsstein H-R "Flügel" — über 1/R, ü/h=12-3cm
- 24 Bordstein T8 — 8/20, ü/h=3cm
- 24a Bordstein T8 abgesenkt — 8/20, ü/h=0cm
- 25 Bordstein T10 — 10/25, ü/h=3cm
- 25a Bordstein T10 abgesenkt — 10/25, ü/h=0cm
- 25b Übergangsstein F5-T10 abgesenkt — über 1/8, ü/h=5-0cm
- 25d Bordstein Granit "T10" — b=10cm
- 25c Bordstein T10 — 10/25, ü/h=7cm
- 26 Bordstein F 10/20 (vorm. F5) — 10/20, ü/h=5cm
- 27 Bordstein F 20/20 (vorm. F20 oder F7) — 20/20, ü/h=7cm
- 28 Bordstein F 20/25 (vorm. F10) — 20/25, ü/h=10cm, weiß
- 28a Bordstein F 30/25 Mittelstück — 20/15, ü/h=0cm
- 29 Bordstein F 30/25 (vorm. F30 oder F15) — 30/25, ü/h=15cm
- 30 Buskapstein — 18/30, ü/h=15cm, weiß, Anlauf geschliffen
- 31 Übergangsstein Buskap-H — über 1/8, ü/h=16-12cm
- 32 Nullbord (Rinnenschrägstein) — 16/16/14,5-16,5, ü/h=0,5cm/3cm
- 33 Einfahrtschwellenstein — 45/14-22/30, ü/h=3+8cm
- 34 Rampenschwellenstein — 73/14-22/33, ü/h=8cm
- 35 Läufer Umrandung Parken — Betonstein 20/10/8, weiß, mit Fase
- 36 Parkbucht-Abgrenzungsstein — 20/80/25
- 37 Stützwandelement — 12 cm
- Deckenhöhe
- Deckenhöhe — interpoliert, wird beibehalten
- Querneigungszeiger
- Tiefpunkt/Hochpunkt
- Parkbuchteckstein
- Straßenablauf D 400, 50/30 cm
- Straßenablauf D 400, 50/50 cm
- Straßenablauf entfällt
- Beleuchtung (nachrichtlich)
- Beleuchtung entfällt
- Poller
- Poller, herausnehmbar
- Poller entfällt
- Baum (nachrichtlich)
- Baum entfällt
- WSP Wurzelschutzplatte
- Standmast ohne/mit Vz
- Peitschenmast
- Peitschenmast FGÜ
- Poller mit Leitzylinder blau/weiß
- Leitpfosten
- Verkehrszeichen entfällt
- Lichtsignalanlage Kfz/ Fußg.
- Bügel
- Sichtdreieck

Bushaltestelle 2
Adlerstraße – Fahrtrichtung Neuwerk Markt

d				
c				
b				
a	10.02.2022	S. Baumer		Haltestelle als Kap ausgebaut
	Datum	Bearbeiter	Gezeichnet	Änderung / Bemerkung

Beschluss der Bezirksvertretung vom: Vorlagen-Nr.:
Beschluss des Planungs - und Bauausschusses vom: Vorlagen-Nr.:

Proj.-Nr.:

Bearbeitet:	Gezeichnet:
Datum:	Geprüft:

Vermessungsgrundlage

Herkunft: Stadt Mönchengladbach, FB 62 - Geoinformation, Abt. 62.20 - Vermessung
Aufnahmedatum: –
Amtl. Lagebezug: -
Höhenbezug: DE_DHHN2016_NH
Höhenfestpunkt: Bolzen-Nr. 4704900499 Höhe 40,309, Straße Dünner Straße
Bolzen-Nr. 4704911038 Höhe 39,906, Straße Adlerstraße 36

Die Vermessungsgrundlage wurde zum Teil digitalisiert und durch einen Feldvergleich ergänzt.
Zur Maßentnahme bedingt geeignet.

Stadt Mönchengladbach
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Verkehrsplanung

Projekt: Planung von 38 Teilhaltestellen			i.A. Abteilungsleiter
LDI-Nummer: -	Planungsphase: Entwurfsplanung		i.A. Teamleiter
Stand: 31.08.2020	Planart: GPL	Plan-Nr.: 1.a	i.A. Projektleiter
Bearbeitet: -	Gezeichnet: Patrik Linke	Maßstab: 1 : 100	

\\192.168.100.1\bg\01- Daten IB Goldmanns\15 - Stadtverwaltung Mönchengladbach\150119 - Bushaltestellen\Planung\03 - Entwurfsplanung\150119 Hst 2 Adlerstraße 1.4.dwg
- 16. September 2022 -

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Berichtsvorlage Nr. 2910/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Fachbereich FB 61 Stadtentwicklung und Planung

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024
Bezirksvertretung West	19.03.2024
Bezirksvertretung Nord	20.03.2024
Bezirksvertretung Süd	10.04.2024
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	18.04.2024

TOP:

4. Runde des Lärmaktionsplans - 2. Öffentlichkeitsbeteiligung und Einbringung des Entwurfs

Zur Kenntnisnahme:

Die Belastung durch Lärm in Städten und Ballungsräumen stellt eines der größten Umweltprobleme dar. Lärm macht Wohngebiete unattraktiv, verursacht hohe Kosten und hat negative Auswirkungen auf die Gesundheit. Um auf diese Probleme zu reagieren, hat die Europäische Union im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie verabschiedet, die in den §§ 47 a – 47 f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt wurde. Mit diesen gesetzlichen Regelungen sollen schädliche Auswirkungen und Belästigungen verhindert und vermindert, bzw. es soll ihrem Entstehen vorgebeugt werden.

Im Rahmen der städtischen Gesamtstrategie ist der städtische Lärmaktionsplan ein wichtiger Baustein im Handlungsfeld Umweltschutz bzw. zur Erfüllung der Leitmotive „Stärkung des Lebensraums“ und „Attraktivität der Wohn- und Lebensverhältnisse“ sowie „Verbesserung der Umweltbedingungen“. Mit einer stetigen und konsequenten Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ist es möglich, den Einwohnern Mönchengladbachs nach und nach mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, den eigenen vier Wänden sowie an den Arbeitsplätzen zurückzugeben. Um die Bedeutung des Themas Lärmschutz hervorzuheben, wurde der Lärmaktionsplan als ein Baustein in den städtischen Mobilitätsplan mit seinen Leitlinien aufgenommen. Diese wurden durch den Rat im Dezember 2018 beschlossen. Im Rahmen der Leitlinie „Umwelt und Gesundheit“ schafft der Lärmaktionsplan mit seinen Lärmschutzmaßnahmen wichtige Voraussetzungen für das Leitmotiv „Stadt mit Lebens-

qualität“. Neben dem Gesundheitsschutz sichert Lärmschutz auch die Wohnqualität und ist damit ein wesentliches Element der Stadtentwicklungspolitik.

Mit der Vorlage 2165/X wurden vom Ausschuss für Umwelt und Mobilität im Mai 2023 die Untersuchungsräume der 4. Runde des Lärmaktionsplans sowie das Verfahren zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit beschlossen.
Mit der Vorlage 2564/X wurden die Ergebnisse der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Vorentwurf des 4. Lärmaktionsplans den Bezirksvertretungen und dem Ausschuss für Umwelt und Mobilität vorgestellt.

Vom 20.11.2023 bis zum 17.12.2023 fand die 2. Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit zur 4. Runde des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach statt. In diesem Zeitraum konnten die Bürger über das Portal Beteiligung.NRW ihre Anregungen, Vorschläge und Wünsche zum Vorentwurf des 4. Lärmaktionsplans äußern. Ebenso hatten in diesem Zeitraum die Träger der öffentlichen Belange die Gelegenheit, ihre Stellungnahmen zum Vorentwurf des 4. LAP abzugeben.

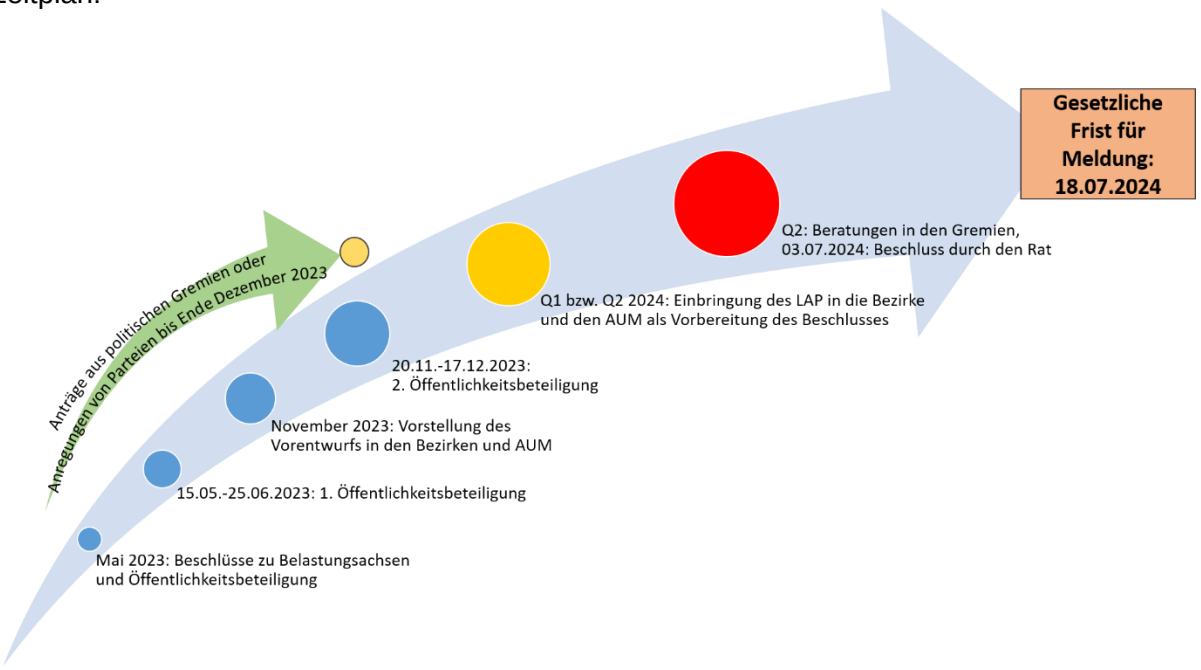
In diesem Zeitraum sind über das Beteiligungsportal 96 Stellungnahmen von Bürgern eingegangen. Diese teilen sich wie folgt auf die einzelnen Untersuchungsräume auf:

- Hohenzollernstraße 8 Stellungnahmen
- Viersener Straße – Steinmetzstraße 8 Stellungnahmen
- Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler Straße 44 Stellungnahmen
- Stadtwaldstraße 13 Stellungnahmen
- Mennrather Straße 17 Stellungnahmen
- Mühlenstraße – Hauptstraße 1 Stellungnahme
- Pongser Straße – Morr 5 Stellungnahmen

Des Weiteren wurden per E-Mail 4 Stellungnahmen zum LAP abgegeben, die sich aber nicht auf die Untersuchungsräume des 4. LAP bezogen.
Insgesamt haben sich 4 Träger öffentlicher Belange zum Vorentwurf des 4. Lärmaktionsplan geäußert.

Die abgegebenen Stellungnahmen sowie die Bewertung und Abwägung dieser Stellungnahmen sind in Anhang II des 4. Lärmaktionsplans dargestellt.
Die sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ergebenen Änderungen des Lärmaktionsplans sind in Anhang „Änderungen im Lärmaktionsplan nach der Vorstellung des Vorentwurfs in den politischen Gremien und der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung“ detailliert dargestellt.

Zeitplan:



Im kommenden Ratszug soll der Beschluss des 4. Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach durch den Rat erwirkt werden.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans inklusive der Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligungen sowie alle Anlagen sind ausschließlich digital über das Ratsinformationssystem abrufbar.

In Vertretung
gez.
Claudia Schwan-Schmitz
Technische Beigeordnete

Anlagen:

- Entwurf des 4. Lärmaktionsplans
- Änderungen im Lärmaktionsplan nach der Vorstellung des Vorentwurfs in den politischen Gremien und der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

4. Lärmaktionsplan
der Stadt Mönchengladbach



Inhaltsverzeichnis

1 Beschreibung des Ballungsraumes, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen 9
2 Zuständige Behörde 12
3 Rechtlicher Hintergrund 13
4 Geltende Grenzwerte 18
5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten 19
5.1 Bei der Lärmkartierung berücksichtigte Lärmquellen in Mönchengladbach 21
5.1.1 Straßenverkehrslärm 21
5.1.2 Schienenverkehrslärm 22
5.1.3 Gewerbelärm 23
5.2 Strategische Lärmkarten 24
5.2.1 Straßenverkehr 24
5.2.2 Schienenverkehr 26
5.2.3 IED-Anlagen 28
6 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen 30
6.1 Betroffenheiten durch das gesamte lärmrelevante Straßennetz 30
6.2 Betroffenheiten durch den Schienenverkehr: 30
6.3 Betroffenheiten durch IED-Anlagen: 31
6.4 Identifizierung der Untersuchungsräume 31
6.4.1 Vorgehensweise 31
7 Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7 34
8 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung 35
8.1 Umgesetzte Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne 35
8.2 Laufende Maßnahmen zur Lärmminderung 35
8.2.1 Schallschutzfensterprogramm 35
8.2.2 BP-Bausteine zum Lärmschutz 35
8.2.3 Sanierung/ Neubau Straßenoberflächen 35
8.2.4 Flyer/Handzettel 36
8.3 Umgesetzte bzw. laufende strategische Maßnahmen 37
8.3.1 Vorrangstraßennetz und Klassifizierte Straßen 37
8.3.2 T-30-Zonen-Konzept 38
8.3.3 Masterplan Nahmobilität 38
8.3.4 Nahverkehrsplan 39
9 Maßnahmen, die die Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zu ruhigen Gebieten 41
9.1 Bezirk Nord 41

9.1.1 Hohenzollernstraße zwischen Rheinbahnstraße und Eickener Straße 41
9.1.2 Viersener Straße – Steinmetzstraße zwischen Hermann-Piecq-Anlage und Breitenbachstraße 44
9.2 Bezirk Ost 48
9.2.1 Von-Groote-Straße (zwischen Lockhütter Straße bis Eickener Straße) – Graf-Haeseler-Straße (zwischen Bahntrasse und Von-Groote-Straße) 48
9.3 Bezirk West 51
9.3.1 Stadtwaldstraße im Bereich Günhoven – Voosen 51
9.3.2 Mennrather Straße von L370 bis Bezirkssportanlage Rheindahlen 54
9.4 Bezirk Süd 57
9.4.1 Mühlenstraße und Hauptstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Otto-Saffran-Straße ..57
9.4.2 Pongser Straße – Morr zwischen Dahlener Straße und Preyerstraße 62
9.5 Schienenverkehr 65
10 Langfristige Strategie 66
10.1 Straßenverkehr 66
10.2 Schienenverkehr 67
10.3 Flugverkehr 67
10.4 Ruhige Gebiete 68
10.4.1 Methode zur Identifizierung der ruhigen Gebiete 69
10.4.2 Identifizierung ruhiger Gebiete 70
11 Finanzielle Informationen: Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse 77
12 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans 78
13 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der Betroffenen Personen 79
Anhang I: Protokoll 1. Öffentlichkeitsbeteiligung vom 15.05.2023 bis 25.06.2023 81
Belastungsraum Hohenzollernstraße 81
Belastungsraum Viersener Straße – Steinmetzstraße 85
Belastungsraum Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße 87
Belastungsraum Stadtwaldstraße 129
Belastungsraum Mennrather Straße 134
Belastungsraum Mühlenstraße – Hauptstraße 147
Belastungsraum Pongser Straße – Morr 150
Stellungnahmen zu weiteren Bereichen 152
Anhang II: Protokoll 2. Öffentlichkeitsbeteiligung vom 20.11.2023 bis 17.12.2023 155
Belastungsraum Hohenzollernstraße 155
Belastungsraum Viersener Straße – Steinmetzstraße 160
Belastungsraum Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße 163
Belastungsraum Stadtwaldstraße 176
Belastungsraum Mennrather Straße 182

Belastungsraum Mühlenstraße – Hauptstraße 191
Belastungsraum Pongser Straße – Morr 192
Stellungnahmen zu weiteren Bereichen 195
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) 199
Anhang III: Umsetzungsstand der Maßnahmen vorheriger Lärmaktionspläne 208
1. Lärmaktionsplan 209
2. Lärmaktionsplan 220
3. Lärmaktionsplan 247

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4.1: Grenz-, Auslöse- und Orientierungswerte im Bereich des Verkehrslärmschutzes 18
Abbildung 5.1: kartierte Straßen 21
Abbildung 5.2: kartierte Schienenwege 22
Abbildung 5.3: kartierte IED-Anlagen 23
Abbildung 5.4: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Straßenverkehr; L_{den} 24
Abbildung 5.5: Strategische Lärmkarte, Lärmquelle Straßenverkehr, L_{night} 25
Abbildung 5.6: Strategische Lärmkarte, Lärmquelle Schienenverkehr, L_{den} 26
Abbildung 5.7:Strategische Lärmkarte, Lärmquelle Schienenverkehr, L_{night} 27
Abbildung 5.8: Strategische Lärmkarte, Lärmquelle IED-Anlagen, L_{den} 28
Abbildung 5.9: Strategische Lärmkarte, Lärmquelle IED-Anlagen, L_{night} 29
Abbildung 6.1: Übersicht Belastungsachsen 33
Abbildung 8.1: Linienkonzept – Szenario 2 (beschlossenes Konzept) 40
Abbildung 9.1: Belastungsachse Hohenzollernstraße 41
Abbildung 9.2: aktuelle Lärmsituation Hohenzollernstraße 41
Abbildung 9.3: Maßnahmenübersicht Hohenzollernstraße 43
Abbildung 9.4: Belastungsachse Viersener Straße - Steinmetzstraße 44
Abbildung 9.5: aktuelle Lärmsituation Viersener Straße – Steinmetzstraße 44
Abbildung 9.6: Maßnahmenübersicht Viersener Straße – Steinmetzstraße von Hermann-Piecq-Anlage bis Bismarckstraße 46
Abbildung 9.7: Maßnahmenübersicht Steinmetzstraße von Bismarckstraße bis Breitenbachstraße 47
Abbildung 9.8: Belastungsachse Von-Groote-Straße - Graf-Haeseler-Straße 48
Abbildung 9.9: aktuelle Lärmsituation Von-Groote-Straße - Graf-Haeseler-Straße 48
Abbildung 9.10: Maßnahmenübersicht Von Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße 50
Abbildung 9.11: Belastungsachse Stadtwaldstraße 51
Abbildung 9.12: aktuelle Lärmsituation Stadtwaldstraße 51
Abbildung 9.13: Maßnahmenübersicht Stadtwaldstraße 53
Abbildung 9.14: Belastungsachse Mennrather Straße 54
Abbildung 9.15: aktuelle Lärmsituation Mennrather Straße 54
Abbildung 9.16: Maßnahmenübersicht Mennrather Straße 56
Abbildung 9.17: Belastungsraum Mühlenstraße - Hauptstraße 57
Abbildung 9.18: aktuelle Lärmsituation Mühlenstraße - Hauptstraße 57
Abbildung 9.19:Maßnahmenübersicht Mühlenstraße 59
Abbildung 9.20: Maßnahmenübersicht Hauptstraße 61
Abbildung 9.21: Belastungsachse Pongser Straße - Morr 62
Abbildung 9.22: aktuelle Lärmsituation Pongser Straße - Morr 62

Abbildung 9.23: Maßnahmenübersicht Pongser Straße – Morr 64
Abbildung 10.1: ruhige Gebiete.....71
Abbildung 10.2: potentiell ruhige Gebiete.....76

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1 Auslösewerte zur Lärmsanierung in dB(A) (Quelle: BMDV nach Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05) 15

Tabelle 8.1: Korrekturwerte für unterschiedliche Straßendeckschichttypengetrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit (Quelle: RLS-19) 36

Tabelle 9.1: Basisdaten Hohenzollernstraße 41

Tabelle 9.2: Basisdaten Viersener Straße - Steinmetzstraße 44

Tabelle 9.3: Basisdaten Von-Groote-Straße - Graf-Haeseler-Straße 48

Tabelle 9.4: Basisdaten Stadtwaldstraße 51

Tabelle 9.5: Basisdaten Mennrather Straße 54

Tabelle 9.6: Basisdaten Mühlenstraße 58

Tabelle 9.7: Basisdaten Hauptstraße 60

Tabelle 9.8: Basisdaten Pongser Straße - Morr 62

Tabelle 13.1: Wirkung lärmmindernder Maßnahmen 80

Abkürzungsverzeichnis

BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BMVU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BUB	Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen
BUB-D	Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen
BUF	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen
BUF-D	Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen
CNOSSOS-EU	Common Noise Assessment Methods
dB	Dezibel (Einheit für den Schalldruckpegel)
dB(A)	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen
EBA	Eisenbahnbundesamt
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU-KOM	Europäische Kommission
FluLärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
1. FlugLSV	Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen
2. FlugLSV	Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung
3. FlugLSV	Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung
IED-Anlagen	Industrieanlagen, die der Richtlinie „Industrial Emissions Directive“ unterliegen
Kfz	Kraftfahrzeug
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
L_{den}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L_{night}	Nacht-Lärmindex (22:00-6:00 Uhr)
LSA	Lichtsignalanlage
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Schall 03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUI	Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen

VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchR97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes

1 Beschreibung des Ballungsraumes, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen

Ballungsraum

Die Stadt Mönchengladbach ist eine kreisfreie Stadt in Nordrhein-Westfalen. Sie liegt am linken Niederrhein zwischen Düsseldorf und Roermond (Niederlande). Die als Oberzentrum eingestufte Stadt liegt im Regierungsbezirk Düsseldorf, sie ist außerdem Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr.

Die Stadt Mönchengladbach erstreckt sich auf einer Fläche von 170,47 km^2 und zählt mit 277.000 Einwohnern nach §47b BImSchG als Ballungsraum.

(Haupt-)Verkehrsstraßen

In den strategischen Lärmkarten wurden von der Stadt Mönchengladbach pflichtgemäß Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (entspricht einem DTV>8.200 Kfz/Tag) kartiert. Darüber hinaus wurden bei der Lärmkartierung auch Straßen mit einer Belastung von weniger als 8.200 Kfz/Tag berücksichtigt, soweit Verkehrszahlen und ein netzrelevanter Zusammenhang vorlagen.

Folgende Straßen(-abschnitte) haben eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr:

A 52
A 61
Aachener Straße
Adolf-Kempken-Weg
B 57n
Bachstraße
Bahner
Bahnhofstraße
Bahnstraße
Beckrather Straße
Bellstieg
Bergstraße
Berliner Straße
Bismarckstraße
Blumenberger Straße
Breite Straße
Breitenbachstraße
Brunnenstraße
Burgfreiheit
Burggrafenstraße
Dahlener Straße
Dammer Straße
Dohler Straße
Duvenstraße
Dünner Straße
Düsseldorfer Straße
Dömgesstraße
Eickener Straße
Erkelenzer Straße
Erzbergerstraße
Fliehtstraße
Friedensstraße
Friedrich-Ebert-Straße
Gartenstraße
Gasstraße
Geistenbecker Ring
Geldener Straße
Giesenkirchener Straße
Gladbacher Straße
Goebenstraße
Gracht
Grevenbroicher Straße
Hardter Landstraße
Hardter Straße
Hauptstraße
Hermann-Piecq-Anlage
Hindenburgstraße
Hittastraße
Hochstadenstraße
Hoemenstraße
Hofstraße
Hohenzollernstraße
Hohlstraße
Hovener Straße
Hubertusstraße
Kaldenkirchener Straße
Karlstraße
Kleinenebroicher Straße
Konstantinstraße
Korschenbroicher Straße
Krefelder Straße
Künkelstraße
Kölner Straße
L 19
L370
L39
L390
Landgrafenstraße
Liedberger Straße
Limitenstraße
Lindenstraße
Luisenstraße
Lürriper Straße
Marie-Juchacz-Straße
Marienburger Straße
Mennrath
Metzenweg
Monschauer Straße
Moses-Stern-Straße
Mühlenstraße
Mülforter Straße
Mülgaustraße
Mürrigerstraße
Neusser Straße
Nicodemstraße
Nordring
Nordstraße
Odenkirchener Straße
Otto-Saffran-Straße
Peter-Schumacher-Platz

Poststraße
Preyerstraße
Rathenaustraße
Reststrauch
Rheindahlener Straß
Rheydter Straße
Ritterstraße
Roermonder Straße
Ruckes
Ruhrfelder Straße
Schriefersmühle
Schürenweg
Speicker Straße
Stadtwaldstraße
Stapper Weg
Steinmetzstraße
Steinsstraße
Sternstraße
Stockholtweg
Theodor-Heuss-Straße
Tippweg
Tomper Straße
Viersener Straße
Volksbadstraße
Volksgartenstraße
Von-Groote-Straße
Vorster Straße
Waater Straße
Waldnieler Straße
Wetschewell
Wickrathberger Straße
Wickrather Straße
Wilhelm-Schiffer-Straße
Willicher Damm
Zeppelinstraße
Zoppenbroich
Zoppenbroicher Straße

(Haupt-)Eisenbahnstrecken

Folgende Schienenstrecken haben eine Verkehrsbelastung von mehr als 30.000 Zügen/Jahr:

- 2520: Duisburg-Ruhrort – Mönchengladbach
- 2550: Aachen – Kassel
- 2611: Rheydt – Köln-Ehrenfeld

Gewerbelärm

In Ballungsräumen sind auch Industrie- und Gewerbeanlagen mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren sowie Häfen für Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Folgende Anlagen wurden kartiert:

- A. & P. Drehkopf GmbH & Co. KG
- Heinz Gothe GmbH & co. KG
- TSB Tiefdruck Schwann Bagel GmbH & Co. KG
- EGN Entsorgungsgesellschaft Niederrhein mbH
- Reterra Service GmbH (Kompostierungsanlage Wanlo)
- Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co. KG
- Rath GmbH
- H. Herzog KG
- Niersverband (Kläranlage MG-Neuwerk)
- Brauerei Mönchengladbach, Zweigniederlassung der Oettinger Brauerei GmbH
- A. Frauenrath Recycling GmbH
- Carl Dicke GmbH & Co KG

Großflughäfen

Die Stadt Mönchengladbach befindet sich aufgrund der vom LANUV berechneten Lärmkarten nicht im Lärmwirkungsbereich des Großflughafens Düsseldorf mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr (Starts und Landungen).

Der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach verzeichnete 2021 47.189 Starts und Landungen. Davon waren insgesamt 27.831 Starts und Landungen Schulflugbewegungen und dienten somit Ausbildungszwecken.

Aufgrund der für die Lärmkartierung relevanten 19.358 Flugbewegungen ist der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach im Lärmaktionsplan nicht zu betrachten.

Andere Lärmquellen

Freizeit oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung. Probleme in Zusammenhang mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

2 Zuständige Behörde

Die Berechnung der strategischen Lärmkarten erfolgte für

- die (Haupt-)Verkehrsstraßen und IED-Anlagen durch die Stadt Mönchengladbach und
- die Schienenstrecken des Bundes durch das EBA.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt §47e BImSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinde als zuständige Behörde.

Stadt Mönchengladbach
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Abteilung Kommunale Verkehrsplanung und Mobilitätsplanung
Jörg Clages
Markt 11
41236 Mönchengladbach
Tel.: 02161/25-8580
E-Mail: LAP@moenchengladbach.de
Internet: www.moenchengladbach.de
Gemeindeschlüssel: 05 1 16 000

§ 47e (4) BImSchG legt das Verfahren für den Lärmaktionsplan an Schienenwegen innerhalb von Ballungsräumen fest: „*Abweichend von Absatz 1 ist ab dem 1. Januar 2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweitern Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das Eisenbahnbundesamt an der Lärmaktionsplanung mit.*“

Der Lärmaktionsplan ist von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilung der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), welches wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.

3 Rechtlicher Hintergrund

Am 25.06.2002 trat die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm mit folgendem Ziel in Kraft*: „Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“*

Im Juni 2005 ist die Umgebungslärmrichtlinie mit der Einfügung des §47 a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie der 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung (34. BImSchV) in nationales Recht überführt worden. §47 a beschreibt den Anwendungsbereich dieses Teils des BImSchG: *„Dieser Teil des Gesetzes gilt für den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraumes, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind. Er gilt nicht für Lärm, der von der betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeit innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.“*

Nach §47b BImSchG bezeichnet der Begriff Umgebungslärm „*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*“.

Der Lärmaktionsplan ist ähnlich wie der Flächennutzungsplan eine vorbereitende Planung. Der Lärmaktionsplan bereitet Maßnahmen vor, die durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung nach den jeweilig geltenden Rechtsvorschriften durchzusetzen sind. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen (§ 47 Absatz 6 BImSchG). Die Einhaltung der Auslösewerte für die aufgestellten Maßnahmen ist allerdings nicht einklagbar, da sie keine verpflichtenden Grenzwerte darstellen.

Nach § 47d BImSchG muss ein Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG enthalten:

- *eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,*
- *die zuständige Behörde,*
- *den rechtlichen Hintergrund,*
- *alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,*
- *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 Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zu Lärmminderung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *die langfristige Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.*

Mit der Einführung der Richtlinien (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates wurden die Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm sowie die Berechnungsmethode

zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm EU-weit harmonisiert. Seit dem 31. Dezember 2018 sind die EU-Mitgliedsstaaten verpflichtet, diese Berechnungsverfahren und –methoden anzuwenden.

Mit der Bekanntmachung der BUB, BUF, BEB, BUB-D und BUF-D im Bundesanzeiger wurden die bis dahin in Deutschland für die Lärmkartierung geltenden Berechnungsmethoden VBUSch, VBUS, VBUF, VBUI und VBEB aufgehoben.

Mit der Änderung der 34. BImSchV wurde die Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission (Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG im Hinblick auf die Festlegung von Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm) in deutsches Recht umgesetzt. Zusätzlich zu der Angabe der Lärmbetroffenen müssen nun auch Angaben über

- die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten,
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörungen

gemacht werden.

Nationale Regelungen zum Straßenverkehrslärm

Neben den Vorgaben aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie gelten für die Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen in Deutschland folgende Richtlinien bzw. Regelungen:

- Lärmsanierung:
  Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden klassifizierten Straßen richtet sich nach bundesweit einheitlich festgelegten Kriterien. Die Lärmsituation ist anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS) zu ermitteln und zu bewerten. Eine Grundvoraussetzung zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit der Gebietskategorie überschritten sind.
- Lärmvorsorge:
  Beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen gelten die Regelungen des BImSchG in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Bei der sogenannten Lärmvorsorge sind Maßnahmen gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert wird. Lärmvorsorge erfolgt vorranging als sogenannte aktive Maßnahme durch Schallschutzmaßnahmen an bzw. entlang der Straße (bspw. lärmmindernder Asphalt, Lärmschutzwände) Die prognostizierte Lärmsituation wird anhand der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS) ermittelt.

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen müssen die Vorgaben und Regelungen der StVO eingehalten werden.

Nationale Regelungen zum Schienenverkehrslärm

- Lärmsanierung:
  Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

  Seit 1999 stellt der Bund jährlich Mittel für das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ bereit. Begünstigt sind Gebäude, die vor dem 1. Januar 2015 errichtet wurden. Gleiches gilt für Wohngebäude auf Flächen, die vor dem 1. Januar 2015 zur Nutzung mit Wohnbebauung ausgewiesen wurden.

Streckenabschnitte werden in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen, wenn die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden.

Im Bundeshaushaltsgesetz 2021 wurde die Absenkung der Auslösewerte um 3 dB(A) festgelegt. Seit Inkrafttreten der überarbeiteten Förderrichtlinie Lärmsanierung zum 1. Juli 2022 kommen die neuen Auslösewerte zur Anwendung. Das nutzt Gebieten mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung, zum Beispiel Wohn-, Dorf-, Misch- und Kerngebieten. Damit sind die Auslösewerte seit 2015 um insgesamt 11 dB(A) abgesenkt worden, was mehr als einer Halbierung des vom menschlichen Gehör empfundenen Lärms entspricht.

Gebietskategorie	Tag (6:00-22:00 Uhr)	Nacht (22:00-6:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine/allgemeine Wohngebiete	64	54
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66	56
Gewerbegebiete	72	62

Tabelle 3.1 Auslösewerte zur Lärmsanierung in dB(A) (Quelle: BMDV nach Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05)

- Lärmvorsorge:
  Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Als sogenannte Lärmvorsorge ist beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist. Lärmvorsorge erfolgt vorrangig als sogenannte aktive Maßnahme durch Schallschutzmaßnahmen am und neben dem Gleis. Oft werden Schallschutzwände errichtet, aber auch andere Techniken sind möglich. Reichen Maßnahmen am Gleis nicht aus oder kommen sie aus anderen Gründen nicht in Betracht, werden sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt, zum Beispiel in Form von Schallschutzfenstern, mit Schallschutzlüftern oder als Fassadendämmung. Die prognostizierte Lärmsituation wird anhand der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) ermittelt.

Nationale Regelungen zum Gewerbelärm

Im Bereich des Gewerbelärms greift in Deutschland die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Diese allgemeine Verwaltungsvorschrift dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche von Gewerbe- und Industrieanlagen bereits im Genehmigungsverfahren bzw. zur nachträglichen Anordnung bei bereits bestehenden Anlagen. Sie gilt für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des BImSchG unterliegen.

Nationale Regelungen zum Fluglärm

Im Bereich des Fluglärms gilt in Deutschland das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG). Der Zweck dieses Gesetzes ist, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen. Drei Rechtsverordnungen konkretisieren die Anforderungen des Fluglärmgesetzes:

- Die Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen (1. FlugLSV) regelt die Datenerfassung über den Flugbetrieb und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche.

- Die Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung (2. FlugLSV) legt Anforderungen an den baulichen Schallschutz von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen in den Lärmschutzbereichen fest.
- Die Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung (3. FlugLSV) regelt die Einzelheiten der Entschädigungen für fluglärmbedingte Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs beim Neu- und Ausbau von Flughäfen.

Ratsbeschluss wird zu einem späteren Zeitpunkt eingefügt.

4 Geltende Grenzwerte

Sowohl in der EU-Umgebungslärmrichtlinie als auch im BImSchG werden keine Grenzwerte genannt, ab denen ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden muss. Im Rahmen des gegen Deutschland laufenden Vertragsverletzungsverfahren 2016/2116 hat die EU-KOM im Sommer 2022 Deutschland auf das Urteil des EuGH gegen Portugal hingewiesen und um Stellungnahme gebeten. Nach diesem Urteil müssen Lärmaktionspläne dort aufgestellt werden, wo Lärmkarten erstellt wurden. Daraus folgt, dass die im Runderlass des MUNLV von 2008 genannten Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung nicht mehr anzuwenden sind.

Aus nationalen Richtlinien, Verordnungen etc. bestehen teilweise strikte Grenzwerte, teilweise Richt- und Orientierungswerte. Es hängt von der im Einzelfall vorliegenden Lärmart bzw. dem Lärmverursacher sowie der Nutzungsart ab, nach welchen Werten und welchen Verfahren Lärm ermittelt und beurteilt wird.

In Abbildung 4.1 sind Grenz-, Auslöse- und Orientierungswerte im Bereich Verkehrslärmschutzes dargestellt.

Übersicht

Grenz-, Auslöse- und Orientierungswerte im Bereich des Verkehrslärmschutzes

Anwendungsbereich:	Verkehr				Planung	
Quellen:	Straßen, Schienenwege		Straßen und Schienenwege in der Baulast des Bundes		Verkehr	
Vorschriften:	16. BImSchV		Lärmsanierung		DIN 18005	
Nutzung	Immissions-grenzwerte		Auslösewerte		Orientierungs-werte	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurheime	57	47	64	54	für diese Nutzungsart gibt es keine Orientierungswerte	
reine Wohngebiete	59	49	64	54	50	40
allgemeine Wohngebiete	59	49	64	54	55	45
Kleinsiedlungsgebiete	59	49	64	54	55	45
besondere Wohngebiete	für diese Nutzungsart gibt es keine Immissionsgrenz- oder Auslösewerte				60	45
Dorfgebiete	64	54	66	56	60	50
dörfliches Wohngebiet	für diese Nutzungsart gibt es keine Immissionsgrenz- oder Auslösewerte				60	50
Mischgebiet	64	54	66	56	60	50
Kerngebiet	64	54	66	56	63	53
urbanes Gebiet	64	54	für diese Nutzungsart gibt es keine Auslösewerte		60	50
Gewerbegebiet	69	59	72	62	65	55
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	für diese Nutzungsart gibt es keine Immissionsgrenz- oder Auslösewerte				55	55
Sondergebiete (je nach Nutzungsart)	für diese Nutzungsart gibt es keine Immissionsgrenz- oder Auslösewerte				50-65	40-55

Stand Juli 2023

Abbildung 4.1: Grenz-, Auslöse- und Orientierungswerte im Bereich des Verkehrslärmschutzes

5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursachergruppe (also Straße, Schiene und Industrie/ Gewerbe) getrennt voneinander zu berechnen. Die Berechnungen erfolgten erstmals mit den harmonisierten Berechnungsvorschriften CNOSSOS-EU. Diese haben die vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen, Schienenwegen, Flughäfen und Industrieanlagen (VBUS, VBUSCH, VBUF, VBUI) abgelöst und müssen seit dem 31.12.2018 verpflichtet angewendet werden.

Änderungen bei der Berechnung des Umgebungslärms durch Straßenverkehr und Erstellung der strategischen Lärmkarten

Die wesentlichen Änderungen bei der Berechnung des Umgebungslärms liegen in folgenden Bereichen:

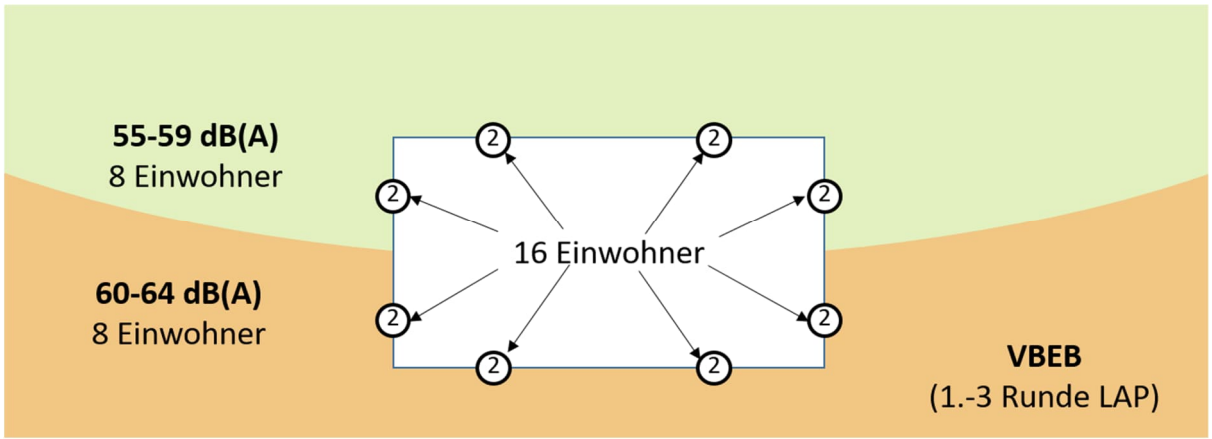
- Zuordnung der Fahrzeuge zu unterschiedlichen Verkehrsklassen:
  Die Fahrzeuge werden nicht mehr nur nach Pkw und Schwerverkehr unterschieden, sondern nun in die Klassen Pkw, leichter Schwerverkehr, schwerer Schwerverkehr und Motorräder eingeteilt.
- Berücksichtigung von Beschleunigungsvorgängen:
  An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen oder Kreisverkehren wird nun die Erhöhung des Lärmpegels durch das Abbremsen und Anfahren der Fahrzeuge mit einem quellseitigen Zuschlag berücksichtigt.
- Der Zuschlag für Mehrfachreflexionen entfällt.
- Die Korrekturwerte für Fahrbahnoberflächen wurden angepasst.

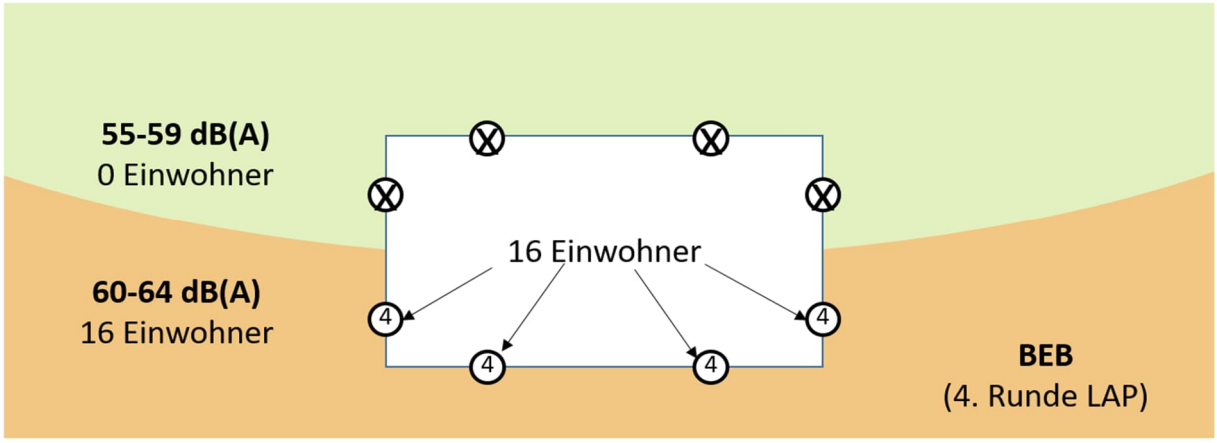
Folgende Änderungen werden auf Grundlage von Vergleichsberechnungen des Umweltbundesamtes (UBA) zwischen der alten VBUS und der neuen BUB erwartet:

- Im Einwirkbereich von Autobahnen ist mit einer deutlichen Erhöhung der Lärmbelastung zu rechnen.
- Die Fläche der einzelnen 5 dB-Isophonenbänder wird sich über fast alle Pegelklassen vergrößern, vor allem in der Nähe von Autobahnen.
- Für innerörtliche Bereiche mit komplexer Bebauung und Abschirmung kann keine pauschale Aussage bzgl. der Veränderungen getroffen werden.

Änderung bei der Berechnung der Belastetenzahlen

Neben der neuen Berechnungsmethode für die Lärmberechnung wurde auch die Methode zur Ermittlung der Belastetenzahlen geändert. An Stelle der bisherigen Gleichverteilung der Einwohner des Gebäudes auf alle Fassadenpunkte gemäß VBEB tritt in der BEB das sogenannte Median-Verfahren. Folgende Abbildungen veranschaulichen die Änderungen zwischen der VBEB (für die Kartierung bis 2017) und der BEB (ab 4. Runde Lärmkartierung):





Das Median-Verfahren sieht analog dem Verfahren zur Gleichverteilung vor, dass die Lärmbelastung für alle, gleichmäßig um das Gebäude verteilten Fassadenpunkte berechnet wird. Von diesen Fassadenpunkten wird der Median-Wert gebildet und die leisere Hälfte der Berechnungspunkte verworfen. Die Gesamtzahl der Einwohner des Gebäudes werden gleichmäßig auf die verbliebene lautere Hälfte der Berechnungspunkte verteilt.

Mit dem Medianverfahren werden Bewohner, die bisher nach der Methode der Gleichverteilung, einem leiseren Fassadenpunkt der Rückseite des Gebäudes zugewiesen wurden, nunmehr der lauteren Vorderseite zugeordnet. Dadurch kann es zur Verschiebung der Lärmbelasteten um eine oder mehrere Pegelklassen nach oben kommen. Im Ergebnis werden beim Median-Verfahren deutlich mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen.

Die Isophonen stellen Linien gleichen Schallpegels dar und wurden für eine Höhe von 4 m über Gelände berechnet.

Die strategischen Lärmkarten stellen die Geräuschbelastung folgender Quellen dar:

- alle Straßen mit einem DTV von mehr als 8.200 Kfz/Tag (entspricht mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr) sowie darüber hinaus weitere Straßen mit einem DTV <8.200 Kfz/Tag soweit Daten und ein netzrelevanter Zusammenhang vorliegen,
- alle Hauptschienenstrecken mit einem Aufkommen von mehr als 30.000 Zügen/Jahr sowie alle weiteren Schienenstrecken im Stadtgebiet und
- Industrie- und Gewerbeanlagen die unter die IED-Richtlinie fallen soweit diese Quellen lärmrelevant sind.

5.1 Bei der Lärmkartierung berücksichtigte Lärmquellen in Mönchengladbach

5.1.1 Straßenverkehrslärm

In den strategischen Lärmkarten wurden von der Stadt Mönchengladbach pflichtgemäß Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (entspricht einem DTV>8.200 Kfz/Tag) kartiert. Darüber hinaus wurden bei der Lärmkartierung auch Straßen mit einer Belastung von weniger als 8.200 Kfz/Tag berücksichtigt, soweit Verkehrszahlen und ein netzrelevanter Zusammenhang vorlagen.

Abbildung 5.1 zeigt den Umfang der kartierten Straßen.

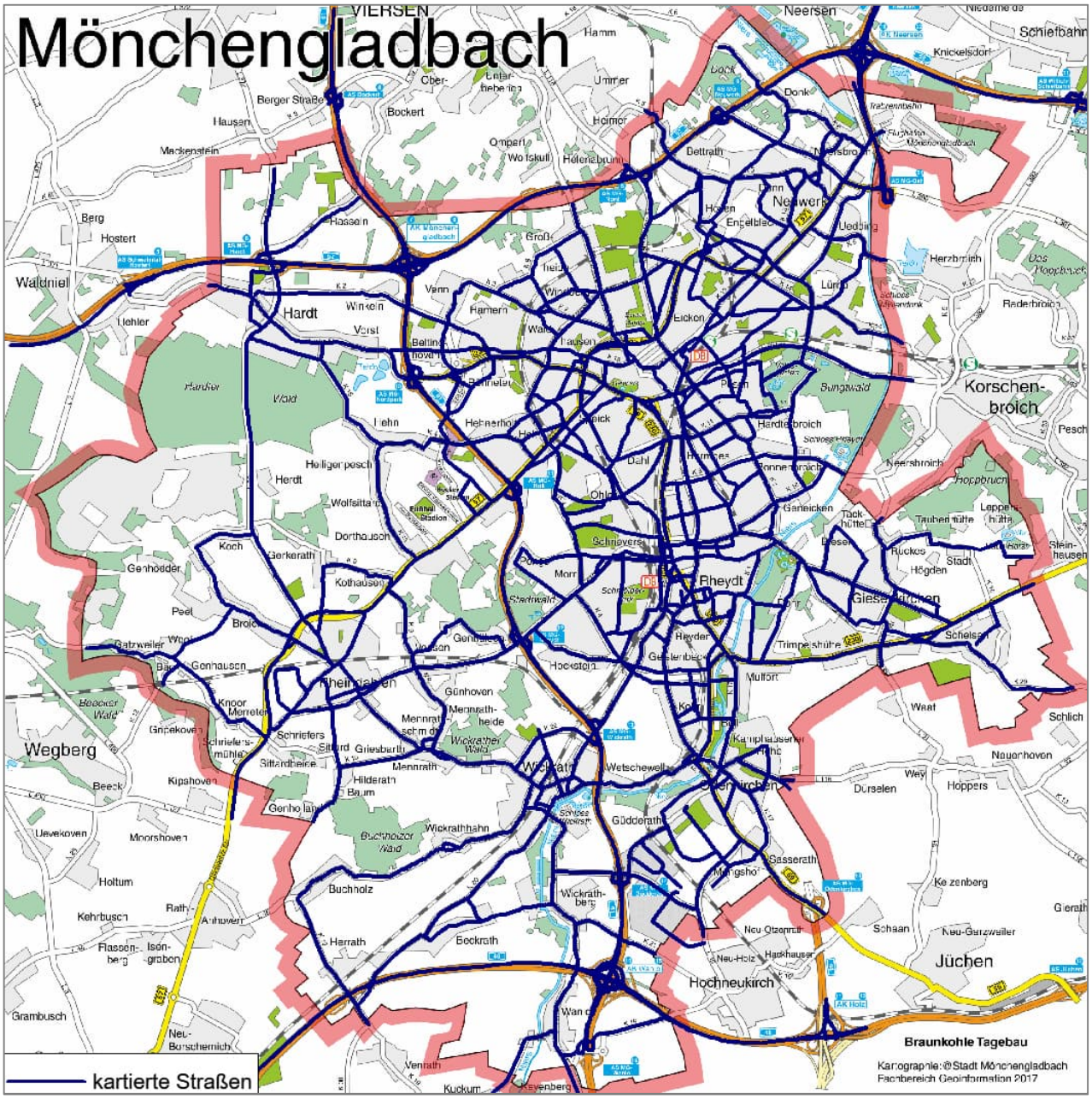


Abbildung 5.1: kartierte Straßen

5.1.2 Schienenverkehrslärm

Folgende Schienenstrecken wurden vom EBA bei der Berechnung der Lärmkarten berücksichtigt:

- 2520: Duisburg-Ruhrort – Mönchengladbach
- 2521: Mönchengladbach – Rheydt-Geneicken
- 2522: Rheydt (-Krefeld) Güterumgehungsbahn
- 2524: Rheydt – Dalheim
- 2550: Aachen – Kassel
- 2611: Rheydt – Köln-Ehrenfeld

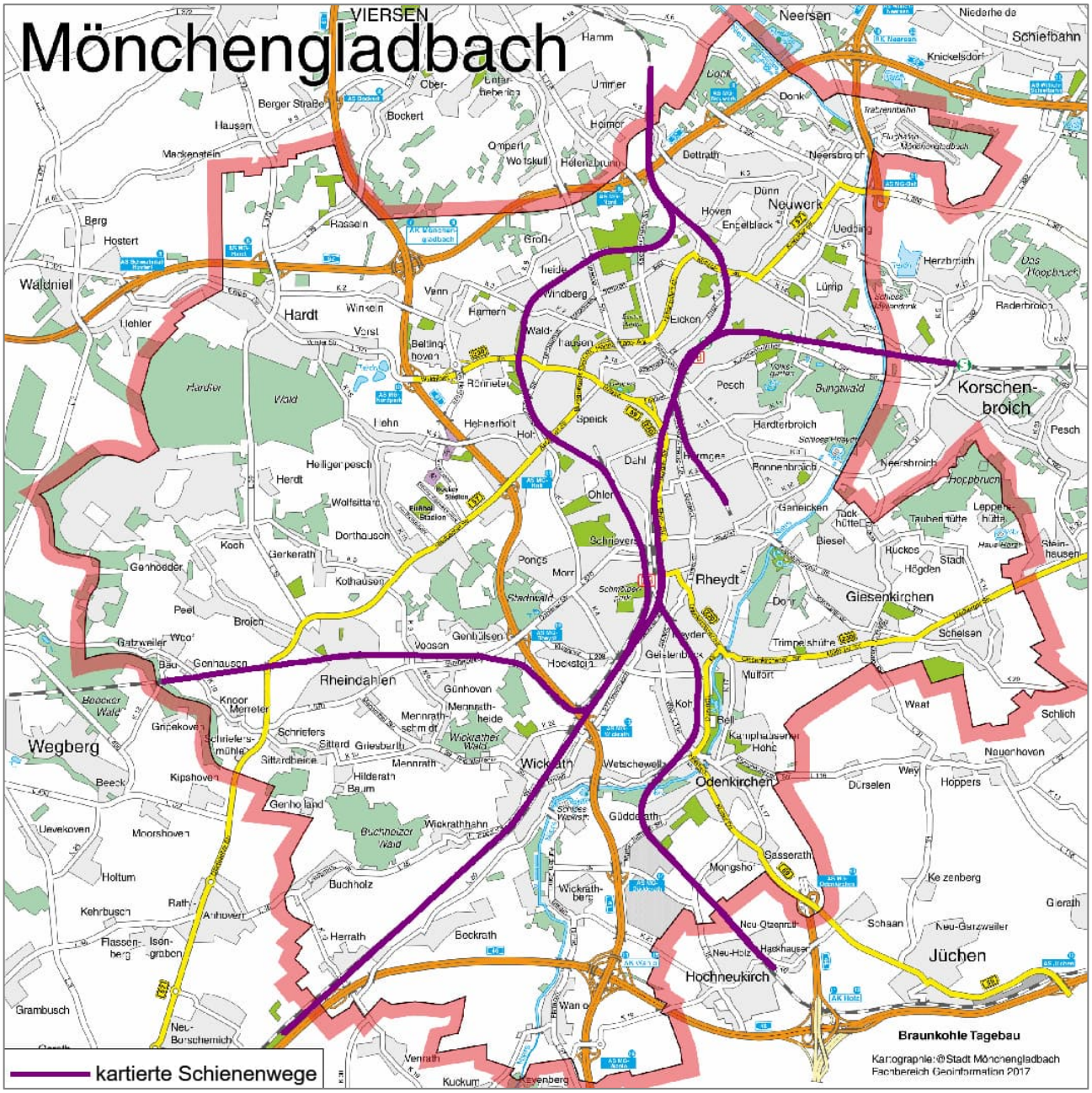


Abbildung 5.2: kartierte Schienenwege

5.1.3 Gewerbelärm

Es wurden keine zusätzlich zu den in Kapitel 1 genannten Anlagen kartiert. In Abbildung 5.3 ist die Lage der kartierten IED-Anlagen dargestellt.

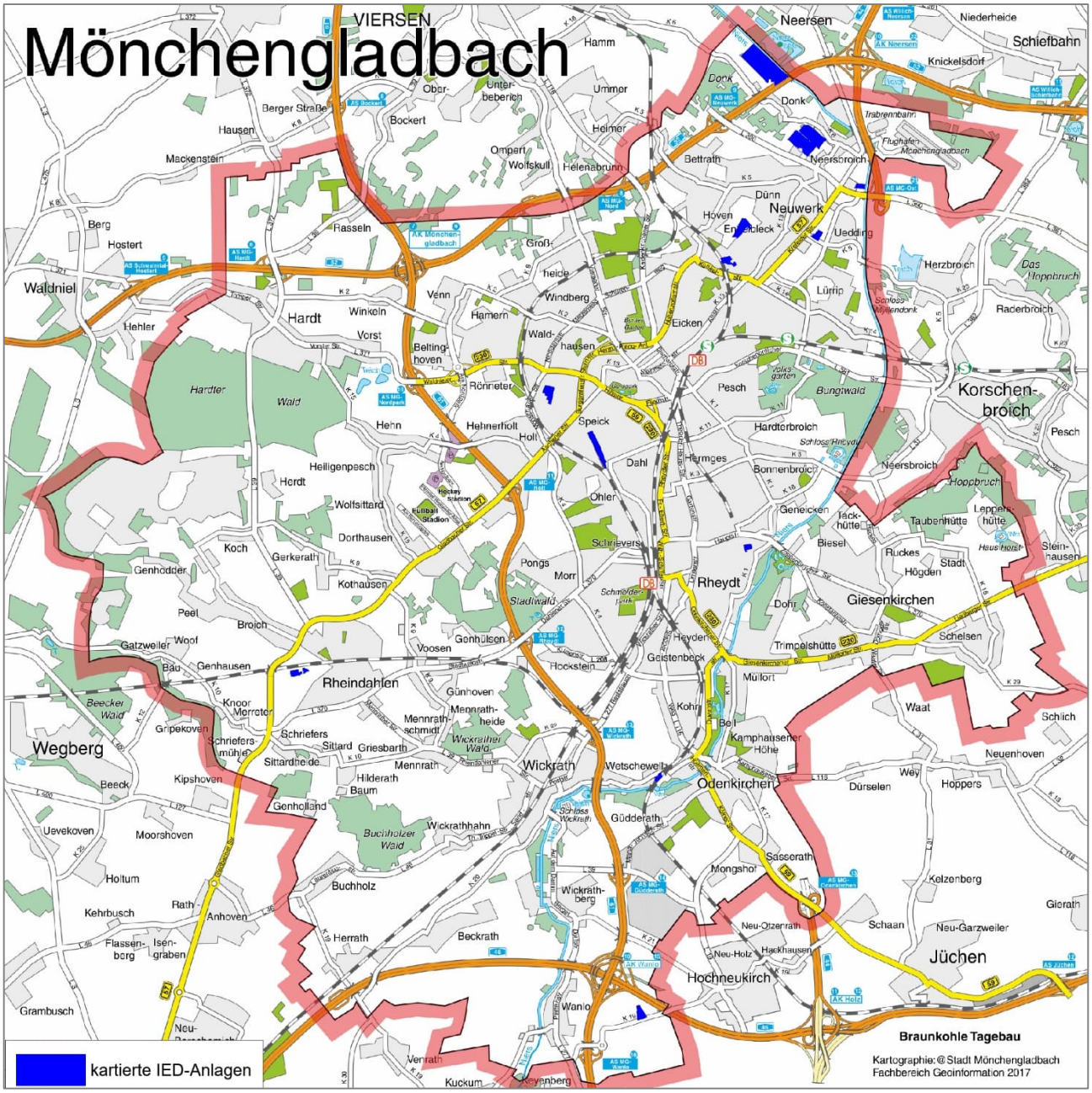


Abbildung 5.3: kartierte IED-Anlagen

5.2 Strategische Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten der 4. Runde sind im Internet im Umgebungslärmportal des MUNV (www.umgebungslaerm.nrw.de) sowie im Geoportal des EBA (https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de) veröffentlicht.

In den folgenden Abbildungen sind die strategischen Lärmkarten für die unterschiedlichen Quellarten dargestellt.

5.2.1 Straßenverkehr

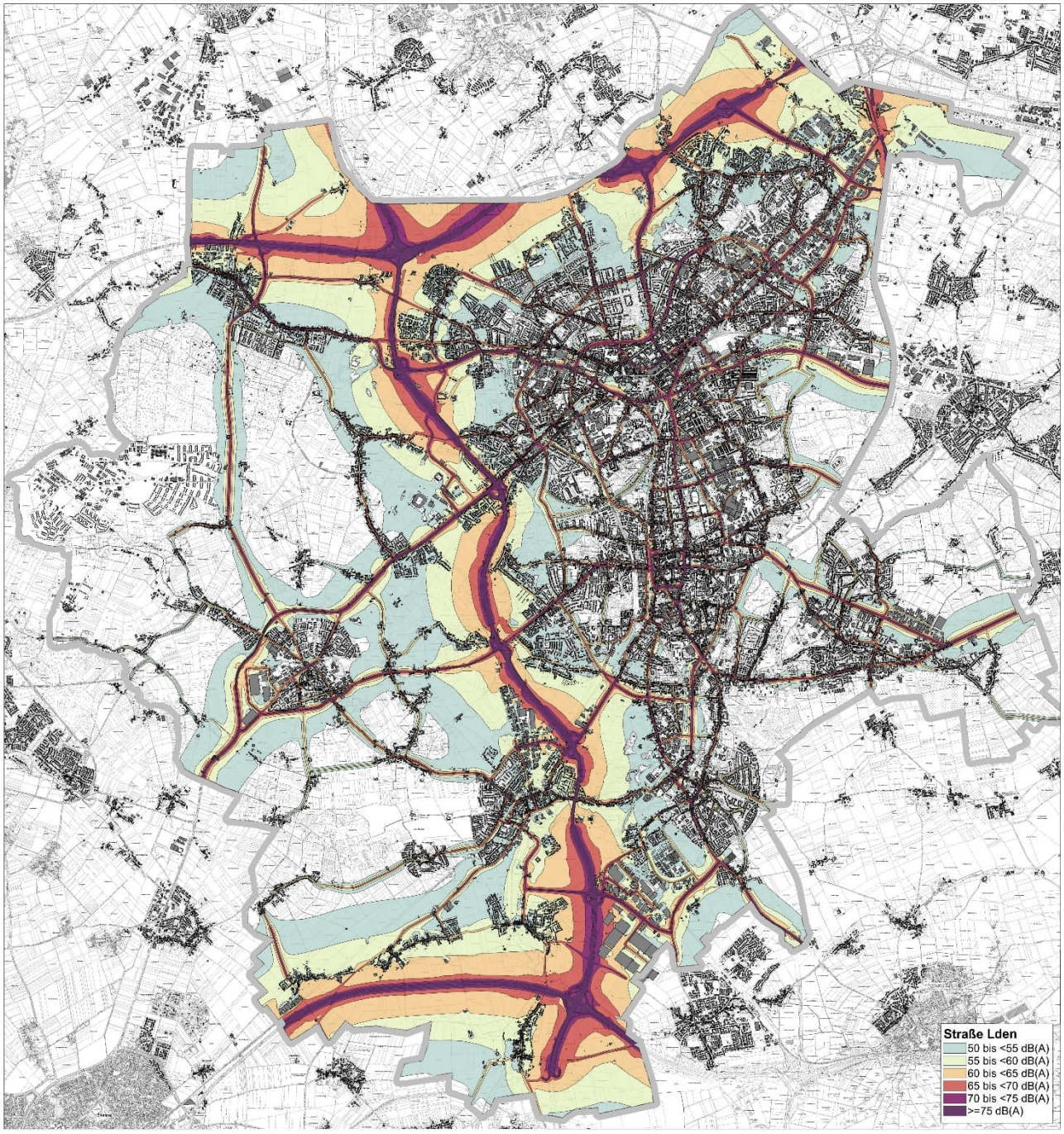


Abbildung 5.4: strategische Lärmkarte, Lärmquelle Straßenverkehr; L_{den}

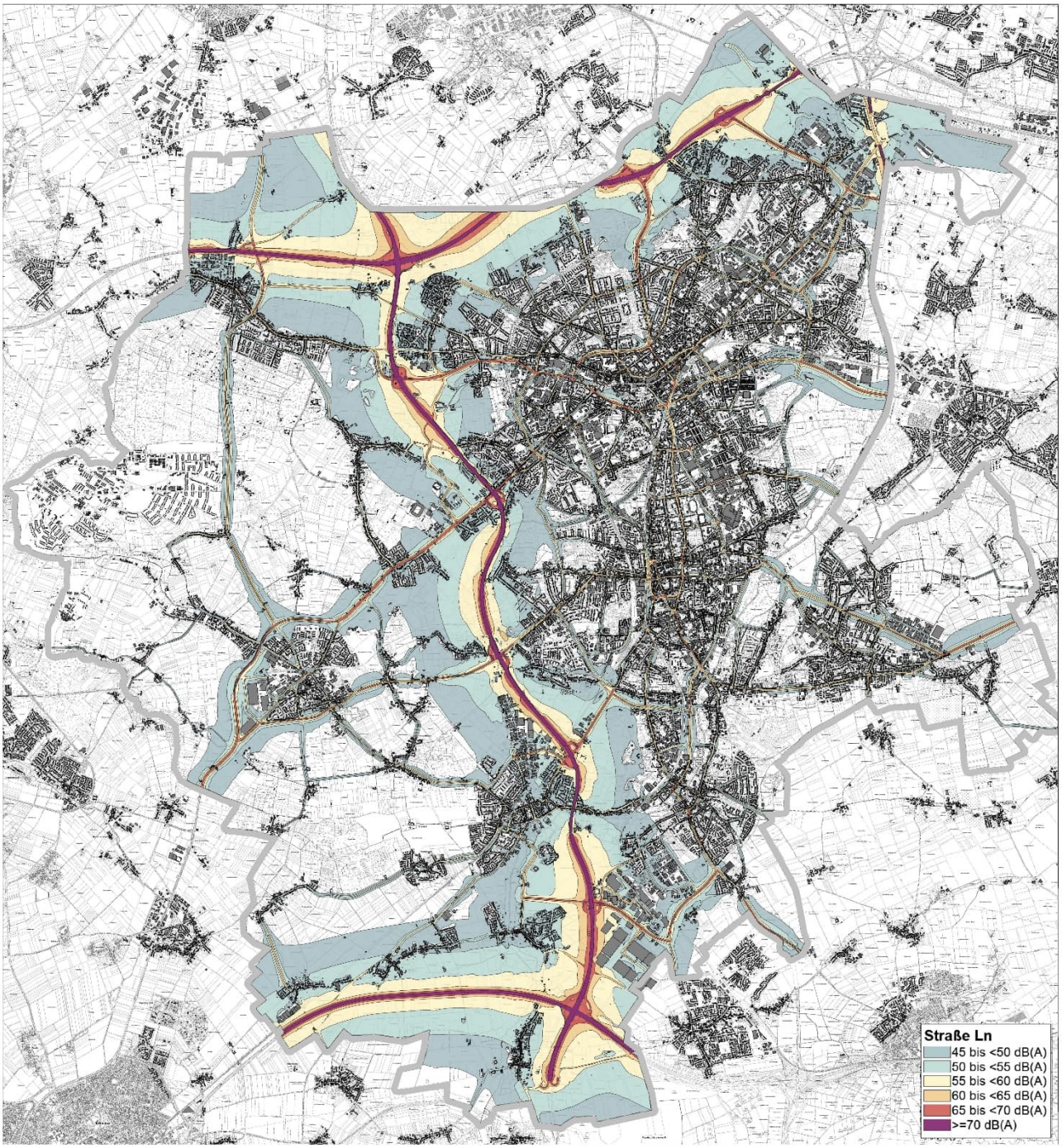


Abbildung 5.5: Strategische Lärmkarte, Lärmquelle Straßenverkehr, L_{night}

5.2.2 Schienenverkehr

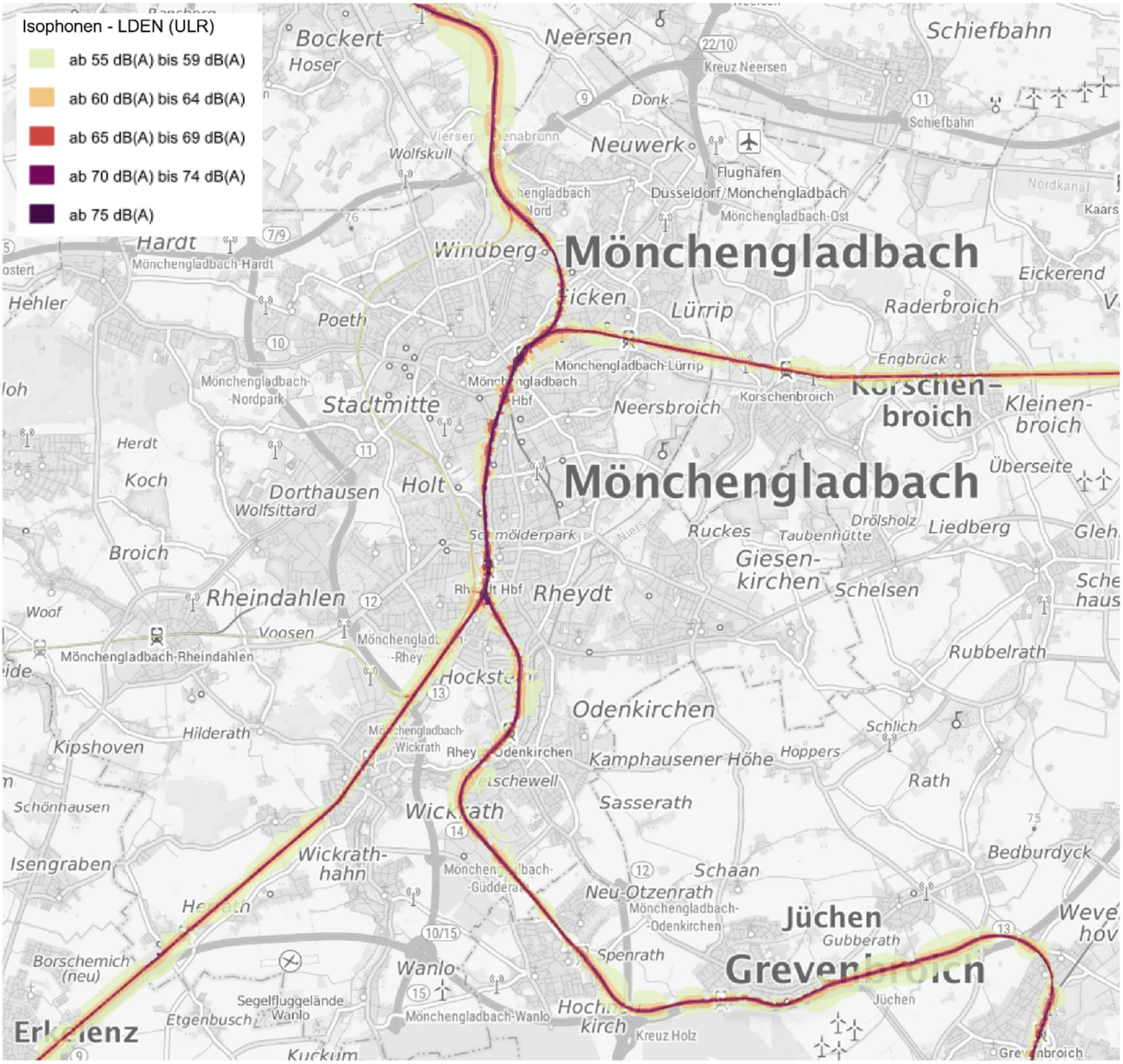


Abbildung 5.6: Strategische Lärmkarte, Lärmquelle Schienenverkehr, L_{den}

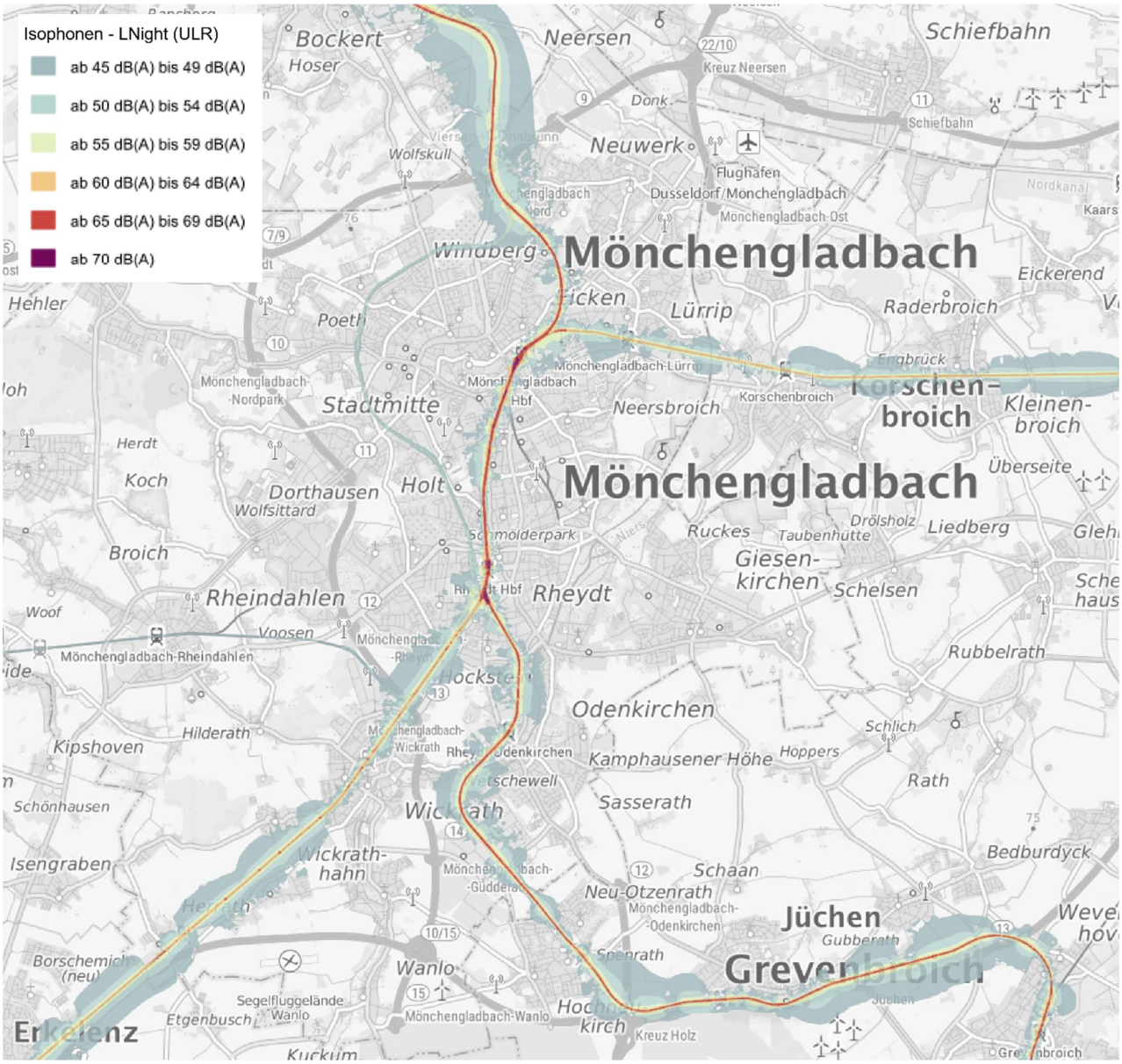


Abbildung 5.7:Strategische Lärmkarte, Lärmquelle Schienenverkehr, L_{night}

5.2.3 IED-Anlagen



Abbildung 5.8: Strategische Lärmkarte, Lärmquelle IED-Anlagen, L_{den}

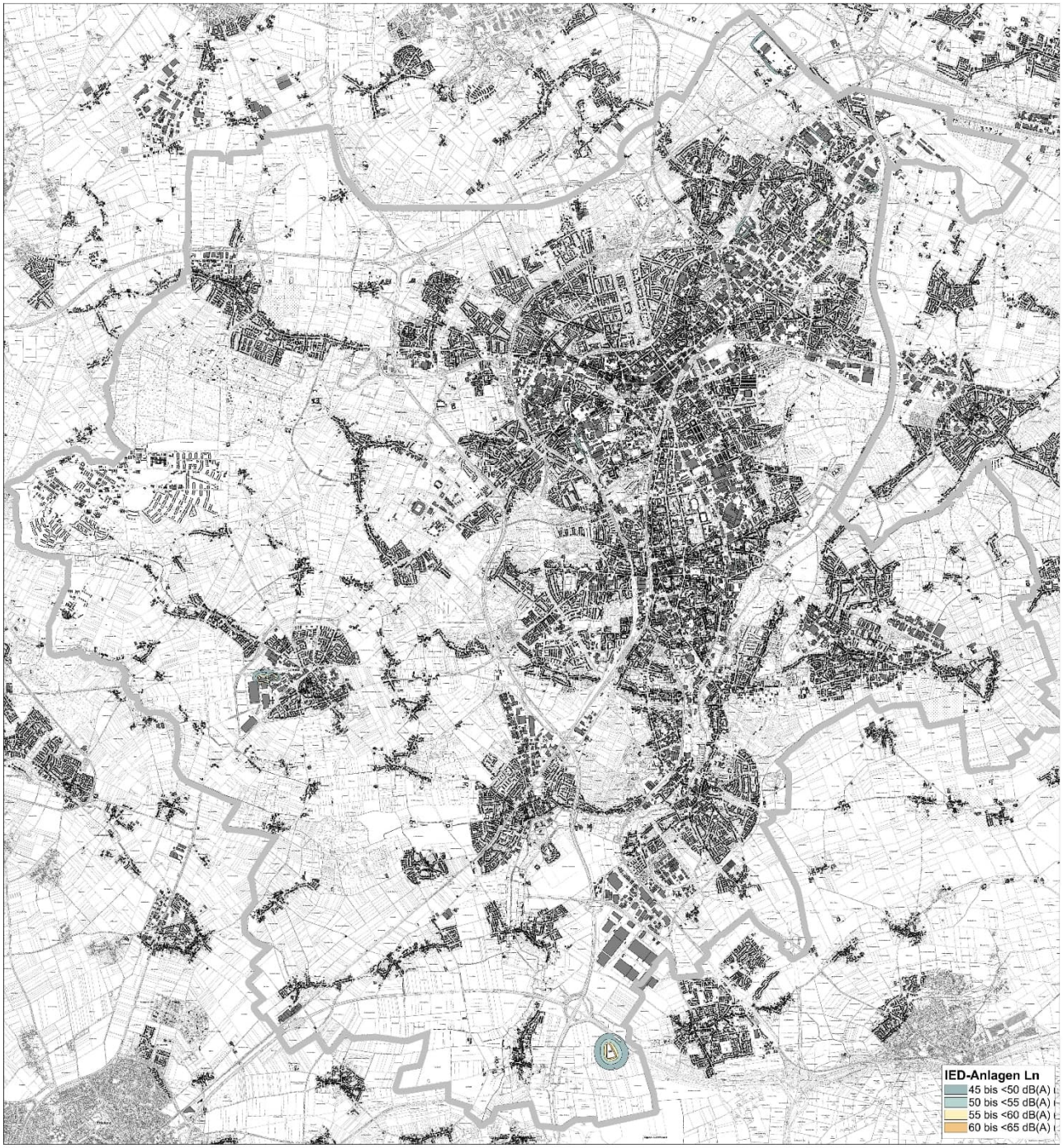


Abbildung 5.9: Strategische Lärmkarte, Lärmquelle IED-Anlagen, L_{night}

6 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

6.1 Betroffenheiten durch das gesamte lärmrelevante Straßennetz

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln ganztags (L_{den}) und nachts (L_{night}) an der Fassade von:

L_{den}	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)
N	30.244	37.855	35.711	4.610	16

L_{night}	50-54 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	>70 dB(A)
N	38.250	39.028	7.063	89	0

Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete:

L_{den}	>55 dB(A)	>65 dB(A)	> 75 dB(A)
Fläche	66 km^2	19 km^2	3 km^2

Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}	>55 dB(A)	>65 dB(A)	> 75 dB(A)
Wohnungen	51636	19208	8
Schulen (Gebäude)	68	12	0
Krankenhäuser (Gebäude)	19	2	0

Erstmals wurden im Rahmen der Betroffenheitsanalyse für den Straßenverkehr die Betroffenheiten bzgl. der Gesundheitsgefährdung abgeschätzt:

- Zahl der Fälle starker Belästigung: 20191
- Zahl der Fälle starker Schlafstörungen: 5404
- Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten: 42

6.2 Betroffenheiten durch den Schienenverkehr:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln ganztags (L_{den}) und nachts (L_{night}) an der Fassade von:

L_{den}	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)
N	21.350	7.342	3.138	1.460	820

L_{night}	50-54 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	>70 dB(A)
N	16.718	6.224	2.746	1.191	625

Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete:

L_{den}	>55 dB(A)	>65 dB(A)	> 75 dB(A)
Fläche	23,93 km^2	5,8 km^2	1,77 km^2

Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}	>55 dB(A)	>65 dB(A)	> 75 dB(A)
Wohnungen	17367	2742	415
Schulen (Gebäude)	59	1	0
Krankenhäuser (Gebäude)	22	6	0

6.3 Betroffenheiten durch IED-Anlagen:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln ganztags (L_{den}) und nachts (L_{night}) an der Fassade von:

L_{den}	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)
N	34	15	0	0	0

L_{night}	50-54 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	>70 dB(A)
N	15	4	0	0	0

Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete:

L_{den}	>55 dB(A)	>65 dB(A)	> 75 dB(A)
Fläche	1 km^2	0	0

Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}	>55 dB(A)	>65 dB(A)	> 75 dB(A)
Wohnungen	23	0	0
Schulen (Gebäude)	0	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

6.4 Identifizierung der Untersuchungsräume

6.4.1 Vorgehensweise

Die strategischen Lärmkarten zeigen, dass die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr im Vergleich zu den beiden anderen in Mönchengladbach kartierten Lärmquellen Schienenverkehr und IED-Anlagen überwiegt.

Im Rahmen der bisherigen drei Lärmaktionspläne wurden bereits eine Vielzahl von Belastungsräumen, die durch Straßenverkehrslärm belastet sind, untersucht. Die Kriterien für die Auswahl der bisherigen Untersuchungsräume waren zum einen die Höhe der nächtlichen Beurteilungspegel (L_{night}> 60 dB(A)) und zum anderen die Anzahl der Betroffenen Einwohner (je mehr Betroffene pro 10 m, desto früher wurden die

Belastungsräume untersucht). Die Umsetzung der in den (bereits vorhandenen) Lärmaktionsplänen vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt sukzessive im Rahmen der finanziellen und personellen Kapazitäten.

Die 4. Runde des Lärmaktionsplans soll, aufgrund des oben dargelegten engen Zeitrahmens für die Erstellung, hauptsächlich der Überprüfung der vorangegangenen Lärmaktionspläne dienen. Um den Umfang diesmal überschaubar zu halten, soll in der 4. Runde nur eine geringe Anzahl an neuen, noch nicht identifizierten Belastungsräumen untersucht werden. Der Fokus liegt wie bereits bei den ersten drei Runden der Lärmaktionsplanung auf dem Straßenverkehrslärm, da hier immer noch die höchsten Betroffenheiten vorhanden sind. Beim Schienenverkehrslärm sind die Möglichkeiten der Stadt, eigene Lärmminderungsmaßnahmen durchzuführen, gering. Zusätzlich gibt es hier das Lärmsanierungsprogramm des Bundes sowie den Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes, in deren Rahmen in den kommenden Jahren im Stadtgebiet an diversen Abschnitten des Schienennetzes Lärmschutzwände durch die Deutsche Bahn AG errichtet werden sowie ergänzend der Einbau von passive Schallschutzmaßnahmen gefördert wird.

Bei der Auswahl der Untersuchungsräume wurden folgende Kriterien angewandt:

- Beurteilungspegel nachts L_{night}> 58 dB(A)
- Anzahl der Betroffenen pro 10 m >2 Betroffene, ergänzt durch Bereiche mit Betroffenheiten >1 Betroffener (einzelne betroffene Häuser ergeben keine Belastungsachse) und „Schließung der Lücken“ zu bereits in vorherigen Lärmaktionsplänen untersuchten Bereichen

Der Auslösepegel von L_{night}> 58 dB(A) wurde gewählt, da es bei diesem Pegel möglich war, sinnvolle Belastungsräume zu identifizieren. Diejenigen Achsen mit Fassadenpegeln L_{night}> 60 dB(A) wurden bereits in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen untersucht. Diese Belastungsräume sollen im 4. Lärmaktionsplan nicht weiter untersucht werden. Wenn bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen umgesetzt sind, ist es an diesen Achsen nur noch möglich den Straßenverkehrslärm durch eine Änderung des Modal-Splits hin zu größeren Anteilen der Nahmobilität bzw. durch eine konsequente Verkehrswende zu reduzieren. Bei geringeren Auslösepegeln ist eine sinnvolle Bildung von nur wenigen Belastungsräumen nicht möglich, da hier zu viele Bereiche betroffen sind.

Folgende Untersuchungsräume wurden identifiziert:

Bezirk Nord:
- Hohenzollernstraße
- Viersener Straße – Steinmetzstraße

Bezirk Ost:
- Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße

Bezirk Süd:
- Mühlenstraße – Hauptstraße
- Pongser Straße - Morr zwischen Preyerstraße und Bachstraße

Bezirk West:
- Stadtwaldstraße
- Mennrather Straße

Aufgrund der Ansiedlung von Amazon und Reuter im Gewerbegebiet Hamburgring in Rheindahlen ist es vor allem im Umfeld von Rheindahlen zu einer Erhöhung des Kfz-Verkehrs, insbesondere Lkw-Verkehrs gekommen. Dieses hat den Rat der Stadt Mönchengladbach dazu veranlasst mit Beschluss des 3. Lärmaktionsplans (Beratungsvorlage 1405/X) am 14.09.2022 zusätzlich festzulegen, dass der Bereich Rheindahlen im 4. Lärmaktionsplan untersucht werden soll. In den genannten Bereichen gibt es mehrere zusammenhängende Abschnitte an denen die maximalen Pegel L_{night}> 58 dB(A) betragen. Das Kriterium mehr als 2 Betroffene pro 10 m ist hier nicht erfüllt.

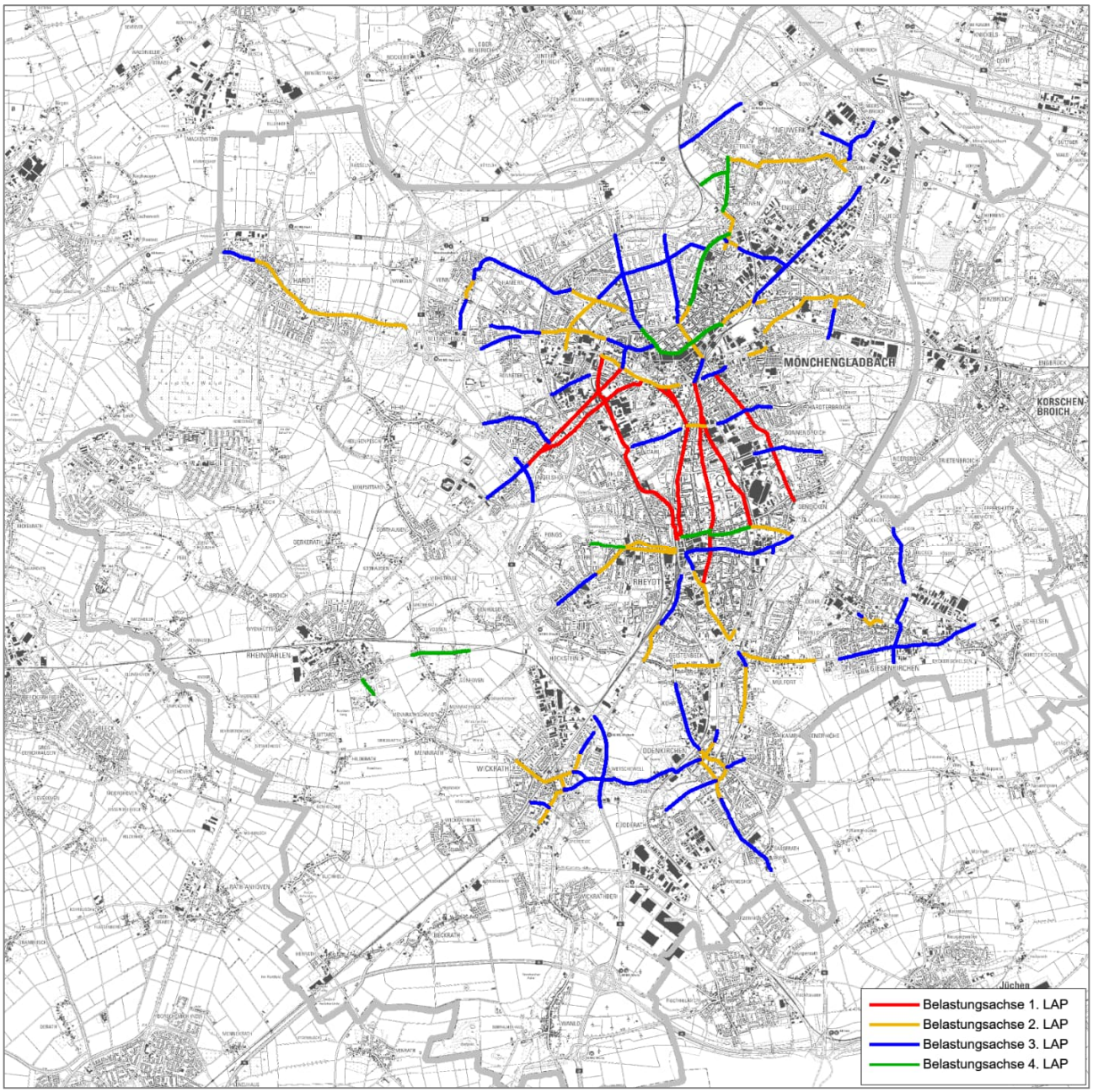


Abbildung 6.1: Übersicht Belastungsachsen

7 Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7

Die Öffentlichkeit hat im Anschluss an den Beschluss der Untersuchungsräume durch den Ausschuss für Umwelt und Mobilität sechs Wochen die Möglichkeit bekommen, Vorschläge für Lärmminderungsmaßnahmen an den Achsen mitzuteilen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt über das Internetportal „Beteiligung NRW“. Dieses ist ein für Kommunen in NRW kostenloses Internetportal der Landesregierung für die interaktive Beteiligung der Bürger an formellen Verfahren etc. Vorschläge können alternativ auch per Email oder auf dem Postweg an die Abteilung Kommunale Verkehrs- und Mobilitätsplanung geschickt werden. Parallel hierzu erfolgt die erste Beteiligung der internen Fachbehörden.

Im Anschluss an diese Öffentlichkeitsbeteiligung werden die eingegangenen Vorschläge ausgewertet und mithilfe dieser Basis der Vorentwurf des Lärmaktionsplans erstellt. Anschließend erfolgt die zweite Phase der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit, in der die Bürger und TÖB in einem Zeitraum von vier Wochen die Gelegenheit haben, konkrete Stellungnahmen zum Vorentwurf des Lärmaktionsplans abzugeben.

Die erste Phase der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit fand im Zeitraum vom 15.05.2023 bis 25.06.2023 statt. Das Protokoll der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung befindet sich im Anhang I.

Im Rahmen der ersten Phase der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit sind insgesamt 167 Stellungnahmen von Bürgern bei der Stadt Mönchengladbach eingegangen. Diese teilen sich wie folgt auf die in diesem Lärmaktionsplan zu untersuchenden Belastungsräume auf:

- Hohenzollernstraße: 11 Stellungnahmen
- Viersener Straße – Steinmetzstraße: 6 Stellungnahmen
- Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße: 101 Stellungnahmen
- Stadtwaldstraße: 11 Stellungnahmen
- Mennrather Straße: 21 Stellungnahmen
- Mühlenstraße – Hauptstraße: 9 Stellungnahmen
- Pongser Straße – Morr: 3 Stellungnahmen

Für Bereiche außerhalb der Untersuchungsräume sind 5 Stellungnahmen bei der Stadt Mönchengladbach eingegangen.

Das Internetportal „Beteiligung NRW“ wurde von den Bürgern sehr gut angenommen. Insgesamt wurden 160 Stellungnahmen auf diesem Weg eingereicht, 7 Stellungnahmen kamen per E-Mail.

Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms an den Belastungsräumen konnten in den Lärmaktionsplan übernommen werden. Für alle Straßen (mit Ausnahme der Mühlenstraße) wurde am häufigsten eine Geschwindigkeitsreduzierung genannt, aber auch der Einbau von lärmmindernden Asphaltdeckschichten und der Bau von Querungshilfen zur Förderung des Nahverkehrs wurden in den eingegangenen Stellungnahmen oft genannt. Es wurden ca. 140 Vorschläge aus der 1. Phase der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit in den Lärmaktionsplan übernommen, wobei hier anzumerken ist, dass z.T. mehrere Bürger die gleichen Maßnahmen vorgeschlagen haben.

Die 2. Öffentlichkeitsbeteiligung inkl. TÖB erfolgte vom 20.11.2023 bis zum 17.12.2023. Das Protokoll der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung befindet sich im Anhang II.

8 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

8.1 Umgesetzte Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne

Die Stadt Mönchengladbach hat die ersten drei Runden des städtischen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Der erreichte Umsetzungsstand der Maßnahmen der ersten drei Runden kann dem Anhang III Anhang III: Umsetzungsstand der Maßnahmen vorheriger Lärmaktionspläneentnommen werden.

8.2 Laufende Maßnahmen zur Lärmminderung

8.2.1 Schallschutzfensterprogramm

Mönchengladbach betreibt seit 2016 ein städtisches Schallschutzfensterprogramm. Dabei wird der erstmalige Einbau schalldämmender Fenster und Balkontüren (ab Schallschutzfensterklasse 4) in Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmern und Wohnküchen gefördert. Einen Antrag auf Unterstützung können Haus- und Wohnungseigentümer oder Erbberechtigte von Wohngebäuden, bei denen der berechnete Lärmpegel tagsüber bei mindestens 70 Dezibel oder nachts bei 60 Dezibel liegt, stellen. Der Fachbereich Stadtentwicklung und Planung erteilt hierzu weitere Informationen. Um den Kreis der möglichen Antragsteller zu erweitern, werden entsprechend der Formulierung in den Richtlinien zum städtischen Schallschutzfensterprogramm zukünftig die neuen Auslösewerte von 58 dB(A) nachts bzw. 68 dB(A) am Tag als zwingende Voraussetzung für eine Förderung übernommen.

8.2.2 BP-Bausteine zum Lärmschutz

Im Rahmen der Bauleitplanung wird zur Berücksichtigung und Sicherstellung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen die Möglichkeit zur Festsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen genutzt. Hierzu zählen neben der Festsetzung von Flächen für Lärmschutzeinrichtungen wie Schallschutzwänden oder – wällen beispielsweise auch Regelungen zur Orientierung von Grundrissen (Orientierung der Wohnung in Richtung der ruhigeren Fassade(n)).

8.2.3 Sanierung/ Neubau Straßenoberflächen

Empfehlung zur Verwendung von lärmarmen Straßendeckschichten in Mönchengladbach

Mit Einführung der neuen Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-19) im Rahmen der Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung in 2020 wurden auch neue und aktualisierte Korrekturwerte für unterschiedliche Straßendeckschichttypen (siehe folgende Tabelle) veröffentlicht. Hier wurde erstmalig der lärmtechnisch optimierte Asphalt aus AC D LOA aufgeführt, der im Stadtgebiet Mönchengladbach in den letzten Jahren an stark lärmbelasteten Hauptverkehrsstraßen zum Einsatz gekommen ist.

Tabelle 4a: Korrekturwerte $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ für unterschiedliche Straßendeckschichttypen SDT getrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit v_{FzG} in dB; außer Pflasterbelägen

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ [dB] bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} [km/h] für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	−2,6		−1,8	
Splittmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3		−1,8		−2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	−2,7	−1,9	−1,9	−2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		−4,5		−4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		−5,5		−5,4
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche		−1,4		−2,3
Lärmarmer Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07/13, Verfahren B		−2,0		−1,5
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	−3,2		−1,0	
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D		−2,8		−4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13	−3,9	−2,8	−0,9	−2,3

Tabelle 8.1: Korrekturwerte für unterschiedliche Straßendeckschichttypengetrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit (Quelle: RLS-19)

Derzeit wird neben dem AC D LOA in der Regel ein Splittmastixasphalt SMA 08 oder ein Asphaltbeton <=11 verbaut. Alle drei zeigen nach Tabelle 8.1 insbesondere für den PKW-Verkehr eine gute Lärmwirkung.

Mit Implementierung der neuen Straßendeckschichtkorrekturwerte in die Lärmschutz-Berechnungssoftware wurde auch eine neue kombinatorische Lärmschutzwirkung von Asphalten und Geschwindigkeiten festgelegt. Hier wird grundsätzlich auch noch mal die spürbare Wirkung von lärmarmen Asphalten bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h deutlich.

Festlegung für die Stadt Mönchengladbach:

Aus Sicht des Verkehrslärmschutzes ist generell eine größtmögliche Minderung durch kombinatorische Wirkung von lärmarmer Straßendeckschicht und Geschwindigkeit zu empfehlen.

Als aktuell, aus reiner Lärmschutzsicht, anzuwendende Straßendeckschicht können derzeit der SMA 0/8, der AC D LOA sowie der Asphaltbeton als ungefähr gleichwertig empfohlen werden.

Unter Einbezug der Themen Dauerhaftigkeit und Kosten sind im Mönchengladbacher Stadtgebiet in Abhängigkeit der Belastungsklasse SMA 0/8 bzw. Asphaltbetone (siehe entsprechende Tabelle der RLS-19 weiter oben für die konkrete Bezeichnung) bis auf weiteres (bis neue Erkenntnisse vorliegen) als Standardbauweise zu verwenden.

8.2.4 Flyer/Handzettel

Mit leiseren Reifen lässt sich der der Lärm direkt an der Quelle reduzieren. Über die Lärmeigenschaften eines Reifens informiert seit 2012 das EU-Reifenlabel, welches alle neuen Reifen für PKW, leichte sowie schwere Nutzfahrzeuge aufweisen müssen.

Das Reifenlabel ist ähnlich aufgebaut wie das bekannte Energielabel. Anhand der Buchstaben A und B bzw. der Lärmpegel wird angezeigt, ob es sich um einen lauteren oder leiseren Reifen handelt.

Mit der Wahl von solchen leisen Reifen mit dem Buchstaben A kann jeder Autofahrer ohne große finanziellen Mehrkosten zu einer wahrnehmbaren Lärmentlastung der Umgebung beitragen.

Der Internetauftritt der Stadt Mönchengladbach informiert mit Flyern zum Thema Leise Reifen sowie Leises Fahren.

Derzeit ist geplant die (Umsetzungs-)Möglichkeiten eines städtischen Förderprogrammes für die Verwendung/den Kauf von leisen Reifen zu prüfen. Nach Prüfung muss ein entsprechender Beschluss durch die politischen Gremien erfolgen.

8.3 Umgesetzte bzw. laufende strategische Maßnahmen

Die Leitlinien der städtischen Mobilitätsplanung wurden am 19. Dezember 2018 durch den Rat der Stadt Mönchengladbach beschlossen. Der Mobilitätsplan enthält strategische Maßnahmen mit folgendem Sachstand:

Politisch beschlossene Konzepte:

- Das stark überarbeitete Vorrangstraßennetz wurde am 19. Dezember 2018 vom Rat der Stadt Mönchengladbach mit kleinen Änderungen beschlossen.
- Der Nahverkehrsplan wurde am 5. Juli 2017 vom Rat der Stadt Mönchengladbach mit dem Linienkonzept – Szenario 2 –beschlossen. Das Szenario 2 beschreibt einen moderaten Ausbau des ÖPNV. Es wurden sowohl neue Linien und Linienanpassungen als auch Taktverdichtungen vorgenommen. Die Umsetzung des Szenario 2 wurde im Dezember 2019 abgeschlossen.
- Der Masterplan Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) wurde am 20. Dezember 2017 durch den Rat der Stadt Mönchengladbach beschlossen.
- Der Luftreinhalteplan wurde Ende Juli 2012 und das zugehörige Lkw-Routenkonzept am 17. Dezember 2014 vom Rat der Stadt Mönchengladbach beschlossen.
- Mit dem Klimaschutzkonzept, welches im April 2011 durch den Rat der Stadt Mönchengladbach beschlossen wurde, soll die Energieeffizienz der Stadt Mönchengladbach weiter erhöht und damit der Ausstoß von CO2-Emissionen gesenkt werden.
- Auf Basis des beschlossenen Vorrangstraßennetzes soll die Anpassung der Klassifizierung der Straßen in Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen anhand des in 2021 beschlossenen Konzept Klassifizierte Straßen erfolgen. Dies findet derzeit sukzessive, nach jeweils entsprechenden Einzelbeschlüssen in den verantwortlichen politischen Gremien, per Antrag bei den zuständigen Behörden statt.
- Auf Basis des Vorrangstraßennetzes wurden in 2021 37 neue Tempo-30-Zonen beschlossen.

8.3.1 Vorrangstraßennetz und Klassifizierte Straßen

Der städtebauliche Masterplan für Mönchengladbach stellt fest, dass als Folge der Autopräferenz des Straßennetzes gesichtslose Straßenzüge ohne Aufenthaltsqualität entstanden sind. Lange Zeit wurden Straßenräume an (Haupt-)Verkehrsstraßen primär unter verkehrlichen Aspekten optimiert, wobei der Fokus auf dem Kfz-Verkehr lag.

Inzwischen gilt jedoch das Verfahren der städtebaulichen Bemessung und das Entwurfsprinzip "von außen nach innen" als etabliert für Stadtstraßen. Damit wird nicht zuletzt den Belangen des Fuß- und Radverkehrs und der wieder zunehmenden Bedeutung von Straßen und Plätzen als Aufenthalts-, Kommunikations- und Spielräumen Rechnung getragen. Ferner haben sich weitere Rahmenbedingungen und Anforderungen an die Verkehrsplanung geändert. Die Stadt Mönchengladbach hat deshalb das Vorrangstraßennetz stark überarbeitet. Das übergeordnete Straßennetzkonzept bietet, eingebettet in den Mobilitätsplan, einen

verkehrsplanerischen Baustein, der als Orientierungsrahmen die Fachämter unterstützt. Es dient als Abwägungsgrundlage bei verkehrspolitischen Entscheidungen hinsichtlich der Nutzungsansprüche des Kfz-Verkehrs. Im weiteren Planungsverlauf dient das Konzept in der Planungsphase von Straßenbauvorhaben (Neubau und Umbau/ Ausbau) der Beurteilung der anzustrebenden Verkehrsqualität und den sich daraus ableitenden Parametern (z. B. RASt 06). Die Rahmenstrategie für das zukünftige Straßennetz kann zudem als Vorgabe für vertiefende Fachgutachten und Verwaltungsvorlagen herangezogen werden.

Auf Basis des beschlossenen Vorrangstraßennetzes sind weitere Detailpläne entwickelt worden. Dazu zählt unter anderem die Anpassung der Klassifizierung der Straßen in Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen anhand des in 2021 beschlossenen Konzept Klassifizierte Straßen. Dies findet derzeit sukzessive, nach jeweils entsprechenden Einzelbeschlüssen in den verantwortlichen politischen Gremien, per Antrag bei den zuständigen Behörden statt.

8.3.2 T-30-Zonen-Konzept

Gemäß StVO § 45 Abs. 1c haben die Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo- 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde anzuordnen. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten.

Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer, die sich auf Grund der reduzierten Höchstgeschwindigkeit im fließenden Verkehr mitbewegen und kein gesondertes Radangebot erhalten. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.

Mit Beschluss in 2021 wurden 37 neue Tempo-30 Zonen beschlossen. Die konkrete Umsetzung mit Markierung und Beschilderung erfolgt seitdem sukzessive.

Die Anordnung dieser weiteren Tempo- 30-Zonen wurde auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen. Diese Grundlage bildete das Ende 2018 beschlossene neue Vorrangstraßennetz, das als leistungsfähiges Netz auch die Bedürfnisse des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs sicherstellt. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit wurde dabei vorrangig Rechnung getragen.

8.3.3 Masterplan Nahmobilität

Für die zukunftsfähige Ausgestaltung der Mobilität soll die Nahmobilität neben dem öffentlichen Verkehr einen wesentlichen Beitrag leisten. Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs führt zu einer höheren Aufenthaltsqualität, garantiert die Mobilität aller Menschen – also auch von Kindern und älteren Menschen und stärkt die Zentren und Subzentren. Die Förderung der Nahmobilität ist kein Selbstzweck, sondern ein Beitrag zu einer lebenswerten Stadt für alle. Einer der wichtigsten Schritte wird es sein, den Menschen das Gefühl zu vermitteln, gerne zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad die Stadt zu erleben. Laut den Daten zur "Mobilität in Deutschland" aus dem Jahr 2008 werden in Großstädten 36 % der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt – in Mönchengladbach waren es 2019 nur 33 % der Wege. Ziel ist eine deutliche Trendwende bei der Verkehrsmittelwahl. Das erfordert ein breites Maßnahmenspektrum, das im Masterplan Nahmobilität entwickelt wurde:

- Schaffung eines angemessenen und attraktiven Netzes für den Rad- und Fußverkehr,

- Beschleunigung des Radverkehrs bei angemessenem Fahrkomfort, d. h. auch längere Strecken mit dem Rad zu fahren, z. B. als pedelectaugliche Infrastruktur (schnelle Radrouten und sicheres Parken),
- Optimierung der Intermodalität mit dem ÖPNV in der Region (Mobilstationen), sowie einladende Fußwege zur Haltestelle bzw. zu den Bahnhöfen,
- Wiederentdeckung der Quartiere für die Mobilität im Nahbereich, d. h. die beiden Stadtzentren und die Stadtteile so auszustatten und ihre Identität zu stärken, dass man sich zu Fuß und mit dem Rad wohl fühlt,
- deutlich erhöhte Verkehrssicherheit, sinkende Unfallzahlen bei Personenschäden mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung.

8.3.4 Nahverkehrsplan

Für die Stadt Mönchengladbach gilt seit dem Jahr 2017 ein neuer Nahverkehrsplan. Die dort festgeschriebenen Qualitätsanforderungen und das neue Linienkonzept tragen deutlich zur Förderung des ÖPNV bei.

Dem Nahverkehrsplan kommt im Rahmen der Förderung des Umweltverbundes eine besondere Bedeutung zu, da insbesondere der ÖPNV in der Lage ist, auch längere Wegestrecken aus der Pkw-Nutzung auf den Umweltverbund zu verlagern. Der Nahverkehrsplan wurde deshalb vorrangig mit dem Ziel erarbeitet, den Stellenwert des ÖPNV zu erhöhen und so den Modal-Split-Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern. Neben einer Erhöhung der Qualitätsstandards sollen auch Verbesserungen des ÖPNV-Angebots erfolgen.

Der Rat der Stadt Mönchengladbach hat für den Nahverkehrsplan das Linienkonzept, Szenario 2 "Moderater Ausbau des ÖPNV-Angebots", beschlossen. Schwerpunkte des Verkehrsangebots bilden die Angebots-/ Taktverdichtung auf nachfragestarken Achsen, Ergänzung wichtiger Schnellbusverbindungen und bedeutender Tangential-/ Ringlinien, aber auch Taktreduzierungen auf schwach nachgefragten Linienabschnitten. Durch die Maßnahmen des Szenarios 2 können die bestehenden Kapazitätsengpässe und Versorgungsdefizite verbessert werden. Darüber hinaus enthält der Nahverkehrsplan als gesamtheitlicher Ansatz Hinweise zur Verbesserung der Umsteigesituation, Optimierung des Haltestellenangebots und intermodale Verknüpfungen.

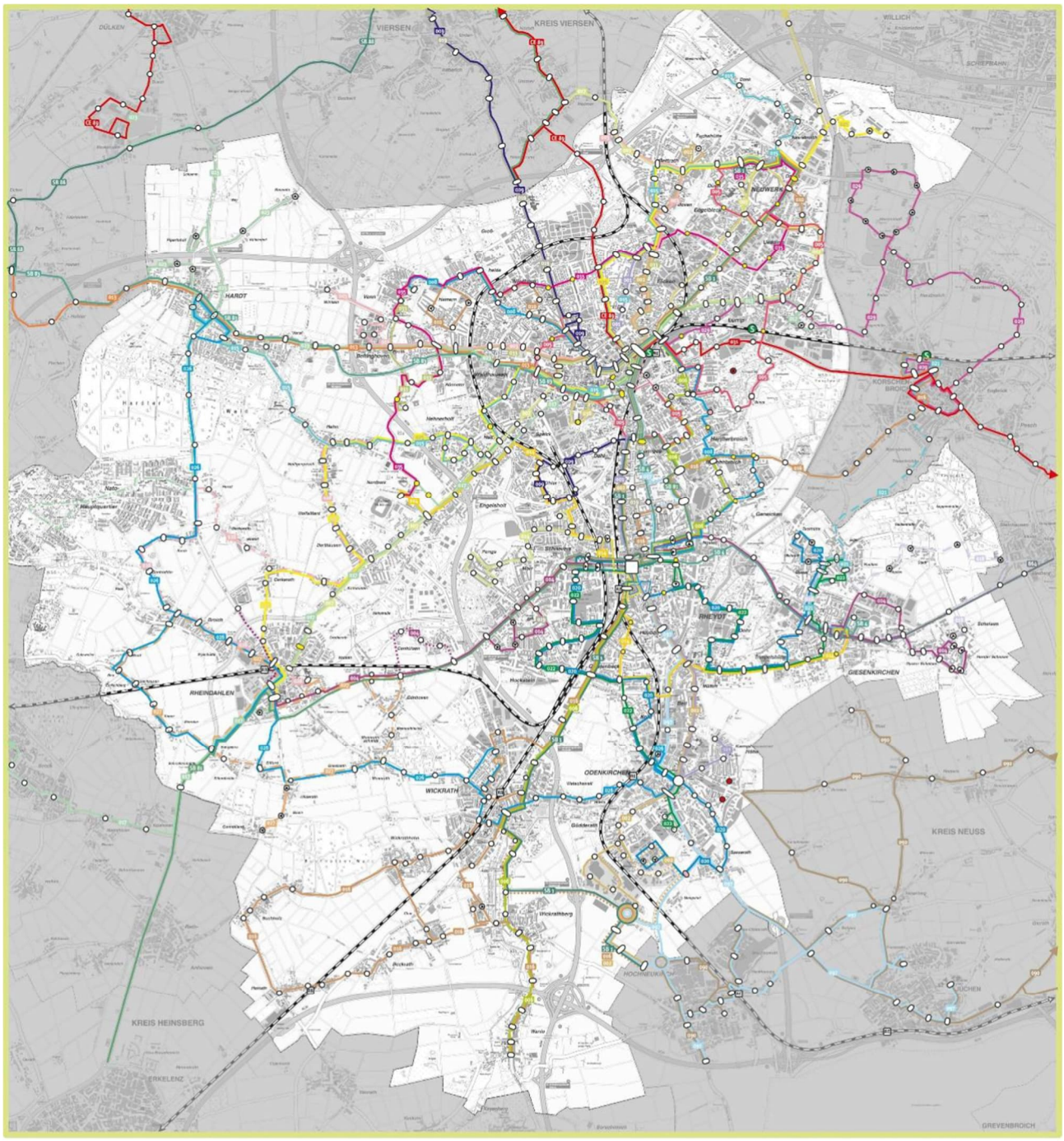


Abbildung 8.1: Linienkonzept – Szenario 2 (beschlossenes Konzept)

9 Maßnahmen, die die Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zu ruhigen Gebieten

9.1 Bezirk Nord

9.1.1 Hohenzollernstraße zwischen Rheinbahnstraße und Eickener Straße

Der Untersuchungsraum Hohenzollernstraße liegt im Bezirk Nord und erstreckt sich von der Rheinbahnstraße im Süden bis zur Eickener Straße im Norden. Im Süden grenzt der Belastungsraum Hohenzollernstraße und im Norden der Belastungsraum Eickener Straße, die beide im 2. Lärmaktionsplan untersucht worden sind, an den aktuellen Untersuchungsraum an.

Klassifizierte Straße	B 57
Bestandteil des Vorrangstraßennetzes	Hauptverkehrsstraße
Bestandteil des Lkw-Netzes	Lkw-Sammelnetz
DTV	15.200-19.600 Kfz/Tag
SV-Anteil	3,5-5,1 %
Buslinien	001, 015

Tabelle 9.1: Basisdaten Hohenzollernstraße

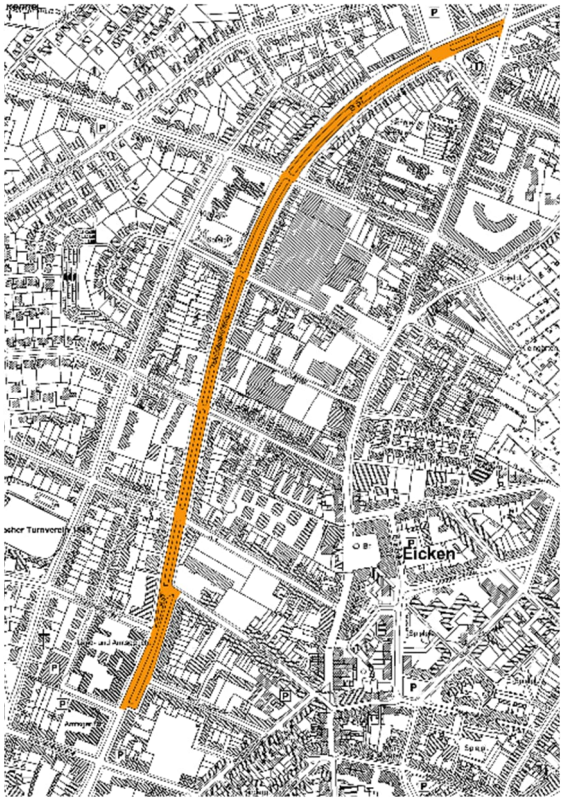


Abbildung 9.1: Belastungsachse Hohenzollernstraße

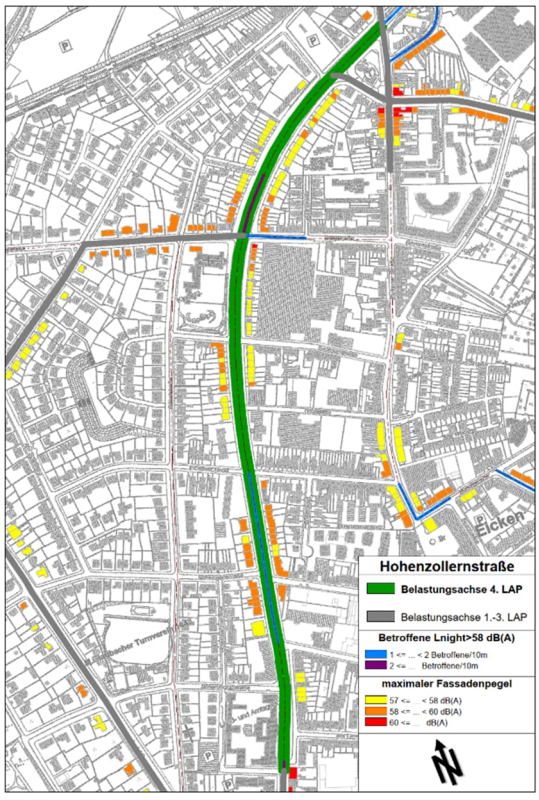


Abbildung 9.2: aktuelle Lärmsituation Hohenzollernstraße

Eine größere Ansicht der aktuellen Lärmsituation der Hohenzollernstraße findet sich als Anlage in der Beratungsvorlage 2165/X (Lärmkartierung und Lärmaktionsplan der 4. Runde – Auswahl der Belastungsachsen und 1. Öffentlichkeitsbeteiligung).

Maßnahmenvorschläge

Lärmmindernde Maßnahmen:

- Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau eines lärmmindernden Asphalts
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (im Bereich der PBL aus Verkehrssicherheitsgründen bereits umgesetzt)
- Umgestaltung des Straßenraumes: Bau einer Protected Bike Lane zwischen Neuhofstraße und Künkelstraße → Vergrößerung des Abstands zwischen Quelle und Empfänger (bereits umgesetzt)

Förderung des Umweltverbundes:

- Prüfung: Aufstellen von Fahrradbügeln insbesondere in folgenden Bereichen:
  - Vor der Grabeskirche St. Elisabeth
  - Auf dem Mittelstreifen Höhe Knotenpunkt Eickener Höhe
- Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen im Bereich folgender Straßen:
  - Am Landgericht
  - Schwogenstraße
  - Eickener Höhe
  - Sachsenstraße
  - Bergstraße
  - Scharnhorststraße

Bei einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen können entlang des Belastungsabschnittes Hohenzollernstraße zwischen Rheinbahnstraße und Eickener Straße ca. 1.320 Anwohner durch eine deutliche Lärmreduzierung entlastet werden.

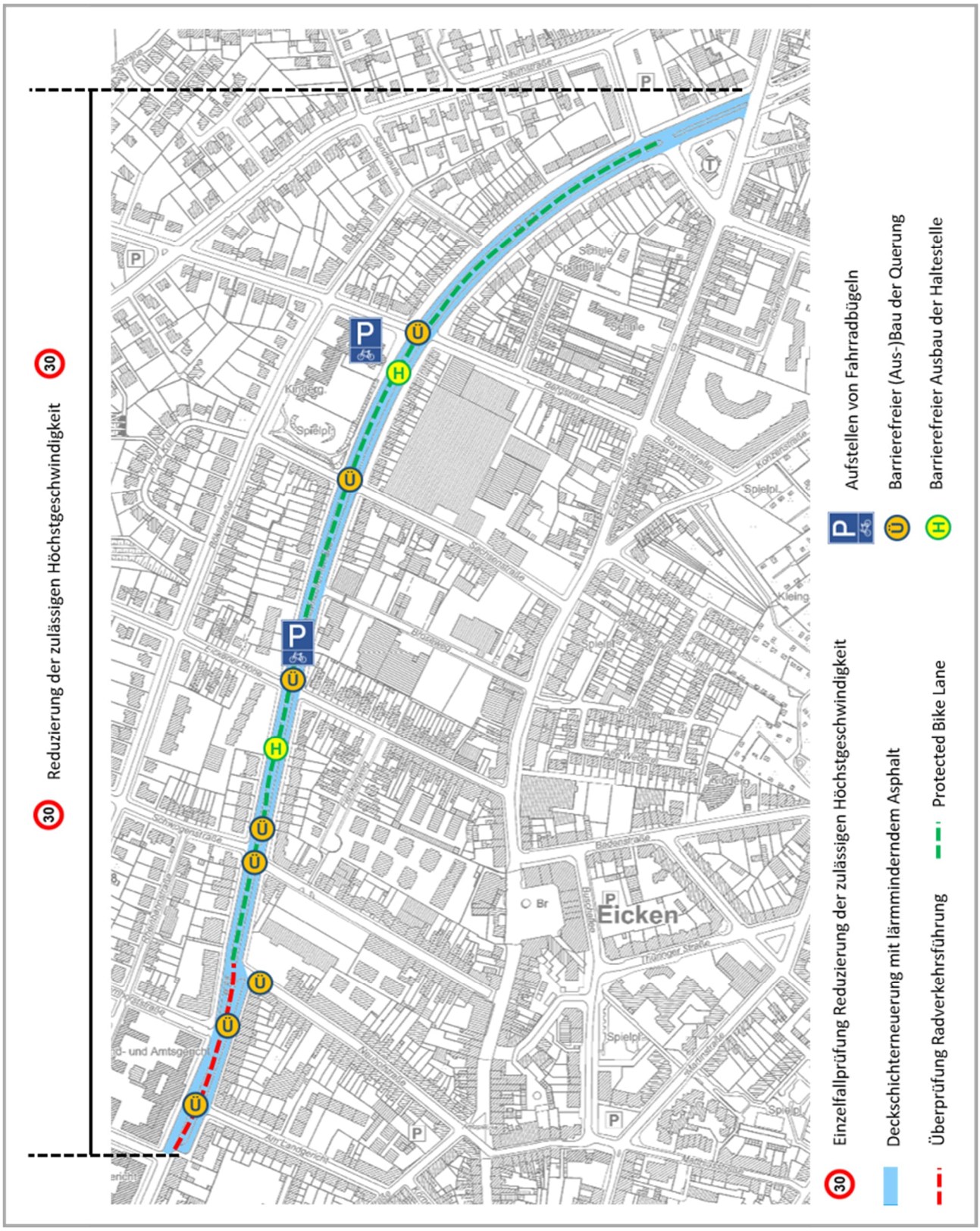


Abbildung 9.3: Maßnahmenübersicht Hohenzollernstraße

9.1.2 Viersener Straße – Steinmetzstraße zwischen Hermann-Piecq-Anlage und Breitenbachstraße

Der Untersuchungsraum Viersener Straße – Steinmetzstraße liegt im Bezirk Nord und erstreckt sich von der Hermann-Piecq-Anlage im Norden bis zur Breitenbachstraße im Südosten. Im Norden grenzt der Belastungsraum Viersener Straße aus dem 3. Lärmaktionsplan und im Südosten der Belastungsraum Hindenburgstraße, der im 2. Lärmaktionsplan untersucht worden ist, an den aktuellen Untersuchungsraum an.

Klassifizierte Straße	Gemeindestraße
Bestandteil des Vorrangstraßennetzes	Verkehrsstraße
Bestandteil des Lkw-Netzes	Lkw-Sammelnetz bzw. weiteres Netz
DTV	10.400-17.600 Kfz/Tag
SV-Anteil	1,0-4,6 %
Buslinien	003, 007, 008, 009, 010, 013, 019, 023, 033

Tabelle 9.2: Basisdaten Viersener Straße - Steinmetzstraße

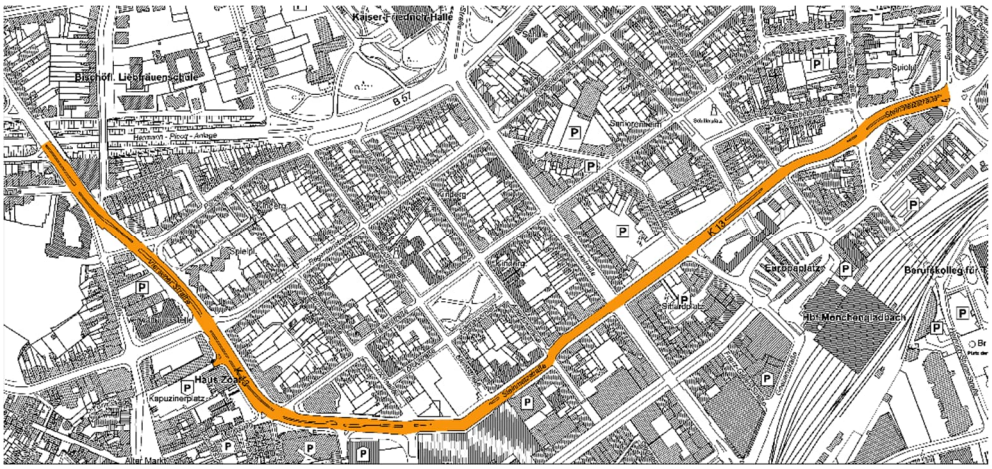


Abbildung 9.4: Belastungsachse Viersener Straße - Steinmetzstraße

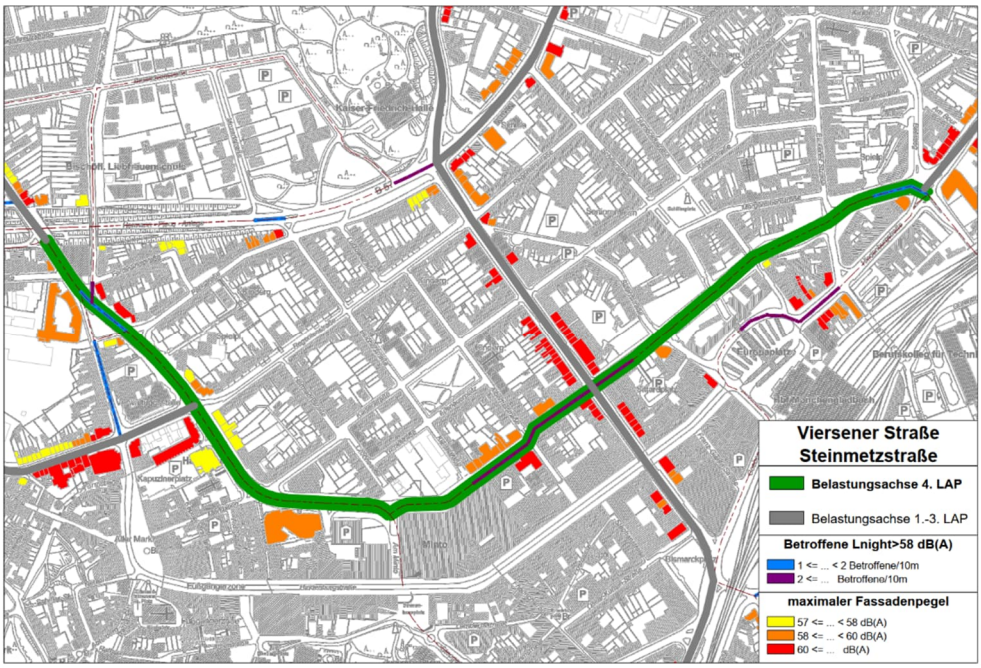


Abbildung 9.5: aktuelle Lärmsituation Viersener Straße – Steinmetzstraße

Eine größere Ansicht der aktuellen Lärmsituation der Viersener Straße – Steinmetzstraße findet sich als Anlage in der Beratungsvorlage 2165/X (Lärmkartierung und Lärmaktionsplan der 4. Runde – Auswahl der Belastungsachsen und 1. Öffentlichkeitsbeteiligung).

Maßnahmenvorschläge

Lärmmindernde Maßnahmen:

- Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau eines lärmmindernden Asphalts zwischen Hermann-Piecq-Anlage und Breitenbachstraße
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Hermann-Piecq-Anlage und Breitenbachstraße auf 30 km/h (unter Beachtung der Grünen Welle)

Unterstützende Maßnahmen:

- Prüfung: Änderung der Kfz-Wegweisung am Knotenpunkt Steinmetzstraße / Breitenbachstraße: Ausschilderung Richtung Rheydt über die Breitenbachstraße und Korschenbroicher Straße

Förderung des Umweltverbundes:

- Prüfung Radverkehrsführung zwischen Hermann-Piecq-Anlage und Bismarckstraße
- Prüfung: Aufstellen von Fahrradbügeln in folgenden Bereichen:
  - auf der Freifläche vor dem Gebäude Viersener Straße 48,
  - auf der Freifläche der ehemaligen Haltestelle „Parkstraße“,
  - vor der Christuskirche,
  - im Einmündungsbereich der Croonsallee,
  - auf den Freiflächen im Kreuzungsbereich Steinmetzstraße / Eickener Straße vor dem Gebäude Steinmetzstraße 105 und Steinmetzstraße 102
- Prüfung: Einrichtung einer Fahrradampel im Knotenpunkt Albertusstraße / Steinmetzstraße
- Prüfung: Radaufstellbereich markieren an folgenden Knotenpunkten:
  - Steinmetzstraße / Albertusstraße (südl. Albertusstraße)
- Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen im Bereich folgender Straßen:
  - Parkstraße (inkl. Wegfall des freien Rechtsabbiegers)
  - Marktstieg (inkl. Wegfall des freien Rechtsabbiegers)
  - Zufahrt der Parkhäuser Marienhof
- Überprüfung der Ampelschaltung (kürzere Wartezeiten für Fußgänger) an den Knotenpunkten Steinmetzstraße / Schillerstraße und Steinmetzstraße / Humboldstraße
- Prüfung: Wegfall der Längsparker auf dem Gehweg zwischen Parkstraße und Beginn des Parkstreifens

Bei einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen können entlang des Belastungsabschnittes Viersener Straße – Steinmetzstraße zwischen Hermann-Piecq-Anlage und Breitenbachstraße ca. 1.830 Anwohner durch eine deutliche Lärmreduzierung entlastet werden.

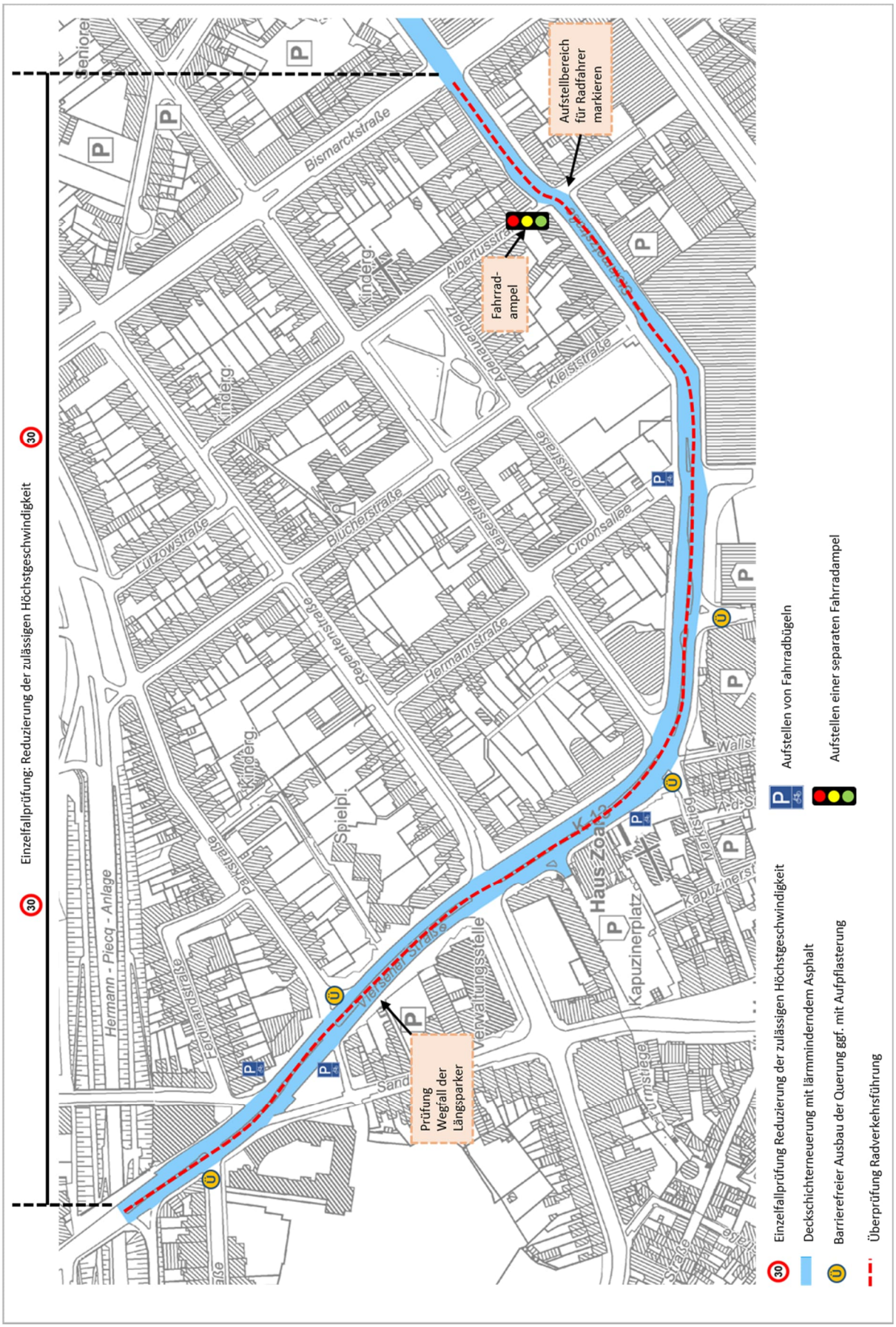


Abbildung 9.6: Maßnahmenübersicht Viersener Straße – Steinmetzstraße von Hermann-Piecq-Anlage bis Bismarckstraße

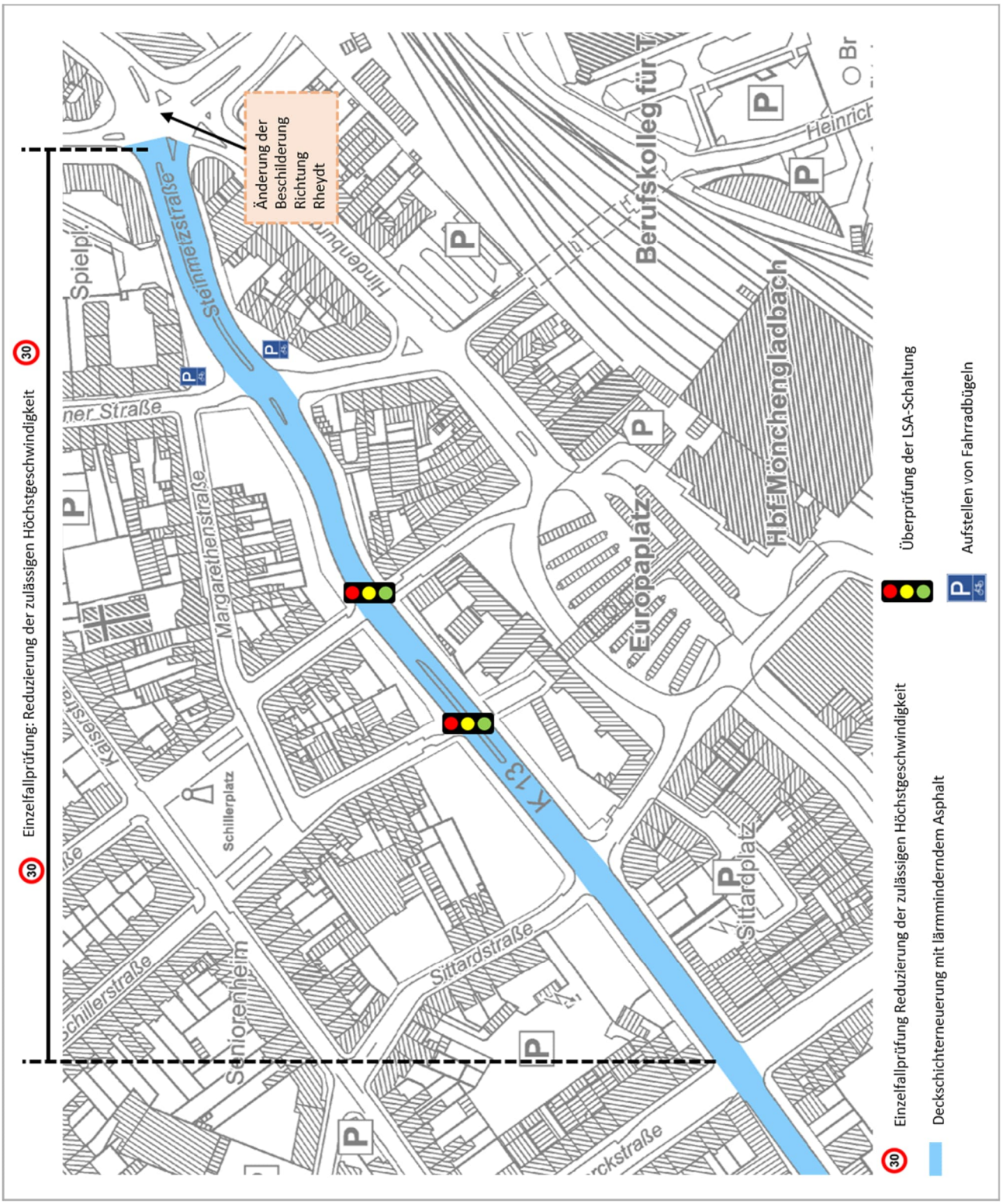


Abbildung 9.7: Maßnahmenübersicht Steinmetzstraße von Bismarckstraße bis Breitenbachstraße

9.2 Bezirk Ost

9.2.1 Von-Groote-Straße (zwischen Lockhütter Straße bis Eickener Straße) – Graf-Haeseler-Straße (zwischen Bahntrasse und Von-Groote-Straße)

Der Untersuchungsraum Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße liegt im Bezirk Ost und erstreckt sich von der Lockhütter Straße im Norden bis zur Eickener Straße im Süden sowie im Westen bis zur Bahntrasse. Im Norden grenzt der Belastungsraum Hansastraße und im Süden der Belastungsraum Eickener Straße, die beide im 2. Lärmaktionsplan untersucht worden sind, an den aktuellen Untersuchungsraum an.

Klassifizierte Straße	Gemeindestraße
Bestandteil des Vorrangstraßennetzes	Sammelstraße
Bestandteil des Lkw-Netzes	nein
DTV	5.100-7.800 Kfz/Tag
SV-Anteil	1,6-3,7 %
Buslinien	015, 025

Tabelle 9.3: Basisdaten Von-Groote-Straße - Graf-Haeseler-Straße

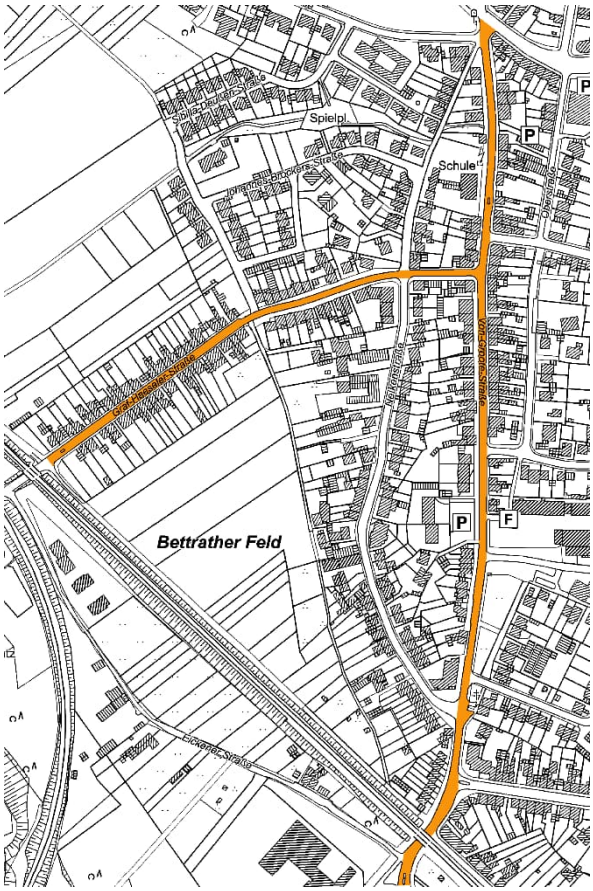


Abbildung 9.8: Belastungsachse Von-Groote-Straße - Graf-Haeseler-Straße

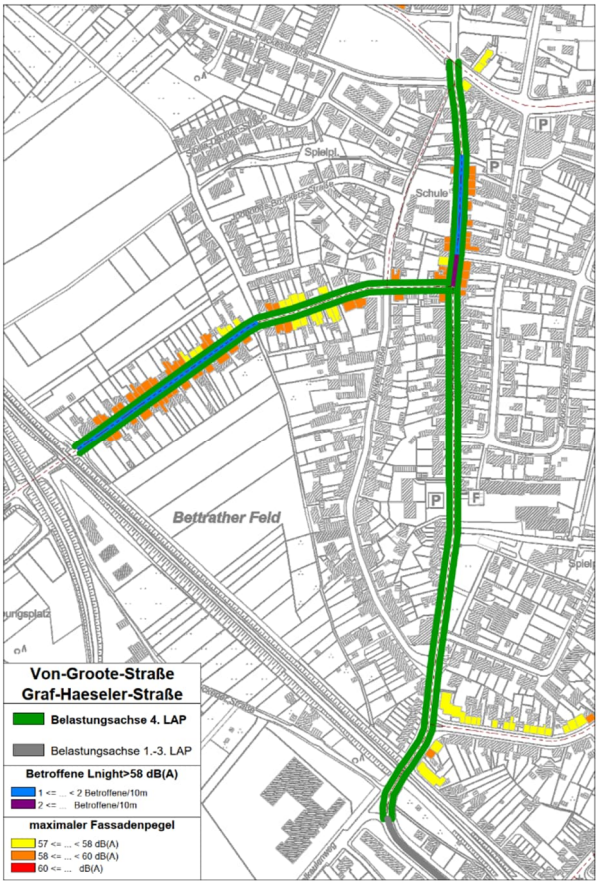


Abbildung 9.9: aktuelle Lärmsituation Von-Groote-Straße - Graf-Haeseler-Straße

Eine größere Ansicht der aktuellen Lärmsituation der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße findet sich als Anlage in der Beratungsvorlage 2165/X (Lärmkartierung und Lärmaktionsplan der 4. Runde – Auswahl der Belastungsachsen und 1. Öffentlichkeitsbeteiligung).

Maßnahmenvorschläge

Lärmmindernde Maßnahmen:

- Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau eines lärmmindernden Asphalts auf
  - Von-Groote-Straße zwischen Lockhütter Straße und Veilchenstraße
  - Graf-Haeseler-Straße zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h:
  - Von-Groote-Straße zwischen Lockhütter Straße und Veilchenstraße
  - Graf-Haeseler-Straße zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße

Unterstützende Maßnahmen:

- Prüfung eines Standorts für Dialog-Displays

Förderung des Umweltverbundes:

- Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen:
  - zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße
  - auf Höhe Nelkenstraße
  - auf Höhe Feuerwache
  - auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße
  - auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße (bereits politisch beschlossen)
  - Lockhütter Straße
- Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße:
  - Veilchenstraße
  - Hovener Straße
  - Nelkenstraße (bereits politisch beschlossen)
  - Höhe Bahnstrecke
- Prüfung: Aufstellen von Fahrradbügeln in folgenden Bereichen
  - Einmündung Nelkenstraße
  - Knotenpunkt Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße
  - Einmündung Hackesstraße
- Barrierefreier Ausbau folgender Haltestellen:
  - „Nelkenstraße“ (Verschieben der Richtungshaltestelle auf der westlichen Straßenseite nach Norden)
  - „Graf-Haeseler-Straße“
- Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen:
  - Nelkenstraße
  - Sibilla-Deußen-Straße
- Überprüfung der Radverkehrsführung
  - auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße
  - auf der Von-Groote-Straße zwischen Feuerwache und Lockhütter Straße

Maßnahmen im Umfeld:

- Befestigung des Weges von der Von-Groote-Straße zur Nelkenstraße nördlich der Schule

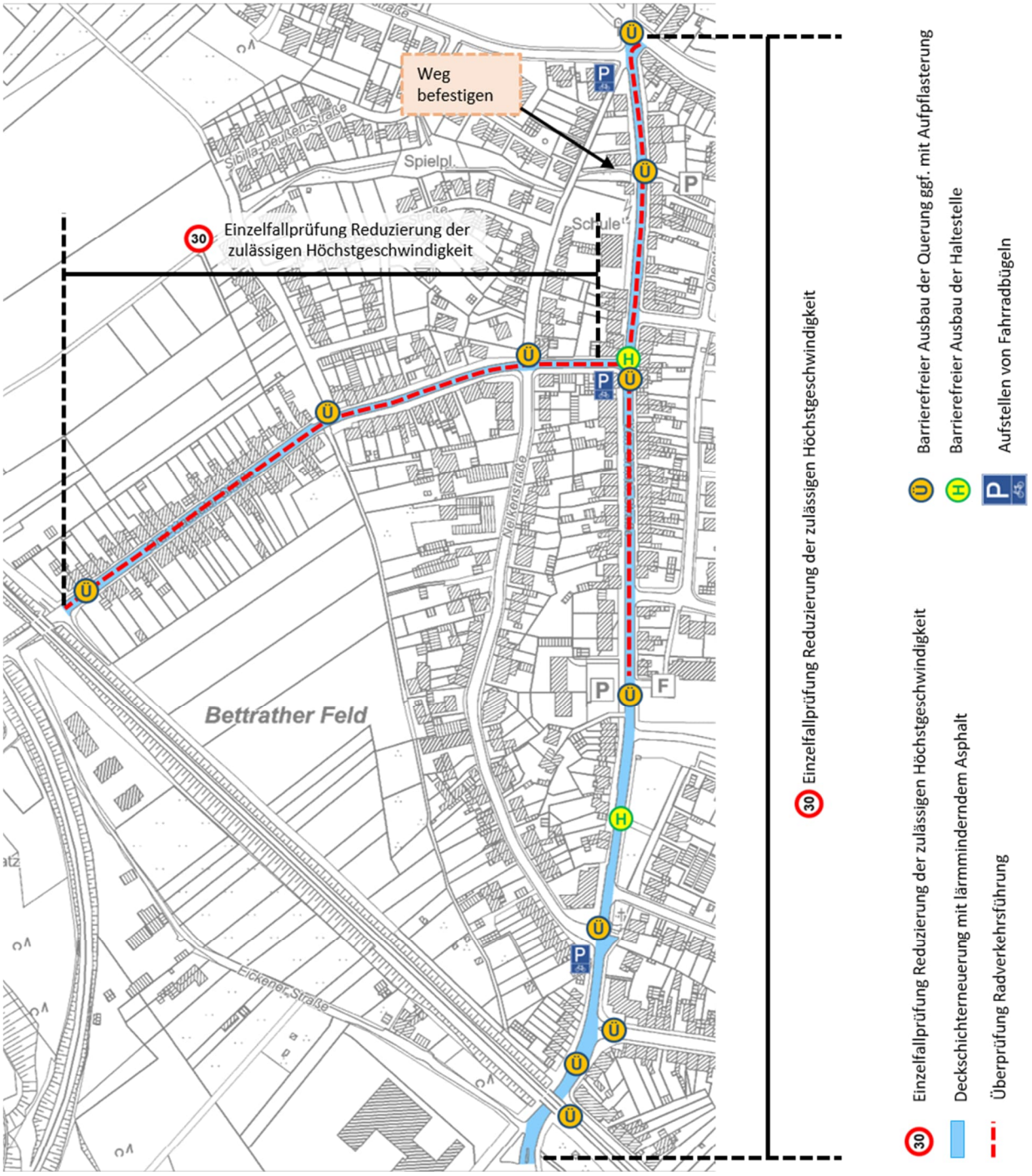


Abbildung 9.10: Maßnahmenübersicht Von Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße

Bei einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen können entlang des Belastungsabschnittes Von-Groote-Straße (Lockhütter Straße bis Eickener Straße) – Graf-Haeseler-Straße (zwischen Bahntrasse und Von-Groote-Straße) ca. 1.090 Anwohner durch eine deutliche Lärmreduzierung entlastet werden.

9.3 Bezirk West

9.3.1 Stadtwaldstraße im Bereich Günhoven – Voosen

Der Untersuchungsraum Stadtwaldstraße-Straße liegt im Bezirk West und erstreckt sich von dem Gebäude Stadtwaldstraße Nr. 196 im Westen bis zum Gebäude Stadtwaldstraße 371 im Osten.

Klassifizierte Straße	L 370
Bestandteil des Vorrangstraßennetzes	Hauptverkehrsstraße
Bestandteil des Lkw-Netzes	Lkw-Zubringer
DTV	12.600-13.900 Kfz/Tag
SV-Anteil	3,4-4,6 %
Buslinien	004, 027, SB 81, NE4, NE5

Tabelle 9.4: Basisdaten Stadtwaldstraße

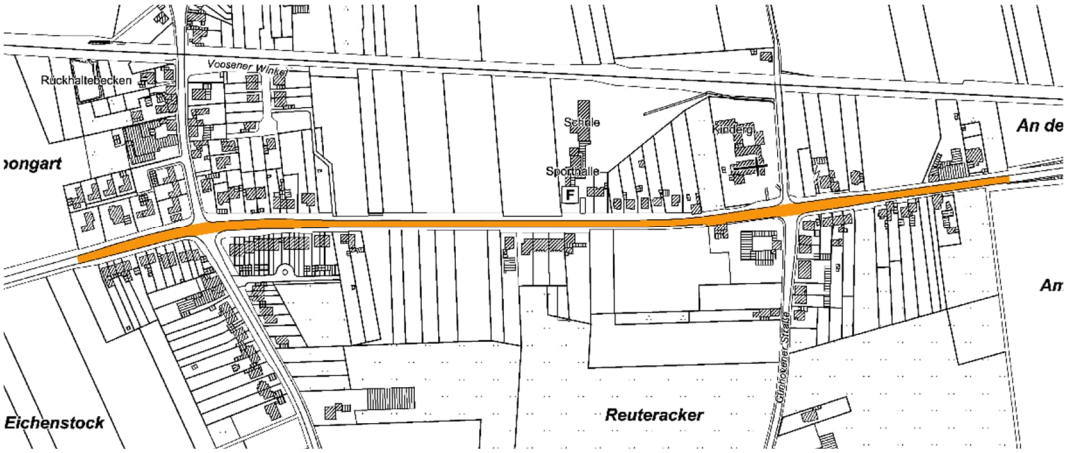


Abbildung 9.11: Belastungsachse Stadtwaldstraße

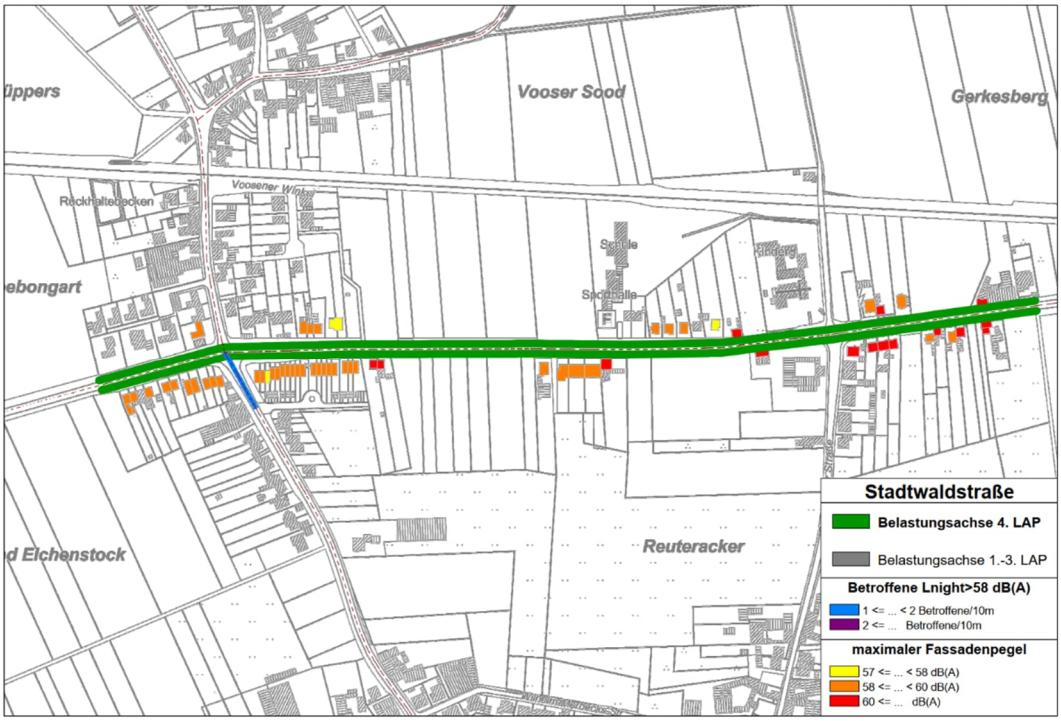


Abbildung 9.12: aktuelle Lärmsituation Stadtwaldstraße

Eine größere Ansicht der aktuellen Lärmsituation der Stadtwaldstraße findet sich als Anlage in der Beratungsvorlage 2165/X (Lärmkartierung und Lärmaktionsplan der 4. Runde – Auswahl der Belastungsachsen und 1. Öffentlichkeitsbeteiligung).

Maßnahmenvorschläge

Lärmmindernde Maßnahmen:

- Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau eines lärmmindernden Asphalts
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Unterstützende Maßnahmen:

- Prüfung: Einengung des Straßenraums bzw. Fahrbahnverschwenk zur Verdeutlichung des Ortseingangs und zur Einhaltung des Geschwindigkeitsniveaus
    - westlich des Gebäudes Stadtwaldstraße 196
    - östliche des Gebäudes Stadtwaldstraße 371

Förderung des Umweltverbundes:

- Prüfung: Bau einer Fußgängerquerung im Bereich der Schule Günhoven
- Wartung des Weges ins Wohngebiet Voosener Winkel
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Voosen
- Prüfung: Markierung eines Aufstellbereichs für Radfahrer auf der Günhovener Straße

Maßnahmen im Umfeld:

- Günhovener Straße:
    - Wegfall der Rechtsabbiegespur, Umwandlung in Mischfahrstreifen und Markierung von Parkständen

Bei einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen können entlang des Belastungsabschnittes Stadtwaldstraße im Bereich Günhoven – Voosen ca. 250 Anwohner durch eine deutliche Lärmreduzierung entlastet werden.

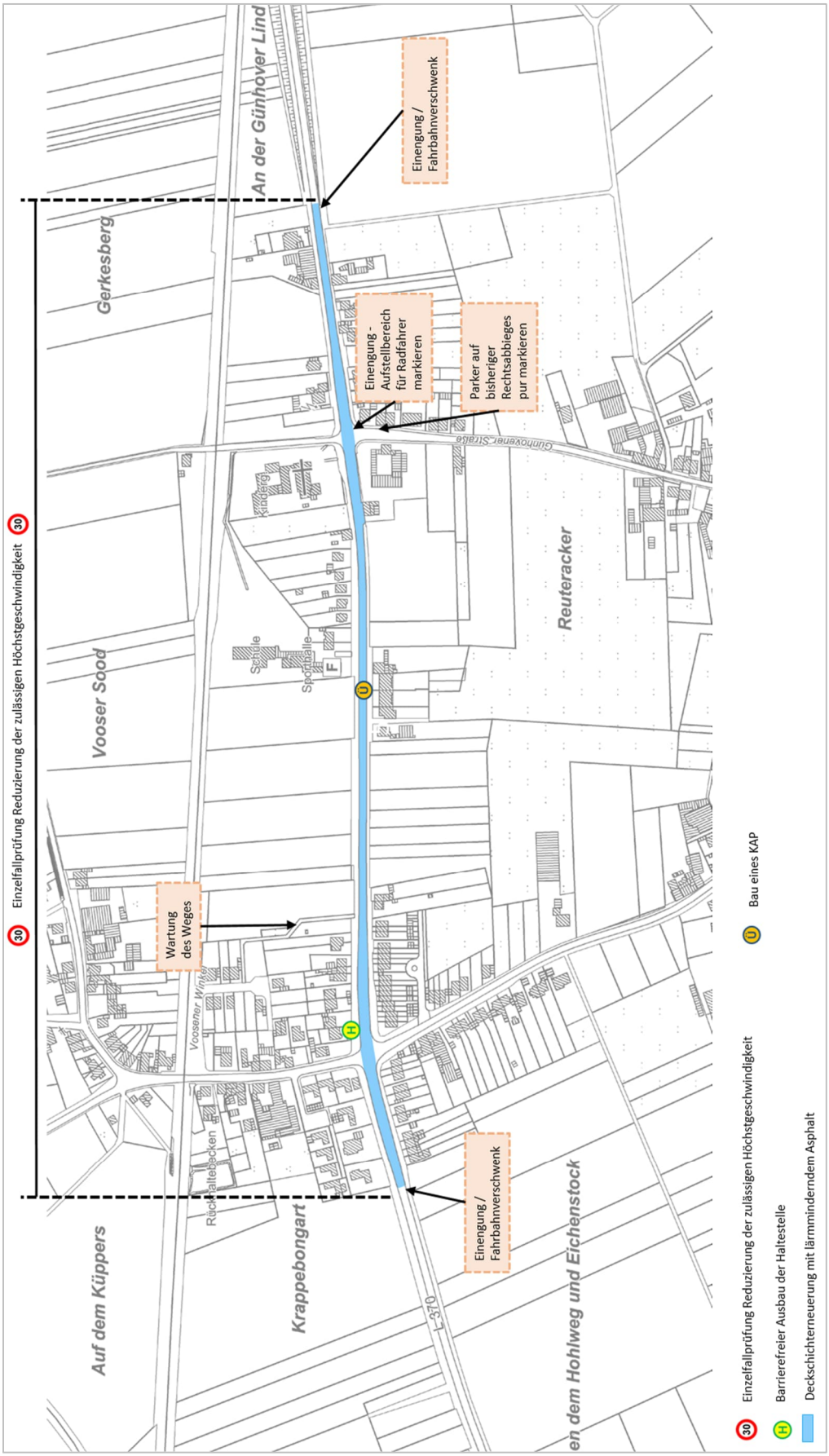


Abbildung 9.13: Maßnahmenübersicht Stadtwaldstraße

9.3.2 Mennrather Straße von L370 bis Bezirkssportanlage Rheindahlen

Der Untersuchungsraum Mennrather-Straße liegt im Bezirk West und erstreckt sich von der L370 im Norden bis zum Gebäude Mennrather Straße Nr. 69 im Süden

Klassifizierte Straße	L 39
Bestandteil des Vorrangstraßennetzes	Verkehrsstraße
Bestandteil des Lkw-Netzes	nein
DTV	7.300
SV-Anteil	7,2%
Buslinien	026

Tabelle 9.5: Basisdaten Mennrather Straße

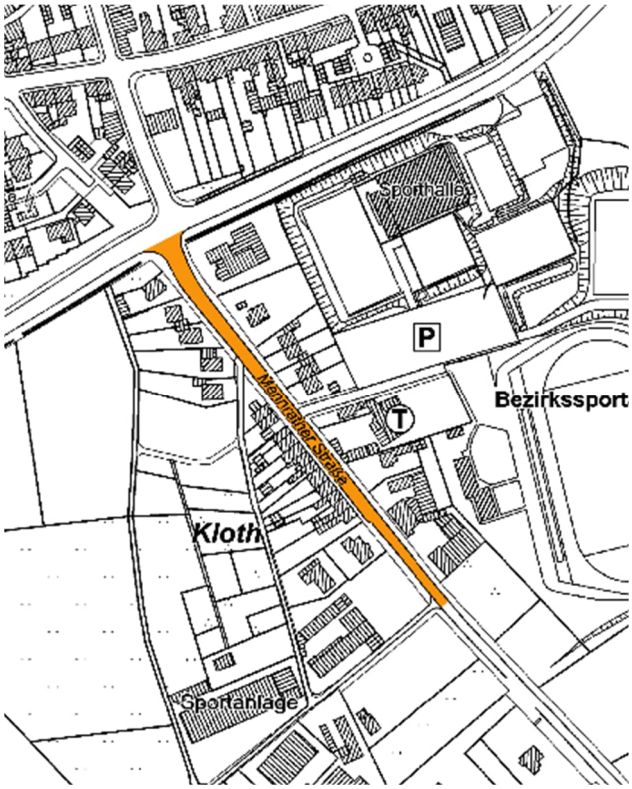


Abbildung 9.14: Belastungsachse Mennrather Straße

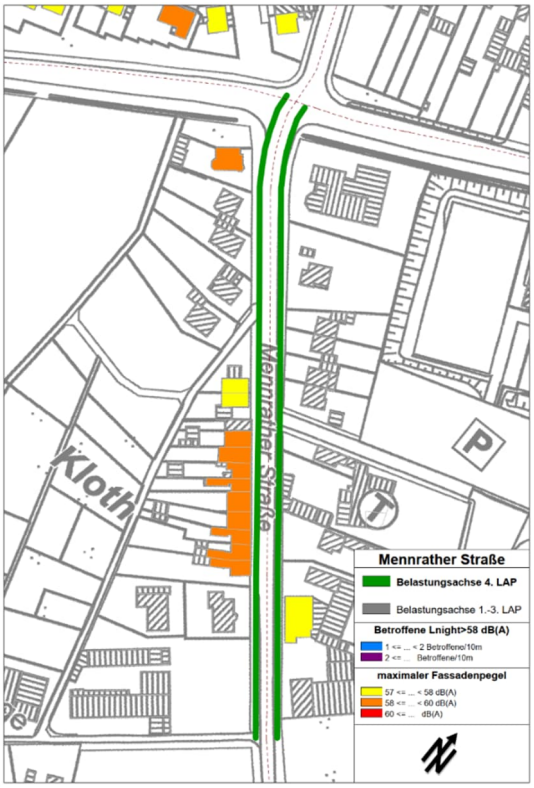


Abbildung 9.15: aktuelle Lärmsituation Mennrather Straße

Eine größere Ansicht der aktuellen Lärmsituation der Mennrather Straße findet sich als Anlage in der Beratungsvorlage 2165/X (Lärmkartierung und Lärmaktionsplan der 4. Runde – Auswahl der Belastungsachsen und 1. Öffentlichkeitsbeteiligung).

Maßnahmenvorschläge

Lärmmindernde Maßnahmen:

- Einzelfallprüfung: Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen L 370 und Ende der Wohnbebauung
- Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau von lärmminderndem Asphalt

Unterstützende Maßnahmen:

- Prüfung: Einengung des Straßenraums bzw. Fahrbahnverschwenk zur Verdeutlichung des Ortseingangs und zur Einhaltung des Geschwindigkeitsniveaus
- Prüfung eines Standorts für Dialog-Displays

Förderung des Umweltverbundes:

- Prüfung: Bau einer Querungshilfe auf Höhe der Zufahrt zur Bezirkssportanlage
- Prüfung: Bau eines KAP auf der westlichen Straßenseite am südlichen Ende der Reihenhausbebauung
- Prüfung: Radverkehrsführung im nördlichen Bereich der Belastungsachse

Bei einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen können entlang des Belastungsabschnittes Mennrather Straße zwischen L 370 und Bezirkssportanlage Rheindahlen ca. 100 Anwohner durch eine deutliche Lärmreduzierung entlastet werden.

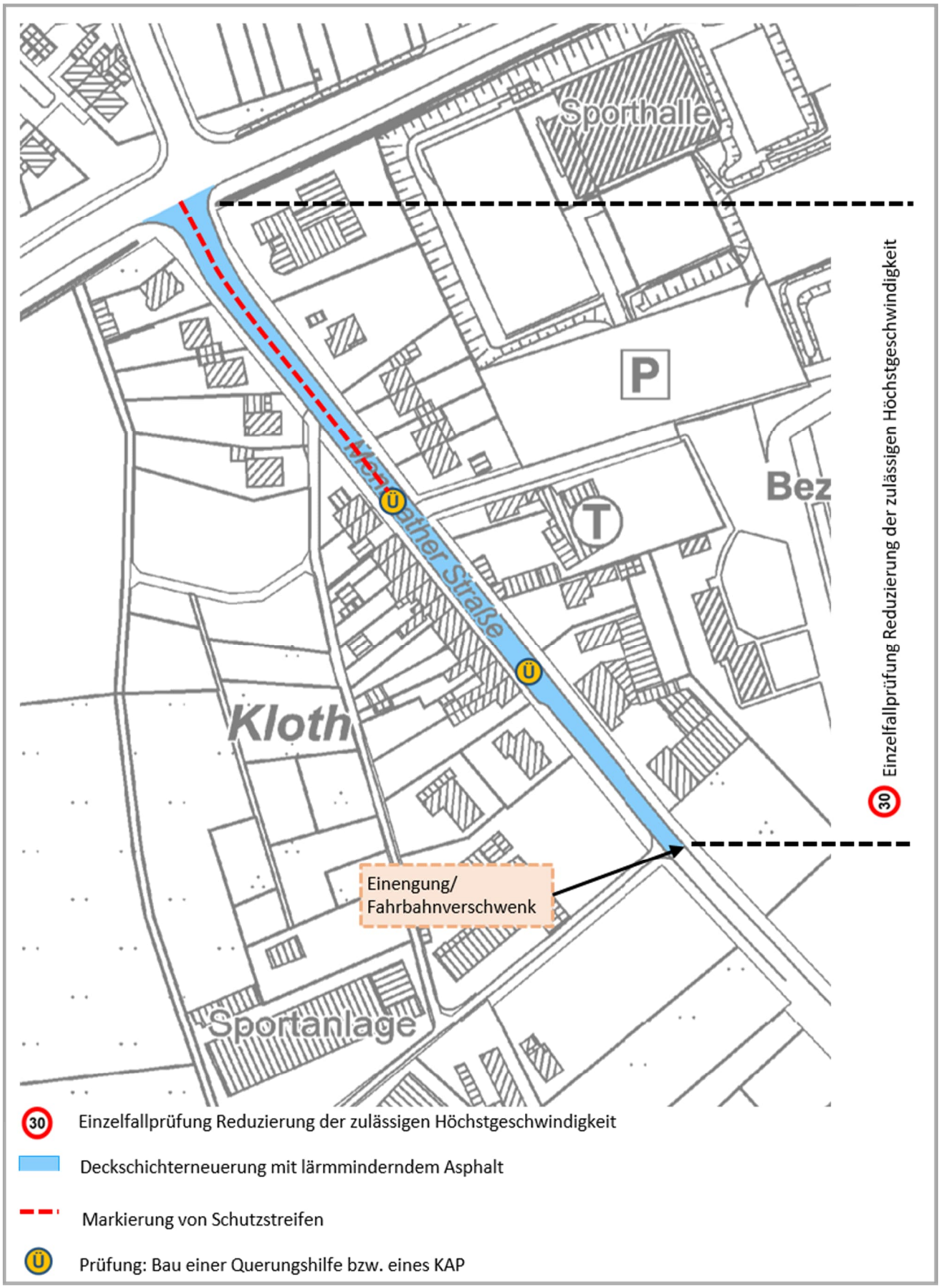


Abbildung 9.16: Maßnahmenübersicht Mennrather Straße

9.4 Bezirk Süd

9.4.1 Mühlenstraße und Hauptstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Otto-Saffran-Straße

Der Untersuchungsraum Mühlenstraße - Hauptstraße liegt im Bezirk Süd und erstreckt sich von der Friedrich-Ebert-Straße im Westen bis zur Otto-Saffran-Straße im Osten. Im Westen grenzt der Belastungsraum Friedrich-Ebert-Straße aus dem 1. Lärmaktionsplan und im Osten der Belastungsraum Düsseldorfer Straße, der im 2. Lärmaktionsplan untersucht worden ist, an den aktuellen Untersuchungsraum an.

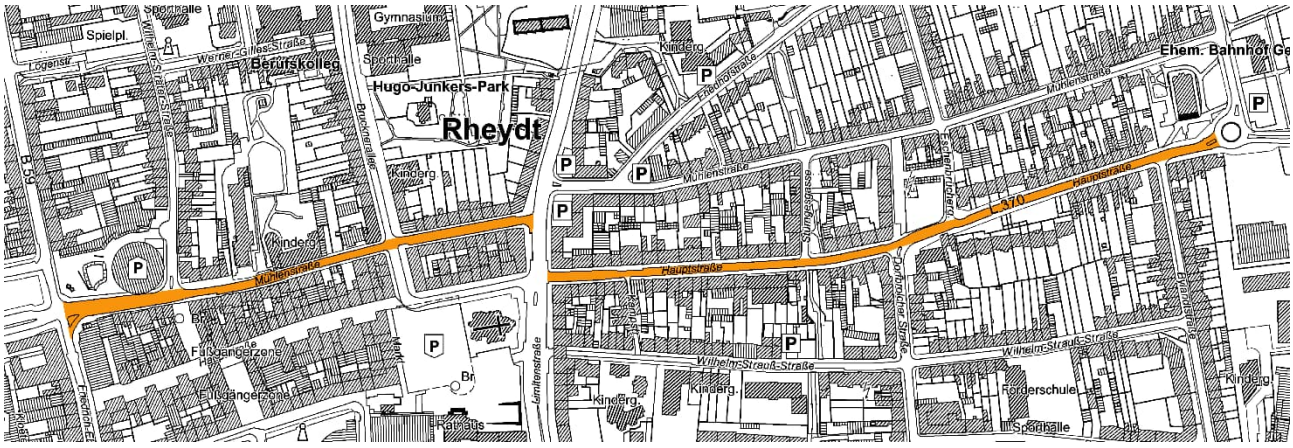


Abbildung 9.17: Belastungsraum Mühlenstraße - Hauptstraße

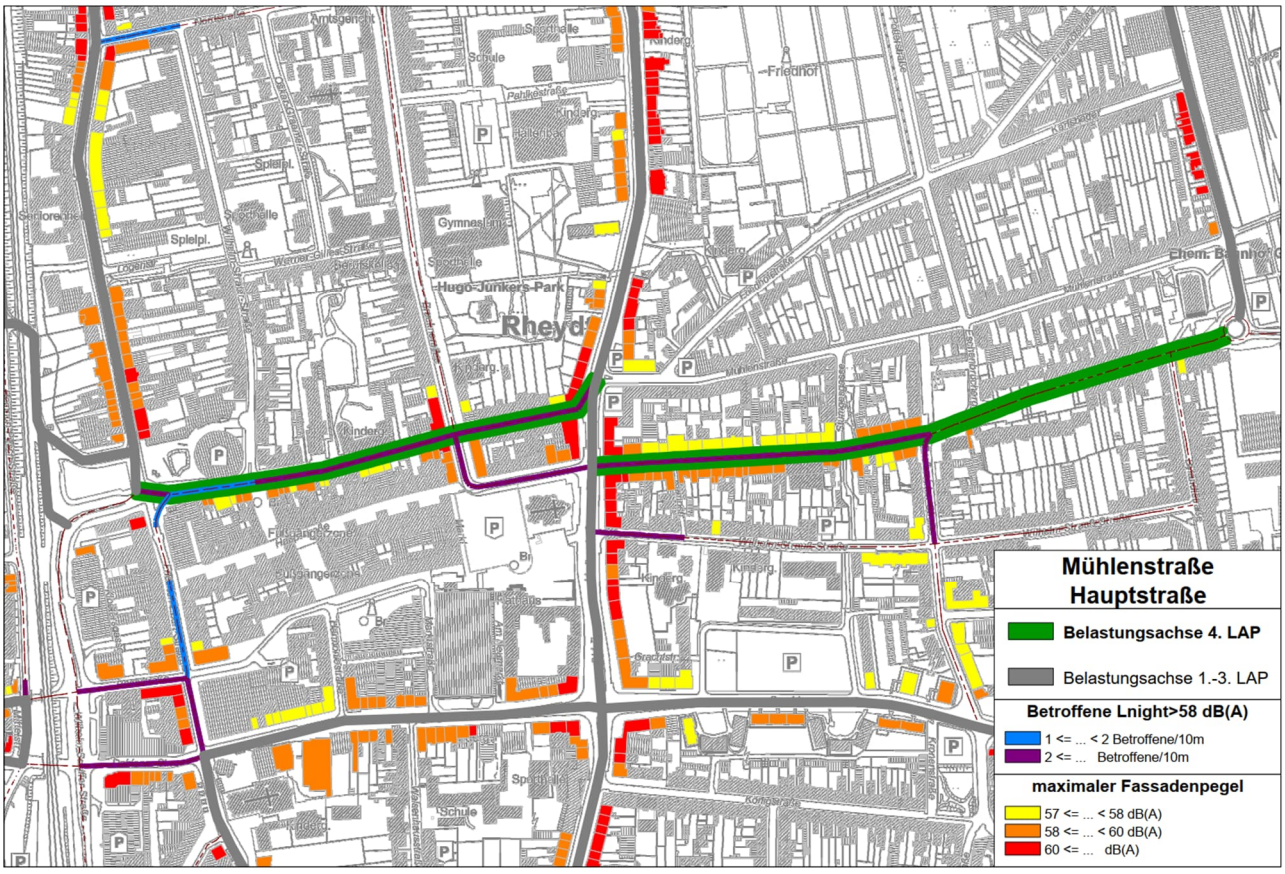


Abbildung 9.18: aktuelle Lärmsituation Mühlenstraße - Hauptstraße

Eine größere Ansicht der aktuellen Lärmsituation der Mühlenstraße – Hauptstraße findet sich als Anlage in der Beratungsvorlage 2165/X (Lärmkartierung und Lärmaktionsplan der 4. Runde – Auswahl der Belastungsachsen und 1. Öffentlichkeitsbeteiligung).

Mühlenstraße:

Klassifizierte Straße	nein
Bestandteil des Vorrangstraßennetzes	Sammelstraße
Bestandteil des Lkw-Netzes	nein
DTV	4.600-9.800 Kfz/Tag
SV-Anteil	0,9-1,2 %
Buslinien	-

Tabelle 9.6: Basisdaten Mühlenstraße

Maßnahmenvorschläge

Lärmmindernde Maßnahmen:

- Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Wilhelm-Strater-Straße

Unterstützende Maßnahmen:

- Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstelle auf Höhe des Eingangs zur Einkaufspassage

Förderung des Umweltverbundes:

- Überprüfung der Ampelschaltung (kürzere Wartezeiten für Fußgänger) am Knotenpunkt Mühlenstraße / Wilhelm-Strater-Straße
- Prüfung: Aufstellen von Fahrradbügeln
  - im Kreuzungsbereich mit der Gartenstraße
  - Auf Höhe des Gebäudes Mühlenstraße 78/80
- Prüfung: Markierung eines Aufstellbereichs für Radfahrer auf der Mühlenstraße im Kreuzungsbereich mit der Brucknerallee

Maßnahmen im Umfeld:

- Prüfung: Bau einer Lärmschutzwand
  - durch die DB (im Rahmen der Lärmsanierung voraussichtlich für 2024/25 geplant)
  - im Bereich der Freifläche zwischen Tellmann-Platz und Bahnstrecke
- Bei einem Neubau der Fläche der ehemaligen Musikschule Berücksichtigung der Lärmsituation bei der Grundrissgestaltung
- Prüfung: Verbesserung der Eingangssituation zum Maria-Lenssen-Park

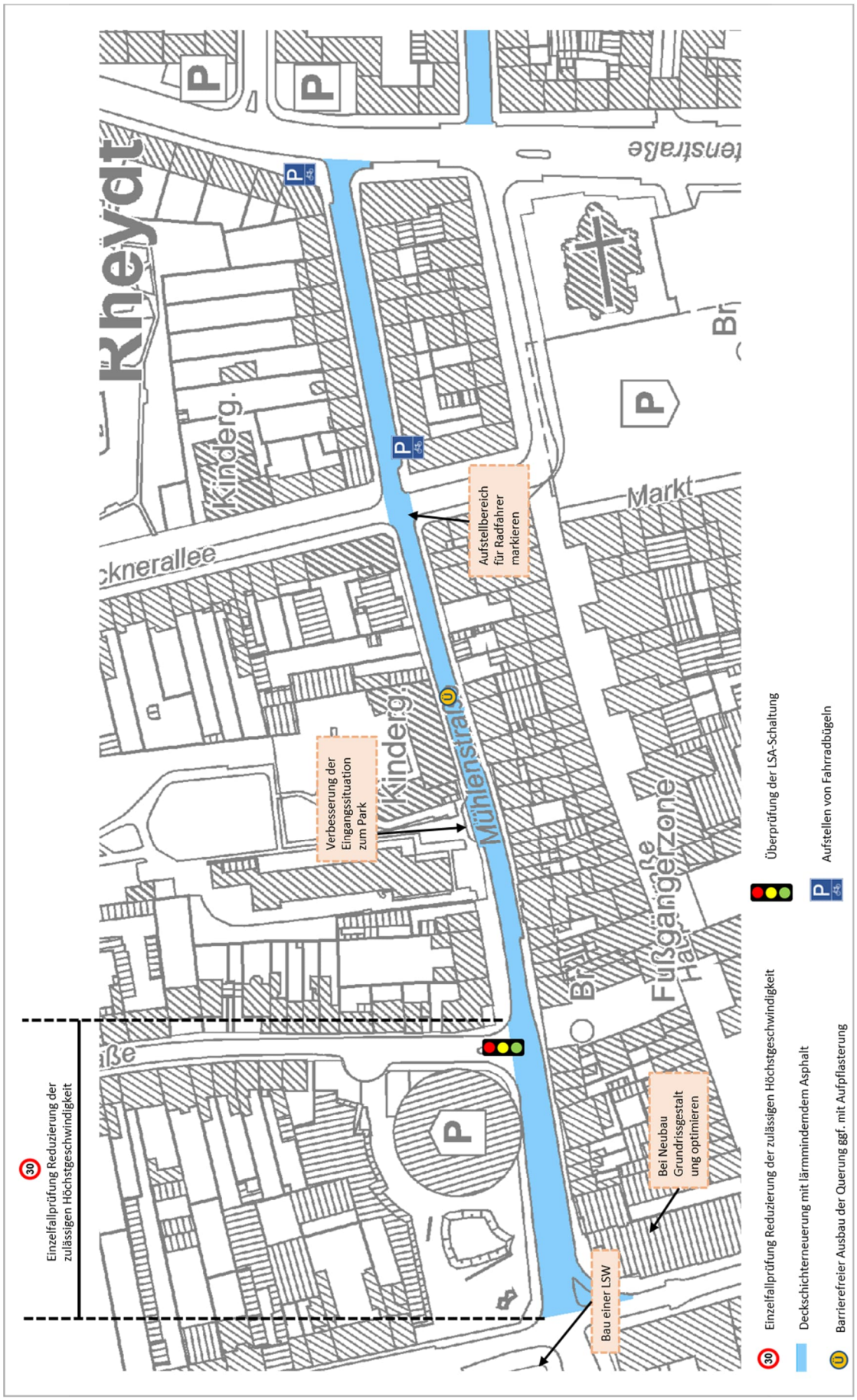


Abbildung 9.19:Maßnahmenübersicht Mühlenstraße

Hauptstraße:

Klassifizierte Straße	L 370
Bestandteil des Vorrangstraßennetzes	Sammelstraße
Bestandteil des Lkw-Netzes	nein
DTV	5.400-9.000 Kfz/Tag
SV-Anteil	3,5-3,8 %
Buslinien	004, 006, 008, SB81

Tabelle 9.7: Basisdaten Hauptstraße

Maßnahmenvorschläge

Lärmmindernde Maßnahmen:

- Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Limitenstraße und Otto-Saffran-Straße

Unterstützende Maßnahmen:

- Abstufung der Hauptstraße zur Gemeindestraße → Verlagerung der L 370 auf die Straße Gracht
- Prüfung: Vergrößerung der vorhandenen Baumscheiben

Förderung des Umweltverbundes:

- Prüfung: Aufstellen von Fahrradbügeln auf der Freifläche vor der Philipus Akademie
- Prüfung: Einrichtung von Querungshilfen im Kreuzungsbereich Hauptstraße / Dorfbroicher Straße

Maßnahmen im Umfeld:

- Prüfung: Verbesserung der Fußgängersituation in der Kampstraße
- Prüfung: Veränderung der Verkehrsführung aus der Dorfbroicher Straße heraus

Bei einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen können entlang des Belastungsabschnittes Mühlenstraße – Hauptstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Otto-Saffran-Straße ca. 2.530 Anwohner durch eine deutliche Lärmreduzierung entlastet werden.

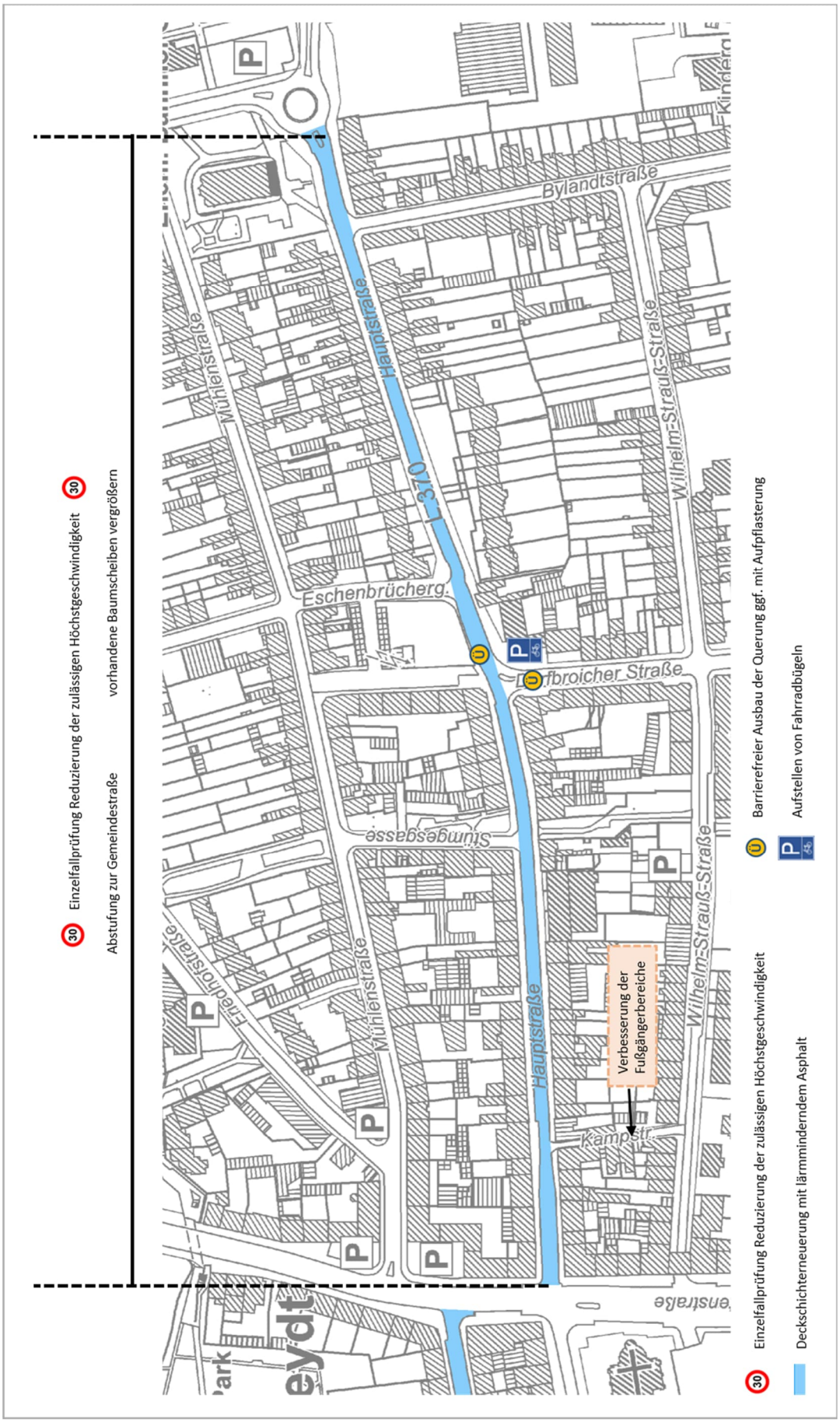


Abbildung 9.20: Maßnahmenübersicht Hauptstraße

9.4.2 Pongser Straße – Morr zwischen Dahlener Straße und Preyerstraße

Der Untersuchungsraum Pongser Straße - Morr liegt im Bezirk Süd und erstreckt sich von der Dahlener Straße im Osten bis zur Preyerstraße im Westen. Im Osten grenzt der Belastungsraum Dahlener Straße - Bachstraße, der im 2. Lärmaktionsplan untersucht worden ist, an den aktuellen Untersuchungsraum an.

Klassifizierte Straße	nein
Bestandteil des Vorrangstraßennetzes	nein
Bestandteil des Lkw-Netzes	nein
DTV	5.400-7.900 Kfz/Tag
SV-Anteil	1,4-2,1 %
Buslinien	-

Tabelle 9.8: Basisdaten Pongser Straße - Morr

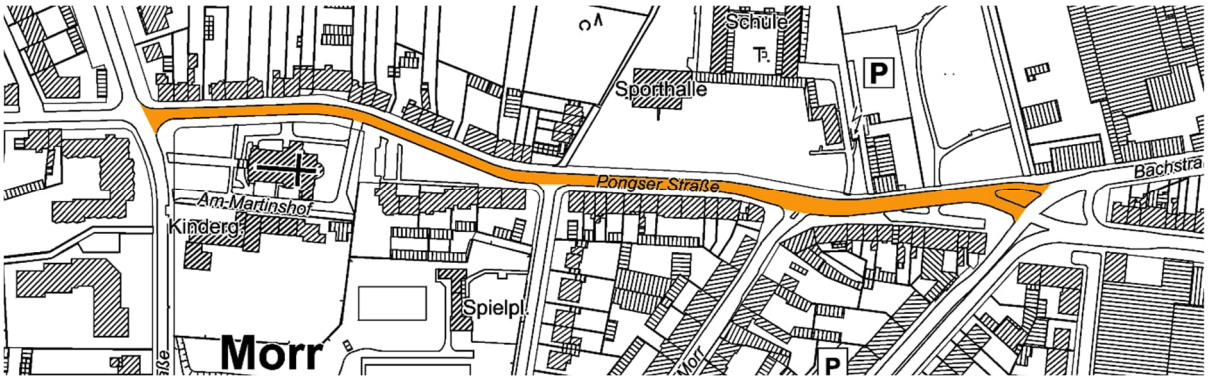


Abbildung 9.21: Belastungsachse Pongser Straße - Morr

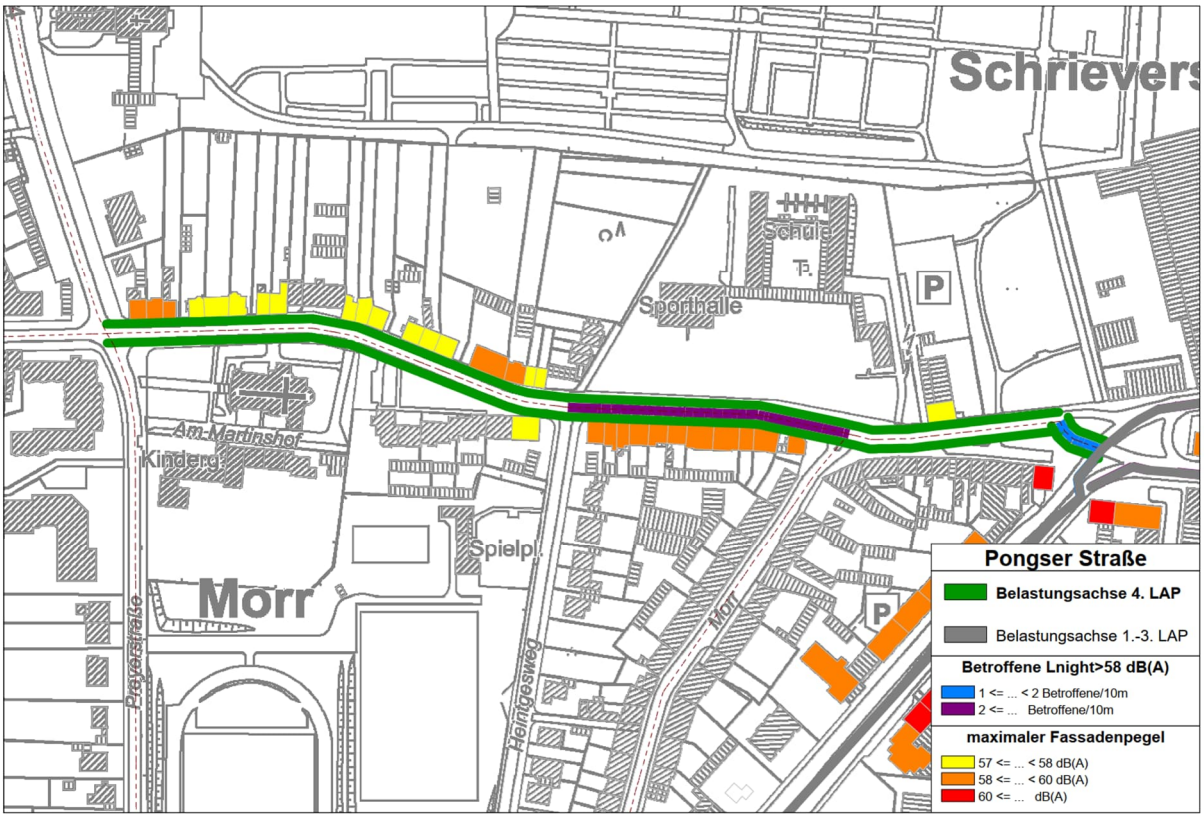


Abbildung 9.22: aktuelle Lärmsituation Pongser Straße - Morr

Eine größere Ansicht der aktuellen Lärmsituation der Pongser Straße – Morr findet sich als Anlage in der Beratungsvorlage 2165/X (Lärmkartierung und Lärmaktionsplan der 4. Runde – Auswahl der Belastungsachsen und 1. Öffentlichkeitsbeteiligung).

Maßnahmenvorschläge

Lärmmindernde Maßnahmen:

- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Preyerstraße und Dahlener Straße
- Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau von lärmminderndem Asphalt

Unterstützende Maßnahmen:

- Prüfung: Wegfall des freien Rechtsabbiegers aus der Bachstraße in die Straße Morr
- Aufpflasterung des Einmündungsbereichs am Knotenpunkt Bachstraße / Morr um die Abgrenzung des Straßenzuges von der Bachstraße – Dahlener Straße zu verdeutlichen
- Prüfung: Wegfall einer Fahrspur im Kreuzungsbereich mit der Dahlener Straße in Richtung Dahlener Straße
- Prüfung: Wegfall der Linksabbiegespur in die Straße Morr

Förderung des Umweltverbundes:

- Prüfung: Barrierefreier Ausbau der Einmündungsbereiche der Straßen Morr und Heintgesweg durch Aufpflasterungen
- Prüfung: Fußgängerüberweg im Bereich des Eingangs zum Park als Kap
- Prüfung: Markierung von Schutzstreifen/ Radfahrstreifen auf der Straße
- Prüfung: Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Pongser Straße / Preyerstraße
- Prüfung: Aufstellen von Fahrradbügeln im Bereich
    - der Kirche
    - der Einmündung Heintgesweg
    - der Einmündung Morr
- Prüfung: Wegfall der Parker im Bereich der Schulbushaltestelle und barrierefreier Ausbau der Schulbushaltestelle

Maßnahmen im Umfeld:

- Prüfung: Einbeziehung der Straßen Am Martinshof und Morr in eine T-30-Zone, dann Freigabe der Einbahnstraße für den Radfahrer in Gegenrichtung

Bei einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen können entlang des Belastungsabschnittes Morr – Pongser Straße zwischen Dahlener Straße und Preyerstraße ca. 430 Anwohner durch eine deutliche Lärmreduzierung entlastet werden.

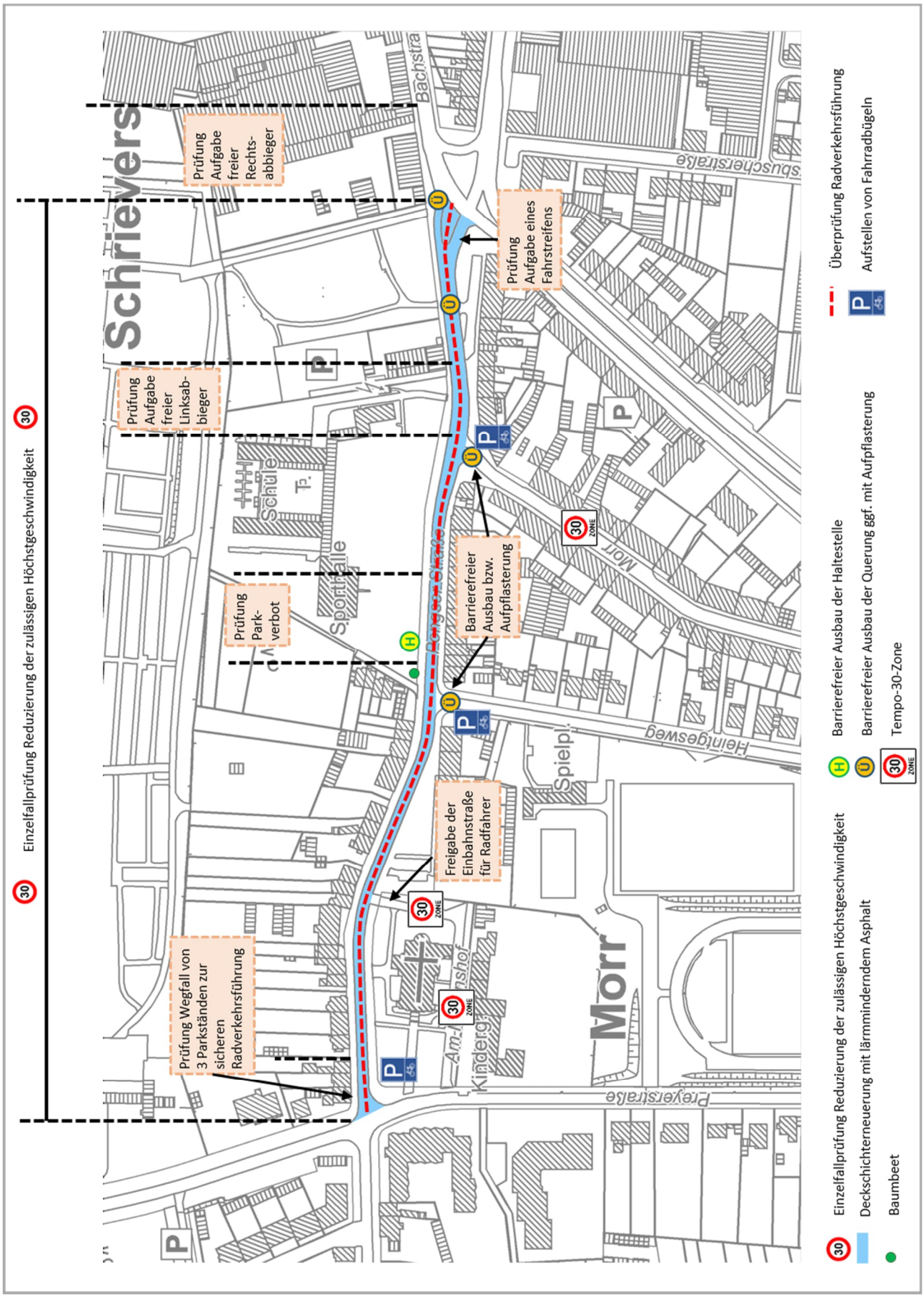


Abbildung 9.23: Maßnahmenübersicht Pongser Straße – Morr

9.5 Schienenverkehr

Um Schienenverkehrslärm an stark belasteten Streckenabschnitten im bestehenden Netz deutlich zu reduzieren, hat der Bund das freiwillige Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ aufgelegt. In dessen Rahmen werden Gebäude nachträglich vor den Lärmwirkungen des Schienenverkehrs geschützt. Dabei können sowohl aktive Maßnahmen in Form von Schallschutzwänden als auch passive Schallschutzmaßnahmen, z.B. Schallschutzfenster, gefördert werden. Die DB Netz AG übernimmt für dieses Programm die operative Gesamtprojektleitung und ist somit Ansprechpartner und Verantwortlicher.

Auf Grundlage einer von der DB Netz AG beauftragten schalltechnischen Untersuchung wurden an einer Vielzahl von Bereichen im Mönchengladbacher Stadtgebiet die für diese freiwillige Lärmsanierung vorausgesetzten Lärmpegel ermittelt. In insgesamt vier „Knoten“ (1a, 1b, 2 und 3) sollen sukzessive alle betroffenen Bereich im Rahmen dieses freiwilligen Lärmsanierungsprogramms entlastet werden.

Die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes ist mit diesem Lärmsanierungsprogramm harmonisiert.

Folgende Schallschutzwände aus den Knoten 1a und 1b wurden bereits vom Eisenbahn-Bundesamt plangenehmigt. Nach aktuellem Stand sollen diese voraussichtlich in den Jahren 2024 bis 2026 zur konkreten Umsetzung kommen.

<u>Schallschutzwände des Knoten 1a:</u>

- SSW 102, Strecke 2550 (Aachen - Kassel), km 55,078 – 56,481, bahnrechts
- SSW 104, Strecke 2550, km 56,631 – 56,850, bahnrechts
- SSW 110, Strecke 2550, km 61,495 – 62,560, bahnrechts
- SSW 203, Strecke 2520 (Mönchengladbach - Krefeld), km 66,162 – 66,782, bahnlinks
- SSW 204, Strecke 2520, km 66,330 – 67,205, bahnrechts

<u>Schallschutzwände des Knoten 1b:</u>

- SSW 103, Strecke 2550, km 54,979 – 56,136, bahnlinks
- SSW 107, Strecke 2550, km 60,150 – 60,696, bahnrechts
- SSW 108, Strecke 2550, km 60,477 – 60,650, bahnlinks
- SSW 111, Strecke 2550, km 62,238 – 62,800, bahnlinks
- SSW 201, Strecke 2520, km 64,670 – 64,890, bahnlinks
- SSW 202, Strecke 2520, km 65,107 – 65,750, bahnrechts
- SSW 205, Strecke 2520, km 67,900 – 68,720, bahnrechts

Konkretere Informationen dazu kann nur die DB Netz AG erteilen. Die Stadt Mönchengladbach, Fachbereich Stadtentwicklung und Planung kann entsprechende Anfragen etc. nur weiterleiten bzw. an die DB Netz AG kommunizieren.

Die Strecken der Knoten 2 (Strecke 2611, RY HBF in Richtung Köln) und 3 (Strecke 2522, Umgehungsbahn) sind derzeit noch im Planungsstadium. Die Stadt Mönchengladbach hat bisher keinerlei Kenntnis von entsprechenden weitergehenden Untersuchungen/Planungen.

10 Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2029 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärmminderung dargestellt. Es handelt sich im Wesentlichen um strategisch angelegte Konzepte. Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten.

10.1 Straßenverkehr

Die Anzahl der Menschen in der Stadt 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 können.

Wenn dieses nicht möglich ist, müssen passive Maßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern erfolgen, um wenigstens die Innenräume ausreichend zu schützen. Hierfür war es notwendig, dass dauerhaft ein Schallschutzfensterprogramm aufgelegt wurde. Um die Lärmemissionen im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren, wird bei jeder größeren Straßenbaumaßnahme / Sanierung eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht verbaut.

Um die Geräuschemissionen der Busse zu reduzieren, soll darauf hingewirkt werden, dass der Aufgabenträger in der Ausschreibung und Vertragsgestaltung dafür sorgt, dass das mit der Leistung beauftragte Verkehrsunternehmen Busse mit möglichst geringen Lärmemissionen beschaffen (z. B. Kapselung des Motorraums). Der Kfz-Verkehr soll auf einem ausgedünnten, aber zugleich besonders leistungsfähigen Vorrangstraßennetz konzentriert werden. Dadurch sollen die übrigen Straßen entlastet und beruhigt werden. Hierzu wird es nötig sein, einzelne Netzergänzungen vorzunehmen und entlastete Straßen in der Netzhierarchie abzustufen. Ergänzend sind flankierende verkehrsberuhigende Maßnahmen im Nebennetz wie auch im zusätzlich belasteten Netz der Hauptverkehrsstraßen notwendig.

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 vergrößerte Radstationen an den Bahnhöfen und Haltepunkten ergänzt um weitere Fahrradstationen, Leihfahrradsysteme. Der vorliegende Masterplan Nahmobilität soll dazu umgesetzt und evaluiert werden.

Die Stadt Mönchengladbach hat einen Nahverkehrsplan aufgestellt, um das ÖPNV-Angebot zu optimieren. Mit dem Ausbau des Bahnverkehrs soll der Anteil des ÖPNV am Modal Split erhöht werden.

Unterstützend soll ein Mobilitätsmanagement aufgebaut werden, das die umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität unterstützt. Insbesondere sollen Arbeitgeber sensibilisiert werden und 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 Jahr 2018 wurde der Mobilitätsplan der Stadt Mönchengladbach fertiggestellt. Darin wird das Ziel einer "Stadt der kurzen Wege" verfolgt, die unter anderen positiven Auswirkungen auch dazu beiträgt, die Lärmbelastung zu verringern. Nachfolgend der entsprechende Auszug aus dem Mobilitätsplan:

"1.4 LEITLINIE: STADT DER KURZEN WEGE

Die Stadt der kurzen Wege ist ein Leitbild der Stadt- und Verkehrsplanung, welches in den 1990er-Jahren aus der Diskussion um eine nachhaltige Stadtentwicklung in den Fokus der Planung gerückt ist. Die drei Wesensmerkmale einer solchen Stadt sind eine kleinteilige Nutzungsmischung, eine hohe Bebauungsdichte und hochwertige öffentliche Räume. Nachhaltig ist dieser Stadttypus dadurch, dass aufgrund relativ kurzer Distanzen viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können und wenig Fläche verbraucht wird. Das Leitbild lässt sich nicht nur auf innerstädtische Bestandsquartiere (Stadterneuerung), sondern auch auf Brachflächen (Stadtumbau) und Neubauvorhaben am Stadtrand (Stadterweiterung) anwenden. Es wirkt der Suburbanisierung entgegen, indem polyzentrische Siedlungsstrukturen (Subzentren) gestärkt werden.

Die Förderung der Nahmobilität darf nicht auf die verkehrlichen Aspekte reduziert werden, sondern muss sich auch mit Fragen des Städtebaus, der Grüngestaltung und der Ausstattung der Quartiere mit Versorgungseinrichtungen auseinandersetzen. Einen besonderen Stellenwert hat die Qualität der öffentlichen Räume. Schließlich soll nicht nur das zu Fuß gehen und Fahrradfahren attraktiv sein, sondern auch das Wohnen und Verweilen. Geeignete Gestaltungselemente sind hierbei Mischverkehrsflächen, Straßenbegrünung und Mobiliar, das zum Aufenthalt und Spielen einlädt. Damit trägt die bauliche Umsetzung einer Stadt der kurzen Wege zu einer veränderten Verkehrsmittelwahl bei und führt zu einer reduzierten Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Voraussetzung für eine Stadt der kurzen Wege bildet eine Ausrichtung der Stadtentwicklung auf dieses Ziel, was in Mönchengladbach mit der Aufstellung des Mobilitätsplans gegeben ist. Das Ziel der Stadt der kurzen Wege muss sich in den Festsetzungen der Bauleitplanung wiederfinden. Bei den Baugenehmigungen sind diese Ziele im Detail mit einer Ausrichtung auf die Erfordernisse der Nahmobilität weiter zu verfolgen (beispielsweise über die Anzahl der herzustellenden Stellplätze auf Grundlage einer städtischen Stellplatzsatzung)."

10.2 Schienenverkehr

Um Schienenverkehrslärm an stark belasteten Streckenabschnitten im bestehenden Netz deutlich zu reduzieren, hat der Bund das freiwillige Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ aufgelegt. In dessen Rahmen werden Gebäude nachträglich vor den Lärmwirkungen des Schienenverkehrs geschützt. Dabei können sowohl aktive Maßnahmen in Form von Schallschutzwänden als auch passive Schallschutzmaßnahmen, z.B. Schallschutzfenster, gefördert werden. Die DB Netz AG übernimmt für dieses Programm die operative Gesamtprojektleitung.

Aktuell läuft die entsprechende Planung und Abwicklung dieser Maßnahmen im Mönchengladbacher Stadtgebiet in insgesamt vier Projektstufen. Die Schallschutzwände der ersten beiden Stufen sind in Kapitel 9 aufgezählt.

Mit dem deutschen Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) wird seit dem 13. Dezember 2020 geregelt, dass Güterwagen, welche bei der Inbetriebnahme nicht den Anforderungen der EU-Verordnung Nr. 1304/2014 entsprochen haben (§ 2 Abs. 1 SchlärmschG) nicht mehr auf dem normalspurigen, öffentlichen deutschen Schienennetz fahren dürfen (§ 3 Abs. 1 SchlärmschG). Mit dem Gesetz wurden hauptsächlich die Emissionen der Güterwagons durch Komposit-Bremssohlen, Scheibenbremsen oder adäquate Produkte verringert. Im Ergebnis konnten hierdurch teilweise bis zu 10 dB(A) Lärmentlastung für das Mönchengladbacher Stadtgebiet erwirkt werden.

10.3 Flugverkehr

Das Stadtgebiet Mönchengladbach befindet sich nach Kartierung des LANUV nicht im relevanten Lärmwirkungsbereich des Flughafens Düsseldorf. Die durch den Flugverkehr hervorgerufene Lärmbelastung liegt somit, ermittelt nach den Vorgaben der offiziellen Berechnungsvorschriften zum Fluglärm (bei der eine Mittelung über den jeweiligen Tagzeitraum stattfindet), in Mönchengladbach unter 55 dB(A) ganztags und 50 dB(A) nachts.

Da allerdings die östlichen Stadtteile Mönchengladbachs in direkter Verlängerung der beiden Start-/ Landebahnen des Flughafens Düsseldorf liegen und an etwa 20-30 % der Tage im Jahr (bei Ostwindlagen) der Anflug aus Betriebsrichtung 05 (aus Richtung Mönchengladbach) erfolgt, kommt es insbesondere dort dennoch zu deutlich wahrnehmbaren und in jedem Fall störenden Lärmpegeln bei den Einzelereignissen. Der überwiegende Teil der Flugzeuge nutzt das Instrumentenlandesystem, somit müssen sich die Flugzeuge in der Regel bereits über Giesenkirchen auf der Anfluggrundlinie befinden. Über dem gesamten Stadtgebiet fädeln die Flugzeuge aus nordwestlicher bzw. südöstlicher Richtung auf diese Grundlinie ein. Hier sind die Einzelereignisse der Überflüge ebenfalls deutlich wahrnehmbar.

Mehrere bereits in der ersten Runde des Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach festgesetzte „besonders ruhige Gebiete, wie zum Beispiel das „Hoppbruch“ (siehe nachfolgendes Kapitel) befinden sich ebenfalls im direkten Einflussbereich dieser Anfluggrundlinie.

Möglichkeiten der Stadt Mönchengladbach:

Leider sind die Möglichkeiten der Stadt Mönchengladbach auf das Thema Fluglärm des Flughafens Düsseldorf einzuwirken stark eingeschränkt. Die Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr obliegt hier grundsätzlich dem Bund. Den Ländern wurden vom Bund verschiedene, wesentliche Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung im Rahmen der Auftragsverwaltung übertragen, die im § 31 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes aufgeführt sind.

Für die Kommunen verbleiben daher nur wenige Handlungsmöglichkeiten. Hierzu gehört in erster Linie die Mitarbeit in sogenannten Fluglärmschutzkommissionen, welche die Genehmigungsbehörde unter anderem über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm wie z.B. bei der Festlegung von Abflugstrecken beraten. Die an der Fluglärmschutzkommission teilnehmenden Kommunen werden von der Genehmigungsbehörde auf Vorschlag der entsendeten Institutionen berufen.

Der Antrag auf Aufnahme in die Fluglärmschutzkommission des Flughafens Düsseldorf wurde von der Stadt Mönchengladbach Ende 2015 an das zuständige Ministerium gestellt und im folgenden Jahr aufgrund fehlender Betroffenheit und bereits zu großer Anzahl an Mitgliederkommunen negativ beschieden.

Eine weitere, kleinere Möglichkeit ist die Beteiligung bei Plangenehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung.

Aus Gründen der Betroffenheit insbesondere der östlichen Stadtteile sowie der besonders ruhigen Gebiete hat sich der Rat der Stadt Mönchengladbach 2016 in einer Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf gegen eine Erweiterung ausgesprochen.

Bei zukünftigen Verfahren des Flughafens Düsseldorf kann die Betroffenheit wiederum eingebracht werden.

10.4 Ruhige Gebiete

Neben dem Schutz der Menschen vor hohen Lärmbelastungen kommt insbesondere dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle zu: Als bedeutender Faktor der Lebensqualität im unmittelbaren Wohnumfeld, als Rückzugsmöglichkeit im urbanen Raum, als wichtiges Merkmal eines Natur- und Erholungsraumes. Die Ausweisung und der Schutz ruhiger Gebiete durch die Lärmaktionsplanung kann hierbei eine bedeutende Rolle einnehmen und auch dazu beitragen, Umweltgerechtigkeitsaspekte stärker in Planungen zu berücksichtigen.

Bereits im 1. Lärmaktionsplan hat die Stadt Mönchengladbach eine Vielzahl an ruhigen Gebieten festgelegt. In der 3. Runde des Lärmaktionsplans wurden diese Gebiete nochmals überprüft und ergänzt. Des Weiteren wurden die ruhigen Gebiete im Rahmen der 3. Änderung des Landschaftsplans mit in diesen aufgenommen.

Aufgrund der geänderten Berechnungsvorschriften wurden nun in der 4. Runde des Lärmaktionsplans die ruhigen Gebiete nochmals überprüft. Dabei hat sich keine Änderung bei der Einordnung der ruhigen Gebiete ergeben.

10.4.1 Methode zur Identifizierung der ruhigen Gebiete

In der Stadt Mönchengladbach sind "ruhige Gebiete in einem Ballungsraum" zu identifizieren. Ein ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum ist nach Artikel 3 l) "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". Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

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

Die Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Größe von über 2x2 km auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. Eine weitere Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit. In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: "Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen." Ein ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmt werden. Die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist bei der Herstellung von Planungsrecht (B-Pläne, Planfeststellung) als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. Durch die allgemeine Verkehrszunahme entsteht kein Erfordernis für zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit ein passives Instrument.

In Ballungsräumen ist es sinnvoll, ruhige Gebiete nicht nur nach akustischen, sondern auch nach qualitativen Kriterien zu definieren. Die Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft hat hierzu 2012 folgenden Hinweis gegeben:

„Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen steht es der Plan aufstellenden Behörde darüber hinaus auch frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Hierbei kann es sich beispielsweise um Kurgebiete, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen.“

Um den unterschiedlichen Charakter der ruhigen Gebiete zu verdeutlichen, hat sich die Stadt Mönchengladbach dazu entschieden, diese in 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 Immissionsreduzierung 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 ≥1.000 m (=15 Minuten Fußweg), um Erholungsfunktion bzw. bedeutsame Verbindungsfunktion sicherzustellen.

Zur Identifizierung ruhiger Gebiete wurde der Flächennutzungsplan mit den Daten Lärmkarten (L_{den}) verschnitten.

10.4.2 Identifizierung ruhiger Gebiete

Die Karte der ruhigen Gebiete zeigt eine deutliche Struktur. In den zentralen Siedlungsbereichen gibt es vor allem (zum Teil kleine) Stadtoasen, die einen hohen Lärmpegel aufweisen, der Bevölkerung aber zur wohnungsnahen Erholung dienen. Je weiter man sich von den Stadtzentren entfernt, je ausgedehnter werden die ruhigen Gebiete, und desto höher ist die akustische Qualität der Gebiete.

Der zentrale Siedlungsraum ist geprägt durch unterschiedlich dichte Bebauungsformen und ist stark versiegelt. Ein selbstständiges Grün- und Freiflächensystem ist hier kaum ausgebildet. Die vorhandenen Freiflächen dienen zwar der Erholung, weisen aber vor allem aufgrund des dichten Straßennetzes und der daraus resultierenden Lärmimmissionen hohe Lärmpegel auf.

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

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 Pesch, Hardterbroich und Bonnenbroich ein ruhiges Gebiet hat.

Mit dem Niers-Grünzug hat Mönchengladbach 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 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. Die Achse setzt sich nach Norden auf Viersener Kreisgebiet bzw. Richtung Westen parallel zur Autobahn fort.

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 Feststellung der ruhigen Gebiete und Achsen bezieht sich formal nur auf das Gebiet der Stadt Mönchengladbach. Eine Abstimmung mit den Nachbargemeinden ist deshalb zum gegenseitigen Vorteil geboten, auch wenn die Erfahrung aus

dem Lärmaktionsplan der 1. Runde zeigt, dass bei einem Teil der Nachbargemeinden nur wenig Interesse an der Ausweisung von gemeindegebietsübergreifenden ruhigen Gebieten besteht.

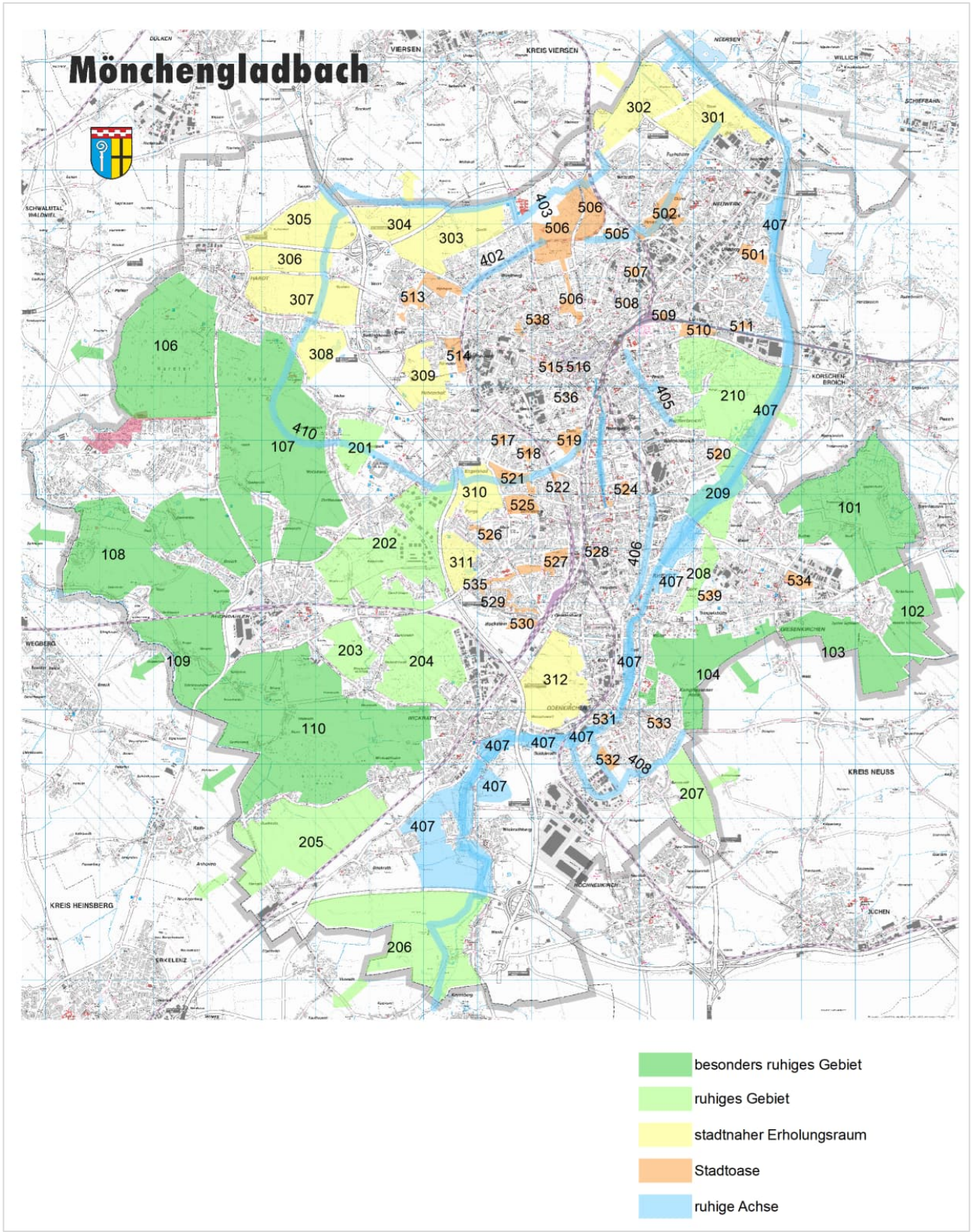


Abbildung 10.1: ruhige Gebiete

Folgende Gebiete wurden als ruhige Gebiete unter Einschluss des zuvor genannten identifiziert (siehe Abbildung 10.1):

- Besonders ruhige Gebiete Landschaftsraum:
  - 101 Land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche in Mönchengladbach Ost zwischen Straße Am Trietenbroich und B 230,
  - 102 landwirtschaftlich genutzte Flächen in Mönchengladbach Ost zwischen der B 230, östliche Stadtgrenze, Horster Straße und Schloß-Dyck-Straße,
  - 103 landwirtschaftlich genutzte Flächen in Mönchengladbach Ost zwischen Schloß-Dyck-Straße, östliche Stadtgrenze und Waater Straße,
  - 104 landwirtschaftlich genutzte Flächen in Mönchengladbach Ost zwischen B 230, östliche Stadtgrenze und westlich angrenzende Bebauung,
  - 105 Stadtpark,
  - 106 Hardter Wald und landwirtschaftlich genutzte Flächen westlich der Straße Hardter Landstraße, östlich der westlichen Stadtgrenze und nördlich des NATO-Hauptquartiers,
  - 107 Hardter Wald östlich der Straße Hardter Landstraße und landwirtschaftlich genutzte Flächen und der Gerkerather Wald östlich der Hardter Straße, nördlich der B 57 und westlich der Bebauung der Straße Wolfsittard,
  - 108 landwirtschaftlich genutzte Fläche und Knippertzbachtal zwischen NATO-Hauptquartier, westlicher Stadtgrenze, Schiene und der Hardter Straße,
  - 109 landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen westlicher Stadtgrenze, Schiene und der B 57,
  - 110 Land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen L 370, Mennrather Straße, A 46 und westliche Stadtgrenze.

- Ruhige Gebiete Landschaftsraum:
  - 201 Forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen Straße Heiligenpesch, Straße Hehn und dem Borrussia-Park,
  - 202 land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen der A 61, der B 57 und der Schiene,
  - 203 landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen der Voosener Straße, Stadtwaldstraße, Mennrather Straße und der Straße Mennrathschmidt,
  - 204 land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen Stadtwaldstraße, Schiene, Trompeterallee, Adolf-Kempen-Weg, Rheindahlener Straße, Grünhovener Straße und der Straße Mennrthschmidt,
  - 205 landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen Laurentiusstraße, der südwestlichen Stadtgrenze, der Schiene und der Straße Am Chur,
  - 206 landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen der A 46, südliche Stadtgrenze, Plattenstraße und der Heckstraße,
  - 207 landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen der B 59, der südöstlichen Stadtgrenze, dem Roggenweg und der Talstraße,
  - 208 gemischt genutzte Fläche zwischen Straße Hütter Pfad, der Straße Am Rottland, der Dohrer Straße, der Straße Bahner und dem Waldweg zwischen Trimpelshütter Straße und der Straße Bahner,
  - 209 gemischt genutzte Fläche zwischen Ritterstraße östlicher Stadtgrenze, Straße Tackhütter Boich, Straße Schrödter Feld, Straße Zoppenbroich, Sonnenstraße und Geneickener Straße,
  - 210 land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen östlicher Stadtgrenze, Ritterstraße, Eichenstraße, Waldweg südlich des Spielplatzes Stiegerfeldstraße, Hardterbroicher Straße, Verbindungsweg zwischen Volksgartenstraße und Hardterbroicher Straße, Carl-Diem-Straße und der Korschenbroicher Straße.

- Stadtnaher Erholungsraum:

301 Vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen A 52, nordöstliche Stadtgrenze, Straße An der Neuen Niers, Bebauung Neersbroicher Straße, Grunewaldstraße, Gewerbe und der L 390,
302 land- und forstwirtschaftlich genutztes Gebiet zwischen nördlicher Stadtgrenze, Donker Straße, A 52, Bebauung an der Lockhütter Straße,
303 land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen nördlicher Stadtgrenze, A 52, Straße Zum Venner Busch, Venner Straße, Kärntner Straße, Franz-Hitze-Straße, Leopold-Becker-Weg, Straße Großheide, bis Bebauung ab Haus Nr. 363, Hainbuchenweg, Weißdornweg, Gladbacher Straße,
304 land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen nördlicher Stadtgrenze, A 61 und der A 52,
305 land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen A 61, L 39 und A 52,
306 landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen A 52, Hardter Landstraße, Winkelner Straße und dem Ort Winkeln,
307 landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen Winkelner Straße, Hardter Landstraße, Vorster Straße und A 61,
308 land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen Waldnieler Straße, Vorster Straße, Louise-Gueury-Straße, südöstliche Grenze südlich des Baggersees
309 landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen A 61, Straße am Nordpark, B 230, Straße In der Duis entlang der Bebauung bis zur A 61,
310 landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen A 61, Verbindungsweg zwischen Straße Engelsholt und Gingterstraße, Preyerstraße und Pongser Straße,
311 Stadtwald Rheydt – Rheydter Höhe zwischen A 61, Dahlehner Straße und Schützenstraße,
312 land- und forstwirtschaftliche Fläche zwischen A 61, Wetschewell, Schiene, Stapper Weg, Straße Geistenbecker Ring und Straße Reststrauch.

- Ruhige Achse:
  401 Achse zwischen Donker Straße und Kaldenkirchener Straße entlang Dünner Feldweg über Straße Hovener Kamp und Straße Am Woltershof entlang der Heinz-Ditgens-Straße,
  402 Achse zwischen Brücke östlich Straße Birkenallee und Venner Straße entlang der Schiene,
  403 Achse zwischen Lockhütter Straße und Kreuzung Konradstraße/ An der Landwehr über Gingster Straße, Straße Pfingsgraben, Rennbahnweg, Straße Am Kuhbaum, Vorster Straße, Straße Winkeln, Straße Rasseln, Straße Bockerter Busch, Viersener Straße, Sittardsweg bis Lockhütter Straße,
  404 Achse zwischen Hofstraße und Nordstraße entlang der Richard-Wagner-Straße und Brucknerallee,
  405 Achse zwischen Lürriper Straße und Hüttenstraße entlang Straße Rahracker, Karl-Kämpf-Allee,
  406 Achse zwischen Schlossstraße und Odenkirchener Straße entlang Römerstraße und Schlachthofstraße,
  407 Achse zwischen Grenzweg von nördlicher Stadtgrenze und Kuckumer Straße bis südliche Stadtgrenze über Straße Bettrather Dyck, entlang der Niers,
  408 Achse zwischen Karlstraße/ Güdderather Mühlenweg und Kamphausener Straße über Kölner Straße und Weg Ecke Rostocker Straße/ Klosterhofweg,
  409 Achse zwischen Von-der-Helm-Straße und Rostocker Straße/ Klosterhofweg entlang Rostocker Straße.

- Stadtoase
  501 Städtischer Friedhof Uedding an der Straße Willicher Damm,

502 Grünfläche zwischen Hovener Straße, Dünner Straße, Loosenweg und Straße Dünner Feldweg,
503 Bandtsgarten
504 Kleingarten an Straße Hovener Kamp,
505 Kleingärten am Spielkaulenweg,
506 Spielkaulenberg/ Städtischer Hauptfriedhof/ Peter-Nonnenmühlen-Allee/ Bunter Garten,
507 Kleingarten-Alsbroich an der Konzenstraße,
508 Verbindungswege zwischen Bozenerstraße, Alsstraße, Matthiasstraße, Buschallee,
509 Kleingarten an der Robert-Koch-Straße,
510 Kleingarten an der Korschenbroicher Straße,
511 Kleingartenverein Lürrip an Habichtstraße,
513 Felder, Wiesen und Kleingarten zwischen Venner Straße, Windmühlenweg, Höfgenweg, Roermonder Straße und Straße Moosheide,
514 Kleingarten/ Wiese und Spielplatz zwischen Schiene, Straße An der Holter Sportstätte, Straße Rönneter, Straße Duisfeld und B 230,
515 Geroweiher an Gasthausstraße,
516 Hans-Jonas-Park an der Stepgesstraße,
517 Kleingarten an Monschauer Straße,
518 Wald- und Wiesenfläche zwischen Ohlerfeldstraße, Straße Dahlfuhr und Wilhelm-Wachtendonk-Straße,
519 Kleingarten und Dahlener Park an Konradstraße,
520 Wiese an Schlossstraße/ Ritterstraße,
521 Friedhof Ohler und Feld,
522 Park an der Heinrich-Pesch-Straße,
523 Hugo-Junkers-Park,
524 Friedhof an der Nordstraße,
525 Städtischer Friedhof Rheydt,
526 Grün- und Waldfläche zwischen Straße Morjansbusch, Pongser Straße und Schützenstraße,
527 Schmölderpark und Grünfläche zwischen Straße Wallsendpromenade, Urftstraße und Hubertusstraße,
528 Park um Theater Mönchengladbach an Endepohlstraße,
529 Verbindungswege zwischen Hubertusstraße, Sperberstraße, Straße Am Hockstein und Böningstraße,
530 Wiesenflächen und Kleingarten zwischen Böningstraße, Krummer Weg, Straße Im Grund, Straße Zur Alten Bahn und südlich angrenzende Baumreihe,
531 Weiher Odenkirchen/ Park an Staßburger Allee,
532 katholischer Friedhof Wiedemannstraße,
533 Friedhof Odenkirchen,
534 Friedhof an der Zoppenbroicher Straße,
535 Verbindungsachse zwischen Hubertusstraße, Dahlener Straße und Sperber-straße,
536 Vituspark,
537 Kleingartenverein Am Steinberg e.V.,
538 ev. Friedhof Viersener Straße,
539 Freifläche nördlich Trimpelshütter Straße bis Tennis-Club Giesenkirchen e.V. 1977.

Die Karte in Abbildung 10.2 zeigt die potentiell ruhigen Gebiete. Dieses sind die stadtnahen Erholungsräume sowie Stadtoasen mit einem L_{den} >55 dB(A). Hier besteht die Möglichkeit, dass bei Lärmschutmaßnahmen im Umfeld dieser potentiell ruhigen Gebiete diese Bereiche zu wirklichen ruhigen Gebieten hin entwickelt werden können. Die sich hier im Vergleich zum 3. Lärmaktionsplan ergebenen Änderungen bei der Einordnung der potentiell ruhigen Gebiete sind Korrekturen von Widersprüchen bzw. Fehlern. Die Gebiete mit den Nummern 202, 204, 205 und 206 waren in den vorangeganganan Lärmaktionsplänen bereits als

„ruhige Gebiete“ mit einem Pegel unter 55 dB(A) im Innern identifiziert und somit nicht mehr als potentielles ruhiges Gebiet zu berücksichtigen.

Folgende Gebiete wurden als potentiell ruhige Gebiete identifiziert:

- Stadtnaher Erholungsraum:
  - 301 Vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen A 52, nordöstliche Stadtgrenze, Straße An der Neuen Niers, Bebauung Neersbroicher Straße, Grunewaldstraße, Gewerbe und der L 390,
  - 302 land- und forstwirtschaftlich genutztes Gebiet zwischen nördlicher Stadtgrenze, Donker Straße, A 52, Bebauung an der Lockhütter Straße,
  - 303 land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen nördlicher Stadtgrenze, A 52, Straße Zum Venner Busch, Venner Straße, Kärntner Straße, Franz-Hitze-Straße, Leopold-Becker-Weg, Straße Großheide, bis Bebauung ab Haus Nr. 363, Hainbuchenweg, Weißdornweg, Gladbacher Straße,
  - 304 land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen nördlicher Stadtgrenze, A 61 und der A 52,
  - 305 land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen A 61, L 39 und A 52,
  - 306 landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen A 52, Hardter Landstraße, Winkelner Straße und dem Ort Winkeln,
  - 307 landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen Winkelner Straße, Hardter Landstraße, Vorster Straße und A 61,
  - 308 land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen A 61, Waldnieler Straße, Vorster Straße, Louise-Gueury-Straße, Straße Hehn und Straße Heidgesberg,
  - 309 landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen A 61, Straße am Nordpark, B 230, Straße In der Duis entlang der Bebauung bis zur A 61,
  - 310 landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen A 61, Verbindungsweg zwischen Straße Engelsholt und Gingterstraße, Preyerstraße und Pongser Straße,
  - 311 Stadtwald Rheydt – Rheydter Höhe zwischen A 61, Dahlehner Straße und Schützenstraße,
  - 312 land- und forstwirtschaftliche Fläche zwischen A 61, Wetschewell, Schiene, Stapper Weg, Straße Geistenbecker Ring und Straße Reststrauch.

- Stadtoase:
  - 503 Brandtsgarten
  - 506 Spielkaulenberg/ Städtischer Hauptfriedhof/ Peter-Nonnenmühlen-Allee/ Bunter Garten,
  - 513 Felder, Wiesen und Kleingarten zwischen Venner Straße, Windmühlenweg, Höfgenweg, Roermonder Straße und Straße Moosheide,
  - 515 Geroweiher an Gasthausstraße,
  - 521 Friedhof Ohler und Feld,
  - 530 Wiesenflächen und Kleingarten zwischen Böningstraße, Krummer Weg, Straße Im Grund, Straße Zur Alten Bahn und südlich angrenzende Baumreihe,
  - 534 Friedhof an der Zoppenbroicher Straße,

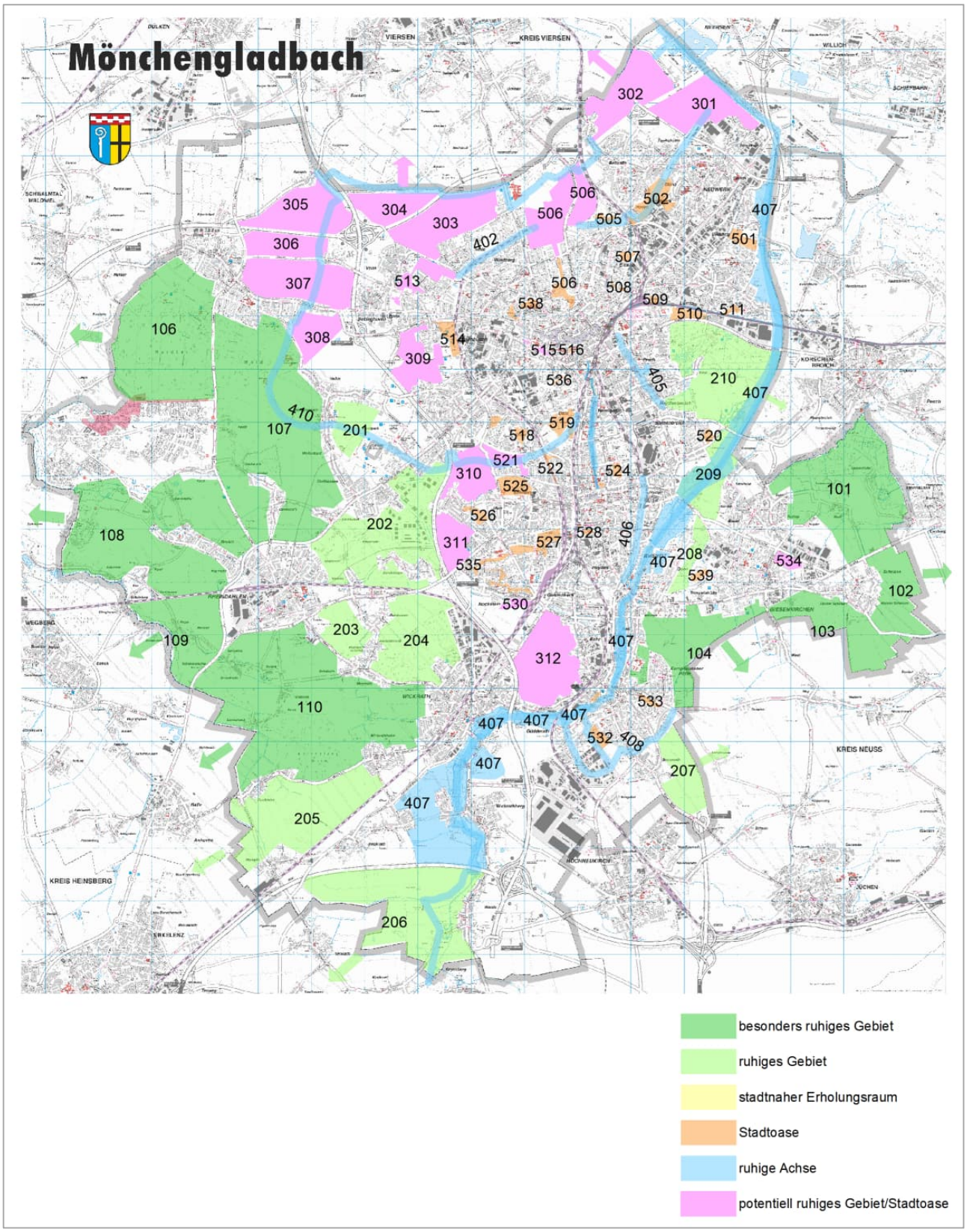


Abbildung 10.2: potentiell ruhige Gebiete

11 Finanzielle Informationen: Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse

Im städtischen Haushalt stehen derzeit jährlich 550.000 € an investiven Mittel für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan zur Verfügung.

Für die Umsetzung des städtischen Schallschutzfensterprogramms stehen derzeit jährlich 50.000 € zur Verfügung.

12 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 3. Runde des Lärmaktionsplans wird die Überprüfung in der 5. Runde dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstehen,
- die Differenz aus den strategischen Lärmkarten, den betroffenen Gebäuden und den Betroffenenzahlen aus der 4. Und 5. Runde ermittelt wird, sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2028 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik berechnet werden.

Durch die Änderung des Berechnungsverfahrens für die Lärmkartierung sowie für die Ermittlung der Betroffenenzahlen ist eine Bewertung der durchgeführten Maßnahmen aus der 3. Runde des Lärmaktionsplans mit den aktuellen Daten nicht möglich.

Die Umsetzungsstände der ersten drei Lärmaktionspläne sind in Anhang III dargestellt.

13 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der Betroffenen Personen

Bei einer konsequenten Umsetzung der in Kapitel 9 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärmminderung an den untersuchten Belastungsachsen können insgesamt ca. 7.550 Anwohner eine deutliche Lärmentlastung erfahren. In der folgenden Tabelle ist die Anzahl der entlasteten Anwohner für jeden der sieben Untersuchungsräume aufgelistet.

Belastungsraum	entlastete Anwohner
Hohenzollernstraße	ca. 1.320
Viersener Straße – Steinmetzstraße	ca. 1.830
Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße	ca. 1.090
Stadtwaldstraße	ca. 250
Mennrather Straße	ca. 100
Mühlenstraße – Hauptstraße	ca. 2.530
Pongser Straße – Morr	ca. 430

Lärmmindernde Maßnahmen haben unterschiedlich starke Wirkungen auf den Lärmpegel (siehe Tabelle 13.1.

Aufgrund der hohen Lärmpegel durch den Straßenverkehrslärm ist es sinnvoll, zur Lärmminderung immer mehrere Maßnahmen zu kombinieren, wie in der Lärmwirkungsforschung belegt.

Maßnahme	Wirkung
Straßenbelag	Bis zu -3 dB im Vergleich zum Referenzbelag (Beurteilungspegel).
Lärmarme Reifen	Mindestens 3 dB pro Fahrzeug.
Leise Motoren	Bis zu -4 dB pro Fahrzeug.
Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Bis zu -3 dB (bei einer Verringerung von 50 km/h auf 30 km/h).
Lichtsignalsteuerung	Verstetigung des Verkehrs (Verringerung der Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge).
Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Unterstützung zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
Stärkung des öffentlichen Verkehrs	Abnahme des Pkw-Verkehrs (-3 dB bei einer Halbierung des DTV).
Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger	Förderung des Rad- und Fußverkehrs, Abnahme des Pkw-Verkehrs (-3 dB bei einer Halbierung des DTV).
Veränderung/ Reduzierung der Fahrspuren	Bei Verdopplung des Abstands zwischen Emissionsort und Immissionsort -3 dB.
Lärmschutzwände/ -wälle und Instandhaltung	In Abhängigkeit der Höhe und Lage bis zu -15 dB.
Schallschutzfenster	Verringerung des Innenpegels von Gebäuden um – bis zu 5 dB pro Schallschutzfensterklasse.
Bauleitplanung	Lärmschutz in Abhängigkeit von der jeweiligen Festsetzung.

Abstandflächen/ Pufferzonen	Durch Festlegung insbesondere der Zuordnung der Nutzung zueinander von Flächen im Vorfeld Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau).
Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten	Lärmschutz in Abhängigkeit von der jeweiligen Festsetzung/ Reaktion auch bei übergeordneten Planungen.
Vermittlung von Informationen	Sensibilisierung der Bevölkerung.

Tabelle 13.1: Wirkung lärmmindernder Maßnahmen

Anhang I: Protokoll 1. Öffentlichkeitsbeteiligung vom 15.05.2023 bis 25.06.2023

Der Wortlaut der Stellungnahmen wird im Folgenden exakt wiedergegeben. Angaben zu personenbezogenen Daten wurden unkenntlich gemacht.

Belastungsraum Hohenzollernstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Ho-1	17.05.2023	Die Hohenzollernstrasse ist leider nicht nur Nachts viel zu laut, auch Tagsüber sind wir genervt und getresst. Das Fenster geöffnet zu haben ist fast unmöglich, in Ruhe auf dem Balkon sitzen auch nicht.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird die Hohenzollernstraße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Mein Vorschlag: Der VW Händler sollte seine Neuwagen nicht in den frühen Morgenstunden angeliefert bekommen, und auch nicht auf der Hohenzollernstrasse vor meinem Fenster, sondern auf seinem eigenen Grundstück.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 22 Uhr bis 6 Uhr Morgens wäre auch ganz nett, sollte aber auch dann und wann mal kontroliert werden.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hohenzollernstraße.“
		Und wenn Freitags/Samstags Autos vorbei fahren, deren Musik lauter ist als in einer Diskothek, oder diese Autos mit den Höllenlauten Sportauspuff, nutzt auch der ganze Lärmschutz nichts.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		So, mehr habe ich im Moment nicht zu mekern. ;)	Zur Kenntnis genommen.	-
Ho-2	21.05.2023	Die Hohenzollernstraße ist einer der wichtigstigsten innerstädtischen Verbindung durch de Stadt und von und zur Autobahn.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Wenn hier Maßnahmen zum Lärmschutz vorgenommen werden müssen, was ich für fraglich halte,	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird die Hohenzollernstraße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		dann darf das Tempo in keinem Fall reduziert werden, Da ansonsten die zügige Anbindung an die Innenstadt verloren geht.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung, der dadurch entstehende innerstädtische Reisezeitverlust ist unwesentlich	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		In dem Fall wäre die Aufbringung von Flüsterasphalt die einzige Option.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
Ho-3	22.05.2023	Als Anwohner ist die Hohenzollernstrasse eine Katastrophe. Tagsüber kann man die Fenster nicht öffnen wegen dem Straßenlärm der vielen Autos und Abends ist es nicht besser,	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird die Hohenzollernstraße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht.	-
		hierzu kommen dann noch die Autofahrer (Rennfahrer) die mit 80 bis 120 km/h die Straße runterheizen.	Geschwindigkeitsverstöße sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Es muss eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt werden	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hohenzollernstraße.“
Ho- 4	22.05.2023	Auch wenn die Hohenzollernstraße eine der wichtigsten innerstädtischen Verbindungen ist, wäre ein Tempo 30 nicht schädlich. Warum muss man denn immer "schnell" in der Stadt - und alles so schnell sein? Für die Anwohner der Hohenzollern wäre eine Temporeduktion sehr entlastend. Gleichmäßiger Verkehr und weniger Stress. Durch die geplante proteced bike Lane (so ein Schwachsinn, der unnötig Steuergelder kostet) wird ohnehin kein anderes Tempo möglich sein...	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hohenzollernstraße.“
		Flüsterasphalt ok - aber zusätzlich zum Tempolimit. Fahrbahndeckensanierung allemal.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		Innerstädtisch sollte ohnehin überall 30 km/h gelten.	Die Regelgeschwindigkeit innerstädtisch ist nach derzeitiger StVO 50 km/h. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nur in Ausnahmefällen vorgesehen.	-
Ho- 5	22.052023	Die Hohenzollernstraße sollte von dem sehr lauten und gefährlichen Schwer-Verkehr, der von der Krefelder Straße über den Nordring auf die Bergstrasse/ Kaldenkirchener Straße fließt entlastet werden.	Da die Hohenzollernstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes und des Lkw-Routennetzes ist sowie als Bundesstraße klassifiziert ist, soll der Verkehr über sie abgewickelt werden.	-
		Hierzu sollte die Nordspange realisiert werden, wie im LKW-Routenkonzept geplant.	Ab 2027 (vorbehaltlich des Ratsbeschluss zum Haushault 2024ff) sind im Haushalt Planungsmittel für die Spange Giebelsbusch vorgesehen.	-
Ho-6	22.05.2023	Das lauteste ist der Schwer-Verkehr vom Nordring zur Kaldenkirchener Straße.	Da die Hohenzollernstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes und des Lkw-Routennetzes ist sowie als Bundesstraße klassifiziert ist, soll der Verkehr über sie abgewickelt werden.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Die Nordspange (siehe LKW-Routenkonzept würde hier helfen.	Ab 2027 (vorbehaltlich des Ratsbeschluss zum Haushault 2024ff) sind im Haushalt Planungsmittel für die Spange Giebelsbusch vorgesehen.	-
Ho-7	23.05.2023	Bitte auch die mittlere Bergstrasse (zw. Schürenweg / Hohenzollern) in den Lärmschutzplan einbeziehen! Dort ist eine Grabeskirche (St.Elisabeth) - und es ist einfach eine Frage der Pietät, dass daran vorbei kein intensiver Schwerverkehr den Berg "herunterdonnern" sollte.	Die Bergstraße zwischen Hohenzollernstraße und Schürenweg wurde bereits im 3. Lärmaktionsplan untersucht. Die Prüfung eines LKW-Verbots für die Bergstraße ist dort als Maßnahme vorgesehen und derzeit noch in Bearbeitung.	-
Ho-8	24.05.2023	Es gibt keine Alternative zu einer 30 km/h Zone. Der Straßenlärm macht krank.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Hohenzollernstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes und des Lkw-Routennetzes ist sowie als Bundesstraße klassifiziert ist, soll der Verkehr über sie abgewickelt werden. Eine Einbeziehung der Hohenzollernstraße in eine Tempo-30-Zone ist daher nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hohenzollernstraße.“
Ho-9	24.05.2023	Bei geöffneten oder gekippten Fenster kann man sich im Haus nicht unterhalten, der Lärm der Straße ist unerträglich. Auch bei geschlossenen Fenster ist ein normales Gespräch schwierig. Ich bin für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hohenzollernstraße.“
Ho-10	12.06.2023	Ich schließe mich der vorgebrachten Meinungen für ein generelles Tempolimit auf der Hohenzollernstraße an.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hohenzollernstraße.“
		Am wichtigsten fände ich jedoch, dass Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle, die Chance haben die Straße zu überqueren; dies sehe ich weder im Bereich der Schwogenstraße, noch der Eickener Höhe, obwohl sich doch hier Bushaltestellen befinden. Ein Zebrastreifen oder eine Fußgängerampel wären hier zielführend.Durch die Beruhigung der Eickener Straße hat der Verkehr so zugenommen, dass selbst ich ohne Gehbehinderung Schwierigkeiten habe die Hohenzollernstraße zu überqueren.Auch wenn dies nichts mit Lärm sondern eher mit Mitmemenschlichkeit zu tun hat: Bei der katastrophen Verkehrssituation wäre es schön, wenn für die Gehbehinderten Bänke für die Wartezeit bis zur Überquerungsmöglichkeit aufgestellt werden würden.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen im Bereich folgender Straßen: • Am Landgericht • Schwogenstraße • Eickener Höhe • Sachsenstraße • Bergstraße • Scharnhorststraße
		Ich finde es übrigens gut, dass eine Bürgerbeteiligung erfolgt. Danke dafür.	Zur Kenntnis genommen.	-
Ho-11	22.05.2023	Sie die Stadtverwaltung möchte etwas an der Verkehrsführung hohenzollernstrasse ändern. Die Stadt behauptet es sei zu laut. Ich wohne auf der Rheinbahnstrasse.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird die Hohenzollernstraße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Die Rheinbahnstraße ist nicht Bestandteil des 4. Lärmaktionsplans.	
		Das einzige was ich an Lärm feststelle ist morgens , unerhört früh , schlimmes Vogelgezwitscher. Ich möchte nicht dass sie daran etwas ändern. Später das Gebrüll der Nachbarskinder auch hier ist keine Änderung erwünscht. Manchmal höre ich tatsächlich Verkehr. Das sind die Rettungswagen die Gott sei Dank noch über die Hauptverkehrsader fahren dürfen .	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Die Verkehrslage der hohenzollernstrasse zu ändern bedeutet , dass alle Autos durch die Wohngebiete fahren müssen, dass halte ich für eine ganz schlechte Lösung. Wir sind keine Stadt wie Berlin wo man nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurecht kommen kann.	Die Hohenzollernstraße ist Bestandteil des Vorrangstraßennetzes und damit prädestiniert, die Verkehre aufzunehmen und abzuwickeln. Eine Verlagerung der Verkehre ins untergeordnete Netz ist zu vermeiden.	-
		Sie haben in den letzten Jahren so viele Verschlechterungen umgesetzt wie wäre es wenn sie die Straßen in Ordnung bringen, dass wäre etwas positives.	Die Sanierung der Straßenoberflächen erfolgt sukzessive in Abhängigkeit des Straßenzustandes und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Das Straßen- und Wegekonzept der Stadt Mönchengladbach zeigt die geplanten Maßnahmen.	-

Belastungsraum Viersener Straße – Steinmetzstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VS-1	21.05.2023	Die Viersener Straße ist die einzige innerstädtischen Verbindung von der Oberstadt zum Bahnhof und umgekehrt.Wenn hier Maßnahmen zum Lärmschutz vorgenommen werden müssen, was ich für fraglich halte,	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Straßenzug Viersener Straße – Steinmetzstraße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		dann muss hier Tempo 50 zur schnellen Verbindung in der Stadt gegeben sein. Da ansonsten die zügige Anbindung innerhalb der Stadt verloren geht und eine Fahrt in die Stadt sinnfrei ist, da sind dann Online-Lieferdieneste besser als den lokalen Handel anzufahren.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Der innerstädtische Reisezeitverlust bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist gering.	-
		In dem Fall wäre die Aufbringung von Flüsterasphalt die einzige Option.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
VS-2	21.05.2023	Hallo, am Wochenende ist der nächtliche Lärm durch den Verkehr am schlimmsten. Die Leute fahren zu schnell - auch die Taxen - des Weiteren sind wohl einige auch taub, da die Musik sehr laut aus den Autos dröhnt:	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		- 40 er Zone, mit Geschwindigkeitsmessungen durch aufgestellte Blitzanlagen wären ratsam	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Viersener Straße – Steinmetzstraße.“
		- es müssten öfter Kontrollen bezüglich der viel zu lauten Musik (welche doch eigentlich durch die Straßenverkehrsordnung gar nicht in diesem Ausmaß erlaubt ist) durchgeführt werden.	Geräuschkontrollen von Fahrzeugen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Ferner fahren oft Leute mit viel zu lauten Auspuffanlagen dröhnend durch die Straßen, jenes gehört auch mal kontrolliert.	Geräuschkontrollen von Fahrzeugen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VS-3	09.06.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, zunächst finde ich es höchst interessant, dass sich der Kollege von der Turmstiege, welcher vom Verkehrslärm auf der Steinmetzstraße nichts mitbekommt, dafür einsetzt, dass er weiter eine möglichst schnelle motorisierte Verbindung von seinem Wohnort zum Bahnhof behält. Die abschüssige und überwiegend zweispurige Steinmetzstraße hat sich zur Renn-strecke der Stadt entwickelt. Dies vor allem auch nachts, wenn die Ampeln abgestellt werden. Seit Jahren existieren auf verschiedenen Durchfahrtsstraßen der Stadt Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30-40 km/h (Erzbergerstraße, Aachener Straße, Hittastraße, Rheydter Straße , Gartenstraße , Bismarckstraße) und mittlerweile ist es normal, dass vor Seniorenheimen Tempo 30 gilt.	Zur Kenntnis genommen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Warum sollte es nicht auch auf der Steinmetzstraße möglich sein ? Mit freundlichen Grüßen	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Viersener Straße - Steinmetzstraße.“
VS-4	13.06.2023	Es ist , speziell an Wochenenden, nachts, unfassbar . Die Altstadt-Renn-Strecke ist eröffnet. Es geht stadt ein und auswärts, gerne auch Mietwagenfahrer...man muss ja schnell zum nächsten Fahrgast. Dröhnenede Motoren und Musikbeschallung, ruhiger Schlaf unmöglich. Tagsüber lebt man hier mittlerweile wie auf der Autobahn.	Geschwindigkeitskontrollen und Geräuschkontrollen von Fahrzeugen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VS-5	13.06.2023	Die größte, gleichzeitig unnötigste und dadurch im Prinzip schon heute verbotene Lärmbelästigung geht durch mutwillig verursachten Lärm aus.	Zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Die Maßnahmen, die hier gefordert werden und angedacht sind, zielen daher vollkommen ins Leere (Flüsterasphalt, Tempobegrenzung etc.) und werden wenig bringen.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	-
		Wir brauchen eine Task-Force, die diese vielleicht 500 Leute in dieser Stadt dauerhaft aus dem Verkehr zieht, die es bislang schaffen, 10.000e ungestört schädigen zu können und damit Teile der Stadt unbewohnbar machen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VS-6	16.06.2023	seit geraumer zeit und stetig nimmt die belastung durch fluglärm zu. oft hat man das gefühl in der einflugschneise des düsseldorfer flughafens zu wohnen. sieht man sich die flugkarten des flughafen düsseldorf an wird der meiste flugverkehr ankunft udn abflug über das stadtgebiet von mönchengladbach geleitet. die stadtverwaltung muss hier aktiv werden!	Siehe Kapitel 10.3. Fluglärm	Siehe Kapitel 10.3. Fluglärm

Belastungsraum Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-1	19.05.2023	PKW die aus Richtung Eicken kommen fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und beschleunigen auf der geraden Strecke bis zur Feuerwehr	Geschwindigkeitskontrollen Fahrzeugen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-2	21.05.2023	ACHTUNG ! 1. Dle Verlängerung der Künkelstraßé bauen als Anbindung vom Nordring direkt von dort an die Autobahn.	Ab 2027 (vorbehaltlich des Ratsbeschluss zum Haushault 2024ff) sind im Haushalt Planungsmittel für die Spange Giebelsbusch vorgesehen.	-
		2. Dann die Graf-Haeseler-Straße auf Tempo 30 reduzieren.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Graf-Haeseler-Straße.“
		Die Von-Groote-Straße ist eine wichtige innerstädtische Verbindung und muss mit Tempo 50 erhalten beliebn,	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	-
		hier muss dann, wenn nötig, Flüsterasphalt zum Einsatz kommen.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		Wichtig ist hier unbedingt die Reihenfolge einzuhalten, um keinen Rückstau auf die Kaldenkirchener Straße herbeizuführen durch kriechenden Autoverkehr. Seit Einführung von Tempo 30 auf der Bergstraße wird diese kaum befahren und der Verkehr weicht auf den Schürenweg aus.	Zur Kenntnis genommen. Die angesprochenen Straßen sind keine Untersuchungsräume des 4. LAP.	-
		Hier wäre ebenso dringend die Spange von Viersener Straße zur Autobahn seitlich vom Franziskushaus herzustellen.	Die vorgeschlagene Verbindung zwischen Vierseber Straße und BAB hat keine Auswirkungen auf die Belastungsachse Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße.	-
VG-3	21.05.2023	Meine persönliche Meinung: 1) Wünschenswert wäre in Pressemitteilungen zu melden, wie stark der Lärm in dB gesenkt werden konnte, am besten in Bezug auf die Messung vor der Maßnahme.	Der Gesetzgeber sieht vor, dass Verkehrslärm nur berechnet und nicht gemessen wird.	-
		2) Festlegung und Nutzung von Zeitfenstern für Lärmschutzmassnahmen (nachts), dementsprechend ggf. Tempolimit zeitlich begrenzt.	Eine zeitliche Beschränkung einer Lärmschutzmaßnahme ist abhängig von der vorliegenden Lärmsituation.	-
		3) Lärmreduzierung bei besonders lauten Fahrzeugen. Aus eigener Erfahrung z.B. Busse.(Elektroantrieb?)	Die Reduzierung von Lärmemissionen einzelner Fahrzeuge ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplan, liegt in der Hand des Gesetzgebers (EU) und kann von der Stadt Mönchengladbach nicht umgesetzt werden	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		4) Festlegung anderer Lärmquellen, insbesondere Flugzeuge in den Morgenstunden bei Start und Landung aus DUS	Der Fluglärm des Flughafens Düsseldorf wurde von der Stadt Düsseldorf berechnet. Die Stadt Mönchengladbach ist hier nicht zuständig.	Siehe Kapitel 10.3. Fluglärm
		5) Konzentration der Maßnahmen auf besonders betroffenen Lärmkorridore entlang der Autobahnen, siehe Lärmkarte NRW. Hier wäre grosse Wirkung erzielbar. Lärmschuzätzwände?	Bereiche entlang der Autobahnen wurden bereits in den vorherigen Lärmaktionsplänen untersucht.	-
		6) Vermeiden des Eindrucks, Lärmschutz soll als Vorwand genutzt werden, Tempobeschränkungen weiträumig einzuführen. Siehe auch Zeitfenster	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	-
VG-4	24.05.2023	Der Lärm durch das hohe Verkehrsaufkommen am o.g. Standort ist selbst außerhalb der Stoßzeiten, bedingt durch z. T. überhöhte Geschwindigkeiten und starken LKW-Durchgangsverkehr, ebenso durch den Güterverkehr der Bahn, sehr belastend. Insbesondere nachts führen die gefahrenen Geschwindigkeiten zu erheblichen Ruhestörungen	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Geschwindigkeitskontrollen Fahrzeugen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-5	13.06.2023	Lärmreduzierung auf der von-Groote-Straße und der Graf-Haeseler-Straße ist dringend notwendig, da Lärm nachweislich massive Gesundheitsschäden verursacht und sich negativ auf die Lebensqualität als Wohnort Mönchengladbach auswirkt.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Folgende Maßnahmen sollten durchgeführt werden: - Tempolimit auf 30 km/h. Wissenschaftlich ist erwiesen, dass sich durch diese einfache und kostengünstige Maßnahme die Lärmbelastung nachhaltig stark reduziert und somit die Lebensqualität erhöht. Nachweislich reduziert sich auch der CO2 Ausstoß.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		- Fahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen auf beiden Straßen. Das Verkehrsaufkommen von schweren Baustellenfahrzeugen aus dem Raum Viersen hat auf beiden Straßen stark zugenommen. Viele Unternehmen nutzen die beiden Straßen als „Abkürzung“ von Viersen zum Nordring. Durch die ohnehin hohe Lärmbelastung durch schwere Feuerwehrfahrzeuge (zu jeden Tages- und Nachtzeit), kann durch diese Maßnahme die Lärmbelastung durch LKW für die Anwohner reduziert werden	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-
		- Erhöhung der Taktfrequenz für Linienbusse auf 30 oder 40 Minuten. Die Belastung durch Linienbusse ist überproportional. Die Busse sind sehr laut und fahren sehr schnell. Da sie sehr häufig nur von wenig bis keine Fahrgästen genutzt werden, kann die Taktfrequenz erhöht werden. Durch	Durch die Nutzung des ÖPNV verringert sich die Anzahl der Einzelfahrzeuge, der ÖPNV ist ein wichtiges Verkehrsmittel des Umweltverbundes	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Nutzung von kleineren Bussen würde die Lärmbelastung zusätzlich reduziert.		
		- Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge auf Bahnstrecke Mönchengladbach-Viersen. Aufgrund der sehr hohen Belastung von schweren Güterzügen, gerade in den Nachtstunden, sind die Anwohner ständigem Lärm ausgesetzt. Hier könnte durch eine Geschwindigkeitsreduzierung für Güterzüge auf der Bahnstrecke die Lärmbelastung massiv reduziert werden. Zusätzlich sind großzügige weitere Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnstrecke sinnvoll. Leider plant die Deutsche Bundesbahn ja keine Maßnahmen im Bereich der von-Groote-Straße	Siehe Kapitel 9.5: Die Schallschutzwand 205 schützt in Teilen auch die Von-Groote-Straße	Siehe Kapitel 9.5
VG-6	13.06.2023	Ich bin für das Tempolimit 30 ,da hier ein sehr hohes Verkehrsaufkommen durch LKWs,Busse und PKWs unerträglich ist .	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-7	14.06.2023	Chaotisches Verkehrsaufkommen, Feinstaubbelastung, dutzende abgefahrene Spiegel ,kein Platz für Radfahrer (Schulkinder)Lärmbelästigung 24Stunden	Zur Kenntnis genommen.	-
VG-8	15.06.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne in Nähe der Feuerwehr und das schon seit 59 Jahren, seit 1988 wohne ich auf der von-Groote-Str.XX. Aus diesem Grunde kann ich mir zur Entwicklung des Lärms durchaus ein Urteil erlauben. Leider werden Menschen im Umgang miteinander immer rücksichtloser	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Die Feuerwehr schaltet beim Einsatz die Ampel für den Verkehr auf rot. Oft bildet sich bis zur Einmündung Nelkenstraße ein Rückstau. Die Auto stauen sich dort bei laufenden Motoren.	Das reibungslose und zügige Ausrücken der Feuerwehr ist elementar für die öffentliche Sicherheit.	-
		Schlimmer jedoch ist die Lautstärke der Radios bei herunter gelassener Scheibe. Dies ist zu jeder Tages und Nachtzeit. Mitunter wird man nachts davon aus dem Schlaf gerissen.	Geräuschkontrollen von Fahrzeugen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Könnte man eventuell in diesem Bereich ein Schild anbringen mit dem Hinweis, den Motor abzuschalten und Rücksicht auf die Anwohner zu nehmen ?	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Als zweiten Punkt möchte ich anmerken, dass sich auf der von-Groote-Str. gegenüber den Häusern 53 - 37 ein Grünstreifen befindet. Dieses vermittelt offensichtlich einigen Fahrern das Gefühl von " Freiheit" und "ich starte mal durch". Vor dem Haus Nr. 45 a gab es vor einiger Zeit auch einmal eine	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Radarmessung. In diesem Bereich krümmt sich Straße ein wenig, so das an dieser Stelle ein überqueren der Straße äußerst unübersichtlich ist. Auf der Ecke von-Groote-Str. / Nelkenstraße befindet sich ein "Altenheim" und/oder "Betreutes Wohnen" von alten und behinderten Menschen. Auf der Neleknstraße befindet sich ein weiteres Heim mit behindetern Menschen. Mein Haus hat einen Erker und so kann ich sehr gut beobachten, wie sich diese Menschen beim überqueren der Straße in Gefahr bringen ,sowie die heranrasenden Fahrzeuge unterschätzen. Es befinden sich bei mir vor dem Haus 2 Bushaltestellen. Dort steigen viele Kinder/Jugendliche aus , um zum Sportplatz Haus Lütz zu gehen. Auch hier trifft das vormals beschriebene zu.		Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
		Ich würde mir daher wünsche, dass die von-Groote-Str. eine "30er" Zone wird. Gerne dürfen Sie mich kontaktieren und ich lade Sie zu einem Besuch ein.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße als Sammelstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-9	17.06.2023	Sehr hohes Verkehrsaufkommen, Kein Platz für Radfahrer. Viele Schulkinder müssen die Straße überqueren (lebensgefährlich). Ein Wunder, dass noch nichts schlimmeres passiert ist.	Zur Kenntnis genommen. Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-10	17.06.2023	Tempo 30 aufgrund sehr enger Straße.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Erhöhte Geschwindigkeiten. Nachts teilweise Geschwindigkeiten von über 70 km/h.	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Darüberhinaus wäre es sehr zu empfehlen eine Anlieger Straße einzurichten. Weg vom Durchgangsverkehr!!!!	Da die Von-Groote-Straße als Sammelstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einrichtung einer Anliegerstraße nicht möglich.	-
VG-11	17.06.2023	Die Graf-Haeseler-Straße ist viel zu eng, um mit 50 km/h beidseitig befahren zu werden. Gefordert wird eine Einbahnstraße Richtung Autobahn A52	Einbahnstraße wirken sich auf Grund größerer zur Verfügung stehender Fahrspurbreiten oftmals negativ auf das Geschwindigkeitsniveau aus. Außerdem sind Einbahnstraßen immer mit Umwegfahrten verknüpft.. Die Graf-Haeseler-Straße ist im Vorrangstraßennetz als Sammelstraße deklariert und erfüllt damit überwiegend eine Erschließungsfunktion. Dies bedeutet aber auch gleichzeitig, dass ein Anteil an Verbindungsfunktion erhalten bleibt. Diese Durchgangsverkehre würden durch die Einrichtung einer Einbahnstraße zukünftig mit allen damit verbundenen Nachteilen durch ruhige Wohngebiete geführt. Dies ist in jedem Fall zu vermeiden.	-
		inklusive 30er Zone	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		mit Blitzer bis zur letzten Brücke.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-12	17.06.2023	Die Graf Haeseler Straße wird von vielen Leuten als Auslaufstrecke genutzt daher wird regelmäßig die Geschwindigkeit deutlich überschritten	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		gerne eine 30 Zone daraus machen	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		oder einen Blitzer aufstellen	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-13	17.06.2023	Die Graf-Haeseler-Straße wird Tag und Nacht stark befahren, da sie als Zubringer der Autobahn dient. Das Öffnen von Fenstern zur Straße hin führt zu ungenügender Wohn- und vorallem Schlafqualität, da es tagsüber durch den stark frequentierten Verkehr und nachts den Verkehr, mit zumeist überhöhter Geschwindigkeit, zur erheblichen Lärmbelästigung kommt.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Zur Reduzierung bitte ich über die Erneuerung der Fahrbahn mit lärmmindernden Belägen („Flüsterasphalt“) nachzudenken. Zudem ist über eine Instandsetzung maroder Stellen und einer konsequenten Instandhaltung nachzudenken. Durch die Fahrbahnschäden wird weiterer Lärm beim Befahren erzeugt.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		Zudem bitte ich um eine Geschwindkeitsreduzierung („Tempolimit 30“) nachzudenken.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Am liebsten in Verbindung mit Bremsschwellen (bevorzugt „Runde Teller“), damit sich regelmäßig und nicht nur bei und nach Geschwindigkeitskontrollen, die gefahrene Geschwindkeit und der damit verbundene Lärm reduziert. Dadurch werden auch weitere positive Aspekte gefördert, wie eine eventuelle Reduzierung des vermehrten Unfallaufkommens („Spiegel-Abfahren-Unfälle“).	Bremsschwellen sind auf innerstädtischen Vorrangstraßen nicht vorgesehen. Zudem erhöhen sie erfahrungsgemäß die lokale Lärmbelastung durch laute Einzelpegel bei der Überfahrt.	-
		Und Kinder hätten die Möglichkeit die Straße besser zu überqueren. Aktuell ist das Überqueren der Straße aufgrund des Verkehrsaufkommens und der überhöht wahrgenommen Geschwindigkeit m.A. nach sehr gefährlich für ältere und jüngere Straßenteilnehmer.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				• Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
		Zudem sind Bewohner diesen Gebietes schon weiteren Lärmquellen, wie dem häufigen Zugverkehr & Flugverkehr ausgesetzt.	Siehe Kapitel 9.5 Schienenverkehrslärm und 10.3. Fluglärm	Siehe Kapitel 9.5 Schienenverkehrslärm und 10.3. Fluglärm
		Eine Reduzierung des Lärms durch Straßenverkehr hat daher m.A. nach eine sehr hohe Priorität. Als effektivste Variante von allen, schätze ich, die Erneuerung, Instandsetzung und Instandhaltung der Fahrbahn ein	s.o.	s.o.
VG-14	17.06.2023	1. Erhöhte Lärmbelästigung auf der Von-Groote-Straße durch Busse und Raser (insbesondere am Wochenende),	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Tempolimit sinnvoll,	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		ggfs. die Haltestelle Graf-Haeseler-Str. abschaffen. Im Sommer kann nicht mit geöffnetem Fenster zur Straßenseite geschlafen werden, unmöglich!	Der ÖPNV ist ein wichtiger Verkehrsträgers des Umweltverbundes, die entsprechenden Haltestellen dienen der flächenmäßigen Erreichbarkeit der Nutzer.	-
		2. Erhöhtes Parkplatz Problem auf der Von-Groote-Straße durch den Pflegedienst Kreuels, der mittlerweile gefühlt 50 Fahrzeuge hat (plus die 50 der Mitarbeiter*innen, die während der Arbeitszeit dort zusätzlich die Parkplätze einnehmen, wenn sie auf die Firmenfahrzeuge umsteigen). Kreuels muss ins Industriegebiet! Die dahinter liegende Anliegerstraße	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Oberstraße ist durch die Privatfahrzeuge ebenfalls zugeparkt und die Anwohner wissen nicht mehr wo sie parken sollen.		
		3. Oberstraße: viele nutzen Ihre Garage als zusätzlichen Abstellraum, statt als Garage und nehmen weitere Parkplätze auf der Oberstraße weg. Regelmäßige Kontrolle der Garagennutzer erforderlich, anstatt regelmäßig dort Bußgelder zu verteilen, weil die Anwohner vor Verzweiflung wegen Platzmangel 5mm mit dem Autoreifen auf dem 1 m "Bürgersteig" stehen, der von Fußgängern aufgrund der Schmalheit garnicht als Bürgersteig genutzt werden kann.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-15	17.06.2023	Da selbst vor der Schule fast nie Tempo 30 eingehalten wird (vor allem abends und nachts, bin ich für eine Ausweitung der Tempolimitzone.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Die meisten Fahrzeuge kommen schon mit überhöhter Geschwindigkeit die Graf-Haeseler runtergedonnert und geben dann auf der von-Groote weiter Gas! Das ist vor allem für die Kinder gefährlich und für die Anwohner eine große Lärmbelästigung. Alternativ könnte auch ein fester Blitzer an der Schule Abhilfe schaffen . Traurig aber wahr.	Geschwindigkeitskontrollen und Verkehrsüberwachung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-16	18.06.2023	Tempo 30	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-17	18.06.2023	Tempo 30,	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Durchfahrtsverbot für LKW über 7,5 t.,	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-
		Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnstrecke	Siehe Kapitel 9.5: Die Schallschutzwand 205 schützt in Teilen auch die Von-Groote-Straße	Siehe Kapitel 9.5

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-18	18.06.2023	Ich bin für 30, unser Haus leidet seit Jahren unter den Schäden. Fenster können wir bei dem Lärm vorn auch nicht aufmachen	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-19	18.06.2023	Die Autos fahren mit so einer Geschwindigkeit hoch zur Autobahn ,das Spiegel von beidseitig parkenden Autos abgefahren werden. Bitte auch mal eine Geschwindigkeitskontrolle veranlassten.	Geschwindigkeitskontrollen und Verkehrsüberwachung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-20	18.06.2023	Das Tempo anzupassen wird hier höchste Zeit. Genau das Stück zwischen Feuerwehr und Schule wird als Rennstrecke genutzt. Zudem ist rund um uns herum eh schon Tempo 30.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-21	18.06.2023	Wir wären auch für die 30 Zone da wir nicht nur viel zu schnelle Autos vor der Haustüre haben dazu auch noch Busse die Ihr Tempo überschreiten.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-22	18.06.2023	In den letzten Jahren ist das Verkehrssufkommen immer mehr geworden. Fenster die zur Straße hin liegen können in der Zeit von 6.30-22 Uhr nur eingeschränkt geöffnet werden, wegen des Lärmes und der Abgase. Abgesehen von der Sicherheit die Straße zu überqueren, da selbst Tempo 50km sehr oft nicht eingehalten wird.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-23	18.06.2023	Viele Autofahrer geben Vollgas zwischen Graf-Haeseler-Str. und Feuerwache und lassen dabei den Motor aufheulen. Wenn wir vor der Türe die Straßenseite wechseln wollen, macht es immer wieder den Eindruck, als ob manche Fahrer extra Gas geben.	Geschwindigkeitskontrollen und Verkehrsüberwachung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-24	18.06.2023	1. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h reduzieren	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		2. LKW-Verbot (7,5 t)	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-
		3. Maßnahmen für den Güterverkehr (z. B. Tempolimit nachts, Lärmschutzwände, ...)	Siehe Kapitel 9.5: Die Schallschutzwand 205 schützt in Teilen auch die Von-Groote-Straße	Siehe Kapitel 9.5
VG-25	18.06.2023	Tempo 30 auf der von-Groote-Straße.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Fahrzeuge aus Eicken kommend und aus der Gegenrichtung, hinter der 30er Zone an der Schule, nutzen die gerade Strecke im Berecih der Feuerwehr als Rennstrecke.	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-26	18.06.2023	Einfach zu viel Verkehr, hohe Belastung LKW,	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Ideal für die Schulkinder keine Hügel in Verbindung mit Zebrastreifen. Dadurch reduziert sich automatisch der Geräuschpegel.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße:

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				• Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
		Tempolimits wird Nachts nicht beachtet (30iger Zone).	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich. Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“ Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-27	18.06.2023	Durch das hohe Verkehrsaufkommen dringliche Temporeduzierung	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		und Lkw Begrenzung erforderlich.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-
		Hoher Geschwindigkeitsüberschuss aus Richtung Autobahn, abgefahrene Spiegel und fast tägliches Zurücksetzen von Lkw wegen Überschreitung der Brückenmaße sprechen für sich,Stau. Zudem bisher keinerlei oder selten Kontrollen der jetzigen gültigen Geschwindigkeit.	Geschwindigkeitskontrollen und Verkehrsüberwachung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-28	18.06.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, ein Tempo 30 Limit wäre auf der Von-Groote-Str. dringend erforderlich	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		....Grundschule, 3 Buslinien, Eltern, ältere Mitbürger usw. die Kinder zur Kita auf der Tulpenstraße bringen wollen, wissen auf Grund des hohen Verkehrsaufkommen nicht wie sie die Straße überqueren sollen. Vor allem Morgens, wenn Kinder zur Kita oder Schule wollen kommt ein Fahrzeug nach dem anderen und fährt die Graf-Haeseler-Str. hoch zur Autobahn....incl. schwerster LKW´s .	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß vermeiden/mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
		Für Radfahrer ist die Von-Groote-Str. absolute Todeszone....links und rechts geparkte Autos, Gegenverkehr und überholende Busse....ausreichende Sicherheitsabstände Fehlanzeige.....die gesamte verkehrspolitsche Situation auf der Von-Groote-Str. ist eine absolute Katastrophe....	Eine sichere Führung des Radverkehrs ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung der Radverkehrsführung auf der Von-Groote-Straße zwischen Lockhütter Straße und Feuerwache Prüfung der Radverkehrsführung auf der Graf-Haeseler-Straße zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-29	18.06.2023	Leider stellen wir immer sieder fest, das die vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht eingehalten wird.daher ist fie Lärmbelästigung enorm hoch.	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Weiterhin ist es Uch sehr gefährlich für Kinder und behinderte Menschen xi Straße zu überqueren. Wifbitten um Überprüfung. Unser Dtanxort von Groote Str X	Durch Querungshilfen kann die Verkehrssicherheit für alle Fußgänger in diesem Bereich verbessert werden. Die Querungshilfen werden bei Neuanlage standardmäßig barrierefrei ausgeführt. Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-30	18.06.2023	Wegen die Baustellen auf Graf Haeseller Strasse und regelmässig auf anderen neben Strassen - sehr viel Autos. Auch im Nacht.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird die Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Am Strassenkante Auto parken, wegen sehr enge Strasse, ist total unsicher. Weil, schon 2x den Spiegel abgefahren ist.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-31	18.06.2023	Die von Groote Str. ist eine sehr stark befahrene Strecke .	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird die Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Die Fahrzeuge sind sehr oft mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs.	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Die Schulkinderauf dem weg zur Turnhalle am Haus Lütz sind dadurch sehr gefährdet .	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
		Die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und Krankenwagen sind hier oft unterwegs.	Zur Kenntnis genommen.	-
VG-32	18.06.2023	Auf der Graf-Haeseler-Straße sind m.E. Maßnahmen hinsichtlich der Lärmreduzierung und einer damit verbundenen Geschwindigkeitsreduzierung schon länger überfällig. Bedingt durch die sehr enge Straße, die nahe Anbindung an die Autobahnauffahrt, stellt die nicht regulierte Geschwindigkeit ein großes Problem für alle Anwohner dar.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Ich befürworte daher sowohl ein Tempolimit von 30 km/h	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		als auch die Installation von „Flüsterasphalt“.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		Maßnahmen der Vergangenheit, wie die „Parkinseln“ haben leider keinen Effekt gehabt. Im Gegenteil, es wird weiterhin zu schnell gefahren. Zusätzlich könnte die Aufstellung eines „Blitzers“ oder Geschwindigkeitsanzeige einen positiven Effekt auf die Situation haben.	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Am größten wäre der Wunsch nach einer Fahrbahnerneuerung mit „Flüsterasphalt“ zur Lärmreduzierung.	s.o.	s.o.
VG-33	18.06.2023	Tempo 30 ist angesagt, eben weil diese Straße sich zur Hauptroute entwickelt hat! Tempo 30 ist auch notwendig um Schüler und Schülerinnen der Grundschule auf ihren Schulweg zu schützen, da reicht der unmittelbare Bereich vor der Schule nicht aus!	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Die Emmissionsentwicklung wird immer unerträglicher, Busse und Schwerlastverkehr tun Ihres dazu! Busse sind vielfach gezwungen wegen der Fahrbahnenge den Gegenverkehr abwarten zu müssen!	Zur Kenntnis genommen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Im Übrigen ist die Parksituation der Anwohner auch prekär, abgefahrene Spiegel nicht selten. Auf der Gegenseite abgestellte, eigene Pkw´s sind je nach Tageszeit nur im 100metertempo zu erreichen!	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-34	18.06.2023	Lärmschutz	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
VG-35	18.06.2023	Macht endlich den Rasern auf der Von-Groote-Straße ein Ende	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
VG-36	18.06.2023	Tempo 30	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-37	18.06.2023	Dadurch dass in Neuwerk jetzt fast überall Tempo 30 ist, meinen die Raser jetzt extra Gas geben zu müssen auf der Von - Groote- Str. Der Lärm ist dadurch noch unerträglicher, was er im übrigen vorher auch schon war. Ansonsten warum haben die Anwohner der Dünnerstr oder der Hovenerstr aus Lärmschutz eine Tempo 30 Zone bekommen und die Von Groote Str nicht !!!!!	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-38	18.06.2023	Ich bin absolut gegen Tempo 30. Der Verkehr wird durch Tempo 30 ohnehin schon stark behindert. Es gibt noch Menschen die täglich zur Arbeitsstelle fahren müssen und die Fahrten dauern immer länger. Ich muss einmal quer durch Neuwerk und da ist jetzt praktisch alles Tempo 30 wegen Lärmschutz. Die Geräuschkulisse ist gefühlt die selbe, nur kommt man nicht mehr schnell ans Ziel.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Durch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird die Kapazität einer Straße nicht eingeschränkt. Der Zeitverlust durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im innerstädtischen Bereich ist gering.	-
		Von der Straße geht für meine Familie keinerlei Lärmbelästigung aus. Mich stören eher Partys und laute Gespräche in den Gärten bis 1-2 Uhr in der Nacht, obwohl am nächsten Tag ein regulärer Arbeitstag ist.	Freizeitlärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-39	18.06.2023	Die Graf-Haeseler-Straße ist dringend mit einem Tempolimit 30 zu versehen. Nicht nur wegen Lärmbelästigung aufgrund des Fahrlärms, sondern auch wegen diverser abgefahrener Seitenspiegel, Gehupe etc. Die Straße wird zu stark befahren und ist durch parkende Autos sehr beengt.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Eine weitere Überlegung wären Anwohnerparkplätze. Die Parksituation ist katastrophal. Die Parkplatzssuche führt bei Anwohnern dazu, dass die	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Straße häufig drei- bis viermal abgefahren werden muss, um einen Parkplatz zu finden.		
VG-40	18.06.2023	Fast 24 Stunden Lärmbelästigung Tag ein Tag aus. Schlafen ist nur bei geschlossenem Fenster möglich. Extrem ist es zu den Stoßzeiten morgens und der Feierabendverkehr.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Viele Autofahrer sehen die Straße als Rennstrecke zur Autobahn hin, besonders schlimm die Autofahrer, wahrscheinlich von der Autobahn aus Richtung Kaldenkirchenerstr. kommen. Gefühlte 70 km/h und das bei der engen Str.	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Helfen würde eine 30 er Zohne ,	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		besser Anliegerstrasse	Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einrichtung einer Anliegerstraße nicht möglich.	-
		Ständig diese LKW , die nicht durch die Unterführung passen.	Zur Kenntnis genommen	-
VG-41	18.06.2023	Straßenlärm,	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Zebrastreifen	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				• auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
VG-42	18.06.2023	Die Graf-Haeseler-Str. gehört leider mit zur lautesten Umgebung im Bettrath. Als Zubringer zur Autobahn geht es mitunter im Sekundentakt hoch und runter die Straße. Teilweise mit Hupen, da es den Leuten nicht schnell genug geht. Je nach Lage gehört leider zum lauten Zugverkehr auch der PKW-, LKW-und Motorradl-Lärm dazu. Dies führt bei Bewohnern zur Beeinträchtigungen der Lebensqualität als auch zu gesundheitlichen Schäden.Daher wäre meine Vorschläge zur Lärmreduzierung und Sicherheit:	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		1. Runter vom Gas: statt mindestens der erlaubten km/h (wird vor allem nachts ignoriert) nur noch 30 km/h	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		2. Hindernisse auf der Straße, die Autos abbremsen lassen, da gerade Radfahrer oder Fußgänger weder Platz noch sichere Übergänge haben und dadurch sehr gefährdet sind	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen:

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				• zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
		3. Wer eine Garage besitzt und auf die Straße fährt, hat durch parkende Autos (leider ist das Angebot an Parkplätzen sehr schlecht) mitunter eine sehr schlechte Sicht. Hier besteht ein hohes Unfallrisiko, daher siehe 1 - runter vom Gas	s.o.	s.o.
		4. Verbot von LKWs zwischen z.B. 22.00 und 6.00 Uhr - da diese, wenn sie fahren sehr laut sind	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-
		5. Austausch des aktuellen Straßenbelags durch lärmmindernden Straßenbeläge	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		Alles was zur Lärmreduzierung beiträgt, begrüße ich sehr. Die aktuelle Situation ist leider oft eine Zumutung für Anwohner.	Zur Kenntnis genommen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-43	18.06.2023	Besonders abends stärker Lärm durch Poser-Motoren und LKWs, die sich sehr schnell und laut durch die Straße bewegen.	Zur Kenntnis genommen.	-
VG-44	18.06.2023	Ein Tempolimit von 30 km/h wäre absolut wünschenswert. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens herrscht eine permanente Lärm- und Schadstoffbelästigung. Insbesondere Abends/ Nachts ist immer wieder eine deutlich überhöhte Geschwindigkeit festzustellen. An der Ecke Von-Groote-Str. / Alfons-Schulz-Straße kam es in den vergangenen Jahren mehrfach zu Unfällen, weil Autofahrer in parkende Autos gefahren sind (zuletzt Ende 2021 mit 2 geparkten Autos die Totalschaden waren). Ein Tempolimit würde dieses Risiko mit Sicherheit reduzieren. Ebenso sind morgens und Nachmittags viele Schulkinder auf der gesamten Von-Groote-Straße unterwegs, die zu schützen sind.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-45	19.06.2023	Vorschläge: - Flüsterasphalt auf beiden Straßen.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		- Für die Graf-Haeseler-Straße Tempo 30 Limit auf grund dessen das diese nicht nur laut sondern auch zusätzlich noch sehr eng ist.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		- auf der Von-Groote-Straße ein zeitlich begrenztes Tempo 30 für die Nacht..	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Der Geltungszeitraum für eine Geschwindigkeitsreduzierung ist abhängig von der Lärmbelastung in dem jeweiligen Zeitraum.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		- Grundsätzliches LKW verbot für LKW über 7,5t auf beiden Straßen	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße vor	-
VG-46	19.06.2023	Tempo 30	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-47	19.06.2023	Schwieriges Herausfahren aus der Garage.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Raser aus Richtung Kaltenkirchener Strasse (Autobahn).	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Lkws werden durch Brücke behindert und müssen rückwärts zurück fahren.	Zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	-
VG-48	19.06.2023	In der Graf-Haeseler Strasse wird ständig zu schnell gefahren. Dies führt häufig zu Beschädigungen an geparkten Fahrzeugen mit Fahrerflucht.Dies ist auch der Polizei bekannt.Außerdem ist das Überqueren der Fahrbahn besonders im Bereich der Sybilla-Deußen Strasse gefährlich.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Die Raserei liese sich durch die Kombination von 3 Maßnahmen erreichen. 1. Anbringung von Rumpelstreifen. Solche Rumpelstreifen gibt es zum Beispiel in Nettetal Kaldenkirchen im Bereich der Autobahnauffahrt Kaldenkirchen-Nord. Diese sorgen in diesem Bereich das die erlaubt Geschwindigkeit von 50km/H eingehalten wird, ohne das der Verkehrsfluss darunter leidet.	Das Aufbringen von plastischen Fahrbahnmarkierungen führt zu einer erhöhten Geräuschbelastung im Umfeld der Markierungen und somit zu einer weiteren Lärmbelastung der Anwohner.	-
		2. Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40km/H. 30 halte ich nicht für sinnvoll, da der Berufsverkehr vernünftig fließen soll.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		3. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen nur beachtet werden, wenn sie auch überwacht werden, wäre ein stationärer Blitzer im Bereich Hausnummer 47-49 sinnvoll. Warum gerade da? Weil ab Hausnummer 49 in Richtung Autobahn auf beiden Seiten geparkt wird fahren die Fahrzeuge ab Hausnummer 49 in Richtung van Grote Straße besonders schnell, da man nicht mehr all zu sehr auf den Gegenverkehr achten muss.(daran sollte sich auch nichts ändern, da die Parkplatzsituation schon jetzt eine Zumutung ist)	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Um die Parksituation etwas zu verbessern, wäre es sinnvoll wenn das Ordnungsamt damit beauftragt würde, die zweckbestimmte Nutzung der Garage zu überprüfen. 75% der Garagen werden Zweck entfremdet genutzt.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-49	19.06.2023	Gerade hier am Anfang der von Groote Straße ist es auf sehr laut.Ab der Bahn wird oft beschleunigt bis zum Bereich der Feuerwache. Früher war hier an der Kreuzung Hovener Straße noch eine richtige Verkehrsinsel... heute nur noch normale Markierungen, die sehr oft ignoriert werden.	Zur Kenntnis genommen.	-
VG-50	19.06.2023	Die Graf Haeseler Straße wird regelmäßig von vielen Verkehrsteilnehmer als Auslaufzonede Viersenser Straße als oder Beschleunigungsstreifen genutzt. Jede Woche werden dort mehrere Spiegel von Autos Abgefahren.	Zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Durch den Ausbau der Neubaugebiete steigt das Verkehrsaufkommen sowohl auf der Graf Haeseler Straße als auch auf der von Grote Straße. Hier muss dringend seitens der Stadt nachgearbeitet werden.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		meiner Meinung nach Wäre eine Kombination aus 30er Zone/ Straße und Blitzer am Effektivsten.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Aber auch eine Anliegerstraße wäre mit regelmäßigen Kontrollen der Polizei begrüßenswert	Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einrichtung einer Anliegerstraße nicht möglich.	-
VG-51	19.06.2023	Die Zahl der Autos steigt auch in Gladbacher jedes Jahr, bedingt durch die Neubaugebiete wird die Lärmsituation jedes Jahr schlimmer auf der Graf-Haeseler Straße.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Ebenso hat sich das Verhalten der Autofahrer auch verschlimmert, jeder hat auf der Graf Haeseler straße Vorfahrt und so kommt es dann dazu das Spiegel abgefahren werden und parkende Autos beschädigt werden.Die Sauerei dabei ist auch das ca. 90% der Verursacher Abhauen und den Besitzer des parkenden Autos auf dem Schaden sitzen lassen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Auf der Graf Haeseler Straße hilft nur einen Kombination aus allem - 30er Zone	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		- Blitzer damit die Geschwindigkeit auch eingehalten wird	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		- Anliegerstraße	Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einrichtung einer Anliegerstraße nicht möglich.	-
		- LKW verbot ab 7,5 Tonnen	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		- den Rettungswagen Fahren sollen die Sirenen wenn die Straße Frei ist auslassen. Die GH Str. ist wie eine Schlucht wo sich ein ECHO richtig aufbauen kann.	Nach § 38 StVO kann ein Rettungsfahrzeug Wegerechte nur in Anspruch nehmen, wenn es gleichzeitig Blaulicht und Martinshorn eingeschaltet hat.	-
		- Einbahnstraße	Einbahnstraße wirken sich auf Grund größerer zur Verfügung stehender Fahrspurbreiten oftmals negativ auf das Geschwindigkeitsniveau aus. Außerdem sind Einbahnstraßen immer mit Umwegfahrten verknüpft.. Die Graf-Haeseler-Straße ist im Vorrangstraßennetz als Sammelstraße deklariert und erfüllt damit überwiegend eine Erschließungsfunktion. Dies bedeutet aber auch gleichzeitig, dass ein Anteil an Verbindungsfunktion erhalten bleibt. Diese Durchgangsverkehre würden durch die Einrichtung einer Einbahnstraße zukünftig mit allen damit verbundenen Nachteilen durch ruhige Wohngebiete geführt. Dies ist in jedem Fall zu vermeiden.	-
		- Fahrbahnverengungen	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern/vermeiden. Ebenso wird hierdurch ggf. die Fahrbahnbreite eingeschränkt.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
		Die Maßnahmen sind längst überfällig	Zur Kenntnis genommen.	-
VG-52	19.06.2023	Tempo 30kmh	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-53	19.06.2023	Mobile Blitzer für die Raser (Poser), die von Eicken kommen Richtung Hovener Straße und von-Groote Straße fahren.	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-54	19.06.2023	Im unteren Teil der Graf-Haeseler-Straße (Ecke Nelkenstraße) wäre eine Reduzierung des Tempolimits auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen wünschenswert. Da die Grundschule in unmittelbarer Nähe ist, handelt es sich bei dieser Strecke zudem um einen Schulweg. Auch daher wäre ein Tempolimit von 30km/h sinnvoll.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Da der Gehweg auf der Straßenseite der geraden Hausnummern sehr breit ist, wäre die Errichtung einer Querungshilfe zur Entschleunigung des Verkehrs, der sicheren Überquerung der Straße für Schulkinder, aber auch älterer oder Mitbürgern mit Einschränkungen, wünschenswert. Auch befinden sich in unmittelbarer Nähe Einrichtungen für älterer Mitbürger, sowohl wie mit körperlichen Einschränkungen.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
VG-55	20.06.2023	Ich wohne auf der von-Groote-Straße und schreibe gerade meine Bachelor Arbeit. Bei gekipptem Fenster ist ein konzentriertes Arbeiten unmöglich. Ständig kommend laute LKW und schwere Baufahrzeuge vorbei. Es fahren unglaublich viele laute Busse die zudem viel zu schnell sind. Hinzu kommen die lärmenden Güterzüge auf der Bahnstrecke. Die zahlreichen PKW tragen ebenso zu ständigem Lärm bei. Hier muss die Stadtverwaltung schnellst möglich Maßnahmen ergreifen um die Anwohner vor diesem Lärm zu schützen. Die ständige Belastung rund um die Uhr macht einfach nur krank.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Es ist dringend ein Tempolimit auf 30 km/h notwendig.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Genauso sollte ein LKW Fahrverbaut ausgesprochen werden.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-
		Zusätzliche Maßnahmen um den Busverkehr sinnvoll zu gestalten sind ebenso angebracht (viel leisere Busse, bedarfsgerechter Einsatz von Bussen wie in Rheindahlen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Genauso Lärmreduzierung bei Güterzügen (andere Züge, geringeres Tempo, Lärmschutzwände).	Siehe Kapitel 9.5: Die Schallschutzwand 205 schützt in Teilen auch die Von-Groote-Straße	Siehe Kapitel 9.5
VG-56	20.06.2023	Die Graf-Haeseler- Straße sollte Anliegerstraße werden	Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einrichtung einer Anliegerstraße nicht möglich.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		oder Tempo 30 Zone mit Blitzer.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-57	20.06.2023	Um den Lärm und damit auch den Straßenverkehr auf der GHS zu veringern, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung eine sehr gute Idee. Diese soll dann bitte auch kontrolliert werden.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Über eine Gewichtsreduzierung über 3,5 t soll auch nachgedacht werden	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-
		Desweiteren würde eine Auf- und Abfahrt auf die Umgebungsstraße und somit zur Autobahn, vom Kreisverkehr der Hovenerstr. den Verkehrsfluss Richtung Autobahn verringern.	Eine Verkehrsverlagerung in das untergeordnete Straßennetz und damit in andere Wohngebiete ist nicht gewünscht	-
		Warum soll die GHS für den ganzen Straßenverkehr sowie Einsatzfahrten der Feuerwehr herhalten?	Die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße sind als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes. Da sich eine Feuerwache auf der Von-Groote-Straße befindet, müssen die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr die Von-Groote-Straße bei Einsätzen nutzen.	-
		Keiner hat Verständnis, wenn man als Anwohner aus der Garage auf die Straße fahren will. Dann muss man noch ein empörtes Hupkonzert hinnehmen, das wiederum auch den Anwohnern zugemutet wird. Mindestens einen Unfall mit Fahrerflucht im Monat muss jeder an seinem Fahrzeug selbst tragen. Gönnen Sie den Bürgern mal eine Abwechslung: Lassen Sie die Autos mal eine andere Strecke fahren!	Zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-58	20.06.2023	Um die Raserei und die Lärmbelästigung durch den, in den letzten Jahren immer stärker werdenden Durchgangsverkehr zu verringern, halte ich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		und ein LKW Verbot auf der Graf-Haeseler-Str für dringend ratsam. Auch für die Sicherheit der Schulkinder der Nähe gelegenen Grundschule, denn der Schülerlotsen-Punkt an der Ecke zu Nelkenstraße ist sehr, sehr oft nicht	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Graf-Haeseler-Straße vor	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		besetzt. Von den ganzen abgefahrenen Autospiegeln gar nicht zu sprechen.Hier besteht dringend Handlungsbedarf.		
VG-59	20.06.2023	Tempo 30 auf der Graf-Haeseler-Str. wäre wünschenswert. Es gäbe weniger abgefahrene Außenspiegel, mehr Sicherheit für Radfahrer, weniger quietschende Reifen und ruhigeren Schlaf.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-60	20.06.2023	Hallo zusammen, nur mal ein Beispiel wie es hier immer wieder vorkommt und heute auch schon wieder! Das hinzukommend zu den anderen bereits gemeldeten Problemen, Risiken und Gefahren..... LKW Richtung Kaldenkirchener Str. hoch passt nicht unter die Brücke.... LKW bleibt stehen um zu gucken wie er drehen könnte was aber nicht klappt da zu eng.... Während dessen bereits wildes Hupkonzert da er ja nun leider auch die Straße blockiert.... LKW-Fahrer schon genervt wegen der Brücke und muss sich dann noch den Stress der Autofahrer antun... Ende vom Lied, wildes Überholmanöver in beide Richtungen und Fahrer kommt immer noch nicht weg.... Nach ca.10 min endlich mal ne Lücke im Verkehr und der LKW muss Rückwärts wieder runter zur von Groote-Straße fahren... Das Foto zeigt deutlich wie eng es für ein LKW ist und dann auch noch Verkehr der kommen könnte oder gar ein Rettungswagen der garnicht die Möglichkeit hätte die Straße irgendwie zu befahren...	Zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-61	20.06.2023	Bitten um Tempo 30 auf der Von Groote Str Höhe Hausnummer 92.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Gerne auch auf der Straße einen festen Blitzer installieren	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-62	20.06.2023	Zur Geräuschreduzierung würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung (30 o. 40) erheblich beitragen. Das ist besonders in der Rushhour oder in den Abendstunden sehr von Nöten. Auch würde die Unfallgefahr erheblich reduziert werden. Wenn ich aus meiner Garage fahren möchte, kommen Fahrzeuge oft mit einem Affenzahn angerauscht, so dass nicht viel fehlt, dass mein Fahrzeug in Mitleidenschaft gezogen würde.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Absolut stellen die Fahrzeuge eine erhebliche Gefahrenquelle für Schulkinder dar, welche - um zur Schule zu gelangen - von der Nelkenstrasse aus , die Graf-Haeseler-Str. überqueren müssen.	Zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-63	21.06.2023	Tempo 30 zur Lärmpegelreduzierung. An der Grundschule ist Tempo 30 und danach beschleunigen die Autofahrer stark um auf 50 zu kommen. Das führt zu mehr Abgasen und Lärm.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-64	21.06.2023	Tempolimit von Groote straße. Zur Sicherung der Kinder der Brückenschule , sowie erhebliche Lärmbelästigung	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-65	21.06.2023	Tempolimit von Groote Str. Gefahrenpotential für Schulkinder durch Tempolimit reduzieren , sowie massive Lärmbelästigung einzudämmen	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-66	21.06.2023	Guten Tag, Ich würde mir wünschen, dass die Graf-Haeseler-Straße eine 30 Zone wird. Die Autos rasen so durch unsere Straße. Es ist lebensgefährlich allein für die Kinder.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-67	21.06.2023	Sehr geehrte Damen und Herren! Gerne möchte ich mich an den Lärmaktionsplan beteiligen. Mein Vorschlag wäre eine Tempo-30 Zone. Dies würde auch zur Sicherheit der Radfahrer dienen.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-68	21.06.2023	Hallo Zusammen! Zur Lärmreduzierung wäre eine Tempo-30 Zone ratsam.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	
		Ebenso wäre eine Einbahnstrassenregelung ortsauswärts in Richtung Kaldenkirchener-Straße sinnvoll, diese würde den Verkehr (Lärm) halbieren..	Einbahnstraße wirken sich auf Grund größerer zur Verfügung stehender Fahrspurbreiten oftmals negativ auf das Geschwindigkeitsniveau aus. Außerdem sind Einbahnstraßen immer mit Umwegfahrten verknüpft. Die Graf-Haeseler-Straße ist im Vorrangstraßennetz als Sammelstraße deklariert und erfüllt damit überwiegend eine Erschließungsfunktion. Dies bedeutet aber auch gleichzeitig, dass ein Anteil an Verbindungsfunktion erhalten bleibt. Diese Durchgangsverkehre würden durch die Einrichtung einer Einbahnstraße zukünftig mit allen damit verbundenen Nachteilen durch ruhige Wohngebiete geführt. Dies ist in jedem Fall zu vermeiden.	-
		Gleichzeitig sollte aber ein Radweg in beiden Richtungen möglich sein.	Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen dient der Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Überprüfung der Radverkehrsführung • auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße • auf der Von-Groote-Straße zwischen Feuerwache und Lockhütter Straße“
		Eine Anliegestrasse wäre sinnvoll, damit nicht ganz Neuwerk über diese Strasse fährt	Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einrichtung einer Anliegerstraße nicht möglich.	-
VG-69	21.06.2023	Wir wünschen uns Tempolimit 30 auf der Von-Groote-Straße Höhe Hausnummer XXaufgrund der enormen Lärmbelästigung vom frühen Morgen bis spät in die Abendstunden und aufgrund der Sicherheit beim Überqueren der Straße, vor allem in Hinblick auf unser Kind im Vorschulalter.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-70	21.06.2023	Tempolimit zum schutz der Kinder der Brückenschule sowie Reduzierung der Lärmbelästigung für die Anwohner	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-71	21.06.2023	30 er Zone; Lebensgefährlich für Kinder und Ältere Menschen weil auf dieser Strasse gerast wird ohne Ende.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-72	21.06.2023	Wir wünschen uns eine 30er Zone aufgrund der hohen Lärmbelästigung und zum Schutz unserer Kinder und um die Rennen zu unterbinden.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Außerdem einen Fußgänger-Überweg, um den Schulweg der Grundschulkinder sicherer zu machen.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
VG-73	21.06.2023	Zu Hauptverkehrzeiten ist die Lärmbelästigung erheblich. Viele laute Fahrzeuge fahren vorbei. Es sollte vielleicht auch die Lautstärke gemessen werden	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Straßenverkehrslärm wird immer berechnet. Eine Messung des Straßenverkehrslärms ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen.	-
		. Eine Temporeduktion ist womöglich auch zielführend. Natürlich macht das bei generell zu lauten Gefährten keinen Unterschied.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-74	22.06.2023	Raser; Mich stören sie gewaltig!, weil hier viele Kinder unterwegs sind. Aber auch in der Nacht wird weiter geheizt. Macht dem bitte ein Ende. Tempo 30!!!!	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-75	22.06.2023	Zur Lärmreduzierung auf der von-Groote-Straße sind dringend Maßnahmen notwendig, da der ständige Lärm von sämtlichen Fahrzeugen sehr hoch ist. Sinnvoll wären mehrere Erhöhungen in der Straße. Vielleicht kennen Sie Swalmen, hinter Brüggen, in den NIederlanden. Dort hat man, mit Erfolg, Erhöhungen in die Straße gemacht. Fährt man zu schnell, riskiert man einen kaputten Auspuff.	Einbauten im Fahrbahnbereich erhöhen die Anzahl der Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge, was zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führt.	-
VG-76	22.06.2023	Ich wohne auf der von-Groote-Strasse und der ständige Verkehrslärm von allen Verkehrsteilnehmern ist echt nervig und macht auf Dauer krank. Tempo 30 ist ganz dringen sofort umzusetzen.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Es fahren sehr viele LKW über die von-Groote-Strasse und die Graf-Haeseler-Strasse und erzeugen sehr viel Krach. Deswegen ist ein LKW Fahrverbot zusätzlich unbedingt zu verhängen.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße vor	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Und es ist echt krank, wie viele leere Linienbusse ständig lärmend auf- und abfahren. Wer entscheidet und verantwortet eigentlich so einen Mist (Lautstärke, Kosten, Abgase). Ein intelligentes, bedarfsgerechtes Bussystem ist unbedingt einzuführen. Andere Städte können so etwas. Man könnten einen kleinen, elektrisch betriebenen Bus, in Bettrath und Neuwerk "im Kreis" fahren lassen. Dieser sammelt kontinuierlich Fahrgäste ein und bietet Umsteigemöglichkeiten z.B. an der Künkelstrasse und der Krefeldrestrasse mit Anschluss an die Stadtmitte und Rheydt. Somit könnte man die sinnlosen Bus-Massen mit ihren negativen Auswirkungen stark reduzieren und trotzdem ein sinnvolles ÖPNV Netz anbieten. Sicherlich gibt es auch andere Konzepte.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-77	22.06.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, seit etlichen Jahren fahre ich als Berufspendler von der Von-Groote-Str. durch die GH-Straße zur Autobahn. Das Stück von der Sibilla Deußen Str. bis zur Unterführung ist einfach sehr schmal. Begegnungen führen immer wieder zu Brems- und lärmintensiven Beschleunigungsvorgängen. Breitere PKW wie SUV's, ganz zu schweigen von Rettungswagen oder Transportfahrzeugen, führen regelmäßig zum Erliegen des Verkehrsflusses. Insofern halte ich eine Zone 30 unter den gegebenen Bedingungen für wenig wirksam. Jedenfalls nicht im Berufs- bzw. Feierabendverkehr.	Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	-
		Aufgrund der Enge sind abgefahrene Spiegel leicht nachvollziehbar. Die beiderseitige, geschlossene Bebauung führt dazu, dass der Schall ohne Frage mehrfach hin und her reflektiert wird. Deshalb denke ich sollte man einmal darüber nachdenken, ob man durch eine Ampelanlage das Stück von der Sibilla Deußen Straße bis auf die andere Seite der Unterführung nur noch wechselseitig für den Verkehr freigibt - wie z. B. bei Engstellen an Baustellen. Damit die nun "freie Fahrt" nicht zum Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit führt, wäre dann ein Tempolimit mit Starenkästen sinnvoll bzw. notwendig.	Durch die Einrichtung einer Lichtsignalanlage wird es vermehrt zu Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen kommen, was den Lärmpegel erhöht. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Zudem wäre zu prüfen in welcher Weise die Hausbesitzer oder Mieter darin unterstützt werden könnten die Hausfassaden zu begrünen, um die Schallreflexion zu dämmen. Damit könnte gleichzeitig auch vermieden werden, dass sich das Mauerwerk im Sommer stark aufheizt.	Die Stadt Mönchengladbach betreibt derzeit ein Hof- und Fassadenprogramm über welches unter anderem auch die Begrünung von Fassaden gefördert werden kann. Dieses ist jedoch räumlich beschränkt und bezieht sich derzeit nicht auf den Stadtteil Bettrath/ Hoven.	-
		Flüsterasphalt, wie bereits vorgeschlagen, wäre sicherlich auch eine zusätzliche Option. Vielleicht finden Sie Gefallen an meinen Überlegungen, was mich freuen würde. Mit freundlichen Grüßen	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-78	22.06.2023	Temo 30 wäre hier angebracht da die Lärmbeästigung extrem ist	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-79	22.06.2023	Der LKW Verkehr ist die größte Lärmbelästigung. Als langjähriger Anwohner kann ich sagen, dass der Verkehr durch PKW's und LKW's in den letzten Jahren stark zugenommen hat.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Die Graf-Haeseler-Straße sollte, meines Erachtens nach, eine reine Anliegerstraße werden. Gerade bei den jetzt herrschenden Temperaturen ist es noch nicht einmal möglich ein Fenster aufzumachen, ohne vom Lärm belästigt zu werden. Auch nicht nachts.	Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einrichtung einer Anliegerstraße nicht möglich.	-
		Am besten wäre es, wenn die LKW's nicht mehr über die Graf-Haeseler-Straße fahren dürften.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Graf-Haeseler-Straße vor	-
VG-80	22.06.2023	Tempolimit 30 auf der Von-Groote-Straße zur Lärmreduzierung.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		In den Abendstunden häuft sich zudem die Anzahl an extrem lauten Mofas und Motorrollern, die die Straße als Rennstrecke benutzen.	Zur Kenntnis genommen. Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Ggf. Durchfahrt für LKWs verbieten.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-
VG-81	22.06.2023	Tempo 30 auf der Von-Groote-Str Zwischen der 30er Zone an der Schule und der Bahnunterführung nach Eicken, auf der Geraden im Bereich der Feuerwehr, wird die Straße sehr gerne als Rennstrecke benutzt. Da kann man schön den Motor aufheulen lassen. Zudem gehen da die Kinder zur Sportanlage Am Haus Lutz.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-82	22.06.2023	Wir, die Anwohner von Haus -Nr. XX werden selbst im Gartenbereich vom Straßenlärm belästigt! Die Straße wird zunehmend auch vom Schwerlastverkehr und in den ruhigeren Abend- und Nachtstunden von	Zur Kenntnis genommen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		auspuffmanipulierten Raser-Wagen beglückt. Tagsüber kann man nur unter Lebensgefahr die Straßenseite wechseln. Die zur Sportstunde am Haus Lütz geführten Grundschulkinder sind auch stark gefährdet und man mutet den Lehrkräften einiges an Verantwortung zu!		
		Deshalb ist hier Tempo 30 angesagt	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		und ein weiterer Fußgängerüberweg, Zebrastreifen angesagt!	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen:

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				• Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
		Die Parkplatzsituation für die Anwohner ist ebenfalls prekär, zumal auch Gewerbebetriebe, Tätowierstudio und Ambulanter Pflegedienst hier beheimatet sind! Warum man diese Situation nochmals verschärft, Anwohner von Haus 87 und 91 das Parken vor Ihren Haustüren nicht mehr gestattet, die Begründung Einengung des Fußgängerbereichs zieht hier nicht!	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplan.	-
		Die an dieser Stelle mehrfach beanstandeten Signale von Rettungswagen und Feuerwehr nehmen wir gern in Kauf, haben wir doch im Falle eines Falles nur Vorteile durch die Nähe des Standortes!	Zur Kenntnis genommen.	-
VG-83	22.06.2023	30er Zone Von-Groote Straße Zum Schutz der Schulkinder und zur Lärm Reduzierung	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-84	23.06.2023	Ich habe meine Wohnung direkt an der von-Groote-Straße gelegen. Auch mit geschlossenem Fenster ist es immer noch laut in der Wohnung. Es fahren ständig PKW und schwere LKW/Busse vorbei. Ein Tempo 30 ist ganz wichtig. Nutzt ja auf vielen anderen Straßen auch etwas. Deswegen muss hier auch dringend Tempo 30 eingeführt werden	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Sicherlich ist ein LKW Fahrverbot auch ein wichtiges Mittel um den Lärm stark zu reduzieren und sollte umgehend ausgesprochen werden.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor	-
		Als weitere Maßnahme kann auf er von-Groote-Straße ein Radweg auf die Straße "gemalt" werden. Es gibt ein Stück Radweg. Der hört aber einige Meter vor der Feuerwehr einfach auf und die Radfahrer sind auf sich gestellt. Kann man den Radweg nicht von der Feuerwehr bis zur Hansastraße verlängern?	Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen dient der Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Überprüfung der Radverkehrsführung • auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße • auf der Von-Groote-Straße zwischen Feuerwache und Lockhütter Straße“
VG-85	23.06.2023	Auch ich wohne auf der von-Groote-Strasse und bin ganz dringend für ein Tempolimit auf 30 km/h um den Lärm zu reduzieren.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-86	23.06.2023	Tempo 30 auf der Von-Groote-Str. An der Kreuzung Von-Groote-Straße. Kommt es regelmäßig gerade in den Abendstunden zu so genannten „Kavalier Starts“ in beide Richtungen mit anschließender überhöhter Geschwindigkeit weg rasen. Das ist Lärm ohne Ende und eine Gefahr nicht nur für Leute auf der Straße sondern auch Anwohner in Häuser. Irgendwann steht einer dieser Raser mit seinem Auto in einem Haus drin.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-87	23.06.2023	1. Tempo 30,	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		2. Bei "Rot" an der Feuerwehr: "Motor aus!"-Schild,	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		3. "Sie fahren ... KM"-Schilder (= Geschwindigkeitsanzeigeschild)	Dialogdisplays unterstützen die Einhaltung und Akzeptant der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung eines Dialog-Display-Standortes
VG-88	23.06.2023	Ergänzend und forführend zur Hansastr. Sollte auch die Von Groote Str das Tempolimit 30 bekommen. Sicherheit für Kinder und Fußgänger sowie Reduzierung des Straßenlärms	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-89	24.06.2023	Die Raser sind nicht nur lästig sondern auch gefährlich. Ständig muss man auf der Hut sein vor der Haustür nicht überfahren zu werden, vor allem von Halbstarken die kurz vor dem Knall eine überflüssige Vollbremsung mit ihren cupras, bmw´s und co machen und damit Menschenleben absichtlich gefährden. Eine Tempo 30 Zone gibt es schon und mehr Tempo 30 würde nichts ändern. Das ist den Rasern egal. Die machen denen die sich dann an die 30iger Zone halten sogar noch mehr Druck und gefährliche Manöver, wie (ab) drängeln, dichtes auffahren, in den Gegenverkehr fahren etc.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Ich schlage stattdessen mehr Blitzen vor. Eine stationäre Blitze wirkt Wunder, sowie mehr Polizeipräsenz vor allem vor der Schule, gerne auch mit mobilen Blitzen, wie es in Viersen gemacht wird.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-90	24.06.2023	Ich würde mir eine Tempo 30 Zone wünschen für mehr Ruhe auf der Graf-Haeseler-Str.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Traumhaft wäre natürlich eine Umleitung zur nahen Autobahn außerhalb dieser Straße.	Ab 2027 (vorbehaltlich des Ratsbeschluss zum Haushault 2024ff) sind im Haushalt Planungsmittel für die Spange Giebelsbusch vorgesehen.	-
VG-91	24.06.2023	Tempo Limit 30 1. Sicherheit Grundschule und Lärmreduzierung	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-92	24.06.2023	Ich finde eine Tempo 30 Zone wäre sinnvoll. Obwohl zwei Autos parallel kaum an einander vorbei kommen, fahren die meisten viel zu schnell.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Auch eine Umgehungsstraße würde ich befürworten,	Ab 2027 (vorbehaltlich des Ratsbeschluss zum Haushault 2024ff) sind im Haushalt Planungsmittel für die Spange Giebelsbusch vorgesehen.	-
		sowie eine Anliegerstraße.	Da die Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes sind, ist die Einrichtung einer Anliegerstraße nicht möglich.	-
VG-93	24.06.2023	Hallo Zusammen! Ich bin für Fahrradwege auf der Graf-Haeseler-Str. und	Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen dient der Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Überprüfung der Radverkehrsführung • auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße • auf der Von-Groote-Straße zwischen Feuerwache und Lockhütter Straße“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Tempo-30. Beides würde den durchfahrenden Verkehr verlangsamen und ruhiger machen.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-94	24.06.2023	Aus der Graf-haeseler-Strasse sollte man eine "Fahrradstrasse" machen, da haben die Radfahrer Vorfahrt und die Autofahrer müssen warten.	Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen dient der Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern. Da die Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraßen Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht möglich	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Überprüfung der Radverkehrsführung • auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße auf der Von-Groote-Straße zwischen Feuerwache und Lockhütter Straße“
		Ein Tempo-30 wäre selbstverständlich. Beides würde den Lärm reduzieren.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-95	24.06.2023	Guten Tag, die Von-Groote-Straße wird insgesamt von vielen Grundschulkindern genutzt und dies insbesondere auf der Länge von der Grundschule bis zum Sportplatz Am Haus Lütz. Hier muss der Schutz der Kinder oberste Priorität haben! Außerdem ist die Von-Groote-Straße durch parkende Autos derart zugestellt - alleine Autos im zweistelligen Bereich durch den Krankendienst Kreuels -, dass die Sicht, vor allem von der Alfons-Schulz-Straße kommend massiv behindert wird. Es haben sich hier auch schon mehrfach Unfälle ereignet. Auf der Graf-Haeseler-Straße kommt es durch viele zu schnell und in der Mitte der Straße fahrende LKW und Kleintransporter zu Verkehrsbehinderungen und, wenn zwei Fahrzeuge versuchen, aneinander vorbei zu fahren, häufig zu beschädigten Seitenspiegeln der am Straßenrand parkenden Autos.	Zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Für Kinder und ältere Menschen mit Rollator ist eine Überquerung dieser Straße, besonders in den Bereichen vor und hinter der Sibilla-Deußen-Straße lebensgefährlich, weil die Graf-Haeseler-Straße dort schlecht einsehbar ist.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen:

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				• zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße • Sibilla-Deußen-Straße
		Radfahrer können auf beiden Straßen nicht gefahrlos unterwegs sein.	Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen dient der Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Überprüfung der Radverkehrsführung • auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße auf der Von-Groote-Straße zwischen Feuerwache und Lockhütter Straße“
VG-96	24.06.2023	Über ein generelles 30 km/ h-Tempolimit auf Straßen mit überwiegend Wohnhäusern sollte nachgedacht werden.	Die Regelgeschwindigkeit innerstädtisch ist laut StVO 50 km/h. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nur in Ausnahmefällen vorgesehen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-97	24.06.2023	Zur Milderung des sehr starken Straßenverkehrslärm auf der Graf-Haeseler-Straße wäre ein Tempolimit von 30 kmh dringend erforderlich, dessen Einhaltung dauerhaft oder sehr engmaschig kontrolliert werden muss, auch in den Abend- und Nachtstunden.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Zusätzlich wäre ein Durchfahrtsverbot für schwere Lastkraftwagen und Baustellenfahrzeuge, deren Aufkommen stetig erheblich zugenommen hat, angebracht.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Graf-Haeseler-Straße vor.	-
		Um die Sicherheit von Fussgängern, insbesondere Kindern auf dem Schulweg und ältereren Personen, beim Überqueren der Graf-Haeseler-Straße zu verbessern, wären Zebrastreifen wünschenswert.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Von-Groote-Straße im Bereich folgender Straßen: • zwischen Hovener Straße und Veilchenstraße • auf Höhe Nelkenstraße • auf Höhe Feuerwache • auf Höhe der Graf-Haeseler-Straße • auf Höhe Brückenschule • auf Höhe des Verbindungsweges zwischen Von-Groote-Straße und Nelkenstraße • Lockhütter Straße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf folgenden Straße an der Einmündung zur Von-Groote-Straße: • Veilchenstraße • Hovener Straße • Nelkenstraße Prüfung: Barrierefreier Ausbau bzw. Bau von Fg-Querungsstellen auf der Graf-Haeseler-Straße im Bereich folgender Straßen: • Nelkenstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				• Sibilla-Deußen-Straße
VG-98	25.06.2023	Tempo 30 für die gesamte Graf-Haeseler-Str. ist absolut angebracht, da ein höheres Tempo das Unfallrisiko um ein vielfaches potenziert	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-99	25.06.2023	Tempo 30 dringend erforderlich	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
VG-100	25.06.2023	Tempolimit, Kontrolle der Einhaltung eines Tempolimits,	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		ggf. Flüsterasphalt	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		und Gewichtsbeschränkung wären sinnvoll.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße vor.	-
		Eine Einbahnstraßenregelung würde zu noch höheren Geschwindigkeiten führen wenn es keinen Gegenverkehr mehr gibt.	Einbahnstraße wirken sich auf Grund größerer zur Verfügung stehender Fahrspurbreiten oftmals negativ auf das Geschwindigkeitsniveau aus. Außerdem sind Einbahnstraßen immer mit Umwegfahrten verknüpft.. Die Graf-Haeseler-Straße ist im Vorrangstraßennetz als Sammelstraße deklariert und erfüllt damit überwiegend eine Erschließungsfunktion. Dies bedeutet aber auch gleichzeitig, dass ein Anteil an Verbindungsfunktion erhalten bleibt. Diese Durchgangsverkehre würden durch die Einrichtung einer Einbahnstraße zukünftig mit allen damit verbundenen Nachteilen durch ruhige Wohngebiete geführt. Dies ist in jedem Fall zu vermeiden.	-
		Umsetzung einer schon lange diskutierten Umgehungsstraße.	Ab 2027 (vorbehaltlich des Ratsbeschluss zum Haushault 2024ff) sind im Haushalt Planungsmittel für die Spange Giebelsbusch vorgesehen.	-
VG-101	21.05.2023	es freut mich sehr zu lesen, dass die Graf-Haeseler-Str. endlich mit in den Fokus rückt, was Lärmbelästigung bzw. -reduzierung angeht. Als betroffene	Zur Kenntnis genommen	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Anwohnerin der Graf- Haeseler-Str. begrüße ich alle Aktionen der Stadt und auch der Bahn zur Lärmminderung! Speziell die Bewohner in der Nähe der Bahnstrecke und Zubringer zur Autobahn - und dazu gehöre auch ich - sind doppelt durch Lärm betroffen. Umso schöner ist es, dass das Thema Lärmschutz von beiden Seiten endlich angegangen wird. ☺		
		Ich kann nur bekräftigen, dass ein Tempolimit (30) auf der Graf-Haeseler-Str. eingeführt wird. Autofahrer/Motorradfahrer/LKW-Fahrer interessiert der Lärm nicht, weil sie auch davon nichts mitbekommen. Daher wird gern auch nachts mit über 50 km/h über den Asphalt gebrettert. Da die Straße auch schmaler ist, ist das Ganze gefühlt noch lauter. Überquert man als Fußgänger die Straße, muß man zudem aufpassen nicht von einem Auto erfasst zu werden, wenn diese mal wieder zu schnell fahren. Ebenso als Radfahrer fühlt man sich unwohl, wenn die Autos mit mindestens 50 km/h an einem vorbeirauschen.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Von Groote-Straße und Graf-Haeseler-Straße.“
		Ein weiteres Thema ergibt sich meiner Meinung nach für Anwohner mit Garage. Ich z.B. habe eine enge Einfahrt. Parkende Autos und heranfahrende Autos erschweren mitunter das Ein- und Ausfahren aus der Einfahrt und ich bin jedesmal froh, wenn kein Unfall passiert. Außerdem wurde parkenden Autos schon des Öfteren der Spiegel abgefahren, u.a weil weil 2 Autos gleichzeitig durch die enge Straßen wollten. Habe das selbst schon als Augenzeuge miterlebt.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Meine große Hoffnung ist ein zeitnahes Tempolimit, damit es nachts deutlich ruhiger wird und daraus abgeleitet dies zu mehr Entspannung für Radfahrer, Fußgänger und Anwohner mit Garage führen wird. Vielen Dank für diesen ersten Schritt und dass es hoffentlich schnellstmöglich umgesetzt werden kann.	s.o.	s.o.

Belastungsraum Stadtwaldstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
St-1	21.05.2023	Die Günhovener str wird schon jetzt als anliegerstr. sehr oft als Abkürzung von und nach mennrath genutzt. Vielleicht würde eine Einbahnstraße schon mal helfen. Mit ihrem neuen Konzept darf es nicht mehr werden. Dankeschön.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
St-2	21.05.2023	Meine persönliche Meinung: 1) Wünschenswert wäre in Pressemitteilungen zu melden, wie stark der Lärm in dB gesenkt werden konnte, am besten in Bezug auf die Messung vor der Maßnahme.	Siehe VG-3	-
		2) Festlegung und Nutzung von Zeitfenstern für Lärmschutzmassnahmen (nachts), dementsprechend ggf. Tempolimit zeitlich begrenzt.	Siehe VG-3	-
		3) Lärmreduzierung bei besonders lauten Fahrzeugen. Aus eigener Erfahrung z.B. Busse.(Elektroantrieb?)	Siehe VG-3	-
		4) Festlegung anderer Lärmquellen, insbesondere Flugzeuge in den Morgenstunden bei Start und Landung aus DUS	Siehe VG-3	-
		5) Konzentration der Maßnahmen auf besonders betroffenen Lärmkorridore entlang der Autobahnen, siehe Lärmkarte NRW. Hier wäre grosse Wirkung erzielbar. Lärmschuzätzwände?	Siehe VG-3	-
		6) Vermeiden des Eindrucks, Lärmschutz soll als Vorwand genutzt werden, Tempobeschränkungen weiträumig einzuführen. Siehe auch Zeitfenster	Siehe VG-3	-
St-3	23.05.2023	Folgende Maßnahmen wären notwendig: - 24/7 Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Stadtwaldstraße.“
		- Fortsetzung der Fördermaßnahmen zum Einbau von Lärmschutzfenstern in Privatgebäuden	Seit 2017 existiert als Maßnahme des Lärmaktionsplanes das städtische Schallschutzfensterprogramm, um den Einbau von Schallschutzfenstern mit einem Kostenzuschuss von bis zu 50 % der anrechenbaren Kosten	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			zu fördern. Dieses Programm ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.	
		- Einsatz von E-Bussen durch die NEW	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		- erhöhte Radarmessungen auch in den Abend- und Nachtstunden	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
St-4	24.05.2023	Mein Vorschlag -komplett wenigstens 40ger besser 30ger Zone der gesamten Stadtwaldstr in diesem Bereich.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Da die Stadtwaldstraße als Hauptverkehrsstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Stadtwaldstraße.“
		- das Stück Landstrasse zwischen Rheindahlen und Günhoven nur noch 50km/h anstatt 70 km/h dann fliegen die LKWs und KFZs nicht mit weit überhöhter Geschwindigkeit in die geschlossene Orfschaft ein. Nachts ist es besonders schlimm.	Durch eine Fahrbahnverengung bzw. Fahrbahnverschwenk zu Beginn der Bebauung kann die gefahrene Geschwindigkeit reduziert werden.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Prüfung: Einengung des Straßenraums bzw. Fahrbahnverschwenk zur Verdeutlichung des Ortseingangs und zur Einhaltung des Geschwindigkeitsniveaus o westlich des Gebäudes Stadtwaldstraße 196 o östliche des Gebäudes Stadtwaldstraße 371 „
		- ein LKW Fahrverbot in der Nacht von 22- 6 Uhr mit Blitzer wie in Holt.	Die Stadtwaldstraße ist als Lkw-Zubringer Bestandteil des Lkw-Routennetzes.	-
		- regelmäßige Geschwindigkeitskontollen (auch Nachts) da klingelt die Stadtkasse förmlich.	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		-Normale Ampelschaltung und keine " verarsch mich Ampel" das kurze abbremsen (wenn dann mal überhaupt angehalten wird) erzeugt sehr viel Lärm. Und das es extrem laut ist, kann ich aus persönlicher Erfahrung bestätigen	Im Rahmen der Ansiedlung von Amazon wurde die Steuerung der LSA auf eine „Alles-Rot-für-sofort-Grün“-Steuerung umgeschaltet. Das heißt, dass die Steuerung auf Alles-Rot umschaltet sobald keine Verkehrserfassung erfolgt. Dann wird bei einer Erfassung schnellstmöglich wieder die anfordernde Richtung auf Grün geschaltet. Dadurch werden Wartezeiten und somit Lärm und Abgase minimiert.	-
		-Behebung der Schlaglöscher, wieder entstandenen Risse und eine Hubbelfreie Asphaltschicht wenn was repariert wurde.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		- noch besser optimierte Lärmschutzmöglichkeiten für die Anwohner unmittelbar an der Straße liegend.	Zur Kenntnis genommen.	-
		- durch die Nutzung der Günhovenerstrasse (obwohl es eine Anliegerstrasse ist) als Abkürzung ist auch der Lärm auf der Stadtwaldstr erhöht und sollte auch verkehrsberuhigter werden. Und regelmäßig kontrolliert werden.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
		- ;-) neue Trinkgläser da diese im Schrank klimpern wenn die LKWs hier durchprechen. Auch hier wäre schön wenn was gegen die erhöhte Belastung der Vibrationen was getan würde bevor Häuser erhebliche Beschädigungen davon tragen. Ich hoffe das die Bürger hier auch wirklich gehört werden. Ich bin selbst direkt betroffen und wäre glücklich wenn einiges umgesetzt werden würde	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
St-5	26.05.2023	Kann mich den Vorrednern anschließen. Ausweitung der 30km-Zeiten und mehr Kontrolle.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Stadtwaldstraße.“
		Zusätzlich DRINGEND einen Zebrastreifen oder eine andere Übergangsmöglichkeit in Höhe der Feuerwehr da der Bürgersteig ja auf beiden Seiten im Feld landet und eine sichere Überquerung für Bewohner oder Schulkinder nicht gewährleistet ist!	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Prüfung: Bau einer Fußgängerquerung im Bereich der Schule Günhoven“
St-6	30.05.2023	Erweiterung Bereich der Stadtwaldstraße auf gesamte L370 bis zum Hamburgring Auch auf dem weiteren Weg nach Wegberg/Erkelenz wird der Lärm ja nicht geringer deshalb sollte der Bereich der Stadtwaldstraße bis zum Kreisel am Gewerbegebiet Hamburgring ausgeweitet werden. - Geschwindigkeitsbegrenzung von Günhoven bis zum Kreisel Gewerbegebiet Amazon/Reuter, L370 auf 50kmh - Geschwindigkeitskontrollen	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		- Lärmkontrollen von Motorrädern - Blitzer - Lärmschutzmaßnahmen für alle Anwohner	werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	
St-7	30.05.2023	Der Lärm, besonders Nachts ist unerträglich. Die Getriebe- und Abrollgeräusche der Schwerlaster sind nervtötend. Hier hilft nur eine Geschwindigkeitsbegrenzung tagsüber und Nachts ein LKW Verbot.	Aufgrund der Lärmbelastung wird die Stadtwaldstraße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Tagsüber durchgehend mit 40km/h. Die jetzige Situation ist unsinnig, mal 30km/h mal 50km/h mal 70 km/h.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Laut StVO liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts bei 50 km/h, außerorts abhängig vom zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs zwischen 60 km/h (für Lkw>7,5 t) und 100 km/h (für Pkw). Eine Abweichung von der Regelgeschwindigkeit ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich (siehe hierzu §45 StVO).	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Stadtwaldstraße.“
		Zudem nachts ein vollständiges LKW Fahrverbot zwischen 22:00uhr und 06:00Uhr. Das es so geht, zeigt die Karl-Arnold-Str. In Oberbruch (Kreis Heinsberg) Dort war eine ähnliche Situation. Dort wurde durch eine Bürgerinitiative ein LKW Fahrverbot durchgesetzt. So wie es jetzt kann es nicht weitergehen	Die Stadtwaldstraße ist als Lkw-Zubringer Bestandteil des Lkw-Routennetzes.	-
St-8	06.06.2023	L370, 41179 Augsteinstraße: - Lärmschutzwand zu niedrig - LKW Verkehr und Lärm unerträglich - Motorenlärm besonders an Wochenenden unerträglich - viele Verkehrsteilnehmer halten sich nicht an vorgeschriebene Geschwindigkeit - es sind bereits viele Unfälle passiert, auch tödliche - Nachtfahrverbot für LKW - Anlieferung und Auslieferung nur noch über B57 - Geschwindigkeitsbegrenzung und Montage Blitzer - Flüsterasphalt - regelmäßige Polizeikontrollen	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		- Schnitt der Bäume, dadurch verdichtet sich der untere Teil und ergibt automatisch mehr Sichtschutz für die Anlieger		
St-9	15.06.2023	Hat sich der Berufsverkehr beruhigt dann ist die Stadtwaldstrasse ein wahres Raserparadies für getunte Autos und Motorräder. Der Geräuschpegel ist höher als ein startendes Flugzeug. Hie ist die Stadt dringend gefordert abendliche Kontrollen gegen Lärm und zu hohe Geschwindigkeit durchzuführen bevor es auf der Stadtwaldstrasse wieder zu schweren Unfällen mit Todesfolge kommt.	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
St-10	18.06.2023	Die Förderung von Schallschutzfenstern in Teilen der Häuser nur für Schlafräume ist absolut unzureichend und sollte auf sämtliche Wohnräume ausgedehnt werden, ferner Prüfung der Möglichkeit weiter gehender Schallschutzmaßnahmen.	Die Maßnahmen wurde im Rahmen des BP 761 abgewickelt. Für eine Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen waren Überschreitungen der Beurteilungspegel für die jeweiligen Tageszeiten zwingende Voraussetzung.	-
		Im Bereich der durchgehenden Bebauung Günhoven/Voosen sollte ebenfalls die an der Grundschule Günhoven geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gelten, insbesondere, da dieser Bereich stark von Schulkindern frequentiert wird.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Stadtwaldstraße im Bereich des Untersuchungsraums.“
		Nächtliche Geschwindigkeitskontrollen, da insbesondere die LKW zu dieser Zeit sämtliche Limits deutlich überschreiten, was zu starken Vibrationen führt.	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
St-11	18.06.2023	L370 von Stadtwaldstr. bis zum Gewerbegebiet : Der Lärmaktionsplan muss die ganze L370 betrachten und nicht nur einige Abschnitte. Der Lärm hat sich durch die Erweiterung des Gewerbegebietes stark erhöht. Deshalb müssen Maßnahmen auf der ganzen Strecke gültig werden. - Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen - Tempolimit 50kmH - Modernisierung der Lärmschutzwand. Diese entspricht nicht dem aktuellen Standard - Blitzer - Feinstaubmessungen Zudem wird der Motorradlärm auch immer stärker. Hier muss nicht nur die Geschwindigkeit kontrolliert werden sondern auch ob der Lärm der Motorräder der Norm entspricht.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-

Belastungsraum Mennrather Straße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Me-1	21.05.2023	Essentiell für die Akzeptanz und Einhaltung der Tempolimits ist, die Abstimmung der Ampelanlagen auf die neue Geschwindigkeitsbegrenzung. Wer bei Einhaltung des Tempolimits an jeder Ampel halten muß und den Wagen vor sich, dem das völlig egal war, noch bei grün weiter fahren sieht, weiß wie er sich beim nächsten Mal verhalten wird! Dem Lärm- und Umweltschutz wird dadurch jedefalls ein Bärendienst erwiesen.	In dem Belastungsabschnitt Mennrather Straße befindet sich lediglich eine Lichtsignalanlage an dem Knotenpunkt mit der L 370, so dass für die Mennrather Straße keine Koordinierung der Lichtsignalanlagen möglich ist.	-
Me-2	24.05.2023	Aufnahme der gesamten Mennratherstraße in den LAP als Belastungsachse: Nicht nachzuvollziehen ist die Definition "Mennratherstrasse bis Bezierksportanlage". Der Verkehr kommt aus Richtung Mennrath und L370. Die Belastung ist auf der ganzen Mennratherstrasse die selbe, nicht nur bis zur Bezirkssportanlage	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-3	27.05.2023	Die gesamte Mennrather Straße ist vom Lärm betroffen. Bitte ganz aufnehmen. Ebenso die L370. Der Schall kennt keine Grenzen. Der Verkehr kommt von Mennrath und geht dort hin.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
		Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h,	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Mennrather Straße im Bereich des Untersuchungsraums.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Fahrbahndecke erneuern, die in sehr schlechten Zustand ist und für zusätzlichen Lärm sorgt (muss für Schwerlastverkehr und fast 4 Millionen / Jahr Fahrzeuge geeignet sein).	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		Fußgänger / Radübergang beim Sportplatz.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Prüfung: Bau einer Querungshilfe auf Höhe der Zufahrt zur Bezirkssportanlage“
		Klare Beschilderung / Hinweisschilder, dass die Mennrather Straße Wohngebiet ist.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Smileyanlage dauerhaft mit wechselhaften Standorten auf der Straße.	Dialogdisplays unterstützen die Einhaltung und Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung eines Dialog-Display-Standort
		Regelmäßige unangekündigte Verkehrskontrollen.	Verkehrssüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Eine Ampelschaltung, die Verkehr verlangsamt. Jetzt wird hier Gas geben aus allen Richtungen. Gezählte 200 gelb/rot Überfahrungen der Kreuzung nur von Mennrath kommend.	In dem Belastungsabschnitt Mennrather Straße befindet sich lediglich eine Lichtsignalanlage an dem Knotenpunkt mit der L 370, so dass für die Mennrather Straße keine Koordinierung der Lichtsignalanlagen möglich ist.	-
		L370 Temporeduzierung durchgängig auf 50 km/h ohne Tempovariationen, die wieder dazu auffordern, schnell und laut zu fahren.	s.o.	-
		Am Wochenende müssen dringend Verkehrskontrollen gemacht werden, da dann die Motorradfahrer sich hier durch Lärm und überhöhte = lärmproduzierende Geschwindigkeiten dazu gesellen.	s.o.	-
		Baugenehmigung für Errichtung von sinnhaften Lärmschutzwänden zum zusätzlichen Schutz.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
Me-4	27.05.2023	Komplette Mennrather Straße aufnehmen und die L370. Der Verkehrslärm schallt von überall ungehindert.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	
		Mennrather Straße: Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h,	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Mennrather Straße im Bereich des Untersuchungsraums.“
		Fahrbahn erneuern (katastrophaler Zustand mit Lärm über weite Strecken). Schwerlastverkehr und 4 Millionen / Jahr Fahrzeuge muss dieser Fahrbahnbelag aushalten und für Ruhe sorgen.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		Fußgänger / Fahrradübergang beim Sportplatz. Mehr Hinweise, dass die Mennrather Straße Wohngebiet ist.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Prüfung: Bau einer Querungshilfe auf Höhe der Zufahrt zur Bezirkssportanlage“
		Smileyanlage dauerhaft mit wechselhaften Standorten auf der Straße.	Dialogdisplays unterstützen die Einhaltung und Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung eines Dialog-Display-Standort
		Monatliche unangekündigte Verkehrskontrollen.	Verkehrssüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Intelligente Ampelschaltung, die Verkehr verlangsamt. Jetzt wird hier Gas geben aus allen Richtungen.	In dem Belastungsabschnitt Mennrather Straße befindet sich lediglich eine Lichtsignalanlage an dem Knotenpunkt mit der L 370, so dass für die Mennrather Straße keine Koordinierung der Lichtsignalanlagen möglich ist.	-
		L370 Temporeduzierung durchgängig auf 50 km/h statt dem jetzt, der zum schnellen fahren einlädt,	s.o.	-
		Am Wochenende Verkehrskontrollen machen, da dann die Motorradfahrer sich lärmend und mit überhöhter = lärmproduzierende Geschwindigkeiten dazu gesellen.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
Me-5	30.05.2023	Aufnahme gesamte Mennrather Straße und Aufnahme L370: Aufnahme der gesamten Mennrather Straße von der Kreuzung bis Ortsausgang.Der gesamte Straßenabschitt ist nur 300 m lang und ist Einfall- und Ausfallschneiße mit gleichbleibender Verkehrsdichte, ständigen Geschwindigkeitsüberschreitungen und Lärmbelästigung Tag und Nacht durch Vier-Schichtenbetrieb Amazon.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	
		Anregungen: 30 km /	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Mennrather Straße im Bereich des Untersuchungsraums.“
		Geschwindigkeitskontrollen/	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Sanierung Straßenbelag.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“
		Unabdingbar auch die Aufnahme der L370 vom Kreisverkehr Amazon bis Ortsausgang Rheindahlen. Geschwindigkeit 70km nicht mehr zeitgemäß, da auf dieser kurzen Strecke inzwischen 3 Ampelanlagen im Laufe der Zeit eingerichtet wurden. Hohe Verkehrsdichte, Rennstrecke und Lärmbelästigung Tag und Nacht: Anregungen: 50 km / Geschwindigkeitskontrollen/ Alle Ampen auf "intelligent" umstellen	s.o.	-
Me-6	30.05.2023	Wir in Mennrath an der L39 sind ebenfalls stark betroffen, da die Strasse seit Jahren öfter aufgerissen und geflickt wurde. Die Autos und LKW, die an der Bezirkssportanlage vorbeifahren, lösen sich danach nicht einfach in Luft auf, sondern fahren weiter durch Mennrath nach Wickrath oder anders herum. Entweder muss die Strasse neu geteert werden von Ortseingang bis Ausgang oder/und zumindest Tempo 30. Jetzt fahren alle statt der erlaubten 50 kmh sowieso ca. 70 kmh und nachts noch schneller. Nachts wird man vom Geschepper der LKW geweckt, da die Strasse einer Kraterlandschaft in Wellenform ähnelt.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-7	04.06.2023	Liebe Mitarbeitende, Als Anwohnerin im fast letzten Haus der Strasse und als Mutter eines 1 jährigen Kindes, möchte ich anregen, dass die Auto und LKW Fahrer aus beiden Richrungen kommend zu fast 80% mit erhöhter Geschwindigkeit in	Zur Kenntnis genommen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		den Ort rein oder schon ab der Ampelanlage der L370 beschleunigend aus dem Ort in Richtung Mennrath raus ziehen. Überwiegend Abends fahren die Autos mit mindestens 80kmh an unsere Haustüre vorbei, dies ist unverantwortlich und noch eine Lärmbelästigung dazu. Durch Straßenschäden kommt es ebenfalls häufig zu klappernden Anhängern der Tracktoren und LKW's.		
		Darum möchte ich bis zum Ortaus-/eingangsschild auf Höhe des Holzhandels eine Lärmschutz UND Geschwindigkeitsregulierung anregen,beantragen oder was auch immer nötig ist.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Mennrather Straße im Bereich des Untersuchungsraums.“
Me-8	04.06.2023	Die Mennrather Straße wird immer mehr als Raserstrecke genutzt. Erlaubt sind 50 km/h. Sowohl aus Rheindahlen Richtung Mennrath, als auch umgekehrt. Man kann im Garten/Terrasse manchmal kaum sein eigenes Wort verstehen. Nachts kann man bei offenem Fenster kaum schlafen, weil hier viel zu schnell gefahren wird. Man hört die Raser aus Mennrath kommen. Das halt uber die Felder. Ich bin hier aufgewachsen und kann daher sagen, dass es früher nicht so schlimm war. Als Fußgänger hat man es schwer über die Straße zu gehen. Seit Amazon sich hier angesiedelt hat, ist der Verkehr nochmals schlimmer geworden. Kinder können hier nicht gefahrlos die Straße überqueren. Derr Radweg ist nicht so gut ausgebaut, nur einseitig und mit einer verwirrenden Beschilderung/Verkehrsführung. Viele Radfahrer fahren daher auf dem Gehweg und es kommt zu Zusammenstößen mit den Anwohnern, wenn diese ihren Hauseingang verlassen. Ich möchte hiermit die Aufnahme der GESAMTEN Mennrather Straße beantragen bzw. anregen, weil es aufgrund von fehlenden Geschwindigkeitsbegrenzungen/ Verkehrsinseln und extrem starken Straßenschäden (welche hin und wieder nur notdürftig behoben werden und durch die hohen Geschwindigkeiten selten lange halten) zu starken Lärmbelästigungen für die gesamten Anwohner der Mennrather Straße und zu Gefahren für Fußgänger, Radfahrer und Kindern etc. kommt.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-9	08.06.2023	Wie andere Mennrather verstehe ich nicht, warum die Mennrather Straße (von Rheindahlen kommend) nicht bis zum Ortsausgang nach Wickrath geschützt werden soll.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	
		Für den Bereich zwischen Sportplatz und Ortsausgang wäre m.E. rechtsseitig eine Lärmschutzwand sinnvoll.	Im gesamten bebauten Bereich des Untersuchungsraumes ist aus Platzmangel der Bau einer Lärmschutzwand nicht möglich.	-
Me-10	12.06.2023	Wir in Mennrath an der L39 sind ebenfalls stark betroffen, da die Strasse seit Jahren öfter aufgerissen und geflickt wurde. Die Autos und LKW, die an der Bezirkssportanlage vorbeifahren, lösen sich danach nicht einfach in Luft auf, sondern fahren weiter durch Mennrath nach Wickrath oder anders herum. Entweder muss die Strasse neu geteert werden von Ortseingang bis Ausgang oder/und zumindest Tempo 30. Jetzt fahren alle statt der erlaubten 50 kmh sowieso ca. 70 kmh und nachts noch schneller. Nachts wird man vom Geschepper der LKW geweckt, da die Strasse einer Kraterlandschaft in Wellenform ähnelt.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-11	13.06.2023	Der Verkehr und somit der Lärm auf der Mennrather Straße wird immer schlimmer, an die erlaubten 50Km/h hält sich kaum ein Verkehrsteilnehmer. Hinzu kommt der zusätzliche Schwerlastverkehr mit scheppernden Anhängern und an den Wochenenden kommen noch die Motorradfahrer hinzu die an der Ampel ihre PS starken Maschinen lautstark demonstrieren. Lärm macht KRANK.	Aufgrund der Lärmbelastung wird die Mennrather Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Bitte die GESAMTE Mennrather Straße aufnehmen.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
		Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30Km/h wäre sinnvoll.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Mennrather Straße im Bereich des Untersuchungsraums.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Me-12	14.06.2023	Es sollte die gesamte Mennrather Straße einbezogen werden. Lärm entsteht nicht nur an der Ampel Mennrather Straße/ L370 , sondern eben auch zwischen den beiden Ortsteilen Mennrath und Rheindahlen. Hier hält sich kaum einer an die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten, sondern in beiden Richtungen wird auf dem kurzen Stück extrem beschleunigt. Hier wird dann schnell noch vor dem entsprechend nächsten Ort überholt und dementsprechend laut fahren die Kraftfahrzeuge in den nächsten Ort ein. Hier müssten viel mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, auch in der 70er-zone. Das würde das Einfahren in den Ort beruhigen. Ob man überhaupt auf den 500 Metern zwischen den Orten 70 kmh fahren muss, wäre auch zu überdenken.Wie immer ist kaum der fließende Verkehr das Problem, sondern alle Extreme.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-13	17.06.2023	1.Vorschlag: Mennrather Straße Geschwindigkeitsreduzierungen auf 40 oder 30 km/h, aber ab kurz hinter Ortseingangsschild von Mennrath aus und umgekehrt von Kreuzung bis Ortsausgang.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Mennrather Straße im Bereich des Untersuchungsraums.“
		2.Vorschlag: Mann könnte dort in Höhe Haus Nr.98 bzw zwischen 98 und 62 eine. auf der Fahrbahn aufgeschraubte Erhöhung oder Bremsschwelle anbringen, wie sie häufig schon zu sehen ist. Diese Erhöhung/Bremsschwelle ca. in Höhe Hundetrainigplatz, da dort noch ein ausreichender Abstand zu den nächsten bewohnten Gebäuden besteht und damit das dort entstehende evtl. scheppern, die dortigen Anwohner nicht zu hoch belastet.. Es bringt mehr Lärmeinsparung als Lärmbelastung ! Außerdem ist eine solche Maßnahme lange nicht so teuer, wie z.B. Fahrbahnverengungen... Wenn, trotz Warnhinweis und Reduzeirung auf z.B. 20-30km/h dort jemand mit überhöhter Geschwindigkeit drüber fährt, riskiert er einen Schaden an seinem Fahrzeug und deshalb hilft dies am besten für beide Fahrtrichtungen auch eine Geschwindigbegrenzung z.b. auf 30-40 km/h, für die gesamte Strecke einzuhalten.	Einbauten im Fahrbahnbereich erhöhen die Anzahl der Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge, was zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führt.	-
		3.Vorschlag: Dick, mit Fahrbahnmarkierungsfarbe, jeweils Anfang und Ende der 30/40er Strecke auf der Fahrbahn aufmalen und die Erhöhung mit roten Teilflächen noch mal optisch hervorheben.	Piktogramme zur Verdeutlichung von Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen derzeit in der Regel nur in Tempo-30 Zonen zum Einsatz.	-
		* Noch mehr Krach wie ein normales Fahrzeug mit 50km/h, machen Landwirtschaftliche Fahrzeuge und leere... Anhänger die über Löcher und Hubbel in der Fahrbahndecke an zu springen fangen und laut scheppern. Dafür muss zwingend, zumindest ein Teil Fahrbahndecke erneuert werden.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		4.Vorschlag: Es wäre weiter sinnvoll die Fußgänger +Fahrradfahrer, die häufig zwischen Kreuzung und Einfahrt zum Sportplatz die Straße queren und queren müssen besser zu schützen. PS vor einigen Wochen ist ein Kind mit Fahrrad die Fahrbahn überquert hat von einem Auto erfasst worden und ich habe auch schon etliche "fast" Unfälle dort gesehen. Eine Art Zerastreifen der anderer Markierung auf der Fahrbahn und auf Jeder Seite ein Warn-Dreieckschildschild ""Fußgänger" + "Radfahrer" mit dem Zusatz Queren die Straße wäre sinnvoll.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Prüfung: Bau einer Querungshilfe auf Höhe der Zufahrt zur Bezirkssportanlage“
		** hier noch ein link wie man auch Fahrzeuge zum langsamer fahren bringen kann: https://www.diepresse.com/4976819/indien-setzt-auf-3d-zeichnungen-statt-auf-echte-bremsschwellen	Zur Kenntnis genommen.	-
		5.Vorschlag: Eine Smileyanlage dauerhaft mit wechselhaften Standorten auf der Straße.	Dialogdisplays unterstützen die Einhaltung und Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung eines Dialog-Display-Standort
		6: Unangekündigte Verkehrs-Geschwindigkeitskontrollen, auch mal ganz früh morgens z.b. 5-7 Uhr und nach 22:00 Uhr..	Verkehrssüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		7: Man hört auch immer mal davon das es Messwagen oder Anlagen gibt, die Lautstärke messen und überlaute Fahrzeuge mit z.B. manipulierten Motoren und Auspuffanlagen ein "Knöllchen" verpasst. Eine solche Messeinrichtung sollte auch in Mönchengladbach mal zum Einsatz kommen. Ich hoffe einige konstruktive Vorschläge sind dabei und finden Anwendung	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
Me-14	20.06.2023	LAP MG gesamte Mennrather Straße: Wir wohnen im Mittelteil der Mennrather Straße und möchten das der LAP nicht nur bis zur Bezirkssportanlage sondern die gesamte Mennrather Straße berücksichtigt wird. Wir beobachten das der LKW Verkehr am Tag und auch nachts ab 23.30 Uhr erheblich mehr geworden ist.Seit Amazon und Reuter rasen die LKW's ohne Rücksicht auf die Anwohner an uns vorbei. Mit offenem Fenster kann man nicht schlafen und im Wohnraum aufhalten. Wir wohnen seit 1978 sehr gerne in Rheindahlen und hoffen, daß sich auf unserer Straße eine Verbesserung in absehbarer Zeit einstellt. Danke an die Planer an unser Anliegen, da Lärm krank macht und unzufrieden.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-15	20.06.2023	LAP MG gesamte Mennrather Straße Seit vielen Jahren wohnen wir auf der Mennrather Straße und der Lärm und die Verkehrsdichte ist unerträglich geworden. Unverständlich ist mir, dass der LAP nur bis zur Bezirkssportanlage greift - der Lärm hört doch da nicht auf. Besonders danach treten die Autos, LKWs - und Motoradfahrer richtig	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		auf die Pedale, um entweder schnell über die grüne Ampel zu kommen oder schnell in Richtung Mennrath zu gelangen. Die Straße ist so kaputt gefahren, das der Lärm dadurch noch verstärkt wird ,vor allen Dingen bei Kleintransportern und LKWs mit Anhängern.	Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	
		Ich rege an: Tempo 30km,	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Mennrather Straße im Bereich des Untersuchungsraums.“
		Fahrbahnsanierung,	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts im Bereich des Untersuchungsraums.“
		intelligente Ampel,.	In dem Belastungsabschnitt Mennrather Straße befindet sich lediglich eine Lichtsignalanlage an dem Knotenpunkt mit der L 370, so dass für die Mennrather Straße keine Koordinierung der Lichtsignalanlagen möglich ist.	-
		regelmäßge Geschwindigkeitskontrollen	Verkehrssüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
Me-16	20.06.2023	lapmg gesamte Mennrather Strasse: Wir wohnen seit 10 Jahren auf der Mennrather Strasse hinter der Bezirkssportanlage.Seit den letzten Jahren genauer seit Amazon und letztens Reuter kann man den Lärm der Strasse nicht mehr ertragen.Regelmäßig fahren die LKWs und PKWs mit erhöhter Geschwindigkeit.Nur wenige halten sich an die 50Km das sind die Ausnahmen.Nachts donnern die LKWs und Schichtarbeiter über die Straße.Es ist so unangenehm auch bei geschlossenen Fenstern.Außerdem sind die Gullideckel die ab und an gerichtet werden von den Autos nicht zu überhören auch die defekten Straßenbeläge.Wir fordern die gesamte Mennrather Straße in den LAP aufzunehmen.Da es keinen Sinn macht nur von der Ampel bis zur Bezirkssportanlage. Lärm macht krank und mindert die Wohnqualität	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Me-17	22.06.2023	Egal ob LKWs, PKWs oder Motorräder niemand hält sich an die Geschwindigkeit! Es kann nicht sein, dass in der kompletten City 30er Zonen errichtet werden und da wo es relevant ist, nichts getan wird!!!	Zur Kenntnis genommen.	-
Me-18	22.06.2023	lapmg gesamte Mennrather Strasse : Für uns nicht nachvollziehbar daß der LAP nur von der Ampel bis zur Bezirkssportanlage einbezogen werden soll.Nach der Bezirkssportanlage fahren die Autos weiter und rasen an den Wohnhäusern vorbei.Da die teilweise defekte Straße und auch vor den Häusern im Mittelteil die Gullideckel bei erhöhter Geschwindigkeit sehr laute Geräusche verursachen. Wir bitten um Einschließung der gesamten Mennrather Straße in den LAP.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
		Ein Tempo 30 oder Blitzanlage würde sehr zur Verkehrberuhigung beitragen.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Mennrather Straße im Bereich des Untersuchungsraums.“
		Alle Anwohner haben ein Recht auf Nachtruhe und auch am Tag entspannt im Garten sitzen. Ab 23.30Uhr Schichtwechsel Amazon rasen die LKWs und PKWs an unseren Häusern vorbei, ohne Rücksicht auf die Anwohner.Wir hoffen auf eine Verbessserung für die gesamte Mennrather Straße nicht nur für Teilabschnitte.	s.o.	-
Me-19	22.06.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, durch die hohe Belastung der LKW's, welche morgens in die anliegenden Gewerbegebiete fahren und die Autobahnen bewusst umfahren, kommt es ab ca. 5 h zur einer sehr hohen Auslastung der Mennrather Str	Aufgrund der Lärmbelastung wird die Mennrather Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		.. Zumal die LKW's - aus Mennrath kommend- die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h, meist nicht einhalten. Diese versuchen je nach Ampelphase den Abbiegevorgang Richtung Amazon Gelände zu bekommen und rasen bedenkenlos durch die Mennrather Str..	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Man beachte, dass Kindergärten, als auch Schulen zu Fuss die Sportstätte (Sportplatz Rheindahlen) besuchen und die Kinder sollten an der Stelle noch mehr geschützt werden.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Prüfung: Bau einer Querungshilfe auf Höhe der Zufahrt zur Bezirkssportanlage“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Abends verwandelt sich die Mennrather Str. zur Rennstrecke. Von der Kreuzung (B57) kommend, heulen die Motoren auf und rasen durch die Mennrather Str. über die Landstraße bis Mennrath durch. Dasselbige übrigens auch anders herum, wenn Fahrzeuge aus Mennrath kommend, ihre Motoren in Rheindahlen unter Beweis stellen möchten. Die ein oder andere "rote Ampelphase" wird somit schon mal schnell zur "grünen Ampel".	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Messungen durch Blitzer "tagsüber" bringen an der Stelle nicht den gewünschten Erfolg. Auch hier ist zu beachten, dass jüngst ein Fahrradfahrer durch einen PKW beim überqueren der Straße erfasst wurde.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Die Installation eines stationären Blitzers	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		oder Bodenwellen wäre eine sinnvolle Investition um die ergebnisorientierte Umsetzung der Lärmreduzierung zu erreichen.	Einbauten im Fahrbahnbereich erhöhen die Anzahl der Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge, was zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führt.	-
		Wir hoffen auf eine zeitnahe Umsetzung, damit nicht noch mehr Unfälle in den Büchern von Mönchengladbach verzeichnet werfen.	Zur Kenntnis genommen.	-
Me-20	22.06.2023	Sehr geehrte Frau Pahl, sehr geehrter Herr Hilgers, sehr geehrte Damen und Herren, wir freuen uns darüber, dass unsere Mennrather Straße im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach Ihre Aufmerksamkeit findet. Für uns ist es jedoch völlig unverständlich, dass nur ein kleines Teilstück nahe der L 370 endgültig in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden soll. Wir finden es sinnvoll und unbedingt notwendig, dass die gesamte Mennrather Straße in den Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach aufgenommen wird!	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
		1. Wir gehen davon aus, dass Ihre Messungen auf Höhe des Hause Mennrather Straße 98 und Ihre daraus resultierenden Berechnungen Sie dazu veranlasst haben, den Lärm auf der Mennrather Straße reduzieren zu wollen. Dieser Messpunkt auf der Mennrather Straße liegt außerhalb des von Ihnen vorgeschlagenen Teilstücks der Mennrather Straße, das schon in Ihren Lärmaktionsplan aufgenommen wurde.Also sollte der gesamte Verlauf der Mennrather Straße verkehrsberuhigt werden!	s.o. Der Gesetzgeber sieht vor, dass Verkehrslärm nur berechnet und nicht gemessen wird.	-
		2. Die ab dem bzw. bis zum Ortseingangsschild vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h wird von schätzungsweise 80% des Kraftfahrverkehrs auf der Mennrather Straße in beiden Fahrtrichtungen	s.o.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		nie eingehalten!Besonders für den aus Mennrath nach Rheindahlen einfahrenden Verkehr ist fast durchgängig zu beobachten, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h überschritten wird und frühestens erst auf Höhe der Einfahrt zur Bezirkssportanlage eingehalten wird. Dadurch kommt es zu erhöhten Lärmbelästigungen sowohl durch den ortseinwärts als auch durch den ortsauswärts fahrenden Verkehr. Es entstehen außerdem Gefahrensituationen durch Fahrzeuge, die schon weit vor dem Ortsendeschild von Rheindahlen Richtung Mennrath ihren Überholvorgang auf Höhe des Hauses Mennrather Straße 67 mit Blick auf das kommende 70 km/h-Schild ansetzen. Weiterhin animiert der vermeintlich freie Ausblick in Richtung Mennrath viele Motorradfahrer beim Verlassen von Rheindahlen in Richtung Mennrath dazu, mit weit überhöhter Geschwindigkeit das Ortsendeschild von Rheindahlen Richtung Mennrath zu passieren. Die Lärmbelästigung durch das Aufheulen der Motorradmotoren liegt erheblich über irgendeinem tolerierbaren Maß! Um diese möglichen Gefahrenquellen und Lärmbelästigungen zu entschärfen, wäre eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zwischen Rheindahlen und Mennrath erstrebenswert.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	
		3. Auf Höhe des Hauses Mennrather Straße 179 wurde vor einigen Jahren gegenüber ein Streifen Buschwerk unter anderem auch zum Schutz und zur Zuflucht für Rehwild angelegt. Ein entsprechendes Hinweisschild auf möglichen Wildwechsel ist von Rheindahlen kommend in Fahrtrichtung Mennrath vorhanden. Wir haben schon mehrfach beobachtet, dass sich in diesem Buschwerk Rehwild aufhält und die Mennrather Straße überquert. Um auch diese weitere, mögliche Gefahrenquelle zu entschärfen, wäre eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zwischen Rheindahlen und Mennrath sinnvoll.	s.o.	-
		4. Vereinzelt kommt es auf der Mennrather Straße aus Richtung Mennrath zu erheblichen Verkehrsstauungen von mehreren 100 Metern Länge, wenn auf der A 61 Sperrungen wegen Unfällen, Baustellen oder ähnlichem eingerichtet werden. Vielfach stehen etliche Lastwagen in diesen Staus, die offensichtlich die Amazon- oder Reuter-Niederlassung in Rheindahlen als Ziel haben.Insgesamt ist die Lärmbelästigung durch den Amazon- bzw. Reuter-Zubringerverkehr seit einigen Jahren um ein Vielfaches höher geworden.	s.o.	-
		5. Das zusätzliche Aufbringen einer lärmreduzierenden Fahrbahndecke wäre natürlich auch wünschenswert.	Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert die Lärmemission und ist daher eine effektive Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Bei Erneuerung der Deckschicht Einbau eines lärmmindernden Asphalts im Bereich des Untersuchungsraums.“

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Insgesamt erscheint uns also eine durchgehende Geschwindigkeitsreduzierung zwischen Rheindahlen und Mennrath in beiden Richtungen auf 50 km/h äußerst sinnvoll. Davon erhoffen wir uns eine deutliche Reduzierung des Verkehrslärms auf der gesamten Mennrather Straße!	s.o.	-
Me-21	25.06.2023	Ich möchte darauf hinweisen, dass Lärmbelastung und Geschwindigkeitsüberschreitungen auch in anderen Teilen unseres Stadtgebiets zutreffen. Die Voosener Str. in Günhoven ist besonders bei Samstäglichen Fußballspielen und darüber hinaus eine „Rennstrecke“ und viel befahrene Straße geworden. Ich würde mir wünschen, dass auch hier der Straßenbereich im Lärmaktionsplan aufgenommen und ein Tempolimit 30 eingeführt wird.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-

Belastungsraum Mühlenstraße – Hauptstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
MH-1	21.05.2023	Kein LKW-Verkehr mehr auf der Strasse	Der Anteil des LKW-Verkehrs ist sehr niedrig und hat daher sehr geringe Auswirkungen auf den Lärmpegel der Mühlenstraße. Eine vollständige Reduzierung des LKW-Verkehrs ist aufgrund der notwendigen An- und Ablieferungen der Anlieger nicht möglich.	-
		Anlieferung der Geschäfte/Unternehmen montags bis freitags zwischen 6 und 22 Uhr, samstags von 6 bis 14 Uhr	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Kirchenuhr der evangelischen Hauptkirche läutet zwischen 7 und 22 Uhr (aktuell 6 bis 22 Uhr: am Sonntag und an Feiertagen stört das die Nachtruhe erheblich; warum läutet die Kirche ab 6 Uhr morgens überhaupt)	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Kontrolle der festgelegten Höchstgeschwindigkeit	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
MH-2	21.05.2023	Aufklärungskampagne, A) wofür die Hupe beim Auto ist (Warnsignal und kein Hinweis, dass man vor der Haustür steht) B) lautes Musikhören im Auto bei offenem Fenster die Bewohner:innen der Straße stören könnte C) Rausstellen der Mülltonnen und des Sperrmülls abends bis 22 Uhr und morgens ab 7 Uhr	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Einsatz von Schalltschutzmaßnahmen in den engen Straßen, damit der Schall über die Hauswand nicht problemlos reflektiert wird	Zur Kenntnis genommen.	-
MH-3	21.05.2023	Einsatz von Krefelder Kissen, um ein Durchfahren der Strasse mit erhöhter Geschwindigkeit zu vermeiden	Einbauten im Fahrbahnbereich erhöhen die Anzahl der Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge, was zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führt.	-
MH-4	21.05.2023	Leeren der öffentlichen Mülltonnen ab 7 Uhr morgens (Sonntags in der Regel um 6.30 Uhr)	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
MH-5	21.05.2023	Meine persönliche Meinung: 1) Wünschenswert wäre in Pressemitteilungen zu melden, wie stark der Lärm in dB gesenkt werden konnte, am besten in Bezug auf die Messung vor der Maßnahme.	siehe VG-3	-
		2) Festlegung und Nutzung von Zeitfenstern für Lärmschutzmassnahmen (nachts), dementsprechend ggf. Tempolimit zeitlich begrenzt.	siehe VG-3	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		3) Lärmreduzierung bei besonders lauten Fahrzeugen. Aus eigener Erfahrung z.B. Busse.(Elektroantrieb?)	siehe VG-3	-
		4) Festlegung anderer Lärmquellen, insbesondere Flugzeuge in den Morgenstunden bei Start und Landung aus DUS	siehe VG-3	-
		5) Konzentration der Maßnahmen auf besonders betroffenen Lärmkorridore entlang der Autobahnen, siehe Lärmkarte NRW. Hier wäre grosse Wirkung erzielbar. Lärmschuzätzwände?	siehe VG-3	-
		6) Vermeiden des Eindrucks, Lärmschutz soll als Vorwand genutzt werden, Tempobeschränkungen weiträumig einzuführen. Siehe auch Zeitfenster	siehe VG-3	-
MH-6	27.05.2023	diee mühlenstr. hat sich zum autobahnzubringer entwickelt. ab 4.00 uhr ständige autoverkehr+ staus,dazu noch die 10 tonnenlaster.ständig überhöhte geschwindigkeit,knallende pkws,	Zur Kenntnis genommen.	-
		cor allen dingen nachts.ständige geschwindigkeitskonnttolle,	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		sperrung für lkws.	Der Anteil des LKW-Verkehrs ist sehr niedrig und hat daher sehr geringe Auswirkungen auf den Lärmpegel der Mühlenstraße. Eine vollständige Reduzierung des LKW-Verkehrs ist aufgrund der notwendigen An- und Ablieferungen der Anlieger nicht möglich.	-
		be- enladung ab 7.00,nicht wie der metzger,4 x in der woche ab 5.00 mit großer lärmbelestigung.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		straße nur für anlieger	Da die Mühlenstraße als Sammelstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einrichtung einer Anliegerstraße nicht möglich.	-
MH-7	03.06.2023	Ich halte die Einrichtung von Abschnitten mit Tempo 30 auf wichtigen Verkehrsachsen zur Absenkung des Grundschallpegels für fragwürdig. Die überwiegende Mehrzahl von Teilnehmern des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs zweifeln an der Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme. Auch die Bewohner als Anlieger profitieren nur wenig davon.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	-
		Ein erhebliches Stör- und Belästigungspotential geht weiterhin von einer kleinen Gruppe von PKW- und Motorradlenkern aus, deren Verhalten geradezu darauf angelegt ist, besonders lautstark in Erscheinung zu treten. Das geschieht erfahrungsgemäß durch die Manipulation der Abgasanlagen mit dem Ziel der Steigerung der Geräuschemission ("sportlicher Sound"), wiederholtes starkes Beschleunigen unter Erreichen hoher Motordrehzahlen mit anschließendem Wiederabbremsen und nicht zuletzt	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		auch das Betreiben der in den Fahrzeugen befindlichen Musikanlagen mit großer Lautstärke bei geöffneten Fenstern. I st man seitens der Administration nicht gewillt, diese Störenfriede gezielt zur Rechenschaft zu ziehen und auszuschalten, dann werden die bisherigen und auch in der Form ähnlichen Versuche der Realisierung von Lärmschutz ad absurdum geführt und wirkungslos bleiben.		
MH-8	09.06.2023	Der Verkehr und somit auch der Krach wird immer schlimmer. An die erlaubten 50 km/h hält sich in der Hauptstraße (wir wohnen Hausnummer XXX) kaum ein Verkehrsteilnehmer und Geschwindigkeitskontrollen durch Polizei finden nicht statt. Am Wochenende ständig Autokorso, wobei dann 15 - 20 PKWs laut hupend durch die Straßen fahren. Die Hochzeitsgäste brüllen durch die Gegend... Leider wird auch hier weggeschaut...	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
MH-9	14.06.2023	Mühlenstraße: Durchfahrverbot zwischen 22.00 Uhr und 7.00 Uhr.	Da die Mühlenstraße als Sammelstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einrichtung eines zeitlich beschränkten Durchfahrtverbots nicht möglich.	-
		Sperrung für LKW ab 3.5 T.	Der Anteil des LKW-Verkehrs ist sehr niedrig und hat daher sehr geringe Auswirkungen auf den Lärmpegel der Mühlenstraße. Eine vollständige Reduzierung des LKW-Verkehrs ist aufgrund der notwendigen An- und Ablieferungen der Anlieger nicht möglich.	-
		Feste Radarkontrolle ab Haus 80.	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		Be- + Entladen etst ab 7.00 Uhr.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Belastungsraum Pongser Straße – Morr

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
PM-1	22.05.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, ich erachte es für sinnvoll, die Straße Morr als Einbahnstraße	Einbahnstraße wirken sich auf Grund größerer zur Verfügung stehender Fahrspurbreiten oftmals negativ auf das Geschwindigkeitsniveau aus. Außerdem sind Einbahnstraßen immer mit Umwegfahrten verknüpft.	-
		mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h einzurichten.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf der Straße Morr zwischen Dahlener Straße und Pongser Straße .
		Es entsteht mindestens 3 x täglich das absolute Verkehrschaos durch die parkenden Eltern an der Grundschule. Unsere Einfahrt und Garage werden trotz Kontrollen ständig zugeparkt.	Zur Kenntnis genommen.	-
PM-2	23.05.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, hier unser Beitrag zum Thema: " Weniger Lärm auf den Straßen" 1.) Wir erachten es für sinnvoll, die Pongserstraße als Einbahnstraße	Einbahnstraße wirken sich auf Grund größerer zur Verfügung stehender Fahrspurbreiten oftmals negativ auf das Geschwindigkeitsniveau aus. Außerdem sind Einbahnstraßen immer mit Umwegfahrten verknüpft.	-
		mit Radwegen	Eine sichere Führung des Radverkehrs ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung der Radverkehrsführung auf dem Straßenzug Pongser Straße – Morr zwischen bachstraße und Preyerstraße.“
		und Geschwindigkeitsbeschränkung von 30Km/h einzurichten.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Pongser Straße – Morr zwischen Bachstraße und Preyerstraße
		2.) Die Ampelanlage Pongserstraße/Preyerstraße in einen Kreisverkehr umzubauen, damit der sehr starke Rückstau durch die Ampelschaltung und die Lärm-und Feinstaubbelastung reduziert werden.	Ein Umbau des Knotenpunkts Preyer Straße – Pongser Straße zu einem Kreisverkehr ist aus Platzgründen nicht möglich.	-
		3.) Richtig ist, dass es nun endlich Zeit wird den Ausbau der Hubertusstraße in Angriff zunehmen. es ist seit Jahren geplant, die Hubertusstraße vom Elisabethkrankenhaus in Richtung Engelsholt auszubauen, tun wir es jetzt einfach.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	
PM-3	12.06.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, wünschenswert ist es, wenn für die gesamte Straße Morr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h aufgrund von Lärmschutz angeordnet wird und nicht nur im Bereich der farbigen Markierung auf Ihrer Abbildung. Die Morr ist eng, dicht bebaut und eine viel befahrene Verkehrsverbindung. (Ein Teil des farbig markierten Bereichs unterliegt ja bereits einer Anordnung von 30 km/h aufgrund der Grundschule. Ob man nun in diesem Bereich zukünftig 30 km/h aufgrund von Lärmschutz anordnet, ändert für uns Anwohner nichts.)	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: „Einzelfallprüfung Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Pongser Straße – Morr zwischen Bachstraße und Preyerstraße“ „Einzelfallprüfung: Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf der Straße Morr zwischen Dahlener Straße und Pongser Straße .“

Stellungnahmen zu weiteren Bereichen

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
B1	21.05.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte gerne die Hubertusstraße zur Beteiligung an dem Lärmaktionsplan vorschlagen. Ab dem Hirschweg bzw. in umgekehrter Richtung neigen die Verkehrsteilnehmer wegen der breiten Allee insbesondere nachts zu stark erhöhten Geschwindigkeiten mit entsprechenden Geräuschemissionen, die gerade nachts besonders stören. Tagsüber ist die Hubertusstraße stark als Achse zum Reststrauch Richtung Wickrath/Odenkirchen frequentiert mit entsprechend pausenlos hoher Lärmbeeinträchtigung, und das Absenken der Hubertusstraße führt zudem zu einem unangenehmen Schalltrichter für die Amwohner. Zudem ist vor dem Krankenhaus bereits eine 30er Zone, die natürlich der Einrichtung dient, aber hocheffektiv in Sachen Lärmschutz ist, und verlängert werden könnte.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
B2	21.05.2023	finde die Möglichkeit der Bürgerbeteiligung an diesen Projekten toll. Möchte aber gerne diese Aktion nutzen um Sie au andere Sichtweisen hinzuweisen.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Allgemein werden die Autos leiser, bedingt durch Elektrobauweise und das moderne Verbrennungsmotoren allgemein leiser sind. Durch langsamere Fahrweise fahren einige Autos hochtouriger.	Das Motorgeräusch ist nur bei sehr geringen Geschwindigkeiten dominant, bereits ab einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/h dB(A) dominiert das Reifen-Fahrbahn-Geräusch.	-
		Sollte man nicht allgemein auf 40 km/h gehen statt teilweise 30 km/h?	Die Regelgeschwindigkeit innerstädtisch ist laut StVO 50 km/h. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nur in Ausnahmefällen vorgesehen.	-
		Des weiteren wird Lärm nicht nur von Fahrzeugen erzeugt. An meinem Wohnort in Beckrath liegt gegenüber ein Fußballplatz. Dieser wird von vielen verschiedenen Vereinen benutzt, am Wochenenden finden an einem Tag mehrere Spiele statt. Hoes Verkehrsaufkommen, Schreierei etc. Ich habe die Bezirksverwaltung schonmal mehrmals um Abhilfe gebeten, aber es kommt keine Unterstützung. Vielleicht können Sie im Rahmen Ihrer Aktion hier was unternehmen!	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
B3	22.05.2023	ich wohne auf der Dömgesstraße in Giesenkirchen (letztes Haus vor der Ampel zur Kreuzung Mülforter Straße). Die sehr schmale Dömgesstraße wird regelmäßig als Durchfahrtsstraße von sehr großen LKWs genutzt. Trotz der 30er Zone kommt es hierdurch schon ab dem frühen Morgen bis zum frühen Abend zu einer erheblichen Lärmbelästigung. Hinzu kommt, dass die am Straßenrand geparkten Fahrzeuge schon mehrmals beschädigt wurden (abgefahrene Außenspiegel etc.), wenn z.B. zwei entgegenkommende Großfahrzeuge aufgrund des Platzmangels aneinander vorbeifahren müssen.	Die Dömgesstraße wurde bereits im 3 Lärmaktionsplan untersucht. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen werden sukzessive in Abhängigkeit der personellen und finanziellen Ressourcen geprüft und umgesetzt.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Ich denke, dass ein offizielles Verbot zur Durchfahrt von LKWs die Situation deutlich entspannen würde. Ich wäre Ihnen daher sehr dankbar, wenn Sie diesen Vorschlag in den Lärmaktionsplan miteinbringen würden.		
B 4	10.06.2023	stellvertretend für die Anwohner der Bonnenbroicher Straße wende ich mich an Sie, um Ihnen folgende Vorschläge zur Reduzierung von Lärm und Raserei zwischen der Schwalm- und Dohlerstraße zu unterbreiten. Die Lärmbelastung wird im Wesentlichen durch den sehr hohen LKW-Verkehr verursacht (bedingt durch die anliegenden Firmen). Die Raserei ist bedingt durch die weite Straßeneinsicht sowie die fehlende Fahrbahnmarkierung zwischen der Dohlerstraße und der Schwalmstraße. Ein weiterer Anlass unserer Überlegungen sind, dass im Kreuzungsbereich Olefstr. – Bonnenbroicher Str. immer wieder Unfälle passieren, zuletzt ein schwerer Unfall Mitte April 2023 (durch überhöhter Geschwindigkeit) mit zwei schwerverletzten Personen. Die Einmündung der Olefstr. in die Bonnenbroicher Str. stellt insbesondere durch die Sichtbehinderungen des häufig zugeparkten Kreuzungsbereichs eine erhebliche Gefahrenquelle dar. Unsere Vorschläge und Bitten sind: - Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h von der Dohlerstr. bis zur Schwalmstr. oder ggf. sogar darüber hinaus bis zum Bahnübergang und umgekehrt. - Die Olefstr. von der Bonnenbroicher Str. als Einbahnstr. einzurichten. Durch die Parksituation ist die schmale Olefstraße größtenteils nur einspurig zu befahren. Sollten unsere Vorschläge weitere Erklärungen bedürfen, stehen wir Ihnen gerne zu einem Gespräch inklusive einer Ortsbesichtigung zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen im Namen der Anwohner der Bonnenbroicher Straße	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
B 5	14.06.2023	Ich wohne seit 11 Jahren im Neubaugebiet Dahlener Heide. Als Zugezogener frage ich mich manchmal, wie es sein kann, dass eine Autobahn mitten durch eine Stadt geht ohne einen durchgängigen Schallschutz.Der Lärm kann sich ungehindert ausbreiten und wird weit ins Stadtgebiet getragen.In anderen Städten werden auch Autobahnabschnitte, die nicht an Wohnbebauung grenzen Schallgeschützt, da man sich dieses Problems bewusst ist.Wir haben zwar zur Gladbacherstr. eine marode Lärmschutzwand aber zur Autobahn stehen dem Schall nur ein	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		paar Bäume entgegen, die nicht viel bewirken.Dauerbeschallung ist eben auch eine Emission, auch wenn manche sagen: „Mit der Zeit hört man es nicht mehr.“ so hat es doch unbewusste Auswirkungen.	Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	

Anhang II: Protokoll 2. Öffentlichkeitsbeteiligung vom 20.11.2023 bis 17.12.2023

Der Wortlaut der Stellungnahmen wird im Folgenden exakt wiedergegeben. Angaben zu personenbezogenen Daten wurden unkenntlich gemacht.

Belastungsraum Hohenzollernstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Ho-2-1	02.12.2023	Guten Tag Die gesetzten Steine zur Abgrenzung zur Straße sind gefährlich für Fahrradfahrer und Autofahrer. Diese sollten zukünftig gegen flachere Steine getauscht werden bzw. bei neuen Lanes geplant werden.	Die zur Abtrennung der Protected Bike-Lane verwendeten Steine wurden zuvor in der Stadt Aachen verwendet. Dort gab es nur positive Erfahrungen. Es finden Überlegungen statt wie künftig alternative Trennelementen zwischen Fahrbahn und Protected-Bike-Lane aussehen können. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass in der Hohenzollernstraße eine wirksame Trennung zwischen MIV und Radverkehr erforderlich ist. Statt Fahrzeugschäden hätten ohne baulichen Schutz Unfälle mit Radfahrern entstehen können. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass durchgezogene Fahrbahnmarkierungen nach StVO nicht überfahren werden dürfen. Erst dahinter befinden sich die Steine zur baulichen Trennung.	-
		Generell sind weniger Tempo 30 Zonen auf Hauptverkehrsadern begrüssenswert. Der ausufernde Schilderwald und der Rhythmus 30/50/30/50 zb auf der Theodor-Heuss-Straße tragen nicht zu weniger Emissionen bei, generell Tempo 40 überall würde mehr Sinn ergeben.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive Maßnahme zur Lärmminderung. Nach §45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Strecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist immer eine Einzelfallentscheidung, so dass es vorkommen kann, dass auf kürzeren Abschnitten unterschiedliche Geschwindigkeiten angeordnet werden müssen.	-
Ho-2-2	03.12.2023	Das was ich befürworte ich der Asphalt..... (laermschutz)	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Aber die gesamte Umbau pro Fahrrad Meine Meinung anti auto Stimmung gesamte Stadt ist für mich Diskriminiert...	Durch die Förderung der Nahmobilität kann indirekt die Lärmemission durch die Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß vermieden/ vermindert werden. Darüber hinaus liegen verschiedene politische Beschlüsse zur Förderung des Radverkehrs vor (Masterplan Nahmobilität, Klimaschutzkonzept, Luftreinhalteplan, städtische Gesamtstrategie...). Politische Beschlüsse zur Förderung des MIV liegen im Gegensatz dazu nicht vor.	-
		Parkplatz Wenn die Stadt den öffentlichen Raum dann schaut nach Bereichen wo Tiefgarage gebaut wird....und im Quartier genug zu mieten sind.... (würde es begrüßen das auch die Stadt Betreibt.... Das Geld in der Stadt bleibt)	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Ich fahr beides Komme zur recht	Zur Kenntnis genommen.	-
Ho-2-3	03.12.2023	Die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen unterstütze ich und bin auch Fan der Protected Bike Lane.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Schön wäre es, wenn es bei der Tempo30-Regelung an der Protected Bike Lane bleiben würde, da die Geschwindigkeitsreduzierung zu weniger Lärmbelästigung führt.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Lobenswert sind auch die geplanten Änderungen für das Überqueren der Hohenzollernstraße mit Rollatoren, Kinderwagen oder Rollstühlen.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Schön wäre hier im Bereich der Eickener Höhe oder Schwogenstraße die Einrichtung einer Fußgängerampel oder eines Zebrastreifens, damit die Straßenquerung für Kinder,... sicherer wird.	Die Prüfung eines barrierefreien Baus einer Fg-Querungsstelle ist in dem angesprochenen Bereich bereits als Maßnahme vorgesehen. Die Möglichkeiten für die konkrete Ausführung einer Querungsstelle werden zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer konkreten Planung erarbeitet.	-
		Persönlicher Wunsch von Anliegern der Eickener Höhe zwischen Hohenzollernstraße und Böckelstraße wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung durch eine Schwelle auf der Fahrbahn.	Schwellen auf der Fahrbahn erhöhen erfahrungsgemäß die lokale Lärmbelastung durch laute Einzelpegel bei der Überfahrt.	-
Ho-2-4	04.12.2023	Guten Tag. Ich empfehle den Rückbau der Maßnahme Fahrradstrasse. 1. Die Hohenzollernstrasse wird für den Einsatz von Krankenwagen und Feuerwehr genutzt. Jede Blockade oder Stau (da nur noch Einspurig) kann zu einer Gefährdung von Menschenleben führen. Jede Minute zählt.	Die Einrichtung einer Protected-Bike-Lane und der damit verbundene Umbau der Hohenzollernstraße wurde am 19.05.2022 vom Ausschuss für Umwelt und Mobilität für politisch beschlossen.	-
		2. Die mags reinigt die Fahrbahn für Auto und Fahrrad als „Geisterfahrer“ und muss bei korrekten Gegenverkehr rückwärts fahren, um einige PKW durchzulassen, um wieder als Geisterfahrer die Arbeiten fortsetzen zu können. Ich habe das mit eigenen Augen gesehen und war schockiert. Die Gefahr von Auffahrunfällen steigt massiv.	Zur Kenntnis genommen.	Der Hinweis wird an die zuständige mags weitergeleitet.
		3. Wie werden dort Pannenhilfe, oder Feuerwehr Einsätze umgesetzt werden können, wenn nur eine Spur vorhanden ist?	Die Feuerwehr wurde im Vorfeld der Baumaßnahme beteiligt. Probleme bei Feuerwehreinsätzen sind bislang nicht bekannt.	-
		Eine bessere Option ist: 1. Eine „Umwidmung“ der Bökelstrasse zu einer blauen Fahrrad Straße wäre die viel bessere Alternative und ist allen Bürgern auf der Richard Wagner Straße bekannt.	Die Einrichtung einer Protected-Bike-Lane und der damit verbundene Umbau der Hohenzollernstraße wurde am 19.05.2022 vom Ausschuss für Umwelt und Mobilität politisch beschlossen. Ein politischer Auftrag für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bökelstraße liegt bislang nicht vor.	-
		2. Die Stadt sollte nur identische Systeme in den Stadteilen verwenden um die Verkehrsteilnehmer nicht zu verunsichern, mit immer neuen Versionen	Alle von der Stadt verwendeten Regelungen und Markierungen von Verkehrsflächen entsprechen den geltenden Regeln der Technik. Je nach Einzelfall sind verschiedene Lösungen für die Markierung von	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		oder „Mixen“ aus unterschiedlichen Farben, Markierungen oder Eingrenzungen“ überfordert alle Beteiligten.	Verkehrsflächen erforderlich um den Anforderungen an die Verkehrssicherheit gerecht zu werden und die Verkehrssicherheit in jedem Einzelfall zu erhöhen.	
Ho-2-5	06.12.2023	Ich kann mich nur der anderen Meldung anschließen. Hohenzollernstrasse 2 spurig und 50, Bökelstrasse in eine Fahrradstrasse umwandeln. Damit wäre schon so unglaublich viel erreicht. Wenn man auf der Hohenzollern mit 30 auf einer Spur rumkriecht und sich somit ein Rückstau bildet, entsteht sogar mehr Lärm als zuvor. Fazit: Alles wie vorher - jedoch Flüsterasphalt verbauen und die Bökelstrasse umwandeln.	Die Einrichtung einer Protected-Bike-Lane und der damit verbundene Umbau der Hohenzollernstraße wurde am 19.05.2022 vom Ausschuss für Umwelt und Mobilität politisch beschlossen. Ein politischer Auftrag für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bökelstraße liegt bislang nicht vor.	-
Ho-2-6	08.12.2023	Eickener Straße: Auf Grund der seit wenigen Jahren installierten Ampelanlage kommt es zu erheblichen Lärmbelästigungen. Hierbei sind insbesondere aufheulende Motoren von Fahrzeugen zu bemerken, die, um die Ampelphase noch zu schaffen, kurzfristig lautstark die Geschwindigkeit erhöhen. Für einen gleichmäßigen Verkehr ist daher eine Temporeduzierung im Bereich Eickener Str. ab Ecke Hohenzollernstr. bis mindestens Saumstr., besser noch bis zur Bahnunterführung sinnvoll. Durch die zum Teil erhebliche Geschwindigkeit im engen Bereich der Eickener Str. bleibt bei mir trotz ausgewiesenem Fahrradbereich eine gewisse Unsicherheit bestehen.	Die Eickener Straße wurde bereits im 2. Lärmaktionsplan untersucht. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen werden sukzessive in Abhängigkeit der personellen und finanziellen Ressourcen geprüft und umgesetzt.	-
Ho-2-7	10.12.2023	Flüsterasphalt o.ä. Gerne. Grundsätzlich aber bitte keine weiteren Tempo 30 Strecken!	Sowohl der Einbau als auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie die Kombination dieser beiden Maßnahmen sind effektive Maßnahmen zur Lärmminderung.	-
Ho-2-8	12.12.2023	Lärm: Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h bringt nur eine Minderung des Mittelungspegels von ca. 2,5 dB. Dafür hauen wir jetzt die ganze Stadtkasse auf den Kopf? Was glaubt ihr denn von wo das Geld wieder reinkommt?	Zur Einordnung der Pegelreduzierung: Bei einer Halbierung des Verkehrs wird der Mittelungspegel um 3 dB gesenkt.	-
		Ich sehe auf der Hohenzollernstrasse kaum Radfahrer und für die wird dann eine protected Lane gebaut und eine komplette Autospur entfernt? Wir sind doch nicht in Holland wo jeder mit dem Rad fährt, weil dann würde ich es ja wenigstens verstehen. Der Bürgersteig auf der Hohenzollern ist breit genug mit dem Radweg. Man muss es halt mal instandsetzen und nicht jahrzentelang sparen um es dann anders zu lösen und einen anderen Namen geben.	Die Einrichtung einer Protected-Bike-Lane und der damit verbundene Umbau der Hohenzollernstraße wurde am 19.05.2022 vom Ausschuss für Umwelt und Mobilität politisch beschlossen. Aufgrund der Jahreszeit (Winter) und der daraus resultierenden Witterung gibt ist Zahl der Radfahrenden derzeit deutlich geringer als in den warmen Jahreszeiten.	-
		In MG sind überall Baustellen und man kommt nicht hinterher. Es gibt Straßen die nicht mal für Autos befahrbar sind. Vielleicht sollte man erstmal	Für die Sanierung der Straßen ist die MAGS zuständig. Die Sanierung erfolgt in Abhängigkeit des Straßenzustandes und der finanziellen Ressourcen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		die instandsetzen, wenn man so sehr an die Radfahrer denkt. Denn auch die ganzen kaputten Strassen erzeugen Lärm.		
		Durch eine Reduzierung auf 30km/h staut sich der Verkehr deutlich mehr als vorher und man erzeugt ungewollt noch mehr Lärm. Wenn man das durchzieht, dann muss man auch dafür sorgen, dass auch keine Busse, Müllabfuhr und LKW's mehr in Mönchengladbach fahren. Die erzeugen nämlich auch bei 30km/h deutlich mehr Lärm.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird die Kapazität der Straße nicht eingeschränkt. Der ÖPNV als wichtiges Verkehrsmittel des Umweltverbundes ersetzt eine Vielzahl von Pkw-Fahrten und vermindert somit den Verkehrslärm.	-
		Umwelt: Wie bereits erwähnt, staut sich der Verkehr deutlich mehr als vorher. Zumal ja unsere Ampeln in MG so geschaltet sind, dass es für Stadtfremde so aussehen soll, als wenn was los wäre. Grüne Welle? Kaum. Wenn man so sehr an die Umwelt denkt, sollte man vielleicht mal erst diese Punkte abarbeiten, wie zum Beispiel sinnlos Ampeln die Abends leuchten. Ich komme nach meiner Spätschicht die Strassen am Borussiapark entlang. 23 Uhr mal 0 Uhr. Alle Ampeln an. Die Ampel schaltet erst auf Grün wenn ich schon fast stehe. Dann muss ich halt wieder neu anfahren. Die Ampel an Mags ist noch sinnloser. Die schaltet auch die Mags Seite auf Grün wenn da garkeiner steht. Vielleicht sollte man die Abends einfach mal abschalten am kompletten Borussiapark. Da ist doch kein Mensch um die Uhrzeit. Es gibt bestimmt zig Ampeln in Gladbach die man abschalten könnte, ab einer bestimmten Uhrzeit. Da könnt ihr eure Umwelt schonen, aber wer soll sich denn damit die Arbeit machen? Dann arbeiten wir einfach sinnlos an einem Projekt um die Stadt richtig kaputt zu machen.	Aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgt keine nächtliche Abschaltung von Lichtsignalanlagen.	-
		Mein Fazit: Die ganze Stadt Mönchengladbach ist Anti Autofahrer und das ganze grenzt schon an eine Hetzkampagne gegen Autofahrer und ist eine Diskriminierung, die ja nicht aus Lust und Laune irgendwohin fahren. Parkplätze werden entweder komplett entfernt oder werden mit pfeilern oder anderen großen Gegenständen unzugänglich gemacht. Das Autofahren im Berufsverkehr mit Tempo 30 und anhalten an jeder Ampel geht auch auf die Pysche! Ich fahre auch hin und wieder mit dem Rad und ja, es gibt viele rücksichtlose Autofahrer, aber diese Maßnahmen in Mönchengladbach sind absolut inakzeptabel und keine Lösung die ganze Stadt auf 30km/h runterzubremsen, zumal es keine Bus, LKW und Müllabfuhr Verbote gibt. Viele dinge in Gladbach laufen falsch. An jede Einmündung werden Ampeln gestellt, anstatt mal ein Kreisverkehr oder so. Vorster Strasse ist jetzt eine absolute Katastrophe. Es gibt Temposchilder in Mönchengladbach, da muss man eigentlich erstmal auf der Strasse anhalten und sich alles durchlesen, ab wann welches Tempo gilt. Sowas sieht man aber auch nur in Gladbach. Wenn ihr das alles durchzieht, dann schafft auch	Zur Kenntnis genommen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		die Autobahn in meiner Nähe ab oder macht es auf Tempo 30. Wenn ihr die Nummer durchziehen wollt, dann macht es richtig.		
		Und diese Öffentlichkeitsbeteiligung.....da haben nur diejenigen Zeit für. die nicht Arbeiten gehen (nicht falsch verstehen Rentner, Studenten usw.). Die die nämlich den ganzen Tag beschäftigt sind mit Kindern, Schule, Hausarbeit, Arbeit usw. die haben doch keine Zeit um sich an allem zu beteiligen. Daher ist das mein einziger Post und beziehe mich hierbei auf alle 30er Zonen auf Hauptstrassen und größeren Nebenstrassen.	Die Mitwirkung der Öffentlichkeit ist verpflichtend vorgesehen. Sie hatten vier Wochen Zeit, sich unabhängig von Öffnungszeiten der Verwaltung über das Beteiligungsportal NRW zu beteiligen.	-

Belastungsraum Viersener Straße – Steinmetzstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VS-2-1	03.12.2023	Trotz allem muss man sich überlegen, über welche Achsen in MG ein gleichmässiger Verkehrsfluss erfolgen muss. Aus Korschenbroich kommender Verkehr ist ein einziges stop-and-go. Solange es keine vernünftigen Route- Alternativen in/durch/um MG gibt, muss ein Mittelweg gefunden werden	Das Vorrangstraßennetz der Stadt Mönchengladbach wurde bereits im Dezember 2018 durch den Rat beschlossen.	-
		Das Konzept der Busse des öpnv, die sich ihre Grünphase selbst schalten, führt immer wieder zu Rückstaus über Kreuzungsbereiche hinweg. Hier müsste auch der bessere V.-Fluss über intelligente Lösungen mehr Berücksichtigung finden. Egal, über echte Intelligenz oder KI.	Der ÖPNV als wichtiges Verkehrsmittel des Umweltverbundes ersetzt eine Vielzahl von Pkw-Fahrten und vermindert somit den Verkehrslärm. Durch die Vorrangschaltung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen wird die Pünktlichkeit und somit die Attraktivität des ÖPNV erhöht.	-
		Und natürlich den Fahrbahnbelag bei Schäden nach Goldstandard reparieren und nicht Lärmauslöser einbauen. Jede Firma die Beläge nach Baumassnahmen „flickt“ zeitnah kontrollieren und falls nötig sanktionieren!!!	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. In regelmäßigen Abständen werden die Fahrbahnoberflächen durch die mags begangen und unterhalten.	-
VS-2-2	03.12.2023	Wer kommt auf die Idee, auf dieser Strassenachse runter bis zur Steinmetz... bei den Büros, Kino! Arztpraxen, (Albertus Center), Minto !! Mehrere Hohe Bürogebäude eine Geschwindigkeits Reduzierung (LAP) eizurichten und zukünftig für weitere Staus zu sorgen. Oder habe ich die Pläne nicht richtig gelesen?	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird die Kapazität der Straße nicht eingeschränkt. Entlang des Belastungsabschnitts Viersener Straße – Steinmetzstraße gibt es ca. 1.800 Anwohner.	-
		Ein neuer Schildbürgerstreich wie auf der Vorster Strasse, hier ist nun sehr ruhig und im Ortsteil Winkeln ist eine neue Rennstrecke aufgemacht (aber 3o Kmh in der Sackgasse, Hauptsasche die "Pferde im Stall dort" habe ihre Ruhe.	Aufgrund der hohen Lärmbelastung für die Anwohner sowie der hohen Anzahl von Betroffenen wurde die Vorster Straße bereits im 2. Lärmaktionsplan untersucht und Maßnahmen zur Lärmminderung vorgeschlagen. Der 2. Lärmaktionsplan wurde vom Rat der Stadt Mönchengladbach beschlossen.	-
		Nein, verstehen muss man manches heute nicht mehr. Schulen kaputt, keine KITAs, Strassenraub/Überfälle,.. aber Hauptsache die Stadt MG hat neue LAP)	Es ist eine gesetzliche Pflichtaufgabe der Stadt Mönchengladbach alle fünf Jahre einen Lärmaktionsplan aufzustellen.	-
VS-2-3	03.12.2023	Sehr gehrte Damen und Herren, es freut mich sehr, dass Sie in Erwägung gezogen haben, auch die oben erwähnten Straßen in Ihre Überlegungen zur Lärmreduzierung in der Innenstadt vor allem vor einem Seniorenheim einzubeziehen.	Zustimmung zum Lärmaktionsplan.	-
		Nichts wird aber die Raser mit den lauten (wahrscheinlich nicht zulässigen) Abgasanlagen davon abhalten, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht durch stationäre Blitzer kontrolliert wird insbesondere wenn nachts alle Ampeln auf grün gestellt sind.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VS-2-4	06.12.2023	Meine Meinung zu den ganzen 30er Zonen. Und hiermit spreche ich für unglaublich viele Leute.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Wer auch immer auf diese Ideen kommt sollte sofort seines Amtes entlassen werden!!	Die Verwaltung hält sich an die geltende Rechtslage.	-
		XXX. Überall 30 einzurichten ist einfach nur noch eine Schikane. Vorster Straße - 30	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive Maßnahme zur Lärmminderung. Nach §45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Strecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken.	-
		Hohenzollern Straße einspurig und 30. Man kommt doch durch den ganzen Verkehr sowieso kaum voran??	Die Einrichtung einer Protected-Bike-Lane und der damit verbundene Umbau der Hohenzollernstraße wurde am 19.05.2022 vom Ausschuss für politisch beschlossen. Die vorangegangene Verkehrsuntersuchung zeigt, dass der vorhandene Motorisierte Individual-Verkehr auf einem Fahrstreifen abgewickelt werden kann.	-
		Und diese 30er Zonen provozieren einfach nur noch und man fühlt sich extrem schikaniert. Von wegen Lärmschutz. Es geht nur noch darum, dass die mobilen Blitzer mehr Möglichkeiten zum blitzen haben.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive Maßnahme zur Lärmminderung. Nach §45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Strecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgsen beschränken. Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Sie schlagen einfach den falschen Weg ein. Mit ihren 30er Zonen erreichen Sie nichts außer das Gegenteil. Vorallem nachts. Herzlichen Glückwunsch Das ist absolut nicht mehr tragbar.	Die Verwaltung hält sich an die geltende Rechtslage.	-
VS-2-5	10.12.2023	Grundsätzlich werden weniger 30 Zonen und Strecken gebraucht und nicht mehr!	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive Maßnahme zur Lärmminderung. Nach §45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Strecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken.	-
VS-2-6	11.12.2023	Sehr gehrte Damen und Herren, da ich es für unwahrscheinlich halte, dass eine 30km/h-Begrenzung so nah an der Innenstadt eingeführt wird, bitte ich zumindest darum, dass die Lärmschutz-Schilder einen gewissen Zweck erfüllen und man zumindest mal gegen die krassesten Poser und besonders Motorradfahrer vorgeht, die sich noch einen Spaß draus machen in Lärmschutz-Zonen Krach ohne Ende zu machen. Und auch wenn mit der FDP in der Regierung ein verkehrsfreier Sonntag niemals machbar sein wird, muss Sonntag ja auch nicht gerade der lauteste Tag von allen sein. Seinen Rasen darf man nicht mähen, aber wie ein Bekloppter durch die Innenstadt	Der Lärm von Rasern und Posern sowie Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	- Hinweis wird weitergeleitet.

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		rasen und für seinen persönlichen Kick die Mitbürger belästigen? Jeder soll sein Hobby ausüben können, aber nicht an jedem ihm beliebigen Ort. Der permanente standardmäßige Motor- und Verkehrslärm ist schon belastend genug, deshalb bitte ich wirklich inständig darum mal ein bißchen Ernst zu machen und gegen Raser mal so vorzugehen, dass es ihnen auch mal weh tut, wenn sie denn mal das eine Mal erwischt werden. Also: jegliche Lärmschutzmaßnahme wird von mir herbeigewünscht und unterstützt. (Ich habe mich schon mal ausführlicher bei einer Befragung geäußert, deshalb belass ich es diesmal mal hierbei...) MfG, XXX		
VS-2-7	13.12.2023	Weniger Tempo 30, mehr 50 Was sie mit den Tempo 30 Zonen erreichen ist: Verärgerte Autofahrer, MEHR LÄRM, Rückstaus. 4 mal ne Ampelphase abwarten zu müssen. Das kann alles nicht Sinn der Sache sein. Lösung: Flüsterasphalt - Tempo 50, das klappt optimal	Sowohl der Einbau als auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie die Kombination dieser beiden Maßnahmen sind effektive Maßnahmen zur Lärmminderung. Nach §45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Strecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken.	-
VS-2-8	16.12.2023	Ich möchte mich meinem argumentlosen "Vorredner" anschließen. Bitte weniger Tempo 30-Zonen! Und mehr (Motorrad)-Rennstrecken in Wohngegenden in Innenstädten bitte! Denn es reicht ja nicht, dass man seinem Hobby ohne Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn nachgehen kann, nein, man muss es auch zu jeder Tages- und Nachtzeit in Wohngegenden ausleben können, am besten auf einem Reifen balancierend, und das auch an Sonntagen, wo witzigerweise nicht mal Rasen gemäht werden darf, während man aber für sein sadistisches Privatvergnügen ganze Nachbarschaften belästigen darf. Dass man im Tempo 30-Verkehr nicht vorankommt ist für die Verkehrsteilnehmer sicherlich ärgerlich, aber ist auch als Zeichen zu werten, dass schon genug Autos in der Welt sind und man mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV's bringen sollte... Und Menschen mit starken Aggressionsproblemen sollten vielleicht eh schneller der Führerschein abgenommen werden bevor sie sich und andere im Straßenverkehr gefährden.	Zur Kenntnis genommen.	-

Belastungsraum Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-2-1	21.11.2023	Wie schon in der der 1. Runde geschrieben, ist eine Reduzierung auf 30 km/h die sinnvollste Maßnahme. Das sieht man ja auch an den 77 Vorschlägen für diese Maßnahme. Aber auch alle übrigen Maßnahme kann ich nur unterstützen und sollten, mit einer Zeitplanung, umgesetzt werden.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Der Punkt mit dem Einbau von lärmminderndem Asphalt muss mit einem Datum zur Umsetzung versehen werden. So ist das zu unverbindlich.	Die Umsetzung erfolgt sukzessive in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen.	-
VG-2-2	21.11.2023	Wenn die von-Groote-Straße auf 30 km/h begrenzt wird - was ich persönlich begrüßen würde, nicht nur aus Lärmschutzgründen, sondern auch wegen des Schulweges - ist die Hovener Straße in GANZ Bettrath UND Neuwerk die EINZIGE Straße, auf der noch 50 km/h erlaubt sind. ALLE anderen Straßen wurden bereits entweder im Zug von 30-Zonen oder 30-Streckenabschnitten (nahtlos aneinandergereiht, so dass die Strecke von der Hansastraße bis zur Krefelder Straße bzw. L390 DURCHGEHEND auf 30 km/h begrenzt ist!) begrenzt. Somit ist zu befürchten, dass in diesem Fall die Hovener Straße zur "schnellen Hauptstrecke" zwischen Eicken und "Hovener Ei" (in beide Richtungen) wird, mit ensprechender Mehrbelastung und höherem Lärmaufkommen wegen der erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h, möglicherweise sogar zur "Rennstrecke", weil man dort dann "ordentlich drauftreten kann". Ich möchte daher anregen, dass bei Umsetzung von 30 km/h auf der von-Groote-Straße auch die Hovener Straße durchgängig auf 30 km/h begrenzt wird.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
VG-2-3	21.11.2023	Erneuerung der Deckschicht zur Lärmreduzierung	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
VG-2-4	30.11.2023	Um schnell etwas zu bewirken bin ich dafür auf beiden Straßen ein Tempolimit von 30 km/h ein zuführen. Fahrradwege , Querungshilfen .	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
VG-2-5	03.12.2023	Ich kann nur sagen, als ehemaliger Anwohner der Hovener Str. (zwischen Von-Groote-Str. und Hovener Ei) ist die Hovener Str. die für meine Begriffe lärmbelastetste Straße in Bettrath. Da sollte auf jeden Fall eine Zone 30 installiert werden. Aufgrund der engen Verkehrsführung ist auf der Graf-Haeseler-Str. doch eh nicht oft eine höhere Geschwindigkeit möglich. Also wenn noch eine Zone 30 in Bettrath fehlt, dann auf der Hovener Str. Lärmmindernder Asphalt sollte bei Erneuerung innerorts zum selbstverständlichen Standard werden.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-2-6	03.12.2023	Für ein Tempolimit auf der Von-Groote-Str. wird es allerhöchste Zeit! Wir wohnen schräg gegenüber der Brückenschule, wo bereits Tempo 30 gilt, aber von 10 Autos/Bussen sich höchstens einer dran hält. Hier wurde schon eine Frau totgefahren und hier werden regelmäßig Wochenende nachts Rennen gefahren. Ich würde ein Tempolimit von 30 auf der gesamten Straße sehr begrüßen, denn der Autolärm ist unerträglich!	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
VG-2-7	03.12.2023	Wegen der extremen Verkehrslärmbelästigung sollten möglichst kurzfristig Maßnahmen erfolgen. Die Einrichtung der Tempo 30 Zone könnte sofort erfolgen, bitte mit dauerhafter Kontrolle. Das zusätzliche Aufbringen von Flüsterasphalt und ebenfalls die Errichtung von Fußgängerquerungen unterstütze ich auch ausdrücklich. Diese Maßnahmen sind für die Graf-Haeseler Str. mehr als überfällig, da bereits in Straßen mit keinem Durchgangsverkehr und geringem Verkehrsaufkommen Tempo 30 Zonen eingerichtet wurden.	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen. Da die Von-Groote-Straße als Sammelstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich. Zustimmung zu den Maßnahmen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen.	-
VG-2-8	04.12.2023	Tempo 30 muss zur Lärmreduzierung auf jeden Fall umgesetzt werden. Einen kurzfristigen Einbau des Flüsterasphalts auch.	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen.	-
		In der 1. Runde wurde mehrfach auf den erheblichen LKW Verkehr hingewiesen. Warum wird das Thema LKW Durchfahrtsverbot nicht auch aufgenommen? Hierdurch kann der Lärm massiv reduziert werden. Das Thema abzuweisen mit dem Hinweis, daß nichts bekannt sei, entspricht nicht dem Inhalt der Bürgerbeteiligung. Ich bitte das Thema mit aufzunehmen und nicht einfach zu übergehen.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor.	-
		Alle übrigen vorgeschlagenen Maßnahmen sollten auch umgesetzt werden.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
VG-2-9	04.12.2023	Als Bewohner der von Groote Str sehe ich jeden Tag einen zunehmenden Verkehr mit sehr hohem Tempo. Die Freistrecke lädt zum Schnellfahren ein . Durch eine Kurve an der Einfahrt Feuerwehr sind die Schulkinder auf dem Weg zur Sporthalle Haus Lütz sehr gefährdet.	Zur Kenntnis genommen.	-
VG-2-10	05.12.2023	Alle Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind notwendig. Besonders Tempo 30.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Es fehlt noch eine zusätzliche Querungshilfe zwischen Feuerwehr und Graf-Haeseler-Straße.	Die Prüfung von Querungshilfen im Bereich der Feuerwehr und der Einmündung Graf-Haeseler-Straße ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Ein Fahrverbot für LKW über 7,5 t fehlt ebenso, da der LKW Verkehr erheblich ist.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-2-11	05.12.2023	Hier ist Tempo 30 erforderlich wegen Lärmbelästigung.	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
VG-2-12	05.12.2023	Ich stimme ihren Maßnahmen, die erforderlich sind zu. Tempo 30 wäre nötig. Die Von Groote Str wird als Rennstrecke benutzt	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
VG-2-13	05.12.2023	Graf haeseler Straße XXganz schlimm wie da zur rush hour gefahren wird und Spiegel abgefahren werden	Zur Kenntnis genommen.	-
		..Tempo 30	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		ein Blitzer	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		und LKW Verbot bitte ...	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Graf-Haeseler-Straße vor.	-
VG-2-14	06.12.2023	Ich bin oft mit dem Fahrrad auf der von-Groote-Straße unterwegs. Der Radstreifen hört an der Feuerwehr mittendrin auf. Ich werde immer wieder von LKW und NEW Bussen rücksichtslos bedrängt. Der Fahrradstreifen muss unbedingt bis zur Lockhütterstraße verlängert werden. Aber bitte nicht wieder auf Kosten von Parkplätzen. Vielleicht kann man die Anwohner an einer Lösungsfindung für die Streckenführung des Radstreifend beteiligen.	Die Fortführung des Rad-Schutzstreifens bis zur Lockhütter Straße bedingt aufgrund der erforderlichen Breiten nach den geltenden Regelwerken den Wegfall von Parkplätzen in der Von-Groote-Straße.	-
		Tempo 30 ist auch notwendig.	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Da es aber viele nicht interessiert, sollte eine Streckenüberwachung der Geschwindigkeit erfolgen, so wie in Österreich in den Tunneln.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		So viele Querungshilfen wie möglich. Diese tragen zur Lärmminderung bei.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Bitte noch eine Querungshilfe zwischen Feuerwehr und Graf-Haeseler-Straße einplanen, da hier besonders schnell gefahren wird	Querungshilfen dienen in ersten Linie der Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr. Die Prüfung von Querungshilfen im Bereich der Feuerwehr und der Einmündung Graf-Haeseler-Straße ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
VG-2-15	06.12.2023	Alle Maßnahmen sind notwendig. Besonders Tempo 30 auf der Von-Groote-Str. Dort wird nach der Grundschule immer lautstark beschleunigt um schnellstmöglich die 50km/h zu erreichen.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
VG-2-16	07.12.2023	Das Verkehrsaufkommen ist deutlich gestiegen, der Lärm daher auch . Ein Tempolimit von 30 km/h halte ich dafür ,für angebracht .	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Lkwverkehr muss deutlich reduziert werden	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor. Simone?	-
VG-2-17	07.12.2023	Auf demTeilstück Hovenerstrasse bis Alfons-Schulzstrasse wird deutlich zu schnell gefahren ,was eine erhöhte Lärmbelästigung zur Folge hat . Tempo 30 halte ich für dringend nötig.	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Von der Alfons-Schulzstrasse bis zur Tulpenstrasse sollten Parkplätze eingezeichnet werden plus einen Fahrradstreifen direkt daneben.	Eine Überprüfung der Radverkehrsführung (und damit auch die Überprüfung der Parksituation) ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
VG-2-18	07.12.2023	Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau eines lärmmindernden Asphalts auf Graf-Haeseler-Straße zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Straße Die Wohnhäuser befinden sich sehr nah an der viel und schnell befahrenen Graf-Haeseler-Straße. Durch die Nähe zur Straße (schmaler Gehweg), enge der Bebauung (Schall) ist es noch wichtiger den Lärm durch Befahren der Straße zu mindern.	Diese Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
VG-2-19	08.12.2023	Als Anwohner erlebe ich Tag für Tag das massive Verkehrsaufkommen mit teilweise rücksichtslosen Fahrern sowie überhöhter Geschwindigkeit bei weniger Verkehrsaufkommen. Der Lärmpegel ist durch das hohe Verkehrsaufkommen sehr hoch. Aus meiner Sicht ist Tempo 30 schon mehr als überfällig und Flüsterasphalt dringend notwendig, um hier eine deutliche Lärmreduzierung zu erreichen. Die Straße ist zu bestimmten Zeiten so dicht, weil auch nicht mitdenkende Fahrer, in den noch kleinsten Winkel durchfahren wollen, bis nichts mehr geht.	Diese Maßnahmen sind bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Zu viele Autos verpesten auch die Luft, so dass Lüften im Haus auch keine gute keine Option..	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Will man als Anwohner aus seiner Garage und kann aufgrund der extrem hohen Parkdichte schlecht schnell heranfahrende Fahrzeuge sehen, wartet man ggf. minutenlang bis sich Jemand erbarmt oder man fährt, in der Hoffnung, dass das schon gut gehen wird.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Für Fußgänger ist der Bürgersteig im hinteren Teil der Graf-Haeseler-Straße durch parkende Autos sehr schmal. Es fehlt zudem an ausreichenden Parkplätzen. Hier sollten Anwohner-Parkplätze geschaffen werden und bei verminderter Geschwindigkeit könnten Autos auch wieder komplett auf der Straße parken ohne den Spiegel ständig abgefahren zu bekommen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Als Fußgänger traut man sich mitunter kaum auf die Straße. Hier fehlt ein Zebrastreifen. Radfahrer haben es auch nicht leicht, da kaum Platz ist. Deshalb auch für sie Tempo 30.	Die Einrichtung einer Querungshilfe auf der Graf-Haeseler-Straße am Knotenpunkt mit der Nelkenstraße in Form eines Fußgängerüberweges wurde in 08/2023 vom Ausschuss für Umwelt und Mobilität beschlossen. Die bauliche Umsetzung erfolgt zeitnah.	-
		Erschwerend kommt für die Anwohner im hinteren Teil der Graf-Haeseler-Straße der hohe Bahnverkehr mit auch Schwertransporten hinzu, diese gern auch zur nächtlichen Zeit. Das setzt den alten Häusern auch hinsichtlich der Bausubstanz sehr zu, neben der weiteren Lärmquelle. Abhilfe sollte hier geschaffen werden. Auch hier ist dringend Handlungsbedarf.	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Fazit: Es muss jetzt was getan werden. Andere Straßen, die weniger Verkehr etc. haben, sind schon Tempo 30. Wird Zeit, dass endlich auch auf der Graf-Haeseler-Straße etwas passiert	Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen.	-
VG-2-20	08.12.2023	Nach fast einjähriger Baustellenzeit auf der Hovener Straße sind die Arbeiten im August abgeschlossen worden. Die Fahrbahnmarkierungen sind erfolgt, Fahrradwege wurden eingerichtet. Wir sind Anwohner und wundern uns über die fehlende Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf einem Großteil der Straße. Auf der Hovener Straße sind 3 Überwege für Fußgänger vorhanden, die besonders für das Altenheim sowie das betreute Wohnen Ehrenstraße sowie die Seniorenwohnungen auf der Hovener Straße von Bedeutung sind. An der Ecke Hansastraße/Hovener Straße steht ein Schild mit Tempo-50-Anzeige. Das Schild befindet sich ca. 200 m vom Zebrastreifen auf der Hovener Straße/Ecke Ehrenstraße entfernt. Dieser Zebrastreifen wird von den Bewohnern des Altenheims sowie des betreuten Wohnens genutzt. Auf der gesamten Dünnerstraße inkl. eines kleinen Teilstücks Hovener Straße bis zur Einbiegung Hansastraße, der Hansastraße und auch der Ehrenstraße sind verkehrsberuhigte Zonen mit Tempo-30-Limit eingeführt worden. Der Busverkehr läuft über Dünnerstraße, Hansaallee und auch die Hovener Straße. Da gibt es keinen Unterschied. Die Lautstärke ist sicher überall identisch. Bezüglich der Einstufung der Hovener Straße im Lärmaktionsplan teilt mir der Fachbereich Stadtentwicklung und Planung mit, dass die Hovener Straße bisher nur im kleinen Stück zwischen Kreisverkehr und Hansastraße Bestandteil des LAP´s (2. Runde) ist. Auch in der derzeit im Entwurf befindlichen 4. Runde des Lärmaktionsplanes wurde das angesprochene Stück der Hovener Straße nicht als Belastungsachse identifiziert, da der hierfür gesetzte Auslösewert von 58 dB(A) zu selten bzw. nur für eine relativ kleine Anzahl von Anwohnern überschritten wird. Diese Aussage ist nicht nachzuvollziehen, da die gesamte Hovener Straße von starkem Verkehr und diversen Buslinien betroffen ist. Ich bitte höflich um Prüfung und Kontaktaufnahme. Da es nirgends eine andere Möglichkeit der	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert. Die Regelgeschwindigkeit innerstädtisch ist laut StVO 50 km/h. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nur in Ausnahmefällen (zwingend) vorgesehen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Beteiligung für die Hovener Straße gibt, erlaube ich mir die Erfassung in dieser nahe gelegenen Maßnahme.		
VG-2-21	08.12.2023	Auf der Graf-Haeseler-Strasse sollte man eine Geschwindigkeitsbegränzung von max. 30 km/h einrichten (kostengünstig). Diese Einrichtung sollte aber "ohne", Hindernisse erfolgen, da jedes Hindernis auch wieder zu einer Beschleunigung führt und somit zu einem erneuten Lärmanstieg. Mit jedem Hindernis gehen auch Parkplätze verloren, die sowieso hier schon knapp sind, Blockiert durch eine Flotte des Pflegedienst XXX und einige Firmenfahrzeuge, die hier täglich stehen, (auch das ganze Wochenende).	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
VG-2-22	08.12.2023	Befürwortet: - Erneuerung der Fahrbahndecke - Tempolimit 30	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	-
		Skeptisch: - Prüfung der Fahrradführung: wie kann diese aussehen? Bis auf einen abgezeichneten Radweg ist aufgrund des Platzes kaum etwas möglich. Bei allen Überlegungen muss berücksichtigt werden, dass die Fahrbahn durch Enge der Straße sowie parkende Autos ohnehin eng ist. Stellflächen für Anwohner fehlen vermehrt, wodurch ein Opfern der bestehenden Flächen zugunsten eines Radwegs an der Realität vorbei geht.	Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen bedingt aufgrund der erforderlichen Breiten nach den geltenden Regelwerken den Wegfall von Parkplätzen in der Graf-Haeseler-Straße.	-
VG-2-23	09.12.2023	Bei uns auf der Graf-Haeselerstr.ist wirklich dringend notwendig das hier eine 30 Zone schnellstmöglich kommt. Da diese Str.zu einer aggressiven Fahrweise führt.(beidseitig Parken sehr eng)	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen. Da die Graf-Haeseler-Straße als Sammelstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	-
		Ganz zu schweigen von einer neuen Fahrbahndecke. Da unsere Str Hauptverkehrsstr zur Autobahn ist.	Diese Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Die Radfahrer benutzen den Bürgersteig vor lauter Angst vor dem Verkehr hier. Das alles ist meiner Meinung nach überfällig.	Eine Prüfung der Radverkehrsführung ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen. Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	-
VG-2-24	09.12.2023	Grundsätzlich finde ich die o.g Punkte sehr gut.	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	-
		Es fehlt allerdings noch das das Thema des Lkw Verkehrs ab 7,5t unterbunden wird	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor.	-
		und auch das die Graf-Haeseler Straße als beschleunigungs steifen von oder zu der Kaltenkirchen Str. genutzt wird. Daher ist es notwendig hier noch einen Blitzer aufzustellen. Leider lernen die Menschen es am schnellsten wenn sie dafür bezahlen müssen	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-2-25	09.12.2023	Die oben genannten Punkte zur Lärmreduzierung unterstützen wir und halten diese für wichtig ganz besonders Tempo 30	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	-
VG-2-26	09.12.2023	Zur Reduzierung des Autoverkehrs ist es erforderlich, den Radverkehr zu stärken. Die Bedingungen für Fahrradfahrer sind auf der Von-Groote-Str und der Graf-Haeseler-Str. schlecht. Hier ist dringend Verbesserungsbedarf.	Eine Prüfung der Radverkehrsführung ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen. Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	-
VG-2-27	10.12.2023	Ich kann mich nur an alle vorherigen Meldungen nur anschließen. Die Zeiten für Tempo 50 km/h sind vorbei. Ich fordere mehr Lärmschutz und Sicherheit, somit Tempolimit 30 km/h und diese auch zu kontrollieren !	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen. Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	-
VG-2-28	11.12.2023	Zwischen der Brückenschule und der Sportanlage Am Haus Lütz sollte zur Sicherheit der Kinder Tempo 30 eingerichtet werden. Auch im Hinblick auf die Feuerwehr sollte diese "Rennstrecke" entschleunigt werden.	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
VG-2-29	11.12.2023	Wir wohnen exakt an der Stelle, wo die Graf-Haeseler-Straße einen Knick macht. Damit ist hier die Sicht nach vorne jeweils deutlich eingeschränkt. Hinzu kommt, dass sich hier die Fahrbahn verengt. Beide Fakten haben bereits zu einer Vielzahl an Unfällen an dieser Stelle geführt. Abgefahrene Außenspiegel sind noch die harmlosesten Varianten. Für uns ebenfalls ein großes Problem: Die Sicht beim Herausfahren aus unseren beiden Garagen ist extrem eingeschränkt und bei Ausnutzung des kompletten Parkstreifens auf der Straße besteht erhöhte Kollisionsgefahr, falls sich an dieser Stelle zwei Fahrzeuge begegnen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Empfehlungen/Bitten: - Tempolimit 30 km/h -	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Verkürzung der Parkfläche auf der Straße Richtung von-Grothe-Str. um ca. 10 Meter	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-2-30	12.12.2023	Wir wohne Höhe der Brücke und sind daher ständig betroffen von den Rasern zur oder von der Kaldenkirchener Str. Auch die enge der Straße sorgt oft für Hup-Konzerte da es hier hauptsächlich um Egoisten handelt die keine Rücksicht nehmen und sich vorbei quetschen... das führt zu Lärm, Unfällen... ob eine 30er Zone hier die Lösung ist.... Wahrscheinlich nicht aber es würde die Fahrweise verändern was zu einer deutlichen Verbesserung führen könnte!	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive Maßnahme zur Lärmminderung.	-
		Allerdings bin ich gegen eine Fahrradspur, nicht weil ich sie nicht mag sondern weil hier nicht der Platz gegeben ist, es sei denn man würde uns, den Einwohnern die bereits zu wenig vorhandenen Parkplätze weg nehmen...	Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen bedingt aufgrund der erforderlichen Breiten nach den geltenden Regelwerken den Wegfall von Parkplätzen in der Graf-Haeseler-Straße.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
VG-2-31	13.12.2023	Ich wünsche mir Tempo 30 km/h auf der gesamten Von-Groote-Straße ab der Kreuzung Eickener Straße bis zur Hansa-Straße! Seit Fertigstellung der Umgehungsstr. 57 - Krefelder Straße durch das Industriegebiet und die „geniale Radweg-Lösung mittels „Scharfer Betonklötzen“ auf der weiterführenden Hohenzollernstraße (57) wird die Von-Groote-Str. zunehmend vom Schwerlastverkehr genutzt, dies auch um und aus Richtung Viersen zur Autobahn/Kaldenkirchener Straße zu gelangen!	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	
		Wenn Tempo 30 vorgeschrieben wird reicht der vorhandene Straßenbelag vollständig, Flüsterasphalt wäre unnötig!	Durch den Einbau eines lärmmindernden Asphalts kann der Lärmpegel weiter reduziert werden.	-
		Halte aber 1-2 Fußgänger-Überquerungsmöglichkeiten für sinnvoll z.B an den Bus-Haltestellen!	Die Prüfung eines barrierefreien Baus mehrerer Fg-Querungsstelle ist in dem angesprochenen Bereich ist bereits als Maßnahme vorgesehen	-
VG-2-32	13.12.2023	Tempo 30 und die übrigen Maßnahmen umgehend umsetzten. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte auf den beiden Straßen ist das zur Lärmreduzierung unbedingt notwendig.	Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt sukzessive in Abhängigkeit der personellen und finanziellen Ressourcen.	-
		Zusätzlich muss auf jeden Fall etwas gegen den LKW Verkehr getan werden. Ich habe den Eindruck die Stadt möchte das nicht. Der LKW Verkehr auf beiden Straßen ist erheblich. Hinzu kommen noch der laute und rücksichtslose Möbus. Im Rahmen dieser Maßnahmen müssen beide Straßen vom Status der Sammelstraße zurückgestuft werden, und ein LKW Fahrverbot ausgesprochen werden. Auf anderen Straßen wurde das auch bereits gemacht. Also ist es hier auch möglich.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor.	-
		Wie schon andere geschrieben habe, ist eine zusätzliche Querungshilfe auf der von-Groote-Straße, zwischen Alfons-Schulz-Straße und Graf-Haeseler-Straße erforderlich, um hier durch diese Baumaßnahme die Geschwindigkeit zu reduzieren. Ausserdem sollten es an allen geplanten Querungshilfen Zebrastreifen geben, sonst fährt ja keiner langsamer.	Die Prüfung eines barrierefreien Baus mehrerer Fg-Querungsstelle ist in dem angesprochenen Bereich ist bereits als Maßnahme vorgesehen. Die Möglichkeiten für die konkrete Ausführung einer Querungsstelle werden zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer konkreten Planung erarbeitet.	-
		Eine ständige Überwachung einer Tempo 30 Regelung ist zudem notwendig (Starrenkasten oder Streckenüberwachung).	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-2-33	14.12.2023	Tempo 30 auf jeden Fall, genauso der Flüsterasphalt, aber mit einem festen Umsetzungstermin, und die Querungen.	Zustimmung zu den geplanten Maßnahmen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt sukzessive in Abhängigkeit der personellen und finanziellen Ressourcen.	
		Es muss der starke LKW Verkehr auf der von-Groote-Straße und der Graf-Haeseler-Strasse eingeschränkt werden, da dieser für sehr viel Lärm verantwortlich ist. Sehr viele Baufahrzeuge nutzen die Straßen als Abkürzung zum Nordring. Für den Lärmschutz hier auf jeden Fall noch zusätzlich ein LKW Fahrverbot verhängen.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor. Simone?	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Dazu, im Rahmen des Lärmaktionsplans, den Status der beiden Straßen als Sammelstraße zurückstufen. Beide Straßen bautechnisch so verändern, dass sich auch an Tempo 30 gehalten wird.	Das Vorrangstraßennetz und somit die Einstufung der Straßen des Vorrangstraßennetzes wurde politisch beschlossen.	-
VG-2-34	14.12.2023	Seitdem ich hier wohne kann ich tagtäglich extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen beobachten und mindestens einmal in der Woche abgefahrene Spiegel.	Zur Kenntnis genommen.	-
VG-2-35	14.12.2023	Einbau eines lärmmindernden Asphalts , sowie Tempobeschränkung auf 30 kmh dringend nötig.	Zustimmung zu den geplanten Maßnahmen.	-
		Aufstellen eines festen "Blitzers" im Bereich ab Feuerwehr bis Hovenerstraße sinnvoll ,manchmal erzielt man eine Verhaltensänderung nur dadurch, dass es im Portemonnaie weh tut	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
VG-2-36	14.12.2023	1. Tempo 30,	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		2. Bei "Rot" an der Feuerwehr: "Motor aus!"-Schild,	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
		3. "Sie fahren ... KM"-Schilder (= Geschwindigkeitsanzeigeschild)	Die Prüfung eines Standortes für Dialog-Displays ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans enthalten.	-
		Flüsterasphalt	Der Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht ist bereits als Maßnahmenvorschlag im Vorentwurf des Lärmaktionsplans enthalten.	-
VG-2-37	15.12.2023	Ich wünsche mir Tempo 30 km/h auf der gesamten Von-Groote-Straße ab der Kreuzung Eickener Straße bis zur Hansa-Straße und darüber hinaus! Seit Fertigstellung der Umgehungsstr. 57 - Krefelder Straße durch das Industriegebiet und die „geniale Radweg-Lösung mittels „Scharfer Betonklötzen“ auf der weiterführenden Hohenzollernstraße (57) wird die Von-Groote-Str. zunehmend vom Schwerlastverkehr genutzt, dies auch um und aus Richtung Viersen zur Autobahn/Kaldenkirchener Straße zu gelangen!	Siehe VG-2-31	-
		Wenn Tempo 30 vorgeschrieben wird reicht der vorhandene Straßenbelag vollständig, Flüsterasphalt wäre sicher unnötig!	Siehe VG-2-31	-
		Halte aber 1-2 Fußgänger-Überquerungsmöglichkeiten für sinnvoll z.B an den Bus-Haltestellen!	Siehe VG-2-31	-
VG-2-38	16.12.2023	Die starke Lärmbelästigung (auch am Abend und in der Nacht!) auf der Graf-Haeseler-Straße und die Gefährdung der Fußgänger durch den starken Verkehr und die hohen Geschwindigkeiten der Auto- und LKW-Fahrer	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		erfordern auf der Graf-Haeseler-Straße dringend(!) beruhigende und schützende Maßnahmen.		
		Zusätzlich sind die Bürger ständig einer massiven und gesundheitsgefährdenden Luftverschmutzung (Feinstaub) durch den Straßenverkehr ausgesetzt. Diese Luftverschmutzung und Lärmbelästigung führt nachweislich zu diversen Erkrankungen.	Luftverschmutzung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Die angedachten Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Str., durchgängiger lärmmindernder Asphalt (Flüsterasphalt) und Dialogdisplay als Appel an die Verkehrsteilnehmer sowie Fußgängerüberwege sind zu begrüßen und zeitnah umzusetzen. Dies ist nur das notwendige Minimum für die Anwohner/Fußgänger.	Zustimmung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen.	-
		Zudem sind weitere Maßnahmen zur Lärm- und Belastungsminderung empfehlenswert und notwendig: 1. Weitere (zusätzlich zu den bereits geplanten) Füßgängerübergänge (Zebrastreifen), auch für den oberen Bereich der Graf-Haeseler-Straße (Richtung Bahnstrecke)	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Einrichtung einer Querungshilfe auf der Graf-Haeseler Straße im Bereich der Bahnstrecke.
		2. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, ergänzend zum Dialogdisplay	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		3. Wiederholend in kurzen Abständen eingebaute Tempohemmschwellen bzw. Fahrbahnschwellen auf der Graf-Haeseler-Straße zwischen Bahnstrecke und Von-Groote-Str. In anderen Städten sind ganze Viertel mit Fahrbahnschwellen ergänzt worden, da nur so Tempo 30 wirklich konsequent eingehalten wird. Dies würde zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung und zu einem Schutz der Fußgänger/Anwohner vor Lärm, Raserei und Luftverschmutzung führen.	Bremsschwellen sind auf innerstädtischen Vorrangstraßen nicht vorgesehen. Zudem erhöhen sie erfahrungsgemäß die lokale Lärmbelastung durch laute Einzelpegel bei der Überfahrt.	-
VG-2-39	16.12.2023	Das starke Verkehrsaufkommen auf der Graf-Haeseler-Straße ist ein gesundheitsgefährdender Zustand für uns Anwohner -Lärmbelastung rund um die Uhr -Feinstaubbelastung -Gefährdung der Fußgänger, insbesondere Kinder und ältere Menschen	Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird der Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler-Straße als Belastungsachse im 4. Lärmaktionsplan untersucht. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen.	-
		Wir fordern -Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 kmh -Flüsterasphalt	Eine Prüfung der genannten Maßnahmen ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		-Tempohemmschwellen in kurzen Abständen	Bremsschwellen sind auf innerstädtischen Vorrangstraßen nicht vorgesehen. Zudem erhöhen sie erfahrungsgemäß die lokale Lärmbelastung durch laute Einzelpegel bei der Überfahrt.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		-mehrere Fußgängerüberwege im gesamten Straßenbereich ab Bahnübergang	Eine Prüfung der genannten Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		-engmaschige Geschwindigkeitskontrollen	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		-Sperrung für LKW über 7,5 t, da wegen geringer Brückenhöhe (3,6 m) laufend umrangiert wird, was ca. 30 Minuten dauert, und dies zusätzlich für Lärm und Feinstaub sorgt.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Graf-Haeseler-Straße vor. Simone?	-
VG-2-40	16.12.2023	Ich kann mich den anderen Mitteilungen nur anschließen. Es muss mit verschiedenen Maßnahmen eine Veränderung für weniger Lärm und weniger Schmutz sowie mehr Verkehrsschutz auf der Graf-Haeseler-Straße herbeigeführt werden. Bitte realisieren Sie: - Tempo 30 durchgehend	Eine Prüfung der genannten Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		- Temposchwellen in regelmäßigen Abständen	Bremsschwellen sind auf innerstädtischen Vorrangstraßen nicht vorgesehen. Zudem erhöhen sie erfahrungsgemäß die lokale Lärmbelastung durch laute Einzelpegel bei der Überfahrt.	-
		- Fußgängerüberwege/Zebrastreifen in regelmäßigen Abständen. Das Überqueren der Fahrbahn ist schwierig für Fußgänger, insbesondere für Kleinkinder, Schulkinder und Ältere/Gehbinderte auf der Graf-Haeseler-Straße	Eine Prüfung der genannten Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		- Geschwindigkeitskontrollen durch Blitzer, am besten mit wechselnden Positionen	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		- Dialogdisplay	Eine Prüfung der genannten Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		- Neuer Flüsterasphalt	Die genannte Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
VG-2-41	16.12.2023	Wir wünschen uns aufgrund von Lärmschutz und Sicherheit für unser Kind Tempo 30 auf der Von-Groote-Straße, insbesondere zwischen der Brückenschule und der Sportanlage am Haus Lütz.	Eine Prüfung der genannten Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
VG-2-42	16.12.2023	Eine Umsetzung von Tempo 30 auf der Graf-Haeseler-Str ist sinnvoll,	Eine Prüfung der genannten Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		entsprechende Kontrollen sollten dann auch stattfinden.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Maßnahmen dürfen nicht zum Verlust von Parkplätzen führen.	§ 9 (2) StrWG NRW „Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen.“ RAST 06: „Die praktische Erfahrung zeigt, dass vielfach eine Abwägung zwischen den Ansprüchen des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs einerseits und den Ansprüchen des öffentlichen Personennahverkehrs, der nichtmotorisierten Verkehrsarten und der nichtverkehrlichen Straßenraumnutzungen andererseits notwendig ist. Bei der Gewichtung dieser konkurrierenden Ansprüche sind unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Gewichtungen aus der Verkehrsentwicklungsplanung und Nahverkehrsplanung (z. B. betriebliche Auswirkung auf die einzelnen Varianten) insbesondere die Verlagerbarkeit von Nutzungsansprüchen (z. B. Parkmöglichkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr außerhalb des Straßenraums) sowie vertretbare oder zumutbare Belastungen zu prüfen.“	
VG-2-43	16.12.2023	Ich würde mir für mich und meine Familie eine Verbesserung der Wohnsituation an der Graf-Haeseler-Straße wünschen: Hierzu sollten die im Entwurf genannten Maßnahmen alle umgesetzt werden.	Zustimmung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen.	-
		Bezüglich der Radwege bin ich jedoch etwas skeptisch wie dies gemacht werden soll, wenn die Anwohner gleichzeitig auch genug Parkraum benötigen und die Graf-Haeseler-Straße so eng ist. Wünschenswert sind gute Radwege und Sicherheit für Fahrradfahrer natürlich, aber auf der komplett bebauten Straße werden auch die vorhandenen Parkplätze gebraucht. Man sucht jetzt bereits lange genug nach Parkplätzen.	Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen bedingt aufgrund der erforderlichen Breiten nach den geltenden Regelwerken den Wegfall von Parkplätzen in der Graf-Haeseler-Straße.	-
		Sinnvoll finde ich auch mehrere sich wiederholende Temposchwellen, damit der Verkehr richtig auf Tempo 30 oder weniger runtergebremst wird.	Bremsschwellen sind auf innerstädtischen Vorrangstraßen nicht vorgesehen. Zudem erhöhen sie erfahrungsgemäß die lokale Lärmbelastung durch laute Einzelpegel bei der Überfahrt.	-
		Zusätzlich sind oben im Bereich der Bahnstrecke und in der Mitter der Graf-Haeseler-Straße Zebrastreifen wichtig.	Der Bau von barrierefreien FG-Querungshilfen ist eine Förderung des Umweltverbundes und kann daher indirekt die Lärmemission durch eine Verlagerung des Verkehrs hin zu Rad & Fuß mindern.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan: Prüfung: Einrichtung einer Querungshilfe auf der Graf-Haeseler Straße im Bereich der Bahnstrecke.
VG-2-44	17.12.2023	Tempo 30 und Flüsterasphalt.	Eine Prüfung der genannten Maßnahmen ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Weniger Busse. Die sind immer leer.	Durch die Nutzung des ÖPNV verringert sich die Anzahl der Einzelfahrzeuge, der ÖPNV ist ein wichtiges Verkehrsmittel des Umweltverbundes.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		LKW Fahrverbot.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Von-Groote-Straße vor.	-
		Auf der von-Groote-Straße Diagonalparkfläche und ein Radweg.	Die Fortführung von Radverkehrsanlagen in der Von-Groote-Straße bedingen aufgrund der erforderlichen Breiten nach den geltenden Regelwerken den Wegfall von Parkplätzen in der Von-Groote-Straße. Diagonalparkflächen sind in der Von-Groote-Straße aufgrund der zu geringen Breite nicht möglich und mit den Belangen der Feuerwehr bei Einsatzfahrten nicht vereinbar.	-

Belastungsraum Stadtwaldstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
St-2-1	21.11.2023	Neue lärmmindernde Asphaltdecke, die der Belastung durch LKWs stand hält.	Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Tempo 30	Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Neuschaltung der Ampelanlage. Diese springt auf rot, wird dann durch Kontakte auf der Straße zur Grünphase ausgelöst. Autos beschleunigen deshalb anstatt zu Bremsen	Im Rahmen der Ansiedlung von Amazon wurde die Steuerung der LSA auf eine „Alles-Rot-für-sofort-Grün“-Steuerung umgeschaltet. Das heißt, dass die Steuerung auf Alles-Rot umschaltet sobald keine Verkehrserfassung erfolgt. Dann wird bei einer Erfassung schnellstmöglich wieder die anfordernde Richtung auf Grün geschaltet. Dadurch werden Wartezeiten und somit Lärm und Abgase minimiert.	-
St-2-2	21.11.2023	- Neue lärmmindernde Asphaltdecke, die der Belastung durch LKWs stand hält	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		- Tempo 30,	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Einengung des Straßenraums bzw. Fahrbahnverschwenk zur Verdeutlichung des Ortseingangs und zur Einhaltung des Geschwindigkeitsniveaus	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		- LKW Fahrverbot 22 - 6 Uhr	Die Stadtwaldstraße ist als Lkw-Zubringer Bestandteil des Lkw-Routennetzes.	-
St-2-3	21.11.2023	-Flüsterte Asphalt ist gut solange diese LKWs aushält und nach Bauarbeiten vernünftig repariert wird	Zur Kenntnis genommen.	-
		- 30ger Zone ist super	Die Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen. Da die Stadtwaldstraße als Hauptverkehrsstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich.	-
		aber 50ger Zone zwischen Rheindahlen und Günhoven zusätzlich sinnvoll.	Laut StVO liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts abhängig vom zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs zwischen 60 km/h (für Lkw>7,5 t) und 100 km/h (für Pkw). Eine Abweichung von der Regelgeschwindigkeit ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich (siehe hierzu §45 StVO).	-
		- LKW Fahrverbot zwischen 22-6	Die Stadtwaldstraße ist als Lkw-Zubringer Bestandteil des Lkw-Routennetzes.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		- Blitzanlagen für Geschwindigkeitkontrolle und für das überfahren von Rot. -	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		eine Spurzusammenlegung wäre nicht sinnvoll wenn es Rückstau zu Stosszeiten gibt. Dies verursacht nur zusätzlich Lärm und Belastung durch Abgase.	Da es sich bei der Günhovener Straße um Straße mit einem Durchfahrtsverbot mit dem Zusatz „Anlieger frei“ handelt, ist hier mit einem Rückstau an der Kreuzung nicht zu rechnen.	-
		Anmerkung: ohne fest installierte Kontrollpunkte hat das keinen Sinn da sich wahrscheinlich eh keiner dran hält.	Zur Kenntnis genommen. Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		-Aber eine klarere Erkennbarkeit vom Ortseingang ist wichtig.	Durch die im Vorentwurf vorgeschlagene Prüfung einer Einengung des Straßenraums bzw. eines Fahrbahnverschwenks soll der Ortseingang kenntlicher gemacht werden.	-
		- Bessere Ampelschaltung. In der Nacht fahren bestimmt 70% über Rot weil die KFZ und LKW Fahrer denken das es eh gleich wieder auf Grün umschlägt.	Im Rahmen der Ansiedlung von Amazon wurde die Steuerung der LSA auf eine „Alles-Rot-für-sofort-Grün“-Steuerung umgeschaltet. Das heißt, dass die Steuerung auf Alles-Rot umschaltet sobald keine Verkehrserfassung erfolgt. Dann wird bei einer Erfassung schnellstmöglich wieder die anfordernde Richtung auf Grün geschaltet. Dadurch werden Wartezeiten und somit Lärm und Abgase minimiert. Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
St-2-4	22.11.2023	Voosener Straße ab Krezung Stadtwaldstraße: Sollte 30er Zone werden. Aktuell 50 und die Autos rasen vor allem vormittags und ab nachmittags im Berufsverkehr viel zu schnell.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.Textbaustein Belastungsachsen?	-
St-2-5	22.11.2023	Fahrverbot für LKW‘s Umleitung auf die Gladbacher Straße.	Die Stadtwaldstraße ist als Lkw-Zubringer Bestandteil des Lkw-Routennetzes.	-
St-2-6	22.11.2023	Im gesamten Bereich der durchgehenden Bebauung auf der Stadtwaldstraße Ortseingänge Günhoven/Voosen ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h unabdingbar.	Diese Maßnahme Ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Darüber hinaus ist der erfolgte Austausch der Fenster in schallreduzierte nur für Schlafräume auf sämtliche Wohnräume, welche in Richtung der Stadtwaldstraße gelegen sind, zu erweitern.	Die Maßnahme wurde im Rahmen des BP 761 abgewickelt. Für eine Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen waren Überschreitungen der Beurteilungspegel für die jeweiligen Tageszeiten zwingende Voraussetzung.	-
		Ferner ein Nachtfahrverbot für LKW für diesen Abschnitt der Stadtwaldstraße und Führung über die B57	Die Stadtwaldstraße ist als Lkw-Zubringer Bestandteil des Lkw-Routennetzes.	-
St-2-7	22.11.2023	Voosener Straße braucht auch dringend Aufmerksamkeit: Besonders in den Morgen- und Abendstunden wird auf der Voosener Straße zu schnell gefahren und die nahe Bebauung an der Straße führt zu einer enormen Lärmbelästigung (man versteht sein Wort bei geschlossenen Fenster kaum wenn man im Zimmer an der Straße telefoniert). Durchgangsverkehr zu und von Mennrath okay aber Mennrath wird durch die vorstehenden (komisch genehmigten Häuser) und die geparkten Autos entschleunigt also gibt es keinen Grund warum auf der Voosener Straße noch so gerast werden darf. Sinnvollste und einfach umzusetzende Möglichkeit wäre eine Tempo 30 Zone für die komplette Voosener Straße (inkl. Mennrath bis zur Kreuzung Mennrather Straße. Alternativ (was viele andere Dörfer auch auf Ihren Durchfahrtsstraßen haben) kleine Erhöhungen, so dass Autofahrer (und auch Motorradfahrer) abbremsen müssen.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.Textbaustein Belastungsachsen?	-
St-2-8	23.11.2023	Die Maßnahmen der Stadtwaldstraße auch für die L370 zu übernehmen,der Verkehr löst sich hinter ja Voosen in Richtung Erkelenz nicht auf. Auch wir können uns nicht auf der Terrasse aufhalten oder bei offenem Fenster schlafen. Tempo 50 auf der L370 , Kontrolle des Tempolimits, Erneuerung der Schallschutzmauer Austausch der Fenster für alle Anwohner (wir sind nicht berechtigt da das Haus 11 Meter von der Straße liegt !!, trotzdem kann man mit offenem Fenster kein Wort verstehen) Lärmblitzer. Mit einem einfachen Messgeräten werden schon Ergebnisse von über 100 Dezibel gemessen werden, wenn die Autos und Motorräder Vorbeibrausen. Diese Lärmblitzer werden zur Zeit mit großem Erfolg in Berlin getestet. Intervallblitzer, die sind in den Niederlanden schon sehr verbreitet. Feinstaubmessungen, mittlerweile hat man Staubschichten auf den Möbeln. Das hat sich in den letzten Jahren sehr zum Nachteil verändert. Und wie man ja weiß ist Feinstaub sehr gesundheitsschädlich.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.Textbaustein Belastungsachsen?	-
St-2-9	23.11.2023	Im Zufahrtsbereich Voosener Straße / Günhovener Str stehen immer wieder geparkte Autos , die den Autofahrern die Sicht nehmen , wenn sie von der Günhovener Str auf die Voosener Str einbiegen möchten. Hier kam es wiederholt zu Unfällen, die glücklicherweise nur mit Sachschäden	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen	Hinweis wird weitergeleitet.

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		ausgegangen sind. Ein absolutes Halteverbot in der gefährdeten Zone würde hier helfen.	Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.Textbaustein Belastungsachsen?	
St-2-10	27.11.2023	Guten Tag Eine Ampel mittels Geschwindigkeitsmessung zur Reduzierung der Geschwindigkeit zu nutzen ist eine gute Idee. Jedoch gewöhnen sich Autofahrer i.d.R. schnell an die kurzfristige und regelmäßige Ausbremsung, sofern zu schnell gefahren wird. Die Ampel wird dann als Zwang und Schikane angesehen. Resultate sind Rotlichtsünder (mit erheblichen Gefahren) oder/und unnötige Beschleunigungen, um die Ampel zu "überlisten". Solche Konstellationen (Ampel mit Geschwindigkeitsmessung) taugen m.E. nur (dann aber auch richtig), wenn mit einer Kameraüberwachung gekoppelt.	Im Rahmen der Ansiedlung von Amazon wurde die Steuerung der LSA auf eine „Alles-Rot-für-sofort-Grün“-Steuerung umgeschaltet. Das heißt, dass die Steuerung auf Alles-Rot umschaltet sobald keine Verkehrserfassung erfolgt. Dann wird bei einer Erfassung schnellstmöglich wieder die anfordernde Richtung auf Grün geschaltet. Dadurch werden Wartezeiten und somit Lärm und Abgase minimiert. Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
St-2-11	10.12.2023	Anlässlich der Titelseite der vorletzten Extra-Tipp Ausgabe vom 03.12.2023 (https://wi-paper.de/show/8a00f422c39a/epaper) möchte ich gerne zu den geplanten Veränderungen ebenfalls Stellung beziehen. Die bisherige Straßenverkehrsgesetzgebung räumt der „Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs“ absoluten Vorrang ein. Eine Fahrbahnverengung an beiden Ortseingängen ist problematisch, wenn zwei LKW oder landwirtschaftliche Nutzmaschinen aufeinandertreffen. Dies würde zu einem Rückstau führen, da die Verkehrsteilnehmer gezwungen wären abzubremsen und zu warten bis sich eine Lücke ergibt um die Fahrbahnverengung zu passieren. Gerade im Berufsverkehr ist dies mit beachtlichen Zeitverzögerungen verbunden. Schon heutzutage ist durch die Ampelschaltung ein Stop & Go vorzufinden. Konkret benötige ich bis zur Innenstadt nach Rheydt erheblich mehr Zeit.	Durch die Einengungen an den Ortseingängen soll das Geschwindigkeitsniveau in den Ortslagen reduziert werden. Dieses beeinflusst nicht die „Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs“.	-
		Ein absolutes LKW-Fahrverbot ist eine Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelästigung und des Schadstoffausstoßes. Dies könnte die Stadt wie auf der Aachener Straße umsetzen und folglich würden die Navigationssysteme die Stadtwaldstraße nicht mehr als befahrbar ausweisen.	Die Stadtwaldstraße ist als Lkw-Zubringer Bestandteil des Lkw-Routennetzes.	-
		Für die beabsichtigte Einengung um einen Aufstellbereich für Radfahrer zu erschließen, gebe ich die nachfolgenden Punkte zu bedenken: An der Straßenkreuzung Günhovener Straße/ Stadtwaldstraße existieren bereits zwei Möglichkeiten für Radfahrer die Kreuzung zu überqueren. Erstens mittels der Fußgängerampeln und zweitens durch die Einordnung auf den Fahrbahnen. Die Kontaktstreifen erkennen zudem auch Radfahrer, eigene	Hier handelt es sich nicht im eine Einengung, sondern um die Wegnahme eines Fahrstreifens, der aufgrund der geringen MIV-Verkehrsstärke in dieser Knotenpunktzufahrt nicht erforderlich ist. Die Aufstellfläche für den Radverkehr erleichtert dem Radverkehr die	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Erfahrungen bestätigen dies. Nichts desto Trotz gibt es auch unter den Radfahrern „schwarze Schafe“, welche nur nach rechts und links schauen um die Ampelanlage bei Rotschaltung zu passieren. Ein Aufstellbereich ist nicht erforderlich. Die Ampelschaltung müsste angepasst werden, wenn ein Mischfahrstreifen eingeführt werden sollte.	Querung. Die beiden vorhandenen Furten über die Stadtwaldstraße sind bislang nur über die Nutzung des schmalen Gehweges möglich.	
		Der Bau eines Gehweges ist mit Blick auf die Verkehrssicherheit kritisch zu sehen, da die Fußgänger so die Ampelanlage umgehen könnten.	Diese Maßnahme wird aufgrund fehlender Flächen nicht weiter verfolgt.	Rücknahme: „Prüfung: Bau eines Gehwegs von Stadtwaldstraße 322 bis Günhovener Straße (Absichern durch Baken)“
		Die Umsetzung eines Fußgängerüberwegs ist begrüßenswert.	Zustimmung zu der vorgeschlagenen Maßnahme.	-
		Die Entsiegelung der Parkflächen erscheint mir rätselhaft. Der eingezeichnete Bereich ist ein Feldabschnitt und es liegen dort keine Parkflächen vor.	Bei den versiegelten Flächen handelt es sich um Zufahrten zu den angrenzenden Feldern. Diese Flächen werden teilweise von Pkw als Abstellfläche benutzt.	Rücknahme dieser Maßnahme, da die Flächen keine Parkflächen, sondern Zufahrten zu angrenzenden Feldern sind.
		Abschließend möchte ich mich noch zu dem Punkt äußern, dass die Stadt Mönchengladbach aufgrund von elf Stellungnahmen verkehrsplanerische Maßnahmen in Erwägung zieht. Der Maßnahmenkatalog betrifft die Dorfgemeinschaften Voosen und Günhoven. Besser wäre es eine repräsentative Umfrage durchzuführen und sich nicht auf elf Stellungnahmen zu berufen. Denn augenscheinlich betreffen die Maßnahmen weit mehr als elf Haushalte.	Es hatten alle Bürger die Möglichkeit, eine Stellungnahme mit Maßnahmenvorschlägen abzugeben. Die Stadt Mönchengladbach hat keinen Einfluss auf die Anzahl der abgegebenen Stellungnahmen. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen wurden auch von der Fachverwaltung Maßnahmen vorgeschlagen und in den Vorentwurf des LAP übernommen.	-
St-2-12	15.12.2023	Viele Autofahrer halten sich bisher nicht an die Höchstgeschwindigkeit von 30 kmh und es kommt oft zu gefährlichen Überholmanövern. Um die Lärmbelastung zu reduzieren und die Verkehrssicherheit (gerade für Kinder) zu erhöhen, wäre unser Vorschlag eine dauerhafte Geschwindigkeitsüberprüfung in Form eines Blitzers einzurichten.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
St-2-13	17.12.2023	Ein absolutes LKW-Fahrverbot auf der Stadtwaldstraße wäre wohl das Beste, da der normale PKW- und Bus- und Motorrad-Verkehr schon stark und damit laut- und schadstoffstark genug ist. Für LKWs aus oder in Richtung des Rheindahlener Gewerbegebiets gibt es schließlich noch die Autobahnanbindung in Holt, dafür wurde ja auch schon vor etlichen Jahren die Umgehungsstraße B57 gebaut und die Gladbacher Straße ist ebenfalls dafür breit genug ausgebaut und auch dafür besser präpariert mit Schallschutzmauern.	Die Stadtwaldstraße ist als Lkw-Zubringer Bestandteil des Lkw-Routennetzes.	-
		Gegen laute Raser auf der Stadtwaldstraße, vor allem nachts, könnte man einen dauerhaften Blitzer installieren.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Belastungsraum Mennrather Straße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Me-2-1	20.11.2023	Die erlaubte Geschwindigkeit von 70 km/h auf der L39 zwischen Rheindahlen und Mennrath ist grundsätzlich nicht nachvollziehbar. Allein diese hohe Geschwindigkeit auf dem kurzen Stück zwischen 2 Ortschaften führt doch dazu, dass zu schnell ein- bzw. ausgefahren wird. Die Notwendigkeit 70 km/h zu fahren ist grundsätzlich nicht nachvollziehbar. Wäre n dort "nur" 50 km/h erlaubt, wäre es sicherlich einfacher gemäßigt in die beiden Orte einzufahren. Das bringt doch die Natur der Sache mit sich.	Laut StVO liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts abhängig vom zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs zwischen 60 km/h (für Lkw>7,5 t) und 100 km/h (für Pkw). Eine Abweichung von der Regelgeschwindigkeit ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich (siehe hierzu §45 StVO).	-
Me-2-2	20.11.2023	Danke zunächst, dass die Anregungen der 1. Befragung berücksichtigt wurden.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Mennrath gehört meiner Meinung auch aufgenommen (Durchgangsverkehr identisch wie auf der Mennrather Straße, Fahrbahnbelag katastrophal, Straßenführung/-breite für Schwerlastverkehr ungeeignet).	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.Textbaustein Belastungsachsen?	-
		Ein Durchfahrtsverbot von 22-7 Uhr für LKWs ist wünschenswert.	Die Mennrather Straße ist als Landesstraße klassifiziert und somit für die Abwicklung des gesamten (über-)regionalen Kfz-Verkehrs zuständig.	-
		Temporeduzierung zwischen Ortsausgang Mennrather Straße Richtung Mennrath bis Ortseingang 50 kmh statt 70 km/h (für 800 m sorgt nur für Raserei).	Laut StVO liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts abhängig vom zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs zwischen 60 km/h (für Lkw>7,5 t) und 100 km/h (für Pkw). Eine Abweichung von der Regelgeschwindigkeit ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich (siehe hierzu §45 StVO).	-
		Möglichkeit für unser Haus Mennrather Straße XX mit 10 Mio. Verkehrsteilnehmern pro Jahr eine Genehmigung zu erhalten, unsere Mauer gegen Verkehrslärm auf mindestens 2 m zu erhöhen (auf eigene Kosten) entgegen dem Einfriedungsvorgaben, die in dem Fall nicht zeitgemäß sind. Unsere Gesundheit sollte vor einem „einheitlichen Erscheinungsbild“ stehen.	Baurecht ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Anbei Bilder der Mennrather Straße über den Zustand des Fahrbahnbelags inkl. Kanalsituation, die auf Schwerlast- und landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Lärm plus Erschütterungen reagieren.	Zur Kenntnis genommen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Der Verkehrslärm auf der L370 belastet auch Anwohner, die weiter weg wohnen, da der Schall über die Felder getragen wird.	Zur Kenntnis genommen.	-
Me-2-3	20.11.2023	Durch den gestiegenen Verkehr, insbesondere auch LKW, Schwerlastverkehr sowie Traktoren mit enormen Größen sowie Tempo braucht es ein ganzheitliches Konzept. Die L370 als eine Ortsumgehung aus den 60ern ist einfach dem heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen. Veraltete Lärmschutzwände, die den Lärm verschlimmern, Tempo- und Ampelschaltungen, die die Verkehrsteilnehmer zum „rasen=laut“ auffordern. Neben Günhoven und Mennrather Straße gehört auf jeden Fall die L370 in den Lärmaktionsplan dazu. Rechnerisch mag das nicht so sein, in der Realität wird der Verkehrslärm von 2- und 4-Rädern über die Flächen weit verbreitet.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-2-4	22.11.2023	Die vorliegenden Vorschläge klingen schon sehr gut.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Der Ortsteil Mennrath sollte unbedingt mit einbezogen werden. Die gesamte Strecke Wickrath - Mennrath - Rheindahlen wird von PKWs, LKWs und Traktoren zuweilen ohne jegliche Rücksicht auf uns Anwohner befahren. Das Unternehmen XXX sei da ganz vorne genannt (insbesondere in der Nacht 22-23-24 Uhr), deren Fahrerteam neben Lärm auch Erschütterungen in unseren Häusern verursachen. Eine Nachtruhe = Fahrverbot für LKWs ist eine weiteres Maßnahme, da es ja Ausweichmöglichkeiten gibt. Die L370 Hamburg Ring bis Günhoven gehört ebenso mit einem lärmmindernden Konzept bedacht. Die Raser (Motorradfahrer am Wochenende kommen dazu) werden bis nach Mennrath gehört. Kaum vorstellbar, ist aber so.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-2-5	24.11.2023	Ja, eine Zone 30 (Lärmschutz) auf der Mennrather Str. L39 allerdings bis Ende der Wohnbebauung (alte Ziegelei) und nicht nur bis zur B-Sportanlage würde Sinn machen.	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen. Da die Mennrather Straße als Verkehrsstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes ist, ist die Einbindung dieser Straße in eine Tempo-30 Zone nicht möglich. Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Fahrbahnbelag erneuern und ebenfalls wie schon erwähnt, eine Einengung der Fahrbahn kommend von Mennrath.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Was allerdings auch wünschenswert wäre, ist eine Geschwindigkeitsminderung beidseitig, von 70km/h auf 50km/h auf der L370 im Bereich der Kreuzung L370 u. L39 mit Ampelanlage. Diese Beschilderung stammt aus den 70'ziger Jahren und ist bei dem heutigen Verkehsaufkommen nicht mehr Zeitgemäß. Besonders die Lkw's in der Nacht nutzen diesen Freiraum ohne Rücksicht jeglicher Art. Eine	Der angesprochene Bereich liegt außerorts. Laut StVO liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts abhängig vom zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs zwischen 60 km/h (für Lkw>7,5 t) und 100 km/h (für Pkw). Eine Abweichung von der	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Überprüfung dieser Beschilderung durch die entsprechende Behörde und eine evtl. Änderung würde den Anwohnern im Bereich der Kreuzung L39/ L370 Entgegenkommen und ist sicherlich eine bezahlbare Lösung.	Regelgeschwindigkeit ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich (siehe hierzu §45 StVO).	
		Eine Überprüfung der Geschwindigkeit sollte natürlich in regelmäßigen Abständen, grundsätzlich erfolgen. Leider sind die beiden Straßen L370 und L39 in den letzten Jahren durch Rücksichtslosem Verhalten von sämtlichen Kraftfahrzeugen zur Rennstreke geworden. Zum Bedauern aller Anwohner aus Voosen, Mennrath, Rheindahlen usw.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
Me-2-6	24.11.2023	Es ist 23.22 Uhr und über die L370 fährt ein LKW nach dem anderen. Bei regennasser Fahrbahn schallt das Abrollen der Verkehrsteilnehmer noch mal lauter. Es mag der Gedanke sein, dass nur die Anwohner direkt an der L370 vom Lärm betroffen sind. Dem ist nicht zu. Für mehr Ruhe, auch in der Nacht, braucht es ein Fahrverbot in der Nacht zwischen Mennrath-Rheindahlen bzw. Wickrath-Rheindahlen und umgekehrt	Die Mennrather Straße ist als Landesstraße klassifiziert und somit für die Abwicklung des (über-)regionalen Verkehrs zuständig.	-
		sowie Lösungen, dass die LKWs auf der L370 tatsächlich nur max. 60 fahren ab 7,5 t.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Ein Fahrbahnbelag der mehr Ruhe bringt, wäre natürlich auch noch toll.	Diese Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans für die Mennrather Straße vorgesehen.	-
Me-2-7	26.11.2023	Ich bin dafür das die Temporeduzierung und Sanierung der Fahrbahn und Fußgänger und Radwege verengung Ortsausfahrt durchgeführt werden	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
Me-2-8	28.11.2023	Auch wir Bürger im Ortsteil Mennrath sind stark betroffen von dem stetig wachsenden Verkehr zwischen Rheindahlen und Wickrath. Seit Kanalbauarbeiten auf der Ortsdurchfahrtstrasse gleicht diese einer regelrechten Buckelpiste, so dass teilweise PKW-Anhänger ihre Ladung verlieren. Wir plädieren für Tempo 30 und eine lärmmindernde neue Asphaltdecke zwischen Ortseingang und Ausgang. Vor allen Dingen stört der ständige LKW-Verkehr, vor allem nachts. Die Häuser bzw. Fenster vibrieren und die Tassen im Schrank wackeln. Deshalb gehört Mennrath DRINGEND mit aufgenommen in den LAP als Belastungszone.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-2-9	01.12.2023	Da es seit mehr als zwei Stunden hier auf der Mennrather Straße scheppert, muss ich jetzt doch was schreiben. Keine Ahnung, was sich Menschen denken. Das hier keinen Menschen wohnen? Ein Lkw und heute wieder einmal Traktoren mit und ohne Anhänger fahren rücksichtslos. In unseren Wohnungen klirren die Gläser, spürbare Erschütterungen auf Stuhl, Sofa, im Bett plus Lärm.	Zur Kenntnis genommen. Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Temporeduzierung,	Die Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Nachtfahrverbot,	Die Mennrather Straße ist als Landesstraße klassifiziert und somit für die Abwicklung des (über-)regionalen Verkehrs zuständig.	-
		ein neuer Fahrbahnbelag (der Schwerlastverkehr standhält) und entsprechende Massnahmen (Kanalisation?), die die Erschütterungen stoppen.	Der Einbau einer lärmreduzierten Deckschicht ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans für die Mennrather Straße vorgesehen.	-
Me-2-10	03.12.2023	Das Hauptproblem sind immer wieder Flickschusterei und für die Belastung nicht angemessener Strassenbelag.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Für so kurze Distanzen die erlaubte Geschwindigkeiten zu erhöhen sorgt für Beschleunigungslärm (echten oder provozierten - Unerlaubte Auspufftunings und Motorräder) Das kann man auf ähnlichen Strassen zw Mennrath und Wickrath ebenso zw. Giesenkirchen und Mülfort(eigentlich weiter max. 50km/h) identisch erleben.	Laut StVO liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts bei 50 km/h, außerorts abhängig vom zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs zwischen 60 km/h (für Lkw>7,5 t) und 100 km/h (für Pkw). Eine Abweichung von der Regelgeschwindigkeit ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich (siehe hierzu §45 StVO).	-
		Wichtig ist die Geschwindigkeitsvorgaben auch regelmässig zu kontrollieren und zu sanktionieren!	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Fahrbahnverengungen dürfen die Durchfahrt jedoch nicht behindern.	Durch Fahrbahnverengungen am Ortseingang soll die gefahrene Geschwindigkeit reduziert werde.	-
		Und wenn Gewerbegebiete ausgeschrieben werden, dürfen sich die Kommunalpolitiker sich nicht die rosa Brille aufsetzen. Es gibt in und um MG oft keine guten Hauptverkehrsachsen.	Zur Kenntnis genommen.	-
Me-2-11	03.12.2023	Gesamte Mennrather Straße: Temporeduzierungen auf 30 km/h, Sanierung Fahrbahnbeläge, Radweg auf der Fahrbahn (Kreuzung L370 Richtung Mennrath), Fußgänger/Radüberweg in Höhe Bezirkssportanlage, Verengung Ortsausfahrt Die oben aufgeführten Anregungen für die Mennrather Straße sind insgesamt sinnvolle Maßnahmen, deren Umsetzungen zeitnah dringend erfolgen müssen.	Zustimmung zu den Maßnahmen. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen.	-
		Darüber hinaus möchte ich die sofortige Aufnahme der L370 (vom Ortseingang Rheindahlen bis Kreisverkehr) und den Ortsteil Mennrath in den LAP 4. Runde anregen. Die Aufnahme in den LAP ermöglicht ein sinnvolles Gesamtkonzept, um tatsächlich allen betroffenen Anwohnern eine zukünftige Reduzierung der Lärmbelastung zu ermöglichen. Begründung: Nachdem sich die Logistikunternehmen Amazon und Reuter Bad im Gewerbegebiet unmittelbar am bewohnten Stadtrand von Rheindahlen angesiedelt haben, hat sich die Verkehrsdichte und der Lärm am Tag und in der Nacht drastisch erhöht durch LKWs, PKWs der Schichtarbeiter und Transporter + Anhänger der abholenden	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Handwerkbetriebe. Der Verkehr rollt über die L370, durch Günhoven, über die Mennrather Straße durch Mennrath. Die L370 führt auf einer Seite entlang der Wohnbebauungen Augsteinstraße, Hilderrather Straße, Peter Micke Straße, Mennraher Straße vorbei. Die derzeitigen Vorgaben der Geschwindigkeit sind nicht mehr der aktuellen Verkehrssituation und der im Laufe der Jahre veränderten Verkehrsführung angepasst. Die L370 ist ca 2,5km lang. Auf dieser kurzen Strecke gibt es abwechselnd 50 und 70km/h Tempovorgaben, 3 Ampelkreuzungen und 1 Kreisverkehr! Nach meinen Beobachtungen wird auf der L370 häufig viel zu schnell gefahren, verkehrswidrig überholt und rasant beschleunigt. Zusätzlich wird die Rotanzeige der Ampeln an allen Ampelkreuzungen häufig missachtet, Ein generelles Tempolimit von 50km/h für den gesamten Streckenabschnitt wird die Situation deutlich entschärfen.	werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	
Me-2-12	03.12.2023	Die vorgestellten Maßnahmen finde ich schon mal sehr gut. Nur wird die Umsetzung vermutlich Jahre dauern.	Zustimmung zu den Maßnahmen. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen.	-
		Deshalb ist eine ungenannte Maßnahme schnell, kostengünstig und ein wenig lärmmindernd: Die Ampelschaltung an der Kreuzung Mennrather Straße/ L370 so zu schalten, dass die Autos/LKWs/Traktoren/Motorräder bei gelb abgebremst werden. Jetzt ist es so: Fussgängerampel springt auf gelb/rot: Verkehrsteilnehmer geben Gas ab Sportanlage, um bei gelb und oftmals auch bei rot zu überfahren/abzubiegen. Dabei entsteht unsagbarer Lärm durch die (quietschenden) Reifen, Motoren und aufgrund des schlechten Fahrbahnbelags noch Scheppergeräusche inkl. Vibrationen.	Aufgrund des kurzen Abstandes zur am Knotenpunkt Max-Reger-Straße/ Stadtwaldstraße/ Mennrather Straße/ Südwall sind diese beiden Anlagen koordiniert.	-
		Zusätzlich ist das Thema „mehr Ruhe“ für unsere gesamte Region wichtig. Eine Aufklärungskampagne, zum bewusstmachen, dass hupen verboten ist, gelb das Signal zum bremsen ist, Musik leise zu hören ist usw. und warum das so belastend ist. Miteinander aufeinander achtgeben!	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Und ohne ständige Polizeikontrollen wird es bei manchen Verkehrsteilnehmer zu keiner Verhaltensänderung kommen. Dabei sollte darauf acht gegeben werden, dass der entgegenkommende Verkehr durch Lichthupe auf die Verkehrskontrollen aufmerksam macht. Es erweckt dann wohl den Eindruck, dass wir Anwohnern „meckern“, obwohl ja nahezu alle „so vernünftig“ fahren.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
Me-2-13	04.12.2023	Eine Geschwindigkeitskontrolle bringt an der Stelle überhaupt nichts, da diese immer innerhalb der Rush Hour durchgeführt werden & diese dann durch die entgegenkommenden Fahrzeuge bemerkt & per Lichthupe zur Warnung an die anderen Fahrzeuge weiter gegeben werden. Die eigentlichen Raser nebst ihren aufheulenden Motoren, kommen dann zum	Zur Kenntnis genommen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Abend hin, wenn es anfängt dunkel zu werden. Da sind die LKW`s, welche bewusst die Autobahn umfahren, noch nicht berücksichtigt.		
		Eine effektive Maßnahme, welche auch von den Kosten her erträglich sein dürfte, wären die sogenannten FAHRBAHNSCHWELLEN o. auch BREMSSCHWELLEN. Damit würde man den Anwohnern bereits einen Gefallen tun und zudem mehr Sicherheit an die Eltern kleinerer Kinder transportieren. Die Hauptsache ist, es passiert in irgendeiner Form etwas!	Schwellen auf der Fahrbahn erhöhen erfahrungsgemäß die lokale Lärmbelastung durch laute Einzelpegel bei der Überfahrt.	-
Me-2-14	04.12.2023	Gesamte Mennrather Straße: Temporeduzierungen auf 30 km/h, Sanierung der Fahrbahnbeläge, Überwachung durch Dialog-Displays (Smileys) Radweg auf der Fahrbahn rechte Seite (Kreuzung L370 Richtung Mennrath), Fußgänger/Radüberweg (Querungshilfe) in Höhe Bezirkssportanlage, Verengung Ortsausfahrt Die oben aufgeführten Anregungen für die Mennrather Straße sind insgesamt sinnvolle Maßnahmen, deren Umsetzungen zeitnah dringend erfolgen sollten.	Zustimmung zu den Maßnahmen. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen.	-
		Zusätzlich: Regelmäßige Radarkontrollen	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Darüber hinaus ist die sofortige Aufnahme des Ortsteils Mennrath in den LAP 4. Runde erforderlich. Die Aufnahme in den LAP ermöglicht ein sinnvolles Gesamtkonzept, um tatsächlich allen betroffenen Anwohnern eine zukünftige Reduzierung der Lärmbelastung zu ermöglichen. Begründung: Nachdem sich die Logistikunternehmen Amazon und Reuter Bad im Gewerbegebiet unmittelbar am bewohnten Stadtrand von Rheindahlen angesiedelt haben, hat sich die Verkehrsdichte und der Lärm am Tag und in der Nacht drastisch erhöht durch LKWs, PKWs der Schichtarbeiter und Transporter + Anhänger der abholenden Handwerkbetriebe. Der Verkehr rollt u.a. über Mennrather Straße und damit durch Mennrath und Wickrath Nach unseren Beobachtungen wird auf der Mennratherstr. häufig viel zu schnell gefahren, rasant beschleunigt wenn die Ampel grün zeigt. Zusätzlich wird die Rotanzeige der Ampel häufig missachtet.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
		Die Feuerwehr benutzt den Parkplatz am Sportplatz ofensichtlich als temporäre Location, um schneller Ausrücken zu können. Das geht wohl schneller als von den bestehenden Feuerwachen nach Rheindahlen zu kommen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Die in der Planung befindlichen neue Sportanlage (Frisby-Golf) wird neben Tennisplatz und Fußball zu weiterem Verkehr an der Einmündung zur Mennratherstr. führen. Damit wird eine Querungshilfe auf der Mennratherstr. auf Höhe der Einmündung Parkplatz Bezirkssportanlage immer wichtiger.	Diese Maßnahme ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans für die Mennrather Straße vorgesehen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Me-2-15	04.12.2023	Die Aufnahme der L370 (vom Ortseingang Rheindahlen bis Kreisverkehr) in den LAP 4. Runde wäre zielführend. Die Aufnahme in den LAP ermöglicht ein sinnvolles Gesamtkonzept, um tatsächlich allen betroffenen Anwohnern eine zukünftige Reduzierung der Lärmbelastung zu ermöglichen. Begründung: Nachdem sich die Logistikunternehmen Amazon und Reuter Bad im Gewerbegebiet unmittelbar am bewohnten Stadtrand von Rheindahlen angesiedelt haben, hat sich die Verkehrsdichte und der Lärm am Tag und in der Nacht drastisch erhöht durch LKWs, PKWs der Schichtarbeiter und Transporter + Anhänger der abholenden Handwerkbetriebe. Der Verkehr rollt über die L370, durch Günhoven, über die Mennrather Straße durch Mennrath. Die L370 führt auf einer Seite entlang der Wohnbebauungen Augsteinstraße, Hilderrather Straße, Peter Micke Straße, Mennraher Straße vorbei. Die derzeitigen Vorgaben der Geschwindigkeit sind nicht mehr der aktuellen Verkehrssituation und der im Laufe der Jahre veränderten Verkehrsführung angepasst. Die L370 ist ca 2,5km lang. Auf dieser kurzen Strecke gibt es abwechselnd 50 und 70km/h Tempovorgaben, 3 Ampelkreuzungen und 1 Kreisverkehr! Nach unseren Beobachtungen wird auf der L370 häufig viel zu schnell gefahren, verkehrswidrig überholt und rasant beschleunigt. Zusätzlich wird die Rotanzeige der Ampeln an allen Ampelkreuzungen häufig missachtet, Ein generelles Tempolimit von 50km/h für den gesamten Streckenabschnitt wird die Situation deutlich verbessern.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
Me-2-16	05.12.2023	Seid Amazon und Reuter Bad hat sich die Verkehrsdichte und der Lärm am Tag und in der Nacht drastisch erhöht durch LKWs, PKWs der Schichtarbeiter und Transporter mit Anhänger der abholenden Handwerkbetriebe.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Erwünschte maßnahmen wären Ampelschaltung,	Aufgrund des kurzen Abstandes zur am Knotenpunkt Max-Reger-Straße/ Stadtwaldstraße/ Mennrather Straße/ Südwall sind diese beiden Anlagen koordiniert.	-
		Tempo- und Tempounterschiede reduzieren, Sanierung der Fahrbahn und Fußgänger- und Radwege und in Höhe Bezirkssportanlage, Verengung Ortsausfahrt.	Die Prüfung dieser Maßnahmen ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans für die Mennrather Straße vorgesehen.	-
Me-2-17	17.12.2023	Lärmaktionsplan für die Mennrather Straße (November/Dezember 2023) Sehr geehrte Frau XXX, sehr geehrter Herr XXX, sehr geehrte Damen und Herren, wir freuen uns darüber, dass unsere Mennrather Straße im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach Ihre Aufmerksamkeit findet. Wir finden es sinnvoll und unbedingt notwendig, dass die gesamte Mennrather Straße in den Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach aufgenommen wird! Außerhalb des auf Ihrer Karte blau markierten Bereichs befinden sich noch weitere Wohnhäuser zwischen Rheindahlen und	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht	

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Mennrath, die mindestens genauso lärmbelastet sind wie die in Ihrem blauen Bereich vorhandenen Häuser. Um mögliche Gefahrenquellen (überhöhte Geschwindigkeiten, Wildwechsel, riskante Überholmanöver) und Lärmbelästigungen zu entschärfen, wäre eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zwischen Rheindahlen und Mennrath erstrebenswert. Das Aufbringen einer lärmreduzierenden Fahrbahndecke durchgängig auf der gesamten Mennrather Straße würde auch entscheidend zur Lärmreduzierung beitragen.	Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	
		Auf Höhe des Grundstücksendes /-anfangs des Hauses Mennrather Straße 98 sollte eine Fahrbahnverengung den Beginn bzw. das Ende der Wohnbebauung deutlich machen.	Die Prüfung einer Einengung der Fahrbahn ist für das südliche Ende der beschlossenen Belastungsachse vorgesehen.	-
		Zwischen der Kreuzung mit der L 370 und dem Ortseingang/Ortsende auf der Mennrather Straße wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wünschenswert.	Die Prüfung dieser Maßnahmen ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans für die Mennrather Straße vorgesehen.	-
		Zur Motivation der Autofahrer zwecks Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen könnten „Dialog-Displays“ installiert werden.	Die Prüfung eines Standorts für Dialog-Displays ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans für die Mennrather Straße vorgesehen.	-
		Es kommt zum Beispiel immer wieder ab dem Haus Mennrather Straße 67, also noch weit vor dem Ortsendeschild, zu äußerst riskanten Situationen in Fahrtrichtung Mennrath, wenn Autofahrer mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit zu bedrohlichen Überholmanövern ansetzen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Für Fahrradfahrer sollte die Wegführung im Ampelbereich L 39 / L 370, das Einbiegen in die Mennrather Straße und das Befahren der Mennrather Straße klarer gestaltet werden. In diesem Zusammenhang ist es zusätzlich unbedingt erforderlich, dass der Fahrradweg im Bereich der Einmündung des Bezirkssportanlagen-Parkplatzes in die Mennrather Straße deutlich, am besten wie üblich in ROT, markiert werden muss. Das unter dem Vorfahrtachten-Schild angebrachte Zusatzschild „Radfahrer quert“ wird von den Autofahrern, die den Parkplatz verlassen, regelmäßig übersehen. Dies ist besonders für Schulkinder auf deren Schulweg unter Umständen lebensgefährlich.	Für den nördlichen Bereich der Belastungsachse ist eine Prüfung der Radfahrsituation bereist im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Wir halten also zusammenfassend die folgenden Maßnahmen für notwendig: 1. Eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zwischen Rheindahlen und Mennrath,	s.o.	-
		2. eine lärmreduzierende Fahrbahndecke durchgängig zwischen der L 370 und Mennrath,	Diese Maßnahme ist für den Untersuchungsraum bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		3. eine Fahrbahnverengung aus Rheindahlen kommend am Ende des Grundstücks des Hauses Mennrather Straße 98,	s.o.	-
		4. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bis zum Ende des Grundstücks des Hauses Mennrather Straße 98,	s.o.	-
		5. die Installation von „Dialog-Displays“, die bedrohliche Überholmanöver verhindern könnten,	s.o.	-
		6. für Fahrradfahrer sollte die Wegführung im Ampelbereich L 39 / L 370, das Einbiegen in die Mennrather Straße und das Befahren der Mennrather Straße klarer gestaltet werden, 7. den Fahrradweg im Bereich der Einmündung des Bezirkssportanlagen-Parkplatzes in die Mennrather Straße in ROT markieren. Über die Umsetzung unserer Vorschläge würden wir uns freuen.	s.o.	-

Belastungsraum Mühlenstraße – Hauptstraße

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
MH-2-1	03.12.2023	Vor der Kita und danach... Strassenbelag und kleine Erhöhung der straße der 4 mal bis 6 mal Ampel bis Brunkneralle einbauen .	Schwellen auf der Fahrbahn erhöhen erfahrungsgemäß die lokale Lärmbelastung durch laute Einzelpegel bei der Überfahrt.	-
		Kita bitte Haltestelle für die elten erlauben....(ggf mit kleiner Genehmigung oA mit Kennzeichnen Registrierung wer da steht....)	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-

Belastungsraum Pongser Straße – Morr

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
PM-2-1	23.11.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich wende mich nach ihrem Aufruf der Lärmbelästigung und einer Gefahrenzone auf der Bozener Straße zu diesem Thema. Ich wohne seit 24 Jahren auf der Bozener Strasse XX und mein Büro geht zur Straße raus. Auf der Kreuzung Bozener Ecke Alsstrasse befindet sich eine Ampelanlage. Zu bestimmten Zeiten vornehmlich morgens und am Abend rasen meist junge Leute mit stark motorisierten Fahrzeugen bei knallrot über die Kreuzung. Da die Ampel sowohl von der NEW kommend und noch häufiger aus Richtung Martinstrasse kommend sehr einsichtig ist wird dann teilweise auf bis zu 70/ 80 kmh und mehr beschleunigt . Mal davon abgesehen, das sich nur 50 Meter von der Kreuzung eine Grundschule befindet, ist die Gefahr für Radfahrer, Fußgänger und auch andere Verkehrsteilnehmer nicht zu unterschätzen. Ich hatte bereits mehrfach darum gebeten, hier eine mobilr Messstation einzurichten und ggf. Vorübergehend eine Tafel mit der Geschwindigkeitsanzeige. aufzuhängen. Ich sehe auch die Notwendigkeit nicht , hier die Geschwindigkeit bei 50 kmh beizubehalten, da es in den umliegenden Strassen auch mit Tempo 30 läuft. Zudem habe ich den Eindruck, dass die Strecke gern von Berufspendlern genutzt wir. Aber dafür gibt es dire Künkelstrasse und die neue Umgehungsstrasse. Ich würde mich sehr freuen, wenn ich mit meinem Beitrag etwas für die Zukunft bewirken kann.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
PM-2-2	01.12.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, Wir wohnen auf der Pongserstr. XX gegenüber der Herz Jesu Kirche. Seitdem die Ampel auf der Kreuzung Preyerstr. / Pongserstr. errichtet wurde, leiden wir sehr unter der erhöhten Geschwindigkeit v.a. der LKW. Es wird aus Richtung Grundschule stark beschleunigt um die Ampel noch bei grün zu erwischen und dann rechts in die Preyerstr. abzubiegen. Das alles vor dem Hintergrund, dass wir an einer Kirche liege, Schulkinder und Kindergartenkinder die Pongserstraße in dieser Höhe überqueren, sowie Senioren auf dem Weg zur Kirche oder Seniorenheim. Die Lärmbelästigung macht uns sehr zu schaffen, ein Interview diesbezüglich mit der RP hatte bereits in 2022 stattgefunden, u.a. mit XXX.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Wir würden eine 30er Zone sehr begrüßen,	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		und nach Möglichkeit eine Einschränkung der LKW, die diese Route als Abkürzung/ Mautumfahrung nutzen und einfach nur durchbrettern. Vielen Dank für die Möglichkeit der Stimmabgabe.	Es liegen keine Hinweise auf entsprechend hohe LKW-Verkehre auf der Pongser Straße – Morr vor.	-
PM-2-3	01.12.2023	Viel zu laut. Raser. Schulkinderweg.	Zur Kenntnis genommen.	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Keine Möglichkeit so über die strasse zu gehen.	Im Bereich des Parkeingangs ist im Vorentwurf die Prüfung eines FGÜ bereits vorgesehen.	-
		Ich wünsche mir eine 30er zone	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
PM-2-4	01.12.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, schon seit einiger Zeit plädieren wir, die Bewohner der Pongser Straße, für eine Tempo 30 Zone auf der selbigen. Der Verkehrslärm ist Tag und Nacht nur schwerlich auszuhalten.	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Desweiteren ist es schwierig, sicheren Schrittes die Straße zu überqueren.	Im Bereich des Parkeingangs ist im Vorentwurf die Prüfung eines FGÜ bereits vorgesehen.	-
		Das eine oder andere mal muss man schonmal zur Seite springen, weil da wieder einer angerast kommt.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Für Fahrradfahrer stellt sich eine besondere Herausforderung dar. Aus Rheydt kommend beginnt ab der Grundschule Morr eine Steigung. Radfahrer geben zwar alles, haben aber ständig den Verkehr im Nacken. Dies hat zur Folge, dass sie kurz vor der Kirche auf den Bürgersteig ausweichen um den Verkehr vorbeizulassen. Dadurch wiederum, besteht eine extreme Unfallgefahr durch uns Anwohner, wenn wir unbedacht aus der Haustür treten. Ein Radweg auf der Pongser Straße ist,unserer Meinung nach, deswegen eigentlich ebenfalls für die "Fahrradstadt" Mönchengladbach, unerlässlich.	Die Prüfung der Radverkehrsführung ist bereits als Maßnahme im Lärmaktionsplan vorgesehen.	-
		Nach unseren Anfragen einer 30er Zone bei der Stadtverwaltung wurden wir mit verschiedenen Begründungen abgespeist. Es wäre eine Durchfahrtsstraße, deswegen ginge Tempo 3o dort nicht. Auch das Altenheim und der Kindergarten waren keine ausreichenden Argumente, wären nicht betroffen, die liegen ja an der Preyerstraße. Das faszinierende an der Geschichte ist dabei, dass im Bereich der Grundschule schon 30 ist. Wir reden also nur über das Stück von der Schule bis zur Ampel Kreuzung Preyer Straße. Hinter der Ampel ist ebenfalls wieder 30. Herzlichen Dank, XXX	Die Regelgeschwindigkeit innerstädtisch ist nach derzeitiger StVO 50 km/h. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nur in Ausnahmefällen vorgesehen.	-
		Ps.: Vielleicht denkt man bei der Gelegenheit auch mal über eine Ampelkreuzung an der Abbiegung Preyer Straße Richtung Friedhof Ohler nach. Als Radfahrer und Fußgänger ist es brandgefährlich, dort die Straße zu überqueren. Ganz allgemein, aber vor allem für Kinder.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde	-

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	
PM-2-5	12.12.2023	Liebe Mitbewohner der Pongser Str. Ich stimme allen Bewohnern der Pongser Straße zu, dass es sinnvoll wäre, die Pongser Straße durchgehend als 30er Zone auszuweisen.	Eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits im Vorentwurf des Lärmaktionsplans vorgesehen.	-
		Ich befürchte, dass wir noch sehr lange auf eine zufriedenstellende Lösung warten müssen.	Zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der personellen und finanziellen Ressourcen.	-

Stellungnahmen zu weiteren Bereichen

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
B-2-1	01.12.2023	Sehr geehrte Damen und Herren, total verärgert sind wir über die momentane Verkehrsgestaltung in MG. Willkürlich werden irgendwo unter angeblicher Bürgerbeteiligung inflationär Tempolimitzonen eingerichtet und an anderer Stelle nicht. Entweder gleiches Recht für Alle oder für Keinen. Wir wohnen an der Hardter Landstraße, Lärm in unserem Garten ohne Ende. Keine 30 Zone, Durchfahrtsstraße.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
		Die Vorster Straße ist eine reine Ortsdurchfahrt, hier 30 Zone. Dort sollte man lieber den Asphalt sanieren, das wäre eine deutlich bessere Lärmreduktion. Übrigens sind 70 Prozent in Hardt nicht für diese Zone.	Die Vorster Straße war als Untersuchungsraum Bestandteil des 2. Lärmaktionsplans.	-
		An der Bettrather Straße kein Zugang mehr für Besucher des Bunten Gartens. In St. Barbara Halbierung des Kirchenbesuches wegen fehlender Parkplätze. Gewollt??? Kann man glauben. Regieren hier nur noch die Grünen und andere haben nichts mehr zu sagen? Man bekommt so eine Provinzstadt nichtlebenswerter gestaltet, die auch auf Besuch von außerhalb angewiesen ist. Man sieht dies ja auch schon am Verfall der Hindenburgstraße. Da fahren wir doch gerne nach Roermond und geben dort unser Geld aus. Weiter so!.	s.o. Zur Kenntnis genommen, nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
B-2-2	01.12.2023	Tempo 30 auf der Rheyerhüttersrasse Sehr geehrte Damen und Herren Wir Anwohner im Bezirk Ost möchten um lärmschutz im Bereich Rheyerhütterstrasse Tempo 30 bitten Und ein radweg währe schön.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
B-2-3	01.12.2023	ich habe bereits in den letzten Jahren über die städtische Internetseite Eingaben für den Lärmaktionsplan gemacht. Leider habe ich dazu nie eine Rückmeldung erhalten. Daher erlaube ich mir diesen Weg.	Die Abwägung der Stellungnahmen erfolgte immer über den jeweiligen Lärmaktionsplan. Eine persönliche Beantwortung der Stellungnahmen ist im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen, das Protokoll zur Öffentlichkeitsbeteiligung ist immer Bestandteil des jeweiligen Lärmaktionsplans und die Abwägung zu jeder eingegangen Stellungnahme kann hier eingesehen werden.	-
		Es ist schön und ich freue mich für die Anwohner der Stadtwaldstraße das es dort zu Maßnahmen kommt. Ich halte dies für dringend geboten. Die Folge dieser Maßnahmen, insbesondere der Verengung, wird voraussichtlich sein, dass der Transportverkehr mehr über die Gladbacher Straße fließen wird. Meine Heimatadresse ist die Gladbacher Straße XXX. Wir haben bereits vor einigen Jahren Schallschutzfenster im Haus über das städtische Förderprogramm erneuert. Die ersten Schallschutzfenster sind im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße eingebaut worden. Nicht, dass wir uns an dieser Stelle falsch verstehen. Die Gladbacher Straße ist eine Hauptverkehrsachse die zur Erschließung der Stadt sowie der Aufnahme des Berufsverkehrs zwingend erforderlich ist. Dies war immer so, ist aktuell so und wird sehr lange noch so bleiben. Ich kenne persönlich von diesem Haus Fotos und Erzählungen als die Straßenbahn noch die Städte Mönchengladbach und Rheindahlen verbunden hat.	Der Verkehr auf der Stadtwaldstraße soll weiterhin durchgehend zweispurig erfolgen. Zur Kenntnis genommen.	-
		Dennoch kann das hier keine manifestierte Situation bleiben. Ich will einfach mal ein paar Dinge mit auf den Weg geben: 1. Der Lärmpegel ist nach wie vor zu hoch.	In der 4. Runde des Lärmaktionsplans wurden die mit >68/58 dB(A) ganztags/nachts belasteten Straßenabschnitte sowie mehr als 2 betroffenen Einwohnern pro 10 m ermittelt. Ggf. wurden diese Bereiche durch Straßenabschnitten mit mehr als 1 betroffenen Einwohner pro 10 m ergänzt sowie „Lücken“ zu vorherigen Untersuchungsräumen geschlossen. Die Untersuchungsräume für den 4. Lärmaktionsplan wurden vom Ausschuss für Umwelt beschlossen. Der genannte Bereich ist nicht Bestandteil der beschlossenen Untersuchungsräume. In der 5. Runde werden 2027 die Lärmkarten mit aktuellen Verkehrsmengen neu berechnet und ggf. eingetretene Veränderungen dokumentiert.	-
		2. Das Tempolimit von 70 kmh wird regelmäßig deutlich überschritten. Eine Kontrolle findet nicht statt.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	- Der Hinweis wird weitergeleitet.
		3. Die nach Rheindahlen vorhandene Linksabbiegerspur wird trotz durchgezogener Linie soweit wie möglich befahren, um dann noch auf die rechte Spur Richtung Erkelenz zu wechseln. Manchmal ergeben sich hier nicht ungefährliche Situationen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans-	- Der Hinweis wird weitergeleitet.

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		4. Die Ampelanlage am Fußgängerüberweg ist so geschaltet, dass man sofort losgehen muss, um überhaupt bei grün auf der anderen Seite anzukommen. Diese Aussage gilt für erwachsene, mobile Menschen. Eingeschränkte Menschen und Kinder haben hier Probleme und müssen regelm. auf der Mittelinsel nochmals stehen bleiben, soweit sie sich an die Verkehrsregeln halten. Die Fußgängerschaltung ist somit viel zu kurz.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans-	- Der Hinweis wird weitergeleitet.
		5. Mehrfach musste ich bereits LKW´s dabei zusehen, wie diese in an der Ampel rechts abgebogen sind und im Feld versuchten zu drehen oder über die Feldwege erst nach Kothausen durchfahren mussten.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		6. Ich habe auch bereits parkende LKW Fahrer im Feldweg angesprochen, da diese dort ihre Pause verbracht und wahrscheinlich auch ihre Notdurft verrichtet haben.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		7. Spielt unsere Borussia komme ich teilweise vor meiner eigenen Haustüre in den Stau.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		8. Autos parken bis vor meine Haustüre und fahren die angelegten Grünstreifen kaputt.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	- Der Hinweis wird weitergeleitet.
		9. Teilweise wird auf den Geh- und Fahrradwegen mit dem Auto gefahren.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		10. Dem vorhandenen Wildwechsel zwischen Stadtwald und den angrenzenden Flächen zum Hardter Wald wird zunehmen der Raum genommen. Die Anzahl der überfahrenen Junghasen war in diesem Jahr außergewöhnlich hoch.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	-
		Liebe Kollegen, ich erwarte keine großen Umbauten, Eingriffe oder Ähnliches in den Straßenraum. Ich habe allerdings die Erwartungshaltung, dass man auch Liegenschaften in Alleinlage nicht alleine lässt. Mir ist auch bewusst, dass der Straßenabschnitt Straßen NRW zuzurechnen ist. Es ist aber nicht im Interesse des Bürgers im Wirrwar der Zuständigkeiten unterzugehen. Mir wäre es einfach wichtig, dass sich jemand Gedanken dazu macht, wie man in diesem Straßenabschnitt, ich sag mal zwischen Dorthausen und Umgehung Rheindahlen, mit einfachen Mitteln zumindest punktuell die Problemlagen auf Dauer ein wenig verbessert.	Ihre Hinweise werden an den zuständigen Landesbetrieb Straßen.NRW weitergeleitet.	- Der Hinweis wird weitergeleitet.
B-2-4	18.12.2023	Im Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach ist die Fläche 308 als stadtnaher Erholungsraum ausgewiesen, welcher auch unseren Standort überplant. Soll dies bedeuten, dass wir unseren Standort aufgeben müssten?	Zur Kenntnis genommen. Dieser Betrieb wurde bei der Festlegung der ruhigen Gebiete im 1. LAP nicht berücksichtigt	Änderung: Verkleinerung der Fläche des ruhigen Gebietes 308

Nr.	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Wir betreiben, wie Sie wissen unsere Anlage in Tieflage an einer äußerst verkehrsgünstigen Stelle, so dass die Lärmbelastung äußerst gering ist. Bau – und Abbruchabfälle stellen den weitaus größten Teil des Abfallaufkommmens dar. Das Recycling von Baumaterial ist eine wichtige und verantwortungsvolle Aufgabe, welche besonders in Zukunft mit der Herstellung von hochwertigem Recycling-Beton Bedeutung zu kommt.		

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

TÖB	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Handwerkskammer Düsseldorf und Kreishandwerkerschaft Mönchengladbach	05.12.2023	Die Handwerkskammer Düsseldorf und die Kreishandwerkerschaft Mönchengladbach haben ihre Positionen abgestimmt und nehmen die Gelegenheit zu einer gemeinsamen Stellungnahme gerne wahr.	Zur Kenntnis genommen.	-
		1. Mobilitätsbedarfe des Handwerks Auch wenn die Betriebe des Handwerks etwa durch die Nutzung von Lastenrädern eine stadtverträgliche sowie geräusch- und emissionsärmere Weiterentwicklung der eigenen Mobilitätsstrukturen anstreben, sind sie dennoch in vielen Einsatzbereichen für den Transport von schwerem Material und Werkzeug weiterhin auf (leichte) Nutzfahrzeuge angewiesen. Das Fahrzeug wird zudem nicht nur als Beförderungsmittel, sondern auch als „mobile Werkstatt“ und „fahrbares Ersatzteillager“ am Arbeitsort eingesetzt. Ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel, wie etwa den ÖPNV, ist – anders als im Pendler- und Freizeitverkehr – beim gewerblichen Verkehr des Handwerks nicht praktikabel.	Die Nutzung von Lastenrädern durch Handwerksbetriebe wird von der Stadt begrüßt. Zur Kenntnis genommen.	-
		2. Bewertung von Maßnahmen, die die Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (Kapitel 9 des LAP) 2.1. Generelle Anmerkungen Bei allen betrachteten Straßen(abschnitten) schlägt der Lärmaktionsplan die Sanierung der Deckschichten mit lärmminderndem Asphalt vor. Unseres Erachtens sollte das Aufbringen lärmmindernder Asphaltdeckschichten soweit wie möglich vorrangig umgesetzt werden, da es sich hierbei um ein wirkungsvolles Instrument handelt, das nicht mit Einschränkungen für den Verkehrsfluss verbunden ist. Da die Beläge erst bei höheren Geschwindigkeiten ihre volle Wirkung entfalten, könnten Temporeduzierungen dann weitgehend entfallen.	Da bereits bei Geschwindigkeiten von ca. 20-25 km/h bei konstanter Fahrt bei Pkw das Reifenfahrbahngeräusch dominiert, gibt es bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten eine kombinatorische Wirkung von lärmmindernden Fahrbahnbelägen und Geschwindigkeitsreduzierungen.	-
		Um die verkehrsbedingten Lärmemissionen zu senken, empfiehlt der Lärmaktionsplan für alle Straßen(abschnitte) zudem eine Einzelfallprüfung mit Blick auf eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann punktuell in klar definierten Zonen sinnvoll sein. Bei Straßen des Vorrangstraßennetzes, insbesondre bei Hauptverkehrsstraßen, sehen wir eine Temporeduzierung allerdings kritisch, da sie die Bündelungsfunktion dieser Straßen gefährdet und eine Verkehrsverlagerung durch Ausweichverhalten auslösen kann. Eine Verlagerung der Verkehre ins untergeordnete Netz, etwa in	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive Maßnahme zur Lärmminderung. Bei der Einzelfallprüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung wird immer auch das Verdrängungsverhalten in das untergeordnete Netz geprüft und im Rahmen der Entscheidung abgewogen.	-

TÖB	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Wohngebiete, mit der damit verbundenen Lärm- und Luftbelastung dieser Gebiete ist unbedingt zu vermeiden.		
		Beim Bau neuer Fahrradspuren, Querungshilfen und bei sonstigen baulichen Maßnahmen sollte darauf geachtet werden, möglichst wenige Parkplätze zu reduzieren. Eine Verringerung der Parkplätze kann eine Erhöhung der Parksuchverkehre auslösen, was wiederum zu einem Anstieg der Lärm- und Luftbelastung führt.	§ 9 (2) StrWG NRW „Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen." RAST 06: „Die praktische Erfahrung zeigt, dass vielfach eine Abwägung zwischen den Ansprüchen des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs einerseits und den Ansprüchen des öffentlichen Personennahverkehrs, der nichtmotorisierten Verkehrsarten und der nichtverkehrlichen Straßenraumnutzungen andererseits notwendig ist. Bei der Gewichtung dieser konkurrierenden Ansprüche sind unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Gewichtungen aus der Verkehrsentwicklungsplanung und Nahverkehrsplanung (z. B. betriebliche Auswirkung auf die einzelnen Varianten) insbesondere die Verlagerbarkeit von Nutzungsansprüchen (z. B. Parkmöglichkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr außerhalb des Straßenraums) sowie vertretbare oder zumutbare Belastungen zu prüfen."	-
		Die gleiche Wirkung kann beim pauschalen Wegfall von Parkplätzen (z. B. Maßnahme 9.1.2: Prüfung des Wegfalls der Längsparker zwischen Parkstraße und Regentenstraße/Schillerstraße und Steinmetzstraße/Humboldstraße, vgl. S. 44) eintreten.	Bei der vorgeschlagenen Maßnahme entfallen ca. 5 Parkplätze. In unmittelbarer Umgebung gibt es die Tiefgarage Kapuziener Platz sowie die Parkhäuser Marienhof und Minto.	Änderung des Lärmaktionsplans: Genauere Beschreibung der Parkplätze, die entfallen sollen
		2.2. Bewertung von Einzelmaßnahmen 9.1.1 Hohenzollernstraße Da die Hohenzollernstraße als Hauptverkehrsstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes und Bestandteil des LKW-Routennetzes ist, erfüllt sie eine wichtige Bündelungsfunktion. Nach unserer Einschätzung ist sie eine der zentralen innerstädtischen Verbindungen, über die der Verkehr gezielt abgewickelt werden soll. Daher sollte von einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Hohenzollernstraße, wie unter den Maßnahmenvorschlägen als Prüfauftrag aufgeführt, abgesehen werden. Eine solche – auch abschnittsweise –	s.o.	-

TÖB	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Hauptverkehrsstraße stünde auch im Widerspruch zu der langfristigen Strategie, den Verkehr auf einem ausgedünnten aber leistungsfähigen Vorrangstraßennetz zu bündeln, um die übrigen Straßen zu beruhigen und zu entlasten (vgl. 10.1 Langfristige Strategie für den Straßenverkehr, S. 65).		
		9.3.1 Stadtwaldstraße Da die Stadtwaldstraße als Hauptverkehrsstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes und als LKW-Zubringer Bestandteil des LKW-Routennetzes ist, erfüllt sie eine wichtige Bündelungsfunktion. Daher sollte von einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, wie unter den Maßnahmenvorschlägen als Prüfauftrag aufgeführt, abgesehen werden. Eine solche – auch abschnittsweise – Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Hauptverkehrsstraße stünde auch im Widerspruch zu der langfristigen Strategie, den Verkehr auf einem ausgedünnten aber leistungsfähigen Vorrangstraßennetz zu bündeln, um die übrigen Straßen zu beruhigen und zu entlasten (vgl. 10.1 Langfristige Strategie für den Straßenverkehr, S. 65).	s.o.	-
		9.4.1 Mühlenstraße und Hauptstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Otto-Saffran-Straße Die Maßnahmenvorschläge sehen u.a. eine Abstufung der Hauptstraße zu einer Gemeindestraße und eine Verlagerung der L 370 auf die Straße Gracht vor. Sollte diese Maßnahme umgesetzt werden, müssen aus unserer Sicht im Vorfeld unbedingt die potenziellen Auswirkungen dieser Verlagerung auf die Lärmemissionen an der Straße Gracht und auf andere potenzielle Ausweichstrecken simuliert und in die Planungen einbezogen werden.	Das Klassifizierungskonzept wurde am 10.09.2021 vom Rat der Stadt Mönchengladbach beschlossen und sieht diese Änderung bereits vor.	-
		3. Bewertung der langfristigen Strategie (Kapitel 10 des LAP) Das bereits seit 2016 bestehende Schallschutzfensterprogramm der Stadt Mönchengladbach wird als Förderinstrument für passive Schallschutzmaßnahmen ausdrücklich begrüßt. Positiv hervorzuheben ist hier auch die Erweiterung des Kreises der Antragsberechtigten durch die Absenkung der Auslösewerte auf 58 dB(A) nachts bzw. 68 dB(A) am Tag als Fördervoraussetzung.	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	-
		Weiterhin begrüßt das Handwerk die geplante Stärkung des Umweltverbundes durch die Attraktivierung des Fahrradverkehrs und des ÖPNV-Angebots, weist aber gleichzeitig auf die besonderen Mobilitätbedarfe vieler Handwerksbetriebe hin (s. Mobilitätsbedarfe des Handwerks).	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Zur Kenntnis genommen.	-
		Positiv bewerten wir auch den geplanten Aufbau eines Mobilitätsmanagements zur Unterstützung von umweltverträglicher Mobilität, das sich insbesondere an Arbeitgeber richten soll. Wir regen an, dies in Abstimmung mit den	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	Hinweis wird weitergeleitet.

TÖB	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Selbstverwaltungsorganisationen der lokalen Wirtschaft umzusetzen. Dabei sollte auch der Aufbau einer institutionalisierten Kooperation in Form einer Mobilitätspartnerschaft zwischen Stadt und Wirtschaft (vertreten durch die Handwerkskammer Düsseldorf, die Kreishandwerkerschaft Mönchengladbach und die IHK Mittlerer Niederrhein), nach dem Vorbild der Städte Düsseldorf und Essen, geprüft werden.		
		Abschließend befürworten wir auch das Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“ des Mönchengladbacher Mobilitätsplans aus dem Jahr 2018 und das daraus abgeleitete Planungsziel einer kleinteiligen Nutzungsmischung in der Stadt. Viele Handwerksbetriebe haben ihren Standort auch in Wohn- und Mischgebieten und damit in unmittelbarer Nähe zu ihren Kundinnen und Kunden. Eine Stadtplanung, die es sich zur Aufgabe macht, diese Standorte in integrierten Lagen zu sichern, sichert auch kurze Anfahrtswege und vermeidet Einpendelverkehre aus peripheren Lagen.	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	-
NEW mobil und aktiv	15.12.2023	Wie bereits mit unserer Stellungnahme per E-Mail vom 17.02.2022 zur 3. Runde des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach geschehen, möchten wir auch die aktuelle Möglichkeit nutzen, um eine fristgerechte Stellungnahme/Rückmeldung zur Abwägung zum Lärmaktionsplan der 4. Runde abzugeben. Wie bereits in unserer letzten Rückmeldung beschrieben und bei anderen Gelegenheiten schon mehrfach betont, stellt uns die sukzessive und zum Teil flächendeckende Errichtung von Tempo 30-Zonen (inkl. Vorfahrtsregelung rechts vor links) und Tempo 30-Strecken vor enorme Herausforderungen! In der nächsten Woche werden wir der Fachabteilung Verkehrsplanung den Entwurf für den ersten Qualitätsbericht der NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH für die Fahrplanperiode 2022/2023 zur Verfügung stellen. Ohne zu viele Informationen vorwegnehmen zu wollen, kann an dieser Stelle bereits auf eine ausgeprägte Verspätungslage hingewiesen werden. Die Verspätungen lassen sich zu einem großen Teil durch den Ausbau der Tempo 30-Zonen und Tempo 30-Strecken begründen, die in den letzten Jahren vermehrt im Stadtgebiet eingerichtet worden sind. Durch den fortschreitenden Ausbau von Tempo 30-Zonen und Tempo 30-Strecken im Stadtgebiet sind einige Linien schon fast durchgehend von einem sogenannten „Stadttempo 30 km/h“ betroffen, d.h. der Fahrweg führt größtenteils durch solche temporeduzierte Zonen.	Der Lärmaktionsplan schlägt für Straßenabschnitte eine verringerte Höchstgeschwindigkeit vor, die als Lärmbelastungsachsen ausgewiesen sind und für die eine spürbare Entlastung erwartet werden kann. Die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung kann von der Straßenverkehrsbehörde nur im Rahmen einer Einzelfallprüfung erfolgen, in die auch weitere Aspekte wie Verdrängung in das nachgeordnete Netz oder Verlustzeiten im ÖPNV einfließen. Die ersten T-30-Zonen wurden in Mönchengladbach bereits in den 1980er Jahren eingeführt und seitdem wurden diese Zonen sukzessive weiterentwickelt. Daher kann man davon ausgehen, dass der Fahrplan über Jahrzehnte fortlaufend angepasst wurde.	-

TÖB	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Für diese Bereiche benötigen die Busse nun teilweise erheblich mehr Zeit als ursprünglich im Fahr- und Nahverkehrsplan berücksichtigt wurde. Zusätzlich wird die Fahrzeit im ÖPNV noch durch weitere Maßnahmen wie Protected-Bike-Lanes und Fahrradstraßen beeinträchtigt. Bei den genannten fahrradbezogenen Maßnahmen ist von einem fortschreitenden Ausbau auszugehen, sodass auch dessen Anzahl sich zukünftig im Stadtgebiet noch weiter erhöhen wird. Zwecks Erhöhung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit sind bei besonders verspäteten Linien Gegensteuerungsmaßnahmen unumgänglich. Da Maßnahmen wie Leistungsanpassungen in Form von zusätzlichen Bussen weder kapazitätstechnisch (Fahrzeuge + Fahrpersonale) noch ökologisch und ökonomisch sinnvoll sind, ist darüber konkret nachzudenken, den Takt auf diesen Buslinien im Einzelfall auszudünnen, um wieder zeitlichen Spielraum zur Steigerung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit zu gewinnen. Im Lärmaktionsplan ist unter Kapitel 8.3.2 „T-30-Zonen-Konzept“ u.a. folgende Passage zu entnehmen: *„[…] Die Anordnung dieser weiteren Tempo- 30-Zonen wurde auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen. Diese Grundlage bildete das Ende 2018 beschlossene neue Vorrangstraßennetz, das als leistungsfähiges Netz auch die Bedürfnisse des öffentlichen Personennahverkehrs […] sicherstellt. […].“* Unserer Einschätzung nach, welche u.a. durch die Ergebnisse der Pünktlichkeitsanalyse aus dem Qualitätsbericht gestützt wird, werden die Bedürfnisse des ÖPNV mit den aktuellen bzw. bereits umgesetzten Maßnahmen nicht mehr ausreichend sichergestellt! Wie schon bei unserer letzten Stellungnahme unsere Empfehlung, beim Thema der Geschwindigkeitsreduzierungen im Stadtgebiet verstärkt darauf zu achten, für den Busverkehr Einschränkungen in der Betriebsweise bzw. insbesondere der Fahrgeschwindigkeit möglichst zu vermeiden, um Entwicklungen wie Attraktivierung/Beschleunigung des ÖPNV im Zuge der Mobilitätswende nicht zu torpedieren. Für Ihre Unterstützung im Voraus vielen Dank!		
Kreis Viersen	18.12.2023	Technischer Umweltschutz – Bodenschutz, Immissionsschutz, Wasserrecht:	Zur Kenntnis genommen.	-

TÖB	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Im Rahmen der 4. Runde des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach ergibt sich aus Sicht des Umweltamtes keine Betroffenheit. Es wird keine Stellungnahme abgegeben.		
		Natur- und Landschaftspflege: Aus naturschutzfachlicher, -rechtlicher und landschaftspflegerischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen die 4. Runde des Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Bevölkerungsschutz – Brandschutz: Aus Sicht der Brandschutzdienststelle bestehen keine Bedenken da keine Auswirkungen im Zuständigkeitsbereich zu erwarten sind.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Technische Bauaufsicht: Aus Sicht der technischen Bauaufsicht bestehen keine Bedenken, Anregungen und Hinweise.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Infrastruktur und Verkehrsanlagen: Es bestehen keine Bedenken und Anregungen.	Zur Kenntnis genommen.	-
Stadt Wegberg	13.12.2023	Zum Vorentwurf des Lärmaktionsplanes Mönchengladbach werden von Seiten der Stadt Wegberg keine Anregungen vorgebracht.	Zur Kenntnis genommen.	-
IHK Mittlerer Niederrhein	05.01.2024	1. Grundlegende Bewertung Die Industrie- und Handelskammer begrüßt, dass in dieser Runde des Lärmaktions-plans keine neuen Durchfahrtsbeschränkungen für Wirtschaftsverkehre vorgesehen sind.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Allerdings zeigt der Entwurf auch auf, dass aus Maßnahmen in den vorangegangenen Stufen des Lärmaktionsplans neue Lärmbelastungen an anderen Stellen entstanden sind. Die Durchfahrtsverbote auf der Aachener Straße und der Blumenberger Straße führen beispielsweise zu höheren Belastungen in anderen Straßenzügen, unter anderem in der Karstraße. Ein weiteres Beispiel ist die Entwicklung auf der Steinmetzstraße, die auf einer bewussten Entscheidung des Rates der Stadt Mönchengladbach zurückzuführen ist und deren jetzt festgestellte Verkehrs- und Lärmbelastung Gegenstand von Diskussionen im Vorfeld der Umplanung war.	Die Entwicklung von Verkehrsverdrängungen wird durch die Stadtverwaltung beobachtet, Hinweisen von Bürgern wird nachgegangen. Die Kriterien für die Auswahl der Untersuchungsräume des 4. Lärmaktionsplans sind im Vergleich zu den vorherigen Runden verschärft worden. Die Auslösewerte wurden um 2 dB gesenkt. Die in diesem Lärmaktionsplan untersuchten Straßenabschnitte haben auch schon in der Vergangenheit ähnlich hohe Lärmpegel aufgewiesen.	-
		Besonders in Mönchengladbach berichten aber verladende Unternehmen zunehmend von Schwierigkeiten, Schwerlastverkehre zu organisieren. Bauliche Maßnahmen, wie Einengung des Straßenraums bzw. Fahrbahnverschwenkungen dürfen daher nicht dazu führen, dass sich die Durchfahrtsbedingungen für den Schwerlastverkehr verschlechtern. Dies gilt beispielsweise bei der L370 als wichtige Verbindungsachse zwischen Rheindahlen und der A 61.	Bei der Planung von Einengungen bzw. Fahrbahnverschwenken werden die Anforderungen an den Schwerlastverkehr (z.B. Schleppkurven und Fahrbahnbreiten) berücksichtigt.	-
		Die IHK regt dringend an, die Maßnahmen im Lärmaktionsplan nicht als eine Sammlung von Einzelmaßnahmen zu betrachten, sondern die	Der LAP ist ein Baustein des Mobilitätsplans, in dem diese Belange parallel betrachtet werden.	-

TÖB	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Mobilität in Mönchengladbach als gesamtes System zu untersuchen sowie die Maßnahmen entsprechend zu planen und abzustimmen. Dies betrifft auch Planungen sowie Bau- und Mobilitätsmaßnahmen, die nicht in direktem Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan stehen.		
		Zudem sollte überprüft werden, ob in der Vergangenheit entlastete Straßen aufgrund anderer Maßnahmen im Gesamtsystem heute wieder aufnahmefähig für verschiedene Verkehrsströme sind.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Lärmentlastung der Anwohner an den Belastungsachsen soll langfristig aufrechterhalten werden.	-
		Im Lärmaktionsplan wird ausgeführt, dass der Kfz-Verkehr auf einem ausgedünnten, aber zugleich besonders leistungsfähigen Vorrangstraßennetz konzentriert werden soll. Dadurch sollen die übrigen Straßen entlastet und beruhigt werden. Hierzu sollen, einzelne Netzergänzungen vorgenommen und entlastete Straßen in der Netz-hierarchie herabgestuft werden. Ergänzend sollen flankierende verkehrsberuhigende Maßnahmen im Nebennetz wie auch im zusätzlich belasteten Netz der Hauptverkehrsstraßen notwendig werden. Weitere Hinweise, die Aufschluss darüber geben, wie dieses Netz ausgestaltet werden soll, sind im Lärmaktionsplan nicht enthalten.	Im Rahmen des Mobilitätsplans wurde das Vorrangstraßennetz und das Lkw-Routenkonzept (inkl. Notwendige Maßnahmen) vom Rat der Stadt Mönchengladbach beschlossen.	-
		Die Unternehmen in Mönchengladbach benötigen ein leistungsfähiges Netz für die Wirtschaftsverkehre. Veränderungen im Netz müssen frühzeitig mit der Wirtschaft besprochen und im Konsens mit dieser entwickelt werden. Die IHK steht dies-bezüglich als Ansprechpartnerin zur Verfügung.	Zur Kenntnis genommen.	-
		2. Geschwindigkeitsbegrenzungen Im Rahmen der durchgeführten Mitgliederbefragung, wurde von einigen Unternehmen die Rückmeldung gegeben, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen akzeptabel seien, um die Lärmbelastung zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.	Zustimmung zu den Maßnahmen.	-
		Bei der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit ist allerdings darauf zu achten, dass an Kreuzungen mit Lichtsignaleinrichtungen eine Anpassung der Ampelphasen erforderlich ist. Die IHK bittet darum, diesbezüglich auch die technische Umsetzbarkeit der Veränderung der Ampelphasen im Vorfeld zu prüfen. Dies gilt auch mit Blick auf Auswirkungen in Bezug auf den Verkehrsfluss der untergeordneten Straßen. Ein flüssiger Verkehrsablauf ist sicherzustellen und vermeidbare Staubildungen sind zu verhindern, um reibungslose Liefer-, Kunden- und Mitarbeiterverkehre gewährleisten zu können. Dies dient nicht nur den gesamtwirtschaftlichen Interessen (Attraktivität des Standortes Mönchengladbach und insbesondere seiner Innenstadt,	Im Rahmen des Abwägungsprozesses der Straßenverkehrsbehörde wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt dieser Punkt geprüft und berücksichtigt.	

TÖB	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Erreichbarkeit von Gewerbestandorten, etc.), sondern auch den Zielen von Klimaschutz und Luftreinhaltung.		
		3. Lärmoptimierter Asphalt Die IHK weist darauf hin, dass auch die Erneuerung der Straßendecke im Allgemeinen zur Lärmminderung beitragen kann. Straßen in schlechtem baulichem Zustand sollten deswegen vorrangig saniert werden.	Zur Kenntnis genommen.	-
		Bei allen Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass die ansässigen Unternehmen den Umbau der Straße nicht über nachträgliche Beiträge mitfinanzieren müssen. Dies ist gerade mit Blick auf die schwierige wirtschaftliche Lage vieler Unternehmen zu vermeiden. So wurde uns im Rahmen der Mitgliederbefragung berichtet, dass im Bereich Viersener Straße/Steinmetzstraße (Maßnahme 9.1.2) vor einiger Zeit bauliche Veränderungen vorgenommen wurden, die bereits zu einer Belastung für die Anlieger geführt haben. Seitens betroffener Unternehmen wird daher die Sorge geäußert, dass weitere Maßnahmen in diesem Bereich ebenfalls zu finanziellen Belastungen führen können.	Die Beiträge der Anlieger bei Straßenbaumaßnahmen sind gesetzlich im Kommunalabgabengesetz NRW geregelt.	-
		Bei den konkreten Straßenumbauten sollten die betroffenen Unternehmen (gegebenenfalls auch im weiteren Umfeld) vor einer ersten Entwurfsplanung informiert und einbezogen werden, um konkrete Betroffenheiten der Wirtschaft zu einem frühen Zeitpunkt identifizieren und negative Auswirkungen vermeiden zu können. Die IHK regt an, hier eine besondere Beteiligung der Unternehmen über das gesetzliche Maß hinaus anzustreben.	Im Rahmen der Planung werden frühzeitig Erkundigungen zu allen Belangen, die auf den Verkehrsraum einwirken, eingeholt. Insbesondere die Belange des Wirtschaftsverkehrs genießen einen hohen Stellenwert. Dieses ist an der intensiven Zusammenarbeit mit der IHK und Vertretern aus der Wirtschaft im Rahmen des Lkw-Routenkonzeptes zu sehen.	-
		4. Maßnahme 9.4.1 Bezirk Ost – Mühlenstraße und Hauptstraße Die unter Punkt 9.4.1 im Entwurf empfohlene, unterstützende Maßnahme „Abstufung der Hauptstraße zur Gemeindestraße bei gleichzeitiger Verlagerung der L 370 auf die Straße Gracht“ erfordert aus Sicht der IHK eine tiefergehende, im Gesamtkontext zu betrachtende Überprüfung. Die L 370 ist eine den Ortsteil Rheydt von Ost nach West querende Landesstraße mit überörtlichen Funktionen. Eine Herabstufung der Hauptstraße zur Gemeindestraße und eine gleichzeitige Verschwenkung der Landesstraße sollte nicht ausschließlich unter Lärmaspekten betrachtet werden. Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sowie insbesondere die Auswirkungen auf den Liefer- und Schwerlastverkehr sollten - auch unter Einbeziehung der betroffenen Unternehmen vorab untersucht und mit der Wirtschaft abgestimmt werden.	Das Klassifizierungskonzept wurde am 10.09.2021 vom Rat der Stadt Mönchengladbach beschlossen und sieht diese Änderung bereits vor.	-
		5. Ausweisung ruhiger Gebiete und Sicherung von Gewerbestandorten In dem Entwurf des Lärmaktionsplans werden ruhige Gebiete ausgewiesen, welche gegen eine Zunahme des Lärms geschützt	Die angesprochenen ruhigen Gebiete wurden bereits im 1. Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach, der am 13.03.2013 vom Rat der Stadt Mönchengladbach beschlossen worden ist, als ruhige Gebiete ausgewiesen. Mit dem Beschluss	Änderung: Verkleinerung der Fläche des ruhigen Gebietes 308

TÖB	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		werden sollen. Wie in den vorangegangenen Stellungnahmen zum 3. Lärmaktionsplan vom 4. November 2021 und vom 18. Februar 2022 fordert die IHK, die Grenzen der Gebiete zu überprüfen und anzupassen. Einige dieser Gebiete, wie beispielsweise die Gebiete mit den Nummern: 103, 108-110, 201, 204, 210 oder 301 grenzen an Gewerbegebiete. Insbesondere die Gebiete 301 (angrenzend an das Gewerbegebiet Neuwerk) und 308 müssen überprüft werden. Im Gebiet 308 sind Unternehmen aus der Abgrabungs- und Recycling-wirtschaft ansässig. In diesem Bereich ist im Flächennutzungsplan zudem eine Fläche für Ver- und Entsorgung mit der Zweckbestimmung Recycling dargestellt. Das Ziel, diese ruhigen Flächen vor einer Zunahme vor Lärm zu schützen, würde gleichzeitig eine Beschränkung der Unternehmen in Ihrem Bestand und in Ihren Entwicklungsmöglichkeiten bedeuten. Diese Gebiete dürfen daher nicht als ruhige Gebiete ausgewiesen werden, um die Gewerbestandorte dauerhaft zu erhalten und deren Zukunftsfähigkeit nicht einzuschränken. Die Gebiete 106 – 108 liegen in direktem Anschluss an das ehemalige Militärgelände JHQ. Die Darstellung der ruhigen Gebiete darf weder mit einer potenziellen gewerblichen Entwicklung noch mit dem im Regionalplan dargestellten Windenergiebereich kollidieren. Das Gebiet 207 überschneidet sich mit der Fläche, die im Regionalplan als allgemeiner Siedlungsbereich für Gewerbe (ASB-GE Sasserath) gesichert ist. Auch hier fordert die IHK eine Überprüfung der Grenzen des ruhigen Gebiets.	des 3. LAP am 21.09.2019 und des 3. LAP am 14.09.2022 wurde dieses nochmals bestätigt. Bei räumlichen Planungen sind die ruhigen Gebiete ein Abwägungsbelang. Im Rahmen von Unternehmenserweiterungen/-entwicklungen nach TA-Lärm sind keine Einschränkungen durch das Thema ruhige Gebiete zu erwarten. Der Hinweis zum Gebiet 308 wird in den LAP aufgenommen.	

Anhang III: Umsetzungsstand der Maßnahmen vorheriger Lärmaktionspläne

Stand Dezember 2023

Legende:

x	im LAP vorgeschlagen
	vollständig umgesetzt
	teilweise umgesetzt
	in Planung bzw. Prüfung
	Aktuell nicht weiter zu verfolgen, ggf. bei zukünftigen Planungen einzubringen
	nicht umsetzbar

1. Lärmaktionsplan

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Speicker Straße - Luisenstraße - Blumenberger Straße	Hittastraße	Leibnizstraße (Süd)					x																		
										x																
		Hittastraße	Luisenstraße											x											Begrenzung der Fahrbahn durch Hecken	
				Speicker Straße	Hittastraße								x													
				Speicker Straße	Luisenstraße	Hügelstraße						x														
		Höhe Turmstraße													x											
		südlich Kurstraße	Landgrafenstraße								x															
				Blumenberger Straße	Bahnstraße	Markgrafenstraße	Landgrafenstraße														x					
		Turmstraße	Leibnizstraße (Süd)																x							
		Hittastraße	Markgrafenstraße																					x		

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																			
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Burggrafenstraße	Aachener Straße	Hittastraße								x																
								x																			
										x																	
Nord	Aachener Straße	Hittastraße	Burggrafenstraße					x																			
														x													
				Aachener Straße	Hittastraße																x						
				Aachener Straße	Burggrafenstraße																x						
		Höhe Haltestelle Weststraße														x										
		Hittastraße	Burggrafenstraße								x																
				Aachener Straße	Ferdinand-Strahl-Straße							x															

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Hittastraße	Aachener Straße	Speicker Straße					x																		
										x										x						
											x															
				Hittastraße	Speicker Straße																x					
				Hittastraße	Aachener Straße																x					
		Milostraße	Busbucht												x											
Nord/ West	Aachener Straße - Burggrafenstraße	Waldnieler Straße	Bahnstraße																							Prüfung Umlegung der B 57 auf die Route Waldnieler Straße - Am Nordpark
																						x				
Nord	Aachener Straße	nördlich Einmündun	Bahnstrecke							x																
		Burggrafenstraße	Bahnstrecke																	x						
								x																		
				alle lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte																	x					
																	x									
																			x							
											x															
																										Um- oder Absiedlung vereinzelter Wohngebäude zwischen gewerblich genutzten Flächen

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Bahnstraße	Fringsstraße	Landscheidung					x																		
										x																
		Markgrafenstraße	Bahnstrecke																	x						
																			x							
											x															
				Bahnstraße	Kabelstraße																x					
		Kabelstraße	Speicker Höhe								x															
																x										
		nördlich Brücke Speicker Höhe	Blockerschließung Bahnstraße (Seitenweg)												x											

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
West	Aachener Straße	Bahnstrecke	AS MG-Holt								x															
								x																		
		Höhe Aachener Straße 386																								Prüfung Verlegung der Zufahrt zum Gewerbebetrieb auf die Monschauer Straße
		Bahnstrecke	Monschauer Straße											x												
																				x						
		Bahnstraße	AS MG-Holt											x												
																				x						
		AS MG-Holt	Engelsholt							x																
		A61	Erschließung Nordpark																					x		

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
West	Bahnstraße	Bahnstrecke	Monschauer Straße					x																		
		Engelsholt	Aachener Straße							x																
		Bahnstrecke	Aachener Straße																	x						
				Bahnstraße	Monschauer Straße																x					
		Monschauer Straße	Aachener Straße																x							
				Aachener Straße	Bahnstraße							x														
				Monschauer Straße	Bahnstraße							x														
		Monschauer Straße	Aachener Straße								x															

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Ost	Erzbergerstraße			Bismarckstraße	Rathenaustraße	Goebenstraße	Erzbergerstraße																			Unterbindung der Fahrbeziehung Bismarckstraße Richtung Erzbergerstraße
		gesamter Abschnitt																								Abstufung der Erzbergerstraße zur Stadtstraße
		Korschenbroicher Straße	Volksgartenstraße																							Einbindung in T-30-Zone
																										Ausbau als Mischfläche
										x																
				Erzbergerstraße	Korschenbroicher Straße							x														
																										Grundstück Korschenbroicher Straße Ecke Erzbergerstraße - kleinteilige Neubebauung - alternativ Einfriedung mit Hecke und Baumanpflanzungen
				Erzbergerstraße	Volksgartenstraße							x														
		Umfeld																								Ausweitung der bestehenden T-30-Zonen
		Volksgartenstraße	Hofstraße											x												
								x																		
										x																
																				x						

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Ost	Grevenbroicher Straße - Dohler Straße	Erzbergerstraße	Geneickener Straße																							Abstufung zur Stadtstraße
										x																
				Hofstraße	Grevenbroicher Straße	Hardterbroicher Straße						x														Rückbau des Knotenpunktes; Einbeziehung der Hardterbroicher Straße in die Platzfläche
								x																		
		Hofstraße	Breite Straße																	x						
Ost	Grevenbroicher Straße	Höhe Marktplatz																								Baulückenschließung
		Hofstraße	Moselstraße																x							
														x												
				Grevenbroicher Straße	Moselstraße						x															
																										Absiedlung des gewerblichen Betriebes
				Grevenbroicher Straße	Teupesstraße	Stiegerfeldstraße	Dohler Straße					x														überfahrbahrer Platz
								x	x																	

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Dohler Straße	Breite Straße	Moselstraße																x						
														x											
				Dohler Straße	Hüttenstraße							x													Verengung Einmündung Hüttenstraße
				Dohler Straße	Breite Straße							x													Verengung Einmündung Dohler Straße
		Breite Straße	Geneickener Straße							x															
								x																	T-30-Zone?
		Breite Straße	Bonnenbroicher Straße											x											Rückbau
		Schlossstraße	Geneickener Straße																x						
																									Änderung der Erschließung der Gewerbebetriebe im Umfeld
Nord/ Süd	Friedrich-Ebert-Straße / Rheydter Straße	Fliethstraße	Mühlenstraße					x																	
										x															
											x														

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Friedrich-Ebert-Straße	Hohlstraße	Breite Straße											x												
																				x						
																			x							
				Friedrich-Ebert-Straße	Blumenstraße																					Schließung von Baulücken
Nord	Rheydter Straße	Fliethstraße	Kronprinzenstraße																x							
Nord/ Süd	Landgrafenstraße / Seilerweg / Heinrich-Pesch-Straße	Im Bereich der Wohnbebauung						x																		Hinweis: Maßnahmen werden bei einer starken Erhöhung des Verkehrsaufkommens notwendig
											x															
																								x		
Nord	Theodor-Heuss-Straße	Bahnbrücke	Hofstraße					x																		
											x															
		Südstraße	Hofstraße																							Bau einer Lärmschutzwand

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Gartenstraße	Breite Straße	Mühlenstraße							x																
																				x						
														x												
		Seminarstraße	Mühlenstraße					x																		
		Gesundheitsamt	Mühlenstraße								x															
Süd	Limitenstraße	Mühlenstraße	Georg-C.-Marshall-Platz					x																		
										x																
											x															
Nord/ Süd	Südstraße - Am Gerstacker	Theodor-Heuss-	Breite Straße								x															Hinweis: Maßnahmen werden bei einer starken Erhöhung des Verkehrsaufkommens notwendig
Süd	Otto-Saffran-Straße	Karlsbader	Hauptstraße								x															
								x																		
																				x						
																	x									
																								x		

2. Lärmaktionsplan

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Lindenstraße	Venner Straße	Annastraße					x																				
Nord	Lindenstraße	Venner Straße	Viersener Straße							x																		
Nord	Lindenstraße	Danziger Straße	Am Steinberg								x																	
Nord	Lindenstraße			Lindenstraße			Venner Straße					x																
Nord	Lindenstraße	Höhe Zugang Bezirkssportanlage													x													
Nord	Lindenstraße	Zugang ev. Friedhof auf Höhe Bebericher Straße oder Höhe Klagenfurter Straße													x													

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																			
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Lindenstraße	Venner Straße	Am Steinberg																	x							
Nord	Lindenstraße	Venner Straße	Am Steinberg																x								
Nord	Metzenweg	Schömkesweg	Lindenstraße								x																
Nord	Marienburger Straße	Königsberger Straße	Lindenstraße								x																
Nord				Lindenstraße	Metzenweg	Marienburger Straße					x																
Nord	Nicodemstraße	Roermonder Straße	Am Mevissenhof							x																	
Nord	Nicodemstraße	Am Mevissenhof	Waldnieler Straße							x																	
Nord	Nicodemstraße	Waldnieler Straße	Roermonder Straße					x																			
Nord	Nicodemstraße	Waldnieler Straße	Roermonder Straße																x								
Nord	Metzenweg	Bergerstraße	Roermonder Straße																								

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Metzenweg	Roermonder Straße	Dülkener Straße					x																				
Nord	Roermonder Straße/ Waldhausener Straße	Nicodemstraße	Hermann-Piecq-Anlage					x																				
Nord	Roermonder Straße/ Waldhausener Straße	In der Duis	Hermann-Piecq-Anlage								x																	
Nord	Roermonder Straße/ Waldhausener Straße	In der Duis	Hermann-Piecq-Anlage							x																		
Nord	Hofstraße	Rheydter Straße	Südstraße					x																				
Nord	Hofstraße	Rheydter Straße	Theodor-Heuss-Straße							x																		
Nord	Hofstraße	Rheydter Straße	Südstraße								x																	
Nord	Hofstraße	Rheydter Straße	Südstraße											x														
Nord	Waldnieler Straße/ Hittastraße/ Speicker Straße/ Fliethstraße																					x						

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Waldnieler Straße/ Hittastraße/ Speicker Straße/ Fliethstraße										x																	
Nord	Waldnieler Straße																								x			
Nord	Hittastraße																								x			
Nord	Fliethstraße																								x			
Nord	Waldnieler Straße	Durchgang Ferdinand-Strahl-Straße - Franz-Brandts-Allee													x													
Nord	Waldnieler Straße	Milostraße - Busbucht													x													
Nord	Waldnieler Straße	Bushaltestelle Hittastraße																										Beleuchtung Haltestelle
Nord	Waldnieler Straße	Haltestellen Hittastraße																										Angebot B+R-Anlage

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Waldnieler Straße	Haltestellen Bleichstraße																								Angebot B+R-Anlage
Nord	Speicker Straße			Speicker Straße	Vitusstraße	Bleichstraße															x					
Nord	Fliethstraße			Fliethstraße	Rheydter Straße	An der Fliescherm ühle															x					
Nord	Mürriger Straße	Stationsweg	Grete-Schmitter-Weg					x																		
Nord	Mürriger Straße	Grottenweg	Grete-Schmitter-Weg								x															
Nord	Mürriger Straße	Stationsweg	Breiter Graben							x																
Nord	Mürriger Straße	Grete-Schmitter-Weg	Grottenweg																x							
Nord	Mürriger Straße			Mürriger Straße	Eselsweg										x											

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Tomper Straße/ Vorster Straße	Nikolausstraße	Hardter Landstraße					x																		
Nord	Tomper Straße/ Vorster Straße	Hehler (Stadtgrenze)	Hardter Landstraße							x																
Nord	Tomper Straße/ Vorster Straße	Korstenkamp	Hardter Landstraße								x															
Nord	Tomper Straße/ Vorster Straße	Nikolausstraße	Hardter Landstraße																					x		
Nord	Tomper Straße/ Vorster Straße			Höhe Haierbäumchen											x											
Nord	Tomper Straße/ Vorster Straße			etwa Höhe Pastorenkamp											x											
Nord	Tomper Straße/ Vorster Straße	Korstenkamp	Hardter Landstraße																							Prüfung Fahrradführung
Nord	Tomper Straße/ Vorster Straße			Marktplatz																						Fahrbahnübergreifende Gestaltung des Platzes
Nord	Vorster Straße	Vossenbäumchen	Luise-Gueury-Straße					x																		

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Vorster Straße	Hardter Landstraße	Roermonder Straße								x																	
Nord	Vorster Straße	Vossenbäumchen	Louise-Gueury-Straße																	x								
Nord	Vorster Straße	Vossenbäumchen	Luise-Gueury-Straße														x											
Nord	Vorster Straße	Vossenbäumchen	Luise-Gueury-Straße																x									
Nord	Vorster Straße	Vossenbäumchen	Luise-Gueury-Straße													x												
Nord	Vorster Straße	Vossenbäumchen	Luise-Gueury-Straße																									Ausweitung der Nebenanlagen über die markierten Parkstände
Nord	Vorster Straße	Vossenbäumchen	Luise-Gueury-Straße																									Fahrradparken
Nord	Vorster Straße	Vossenbäumchen	Luise-Gueury-Straße																									Außendarstellungs- und Aufenthaltsflächen

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																			
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Vorster Straße			Vorster Straße	Heilstättenweg										x												
Nord	Vorster Straße			Vorster Straße	Wehresbäumchen										x												
Nord	Vorster Straße	Höhe Bushaltestellen "Vorster Straße"													x												
Nord	Vorster Straße	Luise-Gueury-Straße	Roermonder Straße																x								
Nord	Vorster Straße	Höhe Zufahrt Kleingartenanlage																					x				
Nord	Vorster Straße	Höhe Kreuselskamp																					x				
Nord	Vorster Straße	Höhe Vossenbäumchen																					x				
Nord	Hohenzollernstraße	Rheinbahnstraße	Bismarckstraße					x																			

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Nord	Hohenzollernstraße	Rheinbahnstraße	Bismarckstraße								x																	
Nord	Hindenburgstraße	Breitenbachstraße	Krefelder Straße					x																				
Nord	Hindenburgstraße	Breitenbachstraße	Krefelder Straße											x														
Nord	Hindenburgstraße	provisorische Verkehrsinsel mit Querungssicherung Höhe Lothringer Straße													x													
Nord	Hindenburgstraße	Bellstieg	Krefelder Straße																								x	
Ost	Neusser Straße	Kranzstraße	Fritz-Müller Straße								x																	
Ost	Neusser Straße	Krefelder Straße	Fritz-Müller Straße							x																		
Ost	Hansastraße	Alfons-Schulz-Straße	Hovener Straße					x																				

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Ost	Hansastraße	Alfons-Schulz-Straße	Hovener Straße								x																	
Ost	Hansastraße	Stadtgrenze (Lockhütte)	Hovener Straße							x																		
Ost	Hansastraße	Marktplatz															x											
Ost	Hansastraße	Marktplatz																										Mittel- bis langfristig: Entwicklung eines Gestaltungskonzepts für den Bereich Straßenraum und Kirchenumfeld, um den Ortskern aufzuwerten
Ost	Hovener Straße	Hansastraße	Dünner Straße							x																		
Ost	Hovener Straße	Hansastraße	Dünner Straße								x																	
Ost	Dünner Straße	Hovener Straße	Bahnstrecke							x																		
Ost	Dünner Straße	Hovener Straße	Bahnstrecke								x																	
Ost	Dünner Straße	Bahnstrecke	Engelblecker Straße					x																				

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																			
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Ost	Dünner Straße	Bahnstrecke	Dammer Straße								x																
Ost	Dünner Straße	Bahnstrecke	Liebfrauenstraße							x																	
Ost	Dünner Straße	Höhe Gathersweg													x												
Ost	Dünner Straße	Krankenhaus																									Bauliche Trennung der Senkrechtparkstände vor dem Krankenhaus vom Gehweg, z.B. durch Verkürzung der Parkstände zugunsten einer eng stehenden Baumreihe, Pollern oder Barrieren
Ost	Dünner Straße	Ladezone Höhe Krankenhaus																									weitgehendes Parkverbot auf der Nordseite
Ost	Dünner Straße	Ladezone Höhe Krankenhaus																									Verbreiterung der Nebenanlagen

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Ost	Dünner Straße	Ladezone Höhe Krankenhaus																	x							
Ost	Dünner Straße	Bahnstrecke	Engelbleckerr Straße																	x						
Ost	Abtshofer Straße	Dammer Straße	Neersbroicher Straße					x																		
Ost	Abtshofer Straße	Peter-Schumacher-Platz	L390							x																
Ost	Abtshofer Straße	Peter-Schumacher-Platz	L391																	x						
Ost	Dammer Straße	Engelbleckerr Straße	Bendhütter Straße					x																		
Ost	Dammer Straße	Dünner Straße	Bendhütter Straße								x															
Ost	Neusser Straße	Lürriper Straße	Volksbadstraße								x															
Ost	Neusser Straße	Volksbadstraße	Am Hülserhof					x																		
Ost	Neusser Straße	Volksbadstraße	Am Hülserhof								x															

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																			
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Ost	Neusser Straße	Volksbadstraße	Am Hülserhof																x							
Ost	Neusser Straße	Volksbadstraße	Am Lauterkamp												x											
Ost	Volksbadstraße	Compesmühlenweg	Neusser Straße					x																		
Ost	Volksbadstraße	Compesmühlenweg	Neusser Straße								x															
Ost	Volksbadstraße	Compesmühlenweg	Neusser Straße												x											
Ost				Neusser Straße	Volksbadstraße	Nordring																				verkehrstechnische Prüfung eines Ausbaus des Knotenpunktes als Kreisverkehr
Ost	Konstantinstraße	Brüderstraße	Am Alten Friedhof					x																		
Ost	Am Alten Friedhof	Konstantinstraße	Fliederweg								x															
Ost	Konstantinstraße	Brüderstraße	Am Alten Friedhof								x															
Ost	Konstantinstraße	Brüderstraße	Am Alten Friedhof							x																
Süd	Dahlener Straße	Steinrathshof	Feldstraße					x																		

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																			
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Dahlener Straße	Steinrathshof	Bolksbuscherstraße								x																
Süd	Dahlener Straße	Höhe Steinrathshof																					x				
Süd	Dahlener Straße	Beginn des Mittelstreifens																					x				
Süd	Dahlener Straße	südlich Preyerstraße													x												
Süd	Dahlener Straße	Höhe nördliche Zufahrt zum Parkplatz des Supermarktes													x												
Süd	Dahlener Straße			Dahlener Straße	Feldstraße																	x					

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Dahlener Straße	Dahlener Straße Haus Nr. 210	Eisenbahnstraße					x																				
Süd	Dahlener Straße	Bolksbuscher Straße	Mittelstraße								x																	
Süd	Dahlener Straße	Bolksbuscher Straße	Mittelstraße							x																		
Süd	Dahlener Straße	Katharinenstraße	Bootstraße												x													
Süd	Dahlener Straße	Eisenbahnstraße													x													
Süd	Dahlener Straße	ca. 50 m vor LSA der Einmündung Mittelstraße													x													
Süd	Bootstraße							x																				
Süd	Bootstraße																											Prüfung der Ausweisung eines Radwegs in Gegenrichtung
Süd	Urftstraße	Dahlener Straße	Bachstraße					x																				

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Bachstraße	Trierer Straße	Mittelstraße					x																				
Süd	Bachstraße	Bachstraße Haus Nr. 197	Mittelstraße								x																	
Süd	Bachstraße	Trierer Straße	Heinrich-Pesch-Straße							x																		
Süd	Bachstraße	Höhe Trierer Straße													x													
Süd	Bachstraße	Bootstraße													x													
Süd	Bachstraße	Fuchsstraße													x													
Süd	Bachstraße	westlich der Mittelstraße													x													
Süd	Bachstraße			Bachstraße	Urftstraße							x																
Süd	Odenkirchener Straße	Vierhausstraße	Schlachthofstraße																			x						
Süd	Odenkirchener Straße	Vierhausstraße	Schlachthofstraße																					x				

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Odenkirchener Straße	Vierhausstraße	Schlachthofstraße								x															
Süd	Odenkirchener Straße	Vierhausstraße	Schlachthofstraße																	x						
Süd	Odenkirchener Straße	Vierhausstraße	Schlachthofstraße																							Prüfung der lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte auf die Einrichtung von Busbeschleunigungsstreifen (evtl. in Kombination mit der Fahrradführung)
Süd	Schlachthofstraße	Odenkirchener Straße	Backeshof					x																		
Süd	Schlachthofstraße	Odenkirchener Straße	Backeshof								x															
Süd	Giesenkirchener Straße	Bruchstraße	Mülgaustraße					x																		
Süd	Giesenkirchener Straße	Mülgaustraße	Ortsausgang								x															
Süd	Giesenkirchener Straße	Höhe Langfuhr																					x			
Süd	Giesenkirchener Straße	Höhe Ortseingang																					x			

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Giesenkirchener Straße	Langfuhr	Römerbrunnen												x											
Süd	Giesenkirchener Straße	Langfuhr	Römerbrunnen																x							
Süd	Giesenkirchener Straße	Kleingartenverein Giesenkirchen	Beginn Bebauung Giesenkirchener Straße												x											
Süd	Giesenkirchener Straße	östlich Angerstraße																	x							
Süd	Giesenkirchener Straße	westlich des Ortseingangs																	x							
Süd	Giesenkirchener Straße	Mülgaustraße	Ortsausgang																					x		
Süd	Mülgaustraße	Beller Straße	Kirschhecke																							Bergauf Freigabe des breiten Gehwegs zur Mitbenutzung durch Fahrradfahrer
Süd	Mülgaustraße	Beller Straße	Kirschhecke																x							

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Mülgaustraße	Beller Straße	Kochschulstraße												x													
Süd	Mülgaustraße	Höhenstraße	Marienbader Straße												x													
Süd	Mülgaustraße	Einruhrstraße	Kirschhecke												x													
Süd	Mülgaustraße	Am Beller Bach	Einruhrstraße					x																				
Süd	Mülgaustraße	südlich der Einmündung Saarstraße																					x					
Süd	Mülgaustraße	Höhe Saarstraße																					x					
Süd	Hoemenstraße	Karlstraße	Laurentiusplatz					x																				
Süd	Burgfreiheit - Kölner Straße	Laurentiusplatz	Burgbongert					x																				
Süd	B 59	Korneliusstraße	Burgbongert								x																	

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	B 59	Parkplatz Kreuzweiher	verkehrsberuhigter Bereich Burgfreiheit																									Ausweisung Gehweg (Stärkung Parken außerhalb des Geschäftszentrums)
Süd	B 59	Einmündung Am Kreuzweiher																										Gestaltungsänderung
Süd	B 59	Einmündung Bankstraße																										Gestaltungsänderung
Süd	B 59	Einmündung Burgfreiheit																										Gestaltungsänderung
Süd	B 59	Burgstraße	Burgbongert																						x			
Süd	Ruhrfelder Straße	50 m nördlich Bahnbrücke	Duvenstraße					x																				
Süd	Ruhrfelder Straße	Bahnbrücke	Duvenstraße								x																	

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Zur Burgmühle							x																		
Süd	Burgfreiheit - Ruhrfelder Straße - Zur Burgmühle										x															
Süd	Burgstraße	Hoemenstraße	Burgfreiheit						x																	
Süd	Straßen zwischen	Hoemenstraße	Ruhrfelder Straße																							Bauliche Trennung (siehe oben: Gestaltungsänderung der Einmündungen)
Süd	Pastoratsgasse Wilhelm-Niessen-Straße	Bereich Martin-Luther-Platz							x																	
Süd	Burgfreiheit	Korneliusstraße	Zur Burgmühle					x																		
Süd	Düsseldorfer Straße	Schlossstraße	Hosterweg					x																		
Süd	Düsseldorfer Straße	Schlossstraße	Hosterweg								x															
Süd	Düsseldorfer Straße	Schlossstraße	Hosterweg											x												
Süd	Düsseldorfer Straße	Schlossstraße	Hermann-Löns-Straße														x									

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Düsseldorfer Straße	Hermann-Löns-Straße	Hosterweg														x									
Süd	Düsseldorfer Straße	Schlossstraße	Hosterweg																x							
Süd	Düsseldorfer Straße	Höhe Hermann-Löns-Straße														x										
Süd	Düsseldorfer Straße	Höhe Hermann-Löns-Straße																								ggf. Bedarfs-LSA
Süd	Düsseldorfer Straße			Düsseldorfer Straße	Schlossstraße							x														
Süd	Düsseldorfer Straße			Düsseldorfer Straße	Hosterweg							x														
Süd	Düsseldorfer Straße			Düsseldorfer Straße	Hermann-Löns-Straße							x														
Süd	Wickrather Straße	Taunusstraße	Gotzweg/ Geistenbecker Feld								x															

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																			
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
Süd	Reststrauch	Höhe Durchgang Am Wasserturm													x												
Süd	Reststrauch	Gotzweg	Steinfelder Straße								x																
Süd	Reststrauch	Gotzweg	Steinfelder Straße																								Beschränkung der markierten Parkreihen auf der Ostseite auf den Fahrbahnbereich
Süd	Reststrauch	Gotzweg	Steinfelder Straße																								Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs auf den Nebenanlagen oder Fahrradfahrer frei
Süd	Wickrather Straße/Reststrauch	Taunusstraße	Geistenbecker Feld					x		x																	
West	Ortskern Wickrath																										Änderung der Verkehrsführung Richtung Osten und Süden
West	Ortskern Wickrath																										Umstufung von Straßen
West	Gelderner Straße	Sanddornweg	Roßweide					x																			
West	Poststraße	Roßweide	Bahnstrecke					x																			

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																			
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
West	Rheindahlener Straße	Bahnstrecke	Orffstraße					x																			
West	Gelderner Straße	Sanddornweg	Roßweide								x																
West				Gelderner Straße	Adolf-Kempken-Weg	Autobahnanschluss						x															
West	Gelderner Straße	Adolf-Kempken-Weg	Sanddornweg							x																	
West	Poststraße	Geldener Straße	Trompetera llee								x																
West	Poststraße	Quadstraße	Bahnüberg ang								x																
West	Poststraße	Geldener Straße	Dr.-Carl-Goerdeler-Straße					x		x																	
West				Poststraße	Trompetera llee							x															
West				Poststraße	Trompetera llee																						Kap auf Nordseite am Übergang (LSA)
West	Poststraße	Quadstraße	Trompetera llee								x																

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																			
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
West	Poststraße	Quadstraße	Trompeteralee																x							
West				Gelderner Straße	Poststraße	Roßweide						x														
West	Rheindahlener Straße	Bahnübergang	Adolf-Kempken-Weg								x															
West	Rheindahlener Straße	Höhe Kohlenweg Nordseite der Einmündung																								Vorampel mit gesichertem Übergang zwischen den Richtungshaltestellen
West				Rheindahlener Straße	Hopfengarten							x														
West	Rheindahlener Straße	vor Haus Nr. 30																								Förderung des Fußgängerverkehrs: Ausbau eines Kaps/Erweiterung des Gehwegs
West	Rheindahlener Straße	vor Haus Nr. 30																								Erweiterung des Gehwegs
West	Rheindahlener Straße	vor Haus Nr. 30																	x							

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
West	Rheindahlener Straße	Höhe Übergang an der Orffstraße																								Ausbau der markierten Gehwegvorstreckung als Kap
West	Rheindahlener Straße	nördlich Adolf-Kempken-Weg													x											
West	Trompeterallee	Poststraße	Hochstadenstraße					x																		
West	Trompeterallee	Poststraße	Hochstadenstraße											x												
West	Trompeterallee	Poststraße	Hochstadenstraße								x															
West	Trompeterallee	Poststraße	Hochstadenstraße																							Rückschnitt der Bäume um Alleencharakter zu stärken
West	Hochstadenstraße	Trompeterallee	Quadstraße					x																		
West	Hochstadenstraße	Trompeterallee	Quadstraße								x															
West	Beckrather Straße	Quadstraße	Kirchstraße						x																	
West	Beckrather Straße	Kirchstraße	Wickrathhahner Straße					x																		

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																		
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	sonstige Maßnahmen
West	Beckrather Straße	Quadstraße	Wickrathhahner Straße								x															
West	Beckrather Straße	Marktplatz																								Fahrbahnübergreifender Ausbau/ Aufwertung des Marktplatzes mit Öffnung der Sicht- und Gehbeziehungen
West				Beckrather Straße	Wickrathhahner Straße							x														
West	Beckrather Straße																									
West	Beckrather Straße	Wickrathhahner Straße	Untertor							x																

3. Lärmaktionsplan

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
West	BAB 61	Höhe AS Holt																										Erhöhung bzw. Verängerung der bestehenden LSW parallel zur Lilienthalstraße (zuständig ist die Autobahn GmbH)
West	Aachener Straße	AS Holt	Am Finkenschlag					x																				
		AS Holt	Am Nordpark								x																	
		Lilienthalstraße	Am Finkenschlag													x												
West	Hehnerholt	Immelmannstraße	Brücke über BAB					x												x								
		Brücke über BAB																										Prüfung Verschmälerung der Fahrbahn durch seitliche Fahrbahnbegrenzungslinien
		vor der Brücke																x										
																			x									
															x													
		Haltestelle Friedhof Holt													x													
																x												
		Haltestelle Holt Seniorenheim														x												

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
West	Wickrathhahner Straße	Sandstraße	Beckrather Straße					x																				
		Am Antoniushügel	Beckrather Straße								x																	
																			x									
		östlich Einmündung Kreuzhütte													x													
		HS Wickrathhahner Straße														x												
				Wickrathhahner Straße	Antoniushügel										x														

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
West	Geldener Straße	Poststraße	Sanddornweg					x																					
		Rossweide	Sanddornweg								x																		
																													Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf Adolf-Kempken-Weg
																													Herausnahme der Geldener Straße (L277) und der Poststraße (L39) aus dem (über-)regionalen Straßennetz
		Adolf-Kempken-Weg	Rossweide							x																			
																				x									
				Geldener Straße	Am Ringerofen										x														
		HS Am Ringerofen													x														
																x													
West	Rossweide	Geldener Straße	Hochstadenstraße					x																					
										x																			
																				x									
				Rossweide	Hochstadenstraße										x														

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
West	Hochstadenstraße	Trompeterallee	Wetschewell					x																				
										x																		
											x																	
																							x					
		Rossweide	Wetschewell																	x								
		HS Wilhelmshöhe																										
															x													
														x														
		HS Rossweide														x												
Süd	Breite Straße/ Ritterstraße	Bunsenstraße	Heppendorfstraße					x																				
											x																	
																				x							
		HS Sparkasse														x												
		HS Köhlersfahrt														x												
		Höhe Am Wefershof																					x					Richtung Innenstadt
		Höhe Ritterstraße Haus Nr. 70																					x					Richtung Korschenbroich

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Süd	Dahlener Straße	Waidmannsweg	Preyerstraße					x																				
											x																	
		HS Schützenstraße														x												
		HS Hubertusstraße														x												
		vorhandene Querungsstellen																										Prüfung: Wegfall Drängelgitter
		Querungsstelle Waidmannsweg																										Prüfung: Verbesserung der Querungsstelle
Süd	Odenkirchener Straße - Friedrich-Ebert-Straße	Stresemannstraße	Moses-Stern-Straße																									Gestaltung Übergang aus Bahnhofstraße schräg über die Busschleuse
																												Prüfung Radverkehrsführung im Bereich der Busschleuse
				Odenkirchener Straße	Bahnhofstraße															x								

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Süd	Gracht/ Friedensstraße	Limitenstraße	Zoppenbroich					x																				
											x																	
																				x								
		Limitenstraße	Hosterweg																x									
		Höhe Gracht Haus Nr. 30													x													
		Höhe Römerstraße													x													
		HS Druckerstraße														x												
															x													
		HS Kronenstraße														x												
Süd	Stockholtweg	Friedensstraße	Färberstraße					x																				
											x																	
															x													
																				x								
Süd	Mülgaustraße	Am Beller Bach	Schlachthofstraße					x																				
		Am Beller Bach	Giesenkirchener Straße																x									

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Süd	Wetschewell - Karlstraße	Hochstadenstraße	Hoemenstraße								x																		
								x																					
										x																			
	Wetschewell	Höhe Wetschewell Haus Nr. 157																				x							Richtung Wickrath
		Höhe Wetschewell Haus Nr. 229																				x							Richtung Odenkirchen
				Wetschewell	Zufahrt Gewerbe							x																	
															x														
		Wilhelmshöhe	Zufahrt Gewerbe																x										
																				x									
		Höhe HS Wetschewell													x														
		Höhe HS Hoven													x														
		HS Wetschewell														x													
		HS Wetschewell-Hoven														x													
		HS Stöhr & Co.														x													

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Süd	Stapper Weg	Kohrstraße	Kohrbleiche					x																				
											x																	
				Stapper Weg	Kohrstraße										x													
		Geistenbecker Ring	Kohrstraße																x									
		Hohe Am Schomm													x													
		südlich An den Fichten													x													
		Einruhrstraße	Kohrstraße																									Ausweisung der Abschnitte auf denen der Gehweg zu schmal ist, als gemeinsame Geh- und Radwege
		HS Kohrstraße														x												
		HS Am Schomm														x												
		HS An den Fichten														x												
Süd	Duvenstraße	Korneliusstraße	Kohrbleiche					x																				
											x																	
																			x									
		Höhe Korneliusstraße													x													
		Höhe Kohrbleiche													x													

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Süd	Kamphausener Straße	Burgfreiheit	Manderscheider Straße					x																					
											x																		
																													Anordnung Überholverbot
Süd	Von-der-Helm-Straße	Kölner Straße	Güdderather Mühlenweg																										T-30-Zone
		HS Am Kammerhof														x													
		HS Laurentiuskirche														x													
		HS Güdderath Schule														x													
Süd	Kölner Straße	Burgbongert	Kölner Straße Nr. 155					x																					
											x																		
		Burgbongert	Grünstraße																	x									
		Höhe HS Mocken													x														
		HS Mocken														x													
		Höhe Burgbongert																											barrierefreier Ausbau der Querungsstelle
		Höhe Haus Nr. 181																											barrierefreier Ausbau der Querungsstelle
		Höhe Grünstraße																											barrierefreier Ausbau der Querungsstelle

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Süd	Kölner Straße (Ortsdurchfahrt Sasserath)	Talstraße	Ortseingang Sasserath Süd								x																		
		Ortseingang Sasserath Süd	L 19					x																					
		Ortseingang Sasserath Süd																											Versetzen des Ortsschildes
		Höhe Kamphausener Weg													x														
		Höhe Elbestraße																											barrierefreier Ausbau der Querungsstelle
		Talstraße	Verbindungsweg zur Saalestraße																	x									
		HS Sasserath														x													
Süd	Wickrather Straße	Vierhausstraße	Taunusstraße					x																					
														x															
		HS Berliner Straße														x													
Nord	Tomper Straße	Labbéstraße	Hardter Landstraße							x																			
		Labbéstraße	Brahmsstraße					x																					
		Labbéstraße	Haus Hehler Nr. 4												x														
		HS Tomper Straße														x													

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Waldnieler Straße	Höhe Garagenzufahrt Poeth																											Lärmschutzwand oder Erhöhung der Böschung
		Bereich In der Duis (nördlich der Waldnieler Straße)																											Verlängerung der LSW
		westlich der Brücke gegenüber der Bebauung																											Verlängerung der LSW
		Rönneter Ring	In der Duis																										Aufwertung des Fußwegs
Nord	Roermonder Straße	Bahnlinie	Mühlenpesch					x																					
		Stationsweg	Mühlenpesch								x																		
																				x									
		Ausfahrt Waldnieler Straße	Knotenpunkt Roermonder Straße /Waldnieler Straße / Vorster Straße							x																			
		Höhe Mühlenpesch													x														
		HS Stationsweg																											
																x													

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Moosheide	Roermonder Straße	Stationsweg					x																					
											x																		
																	x												
																			x										
		Höhe Hermann-Hesse-Straße													x														
		HS Venn Kirche														x													
Nord	Mürriger Straße - Breiter Graben - Venner Straße	östlich Einmündung Zum Venner Busch													x														
				Venner Straße	Breiter Graben							x																		
		Höhe HS Breiter Graben													x														
		HS Breiter Graben														x													
		Straße zum Venner Busch																			x								

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Venner Straße	Kärntner Straße	Windmühlenweg					x																				
		östlich der Tennisplätze													x													
		Höhe Kärntener Straße													x													
		Höhe Windmühlenweg													x													
		Höhe des Treppenzugangs von der Severingstraße zu den Spielplätzen													x													
		Kärntner Straße	Windmühlenweg																									Verengung der Fahrbahn auf 6,00-6,50 m durch Ummarkierung
				Venner Straße	Kärntener Straße																							Erneuerung der Radmarkierungen

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Venner Straße	Eisenbahnbrücke	Lindenstraße								x																		
								x																					
		Ortseingang																											Aufwertung des Brückenbauwerks am Ortseingang
																													Kürzung Linksabbieger in den Windmühlenweg
																													Verengung der Fahrbahn, Beleuchtung, Begrünung
																													Ausbau der Sperrfläche mit Begrünung unds Beleuchtung
		Annakirchstraße	Lindenstraße														x												
																			x										
		westlich Bahnlinie													x														
		Windmühlenweg	Annakirchstraße																	x									
				Venner Straße	Bergerstraße										x														barierrefreier Ausbau
Nord	Marienburger Straße	Lindenstraße	Viersener Straße																	x									
		Lochnerallee	HS Bebericher Straße												x														
		HS Bebericher Straße														x													
		Eingangsbereich Kleingartenanlage																											Fahrradbügel

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Schürenweg	Viersener Straße	Bergstraße					x																				
											x																	
																				x								
		Kaldenkirchener Straße	Bergstraße							x																		
				Kaldenkirchener Straße	Schürenweg																								Verengung des östlichen Arms des Schürenwegs (Aufgabe des Linksabbiegestreifens vom Schürenweg in die Kaldenkirchener Straße
		HS Rembrandtstraße														x												
		HS Bergstraße														x												
		Höhe HS Rembrandtstraße													x													
		Höhe HS Bergstraße													x													
		Am Rosengarten	Pozeltstraße												x													

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Bergstraße	Schürenweg	Hohenzollernstraße					x																					
											x																		
		Schürenweg	Kaldenkirchener Straße																										Einbeziehung in T-30-Zone
		Kaldenkirchener Straße	Hohenzollernstraße							x																			
				Kaldenkirchener Straße	Bergstraße																									Optimierung des Schaltprogramms
		Schürenweg	Hohenzollernstraße																										Vergrößerung der Baumbeete
				Bergstraße	Schürenweg							x																	
		Schürenweg	Bökelstraße																				x						Richtung Stadtmitte
		Höhe Bökelstraße																					x						Richtung Schürenweg
		HS Elisabethkirche														x													
Nord	Viersener Straße	Schürenweg	Lindenstraße																	x									
		nördlich des Schürenwegs																		x									
		Höhe Supermarkt													x														
		Höhe Bonnhoefferstraße													x														
		Höhe Stakelberg													x														

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Kaldenkirchener Straße	Bergstraße	Hohenzollernstraße					x																					
											x																		
																													Westseite: Oberflächensanierung der Nebenanlagen
																													Ostseite: Verbreiterung des Geh- und Radwegs
		Schürenweg	Schwogenstraße																				x						
		HS Schürenweg														x													
Nord	Aachener Straße	Hittastraße	Viersener Straße								x																		
								x																					
																				x									
																													Lärmschutz zum Brandtsgarten
				Aachener Straße	Hittastraße																								Aufgabe freier Rechtsabbieger von der Aachener Straße in die Hittastraße
Nord	Waldhausener Straße	Sternstraße	Aachener Straße					x																					
										x																			
														x															

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Künkelstraße - Zeppelinstraße	Hohenzollernstraße	Krefelder Straße					x																				
											x																	
																			x									
																	x											
																												Befestigung der Flächen zwischen Parkständen und Gehweg
																												Stärkung der Route über Nordring
		Alsstraße	Krefelder Straße											x														
		Bereich Bahnüberführung																										Lärmschutz für Wohnbebauung auf der Künkelstraße
		Höhe Haus Künkelstraße 59													x													

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Krefelder Straße	Zeppelinstraße	Ueddinger Straße								x																		
																				x									
				Krefelder Straße	Nordring							x																	
		Höhe Dammer Straße																					x					Richtung Stadtmitte
		Höhe Am Baumhof																					x					Richtung Stadtmitte
		Höhe Malmedeyer Straße																					x					Richtung L390
															x													
		Höhe Tonderner Straße													x													
		Höhe Krefelder Straße Haus-Nr. 462													x													
		HS Tonderner Straße														x												
		HS Am Baumhof														x												

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Nord	Brunnenstraße	Landgrafenstraße	An der Landwehr					x																				
											x																	
				Brunnenstraße	Landgrafenstraße							x																
		HS Hephata														x												
		HS Brunnenstraße														x												
		HS Aktienstraße														x												
Nord	Hehner Straße	Monschauer Straße	Burggrafenstraße					x																				
														x														Verlagerung der Parker auf die Straße
																	x											
		Karstraße	Burggrafenstraße							x																		
		Höhe Grünzug													x													
		Höhe Rudolfstraße													x													
		HS Zur Schmiede														x												
Nord	Rathenaustraße	Fliethstraße	Bismarckstraße											x														
Ost	Korschenbroicher Straße	Oststraße	Rahracker								x																	
		Höhe Jenaer Straße													x													
		Höhe Rahracker													x													
Ost	L 390	Krahnendonk	Neersbroicher Straße																	x								

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																				
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Ost	Neersbroicher Straße	Senefelder Straße	L 390								x																	
		Broichmühlenweg	L 390					x																				
		Senefelder Straße	Meerweg																x									
		Senefelder Straße	Broichmühlenweg																	x								
				Senefelder Straße	Neersboircher Straße																								Aufplasterung des Einmündungsbereichs der nördlichen Neersbroicher Straße
		HS Neersbroicher Straße														x												
		HS Broichmühlenweg														x												
Ost	Hofstraße - Hardterbroicher Straße	Schwalmstraße	Gabelsberger Straße					x																				
		Südstraße	Erzbergerstraße																									Abstufung zur Stadtstraße
				Hofstraße	Grevenbroicher Straße	Hardterbroicher Straße						x																
																												Umgestaltung Marktplatz
		Grevenbroicher Straße	Gabelsberger Straße																	x								
		Höhe Einmündung Schulstraße													x													
		HS Hardterbroich														x												

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Ost	Kleinenbroicher Straße	Zoppenbroicher Straße	Kreisverkehr Dömgesstraße					x																					
		Einmündung																											Begrünung der Mittelinsel
		Narzissenweg	Nellessenweg																										Verlängerung und barrierefreier Ausbau der vorhandenen Querungshilfe
		HS Friedhof														x													
Ost	Dömgesstraße	Kreisverkehr	Mülforter Straße					x																					
											x																		
		Konstantinstraße	Mülforter Straße																										
																			x										
		Höhe Bethelstraße													x														
Ost	Waater Straße	Ortsausgang	Mülforter Straße					x																					
											x																		
																				x									
		Höhe Ortseingang																											Mittelinsel mit Fahrbahnversatz
		Höhe Ende des ausgebauten Gehwegs													x														

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Ost	Mülforter Straße - Liedberger Straße	Kruhenstraße	Am Düvel					x																					
		Ahren	Dömgesstraße								x																		
																				x									
		An Düvel	Ortsausgang					x																					
											x																		
		Einmündung Langmaar																											Ausbau der Sperrfläche als Mittelinsel
		Höhe Piusstraße													x														
		Höhe Urbanstraße													x														
		Höhe Heukenstraße													x														
		Höhe Dionysiusstraße																											barrierefreier Ausbau der Querungsstelle
		Konstantinstraße	Zoppenbroicher Straße																										Ausweisung absolutes Halteverbot
		Dömgesstraße	Ortsausgang																	x									
		Höhe Ortsausgang													x														
				Mülforter Straße	Zoppenbroicher Straße																								Ummarkierung der Radverkehrsführung
		HS Eberhardstraße														x													
		HS Waater Straße														x													

Bezirk	Belastungs-achse	Abschnitt		Knotenpunkt				Maßnahmen																					
		von	bis	Straße 1	Straße 2	Straße 3	Straße 4	Einzelfallprüfung Geschwindigkeitsreduzierung	Einzelfallprüfung verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich	Einzelfallprüfung Lkw-Verbot (Tag und/oder Nacht)	Lärmarmer Asphalt	Umbau Knotenpunkt	Aufpflasterung des Einmündungsbereichs	Neuaufteilung Straßenquerschnitt	Querungshilfe für Fußgänger	Haltestellenumbau	Ausweisung von Parkständen	Verkürzung/ Wegfall von Parkständen	Baumbeete/ Baumscheiben/ Baumreihen	Anlage von Radverkehrsanlagen	Aufstellbereich für Radfahrer	Grüne Welle	Dialog-Displays	Schallschutzfensterprogramm	Straßenraumsanierung	sonstige Maßnahmen
Ost	Ruckes	Hütz	Ruckes Haus-Nr. 233					x																					
		Eiger	Emondstraße					x																					
		Hohe Haus Nr. 109													x														
		Höhe Wolfgang-Körfges-Straße													x														
		HS Ruckes														x													
Ost	Volksbadstraße	Neusser Straße	Bahnunterführung					x																					
											x																		
																	x												auf Westseite
																		x										auf Ostseite
																													Aufwertung der Grünflächen
																				x									
		Höhe HS Lürrip S-Bahnhof													x														
		HS Lürrip S-Bahnhof														x													

Änderungen im Lärmaktionsplan nach der Vorstellung des Vorentwurfs in den politischen Gremien und der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Ruhige Gebiete:

- Ruhiges Gebiet 308: Verkleinerung der Fläche aufgrund des in der Fläche liegenden Betriebs (Änderung im Text und Änderung der Abb. 10.1 und 10.2)
- S. 73: Ausführung zu den Änderungen der potentiell ruhigen Gebiete in Abb. 10.2 im Vergleich zum 3. LAP ergänzt

Hohenzollernstraße:

- Hinweis: PBL ist bereits umgesetzt
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist aus Gründen der Verkehrssicherheit im Bereich der PBL bereits umgesetzt

Viersener Straße:

- Genauere Beschreibung der Position der Parkplätze deren Wegfall geprüft werden soll

Von-Groote-Straße – Graf-Haeseler Straße:

- Hinweis: Querungshilfe Graf-Haesler Straße auf Höhe Nelkenstraße bereits politisch beschlossen
- Hinweis: Querungshilfe von-Groote-Straße auf Höhe des Verbindungswegs zwischen Nelkenstraße und Von-Groote-Straße bereits beschlossen
- Prüfung: Einrichtung einer weiteren Querungshilfe in der Graf-Haeseler-Straße im Bereich der Bahnstrecke
- Rausnahme: Querungshilfe auf Höhe der Brückenschule (bereits vorhanden)

Stadtwaldstraße:

- Asphalt-Flächen werden beibehalten, da sie die Zufahrten zu den angrenzenden Feldern sind
- Rausnahme: Prüfung: Bau eines Gehwegs von Stadtwaldstraße 322 bis Günhovener Straße (Absichern durch Baken)

Mühlenstraße – Hauptstraße:

- Änderung der Beschreibung des Gebäude Friedrich-Ebert-Straße Ecke Mühlenstraße: „Bei einem Neubau der Fläche der ehemaligen Musikschule Berücksichtigung der Lärmsituation bei der Grundrissgestaltung“

Anhang III: Umsetzungsstand der Maßnahmen vorheriger Lärmaktionspläne:

- Tabellen wurden mit Stand Dezember 2023 aktualisiert

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Beratungsvorlage Nr. 2989/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Fachbereich Amt 32 Ordnungsamt

Beteiligte Bereiche:
FB 30 Recht

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024
Bezirksvertretung West	19.03.2024
Bezirksvertretung Nord	20.03.2024
Bezirksvertretung Süd	10.04.2024
Hauptausschuss	02.05.2024
Rat	08.05.2024

TOP:

Ordnungsbehördliche Verordnungen über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn-oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach für das Jahr 2024

Beschlussentwurf:

Nach Anhörung der Bezirksvertretungen Ost, West, Nord und Süd empfiehlt der Hauptausschuss dem Rat folgende Beschlussfassung:

Der Rat beschließt

1. die „Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 2. Juni 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung ‚Kappesfest'" (Anlage 1)

2. die „Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 14. Juli 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung ‚Gourmet Festival'" (Anlage 2),

3. die „Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 1. September

2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung ‚Herbstmarkt'' (Anlage 3),

4. die „Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 22. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung ‚Interkulturelles Familienfest'' (Anlage 4),

5. die „Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 8. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung ‚Winterkappes'' (Anlage 5)

6. die „Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 15. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung ‚Advent in Rheydt'' (Anlage 6)

in der jeweils als Anlage beigefügten Fassung.

Finanzwirksamkeit:

☒ Keine finanzielle Auswirkung
☐ Finanzielle Auswirkung:

Auswirkung auf die Kinder- und Familienfreundlichkeit:

☒ Keine Auswirkung
☐ Auswirkung:

Begründung:

Der Verwaltung liegen für das Jahr 2024 sechs Anträge für das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonntagen vor:

- Antrag des Zukunft Rheindalen e. V. auf Verkaufsöffnung im Stadtteil Rheindahlen-Mitte im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Kappesfest" am 2. Juni 2024;

- Antrag des Citymanagement Mönchengladbach e. V. auf Verkaufsöffnung im Stadtteil Gladbach im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Gourmet Festival" am 14. Juli 2024;

- Antrag des Gewerbekreises Giesenkirchen auf Verkaufsöffnung im Stadtteil Giesenkirchen-Mitte im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Herbstmarkt" am 1. September 2024;

- Antrag des Rheydter City-Managements/Interessengemeinschaft e. V. auf Verkaufsöffnung im Stadtteil Rheydt im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest" am 22. September 2024;

- Antrag des Zukunft Rheindalen e. V. auf Verkaufsöffnung im Stadtteil Rheindahlen-Mitte im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Winterkappes" am 8. Dezember 2024;

- Antrag des Rheydter City-Managements/Interessengemeinschaft e. V. auf Verkaufsöffnung im Stadtteil Rheydt im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Advent in Rheydt“ am 15. Dezember 2024.

In § 6 Abs. 1 LÖG NRW ist festgelegt, dass an jährlich höchstens acht, nicht unmittelbar aufeinanderfolgenden Sonn- oder Feiertagen Verkaufsstellen im öffentlichen Interesse ab 13.00 Uhr bis zur Dauer von fünf Stunden geöffnet sein dürfen.

Ein öffentliches Interesse an der Verkaufsöffnung nach § 6 Abs. 1 Satz 2 LÖG NRW liegt insbesondere dann vor, wenn die Öffnung

1. im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen erfolgt,
2. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebotes dient,
3. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche dient,
4. der Belebung der Innenstädte, Ortskerne, Stadt- oder Ortsteilzentren dient oder
5. die überörtliche Sichtbarkeit der jeweiligen Kommune als attraktiver und lebenswerter Standort insbesondere für den Tourismus und die Freizeitgestaltung, als Wohn- und Gewerbestandort sowie Standort von kulturellen und sportlichen Einrichtungen steigert.

Das Vorliegen eines Zusammenhanges im Sinne des § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 LÖG NRW wird vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt, § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW. Nach § 6 Abs. 1 Satz 4 LÖG NRW müssen bei Werbemaßnahmen des Veranstalters die jeweiligen Veranstaltungen gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 für die Öffnung der Verkaufsstellen im Vordergrund stehen.

Gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LÖG NRW wird die zuständige örtliche Ordnungsbehörde ermächtigt, die Tage nach § 6 Abs. 1 LÖG NRW durch Verordnung freizugeben. Die Freigabe kann sich auf bestimmte Bezirke, Ortsteile und Handelszweige beschränken, § 6 Abs. 4 Satz 2 LÖG NRW. Innerhalb einer Gemeinde dürfen nach § 6 Abs. 4 Satz 3 LÖG NRW insgesamt nicht mehr als 16 Sonn- und Feiertage je Kalenderjahr freigegeben werden. Erfolgt eine Freigabe für das gesamte Gemeindegebiet, darf dabei nur ein Adventssonntag freigegeben werden, § 6 Abs. 4 Satz 4 LÖG NRW. Erfolgt eine Freigabe beschränkt auf bestimmte Bezirke, Ortsteile und Handelszweige, darf nur ein Adventssonntag je Bezirk, Ortsteil und Handelszweig freigegeben werden, insgesamt jedoch nicht mehr als zwei Adventssonntage je Gemeinde, § 6 Abs. 4 Satz 5 LÖG NRW. Bei der Festsetzung der Öffnungszeiten ist auf die Zeit des Hauptgottesdienstes Rücksicht zu nehmen, § 6 Abs. 4 Satz 6 LÖG NRW. Vor Erlass der Rechtsverordnung zur Freigabe der Tage sind die zuständigen Gewerkschaften, Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände und Kirchen, die jeweilige Industrie- und Handelskammer und die Handwerkskammer anzuhören, § 6 Abs. 4 Satz 7 LÖG NRW.

Nach § 6 Abs. 5 LÖG NRW sind von der Freigabe der Tage ausgenommen die Stillen Feiertage im Sinne des Feiertagsgesetzes NW, der Ostersonntag, der Pfingstsonntag, der 1. und 2. Weihnachtstag, der 1. Mai, der 3. Oktober und der 24. Dezember, wenn dieser Tag auf einen Sonntag fällt.

Das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen hat in Kooperation mit dem Städtetag Nordrhein-Westfalen und dem Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen eine Anwendungshilfe für die Kommunen und den Handel im Umgang mit § 6 LÖG NRW (Stand: Februar 2020) herausgegeben. Diese Anwendungshilfe kann unter www.wirtschaft.nrw/loeg-nrw-anwendungshilfe im Internet abgerufen werden.

Nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (z. B. OVG NRW, Urteil vom 17. Juli 2019, Az. 4 D 36/19.NE zur „Blaulichtmeile“ in Teilbereichen der Mönchengladbacher Innenstadt) ist von der Gemeinde unter Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse vor Ort zu prüfen und zu begründen, ob ein öffentliches Interesse für eine Sonntags- oder Feiertagsöffnung besteht. Im Fall des § 6 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 LÖG NRW müsse sich der Verordnungsgeber insbesondere Klarheit über Charakter, Größe und Zuschnitt der Veranstaltung verschaffen. Die Veranstaltung müsse dabei von hinreichend prägender Wirkung für den öffentlichen Charakter des Tages sein. Zudem sei es erforderlich, den räumlichen und zeitlichen Bezug zwischen Veranstaltung und Ladenöffnung nachvollziehbar darzustellen.

Eine Prognose hinsichtlich der Zahl der Besuchenden verlangt das Ladenöffnungsgesetz weder für die Veranstaltung, noch für die von der Verkaufsöffnung betroffenen Läden. Vielmehr reicht es nach der gesetzlichen Vermutungsregelung des § 6 Abs.1 Satz 3 LÖG NRW aus, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 22. Juni 2020, Az. 8 CN 3.19 zur „Blaulichtmeile“ in Teilbereichen der Mönchengladbacher Innenstadt) hat allerdings entschieden, dass die Vorschrift des § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW aus Gründen des Sonn- und Feiertagsschutzes verfassungskonform ausgelegt werden müsse. Bei der kommunalen Normsetzung müsse zwar nicht für jeden Einzelfall einer Verkaufsöffnung aus besonderem Anlass eine auf die Zahlen der Besuchenden der Veranstaltung und der damit verbundenen Ladenöffnung bezogene Prognose vorliegen. Vielmehr könne das Gesetz - wie in § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW geschehen - bestimmte typische Fallkonstellationen vorgeben, in denen regelmäßig von einem Überwiegen der von der Veranstaltung angezogenen Personenströme auszugehen sei. Die Vermutungsregelung des § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW dürfe dagegen nicht auf atypische Sachverhalte angewandt werden. Ein atypischer Fall sei anzunehmen, wenn konkrete Tatsachen dafürsprechen würden, dass die Zahl der von der Ladenöffnung angezogenen Besuchenden die Zahl der Veranstaltungsbesuchenden überwiege. Indizien hierfür könnten sich etwa aus dem Umfang der von der Ladenöffnung betroffenen Verkaufsfläche oder der Zahl der erfassten Verkaufsstellen ergeben.

Nach Prüfung und Wertung der von den Antragstellern zu den Veranstaltungen eingereichten Unterlagen und unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse sowie nach Abwägung zwischen den für eine Ladenöffnung sprechenden Gründen und dem Schutzgut des Sonn- und Feiertagsschutzes erachtet die Verwaltung die Voraussetzungen für die als Anlagen 1 bis 6 beigefügten Verordnungen als erfüllt an. Hinsichtlich der näheren Einzelheiten wird auf die als Anlagen 7 bis 12 beigefügten Vermerke verwiesen. Die hierzu von den Antragstellern eingereichten Unterlagen stehen im Ratsinformationssystem zu dieser Beratungsvorlage zum Abruf bereit.

Die gemäß § 6 Abs. 4 Satz 7 LÖG NRW erforderlichen Anhörungen der zuständigen Gewerkschaften, Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände und Kirchen, die jeweilige Industrie- und Handelskammer und die Handwerkskammer wurden veranlasst. Die Stellungnahmen werden nach Eingang ebenfalls in das Ratsinformationssystem eingestellt.

Für den Fall, dass die Veranstaltungen nicht stattfinden, sind auch die Freigaben der verkaufsoffenen Sonntage gegenstandslos (vgl. § 1 Satz 2 der ordnungsbehördlichen Verordnungen).

Die für das Jahr 2024 beantragten verkaufsoffenen Sonntage können überdies der als Anlage 13 beigefügten Übersicht entnommen werden.

gez.
Felix Heinrichs
Oberbürgermeister

Anlagen:

Anlage 1:
Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 2. Juni 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Kappesfest“

Anlage 2:
Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 14. Juli 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Gourmet Festival“

Anlage 3:
Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 1. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Herbstmarkt“

Anlage 4:
Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 22. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“

Anlage 5:
Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 8. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Winterkappes“

Anlage 6:
Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 15. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Advent in Rheydt“

Anlage 7:
Vermerk zum Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Rheindahlen-Mitte am 2. Juni 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Kappesfest“

Anlage 8:
Vermerk zum Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Gladbach am 14. Juli 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Gourmet Festival“

Anlage 9:
Vermerk zum Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Giesenkirchen-Mitte am 1. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Herbstmarkt“

Anlage 10
Vermerk zum Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Rheydt am 22. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“

Anlage 11:
Vermerk zum Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Rheindahlen-Mitte am 8. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Winterkappes“

Anlage 12:
Vermerk zum Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Rheydt am 15. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Advent in Rheydt“

Anlage 13:
Terminübersicht verkaufsoffene Sonntage 2024, Stand: Februar 2024

Ordnungsbehördliche Verordnung

über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 2. Juni 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Kappesfest“

Auf Grund des § 6 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) vom 16. November 2006 (GV. NRW. S. 516), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2018 (GV. NRW. S. 172) - SGV. NRW. 7113-, und der §§ 27 ff. des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 1980 (GV. NW. S. 528), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2021 (GV. NRW. S. 762) -SGV. NRW 2060-, wird von der Stadt Mönchengladbach als örtliche Ordnungsbehörde durch Beschluss des Rates vom für den nachbezeichneten Stadtteil verordnet:

§ 1

Verkaufsstellen dürfen in dem Stadtteil Rheindahlen-Mitte

- Mühlentorplatz
- St.-Helena-Platz
- Kleiner Driesch
- Am Mühlentor zwischen Kleiner Driesch und Plektrudisstraße
- Plektrudisstraße 5 bis 23
- Beeckerstraße 15 bis 40

am 2. Juni 2024 zwischen 13.00 Uhr und 18.00 Uhr im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Kappesfest“ geöffnet sein. Sollte die vorgenannte Veranstaltung nicht stattfinden, ist die Freigabe nach Satz 1 gegenstandslos.

§ 2

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Rahmen des § 1 Verkaufsstellen außerhalb der dort zugelassenen Geschäftszeiten offenhält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann nach § 12 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) mit einer Geldbuße bis zu 5000,00 EUR (in Worten: fünftausend Euro) geahndet werden.

§ 3

Diese Verordnung tritt einen Tag nach ihrer Verkündung in Kraft.

Ordnungsbehördliche Verordnung

über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 14. Juli 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Gourmet Festival“

Auf Grund des § 6 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) vom 16. November 2006 (GV. NRW. S. 516), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2018 (GV. NRW. S. 172) - SGV. NRW. 7113-, und der §§ 27 ff. des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 1980 (GV. NW. S. 528), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2021 (GV. NRW. S. 762) -SGV. NRW 2060-, wird von der Stadt Mönchengladbach als örtliche Ordnungsbehörde durch Beschluss des Rates vom für den nachbezeichneten Stadtteil verordnet:

§ 1

Verkaufsstellen dürfen in dem Stadtteil Gladbach

- Hindenburgstraße zwischen Bismarckstraße und Alter Markt
- Bismarckstraße zwischen Hindenburgstraße und Bismarckplatz
- Stephanstraße
- Albertusstraße zwischen Hindenburgstraße und Steinmetzstraße
- Friedrichstraße
- Sonnenhausplatz
- Wallstraße

am 14. Juli 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Gourmet Festival“ zwischen 13.00 Uhr und 18.00 Uhr geöffnet sein. Sollte die vorgenannte Veranstaltung nicht stattfinden, ist die Freigabe nach Satz 1 gegenstandslos.

§ 2

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Rahmen des § 1 Verkaufsstellen außerhalb der dort zugelassenen Geschäftszeiten offenhält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann nach § 12 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) mit einer Geldbuße bis zu 5000,00 EUR (in Worten: fünftausend Euro) geahndet werden.

§ 3

Diese Verordnung tritt eine Woche nach ihrer Verkündung in Kraft.

Ordnungsbehördliche Verordnung

über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 1. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Herbstmarkt“

Auf Grund des § 6 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) vom 16. November 2006 (GV. NRW. S. 516), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2018 (GV. NRW. S. 172) - SGV. NRW. 7113-, und der §§ 27 ff. des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 1980 (GV. NW. S. 528), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2021 (GV. NRW. S. 762) -SGV. NRW 2060-, wird von der Stadt Mönchengladbach als örtliche Ordnungsbehörde durch Beschluss des Rates vom für den nachbezeichneten Stadtteil verordnet:

§ 1

Verkaufsstellen dürfen in dem Stadtteil Giesenkirchen-Mitte

- Konstantinstraße 129 bis 190
- Dominikus-Vraetz-Straße von Konstantinstraße bis Dominikus-Vraetz-Straße 5
- Konstantinplatz
- Heukenstraße von Konstantinplatz bis Heukenstraße 12
- Kleinenbroicherstraße von Konstantinplatz bis Kleinenbroicherstraße 2
- Borrengasse von Konstantinplatz bis Borrengasse 7
- Dömgesstraße 8

am 1. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Herbstmarkt“ zwischen 13.00 und 18.00 Uhr geöffnet sein. Sollte die vorgenannte Veranstaltung nicht stattfinden, ist die Freigabe nach Satz 1 gegenstandslos.

§ 2

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Rahmen des § 1 Verkaufsstellen außerhalb der dort zugelassenen Geschäftszeiten offenhält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann nach § 12 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) mit einer Geldbuße bis zu 5000,00 EUR (in Worten: fünftausend Euro) geahndet werden.

§ 3

Diese Verordnung tritt eine Woche nach ihrer Verkündung in Kraft.

Ordnungsbehördliche Verordnung

über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 22. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“

Auf Grund des § 6 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) vom 16. November 2006 (GV. NRW. S. 516), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2018 (GV. NRW. S. 172) - SGV. NRW. 7113-, und der §§ 27 ff. des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 1980 (GV. NW. S. 528), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2021 (GV. NRW. S. 762) -SGV. NRW 2060-, wird von der Stadt Mönchengladbach als örtliche Ordnungsbehörde durch Beschluss des Rates vom für den nachbezeichneten Stadtteil verordnet:

§ 1

Verkaufsstellen dürfen in dem Stadtteil Rheydt

- Limitenstraße 1 bis 60
- Gracht 1 bis 23
- Stresemannstraße
- Friedrich-Ebert-Straße 1 bis 76
- Hauptstraße 1 bis 110
- Paulstraße
- Wilhelm-Strater-Straße 1 bis 10
- Markt
- Marktstraße
- Am Neumarkt
- Harmoniestraße

am 22. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“ zwischen 13.00 Uhr und 18.00 Uhr geöffnet sein. Sollte die vorgenannte Veranstaltung nicht stattfinden, ist die Freigabe nach Satz 1 gegenstandslos.

§ 2

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Rahmen des § 1 Verkaufsstellen außerhalb der dort zugelassenen Geschäftszeiten offenhält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann nach § 12 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) mit einer Geldbuße bis zu 5000,00 EUR (in Worten: fünftausend Euro) geahndet werden.

§ 3

Diese Verordnung tritt eine Woche nach ihrer Verkündung in Kraft.

Ordnungsbehördliche Verordnung
über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 8. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Winterkappes“

Auf Grund des § 6 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) vom 16. November 2006 (GV. NRW. S. 516), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2018 (GV. NRW. S. 172) - SGV. NRW. 7113-, und der §§ 27 ff. des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 1980 (GV. NW. S. 528), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2021 (GV. NRW. S. 762) -SGV. NRW 2060-, wird von der Stadt Mönchengladbach als örtliche Ordnungsbehörde durch Beschluss des Rates vom für den nachbezeichneten Stadtteil verordnet:

§ 1
Verkaufsstellen dürfen in dem Stadtteil Rheindahlen-Mitte

- Mühlentorplatz
- St.-Helena-Platz
- Kleiner Driesch
- Am Mühlentor zwischen Kleiner Driesch und Plektrudisstraße
- Plektrudisstraße 5 bis 23
- Beeckerstraße 15 bis 40

am 8. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Winterkappes“ zwischen 13.00 und 18.00 Uhr geöffnet sein. Sollte die vorgenannte Veranstaltung nicht stattfinden, ist die Freigabe nach Satz 1 gegenstandslos.

§ 2
(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Rahmen des § 1 Verkaufsstellen außerhalb der dort zugelassenen Geschäftszeiten offenhält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann nach § 12 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) mit einer Geldbuße bis zu 5000,00 EUR (in Worten: fünftausend Euro) geahndet werden.

§ 3
Diese Verordnung tritt eine Woche nach ihrer Verkündung in Kraft.

Ordnungsbehördliche Verordnung

über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- oder Feiertagen in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 15. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Advent in Rheydt“

Auf Grund des § 6 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) vom 16. November 2006 (GV. NRW. S. 516), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2018 (GV. NRW. S. 172) - SGV. NRW. 7113-, und der §§ 27 ff. des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Mai 1980 (GV. NW. S. 528), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2021 (GV. NRW. S. 762) -SGV. NRW 2060-, wird von der Stadt Mönchengladbach als örtliche Ordnungsbehörde durch Beschluss des Rates vom für den nachbezeichneten Stadtteil verordnet:

§ 1

Verkaufsstellen dürfen in dem Stadtteil Rheydt

- Limitenstraße 1 bis 60
- Gracht 1 bis 23
- Stresemannstraße
- Friedrich-Ebert-Straße 1 bis 76
- Hauptstraße 1 bis 110
- Paulstraße
- Wilhelm-Strater-Straße 1 bis 10
- Markt
- Marktstraße
- Am Neumarkt
- Harmoniestraße

am 15. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Advent in Rheydt“ zwischen 13.00 Uhr und 18.00 Uhr geöffnet sein. Sollte die vorgenannte Veranstaltung nicht stattfinden, ist die Freigabe nach Satz 1 gegenstandslos.

§ 2

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Rahmen des § 1 Verkaufsstellen außerhalb der dort zugelassenen Geschäftszeiten offenhält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann nach § 12 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungsgesetz - LÖG NRW) mit einer Geldbuße bis zu 5000,00 EUR (in Worten: fünftausend Euro) geahndet werden.

§ 3

Diese Verordnung tritt eine Woche nach ihrer Verkündung in Kraft.

32.323 26. Februar 2024

Vermerk:

Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Rheindahlen-Mitte am 2. Juni 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Kappesfest“

Rechtsgrundlage

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 LÖG NRW dürfen Verkaufsstellen an jährlich höchstens acht, nicht unmittelbar aufeinanderfolgenden Sonn- oder Feiertagen im öffentlichen Interesse ab 13 Uhr bis zur Dauer von fünf Stunden geöffnet sein. In § 6 Abs. 4 Satz 3 LÖG NRW wird konkretisiert, dass innerhalb einer Gemeinde insgesamt nicht mehr als 16 Sonn- und Feiertage im Kalenderjahr freigegeben werden dürfen.

Laut § 6 Abs. 1 Satz 2 LÖG NRW liegt ein öffentliches Interesse insbesondere vor, wenn die Öffnung

1. im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen erfolgt,
2. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebotes dient,
3. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche dient,
4. der Belebung der Innenstädte, Ortskerne, Stadt- oder Ortsteilzentren dient oder
5. die überörtliche Sichtbarkeit der jeweiligen Kommune als attraktiver und lebenswerter Standort insbesondere für den Tourismus und die Freizeitgestaltung, als Wohn- und Gewerbestandort sowie Standort von kulturellen und sportlichen Einrichtungen steigert.

§ 6 Abs. 1 Satz 3 der Vorschrift lautet:

Das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 wird vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Sachgrund Nr. 1: „im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen“

Veranstaltung

Der Zukunft Rheindahlen e.V. beantragte mit Schreiben vom 19. Februar 2024 eine Sonntagsöffnung im öffentlichen Interesse im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Kappesfest“.

Das Kappesfest wird seit Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre traditionell am letzten Wochenende im April in Rheindahlen gefeiert. Seit 1998 übernimmt der Zukunft Rheindahlen e. V. die Organisation der Veranstaltung „Kappesfest“. Im Jahr 2022 fand das Kappesfest zum ersten Mal gemeinsam mit der Jahrhundertfeier anl. des 100-jährigen Bestehens der Stadtverbundenheit Mönchengladbach-Rheindahlen am 19. Juni 2022 statt. Aufgrund der erfolgreichen Verbindung der beiden Veranstaltungen im Jahr 2022 hat sich der Zukunft Rheindahlen e.V. entschieden, auch in diesem Jahr - wie bereits im Jahr 2023 - das Kappesfest an einem Juni-Wochenende statt wie in den Vorjahren an einem April-Wochenende stattfinden zu lassen.

Das Kappesfest findet 2024 unter der Leitung des Zukunft Rheindahlen e. V. zum 24. Mal in Rheindahlen statt. Traditionell leitet sich der Name des Kappesfestes von der früheren Tradition des Weißkohlanbaus (Kappes) und der Sauerkrautfabrikation (Suure Kappes) in Rheindahlen Stadt und Land ab. Das Kappesfest ist weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt und zieht seit über 20 Jahren Jung und Alt an.

Das Kappesfest besteht sowohl aus einem Markt mit ca. 30 bis 40 Ständen, als auch einem abwechslungsreichen Bühnenprogramm für die ganze Familie. Die vor Ort angebotenen Stände auf dem Rheindahlener Marktplatz, dem Kirchplatz, der Beecker Straße sowie der Plektrudisstraße bestehen aus einer guten Mischung aus traditionellem Handwerk, heutigem Marktgeschehen und Präsentationen von Handel und Vereinen. Die Stände werden dabei nicht nur von angereisten Ausstellern aus ganz Deutschland betrieben, sondern auch von Mitgliedern des Zukunft Rheindahlen e. V., Schulen und anderen Vereinen. An zahlreichen Ständen, beispielsweise dem Kinderschmied können die Besuchenden des Kappesfestes eine Zeitreise zurück in die Vergangenheit unternehmen.

Auf dem Marktplatz werden zusätzliche Verkaufsstände, die für das leibliche Wohl sorgen, zum Verweilen aufgestellt. Vom Kirchplatz und Marktplatz hat man als Besuchende einen perfekten Ausblick auf die Bühne, auf der sowohl musikalische, z.B. ein Blasorchester oder eine Band, als auch artistische und belustigende Darbietungen ganztägig gezeigt werden. Am Samstag sowie Sonntag wird eine historische Postkutsche Rundfahrten für Groß und Klein um und im Veranstaltungsbereich des Kappesfestes anbieten.

Die Veranstaltung findet im Stadtteil Rheindahlen-Mitte statt.

Siehe auch Kartenmaterial „Kappesfest am 2. Juni 2024 - Veranstaltungsfläche“.

Ladenöffnung

Die beantragte Ladenöffnung soll im eigentlichen Veranstaltungsbereich - bzw. im Wesentlichen auf das unmittelbare Umfeld der Veranstaltung beschränkt - im Stadtteil Rheindahlen-Mitte erfolgen.

Die Ladenöffnung umfasst folgenden Bereich:

1. Mühlentorplatz
2. St.-Helena-Platz
3. Kleiner Driesch

4. Am Mühlentor zwischen Kleiner Driesch und Plektrudisstraße
5. Plektrudisstraße 5-23
6. Beecker Straße 15-40

Siehe auch Kartenmaterial „Kappesfest am 2. Juni 2024 - Verkaufsöffnung“.

Anlässlich des verkaufsoffenen Sonntags ist geplant, dass ca. 25 Ladenlokale öffnen werden.

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW wird das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Das Kappesfest findet vom 31. Mai bis 2. Juni 2024 statt. Die Verkaufsöffnung wurde für den 2. Juni 2024 beantragt. Die Ladenöffnung erfolgt somit am selben Tag.

Die räumliche Nähe der Ladenöffnung zur Veranstaltung „Kappesfest“ ist ebenfalls gegeben.

Zahl der Besuchenden

Es ist davon auszugehen, dass die Vermutungsregelung des § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW, wonach ein hinreichender Zusammenhang zu der örtlichen Veranstaltung besteht, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt, greift und vorliegend eine Ladenöffnung am 2. Juni 2024 rechtfertigt.

Ein atypischer Fall, der es nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderlich macht, abweichend von der Vermutungsregelung die Zahlen der erwarteten Besuchenden darzulegen, ist nicht ersichtlich. Dies bereits vor dem Hintergrund, dass sich die Veranstaltung „Kappesfest“ aufgrund ihrer jahrzehntelangen Tradition und der Vielfalt der Darbietungen zu einer festen Größe in der Region entwickelt hat. Konkrete Tatsachen dahingehend, dass die Zahl der ausschließlich von der Ladenöffnung angezogenen Besuchenden die Zahl der Besuchenden, die nur wegen der Veranstaltung kommen, überwiegt, liegen nicht vor.

Ungeachtet dessen bleibt auszuführen, dass der Antragsteller aufgrund von Schätzungen der Zahlen der Besuchenden der Veranstaltung „Kappesfest“ der vergangenen Jahre davon ausgeht, dass zu der diesjährigen Veranstaltung „Kappesfest“ 7.000 bis 10.000 Besuchende erscheinen werden. Die Verwaltung hält unter Berücksichtigung der Zahl der Besuchenden des Kappesfestes in den Jahren 2022 und 2023 bei der diesjährigen Veranstaltung „Kappesfest“ ein Besuchendenaufkommen von mindestens 7.500 Besuchenden am Sonntag für realistisch.

Weiter führt der Antragsteller in seinem Antrag vom 19. Februar 2024 aus, dass laut Schätzungen ca. 3.000 bis 5.000 Besuchende erwartet würden, die ausschließlich oder überwiegend wegen der Ladenöffnung am Sonntag erscheinen. Mit E-Mail vom 28. Februar 2024 teilt der Antragsteller mit, dass diese Zahlen versehentlich falsch eingetragen worden seien und die Besuchenden wegen des Festes kämen. Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Vorjahre wäre bei ca. 7.500 Besuchenden laut Einschätzung der Verwaltung damit zu

rechnen, dass am Veranstaltungssonntag allenfalls 1.000 Personen ausschließlich oder überwiegend die geöffneten Ladenlokale in Rheindahlen-Mitte und nicht die Veranstaltung „Kappesfest“ besuchen würden. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass nur rund 13 % der Besuchenden ausschließlich oder überwiegend wegen der Verkaufsöffnung erscheinen.

Die öffentliche Wirkung der Veranstaltung „Kappesfest“ steht damit gegenüber der typisch werktäglichen Geschäftigkeit der Ladenöffnung deutlich im Vordergrund und prägt den Charakter des Tages. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Besuchenden der Veranstaltung die Zahl der Personen, die nur die Ladenlokale aufsuchen, bei weitem übersteigt. Die sonntägliche Verkaufsöffnung ist damit als Annex zum Kappesfest anzusehen.

Ergebnis:

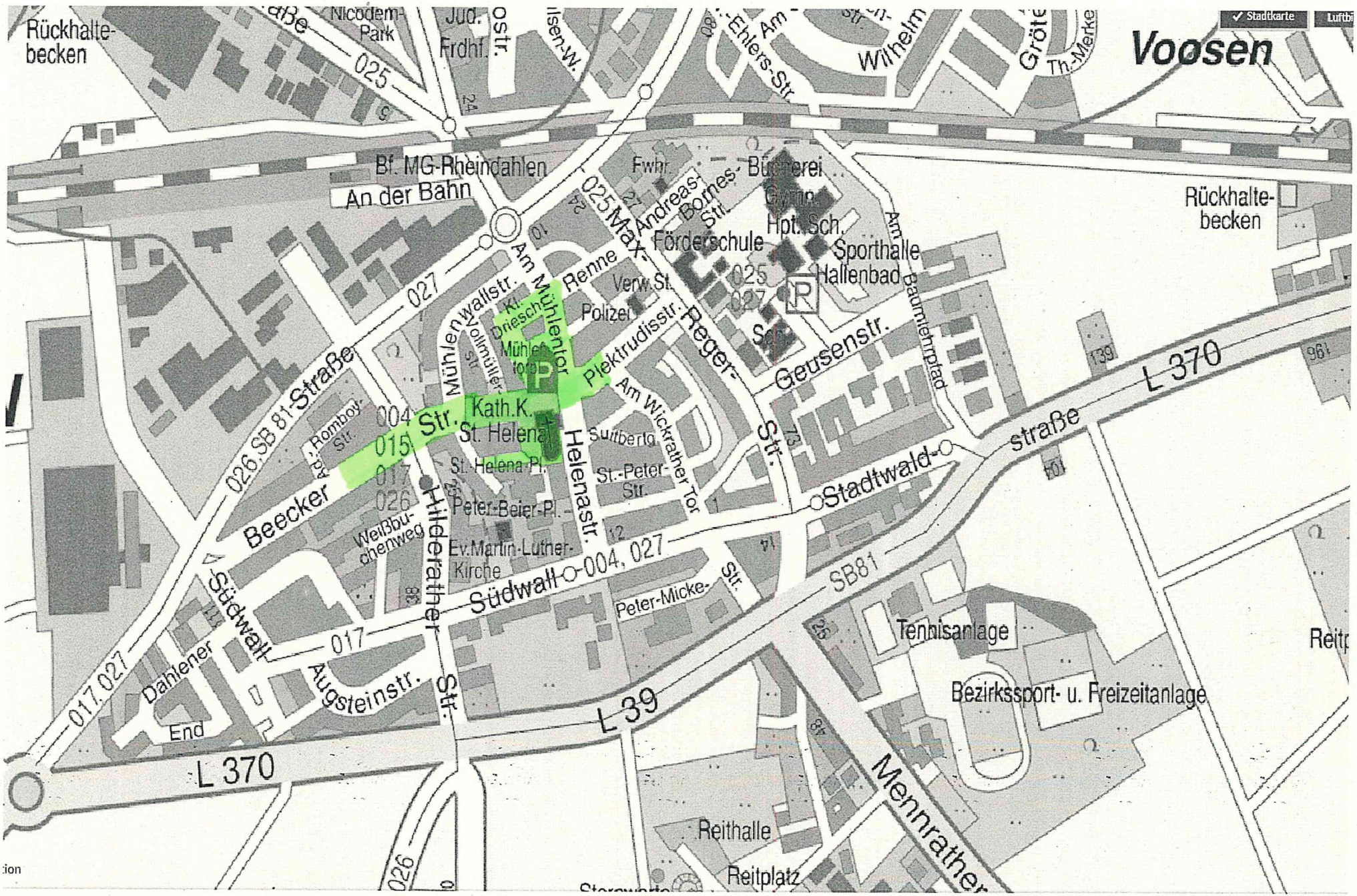
Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass aufgrund der vorliegenden Informationen und Erkenntnisse das gesetzlich geforderte öffentliche Interesse an der sonntäglichen Verkaufsöffnung angenommen werden kann, da die Verkaufsöffnung im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Kappesfest“ erfolgt.

Es ist zu erwarten, dass die öffentliche Wirkung der stattfindenden Veranstaltung “Kappesfest“ gegenüber der typischen werktäglichen Geschäftigkeit im Vordergrund steht und die Ladenöffnung bloßer Annex zu der Veranstaltung ist.

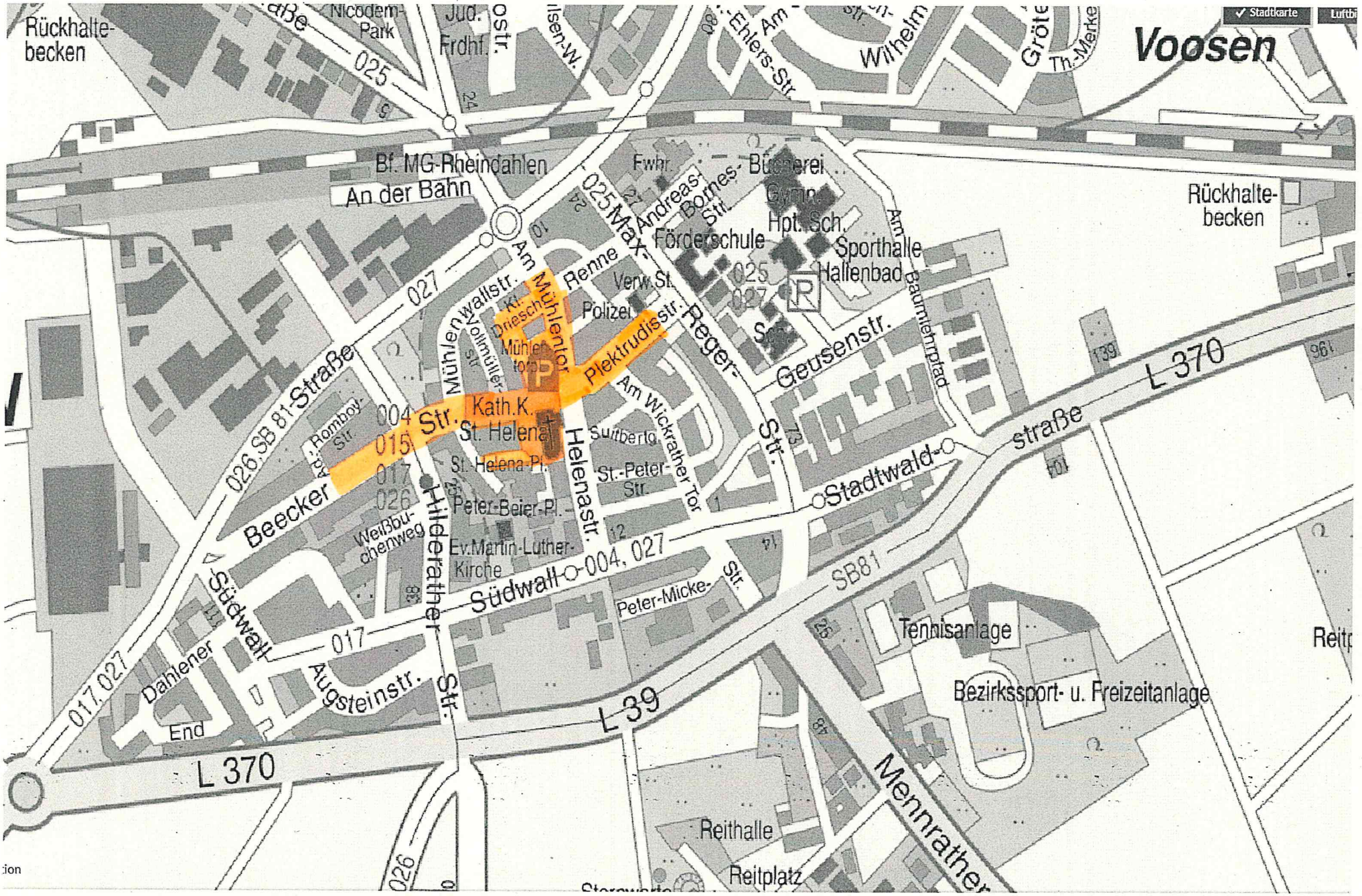
Es bleibt weiterhin festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Ladenöffnung auch nach Abwägung mit dem grundgesetzlich geregelten Sonntagsschutz gem. Art. 140 Grundgesetz (GG) i. V. m. Art. 139 Weimarer Reichsverfassung (WRV) als gegeben erscheint.

Weiterhin erscheint das stets zu wahrende Regel-Ausnahme-Verhältnis beim Sonn- und Feiertagsschutz auch mit der vorliegenden Sonntagsöffnung gewahrt.

Kappesfest am 2. Juni 2024 – Veranstaltungsfläche



Kappesfest am 2. Juni 2024 – Verkaufsöffnung



32.323 7. Februar 2024

Vermerk:

Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Gladbach am 14. Juli 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Gourmet Festival“

Rechtsgrundlage

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 LÖG NRW dürfen Verkaufsstellen an jährlich höchstens acht, nicht unmittelbar aufeinanderfolgenden Sonn- oder Feiertagen im öffentlichen Interesse ab 13 Uhr bis zur Dauer von fünf Stunden geöffnet sein. In § 6 Abs. 4 Satz 3 LÖG NRW wird konkretisiert, dass innerhalb einer Gemeinde insgesamt nicht mehr als 16 Sonn- und Feiertage im Kalenderjahr freigegeben werden dürfen.

Laut § 6 Abs. 1 Satz 2 LÖG NRW liegt ein öffentliches Interesse insbesondere vor, wenn die Öffnung

1. im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen erfolgt,
2. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebotes dient,
3. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche dient,
4. der Belebung der Innenstädte, Ortskerne, Stadt- oder Ortsteilzentren dient oder
5. die überörtliche Sichtbarkeit der jeweiligen Kommune als attraktiver und lebenswerter Standort insbesondere für den Tourismus und die Freizeitgestaltung, als Wohn- und Gewerbestandort sowie Standort von kulturellen und sportlichen Einrichtungen steigert.

§ 6 Abs. 1 Satz 3 der Vorschrift lautet:

Das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 wird vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Sachgrund Nr. 1: „im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen“

Veranstaltung

Der City-Management Mönchengladbach e. V. beantragte mit E-Mail vom 8. Dezember 2023, konkretisiert per E-Mail vom 22. Januar 2024 eine Sonntagsöffnung im öffentlichen Interesse in Zusammenhang mit der Veranstaltung „Gourmet Festival“.

Das Gourmet Festival fand 2019 zum ersten Mal in Mönchengladbach statt und soll nun nach erfolgreicher Wiederholung in den Jahren 2022 und 2023 zum nunmehr vierten Mal wiederholt werden.

Die Organisation wurde vom City-Management Mönchengladbach e. V. an die Firma Wellfairs GmbH vergeben. Die Veranstaltung findet seit vielen Jahren bereits analog in Düsseldorf und Köln statt. Im Jahr 2024 soll die Veranstaltung „Gourmet Festival“ vom 12. bis 14. Juli 2024 in Mönchengladbach stattfinden.

Das Gourmet Festival ist ein hochwertiges Open-Air-Event, bei dem ausgewählte und regionale sowie internationale Gastro-, Food-, Nonfood- und Getränkeanbietende ihr Angebot zum Probieren und zum direkten Kauf zur Verfügung stellen. Getränke und Speisen werden vor Ort hergestellt, weiterverarbeitet, zum Probieren kostenfrei ausgegeben oder verkauft. Die Veranstaltung ist kostenlos und für Besuchende frei zugänglich. Die Veranstaltung spricht dabei Besuchende aller Altersklassen an.

Die Ausstellenden präsentieren ihre Waren auf der Hindenburgstraße und auf dem Sonnenhausplatz in weißen Pagodenzelten, die vom Veranstalter gemietet und einheitlich gestaltet werden. Neben jedem Stand gibt es Sitzmöglichkeiten, Tische oder Stehtische, die zum Verweilen und Erleben einladen. Einzelne Ausstellende bieten weiterhin Seminare, Verkostungen und vieles Mehr an, an dem die Besuchenden über drei Tage verteilt teilnehmen können.

Laut des City-Management Mönchengladbach e.V. zählt der Veranstaltungssonntag des Gourmet-Festival in der Mönchengladbacher Innenstadt zu den am höchst frequentierten Sonntagen der letzten zehn Jahre, welches sich unter anderem an der vollständigen Auslastung der Parkhäuser sowie Recherchen in den Sozialen Medien nachweisen lässt.

Im Jahr 2019 nahmen 95 Ausstellende am Gourmet Festival in Mönchengladbach teil. In den Jahren 2022 und 2023 konnten aufgrund der Energiekrise und den Auswirkungen der Corona-Pandemie ca. 75 Ausstellende verpflichtet werden. Die Anzahl der Stände soll im Jahr 2024 auf bis zu 100 Ausstellende erhöht werden.

Die Auswahl der Ausstellenden reicht dabei von Feinkost und Sterneküche bis zu süßen Köstlichkeiten und Wein- oder Gin-Tastings. Nachdem der Hans-Jonas-Park in den Jahren 2022 und 2023 wegen Umbaus nicht genutzt werden konnte, ist eine erneute Nutzung für die Veranstaltung im Jahr 2024 wieder geplant. Im Hans-Jonas-Park sollen daher ca. 20 Foodtrucks aufgebaut werden, die das hochwertige Sortiment der Veranstaltung erweitern.

Ergänzt wird das kulinarische Angebot durch kurze Auftritte von Live-Musikern auf dem Sonnenhausplatz und im Verlauf der Hindenburgstraße.

Die Veranstaltung findet im Stadtteil Gladbach statt.

Siehe auch Kartenmaterial „Gourmet Festival am 14. Juli 2024 - Veranstaltungsfläche“

Ladenöffnung

Die beantragte Ladenöffnung soll im eigentlichen Veranstaltungsbereich - bzw. im Wesentlichen auf das unmittelbare Umfeld der Veranstaltung beschränkt - im Stadtteil Gladbach erfolgen.

Die Ladenöffnung umfasst folgenden Bereich:

1. Hindenburgstraße: Zwischen Bismarckstraße und Alter Markt
2. Bismarckstraße: Zwischen Hindenburgstraße und Bismarckplatz
3. Stephanstraße
4. Albertusstraße: Zwischen Hindenburgstraße und Steinmetzstraße
5. Friedrichstraße
6. Sonnenhausplatz
7. Wallstraße

Siehe auch Kartenmaterial „Gourmet Festival am 14. Juli 2024 - Verkaufsöffnung“.

Anlässlich des verkaufsoffenen Sonntags ist laut Antragsteller geplant, dass ca. 180 Ladenlokale öffnen werden. Dazu zählen allerdings auch ca. 10 Ladenlokale, die nicht unter den Begriff der Verkaufsstelle gemäß § 3 Abs. 1 LÖG NRW zu subsumieren sind. Des Weiteren ist anzuführen, dass im Verlauf der Hindenburgstraße zwischen Bismarckstraße und Alter Markt zwischenzeitlich mehrere größere Geschäfte wie Galeria Karstadt Kaufhof oder Zara und auch weitere kleinere Geschäfte geschlossen wurden.

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW wird das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Die Veranstaltung „Gourmet Festival“ findet vom 12. bis 14. Juli 2024 statt. Die Verkaufsöffnung wurde für den 14. Juli 2024 beantragt. Die Ladenöffnung erfolgt somit am selben Tag.

Die räumliche Nähe der Ladenöffnung zum Gourmet Festival ist ebenfalls gegeben.

Zahl der Besuchenden

Die Vermutungsregelung des § 6 Abs.1 Satz 3 LÖG NRW, wonach ein hinreichender Zusammenhang zu der örtlichen Veranstaltung besteht, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt, greift nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 22. Juni 2020 anlässlich der Blaulichtmeile im Stadtteil Gladbach am 28. April 2019 für die Innenstadt von Mönchengladbach nicht. Dies vor dem Hintergrund, dass von der Sonntagsöffnung eine hohe Anzahl an Verkaufsstellen und eine große Gesamtverkaufsfläche (allein ca. 104 Ladenlokale auf einer Fläche von 26.000 qm im Einkaufszentrum Minto im Jahr 2019) betroffen sind.

Es liegt demnach ein atypischer Fall vor, der es nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderlich macht, abweichend von der Vermutungsregelung die Zahlen der erwarteten Besuchenden darzulegen. Anhand des einzelfallbezogenen prognostischen Vergleiches der Zahl der Besuchenden, die ausschließlich von der Ladenöffnung

angezogen werden, mit der Zahl der Besuchenden, die nur wegen der Veranstaltung kommen, lässt sich der Annex-Charakter der Sonntagsöffnung zur Veranstaltung „Gourmet-Festival“ darstellen.

Der Antragsteller geht davon aus, dass aufgrund von Schätzungen der Zahlen der Besuchenden der Veranstaltung „Gourmet Festival“ aus den Vorjahren zu der diesjährigen Veranstaltung „Gourmet Festival“ allein am Sonntag bis zu 50.000 Besuchende erscheinen werden. Die Verwaltung hält aufgrund der ihr vorliegenden Informationen, aus denen hervorgeht, dass das Gourmet-Festival im Vorjahr insgesamt ca. 75.000 Besuchende zu verzeichnen hatte und die Veranstaltung in Mönchengladbach nun bereits das vierte Mal durchgeführt wird, ein Aufkommen von bis zu 35.000 Besuchenden am Sonntag für realistisch.

Darüber hinaus ist die Zahl derartiger Veranstaltungen in ganz Deutschland gestiegen, was zudem einen großen Beliebtheitsgrad belegt. Hinzu kommt, dass das Gourmet Festival in der Innenstadt von Mönchengladbach das einzige der sogenannten Food-Festivals im Stadtgebiet darstellt. In den Städten Düsseldorf und Köln gibt es dagegen eine vielfache Anzahl solcher Food-Festivals. Nichtsdestotrotz sind die Zahlen an Besuchenden auch in Köln und Düsseldorf hoch und unterstreichen die Popularität sog. „Gourmet Festivals“. Schließlich begründet sich aus den Erfahrungen aus den Jahren 2019 und 2022 sowie 2023 die Erwartung, dass das Gourmet Festival in Mönchengladbach auch überregionale Besuchende aus den umliegenden Gemeinden und Kreisen sowie auch grenzübergreifend aus den Niederlanden anzieht.

Nach den Angaben des Antragstellers besuchen an einem üblichen Samstag ca. 10.000 Personen die geöffneten Ladenlokale in der Innenstadt von Mönchengladbach. Im Vergleich zu den Jahren 2022 und 2023 hat sich die Anzahl der Personen, die die geöffneten Ladenlokale samstags besuchen, damit deutlich verringert. Dies ist aufgrund der Wirtschaftskrise und der Schließung großer Handelsketten wie Galeria Kaufhof Karstadt für die Verwaltung nachvollziehbar.

Das Gourmet Festival prägt an dem Wochenende 12. bis 14. Juli 2024 das Stadtbild der Innenstadt von Mönchengladbach bereits durch den Aufbau der bis zu 100 Pagodenzelte auf der Hindenburgstraße und weiterer 20 Foodtrucks im Hans-Jonas-Park. Zudem ist aufgrund der obigen Ausführungen, insbesondere der Beliebtheit solcher Veranstaltungen, zu erwarten, dass die Mehrheit der Besuchenden nicht von der Ladenöffnung, sondern von der Veranstaltung angelockt werden. Dies belegen auch der Verwaltung vorliegende Zahlen des Minto-Einkaufszentrums, welche anlässlich des Gourmet-Festivals im Jahr 2022 ca. 14.000 Besuchende und im Jahr 2023 ca. 11.000 Besuchende verzeichnen konnte. Bei einem geschätzten Aufkommen von 35.000 Besuchenden am Sonntag ist folglich davon auszugehen, dass lediglich eine Anzahl von höchstens 10.000 Besuchenden, also ca. 28 %, ausschließlich oder überwiegend die Ladenlokale in der Mönchengladbacher Innenstadt besuchen werden.

Die öffentliche Wirkung der Veranstaltung „Gourmet Festival“ steht damit gegenüber der typisch werktäglichen Geschäftigkeit der Ladenöffnung deutlich im Vordergrund und prägt den Charakter des Tages auch durch ein veranstaltungsbedingtes erhöhtes Aufkommen an Besuchenden. Es ist letztlich davon auszugehen, dass die Zahl der Besuchenden der Veranstaltung die Zahl der Personen, die nur die Ladenlokale aufsuchen, übersteigen wird. Die sonntägliche Verkaufsöffnung ist damit als Annex zum Gourmet Festival anzusehen.

Ergebnis:

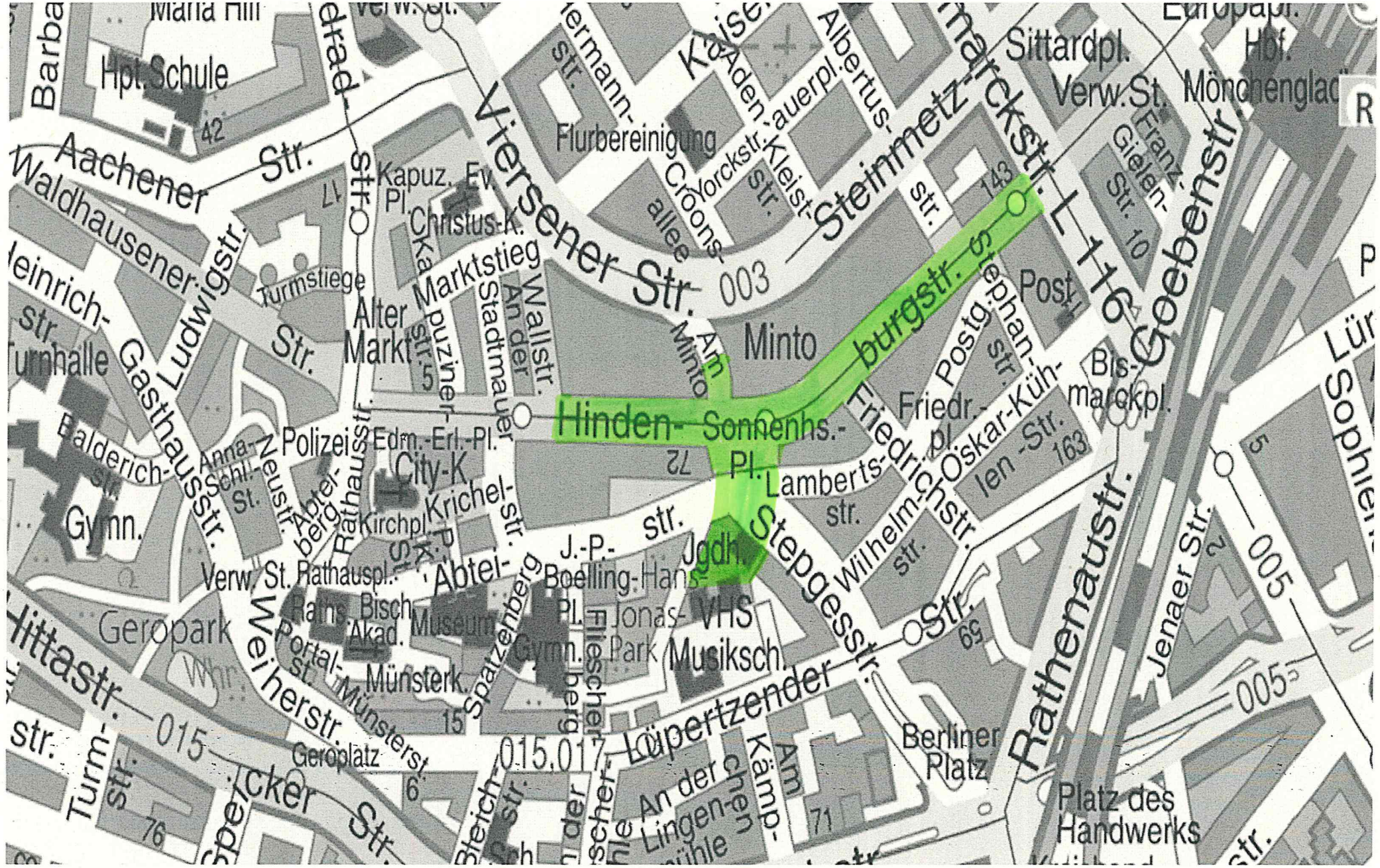
Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass aufgrund der vorliegenden Informationen und Erkenntnisse das gesetzlich geforderte öffentliche Interesse an der sonntäglichen Verkaufsöffnung angenommen werden kann, da die Verkaufsöffnung im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Gourmet Festival“ erfolgt.

Es ist zu erwarten, dass die öffentliche Wirkung der stattfindenden Veranstaltung „Gourmet Festival“ gegenüber der typischen werktäglichen Geschäftigkeit im Vordergrund steht und die Ladenöffnung bloßer Annex zu der Veranstaltung ist.

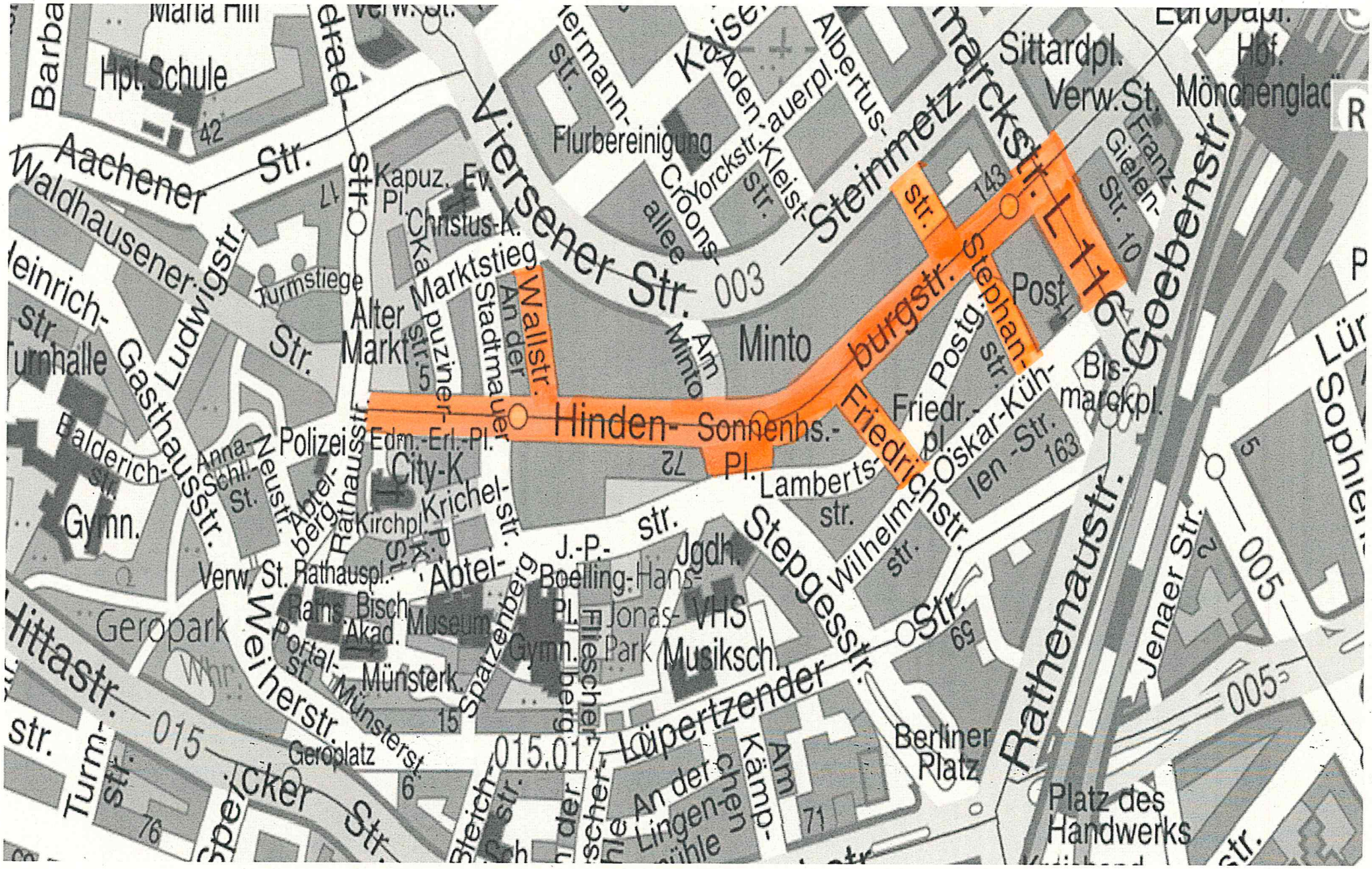
Es bleibt weiterhin festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Ladenöffnung auch nach Abwägung mit dem grundgesetzlich geregelten Sonntagsschutz gem. Art. 140 Grundgesetz (GG) i. V. m. Art. 139 Weimarer Reichsverfassung (WRV) als gegeben erscheint.

Weiterhin erscheint das stets zu wahrende Regel-Ausnahme-Verhältnis beim Sonn- und Feiertagsschutz auch mit der vorliegenden Sonntagsöffnung gewahrt.

Gourmet Festival am 14. Juli 2024 – Veranstaltungsfläche



Gourmet Festival am 14. Juli 2024 – Verkaufsöffnung



32.323 7. Februar 2024

Vermerk:

Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Giesenkirchen-Mitte am 1. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Herbstmarkt“

Rechtsgrundlage

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 LÖG NRW dürfen Verkaufsstellen an jährlich höchstens acht, nicht unmittelbar aufeinanderfolgenden Sonn- oder Feiertagen im öffentlichen Interesse ab 13 Uhr bis zur Dauer von fünf Stunden geöffnet sein. In § 6 Abs. 4 Satz 3 LÖG NRW wird konkretisiert, dass innerhalb einer Gemeinde insgesamt nicht mehr als 16 Sonn- und Feiertage im Kalenderjahr freigegeben werden dürfen.

Laut § 6 Abs. 1 Satz 2 LÖG NRW liegt ein öffentliches Interesse insbesondere vor, wenn die Öffnung

1. im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen erfolgt,
2. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebotes dient,
3. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche dient,
4. der Belebung der Innenstädte, Ortskerne, Stadt- oder Ortsteilzentren dient oder
5. die überörtliche Sichtbarkeit der jeweiligen Kommune als attraktiver und lebenswerter Standort insbesondere für den Tourismus und die Freizeitgestaltung, als Wohn- und Gewerbestandort sowie Standort von kulturellen und sportlichen Einrichtungen steigert.

§ 6 Abs. 1 Satz 3 der Vorschrift lautet:

Das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 wird vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Sachgrund Nr. 1: „im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen“

Veranstaltung

Der Gewerbekreis Giesenkirchen beantragte mit Schreiben vom 20. Oktober 2023 eine Sonntagsöffnung im öffentlichen Interesse im Zusammenhang mit dem Herbstmarkt.

Der Herbstmarkt findet am 1. September 2024 zum 21. Mal rund um den Konstantinplatz statt und bietet ein buntes Programm für die ganze Familie.

Beim Herbstmarkt handelt es sich um eine traditionsreiche und überregional bekannte Veranstaltung. Die Veranstaltung besteht sowohl aus dem Herbstmarkt an sich mit über 100 verschiedenen Ausstellern als auch aus einem abwechslungsreichen Bühnenprogramm. Die ausgestellten Waren sind dabei sehr vielfältig gewählt und reichen von Schmuck über Naturkost, Bekleidung und Kunsthandwerk. Dabei beteiligen sich nicht nur angereiste Aussteller und Unternehmen, sondern auch Mitglieder des Gewerbekreises Giesenkirchen, Vereine, Schulen und viele mehr. Ergänzt wird dieses Angebot der Aussteller durch zahlreiche Stände, an denen Kindertrödel angeboten wird.

Zusätzlich wird auf der Bühne auf dem Konstantinplatz eine Vielfalt von Darbietungen gezeigt. Unter anderem reicht das Bühnenprogramm von Showtanzauftritten und Modeschauen über Kampfkunstvorführungen bis hin zu Gesundheitsberatungen. Für die Kinder wird neben Ponyreiten, Hüpfburg und Luftballonwettbewerb eine Fußballsoccer-Anlage mitten auf dem Konstantinplatz aufgebaut. Für das leibliche Wohl sorgen sowohl Imbiss- und Getränkestände als auch die ortsansässigen Gastronomen.

Die Veranstaltung findet im Stadtteil Giesenkirchen-Mitte statt.

Siehe auch Kartenmaterial „Herbstmarkt am 1. September 2024 - Veranstaltungsfläche“

Ladenöffnung

Die beantragte Ladenöffnung soll im eigentlichen Veranstaltungsbereich - bzw. im Wesentlichen auf das unmittelbare Umfeld der Veranstaltung beschränkt - im Stadtteil Giesenkirchen-Mitte erfolgen.

Die Ladenöffnung umfasst folgenden Bereich:

1. Konstantinstraße 129-190
2. Dominikus-Vraetz-Straße von Konstantinstraße bis Dominikus-Vraetz-Straße 5
3. Konstantinplatz
4. Heukenstraße von Konstantinplatz bis Heukenstraße 12
5. Kleinenbroicherstraße von Konstantinplatz bis Kleinenbroicherstraße 2
6. Borrengasse von Konstantinplatz bis Borrengasse 7
7. Dömgesstraße 8

Siehe auch Kartenmaterial „Herbstmarkt am 1. September 2024 - Verkaufsöffnung“.

Anlässlich des verkaufsoffenen Sonntags ist geplant, dass ca. 25 Ladenlokale öffnen werden.

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW wird das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Der Herbstmarkt findet am 1. September 2024 statt. Die Verkaufsöffnung wurde für den 1. September 2024 beantragt. Die Ladenöffnung erfolgt somit am selben Tag.

Die räumliche Nähe der Ladenöffnung zur Veranstaltung „Herbstmarkt“ ist ebenfalls gegeben.

Zahl der Besuchenden

Es ist davon auszugehen, dass die Vermutungsregelung des § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW, wonach ein hinreichender Zusammenhang zu der örtlichen Veranstaltung besteht, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt, greift und vorliegend eine Ladenöffnung am 1. September 2024 rechtfertigt.

Ein atypischer Fall, der es nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderlich macht, abweichend von der Vermutungsregelung die Zahlen der erwarteten Besuchenden darzulegen, ist nicht ersichtlich. Dies bereits vor dem Hintergrund, dass sich die Veranstaltung „Herbstmarkt“ aufgrund ihrer jahrzehntelangen Tradition und der Vielfalt der Darbietungen zu einer festen Größe in der Region entwickelt hat. Konkrete Tatsachen dahingehend, dass die Zahl der ausschließlich von der Ladenöffnung angezogenen Besuchenden die Zahl der Besuchenden, die nur wegen der Veranstaltung kommen, überwiegt, liegen nicht vor.

Ungeachtet dessen bleibt auszuführen, dass der Antragsteller aufgrund von Schätzungen der Zahlen der Besuchenden des Herbstmarktes der vergangenen Jahre davon ausgeht, dass zu der diesjährigen Veranstaltung „Herbstmarkt“ bis zu 30.000 Besuchende erscheinen werden. Ob dies angesichts der aktuellen Entwicklungen z.B. der weltweiten Energiekrise und den damit einhergehenden finanziellen Belastungen der Inflation realistisch ist, erscheint allerdings fraglich. Die Verwaltung hält daher ein geschätztes Besucheraufkommen von bis zu 15.000 Besuchenden für realistisch.

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Vorjahre wäre bei ca. 15.000 Besuchenden damit zu rechnen, dass am Veranstaltungssonntag allenfalls 1.000 Personen ausschließlich oder überwiegend die geöffneten Ladenlokale und nicht den Herbstmarkt besuchen würden. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass nur rund 7 % der Besuchenden ausschließlich oder überwiegend wegen der Verkaufsöffnung erscheinen.

Die öffentliche Wirkung der Veranstaltung „Herbstmarkt“ steht damit gegenüber der typisch werktäglichen Geschäftigkeit der Ladenöffnung deutlich im Vordergrund und prägt den Charakter des Tages. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Besuchenden der Veranstaltung die Zahl der Personen, die nur die Ladenlokale aufsuchen, bei weitem übersteigt. Die sonntägliche Verkaufsöffnung ist damit als Annex zum Herbstmarkt anzusehen.

Ergebnis:

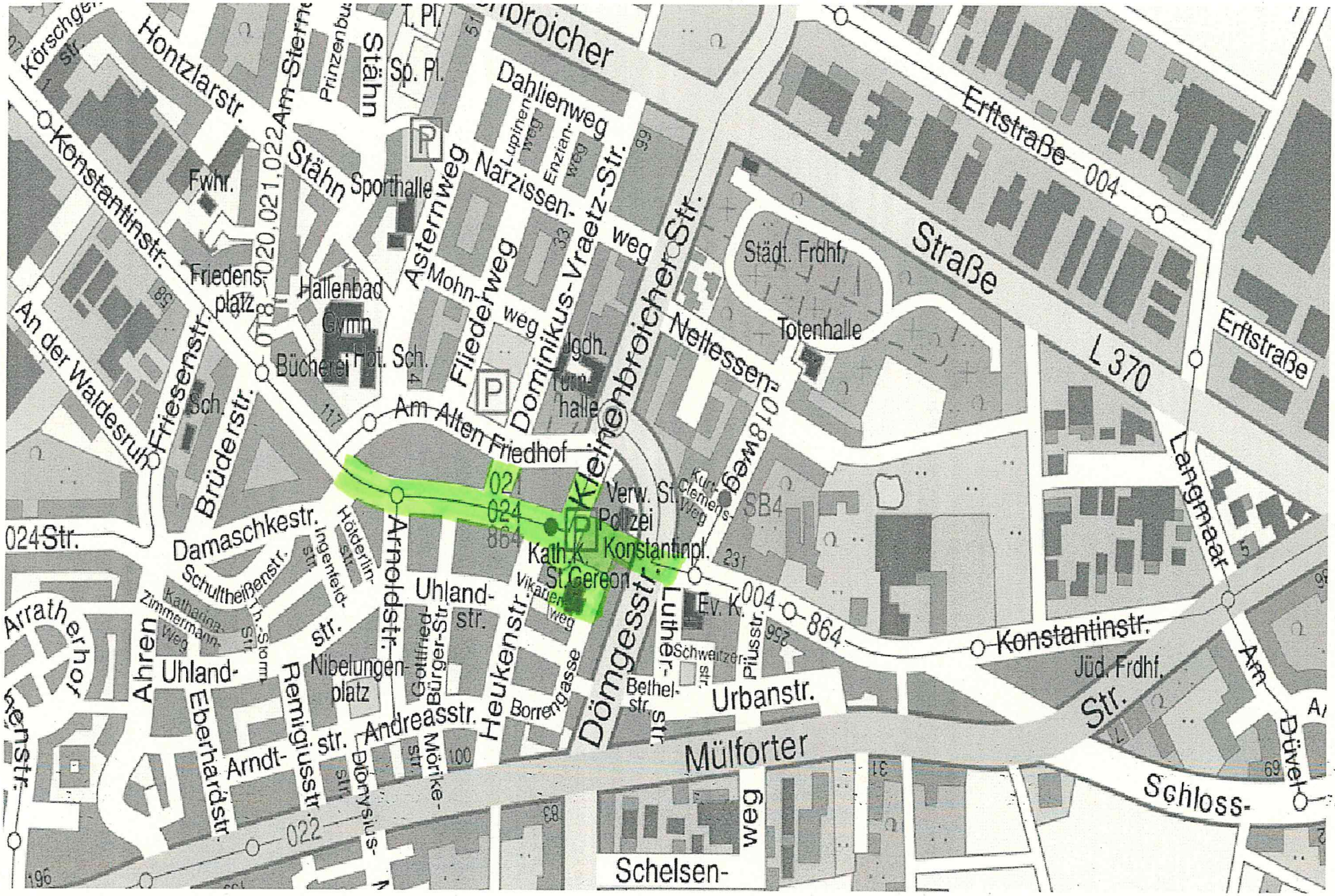
Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass aufgrund der vorliegenden Informationen und Erkenntnisse das gesetzlich geforderte öffentliche Interesse an der sonntäglichen Verkaufsöffnung angenommen werden kann, da die Verkaufsöffnung im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Herbstmarkt“ erfolgt.

Es ist zu erwarten, dass die öffentliche Wirkung der stattfindenden Veranstaltung “Herbstmarkt“ gegenüber der typischen werktäglichen Geschäftigkeit im Vordergrund steht und die Ladenöffnung bloßer Annex zu der Veranstaltung ist.

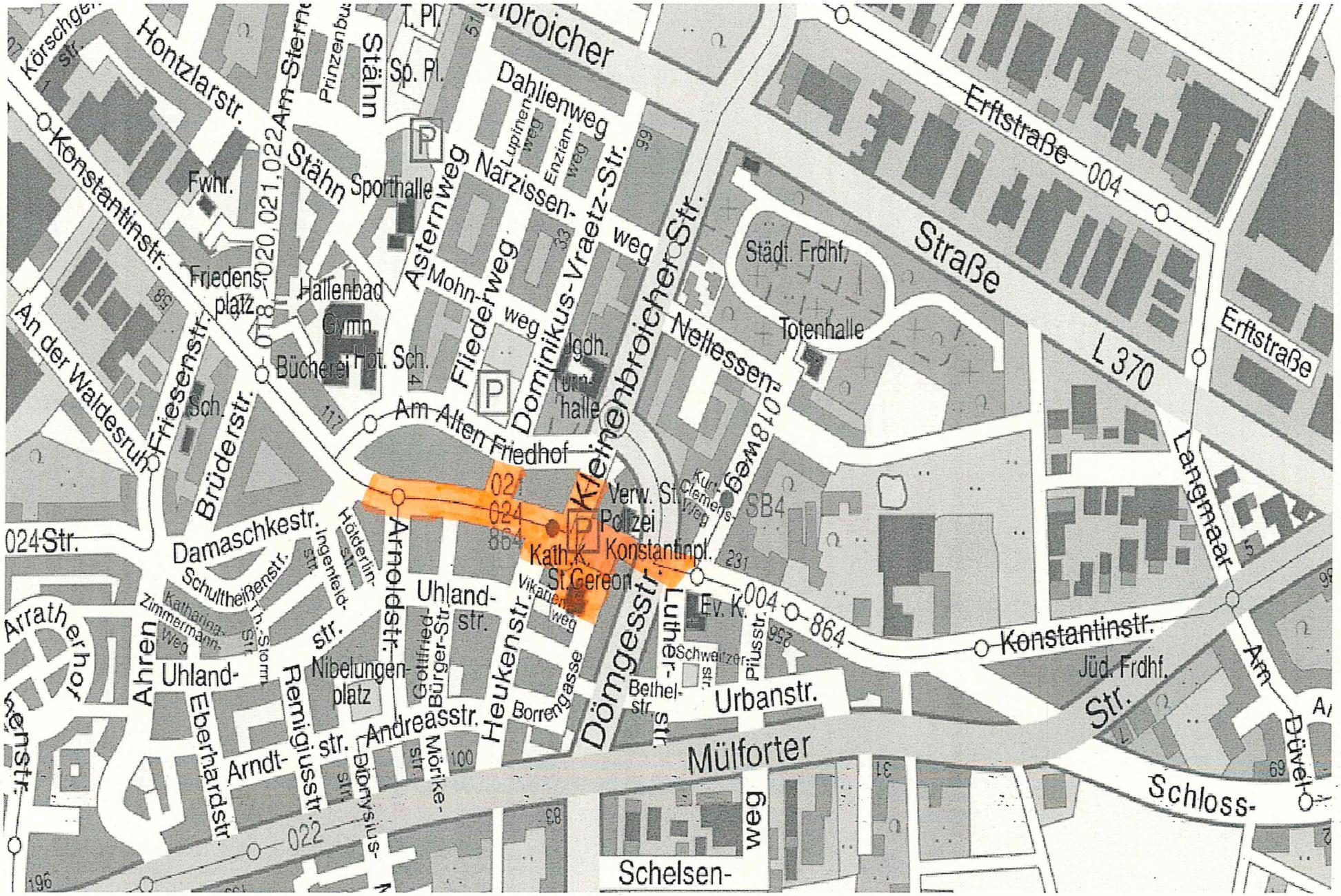
Es bleibt weiterhin festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Ladenöffnung auch nach Abwägung mit dem grundgesetzlich geregelten Sonntagsschutz gem. Art. 140 Grundgesetz (GG) i. V. m. Art. 139 Weimarer Reichsverfassung (WRV) als gegeben erscheint.

Weiterhin erscheint das stets zu wahrende Regel-Ausnahme-Verhältnis beim Sonn- und Feiertagsschutz auch mit der vorliegenden Sonntagsöffnung gewahrt.

Herbstmarkt am 1. September 2024 – Veranstaltungsfläche



Herbstmarkt am 1. September 2024 – Verkaufsöffnung



32.323 07. Februar 2024

Vermerk:

Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Rheydt am 22. September 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“

Rechtsgrundlage

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 LÖG NRW dürfen Verkaufsstellen an jährlich höchstens acht, nicht unmittelbar aufeinanderfolgenden Sonn- oder Feiertagen im öffentlichen Interesse ab 13 Uhr bis zur Dauer von fünf Stunden geöffnet sein. In § 6 Abs. 4 Satz 3 LÖG NRW wird konkretisiert, dass innerhalb einer Gemeinde insgesamt nicht mehr als 16 Sonn- und Feiertage im Kalenderjahr freigegeben werden dürfen.

Laut § 6 Abs. 1 Satz 2 LÖG NRW liegt ein öffentliches Interesse insbesondere vor, wenn die Öffnung

1. im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen erfolgt,
2. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebotes dient,
3. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche dient,
4. der Belebung der Innenstädte, Ortskerne, Stadt- oder Ortsteilzentren dient oder
5. die überörtliche Sichtbarkeit der jeweiligen Kommune als attraktiver und lebenswerter Standort insbesondere für den Tourismus und die Freizeitgestaltung, als Wohn- und Gewerbestandort sowie Standort von kulturellen und sportlichen Einrichtungen steigert.

§ 6 Abs. 1 Satz 3 der Vorschrift lautet:

Das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 wird vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Sachgrund Nr. 1: „im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen“

Veranstaltung

Der Rheydter City-Management/Interessengemeinschaft e. V. beantragte mit Schreiben vom 13. November 2023 sowie konkretisiert mit Schreiben vom 27. November 2023 eine Sonn-

tagsöffnung im öffentlichen Interesse im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“. Die Veranstaltung setzt sich aus den etablierten Veranstaltungen „Familienfest“ und dem „Interkulturellen Fest“ zusammen.

Im Jahr 2022 konnten die Veranstaltungen „Familienfest“ und „Interkulturelles Straßenfest“ erstmals am 3. Septemberwochenende als Kombi-Event in der Rheydter Innenstadt stattfinden. Nach der sehr erfolgreichen Kombination beider Veranstaltungen im Jahr 2022 wurde beschlossen, dies im Jahr 2023 unter dem gemeinsamen Veranstaltungsnamen „Großer Familiensonntag in der Rheydter City“ zu wiederholen sowie mit einer weiteren Veranstaltung namens „Familiensportfest“ im Hugo-Junkers-Park zu erweitern.

Die zeitgleiche Durchführung des Familienfestes und des Interkulturellen Festes in der Rheydter Innenstadt ist auch in diesem Jahr fest vorgesehen. Aufgrund der Tatsache, dass die Veranstaltung „Familiensportfest“ für dieses Jahr noch nicht geplant ist sowie ohnehin außerhalb des Bereichs der beantragten Ladenöffnung stattfindet, wird sie in der weiteren Begründung nicht herangezogen und kann damit für die Frage der Zulässigkeit der sonntäglichen Verkaufsöffnung keine Rolle spielen. Die anlassgebende Veranstaltung am 22. September besteht daher aus den Veranstaltungen „Familienfest“ und „Interkulturelles Fest“, welche ab diesem Jahr die gemeinsame Bezeichnung „Interkulturelles Familienfest“ tragen.

Das Interkulturelle Straßenfest wird vom Integrationsrat und das Familienfest vom Fachbereich Kinder, Jugend und Familie der Stadt Mönchengladbach organisiert.

Das Familienfest findet auf dem Rheydter Marktplatz, der Marktstraße, der Hauptstraße sowie der Harmoniestraße statt und bietet ein vielfältiges Unterhaltungs- und Informationsprogramm für die ganze Familie. Anlass der jährlich stattfindenden Veranstaltung ist der wenige Tage vorher terminierte Weltkindertag. Es werden über die Veranstaltungsfläche verteilt ca. 45 Stände sowie eine Bühne aufgebaut.

Ergänzt wird das Angebot durch weitere Eventmodule wie z.B. eine Hüpfburg oder einen Kletterturm. Alle Angebote für Kinder werden kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Stände werden von verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung sowie Anbietern und Vereinen betrieben, die den Besuchenden ihr Leistungsspektrum aufzeigen möchten. Auf der Bühne wird ein buntes Bühnenprogramm, bestehend aus (Kinder-)Musik, Tanz, Clown etc. dargeboten. Zusätzlich wird die Polizei mit Einsatzwagen sowie die Feuerwehr mit Löschfahrzeug und Spritzwand insbesondere die Kinderaugen zum Leuchten bringen.

Das Interkulturelle Straßenfest findet ebenfalls auf dem Rheydter Marktplatz, der Marktstraße, der Hauptstraße sowie der Harmoniestraße statt. Es ist die Auftaktveranstaltung der bundesweit stattfindenden Interkulturellen Woche. Anlässlich des Interkulturellen Straßenfestes werden ca. 30 verschiedene Stände unterschiedlichster Kulturen aufgebaut, die ein kulinarisches Angebot ihrer Kultur sowie Informationsmaterial anbieten. Die Besuchenden erleben durch den Besuch des Interkulturellen Festes eine kleine Weltreise durch die Kulturen und erfahren, welche Kulturen in Mönchengladbach ein Zuhause gefunden haben. Ergänzt wird das kulinarische Angebot durch ein vielfältiges Bühnenprogramm, bestehend aus insgesamt 11 tänzerischen sowie musikalischen Programmpunkten in der Zeit von 11:30 bis 18:30 Uhr.

Zudem öffnet die evangelische Hauptkirche auf dem Rheydter Marktplatz wie in den Vorjahren ihre Pforten, sodass der Kirchturm bestiegen und das bunte Treiben in der Rheydter Innenstadt von oben herab betrachtet werden kann.

Die Veranstaltung findet im Stadtteil Rheydt statt.

Siehe auch Kartenmaterial „Interkulturelles Familienfest am 22. September 2024 - Veranstaltungsfläche“

Ladenöffnung

Die beantragte Ladenöffnung soll im eigentlichen Veranstaltungsbereich - bzw. im Wesentlichen auf das unmittelbare Umfeld der Veranstaltung beschränkt - im Stadtteil Rheydt erfolgen.

Die Ladenöffnung umfasst folgenden Bereich:

1. Limitenstraße 1-60
2. Gracht 1-23
3. Stresemannstraße
4. Friedrich-Ebert-Straße 1-76
5. Hauptstraße 1-110
6. Paulstraße
7. Wilhelm-Strater-Str. 1-10
8. Markt
9. Marktstraße
10. Am Neumarkt
11. Harmoniestraße

Siehe auch Kartenmaterial „Interkulturelles Familienfest am 22. September 2024 - Verkaufsöffnung“.

Der Antragssteller hat die bislang beantragte Fläche seit 2019 um vier Straßenzüge verkleinert, um die geforderte Strahlwirkung der Veranstaltung im gesamten Ladenöffnungsbereich gewährleisten zu können.

Anlässlich des verkaufsoffenen Sonntags ist laut Antragsteller geplant, dass ca. 30 Ladenlokale öffnen werden. Damit wird sich die Zahl der Ladenlokale und damit auch die von der Verkaufsöffnung betroffenen Verkaufsflächen im Vergleich zu den verkaufsoffenen Sonntagen der Jahre vor der Corona-Pandemie deutlich verringern. In diesem Zusammenhang ist anzuführen, dass zwischenzeitlich nicht nur größere Geschäfte wie Galeria Karstadt Kaufhof, Saturn und C & A, sondern auch weitere kleinere Geschäfte in Rheydt geschlossen wurden.

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW wird das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Die Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“ findet am 22. September 2024 statt. Die Verkaufsöffnung wurde für den 22. September 2024 beantragt. Die Ladenöffnung erfolgt somit am selben Tag.

Die räumliche Nähe der Ladenöffnung zu der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“ ist ebenfalls gegeben.

Zahl der Besuchenden

Es ist davon auszugehen, dass die Vermutungsregelung des § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW, wonach ein hinreichender Zusammenhang zu der örtlichen Veranstaltung besteht, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt, greift und vorliegend eine Ladenöffnung am 22. September 2024 rechtfertigt.

Ein atypischer Fall, der es nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderlich macht, abweichend von der Vermutungsregelung die Zahlen der erwarteten Besuchenden darzulegen, ist nicht ersichtlich. Dies bereits vor dem Hintergrund, dass - wie bereits oben ausgeführt - die Zahl der Ladenlokale und damit verbunden die Verkaufsflächen in der Rheydter Innenstadt deutlich gesunken sind. Zwar findet die Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“ erst zum zweiten Mal in dieser Form statt, allerdings wurden die Veranstaltungen „Familienfest“ und „Interkulturelles Straßenfest“ bereits mehrfach durchgeführt und haben sich aufgrund der Vielfalt der Darbietungen zu einer festen Größe in der Stadt Mönchengladbach entwickelt. Konkrete Tatsachen dahingehend, dass die Zahl der ausschließlich von der Ladenöffnung angezogenen Besuchenden die Zahl der Besuchenden, die nur wegen der Veranstaltung kommen, überwiegt, liegen nicht vor.

Ungeachtet dessen bleibt auszuführen, dass der Antragsteller aufgrund Schätzungen der Zahlen der Besuchenden der Veranstaltung „Großer Familiensonntag in der Rheydter City“ des vergangenen Jahres davon ausgeht, dass zu den diesjährigen Veranstaltungen, die ausschließlich am Sonntag stattfinden, bis zu 20.000 Besuchende erscheinen werden. Die Schätzungen des Antragstellers stammen aus Mitteilungen der Polizei, der Presse sowie der Parkhausbetreiber. Diese Angabe hält die Verwaltung angesichts der Vielfalt und des kulturellen Angebots der dargebotenen Veranstaltung sowie der vorliegenden Besuchendenzahlen der Rheydter Innenstadt für realistisch.

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Vorjahre, der zwischenzeitlich geringeren Anzahl an Ladenlokalen sowie Befragungen des Antragstellers wäre bei ca. 20.000 Besuchenden damit zu rechnen, dass am Veranstaltungssonntag allenfalls 5.000 Personen ausschließlich oder überwiegend die geöffneten Ladenlokale und nicht die Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“ besuchen würden. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass nur rund 25 % der Besuchenden ausschließlich oder überwiegend wegen der Verkaufsöffnung erscheinen.

Die öffentliche Wirkung der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“ steht damit gegenüber der typisch werktäglichen Geschäftigkeit der Ladenöffnung deutlich im Vordergrund und prägt den Charakter des Tages. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Besuchenden der Veranstaltung die Zahl der Personen, die nur die Ladenlokale aufsuchen, bei weitem

übersteigt. Die sonntägliche Verkaufsöffnung ist damit als Annex zu der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“ anzusehen.

Ergebnis:

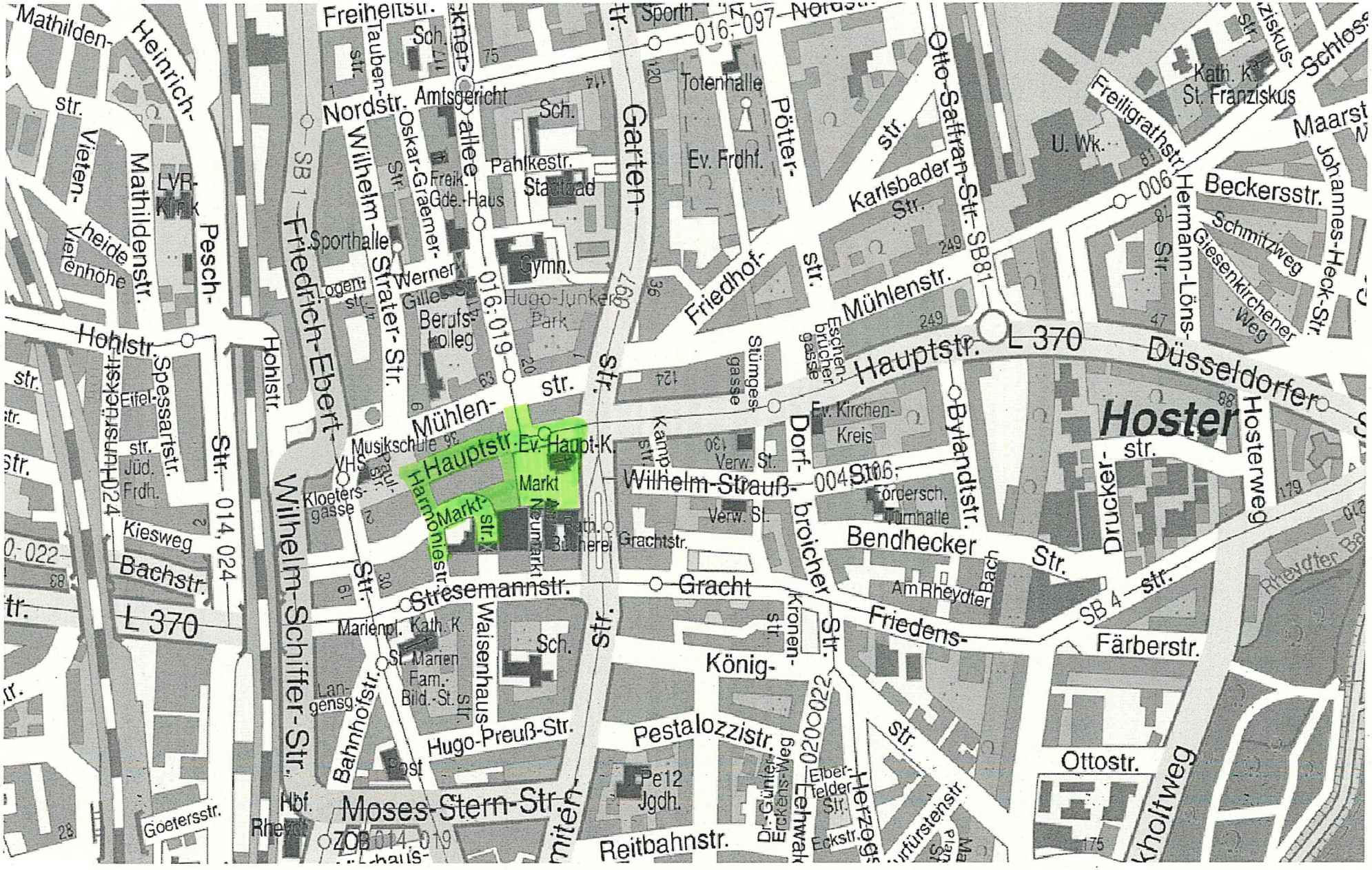
Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass aufgrund der vorliegenden Informationen und Erkenntnisse das gesetzlich geforderte öffentliche Interesse an der sonntäglichen Verkaufsöffnung angenommen werden kann, da die Verkaufsöffnung im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“ erfolgt.

Es ist zu erwarten, dass die öffentliche Wirkung der stattfindenden Veranstaltung „Interkulturelles Familienfest“ gegenüber der typischen werktäglichen Geschäftigkeit im Vordergrund steht und die Ladenöffnung bloßer Annex zu der Veranstaltung ist.

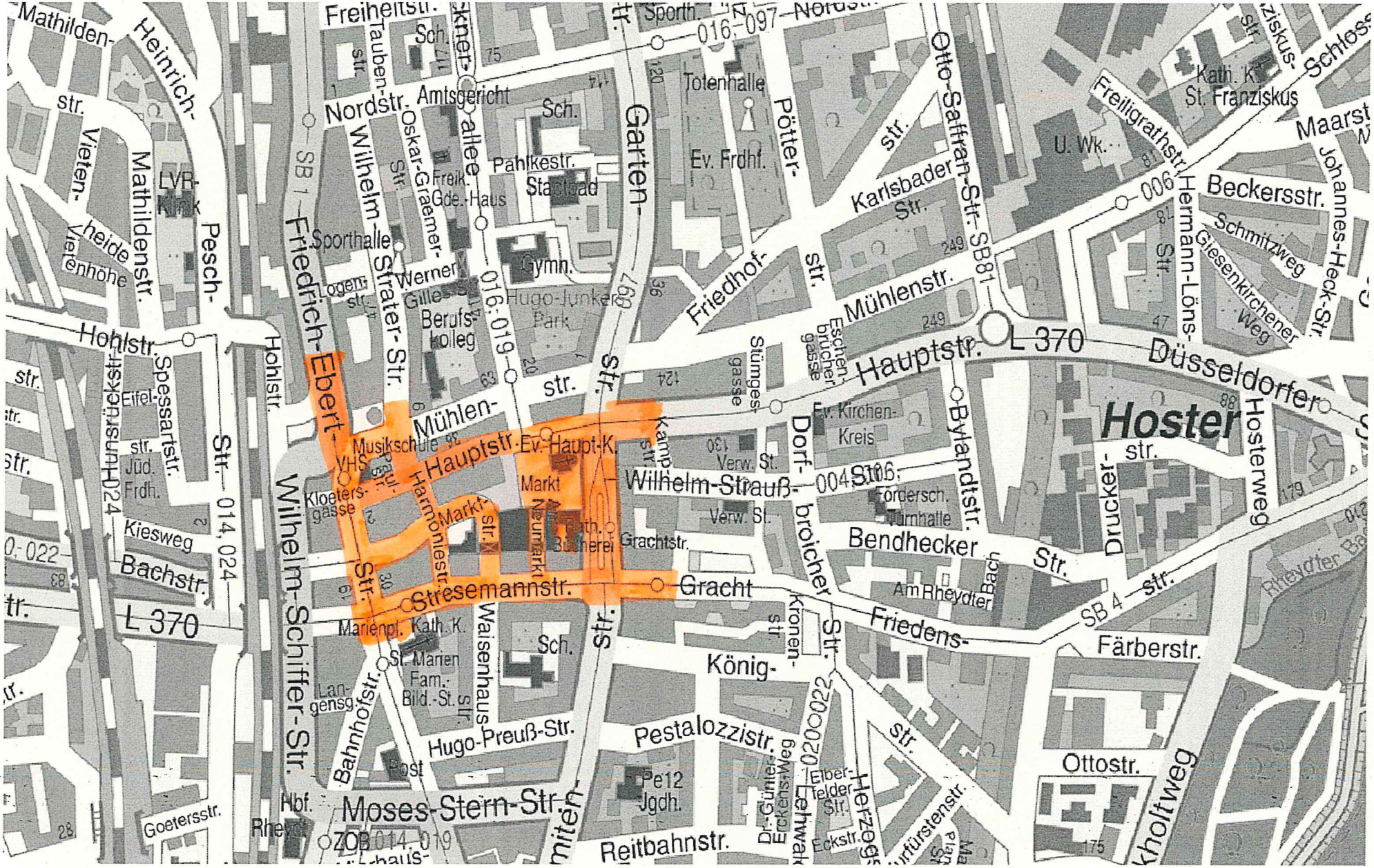
Es bleibt weiterhin festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Ladenöffnung auch nach Abwägung mit dem grundgesetzlich geregelten Sonntagsschutz gem. Art. 140 Grundgesetz (GG) i. V. m. Art. 139 Weimarer Reichsverfassung (WRV) als gegeben erscheint.

Weiterhin erscheint das stets zu wahrende Regel-Ausnahme-Verhältnis beim Sonn- und Feiertagsschutz auch mit der vorliegenden Sonntagsöffnung gewahrt.

Interkulturelles Familienfest am 22. September 2024 – Veranstaltungsfläche



Interkulturelles Familienfest am 22. September 2024 – Verkaufsöffnung


Hauptstr.
Mühlen-str.
Stresemannstr.
Gracht
Markt
Musikschule
VHS
Ev. Haupt-K.
Wilhelm-Strauß-str.
Hohlstr.
Friedrich-Ebert-Str.
Wilhelm-Schiffer-Str.
Bachstr.
Kiesweg
Spessartstr.
Eifelstr.
Jüd. Frdh.
Kloetersgasse
Harmoniestr.
Marktstr.
Neumarkt
Grachtstr.
Bendhecker Str.
Friedens-str.
Färberstr.
König-Pestalozzistr.
Hugo-Preuß-Str.
Waisenhaus-str.
Bahnhofstr.
Moses-Stern-Str.
Reitbahnstr.
Ottostr.
Hosterweg
Hoster
Düsseldorfer Str.
L 370
Mühlenstr.
Friedhof-str.
Garten-str.
Pötter-str.
Otto-Saffran-Str.
Karlsbader Str.
Beckersstr.
Hermann-Löns-Str.
Johannes-Heck-Str.
Schmitzweg
Giesenkirchener Weg
Freiligrathstr.
Nordstr.
Amtsgericht
Totenhalle
Ev. Frdhf.
Pahlkestr.
Stadtgad
Freik. Gde.-Haus
Sporthalle
Gymn.
Hugo-Junker-Park
Berufskolleg
Werner-Gilles-str.
Logenstr.
Oskar-Graemer-str.
Wilhelm-Strater-Str.
Taubenstr.
Freiheitstr.
Sporth.
Kath. K. St. Franziskus
U. Wk.
Ev. Kirchen-Kreis
Verw. St.
Turnhalle
Förderschule
Dorfbroicher Str.
Bylandtstr.
Druckerstr.
Am Rheydter Bach
Rheydter Bach
Kronenstr.
Elberfelder Str.
Eckstr.
Herzogstr.
Dr.-Gunther-Eckstr.
Lehwaldstr.
Erkrather Str.
Mariennpl.
Kath. K.
St. Marien Fam.-Bild.-St.
Langensg.
Post
Pe12 Jgdh.
Hbf.
ZOB
Rheydt
Goetersstr.
Lürrip-Hauptstr.
Lürrip-Hauptstr.
Lürrip-Haupt

32.323 26. Februar 2024

Vermerk:

Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Rheindahlen-Mitte am 8. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Winterkappes“

Rechtsgrundlage

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 LÖG NRW dürfen Verkaufsstellen an jährlich höchstens acht, nicht unmittelbar aufeinanderfolgenden Sonn- oder Feiertagen im öffentlichen Interesse ab 13 Uhr bis zur Dauer von fünf Stunden geöffnet sein. In § 6 Abs. 4 Satz 3 LÖG NRW wird konkretisiert, dass innerhalb einer Gemeinde insgesamt nicht mehr als 16 Sonn- und Feiertage im Kalenderjahr freigegeben werden dürfen.

Laut § 6 Abs. 1 Satz 2 LÖG NRW liegt ein öffentliches Interesse insbesondere vor, wenn die Öffnung

1. im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen erfolgt,
2. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebotes dient,
3. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche dient,
4. der Belebung der Innenstädte, Ortskerne, Stadt- oder Ortsteilzentren dient oder
5. die überörtliche Sichtbarkeit der jeweiligen Kommune als attraktiver und lebenswerter Standort insbesondere für den Tourismus und die Freizeitgestaltung, als Wohn- und Gewerbestandort sowie Standort von kulturellen und sportlichen Einrichtungen steigert.

§ 6 Abs. 1 Satz 3 der Vorschrift lautet:

Das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 wird vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Sachgrund Nr. 1: „im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen“

Veranstaltung

Der Zukunft Rheindahlen e.V. beantragte mit Schreiben vom 19. Februar 2024 eine Sonntagsöffnung im öffentlichen Interesse im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Winterkappes“.

Seit mehr als 30 Jahren veranstaltet der Zukunft Rheindahlen e. V. am zweiten Adventswochenende einen Nikolausmarkt in Rheindahlen. Im Jahr 2019 wurde der Name „Nikolausmarkt“ vom Veranstalter in „Winterkappes“ geändert und bildet seitdem das Pendant zum jährlich traditionell stattfindenden Kappesmarkt.

Die Veranstaltung „Winterkappes“ wird genau wie der Nikolausmarkt in den Vorjahren zweitägig stattfinden und findet bei Groß und Klein großen Anklang. Im Stadtteil Rheindahlen gibt es keinen klassischen Weihnachtsmarkt, weshalb die Veranstaltung „Winterkappes“ für den Stadtteil die vorweihnachtliche Stimmung und ein geselliges Zusammenkommen in der Adventszeit bietet.

Die Veranstaltung „Winterkappes“ besteht dabei nicht nur aus einem Markt mit ca. 20 Ständen, sondern bietet auch ein abwechslungsreiches Bühnenprogramm an. Die vor Ort angebotenen Stände auf dem Kirchplatz sowie der Beecker Straße bestehen aus einer guten Mischung aus Krippenbauern, Schmuckdesignern und sonstigen hochwertigen Handwerkern. Dabei werden die Stände nicht nur von angereisten Ausstellern betrieben, sondern auch von Mitgliedern des Vereins Zukunft Rheindahlen, Schulen und anderen Vereinen aus Rheindahlen und der näheren Umgebung.

Das abwechslungsreiche Unterhaltungsprogramm auf der Bühne reicht von Blasorchestern über Chöre bis hin zu Einzelunterhaltern, die die Besuchenden in besinnliche Stimmung versetzen möchten. Ein besonderes Highlight ist das Puppentheater, welches zwei Mal am Sonntag in mehreren kurzen Spielszenen die traditionelle Weihnachtsgeschichte zeigt.

Ein weiteres Highlight vor allem für die kleinen Besuchenden sind die Weihnachtsbäckerei, in der die Kinder selber beim Plätzchenbacken Hand anlegen dürfen sowie das Ponyreiten und die weihnachtliche Eisenbahn.

Auch für das leibliche Wohl der Besuchenden wird gesorgt, denn auf dem Kirchplatz werden zusätzliche Verkaufsstände für Essen und Getränke sowie ein großes Glühweinzelt zum Verweilen aufgestellt. Vom Glühweinzelt aus hat man einen perfekten Ausblick auf die Bühne mit dem vielfältigen Unterhaltungsprogramm.

Zusätzlich wird der Nikolaus an beiden Veranstaltungstagen auf der Bühne anwesend sein und mit den Kindern sprechen und Geschenke verteilen. Ergänzt wird das Angebot der Veranstaltung „Winterkappes“ durch weitere kleine Besonderheiten wie das offene Adventssingen in der Pfarrkirche und die vielen musizierenden Kinder, die verteilt über das Innenstadtgebiet von Rheindahlen ihr Können zu Gehör bringen. Zudem wird die Kirche in der Dämmerung festlich beleuchtet und stellt damit für die Besuchenden einen besonderen Anziehungspunkt dar.

Die Veranstaltung findet im Stadtteil Rheindahlen-Mitte statt.

Siehe auch Kartenmaterial „Winterkappes am 8. Dezember 2024 - Veranstaltungsfläche“.

Ladenöffnung

Die beantragte Ladenöffnung soll im eigentlichen Veranstaltungsbereich - bzw. im Wesentlichen auf das unmittelbare Umfeld der Veranstaltung beschränkt - im Stadtteil Rheindahlen-Mitte erfolgen.

Die Ladenöffnung umfasst folgenden Bereich:

1. Mühlentorplatz
2. St.-Helena-Platz
3. Kleiner Driesch
4. Am Mühlentor zwischen Kleiner Driesch und Plektrudisstraße
5. Plektrudisstraße 5-23
6. Beecker Straße 15-40

Siehe auch Kartenmaterial „Winterkappes am 8. Dezember 2024 - Verkaufsöffnung“.

Anlässlich des verkaufsoffenen Sonntags ist geplant, dass ca. 25 Ladenlokale öffnen werden.

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW wird das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Die Veranstaltung „Winterkappes“ findet vom 7. bis 8. Dezember 2024 statt. Die Verkaufsöffnung wurde für den 8. Dezember 2024 beantragt. Die Ladenöffnung erfolgt somit am selben Tag.

Die räumliche Nähe der Ladenöffnung zur Veranstaltung „Winterkappes“ ist ebenfalls gegeben.

Zahl der Besuchenden

Es ist davon auszugehen, dass die Vermutungsregelung des § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW, wonach ein hinreichender Zusammenhang zu der örtlichen Veranstaltung besteht, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt, greift und vorliegend eine Ladenöffnung am 8. Dezember 2024 rechtfertigt.

Ein atypischer Fall, der es nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderlich macht, abweichend von der Vermutungsregelung die Zahlen der erwarteten Besuchenden darzulegen, ist nicht ersichtlich. Dies bereits vor dem Hintergrund, dass sich die Veranstaltung „Winterkappes“ aufgrund ihrer jahrzehntelangen Tradition (unter dem Namen Nikolausmarkt) und der Vielfalt der Darbietungen zu einer festen Größe in der Region entwickelt hat. Konkrete Tatsachen dahingehend, dass die Zahl der ausschließlich von der Ladenöffnung angezogenen Besuchenden die Zahl der Besuchenden, die nur wegen der Veranstaltung kommen, überwiegt, liegen nicht vor.

Ungeachtet dessen bleibt auszuführen, dass der Antragsteller aufgrund von Schätzungen der Zahlen der Besuchenden der Veranstaltung „Winterkappes“ der vergangenen Jahre davon ausgeht, dass zu der diesjährigen Veranstaltung „Winterkappes“ 2.000 bis 5.000 Besuchende erscheinen werden. Die Verwaltung hält unter Berücksichtigung der Zahl der Besuchenden der stattgefundenen Veranstaltung „Winterkappes“ im Jahr 2022 und 2023 bei der diesjährigen Veranstaltung „Winterkappes“ ein Besucheraufkommen von mindestens 5.000 Besuchenden am Sonntag für realistisch.

Weiter führt der Antragsteller in seinem Antrag vom 19. Februar 2024 aus, dass laut Schätzungen ca. 3.000 bis 5.000 Besuchende erwartet würden, die ausschließlich oder überwiegend wegen der Ladenöffnung am Sonntag erscheinen. Mit E-Mail vom 28. Februar 2024 teilt der Antragsteller mit, dass diese Zahlen versehentlich falsch eingetragen worden seien und die Besuchenden wegen des Festes kämen. Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Vorjahre wäre bei ca. 5.000 Besuchenden laut Einschätzung der Verwaltung damit zu rechnen, dass am Veranstaltungssonntag allenfalls 1.000 Personen ausschließlich oder überwiegend die geöffneten Ladenlokale in Rheindahlen-Mitte und nicht die Veranstaltung „Winterkappes“ besuchen würden. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass nur rund 20 % der Besuchenden ausschließlich oder überwiegend wegen der Verkaufsöffnung erscheinen.

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Vorjahre wäre bei ca. 5.000 Besuchenden laut Einschätzung der Verwaltung damit zu rechnen, dass am Veranstaltungssonntag allenfalls 750 Personen ausschließlich oder überwiegend die geöffneten Ladenlokale und nicht die Veranstaltung „Winterkappes“ besuchen würden. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass nur rund 15 % der Besuchenden ausschließlich oder überwiegend wegen der Verkaufsöffnung erscheinen.

Die öffentliche Wirkung der Veranstaltung „Winterkappes“ steht damit gegenüber der typisch werktäglichen Geschäftigkeit der Ladenöffnung deutlich im Vordergrund und prägt den Charakter des Tages. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Besuchenden der Veranstaltung die Zahl der Personen, die nur die Ladenlokale aufsuchen, bei weitem übersteigt. Die sonntägliche Verkaufsöffnung ist damit als Annex zum Winterkappes anzusehen.

Ergebnis:

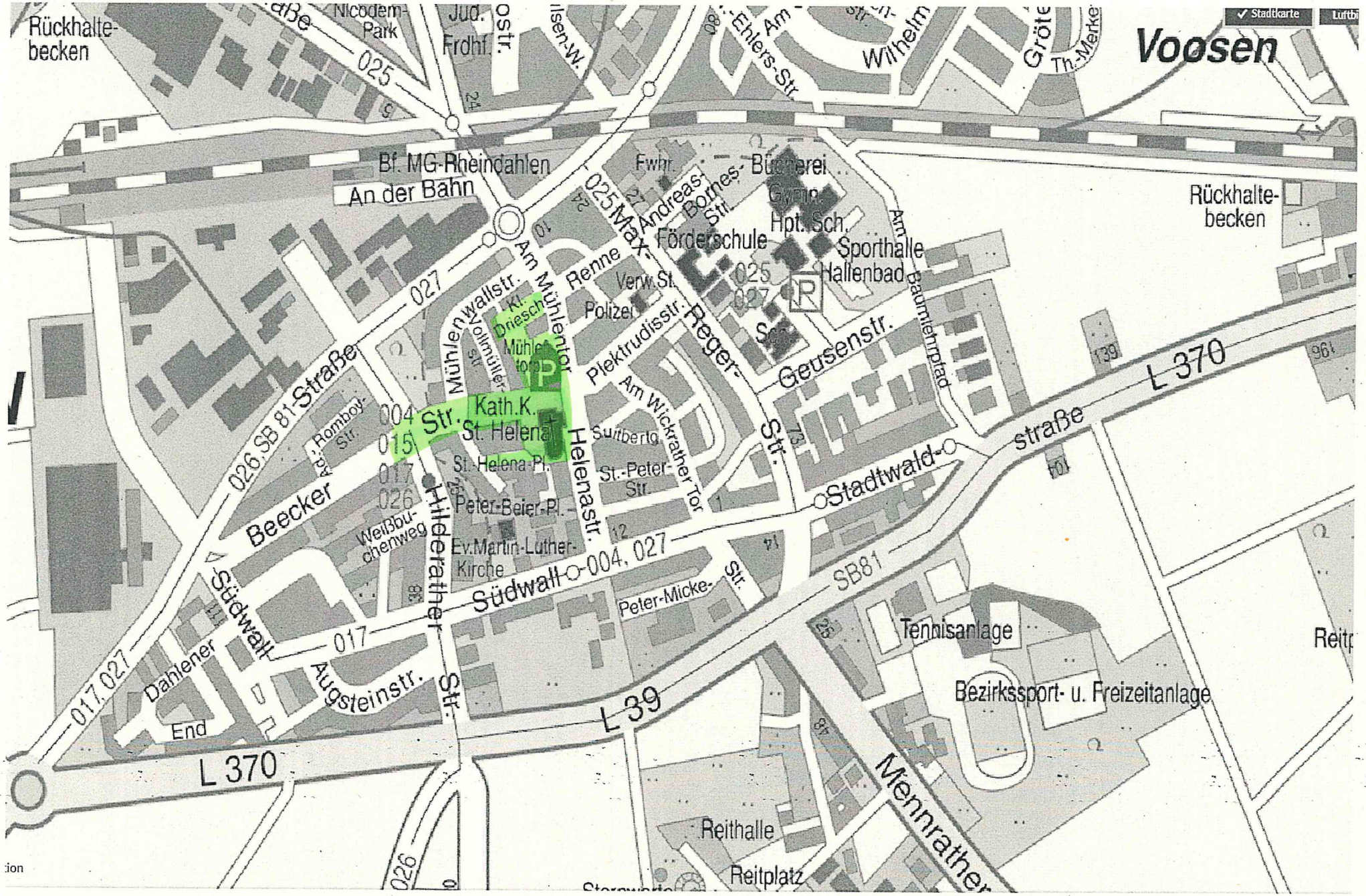
Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass aufgrund der vorliegenden Informationen und Erkenntnisse das gesetzlich geforderte öffentliche Interesse an der sonntäglichen Verkaufsöffnung angenommen werden kann, da die Verkaufsöffnung im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Winterkappes“ erfolgt.

Es ist zu erwarten, dass die öffentliche Wirkung der stattfindenden Veranstaltung “Winterkappes“ gegenüber der typischen werktäglichen Geschäftigkeit im Vordergrund steht und die Ladenöffnung bloßer Annex zu der Veranstaltung ist.

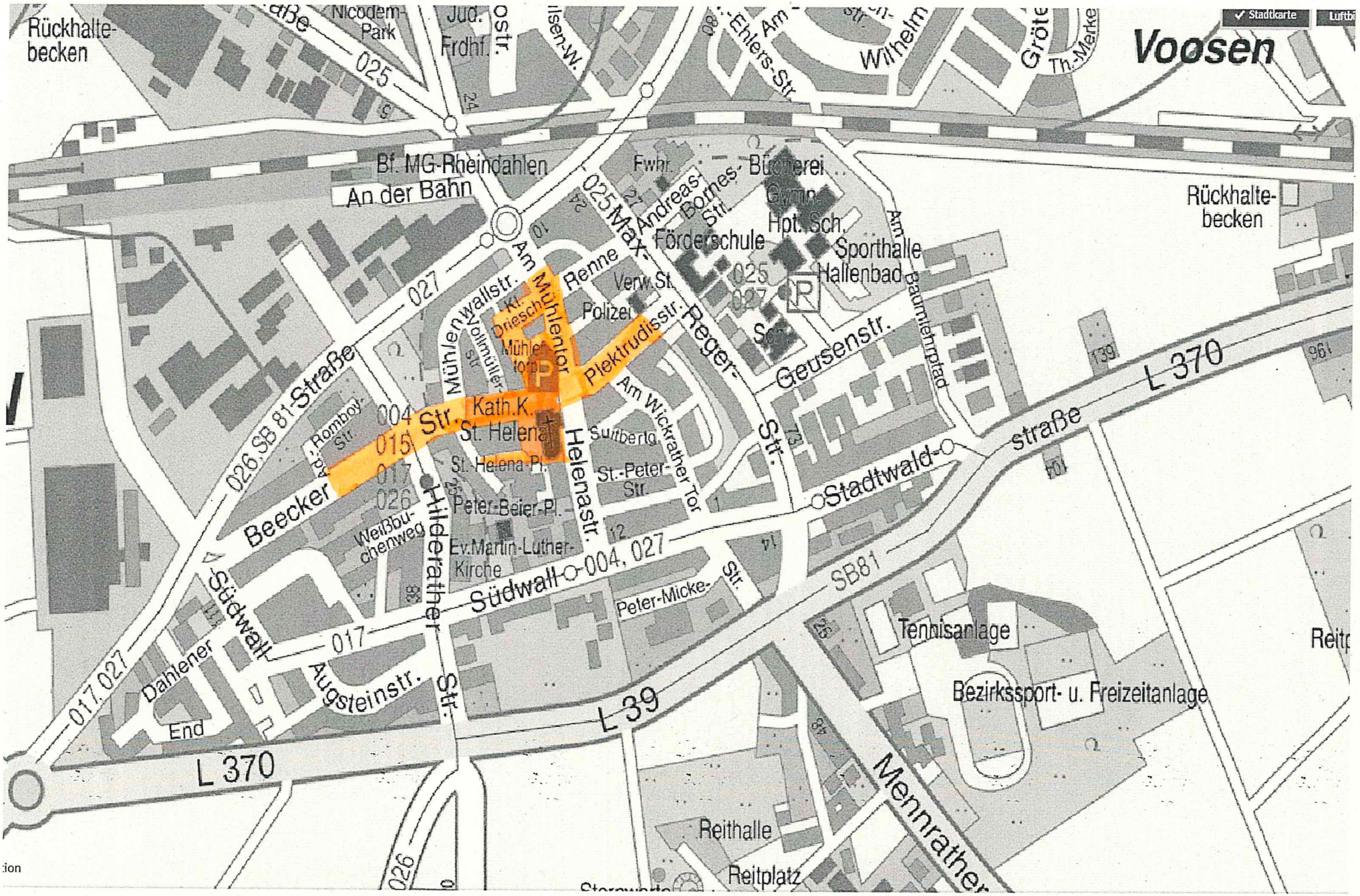
Es bleibt weiterhin festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Ladenöffnung auch nach Abwägung mit dem grundgesetzlich geregelten Sonntagsschutz gem. Art. 140 Grundgesetz (GG) i. V. m. Art. 139 Weimarer Reichsverfassung (WRV) als gegeben erscheint.

Weiterhin erscheint das stets zu wahrende Regel-Ausnahme-Verhältnis beim Sonn- und Feiertagsschutz auch mit der vorliegenden Sonntagsöffnung gewahrt.

Winterkappes am 8. Dezember 2024 – Veranstaltungsfläche



Winterkappes am 8. Dezember 2024 – Verkaufsöffnung



32.323 7. Februar 2024

Vermerk:

Antrag auf Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntags im öffentlichen Interesse in Mönchengladbach in dem Stadtteil Rheydt am 15. Dezember 2024 im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Advent in Rheydt“

Rechtsgrundlage

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 LÖG NRW dürfen Verkaufsstellen an jährlich höchstens acht, nicht unmittelbar aufeinanderfolgenden Sonn- oder Feiertagen im öffentlichen Interesse ab 13 Uhr bis zur Dauer von fünf Stunden geöffnet sein. In § 6 Abs. 4 Satz 3 LÖG NRW wird konkretisiert, dass innerhalb einer Gemeinde insgesamt nicht mehr als 16 Sonn- und Feiertage im Kalenderjahr freigegeben werden dürfen.

Laut § 6 Abs. 1 Satz 2 LÖG NRW liegt ein öffentliches Interesse insbesondere vor, wenn die Öffnung

1. im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen erfolgt,
2. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebotes dient,
3. dem Erhalt, der Stärkung oder der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche dient,
4. der Belebung der Innenstädte, Ortskerne, Stadt- oder Ortsteilzentren dient oder
5. die überörtliche Sichtbarkeit der jeweiligen Kommune als attraktiver und lebenswerter Standort insbesondere für den Tourismus und die Freizeitgestaltung, als Wohn- und Gewerbestandort sowie Standort von kulturellen und sportlichen Einrichtungen steigert.

§ 6 Abs. 1 Satz 3 der Vorschrift lautet:

Das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 wird vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Sachgrund Nr. 1: „im Zusammenhang mit örtlichen Festen, Märkten, Messen oder ähnlichen Veranstaltungen“

Veranstaltung

Der Rheydter City-Management/Interessengemeinschaft e. V. beantragte mit Schreiben vom 13. November 2023, konkretisiert mit Schreiben vom 8. Dezember 2023 eine Sonntagsöffnung im öffentlichen Interesse im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Advent in Rheydt“.

Der Weihnachtsmarkt in Rheydt existiert seit 1984 in unterschiedlicher Ausprägung. Seit 2012 organisiert der Rheydter City-Management/Interessengemeinschaft e. V. den Weihnachtsmarkt mit dem Höhepunkt an einem der vier Adventssonntage. Dieses Jahr hat sich der Rheydter City-Management/Interessengemeinschaft e. V. wie bereits in den Jahren 2018 bis 2023 für den 3. Advent entschieden. Der Weihnachtsmarkt findet jedes Jahr auf dem Rheydter Marktplatz statt.

Im Jahr 2024 wird der Weihnachtsmarkt voraussichtlich vom 22. November bis 30. Dezember seine Pforten öffnen.

Am 3. Advent wird der Weihnachtsmarkt durch ein umfangreiches Bühnenprogramm aufgewertet. Von 11.00 bis 22.00 Uhr spielen diverse Gruppen auf der aufgebauten Bühne auf dem Marktplatz. Bei der Auswahl der Musikensembles wird darauf Wert gelegt, dass weihnachtliche oder vorweihnachtliche Musik von Kinderchören bis hin zur Christmas-Dixie-Band dargeboten wird.

Weiterhin wird der Weihnachtsmann mit seinem traditionellen Kostüm durch das beantragte Gebiet ziehen und an wechselnden Stellen Gaben aus seinem gut gefüllten Sack an Kinder verteilen. Mit dieser Aktion wird an die weihnachtliche Tradition angeknüpft.

Auf dem Harmonieplatz findet die Veranstaltung durch interkulturelle Verkaufsstände mit weihnachtlichen Artikeln einen weiteren Anziehungspunkt für Besuchende. Bei der Auswahl der Händler wird auf den Verkauf von weihnachtlich qualitativ hochwertige Waren Wert gelegt. Ergänzt wird das Warenangebot durch ein weiteres Bühnenprogramm mit Musik und Tanz, bei dem die interkulturelle Begegnung gefördert wird.

Die Veranstaltung findet im Stadtteil Rheydt statt.

Siehe auch Kartenmaterial „Advent in Rheydt am 15. Dezember 2024 - Veranstaltungsfläche“.

Ladenöffnung

Die beantragte Ladenöffnung soll im eigentlichen Veranstaltungsbereich - bzw. im Wesentlichen auf das unmittelbare Umfeld der Veranstaltung beschränkt - im Stadtteil Rheydt erfolgen.

Die Ladenöffnung umfasst folgenden Bereich:

1. Limitenstraße 1-60
2. Gracht 1-23
3. Stresemannstraße
4. Friedrich-Ebert-Straße 1-76
5. Hauptstraße 1-110
6. Paulstraße
7. Wilhelm-Strater-Str. 1-10
8. Markt

9. Marktstraße
10. Am Neumarkt
11. Harmoniestraße

Siehe auch Kartenmaterial „Advent in Rheydt 15. Dezember 2024 - Verkaufsöffnung“.

Der Antragssteller hat die bislang beantragte Fläche seit 2019 um vier Straßenzüge verkleinert, um die geforderte Strahlwirkung der Veranstaltung im gesamten Ladenöffnungsbereich gewährleisten zu können.

Anlässlich des verkaufsoffenen Sonntags ist laut Antragsteller geplant, dass ca. 30 Ladenlokale öffnen werden. Damit wird sich die Zahl der Ladenlokale und damit auch die von der Verkaufsöffnung betroffenen Verkaufsflächen im Vergleich zu den verkaufsoffenen Sonntagen der Jahre vor der Corona-Pandemie deutlich verringern. In diesem Zusammenhang ist anzuführen, dass zwischenzeitlich nicht nur größere Geschäfte wie Galeria Karstadt Kaufhof, Saturn und C & A, sondern auch weitere kleinere Geschäfte in Rheydt geschlossen wurden.

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW wird das Vorliegen eines Zusammenhangs im Sinne des Satzes 2 Nummer 1 vermutet, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt.

Die Veranstaltung „Advent in Rheydt“ findet am 15. Dezember 2024 und der Weihnachtsmarkt voraussichtlich vom 22. November bis 30. Dezember 2024 statt. Die Verkaufsöffnung wurde für den 15. Dezember 2024 beantragt. Die Ladenöffnung erfolgt somit am selben Tag.

Die räumliche Nähe der Ladenöffnung zur Veranstaltung „Advent in Rheydt“ ist ebenfalls gegeben.

Zahl der Besuchenden

Es ist davon auszugehen, dass die Vermutungsregelung des § 6 Abs. 1 Satz 3 LÖG NRW, wonach ein hinreichender Zusammenhang zu der örtlichen Veranstaltung besteht, wenn die Ladenöffnung in räumlicher Nähe zur örtlichen Veranstaltung sowie am selben Tag erfolgt, greift und vorliegend eine Ladenöffnung am 15. Dezember 2024 rechtfertigt.

Ein atypischer Fall, der es nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderlich macht, abweichend von der Vermutungsregelung die Zahlen der erwarteten Besuchenden darzulegen, ist nicht ersichtlich. Dies bereits vor dem Hintergrund, dass - wie bereits oben ausgeführt - die Zahl der Ladenlokale und damit verbunden die Verkaufsflächen in der Rheydter Innenstadt deutlich gesunken sind. Auch ist zu berücksichtigen, dass sich die Veranstaltung „Advent in Rheydt“ aufgrund ihrer Tradition und der Vielfalt der Darbietungen als Ergänzung zum Weihnachtsmarkt zu einer festen Größe in der Stadt Mönchengladbach entwickelt hat. Konkrete Tatsachen dahingehend, dass die Zahl der ausschließlich von der Ladenöffnung angezogenen Besuchenden die Zahl der Besuchenden, die nur wegen der Veranstaltung kommen, überwiegt, liegen nicht vor.

Ungeachtet dessen bleibt auszuführen, dass der Antragsteller aufgrund Schätzungen der Zahlen der Besuchenden der Veranstaltung „Advent in Rheydt“ der vergangenen Jahre davon ausgeht, dass zu der diesjährigen Veranstaltung „Advent in Rheydt“, die ausschließlich am Sonntag stattfindet, bis zu 18.000 Besuchende erscheinen werden. Ob dies angesichts der aktuellen Entwicklungen z.B. der weltweiten Energiekrise und den damit einhergehenden finanziellen Belastungen der Inflation realistisch ist, erscheint allerdings fraglich. Die Verwaltung hält daher ein geschätztes Aufkommen von ca. 15.000 Besuchenden für realistisch.

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Vorjahre und der zwischenzeitlich geringeren Anzahl an Ladenlokalen wäre bei ca. 15.000 Besuchenden damit zu rechnen, dass am Veranstaltungssonntag allenfalls 4.000 Personen ausschließlich oder überwiegend die geöffneten Ladenlokale und nicht die Veranstaltung „Advent in Rheydt“ besuchen würden. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass nur rund 26 % der Besuchenden ausschließlich oder überwiegend wegen der Verkaufsöffnung erscheinen.

Die öffentliche Wirkung der Veranstaltung „Advent in Rheydt“ steht damit gegenüber der typisch werktäglichen Geschäftigkeit der Ladenöffnung deutlich im Vordergrund und prägt den Charakter des Tages. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Besuchenden der Veranstaltung die Zahl der Personen, die nur die Ladenlokale aufsuchen, bei weitem übersteigt. Die sonntägliche Verkaufsöffnung ist damit als Annex zur Veranstaltung „Advent in Rheydt“ anzusehen.

Ergebnis:

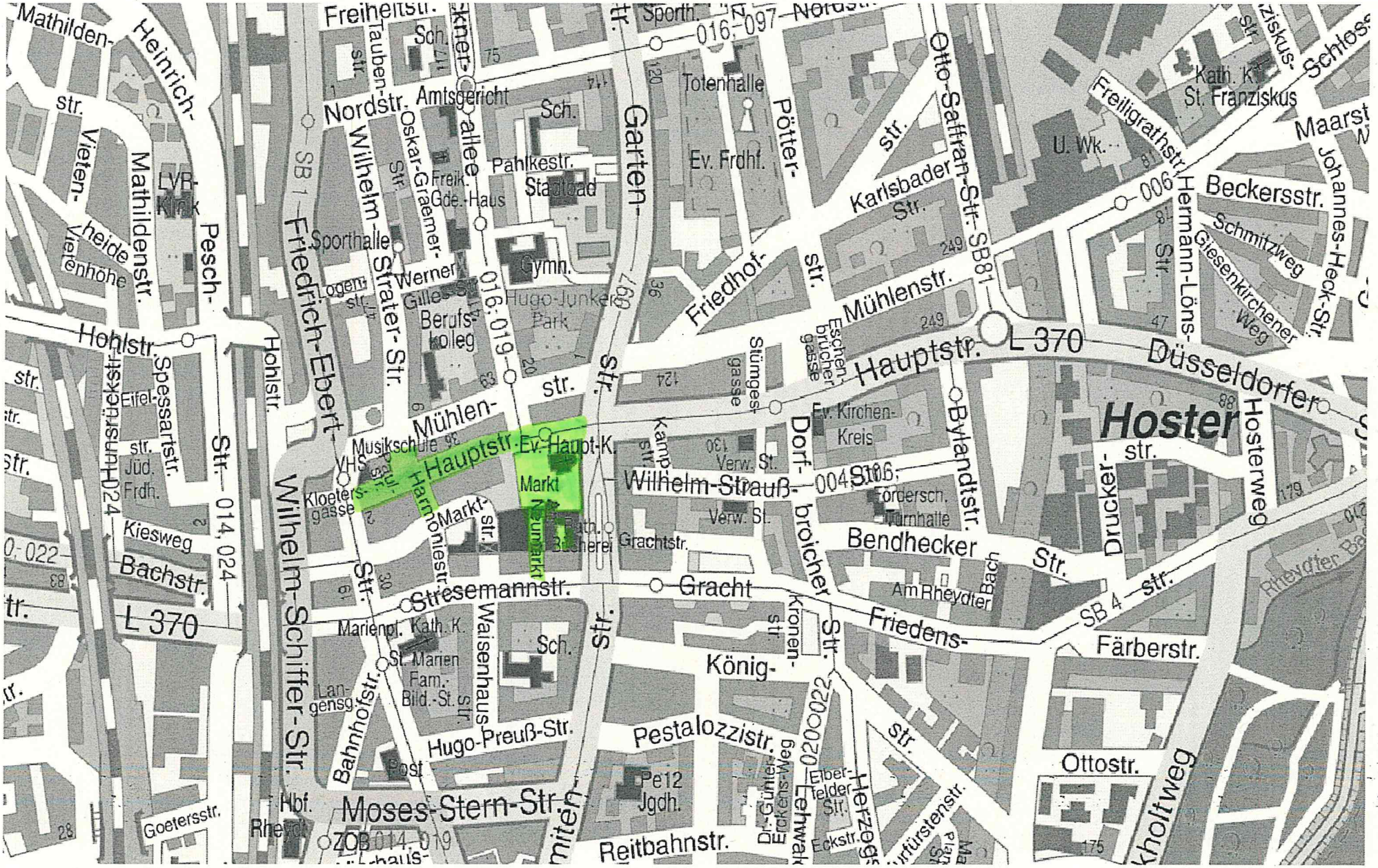
Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass aufgrund der vorliegenden Informationen und Erkenntnisse das gesetzlich geforderte öffentliche Interesse an der sonntäglichen Verkaufsöffnung angenommen werden kann, da die Verkaufsöffnung im Zusammenhang mit der Veranstaltung „Advent in Rheydt“ erfolgt.

Es ist zu erwarten, dass die öffentliche Wirkung der stattfindenden Veranstaltung „Advent in Rheydt“ gegenüber der typischen werktäglichen Geschäftigkeit im Vordergrund steht und die Ladenöffnung bloßer Annex zu der Veranstaltung ist.

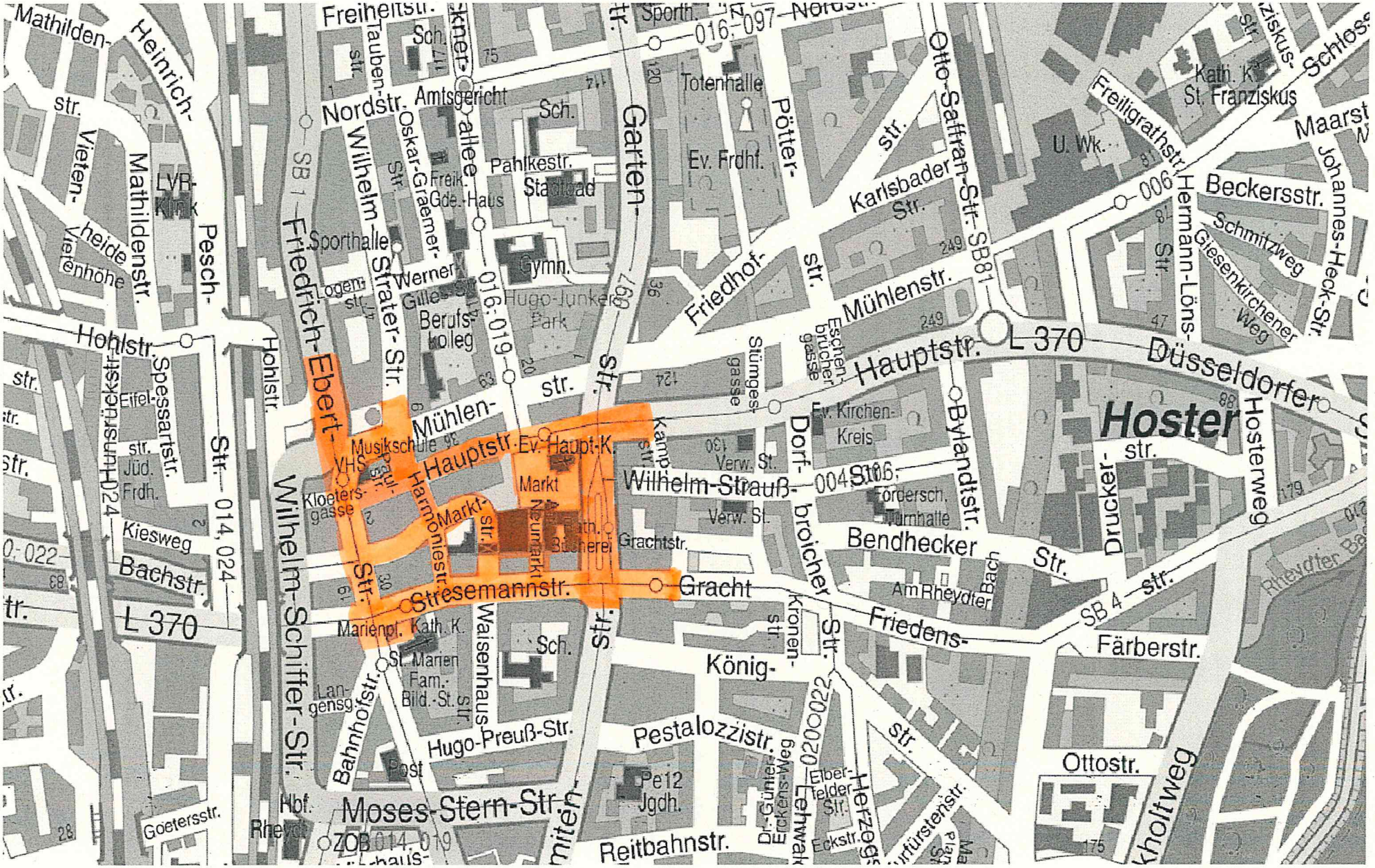
Es bleibt weiterhin festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Ladenöffnung auch nach Abwägung mit dem grundgesetzlich geregelten Sonntagsschutz gem. Art. 140 Grundgesetz (GG) i. V. m. Art. 139 Weimarer Reichsverfassung (WRV) als gegeben erscheint.

Weiterhin erscheint das stets zu wahrende Regel-Ausnahme-Verhältnis beim Sonn- und Feiertagsschutz auch mit der vorliegenden Sonntagsöffnung gewahrt.

Advent in Rheydt am 15. Dezember 2024 – Veranstaltungsfläche



Advent in Rheydt am 15. Dezember 2024 – Verkaufsöffnung



Terminübersicht verkaufsoffene Sonntage 2024 **Stand: Februar 2024**

	Veranstaltung	Termin	Gladbach	Rheydt	Rheindahlen-Mitte	Giesenkirchen-Mitte
1	Kappesfest	**02.06.2024**			**A**	
2	Gourmet Festival	**14.07.2024**	**A**			
3	Herbstmarkt	**01.09.2024**				**A**
4	Interkulturelles Familienfest	**22.09.2024**		**A**		
5	Winterkappes	**08.12.2024**			**A**	
6	Advent in Rheydt	**15.12.2024**		**A**		

A = Antrag
F = bereits festgesetzt durch Verordnung
Z = Antrag zurückgezogen
N = derzeit nicht genehmigungsfähig

Stadt
Mönchengladbach
Der Oberbürgermeister

Ordnungsamt
Hauptstraße 162-168
ordnungsamt@moenchengladbach.de

Stadtverwaltung · Amt 32.323.3 · 41050 Mönchengladbach

Verteiler
Siehe Seite 2

Auskunft erteilt Frau Jeremias
Zimmer 4a
Telefon 02161/25 6280
Telefax 02161/25 6244
Öffnungszeiten:
mo – fr 07.45 - 12.30 Uhr
do 14.00 - 16.30 Uhr

Ihr Schreiben vom/Ihr Zeichen	Mein Zeichen	Datum
-	32.323.3	05.03.2024

Ordnungsbehördliche Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen aus öffentlichem Interesse in den Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach am 2. Juni, 14. Juli, 1. September, 22. September, 8. Dezember und 15. Dezember 2024
Anhörung gem. § 6 Abs. 4 des Gesetzes zur Regelung der Ladenöffnungszeiten (LÖG NRW)

Sehr geehrte Damen und Herren,

diesem Schreiben sind die Antragsunterlagen des Mönchengladbacher City-Management e.V., des Rheydter City-Managements/ Interessengemeinschaft e.V., des Gewerbekreis Giesenkirchen und des Zukunft Rheindahlen e.V. auf Einrichtung von verkaufsoffenen Sonntagen in Mönchengladbach beigefügt. Die Verkaufsöffnungen sollen in der Zeit von 13.00 bis 18.00 Uhr durchgeführt werden.

Hiermit erhalten Sie gem. § 6 Abs. 4 LÖG NRW Gelegenheit, sich zu den geplanten Sonntagsöffnungen am 2. Juni, 14. Juli, 1. September, 22. September, 8. Dezember und 15. Dezember 2024 zu äußern.

Ich bitte um Zusendung Ihrer Stellungnahme **bis zum 05.04.2024**.

Im Voraus bereits herzlichen Dank für Ihre Mühe.

Selbstverständlich stehe ich für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Gez. Jeremias

Anlagen

Gemäß § 6 Abs.4 Satz 7 LÖG NRW sind vor Erlass der Rechtsverordnung zur Freigabe der Sonntagsöffnungen die zuständigen Gewerkschaften, Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände und Kirchen, die jeweilige Industrie- und Handelskammer und die Handwerkskammer anzuhören. In Mönchengladbach sind folgende Institutionen um Stellungnahme zu den geplanten oder beantragten sonntäglichen Verkaufsöffnungen zu bitten:

Handwerkskammer Düsseldorf
Georg-Schulhoff-Platz 1
40221 Düsseldorf
info@hwk-duesseldorf.de

Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein
Hauptgeschäftsstelle Mönchengladbach
Bismarckstraße 109
41061 Mönchengladbach
ihk@moenchengladbach.ihk.de

Handelsverband Nordrhein-Westfalen
Rheinland
Geschäftsstelle Mönchengladbach
Mühlenstraße 129
41236 Mönchengladbach
info@hv-nrw.de

DEHOGA Nordrhein e.V.
DEHOGA-Center
Hammer Landstr. 45
41460 Neuss
hausmann@dehoga-nr.de

Ev. Verwaltungsverband des Kirchenkreises Gladbach-Neuss
Hauptstraße 200
41236 Mönchengladbach
info@ekimg.de

Bistum Aachen
-Bischöfliches Generalvikariat-
Klosterplatz 7
52062 Aachen
Karl.Dyckmans@bistum-aachen.de

Ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Bezirk Linker Niederrhein
Rheydter Straße 328
41065 Mönchengladbach
Martina.schilken@verdi.de

Stadtverwaltung Mönchengladbach **Ordnungsamt** **Gewerbeangelegenheiten** **Hauptstraße 162-168** **41236 Mönchengladbach**	**Eingegangen am:**_____

Formular zur Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 Ladenöffnungsgesetz NRW

D.K.	z.V.	ØAL	Termin
Ordnungsamt			
Eing. 27. Nov. 2023			
321	323	324	325	326

1. Angaben zum Antragsteller / zur Antragstellerin

Name / Werbegemeinschaft / Verband / Händlervertretung **Rheydter City-Management e.V.**
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) **c/o Dr. Hartleb Rechtsanwälte, Rheinbahnstr. 30-32, 41063 Mönchengladbach**
Telefonnummer(n) **01742106040**
E-Mail **rcmi@cityrheydt.de**

2. Angaben zum Ansprechpartner

Name / Vorname Dr. Hartleb, Christoph
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) Rheinbahnstr. 30-32, 41063 Mönchengladbach
Telefonnummer(n) 02161/6844450
E-Mail Dr.hartleb@dr-hartleb-rechtsanwaelte.de

372

3. Angaben zur Veranstaltung / zum Veranstalter

Bezeichnung der Veranstaltung Interkulturelles Familienfest
Veranstaltungszeitraum 22.9.2024
Veranstaltungsort Marktplatz Harmonieplatz
Stadtbezirk / Ortsteil Süd
Wiederholungsveranstaltung? ☒ ja, Wie oft wurde die Veranstaltung bereits wiederholt? ca. 63 mal ☐ nein
Anzahl der geöffneten Verkaufsstellen (an dem beantragten Verkaufssonntag) 30

Die Herleitung der nachgenannten Besucher-/Kundenzahlen ist zu erläutern, z.B.: Zählungen von Besuchern der Veranstaltung und Kunden der geöffneten Geschäfte; Anzahl von Verkaufsvorgängen; Befragungen; Auslastung von Parkplätzen; usw.
Erwartetes Besucheraufkommen am Sonntag insgesamt ☒ Erfahrungswert ca. 20.000 Schätzung ☐ ca._____ Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Angaben Polizei, Presse, Zählung in der Vergangenheit
Anzahl der Besucher, die ausschließlich oder überwiegend wegen der Ladenöffnung am Sonntag erwartet werden ☒ Erfahrungswert ca. 5000 Schätzung ☐ ca._____ / Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Mitteilung der Händler, Passantenbefragung
Anzahl der Kunden der geöffneten Verkaufsstellen im Wirkungskreis der Veranstaltung während der ansonsten üblichen Verkaufszeiten als Vergleich (z.B. samstags) ☒ Erfahrungswert ca.15.000 Schätzung ☐ ca._____ Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Passantenfrequenzmessung
Name / Bezeichnung des Veranstalters Stadt MG Fachbereich Kinder, Jugend und Familie, Integrationsart
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) s.o.
Telefonnummer(n) s.o.
E-Mail s.o.

373

4. Vorzulegende Unterlagen

Karte / Lageplan mit Kennzeichnung des Veranstaltungsortes

☒ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Veranstaltungsprogramm / ausführliche Beschreibung der Veranstaltung / Auflistung Stände und Buden

☐ liegt bei ☒ wird nachgereicht

Karte / Lageplan mit Kennzeichnung der Ladenöffnungsbereiche

☐ liegt bei ☒ wird nachgereicht

Liste der an der Sonntagsöffnung teilnehmenden Verkaufsstellen

☒ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Ich / Wir beantragen die Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages im Stadtgebiet Mönchengladbach (siehe beigefügte(n) Karte/ Plan) aus öffentlichem Interesse in Zusammenhang mit der vorgenannten Veranstaltung.

Ort, Datum	Unterschrift
MG 27.11.23	

Antrag des Rheydter City-Managements/Interessengemeinschaft e.V. an den Rat der Stadt Mönchengladbach auf Bewilligung eines verkaufsoffenen Sonntags am 22.9.2024 zum interkulturellen Familienfest

Hiermit beantragt das Rheydter City-Management die Bewilligung eines verkaufsoffenen Sonntags, am 22.9.2024 zum 63. Blumensonntag für die Rheydter Innenstadt innerhalb des von folgenden Straßen (Begrenzungsstraßen) umgebenen Gebiets: Mühlenstraße, Limitenstraße, Stresemannstr, Friedrich-Ebert-Str. gemäß nachstehender Karte, wobei die Geschäfte auf beiden Seiten der Begrenzungsstraßen zum verkaufsoffenen Gebiet gehören:

Einzugsgebiet Verkaufsoffene Sonntage (grün hinterlegt) Anlage 1

Der Antrag für den verkaufsoffenen Sonntag wird anlassbezogen gestellt, da an dem 22.9.2024 der traditionelle Blumensonntag innerhalb des beantragten Gebiets stattfindet.

Historie

Am 14. September 1958 fand erstmalig in Rheydt ein Blumenkorso statt. Mit Blumen geschmückte Wagen, Fußgruppen und auch aus dem Ausland angereiste Kapellen zogen durch die Stadt und sorgten so für Stimmung. Seit diesem Zeitpunkt findet jedes Jahr am 2. Sonntag im September der Blumensonntag statt. Mittelpunkt sind immer Darstellungen, interaktive Aktionen und Ausstellungen, bei denen Blumen und Pflanzen im Vordergrund stehen.

Der Blumensonntag

Am 22.9.2024 finden in der Rheydter Innenstadt das „Interkulturelle Straßenfest" auf dem Harmonieplatz und zum Weltkindertag das Städtische Kinderfest auf dem Marktplatz statt.



Es wird ein Familienfest für Jung und Alt geplant.

Es gibt tolle Angebote, wie:

- Mal- und Bastelstationen
- Clown Antoschka
- Kinderschminken

- Kinderlieder mit den Mandolinis
- Zauberer
- Polizei mit Einsatzwagen
- Feuerwehr mit Löschfahrzeug und Spritzwand
- Stockbrot Deluxe und Zauberfotos
- Kinderschminken
- Bewegungsstationen
- Kletterberg
- u.v.m.

Außerdem einem vielfältigem Bühnenprogramm mit z.B. Tanzgruppen aus anderen Kulturen, Musik, Ballett, Clown. Alle Angebote sind kostenlos, Getränke und Speisen können angemessenen Preisen erworben werden.

Die evangelische Hauptkirche wird wie in den Vorjahren auch ihre Pforten geöffnet haben.

Auf die Besucher*innen des interkulturellen Straßenfests auf dem Harmonieplatz wartet neben Info- und Imbissständen ein abwechslungsreiches Bühnenprogramm mit musikalischen und tänzerischen Darbietungen.

Mindestens 20.000 Besucher aus dem Stadtgebiet und dem regionalen Umland werden an verschiedenen Plätzen erwartet. Die Zahl der erwarteten Zuschauerzahl ist aus dem Mittel der Besucherfrequenzen aus den Vorjahren und der Passanten Frequenzmessstation der WFMG abgeleitet. Sie wurden jeweils von der Presse, der Polizei und den Ausstellern benannt und fußen auch auf eigenen Beobachtungen. Das Parkhaus unter dem Marktplatz war fast durchgängig in den letzten Jahren gefüllt.



Anlässlich des Blumensonntags 2017 wurden ca. 400 Personen interviewt. Die Auswertung der Fragebogen ergab Folgendes:

1. 108 Personen waren in die Rheydter Innenstadt gekommen, um die Attraktionen anzusehen und nebenbei einzukaufen, wenn etwas Interessanten entdeckt werden sollte.
2. 10 Personen waren nach Rheydt gekommen ausschließlich um einzukaufen, davon waren 3 aus den Niederlanden.
3. 16 Personen waren außerhalb von Mönchengladbach angereist, davon waren 14 in die Rheydter Innenstadt gekommen, um sich die Attraktionen anzusehen, 2 Personen um sich die Attraktionen anzusehen und nebenbei einzukaufen.
4. 261 Befragte gaben an, dass sie in die Rheydter Innenstadt gekommen seien, um sich die Attraktionen beim Blumensonntag anzuschauen.
5. 5 Fragebogen waren wegen Doppelnennung ungültig.

Damit haben mehr als die Hälfte der Befragten angegeben, dass sie wegen der Attraktionen in die Stadt gekommen sind, nur 10 Personen, weil sie ausschließlich einkaufen wollten, das sind gerade mal 2,5%.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. C. Hartleb
1. Vorsitzender

Amtsgericht Mönchengladbach VR 1926, Finanzamt Mönchengladbach USt-ID: DE 18 65 84 933
Stadtsparkasse Mönchengladbach · BIC MGLSDE33XXX · IBAN DE86310500000000254060 · 1. Vorsitzender: Dr. Christoph Hartleb

Teilnehmende Verkaufstellen

Augenoptik Lore Schiffer
Beeten KG Textilhaus
Casa bea GmbH&CoKG
DeLu Modepartner
Eicker Exklusive Aussteuerwäsche
etepeteete
Fielmann AG & Co.
Gosimo e.K.
Heinemann GmbH & Co. KG
Henry´s Fashion
Hündchen GmbH Sanitätshaus
Krebber GmbH
Lamm & Pion Ledermoden
Marie Claire
Mayersche Buchhandlung
Optic Homann
Optik Neeten
Over Leckerladen
Pleines Fashion Optic
Ragazzi (La Richa Mode)
Reformhaus Goll GmbH
Tellmann Einrichten & Gestalten
ReiseCenter Radermacher
Stadtparfumerie Pieper
Schuhhaus Winzen
Kochshop
To Huss

Einzugsgebiet
verkaufsoffene Sonntage 2024



Wir für Rheydt

Rheydter
City-Management e.V.

Postfach 20 10 10 · 41210 Mönchengladbach · Telefon 0174 2106040
www.cityrheydt.de · info@cityrheydt.de

Stadtverwaltung Mönchengladbach
Ordnungsamt
Gewerbeangelegenheiten
Hauptstraße 162-168
41236 Mönchengladbach

Eingegangen am:_____

b.R. | z.V. | z. AL | Termin
Ordnungsamt
Eing. 08. Dez. 2023
321 | 323

Formular zur Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 Ladenöffnungsgesetz NRW

1. Angaben zum Antragsteller / zur Antragstellerin

Name / Werbegemeinschaft / Verband / Händlervertretung **Rheydter City-Management e.V.**
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) **c/o Dr. Hartleb Rechtsanwälte, Rheinbahnstr. 30-32, 41063 Mönchengladbach**
Telefonnummer(n) **01742106040**
E-Mail **rcmi@cityrheydt.de**

2. Angaben zum Ansprechpartner

Name / Vorname Dr. Hartleb, Christoph
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) Rheinbahnstr. 30-32, 41063 Mönchengladbach
Telefonnummer(n) 02161/6844450
E-Mail Dr.hartleb@dr-hartleb-rechtsanwaelte.de

3. Angaben zur Veranstaltung / zum Veranstalter

Bezeichnung der Veranstaltung Advent in Rheydt
Veranstaltungszeitraum 15.12.2024
Veranstaltungsort Marktplatz Harmonieplatz
Stadtbezirk / Ortsteil Süd
Wiederholungsveranstaltung? ☐ ja, Wie oft wurde die Veranstaltung bereits wiederholt? ca. 12 mal nein ☒
Anzahl der geöffneten Verkaufsstellen (an dem beantragten Verkaufssonntag) 30

378

Die Herleitung der nachgenannten Besucher-/Kundenzahlen ist zu erläutern, z.B.: Zählungen von Besuchern der Veranstaltung und Kunden der geöffneten Geschäfte; Anzahl von Verkaufsvorgängen; Befragungen; Auslastung von Parkplätzen; usw.

Erwartetes Besucheraufkommen am Sonntag insgesamt

☐ Erfahrungswert ca. 18.000 ☒ Schätzung ca. _____

Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Angaben Polizei, Presse, Zählung in der Vergangenheit

Anzahl der Besucher, die ausschließlich oder überwiegend wegen der Ladenöffnung am Sonntag erwartet werden

☐ Erfahrungswert ca. 4.000 ☒ Schätzung ca. _____

Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Mitteilung der Händler, Passantenbefragung

Anzahl der Kunden der geöffneten Verkaufsstellen im Wirkungskreis der Veranstaltung während der ansonsten üblichen Verkaufszeiten als Vergleich (z.B. samstags)

☐ Erfahrungswert ca.15.000 ☒ Schätzung ca. _____

Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Passantenfrequenzmessung

Name / Bezeichnung des Veranstalters
Rheydter Citymanagement, Quartiersbüro

Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort)

s.o.

Telefonnummer(n)

s.o.

E-Mail
s.o.

379

4. Vorzulegende Unterlagen

Karte / Lageplan mit Kennzeichnung des Veranstaltungsortes

☐ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Veranstaltungsprogramm / ausführliche Beschreibung der Veranstaltung / Auflistung Stände und Buden

☐ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Karte / Lageplan mit Kennzeichnung der Ladenöffnungsbereiche

☐ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Liste der an der Sonntagsöffnung teilnehmenden Verkaufsstellen

☐ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Ich / Wir beantragen die Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages im Stadtgebiet Mönchengladbach (siehe beigefügte(n) Karte/ Plan) aus öffentlichem Interesse in Zusammenhang mit der vorgenannten Veranstaltung.

Ort, Datum	Unterschrift
MG 27.11.23	

Antrag des Rheydter City-Managements/Interessengemeinschaft e.V. an den Rat der Stadt Mönchengladbach auf Bewilligung eines verkaufsoffenen Sonntags am 15.12.2024 „Advent in Rheydt“

Hiermit beantragt das Rheydter City-Management die Bewilligung eines verkaufsoffenen Sonntags am 15.12.2024 „Advent in Rheydt“ für die Rheydter Innenstadt innerhalb des von folgenden Straßen (Begrenzungsstraßen) umgebenen Gebiets: Mühlenstraße, Limitenstraße, Stresemannstr, Friedrich-Ebert-Str. gemäß nachstehender Karte, wobei die Geschäfte auf beiden Seiten der Begrenzungsstraßen zum verkaufsoffenen Gebiet gehören:

Einzugsgebiet Verkaufsoffene Sonntage (grün hinterlegt) Anlage 1

Historie

Der Weihnachtsmarkt in Rheydt existiert seit 1984 in unterschiedlicher Ausprägung. Seit 2012 organisiert das Rheydter Citymanagement den Weihnachtsmarkt mit dem Höhepunkt an einem Adventssonntag.

Weihnachtsmarkt am 3. Advent 2024

Am 3. Advent wird der Weihnachtsmarkt durch ein **umfangreiches Bühnenprogramm** aufgewertet. Von 11.00h bis 20.00h spielen diverse Gruppen auf der aufgebauten Bühne auf dem Marktplatz. Hierbei wird an diesem Tag besonders auf solche Musikensemble wert gelegt, die weihnachtliche oder vorweihnachtliche Musik darbieten, von Kinderchören bis Christmas-Dixie-Band. Im Repertoire sind genauso die traditionellen Weihnachtslieder, wie auch die bekannten weihnachtlichen Songs z.B. von Bing Crosby oder John Lennon. Es ist geplant, ein Ensemble des Theaters für eine kurze Aufführung zu gewinnen.

Der **Weihnachtsmann** wird mit seinem traditionellen Kostüm durch das beantragte Gebiet ziehen und aus seinem gut gefüllten Sack an wechselnden Stellen Gaben an Kinder verteilen. Mit dieser Aktion wird an die weihnachtliche Tradition angeknüpft.

Im Bereich des Harmonieplatzes. werden **interkulturelle Verkaufsstände mit weihnachtlichen Artikeln** auch aus anderen Ländern aufgestellt. Dabei wird bei der Auswahl der Händler Wert auf qualitativ ansprechende Produkte gelegt, also kein Ramsch oder Trödel. Die Verkaufsstände werden entsprechend dem Anlass weihnachtlich geschmückt sein. Daneben wird es auf dem Harmonieplatz ein weiteres Bühnenprogramm mit Musik und Tanzdarbietungen geben, womit die interkulturelle Begegnung gefördert wird. Soweit behördlich genehmigt, soll auf dem Harmonieplatz ein Adventsfeuer erleuchten.

Ca. 18.000 Besucher aus dem Stadtgebiet und dem regionalen Umland werden über den Tag verteilt erwartet. Die Zahl der erwarteten Zuschauerzahl ist aus dem Mittel der Besucherfrequenzen aus den Vorjahren und dem PECO-Zählsystem abgeleitet.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. C. Hartleb

1. Vorsitzender

Anzahl der geöffneten Verkaufsstände

Augenoptik Lore Schiffer
Beeten KG Textilhaus
Casa bea GmbH&CoKG
DeLu Modepartner
Eicker Exklusive Aussteuerwäsche
etepeteete
Fielmann AG & Co.
Gosimo e.K.
Heinemann GmbH & Co. KG
Henry´s Fashion
Hündchen GmbH Sanitätshaus
Krebber GmbH
Lamm & Pion Ledermoden
Marie Claire
Mayersche Buchhandlung
Optic Homann
Optik Neeten
Over Leckerladen
Pleines Fashion Optic
Ragazzi (La Richa Mode)
Reformhaus Goll GmbH
Tellmann Einrichten & Gestalten
ReiseCenter Radermacher
To Huss
Douglas
Stadtparfumerie Pieper
Schuhhaus Winzen
Kochshop

Einzugsgebiet
verkaufsoffene Sonntage 2024



Wir für Rheydt

Rheydter
City-Management e.V.

Postfach 20 10 10 · 41210 Mönchengladbach · Telefon 0174 2106040
www.cityrheydt.de · info@cityrheydt.de

Stadtverwaltung Mönchengladbach **Ordnungsamt** **Gewerbeangelegenheiten** **Hauptstraße 162-168** **41236 Mönchengladbach**	**Eingegangen am:**_____

Formular zur Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 Ladenöffnungsgesetz NRW

1. Angaben zum Antragsteller / zur Antragstellerin

Name / Werbegemeinschaft / Verband / Händlervertretung **Mönchengladbacher City Management e.V.**
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) **Hohenzollernstr. 190, 41063 Mönchengladbach**
Telefonnummer(n) **02161/181093**
E-Mail **ra@wimmers.de**

2. Angaben zum Ansprechpartner

Name / Vorname **Stefan Wimmers**
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) **Hohenzollernstr. 190, 41063 Mönchengladbach**
Telefonnummer(n) **02161/181093**
E-Mail **ra@wimmers.de**

3. Angaben zur Veranstaltung / zum Veranstalter

Bezeichnung der Veranstaltung **Gourmet Festival**
Veranstaltungszeitraum **12.07. – 14.07.2024**
Veranstaltungsort **Mönchengladbach-City**
Stadtbezirk / Ortsteil
Wiederholungsveranstaltung? ☐ **x** ja, Wie oft wurde die Veranstaltung bereits wiederholt? ca. __**2**____ mal ☐ nein
Anzahl der geöffneten Verkaufsstellen (an dem beantragten Verkaufssonntag) **182**

Die Herleitung der nachgenannten Besucher-/Kundenzahlen ist zu erläutern, z.B.: Zählungen von Besuchern der Veranstaltung und Kunden der geöffneten Geschäfte; Anzahl von Verkaufsvorgängen; Befragungen; Auslastung von Parkplätzen; usw.

Erwartetes Besucheraufkommen am Sonntag insgesamt

☒ **Erfahrungswert ca._50.000** ☒ **Schätzung ca.50.000**

Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf **Vorjahre**

Anzahl der Besucher, die ausschließlich oder überwiegend wegen der Ladenöffnung am Sonntag erwartet werden

☒ **Erfahrungswert ca. 10.000** ☒ **Schätzung ca. 10.000**

Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf **Vorjahre**

Anzahl der Kunden der geöffneten Verkaufsstellen im Wirkungskreis der Veranstaltung während der ansonsten üblichen Verkaufszeiten als Vergleich (z.B. samstags)

☒ **Erfahrungswert ca. 10.000** ☒ **Schätzung ca. 10.000**

Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf **Vorjahre**

Name / Bezeichnung des Veranstalters
Mönchengladbacher City Management e.V. Ansprechpartner Stefan Wimmers

Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort)
Hohenzollernstr. 190, 41063 Mönchengladbach

Telefonnummer(n)
02161/181093

E-Mail
ra@wimmers.de

4. Vorzulegende Unterlagen

Karte / Lageplan mit Kennzeichnung des Veranstaltungsortes

☒ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Veranstaltungsprogramm / ausführliche Beschreibung der Veranstaltung / Auflistung Stände und Buden

☒ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Karte / Lageplan mit Kennzeichnung der Ladenöffnungsbereiche

☒ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Liste der an der Sonntagsöffnung teilnehmenden Verkaufsstellen

☒ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Ich / Wir beantragen die Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages im Stadtgebiet Mönchengladbach (siehe beigefügte(n) Karte/ Plan) aus öffentlichem Interesse in Zusammenhang mit der vorgenannten Veranstaltung.

Ort, Datum	Unterschrift
Mönchengladbach, den 22.01.2024	

Ortsangaben der geöffneten Ladenlokale

1. Hindenburgstraße: Alter Markt bis Bismarckstraße
2. Bismarckstraße: Von Hindenburgstraße bis Bismarckplatz
3. Wallstraße
4. Friedrichstraße: Zwischen Hindenburgstraße und Oskar-Kühlen-Straße
5. Albertusstraße: Zwischen Hindenburgstraße und Steinmetzstraße
6. Stephanstraße: Zwischen Hindenburgstraße und Oskar-Kühlen-Straße

Verkaufsoffener Sonntag am 14.07.2024

Gourmet Festival Mönchengladbach 12.07. bis 14.07.2024

In den Jahren 2019 und 2023 fanden die bisherigen Veranstaltungen der Gourmetmeile in Mönchengladbach statt. Das Interesse war in beiden Fällen außergewöhnlich hoch.

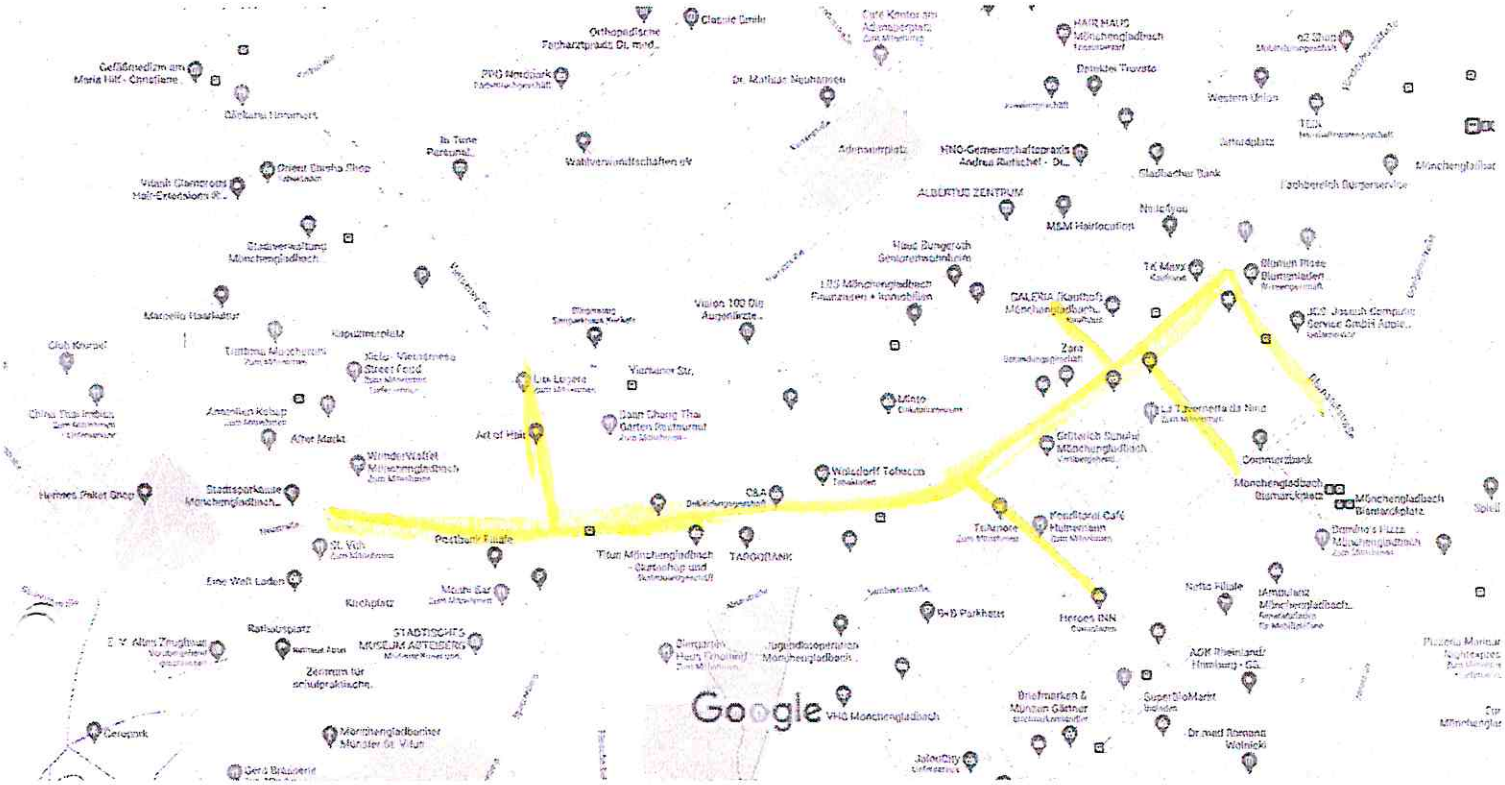
In Düsseldorf und Köln findet diese Meile bereits seit vielen Jahren statt, in Köln rund um das Schokoladenmuseum, in Düsseldorf rund um die Königsallee.

Der Veranstalter war im Jahr 2019 begeistert, dieses Konzept in Mönchengladbach zwischen den beiden Veranstaltungen in Köln und Düsseldorf zeitlich mit Erfolg präsentiert zu haben.
Der Besuch war exorbitant. Insoweit entschied man sich zu einer Wiederholung im Jahr 2023.
Erneut war das Interesse hoch und der Besuch hervorragend, zumal die Wetterverhältnisse besser waren als 2019.
Bereits am Freitag war die Innenstadt unmittelbar nach Eröffnung gut gefüllt, am Nachmittag und Abend sehr voll.
Am Samstag zeigte sich ebenfalls ein sehr reger Zuspruch.
Der Sonntag gehörte zu eine der am höchst frequentiertesten Sonntage, die das City-Management im Rahmen diverser Veranstaltungen während der letzten 10 Jahre verzeichnen konnte.

Im Jahr 2019 waren etwa 90 Anbieter vor Ort, im Jahr 2023 etwa 75 Anbieter.
Aufgrund des großen Erfolges ist der Veranstalter bestrebt, die Zahl der Anbieter auf 120 zu steigern, was jedoch angesichts der im Rahmen der Coronapandemie erfolgten Bereinigung im Veranstaltungsbereich schwer werden wird.
Die Veranstaltung fand statt auf der Hindenburgstraße ab Albertusstraße bis C&A, auf dem Sonnenhausplatz sowie im Hans-Jonas-Park, 2023 ohne den Park.
Eine Ergänzung auf der oberen Hindenburgstraße ist geplant.
Aufgrund des logistischen Aufwandes ist eine Veranstaltung von dreitägiger Dauer Voraussetzung. Nur unter diesem Aspekt ist der immense Aufwand zu rechtfertigen. Insoweit wird es eine das gesamte Wochenende ab Freitag 11:00 Uhr bis Sonntag 19:00 Uhr umfassende Veranstaltung geben.
Die Veranstaltung lebt von vielfältigen Angeboten.
Im Hans-Jonas-Park befand sich 2019 eine Food-Truck-Runde. Die Nutzung des Hans-Jonas-Parks war in dieser Form erstmalig und zeigte vielen Besuchern, welches Kleinod die Stadt mit diesem Park besitzt. Zudem eröffnet der Blick aus dem Park eine neue Perspektive in Richtung Innenstadt. 2023 kam die Nutzung des Parks nicht in Frage. Die Konzentration auf Hindenburgstraße und Sonnenhausplatz ohne Food-Truck-Runde war qualitativ ansprechend und wurde hervorragend angenommen.

Auf dem Sonnenhausplatz fanden kurze Liveacts von Sängerinnen statt, ohne den gesamten Bereich musikalisch zu dominieren.
Die ortsansässigen Gastronomen waren eingebunden, auf die Umsetzung der Räumung von Außenbereichen mit Bezug auf unsere Ortssatzung wurde verzichtet, um den in der Pandemie ebenfalls in Mitleidenschaft gezogenen Gastronomen mit Außengastronomie eine zusätzliche Einnahmequelle zu ermöglichen. Davon soll auch 2024 Gebrauch gemacht werden.
Die Hindenburgstraße war gesäumt von weißen Pagodenzelten mit diversen Anbietern rund um das Thema Gourmet.

Google Maps



Liste der an der Verkaufsöffnung teilnehmenden Verkaufsstellen

1. Hindenburgstraße

das macht SiNN, Alberto Concept Store, Albrecht Graefer, Wildcat Store, Hartung Juwelier, Yam4you, Esthetique Institut, Goldtipou, Peek & Cloppenburg, Blitzfotolabor, Yaser, Jack Wolfskin, The Nail Bar, Boutique Melek, Haus der Braut, Heymann, Kodi, NRW Mobile Shop, KIK, Preet, Caprak Juwelier, HH's Nails, Greko, Titus, Deiters, C&A, Tobakko, BE Fashion, TUI Reisecenter, Backwerk, Kerber, Ell'a, Handy-Shop, Tee Gschwendner, 4 x Vodafone-Shop, Ragazzi, Rottler, Phone Shop, Casa Bea, Reno, Adecco, Humanic, Mango, Sportcheck, H&M, Borussia Shop, Liebeskind, Zero, 2 x Vero Moda, 2 x Jack&Jones, Orsay, Hunkemöller, New Yorker, ONLY, G-Star RAW, Swarovski, Pandora, Desigual, Reserved, MOA, Kult, Schauinsland, Tally Weijl, SATURN, Holo Cafe, Herzog & Bräuer, Camp David, Paprika, WMF, 2 x Eyes and More, Superdry, Calzedonia, Levis, Engbers, Jaeger-Leder, Lascana, Emilio Adani, jbc, Fynch-Hatton, Walbusch, Parfümerie Pieper, Rituals, Deichmann, s.Oliver, Comma, Christ, Apollo, Telekom, Wolsdorff, DM, 2 x Service.O2, Mac Paper, Depot, Idee, Studioline Foto, Party Fiesta, Nanu-Nana, Playmobil, Funstore, Street Shoes, Mister Spex, JD-Sports, Müller Parfümerie, Handywerk, Beauty Hairshop, Boop Boop, Vorwerk, Bijou Brigitte, Oil & Vinegar, Krass, Uhrmacher Ali, Glammy Nails, My Dampf, Hussel, Klauser, 2 x GameStop, Tamaris, Rieker, Leone, Mobilcom Debitel, Manufaktur, SparBar, Brax, Snipes, Tchibo, Fielmann, Grüterich, Wintzen, Douglas, Mayersche Buchhandlung, NKD, ZARA, Footlocker, Colloseum, My Fit 24, Ernsting's Family, Cali, Süsswarenfabrik, Heinrichs, Freisfeld, Nordsee, City-Dress, Butlers, Eazytroniks, Nestor, Orient One, TK-Maxx,

2. Stephanstraße

3 x T-Online, Kiosk & Lederwaren, Daily News, Pretaporta, Antik & Goldhaus, Gina Lehnen, Eigenblick, Petra Krummbein,

3. Albertusstraße

Pleines Hörakustik, Sehgenuss Ermeding, More than grey, Arista Rösterei, Jacques Darcel,

4. Bismarckstraße

Ermert Schuhe, Scorpio, Blumen Risse, Joseph Computer Service GmbH,

5. Friedrichstraße

Küppers, Schatzinsel, TeAmore, Tres Couture, Baus Schmuckgestaltung, Senses, Buchhandlung Degenhardt, Heinemann, Perfect Mobile, Änderungsatelier City, Spieloase, Reformhaus Goll,

6. Wallstraße

Galerie, Art-Style-Living, Eikenart, Liyana, Benedict, Beauty Hills, La Casa, Rubivision,

Stadtverwaltung Mönchengladbach **Ordnungsamt** **Gewerbeangelegenheiten** **Hauptstraße 162-168** **41236 Mönchengladbach**	**Eingegangen am:**_____

Formular zur Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 Ladenöffnungsgesetz NRW

1. Angaben zum Antragsteller / zur Antragstellerin

Name / Werbegemeinschaft / Verband / Händlervertretung **Gewerbekreis Giesenkirchen**
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) **Dominikus-Vraetz-Str. 3, 41238 Mönchengladbach**
Telefonnummer(n) **02166/9830313**
E-Mail **re@lenders-gc.de**

2. Angaben zum Ansprechpartner

Name / Vorname Esser, Reimund (1. Vorsitzender)
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) Dominikus-Vraetz-Str. 3, 41238 Mönchengladbach
Telefonnummer(n) 02166/9830313
E-Mail re@lenders-gc.de

390

3. Angaben zur Veranstaltung / zum Veranstalter

Bezeichnung der Veranstaltung Herbstmarkt Giesenkirchen
Veranstaltungszeitraum 01. September 2024
Veranstaltungsort Mönchengladbach
Stadtbezirk / Ortsteil MG-Ost - Giesenkirchen
Wiederholungsveranstaltung? ☒ ja, Wie oft wurde die Veranstaltung bereits wiederholt? ca. _20____ mal ☐ nein
Anzahl der geöffneten Verkaufsstellen (an dem beantragten Verkaufssonntag) Ca 20

Die Herleitung der nachgenannten Besucher-/Kundenzahlen ist zu erläutern, z.B.: Zählungen von Besuchern der Veranstaltung und Kunden der geöffneten Geschäfte; Anzahl von Verkaufsvorgängen; Befragungen; Auslastung von Parkplätzen; usw.

Erwartetes Besucheraufkommen am Sonntag insgesamt

☒ Erfahrungswert ca. ___30.000___ ☐

Der Erfahrungswert basiert auf: ___Erfahrung der letzten 20 Jahre_____

Anzahl der Besucher, die ausschließlich oder überwiegend wegen der Ladenöffnung am Sonntag erwartet werden

☐ Erfahrungswert ca. _____ ☒ Schätzung ca.__1000_____

Die Schätzung basiert auf _____Erfahrungen der letzten 20 Jahre_____

Anzahl der Kunden der geöffneten Verkaufsstellen im Wirkungskreis der Veranstaltung während der ansonsten üblichen Verkaufszeiten als Vergleich (z.B. samstags)

☒ Erfahrungswert ca. __1500 _____ ☐ Schätzung ca._____

Der Erfahrungswert basiert auf Umfragen in ca 25 Geschäften nach der Samstagskundenzahl_____

Name / Bezeichnung des Veranstalters
Gewerbekreis Giesenkirchen

Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort)

s.o.

Telefonnummer(n)
s.o.

E-Mail
s.o.

391

4. Vorzulegende Unterlagen

Karte / Lageplan mit Kennzeichnung des Veranstaltungsortes

☒ liegt bei ☐ wird nachgereicht

Veranstaltungsprogramm / ausführliche Beschreibung der Veranstaltung / Auflistung Stände und Buden

☐ liegt bei ☒ wird nachgereicht

Karte / Lageplan mit Kennzeichnung der Ladenöffnungsbereiche

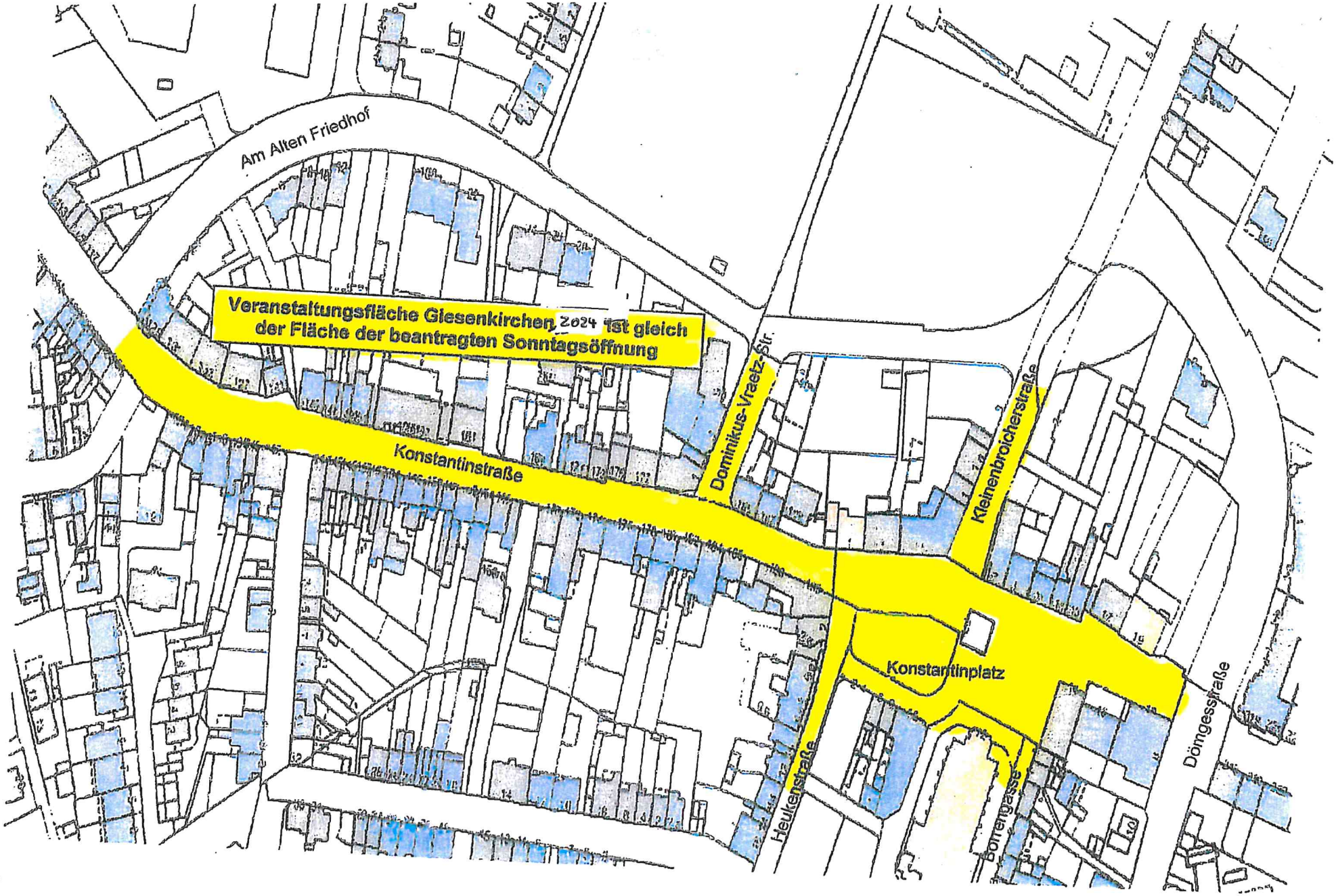
☐ liegt bei ☒ wird nachgereicht

Liste der an der Sonntagsöffnung teilnehmenden Verkaufsstellen

☐ liegt bei ☒ wird nachgereicht

Ich / Wir beantragen die Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages im Stadtgebiet Mönchengladbach (siehe beigefügte(n) Karte/ Plan) aus öffentlichem Interesse in Zusammenhang mit der vorgenannten Veranstaltung.

Ort, Datum	Unterschrift Reimund Esser
M-gladbach, 20.10.2023	1. Vorsitzender


Veranstaltungsfläche Giesenkirchen 2024 ist gleich
der Fläche der beantragten Sonntagsöffnung
Am Alten Friedhof
Konstantinstraße
Dominikus-Vraetz-Str.
Kleinenbroicherstraße
Konstantinplatz
Heukenstraße
Dömgesstraße

Stadtverwaltung Mönchengladbach **Ordnungsamt** **Gewerbeangelegenheiten** **Hauptstraße 162-168** **41236 Mönchengladbach**	**Eingegangen am: 02.02.2024**

Formular zur Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 Ladenöffnungsgesetz NRW

1. Angaben zum Antragsteller / zur Antragstellerin

Name / Werbegemeinschaft / Verband / Händlervertretung Zukunft Rheindahlen e.V.
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) Marseniusstr.10, 41179 Mönchengladbach
Telefonnummer(n) 01773401971
E-Mail feste-ZR@web.de

2. Angaben zum Ansprechpartner

Name / Vorname Stephan Schumacher
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) s.o.
Telefonnummer(n) s.o.
E-Mail s.o.

3. Angaben zur Veranstaltung / zum Veranstalter

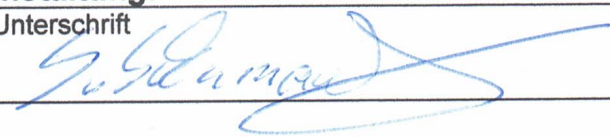
Bezeichnung der Veranstaltung Kappesfest
Veranstaltungszeitraum 31.05.-02.06.2024
Veranstaltungsort Rheindahlen Zentrum
Stadtbezirk / Ortsteil Rheindahlen
Wiederholungsveranstaltung? x ja, Wie oft wurde die Veranstaltung bereits wiederholt? ca. 30 mal nein
Anzahl der geöffneten Verkaufsstellen (an dem beantragten Verkaufssonntag) 15

Die Herleitung der nachgenannten Besucher-/Kundenzahlen ist zu erläutern, z.B.: Zählungen von Besuchern der Veranstaltung und Kunden der geöffneten Geschäfte; Anzahl von Verkaufsvorgängen; Befragungen; Auslastung von Parkplätzen; usw.
Erwartetes Besucheraufkommen am Sonntag insgesamt Erfahrungswert ca. _____ Schätzung ca. 7000-10.000 Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Vorjahr
Anzahl der Besucher, die ausschließlich oder überwiegend wegen der Ladenöffnung am Sonntag erwartet werden Erfahrungswert ca. _____ Schätzung ca. 3000-5000 Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Vorjahr
Anzahl der Kunden der geöffneten Verkaufsstellen im Wirkungskreis der Veranstaltung während der ansonsten üblichen Verkaufszeiten als Vergleich (z.B. samstags) Erfahrungswert ca. _____ Schätzung ca. 2500-4000 Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Vorjahr
Name / Bezeichnung des Veranstalters Zukunft Rheindahlen e.V.
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) Marseniusstr.10, 41179 Mönchengladbach
Telefonnummer(n) 01773401971
E-Mail feste-ZR@web.de

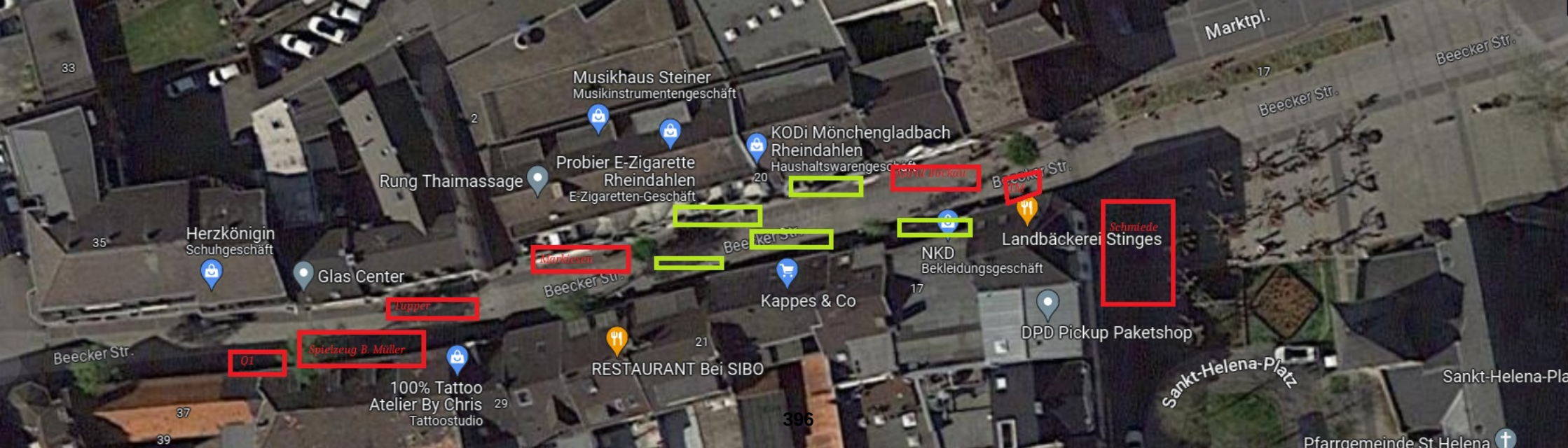
4. Vorzulegende Unterlagen

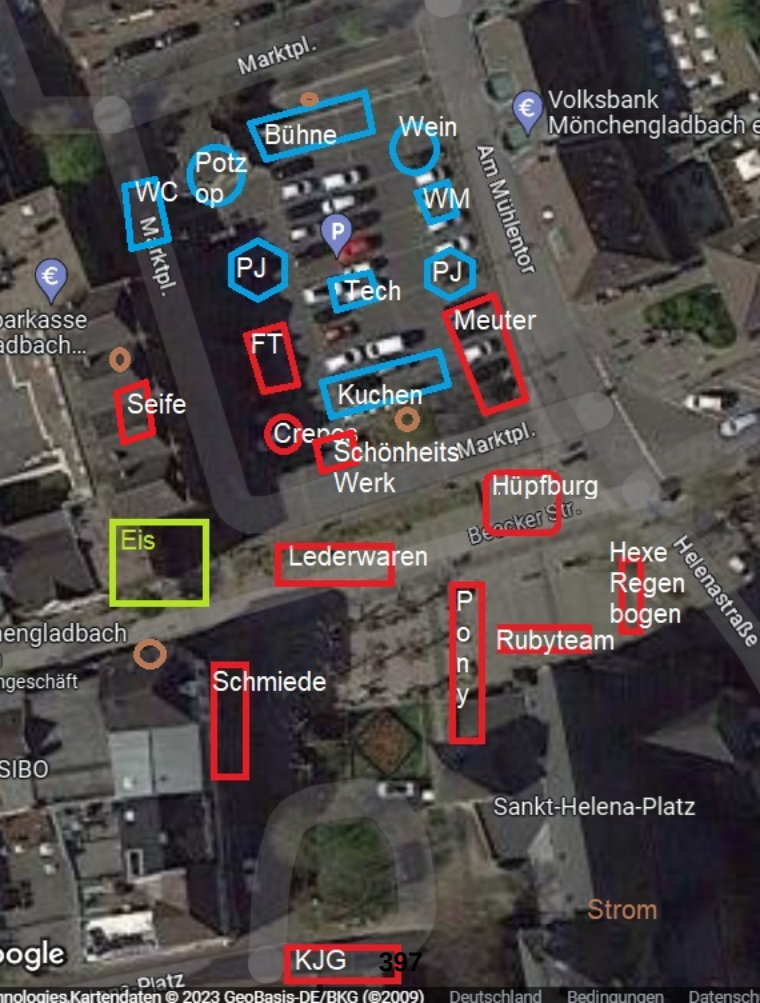
Karte / Lageplan mit Kennzeichnung des Veranstaltungsortes x liegt bei wird nachgereicht Veranstaltungsprogramm / ausführliche Beschreibung der Veranstaltung / Auflistung Stände und Buden x liegt bei wird nachgereicht Karte / Lageplan mit Kennzeichnung der Ladenöffnungsbereiche x liegt bei wird nachgereicht Liste der an der Sonntagsöffnung teilnehmenden Verkaufsstellen x liegt bei wird nachgereicht

Ich / Wir beantragen die Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages im Stadtgebiet Mönchengladbach (siehe beigefügte(n) Karte/ Plan) aus öffentlichem Interesse in Zusammenhang mit der vorgenannten Veranstaltung.

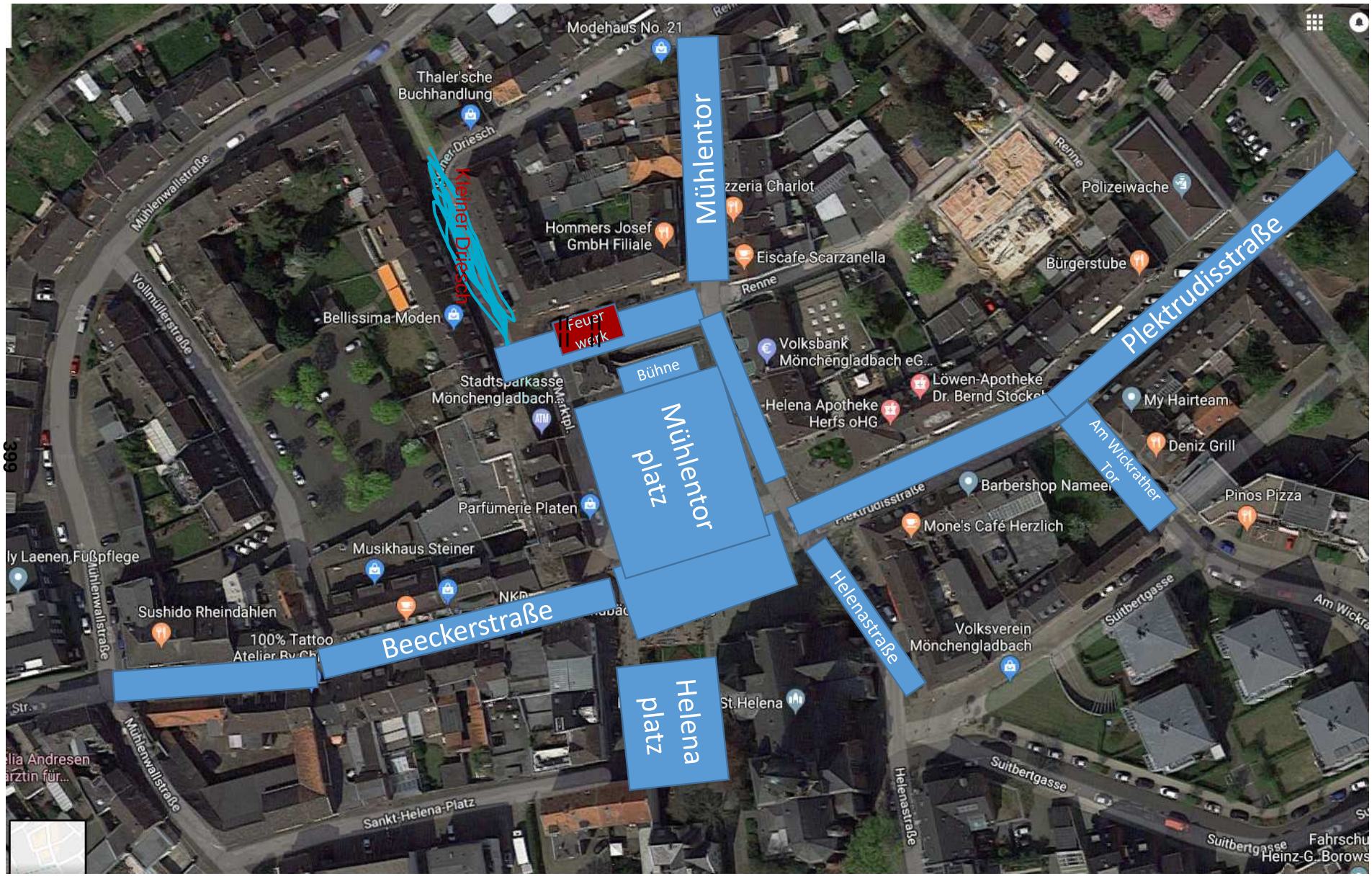
Ort, Datum	Unterschrift
	


Mühlenwallstra
25
3
36
chäftsstelle
St Helena...
Ring Fahrschule
Friseur Kremer
26
Renne
34
Foto Ser
Esther T
Reisebüro Daniel
Plum Rheindahlen
12
8
6
19
Schmuck
Kutra
Beauty
Time -
9
Reha
Verein
Bücher
v.d.Driesch
Ansgar
Mertens
21
Kanki Kebab Haus
Einfach
Liefern Lassen
Bücher von den Driesch
Buchhandlung
1b
Kaffee
wagen
12
14
Hplz/Deko
Nielsen
Corona
Möncher
Eiscafe S
Eis
zweites händchen &
liebenswertes zeug
Geschäft für Second-Hand-Kleidung
Kleiner Driesch
Am Mühlentor
18
17
8
12
15
Mehls
7
13
Ömer Yener Kement
Marktpl.
3
395


Marktpl.
Beecker Str.
Musikhaus Steiner
Musikinstrumentengeschäft
KODi Mönchengladbach
Rheindahlen
Haushaltswarengeschäft
Probier E-Zigarette
Rheindahlen
E-Zigaretten-Geschäft
Rung Thaimassage
Herzkönigin
Schuhgeschäft
Glas Center
Kappes & Co
NKD
Bekleidungsgeschäft
Landbäckerei Stinges
DPD Pickup Paketshop
RESTAURANT Bei SIBO
100% Tattoo
Atelier By Chris
Tattoostudio
Spielzeug B. Müller
Q1
Sankt-Helena-Platz
Pfarrgemeinde St Helena
33
35
37
39
2
20
17
21
29
396


Marktpl.
Bühne
Wein
Volksbank
Mönchengladbach e
Potz
op
WC
Am Mühlentor
WM
Marktpl.
P
PJ
PJ
Tech
parkasse
adbach...
Meuter
FT
Kuchen
Seife
Crepes
Schönheits
Werk
Marktpl.
Hüpfburg
Eis
Lederwaren
Hexe
Regen
bogen
Helenastraße
Pony
Rubyteam
engladbach
ngeschäft
Schmiede
SIBO
Sankt-Helena-Platz
Strom
oogle
KJG
397
Platz
nologies Kartendaten © 2023 GeoBasis-DE/BKG (©2009)
Deutschland
Bedingungen
Datensch


Volksbank
Mönchengladbach eG...
Am Mühlentor
MAXMO Apotheke
St. Helena
Hüsgen
Nielgen/Papier
Panflöte
Am Wic
Bay
Süßigkeiten
DRK
Mommerskamp
TEDi GmbH & Co.
Haushaltswarengeschäft
Marktpl.
Beecker Str.
Mone's Café Herzlich


Modehaus No. 21
Thaler'sche Buchhandlung
Kleiner Driesch
Mühlentor
Mühlenwallstraße
Vollmüllerstraße
Hommers Josef GmbH Filiale
Eiscafe Scarzanella
Polizeiwache
Bürgerstube
Renne
Plektrudisstraße
Bellissima Moden
Feuer werk
Bühne
Volksbank Mönchengladbach eG...
Stadtsparkasse Mönchengladbach
Löwen-Apotheke Dr. Bernd Stocke
Helena Apotheke Herfs oHG
My Hairteam
Deniz Grill
Am Wickrather Tor
Barbershop Nameer
Pinos Pizza
Mone's Café Herzlich
Mühlentor platz
Parfümerie Platen
Musikhaus Steiner
Sushido Rheindahlen
100% Tattoo
Beeckerstraße
Helenastraße
Volksverein Mönchengladbach
Suitbertgasse
Helena platz
St.Helena
Sankt-Helena-Platz
Fahrschu
Heinz-G. Borows

399

Von: Theresa von den Driesch <feste-ZR@web.de>
Gesendet: Mittwoch, 28. Februar 2024 20:02
An: Sondernutzung <sondernutzung@moenchengladbach.de>
Betreff: Re: Festveranstalungen Rheindahlen

WARNUNG: EXTERNE NACHRICHT! Klicken Sie nicht auf Links und oeffnen Sie keine Anhaenge, es sei denn, Sie haben den Absender ueberprueft und wissen, dass der Inhalt sicher ist.

Sehr geehrte Frau Jeremias,

wie ich von Herrn Schumacher erfahren habe ist mir bei den Unterlagen ein Zahlendreher unterlaufen, natürlich kommen die Menschen wegen der Feste und nicht wegen des verkaufsoffenen Sonntags. Das Fest steht im Vordergrund. Falls nötig korrigiere ich die Unterlagen gerne.

mit freundlichen Grüßen

Theresa von den Driesch
Zukunft Rheindahlen

Stadtverwaltung Mönchengladbach **Ordnungsamt** **Gewerbeangelegenheiten** **Hauptstraße 162-168** **41236 Mönchengladbach**	**Eingegangen am: 02.02.2024**

Formular zur Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 Ladenöffnungsgesetz NRW

1. Angaben zum Antragsteller / zur Antragstellerin

Name / Werbegemeinschaft / Verband / Händlervertretung Zukunft Rheindahlen e.V.
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) Marseniusstr.10, 41179 Mönchengladbach
Telefonnummer(n) 01773401971
E-Mail feste-ZR@web.de

2. Angaben zum Ansprechpartner

Name / Vorname Stephan Schumacher
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) s.o.
Telefonnummer(n) s.o.
E-Mail s.o.

3. Angaben zur Veranstaltung / zum Veranstalter

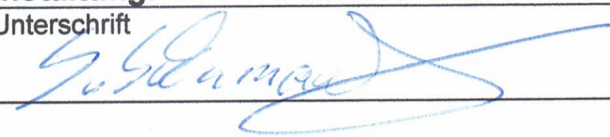
Bezeichnung der Veranstaltung Kappesfest
Veranstaltungszeitraum 31.05.-02.06.2024
Veranstaltungsort Rheindahlen Zentrum
Stadtbezirk / Ortsteil Rheindahlen
Wiederholungsveranstaltung? x ja, Wie oft wurde die Veranstaltung bereits wiederholt? ca. 30 mal nein
Anzahl der geöffneten Verkaufsstellen (an dem beantragten Verkaufssonntag) 15

Die Herleitung der nachgenannten Besucher-/Kundenzahlen ist zu erläutern, z.B.: Zählungen von Besuchern der Veranstaltung und Kunden der geöffneten Geschäfte; Anzahl von Verkaufsvorgängen; Befragungen; Auslastung von Parkplätzen; usw.
Erwartetes Besucheraufkommen am Sonntag insgesamt Erfahrungswert ca. _____ Schätzung ca. 7000-10.000 Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Vorjahr
Anzahl der Besucher, die ausschließlich oder überwiegend wegen der Ladenöffnung am Sonntag erwartet werden Erfahrungswert ca. _____ Schätzung ca. 3000-5000 Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Vorjahr
Anzahl der Kunden der geöffneten Verkaufsstellen im Wirkungskreis der Veranstaltung während der ansonsten üblichen Verkaufszeiten als Vergleich (z.B. samstags) Erfahrungswert ca. _____ Schätzung ca. 2500-4000 Der Erfahrungswert / Die Schätzung basiert auf Vorjahr
Name / Bezeichnung des Veranstalters Zukunft Rheindahlen e.V.
Anschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) Marseniusstr.10, 41179 Mönchengladbach
Telefonnummer(n) 01773401971
E-Mail feste-ZR@web.de

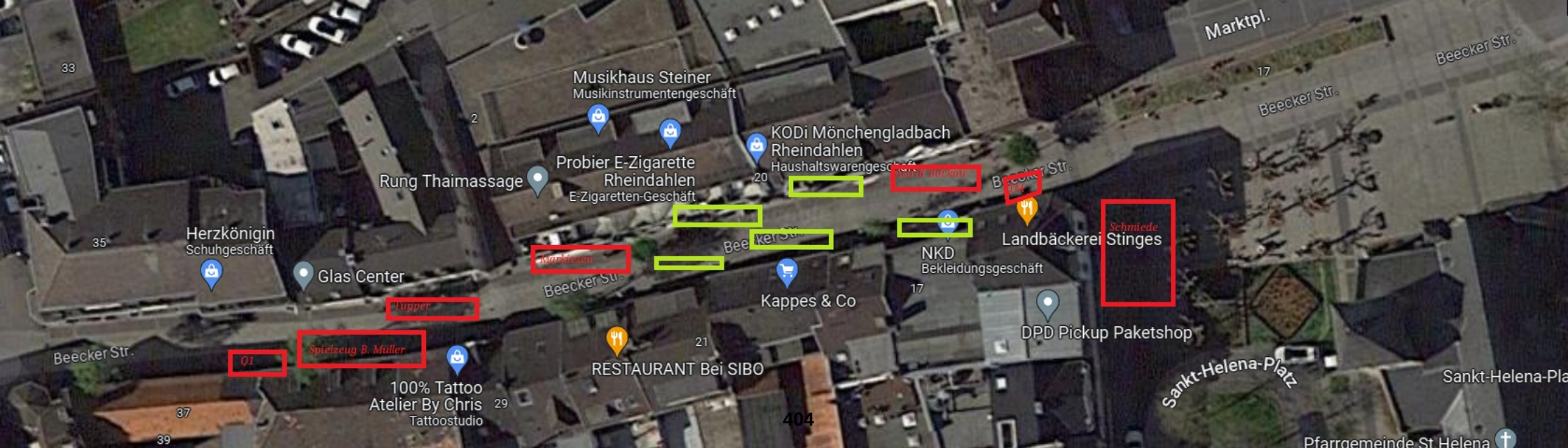
4. Vorzulegende Unterlagen

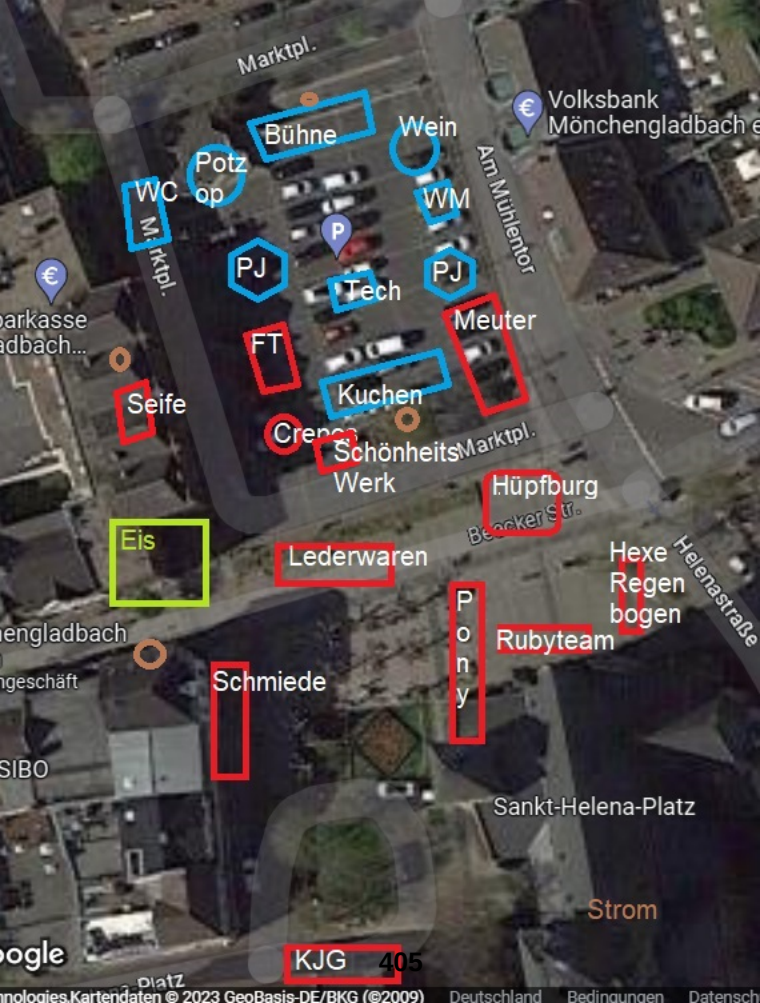
Karte / Lageplan mit Kennzeichnung des Veranstaltungsortes x liegt bei wird nachgereicht Veranstaltungsprogramm / ausführliche Beschreibung der Veranstaltung / Auflistung Stände und Buden x liegt bei wird nachgereicht Karte / Lageplan mit Kennzeichnung der Ladenöffnungsbereiche x liegt bei wird nachgereicht Liste der an der Sonntagsöffnung teilnehmenden Verkaufsstellen x liegt bei wird nachgereicht

Ich / Wir beantragen die Einrichtung eines verkaufsoffenen Sonntages im Stadtgebiet Mönchengladbach (siehe beigefügte(n) Karte/ Plan) aus öffentlichem Interesse in Zusammenhang mit der vorgenannten Veranstaltung.

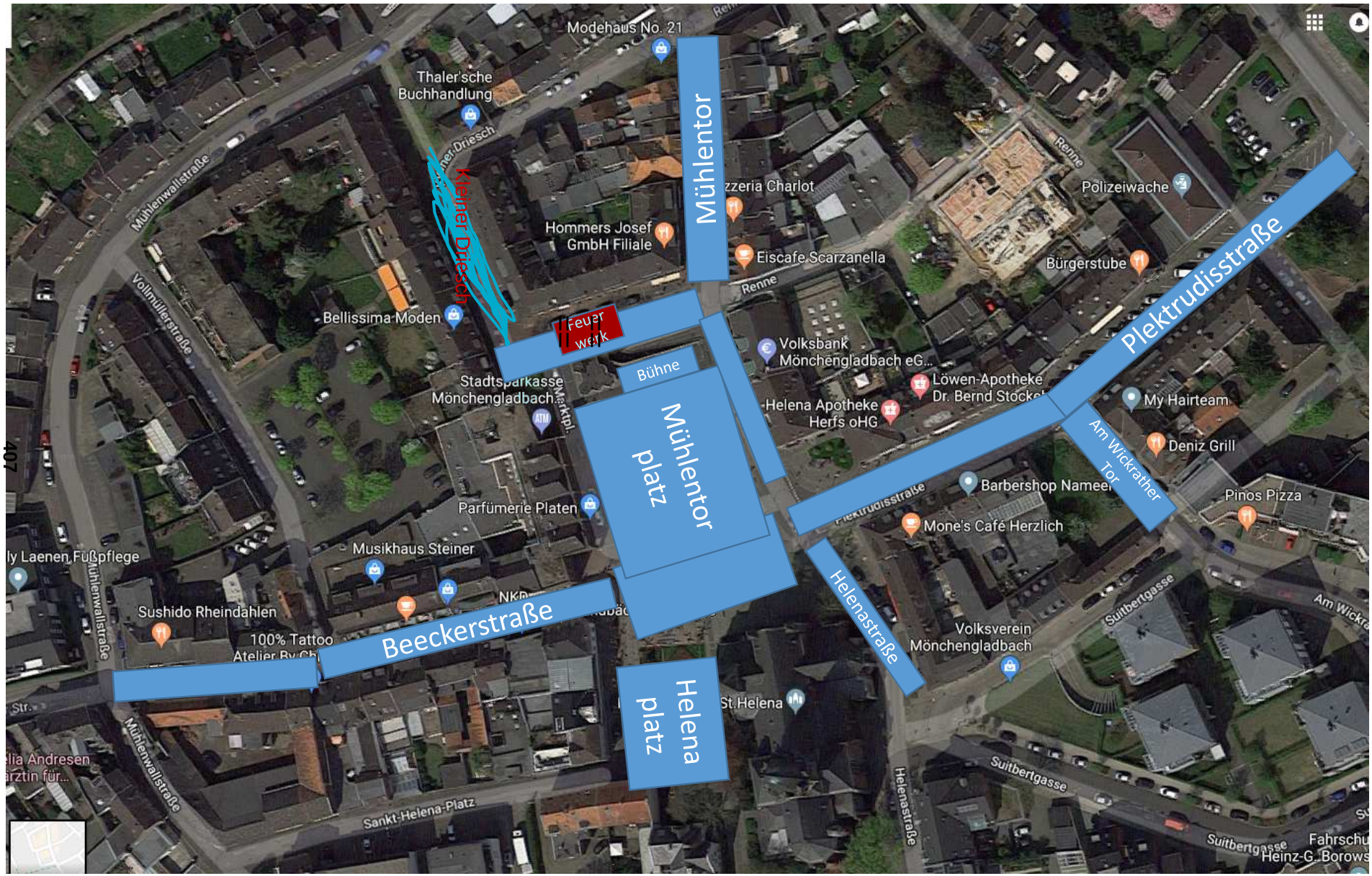
Ort, Datum	Unterschrift
	


Mühlenwallstra
25
3
36
chäftsstelle
St Helena...
Ring Fahrschule
Friseur Kremer
26
Renne
34
Foto Ser
Esther T
Reisebüro Daniel
Plum Rheindahlen
12
8
6
19
Schmuck
Kutra
Beauty
Time -
Reha
Verein
Bücher
v.d.Driesch
9
Ansgar
Mertens
21
Kanki Kebab Haus
Einfach
Liefern Lassen
Bücher von den Driesch
Buchhandlung
1b
Kaffee
wagen
12
14
Hplz/Deko
Nielsen
Corona
Mönchen
Eiscafe S
Eis
zweites händchen &
liebenswertes zeug
Geschäft für Second-Hand-Kleidung
Am Mühlentor
Kleiner Driesch
18
17
8
12
15
Mehls
7
13
Ömer Yener Kement
Marktpl.
3


Musikhaus Steiner
Musikinstrumentengeschäft
Probier E-Zigarette Rheindahlen
E-Zigaretten-Geschäft
KODi Mönchengladbach Rheindahlen
Haushaltswarengeschäft
Rung Thaimassage
Herzkönigin
Schuhgeschäft
Glas Center
Kappes & Co
NKD
Bekleidungsgeschäft
Landbäckerei Stinges
DPD Pickup Paketshop
RESTAURANT Bei SIBO
100% Tattoo Atelier By Chris
Tattoostudio
Beecker Str.
Marktpl.
Sankt-Helena-Platz
Pfarrgemeinde St Helena
33
35
37
39
2
20
17
21
29
404


Marktpl.
Volksbank Mönchengladbach e
Bühne
Wein
Potz
op
WC
Am Mühlentor
WM
Marktpl.
P
PJ
PJ
Tech
Meuter
FT
Kuchen
Seife
Schönheits
Werk
Marktpl.
Hüpfburg
Eis
Lederwaren
Hexe
Regen
bogen
Helenastraße
Rubyteam
Schmiede
Sankt-Helena-Platz
Strom
KJG
405
Platz
Deutschland
Bedingungen
Datensch


Volksbank
Mönchengladbach eG...
Am Mühlentor
MAXMO Apotheke
St. Helena
Hüsgen
Nielgen/Papier
Panflöte
Am Wic
Bay
Süßigkeiten
DRK
Mommerskamp
TEDi GmbH & Co.
Haushaltswarengeschäft
Marktpl.
Beecker Str.
Mone's Café Herzlich


Modehaus No. 21
Thaler'sche Buchhandlung
Kleiner Driesch
Mühlentor
Mühlenwallstraße
Vollmüllerstraße
Hommers Josef GmbH Filiale
Eiscafe Scarzanella
Polizeiwache
Bürgerstube
Renne
Plektrudisstraße
Bellissima Moden
Feuer werk
Bühne
Volksbank Mönchengladbach eG...
Stadtsparkasse Mönchengladbach
Löwen-Apotheke Dr. Bernd Stocke
Helena Apotheke Herfs oHG
My Hairteam
Deniz Grill
Am Wickrather Tor
Barbershop Nameer
Pinos Pizza
Mone's Café Herzlich
Mühlentor platz
Parfümerie Platen
Musikhaus Steiner
Sushido Rheindahlen
100% Tattoo
Beeckerstraße
Helenastraße
Volksverein Mönchengladbach
Suitbertgasse
Helena platz
St.Helena
Sankt-Helena-Platz
Fahrschu
Heinz-G. Borows

Von: Theresa von den Driesch <feste-ZR@web.de>
Gesendet: Mittwoch, 28. Februar 2024 20:02
An: Sondernutzung <sondernutzung@moenchengladbach.de>
Betreff: Re: Festveranstalungen Rheindahlen

WARNUNG: EXTERNE NACHRICHT! Klicken Sie nicht auf Links und oeffnen Sie keine Anhaenge, es sei denn, Sie haben den Absender ueberprueft und wissen, dass der Inhalt sicher ist.

Sehr geehrte Frau Jeremias,

wie ich von Herrn Schumacher erfahren habe ist mir bei den Unterlagen ein Zahlendreher unterlaufen, natürlich kommen die Menschen wegen der Feste und nicht wegen des verkaufsoffenen Sonntags. Das Fest steht im Vordergrund. Falls nötig korrigiere ich die Unterlagen gerne.

mit freundlichen Grüßen

Theresa von den Driesch
Zukunft Rheindahlen

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Fraktionsantrag Nr. 2893/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	16.01.2024
Bezirksvertretung Nord	24.01.2024
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024
Bezirksvertretung Nord	20.03.2024

TOP:

Einrichtung einer Auslauffläche für kleine Hunde
hier: Antrag der CDU-Fraktionen in der BV Ost und Nord vom 04.01.2024

Hinweis: Fraktionsantrag siehe Anlage!

Anlage/n:

2893_X Hundeauslauffläche

Ratsfraktion CDU Mönchengladbach

BEZIRKSFRAKTION OST
BEZIRKSFRAKTION NORD
FRANZ-MEYERS-HAUS
REGENTENSTR. 11
41061 MÖNCHENGLADBACH
TELEFON: 02161-181177
EMAIL: FRAKTION@CDU-MG.DE

Fraktionsantrag:

Bezirksvertretung Ost: **16.01.2024**
Bezirksvertretung Nord: **24.01.2024**

Beratungsgegenstand

Einrichtung einer Auslauffläche für kleine Hunde

Beschlussentwurf:

Die Verwaltung wird gebeten, gemeinsam mit der MAGS zu prüfen, ob es die Möglichkeit gibt, innerhalb bestehender und eingezäunter Hundewiesen mit einer Mindestauslauffläche ab 8.000,00 qm zusätzlich eine eingezäunte Auslauffläche für kleine Hunde einzurichten.

Begründung:

In der Stadt Mönchengladbach gibt es zurzeit 16 Hundeauslaufflächen mit einer Gesamt-Auslauffläche von insgesamt 128.344,00 qm, die für alle Hunde jeglicher Rasse und Größe zugelassen sind.

Seit Corona ist die Anzahl der kleinen Hunde, wie z. B. Chihuahuas, Dackel oder Jack Russell Terrier u. v. m., stark gestiegen. Bei diesen kleinen Hunden handelt es sich nach dem LHundG NRW in der Regel um Hunde, die ein Gewicht von unter 20 kg haben und eine Widerristhöhe (= gilt als höchstes Körperteil eines Hundes bei gesenktem Kopf) von unter 40 cm haben.

Damit diese Zielgruppe der kleinwüchsigen Hunde unter sich unbeschwert auf den vorhandenen Auslaufflächen ohne Leine spielen, rennen und toben kann, sollte von Verwaltungsseite geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht, innerhalb der größeren Hundeauslaufflächen, eine entsprechende, abgetrennte Fläche zu installieren, die nur dieser Zielgruppe zur Verfügung gestellt wird.

In Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten sollte wegen der starken Nachfrage von Hundebesitzer/innen aus dem Ortsteil Bettrath-Hoven und Eicken nach einer derartigen Hundeauslauffläche als Pilotmaßnahme zunächst die Hundeauslauffläche am Spielkaulenweg mit einer Fläche von 11.243 qm überprüft werden.

Weitere Ausführungen hierzu erfolgen mündlich.

Mönchengladbach, 04.01.2024

gez.
Dieter Breymann
CDU-Fraktionsvorsitzender BV Ost

gez.
Michael Weigand
CDU-Fraktionsvorsitzender BV Nord

gez.
Philipp Braun
Fraktionsgeschäftsführer

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Fraktionsantrag Nr. 3021/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024

TOP:

Verkehrssituation vor KGS Meerkamp im Kreuzungsbereich Nesselrodestr. /Meerkamp / Am Sternenfeld / Puttschen - hier: Bau eines Kreisverkehrs
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

Hinweis: Fraktionsantrag siehe Anlage!

Anlage/n:

3021_X Kreisverkehr Meerkamp

SPD-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH
FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN MÖNCHENGLADBACH
FDP-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH

Brucknerallee 126
41236 Mönchengladbach
☎02166 6757510 Fax 02166 6784906
E-Mail: info@fraktion-spd-mg.de
www.spd-mg.de

Fraktionsantrag:
Bezirksvertretung Ost: 19.03.2024

Beratungsgegenstand
Verkehrssituation vor KGS Meerkamp im Kreuzungsbereich Nesselrodestr. / Meerkamp / Am Sternenfeld / Puttschen - hier: Bau eines Kreisverkehrs

Beschlussentwurf:
Die Bezirksvertretung Ost bittet die Verwaltung zu prüfen, ob die Verkehrssituation im Bereich des Eingangs zur KGS Meerkamp durch Bau eines Kreisverkehrs verbessert werden kann. Das Ergebnis der Prüfung und der dafür festgestellte erforderliche Kostenrahmen ist der Bezirksvertretung Ost in einer der nächsten Sitzungen vorzustellen. Sollte sich der Bau eines Kreisverkehrs baulich nicht realisieren lassen, bitten wir alternative Möglichkeiten vorzustellen, um die vorhandene Situation zu verbessern.

Begründung:
Vor dem Eingang zur Kath. Grundschule Meerkamp und der dort vorhandenen Querungshilfe laufen die Nesselrodestraße sowie die Straßen Meerkamp, Puttschen und Am Sternenfeld zusammen. Die Straßen werden sowohl vom Individualverkehr wie auch vom ÖPNV genutzt. Durch die unübersichtliche und im Bereich der Querungshilfe auch enge Verkehrssituation kommt es immer wieder zu gefährlichen verkehrlichen Situationen, die durch den Bring- und Holverkehr an der Schule sicherlich nicht verbessert werden.

Mönchengladbach, den 06.03.2024

gez.
Bettina Partmann
SPD-Fraktionsvorsitzende BV Ost

gez.
Imke Schubert
Fraktionsvorsitzende B90/Die Grünen BV Ost

gez.
Martin Alke
Sprecher FDP BV Ost

Im Auftrag
Tobias Paszek
SPD-Fraktionsgeschäftsführer

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Fraktionsantrag Nr. 3022/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024

TOP:

Verkehrssituation Konstantinstraße vor Haus Nr. 56/58 - hier: Bau einer Querungshilfe
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

Hinweis: Fraktionsantrag siehe Anlage!

Anlage/n:

3022_X Querung Konstantinstraße

SPD-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH
FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN MÖNCHENGLADBACH
FDP-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH

Brucknerallee 126
41236 Mönchengladbach
☎02166 6757510 Fax 02166 6784906
E-Mail: info@fraktion-spd-mg.de
www.spd-mg.de

Fraktionsantrag:
Bezirksvertretung Ost: 19.03.2024

Beratungsgegenstand
Verkehrssituation Konstantinstraße vor Haus Nr. 56/58 - hier: Bau einer Querungshilfe

Beschlussentwurf:
Die Bezirksvertretung Ost bittet die Verwaltung zu prüfen, ob die Verkehrssituation vor dem Haus Nr. 56/58 auf der Konstantinstraße in Giesenkirchen durch den Bau einer Querungshilfe verbessert werden kann. Das Ergebnis der Prüfung und der dafür festgestellte erforderliche Kostenrahmen ist der Bezirksvertretung Ost in einer der nächsten Sitzungen vorzustellen. Sollte sich der Bau einer Querungshilfe baulich nicht realisieren lassen, bitten wir alternative Möglichkeiten vorzustellen, um die vorhandene Situation zu verbessern.

Begründung:
Auf der Konstantinstraße 56/58 befinden sich mehrere gut frequentierte Dienstleister, die grundbuchmäßig festgeschrieben den gegenüberliegenden Parkplatz des Discounters LIDL für Mitarbeiter und Besucher nutzen dürfen. Die Nutzung des Parkplatzes über die Konstantinstraße erfolgt durch einen eigens hierfür baulich angelegten Zugang. Bei der Querung der verkehrlich hoch belasteten Konstantinstraße kommt es immer wieder zu gefährlichen verkehrlichen Situationen. Eine ähnliche verkehrliche Situation wurde vor dem ALDI-Discounter an der Konstantinstraße 30 durch Bau einer Querungshilfe optimal gelöst.

Mönchengladbach, den 06.03.2024

gez.
Bettina Partmann
SPD-Fraktionsvorsitzende BV Ost

gez.
Imke Schubert
Fraktionsvorsitzende B90/Die Grünen BV Ost

gez.
Martin Alke
Sprecher FDP BV Ost

Im Auftrag
Tobias Paszek
SPD-Fraktionsgeschäftsführer

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Fraktionsantrag Nr. 3024/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024

TOP:

Verkehrssicherheit Fuchshütter Weg
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

Hinweis: Fraktionsantrag siehe Anlage!

Anlage/n:

3024_X Fuchshuetter Weg

SPD-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH
FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN MÖNCHENGLADBACH
FDP-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH

Brucknerallee 126
41236 Mönchengladbach
☎02166 6757510 Fax 02166 6784906
E-Mail: info@fraktion-spd-mg.de
www.spd-mg.de

Fraktionsantrag

Bezirksvertretung Ost: 19.03.2024

Beratungsgegenstand

Verkehrssicherheit Fuchshütter Weg

Beschlussentwurf:

Die Bezirksvertretung Ost bittet die Verwaltung um Prüfung der folgenden Punkte:

1. Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen und wie hoch ist die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf dem Fuchshütter Weg?
2. Sind in diesem Zusammenhang ggf. weitere Maßnahmen (z. B. Einbau Bodenschweller, Reduzierung der Geschwindigkeit) erforderlich, um die Einhaltung der geltenden Regeln (Tempo 30, Anliegerstraße) zu unterstützen?
3. Müssen weitere Hecken im Bereich der Straße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zurückgeschnitten werden?

Das Ergebnis der Prüfung und der dafür festgestellte erforderliche Kostenrahmen ist der Bezirksvertretung Ost in einer der nächsten Sitzungen vorzustellen.

Begründung:

Die Bewohner des Fuchshütter Weges haben Klage darüber geführt, dass die Verkehrssicherheit aus verschiedenen Gründen nicht mehr gewährleistet ist.
Als Gründe werden zum einen das Verkehrsaufkommen an sich aber auch die Geschwindigkeit der Fahrzeuge genannt. Des Weiteren sind die öffentlichen als auch privaten Grundstücke teilweise mit Hecken eingefriedet, die auf Grund ihrer Ausmaße die Sicht in und aus Ausfahrten und Kreuzungen erschweren und behindern.

Mönchengladbach, den 06.03.2024

gez.
Bettina Partmann
Fraktionsvorsitzende SPD BV Ost

gez.
Imke Schubert
Fraktionsvorsitzende Bündnis90/Die Grünen BV Ost

gez.
Martin Alke
Sprecher FDP BV Ost

Im Auftrag
Tobias Paszek
SPD-Fraktionsgeschäftsführer

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Fraktionsantrag Nr. 3025/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024

TOP:

Fahrradverbindung Rohrstraße - Lürriper Straße
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

Hinweis: Fraktionsantrag siehe Anlage!

Anlage/n:

3025_X_Fahrradverbindung Rohr_Neusser Str

SPD-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH
FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN MÖNCHENGLADBACH
FDP-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH

Brucknerallee 126
41236 Mönchengladbach
☎02166 6757510 Fax 02166 6784906
E-Mail: info@fraktion-spd-mg.de
www.spd-mg.de

Fraktionsantrag

Bezirksvertretung Ost: 19.03.2024

Beratungsgegenstand

Fahrradverbindung Rohrstraße – Lürriper Straße

Beschlussentwurf:

Die Bezirksvertretung Ost bittet die Verwaltung darzustellen, wie die aktuell bereits vorhandene, aber sehr schlechte Verbindung zwischen der Rohrstraße und der Lürriper Straße für den Radverkehr attraktiv ausgebaut werden kann.
Des Weiteren bittet die Bezirksvertretung Ost die Verwaltung darzustellen, unter welchen Voraussetzungen dafür Fördermittel zum Beispiel aus folgenden Fördertöpfen in Anspruch genommen werden können:

- Klimaschutz durch Radverkehr
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“

Das Ergebnis der Prüfung und der dafür festgestellte erforderliche Kostenrahmen mit und ohne Fördermittel ist der Bezirksvertretung Ost in einer der nächsten Sitzungen vorzustellen.

Begründung:

Mit dem Fahrrad kann man in Mönchengladbach auf kurzen Wegen sehr viele Punkte des täglichen Bedarfs erreichen. Auf separaten Wegen ist man dabei mit dem Fahrrad sicherer unterwegs, als wenn die Straße mit Autos geteilt werden muss.
Bei der Verbindung Lürriper Straße - Rohrstraße handelt es sich um einen aktuell sehr schlecht ausgebauten und dunklen Weg, der nur zu Fuß/mit dem Fahrrad begeh/befahrbar ist. Für einen Ausbau ist Platz genug vorhanden.
Ein gut ausgebauter Weg stellt eine gute Linienverbindung für FahrradfahrerInnen ohne MIV – als Teil einer Gesamtumgehung Ost - dar. Ebenso wird eine gute Anbindung des neu entstehenden REME-Geländes inkl. neuer Kindergarten geschaffen. Auf der anderen Seite wird das bestehende Familienzentrum Rohrstraße und die Hauptschule Heinrich Lersch besser angeschlossen.
Fördermittel für den Radverkehr werden in der Regel nur in Teilen abgerufen. Bei dieser Wegeverbindung handelt es sich um ein gutes Projekt, um hier mehr Mittel zu nutzen. Insbesondere durch den besseren Anschluss der Kindergärten und Schule können Menschen ermutigt werden, das Fahrrad im Alltag mehr zu nutzen und so auch die Situation im Hol- und Bringverkehr entschärfen.

Mönchengladbach, den 06.03.2024

gez.
Bettina Partmann
Fraktionsvorsitzende SPD BV Ost

gez.
Imke Schubert
Fraktionsvorsitzende Bündnis90/Die Grünen BV Ost

gez.
Martin Alke
Sprecher FDP BV Ost

Im Auftrag
Tobias Paszek
SPD-Fraktionsgeschäftsführer

STADT MÖNCHENGLADBACH
DER OBERBÜRGERMEISTER

Fraktionsantrag Nr. 3030/X

Mönchengladbach, 12.03.2024

öffentlich

Beratungsfolge

Gremium	**Sitzungsdatum**
Bezirksvertretung Ost	19.03.2024

TOP:

Anleinpflicht für Hunde im Waldgebiet Haus Horst/Hoppbruch
Hier: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP in der BV Ost vom 06.03.2024

Hinweis: Fraktionsantrag siehe Anlage!

Anlage/n:

3030_X Anleinpflicht Hunde Hoppbruch

SPD-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH
RATSFRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN MÖNCHENGLADBACH
FDP-RATSFRAKTION MÖNCHENGLADBACH

Brandenberger Straße 36
41065 Mönchengladbach
☎02161/206204 Fax 20 55 69
e-mail: whoek@gruene-mg.net
http://www.gruene-mg.net

Gemeinsamer Fraktionsantrag

Bezirksvertretung Ost: 19.03.2024

Beratungsgegenstand

Anleinpflicht für Hunde im Waldgebiet Haus Horst/Hoppbruch

Beschlussentwurf:

Die Bezirksvertretung Ost beschließt:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die geltende Rechtslage zur Anleinpflicht von Hunden im Waldgebiet Haus Horst/Leppershütte/Hoppbruch deutlich genug ausgewiesen ist und ob sie von den Hundehaltern eingehalten wird. Die Ergebnisse der Prüfung werden in einer der nächsten Sitzungen der BV Ost vorgestellt.

Begründung:

Haus Horst und die angrenzenden Waldgebiete des Hoppbruchs sind ein beliebter Treffpunkt für Hundebesitzer. Die Gebiete sind alle ausgewiesene Landschaftsschutz- oder sogar Naturschutzgebiete mit besonders hohem Schutzsstatus. Nach Berichten von Bürgern kommt es in den Waldgebieten und Parkanlagen immer wieder zu massiven Verstößen gegen die in der Straßen- und Anlagenverordnung vorschriebene Anleinpflicht: *„Auf Straßen und in Anlagen (…) sind Tiere, insbesondere Hunde, an der Leine zu führen. In Anlagen dürfen Tiere darüber hinaus nur über die Wege geführt werden.“ (§ 6/1).*

Die meisten Hundebesitzer lassen ihre Hunde jedoch komplett frei laufen, auch auf den dazwischen liegenden Wiesen und Weiden. Es wurde mehrfach von Spaziergängern beobachtet, dass Hunde Hasen, Kaninchen oder Rehen auf offener Fläche hinterherjagen oder in den Wald hineinspurten und von den Haltern nicht zurückgeholt werden. Hoch- und Niederwild sowie Vögel, Reptilien und Amphibien werden so in ihren Habitaten und Brutgebieten empfindlich gestört, z.T. vermutlich sogar verletzt oder getötet. Dies zeigt auch ein an mehreren Stellen um Haus Horst aushängendes Bild eines getöteten Rehs.

Als Spaziergänger trifft man nach Zeugenaussagen auch regelmäßig auf frei laufende Hunde in größeren Gruppen. Zeugen berichten, dass Hundehalter oft gar nicht

oder nicht ausreichend schnell genug auf näher kommende Spaziergänger reagieren und ihre Hunde bei Fuß rufen, sodass man sich den Weg durch die Hundegruppe bahnen muss. Daneben kommt es laut Spaziergängern immer wieder zu unschönen Begegnungen, wenn Hunde auf sie zulaufen, die nicht zurückgerufen werden oder z. T. auch offenbar nicht unter Kontrolle der Halter sind. Auf diese Verstöße angesprochen, reagieren Halter meist mit wenig Einsicht, zum Teil sogar Empörung. Diese Beispiele machen deutlich, dass sich die Situation der frei laufenden Hunde im Naturschutzgebiet so etabliert hat, dass das Bewusstsein für die Anleinpflicht bei den meisten Haltern nicht gegeben ist. Es gibt beim neu aufgestellten Waldlehrpfad einen einzigen Hinweis bei den „Waldregeln“, der um das Anleinen mehr bittet als es mit Verweis auf die Gesetzeslage zu fordern.

Mönchengladbach, den 06.03.2024

gez.

Imke Schubert
Sprecherin der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Mönchengladbach
in der Bezirksvertretung Ost

Bettina Partmann
Sprecherin der SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Ost

Martin Alke
Vertreter der FDP in der Bezirksvertretung Ost

f.d.R.

gez.
Werner Hoek
Geschäftsführer Ratsfraktion
Bündnis 90/Die Grünen Mönchengladbach