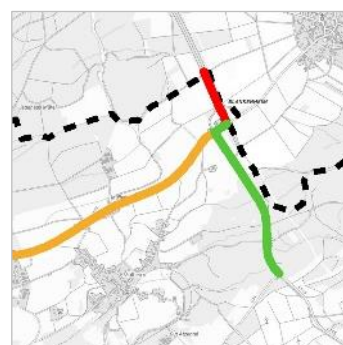
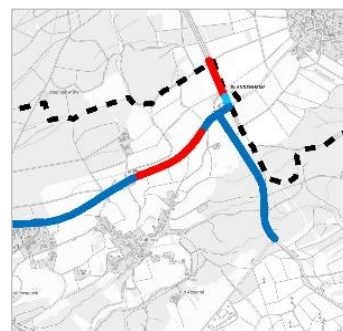
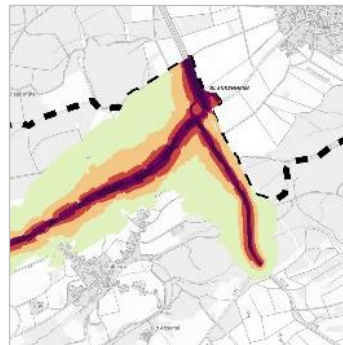


Stadt Nettetal Lärmaktionsplan 4. Runde





Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der
Stadt Nettetal

bearbeitet von
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin
Jochen Richard
Hilde Richter-Richard

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, Mai 2024



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß V EU-Umgebungsärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	9
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
5.1	Auswertung der Lärmkarten	10
5.2	Schienenverkehr	17
5.3	Belastungsachsen	20
5.4	Ruhige Gebiete	28
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	31
6.1	Straßenverkehr	31
6.2	Schienenverkehr	32
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	34
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	35
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	37
9.1	Strategische Maßnahmen	37
9.1.1	Managementansatz zur Lärminderung	37
9.1.2	Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept Nettetal	38
9.1.3	Mobilitätsuntersuchung Kreis Viersen 2016	39
9.1.4	Integriertes Mobilitätskonzept	39
9.1.5	Radverkehrskonzept Kreis Viersen	40
9.2	Maßnahmen an Belastungsachsen	41
9.2.1	B 221 Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße	41
9.2.2	L 29 Lobbericher Straße – Lambertimarkt, Dülkener Str. bis Josefstr.	44
9.3	Schienenverkehr	51
9.4	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	53
10.	Langfristige Strategie	54
11.	Finanzielle Informationen	55



12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	56
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	57

Anhänge

I.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase	
I.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 1. Phase	
II.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase	
II.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase	
III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie	



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	11
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit	12
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D)	13
Abb. 5.4:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz	14
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	15
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	16
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den}	18
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night}	19
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 60$ dB(A)	22
Abb. 5.10:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 50$ dB(A)	23
Abb. 5.11:	Belastungsachsen Straßenverkehr	24
Abb. 5.12:	Schieneverkehr – Lärmkennziffer L_{den} [EBA]	26
Abb. 5.13:	Schieneverkehr – Lärmkennziffer L_{night} [EBA]	27
Abb. 5.14:	Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land	30
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht B 221 Kaldenkirchener Straße/ Geldrische Straße	44
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht L 29 Lobbericher Straße – Lambertmarkt	50
Abb. 9.3:	Lärmsanierung Schiene im Stadtbereich Nettetal	52

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen	8
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)	8
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)	9
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land	29
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	31
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr	31
Tab. 6.3:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	32
Tab. 6.4:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr	32
Tab. 6.5:	Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr	32
Tab. 6.6:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr	33
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde	35
Tab. 9.1:	Basisdaten B 221 Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße	41
Tab. 9.2:	Basisdaten L 29 Lobbericher Straße – Lambertiplatz (Dülkener Straße bis Josefstraße)	45
Tab. 9.3:	Geplante Lärmsanierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG	51



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

BauGB	-	Baugesetzbuch
BEB	-	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMDV	-	Bundesministerium für digitales und Verkehr
BUB	-	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DB	-	Deutsche Bahn AG
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DIN	-	Deutsches Institut für Normung
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LAP	-	Lärmaktionsplan
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-19	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VCD	-	Verkehrsclub Deutschland
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen
VBUI	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Industrie und Gewerbe
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes



1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

§ 47b BImSchG definiert die zu untersuchenden Lärmquellen wie folgt:

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. In Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Nettetal im Kreis Viersen zählt mit 43.095 Einwohnern zum 31. Dezember 2022 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Auch in der 4. Runde sind in der Regel regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (DTV >8.200 Kfz) zu betrachten. Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 61
 - Landesgrenze zu Niederlanden bis Stadtgrenze zu Viersen.
- B 221
 - Achse Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße, Stadtgrenze zu Straelen bis A 61, Anschlussstelle Kaldenkirchen,
 - Knotenpunkt B 221/ Kölner Straße bis A 61, Anschlussstelle Kaldenkirchen Süd.
- B 509
 - Von Stadtgrenze zu Grefrath bis A 61, Anschlussstelle Nettetal.
- L 373
 - Straße Dyck, Anschlussstelle Nettetal bis Stadtgrenze zu Schwalmtal
- L 29
 - Achse Dülkener Straße – Lobbericher Straße von L 373 Dyck bis Knotenpunkt L 29 Lobbericher Straße/ K 3 Am Kastell.
- K 1
 - Achse Lobbericher Straße – Breyeller Straße – Fenlandring – Freiheitstraße von Knotenpunkt L 29 Dülkener Straße/ Lobbericher Straße bis Straße An St. Sebastian. Die K 1 wurde zwar in den Kartierungsdaten als untersuchte Lärmquelle aufgeführt, ging aber entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nicht in die Lärmkartierung ein.



Haupteisenbahnen

Auf der DB-Strecke

- Nr. 2510, Viersen – Venlo

verkehren mehr als 30.000 Züge/Jahr. Die Strecke ist somit kartierungspflichtig.

Großflughäfen

Die Stadt Nettetal befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen). Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Gewerbelärm

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

Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

Andere Lärmquellen

Nach § 47a BImSchG gilt der sechste Teil des BImSchG nicht für Lärm, der von der betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

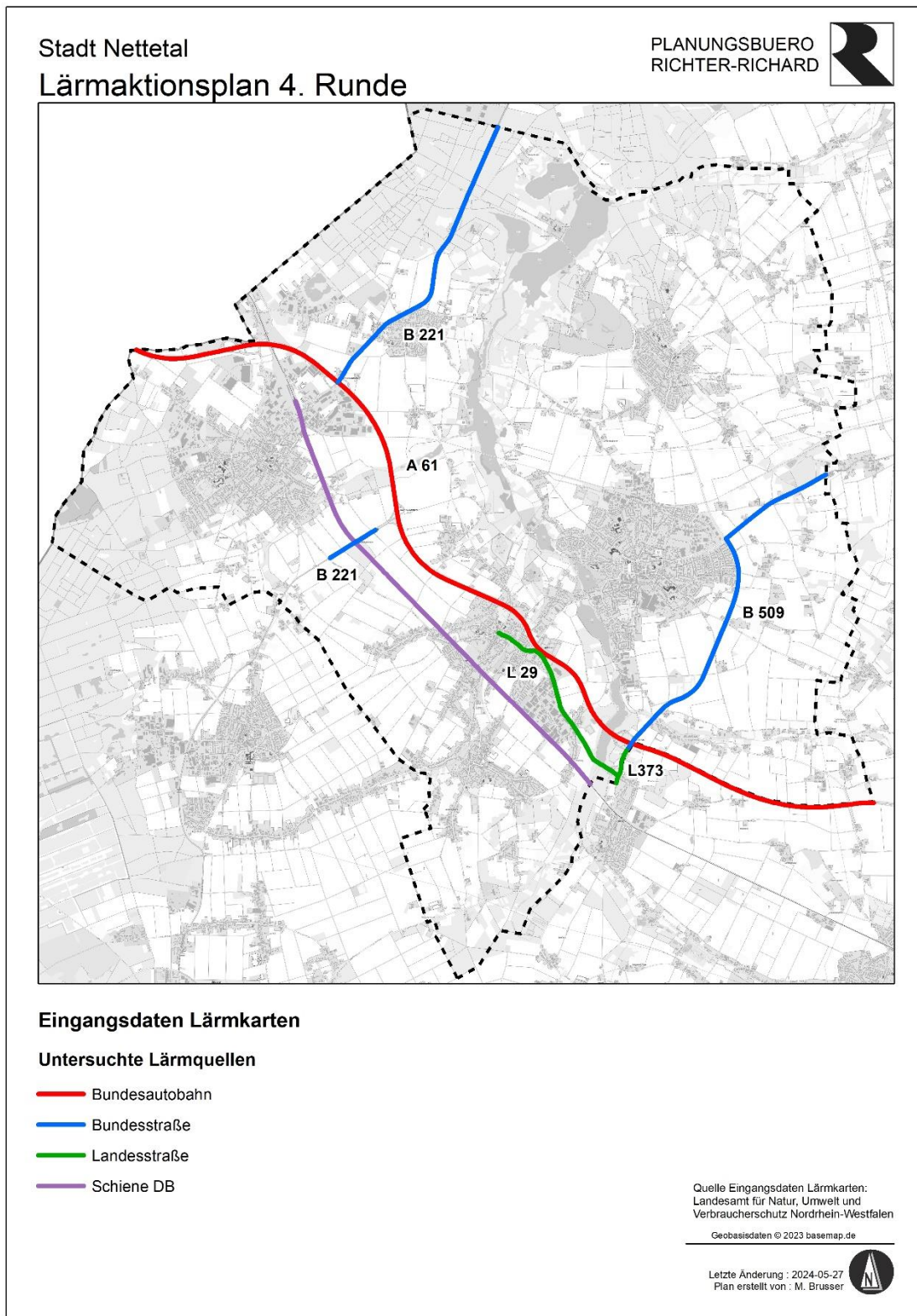


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr und Flughäfen ist in Nordrhein-Westfalen das LANUV zuständig. Die Berechnung der Lärmbelastung von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das EBA.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Balungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Nettetal
FB 62 Klima, Nachhaltigkeit, Mobilität und Steuerung
Frau Agnes Steinmetz
Doerkesplatz 11
41334 Nettetal

Tel. 02153/898-6203
E-Mail: agnes.steinmetz@nettetal.de

Internet: www.nettetal.de

Gemeindeschlüssel: 05166016

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



3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

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

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Seit der 2. Runde sind außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Entsprechend dem "Portugal-Urteil" des EuGH müssen alle Gemeinden, die kartiert wurden, einen Lärmaktionsplan aufstellen. Die zuständigen Behörden haben in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne aufzustellen.

Als Anhang III sind zur Erläuterung die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

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

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



- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-*
- *rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-*
- *lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-*
- *nisse des Lärmaktionsplans."*

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

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlasse der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Ein direkter Vergleich der nach BUB und RLS-19 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Mit den Werten der BUB kann lediglich eingeschätzt werden, ob die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen möglich erscheint. Für eine ermessensfehlerfreie Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die national für die Straßenbauverwaltung (Lärmsanierung) bzw. Straßenverkehrsbehörden (Straßenverkehrsordnung) bindenden RLS-19 zu verwenden (in einzelnen Bundesländern bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 derzeit noch RLS-90).

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie



überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-19 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete*	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

Gemäß § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten allgemein für bestehende Straßen und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen liegen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen beispielsweise bei 70 dB(A) tagsüber und bei 60 dB(A) in der Nacht, 72/62 dB(A) für Misch- und Gewerbegebiete. Eine Prüfpflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen und somit auch Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht jedoch nicht erst bei Überschreitung der Grenzwerte der Richtlinien-StV nach der wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerten Werten der 16. BImSchV (Gefahrenlage).

Tab. 3.2: Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete, Urbane Gebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte; die Rechtsprechung (siehe Kap. 3.) macht jedoch inzwischen klare Vorgaben.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004¹ und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005² auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung herzustellen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.³

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung⁴, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden.

In den letzten Jahren ist zudem ein Trend zu beobachten, die Lärmsanierungs- und Lärmvorsorgewerte immer weiter anzunähern.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Umweltbundesamt als kurzfristiges Umwelthandlungsziel für den Lärmaktionsplan das Wertepaar 60/50 dB(A) zu verwenden und mittelfristig das Wertepaar 55/45 dB(A) anzustreben.

Tab. 4.1: Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}		L_{NIGHT}	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Die Stadt Nettetal verwendet bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 4. Runde die vom Umweltbundesamt als kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 60 dB(A) für den L_{den} bzw. 50 dB(A) für den L_{night} .

1 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004
 2 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005
 3 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, Berlin, 2020
 4 Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten werden mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet.

5.1 Auswertung der Lärmkarten

Die Prüfung der Eingangsdaten der Lärmkartierung des LANUV führte zu folgendem Ergebnis:

- Die B 221 wurde durchgängig mit V_{zul} 50 km/h gerechnet. Damit sind die Ergebnisse nördlich des Deller Wegs, hier sind 70 km/h (ca. +2,0 dB(A)) angeordnet, fehlerhaft. Ähnliches gilt für den eingebauten Asphalt, der mit nicht geriffeltem Gussasphalt (Referenzwert) in die Lärmkartierung einging, dem Portal von Straßen.NRW (NWSIB) ist jedoch zu entnehmen, dass auf der Strecke ein SMA 8/11 (-1,8 dB(A)) eingebaut wurde. Letztendlich liegen die Fassadenpegel damit in etwa im Bereich der berechneten Pegel der Lärmkartierung.
- Beim Vergleich der DTV auf den Straßen L 29 Lobbericher Straße in Breyell mit etwa 12.000 Kfz/Tag, der Achse Biether Straße – Lambertimarkt 5.400 Kfz/Tag und auf der Straße Am Kastell knapp 3.000 Kfz/Tag, sowie der Straße L 387 Felderend mit etwa 4.000 Kfz/Tag fällt auf, dass die hohe DTV auf der Lobbericher Straße nicht im Verhältnis zu den zulaufenden Straßen steht. Der Fehler kann darin liegen, dass die Zählstelle 47034201 auf der Lobbericher Straße auf Höhe der Straße Berg 2019 keine Daten geliefert hat (Eintrag Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (nwsib-online.nrw.de) = 0 Kfz) und eine deutlich zu hohe DTV als Ersatzwert für die Lobbericher Straße zwischen Kreisverkehr und Lambertimarkt angesetzt wurde. Eine grobe Annäherung böte eine Reduzierung der DTV um 50-60 % (5.050-6.300 Kfz/Tag). Damit lägen die Fassadenpegel ungefähr 3,0-3,6 dB(A) unter den berechneten Fassadenpegeln. Die Änderung geht in die Bestandsaufnahme ein. Zwischen Dülkener Straße und Haagstraße liegen die Fassadenpegel bei 69,8-73,2 dB(A) L_{den} und 57,5-63,3 dB(A) L_{night} , bei Reduzierung der DTV um die Hälfte zwischen 66,8-70,2 dB(A) L_{den} und 54,5-60,3 dB(A) L_{night} . Zwischen Haagstraße und Lambertimarkt liegen die Fassadenpegel bei 72,0-74,6 dB(A) L_{den} und 62,0-64,5 dB(A) L_{night} , bei Reduzierung der DTV um die Hälfte zwischen 69,0-71,6 dB(A) L_{den} und 59,0-61,5 dB(A) L_{night} .

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte und daraus resultierenden strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

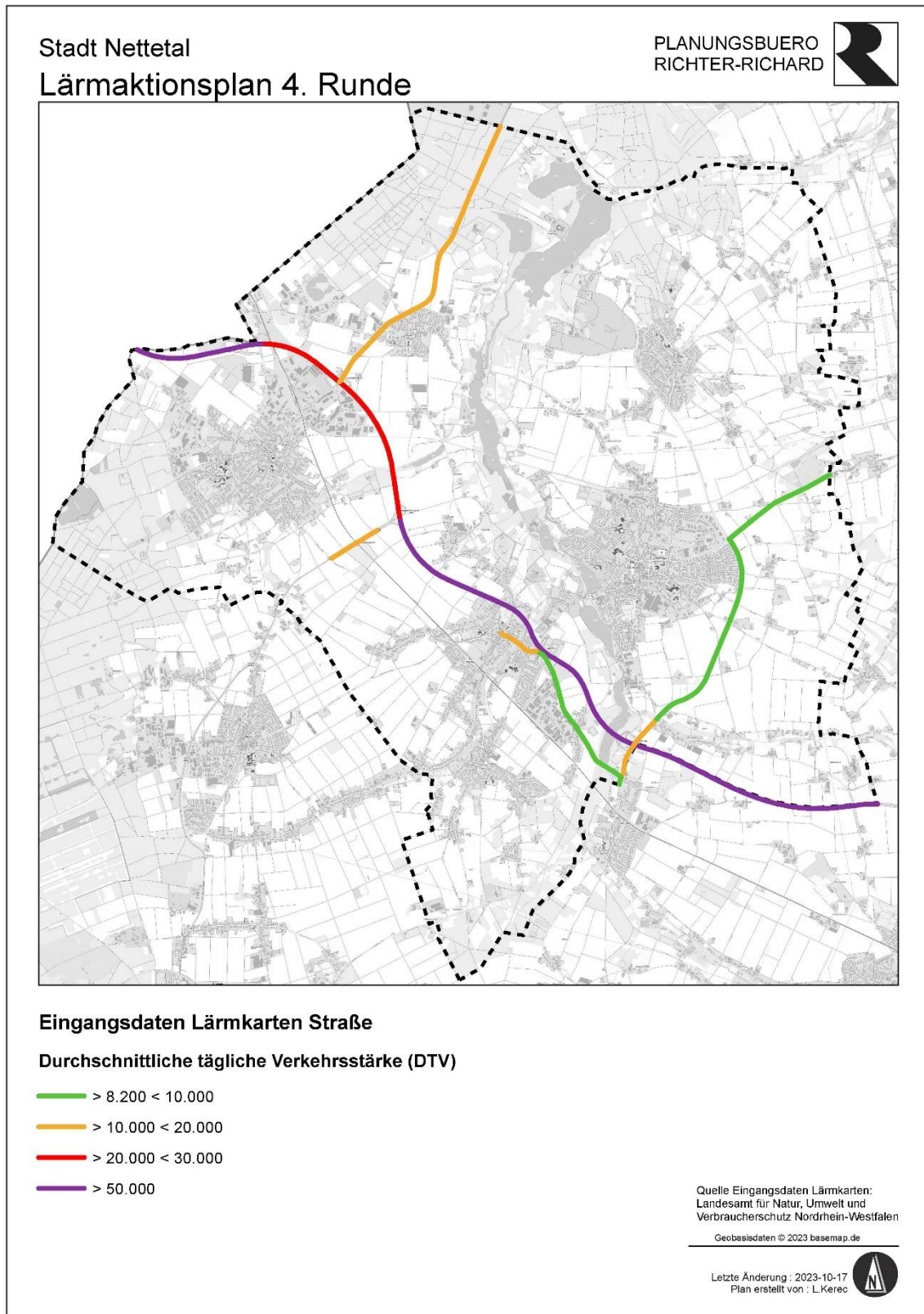


Abb. 5.1: Eingangdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

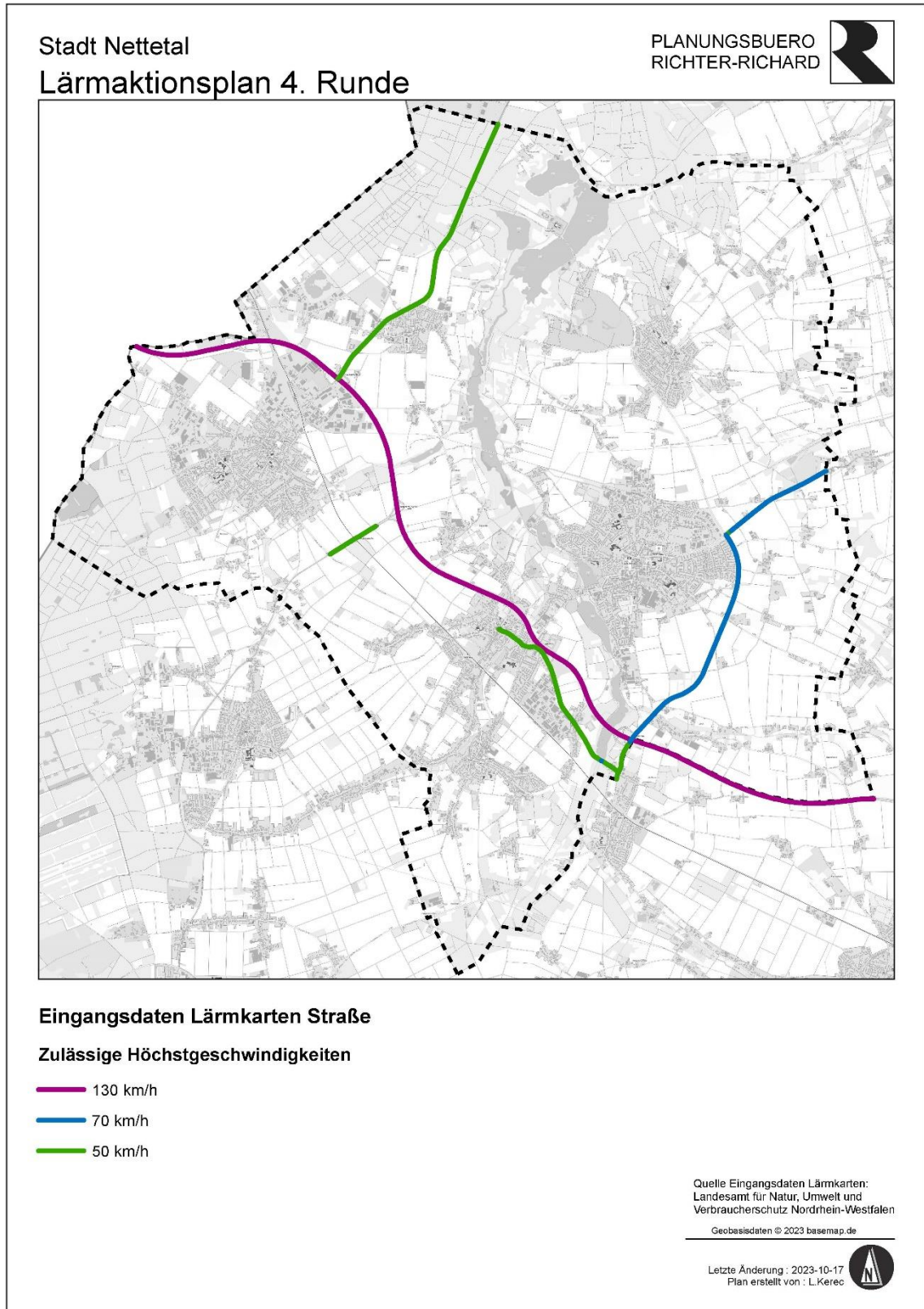


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit

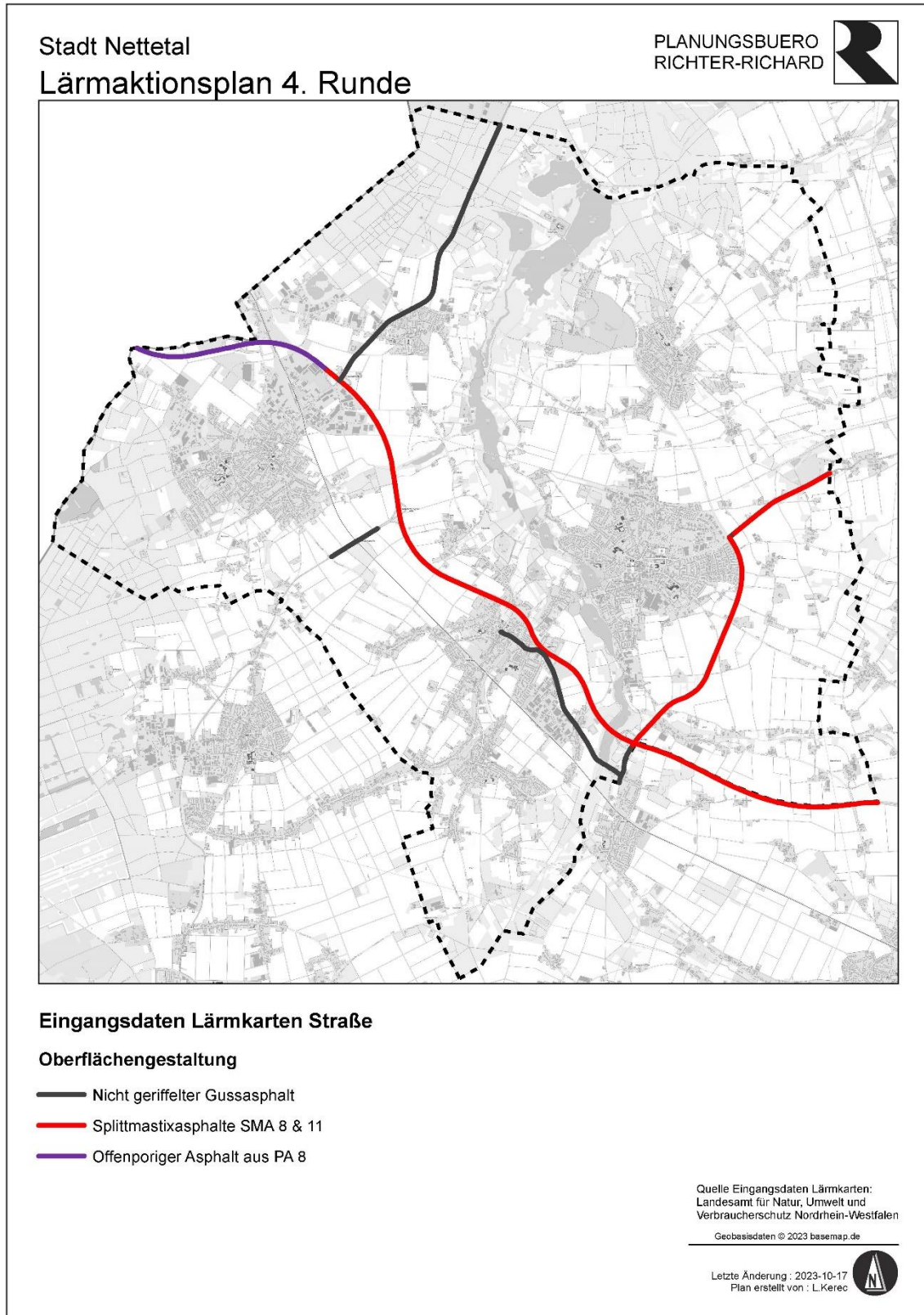


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D)

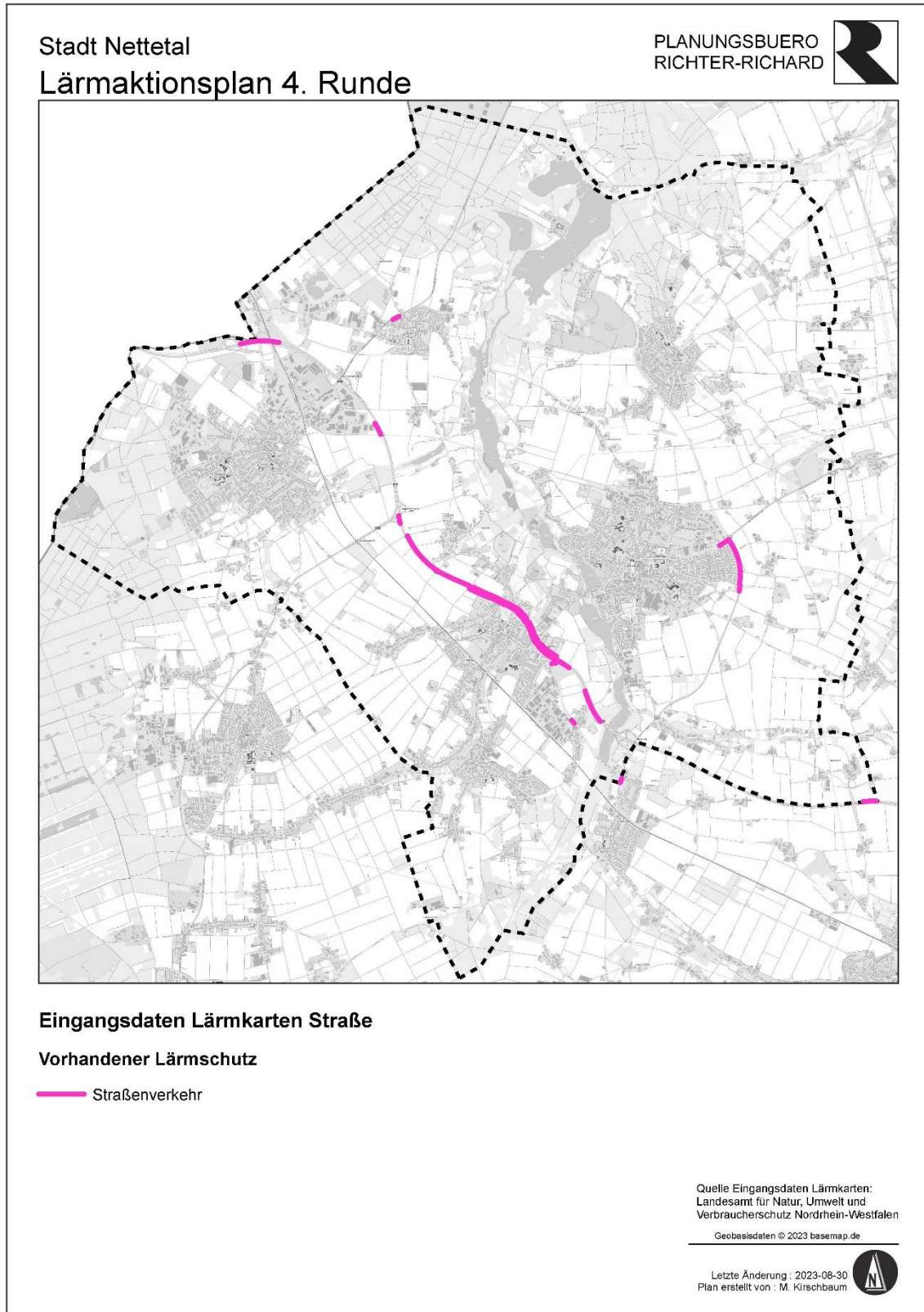


Abb. 5.4: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz

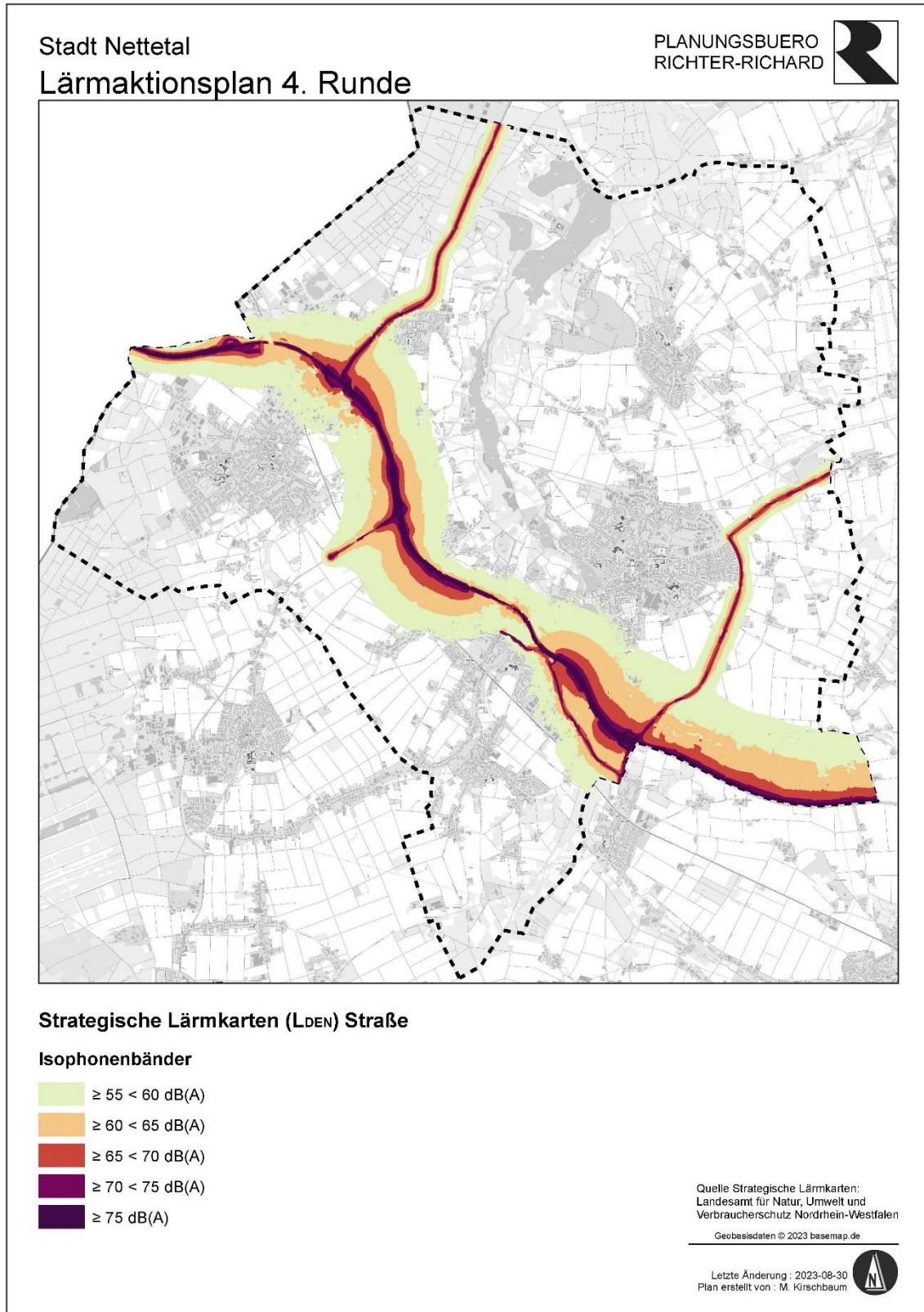


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

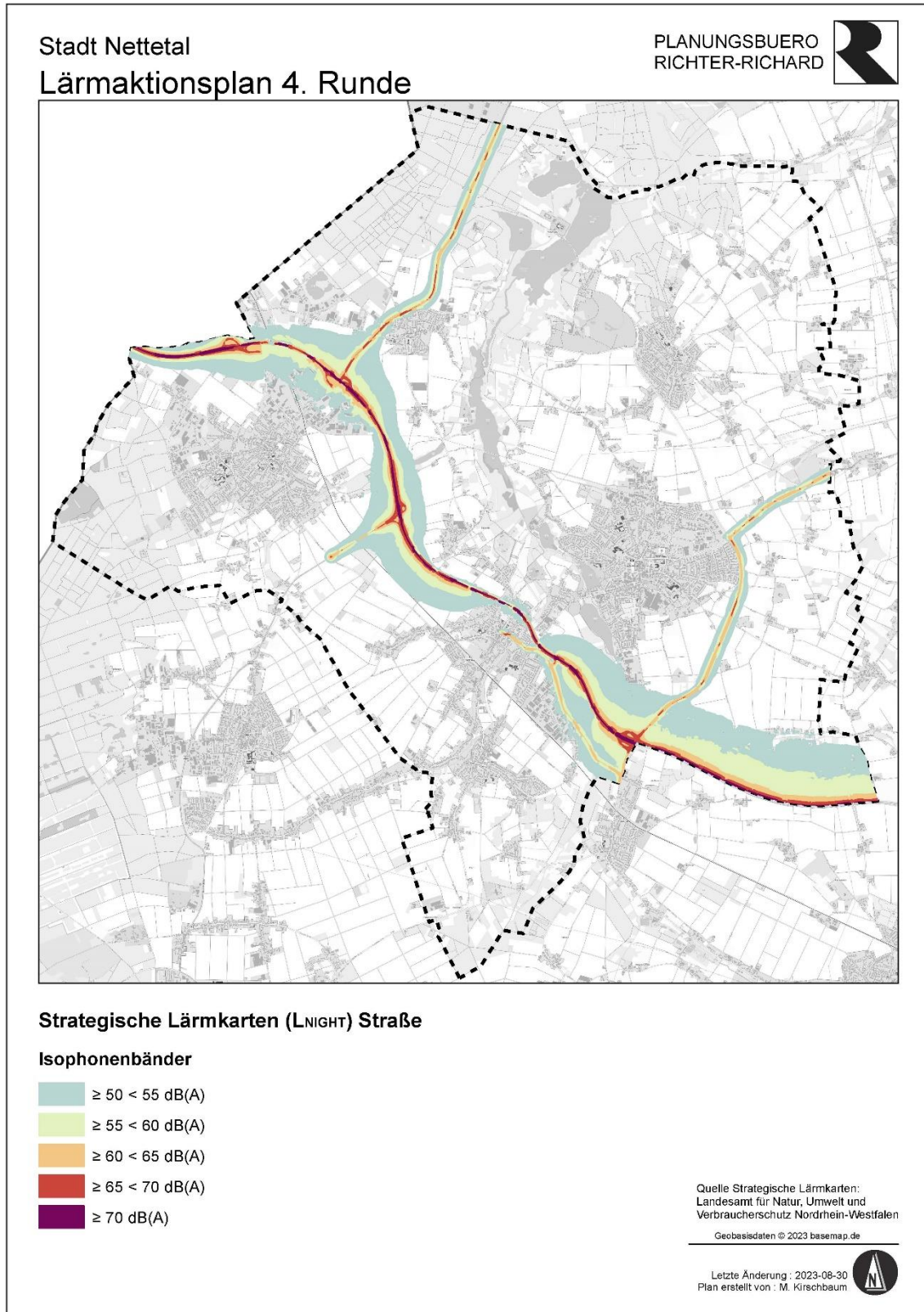


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}



5.2 Schienenverkehr

Die Zuständigkeit für die Erstellung der strategischen Lärmkarten an den Schienenwegen des Bundes liegt außerhalb der Ballungsräume beim EBA.

Eine Plausibilitätskontrolle der Lärmkarten wurde angesichts der Zuständigkeit des EBA für den Lärmaktionsplan nicht durchgeführt. Die vom EBA berechneten strategischen Lärmkarten für die Schienenwege des Bundes sind deshalb nachfolgend nur nachrichtlich eingefügt.

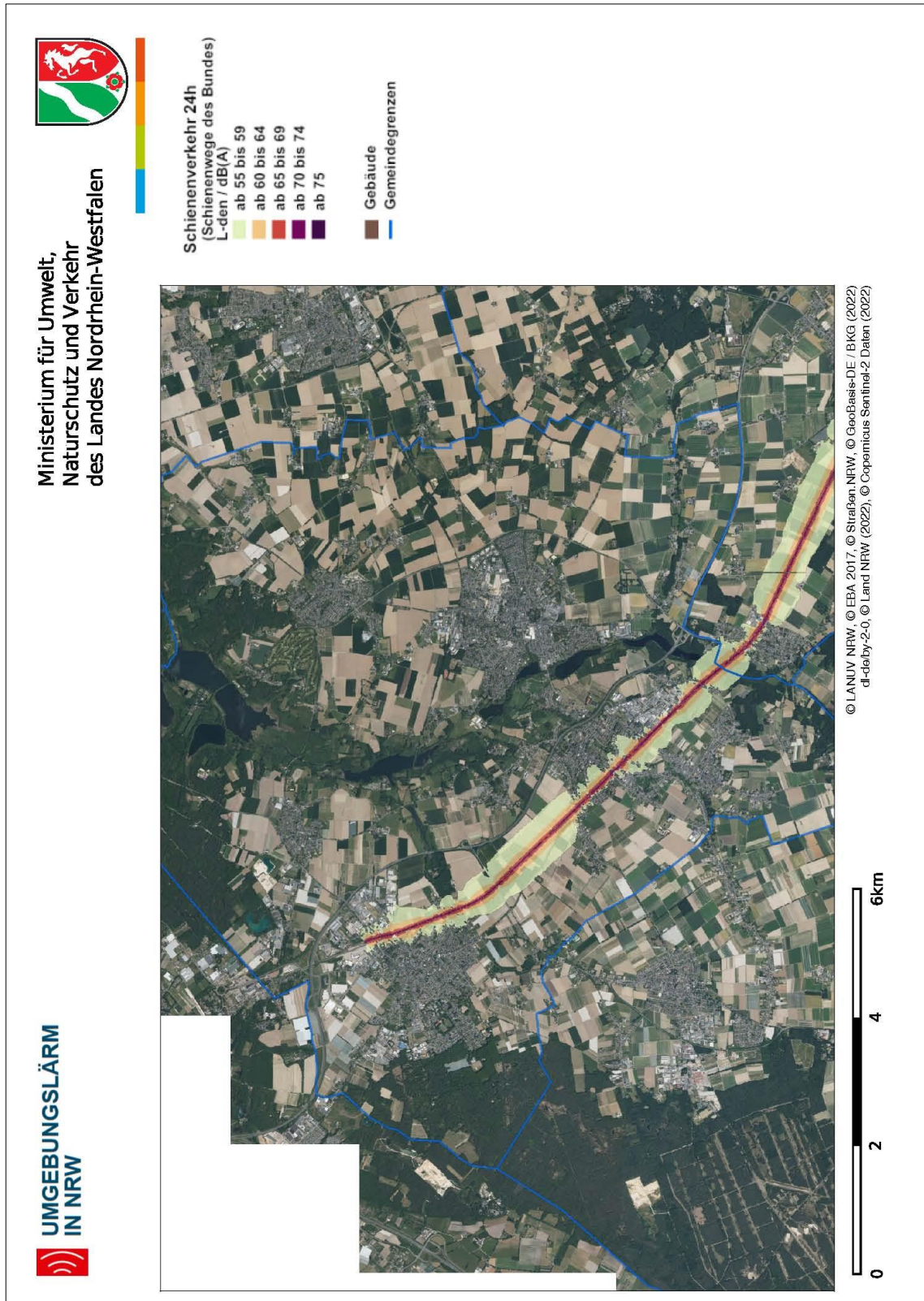


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den}

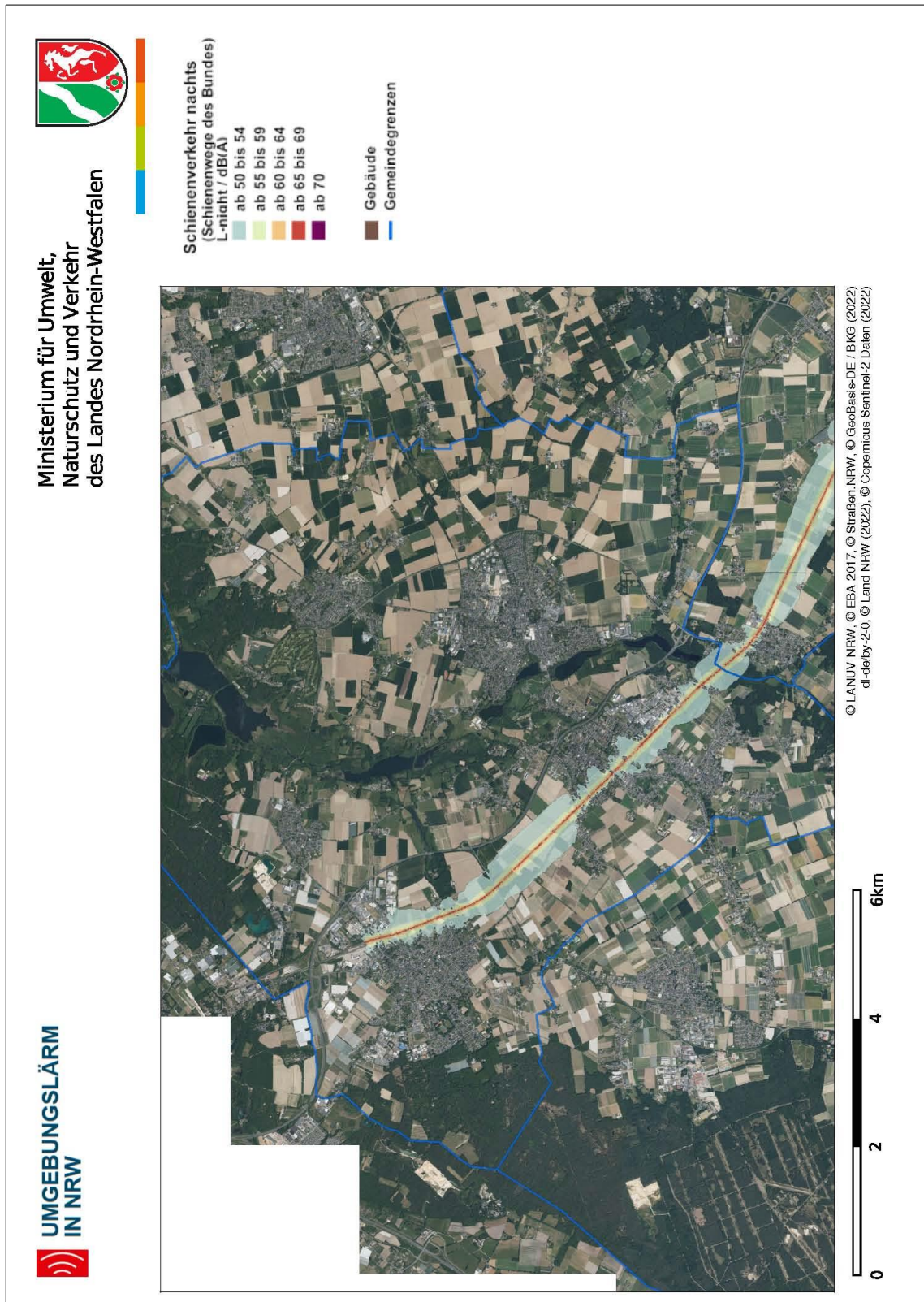


Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night}



5.3 Belastungsachsen

Straßenverkehr

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig größere Ungenauigkeiten auf. Genauer sind Fassadenpegel, die im Rahmen der BEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
 - $L_{den} > 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 60$ dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A) als hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 60 - < 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 50 - < 55$ dB(A) wegen Überschreitung des Umwelthandlungsziels und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben.

Straßenabschnitte und Bereiche mit Gebäuden, die weitgehend sehr hohen Pegeln $L_{den} > 70$ dB(A)/ $L_{night} > 60$ dB(A) ausgesetzt sind:

- L 29 Lobbericher Straße – Lambertimarkt von Dülkener Straße bis Josefstraße.

Straßenabschnitte mit Gebäuden, die weitgehend hohen Pegeln $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A) ausgesetzt sind:

- B 221 Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße von Straße Hampoel bis Hinsbeker Straße.

Straßenabschnitte mit Pegeln $L_{den} \geq 60 - < 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 50 - < 55$ dB(A) wurden nicht als Belastungsachse identifiziert:

- Weiler Lötsch: Die Straße Lötsch quert die Dülkener Straße. Sie erschließt die Straßenrandbebauung des Weilers Lötsch. Damit liegt sie im Bereich von zwei Lärmquellen. Die Wohnbebauung entlang der Straße Lötsch ist durchgängig im Bereich zwischen $L_{den} > 60 - \leq 65$ dB(A) und $L_{night} > 50 - \leq 55$ dB(A) belastet. Eine höhere Belastung ist im Knotenpunkt Dülkener Straße/ Straße Lötsch an den Wohngebäuden entlang der Dülkener Straße zu verzeichnen. Als Lärmschutzmaßnahme wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Weilers auf der Dülkener Straße auf 50 km/h begrenzt und damit das Instrumentarium zur Lärminderung an diesem Standort ausgeschöpft. Die Dülkener Straße auf dem Abschnitt des Weilers Lötsch wird deshalb nicht weiterverfolgt. Den Anwohnern des sehr hoch belasteten Gebäudes Dülkener Straße, Haus Nr. 39, wird, sofern nicht bereits erfolgt, die Beantragung von passivem Lärmschutz bei Straßen.NRW empfohlen (siehe Kap.11.).



- Bereich Am Schänzchen: Die Gebäude um den versetzten Knotenpunkt Am Schänzchen/ Am Schänzchen (Seitenstraßen) sind einer hohen bis sehr hohen Belastung ausgesetzt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde östlich der Nette bis zur querenden Straße Am Schänzchen auf 70 km/h gesenkt, ab dort bis zur L 373 Straße Dyck auf 50 km/h. Auch wenn die Geschwindigkeitsreduzierung unter dem Sicherheitsaspekt erfolgte, ergibt sich daraus eine Pegelminderung. Die Straße Am Schänzchen wird deshalb nicht als Belastungsachse definiert. Den Anwohnern wird, sofern nicht bereits erfolgt, die Beantragung von passivem Lärmschutz bei Straßen.NRW empfohlen (siehe Kap. 11.).

- A 61: Entlang der A 61 besteht in der Regel Lärmschutz zur Wohnbebauung. Auf dem Abschnitt parallel zum Ortsteil Dyck treten zur A 61 Fassadenpegel von $>60- \leq 65$ dB(A) L_{den}/L_{night} , auf. Lärmschutz zur mindestens 250 m entfernt liegenden Bebauung besteht nicht. Die Lärmbelastung liegt in einem Bereich, der keine Maßnahmen des Baulastträgers nach sich zieht. Er wird nicht als Belastungsbereich identifiziert.

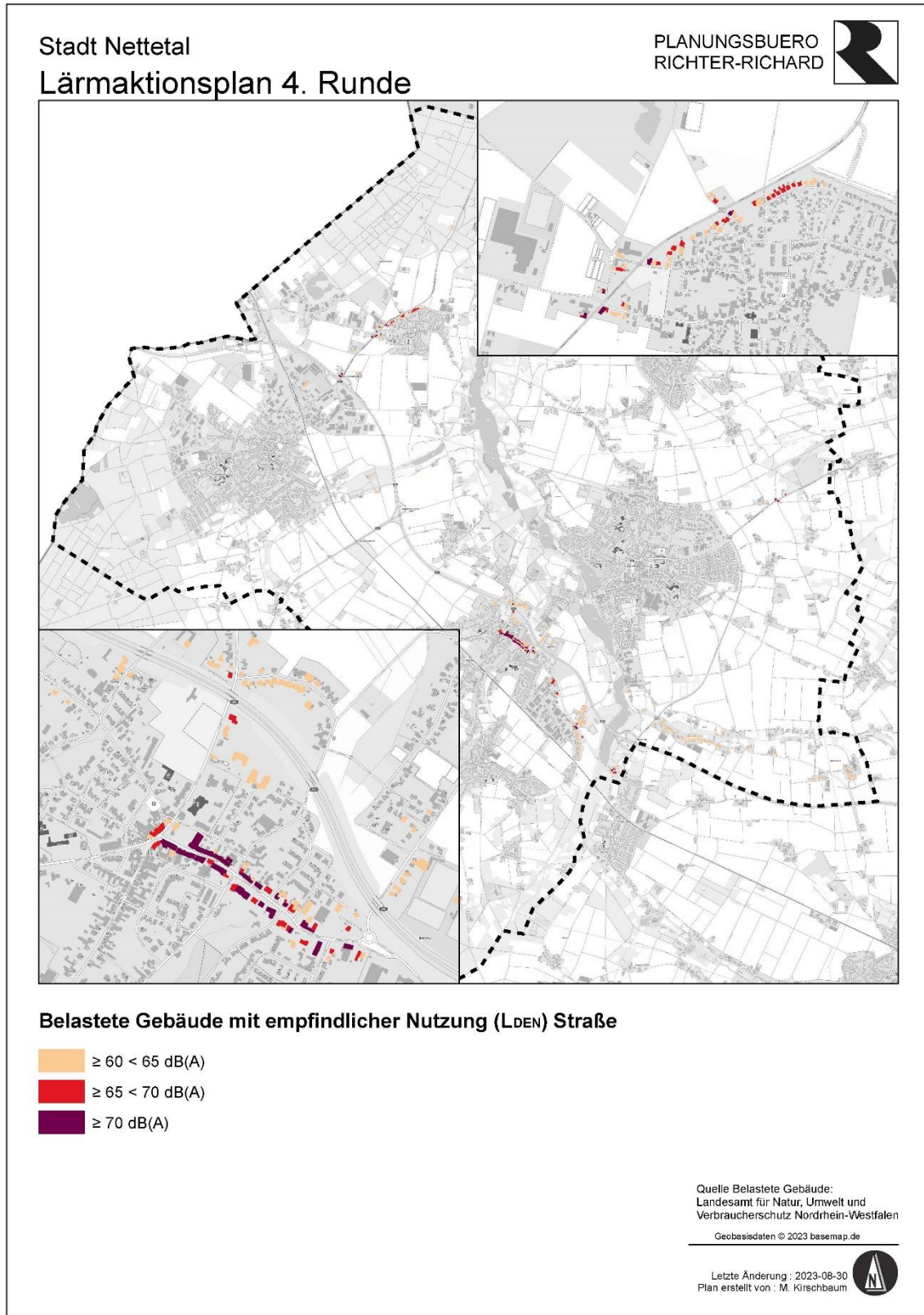


Abb. 5.9: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 60$ dB(A)

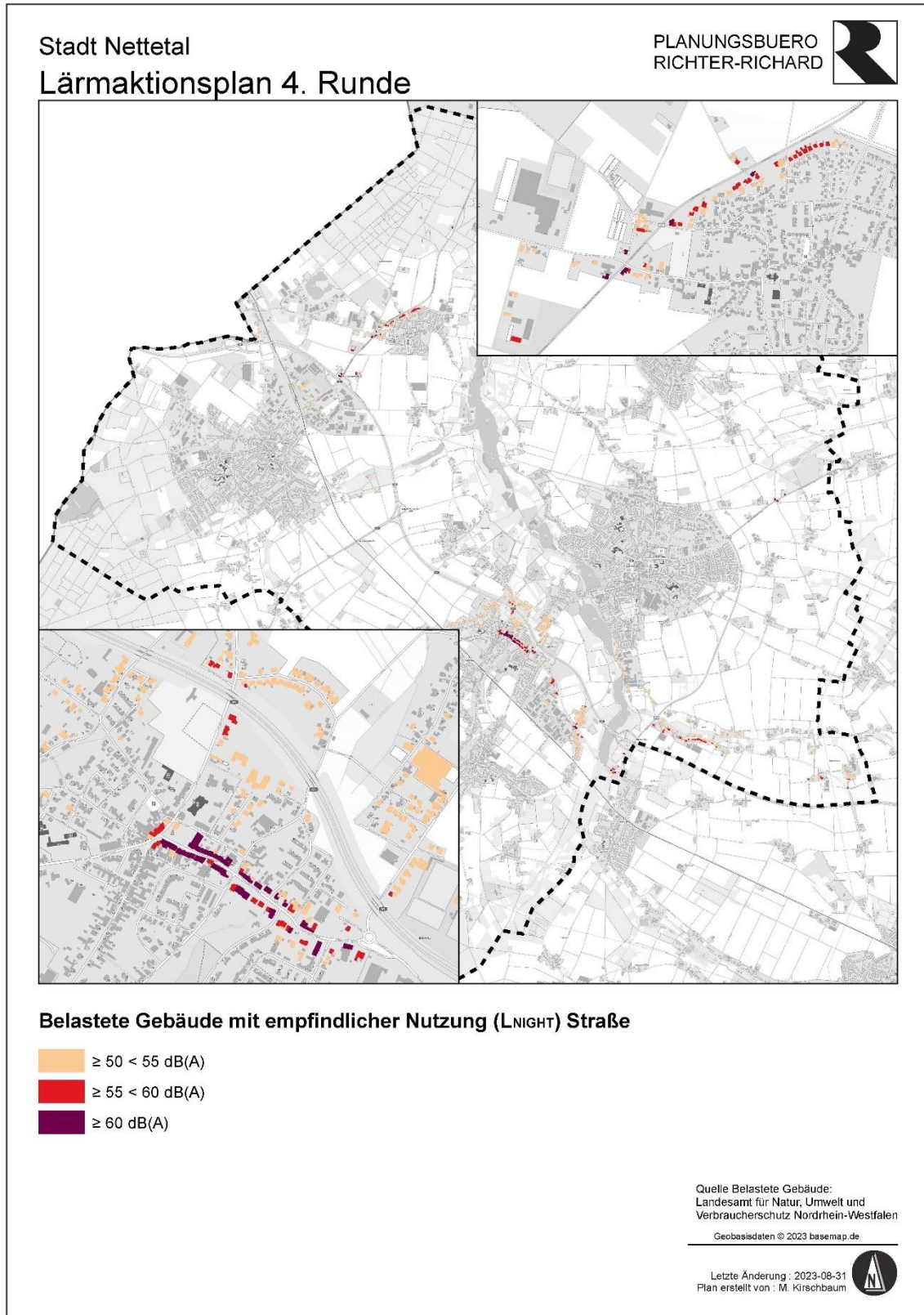


Abb. 5.10: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 50$ dB(A)

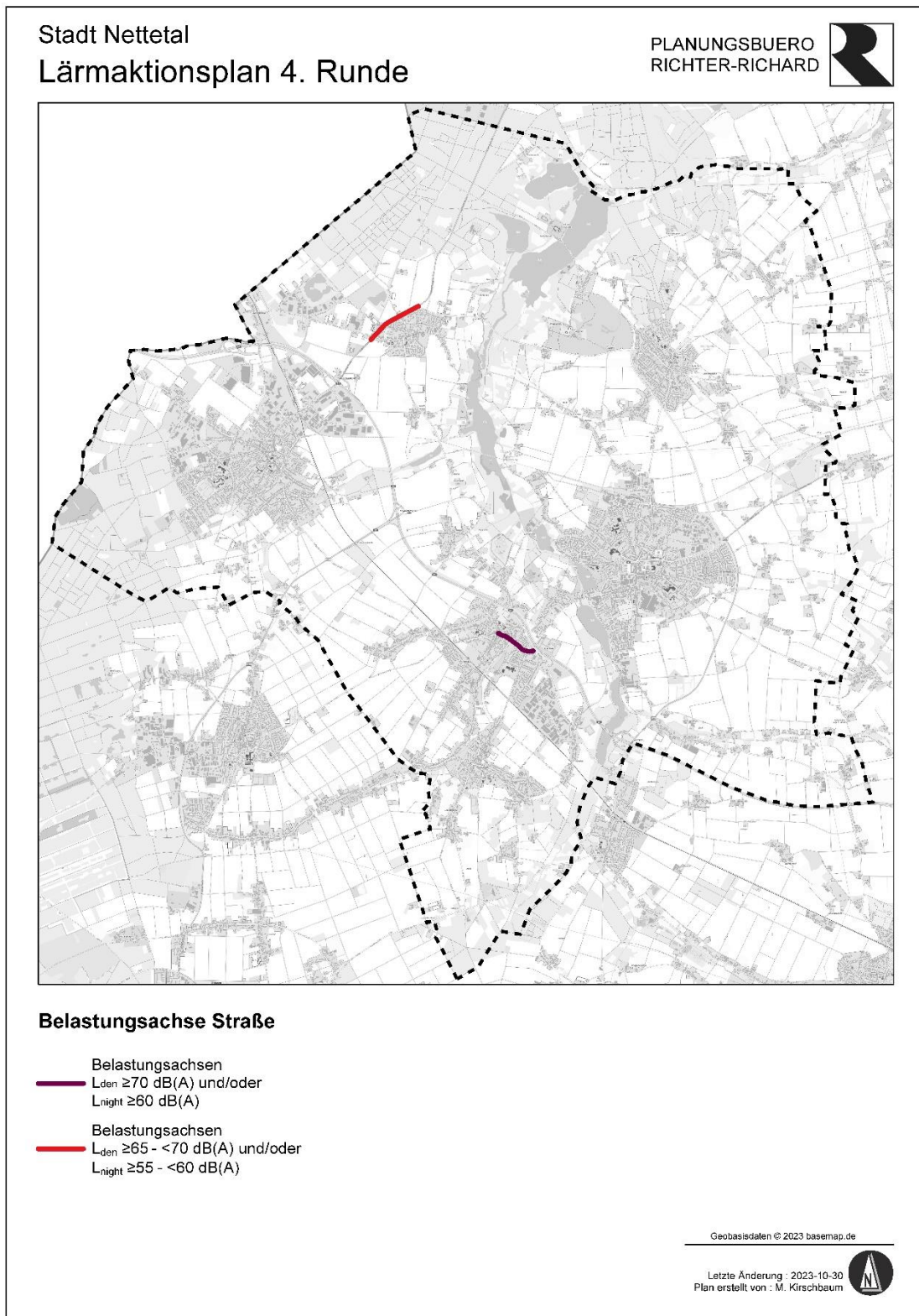


Abb. 5.11: Belastungsachsen Straßenverkehr



Schienenverkehr

Mit der Lärmkennziffer wird ein Zusammenhang zwischen Lärmbelastung und Betroffenen hergestellt. Sie werden vom Eisenbahn-Bundesamt für gesamte Kommunen in einem 100 m x 100 m Raster berechnet.

Die Darstellung der Lärmkennziffern wird gleichfalls nachrichtlich übernommen und in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.

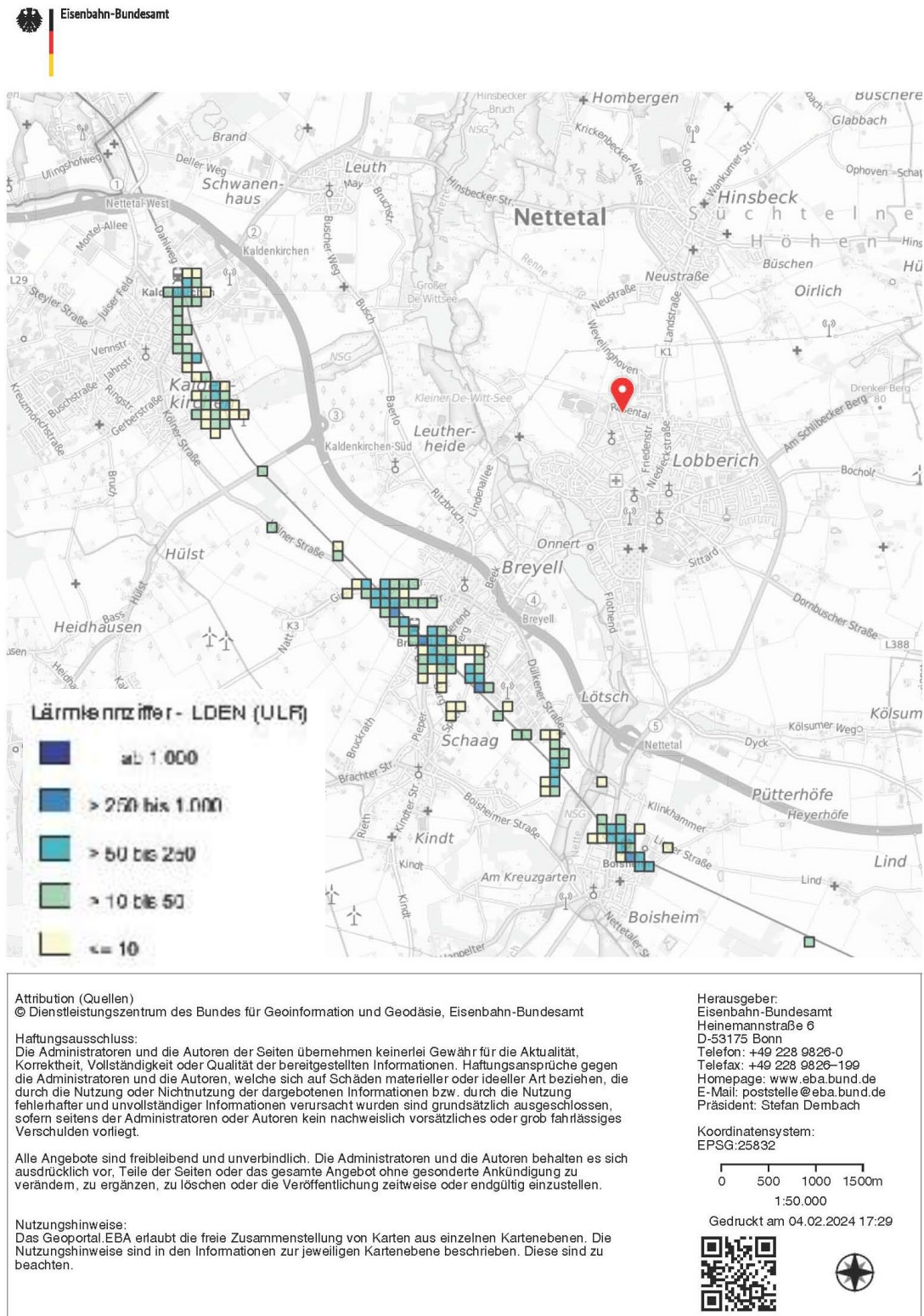


Abb. 5.12: Schienenverkehr – Lärmkennziffer L_{den} [EBA]

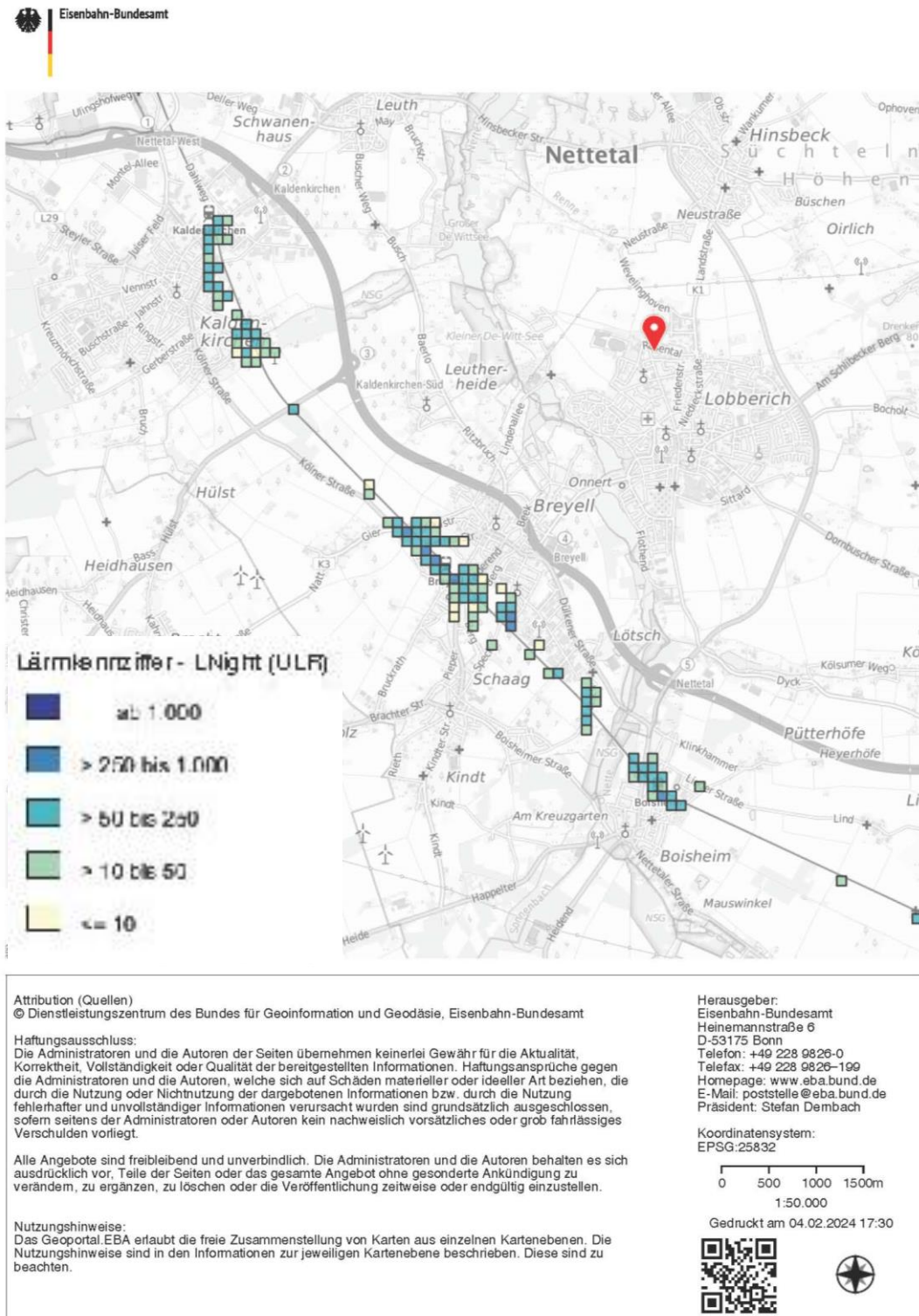


Abb. 5.13: Schienenverkehr – Lärmkennziffer L_{Night} [EBA]



5.4 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein *"ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein festgesetztes ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Festsetzung ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (z. B. Bauleitplanung, Planfeststellung) von anderen zuständigen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht. Ferner entsteht durch die allgemeine Verkehrszunahme kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument der planerischen Lärmvorsorge.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine weitergehenden Vorgaben zur Definition und Auswahl von ruhigen Gebieten in Lärmaktionsplänen festgelegt. Es liegt bei der für die Aufstellung zuständigen Behörde, der Stadt Nettetal, für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise auszuwählen.

Es werden nachfolgende Auswahlkriterien zur Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land eingesetzt, die sich an den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)⁵ sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes⁶ orientieren.

Akustische Kriterien

In der Praxis werden anzustrebende bzw. möglichst einzuhaltende akustische Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten häufig herangezogen. Die Fachbroschüren geben für ruhige Gebiete auf dem Land einen Pegelbereich von 40 bis 50 dB(A) für den L_{DEN} vor (der L_{night} ist hier nicht von Bedeutung). Gemäß der Definition *"keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt"* werden als Anhaltspunkt für potenziell ruhige Gebiete für den L_{DEN} einzuhaltende Pegel von <45 dB(A) angesetzt. Der Ausschluss von Geräuschen wird gemäß LAI-Hinweisen insofern abgeschwächt, dass durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie von gering belasteten Straßen, Wald- und Wirtschaftswegen zur Erschließung des ländlichen Raumes ausgehende Geräusche eine Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht verhindern.

Die strategischen Lärmkarten reichen allerdings außerhalb der Ballungsräume nicht aus, um die Gebiete zweifelsfrei zu identifizieren. In den Lärmkarten werden zudem erst Werte $L_{den} > 55$ dB(A) ausgewiesen und die verkehrlichen Lärmquellen (Straße, Schiene) mit verschiedenen Berechnungsverfahren getrennt voneinander kartiert. Sie umfassen daher weder eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen noch aller relevanten Lärmquellen.

Aufgrund dieser unzureichenden Datengrundlage wird ein zur Lärmkartierung alternatives Prüfverfahren angewandt. Dazu werden Abstandslängen zwischen erheblichen Verkehrslärmquellen (Straßen/ Schiene) und den Randbereichen potenzieller ruhiger Gebiete definiert. Kombiniert man die vorgegebenen Mindestgrößen (s. u.) eines ruhigen Gebiets mit den notwendigen

⁵ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

⁶ Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Dessau 2018



Abständen, ist davon auszugehen, dass in der Kernfläche das Niveau des Lärmindex L_{DEN} auf <40 dB(A) sinkt.

Die Abstandswerte werden auf Basis von Ausweisungen in der DIN 18005 in Verbindung mit empirischen Erfahrungen zu den Ausbreitungsflächen der Isophonenbänder gemäß vorliegender Lärmkartierung eingeschätzt.

Tab. 5.1: Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrslärmquelle	Ruhiges Gebiet mit $L_{DEN} <45$ dB(A) im Randbereich
	Abstand von der Achse in m
Autobahn	3.000
Bundesstraße	2.000
Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraße	1.000
Gemeindestraße	500
Schienenstrecke	2.000

Mindestgröße

Eine Mindestgröße für ruhige Gebiete ist im Sinne einer praktikablen Handhabung und dem Ansatz der flächigen Ruhewahrung sinnvoll. Als Anhaltspunkte wird eine Mindestausdehnung von 4 km² oder etwa $2,5$ km im Durchmesser bei einer Kreisform vorgeschlagen. Ruhige Gebiete auf dem Land sollten diese Werte in etwa erfüllen, besser deutlich überschreiten, auch um dem erforderlichen großflächigen Charakter dieser Gebiete zu entsprechen. Ferner steigt mit zunehmender Gebietsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Kernzone das strengere akustische Kriterium von 40 dB(A) erreicht werden kann. Zur Sicherung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sollte die überwiegende Fläche oder die Mindestgröße eines potenziellen ruhigen Gebietes innerhalb des eigenen Gemeindegebietes liegen. Bei einer gemeindeübergreifenden Ausdehnung von potenziellen ruhigen Gebieten sollte in geeigneten Fällen eine gemeinsame Ausweisung in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden angestrebt werden.

Flächennutzung und Erholungsfunktion

Die Art der Flächennutzung ist in der Praxis ein häufig verwendetes Auswahlkriterium für ruhige Gebiete auf dem Land. Vor allem Wald-, Grün- und Wasserflächen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Landwirtschaftsflächen werden für ruhige Gebiete in Betracht gezogen. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Ein ruhiges Gebiet soll vom Menschen zur natur-/ landschaftsbezogenen Erholung genutzt werden können. Es dient dem Gesundheitsschutz und bietet Rückzugsmöglichkeiten. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist somit auch die öffentliche Zugänglichkeit.

Ruhige Gebiete in der Stadt Nettetal

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen Methode gibt es in der Stadt Nettetal keine ruhigen Gebiete auf dem Land.

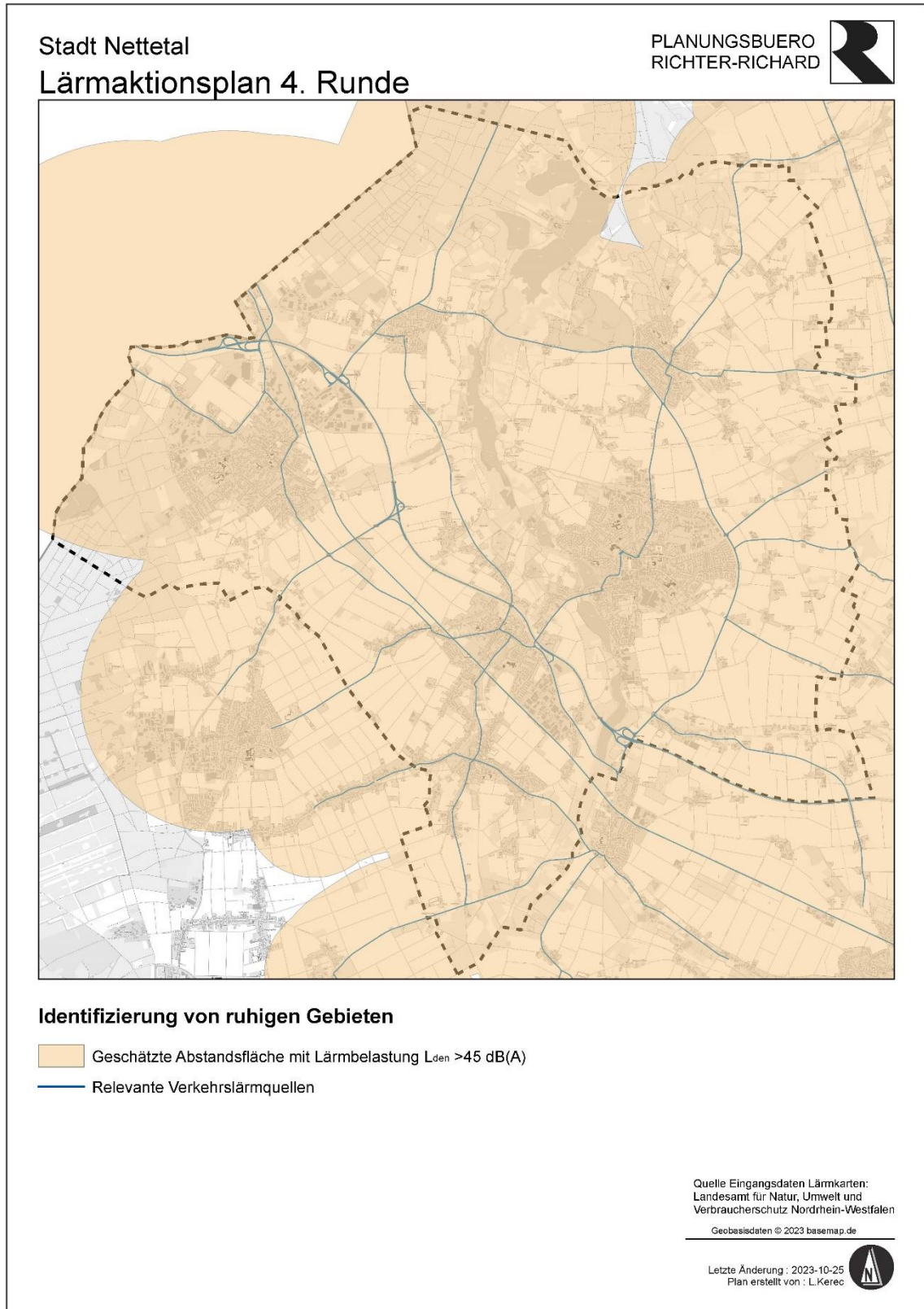


Abb. 5.14: Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land



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

Im Gegensatz zur 3. Runde des Lärmaktionsplans werden die Belastetenzahlen nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit dem Rechenansatz der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB). Daraus ergibt sich eine deutliche Erhöhung der Betroffenenzahlen gegenüber dem Lärmaktionsplan der 3. Runde, da nun alle Bewohner eines Gebäudes der lautesten Fassade zugerechnet und nicht mehr auf alle Gebäudeseiten verteilt werden. Es ist zu begrüßen, dass mit der neuen Methode die Berechnung stärker zugunsten der Betroffenen ausgerichtet ist, bisher erzielte Erfolge im Lärmschutz sind darin jedoch quantitativ nicht mehr erkennbar.

Hinzu kommt, dass das Umweltbundesamt die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A) L_{den}/L_{night} reduziert hat, sich also auch hier zahlenmäßig eine höhere Betroffenheit ergibt.

Infolgedessen ist ein direkter Vergleich der neuen Betroffenenzahlen mit den bisherigen Werten nicht möglich.

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht zu einer Gesamtbetroffenenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

6.1 Straßenverkehr

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L_{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥ 75
N	2.512	643	158	180	7

L_{night} [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥ 70
N	1.210	239	187	6	0

Ganztags sind 345 Personen von Pegeln ≥ 65 dB(A) betroffen, davon sind 187 Personen mit Pegeln ≥ 70 dB(A), davon sieben mit Pegeln ≥ 75 dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 988 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 193 Personen von Pegeln ≥ 60 dB(A) betroffen, davon sind 6 Personen mit Pegeln > 65 dB(A) belastet. Mit Pegeln ≥ 70 dB(A) sind keine Personen belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass nachts insgesamt 432 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit entspricht die nächtliche Lärmbetroffenheit unter den ganztägigen Werten.

Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr

L_{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	18,55	4,29	0,91



18,55 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A), davon sind 4,29 km² einem Pegel >65 dB(A) und davon wiederum 0,91 km² einem Pegel >75 dB(A) ausgesetzt.

Tab. 6.3: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	1.665	163	3
Schulgebäude	4	0	0
Krankenhausgebäude	2	0	0

* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor

1.665 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A), davon sind 163 Wohnungen von Pegeln >65 dB(A) und davon wiederum drei von Pegeln >75 dB(A) betroffen. Belastungen >65 dB(A) und >75 dB(A) treten an keinem Schul- und Krankenhausgebäude auf.

6.2 Schienenverkehr

Die von den kartierten Schienenstrecken ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom EBA nachrichtlich übernommen.

Tab. 6.4: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr

L _{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	680	310	110	30	10

L _{night} [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	1.400	510	270	70	20	0

Ganztags sind 150 Personen von Pegeln ≥65 dB(A) betroffen, 40 Personen von Pegeln ≥70 dB(A). Mit Pegeln ≥75 dB(A) sind 10 Personen belastet.

Nachts sind 360 Personen von Pegeln ≥55 dB(A) betroffen. Mit Pegeln ≥60 dB(A) sind 90 Personen betroffen und mit ≥70 dB(A) sind keine Personen belastet.

Tab. 6.5: Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	3,5	0,63	0,02

4,15 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, davon 0,65 km² einem Pegel >65 dB(A).



Tab. 6.6: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	540	70	<10
Schulgebäude	5	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor

70 Wohnungen sind mit Pegeln über 65 dB(A) L_{den} belastet, 10 davon mit sehr hohen Pegeln >75 dB(A) L_{den}. Es sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen.



7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

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

Gemäß den aktuellen LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist i.d.R. im Sinne einer Mitwirkung eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich. Bei geringer Lärmbetroffenheit einer Gemeinde (z. B. kartierte Gemeinden ohne oder mit nur geringer Anzahl Betroffener) ist der Öffentlichkeit jedoch zumindest Rederecht bei den Beratungen des Lärmaktionsplans in den gemeindlichen Gremien einzuräumen, um den Anforderungen des § 47 Abs. 3 BImSchG zu genügen.

Für die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde am 30. November 2023 im Ausschuss für Stadtplanung und Mobilität vorgestellt und die Offenlage beschlossen. Diese erfolgte vom 18. Dezember 2023 bis 31. Januar 2024 als öffentliche Auslegung. Die Offenlage wurde über verschiedene Medien angekündigt (Amtsblatt, Homepage, örtliche Presse). Parallel wurde der Lärmaktionsplanentwurf ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Die Abwägungsergebnisse zu den Hinweisen aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sind dem Lärmaktionsplan als Anhang I.1 und I.2 beigefügt. Positiv abgewogene Hinweise flossen in den Lärmaktionsplan ein.

In der zweiten Mitwirkungsphase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans vom 8. April 2024 bis zum 8. Mai 2024 erneut formell ausgelegt. Die zweite Beteiligungsphase wurde auf der Internetseite der Stadt Nettetal, in der lokalen Presse sowie im Amtsblatt Nr. 326/2024 vom 28. März 2024 des Kreises Viersen bekannt gemacht. Es bestand zudem wiederum die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren. Parallel wurden die Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt.

Die eingegangenen Hinweise wurden wiederum dokumentiert und abgewogen. Das Ergebnis der zweiten Phase der Mitwirkung ist als Anlage II dem Lärmaktionsplan beigefügt.

Der beschlussfähige Lärmaktionsplan wurde durch den Ausschuss für Stadtplanung und Mobilität am 25. Juni 2024 beraten und vom Rat der Stadt Nettetal in seiner Sitzung am 4. Juli 2024 angenommen.

Die Stadt Nettetal dankt allen, die sich aktiv und konstruktiv am Mitwirkungsverfahren beteiligt haben, für ihre Hinweise und damit für das Engagement für eine leisere Stadt.



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Stadt Nettetal hat in der 3. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 29. Juni 2021 durch den Rat angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Ergänzend werden Maßnahmen mit einer Lärm-minderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (Baurecht besteht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.).

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde

grün = Maßnahme umgesetzt
 blau = Maßnahme nicht umgesetzt
 schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
B 221 Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße		
Verringerung der Lärmimmissionen	Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärm-mindernden Asphaltdeckschicht zwischen Kaldenkirchener Straße, Haus Nr. 28b, und Höhe Heerstraße, Haus Nr. 33 (SMA 8 = -2,6 dB(A)).	Nach Angabe von Straßen.NRW, Portal NWSIB, wurde bereits ein SMA 8/11 eingebaut. Die Maßnahme gilt deshalb als umgesetzt.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h zwischen Knotenpunkt Deller Weg/ Kaldenkirchener Straße und Lomstraße, Haus Nr. 37, in Fahrtrichtung Hinsbecker Straße (-1,3 dB(A)).	Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Die Einzelfallprüfung wird auf Basis der Lärmkartierung des LAP, Runde 4, geändert weiterverfolgt. Straßen.NRW hat zwischenzeitlich der Maßnahme zugestimmt.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h zwischen Höhe Lomstraße, Haus Nr. 37, und Hinsbecker Straße (-1,3 dB(A)).	Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird auf Basis der Lärmkartierung des LAP, Runde 4, weiterverfolgt.
	Einzelfallprüfung: Einführung eines Verbots für Fahrzeuge über 7,5 t nachts auf der Belastungsachse.	Die Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.
	Änderung der Beschilderung – Demontage der Hinweisschilder "Eindhoven via A 40 über B 221" auf A 61 sowie der Kaldenkirchener Straße zwischen Kaldenkirchener Straße, Haus Nr. 5 und 6.	Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Aufgrund moderner Navigationsysteme ist ein Erfolg der Maßnahme nicht abzusehen. Sie wird nicht weiterverfolgt.
	Einrichtung einer Kontrollstelle für die Mautpflicht in Fahrtrichtung Kaldenkirchen.	Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird aufgrund des hohen Aufwands nicht weiterverfolgt.
Förderung des Umweltverbundes	Prüfauftrag: Querungsstelle in Höhe der Straße Locht.	Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird weiterverfolgt.



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
L 29 Lobbericher Straße (Dülkener Straße – Lambertimarkt)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung als Sofortmaßnahme: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Schaager Straße und Lambertimarkt (-2,4 dB(A)). Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterstützt zudem den empfohlenen Schulweg über die Lobbericher Straße aus dem Schulwegplan für den Ortsteil Breyell.	Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Die Einzelfallprüfung wird auf Basis der Lärmkartierung des LAP, Runde 4, differenziert weiterverfolgt. Straßen.NRW hat zwischenzeitlich der Maßnahme zugestimmt.
	Erneuerung der Fahrbahn durch eine lärmindernde Asphaltdeckschicht.	Die Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird als mittelfristiges Ziel weiterverfolgt. Die Aussage über die Beschaffenheit des Oberflächenbelags wird entsprechend den RLS-19 angepasst.



9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwerke einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt zu begreifen.

9.1 Strategische Maßnahmen

9.1.1 Managementansatz zur Lärminderung

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,



- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Stadtentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.

9.1.2 Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept Nettetal

Das integrierte kommunale Klimaschutzkonzept (IKSK) aus dem Jahr 2015 stellt den strategischen Leitfaden für die kommunale Klimaschutzpolitik in Nettetal dar. Der Maßnahmenkatalog gliedert sich in sechs Handlungsfelder, darunter das Handlungsfeld Mobilität. Hier beinhaltet das IKSK folgende Maßnahmen:

- Kampagne "Klimafreundliche Mobilität",
- Durchführung eines Mobilitätstages,
- Förderung der Fahrrad-Mobilität,
- Prüfung ortsteilübergreifende Mobilität (Bürgerbus),



- Prüfung Einführung Car-Sharing-Modell,
- Prüfung Aufbau Infrastruktur für Elektroantriebe,
- Beteiligung zur Optimierung des ÖPNV,
- Mobilitätsanalyse der Mitarbeiter und der innerbetrieblichen Mobilität des Krankenhauses.

9.1.3 Mobilitätsuntersuchung Kreis Viersen 2016

Im Jahr 2016 führte der Kreis Viersen eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner im Kreisgebiet durch. Die Datengrundlage und Auswertung auf Stadtebene dient in der Stadt Nettetal als Grundlage für die kommunale Radverkehrs- und Verkehrsentwicklungsplanung.

Im Zuge der Befragung konnten die Befragten die verschiedenen Verkehrssysteme bewerten und Verbesserungsvorschläge benennen. Für die identifizierten Belastungsachsen sind dabei die folgenden Hinweise von Relevanz:

- Einrichtung sicherer Querungsstellen, insbesondere an der B 221 in Leuth,
- barrierefreier Ausbau der Gehwege,
- Verbesserung statt Erneuerung von Radverkehrsanlagen,
- Parksituation in der Innenstadt,
- geringere Geschwindigkeiten in der Innenstadt.

9.1.4 Integriertes Mobilitätskonzept

Die Stadt Nettetal hat ein Integriertes Mobilitätskonzept erarbeiten lassen, um eine zukunftsfähige, bedarfsgerechte und bezahlbare Infrastrukturentwicklung und Mobilitätsversorgung im Innenstadtbereich und den Stadtteilbereichen voranzutreiben. Das Integrierte Mobilitätskonzept stellt hierbei eine ganzheitliche Strategie dar, die alle Verkehrsmittel sowie die kommunalen mobilitätsrelevanten Aktivitäten einbezieht. Schwerpunkte des Konzepts sind u.a. die Erreichbarkeit einzelner Stadtteile und potenzieller Wohngebiete sowie die Förderung der Nahmobilität in der Stadt Nettetal.

Wesentliches Ziel des Mobilitätskonzepts für die Stadt Nettetal ist es, im Sinne der Mobilitäts- und Verkehrswende der Nettetaler Bevölkerung attraktive und echte Alternativen zum eigenen Kfz bzw. zumindest zum Zweit- oder Drittfahrzeug zu bieten. Hierzu wurde ein Leitbild entwickelt, welches die grundsätzlichen Ziele der Verkehrsplanung für die nächsten 10 bis 15 Jahre festlegt. Ein Modifizieren bzw. Nachjustieren des Leitbildes im weiteren Planungsprozess ist dabei nicht ausgeschlossen.

Im Fokus des Leitbildes steht die Sicherung der gesellschaftlichen Teilnahme und Teilhabe jedes Menschen und des wirtschaftlichen Austauschs. Der dauerhafte Erhalt einer intakten Umwelt soll hierbei nicht gefährdet werden. Dies bedeutet, Mobilität und Erreichbarkeiten mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und geringen Umfeld- und Umweltbeeinträchtigungen zu sichern und zu verbessern. Um Alternativen zum Pkw zu schaffen, ist zudem eine gerechte Raumaufteilung anzustreben. Jahrzehntlang wurde der Straßenraum im Sinne der Leichtigkeit des Verkehrs lediglich für den Kfz-Verkehr geplant. Um jedoch allen Verkehrsteilnehmenden eine attraktive und sichere Verkehrsführung gewährleisten zu können, müssen die verfügbaren Flächen neu aufgeteilt werden.



Damit dies gelingt, wurden insgesamt sechs Handlungsfelder mit denen konkreten Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese Handlungsfelder werden mit ihren Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung nachfolgend zusammengefasst dargestellt. Die ausführliche Dokumentation ist dem Schlussbericht des Mobilitätskonzepts zu entnehmen, der im Internet veröffentlicht ist.

- Handlungskonzept stadtweit
 - Fußverkehr: Prüfung, an welchen Straßen Gehwege erweitert werden können.
 - Radverkehr: Umsetzung des Vorrangnetzes für den Radverkehr und Optimierung der Kreuzungssituationen mit den Kfz-Verkehr.
 - ÖPNV: Ganztägiger On-Demand-Verkehr in Bereichen der Stadt ohne direkte Anbindung an das ÖPNV-Liniennetz.
 - Schwerverkehr: Vermeidung von Lkw-Belastung in Wohngebieten durch frühzeitiges Umlenken und Lkw-Verbote, Einrichtung von Packstationen.
 - Ruhender Verkehr: Neuordnung Parkverkehr.

- Handlungskonzept Breyell mit Bezug zur Belastungsachse
 - Lobbericher Straße zwischen Dohrstraße und K 1: Handlungsbedarf entsteht aus der Straße als Radvorrangroute, der Umfallvermeidung, der Schulwegsicherung, der fußläufigen Erschließung des belebten Ortszentrums, sowie der Notwendigkeit der Lärm- und Luftreinhaltung.
 - Sichere und übersichtliche Querungsstellen an den querenden Radrouten und zur Schulwegsicherung,
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Belastungsachse und den zulaufenden Straßen auf V_{zul} 30 km/h,
 - frühzeitiges Umlenken des Lkw-Verkehrs, zusätzlich Anordnung von Durchfahrverboten im sensiblen Bereich, sowie
 - Umsetzung der Querspange zwischen Bieth und Dülkener Straße. Die Querspange verbindet die Erschließung des potenziellen Neubaugebiets südlich der Biether Straße mit der Dülkener Straße. Planfeststellungsunterlagen liegen weitgehend vor. Eine Umsetzung ist kurzfristig nicht zu erwarten.

- Handlungskonzept Leuth/Locht mit Bezug auf die Belastungsachse
 - Sichere und übersichtliche Querungsstellen zur Erschließung des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs auf der Nordwestseite der B 221 und an der querenden Radroute auf der Straße Locht,
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Belastungsachse auf 50 km/h,
 - Einschränkung des Lkw-Verkehrs nachts (stadtweit),
 - Umbau des Knotenpunkts mit der L 373.

9.1.5 Radverkehrskonzept Kreis Viersen

Im Rahmen des vom Kreistag im September 2019 beschlossenen Radverkehrskonzepts für den Kreis Viersen ist erstmals kreisweit eine überörtliche Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden erstellt worden. Das Konzept steht auf der Internetseite des Kreises Viersen zum Download zur Verfügung. Für die erstellte überörtliche Netzkonzeption wurden (für die Außerorts-Strecken) Mängelanalysen und Maßnahmensteckbriefe erstellt.



9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen

9.2.1 B 221 Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße

Basisdaten

Tab. 9.1: Basisdaten B 221 Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße

B 221 Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße		DTV [Kfz]	Fahrbahnoberfläche	V _{zul} [km/h]	Maximale Fassadenpegel [dB(A)]	
von	bis				L _{den}	L _{night}
Kaldenkirchener Straße, Haus Nr. 28b	Deller Weg	13.263	SMA 8/11	50	75,7	66,4
Deller Weg	Lomstraße			70	70,1	61,0
Lomstraße	Locht			70	73,7	64,4
Locht	Hinsbecker Straße			70	70,8	61,6

Daten		Erläuterung
Fahrbahn	Parameter	2-streifig, Linksabbiegefahrstreifen in Deller Weg, Straße Hampoel, freier Rechtsabbieger in Hinsbecker Straße, Rechtsabbiegefahrstreifen in die Tankstelle
	Knoten mit Lichtsignalsteuerung	Deller Weg/ Kaldenkirchener Straße (B 221)
	Radverkehrsführung	Mischverkehr
	Querungen	Signalisierte Fußgängerfurt Kaldenkirchener Straße (B 221), Deller Weg
	Einmündende Geh- und Radwege	Keine
	Sanierungsbedarf	Kein Sanierungsbedarf
Nebenanlagen	Unfälle	Fahrnfall Höhe Lomstraße, Haus Nr. 37, Unfall im Längsverkehr Höhe Anton-Heinen-Straße, Haus Nr. 3
	Fußverkehr/ Radverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Westseite
Nutzungsstruktur	Begrünung	Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Geh-/ Radweg mit Baumreihen ab Lomstraße, durchgängiger Grünstreifen auf der östlichen Straßenseite ergänzt durch Sträucher, Hecken und Baumreihen zwischen Lomstraße und der Straße Locht
		Wohnen, Tankstelle
Bebauung	Baustruktur	Wohnen
	Bauweise	Einfamilienhausbebauung, offene Bauweise, teilweise in Hausgruppen
	Geschosszahl	2½-geschossig



Einmündung Hampoel



Lärmschutzwand südlich Hinsbecker Straße

Der Wohnstandort Leuth/Locht wird von der B 221 Achse Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße nordwestlich tangiert. Sie erschließt das Gewerbegebiet an der Anschlussstelle Kaldenkirchen und führt weiter nach Norden in Richtung Straelen mit Anschluss an die dortigen Gewerbegebiete. Während die Belastungsachse auf der Südostseite durchgängig von Wohnbebauung begleitet wird, beschränkt sich die Bebauung nach Nordwesten auf einzelne Gehöfte zwischen landwirtschaftlichen Flächen.

Die Belastungsachse liegt außerorts, innerhalb des Weilers Locht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde bereits

- auf 50 km/h ab Weileranfang im Südwesten bis Deller Weg, sowie
- auf 70 km/h ab Deller Weg bis Heronger Straße

herabgesetzt.

Die Belastungsachse ist überwiegend anbaufrei. Die Gärten der Bebauung auf der Südostseite sind zur B 221 ausgerichtet. Einige Grundstücke südlich der Einmündung Hinsbecker Straße sind durch Lärmschutzwände zur Straßenseite geschützt. Der Lärmschutz ging in die Lärmkartierung ein.

Die B 221 wird auf der Nordwestseite von einem überörtlichen gemeinsamen Geh- und Radweg begleitet. Dieser ist von Leuth aus nur über die lichtsignalgeregelt Kreuzung Kaldenkirchener Straße/ Deller Weg erreichbar. Es fehlen weitere Querungsstellen im Bereich der Straße Locht und dem östlichen Ortsausgang.

Im Radverkehrsnetzes für den Kreis Viersen stellt die B 221 eine Ergänzungsrouten dar.



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - Richtung Hinsbecker Straße von 70 auf 50 km/h von Deller Weg bis Lomstraße 37 (-1,3 dB(A)). In Gegenrichtung wurde V_{zul} 50 km/h bereits angeordnet.
 - Von Lomstraße, Haus Nr. 37, bis Hinsbecker Straße beidseitig von 70 auf 50 km/h (-1,3 dB(A)).
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Querungssicherung in Höhe der Straße Locht. Über die Straße Locht führt eine Radverkehrshaupttroute, die die B 221 quert. Empfohlen wird eine Mittelinsel.
Zuständig: Straßen.NRW.
- Umbau des Knotenpunkts Geldrische Straße/ Hinsbecker Straße (deckt sich mit Maßnahme 25 des Radverkehrskonzepts Kreis Viersen). Prüfung Aufgabe des freien Rechtsabbiegers von der Hinsbecker Straße in die Geldrische Straße und Ausbau der Sperrfläche auf der Geldrischen Straße als begrünte Mittelinsel mit Querungssicherung. Ist der Rückbau des Knotenpunkts nicht in diesem Umfang möglich, alternativ Querungsstelle (Mittelinsel) in Höhe Heronger Straße. Zuständig: Straßen.NRW.

Erläuterung

Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die an der B 221 anliegende Bebauung entlastet werden. Die betroffenen Gebäude um die Knotenpunkte Lomstraße, Hampeol und Deller Weg bleiben aber weiter über dem Wertepaar 70/60 dB(A) sehr hoch belastet.

Im Nachgang zur 1. Phase des Mitwirkungsverfahrens hat Straßen.NRW der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 221 in Nettetal-Leuth zugestimmt: „Im Zuge der Lärmaktionsplanung wurde auch der genannte Abschnitt untersucht. Hier schlägt der LB den VZ-Plan vor. Falls dieser auf Zustimmung trifft, bitte der LB um ein entsprechendes Anhörungsverfahren nach StVO.“

Die Zustimmung bezieht sich nur auf den Abschnitt Deller Weg bis Lomstraße in Richtung Hinsbecker Straße. Für den Abschnitt Lomstraße bis Hinsbecker Straße hat die Berechnung von Straßen.NRW ergeben, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 eingehalten werden. Aufgrund der geänderten Verkehrsführung auf den Straßen Schopspad und Locht wurde die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h dennoch bis Schopspad bereits umgesetzt.

Den Eigentümern der weiterhin im Bereich von 70/60 dB(A) $L_{\text{den}}/L_{\text{night}}$ sehr hoch belasteten Gebäude wird, sofern nicht bereits erfolgt, eine Beantragung von Lärmschutz bei Straßen.NRW empfohlen (siehe Kap. 11.). Darüber hinaus werden als privater Lärmschutz, sofern baurechtlich zulässig, Mauern, Lärmschutzwände, Garagen oder Gartenhäusern empfohlen. Hecken und Sichtschutz sind keine physikalisch wirksamen Mittel zum Lärmschutz.

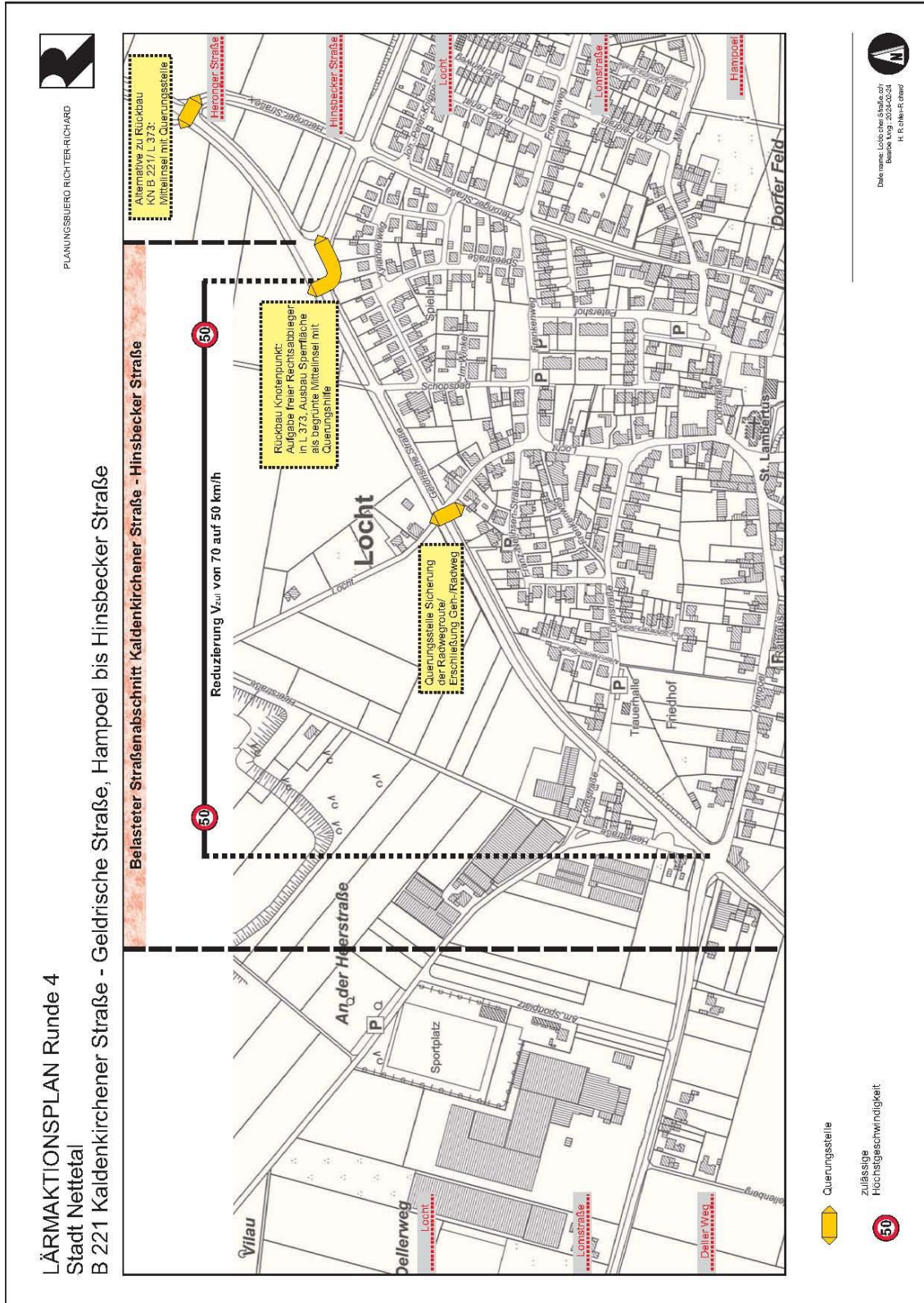


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht B 221 Kaldenkirchener Straße/ Geldrische Straße



9.2.2 L 29 Lobbericher Straße – Lambertimarkt, Dülkener Str. bis Josefstr.

Tab. 9.2: Basisdaten L 29 Lobbericher Straße – Lambertiplatz (Dülkener Straße bis Josefstraße)

L 29 Lobbericher Straße		DTV [Kfz]	Deckschicht	V _{zul} [km/h]	Maximaler Fassadenpegel [dB(A)]	
von	bis				L _{den}	L _{night}
Dülkener Straße	Haagstraße	12.634	Nicht geriffelter Gussasphalt	50	70,2	60,3
Haagstraße	K 3 Am Kastell	12.634			71,6	61,5
K 3 Am Kastell	Josefstraße	5.200			68,7	58,6
Daten		Erläuterung				
Fahrbahn	2-streifig, Linksabbiegefahrstreifen in Schagger Straße, Straße Felderend, Haagstraße	LSA im Knotenpunkt Haagstraße				
Parken	Parkbuchten, Parken am Fahrbandrand	Wechselseitig angelegte Parkbuchten zwischen Overbeckstraße und Wiesenstraße, ab Wiesenstraße auf Südseite zwischen Baumbeten und Parken am Fahrbandrand zwischen Lambertimarkt und Lobbericher Straße, Haus Nr. 5b				
Radverkehr	Getrennte Geh- und Radwege, Mischverkehr	Beidseitig getrennte Geh- und Radwege von Dülkener Straße bis Haagstraße, anschließend Führung im Mischverkehr; vorgezogener Radfahrstreifen am Knoten Haagstraße in Richtung Lambertimarkt; indirektes Linksabbiegen in Straße Felderend				
	Querungsstellen	Querungssicherung mit Mittelinsel am Kreisverkehr Dülkener Straße, Fußgängerüberweg Schagger Straße, Bushaltestelle und Josefstraße, Lichtsignalanlage Haagstraße				
	Einmündende Geh- und Radwege	Durchgang Krämerstraße – Kirchgasse, Fußwegverbindung Krämerstraße				
	Fußverkehr/ Radverkehr	Beidseitig getrennter Geh- und Radweg vom Kreisverkehr Dülkener Straße/ Lobbericher Straße bis Knoten Straße Felderend/ Lobbericher Straße				
	Begrünung	Bereich Kreisverkehr, Bäume und Begrünung zwischen Overbeckstraße und Haagstraße, Begrünung Lambertimarkt				
ÖPNV	Bushaltestellen, Bahnhaltepunkte, Linien	Linien 064, 095 und 096, Haltestelle Lambertimarkt; Gegenhaltestelle auf Kirchweg				
Nutzungsstruktur		Wohnen, Stadtbücherei, Gastronomie, Discounter, Einzelhandel, Dienstleistungen, in zweiter Reihe Kindergarten				
Bebauung	Baustruktur	Bis Knotenpunkt Straße Felderend/ Lobbericher Straße Einzel-, Doppel- und Mehrfamilienhäuser, anschließend Einzel- und Mehrfamilienhäuser mit zunehmendem Einzelhandel und Dienstleistungen im Erdgeschoss				
	Bauweise	Teilweise offene Bebauung und Hausgruppen bis Knotenpunkt Straße Felderend/ Lobbericher Straße, anschließend geschlossene Bebauung				
	Geschosszahl	Bis Knotenpunkt Straße Felderend/ Lobbericher Straße 1- bis 2½-geschossig, anschließend 2- bis 3½-geschossig				



Lobbericher Straße



Lambertimarkt

Die L 29 verläuft über die Achse Dülkener Straße – Lobbericher Straße – Biether Straße – Bieth – Kölner Straße annähernd parallel zur A 61 und besitzt die ortsnahe, nur aus Richtung Venlo/Kaldenkirchen befahrbare Ausfahrt Breyell, wodurch das Gewerbegebiet südlich von Breyell gut erschlossen ist. Außerdem ist Breyell über die Anschlussstelle Nettetal angebunden. Der Wohnstandort Breyell wird durch die L 29 über den Straßenzug Lobbericher Straße – Lambertimarkt – Biether Straße erschlossen. Der Lambertimarkt mit seinen historischen Wurzeln als Umschlagplatz für Waren mit Markt- und Handelsrecht stellt auch heute noch das Ortszentrum mit Geschäften, Gastronomie, öffentlichen Einrichtungen, Platzfläche und dem Lamberti-Turm als Wahrzeichen dar.

Im inneren Ortsbereich verdichtet sich die Bebauung auf der Lobbericher Straße und die Gebäude grenzen unmittelbar an den Straßenrand. Im Zusammenhang mit der geringen Straßenbreite macht sich die Lärmbelastung mit hohen Fassadenpegeln besonders bemerkbar.

Zwischen dem Knotenpunkt Lobbericher Straße/ Dülkener Straße liegen die Fassadenpegel mehrfach bis zu 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} , durch den größeren Abstand zwischen Straße und Gebäuden (Vorgärten, Parkbuchten) insgesamt jedoch durchsetzt mit geringer belasteten Gebäuden. Auf dem Straßenabschnitt Haagstraße bis Lambertimarkt verdichten sich dann die sehr hoch belasteten Gebäude, Betroffenheiten unter dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} kommen nicht mehr vor.

Die Qualität der Gehwege nördlich der Haagstraße sinkt aufgrund vieler Engstellen (in den Straßenraum ragende Gebäude, Treppen an Hauseingängen, Straßenleuchten, Schildermaste). Die Nutzbarkeit ist für Fußgänger stark eingeschränkt (z. B. Begegnungsfall, Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl). Als Hauptfußroute, wie im Mobilitätskonzept dargestellt, ist dieser Standard nicht geeignet.

Aufgrund der engen Gehwege wechselt die Radverkehrsführung ab der Haagstraße auf die Fahrbahn und wird bis zum nördlichen Ortsausgang im Mischverkehr geführt. Über die Lobbericher Straße – Lambertimarkt führt eine Radvorrangroute. Weitere Fahrradrouten führen über die Josefstraße und die Straße Onnert. Dohrstraße und Schaager Straße sind als Fahrradstraßen vorgesehen. Die Radverkehrsführung auf der Lobbericher Straße zwischen Haag-

straße und Lambertimarkt ist aufgrund der hohen DTV problematisch. Das Ergebnis einer Vorprüfung entsprechend den ERA lässt eine Radverkehrsführung im Mischverkehr bei Belastung von 500 bis 630 Kfz in der Spitzenstunde und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht zu. Die Einordnung in den Belastungsbereich II erfordert

- eine Führung über Schutzstreifen, was aufgrund der Fahrbahnbreite von 6,50 m nicht möglich ist,
- mindestens aber eine Führung im Mischverkehr in Kombination mit der Freigabe der Gehwege für den Radverkehr, was aufgrund der engen Gehwege gleichfalls nicht zu vertreten ist. In RASSt 09 und ERA wird im Falle einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr von einer Fahrbahnbreite von 6,00 bis 7,00 m abgeraten, da Überholen durch Kfz-Verkehr möglich ist und potenzielle Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern anzunehmen sind.

Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Schaager Straße und Haagstraße (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Haagstraße und Jupp-Busch-Straße im zentralen Ortsbereich (-2,4 dB(A)). Die Reduzierung der V_{zul} erfolgt neben der Lärminderung zur regelkonformen Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Verbot für Lkw >7,5 t auf der Achse Lobbericher Straße – Lambertimarkt – Biether Straße, sowie der Straße Am Kastell, ausgenommen Anliegerverkehre (etwa -1,0 dB(A)). Das Verbot sollte bereits großräumig ausgewiesen werden. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Mittelfristig: Erneuerung der Fahrbahn durch Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik (siehe RLS-19). Reduzierung der Lärmimmissionen bis zu 2,7 dB(A). Zuständig: Straßen.NRW.
- Mittelfristiger Umbau der Lobbericher Straße zwischen Lobbericher Straße, Haus Nr. 4, und Lambertimarkt mit Verschmälerung der Fahrbahn von 6,50 m auf 5,50 m Breite und Verbreiterung der Gehwege. Dabei sollten die heutigen Parkflächen (Buchten, Fahrbahnrand) in den Seitenbereich einbezogen werden und an Standorten mit ausreichender Breite (ca. 5,00 m) Parkstände ausgewiesen werden. Zuständig: Straßen.NRW (bis zur Fertigstellung der Breyeller Spange), danach Stadt Nettetal.



Erläuterung

Im Nachgang zur 1. Phase des Mitwirkungsverfahrens hat Straßen.NRW den Maßnahmen auf der L 29 in Nettetal-Breyell zugestimmt: „Bezüglich der Parkraumsortierung bestehen zu der vorgelegten Planung nun keine Bedenken mehr. Da es sich hier allerdings um den ruhenden Verkehr handelt, schlage ich vor, dass Sie die entsprechenden Markierungsarbeiten in Auftrag geben. Nach unserer internen lärmtechnischen Untersuchung können wir grundsätzlich die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h unterstützen. Zwecks Vorgehensweise bitte ich zur Anhörung der verkehrsrechtlichen Anordnung einen Verkehrszeichenplan zu erstellen. Der LB empfiehlt, den vorgeschlagenen Bereich bis zur Wiesenstraße auszuweiten, da die Hausnummern 26-36 laut Berechnung ebenfalls davon profitieren könnten.“

Straßen.NRW hat der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Haagstraße und Jupp-Busch-Straße zugestimmt und empfohlen den Bereich bis zur Wiesenstraße auszuweiten. Die Maßnahme wurde bereits umgesetzt. Zwischen Schaager Straße und Wiesenstraße wurden keine Überschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt.

Die Lärmbelastung kann durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht ausreichend reduziert werden. Hierzu sind tiefere Eingriffe in das Verkehrssystem erforderlich. Ein erster Schritt kann die Beschränkung des Lkw-Verkehrs auf Anliegerverkehre sein. Das Gewerbegebiet von Breyell wird von dieser Maßnahme aufgrund der guten Anbindung an die A 61 nicht beeinträchtigt. Um Wirksamkeit zu prüfen, wäre eine vertiefende Untersuchung mit Befragung der Lkw-Fahrer erforderlich, um den Anteil des Durchgangsverkehrs zu ermitteln.

Auf dem Abschnitt Dülkener Straße bis Haagstraße bleibt das Gebäude Lobbericher Straße, Haus Nr. 32 auch bei einer um 50 % verringerten DTV über dem Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} belastet. Die Fassadenpegel der Gebäude Lobbericher Straße, Häuser Nr. 22-24, 34/36 und 51 liegen können die nur 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} nur unwesentlich (0,1-0,9 dB(A)) unterschreiten. Positiv ist, dass Gebäude mit größerem Abstand zur Lobbericher Straße nur noch zwischen 60/50 dB(A) L_{den}/L_{night} und 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} belastet sind. Bei Tempo 30 fallen die Fassadenpegel um 2,4 dB(A) durchgängig unter das Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} . Die Gebäude Dülkener Straße, Haus Nr. 1 und 3, Schaager Straße, Haus Nr. 1, und Lobbericher Straße, Haus Nr. 46, werden unter 60/50 dB(A) L_{den}/L_{night} entlastet.

Der Sicherheitsaspekt ist auf der Lobbericher Straße zwischen Haagstraße und der Straße Am Kastell aufgrund der schmalen Gehwege, der unzulässigen Führung des Radverkehrs, der geringen Einsehbarkeit in Kurvenlagen und der zunehmenden Zentrumsaktivitäten in der Einzelfallprüfung zusätzlich zu beachten, weshalb dort die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich den besten Kompromiss darstellen würde.

Auf dem Abschnitt Lobbericher Straße zwischen Haagstraße und Lambertimarkt nach Berücksichtigung einer um 50 % verringerten DTV alle Gebäude mit Fassadenpegeln um das Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} belastet. Die Gebäude Lobbericher Straße, Häuser Nrn. 7 und 9 liegen weiterhin deutlich darüber. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h fallen die Fassadenpegel um 2,4 dB(A) durchgängig unter das Wertepaar 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} . Die höchste Betroffenheit liegt jedoch weiterhin bei 68,6 dB(A) L_{den} und 58,5 dB(A) L_{night} . Die geringste Belastung erfährt der zurückgesetzte Gebäudeteil des Eckgebäudes Lobbericher Straße/ Felderend (max. 63,7/54,0 dB(A) L_{den}/L_{night}). Die Belastung der anderen Gebäude liegt weiterhin zwischen 63,7/54,0 dB(A) L_{den}/L_{night} und 68,6/58,5 dB(A) L_{den}/L_{night} .



Eine zukunftsfähige Verbesserung der vorhandenen Situation kann für den Fuß- und Radverkehr vor einem Umbau des Straßenabschnitts mit einer neuen Flächenaufteilung nicht erreicht werden, die potenziellen Sicherheitsmängel aber durch Geschwindigkeitsreduzierungen kurzfristig verringert werden.

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend RLS-19 durch Einbau von

- SMA 8 (LA) um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton \leq AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Auf die Breyeller Spange wird hier nicht eingegangen, da die Umsetzung zz. nicht kurzfristig zu erwarten ist (siehe oben).

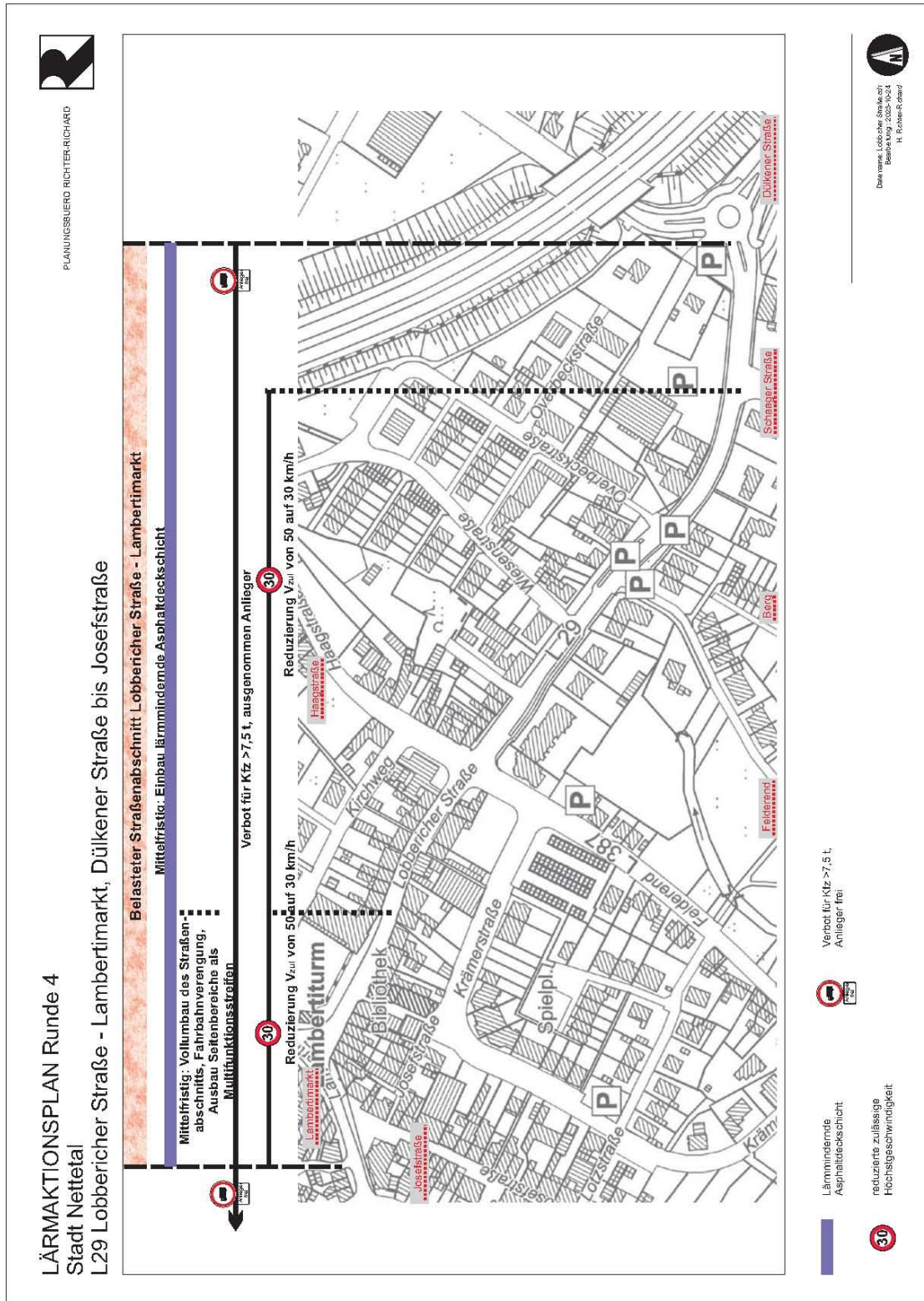


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht L 29 Lobbericher Straße – Lambertimarkt



9.3 Schienenverkehr

Seit dem 1. Januar 2015 ist mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG das Eisenbahn-Bundesamt in den Nicht-Ballungsräumen für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Damit entfällt die bisher bei den Gemeinden liegende Zuständigkeit. Es besteht keine Pflicht mehr für die Gemeinden, im Lärmaktionsplan die Schienenwege des Bundes zu behandeln.

Im Sinne einer umfassenden Information der Öffentlichkeit wird, wie bereits bei den strategischen Lärmkarten, der Sachstand zu ggf. geplanten Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenwegen des Bundes nachrichtlich übernommen.

Der vom EBA aufzustellende Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes bezieht sich nur auf Maßnahmen in der Baulast des Bundes. Davon unabhängig kann die Kommune Maßnahmen in eigener Baulast umsetzen. Das betrifft alle Maßnahmen, für die die Kommune den Auslöser darstellt (z. B. heranrückende Bebauung), aber auch Maßnahmen, die die Kommune freiwillig umsetzen will und Maßnahmen mit kompensatorischer Wirkung in eigener Baulast. Diese können in den Lärmaktionsplan eingehen. Solche Maßnahmen sind derzeit in der Stadt Nettetal nicht vorgesehen.

Die Deutsche Bahn AG errichtet nach eigener Aussage seit 2023 an mehreren Streckenabschnitten in der Stadt Nettetal Schallschutzwände zu errichten. Die Strecke Nr. 2510 liegt im Stadtgebiet zwischen km 10,50 und km 19,30, also mit einer Gesamtlänge von 8,80 km. Der Lärmschutz entsteht in Form von Lärmschutzwänden.

Tab. 9.3: Geplante Lärmsanierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG

Strecke	Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge	Seite
2510	Lötsch	10,739	10,933	254 m	bahnlinks
2510	Lötsch	10,877	11,174	297 m	bahnrechts
2510	Speckerfeld - Josefstr.	12,008	12,855	815 m	bahnrechts
2510	Berg - Fongen - Schellberg - Bieth	13,201	13,679	427 m	bahnrechts
2510	Berg - Fongen - Schellberg - Bieth	12,403	13,794	1.292 m	bahnlinks
2510	Kaldenkirchen West	15,992	17,359	1.259 m	bahnlinks
2510	Leuther Str. Ost	17,327	17,591	264 m	bahnrechts
2510	Schwanenhaus	18,682	19,152	470 m	bahnlinks
2510	Schwanenhaus	19,214	19,318	104 m	bahnlinks

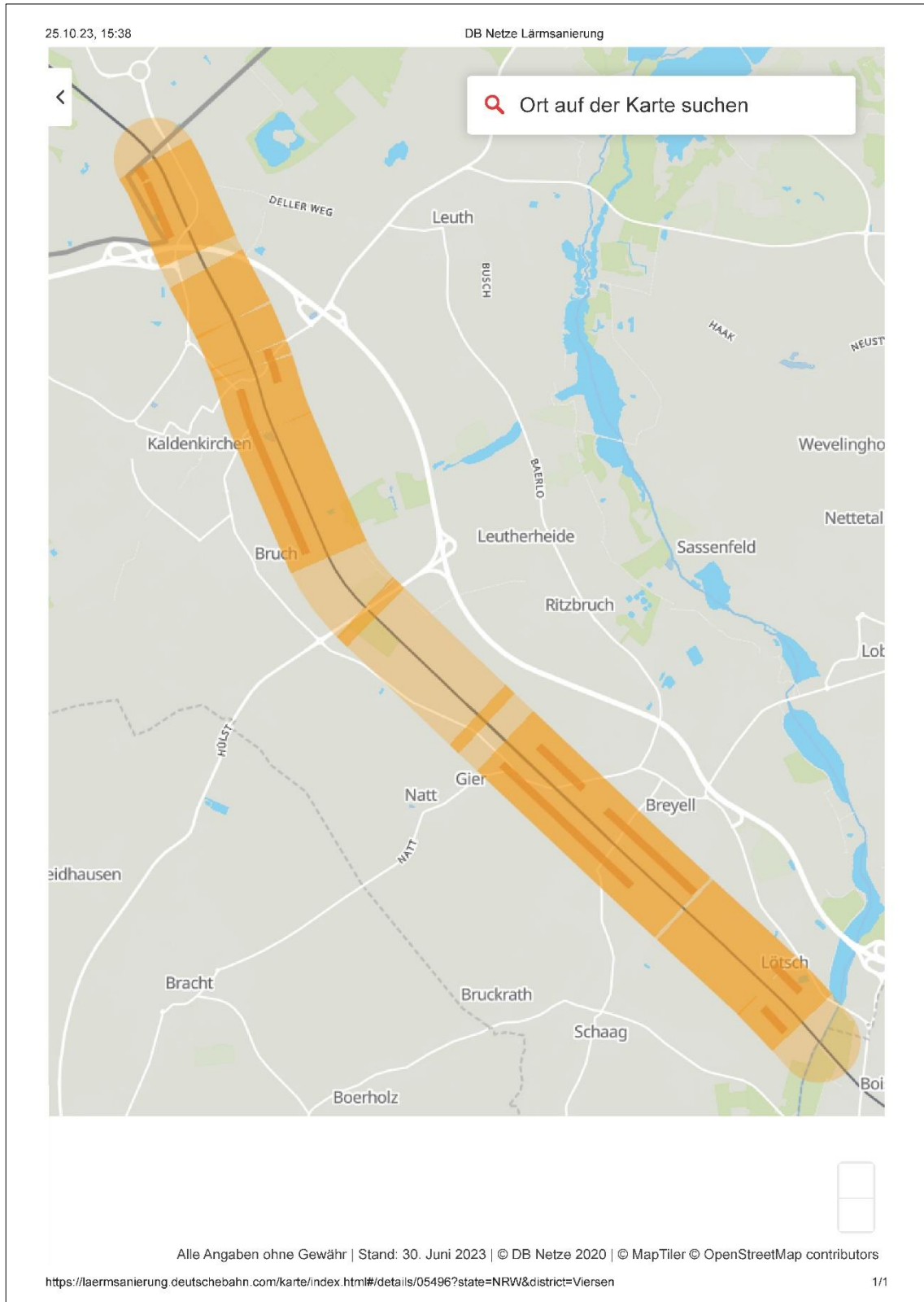


Abb. 9.3: Lärmsanierung Schiene im Stadtbereich Nettetal



9.4 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuerst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO₂ und Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulenlassen oder Warmlaufenlassen des Motors im Winter reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h, sowie den Kraftstoffverbrauch. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht, unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es ergibt also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen – übrigens werden weiße Fahrzeuge gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen.

2022 betrug der Flottenanteil der E-Fahrzeuge am Pkw-Bestand 2,4 %, die Bundesregierung strebt bis 2030 einen Marktanteil von 33 % an – derzeit erscheint jedoch nur ein Anteil von 17 % realistisch. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung kann sich erst ab einem Marktanteil von etwa 30 % bemerkbar machen. Dabei ist zu beachten, dass der Elektroantrieb der Fahrzeuge nicht geräuschlos arbeitet, die Fahrzeuge bis 20 km/h zur Sicherheit künstliche Geräusche erzeugen müssen und ab ca. 40 km/h – wie bei allen anderen Fahrzeugtypen – die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist ein kleiner Beitrag zur Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.



10. Langfristige Strategie

Ziel der langfristigen Strategie ist es, die

- Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzepts in Abstimmung mit dem Lärmaktionsplan kontinuierlich umzusetzen und
- die Umwelthandlungsziele des Umweltbundesamtes langfristig einzuhalten.



11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse).

Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betragen 14.585,60 EUR (einschl. 19 % MwSt.).

Kosten-Nutzen-Analyse

Für beides gilt die im Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie enthaltene Einschränkung, dass diese Berechnungen nur erforderlich sind, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen. Insbesondere bei den Nicht-Ballungsräumen und hier bei den kleineren Gemeinden liegen die entsprechenden Daten nicht vor.

Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da diese Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Antriebe).

Die Stadt Nettetal wird eine Übersicht von Förderprogrammen, die für freiwillige passive Schallschutzmaßnahmen genutzt werden können, auch auf der Webseite der Stadt niederschwellig zugänglich machen.



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

Die Überprüfung muss dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz der Betroffenenzahlen aus der 4. und 5. Runde ermittelt wird.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Es wird die geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen an den untersuchungspflichtigen Straßen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen angegeben, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Gemäß Formular zur Berichterstattung an die EU zählt eine Person ab einem Wert von $L_{den} > 55$ dB(A) oder von $L_{night} > 50$ dB(A) als lärm-belastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB(A) betragen.

Die Ergebnisse eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes zur Bewertung typischer und standardisierbarer Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel aus den Bereichen der Lärm-minderungs- und Mobilitätsplanung werden als Hilfsmittel zur Bewertung herangezogen.

Im Lärmaktionsplan werden für die pflichtig zu untersuchenden Belastungsachsen B 221 (Deller Weg bis Hinsbecker Straße) und L 29 (Lambertimarkt bis Dülkener Straße) aktive Lärmschutz-maßnahmen (i.d.R. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einbau lärm-mindernde Asphaltdeck-schicht), teilweise als Einzelfallprüfung oder Prüfauftrag, festgesetzt.

Das LANUV hat zur Lärmkartierung gebäudescharfe Einwohnerzahlen als Shape-Files bereitge-stellt. Die Einwohnerzahlen wurden für die Wohngebäude gemäß BUB pauschal auf Grundlage des anteiligen Gebäudevolumens und der Gebäudenutzung ermittelt. Liegt eine teilweise ge-werbliche Nutzung des Wohngebäudes vor, so werden dem Gebäude nur 50 % der Einwohner zugewiesen. Über die Auswahl der betroffenen Wohngebäude im Bereich der Belastungsachsen kann somit direkt die Summe der Bewohner ermittelt werden, die durch Maßnahmen des Lärm-aktionsplans entlastet werden.

Die Belastungsachsen weisen folgende Lärmbelastung auf:

- $L_{den} > 55$ dB(A) an etwa 349 Gebäuden mit insgesamt 780 Bewohnern,
- $L_{night} > 50$ dB(A) an etwa 198 Gebäuden mit insgesamt 502 Bewohnern.

Damit werden insgesamt ca. 780 Personen (L_{den} ist wegen der größeren Anzahl Entlasteter maß-gehend) durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet.



Anhang I.1
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Lärmaktionsplan Stadt Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
1	22.12.2023	Wir wohnen an der L29 in Kaldenkirchen. Obwohl hier schon 50 km/h ist, bremsen die LKW bis zur Kurve und bremsen lautstark ab. Die Straße ist für zwei LKW, die sich entgegen kommen, viel zu schmal. Bordsteine und Gullideckel sind beschädigt. Ich beantrage hiermit ein LKW-Durchfahrverbot über 7,5 Tonnen.	Die L 29 Juiser Feld ist keine Belastungsachse gemäß der Definition des Lärmaktionsplans. Der Hinweis kann deshalb nicht im Lärmaktionsplan behandelt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	17.01.2024	Die Maßnahmenvorschläge insbesondere die Anordnung eines Nachtverbots für Lkw über 7,5 t, wäre für uns die denkbar ungünstigste Variante. Wir fahren täglich nach 22.00 Uhr mit mehreren Lkws über 40 T von unserem Betrieb vom Dellerweg auf die B 221 und sodann auf die A 40 in Richtung Duisburg. Eine Umfahrung z.B. über die A 61 wäre mit erheblichen Zeit- und Mehrkosten verbunden und würden viele Kilometer Umweg bedeuten.	Die Maßnahme wird aus dem LAP-Entwurf herausgenommen.	Anpassung des Lärmaktionsplans.
		Eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung (z.B. Broekhuysen/Straelen), wie es in vielen Großstädten gehandhabt wird, wäre hingegen keine große Einschränkung für uns.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h zwischen Deller Weg und Hinsbecker Straße ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	23.01.2024	In vorbezeichneter Angelegenheit wird gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wie folgt fristgerecht Stellung bezogen und zur Beratung beantragt im Stadtteil Kaldenkirchen die Kölner Straße (L 29) von Haus-Nr. 36 bis Haus-Nr. 85 1. als besonders belasteter Straßenabschnitt einer Hauptverkehrsstraße in den aktuellen Lärmaktionsplan aufzunehmen, 2. eine temporäre Verkehrsstärkenzählung i.V.m. einer Lärmimmissionsmessung aus Gründen der hohen Relevanz und bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation beim LANUV bzw. Straßen-NRW verwaltungsseitig zu veranlassen, 3. als Maßnahmenvorschlag der 1. Stufe zur Minderung des Umgebungslärms durch den Straßenverkehr die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in beiden Fahrtrichtungen unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde zu prüfen.	Die L 29 Kölner Straße ist keine Belastungsachse gemäß der Definition des Lärmaktionsplans. Die Kriterien sind im Lärmaktionsplan ausführlich dargestellt. Der Hinweis kann deshalb nicht im Lärmaktionsplan behandelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Begründung: Im Rahmen des Gleichbehandlungsgrundsatzes wird festgestellt, dass die Kölner Straße (L 29) im Stadtteil Kaldenkirchen nicht minder durch den Straßenverkehr belastet ist als der im Entwurf des Lärmaktionsplans bezeichnete Straßenabschnitt Biether Straße – Lambertmarkt – Lobbericher Straße im Stadtteil Breyell sowie die weiteren im Lärmaktionsplan bezeichneten besonders belasteten Hauptverkehrsstraßen mit hohen bzw. sehr hohen Belastungspegeln.	Es werden gemäß den gesetzlichen Vorgaben außerhalb von Ballungsräumen pflichtig nur Bundes- und Landesstraße mit einer DTV von mehr als 30 Mio. Kfz pro Jahr betrachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		<p>Hierzu im Einzelnen:</p> <p>1. Ausgangslage zur Verkehrssituation</p> <p>Der Wohnstandort Kaldenkirchen wird maßgeblich über die L 29 (Kölner Straße) erschlossen und verbindet über diesen Weg die A 61, weitere Stadtteile in Nettetal und die Gemeinde Brüggen.</p> <p>Für die überwiegend in bzw. aus südlicher Richtung gewählten Fahrtziele nutzen die Verkehrsteilnehmer des Stadtteils Kaldenkirchen, Berufspendler und auswärtige Personen ausschließlich die Kölner Straße eben wegen der schnellen Anbindung an die Anschlussstelle der A 61 Kaldenkirchen-Süd bzw. den Knotenpunkt B 221/ Kölner Straße zur Weiterfahrt.</p> <p>Dies deshalb, weil das teilweise geschwindigkeitsreduzierte Stadtgebiet, die Lichtzeichenanlagen an den Kreuzungen Bahnhofsstraße/ Poststraße sowie an der Kreuzung Leuther Straße/ An der Landwehr eine nicht unerhebliche Zeitverzögerung zur Anbindung an die A 61 darstellen. Ferner ist im Gegenzug die Ausfahrt der Anschlussstelle Kaldenkirchen von der A 61 als Linksabbieger in Richtung Kaldenkirchen aufgrund der dortigen Verkehrsdichte nicht nur unfallträchtig, sondern bildet ebenfalls unattraktive zeitliche Verzögerungen im Fahrtverlauf zur Stadtmitte.</p> <p>Die Kölner Straße weist eine relativ verdichtete Straßenbebauung auf und hat grundsätzlich Sichteinschränkungen durch Baumbestand beim Überqueren der Fahrbahn durch Fußgänger bzw. Einfädelung von Pkw in den fließenden Straßenverkehr auf die Kölner Straße aus den angrenzenden Nebenstraßen, insbesondere der Bischof-Peters-Straße mit mehrfachen Unfallereignissen mit Radfahrern. Auch besteht oftmals eine Behinderung der Fußgänger und Radfahrer auf dem kombinierten Fuß-/Radweg beim Ausfahren von den Grundstücken der Anwohner mit dem Pkw aufgrund der hohen Verkehrsdichte.</p> <p>Lediglich jeweils eine Querungshilfe im südlichen Teil der Kölner Straße befindet sich im Bereich der Bushaltestelle „Bruch“ sowie am Ortseingang in Höhe der ARAL-Tankstelle. Diese ist jedoch für Radfahrer aus Richtung Kaldenkirchen und zur Weiterfahrt in Richtung Breyell auf dem gegenüberliegenden Radweg, insbesondere für Schüler der GHS Breyell, unfallträchtig wegen der gültigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Kölner Straße. Aufgrund eigener Wahrnehmung bewegen sich ohnehin die Verkehrsteilnehmer mit dem Pkw tagsüber unter voller Ausnutzung bzw. in verkehrsschwachen Zeiten mit Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aufgrund der relativ geraden Straßenführung im südlichen Bereich der Kölner Straße, i.d.R. ab Hausnummer 36 bzw. bis Hausnummer 85. Diese Feststellungen wurden bereits bei der Bürgerbeteiligung zum Mobilitätskonzept der Stadt Nettetal im Jahr 2021/22 in Ansatz gebracht, blieben leider ohne Berücksichtigung jeglicher Maßnahmen.</p> <p>Die bisherigen Erschließungsmaßnahmen von neuen Wohngebieten im Stadtteil Kaldenkirchen erhöhten in den letzten Jahren wesentlich das Verkehrsaufkommen der Kölner Straße</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		und wird zukünftig aufgrund der städtebaulichen Planungen der Stadt Nettetal weiter zunehmen. Es ist auch eine Zunahme von Zweit-/Drittfahrzeugen bei den Bewohnern zu verzeichnen, die das Verkehrsaufkommen durch Pkw zusätzlich belasten.		
		<p>2. Stellungnahme zu den Basisdaten des Lärmaktionsplanes – 4. Runde Der im Auftrag der Stadt Nettetal erarbeitete Entwurf des Lärmaktionsplans i.d.F von November 2023 durch das Planungsbüro RICHTER-RICHARD resultiert aus Bestandsdaten bzw. einer Lärmkartierung aus dem Jahr 2021 bzw. einer Hochrechnung aus 2019 des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV NRW), ist somit nicht auf dem neuesten Stand.</p>	Die Hochrechnungen wurden nicht vom LANUV, sondern der dem Bundesverkehrsminister nachgeordneten Behörde, der Bundesanstalt für Straßenwesen, bundesweit hochgerechnet und den Ländern als Maßgabe für die Lärmkartierung zur Verfügung gestellt. Die Lärmkartierung stammt nicht aus dem Jahr 2021, sondern wurde im Juli 2023 abgeschlossen. Die Datengrundlage ist deshalb als ausreichend anzusehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>- Analyse der Verkehrsstärke Die Kölnerstraße (L 29) im Ortsteil Kaldenkirchen der Stadt Nettetal wurde in der Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB-NRW) ohne erkennbaren Grund von einer Verkehrsstärkenzählung in 2021 ausgenommen (siehe Anlage 1). Der einzige Zählpunkt der L 29 in Kaldenkirchen besteht an der Steyler Straße/ Juiserfeld mit 3408 Kfz/d. Auffallend ist dabei, dass dieser Wert für den weiteren ortsinternen Verlauf der L 29 bis einschließlich Friedrichstraße/Beginn der Kölner Straße gültig ist, was nicht der Fall sein kann. Die Fahrzeugstärke auf der Steyler Straße bis zur Bahnhofsstraße resultiert in hohem Maße von den niederländischen Bürgern, die im Bereich der Poststraße die Einkaufsmöglichkeiten nutzen. Auffallend ist auch, dass die Relationen der Verkehrsdaten im Kontenpunktbereich B 221/Kölner Straße am Gesamtaufkommen der A 61 und die derzeitigen Verkehrsbewegungen auf der Kölner Straße in Kaldenkirchen nicht nachvollziehbar sind (bspw. weisen die beiden Zählpunkte an der B 221 in Richtung Brüggel-Bracht einen Unterschied von 4079 Kfz/d auf, die nicht durch den Ortsteil Heidhausen/Straße Bass bzw. den Anwohnern des Ortsteils Hüls kompensiert werden können, somit äußerst fraglich ist).</p>	Die Daten zeigen, dass selbst bei einer Verdoppelung der Verkehrsmenge die für die Lärmkartierung notwendige Verkehrsstärke nicht erreicht wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Eigene vom Verfasser der Stellungnahme stichprobenartig durchgeführte Verkehrszählungen am Standort Kölner Straße 71 haben zu folgendem Ergebnis geführt - davon ausgenommen wurden die späten Abend- und Nachtstunden, da sich regional insgesamt der Verkehr in diesem Zeitfenster beruhigt:	In die Berechnung geht der tägliche Verkehrsstärke über alle Tage eines Jahres (DTV) ein, so dass Kurzzeitmessungen hier nicht zu rechtskonformen Daten bzw. Vergleichen führen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		<p>- Verkehrsstärke in Spitzenzeiten (06:30 Uhr - 08:30 Uhr und 15:30 Uhr - 18:30 Uhr) bis zu 1.100 Kfz/Stunde über einen Zeitraum von 5 Stunden = ca. 5.500 Kfz</p> <p>- Verkehrsstärke verkehrsreduzierten Zeiten (08:30 Uhr - 15:30 Uhr und 18:30 Uhr - 20:30 Uhr) bis zu 600 Kfz/h über einen Zeitraum von 9 Stunden = ca. 5.400 Kfz</p> <p>Die Hochrechnung der Mittelwerte ergibt im Tagesverlauf eine Verkehrsstärke von ca. 10.900 Kfz/Tag und liegt somit weit über die Mindestanforderungen zur Überprüfung von Fahrzeugbewegungen an Hauptverkehrsstraßen in Höhe von DTV >8.200 Kfz.</p>		
		<p>Analyse der strategischen Lärmkarten In den Kartierungsdaten wurde die Kölner Straße nicht als Lärmquelle definiert und von einer Untersuchung sowie von Maßnahmen zur Minderung von Umgebungslärm durch den Straßenverkehr ohne nachvollziehbare Begründung ausgeschlossen.</p>	Die Gründe sind im Lärmaktionsplan ausführlich dargestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>Auf dem Straßenabschnitt der Kölner Straße sind die Gebäude tagsüber nach eigenen sporadischen Messungen (hier Kölner Straße 71) wegen des sehr hohen Verkehrsaufkommens und der überwiegend durchgängigen Straßenbebauung weitgehend einem hohen bzw. sehr hohen Lärmpegel $L_{day} > 70$ dB(A) ausgesetzt (Beweis: Anlage Bildschirmfotos 1 - 9). Auch erreicht der Lärmpegel nach erster Einschätzung in der Nacht den Wert von $L_{night} > 60$ dB(A). Aufgrund der einschlägigen Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen und des Bundesumweltamtes hat sich die Stadt Nettetal als Umwelthandlungsziel für Lärmaktionsplanungen eine Lärmbelastungsgrenze von 60 dB (A) L_{den} bzw. 50 dB (A) L_{night} zur Vermeidung von gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm entschieden.</p>	Wie oben ausgeführt erfolgen die Berechnungen unter anderem mit der DTV, woraus sich ein Mittelungspegel ergibt, der nach den gesetzlichen Vorschriften das Beurteilungskriterium abbildet. Vor Ort mit nicht geeichten Messgeräten durchgeführte Kurzmessungen ergeben einen augenblicklichen Spitzenpegel, der nicht mit dem Mittelungspegel verglichen werden kann.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>Als Handlungsvorschlag mit relativ geringen Mitteln und Aufwand wird hiermit analog den Maßnahmenvorschlägen im Entwurf des Lärmaktionsplans der L 29 für den Stadtteil Breyell als Sofortmaßnahme die Einzelfallprüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h angeregt. Diese Maßnahme würde nach Feststellung des Planungsbüros Richter-Richard eine Reduzierung der Lärmbelastung von - 2,4 dB (A) betragen.</p>	Die Stadt Nettetal beschränkt sich im Lärmaktionsplan auf den gesetzlich vorgegeben Rahmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>Ebenso ist es wünschenswert als mittelfristige Maßnahme zur Reduzierung der Lärmimmission an der Kölner Straße eine Erneuerung der Asphaltdeckschicht mit lärmindernder Beschaffenheit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen, was zusätzlich eine Reduzierung der Lärmbelastung von - 3,2 dB (A) herbeiführen wird. Beide Maßnahmen würden somit eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung in Höhe von - 5,6 dB (A) aufweisen und somit dem Umwelthandlungsziel der Stadt Nettetal näherkommen.</p>	Die Stadt Nettetal beschränkt sich im Lärmaktionsplan auf den gesetzlich vorgegeben Rahmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		<p>Fazit Nach alledem wird festgestellt, dass die Kölner Straße (L 29) im Stadtteil Kaldenkirchen bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen und der hohen bis sehr hohen Lärmbelastung durch den Straßenverkehr einer zum Schutz der Anwohner und Verbesserung der Lebensqualität zu treffenden Maßnahmenplanung bedarf und deswegen als Teil der Stadtentwicklung ein Anspruch auf Einarbeitung in den Lärmaktionsplan der Stadt Nettetal rechtfertigt. Es wird daher darum gebeten, die vorgebrachte Stellungnahme im Ausschuss für Stadtplanung und Mobilität bzw. im Rat der Stadt Nettetal zu beraten und den Maßnahmenvorschlag wohlwollend zu unterstützen.</p> <p>Nicht nur die Anwohner der Kölner Straße, sondern auch Besucher, dort tätige Handwerker, Mitarbeiter von Paket- und Lieferdiensten, Spaziergänger und Radfahrer fühlen sich durch den aktuellen Verkehrslärm extremen gestört.</p> <p>Abschließend sei an dieser Stelle auf das Info-Portal des Bundesgesundheitsministeriums hingewiesen, wo es heißt, dass anhaltender Lärm durch Kfz (Zitat) "zu chronischen Stressreaktionen führe und erhöht das Risiko für eine Reihe von gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Dazu zählen Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und starke Gefühle von lärmbedingtem Ärger. Die lärmbedingten Stressreaktionen treten auch im Schlaf und bei Personen auf, die meinen, sich an Lärm gewöhnt zu haben."</p> <p>Es besteht für diese Stellungnahme das ausdrückliche Einverständnis für die Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß DSGVO bzw. dass dem Ausschuss für Stadtplanung und Mobilität sowie dem Rat der Stadt Nettetal und der Öffentlichkeit relevante personenbezogene Daten zur Verfügung gestellt werden.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	30.01.2024	<p>Unsere Netto-Bestandsfiliale Nettetal, Lobbericher Straße liegt im Bereich der geplanten Maßnahmen an der L29. Um die Filiale zu beliefern, erfolgt die Anfahrt unserer LKWs zur Filiale auch über die L29. Es werden Maßnahmen zur Lärmreduktion, wie z.B. Beschränkungen für LKW über 7,5 t Gewicht geplant. Wir beliefern unsere Filiale mit LKWs bis 40 t Gewicht. Es muss zwingend sichergestellt sein, dass die Filiale Montags – Samstags weiterhin ab 6 Uhr beliefert werden kann, so dass unserer Kundschaft, ab Öffnung der Filiale, frisches Obst und Gemüse etc. angeboten werden kann. Die Betriebszeiten 6 -22 Uhr dürfen daher durch die geplanten Maßnahmen nicht negativ beeinflusst werden.</p>	Der LAP enthält als Maßnahmen die Einzelfallprüfung eines Lkw-Verbots durch die Straßenverkehrsbehörde. Sofern die Straßenverkehrsbehörde entscheidet, ein Lkw-Verbot auszusprechen, ist davon auszugehen, dass Lieferverkehre ausgenommen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	31.01.2024	<p>Wir wurden von der IHK zum Lärmaktionsplan der Stadt angeschrieben, da wir im Umfeld zum Straßenabschnitt B221 wohnen und auch dort unser Lohnunternehmen führen. Hierzu möchten wir anmerken, dass wir darauf angewiesen sind, dass die B221 für Fahrzeuge > 7,5 to Gewicht nachts und auch am Wochenende befahrbar bleibt. Unsere Maschinenhalle liegt Am Rennplatz in Leuth, sodass wir die Strecke May-Am Rennplatz mit unseren LKW und den Landwirtschaftsmaschinen sicher befahren können müssen. Eine Durchfahrt durchs Dorf ist weder zulässig noch sinnvoll noch machbar.</p>	Die Maßnahme wird aus dem LAP-Entwurf herausgenommen.	Anpassung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Ebenso benötigen wir eine Durchfahrt nach Kaldenkirchen, auch dies wäre mit unverhältnismäßig großen Umwegen verbunden, wenn dort ein Fahrverbot verhängt würde. Unsere Tätigkeiten unterliegen der landwirtschaftlichen Saison und dem Wetter, sodass wir diese nicht ausschließlich tagsüber ausführen können. Wir bitten dies zu berücksichtigen.	Die Maßnahme wird aus dem LAP-Entwurf herausgenommen.	Anpassung des Lärmaktionsplans.
6	31.01.2024	Anbei die Information über unsere Bedenken in Bezug auf den 4. Lärmaktionsplan der Stadt Nettetal. Die IHK ist informiert worden. B221 Was ist mit LKW-Abfahrt/-Ankunft nach 22:00 und vor 6:00 Uhr vom Herrenpfad in Richtung A40, bzw. entgegengesetzt. Müssen diese dann alle über die Niederlande A73 – A67 und dann A40 in Deutschland. Sondertransport die erst eventuell ab 22:00 fahren dürfen auch über die Niederlande. Es entstehen enorme zusätzliche Kosten! L29 Was ist mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen > 7,5 t, besonders über Tag?	Die Maßnahme wird aus dem LAP-Entwurf herausgenommen.	Anpassung des Lärmaktionsplans.
			Der LAP enthält keine Lkw-beschränkende Maßnahmenvorschläge, die ganztags gelten sollen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	30.01.2024	Vor einiger Zeit schrieb ich an Fr. Wies bezüglich "Straßenlärm"!...u. bat darum, auch die sehr laute Niedieckstr. hier in Nettetal Lobberich zu berücksichtigen. Wäre doch nett u. see-eeehr erholsamer, würden Maßnahmen diese ruhiger bekommen. Besonders die Frühjahr, Sommermonate, wenn die Landwirte mit ihren schweren Traktoren im Minutentakt (ist so) rücksichtslos die Straße für sich in Anspruch nehmen u. hier durchbrettern. Mit den schweren Kartoffelanhängern. (wer die alle essen soll ist mir eh ein Rätsel).	Die Niedieckstraße ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	31.01.2024	Wir sind Eigentümer der Häuser Lomstr. 37 und 37 c in Leuth, die erheblichen Lärmbelastungen durch die B 221 ausgesetzt sind. Zum Lärmaktionsplan - 4. Runde - geben wir folgende Stellungnahme ab: Die Maßnahmenvorschläge "Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h zwischen Deller Weg bis etwa 100 m östlich der Lomstraße (-1,3 dB(A))" und "Anordnung eines Verbots für Kfz >7,5 t nachts von Weileranfang im Südwesten bis zur L 373 Hinsbecker Straße" waren - z. T. in geänderter Form - bereits Bestandteil der Maßnahmenvorschläge der Lärmaktionsplanung 3. Runde und wurden bislang nicht umgesetzt. Die Maßnahmen würden für uns eine erhebliche Lärmreduzierung mit sich bringen, daher fordern wir eine zügige Umsetzung der Vorschläge. Ein Schieben von Runde zu Runde bedeutet für uns eine weitere Verlängerung der erheblichen Lärmbelastung und damit verbundenen Einschränkungen der Wohnqualität.	Zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde ist noch nicht abgeschlossen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang I.2
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
1 Handwerkskammer Düsseldorf Wirtschaftspolitik und -beobachtung, Standortfragen	30.01.2024	Jonas Sterzenbach	<p>Zu Kapitel 9: Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben:</p> <p>Zu 9.2.1: B 221 Kaldenkirchener Straße – Geldrische Straße</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge sind nachvollziehbar.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Zu 9.2.2: L 29 Lobbericher Straße – Lambertimarkt, Dülkener Str. bis Josefstr.</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge sind nachvollziehbar. Allerdings merken wir an, dass auf dem für ein potenzielles Fahrverbot für LKW > 7,5 t ausgewählten Straßenabschnitt auch Handwerksbetriebe ihren Unternehmenssitz haben, die potenziell auf Materialanlieferungen per LKW angewiesen sind. Entscheidend ist deshalb, dass Anliegerverkehre – wie im Maßnahmenvorschlag vorgesehen – bei der möglichen Einführung eines LKW-Fahrverbots in jedem Fall und dauerhaft davon ausgenommen werden, um den Geschäftsbetrieb der ansässigen Handwerksbetriebe zu sichern. Ein entsprechendes Zusatzschild „Frei für Anlieger“ oder „Anliegerverkehr frei“ gibt dabei nach der Rechtsprechung nicht nur das Befahren der Straße durch die Anlieger selbst, sondern auch den Verkehr mit den Anliegern frei (vgl. Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Auflage 2022, Rn. 82). Damit fallen unter Anliegerverkehr nicht nur Verkehrsbebewegungen von Betriebsfahrzeugen der unmittelbar ansässigen Betriebe, sondern auch solche von Fahrzeugen, die die Anlieger etwa zwecks Belieferung mit Material oder zur Abholung von Waren anfahren und aus diesem Grund in einer Geschäftsbeziehung zu den an den gesperrten Straßen anliegenden Unternehmen stehen und ein berechtigtes Interesse am Befahren der Straße haben.</p>	Der LAP enthält als Maßnahmen die Einzelfallprüfung eines Lkw-Verbots durch die Straßenverkehrsbehörde. Sofern die Straßenverkehrsbehörde entscheidet, ein Lkw-Verbot auszusprechen, ist davon auszugehen, dass Lieferverkehre ausgenommen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die als mittelfristige Maßnahme vorgeschlagene Erneuerung der Fahrbahn durch den Einbau von lärmminderndem Asphalt wird als wirkungsvolles Instrument, das nicht mit Einschränkungen für den Verkehrsfluss verbunden ist, ausdrücklich begrüßt. Da die Beläge erst bei höheren Geschwindigkeiten ihre volle Wirkung entfalten, könnten Temporeduzierungen dann weitgehend entfallen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan	
			<p>Zu Kapitel 11 – Finanzielle Informationen Das "Förderportal Lärmschutz" des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen ist über den auf Seite 52 aufgeführten Link (Stand: 30.01.2024) nicht erreichbar.</p>	Der Hinweis auf den Link wird gestrichen.	Löschung im Lärmaktionsplan.	
			Wir bitten dies zu überprüfen und regen zudem an, eine Übersicht von Förderprogrammen, die für freiwillige passive Schallschutzmaßnahmen genutzt werden können, auch auf der Webseite der Stadt Nettetal für die Bürgerinnen und Bürger niedrigschwellig zugänglich zu machen. Dafür bietet sich etwa die Webseite zum Lärmaktionsplan an.	Der Hinweis wird in den LAP aufgenommen.	Ergänzung im Lärmaktionsplan.	
2	Eisenbahn-Bundesamt	31.01.2024	Sebastian Rothe Postfach 20 05 65 53135 Bonn	<p>Vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Nettetal. Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt die zuständigen Gemeinden oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden im Rahmen der Mitwirkung bei der Lärmaktionsplanung als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Folgende Informationen kann ich Ihnen zur Verfügung stellen: Ergebnisse der Lärmkartierung Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für die Stadt Nettetal, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht. Unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/nw/nw_node.html können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} als auch für den Nacht-Lärmindex L_{Night}) an Haupteisenbahnstrecken beziehen.</p>	Zur Kenntnis genommen, sind im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Bitte berücksichtigen Sie, dass Ihnen dort auch die Betroffenheitskarten (mit der Raster-Lärmkennziffer) zur Verfügung stehen (hier die Karten mit der Nummer 4506). An dieser Stelle möchte ich Sie freundlich darauf hinweisen, dass Ihre Information im Kapitel 5.2 "Schienenverkehr" auf Seite 20 dazu angepasst werden kann. Die Ergebnisse der Lärmkartierung haben Sie auf Seite 30f korrekt angegeben.	Karten werden ergänzt nach zwischenzeitlicher Veröffentlichung durch das EBA.	Einfügung der Betroffenheitskarten.	

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 1) An der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes, die vom 13. März bis 24. April 2023 stattfand, haben keine Bürgerinnen und Bürger aus Nettetal teilgenommen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Maßnahmen zum Lärmschutz Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gilt das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet, dass ein Anspruch auf Lärmschutz dann entsteht, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung bereits 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Allerdings besteht hierauf im Gegensatz zur Lärmvorsorge kein Rechtsanspruch. Die genauen Voraussetzungen finden sich in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2022), die im Internet unter https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile eingesehen werden kann. Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z. B. die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG), die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind Hauseigentümerinnen und -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan																																																																																								
			<p>Im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes werden in Nettetal Maßnahmen zum Lärmschutz umgesetzt. Anlage 1 (Liste der in Bearbeitung befindlichen oder fertig gestellten Lärmsanierungsbereiche) zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes enthält für Nettetal einen Sanierungsbereich:</p> <table border="1" data-bbox="813 469 1361 584"> <caption>Tabelle 1: Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes (Stand: 09/2023)</caption> <thead> <tr> <th rowspan="2">Strecke</th> <th rowspan="2">Sanierungsbereich</th> <th colspan="2">Lage des Sanierungsbereichs</th> <th colspan="3">Schallschutzwand</th> <th rowspan="2">Status¹</th> </tr> <tr> <th>von km</th> <th>bis km</th> <th>Länge</th> <th>Länge</th> <th>Höhe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2510</td> <td>Nettetal - Sonnendyk - Medgesheide - Bieth - Kaldenkirchen - Kaldenkirchen-Nord</td> <td>10,5</td> <td>19,3</td> <td>8.800 m</td> <td>5.444 m</td> <td>2 m</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹2 = in Bearbeitung</p> <p>Nach den mir vorliegenden Unterlagen sollen im Rahmen der Lärmsanierung folgende Schallschutzwände in Nettetal umgesetzt werden:</p> <table border="1" data-bbox="813 751 1361 911"> <caption>Tabelle 2: Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes (Stand: 09/2023) – Schallschutzwände</caption> <thead> <tr> <th rowspan="2">Strecke</th> <th rowspan="2">Bezeichnung</th> <th colspan="5">Angaben zur Schallschutzwand</th> </tr> <tr> <th>von km</th> <th>bis km</th> <th>Länge</th> <th>Höhe</th> <th>Lage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="10">2510</td> <td>SSW Breyell 8</td> <td>10,739</td> <td>10,993</td> <td>254 m</td> <td>2,0 m</td> <td>links der Bahn</td> </tr> <tr> <td>SSW 1 Breyell</td> <td>10,877</td> <td>11,174</td> <td>297 m</td> <td>2,0 m</td> <td>rechts der Bahn</td> </tr> <tr> <td>SSW Breyell 3 & 5</td> <td>12,008</td> <td>12,956</td> <td>913 m</td> <td>2,0 m</td> <td>rechts der Bahn</td> </tr> <tr> <td>SSW Breyell 13</td> <td>12,403</td> <td>13,794</td> <td>1.348 m</td> <td>2,5 m</td> <td>links der Bahn</td> </tr> <tr> <td>SSW Breyell 6</td> <td>13,201</td> <td>13,679</td> <td>443 m</td> <td>2,0 m</td> <td>rechts der Bahn</td> </tr> <tr> <td>SSW Kaldenkirchen 22</td> <td>15,382</td> <td>17,359</td> <td>1.334 m</td> <td>2,0 m</td> <td>links der Bahn</td> </tr> <tr> <td>SSW Kaldenkirchen 17</td> <td>17,327</td> <td>17,591</td> <td>264 m</td> <td>2,0 m</td> <td>rechts der Bahn</td> </tr> <tr> <td>SSW Kaldenkirchen 24</td> <td>18,682</td> <td>19,152</td> <td>470 m</td> <td>3,0 m</td> <td>links der Bahn</td> </tr> <tr> <td>SSW Kaldenkirchen 25</td> <td>19,197</td> <td>19,318</td> <td>121 m</td> <td>2,5 m</td> <td>links der Bahn</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Schallschutzwände sollen nach aktueller Planung der DB InfraGO AG bis zum 31. Dezember 2024 umgesetzt sein. Die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen, zu denen zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, befindet sich noch in der Planung. Konkrete Angaben dazu liegen mir aktuell nicht vor.</p>	Strecke	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereichs		Schallschutzwand			Status ¹	von km	bis km	Länge	Länge	Höhe	2510	Nettetal - Sonnendyk - Medgesheide - Bieth - Kaldenkirchen - Kaldenkirchen-Nord	10,5	19,3	8.800 m	5.444 m	2 m	2	Strecke	Bezeichnung	Angaben zur Schallschutzwand					von km	bis km	Länge	Höhe	Lage	2510	SSW Breyell 8	10,739	10,993	254 m	2,0 m	links der Bahn	SSW 1 Breyell	10,877	11,174	297 m	2,0 m	rechts der Bahn	SSW Breyell 3 & 5	12,008	12,956	913 m	2,0 m	rechts der Bahn	SSW Breyell 13	12,403	13,794	1.348 m	2,5 m	links der Bahn	SSW Breyell 6	13,201	13,679	443 m	2,0 m	rechts der Bahn	SSW Kaldenkirchen 22	15,382	17,359	1.334 m	2,0 m	links der Bahn	SSW Kaldenkirchen 17	17,327	17,591	264 m	2,0 m	rechts der Bahn	SSW Kaldenkirchen 24	18,682	19,152	470 m	3,0 m	links der Bahn	SSW Kaldenkirchen 25	19,197	19,318	121 m	2,5 m	links der Bahn	<p>Die Angaben werden, soweit nicht bereits enthalten, in den Lärmaktionsplan übernommen.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>
Strecke	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereichs				Schallschutzwand			Status ¹																																																																																				
		von km	bis km	Länge	Länge	Höhe																																																																																							
2510	Nettetal - Sonnendyk - Medgesheide - Bieth - Kaldenkirchen - Kaldenkirchen-Nord	10,5	19,3	8.800 m	5.444 m	2 m	2																																																																																						
Strecke	Bezeichnung	Angaben zur Schallschutzwand																																																																																											
		von km	bis km	Länge	Höhe	Lage																																																																																							
2510	SSW Breyell 8	10,739	10,993	254 m	2,0 m	links der Bahn																																																																																							
	SSW 1 Breyell	10,877	11,174	297 m	2,0 m	rechts der Bahn																																																																																							
	SSW Breyell 3 & 5	12,008	12,956	913 m	2,0 m	rechts der Bahn																																																																																							
	SSW Breyell 13	12,403	13,794	1.348 m	2,5 m	links der Bahn																																																																																							
	SSW Breyell 6	13,201	13,679	443 m	2,0 m	rechts der Bahn																																																																																							
	SSW Kaldenkirchen 22	15,382	17,359	1.334 m	2,0 m	links der Bahn																																																																																							
	SSW Kaldenkirchen 17	17,327	17,591	264 m	2,0 m	rechts der Bahn																																																																																							
	SSW Kaldenkirchen 24	18,682	19,152	470 m	3,0 m	links der Bahn																																																																																							
	SSW Kaldenkirchen 25	19,197	19,318	121 m	2,5 m	links der Bahn																																																																																							
				<p>Ruhige Gebiete Ab Seite 26 thematisieren Sie die Ausweisung ruhiger Gebiete im Stadtgebiet von Nettetal. Bitte berücksichtigen Sie dabei, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen der Eisenbahnen des Bundes befinden, durch Schienenverkehrslärm belastet sein können.</p>	<p>Die Überschrift zu Tabelle 5.1 wird bezüglich der Verkehrslärmquellen "neutralisiert". In der Planunterlage ist der Schienenweg enthalten.</p>	<p>Redaktionelle Anpassung.</p>																																																																																							
			<p>Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes Wie oben erwähnt liegen die Lärmkartierungsergebnisse (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes bereits vor. Auch die</p>	<p>Sofern der Lärmaktionsplan für die Schienenwege vom EBA vor Abschluss des LAP der 4.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>																																																																																								

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes stehen größtenteils zur Verfügung. Das Eisenbahn-Bundesamt hat bereits beide Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt und überarbeitet den Lärmaktionsplan. Nach aktueller Planung soll er im Sommer 2024 veröffentlicht werden.	Runde der Stadt Nettetal abgeschlossen, werden die Ergebnisse nachrichtlich übernommen.	
3	Nettebetrieb-Betriebsbereich Abwasser	10.01.2024 Postfach 1462 41304 Nettetal	Aus abwassertechnischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen den vorgelegten Entwurf. Der NB Abwasser hat keine Anregungen zum Themenbereich Lärmaktionsplan.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Kreis Viersen Amt für Bauen, Landschaft und Planung 60/1 Abteilung Kreisentwicklung	31.01.2024 Rathausmarkt 3 41747 Viersen	<p>Natur- und Landschaftspflege: Aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege bestehen gegen die Aufstellung des o. a. Lärmaktionsplanes grundsätzlich keine Bedenken. Ich weise jedoch darauf hin, dass im Hinblick auf die weitere Planung der einzelnen Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmaktionsplans, in Abhängigkeit von der Maßnahme selbst, noch eine eingriffs- und artenschutzrechtliche Betrachtung erforderlich werden kann. In diesem Zusammenhang wäre dann auch auf eine mögliche Betroffenheit von bereits vorhandenen Straßenbäumen - im Besonderen Alleebäume - einzugehen.</p> <p>Technischer Umweltschutz – Bodenschutz, Immissionschutz, Wasserrecht: In den Unterlagen auf Seite 3 zum Thema Gewerbelärm wird Folgendes aufgeführt: "Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr. Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln." Laut Definition ist ein Ballungsraum "einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet"; Die Stadt Nettetal ist demnach kein sogenannter Ballungsraum. Das Amt für technischen Umweltschutz ist für Verkehrslärm nicht zuständig.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan	
			Bevölkerungsschutz – Brandschutz: Aus Sicht der Brandschutzdienststelle bestehen keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Radverkehr: Im Rahmen des vom Kreistag im September 2019 beschlossenen Radverkehrskonzeptes für den Kreis Viersen ist erstmals kreisweit eine überörtliche Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden erstellt worden. Die Netzkonzeption besteht aus 3 Wegekategorien: Die B221 stellt hierbei eine sog. Ergänzungsrouten dar. Das Konzept steht auf der Internetseite des Kreises Viersen zum Download zur Verfügung. Für die erstellte überörtliche Netzkonzeption sind (für die Außerorts-Strecken) Mängelanalysen und Maßnahmensteckbriefe erstellt worden.	Der Hinweis wird in den LAP übernommen.	Übernahme des Hinweises in den LAP 4.	
			Ich weise darauf hin, dass an der Kreuzung Geldrische Straße / Hinsbecker Straße die Maßnahme Nr. 25 auf der Ergänzungsrouten erarbeitet wurde im Hinblick auf eine nicht vorhandene Querungshilfe bzw. gefährliche Querungssituation.	Zur Kenntnis genommen, konkretisiert die Aussagen des LAP-Entwurfs.	Übernahme des Hinweises in den LAP 4.	
			An der Kaldenkirchener Straße (ebenfalls B 221) ist die Maßnahme Nr. 26 erarbeitet worden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Der Abschnitt Löttsch- Klinkhammer an der L29 ist ebenfalls als Ergänzungsrouten festgelegt worden (ohne hinterlegte Maßnahmen).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Kreiseigene Infrastruktur und Verkehrsanlagen: Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
5	IHK Mittlerer Niederrhein	31.01.2024	Postfach 10 1062 47710 Krefeld	Die IHK Mittlerer Niederrhein hat sich mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans auseinandergesetzt sowie ihre Mitglieder informiert und befragt. Zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans nimmt die IHK wie folgt Stellung: 1. LKW-Fahrverbote Die B 221 ist für Unternehmen am Niederrhein eine wichtige Verbindungsrouten zwischen der A 61 und der A 40. Den Unternehmen aus Nettetal bietet die B 221 eine direkte Verbindung zur A 40 und somit beispielsweise Richtung Ruhrgebiet. Die Befahrbarkeit der Bundesstraße, auch nachts, mit LKW >7,5 t muss daher weiterhin möglich sein. Für die Unterneh-	Die Maßnahme wird aus dem LAP-Entwurf herausgenommen.	Anpassung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			men wäre die Nutzung einer alternativen Verbindung, beispielsweise über die Niederlande, mit erheblichen Kosten und zeitlichem Aufwand verbunden. Die IHK lehnt daher das unter Punkt 9.2.1 geplante nächtliche LKW-Fahrverbot deutlich ab.		
			Auf der Belastungsachse an der L 29 ist ein ganztägiges LKW-Fahrverbot für Fahrzeuge >7,5 t geplant, wobei Anlieger ausgenommen sind (Punkt 9.2.2). Die IHK begrüßt, dass Anliegerverkehre weiterhin ohne Einschränkungen erfolgen können. Diese Ausnahme für Anlieger muss im weiteren Verfahren entsprechend beibehalten werden, um die Erreichbarkeit der Unternehmen, welche auf Lieferverkehre mit Fahrzeugen >7,5 t angewiesen sind, weiterhin uneingeschränkt zu gewährleisten.	Der LAP enthält als Maßnahmen die Einzelfallprüfung eines Lkw-Verbots durch die Straßenverkehrsbehörde. Sofern die Straßenverkehrsbehörde entscheidet, ein Lkw-Verbot auszusprechen, ist davon auszugehen, dass Lieferverkehre ausgenommen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			2. Baumaßnahmen a) Im Bereich der B 221 bei Leuth ist unter Punkt 9.2.1 geplant, eine Querungshilfe zu bauen. Mit Blick auf die Wichtigkeit der Verbindungsrouten und die überregionale Nutzung dieser Straße von Unternehmen am Niederrhein, regt die IHK an, dass die Durchfahrt an dieser Stelle auch weiterhin für breitere Fahrzeuge, wie Schwerlastverkehre, gewährleistet bleiben muss.	Die baulichen Maßnahmen werden entsprechend dem Stand der Technik ausgebaut. Dazu gehört selbstverständlich die Befahrbarkeit durch Schwerlastverkehre.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			b) Unter Punkt 9.2.2 wird als Maßnahme vorgeschlagen, die Lobbericher Straße mittelfristig umzubauen und die Fahrbahn zu verschmälern. Da an der Lobbericher Straße Unternehmen ansässig sind, welche auf Verkehre mit LKW bis 40 t angewiesen sind, ist es wichtig, dass die Befahrbarkeit für entsprechende LKW weiterhin sichergestellt ist. Der Umbau und die Verschmälerung der Fahrbahn dürfen nicht dazu führen, dass die Unternehmen in ihrem Tagesgeschäft beeinträchtigt werden.	Bei der konkreten Planung für einen Umbau sind diese Aspekte selbstverständlich zu berücksichtigen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			<p>c) Bei der Maßnahme des Umbaus der Lobbericher Straße (Punkt 9.2.2) bleibt offen, ob alle aktuell verfügbaren Parkplätze auch weiterhin vorhanden sein werden, oder ob diese reduziert werden sollen. Die Erreichbarkeit der Lobbericher Innenstadt und eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen ist und bleibt ein wichtiger Faktor für eine vielfältige und lebendige Handelslandschaft und Gastroszene, für welche sich die IHK einsetzt. Daher darf sich die Gesamtanzahl der Parkplätze nach dem Umbau nicht verringern. Alternativ müssten diese in den umliegenden Straßenzügen neu entstehen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, kann aber erst bei einer konkreten Entwurfsplanung und dort aus dem gesamtplanerischen Rahmen der weiteren Verkehrsentwicklung beantwortet werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>d) Bei konkreten Straßenumbauten sollten betroffene Unternehmen (soweit betroffen auch im weiteren Umfeld) vor einer ersten Entwurfsplanung informiert und einbezogen werden. Nur so können konkrete Betroffenheiten der Wirtschaft zu einem frühen Zeitpunkt identifiziert und negative Auswirkungen vermieden werden. Der Dialog mit den Unternehmen sollte während der weiteren Planung und Umsetzung kontinuierlich weitergeführt werden, mit dem Ziel, gemeinsam die bestmögliche Variante zu finden.</p>	<p>Bei dem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein strategisches Konzept. Die Details im Falle einer Bauausführung sind in späteren Verfahren zu regeln.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>3. Geschwindigkeitsreduktion Im Rahmen der von uns durchgeführten Mitgliederbefragung, wurde von einigen Unternehmen die Rückmeldung gegeben, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen akzeptabel seien, um die Lärmbelastung zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Bei der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, wie es an beiden betroffenen Straßenabschnitten (unter Punkt 9.2.1 und 9.2.2) geplant ist, ist allerdings darauf zu achten, dass an Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen 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 Standorts Nettetal und insbesondere seiner Innenstadt, Erreichbarkeit</p>	<p>Bei dem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein strategisches Konzept. Die Details im Falle einer Umsetzung sind in späteren Verfahren zu regeln.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan	
			von Gewerbestandorten, etc.), sondern auch den Zielen von Klimaschutz und Luftreinhaltung.			
			4. Öffentlicher Nahverkehr Unter dem Punkt 9.4 "Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärm-minderung" wird im Lärmaktionsplan angeregt, dass eine vermehrte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) zu einer Reduktion des Lärms führen kann. Die IHK weist darauf hin, dass der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV nur dann eine echte Alternative sein kann, wenn auch ein attraktives Angebot verfügbar ist. Um dieses zu gewährleisten, bedarf es unter anderem eines flächendeckenden Ausbaus des ÖPNV mit entsprechenden Taktungen und Verbindungen. Damit sich die Unternehmen ernsthaft im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements engagieren können sollte dabei auch der Ausbau des ÖPNV in Gewerbegebieten vorangetrieben werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			5. Schienenverkehr und langfristige Maßnahmen Zu Punkt 9.3 "Schienenverkehr" und zu Punkt 10. "Langfristige Strategie" des Lärmaktionsplans liegen in dem konsultierten Entwurf vom 21.11.2023 noch keine Maßnahmenvorschläge vor. Die IHK behält sich daher eine abschließende Stellungnahme vor und bittet um Übersendung der Vorschläge, sobald diese bekannt sind.	Zur Kenntnis genommen. Wie im Entwurf des LAP ausgeführt, ist die Stadt nicht für den Lärmschutz an Schienenwegen verantwortlich (auch nicht im Rahmen ihrer Koordinierungsfunktion). Aussagen zum Schienenverkehr werden nur nachrichtlich vom EBA übernommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Die IHK bittet darum, die Anregungen und Hinweise in das weitere Verfahren zur Erarbeitung des Lärmaktionsplanes aufzunehmen. Für Fragen oder Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
6	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Niederrhein	31.01.2024	Steffi Weiland Breitenbachstr. 90, 41065 Mönchengladbach	Gegenwärtig wird die Umsetzung von Maßnahmen aus dem LAP Stufe 3 entlang der L 29 und der B 221 geprüft. Hierbei wurden seitens der Stadt Geschwindigkeitsbegrenzungen angeregt. Hierzu wird gegenwärtig eine Berechnung gemäß für den Landesbetrieb geltenden Regelwerke durchgeführt. An dieser Stelle sei auf die Ausführungen und Erläuterungen vergange-	Sachstand wird im Lärmaktionsplan ergänzt. Die Stadt Nettetal bitten um Übermittlung der Ergebnisse zu gegebener Zeit. Im Übrigen wird die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans (siehe unten)

Lärmaktionsplan Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
Planung & Immissionsschutz			ner Schreiben hingewiesen. Diese haben noch immer Bestand. Lediglich die Berechnungsvorschrift RLS 90 wurde evaluiert. Statt dieser ist jetzt die Vorschrift RLS 19 anzuwenden.		
	09.02.2024		Der Landesbetrieb nimmt den Lärmaktionsplan zur Kenntnis. Ein prinzipielles Einvernehmen kann nicht hergestellt werden. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen ist Einzelfallspezifisch zu prüfen und mit dem Landesbetrieb abzustimmen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Im Nachgang zum Mitwirkungsverfahren teilt Straßen NRW mit:</p> <p>L 29 Nettetal-Breyell Bezüglich der Parkraumsortierung bestehen zu der vorgelegten Planung nun keine Bedenken mehr. Da es sich hier allerdings um den ruhenden Verkehr handelt schlage ich vor, das Sie die entsprechenden Markierungsarbeiten in Auftrag geben. Nach unserer internen lärmtechnischen Untersuchung durch Frau Weiland können wir grundsätzlich die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h unterstützen. Zwecks Vorgehensweise bitte ich zur Anhörung der verkehrsrechtlichen Anordnung einen Verkehrszeichenplan zu erstellen. Der LB empfiehlt den vorgeschlagenen Bereich bis zur Wiesenstraße aufzuweiten da die Hausnummern 26-36 laut Berechnung ebenfalls davon profitieren könnten. Des Weiteren habe ich mir erlaubt einen Entwurf zum VZ-Plan mit anzuhängen der gerne zur Anhörung nach StVO verwendet werden kann.</p> <p>B 221, Nettetal-Leuth Im Zuge Ihrer Lärmaktionsplanung wurde auch der genannte Abschnitt von Frau Weiland untersucht. Hier schlägt der LB den angehängenen VZ-Plan vor. Mit der Bitte um Prüfung. Falls dieser auf Ihre Zustimmung trifft, bitte ich um ein entsprechendes Anhörungsverfahren nach StVO.</p>	Neuer Sachstand wird in den Lärmaktionsplan übernommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
7	02.02.2024	Sandra Semrau Endericher Straße 133 53115 Bonn	Belange des kulturellen Erbes werden durch die Planung nicht betroffen. Bedenken werden daher keine vorgebracht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II.1
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Es sind keine weiteren Hinweise eingegangen.



Anhang II.2
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Lärmaktionsplan Stadt Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
1	Kreis Viersen Amt für Bauen, Landschaft und Planung 60/1 – Abteilung Kreisentwicklung	30.04.2024	Rathausmarkt 3, 41747 Viersen	Umweltschutz: In dem Dokument zum Lärmaktionsplan 4. Runde, 2. Phase, der Stadt Nettetal aus März 2024 auf Seite 3 zum Thema Gewerbe- lärm wird Folgendes aufgeführt: „Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr. Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nichtballungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.“ Laut Definition ist ein Ballungsraum „einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet.“ Die hier betroffene Kommune ist demnach kein sogenannter Ballungsraum. Das Amt für Umweltschutz des Kreises Viersen ist für Verkehrslärm nicht zuständig.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Radverkehr: Das Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen ist textlich in den Entwurf aus März 2024 eingearbeitet worden. Es wird angeregt, den textlichen Hinweis auf das kreisweite Radverkehrskonzept mit einer Kapitelnummer zu versehen - wie bereits zum Integrierten Mobilitätskonzept und zur Mobilitätsuntersuchung 2016 erfolgt. Der Maßnahmensteckbrief Nr. 25 (B221 / L373) beschreibt „keine Querungshilfe/ Gefährliche Querung“ sowie „Errichtung LSA-FGÜ“.	Kapitelnummer wird ergänzt. Hinweis auf den Maßnahmensteckbrief Nr. 25 konnte im Lärmaktionsplan nicht gefunden werden.	Ergänzung Lärmaktionsplan.
				Naturschutz und Landschaftspflege: Ich verweise auf meine Stellungnahme vom 31.01.24	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Bevölkerungsschutz – Brandschutz: Aus Sicht der Brandschutzdienststelle bestehen keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Kreiseigene Infrastruktur und Verkehrsanlagen: Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Niederrhein Planung & Immissionsschutz	08.04.2024	Breitenbach- straße 90 41065 Mönchengladbach	Der Landesbetrieb bedankt sich für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung. Die Stellungnahme vom 31.01.2024 hat weiter Bestand.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	IHK Mittlerer Niederrhein	07.05.2024	Postfach 101062 47710 Krefeld	Die IHK Mittlerer Niederrhein hat bereits im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung im Zeitraum vom 18. Dezember 2023 bis zum 31. Januar 2024 eine Stellungnahme zum ersten Entwurf des Lärmaktionsplans abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Nettetal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			Die IHK Mittlerer Niederrhein begrüßt, dass das geplante nächtliche LKW-Fahrverbot auf der B 221 bei Leuth aus dem Lärmaktionsplan (Arbeitsstand: 11. März 2024) herausgenommen wurde. Die weiteren, in der Stellungnahme vom 31. Januar 2024, genannten Punkte hält die IHK aufrecht und bittet um die weitere Berücksichtigung im Verfahren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L_{den}"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L_{day}"** (TaglärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L_{evening}"** (AbendlärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L_{night}"** (NachtlärmindeX) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.