

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
TOB 1 ADAC	14.11.2011	TÖB 1.1	Wegen der kurzen Ausschlussfrist bis zum 18.11.2011 konnten wir unsere Ortsclubs in Mönchengladbach nicht ordnungsgemäß beteiligen und auch keine üblichen Meinungsumfragen aus den betroffenen Gebieten (in Mönchengladbach wohnten rund 60.800 ADAC-Mitglieder) einholen. Leider fand in den letzten Jahren auch keine gesetzlich vorgeschriebene, für die Planung sicherlich notwendige, umfassende Verkehrsschau statt, zu der wir bekanntlich stets kostenfrei den erforderlichen ortsfremden sachkundigen Bürger aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer schicken. Vor diesem Hintergrund bitten wir um Verständnis dafür, dass nicht umfassend zu den 121 Seiten des Vorentwurfs Stellung genommen werden kann, zumal auch einige Daten nicht nachvollziehbar oder offensichtlich sehr veraltet sind. (2.B. Seite 21, Fluglärm, Jahr 2000, Seite 30, Unfallhäufungsstellen aus 2004, Seite 31, Luftqualität, Messungen 2009, Seite 41, Lärmmessungen aus 2009, Seite 45, Nahverkehrsplan aus dem Jahre 1997: "Dieser ist nicht mehr aktuell und soll in den kommenden ???? überarbeitet werden")	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.2	Der ADAC begrüßt grundsätzlich alle Maßnahmen, die neben der Umweltentlastung auch eine Verbesserung der Wohnqualität bewirken und zur Reduzierung des Gesundheitsrisikos beitragen können.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.3	Mönchengladbach, die grüne Großstadt am Niederrhein mit über 1.000-jähriger Geschichte und bedeutenden Eingemeindungen, war und wird nie eine Stadt der kurzen Wege. Obwohl die Auswirkungen des überörtlichen Verkehrs teilweise bereits seit Jahren richtungsweisend durch Fernstraßen mit Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden konnten, sind die Beeinträchtigungen durch unvermeidbaren Anlieger-, Freizeit- und Wirtschaftsverkehr unübersehbar und unüberhörbar.	Gerade durch seine polyzentrische Struktur hat die Stadt Mönchengladbach die Chance, eine Stadt der kurzen Wege zu sein und zu bleiben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.4	Die geplanten "Flankierende Maßnahmen außerhalb der Belastungsachsen" werden teuer und können schnell kontraproduktiv sein.	Ohne konkreten Hinweis auf den Lärmaktionsplan kann hierzu leider keine Stellung genommen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.5	Unstrittig dürfte sein, dass Kreisverkehrsplätze, optimierte Lichtzeichenanlagen, notwendige Belagsanierungen und lärmindernde Fahrbahnbeläge wichtiger und besser sind als Pflasterungen der Einmündungsbereiche, Fahrbahnschwellen, Pförtneranlagen oder künstliche Hindernisse durch Mittelinseln oder Rückbau von Fahrstreifen. Engstellen wirken als Lärmquelle, weil die Vorfahrt verkehrsbedingt durch Beschleunigung oder Bremsen geregelt wird. Bauartbedingt müssen solche Hindernisse mindestens so breit sein, dass ein Bus oder ein Lieferwagen gerade noch durchkommt. Zwangsläufig wirkt das Hindernis dann als sportliche Herausforderung und unfallbegünstigender Faktor mit.	So einfach lässt sich das nicht behaupten, wie es im ersten Satz vermittelt wird. Die Wirkung hängt von den individuellen Faktoren in jedem Straßenabschnitt ab. So ist gerade der Einsatz von Kreisverkehren zum Lärmschutz durch neuere Untersuchungen mit Vorsicht zu betrachten. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist nachgewiesen, eine Erhöhung der Unfallhäufigkeit ist nicht damit verbunden. Es ist in jedem Fall davon auszugehen, dass die Maßnahmen vom zuständigen Fachamt entsprechend dem Stand der Technik umgesetzt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.6	Tempo 30 ist sympathisch, aber problematisch! Weil Pkw mit einer Geschwindigkeit von etwa 40-50 km/h am leisesten fahren ist eine Temporeduzierung im Hauptverkehrsstraßennetz nicht sinnvoll und im Hinblick auf Sparzwänge der Straßenbaulastträger problematisch. Der unerwünschte Schleichweg durch Wohngebiete darf nicht schneller und attraktiver werden.	Der Hinweis, dass Pkw bei 40-50 km/h leiser fahren, ist, wie vielfach empirisch bewiesen, falsch. Verdrängung in das nachgeordnete Netz konnten bisher nicht nachgewiesen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.7	Beschilderungsmaßnahmen wie Lkw- Fahrverbote und Tempo 30 km/h sollten nur dann angeordnet werden, wenn vorher eine Verkehrsschau stattgefunden hat und eine Überwachung möglich ist. Insoweit bietet der ADAC nochmals seine Mitarbeit an.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 1.8	Gerne sind wir bereit, die erforderliche Öffentlichkeitsarbeit mit Beratungsaktionen zu unterstützen. Weiterhin stehen wir der Verwaltung und den Fraktionen für Rückfragen	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

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

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

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			des MUNLV vorgenommen wurde. Den Ausführungen des Lärmaktionsplans ist nun zu entnehmen, dass die Stadt Mönchengladbach zur zweiten Stufe der Lärmkartierung eine Neuberechnung der Lärmkarten mit korrigierten Lkw-Anteilen vorzunehmen beabsichtigt, so dass dann diese Widersprüche aufgelöst sind. Insofern bestehen diesbezüglich keine Bedenken.		
		TÖB 5.2	Zum Kapitel 5.5 „Ruhige Gebiete“ gebe ich jedoch Folgendes zu bedenken: Kriterien zur Festlegung sog. ruhiger Gebiete in den Lärmaktionsplänen wurden seitens des Landes bisher nicht formuliert. Insofern sollte hierzu meines Erachtens ein entsprechender Erlass des MKULNV abgewartet werden. Wenn die Stadt Mönchengladbach solche Gebiete dennoch festlegen möchte, so sollten Sie sich hiermit auf ihr städtisches Gebiet beschränken. Die Verbindungs Pfeile zu den benachbarten Räumen in Schwalmatal und Viersen wurden weder mit den benachbarten Kommunen, noch mit dem Kreis abgestimmt. Auf ihre Darstellung bitte ich ebenso zu verzichten wie auf die Darstellung der sog. ruhigen Achse im Bereich der Bockerter Heide nördlich der A 52.	Die Pfeile kennzeichnen die vorhandene grenzüberschreitende Ausdehnung der Flächen, die die Ausweisung als ruhige Gebiete unterstreicht. Dabei handelt es sich vorwiegend um Ackerflächen. Die Stadt Mönchengladbach strebt eine einvernehmliche gemeinsame Ausweisung grenzüberschreitender ruhiger Gebiete an. Damit würde ein entscheidender Schritt in Richtung der Ausweisung ausgedehnter ruhiger Gebiete i. S. der EU gemacht.	Änderung des Lärmaktionsplans in Abhängigkeit vom weiteren Abstimmungsverfahren
TÖB 6 NVV mobil und aktiv	17.11.2011	TÖB 6.1	Grundsätzlich ist festzustellen, dass bei der Erstellung der Lärmkarten die Geräuschbelastung auf der Basis von Verkehrsdaten des Jahres 2007 berechnet und nicht gemessen wurden.	Das ist das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 6.2	Bautechnische Verbesserungsmaßnahmen an den Straßen, wie z. B. Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Friedrich-Ebert-Straße/Rheydter Ring oder Lärmreduzierung durch bereits verbauten „Flüsterasphalt“ wurden in den Lärmkarten noch nicht berücksichtigt.	Das ist so, da die Lärmkarten zwangsläufig vom Bestand zum Berechnungszeit ausgehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 6.3	Als Betreiber des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in dieser Stadt begrüßen wir die Planungsstrategie zur Lärminderung, die eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs beinhalten soll.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 6.4	Gleichwohl müssen wir feststellen, dass der ÖPNV durch die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung an vielen Stellen eher negativ betroffen ist. Eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen den Stadtzentren Mönchengladbach und Rheydt ist für den ÖPNV unabdingbar. Auf den beiden wesentlichen zur Verfügung stehenden Achsen Limitenstraße, Theodor-Heuss-Straße (SB 4 und Linie 097) sowie Rheydter Straße, Friedrich- Ebert-Straße (SB 1 und Linien 0011002) verläuft ein teilweise im Zuge des ÖPNV-Programms gemeinsam mit der Stadt Mönchengladbach entwickelter beschleunigter ÖPNV. Hier wurden Landes- und Bundesmittel zur Ertüchtigung der im Verlauf dieser Trasse liegenden Lichtsignalanlagen für verkehrabhängige Steuerungen und Beschleunigungen des ÖPNV eingesetzt. Die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30) würden die bisher erreichten Beschleunigungserfolge für die Nutzer des ÖPNV konterkarieren. Um auch zukünftig die im Zuge dieser Achsen liegenden zentralen Verknüpfungspunkte Hauptbahnhof Mönchengladbach und Marienplatz Rheydt pünktlich zu erreichen, ist der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge für die genannten Linien zu erwarten. Dies führt für die Fahrgäste durch längere Fahrzeiten nicht zu einer Qualitätsverbesserung und für unser Unternehmen zu zusätzlichem, nicht unerheblichen, Aufwand. Sollte der Zielkonflikt zu Gunsten der Lärminderung aufgelöst werden, ist zumindest die neue Situation steuerungstechnisch an den betreffenden Lichtsignalanlagen einzupflegen.	Die Stadt Mönchengladbach wird bei der weiteren Bearbeitung des Lärmaktionsplans den Aspekt der Busbeschleunigung noch einmal gezielt untersuchen. Es wäre hilfreich, wenn Sie uns für die betroffenen Linien die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers aus vergangenen Monaten zur Verfügung stellen könnten.	
		TÖB 6.5	Eine ähnlich schwierige Situation ist für den ÖPNV im Verlauf der Erzberger Straße/Grevenbroicher Straße zu verzeichnen. Hier soll auf einem Streckenabschnitt, der von unserer Linie 006 bedient wird, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30	Auch hier wird gebeten, für die betroffenen Linien die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers aus vergangenen Monaten zur Verfügung stellen	

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			erfolgen. Durch die Verzögerungen auf diesen Streckenabschnitten ist mit einer Verlängerung der Reisezeit für unsere Fahrgäste zu rechnen.		
		TÖB 6.6	Auf verschiedenen Strecken wird im Lärmaktionsplan außerdem ein LKW-Fahrverbot angestrebt. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass es sich bei unseren Bussen nicht um LKWs handelt. Die Fahrzeuge sind ausschließlich zur Personenbeförderung eingesetzt und fallen entweder unter die Kategorie Busse oder aber PKW.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 6.7	Unsere Fahrzeuge sind im Gegensatz zu den meisten LKW im Bereich des kompletten Antriebs geräuschgekapselt und insofern auch deutlich leiser als herkömmliche LKW. Wir gehen daher davon aus, dass die angestrebten Verbote sich nicht auf den Linienbusverkehr beziehen.	Ein solcher Hinweis ist im Lärmaktionsplan nicht zu finden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 6.8	Bevor konkrete Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan auf Strecken, die der ÖPNV bedient, umgesetzt werden sollen, bitten wir um Beteiligung, damit eventuelle Beeinträchtigungen des Linienverkehrs so gering wie möglich ausfallen.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 7 Polizei	16.11.2011	TÖB 7.1	Auf Grund des frühen Entwurfstadiums und der noch zu erwartenden Veränderungen durch Bürgerbeteiligung und Einwände anderer Träger öffentlicher Belange wird zur Zeit nur eine summarische Stellungnahme abgegeben. Zu einem späteren Zeitpunkt sollten die Maßnahmen bezogen auf die konkreten Örtlichkeiten einzeln betrachtet und abgestimmt werden.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.2	Der Vorentwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach (Stand: 201 1-08-24) wurde durch die Polizei in Hinsicht auf folgende Punkte geprüft: 1. Auswirkungen auf die Sicherheit des Straßenverkehrs in Mönchengladbach 2. Durchführbarkeit polizeilicher Kontrollen und Ahndungsmöglichkeiten bei Verstößen gegen geplante Verkehrsbeschränkungen 3. Auswirkungen auf den Verkehrsfluss bei Großveranstaltungen im Bereich Mönchengladbach	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.3	zu 1: Geschwindigkeitsbeschränkungen Eine Herabsetzung des Geschwindigkeitsniveaus durch die Anordnung von 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzungen ist insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) von Vorteil. Hier sollte jedoch auf den in Frage kommenden Straßenzügen von ständig wechselnden Geschwindigkeitsbeschränkungen abgesehen werden und eine durchgehende Lösung gefunden werden. Dies dient der Verständlichkeit und damit auch der Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen.	Das ist im Lärmaktionsplan so vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.4	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit durch das „einfache“ Aufstellen von Verkehrszeichen erscheint nicht ziel führend. Eine Anpassung der LSA-Schaltungen an die reduzierte Höchstgeschwindigkeit ist aus Sicht der Polizei als unterstützende Maßnahmen erforderlich.	Dies wird von der Stadt Mönchengladbach im weiteren Verfahren noch einmal gesondert geprüft.	
		TÖB 7.5	Bei dem beabsichtigten verstetigten Verkehrsfluss mit niedriger Geschwindigkeit ist insbesondere bei mehrspurigen Straßen dafür Sorge zu tragen, dass querende und einfahrende Verkehre gefahrlos möglich sind. Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ist eine ausreichende Anzahl gesicherter Quermöglichkeiten vorzusehen.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.6	LKW-Fahrverbote müssen „akzeptabel“ sein. Dies kann insbesondere dadurch erreicht werden, dass nicht nur mit Verboten gearbeitet wird, sondern den Fahrzeugführern schlüssige Alternativstrecken durch verständliche Beschilderungen angeboten werden. Durch diese Maßnahmen können LKW-Fahrten in Gebieten vermieden werden, in denen dieser Verkehr im Sinne der Verkehrssicherheit nicht erwünscht ist.	Ziel sollte sein, die Verbote möglichst im Rahmen eines abgestimmten Lkw-Lenkungskonzepts für die Gesamtstadt zu installieren	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
		TÖB 7.7	zu 2. Geschwindigkeitsbeschränkungen Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei sind auch wegen der Verkehrsunfallsituation auf den genannten Straßen grundsätzlich möglich, obwohl hier nicht die Schwerpunkte polizeilicher Geschwindigkeitsmessungen zu sehen sind.	Hinweis zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.8	Geschwindigkeitsmessungen sollten jedoch auch durch die Stadt Mönchengladbach durchgeführt werden. Hier sollte der Rahmen des OBG zur Durchführung städtischer Messungen in größerem Umfang als bisher genutzt werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		TÖB 7.9	LKW-Verbote: Zur Kontrolle von LKW-Verboten benötigt die Polizei Anhaltenmöglichkeiten außerhalb des fließenden Verkehrs, an denen das kontrollierte Fahrzeug auch vorübergehend stillgelegt werden kann. Bisher sind an keiner der genannten Straßen Möglichkeiten vorhanden, LKW unter diesen Voraussetzungen anzuhalten.	Hinweis zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.10	Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass je nach gewählter Beschilderung diverse Ausnahmen von den LKW-Verboten bestehen, welche die Überwachung nach Erfahrungen der Polizei deutlich erschweren.	Zur Kenntnis genommen. Ziel sollte sein, die Verbote möglichst im Rahmen eines abgestimmten Lkw-Lenkungskonzepts für die Gesamtstadt zu installieren	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.11	Zudem sind die Verwarngelder gemäß Bußgeldkatalog derart gering, dass durch Kontrollen kaum eine länger anhaltende abschreckende Wirkung erzielt werden kann.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 7.12	zu 3. Auswirkungen der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans auf Großveranstaltungen im Stadtgebiet (z.B. Spiele im BorussiaPark/HockeyPark, Veilchendienstagszug, Blumenkorso, Kirmesveranstaltungen, Eine-Stadt-Fest, diverse Lauf-/Radveranstaltungen) sind aus Sicht der Polizei in Arbeitsgruppen mit allen Beteiligten gesondert zu prüfen.	Einzelereignisse sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 8 Stadt Wegberg	08.11.2011	TÖB 8.1	Zur oben genannten Planung werden keine Anregungen von Seiten der Stadt Wegberg vorgetragen.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 9 Straßen.NRW	23.11.2011	TÖB 9.1	Bevor ich auf die Ausführungen des Lärmaktionsplanes Mönchengladbach eingehe, möchte ich Ihnen gerne die für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen maßgeblichen Regelungen für den Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) sowie für den Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) erläutern. Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) richtet sich nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes - VLärmSchRL-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 zu ermitteln und bewerten sind. Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien abzu prüfen, insbesondere wann die betroffenen Gebäude errichtet worden sind. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. es wird auf die RLS-90 verwiesen. Grundlage der von den Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionspläne sind dagegen die Regelungen des §§ 47 a-f BImSchG. Die lärmtechnischen Berechnungen erfolgen	Zur Kenntnis genommen. Es sei hier vorab grundsätzlich darauf hingewiesen, dass es für die Wirtschaftsentwicklung auch von Bedeutung ist, dass Mitarbeitern ein gesundes Umfeld gesichert werden muss und qualifizierte Arbeitskräfte gebunden werden müssen. Für diese Gruppe haben Kriterien wie die Qualität des Wohnstandortes in der Konkurrenz mit anderen Standorten bei dem zunehmenden Facharbeitermangel steigende Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist die Lärminderungsplanung auch als Teil der Wirtschaftsförderung zu sehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			hier nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), welche an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Die Bewertung der Ergebnisse der Strategischen Lärmkarten hinsichtlich einer Lärmaktionsplanung kann daher nur von den jeweiligen Gemeinden vorgenommen werden. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen kann - lediglich - eine Überprüfung der Lärmsituation im Rahmen der für die Straßenbauverwaltung geltenden RLS-90 durchführen.		
		TÖB 9.2	Im Lärmaktionsplan Mönchengladbach werden derzeit keine Straßenabschnitte behandelt, die in der Baulast des Landes bzw. des Bundes liegen. Sollten zukünftig die Belange des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen berührt werden, bitte ich Sie den Landesbetrieb im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans zu beteiligen.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 9.3	Kapitel 5.5 (Ruhige Gebiete) Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkungen auf die "ruhigen Gebiete", resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf den bestehenden Straßen, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
TÖB 10 WFMG	21.11.2011	TÖB 10.1	Als Vertreter der lokalen Wirtschaft sieht die WFMG es als eine ihrer Aufgaben an, auch die innerstädtischen Gewerbegebiete in ihrem Bestand zu stärken. Dies geht ebenfalls einher mit der aktuellen Gebietsentwicklungsplanung, bei der sich die Ausweisung großer Gewerbeflächen in Außenbereichen zunehmend als schwierig erweist. Vielmehr soll hier der Flächenverbrauch reduziert und zunächst die Sicherung sowie auch Reaktivierung innerstädtischer Gewerbegebiete vorangetrieben werden. Dies erfordert auch die Erhaltung einer adäquaten Verkehrsanbindung für bereits ansässige Unternehmen wie auch für mögliche Folgeunternehmen - insbesondere auf bereits brachgefallenen Gewerbe- und Industrieflächen. Vor diesem Hintergrund betrachten wir einige der im Vorentwurf zum Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen als konträr zu den oben genannten Zielen: Ausgehend von ausgewählten innerstädtischen Gebieten mit gewerblicher/ industrieller Bedeutung haben wir jene Maßnahmen identifiziert, die teils massive Auswirkungen auf das jeweils betrachtete Gewerbegebiet und die dort ansässigen Unternehmen zur Folge haben.	Zur Kenntnis genommen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
		TÖB 10.2	Gewerbegebiet Dahl (allgemein der Bereich zwischen Landscheidung, Bahnstr., Blumenberger Str., Speicker Str., Vitusstr., Ohlerkirchweg, Brunnenstr.) Die Unternehmen in diesem Bereich nutzen die Verkehrsachsen in Richtung Autobahn-Anschlussstelle MG-Holt. Daher sind die im Vorentwurf zum Lärmaktionsplan geschilderten Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 Zone auf der Hittastraße zwischen Aachener Straße und Speicker Straße, auf der Aachener Straße zwischen Hittastraße und Burggrafenstraße, • Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf der Aachener Straße zwischen Fringsstraße und Bahndamm und zwischen Hehnerholt und BAB 61 sowie auf der Bahnstraße zwischen Fringsstraße und Landscheidung und zwischen Monschauer Straße und Aachener Straße, • nächtliches Lkw-Fahrverbot zwischen 22:00-6:00 Uhr auf der Hittastraße zwischen Aachener Straße und Speicker Straße, auf der Aachener Straße 	Lärmoptimierter Asphalt wirkt sich nicht auf die Erreichbarkeit durch Lkw-Verkehr aus. Der Großteil der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen ist, wie ausgeführt, zeitlich begrenzt. Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die Maßnahmen des zukünftig veränderten Verkehrslenkungssystems des zz. noch in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sind entsprechend gegliedert. Ziel sollte sein, die Verbote möglichst im Rahmen eines abgestimmten Lkw-Lenkungskonzepts für die Gesamtstadt zu installieren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<p>zwischen Hittastraße und Burggrafenstraße und zwischen Fringsstraße und Bahndamm und auf der Bahnstraße zwischen Fringsstraße und Land-scheidung,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lkw-Fahrverbot auf der Aachener Straße zwischen BAB 61 und Hehnerholt und auf der Bahnstraße zwischen Monschauer Straße und Aachener Straße, • Umbau des Knotenpunktes Speicker Straße – Luisenstraße – Hügelstraße zum Kreisverkehr • Rückbau der Speicker Straße zwischen Hittastraße und Luisenstraße (der äußere Fahrtreifen auf der Westseite entfällt), • Erneuerung der Fahrbahndeckschicht mit lärmoptimierten Asphalt auf der Burggrafenstraße, • Einmündung der Bahnstraße auf die Aachener Straße im 90 Grad Winkel zur Betonung der Nachrangigkeit der Bahnstraße <p>insbesondere die teils geplanten Verbote für Lkw-Verkehre für einen positiven Fortbestand dieses Gewerbegebiets nicht zuträglich. Auch zu Nachtzeiten sind Lkw-Fahrverbote für einige Unternehmen (bspw. bei Schwerlastverkehren) sehr kritisch, wenn nicht durch Sondergenehmigungen von entsprechenden Transporten Möglichkeiten der Straßennutzung bestehen.</p>		
		TÖB 10.3	<p>Gewerbegebiet Aachener Str. / Karstr. / Hehner Str. Die dort ansässigen Unternehmen sind vor allem durch die Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung der Fahrbahndecke mit lärmoptimierten Asphalt auf der Burggrafenstraße, • Tempo 30 Zone auf der Aachener Straße zwischen Hittastraße und Burggrafenstraße, • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der Aachener Straße zwischen Fringsstraße und Bahndamm und zwischen Bahnstraße und BAB 61 (nach Aufbringen einer lärmoptimierten Deckschicht Rücknahme der Geschwindigkeitsbegrenzung) • nächtliches Lkw-Fahrverbot zwischen 22:00 und 6:00 Uhr auf der Aachener Straße zwischen Hittastraße und Burggrafenstraße und zwischen Fringsstraße und Bahndamm • Lkw-Fahrverbot auf der Aachener Straße zwischen Hehnerholt und BAB 61 <p>negativ betroffen, da bspw. die direkte Anbindung in Richtung A 61, AS MG-Holt durch ein Lkw-Fahrverbot nicht mehr gegeben ist. Eine Umleitung über Monschauer/Aachener Straße in Richtung AS MG-Nordpark führt damit letztlich zu längeren Wegen und in der Bilanz zu höheren Emissionen.</p>	<p>Lärmoptimierter Asphalt wirkt sich nicht auf die Erreichbarkeit für den Lkw-Verkehr aus. Der Großteil der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen ist, wie ausgeführt, zeitlich begrenzt. Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die Maßnahmen des zukünftig veränderten Verkehrslenkungssystems des zz. noch in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sind entsprechend gegliedert. Ziel sollte in jedem Fall sein, die Verbote möglichst im Rahmen eines Lkw-Lenkungskonzepts für die Gesamtstadt zu installieren</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		TÖB 10.4	<p>Gewerbegebiet Schwalmstr. / Breite Str. / Bonnenbroicher Str. / Bunsenstr. Die Unternehmen im Bereich Hardterbroich und Pesch sind insbesondere von den Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der <ul style="list-style-type: none"> ○ Erzbergerstraße zwischen Lürriper Straße und Hofstraße, ○ Volksgartenstraße, ○ Ückelhofer Straße, ○ Hofstraße zwischen Ückelhofer Straße und Erzbergerstraße, 	<p>Wie textlich ausgeführt, wird die Nord-Süd-Achse von der K 1 auf die Strecke Südstraße – Am Gerstacker – Otto-Saffran-Straße mit angrenzender unempfindlicher Bebauung verlagert. Diese Achse stellt die direkte Verbindung zum überörtlichen Verkehrsnetz her. Durch die Maßnahme ist die K 1 für regionale und überregionale gewerbliche Verkehre nicht mehr relevant und wurde auf dem Abschnitt Dohler Straße bereits zurückgebaut.</p>	<p>Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Reyerstraße, Abschnitt Reyerhütter Straße bis Carl-Diem-Straße von 50 auf 30 km/h.</p> <p>Ausweisung eines Lkw-Verbots auf der Carl-Diem-Straße.</p>

Lfd. Nr.	Datum der Eingabe	TÖB	Stellungnahme	Beurteilung	Abwägungsergebnis
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Hardterbroicher Straße, ○ Bungtstraße, ○ Carl-Diem-Straße zwischen Reyerstraße und Hardterbroicher Straße, ○ Reyerstraße, ○ Flurstraße, ○ Ackerstraße, ○ Linienstraße und ○ Rheyerhütter Straße zwischen Reyerstraße und Volksgartenstraße ○ Dohler Straße zwischen Ritterstraße und Geneickener Straße ○ Theodor-Heuss-Straße zwischen Hofstraße und Bahnstrecke (nach Erneuerung der Fahrbahndecke mit LOA teilweise Rücknahme der Geschwindigkeitsbegrenzung) ○ Gartenstraße – Limitenstraße zwischen Seminarstraße und Gracht <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 Zone auf der Otto-Saffran-Straße zwischen Karlsbader Straße und Düsseldorfer Straße • nächtliches Lkw-Fahrverbot zwischen 22:00 und 6:00 Uhr auf dem Straßenzug Theodor-Heuss-Straße – Gartenstraße – Limitenstraße • Lkw-Fahrverbot (Lieferverkehr frei) auf der Erzbergerstraße zwischen Korschenbroicher Straße und Hofstraße • Lkw-Verbot (ggf. Genehmigungen für Anlieferverkehr) auf dem Straßenzug Grevenbroicher Straße – Dohler Straße zwischen Hofstraße und Geneickener Straße • Verengung des Einmündungsbereichs Volksgartenstraße/Reyerhütter Straße durch einen kleinen Kreisverkehr <p>negativ betroffen. Uns ist bekannt, dass diese Unternehmen für ihren Produktionsprozess auf Lkw-Transporte während der Abend- und Nachtstunden angewiesen sind. Übergeordnet zu der Betrachtung nach Gewerbegebieten und unmittelbar angrenzenden Maßnahmenbereichen sind auch weiter entfernt liegende Maßnahmen für die Unternehmen teilweise äußerst kritisch zu betrachten - etwa wenn aufgrund von Schwerlasttransporten nur wenige Routen im Stadtgebiet überhaupt geeignet sind. Einige der Betriebe in den genannten Gewerbegebieten verfügen zudem über 24-Stunden-Betriebsgenehmigungen und produzieren ihre Waren „just-in-time“. Dies bringt das zwingende Erfordernis einer entsprechenden Belieferung zu allen Tag- und Nachtzeiten mit sich.</p>	<p>Die Haupteinfahrachse für das Gewerbe im Bereich Harterbroich-Pesch ist die Korschenbroicher Straße mit direktem Anschluss an die L 116 und die B 59/ 230 sowie an die neue Nord-Süd-Achse. Die Reyerhütter Straße zwischen Reyerhütte und Korschenbroicher Straße (Erschließung Großhandel) erfährt keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Der Knotenpunkt Reyerhütter Straße/ Volksgartenstraße ist für den Ablauf des gewerblichen Verkehrs nicht relevant. Eine Verengung von Knotenpunkten erfolgt durch Kreisverkehre nicht.</p> <p>Flurstraße, Ackerstraße, Lilienstraße sowie Bungtstraße sind reine Wohngebieterschließungen ohne Bezug zu einer Gewerbeerschließung.</p> <p>Es ist nicht beabsichtigt, die Reyerstraße in die Tempo 30-Zone einzubeziehen. Die missverständliche Darstellung wird geändert. Dem angrenzenden Betrieb wird zu einer wesentlich attraktiveren Erschließung über die Korschenbroicher Straße geraten.</p> <p>Auf der Carl-Diem-Straße wurde bereits abschnittsweise eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet. Auf der Ückelhofer Straße zwischen Ernst-Brasse-Straße und Hofstraße sowie der Hofstraße zwischen Ückelhofer Straße und Bender Straße ist keine Geschwindigkeitsreduzierung geplant.</p> <p>Die Harterbroicher Straße führt durch stark belastete Wohngebiete. Eine wesentliche Behinderung des gewerblichen Verkehrs ergibt sich nicht. Der Lärmschutz muss hier Vorrang haben.</p> <p>Der Straßenzug Gartenstraße/ Limitenstraße ist auf der gesamten Länge mit hohen Immissionen belastet und hat städtebaulich negative Auswirkungen auf das Zentrum von Rheydt.</p> <p>Die Einbeziehung der Otto-Saffran-Straße in eine Tempo 30-Zone ist nicht vorgesehen.</p>	